سرآمد اقتصاد

سه‌شنبه-۱۷تیر ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۲۴۳

شیلات

پرورش ماهی در قفس یکی از ظرفیت‌ها برای توسعه اقتصادی قشم است

مدیر شیلات و کشاورزی سازمان منطقه آزاد قشم گفت: پرورش ماهی در قفس یکی از ظرفیت‌های راهبردی و مزیت‌دار برای توسعه اقتصادی جزیره قشم است که در قالب برنامه‌های سازمان، به‌طور جدی در حال گسترش و جذب سرمایه‌گذار است.

به گزارش اقتصادسرآمد، مریم نوری بالانجی افزود: دو محدوده دریایی مشخص برای استقرار قفس‌های پرورش ماهی در قشم تعیین شده است، یکی در محدوده ریگو تا مسن و دیگری در محدوده سلخ تا گامبرون. طبق برآوردها، فرآیند استقرار قفس‌ها در این نقاط، بسته به شرایط بین ٦ تا ١٥ مایل برای رسیدن به عمق مناسب گونه مورد پرورش از خط ساحل فاصله دارد.

او با بیان اینکه تاکنون حدود ۱۵ شرکت موفق به اخذ مجوزهای لازم در سال ۱۴۰۳ شده‌اند، ادامه داد: قفس‌ها از طریق مهندسی تخصصی و با استقرار در بستر دریا نصب می‌شوند و گونه‌هایی برای پرورش انتخاب می‌شوند که هم بازارپسند باشند و هم با اقلیم جزیره سازگاری داشته باشند.

به گفته وی، ظرفیت اسمی اختصاص‌یافته برای پرورش ماهی در قفس در جزیره قشم ۷۲هزار و ۵۰۰ تن است و شرکت‌های دارای مجوز به‌صورت فازبندی وارد مرحله اجرایی شده‌اند. اکنون چند مجموعه ۵۰۰ تنی و دو مجموعه ۱۰۰۰ تنی در فاز اول تولید در جزیره قشم فعال هستند و به‌تدریج در فازهای بعدی راه‌اندازی خواهند شد.

به گزارش ایسنا به نقل از روابط عمومی سازمان منطقه آزاد قشم، نوری بالانجی جزیره قشم را به عنوان بستری بی‌نظیر برای توسعه صنعت آبزی‌پروری توصیف کرد و گفت: با توجه به موقعیت جغرافیایی ممتاز و زیرساخت‌های مناسب، قشم قابلیت تبدیل شدن به هاب صادراتی آبزیان در کشور به همراه تکمیل زنجیره ارزش را دارد و فرصت بسیار مناسبی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه فراهم شده است.

سیستان‌وبلوچستان تامین کننده بیش از ۷۰ درصد تُن ماهیان کشور است

مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان گفت: ۱۱ اسکله و جایگاه تخلیه صید جنوب این استان تامین کننده بیش از ۷۰ درصد تُن ماهیان کشور است که نقش مهمی در اشتغالزایی در منطقه دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد،علی فاتحی جهانتیغ به ایسنا، افزود: استان سیستان و بلوچستان با وسعت بیش از ۱۸۷ هزار کیلومتر مربع و ۳۰۰ کیلومتر طول مرز آبی دارای ظرفیت‌های فراوان شیلاتی و سرمایه گذاری است.

مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان بیان کرد: هم اینک حدود سه هزار شناور اعم از قایق و لنج، حدود ۳۰ هزار نفر صیاد دائمی و فصلی در قالب ۳۸ تعاونی صیادی، ٦ شهرک و ناحیه صنعتی و بیش از ۱۰۰ واحد تولیدی صنایع شیلاتی، دارا بودن منطقه بالقوه پرورش میگو با بیش از ۳۲ هزار هکتار اراضی مستعد داریم.

