



فرماندار دیلم از آغاز طرح پرورش صدف خوراکی دریایی در نوار ساحلی بندر دیلم با سرمایه‌گذاری ۵۰ میلیارد ریال خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد اسدی در حاشیه بازدید از اجرای شدن طرح پرورش صدف خوراکی دریایی در شهرستان دیلم اظهار کرد: خوشبختانه دومین پروژه نصب قفس پرورش صدف استان بوشهر، در شهرستان دیلم با ظرفیت تولید ۲۰ تن در سال آغاز شده است.

فرماندار دیلم افزود: در این پروژه ۱۳ نفر از جوانان این منطقه در قالب طرح اشتغال مناطق روستایی وارد عرصه تولید پرورش صدف خوراکی شده‌اند. وی میزان سرمایه‌گذاری طرح پرورش صدف خوراکی در شهرستان دیلم را ۵۰ میلیارد ریال اعلام و خاطر نشان کرد: در این طرح تعداد ۱۳۰۰ قفس در مساحتی به اندازه یک هکتار در سواحل دیلم نصب شده است.

اسدی تصریح کرد: با اجرای کامل این پروژه ۱۸ نفر به‌صورت مستقیم و ۲۷ نفر غیرمستقیم اشتغال‌زایی می‌شود.

فرماندار دیلم اضافه کرد: این طرح در خور چیتو روستای حصار دیلم به‌عنوان یکی از مهمترین و بهترین مناطق سرمایه‌گذاری اجرا شده است.

#### یک مسئول در جهاد کشاورزی: رهاسازی ۲ میلیون قطعه بچه ماهی در استخرهای کشاورزی فارس



مدیر امور شیلات و آبزیان سازمان جهاد کشاورزی استان فارس از رهاسازی بیش از ۲ میلیون و ۷۰ هزار قطعه انواع ماهیان گرمابی و سردابی در استخرهای ذخیره آب کشاورزی این استان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی فلاحی امروز در حاشیه بازدید از استخرهای ذخیره آب کشاورزی شیراز با اعلام این خبر گفت: این عملیات در ۶ ماهه نخست امسال انجام شده است.

وی افزود: تعداد یک میلیون و ۲۰۰ هزار قطعه انواع ماهیان گرمابی در ۸۰۰ باب استخر در ۲۹ شهرستان استان فارس و تعداد ۸۷۰ هزار قطعه بچه ماهی سردابی در ۲۵ باب استخر در ۷ شهرستان این استان رهاسازی شده است.

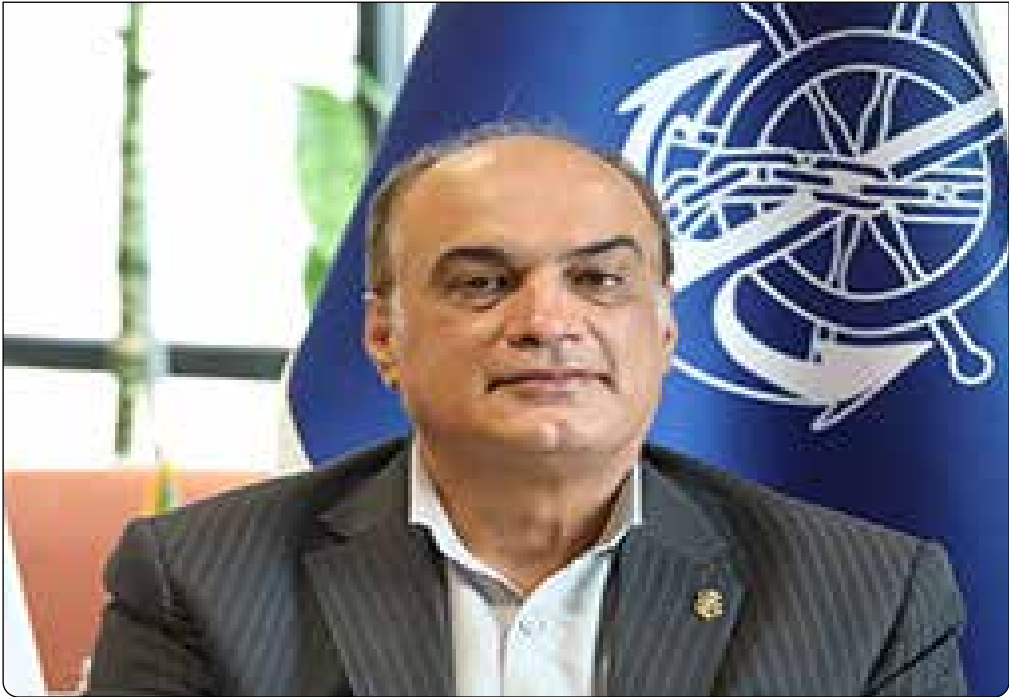
به گفته مدیر امور شیلات و آبزیان سازمان جهاد کشاورزی استان فارس، پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال جاری در این استخرها هزار و ۲۰۰ تن انواع کپور ماهیان چینی از جمله کپور و امور و ۹۰۰ تن ماهی سردابی تولید شود.

