



رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان از انجام بررسی پس از صید ماهی موتو، خبر داد و گفت: گام‌های مؤثری در جهت حفظ کیفیت این ماهی با ارزش غذایی بالا و افزایش بهره‌وری اقتصادی سواحل جنوبی کشور برداشته است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد صدیق مرتضوی با اشاره به اهمیت اقتصادی و تغذیه‌ای ماهی موتو (متوتا) اظهار کرد: ماهی موتو به دلیل ارزش غذایی بالا یکی از منابع مهم اقتصادی در سواحل جنوبی ایران است. وی افزود: در سال ۲۰۱۷ میلادی میزان صید کل ماهیان سطح‌ریز در کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان به ۲۲۸ هزار تن رسید که سهم ایران ۴۱ درصد، عمان ۶۷۵ درصد و سایر کشورها ۴۱ درصد بوده است. مرتضوی در ادامه با اشاره به پروژه ارزیابی تأثیر عملیات پس از صید بر کیفیت ماهی موتو گفت: در مرحله نخست، عملیات نمونه‌برداری از دو منطقه جنوبی جزیره قشم (مسن و رمجاه) انجام شد. در این مطالعات، نحوه صید، نمک‌سود کردن، انتقال به مناطق دیگر برای خشک کردن و بسته‌بندی این ماهی مورد ارزیابی قرار گرفت. وی افزود: نمونه‌های لازم برای اندازه‌گیری میزان پروتئین، چربی، رطوبت و اسیدهای چرب این ماهی به آزمایشگاه پژوهشکده منتقل شده است و نتایج آن آزمایش‌ها در جهت بهبود فرآیندهای نگهداری و بهره‌برداری از این منبع ارزشمند استفاده خواهد شد.

رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان همچنین تأکید کرد که مراحل بعدی نمونه‌برداری از سایر مناطق حاشیه جنوبی جزیره قشم به زودی انجام خواهد شد.



ویژه نمایشگاه صنایع دریایی بوشهر اقتصاد سرآمد



دریایی با قدمتی طولانی می‌پرسم آیا در مباحث دریایی که در دولت جاری است، از شما و اعضای شما برای مشارکت و مشاوره دعوت شده است؟ جواب منفی دریافت می‌کنیم! کمی جای تامل است.



در دولت چهاردهم دوران ریاست جمهوری پژوهشکده دریایی بینیم و تلاش‌ها را مشاهده می‌کنیم؛ این حسن بزرگی است و همه باید به آن کمک کنیم و اگر از انتظارات و دغدغه‌ها می‌گوییم، منظور همفکری و همکاری داریم. همه با هم می‌توانیم موفق شویم

در نهایت سخن: ما به رئیس جمهور بسیار محبوب و بسیار مردمی خود توصیه می‌کنیم که نشود جریان حافظ: سال‌ها دل که طلب جام جم از ما می‌کرد آن چه خود داشت ز دیگران تمنا می‌کرد لطفاً به کارشناسان داخلی بیشتر بها دهید. در تغییر و بهسازی ساختار دست بنبجانبید و خبرگان واقعی را به کار بگمارید و ابتدا توان داخلی را دریابید و سپس خلا‌ها و کمبودها را از خسارچ تأمین بفرمایید. با همان بلخند همیشگی تان این نقد را از ما بپذیرید. این نشود که ما خودمان را فراموش کنیم و داشته‌های خود را از دیگران گدایی کنیم. کما این که استفاده از تجارب جهانی بی شک عیب نیست و نقطه قوت است. هرچه هست، در دولت پژوهشکده توجیه ویژه به دریای بینیم و تلاش‌ها را مشاهده می‌کنیم. این حسن بزرگی است و همه باید به آن کمک کنیم. اگر از انتظارات و دغدغه‌ها می‌گوییم، منظور همفکری و همکاری داریم. همه با هم می‌توانیم موفق شویم. همان وفاقی که رئیس جمهور سرلوحه کارش قرار داده است: حسنیت به اتفاق ملاحظت جهان گرفت آری به اتفاق جهان می‌توان گرفت...

