

اقتصاد سرآمد

دوشنبه ۲۰ آبان ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۰۶

شلیات

صدور مجوز پرورش ۵۰۰ تن ماهی در قفس در آب‌های ساحلی خوزستان



مدیر کل شلیات خوزستان گفت: برای اولین بار مجوز پرورش ۵۰۰ تن ماهی در قفس در آب‌های ساحلی خوزستان صادر شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، فتح الله ابوعلی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: دستیابی به تولید میگو از طریق استفاده از آب‌های نامتعارف یکی از اقدامات شاخص صورت گرفته در حوزه آبی پروری خوزستان است. مدیر کل شلیات خوزستان افزود: برداشت میگو با کیفیت مطلوب و استانداردهای لازم در زه آب‌های کشاورزی و مزارع منفرذ از ۱۱۰ تن در سال گذشته به ۳۷۹ تن در سال جاری رسیده است. وی اظهار کرد: برای اولین بار مجوز پرورش ۵۰۰ تن ماهی در قفس در آب‌های ساحلی خوزستان صادر شده و هم اکنون ظرفیت تولید در ۱۶ هزار تن، در خوریات ماهشهر (خور غزل) ۲ هزار تن و در سد مارون یک هزار و ۲۰۰ تن است. مدیر کل شلیات خوزستان در خصوص اشتغالزایی مزرعه ۵۰۰ تنی پرورش ماهیان دریایی در قفس در هندجیان گفت: هر واحد ۵۰۰ تنی پرورش ماهی در قفس در دریا حدود ۳۰ نفر اشتغال مستقیم و ۶۰ نفر اشتغال غیر مستقیم ایجاد می‌کند. ابوعلی بیان کرد: در مناطقی که امکان پرورش ماهی آب شور وجود دارد، ماهیان سی یاس آسیایی، صیبتی و شانگ و در دریاچه‌های پشت سد ماهیانی از جمله کپور، قزل‌آلا و ماهیان خاویاری قابل پرورش است. وی در ادامه میزان سرانه مصرف انواع آبزیان در خوزستان را ۱۹ کیلوگرم و میزان صادرات آبزیسان را ۲۱ هزار و ۷۰۰ تن اعلام کرد و گفت: در حال حاضر ۱۳ بازار عرضه آبزیان در سطح استان فعالیت می‌کنند و پیگیری، شنیتوی و ترغیب سرمایه‌گذاران برای احداث بازارچه‌های جدید عرضه آبزیان در شهرهای مختلف استان در حال انجام است. مدیر کل شلیات خوزستان با اشاره به حفظ ذخایر ماهیان با ارزش ژنتیکی بومی در منابع آبی خوزستان اظهار کرد: از ابتدای امسال تاکنون حدود ۸ میلیون قطعه پیچه ماهی در تالاب‌ها، رودخانه‌ها، برکه‌ها به منظور بهبود ذخایر آبزیان و حفاظت از اشتغال صیادان بومی رهاسازی شد.

ابوعلی به صدور ۲۴ هزار فقره مجوز صید برای شناورهای صیادی اشاره کرد و افزود: بیش از ۲۰ هزار تن انواع آبزیان دریایی در شش ماهه اول امسال استحصال شده است. وی ادامه داد: استقرار ۱۴۵ سازه زیستگاه مصنوعی در صیدگاه‌های خوزستان با هدف حفظ معیشت صیادان و تقویت و پایداری ذخایر استراتژیک آبزیان انجام شده است. ابوعلی در رابطه با حفاظت از ذخایر گونه‌های باارزش آبزیان در صیدگاه‌های خوزستان یادآور شد: در ۸ ماهه امسال ۲۰۴ فروند شناور متخلف توقیف شده و در جریان بازرسی‌های انجام شده توسط یگان حفاظت منابع آبزیان استان خوزستان از این شناورهای بیش از ۶۹ هزار کیلوگرم انواع ماهی و میگو کشف و ضبط و پرونده این تخلفات برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضائی و کمیسیون رسیدگی به تخلفات صیادی ارسال شده است.