فلاحی با بیان اینکه پرورش ماهی در استخرهای ذخیره آب کشاورزی یکی از راهکارهای تولید آبزیان با حداقل مصرف منابع به‌شمار می‌رود، تصریح کرد: نکته مهم این است که با پرورش ماهی در استخرهای ذخیره آب کشاورزی، نیازی به مصرف آب اضافی نیست.

مدیر امور شیلات و آبزیان سازمان جهاد کشاورزی استان فارس افزود: با این کار استفاده از منابع و تأسیسات موجود به بهترین شکل انجام می‌شود که این امر افزایش درآمد و سطح سلامت جامعه را به همراه دارد.

وی به مزایای پرورش ماهی در استخرهای ذخیره آب کشاورزی پرداخت و گفت: استفاده از تولیدات مزرعه مانند گندم، جو، ذرت و یونجه برای کاهش هزینه تمام شده تولید ماهی، غنی شدن آب خروجی استخر و کاهش میزان مصرف کود و بهبود کیفیت محصولات کشاورزی از جمله مزایای این طرح است.

فلاحی با اشاره به اینکه ورود گوشت ماهی به عنوان یک غذای سالم و ضروری در سبد غذایی خانوار روستایی و شهری از اهمیت بالایی برخوردار است، افزود: مدیریت شیلات استان فارس ضمن آموزش و ترویج پرورش آبزیان در استخرهای کشاورزی، نظارت بر توزیع ماهی و میزان تولید و همچنین ثبت آمار تولید در سامانه جامع پهنه‌بندی در شهرستان را با کمک کارشناسان رابط و مدیران پهنه‌پیگیری می‌کند.



#### گروه توسعه – سپیده رشیدپورایی – یک کارشناس حوزه بنادر، حمل و نقل دریایی و ترانزیت می‌گوید کمبود و فرسودگی

ناوگان دریایی از مهمترین چالش‌های پیش و روی توسعه دریامحور است.

خسرو سربایی در پاسخ به این سوال که چه چالش‌هایی پیش روی توسعه اقتصاد دریامحور است، به ایستنا گفت: چالش‌های پیش‌روی توسعه اقتصاد دریامحور در ایران را می‌توان به چند دسته کلی تقسیم کرد که کمبود ناوگان و فرسودگی ناوگان دریایی از مهم‌ترین آن هستند.

#### ناوگان دریایی فرسوده هستند

وی افزود: ناوگان دریایی ایران فرسوده هستند و نیاز به نوسازی دارند. ناوگان فرسوده هزینه‌های نگهداری بالاتری دارند، کارایی کمتری دارند و نمی‌توانند با استانداردهای جهانی حمل‌ونقل دریایی رقابت کنند. همچنین ناوگان قدیمی به دلیل مصرف بالای سوخت و کاهش بهره‌وری انرژی، هزینه‌های بیشتری را به شرکت‌ها تحمیل می‌کند. این در حالی ست که به دلیل تحریم‌های بین‌المللی، دسترسی به کشتی‌های مدرن و فناوریانه برای ایران محدود شده است. این کمبود ناوگان به خصوص در بخش کشتی‌های کانتینری و تانکرهای نفتی، باعث شده که ایران نتواند نقش برجسته‌ای در حمل‌ونقل جهانی داشته باشد.

