

اقتصاد دریا

شیلات

برداشت میگوی صادراتی کشور در سواحل مکران



مدیر کل شیلات سیستان و بلوچستان گفت: با فرا رسیدن فصل برداشت میگو، عملیات برداشت میگوی صادراتی از یک هزار و ۲۷۰ هکتار اراضی زیر کشت در سواحل مکران زودتر از سایر استان‌های ساحلی کشور آغاز شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، علی فاتحی جهانتیغ به ایستایان کرد: عملیات ذخیره‌سازی پست‌لارو میگو در مزارع نرسری (نوزادگاهی) طی سال گذشته در کنارک آغاز شده بود.

مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان با تبیین نقش فناوری‌های نوین در زنجیره تولید، افزود: این استان به دلیل برخورداری از اقلیم منحصربه‌فرد، ظرفیت بالایی برای تعدد دوره‌های پرورشی در طول سال دارد.

فاتحی جهانتیغ گفت: در همین راستا، مجتمع مکران با بهره‌برداری از بزرگ‌ترین مرکز نرسری (نوزادگاهی) میگو در سطح کشور، توانسته تقویم تولید را نسبت به سایر نقاط کشور جلو بیندازد. این اقدام علاوه بر افزایش دفعات برداشت، ریسک‌های مراحل اولیه رشد لارو را به حداقل می‌رساند.

وی با اشاره به کارنامه درخشان این خطه در تولید میگو خاطر نشان کرد: سیستان و بلوچستان، رتبه نخست رشد سطح زیر کشت و میزان تولید میگو در کشور را از آن خود کرد.

فاتحی جهانتیغ تصریح کرد: در صورت پایداری زیرساخت‌ها، به‌ویژه تأمین برق مورد نیاز مزارع پرورشی، پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۴۰۵ بیش از ۶ هزار تن میگو در سیستان و بلوچستان تولید و به بازارهای داخلی و هدف‌های صادراتی عرضه شود. وی به ظرفیت‌های تکثیر در سیستان و بلوچستان اشاره کرد و گفت: در حال حاضر سه مرکز تکثیر میگو در سطح استان فعال هستند که انتظار می‌رود این مراکز با تولید ۵۰۰ میلیون قطعه پست‌لارو، نیاز مزارع پرورشی داخل و خارج از استان را پوشش دهند. مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان همچنین بر اهمیت دانش بنیان شدن تولید تأکید کرد و افزود: یکی از دستاوردهای کلیدی ما، بومی‌سازی فرآیند «به‌گزینی» مولدین میگوی وانامی است. این موفقیت فنی باعث‌شده تا علاوه‌بر تأمین نیاز داخلی، وابستگی کشور به واردات مولدین خارجی به‌طور چشمگیری کاهش یابد که این امر مصداق عینی تحقق اقتصاد مقاومتی در حوزه شیلات است.

ورود ماهی سفید به چرخه آبی‌پروری کشور



با دستیابی پژوهشکده آبی‌پروری آب‌های داخلی به دانش فنی تکثیر و پرورش ماهی سفید، گام بزرگی برای کاهش فشار بر ذخایر دریای خزر و توسعه صنعت پرورش این گونه بومی برداشته شد. به گزارش اقتصادسرآمد، رئیس پژوهشکده آبی‌پروری آب‌های داخلی، بسا اعلام موفقیت در تولید مولد و نسل نخست (F۱) ماهی سفید در آب شیرین، اظهار داشت: این پژوهش با هدف کاهش وابستگی به صید سنتی و ایجاد امنیت غذایی از طریق اهلی‌سازی این گونه‌ارزشمند آغاز شده و اکنون مسیر برای تولید نسل‌های بعدی جهت ورود به صنعت آبی‌پروری هموار شده است. محمد صیادپورانی، از آن به توسعه پروورش ماهی در زمینه پرورش ماهی سفید تا وزن حد واسط، بر ضرورت تأمین اعتبارات برای تکمیل زیرساخت‌های لازم تأکید کرد. به گفته وی، هم‌اکنون ۶ قرارداد تکمیل و توسعه فناوری در این پژوهشکده در حال اجراست که بخش مهمی از آن به توسعه پروورش ماهی در قفس اختصاص دارد. رئیس پژوهشکده آبی‌پروری همچنین از دست‌اوردی دیگر در حوزه ماهیان آزاد خبر داد و افزود: با همکاری بخش خصوصی، موفق به پرورش ماهی آزاد تا وزن ۲.۱ کیلوگرم در قفس‌های منطقه آزاد انزلی و تولید موفقیت‌آمیز لارو در رضوانشهر شده‌ایم. وی تصریح کرد: این موفقیت، ظرفیت بالای دریای خزر برای توسعه آبی‌پروری در قفس و جایگزینی برداشت‌های صنعتی به جای صید طبیعی را اثبات می‌کند که نیازمند حمایت ویژه دستگاه‌های ملی و استانی است.

