اقتصاد سرآمد
یکشنبه-۲۵تیر۱۴۰۲-سال هفتم-شماره۱۶۸۵

ترانزیت دریا

بخش دوازدهم

سیاست‌های حمایتی یا قوانین حمایتی ناوگان دریایی

دکتر بهروز امرایی – چگونه می توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی سازی و صنایع وابسته به آن‌ها از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول گرا و آینده‌نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق‌های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و یا شرکت‌های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟

در این زمان بود که روش بازرسی و نظارت بر کشتی‌ها خصوصاً کشتی های مسافربری بوجود آمد. در قرون وسطی این کار به فراموشی سپرده شد و این بی توجهی ادامه پیدا کرد تا این که در قرن هفدهم با توجه به اینکه ابعاد کشتی‌ها افزایش پیدا کرده و تعداد آن‌ها نیز رو به ازدیاد نهاده بود تلفات و صدمات دریایی نیز بیشتر گردید که دلیل اصلی آن عدم رعایت ایمنی و حد مجاز قابل بارگیری توسط کشتی‌ها بود. تعداد بسیاری از شرکت‌های بیمه در آن سال‌ها ورشکست شدند. طبق سوانح ثبت شده موجود تنها در سال ۱۸۸۲ تعداد ۲۴۸ فروند کشتی غرق شد و ۳۱۲۰ نفر از بین رفتند. فلسفه و اساس ایجاد شرکت‌های طبقه‌بندی کننده و بازرسی و نیز تربیت و آموزش بازرسان و ناظران برساخت و تعمیر و نگهداری کشتی‌ها که برای اولین بار توسط شخصی به نام ادوارد لوید در سال ۱۷۶۰ و در انگلستان بوجود آمد صرفاً بدلیل این سوانح و حوادث دریایی بود که مسببین اصلی آن نیز صاحبان کشتی‌ها بودند چرا که آن‌ها به دلیل تمایل به بارگیری بیشتر از حد مجاز کشتی‌ها و کسب درآمد از این راه موجب بروز این صدمات و اتفاقات می شدند.

امروزه استانداردها و ضوابط فنی و تخصصی شرکت‌های طبقه‌بندی کننده برای همه شرکت‌های کشتیرانی و دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل دریایی لازم الاجراست. این ضوابط و مقررات در نهایت منجر به تصویب قوانینی بین شرکت‌های بیمه کننده و طبقه‌بندی کننده و کشتیرانی و حمل و نقل گشت که بر طبق این قوانین حد مجاز بارگیری باید رعایت شود و بدین ترتیب زمینه لازم برای تعیین خط شاهین کشتی‌ها فراهم گردید. متخصصین و بازرسین و نمایندگان موسسات طبقه‌بندی کننده و کارخانجات کشتی‌سازی و کشتیرانی می‌بایست نظارت کاملی بر ساخت کشتی‌ها داشته باشند برای این منظور مقررات و قوانینی وضع گردید که مشخص می کرد که چه مقدار و تا کجا باید کشتی‌ها بارگیری کنند و برای هر کشتی بسته به مشخصات آن خط مشخصی تحت عنوان خط بارگیری کشتی‌ها یا Load Line را تعیین نمودند. این خط بارگیری مشخص می‌نمود که کشتی‌ها با توجه به مبدا و مقصد خود و نیز اینکه از کدام مسیرها و اقیانوسها و آب‌ها عبور می کنند و همچنین محتوای شوری و شیرینی آب‌ها، چه مقدار بارگیری کنند و تحت هیچ شرایطی نباید بیش از حد مجاز بارگیری شود.

در دورانی که ونیز ریاست تجارت دریانی دنیا را داشت و نیزی‌ها نوعی سیاست حمایتی را برای کشتی‌های خود اتخاذ کرده بودند بر طبق این سیاست در همه قراردادها و توافق‌نامه‌های تجاری تصریح میگردید که کلیه محموله تجاری می‌بایست توسط ونیزی‌ها و کشتی‌های آن‌ها حمل و نقل گردد.

