سرآمد اقتصاد

دوشنبه-۱۶ بهمن ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۸۵۱

شیلات

شناسایی ۳۰ هزار هکتار زمین ساحلی برای پرورش میگو و ماهیان دریایی در خوزستان

مدیرکل شیلات خوزستان با اشاره به ظرفیت‌های موجود برای آبزی‌پروری گفت: حدود ۳۰ هـــزار هکتار زمین ساحلی در استان شناسایی شده که برای پرورش میگو و ماهیان دریایی مناسب است.

به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی ســـوری به ایرنا بیان کرد: حدود ۲۲۰ کیلومتر خط ســـاحلی در حاشیه خلیج فارس در حوزه استان خوزستان وجود دارد که مطالعات آن انجام و مجوزهای لازم برای پرورش میگو و ماهیان دریایی اخذ شده است.

وی اظهارکرد: اگر این ظرفیت در خط ساحلی زیرکشت برود قابلیت تولید افزون بـــر ۶۰ هزار تن میگو و ماهیان دریایی در خط ساحلی که تاکنون بکر مانده ایجاد می‌شود این در حالی است که اکنون میزان تولید این محصولات در کل کشور حدود ۶۰ هزار تن اســـت که با استفاده از این ظرفیت، خوزستان قابلیت تولید به اندازه کل کشور را دارد.

وی گفت: تولیـــد میگو و ماهیان دریایی در اســـتان طی سال ۱۴۰۲، یک‌هزار و ۷۱۸ تن بوده که بیشتردر مجتمع پرورش میگوی چوئبده آبـــادان، مجتمع ۳۹۵ هکتاری هندیجان، مزارع منفرد و آبهای نامتعارف انجام شده است.

سوری تصریح کرد: خوزستان یکی از استان‌های کم‌نظیر در زمینه استعدادهای شیلاتی اســـت؛ تنوع آب (شور، لب‌شور، شیرین) و تنوع هوا از گرم و مرطوب ساحلی جنوب گرفته تا خنک و سرد کوهستانی باعث شده شرایط برای فعالیت در حوزه آبزیان متنوع با شرایط مختلف در استان مهیا شود به همین دلیل در برخی موارد از خوزستان به عنوان پایتخت آبزی‌پروری کشور یاد می‌شود.

وی با تاکید بر اینکـــه قابلیت تکثیر همـــه نوع‌آبزی در خوزستان وجود دارد گفت: اســـتان خوزستان در زمینه تولید ماهیان گرمابـــی در برخی ســـال‌ها از رتبه اول یا دوم در بین استان‌های کشور برخوردار است و در زمینه تولیدات شـــیلاتی (صید، صیادی و آبزی‌پروری) نیز در رتبه سوم قرار دارد.

مدیر کل شیلات خوزســـتان ادامه داد: در زمینه تولید در منابع آبی از جمله رودخانه‌هـــا و تالابها نیز در رتبه دوم کشور قرار داریم این در حالی است که هنوز استعدادهای بالقوه استان در این حوزه عملی نشدند.

مدیرکل شیلات خوزســـتان به قدمت پرورش میگو از سه دهه پیش در این استان اشاره کرد و افزود: مطالعات پرورش میگو از اوایل دهه ۷۰ در چوئبده آبادان انجام و به بزرگترین مجتمع پرورش میگو در کشور تبدیل شد؛ روند رو به رشد این مجتمع تا سال ۱۳۸۰ ادامه یافت ولی سرمازدگی به علت برداشـــت دیرهنگام و بروز بیماری لکه سفید و سرایت آن به استان‌های دیگر خسارت زیادی به این صنعت وارد و چالش جدی در روند توسعه تولید میگو در استان ایجاد شود.

افزایش ۱۰ درصدی بارگیری محصولات صادراتی در بنادر عسلویه
اجرای طرح‌های مهم بندری در عسلویه

مدیر بنادر و دریانوردی عسلویه با اشاره به افزایش تردد شناورها در بندر عســـلویه گفت: بارگیری محصولات صادراتی در بنادر شهرستان عسلویه ۱۰ درصد افزایش یافته است.

به گزارش اقتصادســـرآمد، عمران طیبـــی از تحولات زیرساختی در بنادر خبر داد و گفت: طرح‌های مهم بندری در عسلویه اجرایی شده که نقش مهمی در توسعه فعالیت تجاری دریایی دارد.