«سرآمد» بررسی می‌کند:

بندر بوشهر می‌تواند پایلوت بنادر هوشمند ایران باشد؟

این همان نقطه‌ای است که هوشمندسازی از یک پروژه فناوری به یک پروژه اقتصادی تبدیل می‌شود.

مسئله اصلی؛ کاهش هزینه تجارت از نگاه اقتصاد سرآمد، معیار موفقیت هوشمندسازی بنادر تعداد سامانه‌های ایجادشده نیست؛ بلکه اثر اقتصادی آن اهمیت دارد.

باید پرسید: آیا زمان توقف کشتی کاهش پیدا می‌کند؟ آیا کالا سریع‌تر از بندر خارج می‌شود؟

آیا هزینه لجستیک کاهش می‌یابد؟

آیا صاحبان کالا تصویر دقیق‌تری از وضعیت محموله خود خواهند داشت؟

اگر پاسخ این پرسش‌ها مثبت باشد، می‌توان گفت هوشمندسازی به هدف اصلی خود نزدیک شده است. در غیر این صورت، ممکن است تنها به مجموعه‌ای از سامانه‌های جداگانه مواجه باشیم که تغییر محسوسی در عملکرد زنجیره تجارت ایجاد نمی‌کنند.

آزمون بزرگ؛ اتصال بندر به خارج از بندر یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی هوشمندسازی، خارج از محوطه بندر قرار دارد.

یک بندر هر چقدر هم پیشرفته باشد، اگر ارتباط آن با گمرک، راه‌آهن، شبکه جاده‌ای، پایانه‌های حمل و صاحبان کالا کامل نباشد، نمی‌تواند به یک بندر هوشمند واقعی تبدیل شود.

تجارت دریایی یک زنجیره است و بندر تنها یکی از حلقه‌های آن محسوب می‌شود.

برای ایران که توسعه کریدورهای ترانزیتی شمال – جنوب و شرق – غرب را دنبال می‌کند، هوشمندسازی بنادر باید بخشی از یک تحول بزرگ‌تر در کل زنجیره لجستیک باشد.

یک جزیره فناوری خواهد بود.

داده؛ سرمایه اصلی بندر آینده در جهان امروز، داده مهم‌ترین

دارایی بندار هوشمنداست

بندر آینده فقط با جرتغیل‌های پیشرفته و تجهیزات مکانیزه تعریف نمی‌شود؛ بلکه با توانایی جمع‌آوری، تحلیل و استفاده از داده‌ها شناخته می‌شود.

دریچه



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:

بندر شهیدر جایی با ۶۰ درصد تجارت خارجی پیشران اقتصادملی است

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی شفافیت و ایمنی را در اولویت مدیریت جدید بنادر هرمز گان دانست و گفت: بندر شهید رجایی با ۶۰ درصد تجارت خارجی، پیشران اقتصاد ملی است.

به گزارش اقتصادسرآمد، آیین تکریم و معارفه مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمز گان، با حضور محمد آشوری تازیانی استاندار هرمز گان، محمد شکیبی نسب، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، و جمعی از مسئولان استانی و فعالان بخش خصوصی برگزار شد و از زحمات حسین عباس‌نژاد تجلیل و حمیدرضا محمد حسینی تختی مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمز گان شد.

محمد شکیبی نسب در این مراسم با اشاره به جایگاه راهبردی بندر شهید رجایی در معادلات اقتصادی کشور اظهار داشت: این بندر با سهم بیش از ۶۰ درصدی در تجارت خارجی کشور، نقشی بی‌بدیل و پیشران در حوزه اقتصاد ملی، زنجیره تأمین و سایر فعالیت‌های اقتصادی ایفا می‌کند و مدیریت جدید باید با برنامه‌محوری و بهره‌گیری از تمام ظرفیت‌ها، مسیر توسعه این مجموعه را با قوت ادامه دهد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه آیین امروز نمادی از تداوم خدمت، مسئولیت‌پذیری و انتقال تجربه در یکی از مهم‌ترین مراکز اقتصادی کشور است، تصریح کرد: مردم استان هرمز گان به‌حق انتظارات فراوان و بجایی از مجموعه بنادر استان دارند؛ چه از نظر اشتغال‌زایی و چه از حیث نقشی که این مجموعه در اقتصاد ملی ایفا می‌کند. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با تقدیر از زحمات حسین عباس‌نژاد، مدیرکل پیشین، گفت: از تلاش‌های ارزنده آقای عباس‌نژاد در دوره مسئولیت‌شان قدردانی می‌کنم. وی از نخبگان دریایی کشور است و حضورشان در بندر شهید رجایی فرصتی ارزشمند برای بهره‌گیری از دانش و تجربه گران‌بهایشان بود. وی همچنین با تبریک به محمد حسینی برای پذیرش مسئولیت جدید، ابراز امیدواری کرد: با همدلی، هم‌سویی و خرد جمعی و استفاده از ظرفیت نیروهای متخصص، اهداف بنادر هرمز گان به بهترین شکل محقق شود.