#### سرمایه‌گذاران تمایل کمتری به سرمایه‌گذاری در حوزه‌های دریایی دارند

این کارشناس ارشد لجستیک و اقتصاد حمل و نقل تصریح کرد: ریسک‌های بالا که عمدتاً ناشی از ناپایداری شاخص‌های اقتصادی است سبب شده که سرمایه‌گذاران خارجی به دلیل نوسانات اقتصادی، تحریم‌ها، و عدم ثبات سیاسی و اقتصادی، تمایل کمتری به سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مرتبط با دریا و حمل‌ونقل داشته باشند.

وی اضافه کرد: عدم توازن در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی و لجستیکی، اکنون به دلیل تحریم‌ها و مشکلات ناشی از آن بسیاری از بنادر ایران هر چند دارای زیرساخت‌های کافی برای جابه‌جایی حجم‌های بالای کالا را دارند اما دیگر مدهای حمل متناسب با این ظرفیت‌ها توسعه نیافته‌اند و زنجیره حمل و نقل و لجستیک را با مشکل مواجه می‌سازند. بارزترین مثال آن بندر چابهار بوده که سال‌هاست منتظر اتصال ریلی است. البته کلیت لجستیک حمل و نقل کشور نیز نتوانسته به تناسب از آخرین فناوری‌های روز بهره‌مند شود. علاوه بر این زیرساخت‌های لجستیکی ضعیف (مانند جاده‌ها و ریل‌ها) برای اتصال بنادر به نقاط داخلی کشور، باعث کاهش کارایی بنادر ایران در زنجیره تأمین جهانی شده است.

#### با وجود مشکلات، سرمایه‌گذاری روبه‌رشد بوده است

این کارشناس حوزه دریا و بنادر با بیان اینکه علی‌رغم وجود مشکلات و موانع بر سر راه سرمایه‌گذاری در

سیستم‌های حمل و نقل شاهد آن بوده ایم که طی سال‌های گذشته سرمایه‌گذاری بخش غیر دولتی در بنادر کشور رو به رشد بوده و در ۵ ماهه اول سال ۱۴۰۳ حدود ۲۵ هزار میلیارد تومان در بنادر کشور سرمایه‌گذاری شده است، گفت: اما این سرمایه‌گذاری‌ها اگر توسط شرکت‌های بزرگ خارجی انجام می‌شد علاوه بر تأمین مالی حتماً ترافیک بنادر را نیز ارتقا می‌داد. سربایی ادامه داد: عدم توسعه زنجیره تأمین دیجیتال یکی از دلایل اصلی عدم توسعه است. بسیاری از کشورهای پیشرفته از فناوری‌های نوین مانند بلاک‌چین و اینترنت اشیاء (IoT) در مدیریت و بهینه‌سازی زنجیره تأمین دریایی استفاده می‌کنند. اما در ایران به دلیل عدم دسترسی به این فناوری‌ها و یا سرمایه‌گذاری ناکافی، این فناوری‌ها به کار گرفته نشده‌اند.

#### اثرات تحریم بر اقتصاد دریامحور

وی در پاسخ به این سوال که تحریم‌ها چه اثراتی برای اقتصاد دریا محور دارد، اظهار کرد: تحریم‌ها اثرات بسیار گسترده و متنوعی بر اقتصاد دریا محور ایران و دیگر کشورها دارند. این اثرات می‌توانند هم مستقیم و هم غیرمستقیم باشند. کاهش تعاملات بین‌المللی عواقب زیادی برای کشور دارد مانند عدم تعامل با مراکز دانشگاهی و موسسات آموزشی، محدودیت در استفاده از ناوگان خارجی و یکی از بزرگ‌ترین اثرات تحریم‌ها، کاهش تعاملات و همکاری‌های بین‌المللی با بنادر و شرکت‌های کشتیرانی خارجی است.