سیاست‌های حمایتی یا قوانین حمایتی یک نوع ترفندی است که به موجب آن سهمیه خاصی از کالاها برای ناوگان داخلی در نظر گرفته می‌شود تا ناوگان قدرتمند شود و مورد حمایت قرار بگیرد و مالکین انگیزه داشته باشند و در نهایت این امر موجب سرمایه گذاری سرمایه داران و مالکین و صاحبان کشتی‌ها در عرصه تجارت دریایی و پیشرفت و رشد در صنعت حمل و نقل دریانی می‌گردد. این قوانین که تحت عنوان protectionism مطرح می‌شود در واقع قوانین ملی کشورهاست برای حمایت از ناوگان‌های داخلی به عنوان مثال برای این منظور درصدی از این کالاهایی که از بنادر خارج یا وارد می‌شود حمل و نقل این کالاها باید توسط کشتی‌های داخلی صورت بپذیرد و مازاد این کالاها را سایر کشتی‌های خارجی حمل نمایند. در ایران نیز مانند سایر کشورها این قوانین وجود دارد در گذشته‌ها و بخصوص بعد از انقلاب و در دوران جنگ تحمیلی ناوگان جمهوری اسلامی ایران راپوشش می‌داد(طرح FOB). البته همیشه این حمایت بدین صورت نخواهد بود بلکه بعضی از کشورها با دادن تخفیفات گمرکی و مالیاتی و از این قبیل از ناوگان‌های خود حمایت می‌کنند.

آنچه امروزه در بحث علم و فرهنگ و صنعت حمل و نقل دریایی وجود دارد عمدتاً در قرون ۱۷ و ۱۸ ایجاد گردیده و ما وارث تکمیل شده این قوانین و مقررات هستیم. حقوق دریائی نیز یکی از این موارد است. تاریخچه حقوق دریایی به زمان فینیقی‌ها برمی گردد آن‌ها یک نوع سیستم بیمه‌گزاری کشتی‌ها را داشتند که بعدها توسط یونانیان و رومی‌ها توسعه و پیشرفت داده شد.یک سیستم اعتبار دریایی رومی در آن زمان یک نوع پوشش بیمه‌ای بود که به صورت وامی توسط تجار یا مالکین کشتی‌ها برای امنیت کشتی‌ها یا کالاها به بانک‌ها سپرده می‌شد. این سپرده یا پول در صورتی که سفر موفقیت‌آمیز انجام می‌شد بر گشت داده می‌شد.

«غواص»از نیروی دریایی تا کارشناس رسمی دادگستری
در گفت‌وگو با کاپیتان محمدرضا تقوی‌فرهی

بخش اول

«غواصی حرفه‌ای» متولی خاصی در کشور ندارد

گروه دریامحور –امید اسماعیلی – علاقه اغلب غواصان حرفه ای به دستیابی اعماق بیشتر انکار ناپذیر است. رویای دستیابی به اعماق بالا و ژرفنای دریاها و اقیانوس ها همیشه همراه غواصان بوده است .اما با وجود فشار های بالای محیط در اعماق و تاثیرات پر خطر بر سیستم بدن انسان، این دستیابی همیشه بسادگی میسر نبوده و با مخاطرات زیادی همراه بوده است . دانشمندان و محققان و پژوهشگران زیادی در این راه وقت گذاشته و تحقیقات دانشگاهی و ازمایشگاهی زیادی صورت گرفته است . برای بررسی غواصی در فرهنگ دریایی ایرانیان و آشنایی بیشتر مخاطبان با غواص حرفه ای و غواصی در عمق زیاد با کاپیتان محمدرضا تقوی‌فرهی غواص فوق عمق زیاد هم صحبت شدیم آنچه در ذیل آمده است ماحصل گفت و گوی روزنامه دریایی اقتصادسرآمد با ایشان است:

اقتصادسرآمد: کاپیتان قبل از هر چیز درباره خودتان بگویید:

کاپیتان تقوی‌فرهی:

محمدرضا تقوی‌فرهی هستم متولد بلدای ۱۳٤٦ تهران؛ فارغ التحصیل دبیرستان البرز؛ ورود به نیروی دریایی و دانشگاه علوم دریایی نوشهر ـ که بعداً به دانشگاه علوم دریایی امام خمینی معروف شد در سال ۱۳٦٤ در رشته ناوبری و فرماندهی کشتی؛ فارغ التحصیل از دانشگاه در سال ۱۳٦۸ با عنوان ناوبان دوم؛ گذراندن دوره‌های غواصی عمق زیاد در آموزشگاه غواصی بندرانزلی و فوق عمق زیاد در کشور آلمان، مدیر عملیات غواصی معاونت عملیات نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران و ... و بازنشسته سال ۱۳۹۲.

