

اقتصاد سرآمد

شنبه ۳ دی ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۳۴

شیلات

نخستین مرحله برداشت از مزرعه پرورش میگوئی فوق متراکم قشماختانجام شد

نخستین مرحله برداشت از مزرعه پرورش میگوئی فوق متراکم کیان یزدان قشم با حضور افشار فتح الهی، رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم انجام شد. به گزارش اقتصادسرآمد، مزرعه پرورش میگوئی فوق متراکم کیان یزدان قشم در مساحت ۱۰ هکتاری و با سرمایه گذاری ۲۴۰ میلیارد ریالی در سال ۱۴۰۰، بهره وری از این صنعت را با توجه به محدودیت منابع زمین در جزیره قشم مورد نظر قرار داد. این شرکت توانست در نخستین برداشت از ۶۰ مخزن در یک محو هشت هزار متری در مدت زمان ۱۰۵ روزه، ۱۵ تن میگوئی مرغوب را وارد بازار صادراتی کشور کند که بالاترین نرخ تولید هر هکتار است. احسان خردمند، بهره بردار این پروژه با اشاره به مزایای این روش پرورش گفت: پرورش میگو به شیوه فوق متراکم ضمن نیاز کمتر به منبع محدود زمین در جزیره، به کاهش ۱۰۰ درصدی اتلاف انرژی نسبت به شیوه سنتی کمک کرده و امکان کنترل و پایش کیفیت محصول را مهیا می کند.وی ادامه داد: کنترل سایز و وزن میگوها به منظور یکدستسئی و سرعت در مرحله بسته بندی، افزایش بازماندگی ۱۵ درصدی و تلفات زیر ۱۰ درصد از مزایای دیگر این شیوه پرورش است. به گفته خردمند، این در حالی است که پرورش دهنده روش فوق متراکم می تواند ۳۵ تا ۴۰ درصد نسبت به روش سنتی، انتظار وزن بیشتری از محصول در قیاس با میزان غذای مصرفی داشته باشد. این فعال اقتصادی با اشاره به سداگئی مرحله برداشت به دلیل استفاده از مخازن ۱۲ متری و کم عمق،افزود: سرعت برداشت در این مدل، یکی دیگر از چندین مزیت پرورش میگو به شیوه فوق متراکم است. شرکت کیان یزدان قشم با توان تولید ۶۵ تن میگو در هر هکتار، ۲۵۰ مخزن پرورش دارد که در مرحله نخست کار خود، ۶۰ مخزن را به بهره برداری و هم اکنون به مرحله برداشت رسانده است. به گزارش ایران،جزیره زیبای قشم مشرف به تنگه هرمز و مجرای ورودی به خلیج فارس و دریای عمان است. این جزیره که بزرگ ترین جزیره خلیج فارس است، به دلیل مجاورت با اقیانوس هند، وجود منابع نفت و گاز و واحدهای پتروشیمی و پالایشگاهی و تجهیزات فراساحلی و بر خوردار از تسهیلات بندری برای کشتنی های بزرگ (در دره پاناماکس) یکی از استراتژیک ترین جزایر ایران و خلیج فارس است که به دلیل خدمات سوخت رسانی به کشتی های عبوری از آبراهه بین المللی و پارک های انرژی و زیست – فناوری آن شهرتی جهانی دارد.از سوی دیگر، ویژگی های طبیعی و تاریخی این جزیره، باعث شده قشم به یکی از مقاصد گردشگری اصلی در ایران تبدیل شود. منطقه آزاد تجاری – صنعتی قشم، حدود ۳۰۰کیلومتر مربع از این جزیره را شامل می شود. این منطقه به دلیل فراگیری در نقطه ای کلیدی از کریدور ترانزیتی شمال – جنوب، دسترسی به کریدور پروازهای بین المللی شرق – غرب و تسهیلات بندری آن، که به نوعی مکمل بندر شهید رجایی است، نقش پررنگی در تجارت و بازرگانی جهانی دارد.اهداف و محورهای اصلی فعالیت های این منطقه آزاد تجاری – صنعتی شامل توسعه و گسترش صنعت ترانزیت و حمل و نقل، گسترش تجارت و خدمات تجاری، صنایع انرژی بر، صنایع بیوتکنولوژیک و منابع دریایی، صنایع گردشگری، شیلات و صید صنعتی، خدمات پشتیبان نفت و پارک های انرژی است.