• • • • • صادرات ماهی از چهارمحال و بختیاری نیازمند توسعه زیر ساخت‌ها است

مدیر شلیات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی چهارمحال و بختیاری با توجه به ظرفیت بالای این استان در تولید و صادرات ماهی سرده‌ای، گفت: در حال حاضر صادرات این محصول از استان ناچیز است و نیازمند توسعه زیرساخت‌های استاندارد است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد کریمی افزود: در حال حاضر اگر چه صادرات ماهی از استان انجام می‌گیرد اما میزان آن قابل توجه نیست چرا که بازار کشورهای هدف ماهی‌هایی به وزن ۲ تا سه کیلوگرم را می‌پسندند و این موضوع در تولید ماهی در استان مورد توجه قرار نگرفته است. وی ادامه داد: برای بهره‌گیری از ظرفیت استان در بخش صادرات ماهی باید زیرساخت‌های پایه‌ای و استاندارد ایجاد کرد و تولیدکنندگان را در خصوص سرمایه در گردش حمایت کرد که در حال حاضر در خصوص این زیرساخت‌ها ضعف‌هایی وجود دارد. مدیر شلیات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی چهارمحال و بختیاری با بیان اینکه سال گذشته ۲۳ هزار و ۵۰۰ تن ماهی در استان تولید شد، تصریح کرد: در حالی که استان در سال‌های متوالی رتبه نخست تولید ماهی سرده‌ای را داشت اما سال گذشته استان در تولید ماهی در رتبه دوم قرار گرفته و به نسبت از این حوزه کسب کند. کریمی خاطر نشان کرد: در سالجاری نیز پیش‌بینی می‌شود که با کاهش تولید ماهی روبرو شویم چرا که از یک سو سیلاب تابستان حدود ۲ هزار تن ماهی در این خصوص برگزار نشده است. وی خشکسالی را از مهمترین چالش‌های تولید ماهی در استان برشمرد و گفت: علاوه بر آن افزایش هزینه‌های تولید و کم شدن حاشیه سود فعالان این عرصه را بی‌انگیزه کرده است. مدیر شلیات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی چهارمحال و بختیاری با بیان اینکه صنعت آبی پروری برای هفت هزار و ۵۰۰ نفر در استان اشتغالزایی کرده است، اظهار داشت: در حال حاضر ۵۰ هزار مزرعه پرورش ماهی در استان فعال است که بسیاری از این مزارع با ظرفیت کامل خود فعال نیستند. به گزارش ایرنا، پرورش ماهیان سرده‌ای به سبب شرایط آب و هوایی مناسب، موقعیت جغرافیایی، تکمیل زنجیره تولید و بهره‌مندی از نیروی متخصص و مهارت نسبی چهارمحال و بختیاری در این خصوص به شمار می‌رود که ۵ درصد از ماهیان سرده‌ای کشور را به خود اختصاص داده است و می‌تواند در بهره‌گیری از این ظرفیت اقدامات بیشتری انجام دهد.

مناطق آزاد را به قطب صادرات تبدیل می‌کنیم

دبیر شورای عالی مناطق آزاد گفت: مناطق آزاد کشور را به قطب‌هایی برای صادرات و رفاه مردم تبدیل خواهیم کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حجت الله عبدالملکی در حاشیه بازدید از منطقه آزاد اروند انجام شد، اظهار کرد: قرار است مناطق آزاد کشور به قطب‌هایی برای صادرات و رفاه مردم تبدیل شوند. همچنین این مناطق باید دروازه‌ای برای ورود و انتقال فناوری و همچنین سرمایه‌گذاران خارجی باشند و ما همه تلاشمان را خواهیم کرد تا این مهم اتفاق بیافتد. وی با بیان اینکه در مناطق آزاد، حاکم مدیرعامل سازمان منطقه آزاد آن منطقه است و تمام دستگاه‌های دیگر باید تابعیت کامل داشته باشند، افزود: در برخی از مناطق آزاد کشور مسائل خاصی وجود دارد که در حال پیگیری این مسائل هستیم. دبیر شورای عالی مناطق آزاد گفت: براساس تاکید قانون و همچنین شخص رئیس‌جمهور، حاکم در بخش‌های اداری مناطق آزاد مدیرعامل سازمان منطقه آزاد آن منطقه است و همه دستگاه‌ها و بخش‌ها باید حاکمیت و مدیریت منطقه آزاد را بپذیرند. عبدالملکی عنوان کرد: شرایط برای تقویت تولید و حضور سرمایه‌گذاران خارجی در مناطق آزاد کشور به خوبی فراهم است. ما مناطق آزاد کشور را به مقاصدی برای سرمایه‌گذاران خارجی تبدیل خواهیم کرد و تعاملات بین‌المللی به شکل متفاوتی در این حوزه در حال شکل‌گیری است.



