سرآمد اقتصاد

پنج‌شنبه-۱۱اردیبهشت۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره۲۱۹۰

شیلات

دانش متخصصان آبزی پروری ایران به موریتانی می رود

با توجه به ابراز علاقه کشور موریتانی برای ایجاد آبزی پـــروری در این کشـــور ، متخصصان ایرانی بخش شیلات موریتانی کمک میکنند.

به گزارش اقتصادسرآمد، حمزه رستم پور در دیدار با سفیر کشور موریتانی به ارائه گزارش کوتاهی از توانمدیهای شـــیلات ایران پرداخت وضمن ابراز خرسندی از حضور هیاتهایی از شیلات موریتانی در ســـفر به ج.ا.ایران گفت: آمادگی برای تجارت آبزیان بویژه برای گونه های تجاری، آمادگی برای ساخت دســـتگاه یخ ســـازی پودریخ و تاسیسات ســـردخانه ای، تمایل برای واردات پودر ماهی از کشور موریتانی وجود دارد.

حمزه رســـتم پور در ادامه از آمادگی برای ساخت کارخانه شناورهای فایبرگلاس متوسط وکوچک، تجارت تـــور و ادوات صیـــادی و آمادگی برای آموزش صیادان موریتانی بـــرای دوره های کوتاه مدت خبرداد.

رئیس ســـندیکا شـــیلات موریتانی نیز پس از تشـــکر و قدردانی از دولت ج.ا.ایـــران، همکاری های شـــیلاتی را یکی از اولویت هـــای مهم برای پیگیری دانسته وگفت: بر اساس مطالعات به عمل آورده ، شـــیلات ایـــران دارای توانمدیهای خوبی برای همکاری بوده و با توجه به حضور شناورهای صیادی کشـــور ترکیه و دیگر کشورها تمایل برای حضور ناوگان صیادی ایران در آبهای کشـــورمان حائز اهمیت اســـت. الخلیل عمر در ادامه پیرامون حضور بخشهای خصوصی ایرانی آمادگی خودرا برای پیگیری موارد همکاریهای شیلاتی بویژه در زمینه ارزش افزوده آبزیان، سیســـتمهای تولیدیخ، ساخت شـــناوربزرگ و کوچک صیادی و انتقال تکنولوژی را اعلام کرد. وی با توجه به عدم شناخت کافی از آبزی پروری درخواست کمک از شیلات ایران در همه موضوعات آبزی پروری را داشت و در پایان نیز مقررشد برنامه بازدیدی از توانمدیهای شـــیلات ایران در گیلان در روز چهارشنبه انجام شود.

«پرورش ۳۷۰۰ تن میگو در گلستان» صادرات به روسیه در دستور کار

مدیرکل شیلات گلســـتان با اشـــاره به اینکه سال گذشته در استان میزان ســـه هزار و ۷۰۰ تن میگو پرورش داده شد، گفت: آماده جذب سرمایه گذار در بخش آبزی پروری هستیم.

به گزارش اقتصادسرآمد، اسماعیل جباری با اشاره به حضور استان گلستان در نمایشگاه توانمندی‌ها اظهار کرد: امســـال استانداری گلســـتان به همراه دستگاه‌های اجرایی در این نمایشگاه شرکت کرد و اداره‌کل شیلات نیز با هدف معرفی ظرفیت‌ها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حوزه آبزی‌پروری، توانمندی‌های استان را به نمایش گذاشت.

جباری با بیان اینکه استان گلستان یکی از استان‌های متنوع در زمینه آبزی‌پروری است، افزود: علاوه بر پرورش گونه‌های گرم‌آبی و ســـرد آبی، گلستان با بهره‌گیری از آب‌های شور شـــمال و دریای خزر به سمت توســـعه اقتصاد دریا حرکت کرده است؛ موضوعی که مورد تأکید مقـــام معظم رهبری نیز هست.وی با اشاره به دستاوردهای استان در زمینه پرورش میگو گفت: ما تنها اســـتان شمالی کشور هستیم که میگو پرورش می‌دهیم. سال گذشته سه هزار و ۷۰۰ تن میگو تولید شد و امسال پیش‌بینی می‌کنیم این رقم به چهار هزار و ۵۰۰ تن برسد که منجر به اشـــتغال‌زایی برای حدود دو هزار نفر در استان خواهد شـــد. جباری افزود: در سال گذشته حدود ۱۷ میلیون دلار ارزآوری از محل صادرات میگو برای کشور به ثبت رســـید که گامی مهم در جهت توســـعه صادرات غیرنفتی و اشتغال پایدار در منطقه به شمار می‌رود.مدیرکل شیلات گلستان همچنین از پیشتازی استان در حوزه پرورش ماهی در قفس خبر داد و گفت: برای نخســـتین بار تولید ماهی در قفس در گلستان انجام و آماده صادرات به کشور روسیه شده است.وی با اشاره به برنامه‌های توسعه‌ای شیلات گلســـتان اظهار داشت: یکی از پروژه‌های مهم ما، پرورش ماهیـــان خاویاری در سواحل دریای خزر است. پروژه‌ای با ظرفیت ۱۵۰۰ تن گوشت ماهیان خاویاری و ۱۰۰ تن خاویار که مراحل اجرایی آن آغاز شده و امید داریم به‌زودی شاهد تولید تجاری خاویار در استان باشیم.