اقتصادسرآمد: غواصی حرفه ای زیر مجموعه کدام نهاد و سازمان است؟

در حال حاضر، مشخص نیست که متولیِ غواصی در کشور چه نهادی است؟ در صورت پرسش همه سازمان‌های مرتبط با دریا مدعی خواهند بود، اما عملا هیچ کدام نیستند.

اقتصادسرآمد: غواصی را چگونه می توان دسته بندی کرد؟

غواصی سه حوزه کاملا مجزا دارد؛ یک حوزه نظامی که مربوط به ارتش و سپاه می‌باشد یک حوزه صنعتی دارد که تمام صنایع فعال در دریا به غواص نیاز دارند؛ سدسازی‌ها، داک کردن کشتی‌ها، سکوهای نفتی و غیرنفتی و لوله‌های زیرآب و ... به غواص نیازمندند.

حوزه سوم غواصی، غواصی تفریحی و ورزشی است. یک غواص نظامی می‌تواند غواصی صنعتی انجام دهد، یک غواص صنعتی می‌تواند غواصی تفریحی و ورزشی را انجام بدهند؛ اما برعکس آن نیازمند آموزش‌های تکمیلی است. اما در حال حاضر در کشور، هر کدام کار یکی دیگر را انجام می‌دهند و هیچ کنترل و نظارتی بر روی آن وجود ندارد.

سابقه غواصی نظامی در ایران به کجا بر می گردد؟

محمدرضا تقوی‌فرهی: یکی از تخصص‌های بسیار ویژه در نیروی دریایی غواصی است. غواصی در کشور، غواصی نظامی است. غواصی از سال ۱۳۳٤ در نیروی دریایی کشور ایجاد شده است. در سال ۱۳۳٦ آموزشگاه غواصی انزلی تأسیس گردید که هنوز بهترین آموزشگاه خاورمیانه است.

ما سال‌ها افسر غواص به دلیل اینکه رسته بسیار سختی است نداشتیم. در غواصی نظامی، حداکثر سن برای ورود به غواصی به دلیل آن‌که فعالیت بدنی شدید و سختی را لازم دارد، ۲٤ سال است. افسر در ۲۲ سالگی افسر می‌شود. من در زمان ناوگان دومی، آموزش غواصی را گذراندم.

یک استثناء در قوانین غواصی عمیق وجود دارد، کسی که غواصی دوره اول را طی کرده باشد و بخواهد فرمانده شود، می‌تواند مرحله دوم را نیز بگذراند که شامل من شد. در درجه ناوسروانی مجدداً در دوره غواصی شرکت کرده و دوره عالی غواصی عمق زیاد افسران را که به آن CDO یا (Clearance Diving Officer) گفته می‌شود طی کردم و فرمانده غواصی منطقه یکم دریاییِ که بزرگترین غواصی کشور است، شروع به فعالیت کردم و با همراهی نیروها، چندین تجربه موفق را گذراندیم. بعداً به تهران منتقل شده و در معاونت عملیات نیروی دریایی، مدیر عملیات غواصی شدم و تحول بزرگی ایجاد شده و تمام تجهیزات نو شد و دوره های آموزشی خارج از کشور نیز طی کردم.

اقتصادسرآمد: غواصی جزء مشاغل سخت محسوب می‌شود؟

محمدرضا تقوی‌فرهی: براساس اعلام سازمان جهانی کار (ILO) سخت‌ترین کارها، اول کار در معدن و بعد از آن غواصی حرفه‌ای است. همچنین به لحاظ میزان خطرناکی، در گذشته ابتدا خبرنگاری جنگی و بعد از آن غواصی حرفه‌ای دسته بندی شده بود که در حال حاضر، به عنوان خطرناک‌ترین شغل؛ ابتدا غواصی حرفه‌ای و بعد از آن خبرنگاری جنگی لحاظ شده است. مثال قانون کار ایران در موضوع کارهای سخت و زیان‌آور، غواصی است؛ هرچند خیلی از سازمان‌ها این موضوع را قبول نمی‌کنند. یک غواص پاکستانی با ۱۵ سال اشتغال و با ۳۰ سال سابقه بازنشسته می‌شوند و بعد از آن در کشورهای دیگری مانند ایران با ماهی ۲۰ هزار دلار مشغول می‌شوند. اما این شرایط در کشور ما حاکم نیست.