بررسی ارزش اقتصادی خاویار خزر در قیاس با نفت و گو با یک استاد دانشگاه

وقت آن رسیده خاویار خزر خودی نشان دهد



همچنان هم بالاترین میزان تولید خاویار با کیفیت بالا متعلق به ایران است. **وقت آن رسیده خاویار خزر خودی نشان دهد** حمید حسینی، استاد اقتصاد دریا دانشگاه تربیت مدرس در اینباره به روزنامه اقتصادسراسرآمد، گفت: سال‌های زیادی از وابستگی اقتصاد ایران به درآمد نفت و فسرآورده‌های نفتی می‌گذرد که یکی از مشکلات اساسی قتصاد ما است که همواره در برنامه‌های توسعه کشور برای رهایی از آن، سیاستهای مختلفی در نظر گرفته شده است که توسعه صادرات غیر نفتی یکی از بهترین راهکارها در جهت کاهش این وابستگی است. **ارزش اقتصادی خاویار خزر در قیاس با نفت** وی با اشاره به این‌که ماهیان خاویاری

موردپسند مشتریان خارجی بوده است، ضعف عملکرد در این بخش قطعاً خاویار ایران را به انزو می‌کشاند.

خاویار حساس تر از نفت است

صادرات خاویار از حساسیت‌های خاص خود برخوردار است. بسیاری از کشورهای اروپایی از قوانین و استانداردهای بهداشتی سخت‌گیرانه‌ای تبعیت می‌کنند که تجار باید نسبت به آن آگاهی کامل داشته باشند، مورد دیگری بود که حسینی در ادامه به آن اشاره داشت و افزود: هرچند در سال‌های اخیر صادرات خاویار ایران، فراز و نشیب‌های بسیاری را پشت سر گذاشته؛ اما تمرکز بر این حوزه فرصت‌های ارزشمندی را نصیب ایران خواهد نمود. کشش بازار جهانی خاویار، چیزی حدود ۳۰۰ تن برآورد شده که بدان معنا است هر چه میزان تولید و صادرات خاویار افزایش یابند، بازهم تقاضا برای این محصول در بازار وجود دارد. کارشناس اقتصاد دریایی کشورمان تاکید داشت: در شرایطی که قیمت نفت در حال نوسان و بعضاً کاهش است؛ و از سوی دیگر اعمال تحریم‌ها علیه ایران، فروش نفت را به صفر رسانده، صادرات خاویار می‌تواند مؤلفه‌ای مهم برای تزریق ارز به کشور باشد.

مهم‌ترین چالش این بخش از صادرات، ضعف در بازاریابی است. صادرکنندگان خاویار ایرانی عمدتاً در سطح خرد فعالیت دارند. به همین دلیل سرمایه‌گذاری در بازارهای هدف از اهمیت چندانی برای آنان برخوردار نیست، در صورت تمرکز بر بازاریابی و بهره‌گیری از چند شرکت بازاریابی محدود و مشخص، امکان ورود به بازارهای چون چین، امارات و روسیه موفق‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر خواهد بود. متأسفانه این روزها **صادرات به صورت خرد، توسط ۳۰ شرکت از ایران انجام می‌شود؛ به همین دلیل سهم صادراتی هر کدام از شرکت‌ها کاهش یافته و بازاریابی اصولی و حرفه‌ای در کشورهای هدف توجه اقتصادی نخواهد داشت.**

ارزشمندترین ماهیان دریای خزر هستند که ارزش اقتصادی زیادی را نصیب کشور می‌کنند، تصریح کرد: مرغوبیت خاویار ایران و قیمت بالای آن، دومؤلفه مهمی است که ضرورت سرمایه‌گذاری و توجه بیشتر به این محصول در کشور را مشخص می‌کند.