جباری تأکید کرد: شیلات گلستان با استفاده از منابع آبی متنوع و ظرفیت‌های بکر دریایی، آماده جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برای توسعه پایدار در بخش آبزی‌پروری است.

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد؛

ترانزیت دریایی ایران در احاطه مشکلات و چالش‌ها

گروه اقتصاد دریا – در ســـال گذشته، ترانزیت دریایی ایران تحـــت تأثیر چندیـــن عامل قرار داشـــت و با توجه به تحریم‌هـــای بین‌المللی و تغییرات در بازار جهانی، تلاش شـــد تـــا از ظرفیت‌های بندری خود بهره‌برداری بیشتری کند. بندرهای اصلی ایران مانند بندرعباس، بندر امام‌خمینی و چابهار به عنوان نقاط کلیدی برای ترانزیت کالا به کشورهای همسایه و همچنین به کشورهای آسیای‌میانه و هند شناخته می‌شوند. به‌ویژه بندر چابهار که به عنوان یـــک کریدور مهم برای اتصال به هند و افغانستان مطرح است. ایران با کشورهای همسایه خود مانند عراق، افغانستان و کشورهای CIS (کشورهای مستقل مشترک‌المنافع) روابط تجاری و ترانزیتی خود را تقویت کرده است.

در سال گذشـــته، تلاش‌هایی برای توسعه زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت‌های بندری انجام شد که می‌تواند به بهبود وضعیت ترانزیت دریایی کمک کند. همچنین ایران به دنبال جذب سرمایه‌گذاری خارجی در این حوزه نیز بوده است. به‌طور کلی، وضعیت ترانزیت دریایی ایران در سال گذشته نشـــان‌دهنده تلاش‌ها برای مقابله با چالش‌ها و استفاده از فرصت‌ها در زمینه تجارت بین‌المللی بود.

مشکلات اصلی ترانزیت دریایی

معضلات اصلی ترانزیت دریایی ایـــران به چندین عامل بستگی دارد که به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود:

تحریم‌های بین‌المللی: تحریم‌های اقتصادی و تجاری که به‌ویژه از ســـوی ایالات متحده و برخی کشورهای غربی اعمال شـــده، محدودیت‌هایی برای صادرات و واردات کالاها ایجاد کرده و به کاهـــش جذابیت ترانزیت دریایی ایران منجر شده است.

زیرســـاخت‌های ناکافی: بـــا وجود برخی پیشـــرفت‌ها، زیرســـاخت‌های بندری و حمل‌ونقل ایـــران هنوز نیاز به توسعه و بهبود دارد. این موضوع شامل تجهیزات بندری، انبارها و سیستم‌های لجستیکی می‌شود که می‌تواند کارایی ترانزیت را تحت تأثیر قرار دهد.

رقابت با ســـایر کریدورها: ایران با رقابت شدید از سوی کریدورهای دیگر مانند کریدور شمال-جنوب، کریدور چین-پاکستان (CPEC) و دیگر مسیرهای ترانزیتی مواجه اســـت. این رقابت می‌تواند بر جذب بار و مشتریان تأثیر بگذارد.

مشکلات امنیتی و سیاسی: ناپایداری‌های سیاسی و امنیتی در منطقه می‌تواند بر روند ترانزیت تأثیر منفی بگذارد و باعث نگرانی تجار و شرکت‌های حمل‌ونقل شود.

عدم‌تنوع در مقاصـــد ترانزیتی: تمرکز بـــر برخی مقاصد خاص و عدم‌تنوع در بازارهای هدف می‌تواند ریسک‌های اقتصادی را افزایش دهد و وابستگی به برخی کشورها را بالا ببرد.