وی ادامه داد: از ابتدای سال جای تا پایان دی ماه امسال، آمار تردد شناورها در بندر عســـلویه در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۹ درصد افزایش یافته است. در مرکز کنترل ترافیک دریایی عسلویه برای پهلو دهی و جداسازی ایمن شناورها برنامه‌های جامع و کامل اجرایی شده که رضایت‌مندی جامعه هدف بنادر عسلویه را به دنبال داشته است. با تمهیدات اندیشیده شده تردد، پهلوگیری و جدا سازی شناورها به شکلی ایمن محقق شده است.

مرادپور طیبی همچنین از افزایش ۱۰ درصدی بارگیری محصولات صادراتی در بنادر شهرستان عسلویه خبر داد و تصریح کرد: در عملیات ورود و خروج شـــناورهای صادراتی در بنادر عسلویه تلاش شده تا در صادرات به موقع محصولات تولیدی در منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس جنوبی وقفه‌ای رخ ندهد.

مدیر بنادر و دریانوردی عســـلویه با اشاره به ارتقا ایمنی دریایی ادامـــه داد: مطابق با وظایـــف و مأموریت‌های ســـازمانی، نظارت بر رعایت مقررات ملی و بین‌المللی مرتبط با ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیســـت دریایی از جمله اقدامات حاکمیتی بوده که توســـط این مدیریت در بنادر و آب‌های عسلویه انجام پذیرفته است.

ضربی در گفت و با «روزنامه دریایی سرآمد»: برای ساخت کشتی نیازمند بیش از ۱۲ میلیارد دلار هستیم

استمداد ایزوایکو از دولت و صندوق توسعه ملی

دولت و صندوق توسعه ملی منابع سفارش ناوگان شرکت ملی نفت‌کش و کشتیرانی جمهوری اسلامی را تامین کنند

گروه صنایع دریایی –امید اسماعیلی

سرآمد – «کشتی ســـازی» در در دنیا صنعت استراتژیک و شناخته شده ای است در کشور ما، صنایع کشتی ســـازی، جدای از مزیت های حمایتـــی ترانزیتی آب هـــای بین‌المللی و وجود مرزهـــای آبی، موجب رونق بســـیاری از صنایع داخلی نیز می‌شود؛ در ایران فرصت های بی‌شـــماری در بخش دریا وجود دارد. فرصت حضور در صنعت تعمیر و نگهداری کشتی های اقیانوس پیما، صنعت حمل و نقل بار و مســـافر، توســـعه بنادر، بانکرینگ و ســـاخت دکل های حفاری و... است.

«ایزوایکو» به عنوان یک هلدینگ با برخورداری از ســـوله ها، کارگاه های مجهز، امکانات و ابزار کامل و سیســـتم های مختلف از آب گیری و به آب‌اندازی شـــناورها توان بالایی را در ساخت و تعمیر شـــناورهای کوچک، متوسط و بزرگ، ســـاخت و نصب ســـازه‌های دریایـــی همچون سکوهای گازی و نفتی، تعمیر شناورهای داخلی و خارجی وساخت و تعمیر سکوهای نفتی را دارد.

روزنامه دریایی سرآمد در همین خصوص با دکتر سلمان ضربی، مدیرعامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) گفت و گویی مفصل صورت گرفته است که در ادامه دو بخش قبلی به بخشی دیگری از این مصاحبه می پردازیم:

«پایداری ایزایکو» در گرو ایجاد و تثبیت کسب و کار پایدار است

روزنامه دریایی ســـرآمد: نگاه جامعه دریایی نسبت به توانمندی های ایزوایکو مثبت است، ولی این مجموعه در نزد مردم کشـــور چندان شناخته شده نیست به عبارتی چندان به فرهنگ مردم راه نیافته است. چرا ایزوایکو آنچه که باید در بین مردم ایران شناخته شده و مطرح نیست؟

دکترضربی: توقع از ایزوایکو به عنوان بزرگترین زیرساخت دریایی کشور، توقع بزرگی باید باشد. متاسفانه ایزوایکو در سال های گذشته به دلایلی نتوانســـته این توقعات را برآورد کنـــد، اگرچه در بســـیاری از برهه ها ایزوایکو درخشش ها و شـــکوفایی هایی داشته اســـت که آن را به ثبیت نرساند. در ایزوایکو در مقاطع مختلف تغییراتی داشتیم، اما این تغییرات با جابجایی مدیران دچار وقفه شدند. آنچه ایزایکو را می تواند پایدار کند، این است که ایزوایکو یک کسب و کار پایداری برای خود داشته باشد.