.....
ضرورت استفاده از استخرهای دومنظوره کشاورزی و پرورش آبزیان در خوزستان
سرپرست شیلات خوزستان بر ضرورت استفاده از استخرهای دو منظوره کشاورزی و پرورش آبزیان تاکید کرد و گفت: این رویکرد سبب ایجاد اشتغال مولد، توسعه آبزیان پرورشی و بهبود کیفیت خاک کشاورزی خواهد شد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهرداد محمدی در نشست مشترک نماینده مردم بهبهان در مجلس شورای اسلامی، رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان و مدیران دستگاه های اجرایی و ششماری از بهره برداران آبزی پرورشی در بهبهان، تخصیص آب به سه طرح های آبیزی پروری از سوی سازمان آب و برق خوزستان را ضروری دانست و افزود: این اقدام منجر به اشتغال پایدار و رشد اقتصادی در منطقه می شود.وی به اقدامات شیلات در بهبهان از جمله استفاده دو منظوره از استخرهای ذخیره آب کشاورزی و رهاسازی بچه ماهیان بومی در منابع آبی اشاره کرد و گفت: شهرستان بهبهان ظرفیت های نهفته بسیاری در امر آبیزی پروری دارد که در صورت حمایت همه بخش ها شاهد رونق آبیزی پروری این شهرستان خواهیم بود.محمدی دوست افزود: بهبهان با داشتن ۱۷۰ واحد فعال پرورش ماهی در استخرهای ذخیره آب کشاورزی در رتبه اول استان قرار دارد و برای بهره مندی از حداکثر ظرفیت های فعلی برنامه ریزی شده است.سرپرست اداره کل شیلات خوزستان ، طرح پرورش ماهی در قفس در دریاچه سد مخزنی مارون بهبهان را یکی از طرح های مهم آبیزی پروری در استان برشمرد و ادامه داد: مطالعات این طرح به اتمام رسیده است و باید اجرایی شود.در این نشست مصوب شد برای تخصیص آب به این طرح ها و اجرای پرورش ماهی در قفس نسبتی با حضور مدیرعامل سازمان آب و برق خوزستان برگزار شود. سلالا حدود ۸۷ هزار تن آبزیان پرورشی گرامبی و سردابی در خوزستان تولید می شود.بر اساس سند چشم انداز آبیزی پروری در خوزستان ، تولید آبزیان پرورشی تا سه سال آینده به ۳۰۰هزار تن در سال و در اسف سال ۱۴۱۱ باید به یک میلیون تن در سال برسد.



مدیر اداره بندر و دریانوردی شهرستان گناوه گفت: برای حمایت از صادرات برنامۀ ویژه و متنوعی تدوین شده که انتظار می رود فعالان اقتصادی از ظرفیت ایجاد شده استفاده کنند. به گزارش اقتصادسرآمد، کیامرت چوکار در جریان بازدید معاون بندری اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر در راستای پیگیری وضعیت کالاهای متروکه از بندر گناوه اظهار داشت: بندر گناوه روندی رو به پیشرفت در مسیر تجارت دارد به نحوی که اکنون مبدأ صادراتی شمار زیادی از فعالان اقتصادی به شمار می رود.وی از صادرات رو هزار و ۱۵۰ محموله اشیاء سفالی به وزن ۳۳ هزار و ۵۰۰ تن به امارات متحده عربی از بندر گناوه خبر داد و بیان کرد: علاوه بر این ۲۲ محموله قطعات بدکی اجاق گاز به وزن ۹ هزار و ۳۸۰ تن از بندر گناوه به مقصد شارجه امارات صادر شده است.مدیر اداره بندر و دریانوردی شهرستان گناوه اظهار کرد: در بندر گناوه برای حمایت از صادرات برنامۀ‌های متنوعی تدارک دیده شده است که انتظار می رود فعالان اقتصادی از ظرفیت ایجاد شده استفاده لازم ببرند.چوکار گفت: در حوزه زیر ساخت نیز اجرا بر نامۀ طرح توسعه جامع برای بندر گناوه مدنظر قرار گرفته است که فاز نخست آن در دهه فجر امسال کلید می خورد.