مهمترین علل کاهش صادرات خاویار ایران

او با یادآوری این نکته که مهمترین علل کاهش صادرات خاویار ایران، مشکلات موجود در نوع برخورد با صادرکنندگان است و نبود سرمایه‌گذاری و حمایت از تولید داخل، کاهش ذخایر ماهیان خاویاری، رشد قاچاق و ورود خاویارهای پرورشی اروپا به بازار جهانی، است، ابراز داشت: خاویار ایرانی به دلیل دارا بودن کیفیت بالا، همواره

برگزیده‌ها

مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان خبرداد عپروژه بزرگ بنادر گیلان آماده جذب سرمایه‌گذار است



مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان از آمادگی ۶ پروژه مهم و بزرگ در حوزه بنادر استان برای سرمایه‌گذاری خبر داد و گفت: این پروژه‌ها شامل احداث کارخانه کشش‌سازی، ایجاد توسعه گردشگری دریایی، مخازن نگهداری روغن خام، سیلوی غلات، احداث ترمینال کانستری و کانستری بچجالی عنوان کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین بنوعنی گفت: مجتمع بندری انزلی در حال حاضر یک مخزن ۱۶ هزار تنی نگهداری روغن دارد که با احداث مخزن ۳۰ هزار تنی ظرفیت این مجتمع بندری در بخش نگهداری روغن مایع به مقدار قابل توجهی افزایش می‌یابد. وی گفت: در موج‌شکن انزلی پنج هکتار زمین برای ایجاد اسکله تفریحی – گردشگری وجود دارد که با انعقاد قرارداد برای ایجاد هتل، رستوران و سایر زیرساخت‌ها در اختیار سرمایه‌گذار قرار می‌گیرد و با بهره‌برداری از این پروژه برای حدود ۳۰۰ نفر شغل ایجاد می‌شود. بنوعنی تاکید کرد: با راه‌اندازی این اسکله زمان هفت مایلی مجتمع بندری انزلی تا ماریانی کاسپین منطقه آزاد انزلی به حداقل ممکن می‌رسد. وی در ادامه به رشد ترانزیت کالا از بنادر گیلان اشاره کرد و افزود: بنادر گیلان از ابتدای سال جاری تاکنون با ترانزیت ۱۷ هزار تن کالا رشد ۳۹۹ درصدی را تجربه کرد در حالیکه این رقم در سال گذشته ۱۷ هزار تن بود. وی تصریح کرد: اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان طی مذاکرات با بسیاری از صاحبان کالا بوروکراسی اداری را نیز تا حد امکان کاهش داده است این مسئول دریایی گفت: برای آنکه توانیم سهم حداقلی ایران از ترانزیت کالا را افزایش دهیم باید حمل و نقل ترکیبی را در این استان به‌طور عملی فعال کنیم. در این راستا در نشست مشترک با ناظر گمرکات گیلان و اداره کل راه آهن شمال ۲ به راه‌حلی دست یافتیم تا بخشی از کالاهای کانستری را بصورت ترکیبی (حمل و نقل دریایی، جاده‌ای و ریلی) ترانزیت کنیم با جلوگیری از افزایش هزینه لجبایی با مدت زمان این لجبایی نیز کاهش یافته و برای فعالان این عرصه و تجار هم صرفه اقتصادی دارد. بنوعنی خاطر نشان کرد: اگر می‌خواهیم سهم خود را از ترانزیت کالا افزایش دهیم و به رونق اقتصادی گیلان و کشور کمک کنیم راهی جز استفاده از حمل و نقل ترکیبی نداریم. مجتمع بندری انزلی با سازه ۳۰۰ ساله در عرصه حمل و نقل دریایی همواره منطقه مورد توجه بازرگانان و تجار کشور بوده است و امروز با ۱۷ پست اسکله و امکان تخلیه و بارگیری ۱۰ میلیون تن کالا در سال، بزرگترین و مجهزترین مجتمع بندری ایرانی حاشیه دریای خزر محسوب می‌شود. این مجتمع بندری یکی از پرسابقه‌ترین بنادر ایران و از مهمترین و بزرگترین بندر شمال کشور محسوب می‌شود که با قرار گرفتن در گذر تجاری بین‌المللی از قبیل کریدور ترانزیتی بین‌المللی شمال – جنوب و ترانسیک و غیره از دیرباز عهده‌دار نقش برجسته در صنعت حمل و نقل دریایی با کشورهای حاشیه دریای خزر و اروپایی بوده است.