مســـائل حقوقـــی و گمرکـــی: پیچیدگی‌هـــای قانونی، بوروکراسی‌های طولانی و مشـــکلات گمرکی می‌تواند روند ترانزیت را کند کرده و هزینه‌های اضافی به‌بار آورد.

به‌طور کلی، ترکیبی از این عوامل باعث می‌شود که ترانزیت دریایی ایران با چالش‌های جدی مواجه شـــود، لذا نیاز به برنامه‌ریزی و ســـرمایه‌گذاری‌های بیشـــتری برای بهبود وضعیت آن وجود دارد.

نقاط قوت ایران در حوزه ترانزیت

موقعیت جغرافیایی: ایران در مسیرهای اصلی حمل‌ونقل بین‌المللی قرار دارد و می‌تواند به عنوان یک گذرگاه بین کشورهای آسیای‌مرکزی، قفقاز، خاورمیانه و اروپا عمل کند.

بندرهای مهم: بندرهای بزرگ مانند بندرعباس و چابهار می‌توانند به عنوان مراکز ترانزیتـــی کلیدی برای کالاها از کشورهای مختلف و بالعکس عمل کنند.

کریدورهای ترانزیتی: ایران بخشـــی از کریدور شمال-جنوب است که ارتباطات را بین هند، روسیه و کشورهای دیگر تسهیل می‌کند. همچنین کریدورهای دیگری مانند کریدور چین-پاکستان (CPEC) نیز می‌توانند از این کشور عبور کنند.

چالش‌های پیش‌رو

عبارت «سیاه‌چاله ترانزیت» به معنای ایجاد وضعیتی است که در آن یک کشـــور یا منطقه به دلیل مشکلات مختلف، نتواند به‌طور مؤثر به عنوان یک کانون ترانزیتی عمل کند و در عوض، موانـــع و چالش‌هایی برای ترانزیت کالاها و خدمات ایجاد می‌کند. در مورد ایـــران، می‌توان گفت که این کشـــور با چالش‌هایی روبه‌روست که ممکن است به این وضعیت منجر شـــود. در ادامه به مهمترین آنها اشاره می‌شود:

تحریم‌های بین‌المللی: تحریم‌های اقتصادی و تجاری که به‌ویژه از ســـوی ایالات متحده و برخی کشورهای غربی اعمال شـــده، محدودیت‌هایی برای صادرات و واردات کالاها ایجاد کرده و به کاهـــش جذابیت ترانزیت دریایی ایران منجر شده است.

زیرســـاخت‌های ناکافی: بـــا وجود برخی پیشـــرفت‌ها، زیرســـاخت‌های بندری و حمل‌ونقل ایران هنوز نیاز به توسعه و بهبود دارد. این موضوع شامل تجهیزات بندری، انبارها و سیستم‌های لجستیکی می‌شود که می‌تواند کارایی ترانزیت را تحت تأثیر قرار دهد.

رقابت با ســـایر کریدورها: ایران با رقابت شدید از سوی کریدورهای دیگر مانند کریدور شمال-جنوب، کریدور چین-پاکستان (CPEC) و دیگر مسیرهای ترانزیتی مواجه اســـت. این رقابت می‌تواند بر جذب بار و مشتریان تأثیر بگذارد.

مشکلات امنیتی و سیاسی: ناپایداری‌های سیاسی و امنیتی در منطقه می‌تواند بر رونـــد ترانزیت تأثیر منفی بگذارد و باعث نگرانی تجار و شرکت‌های حمل‌ونقل شود.

عدم‌تنوع در مقاصـــد ترانزیتی: تمرکز بـــر برخی مقاصد خاص و عدم‌تنوع در بازارهای هدف می‌تواند ریسک‌های اقتصادی را افزایش دهد و وابستگی به برخی کشورها را بالا ببرد.

مســـائل حقوقـــی و گمرکـــی: پیچیدگی‌هـــای قانونی، بوروکراسی‌های طولانی و مشـــکلات گمرکی می‌تواند روند ترانزیت را کند کرده و هزینه‌های اضافی به‌بار آورد. به‌طور کلی، ترکیبی از این عوامل باعث می‌شود که ترانزیت دریایی ایران با چالش‌های جدی مواجه شـــود، لذا نیاز به برنامه‌ریزی و ســـرمایه‌گذاری‌های بیشـــتری برای بهبود وضعیت آن وجود دارد.