تدوین برنامه و یژه حمایت از صادر کنندگان در بندر گناوه

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهرستان گناوه گفت: برای حمایت از صادرات برنامۀ ویژه و متنوعی تدوین شده که انتظار می رود فعالان اقتصادی از ظرفیت ایجاد شده استفاده کنند. به گزارش اقتصادسرآمد، کیامرت چوکار در جریان بازدید معاون بندری اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر در راستای پیگیری وضعیت کالاهای متروکه از بندر گناوه اظهار داشت: بندر گناوه روندی رو به پیشرفت در مسیر تجارت دارد به نحوی که اکنون مبدأ صادراتی شمار زیادی از فعالان اقتصادی به شمار می رود.وی از صادرات رو هزار و ۱۵۰ محموله اشیاء سفالی به وزن ۳۳ هزار و ۵۰۰ تن به امارات متحده عربی از بندر گناوه خبر داد و بیان کرد: علاوه بر این ۲۲ محموله قطعات بدکی اجاق گاز به وزن ۹ هزار و ۳۸۰ تن از بندر گناوه به مقصد شارجه امارات صادر شده است.مدیر اداره بندر و دریانوردی شهرستان گناوه اظهار کرد: در بندر گناوه برای حمایت از صادرات برنامۀ‌های متنوعی تدارک دیده شده است که انتظار می رود فعالان اقتصادی از ظرفیت ایجاد شده استفاده لازم ببرند.چوکار گفت: در حوزه زیر ساخت نیز اجرا بر نامۀ طرح توسعه جامع برای بندر گناوه مدنظر قرار گرفته است که فاز نخست آن در دهه فجر امسال کلید می خورد.

تأملی بر ششمین نمایشگاه حمل و نقل ولجستیک،اقتصاد سرآمد بررسی کرد

پیشنهادهایی برای هفتمین نمایشگاه حمل و نقل



برنامۀ ای دنبال کرده و به چه نتایجی رسیده، نکات بسیار مهمی است که ما کنجکار دانستن آن هستیم؛ به همین خاطر، چند همکار قلم به دست را مامور کرد است تا با شرکت کنندگان در نمایشگاه تماس گرفته و نظر آن ها و نتایج حاصله از نمایشگاه را پرسند تا بتوانیم به یک جمع بندی برسیم که آیا نمایشگاه ششم موفق بود یا ناموفق بود یا خشی؟ کلباتی که نگارنده می تواند بیان کند، برگزاری ساکت و بی سر و صدا اما منظم و مرتب بود. در این باره در ادامه بیشتر سخن خواهیم گفت.

سروصدای برنامه ریزی شده:
از سرو صدای برنامه ریزی شده و به تحلیل وضع موجود (نمایشگاه ششم) و بررسی و برآورد آینده (نمایشگاه هفتم و هشتم و...) در ششگانه ای است که یک نمایشگاه به سوی موفقیت برتر و جهانی شدن می رود. اگر فقط به یک نمایشگاه زوگام شود و هدف فقط برگزاری آن نمایشگاه باشد، معلوم است که هدفی دنبال نمی شود و نمایشگاه ابر خواهد بود. این گفته فقط مختص به نمایشگاه حمل و نقل ولجستیک نیست؛ بلکه همه نمایشگاه را دربر می گیرد.بر این باوریم که نمایشگاه تخصصی حمل و نقل ولجستیک به دلیل برخورداری از شرکت کنندگان بزرگ و موفق و دانشور، می تواند بسیار باشکوه تر از آن چه هست برگزار شود.