فاتحی جهانتیغ تصریح کرد: ٤١ درصد صید آب‌های جنوب کشور، ۳۹ درصد صید کل کشور، ۲۳ درصد کل تولید آبزیان کشور (صید و آبزی پروری)، رتبه دوم صید در اقیانوس هند بعد از اندونزی، رتبه اول صید در غرب اقیانوس هند و تأمین کننده بیش از ۷۰ درصد تُن ماهیان کشور یکی از شاخص‌های اقتصادی استان به شمار می‌رود.مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان گفت: به دلیل وجود شرایط مناسب از جمله زمین‌های بلااستفاده ساحلی، نیروی کار ساده، فناوری بومی شده و قابل دسترس، بازارهای شناخته شده جهانی و ارزش صادراتی آبزیان(ماهی، میگو و سایر آبزیان دریایی) در توسعه آبزی‌پروری، می‌تواند نقش مهمی در افزایش اشتغال، ارزآوری و توسعه روستایی در مناطق ساحلی جنوب استان ایفا کند.

وی با تشریح ظرفیت‌های شیلاتی در سیستان و بلوچستان اظهار کرد: چابهار با موقعیت راهبردی، تنها بندر اقیانوسی کشور است و اهمیت زیادی برای سرمایه گذران ایرانی و کشورهای حاشیه اقیانوس هند و کشورهای همسایه دارد.

مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان به ظرفیت‌های صید و صیادی در جنوب سیستان و بلوچستان اشاره کرد و افزود: سواحل مُکران با بیش از ۳۲ هزار هکتار اراضی مستعد پرورش میگو در مناطقی مانند گواتر، گوردیم کنارک و رودیک دشتیاری با دارا بودن ظرفیت پرورش ماهی در قفس، قابلیت پرورش ماهی‌های زینتی، خیار دریایی، جلبک، لابستر و وجود گونه‌های تجاری با ارزش میگو مانند ببری سیاه، سفید هندی، ببری سبز و موزی استعداد بالقوه‌ای در بحث آبزی پروری دارد.

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد؛

بازگشت شبح جنگ به دریای سرخ

بنادر یمن و کشتی‌های تجاری زیر آتش جنگ یمن و اسرائیل

گروه اقتصاد دریا -سعید قلیچی- پس از گذشت حدود ۷ماه یک کشتی باری در نزدیکی آب‌های یمن مورد حمله قرار گرفته است. آنطور که رسانه‌های بین‌المللی گزارش داده‌اند، این حادثه به آتش‌سوزی منجر شده و حالا پس از ماه‌ها سایه جنگ میان یمن و اسرائیل بر تردد کشتی‌های تجاری و فعالیت بنادر در دریای سرخ سایه افکنده است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، روز گذشته خبرگزاری بلومبرگ به نقل از مرکز عملیات تجارت دریایی بریتانیا، از وقوع یک حادثه امنیتی در دریای سرخ، در نزدیکی آب‌های یمن خبر داد؛ حادثه‌ای که براساس گزارش‌های منتشر شده در آن یک کشتی باری در فاصله ۵۱مایلی جنوب غربی بندر الحدیده، مورد هدف حمله قرار گرفته و به بروز آتش‌سوزی در کشتی انجامیده است.

این نخستین حمله به کشتی‌های تجاری در دریای سرخ از دسامبر ۲۰۲٤ میلادی تاکنون محسوب می‌شود، هرچند تاکنون هیچ گروهی مسئولیت این حمله را به‌طور رسمی برعهده نگرفته است. با این حال براساس گزارش مرکز عملیات تجارت دریایی بریتانیا، این کشتی توسط چند قایق کوچک مجهز به سلاح‌های سبک و نارنجک مورد هدف قرار گرفته است. گزارش بلومبرگ حاکی از آن است که یکی از افسران امنیتی این مرکز تأیید کرده که کشتی هدف پرتابه‌هایی ناشناس قرار گرفته که موجب بروز حریق در آن شده است. در حال حاضر تحقیقات پیرامون جزئیات این حادثه ادامه دارد.

اگرچه طی بیش از هفت‌ماه گذشته، حمله‌ای به کشتی‌های تجاری در این منطقه گزارش نشده بود، اما مقامات امنیتی معتقدند گروه‌های شبه‌نظامی حوثی همچنان توانایی هدف قرار دادن کشتی‌ها در دریای سرخ جنوبی، تنگه باب‌المندب و خلیج عدن را دارند. کشتی‌های وابسته به اسرائیل یا کشتی‌هایی که مقصد آن‌ها بندر حیفا در اسرائیل است، از جمله اهداف احتمالی این حملات محسوب می‌شوند. در همین راستا مرکز عملیات تجارت دریایی بریتانیا از تمام شناورهایی که از این منطقه عبور می‌کنند خواسته است تا در مجاورت بنادر هدف قرار گرفته‌شده، نهایت احتیاط را به خرج دهند.