تشکیل کارگروه مشترک گمرک و سازمان بنادر برای تسهیل واردات اقدام فوری برای تشریفات گمرکی ترخیص کالاهای اساسی



گمرک ایران و سازمان بنادر و دریانوردی در نشستی مشترک با تشکیل کارگروهی بر سرعت بخشیدن به تخلیه و بارگیری و ترخیص کالاهای اساسی تاکید کردند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، رئیس کل گمرک ایران در نشست کارگروه مشترک گمرک و سازمان بنادر گفت: گمرکات ترخیص‌کننده کالاهای اساسی با تمام توان به انجام دادن تشریفات گمرکی تا آخرین کامیونی که به گمرک وارد می‌شود، اقدام می‌کنند. مقدسی افزود: در ستاد گمرک، قرارگاه تسهیل تشریفات گمرکی کالاهای اساسی تشکیل شده تا با حضور مدیران گمرکات اجرائی، راه‌های سریع تر ترخیص کالاهای اساسی را بررسی کنند. وی در ادامه افزود: هماهنگی هر چه بیشتر سازمان‌های ساحلی خوزستان و تجارت از جمله گمرک و بنادر و استاندارد سازی ذخایر با سبب افزایش سرعت تخلیه و بارگیری در بنادر و ترخیص هر چه سریع‌تر در کالاهای اساسی می‌شود. مقدسی با تاکید بر اهمیت ارتباط سامانه‌های بین گمرکات و بنادر افزود: تبادل اطلاعات و آمار بین گمرکات و بنادر و اصلاح فرایندها سبب تسریع در خروج کالاهای اساسی از بنادر و گمرک خواهد شد. رئیس کل گمرک ایران با اشاره به اینکه استفاده از ابزارهای الکترونیکی باعث افزایش سرعت در انجام شدن تشریفات گمرکی و کاهش هزینه می‌شود، خواهان همکاری بنادر و گمرک در استقرار ایکس‌ری در گمرکات برای ترخیص سریع کالاهای شد. علی اکبر صفایی، مدیرعامل بنادر و دریانوردی، نیز در این نشست اقدامات این سازمان را در تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی تشریح کرد. صفایی با تاکید بر استمرار نشست‌های مشترک گمرک و بنادر و دریانوردی با هدف سرعت بخشیدن به کار، اظهار داشت: همکاری و هماهنگی بین دو سازمان و انجام فرایندها به صورت مشترک سبب هم افزایی و تسهیل و تسریع در امور مرتبط خواهد شد. وی گفت: با توجه به هماهنگی و همکاری بین دو سازمان، کارکنان دو سازمان با تلاش و همکاری مطلوب در حال خدمت‌رسانی به خدمت‌گیرندگان هستند. شایان‌ا ذکر است، در این نشست که در محل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، معاون امور گمرکی، معاون توسعه مدیریت و منابع، معاون برنامه‌ریزی و امور بین‌الملل و مدیر کل دفتر فناوری و امنیت فضای مجازی گمرک ایران و معاونین و مدیران ستادی مرتبط سازمان بنادر حضور داشتند.