> اخیراً باخبر شدیم که برای شناورهای کوچک و متوسط مانند یدک کش، مسافربری کوچک که امکان تأمین سرمایه داخلی برای آن‌ها وجود دارد، یکی از سازمان ها در حال مذاکره برای خرید ۲۰ فروند با طرف خارجی هستند در حالی که ما در ایزوایکو تعدادی از آن‌ها را در گذشته ساختیم و تحویل دادیم.

ایزوایکو باید دامنه مشتریان خود را گسترش دهد. ایزوایکو نمی‌تواند تنها متکی به بازار داخل باشد و در بازار داخل هم متکی به چند شرکت محدود دولتی یا خصولتی باشد. ما در کسب و کار جدید ایزوایکو بیشتر به بخش خصوصی و بازار خارجی توجه داریم. در دو سال گذشته ما حداقل پذیرش را از بخش دولتی داشـــتیم؛ عمده شناورهای که برای تعمیرات یا ســـاخت بـــه ایزوایکو مراجعه کردند یا از بخش خصوصـــی بودند و تعدادی از آن‌ها هم خارجی بودند که بسیار به کسب و کار ایزوایکو رونق دادند. همین الان بیش از ۴۵ شناور بزرگ و کوچک در ایزوایکو در حال بازســـازی است. ۱۰ فروند از آنان شناورهای اقیانوس پیما هســـتند. توقعی که از ایزوایکو می رود این است که حداقل ۲۰ فروند شناور اقیانوس پیما در آن در حال بازسازی باشد و به صورت مداوم باشد، نه اینکه در یک مقطعی به صورت رکورد اعلام شود. امکانات ایزوایکو این امکان را به ما می دهد.

متأسفانه در گذشـــته بی مهری هایی به ایزوایکو شده است؛ در بخش ساخت، کسی برای ساخت کشتی در ایزوایکو سفارش گذاری نکرد و منابعی برای آن تخصیص نداد و ساخت چند کشتی هم که انجام شد، تأمین مالی آن‌ها با تلاش ایزوایکو انجام شد. در حال حاضر در داخل کشور، نیازهای بسیار فراوانی برای ساخت کشـــتی وجود دارد. طی اعلام رسمی مشخص شده است که بیش از ۱۲ میلیارد دلار برای ساخت کشتی نیاز داریم، در حالی که سن ناوگان ما از ۲۰ سال گذشته و ناوگان پیری محسوب می شود و از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نیستند.

اگر بخواهیم سن ناوگان را به سن جهانی نزدیک کنیم، به ۶۰ فروند شناور اقیانوس پیما نیاز خواهیم داشت، ظرفیت ساخت بخشـــی از آن در داخل کشور وجود دارد ولی منابع مورد نیاز در شرکت ها وجود ندارد. شرکت ها آماده سفارش گذاری هستند. با شرکت ملی نفت کش تفاهم نامه و حتی با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرارداد آماده امضاء داریم، اما آن شرکت ها اعلام می کنند منابع لازم را برای شروع ساخت در اختیار ندارند و به دنبال تأمین منابع هستند که همین جا از دولت و صندوق توسعه ملی درخواست داریم اگر چنانچه می توانند منابعی در اختیار آنهـــا بگذارند تا این سفارش گذاری و ساخت شروع شود.

فرصت سرمایه گذاری را در کشور داریم، ولی به دلیل عدم تخصیص منابع، این سرمایه گذاری به سمت خارج از کشور روانه می شود

روزنامه دریایی سرآمد: آیا نگرانی برای آینده صنایع دریایی به ویژه کشتی سازی دارید؟

دکترضربی: ما نگران آنیم که اگر شـــرایطی در وضعیت ژئوپلیتیک به وجود آید و این سفارش ها به خارج از کشور ارسال شود، آن زمان کشور بازنده ماجرا خواهد بود، چراکه فرصت سرمایه گذاری را در کشـــور داریم، ولی بـــه دلیل عدم تخصیص منابع، این ســـرمایه گذاری به ســـمت خارج از کشور روانه می شود. با احتساب بخش نیاز بخش خصوصی این مبلغ به ۲۰ میلیارد دلار هم می رســـد و براســـاس پیش بینی، این میزان ســـرمایه گذاری طی ۵ ســـال آینده بایـــد انجام شود.