شکیبی نسب با تأکید بر ضرورت برنامه‌محوری در فعالیت‌ها، خاطر نشان کرد: همه اقدامات باید در چارچوب برنامه انجام شود و شفافیت در عملکرد، یک اصل اساسی است. انتظار داریم فعالیت‌ها در اتاقی شیشه‌ای انجام شود تا مردم و فعالان بخش خصوصی به‌طور کامل بر خدمات و عملکرد دها اشراف داشته باشند و اعتماد آنان بیش از پیش تقویت شود.

وی نوآوری و استفاده از فناوری‌های نوین را از دیگر الزامات مدیریت در بندر شهید رجایی بر شمرد و گفت: این بندر به عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور، مجموعه‌ای پیچیده و مهم است و برای حضور در رقابت‌های بین‌المللی، ناچار به حرکت نوآورانه و هوشمند هستیم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کاهش زمان ماندگاری کالا و کشتی در بندر را از اولویت‌های جدی دانست و بر ارتقای بهره‌وری با برنامه‌ریزی دقیق و مؤثر تأکید کرد.



اما پرسش مهم این است که آیا ویژگی‌های بوشهر می‌تواند آن را به یک مدل قابل تعمیم برای سایر بنادر ایران تبدیل کند؟

شبکه بنادر ایران یک شبکه یکسان نیست. بندر شهید رجایی به عنوان مهم‌ترین بندر کانتینری کشور، چابهار با رویکرد ترانزیتی و بندر امام خمینی بسا نقش ویژه در کالا‌های اساسی، هر کدام نیازها و پیچیدگی‌های متفاوتی دارند.

از این منظر، موفقیت پروژه بوشهر زمانی اهمیت پیدا می‌کند که بتواند یک الگوی عملیاتی ایجاد کند؛ الگویی که قابلیت استفاده در سایر بنادر کشور را داشته باشد.

بندر هوشمند یا بندر الکترونیکی؟

یکی از چالش‌های اصلی در مسیر هوشمندسازی بنادر ایران، تفاوت میان «الکترونیکی شدن» و «هوشمند شدن» است.

دیجیتالی کردن فرآیندها، ایجاد سامانه‌های خدماتی و کاهش مراجعات فیزیکی، گام مهمی در توسعه بندری محسوب می‌شود، اما بندر هوشمند فراتر از این مرحله قرار دارد.

در یک بندر هوشمند، اطلاعات ورود و خروج کشتی‌ها، وضعیت کالا، ظرفیت پایانه‌ها، برنامه تخلیه و بارگیری و شرایط حمل پسکرانه‌ای به صورت یکپارچه تحلیل می‌شود.

در چنین ساختاری، بندر فقط واکنش‌دهنده به اتفاقات نیست، بلکه می‌تواند پیش‌بینی و تصمیم‌گیری کند.

برای مثال، مدیریت هوشمند می‌تواند پیش از ورود یک کشتی، ظرفیت اسکله، تجهیزات مورد نیاز، وضعیت محوطه و مسیر خروج کالا را بررسی کند تا زمان انتظار کاهش یابد.

گروه حمل‌ونقل – امید اسماعیلی – آیا هوشمندسازی یک بندر با نصب چند سامانه و حذف فرآیندهای کاغذی محقق می‌شود یا اینکه

بندر هوشمند نیازمند تغییر در شیوه مدیریت، تصمیم‌گیری و اتصال همه حلقه‌های زنجیره حمل‌ونقل است؟ انتخاب بندر بوشهر به‌عنوان پایلوت پروژه ملی هوشمندسازی بنادر ایران، بار دیگر این پرسش اساسی را پیش روی صنعت دریایی کشور قرار داده است که «بندر هوشمند» قرار است دقیقاً چه مسئله‌ای از تجارت دریایی ایران را حل کند؟

در سال‌های اخیر بسیاری از بنادر جهان مسیر تحول دیجیتال را آغاز کرده‌اند؛ اما تجربه جهانی نشان داده است که هوشمندسازی صرفاً به معنای ایجاد سامانه‌های جدید نیست. بندر هوشمند زمانی معنا پیدا می‌کند که داده‌های مربوط به کشتی، کالا، پایانه، گمرک، حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی در یک زنجیره یکپارچه قرار گیرد و تصمیم‌های عملیاتی بر اساس اطلاعات دقیق و لحظه‌ای اتخاذ شود. اکنون بندر بوشهر در جایگاهی قرار گرفته است که باید نشان دهد آیا می‌تواند از یک بندر مجهز به فناوری، به یک بندر داده‌محور و تصمیم‌گیر تبدیل شود یا خیر.