نتیجه‌گیری:

اگرچه ایران دارای پتانســـیل‌های بالایی برای تبدیل‌شدن به یک کانون ترانزیتی اســـت، اما برای بهره‌برداری کامل از این موقعیت، نیاز به ســـرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، حل مسائل حقوقی و گمرکی و کاهش تنش‌های سیاسی و امنیتی دارد، اما چالش‌هایی که در حال حاضر با آن‌ها مواجه است، می‌تواند به تدریج آن را به سمت وضعیت «سیاه‌چاله ترانزیت» سوق دهد. برای جلوگیری از این وضعیت، نیاز به اصلاحات اساسی در سیاست‌ها، زیرساخت‌ها و روابط بین‌المللـــی وجود دارد. گام اساســـی در رفع تحریم‌های بین‌المللی مهم‌ترین عامـــل رفع چالش در حوزه ترانزیت است، اگر این چالش‌ها برطرف شود، ایران می‌تواند نقش مهمی در تجارت بین‌المللی ایفا کند.

بازتاب

دبیر شورای‌عالی مناطق آزاد در بازدید از نمایشگاه ایران اکسپو ۲۰۲۵:

اتاق‌های مشترک دریچه تعامل تجاری با مناطق آزاد هستند

دبیر شـــورای‌عالی مناطق آزاد تجاری – صنعتی و ویژه اقتصادی در بازدید از نمایشگاه ایران اکسپو ۲۰۲۵ با مسئولان اتاق بازرگانی و مشترک ایران با کشورهای همجوار دیدار و گفت و گو کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، رضا مسرور در این دیدارها بر ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و مشوق‌های مناطق آزاد تاکیدکرد و گفت: طبق مصوبه جدید مناطق آزاد، بخش خصوصی نیز مجوز مشارکت در سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت‌های مناطق را دارد؛ همین موضوع می‌تواند شـــرایطی را فراهم کند تا ســـرمایه‌گذاران کشـــورهای همسایه بر مزیت‌های سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد جدید تمرکز کنند. از آنجایی که جلساتی را با تشکل‌ها و اتاق‌های مشترک و حتی مقامات مربوطه از کشورهای همجوار هماهنگ شده رویکرد ما رفع موانع تجاری است.

مســـرور، دبیر شـــورای‌عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با حضور در غرفه اتاق بازرگانی ایـــران گفت: روند حذف بروکراسی‌های زاید در مناطق آزاد آغاز شده است. این اقدام زمینه‌ســـاز جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی در مقیاسی قابل توجه را فراهم می‌کند، در این زمینه تنها به همت بخش‌خصوصی نیاز است که بتواند از ظرفیت‌های موجود اســـتفاده کند. وی به ظرفیت‌هایی که ایران می‌تواند با عراق برای مشارکت در مناطق آزاد اروند و قصرشیرین داشته باشد اشـــاره کرد و گفت: هم اکنون در منطقه آزاد اروند به دلیل سرمایه‌گذاری بالا در بخش زیرساختی، فضای کسب و کار مناسبی برای جذب سرمایه‌گذاران بخش‌خصوصی دو کشور فراهم شده است. در این مقطع باید جلسات مشترکی برای توسعه همکاری‌های سرمایه‌گذاران عراقی با این دو منطقه آزاد فراهم شود تا بتوانیم با همکاری دوجانبه به هم‌افزایی در زمینه تولید و صادرات برسیم. چراکه در شرایط کنونی بسیاری از کشورهای همسایه، واردکننده کالا از کشورهای اروپایی و شرق آسیا هستند و می‌توان با شناسایی این ظرفیت‌ها بازارهای موجود را در اختیار گرفت.

دبیر شورای‌عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در بازدید از اتاق مشترک ایران و آفریقا نیز تصریح کرد: در شرایط کنونی آفریقا ظرفیت تجاری حدود ۱۵۰۰هزار میلیارد دلاری دارد که در مقایسه با سهم ۱,۲ میلیارد دلاری ایران بسیار ناچیز است. در مقطع کنونی اگر هماهنگی بین دستگاهی ایجاد شود و زیرساخت‌های حمل و نقلی و مبادلات بانکی توسعه یابد قطعا امکان توسعه تجارت ایران به ویژه از مناطق آزاد ارونده، چابهار و ... فراهم خواهد بود. به همین منظور باید همزمان با توسعه تعاملات با کشورهای آفریقایی هماهنگی در داخل نیز افزایش یابد.