برنامۀ های جانبی:
بخوانید برنامه های تکمیلی زیر برنامه جانبی چنین می نمایاند که برنامه های اضافه ای هستند که بود و بوشان یکی است. برنامه های تکمیلی برنامۀ های هستند که یک نمایشگاه را کامل کرده و حا به کمال می رسانند. متأسفانه در نمایشگاه ششم، از برنامه های تکمیلی به نحوی گسترده خبری نبود. شاید بتوان برخی نشست های خبری را جزئی از برنامه های تکمیلی دانست اما مجموعه ای از برنامه های ریز و درشت که بتواند هیجان و انگیزه ایجاد کند، خبری نبود. در بخش علمی، سلسله نشست های علمی جایشان خالی بود؛ در بخش فرهنگی، مجموعه برنامه های که حال هوای نمایشگاه را خوش کند خبری نبود. در بخش اجتماعی، برنامه های که ابعد اجتماعی نمایشگاه را بشکافد و تشکوا کند، خبری نبود. و از این حیث، فکر می کنم که نمایشگاه نقص هایی دارد، فرد که در صورت رفع نقص، عسودگی رو به اوج پرواز خواهد کرد. با همه قنای، در آینده نزدیک، تحلیل ها و نظرات شرکت کنندگان را امتشر خواهیم کرد و در صورت نیاز، به اصلاح و تکمیل گفته های ما مبادرت خواهیم کرد.

برگزیده ها

مدیر کل حفاظت محیط زیست استان بوشهر آموزش صیادان بوشهری برای حفاظت از لاکپشت های در خطر انقراض



مدیر کل حفاظت محیط زیست استان بوشهر گفت: در راستای حفاظت لاکپشت های دریایی خلیج فارس به ویژه گونه در خطر انقراض لاکپشت سبز، برنامه آموزش صیادان از ۱۵ اسکله صیادی مهم این استان برنامه ریزی و اجرا شد. به گزارش اقتصادسرآمد، فهاد ایل نژاد در حاشیه برنامه رهاسازی سه لاکپشت سبز کشف شده، در خلیج فارس در گفت و گو با ایرنس عنوان کرد: صیادان در راستای همسکاری جوامع محلی در حفاظت از حیات وحش، با اهمیت این گونه های ارزشمند برای اکوسیستم خلیج فارس و لزوم حفاظت از آنها آشنا می شوند و نحوه رهاسازی از تورهای ماهیگیری و رهاسازی آنها را فرا می گیرند. وی افزود: علاوه بر این در خلال آموزش های صیادی، اهمیت پیشگیری از آلودگی دریا ناشی از سوخت شناورها به صیادان بوشهری گوشزد شده است. قلی نژاد در ارتباط با رهاسازی سه لاکپشت سبز در خلیج فارس، توضیح داد: پس از کشف سه قطعه لاکپشت سبز از عرضۀ کنندگان بخش مجاز گونه های حیات وحش در تهران از سوی معاونت دریایی و تالیاب های سازمان حفاظت محیط زیست، این زیستمندان به استن بوشهر منتقل و برای بازگشت به چرخه طبیعت و اکوسیستم، رهاسازی شدند. مدیرکل حفاظت محیط زیست استان بوشهر افزود: لاکپشت سبزی از گونه های در خطر انقراض جهانی است که به دلیل عوامل آسیب رسان مانند آلودگی های دریایی و تردد شناورها در محدوده های زیستگاهی یا تخریب سواحل دچار خطر زیست برنامه یاپش، آمار برداری و حفاظتی را در سالهای اخیر در دستور کار قرار داده و حفاظت از سواحل پیوژه در فصل تولید مثل این گونه ها به طور جدی دنبال می شود. قلی نژاد عنوان کرد: جلوگیری از آلودگی در سواحل و دریا تعیین زیستگاه های مهم این گونه به عنوان پارک ملی دریایی و مناطق حفاظت شده دریایی از مهمترین اقداماتی است که سازمان حفاظت محیط زیست به این منظور انجام داده است. وی ادامه داد: زیستگاه های حساس این گونه در استان بوشهر مانند پارک ملی نخلبو، پارک دریایی نابیند و پانگاه حیات وحش خاراک و خارکو، در فصل های تولید مثل و مهاجرت آنها تحت برنامه های حفاظتی قرار دارد تا در مرحله تخم گذاری شاهد بیشترین موفقیت و تولید نسل این گونه در کشور باشیم.