«روزنامه دریایی سرآمد» بررسی کرد؛

۳ نکته اهمیت دار جلسات هفتگی دریامحور دولت‌پزشکیان

تنور فعالیت دریایی دولت چهاردهم داغ داغ است

است. شورای عالی صنایع دریایی در راس این ساختار از نگاه ستادی وجود دارد که در دوره ریسی خلیسی روی آن مانور داده می‌شد و با تغییر دولت، اکنون نقشی ختتا گرفته و در کل در بالاتکلیفی به سر می‌برد. نکته دیگر این است که رئیس جمهور اقدام به تأسیس کارگروه‌های جدیدی کرده است و فعالیتی برای شورای عالی در نظر نگرفته است. آیا این شورای عالی که رییش شخص رئیس جمهور است، اکنون رسمیت دارد؟ فعالیت دارد؟ محلی از اعراب دارد؟ چرا هیچ جلسه‌ای با حضور رییس جمهور تشکیل نداده است؟ آیا انتظارات قبلی از این شورا به صفر میل کرده است؟ به طور کلی این شورا الان کجای کار است و در فعالیت‌های دریایا به چه نقشی به عهده دارد و اگر نقشی به عهده ندارد که چنین می‌نماید، پس چرا منحل نمی‌شود که پول بیت المال کمتر حیف و میل شود؟

دوم: سازمان بنادر و دریانوردی

در بخش عملیاتی، سازمان بنادر و دریانوردی بزرگترین و گسترده‌ترین ساختار دریایی ایران است. این سازمان در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری بسیار مؤثر است تا جایی که هم در صف و هم در ستاد، فعال است و با توجه به تجربه دیرینه و بودجه مناسب، می‌تواند بسیار تأثیرگذار باشد. در جلسات ریاست جمهوری نقش و نشانی هم از این سازمان مشاهده نمی‌شود. سایر سازمان‌ها مانند شیلالت و... جای خود دارند. وقتی سازمان بنادر و دریانوردی چندان در بازی نیست، حال و روز دیگر سازمان‌ها را می‌توان حدس زد که رنگ رخساره دهد گواهی از سر ضعیر. پس این جلسات با چه کسانی و با چه خروجی

گروه توسعه دریایی - ابرج گلشنی - تاریخچه رفتار روسای جمهوری ایران را طی سالیان دراز که مرور می‌کنیم، متوجه نکته جالبی می‌شویم: در دوره‌های پیش از دولت رئیس جمهور شهید آیت الله ریسی، کسی چندان به دریا توجه نداشت و جلسه خاصی هم برگزار نمی‌کرد. مثلاً دولت روحانی طی هشت سال دولت داری، فقط و فقط یک جلسه برای دریا برگزار کرد! به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، در دوره ریاست جمهوری شهید آیت الله ریسی با توجه به عنایت و توجه خاص رهبری به مقوله دریا، تحرکی مشاهده شد اما به سردی گرایید. به هر صورت، در دولت ریسی چند برابر دولت روحانی و دیگر دولت‌ها برای دریا جلسه برگزار و حرکت ایجاد شد. پایه این تحرکات امر رهبر، سیاست‌های ابلاغی دریایا به جو داغ گرایش به دریایود.

اما در دولت پژوهشکده، گویا تنور فعالیت دریایی از نو آتشی شده است و به تندی در حال شعله کشیدن است به نحوی که هر هفته شاهد خبری از جلسات دولت هستیم. اجرای سیاست‌های کلی دریایا به حکمی برای مسئول هماهنگی اجرای سیاست‌ها جدی گرفته شد. سپس، تأکید بر حوزه مکران و نگاه به سمت سیستان و بلوچستان چرخید. به طور مداوم و متناوب جلسات برگزار شده و در حال برگزاری است؛ با همه این‌ها که خبر خوش از فعالیت دریایی می‌دهد، همچنان نکات مبهم و سوال برانگیزی برای ما وجود دارد.

اول: عدم استفاده از ساختار گذشته گویا رئیس جمهور ساختار گذشته را کنار گذاشته

«روزنامه دریایی سرآمد» بررسی می‌کند؛

ارتقا جایگاه صنایع دریایی ایران در انتظار برنامه راهبردی است

گروه صنایع دریایی - محمدرحیمی - تأکید مقام معظم رهبری بر نگاه راهبردی به دریا، ناشی از تأثیر زیاد آن در امنیت و اقتصاد کشور است. ایران با سابقه حضور تاریخی در عرصه دریا، توانمندی‌های فنی و سرمایه غنی انسانی، می‌تواند اساس اقتدار اقتصادی، سیاسی و نظامی خود را بر پایه توسعه دریایی بنا کند. به گزارش روزنامه دریایی سرآمد، توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که بر استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تأکید دارد، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنش‌گرا و در نهایت، تحول‌آفرین است.