سربایی ادامه داد: بسیاری از شرکت‌های خارجی به دلیل تحریم‌ها از همکاری با بنادر و شرکت‌های کشتیرانی ایران امتناع می‌کنند که منجر به کاهش قابل توجهی در تجارت خارجی می‌شود. همچنین عدم دسترسی به خدمات بانکی بین‌المللی، تحریم‌های مالی و بانکی باعث می‌شود که ایران نتواند به خدمات بانکی بین‌المللی دسترسی داشته باشد که این موضوع تراکشن‌های مالی مرتبط با حمل‌ونقل دریایی را دشوار می‌سازد. در نهایت این امر منجر به افزایش هزینه‌های انتقال پول و همچنین محدودیت در جابه‌جایی سرمایه می‌شود.

به گفته این کارشناس اقتصادی تحریم‌ها باعث کاهش شدید سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر و زیرساخت‌های دریایی می‌شوند. بسیاری از شرکت‌های خارجی از ورود به ایران و سرمایه‌گذاری در بنادر و زیرساخت‌های مرتبط با سرمایه‌گذاری دریایی خودداری می‌کنند، زیرا نگران از دست دادن دسترسی به بازارهای بین‌المللی و مواجهه با پیامدهای تحریم‌های ثانویه هستند.

این کارشناس ارشد لجستیک و اقتصاد حمل و نقل عنوان کرد: کاهش دسترسی به فناوری‌های نوین، فناوری‌های مدرن دریایی و بندری مانند تجهیزات حمل‌ونقل پیشرفته، سیستم‌های مدیریت هوشمند و فناوری‌های مرتبط با حفاظت از محیط زیست در بنادر به معمولاً از کشورهای پیشرفته تأمین می‌شوند از جمله پیامدهای آن است. تحریم‌ها مانع از دسترسی

مروری بر چالش‌های توسعه دریامحور؛

## پیشنهاداتی برای جذب

# سرمایه‌گذاران به بنادر ایران

### ناوگان دریایی ایران فرسوده هستند

محور عمل کند. سرمایه‌گذاری مستقیم در تأسیسات لجستیکی و خدمات مرتبط با اقتصاد دریامحور مانند باکرینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌ها) و پشتیبانی فنی، به بهبود کارایی و بهره‌وری این زیرساخت‌ها کمک می‌کند. مشارکت‌های عمومی – خصوصی (PPP)

می‌توانند در توسعه اقتصاد دریامحور نقش اساسی داشته باشند. در این مدل، دولت می‌تواند مدیریت و نظارت را بر عهده داشته باشد در حالی که بخش خصوصی مسئول تأمین سرمایه و بهره‌برداری از پروژه‌ها است.

وی افزود: در صورتی که شرکت‌های خصوصی بر پایه اصول رقابتی شکل گرفته باشند این شرکت‌ها می‌توانند به افزایش کارایی در فعالیت‌های دریا پایه کمک کنند. شرکت‌های خصوصی معمولاً توانایی و فناوری‌های لازم برای بهبود فعالیت‌های اقتصادی مانند تکنولوژی‌های نوین لجستیکی و مدیریت دیجیتال زنجیره تأمین را در اختیار دارند. این تکنولوژی‌ها شامل اتوماسیون فرآیندها، سیستم‌های مدیریت هوشمند و استفاده از بلاک‌چین برای بهبود کارایی و شفافیت عملیات است. علاوه بر افزایش کارایی می‌توان کاهش هزینه‌ها را نیز انتظار داشت.

این کارشناس ارشد لجستیک و اقتصاد حمل و نقل معتقد است با ورود سرمایه خارجی و داخلی به فعالیت‌های اقتصادی دریا محور می‌توان انتظار داشت علاوه بر ایجاد اشتغال و بهبود نیروی کار، فرصت‌های جدید شغلی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد شود. همچنین تقویت رقابت‌پذیری در اقتصاد دریا پایه نیز می‌تواند نتیجه حضور فعال شرکت‌های خصوصی در این حوزه ها باشد و به ارتقای رقابت‌پذیری بنادر، کشتیرانی، صنایع دریایی، شیلات و پرورش آبزیان، فعالیت‌های استخراج منابع از بستر دریا و اقیانوس‌ها، دریانوردی ایران از سطح منطقه‌ای و بین‌المللی کمک شایانی کند.