مدیر شرکت تعاونی خاوباری قره برون ظرفیت ارز آوری یک میلیارد ددلاری پایانه صادراتی ماهیان خاوباری



مدیر شرکت تعاونی خاوباری قره برون با بیان اینکه پایانه صادراتی این مجموعه در حال راه اندازی است تصریح کرد ظرفیت ارز آوری این پایانه در صورت تکمیل تا ۱ میلیارد دلار است. به گزارش اقتصادسرآمد، بهزاد اسلامی مدیر شرکت تعاونی خاوباری قره برون درباره روند تولید ماهیان خاوباری در این مجموعه می گوید: ذخیره تولید ما از تکثیر شروع می شود و کارخانه خوراک و پرورش و تجزیه و آخر ما در فرآوری آبزیان است. هنوز ذخیره فرآوری ما تکمیل نشده است، اما حدود ۷۰ درصد کار جلورفته و تجهیزات و ماشین آلات آن آماده است که باید منتظر بود. اسلامی درباره شکل گیری این مجموعه فعال در عرصه تولید ماهیان خاوباری کشور افزود: این شرکت در سال ۸۱ از استان مازندران تأسیس و از سال ۸۲ کار خود را با پرورش ماهی قزل آلا تقریباً در ۲ استخر شروع کرد و از سال ۸۵ مجوز کار با ماهی خاوباری را گرفت که از همان سال پرورش این ماهی به بخش خصوصی واگذار شد. اسلامی همچنین گفت اکنون صادرات کل آبزیان در کشور بیشتر به صورت محصولات است. اسلامی، علی الخصوص ماهیان خاوباری که ماهی با ارزشی است آن هم به صورت خام صادر می شود. در حالیکه اگر دراینجا فرآوری انجام شود خیلی از محصولاتی که ماکتو در می ریزیم قابل استفاده خواهند بود. مدیر شرکت تعاونی خاوباری قره برون در ادامه تاکید کرد: در واقع ماهیان خاوباری ارزش افزوده بالایی دارند، ولی متأسفانه فعلاً هنوز به صورت خام از ایران عرضه می شوند که اگر دولت بخواهد حمایتی از صادرات این محصول داشته باشد، باید حمایت هایی را از مجموعه هایی همچون ما داشته باشد. به گفته اسلامی در این مجموعه که در حال راه اندازی بر مرکز فرآوری برای تهیه ۵ هزار تن گوشت ماهی خاوباری و ۱۵ هزار تن گوشت ماهی قزل آلا و میگو و انواع و اقسام محصولات آبزیان است اگر ظرفیت تکمیل شود می تواند بین ۸۰۰ میلیون تا یک میلیارد دلار ارزآوری برای کشور در ۵ تا ۸ سال آینده داشته باشد. اسلامی با بیان اینکه ۸۰ درصد صید این کشتی های صنعتی یال اسبی است تاکید کرد: همه مالکان و خدمه این کشتی های صنعتی برای قوانین و آئین نامه های تدوین شده جدید موظف و مکلف به رعایت قوانین و دستورالعمل های تدوین شده هستند و در صورت تخلف با قاطعیت با آنها برخورد می شود. وی اظهار داشت: با توجه به اینکه استفاده خوراکی از ماهیان دریایی در کشور حرام است این صید به کشورهای آسیای شرقی صادر می شود به همین دلیل این صید اشتغال و ارزآوری خوبی برای صیادان دارد.

معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات استان بوشهر: فعالیت دوباره ۲۱ کشتی صید صنعتی استان بوشهر در دست بررسی است



معاون صید و بنادر ماهیگیری اداره کل شیلات استان بوشهر گفت: به دنبال تصمیم فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی فعالیت ۲۱ کشتی صید صنعتی این استان از مرداد سال ۱۳۹۹ به مدت ۲ سال در آب های خلیج فارس ممنوع اعلام شد و با پایان این ممنوعیت فعالیت دوباره این کشتی ها در دست بررسی است. به گزارش اقتصادسرآمد، بهزاد حیدری افزود: در یک سری از کشتی ها با ابزار آلات مشخص مخصوص صید ماهیان صنعتی از جمله فانوس ماهیان در آب های استان هرمزگان و گروهی دیگر نیز ابزار مخصوص و ویژه صید ماهیان یال اسبی در جنوب صیدگاه منطقه مظاف در آب های استان بوشهر است. وی بیان کرد: این کشتی ها در استان بوشهر هر سال از نیمه دوم اردیبهشت تا نیمه اول مرداد ماه مجاز هستند در فاصله ۱۲ مایلی از خط مبدا ساحل در طول و عرض جغرافیایی ۵۱ تا ۵۱ درجه و ۳۰ درجه جغرافیایی در عمق ۵۰ متر به صید بپردازند. حیدری گفت: این کشتی ها چند سال فعال بودند اما به دلیل برخی تخلف ها و رعایت نکردن محدوده صید و بروز برخی اعتراض ها از سوی جامعه صیادان سنتی در استان ها در هرمزگان و بوشهر در نهایت فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی در قالب مصوبه ای فعالیت این کشتی ها را به مدت ۲ سال ممنوع اعلام کرد.

وی با اشاره به اینکه مدت ممنوعیت صید این کشتی های صنعتی تا پایان آذر ماه ۱۴۰۱ بوده یادآور شد: امروز با پایان زمان این ممنوعیت با توجه به درخواست مالکان این شناورها، بررسی های گسترده از سوی نهادهای امنیتی و قضایی و تشکیل جلسه های گسترده در شیلات ایران و به تبع آنها در استان های بوشهر و هرمزگان در زمان حاضر موضوع فعالیت دوباره این شناورها در دست بررسی دقیق قرار دارد. حیدری با بیان اینکه ۸۰ درصد صید این کشتی های صنعتی یال اسبی است تاکید کرد: همه مالکان و خدمه این کشتی های صنعتی برای قوانین و آئین نامه های تدوین شده جدید موظف و مکلف به رعایت قوانین و دستورالعمل های تدوین شده هستند و در صورت تخلف با قاطعیت با آنها برخورد می شود.

وی اظهار داشت: با توجه به اینکه استفاده خوراکی از ماهیان دریایی در کشور حرام است این صید به کشورهای آسیای شرقی صادر می شود به همین دلیل این صید اشتغال و ارزآوری خوبی برای صیادان دارد.

گزارش

بندر بین المللی کاوه ظرفیت بی نظیر قشم در توسعه اقتصاد کشور

بخش پائانی

بندر بین المللی کاوه، علاوه بر نقش تجاری – خدماتی خود به عنوان دهکده بار و پایگاه لجستیک (در پیوند با بندر شهید رجایی) از سهم قابل توجهی در توسعه عمومی جزیره قشم برخوردار است و می تواند زمینه ساز تحول در اقتصاد کشور، افزایش ثبات سیاسی برای ایران در تنگه هرمز و تحکیم نام خلیج فارس باشد.

به گزارش اقتصادسرآمد، از روزگاران گذشته دریای پارس دارای اهمیت فراوانی بوده و به عنوان یکی از مهمترین ششراه های تجاری، اقتصادی، نظامی و فرهنگی مورد توجه زمامداران و حکمرانان سرزمین های پیرامون آن و حتی سرزمین های دور تر بوده است. ایجاد بندار بر رونق در سواحل شمالی این دریا در مقاطع زمانی مختلف، رونق بسیار و جایگزینی تدریجی این بنادر با بنادر نوظهور دیگر گواهی براین مدعاست.

بندر کاوه با ۲۰ میلیون تن و بندر شهید رجایی با ۶۰ میلیون تن ظرفیت (جمعاً معادل ۸۰ میلیون تن)، ظرفیت گسترده ای در زمینه انتقال بار از مبادی اصلی به داخل کشور (حذف صادرات مجدد از دبی)، ترانزیت کالا به کشورهای CIS و اروپا، صادرات مجدد و نیز صادرات کالاهای ایران به خارج از کشور را به وجود خواهد آورد.