در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان، سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. اما ایران علیرغم آن که ۴۰ درصد مرزهای آن، دریایی است و بیشتر از ۹۰ درصد صادرات و واردات آن از طریق دریا انجام می‌گیرد، حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور، رقم پایینی تلقی می‌گردد. موقعیت ژئوپلیتیک، منابع غنی انرژی، نقش آفرینی به عنوان کریدور شمال-جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا، دسترسی به آب‌های آزاد و اشتغال‌زایی بالا، تنها بخشی از ظرفیت‌هایی است که به واسطه دریا در اختیار ایران قرار دارد. همچنین صنایع دریایی به عنوان یکی از راهبردی‌ترین حوزه‌های صنعتی کشور است که توجه به این صنعت موجبات رشد و توسعه اقتصاد کشور را فراهم می‌سازد. فشارهای اقتصادی تحمیل شده طی چند دهه اخیر در کشور و مسائل حادث شده ناشی از آن، راهبرد نگاه به درون و تکیه بر توان داخلی - به عنوان اصلی اساسی اقتصاد مقاومتی - را پررنگ کرده است که اقتصاد دریامحور با توجه به ویژگی‌های منحصر به فرد خود و پتانسیل‌های ارزش آفرین آن، می‌تواند به عنوان یکی از ستونهای اقتصاد مقاومتی کشور، پیشران توسعه کشور و سبب امنیت اقتصادی گردد. ضرورت تقویت اقتصادی کشور همچنان که مقام معظم رهبری در سخنرانی

ابتدای سال جاری تأکید کردند و مسأله اقتصاد را مسأله اصلی کشور و تولید را یک فعالیت مبنایی در اقتصاد دانستند - لزوم بهره‌گیری از پتانسیل‌های مغفول مانده مانند اقتصاد دریایا به برای کشور واجب کرده است. نسبت مساحت کل کشور به مناطق ساحلی (به میزان ۳/۶ متر بر کیلومتر مربع)، به ظرفیت بالای کشور در بهره‌برداری از منافع حاصل از توسعه صنایع دریایی اشاره دارد و در این میان، صنعت کشتی‌سازی که از جمله صنایع بزرگ و مادر در هر کشوری محسوب می‌شود، به عنوان یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصاد دریایا به باید مورد توجه ویژه قرار بگیرد.

کشتی‌سازی صنعت استراتژیک و مادر است

صنعت کشتی‌سازی به عنوان صنعت استراتژیک و مادر در دنیا شناخته می‌شود. ازاین رو، سرمایه‌گذاری و تلاش برای توسعه این صنعت، در دستور کار بسیاری از کشورها قرار دارد. در کشور ما، صنایع کشتی‌سازی، جدای از مزیت‌های حمایتی ترانزیتی آب‌های بین‌المللی و وجود مرزهای آبی، موجب رونق بسیاری از صنایع داخلی نیز می‌شود؛ زیرا فرصت‌های بی‌شماری در بخش دریا وجود دارد که از جمله این فرصت‌ها حضور در صنعت تعمیر و نگهداری کشتی‌های اقیانوس‌پیما، صنعت حمل و نقل بار و مسافر، توسعه بنادر، بانکینگ و ساخت دکل‌های حفاری و... است. صنعت کشتی‌سازی در کشور ما دارای سابقه بیش از ۵۰ سال می‌باشد و بزرگ‌ترین مجتمع صنایع دریایی و فراساحلی کشور در سال ۱۳۵۲ با نام مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحلی ایران (ایزوایکو) با طراحی شرکت آلمانی (بلوم اندفوس) به منظور جذب بخش بزرگی از بازار تعمیرات و ساخت شناور با وسعت ۱۱۰۰ هکتار در ۳۷ کیلومتری غرب بندرعباس احداث شده است. این مجتمع، یک منطقه ویژه اقتصادی است که توان بالایی را در ساخت و تعمیر انواع شناور، سازه‌های دریایی و سکوهای نفت و گاز با بهره‌گیری از نیروهای متخصص، تجهیزات و کارگاه‌های منحصر به فرد دارد و طرح‌های بزرگ و ارزشمندی را در سال‌های گذشته به انجام رسانده است. ایزوایکو در سال‌های اخیر با ساخت و تحویل موفقیت‌آمیز سه کشتی