وی با بیان اینکه تحولات فناوریانه و نوآوری نیز می‌تواند نتیجه حضور مستقیم شرکت‌های خصوصی در فعالیت‌های اقتصادی دریا محور باشد، گفت: در این رابطه شرکت‌های خصوصی می‌توانند از طریق سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه (R&D)، فناوری‌های نوآورانه‌ای مانند سیستم‌های مدیریت هوشمند و حمل‌ونقل دریایی دیجیتال و تزریق فناوری‌های نوین به سایر بخش‌ها را فراهم کنند. در مجموع نقش بخش خصوصی و مردم در توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا پایه حیاتی است و می‌تواند به افزایش سرمایه‌گذاری، بهبود بهره‌وری، ارتقای فناوری و افزایش رقابت‌پذیری بنادر ایران منجر شود.

#### پیشنهاداتی برای جذب سرمایه‌گذاران به بنادر

وی در پایان و در پاسخ به این سوال که چه پیشنهاداتی برای جذب سرمایه‌گذاران به بنادر دارید، گفت: برای جذب سرمایه‌گذاران در بنادر ایران، بستوجه به مشکلات خاصی مانند تحریم‌ها و وضعیت اقتصادی، می‌توان به پیشنهاداتی مانند متناسب‌سازی قوانین و مقررات برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه زیرساخت‌های فیزیکی و لجستیکی، ارائه مشوق‌های مالی مانند ارائه تسهیلات کم‌بهره و معافیت‌های مالیاتی کارآمد، توسعه مراکز لجستیک، بهبود روابط بین الملل

خصوصاً با کشورهای همسایه و مهم‌تر از همه اجرای سازی گامهای موثر برای برطرف کردن تحریم‌ها را می‌توان ارائه کرد. نوسازی و بهبود زیرساخت‌ها حتی در شرایط تحریم با تکیه بر توان داخلی امکان‌پذیر است. در حقیقت این اقداماتی می‌تواند اطمینان سرمایه‌گذاران را جلب کند که فعالیت‌های اقتصادی دریا محور از ظرفیت بالایی برخوردار است.

ایران به این فناوری‌ها می‌شوند و توسعه فناوری‌های بومی نیز به دلیل کمبود دانش و منابع مالی با چالش مواجه است. این امر منجر به کاهش بهره‌وری و رقابت‌پذیری بنادر ایران می‌شود.

**افزایش هزینه‌های بیمه برای کشتی‌های ایرانی**
وی با بیان اینکه شرکت‌های کشتیرانی و بیمه‌گر بین‌المللی معمولاً ریسک‌های مرتبط با همکاری با بنادر و کشتی‌های ایرانی را بالا می‌بینند، افزود: به همین دلیل، هزینه‌های بیمه برای کشتی‌های ایرانی به شدت افزایش یافته و این امر در کنار هزینه‌های اضافی حمل‌ونقل، هزینه‌های کلی فعالیت‌های دریایی ایران را افزایش می‌دهد. سربایی در ادامه گفت: تحریم‌ها باعث می‌شوند که بنادر ایران نتوانند به عنوان هاب‌های منطقه‌ای عمل کنند. به دلیل عدم همکاری بسیاری از کشورهای همسایه و شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی، فرصت‌های ترانزیتی که ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود می‌تواند داشته باشد، کاهش می‌یابد. این مسئله همچنین بر نقش ایران در کریدورهای تجاری بین‌المللی تأثیر منفی گذاشته و رقابت‌پذیری آن را در برابر بنادر رقیب مانند بندر جبل علی در امارات و بندر صلاله در عمان کاهش می‌دهد.