کشتی‌های تجاری در میانه بحران دریای سرخ

در ادامه تحولات راهبردی منطقه و در سایه قدرت‌نمایی محور مقاومت در منطقه غرب آسیا، مسیرهای دریایی بین‌المللی با اختلال جدی مواجه شده‌اند. تازه‌ترین گزارش شورای جهانی کشتیرانی (که هفته گذشته منتشر شده است) نشان می‌دهد که تغییر مسیر کشتی‌ها برای دوری از دریای سرخ باعث افزایش هزینه‌ها و سوانح متعدد برای ناوگان غربی شده و تنها در سال ۲۰۲٤ بیش از ۵۷۰ کانتینر در دریا گم شده است. این گزارش که بازتاب‌دهنده یکی از پیامدهای مستقیم مقاومت منطقه‌ای در برابر تجاوزگری‌های غرب است، نشان می‌دهد که ۳۵ درصد از کانتینرهای گمشده در مسیر دماغه امید نیک رخ داده‌اند؛ جایی که کشتی‌ها برای دور زدن درگیری‌های دریای سرخ و تنگه باب‌المندب، به آن پناه برده‌اند و در نتیجه، با شرایط طوفانی و خطرناک مواجه شده‌اند. در واقع، آنچه پیش‌تر به عنوان «مسیر جایگزین» معرفی می‌شد، اکنون به مسیری پرهزینه و پرخطر برای اقتصاد جهانی تبدیل شده است. سه حادثه بزرگ برای خطوط کشتیرانی CMA، CGM و MSC در نزدیکی سواحل آفریقای جنوبی، حاصل اجتناب از دریای سرخ است؛ دریایی که حضور مقتدرانه نیروهای مقاومت در آن، معادلات ژئوپلیتیکی را دگرگون کرده است.

تصویر بحران در گزارش شورای جهانی کشتیرانی

در همین حال جو کرامک، رئیس شورای جهانی کشتیرانی، با اذعان به این بحران اعلام کرد که «اجتناب از دریای سرخ، شرکت‌های کشتیرانی را وارد یکی از سخت‌ترین مسیرهای جهان کرده است؛ اعترافی که نشان می‌دهد امنیت دریایی دیگر در انحصار غرب نیست». از طرف دیگر در حالی که غرب با تحمیل هزینه‌های اقتصادی بر ملت‌های مستقل، درصدد سلطه بر آبراه‌های استراتژیک بود، اکنون خود با افزایش خسارات مالی، سوانح انسانی، و چالش‌های لجستیکی مواجه شده است. آتش‌سوزی‌های مرگبار، از دست رفتن صدها کانتینر و حتی غرق شدن کشتی‌ها تنها بخشی از پیامدهای این چرخش راهبردی است. شورای جهانی کشتیرانی در این گزارش به اقدامات جدید برای کاهش تلفات و افزایش ایمنی اشاره کرده؛ اما هیچ راهکاری را برای بازگرداندن امنیت ازدست‌رفته مسیرهای سنتی دریایی ارائه نداده است. این فقدان راه‌حل، نشان از محدودیت بازیگران غربی در مهار قدرت مقاومت و حفظ کنترل بر تجارت جهانی دارد. در مجموع، آنچه امروز در دریای سرخ و آب‌های اطراف آن رخ می‌دهد، نه‌فقط یک تحول ژئوپلیتیکی، بلکه یک پیروزی راهبردی برای محور مقاومت و شکست آشکار در پروژه‌های سلطه‌گرانه دشمنان منطقه است.

سیمای جنگ جدید در دریای سرخ

ارتش اسرائیل پس از آنکه از رهگیری و انهدام یک موشک شلیک‌شده از یمن خبر داد، اعلام کرد به اهداف حوثی‌ها در این کشور حمله کرده است. هم‌زمان، خدمه یک کشتی تجاری که در دریای سرخ مورد حمله قرار گرفته بود، این کشتی را تخلیه کردند. خبرگزاری آسوشیتدپرس یکشنبه هفته جاری گزارش داد که گمان می‌رود کشتی فله‌بر مجیک‌سیز از سوی شبه‌نظامیان حوثی مورد حمایت جمهوری اسلامی مورد حمله قرار گرفته باشد. در همین حال، خدمه یک کشتی یونانی که با پرچم لیبریا در دریای سرخ هدف حمله قرار گرفته و طعمه آتش شده بود، شامگاه یکشنبه این کشتی را تخلیه کردند.