یادآور می شود که بندار کاوه و شهید رجایی در مقایسه با بندار شیخ نشین های خلیج فارس نظیر جبل علی، الراشد، قطر و جزیره بحرین به تناسب بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتر با انبهای آزاد نزدیک تر بوده و از دیدگاه ظرفیت های بالقوه اقتصادی، از توان گسترش و توسعه در زمینه صنعت، تجارت، گردشگری، ترانزیت و صادرات مجدد برخوردار است.

موقعیت جزیره قشم و تنگه هرمز از حیث نظامی و امنیتی نه تنها برای ایران، بلکه برای کشورهای منطقه وابسته به درآمد های نفتی و به طور کلی برای جهان صنعتی و مصرف کننده نفت خاورمیانه بسیار حائز اهمیت است. امنیت این منطقه، در واقع مسئله فرا منطقه ای و بلکه جهانی است که حضور انبوهی از نیروهای نظامی و پایگاه های مرتبط با آن در کرانه های جنوب خلیج فارس خود گواه روشنی بر این واقعیت است.

جزیره قشم، به منزله یک مرکز عملیات دفاعی نقش حساس را در ارتباط با جزایر دیگر خلیج فارس از جمله هرمز، لارک و هنگام را در باز نگاه داشتن تنگه هرمز، حفاظت از ساحل جنوبی کشور و محور تجاری – راهبردی بندرعباس به داخل فلات ایران در عهده دارد.

از دیگر ویژگی های امنیتی این جزیره می توان به عملکرد آن به منزله عقبه و مرکز نقل پشتیبانی جزایر تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی اشاره کرد که به نوبه خود هر گونه مانور عملیات نظامی را در خلیج فارس و تنگه هرمز تسهیل و امکان صرفه جویی در قوا، هزینه و تامین و وحدت فرماندهی در دریای را فراهم می آورد.

بشود بندر کاوه، احداث پل خلیج فارس و شبکه های مواصلاتی مرتبط با آنها، از ادیری بسیار مهم در توسعه و روند شکل گیری منطقه آزاد قشم به عنوان EPZ منطقه ویژه اقتصادی (Special Economic Zone) و منطقه پردازش صادراتی (Export Processing Free Zone) برخوردار است. در تئوری های جدید توسعه، مفاهیمی همچون «توسعه درون زاه»، «توسعه پایدار»، «توسعه ماریپیج» – (حرکت بالا رونده از جز به کل و نظایر آن) در مدلی تحت عنوان آنتروپو جنلی کرده است منظور از آنتروپو ایجاد سامانه های تجاری – خدماتی نظیر تاسیسات حمل و نقل تجاری و در گام نخست است. کاربرد این سامانه تحت نام TOD در کشورهای صنعتی به اثبات رسیده است. در بندر جبل علی نیز بر اساس این نظریه، ابتدا بندرگاه و در حلقه های بعدی فرودارها و کارپرها، در میثال ها، انبارها، سیلوها، دفاتر تجاری، بانک ها و بیمه ها و نظایر آن (در حلقه اول)، مرکز تعمیر و نگهداری (در حلقه دوم)، واحدهای مونتاژ (در حلقه سوم) و در نهایت واحدهای صنعتی (با توسعه ساخت داخلی) در حلقه چهارم ایجاد شده است.

بندر کاوه، علاوه بر نقش تجاری – خدماتی خود به عنوان دهکده بار و پایگاه لجستیک (در پیوند با بندر شهید رجایی) از سهمی قابل توجه در توسعه عمومی جزیره قشم نیز برخوردار است. فقط از این مسیر است که می توان انتظار داشت منطقه آزاد قشم به طور موفق و بر اساس تجربیات موجود، بدون ابوجاج (تکرارگری) و با اتکا به منابع اقتصادی خود توسعه درون زا)، در بستری تدریجی و پایدار رشد کرده و به اهداف خود نایل آید.