گزارش

بخش اول

اجرای پل خلیج فارس حلقه توسعه پایدار قشم به سوی تجارت جهانی



اجرای پل خلیج فارس برای اتصال قشم به سرزمین اصلی و شهر مهم و راهبردی بندرعباس می‌تواند حلقه توسعه پایدار و همه‌جانبه منطقه آزاد را تکمیل و این جزیره را به مکانی با ثبات و دسترسی آسان برای جذب سرمایه‌گذار در اندازه‌های قابل‌مقایسه با مناطق آزاد مشابه در کرانه‌های جنوبی خلیج فارس تبدیل کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، جزیره قشم به عنوان بزرگترین جزیره خلیج فارس و با موقعیتی ژئواستراتژیک که به‌طور متوسط در هر ساعت پنج کشتی بزرگ تجاری را نفت‌کش از آن عبور می‌کند برای اقتصاد و تجارت خارجی ایران بدون تردید از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بنابر گزارش‌های ایرنا، این جزیره در مقایسه با دیگر مناطق آزاد و موفق منطقه مانند مناطق آزاد امارات، دب، کویت، قطر و بحرین به تناسب بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتر به آب‌های آزاد نزدیک‌تر و از دیدگاه ظرفیت‌های باقو، اقتصادی، از توان گسترش و توسعه در زمینه‌های صنعت، تجارت، گردشگری، ترانزیت و صادرات مجدد برخوردار است. افزون بر این، موقعیت جزیره قشم و تنگه هرمز از لحاظ نظامی و امنیتی نیز هم برای ایران و دیگر کشورهای منطقه وابسته به درآمدهای نفتی و هم برای جهان صنعتی مصرف‌کننده نفت خاورمیانه بسیار حائز اهمیت است. امنیت این منطقه، در واقع یک مساله فرا منطقه‌ای و بلکه جهانی است. حضور انبوهی از نیروهای نظامی و پایگاه‌های مرتبط با آن در کرانه‌های جنوبی خلیج فارس گواه روشنی بر این واقعیت است. این جزیره از نظر دفاعی نقش حساسی در ارتباط با حفظ امنیت جزایر دیگری چون هرمز، لارک، هنگام و صیانت از تنگه هرمز، حفاظت از سواحل جنوبی کشور و محور تجاری – راهبردی بندرعباس به داخل فلات ایران را بر عهده دارد.

از دیگر ویژگی‌های امنیتی این جزیره می‌توان به عملکرد آن به منزله عقبه و مرکز نقل و پشتیبانی جزایر تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی اشاره کرد که به‌نوبه خود هر گونه مانور عملیاتی نظامی را در خلیج فارس و تنگه هرمز تسهیل و امکان صرفه جویی در قوا، هزینه و تأمین وحدت فرماندهی دریایی را فراهم می‌آورد.

گسستگی این جزیره از خاک اصلی مهم‌ترین مانع موجود در مسیر عملیاتی کردن توانایی‌های بالقوه است. این مشکل از طریق احداث و اجرایی پل خلیج فارس در نزدیک‌ترین فاصله با سرزمین اصلی که توسعه‌کریدور شمال – جنوب را به ارمغان می‌آورد قابل حل است. علاوه بر این، احداث این پل می‌تواند امتیازات گوناگون دیگری را در ایجاد منطقه‌ای در افر منطقه‌ای به ارمغان آورد. در این ارتباط به عنوان مثال می‌توان به گشایش خطوط ترانزیت تجاری در کشورهای همجوار و ارتباط آسیا یا اروپا از داخل خاک ایران اشاره کرد.

ایران تقریباً سه هزار و ۹۰۰ کیلومتر مرز آبی در سواحل جنوبی خود در خلیج فارس و سواحل شمالی آن دریای خزر، برخوردار است. با پیوند بنادر واقع در ۲ دریا به یکدیگر (به وسیله راه و راه آهن) نقاط مهم جهان از شرق آسیا تا اروپای شمالی و مرکزی به هم متصل شده و در زمینه حمل و نقل دریایی، ایران به پلی در منطقه راهبردی خاورمیانه و کشورهای حوزه خلیج فارس تبدیل می‌شود. ایجاد این ارتباط سالیانه میلیارد دلار را از طریق تجارت، ترانزیت و صادرات مجدد کالا به سوی ایران سوق خواهد داد.

بدون تردید داشتن پل خلیج فارس و ارتباط آن با بندر بزرگ کاوه در جزیره قشم و بنادر دیگری که در این جزیره تکمیل شده با دیرتر ساخته خواهد شد، فرایند این تحول تجاری عظیم را در ارتباط با سرزمین اصلی تسهیل و امکان‌پذیر خواهد کرد.