چرا بوشهر برای پایلوت انتخاب شد؟

انتخاب بوشهر به‌عنوان پایلوت هوشمندسازی بنادر کشور، صرفاً یک تصمیم فناورانه نیست؛ بلکه به ظرفیت‌های عملیاتی و موقعیت این بندر در شبکه دریایی کشور نیز مرتبط است.

بندر بوشهر به دلیل سابقه فعالیت دریایی، موقعیت جغرافیایی در شمال خلیج فارس، ارتباط با کشورهای منطقه و نقش آن در تجارت دریایی جنوب کشور، می‌تواند یک محیط واقعی برای آزمون فرآیندهای هوشمندسازی باشد.

بازتاب



مدیرکل جدید بنادر و دریانوردی هرمز گان:

برنامه‌های حرکت به سمت بنادر نسل سوم و چهارم اجرایی می‌شود

مدیرکل جدید بنادر و دریانوردی هرمز گان با اشاره به لزوم توسعه بنادر هرمز گان گفت: برنامه‌های حرکت به سمت بنادر نسل سوم و چهارم اجرایی می‌شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، حمیدرضا محمد حسینی تختی با تأکید بر ضرورت بهره‌گیری از دانش تخصصی، شفافیت مدیریتی و رویکردهای علمی در توسعه زیرساخت‌های بندری، اظهار کرد: تحقق چشم‌انداز بنادر نسل سوم و چهارم نیازمند برنامه‌ریزی راهبردی، استفاده از ظرفیت نیروهای متخصص و تلفیق کار جهادی با اقدامات کارشناسی است.

وی با اشاره به نقش و جایگاه مدیران پیشین در مسیر توسعه دریایی استان، افزود: دوران مدیریت حسین عباس‌نژاد فصل جدیدی از آموزه‌ها و تجربیات ارزشمند در حوزه بنادر بود که می‌تواند چراغ راه ادامه مسیر توسعه این حوزه باشد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمز گان با بیان اینکه حرکت به سمت بنادر نسل سوم و چهارم نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و نگاه آینده‌محور است، تصریح کرد: استراتژی‌ها، چشم‌اندازها و طرح جامع بنادر از جمله الگوهایی است که باید برای تحقق اهداف توسعه‌ای و رسیدن به بنادر هوشمند و پیشرفته مورد توجه قرار گیرد و در این مسیر با جدیت تلاش کنیم. محمد حسینی تختی بهره‌گیری از نیروهای متخصص و توانمند را یکی از محورهای اصلی پیشرفت عنوان کرد و گفت: استفاده از ظرفیت کارشناسان، تخصص‌گرایی و توجه به توان علمی نیروهای مجموعه، زمینه‌ساز ارتقای عملکرد و تحقق اهداف سازمانی خواهد بود.

وی با اشاره به رویکردهای مدیریتی مورد تأکید در دوره جدید، اظهار کرد: سه محور اساسی شامل تکریم و پاسخگویی به ارباب‌رجوع، شفافیت به عنوان ضامن سلامت اداری و همچنین هم‌افزایی و تخصص‌گرایی، از مهم‌ترین مباحثی است که در مجموعه مدیریتی دنبال خواهد شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمز گان، خاطر نشان کرد: در اتاق مدیریت بنادر و دریانوردی استان به روی تمامی فعالان صنعت دریایی، بخش خصوصی و ذی‌نفعان این حوزه باز است و از نقدهای سازنده و راهگشا برای بهبود عملکرد و رفع موانع استقبال می‌کنیم.

محمد حسینی تختی با تأکید بر ضرورت بهره‌گیری از دانش، تخصص و رویکردهای علمی در مسیر توسعه بنادر، گفت: مدیریت در نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران برای رسیدن به قدرت نیست، بلکه مسئولیتی است که بر عهده مدیران قرار گرفته و باید با خدمت صادقانه و کارآمدی به انجام برسد.

وی در پایان با تأکید بر ضرورت تلفیق رویحه جهادی با دانش و برنامه‌ریزی علمی، افزود: باید با کار جهادی و اقدامات مبتنی بر علم و تجربه، مسیر توسعه را پیش ببریم؛ چراکه صرفاً جهادی بودن بدون توجه به مسائل تخصصی و کارشناسی، نمی‌تواند ما را به اهداف مورد نظر برساند.