> براساس اعلام سازمان جهانی کار (ILO) سخت‌ترین کارها، اول کار در معدن و بعد از آن غواصی حرفه‌ای است. همچنین به لحاظ میزان خطرناکی، در گذشته ابتدا خبرنگاری جنگی و بعد از آن غواصی حرفه‌ای دسته بندی شده بود که در حال حاضر، به عنوان خطرناک‌ترین شغل؛ ابتدا غواصی حرفه‌ای و بعد از آن خبرنگاری جنگی لحاظ شده است.

اقتصادسرآمد: یادی کنیم از غواصان جنگ هشت سال جنگ تحمیلی

کاپیتان تقوی‌فرهی: بله، چندی پیش یک عزیزی به نام ناوسروان حسین باژدان‌زاده فوت شد. در زمان جنگ تحمیلی، یک ناو با تمام مهمات و سوخت و... در کنار اسکله بندر خارک غرق شد که به معنی از دست رفتن آن اسکله (یکی از چهار اسکله) می‌باشد. ایشان در آن زمان یک ناواستوار نیروی دریایی بودند، در زیر بمباران، این ناو را به سطح آورده و شناور می‌کند، اما چون یدک‌کش در اختیار ایشان قرار نمی‌دهند، مجبور می‌شود که ناو را در فاصله بیشتر از ساحل و اسکله در دریا غرق کرده و توانست آن اسکله را آزاد کند. در این کار ایشان از جان مایه گذاشت.

اقتادسرآمد: روح شان شاد، اما آیا این رشادت ها به معنای واقعی رسانه ای می شود؟

کاپیتان تقوی‌فرهی: در نیروهای نظامی از این دست کارها و اقدامات وجود دارد، اما چون تبلیغات وجود ندارد، عمومی نمی‌شود. همان شناورسازی داک شناور چهارهزار تنی در بندرعباس که ۱۳روز در زیر بستر قرار داشت، یکی از اقدامات مهم در این زمینه است که توسط گروه ما انجام شد. اما در حال تمام این تلاش‌ها، به چشم کسی نیامد و یک غواص حرفه‌ای مانند کارمند پشت میز نشسته و براساس رتبه و طبقه بازنشسته می‌شود.

حوزه آموزش غواصی نیروی دریایی یا غواصی حرفه ای در چه وضعیتی است؟

کاپیتان تقوی‌فرهی: نیروی دریایی در ۱۳۳٤ چهار نفر را برای طی دوره غواصی به انگلستان اعزام کرد که موفق به طی دوره شدند که البته دوره سختی بوده است؛ چرا که هم زمان چهار عراقی هم در این دوره شرکت کردند که متأسفانه غرق شدند.

آن چهار نفر ایرانی با برگشت به کشور، در سال ۱۳۳٦ مرکز آموزش غواصی را در بندر انزلی تأسیس کردند. آن آموزشگاه هنوز هم وجود دارد و بنده در سال ۱۳۷۰ در آن، دوره غواصی را طی کردم. استانداردهای آموزشی این آموزشگاه در سطح بالایی است و دانش آموختگان آن توانایی‌های بالایی را کسب می‌کنند، طوری که پنج سال است که غواصان نیروی دریایی کشور در مسابقات بین‌المللی مقام اول جهان را کسب کردند و دو سال پیش در نوشهر، یازده رکورد جهانی توسط نیروی دریایی کشور جابه جا شده است، اما متأسفانه خبری از موفقیت‌ها در صداوسیمای کشور نیست.