رقم بزرگی اســـت و ما ادعا نداریم که همه آن را می توانیم بســـازیم، ولی براســـاس ظرفیت های ایزوایکو و بقیه ظرفیت های داخلی مورد استفاده قرار بگیرد، اگر نیاز مازاد باشد، در خارج از کشور تأمین شود. متأســـفانه اخیراً باخبر شدیم که برای شناورهای کوچک و متوسط که منابع مالی کمتری لازم دارند، مانند یدک کش، مسافربری کوچک و .. که امکان تأمین سرمایه داخلی برای آن‌ها وجود دارد، یکی از سازمان های که به این دست شناورها نیاز دارد، در حال مذاکره با طرف خارجی هستند که ۲۰ فروند از این شـــناورها را به صورت آماده بخرند و یا سفارش ساخت بدهند، در حالی که ما همین چند روز پیش با بخش خصوصی قرارداد داشتیم که از همین شناورها را بسازیم و تعدادی از آنها را در گذشته ساختیم و تحویل دادیم.

این ســـفارش گذاری به شـــرکت های خارجی، ظلم به این کشور و مردم هست که در این شرایط بخواهیم منابع داخلی را برای اموری که در داخل قابل انجام است به صورت ارزی هزینه کنیم. می دانیم که قانون استفاده از توان حداکثر داخلی هم وجود دار، اما رعایت نمی شود. درخواست ما از دولت این اســـت که در اعمال این قانون جدیت داشته باشند.

اشتغالی که ساخت این شناورها در کشور می تواند ایجاد کند کمک کننده به دولت اســـت. گردش کاری که در استان های ساحلی ایجاد می شود که در همه سواحل ما امکان ساخت وجود دارد، می تواند به کمک دولت بیاید و همین طوری خدماتی که در این زمینه می توانیم حتی صادر کنیم. ما در بخش تعمیرات شناور خارجی پذیرش می کنیم؛ با کیفیت بهتر و با قیمت ارزان تر و زمان کمتری تعمیر انجام می دهیم. همواره از مشتریان داخلی درخواست داریم که سیاست های خود در بخش تعمیرات را متناسب با بازار بین المللی تنظیم کنند که کارفرما و پیمانکار تعمیرات در کنار هم قرار می گیرند و زمان تعمیرات را کاهش می دهند. گاهاً در داخل ، این دو قشر روبری هم قرار می گیرند که باعث می شود زمان تعمیرات طولانی شود.

بنابراین، درخواســـت ما این اســـت که شرکت های داخلی اگر سفارشاتی دارند به شرکت های کشتی ســـازی و تعمیرات کشتی داخلی از جمله ایزوایکو مراجعه کنند. قطعاً محصول مناســـب و با قیمت مناســـب و به موقـــع تحویل خواهند گرفت.

روزنامه دریایی ســـرآمد: مهم این اســـت که سفارشات به شـــرکت های داخلی داده شود، ارز از کشور خارج نشود و چرخ صنعت کشتی سازی و اشتغال آن در کشور بچرخد.

دکترضربی: بله، البتـــه! اولین وظیفه ای که داریم این است که از منابعی که در اختیار داریم، حفظ و حراست کنیم. حداقل آن این است که تعمیرات و ساخت کشتی از خروج ارز جلوگیری می کند. باید بدانید که حداقـــل ۷۰ درصد ارزش ریالی و وزنی کشتی در داخل امکان تولید آن وجود دارد؛ استفاده از توان داخلی و اعتنا به اقتصاد مقاومتی همین اســـت. در کدام صنعت سراغ دارید که ۷۰ درصـــد ارزش آن صنعت در داخل کشـــور قابل ایجاد بـــوده و یک صنعت بین المللی باشـــد؟ با اینکه کشتی یک وســـیله حمل و نقل بین المللی است و باید در مقیاس بین المللی کلاس شود، اما در حدود ۶۵ تا ۷۰ درصد مواد و تجهیزات آن را در داخل کشور تولید می کنیم؛ ما ورق کشتی را در داخل با کیفیت خیلی مناسب تولید می کنیم؛ کابل کشتی، رنگ کشتی، الکترود، لوله و بسیاری از اقلام دکوراسیونی در داخل تولید می شود که با رونق کشتی سازی می تواند اشتغال در اقتصاد وابســـته به کشـــتی فعال کند. برهمین مبناست که کشتی سازی یک پیشـــران تلقی می شود که سایر صنایع به دنبال کشـــتی سازی به حرکت در می آید.