یکی از هزینه های پنهان که با ایجاد بندر کاوه حذف می شود، هزینه های مربوط به صرفه جویی در زمان تخلیه و بارگیری و هزینه های مرتبط با نگهداری کالا است. در شرایط مشابه، این هزینه ها در سایر بنادر ایران از جمله بندر شهید رجایی به مراتب بیشتر از بندر کاوه است. به عنوان مثال، به دلیل طولانی بودن تشریفات گمرکی و محدودیت های بانکی در رابطه با تسعیر ارز های خارجی، زمان ترخیص محموله در بندر شهید رجایی بالای ۵۰ روز است در حالیکه این زمان در بندر کاوه به کمتر از چند روز کاهش خواهد یافت.

علاوه بر این، عدم نیاز به لایروبی این بندر به دلیل قرار گرفتن آن در تنگه خوران و پالایش طبیعی (خودکار) آن، همچنین عدم نیاز به احداث حوضچه آرامش و موج شکن های مهم مرتبط با نگهداری این برند را کاهش می دهد. در حالی که در سایر بنادر ایران هزینه های این نوع بخشی از هزینه های عملیاتی این بنادر را در سال تشکیل می دهد.

بندر کاوه در سواحل شمالی جزیره قشم و در محدوده منطقه آزاد قشم در استان هرمزگان قرار دارد و ۴۷۰ هکتار از اراضی اطراف این بندر که ۲ طرف جاده منتهی به لافت قرار دارد برای توسعه آن در آینده پیش بینی شده است. جزیره قشم در ناحیه راکرس واقع شده است. از دیدگاه ژئوتکنیکی مسئله خاکمی موجود در این جزیره حاوی لایه ای به ضخامت تقریبی ۵ متر از سنگ آهک در بستر دریا و لایه های مختلف رُس حاوی لای و ماسه در لایه های زیرین آن است. مصالح خاکی واقع در خشکی نیز از ماسه و مارل تشکیل می شود. سوابق موجود از محوطه سازی و راه سازی های انجام شده در این جزیره نشان می دهد که این مصالح مقاومت خوبی را از خود نشان می دهد.

محل احداث این بندار در علت عرض شک تنگه خوران (حدود هشت کیلومتر)، باعث کاهش ارتفاع امواج و آرامش نسبی منطقه می باشد. علاوه بر این، عمق حدود ۱۸ متر موجود در مسیر دسترسی به آب های عمیق خلیج فارس از این محل، عبور کشتنی های بزرگ حمل کانتینر را ممکن می سازد.

جزیره زیبای قشم مشرف به تنگه هرمز و مجرای ورودی به خلیج فارس و دریای عمان است. این جزیره که بزرگ ترین جزیره خلیج فارس است، به دلیل مجاورت با اقیانوس هند، وجود منابع نفت و گاز و واحدهای پتروشیمی و پالایشگاهی و تجهیزات فراساحلی و بر خوردار از تسهیلات بندری برای کشتی های بزرگ (در دره پاناماکس) یکی از استراتژیک ترین جزایر ایران و خلیج فارس است که به دلیل خدمات سوخت رسانی به کشتی های عبوری از آبراهه بین المللی و پارک های انرژی و زیست – فناوری آن شهرتی جهانی دارد.

از سوی دیگر، ویژگی های طبیعی و تاریخی این جزیره، باعث شده قشم به یکی از مقاصد گردشگری اصلی در ایران تبدیل شود. منطقه آزاد تجاری – صنعتی قشم، حدود ۳۰۰کیلومتر مربع از این جزیره را شامل می شود.

این منطقه به دلیل قرارگیری در نقطه ای کلیدی از کریدور ترانزیتی شمال – جنوب، دسترسی به کریدور پروازهای بین المللی شرق – غرب و تسهیلات بندری آن، که به نوعی مکمل بندر شهید رجایی است، نقش پررنگی در تجارت و بازرگانی جهانی دارد.

اهداف و محورهای اصلی فعالیت های این منطقه آزاد تجاری – صنعتی شامل توسعه و گسترش صنعت ترانزیت و حمل و نقل، گسترش تجارت و خدمات تجاری، صنایع انرژی بر، صنایع بیوتکنولوژیک و منابع دریایی، صنایع گردشگری، شیلات و صید صنعتی، خدمات پشتیبان نفت و پارک های انرژی است.