#### فرسودگی زیرساخت‌ها کاهش صادرات و واردات

وی در ادامه گفت: تحریم‌ها مانع از نوسازی و توسعه زیرساخت‌های بنادر و ناوگان دریایی ایران می‌شوند. ایران به دلیل محدودیت در دسترسی به قطعات و تجهیزات مورد نیاز، قادر به نوسازی و جایگزینی ناوگان قدیمی خود نیست. این فرسودگی زیرساخت‌ها باعث کاهش کارایی بنادر و ناوگان دریایی شده و هزینه‌های عملیاتی را افزایش می‌دهد. بنابر گفته ایسن کارشناس اقتصادی تحریم‌ها به طور مستقیم بر کاهش صادرات و واردات کشور اثر می‌گذارد. محدودیت‌های صادرات نفت و محصولات پتروشیمی که یکی از اصلی‌ترین درآمدهای کشور است، تأثیرات شدیدی بر توانایی ایران در تأمین ارز خارجی می‌گذارد.

#### توجه ویژه به افزایش ترانزیت منطقه‌ای و مشارکت‌های محلی

وی با بیان اینکه یکی دیگر از اثرات تحریم‌ها، نقل‌وانداز منجر شده است. در نتیجه تحریم‌ها اثرات متعددی بر اقتصاد دریامحور ایران دارند که به‌ویژه در کاهش تعاملات بین‌المللی، سرمایه‌گذاری‌ها و کاهش توان رقابتی بنادر ایران نمود پیدا می‌کند. برای غلبه بر این چالش‌ها باید به توسعه و سرمایه‌گذاری داخلی و همچنین راهبردهای جایگزین مانند افزایش ترانزیت منطقه‌ای و مشارکت‌های محلی توجه ویژه‌ای شود.

#### نقش بخش خصوصی در توسعه دریامحور

سربایی در پاسخ به این سوال که نقش شرکت‌های بخش خصوصی و مردم در توسعه بنادر و کشتیرانی چیست، گفت: نقش شرکت‌های بخش خصوصی و مردم در توسعه بنادر و کشتیرانی بسیار حیاتی و گسترده است و به چندین جنبه مختلف تقسیم می‌شود. سرمایه‌گذاری مالی و زیرساختی بخش خصوصی می‌تواند به عنوان منبع اصلی سرمایه‌گذاری در توسعه اقتصاد دریا



روشنی برسیم.

مدیر طرح ملی تکمیل زنجیره پرورش ماهی در قفس گفت: یکی از مقفول مانده‌ها صنعت نوین آبی‌پروری است و با توجه به خشکسالی مستمر، کاهش منابع آب شیرین سطحی و زیرزمینی و ترجیح مصرف این منابع در آب شرب، تنها گزینه پایدار برای رشد آبی‌پروری کشور، پرورش ماهی در قفس می‌باشد.

و دانشگاهیان و تشکیل کارگروه‌ها مبتنی بر آمایش سرزمین هر منطقه امری ضروری است.

احمدی زاده ادامه داد: باید از تجربیات کشورهایی که در توسعه اقتصاد دریامحور موفق بوده‌اند استفاده کنیم و با نوآوری جدید در حوزه گردشگری دریایی، شیلات، صنایع فراساحل، بنادر، کشتی‌سازی و حمل و نقل دریایی با یک چشم انداز و توصیف ماموریت‌ها به افق

رئیس جهاد دانشگاهی بوشهر:

## از ۱۰ درصد ظرفیت دریا استفاده می‌شود

در نشست توسعه اقتصاد دریامحور با حضور

صاحب نظران و دانشگاهیان استان تهران، هرمزگان، مازندران، گیلان، سیستان و بلوچستان و بوشهر اظهار کرد: سیاست‌های کلان ابلاغی مقام معظم رهبری در خصوص اقتصاد دریامحور در آبان‌ماه سال گذشته ابلاغ شد ولی کارگروه ملی برنامه‌مدون را در استانهای ساحلی ابلاغ نکرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی احمدی زاده در این نشست افزود: این شرایط باعث شده موزای کاری و عدم استفاده از ظرفیت نخبگان و دانشگاهیان در استان‌های ساحلی را شاهد باشیم.

رئیس جهاد دانشگاهی استان بوشهر تصریح کرد: کشور ما با موقعیت استراتژیک و قرارگیری بین دو دریای و برخورداری سواحل به مساحت حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر است که چهار هزار و ۹۰۰ کیلومتر از آن در جنوب کشور و ۹۰۰ کیلومتر آن در شمال واقع شده است