بازتاب

کمبود تجهیزات، بنادر را آزار می‌دهد

تجهیزات بندری در بنادر مازندران بازسازی می شوند

سرآمد مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران از بازسازی تجهیزات بندری خبر داد و گفت: کمبود تجهیزات بنادر را دچار آزار و اذیت کرده است.

به گزارش اقتصادســـرآمد، ســـعید کیا کجوری در گفت وگو با خبرنگاران با بیان اینکه مجموعه عملکرد ما در سال‌جاری یک میلیون و ۲۲۵ هزار تن بوده اســـت، گفت: این آمار نسبت به سال‌های گذشته ۷۹ درصد افزایش داشته و این افزایش مربوط به فعالیت‌های بنادر نوشهر و فریدونکنار است.

وی با اشـــاره به اینکه ۹۱۵ هزار تن در بندر نوشـــهر و ۳۱۰ هزار تن در بندر فریدونکنار تخلیه و بارگیری شده است، افزود: ۳۹۷ فروند کشتی وارد این دو بندر شد.وی با اذعان به اینکه پروژه تفکیک آبرسانی و آتش نشانی محوطه‌های بندر نوشهر با استفاده از آب دریا با اعتبار اولیه ۵۵ میلیارد تومان پیشرفت ۱۰۰ درصدی داشته است، ادامه داد: پروژه تأمین برق ساحلی برای تجهیزات خشـــکی و کشتی‌های پهلو گرفته در بندر نوشهر با اعتبار ۳۵ میلیارد تومان با ۹۴ درصد پیشـــرفت انجام شده اســـت و تا چند روز آینده قابل افتتاح خواهد بود.کیا کجوری با بیان اینکه پروژه احداث یک فروند شـــناور بارج هزار متر مکعبی با ۲۰۰ میلیـــارد تومان اعتبار برای اولین بار در بنادر کل کشور با توان داخلی مجموعه صدرای نکا در دســـت اقدام است، ذکر کرد: در همین مدت انتقال و بازسازی ۲ دستگاه جرثقیل LH۱۰۰ با اعتباری بالغ بر ۱۱ میلیارد تومان از بنادر جنوبی را داشتیم.وی با اشاره به اینکه کمبود تجهیزات از جمله مواردی است که بنادر را دچار آزار و اذیت کرده است، افزود: توانستیم با استفاده از پتانسیل‌هایی که در کشور وجود داشت این تجهیزات بلااستفاده را بازسازی کامل کنیم.کیا کجوری با اعلام اینکه در دولت سیزدهم انعقاد قرارداد احداث تولید تجهیزات آزمایشگاهی در منطقه ویژه نوشهر صورت گرفت، گفت: این قرارداد در یک زمین مساحت ۸ هزار متر قابلیت اجرا دارد و حدود ۴۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری و ۲۱۰ نفر اشتغال خواهد داشـــت.مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران با تاکید بر اینکه امضا قرارداد ساخت و احداث سایت گردشگری دریایی در بندر فریدونکنار انجام شده اســـت، اظهار کرد: هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری این پروژه بوده و یکی از امتیازات ویژه این طرح، گردشگری دریایی با استفاده از تجهیزات به روز و استاندارد دریایی در این پروژه است.وی با اذعان به اینکه ما می‌توانیم برای اولین بار در دریای خزر، شناورهای استاندارد سفرهای دریایی را به کار گیریم، یادآور شـــد: بعد از انقلاب بیشترین اقدامات در بخش دریا صورت گرفته است.این مسئول با تاکید بر اینکه ما قبل از انقلاب در مازندران فقط بندر نوشهر را داشتیم، بیان کرد: با توجه به اینکه سازه‌های دریایی سازه‌های بسیار گران قیمت و پر هزینه هستند، بندر امیرآباد بزرگترین بندر ایرانی دریای خزر به بهره برداری رسید.وی با عنوان اینکه بندر فریدونکنار بعد از انقلاب به بهره برداری رسید، خاطرنشان کرد: در قبل از انقلاب سرمایه‌گذاری های بخش خصوصی را نداشتیم و سرمایه گذاری‌هایی که اکنون در بنادر انجام شده، بخش اعظمی از توان انبارش بنادر را بخش خصوصی احیا و اجرا کرده است.