اقیانوس‌پیما توانست توانایی خود را در زمینه ساخت این کلاس از شناورها به اثبات برساند. توجه به مشخصات کشتی اقیانوس‌پیما ساخته شده توسط این مجموعه یعنی کشتی افرامکس، توانمندی بالای این شرکت را نمایان می‌سازد: عرشه افرامکس دو و نیم برابر یک زمین فوتبال است و تجهیزات مختلف مربوط به عملیات بارگیری و تخلیه نفت به وزن ۳ هزار و ۶۶۰ تن بر روی آن نصب شده است، همچنین، در ساخت هر فروند از نفتکش‌های افرامکس، ۳۲۸ کیلومتر جوشکاری، ۵۶ کیلومتر لوله‌کشی و ۱۲۵ کیلومتر کابل کشی شده است. از سال ۱۳۹۶ با راه‌اندازی حوض‌های خشک (درای داک)، ایزوایکو به بالاترین ظرفیت ساخت و تعمیرات شناورها دست یافت. ایزوایکو پس از راه‌اندازی «درای داک» توانایی تعمیر انواع کشتی‌های پهن پیکر و شناورهای موجود در دنیا را دارد و تخصص و توان لازم برای تعمیر کشتی‌های کانتنربر، فله بر، فرآورده بر، کشتی‌های خاص مانند لوله‌گذار و لایروب، انواع دکل‌های حفاری و سازه‌های فراساحلی در این مجموعه وجود دارد. در سال ۱۴۰۱، رکورد بالاترین تعداد تعمیرات شناور کشور را در کارنامه خود دارد.

ساخت سکوهای گازی مختلف و متعدد پارس جنوبی، سکوهای نفتی هنگام و هندیشان و تعمیر ریگهای حفاری - به عنوان سازه‌های استراتژیک در زمینه توسعه میادین نفتی، این مجموعه را پشتیبان مطمئنی برای صنعت نفت کشور کرده است.

طی سال‌های اخیر، رقابت سنگینی بر سر تصاحب سهم بیشتر از بازار ساخت و تعمیر کشتی وجود داشته است. کشورهای چین، کره و ژاپن در سال‌های گذشته نزدیک به ۹۰ درصد تناژ ساخت کشتی در دنیا را به خود اختصاص داده‌اند. کشورهای فوق‌الذکر طی چند دهه اخیر با توجه به تأثیرات بسیار قابل توجه این صنعت بر صنایع جانبی و همچنین اشتغال ایجاد شده، برنامه‌های گسترده‌ای را در دستور کار خود قرار داده‌اند و توانسته‌اند سفارشات بین‌المللی فراوانی را در زمینه ساخت کشتی به دست آورند.

براساس برنامه راهبردی صنایع دریایی کشور، پیش‌بینی می‌شد در کوتاه مدت و با اصلاح زیرساخت‌های قانونی، صنایع دریایی رشد ۳۰ درصدی در تولید را تجربه کند. برای تحقق این مهم، لازم بود ظرفیت تولید و ساخت کشتی کشور



از ۱۵۰ هزار تن در سال، به حدود ۵۶۰ هزار تن در سال افزایش یابد تا بتوان اهداف کمی مد نظر را تحقق بخشید. در راستای تحقق این مهم، تا سال ۱۴۰۴، به تأمین ۵۰۰ میلیون دلار برای توسعه ظرفیت تولید و ایجاد سخت‌افزار و امکانات ساخت انواع کشتی نیاز خواهد بود. با توجه به مدت زمان مورد نیاز برای ایجاد ظرفیت‌های جدید، باید عمده سرمایه‌گذاری مورد نیاز تا سال ۱۳۹۸ صورت می‌گرفت. این در حالی است که به نظر می‌رسد، دستیابی به هدف گذاری انجام شده در خصوص سرمایه گذاری مورد نیاز تا سال ۱۳۹۸ محقق نشده است. در کشور ما، تأمین سرمایه صنایع دریایی از طریق صندوق توسعه صنایع دریایی است و به جزء این صندوق، پشتوانه مالی دیگری ندارند و باید با سرمایه‌های خود، پروژه‌ها را انجام دهند؛ درحالی که در کشورهایی که از صنعت دریایی خود حمایت می‌کنند، بخشی از آورده‌های نفتی در کنار مؤسسات مالی و اعتباری قرار می‌گیرند. باید دقت کرد، اگر چه ایران از نظر شرایط محیطی، فضای مناسبی برای استفاده از دریا دارد، به دلیل مشکل تأمین مالی، تنها از ۲۰ درصد ظرفیت کشتی‌سازی استفاده می‌کند.