رضا مسرور، در بازدید از غرفه اتاق ایران و ترکیه با اشاره به ظرفیت تجارت ۳۰میلیارد دلاری بین این دو کشور گفت: در حال حاضر موضوع تجارت آزاد بین این دو کشور مغفول مانده است که در صورت حذف بروکراسی های اداری دستیابی به هدف‌گذاری تجاری ۳۰میلیارد دلاری امکان پذیر است؛ به ویژه اینکه زیرساخت‌های گمرکی و لجستیکی منطقه آزاد ماکو توسعه یافته، اما در برخی مواقع بروکراسی‌های اداری و کندی انجام فرایندها مانع از توسعه تجارت آزاد بین دو کشور از طریق منطقه آزاد ماکو می شود که باید این موضوعات به صورت جدی هم در استان و هم از طریق دستگاه دیپلماسی پیگیری شود.

دریچه

مشارکت آستانه در ایجاد مرکز لجستیک بندر شهید رجایی

امضای تفاهم‌نامه سرمایه گذاری قزاقستان برای احداث ترمینال اختصاصی در بندر شهید رجایی

در ارتباط تصویری با ســـعید رســـولی، معاون حمل‌ونقل وزیر راه‌وشهرسازی و سرپرست سازمان بنادرودریانوردی و محمد آشوری، استاندار هرمزگان از محل بندر شهید رجایی و با حضور علی‌اکبر مرزبان، عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادرودریانوردی، اونتالاپ اونالبایف، سفیر قزاقستان در ایران و محمد کالدی بایف رئیس، صندوق شـــرکتی توسعه صادرات وزارت تجارت و همگرایی جمهوری قزاقستان، تفاهم نامه سرمایه‌گذاری احداث ترمینال اختصاصی و مرکز لجستیک در پسکرانه بندر شهید رجایی امضا شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، این تفاهم نامه در راستای تقویت همکاری‌های حمل‌ونقل و ترانزیت منطقه‌ای، تفاهم‌نامه سرمایه گذاری این کشور برای احداث ترمینال اختصاصی و مرکز لجستیکی در بندر شهید رجایی به امضای کاظم صالحی، مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقنامه‌های ســـازمان بنادرودریانوردی و محمد کالدی بایف رئیس، صندوق شرکتی توسعه صادرات وزارت تجارت و همگرایی جمهوری قزاقستان رسید.

بر اساس این تفاهم‌نامه که با هدف بهره‌برداری مشترک از ظرفیت‌های بندر شهید رجایی به امضا رسیده است ، سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران آمادگی خود را برای تخصیص زمین در محدوده یا پسکرانه بندر شهید رجایی اعلام نموده و طرف قزاقستانی نیز متعهد شده است تا ظرف یک ماه طرح تجاری پیشنهادی خود را به طرف ایرانی ارائه کند. سرمایه‌گذاری قزاقســـتانی‌ها در چارچوب قوانین ایران و پس از طی مراحل قانونی، مشمول حمایت قانون تشویق و حمایت از ســـرمایه‌گذاری خارجی (FIPA) خواهد شد. بر اساس این تفاهم نامه، کارگروه فنی مشترکی برای برگزاری جلســـات تخصصی، تدوین گزارش‌ها و نهایی‌سازی قرارداد تشکیل خواهد شد.سعید رســـولی سرپرست ســـازمان بنادرودریانوردی در این مراسم، با بیان اینکه جمهوری اسلامی ایران، دروازه ورود قزاقستان به آب‌های آزاد است، بر حمایت سازمان بنادر و دریانوردی از سرمایه گذاری خارجی از جمله قزاقستان در راستای توسعه ترانزیت و همکاریهای تجاری و حمل و نقلی دو کشور، تاکید کرد. به گفته وی، جمهوری اسلامی ایران با ۱۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و دسترسی به آب های آزاد، از ظرفیت مناسبی برای توسعه ترانزیت و لجستیک با کشورهای همسایه برخوردار است.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرســـازی در ادامه با تقدیر و ســـپاس از همدردی دولت قزاقستان برای حادثه هرمزگان، اظهار داشت: علیرغم بروز حادثه آتش سوزی ، مجموعه بندر شهید رجایی با پایانه‌های و ترمینال های متعدد، هم‌اکنون با قدرت در حال فعالیت است.

وی افزود: هم‌اکنون ۳۵ فروند کشتی با انواع کالاهای نفتی، معدنی و کانتینری در اسکله‌های بندر پهلو گرفته اند و فعالیت‌ها به شکل عادی در این بندر در حال انجام است.رسولی تاکید کرد: تجار و صاحبان کالا و کشتی برای دریافت خدمات بندری و دریایی، بدون هیچ مسئله ای از خدمات مورد نیاز بهره‌مند می‌شوند.