دریچه

احداث شهرهای جدید خلیج‌فارس و مَکُران مبتنی بر اقتصاد دریا پایه

تشریح جزئیات شکل گیری شهرهای خلیج‌فارس و مَکُران مرکزی

سرآمد استاندار هرمزگان از احداث شهرهای جدید خلیج‌فارس و مکران خبر داد.

استاندار هرمزگان گفت: شهرهای جدید خلیج‌فارس و مکران نو و با نگاه اقتصادی و مبتنی بر اقتصاد دریا پایه احداث می‌شوند.

به گزارش اقتصادسرآمد، دوستی دضمن تشریح جزئیات چگونگی شکل گیری دو شهر جدید خلیج فارس و مکران مرکزی به ایرنا گفت: مطالعات مکان یابی و احداث شهر جدید خلیج‌فارس انجام شده و مکان این شهر با توجه به موقعیت ژئوپلتیک و ژئواستراتژیک، در محل پیوند خلیج فارس به دریای عمان خواهد بود.

وی تصریح کرد: رویکرد ایجاد شهرهای جدید به‌ویژه در منطقه مکران منطبق با سیاست‌های ابلاغی رهبر انقلاب به این گونه است تا از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های این مناطق بهره لازم گرفته شود.

استاندار هرمزگان تاکید کرد: مصوبات لازم در خصوص ایجاد این شهر جدید از مراجع ذی‌صلاح و استعلام‌های لازم از سوی دستگاه‌های مرتبط از جمله محیط‌زیست، پدافند غیرعامل، وزارت نیرو، وزارت راه و شهرسازی، منابع طبیعی و وزارت جهادکشاورزی، اخذ شده‌است و به‌زودی مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در خصوص این مصوبه اعلام خواهد شد.

دوســـتی افزود: شـــهر جدید خلیج‌فارس در ۱۸ هزار هکتار با نگاه اقتصادی و با رویکردهای زیست‌محیطی، گردشگری و اقتصادی ایجاد خواهد شـــد. حدود ۲ هزار هکتار از این اراضی به فضای سکونتگاهی اختصاص می‌یابد و سایر مساحت این شهر صرف ایجاد سرانه‌ها و همچنین ایجاد ٤ مد حمل و نقلی ریلی، جاده‌ای، هوایی و بندری، استقرار مناطق گردشگری و مناطق محیط زیستی و سایر صنایع موردنیاز خواهد شد.

وی گفت: برنامه ریزی شده تا در شهر جدید خلیج فارس بین یکصد تا ۱۵۰ نفر جمعیت با رویکرد گردشگری ساکن شوند. نگاه بر این است تا این شـــهرهای جدید با حمایت بخش‌های خصوصی احداث شود تا سرعت ساخت آنها تسریع شود.اســـتاندار هرمزگان در خصوص بازه زمانی امکان سکونت در این شهرها گفت: هدف گذاری اولیه این است تا زیرساخت‌های اصلی این شهر جدید در طی ۵ سال آینده احداث شود و در نهایت در ۱۰ سال آینده شهر جدید خلیج فارس با نگاه استراتژیکی که در طراحی و مطالعات به آن دست یافته‌ایم تحقق یابد

وی مشارکت سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را در احداث شهرهای جدید خلیج فارس و مکران مرکزی مناسب ارزیابی کرد و گفت: در ابلاغیه رئیس جمهور و ابلاغیه رهبر انقلاب در استفاده از سیاست‌های دریا پایه بر این موضوع تأکید شده‌است تا هم بخش خصوصی داخلی و هم بخش خصوصی بین المللی حتی در بخش مشاوره در احداث این شهرهای جدید مشارکت فعال داشته‌باشند. دوستی همچنین در خصوص شهر جدید در مکران مرکزی گفت: این شهر در ۲۳ هزار هکتار مساحت و با سقف جمعیتی ۲۰۰ هزار نفر با کارکردهای زیست‌محیطی، گردشگری- توریستی، درمانی- سلامت، ورزشی ایجاد می شود.