طرح تسهیل جامع ارتباطی خلیج فارس با هدف اتصال سرزمین اصلی به جزیره قشم (بزرگترین جزیره خلیج فارس و دریای عمان به مساحت یک هزار و ۵۰۰ کیلومتر مربع) از سازه‌ای ۴۰ ساله برخوردار است. این طرح از سال ۱۳۸۵ به صورت جدی و با طی سلسله مراتب لازم پیگیری شده است. طرح شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس با محوریت پسل خلیج فارس، «طرحی که با اکتفا بر چهار پروژه، بندر، پل، جاده و ریل در مرحله نخست، مسیر جدیدی را از قشم در کریدور ترانزیت شمال – جنوب ایجاد می‌کند و در مرحله دوم با پذیرش نقش انبار بزرگ تجاری منطقه، مرکزیت توزیع و پخش کالا را با هدف جانشینی کشور امارات بر عهده خواهد گرفت.» این طرح شامل احداث حدود ۹۲ کیلومتر بزرگراه ۶ بانده، ۸۶ کیلومتر راه ۲ خطه، ۲ هزار و ۲۰۰ متر پل و توسعه و تجهیز بندر کاوه در جزیره قشم است. با توجه به اینکه سیصد کیلومتر مربع از این جزیره منطقه آزاد تجاری – صنعتی و بقیه آن منطقه ویژه اقتصادی تعریف و اعلام شده است، سهم این طرح در افزایش نمودارهای اقتصادی منطقه و کشور، طرح‌ای توسعه‌دهنده و برنامه‌های زیرساختی اقتصادی دولت مردمی قابل توجه است. کشوری‌های ذی‌نفع به ۲ دلیل کاهش هزینه‌های حمل و نقل حداقل به میزان ۳۰ درصد و کاهش زمان مسیر کالا به میزان ۴۰ درصد از این مسیر جدید در کریدور ترانزیت شمال به جنوب استقبال خواهند کرد.

در این طرح ۲ بندر کاوه و قشم و بندر شهید رجایی در بندرعباس کارکرد هماهنگ و مکمل را خواهند داشت تا هر یک در شرایط خاص به کمک دیگری نسبت به قبول بخشی از وظایف مبادلاتی کالاها در مسیر ترانزیتی کشور مبادرت کنند. ایجاد مسیری دوم در ساحل جنوبی ایران می‌تواند آرامش خاطری در بخش کالاهای ترانزیت ایجاد کند که از این مسیر حیاتی فراهم ساخته و ثبات هر چه بیشتر این مسیر را به دنبال داشته باشد.

قابلیت‌های طبیعی بندر کاوه، اینچور بالای ۱۸ متر و عذ نام به لا یروبی، هزینه‌های نگهداری این بندر را نسبت به بندر شهید رجایی به شدت کاهش داده و آن را به کم‌هزینه‌ترین بندر ساحلی ایران مبدل ساخته است. بدین لحاظ این مسیر ترانزیتی جدید می‌تواند جایگزینی کم‌هزینه‌ای برای اقتصاد ملی تلقی شود.

پیش‌بینی می‌شود تا پس از تثبیت جزیره قشم به عنوان مسیر ترانزیت جدیدی در کریدور شمال – جنوب، با برخورداری این مسیر از مزایای نسبی موجود در مقررات و قوانین مناطق آزاد نسبت به سرزمین اصلی، به عنوان مرکز انبار داری و توزیع کالا و بار بندر کشورهای آسیای میانه و بهره‌مند از مسیر ترانزیت، نقش مؤثری را ایفا کند.

به دلیل کاهش هزینه‌های حمل و نقل و زمان ترانزیت کالا از قشم، رفته رفته حاشیه سود این بندر را به‌طور قابل‌توجهی افزایش خواهد داد. با سرمایه‌گذاری اولیه طرح در پروژه‌های بندر، جاده و ریل، موج اول منافع اقتصادی متوجه بخش حمل و نقل و پایانه کالا خواهد شد و سطح اشتغال را در بخش‌های ناوبری، بارگازن و خدمات جنبی به سرعت افزایش می‌دهد. بخش‌های تجاری و بازرگانی مانند بانک‌داری، بیمه، خدمات اقامتی و رفاهی نیز به تناسب رشد قابل‌قبولی را خواهند داشت.