بازتاب

رئیس اتحادیه تولید و تجارت آبزیان

صادرات ۵۱ هزار تن انواع آبزیان طی ۳ ماهه نخست امسال

رئیس اتحادیه تولید و تجارت آبزیان از صادرات ۵۱ هزار تن انواع آبزیان طی سه ماهه نخست امسال به ارزش ۹۲ میلیون دلار خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، علی اکبر خدایی اظهار داشت: براساس آمار اخذ شده، طی سه ماهه نخست امسال ۵۱ هزار تن انواع آبزیان به ارزش ۹۲ میلیون دلار خبر داد.رئیس اتحادیه تولید و تجارت آبزیان با اشاره به افزاش ۵۸ درصدی رشد صادرات آبزیان امسال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، گفت: طی سه ماهه نخست سال گذشته ۳۲هزار تن انواع آبزیان به ارزش ۵٦ میلیون دلار صادر شده بود.وی در خصوص ۵۱ هزار تن انواع آبزیان صادر شده طی سه ماهه نخست امسال گفت: این میزان شامل صادرات ۱۹ هزار تن انواع آبزیان حرام گوشت، هفت هزار و ۵۰۰ تن میگو، هفت هزار و ۵۰۰ تن ماهیان گرمابی، دو هزار و ٤۰۰ تن ماهی قزل آلا، ۱٤ هزار تن خوراک و مکمل و مابقی انواع ماهیان زینتی، کنسرو و خاویار به کشورهای هدف بوده است.این فعال بخش خصوصی در صنعت شیلات کشور، اذعان داشت: صادرات آبزیان به کشورهای هدف صادرات به طور مداوم توسط صادرکنندگان بخش خصوصی در حال انجام است.رئیس اتحادیه تولید و تجارت آبزیان ایران، تصریح کرد: این میزان آبزیان به کشورهای زیادی صادر شده‌اند که عمدتاً مقصد اصلی صادرات آبزیان به کشورهای جنوب شرق آسیا، کشورهای عربی و نیز کشورهای اروپایی صادر بوده که روند صادرات همچنان ادامه خواهد داشت.به گفته خدایی، در مجموع سال ۱٤۰۱، ۱۷۹ هزار تن انواع آبزیان به ارزش ۳٦۰ میلیون دلار صادرات انجام شده است و این در حالی است که صادرات سال ۱٤۰۰، ۱۵۲ هزار تن به ارزش ۲۳۲ میلیون دلار بوده است.رئیس اتحادیه تولید و تجارت آبزیان اعلام کرد: آمارها طی سال‌های اخیر حاکی از رشد سالانه قابل توجه در بخش صادرات آبزیان است که امیدواریم این روند همچنان ادامه داشته باشد.وی خاطرنشان ساخت: بر اساس برنامه کلان تدوین شده باید تا سال ۱٤۰٤ درآمد سالانه صادرات آبزیان به ٦۰۰ میلیون دلار برسد.خدایی تصریح کرد: براساس برنامه ریزی‌های صورت گرفته تا پایان سال ۱٤۰٤ یعنی پایان برنامه ششم توسعه صادرات سالانه آبزیان به ۸۰۰ میلیون دلار یعنی ۲۰۰ میلیون دلار بیشتر از برنامه ریزی‌های انجام شده، خواهد رسید.مانا

دریچه

عضو کمیسیون عمران مجلس تاکید کرد:

لزوم استفاده بیشتر از ظرفیت ۳۵ میلیون تنی بنادر شمالی کشور

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه باید از ظرفیت ۳۵ میلیون تنی ایجاد شده در بنادر شمالی کشور استفاده کنیم، گفت: نیازمند افزایش تعداد شناورهای تجاری و تحت پرچم ایران در شمال کشور هستیم.به گزارش اقتصادسرآمد، احمد دنیامالی با اشاره به اینکه در حال حاضر ظرفیت بنادر شمالی کشور معادل ۳۵ میلیون تن است، اظهار داشت: بندر انزلی همراه با بندر کاسپین هم اکنون بالغ بر ۱۵ میلیون تن ظرفیت دارند و در سایر بنادر شمالی نیز ظرفیتی حدود ۲۰ میلیون تن وجود دارد و باید بتوانیم از این ظرفیت ایجاد شده استفاده کنیم و ظرفیت خالی عملیاتی در بنادر شمالی کشور نداشته باشیم.وی ادامه داد: در بخش شیپینگ و شناورهای تجاری با پرچم ایران نیاز سرمایه‌گذاری بخش خصوصی هستیم و باید بتوانیم از ظرفیت فعالان اقتصادی بخش خصوصی در راستای توسعه این حوزه استفاده کنیم.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه ظرفیت بنادر شمالی کشور از نظر تعداد شناور حدود ۵۵ فروند شناور تجاری است که حدود نصف این شناورها متعلق به بخش خصوصی بوده و نیم دیگر آن متعلق به شرکت کشتیرانی دریای خزر است، تاکید کرد: این تعداد شناور برای بنادر شمالی کشور کم است و باید شناورهای با پرچم ایران در بنادر شمالی کشور افزایش یابند.دنیامالی ادامه داد: حمل‌ونقل دریایی در بنادر شمالی کشور ظرفیت بالایی دارند و باید حداقل بتوانیم به ظرفیت ایجاد شده که نزدیک به ۳۵ میلیون تن است نزدیک شویم و ظرفیت عملیاتی بنادر شمالی کشور را افزایش دهیم.وی با اشاره به اینکه بهترین مسیر برای توسعه حمل‌ونقل دریایی بنادر شمالی کشور و افزایش تعداد شناورها، استفاده از ظرفیت بخش خصوصی است، گفت: باید بخش خصوصی را راغب کنیم و تسهیلات در نظر گیریم و با ارائه وجوه اداره شده، شرایطی را رقم بزنیم که این بخش ظرفیت‌سازی کرده و بتوانیم سهم بیشتری در سهم حمل و نقل دریایی در دریای خزر داشته باشیم.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اینکه بازار تجاری بسیاری خوبی در کشورهای حاشیه دریای خزر برای ایران وجود دارد، عنوان کرد: علاوه بر این می‌توانیم از ظرفیت ترانزیتی دریای خزر برای انتقال کالا در مسیر کریدور شمال–جنوب بهره‌مند شویم و اینگونه ظرفیت عملیاتی بنادر شمالی کشور را نیز افزایش دهیم.

نگاه

در نتیجه تغییرات اقلیمی؛ رنگ اقیانوس در حال تغییر

محققان نشان دادند: رنگ اقیانوس در نتیجه تغییرات اقلیمی در حال تغییر است.

دانشمندان MIT، مرکز ملی اقیانوس شناسی در بریتانیا و جاهای دیگر گزارش دادند که رنگ اقیانوس در ۲۰ سال گذشته به طور قابل توجهی تغییر کرده است و این روند جهانی احتمالاً نتیجه تغییرات اقلیمی ناشی از فعالیت های انسان است.در مطالعه‌ای که اخیرا در مجله معتبر نیچر منتشر شده است، این تیم می‌نویسد که آنها تغییراتی را در رنگ اقیانوس‌ها در دو دهه گذشته شناسایی کرده‌اند که نمی‌توان آن‌ها را تنها براساس تغییرات طبیعی و سال به سال توضیح داد. این تغییر رنگ ها، در بیش از ۵٦ درصد از اقیانوس های جهان رخ داده است – وسعتی که بزرگتر از کل سطح خشکی های روی زمین است.

مدیرکل شیلات استان اردبیل

صنعت آبزی‌پروری استان اردبیل با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و حمایت دولتی توسعه می یابد

مدیرکل شیلات استان اردبیل گفت: صنعت آبزی‌پروری استان اردبیل با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و حمایت دولتی توسعه می‌یابد.

به گزارش اقتصادسرآمد، دکتر اله بخش با بیان اینکه فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بخش‌های شیلاتی بسیار متنوع است، افزود: برای توسعه فعالیت‌های آبزی‌پروری با توجه به تنوع فرصت‌های سرمایه‌گذاری در زمینه پرورش انواع ماهیان گرمآبی، سردآبی،خاویاری، زینتی و...، اداره کل شیلات استان، آماده همکاری و استقبال از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در این صنعت است.مدیرکل شیلات استان اردبیل ضمن تاکید بر حمایت از بخش خصوصی و رفع مشکلات موجود در مسیر سرمایه گذاری این بخش، تصریح کرد: قطعا صنعت شیلات استان با حضور و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی متحول می‌شود. اله بخش با تاکید بر ایجاد بسترهای سرمایه‌گذاری و تسهیل در حوزه‌های شیلاتی با هدف جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تصریح کرد: اگر چه فعالیت‌های مختلفی هم اکنون در استان اردبیل در زمینه آبزی‌پروری انجام شده است، اما فرصت‌ها و ظرفیت‌های موجود در این زمینه بسیار متنوع و دارای قابلیت بهره وری بیشتری است که باید سرمایه‌گذاران را به سمت آنها تشویق کرد.