در این میان آسوشیتدپرس با تاکید بر اینکه این حمله، اولین حمله جدی در دریای سرخ پس از اعلام آتش‌بس بین آمریکا و حوثی‌ها است و اگرچه حوثی‌ها هنوز مسئولیت این حمله را برعهده نگرفته‌اند، اما معمولا ساعت‌ها یا حتی روزها طول می‌کشد تا آنها مسئولیت چنین حملاتی را بپذیرند. شروع حملات به کشتی‌ها در دریای سرخ و خلیج عدن می‌تواند بار دیگر باعث شروع عملیات آمریکا و دیگری کشورهای غربی علیه حوثی‌ها شود. این حمله هم‌زمان با تلاش‌ها برای دستیابی به آتش‌بس در جنگ اسرائیل و حماس، و نیز زمانی رخ داده که جمهوری اسلامی به‌دنبال از سر گذراندن جنگی ۱۲ روزه با اسرائیل و آمریکا اکنون در حال بررسی بازگشت به مذاکرات با ایالات متحده است.از طرف دیگر مرکز عملیات بازرگانی دریایی بریتانیا ابتدا اعلام کرد تیم امنیتی مسلح حاضر بر عرشه یک کشتی ناشناس به حمله اولیه پاسخ داده است. در این میان مسئولان رژیم صهیونیستی می‌گویند که حملات گسترده‌ای علیه حوثی‌ها در یمن آغاز شده است. ارتش اسرائیل بامداد دوشنبه (روز گذشته)، اعلام کرد حملات سنگینی علیه مواضع حوثی‌ها در بنادر حدیده، راس عیسی و الصلیف انجام داده است. این حملات لحظاتی پس از آن آغاز شد که ارتش اسرائیل با صدور هشدار تخلیه فوری به ساکنان مناطق مورد هدف از آنها خواست این اماکن را ترک یا از مناطق مورد هدف فاصله بگیرند چرا که حملات هوایی به زودی آغاز خواهد شد.

تلفات کانیتنری در پی بحران در دریای سرخ

براساس گزارش سالانه انجمن جهانی کشتیرانی، افزایش تلفات کانتینری در سال ۲۰۲٤ میلادی با ادامه اختلالات در منطقه دریای سرخ هم‌زمان شده است. این وضعیت منجر به تغییرات چشمگیر در مسیرهای کشتی‌های تجاری شده است. گزارش‌های رسمی بین المللی حاکی از آن است که بحران دریای سرخ باعث شد میزان تلفات کانتینری در سال ۲۰۲٤ نسبت به سال قبل از آن افزایش یابد به گونه‌ای که در این سال ۵۷٦کانتینر در دریا گم شده‌اند که نسبت به ۲۲۱کانتینر گم شده در سال ۲۰۲۳ ارقام بالاتری است، اما این میزان کمتر از میانگین ۱۰ساله یعنی ۱۲۷٤کانتینر گم‌شده در سال است. با این وجود، نسبت کانتینرهای گم‌شده نسبت به تعداد کل کانتینرهای حمل‌شده در سطح جهان همچنان بسیار پایین است؛ به‌طوری‌که تنها ۰.۰۰۰۲ درصد از مجموع ۲۵۰میلیون کانتینر جابه‌جاشده در سال ۲۰۲٤ میلادی را شامل می‌شود.

پل‌مه، دبیرکل تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

کسب انتفاع کشور از ترانزیت در گرو نگاه ملی است

مسعود پل‌مه، دبیرکل تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در برنامه تلویزیونی «میز اقتصادی» شبکه خبر، با تأکید بر پیوند امنیت و ترانزیت منطقه‌ای، خواستار کنار گذاشتن نگاه بخشی و حرکت به سوی سیاست‌گذاری ملی در حوزه ترانزیت شد. وی همچنین با اشاره به عقب‌ماندگی در بهره‌برداری از ظرفیت‌های ترانزیتی کشور، هشدار داد که ادامه روند فعلی، موجب کاهش بیشتر سهم ایران در کریدورهای بین‌المللی خواهد شد.به گزارش اقتصاد سرآمد بخش اول این گفتگو را روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران منتشر کرده که با هم می خوانیم:

خبرنگار: آقای پل‌مه، امنیت چه ارتباطی با ترانزیت کالا و اقتصاد دریا محور دارد؟ ما با این‌همه ظرفیت در مرزهای آبی، باید از امنیت بالایی برخوردار باشیم؛ به‌ویژه که کشورهایی که می‌خواهند از مسیر ایران ترانزیت انجام دهند، به امنیت ما وابسته‌اند، همان‌طور که ما همیشه می گوییم امنیت همسایگان برای ما مهم است.

پل‌مه: قدر مسلم، هر آنچه که ما مناسبات اقتصادی خود را با کشورهای اطراف و اکناف، عمیق‌تر و توسعه‌یافته‌تر کنیم، قاعدتاً منافع مشترک ما مستحکم تر خواهد شد.لذا چنانچه ما به مشکلی برخورد کنیم، حواشی این مشکل به‌طور طبیعی و به آن کشورها نیز منتقل می‌شود و حل و فصل موضوع موثر خواهد بود.

از سوی دیگر ما در بازه‌های مختلف زمانی تصمیماتی گرفتیم که صرفاً منافع خودمان را مورد توجه قرار داد و منافع کشورهایی را که می‌بایست از مزیت‌های ترانزیتی و تسهیلات انتقال کالا از ایران منتفع شوند، نادیده گرفتیم. متقابلاً هم آن کشورها به اقدام متقابل دست زدند. پس اولین قاعده این است که ما باید به‌گونه‌ای رفتار و سیاست‌گذاری کنیم که منافع دو سوی یک مرز تجاری به‌صورت همسان دیده شود و اصطلاحا باید برد، برد باشد.

اگر این اتفاق بیفتد، سرمایه‌گذاری صورت می‌گیرد، رفتارهای سیاسی منطبق با توسعه منطقه‌ای خواهد شد، و قدر مسلم منافع به‌گونه‌ای تضمین می‌شود که توسعه ترانزیت شکل گسترده‌تری به خود می‌گیرد. ترانزیت یک موهبت برای منطقه ماست که البته در طی بیست سال گذشته، به دلیل بی‌توجهی‌هایی که صورت گرفته، منجر به به‌وجود آمدن راهگذرهای دیگر در اطراف جمهوری اسلامی شده و طبیعتاً سهم ما کاهش یافته است. هرچند که همین حالا هم ما توانمندی‌های بالفعل داریم که اگر با سرعت عملی بیش از آنچه اکنون در اختیار داریم، بازگردیم به موضوع، تمام سهم‌ها را شاید نه، ولی سهم قابل توجهی از ترانزیت را می‌توانیم مجددا به‌دست بیاوریم.

خبرنگار: دقیقاً باید چه کار کنیم؟

پل‌مه: یکی از قواعد این است که سازمان‌ها به‌صورت قائم به ذات مداخله نکنند. منافع ترانزیت باید ملی دیده شود. آن وقت طبیعتاً هزینه تمام‌شده کاهش پیدا می‌کند.

من ناچارم اسم ببرم به خاطر مصداقی بودن موضوع. گمرک بر اساس قواعدی که به آن ابلاغ شده روندی را اعمال و هزینه‌هایی را در حوزه ترانزیت اخذ می‌کند؛ همین هزینه را سازمان بنادر هم اخذ می‌کند؛ همین هزینه را سازمان راهداری نیز دریافت می‌کند. هر یک از این‌ها صرفاً بر اساس آنچه که مسئولیت سازمان خودشان است، عمل می‌کنند. ولی اگر تمام این هزینه‌ها در قالب منفعت ملی دیده شود، در یک پکیجی که فعالان اقتصادی آن را بپذیرند، آن‌گاه چون مسافت ایران کوتاه است، هزینه کاهش می‌یابد، امنیت انتقال افزایش پیدا می‌کند و طرف خارجی ترغیب می‌شود به بهره مندی حداکثری ولی ما می‌بینیم که روسیه، به‌عنوان یک شریک اقتصادی استراتژیک، کمترین حجم انتقال کالا را در کریدور شمال–جنوب به خود اختصاص داده؛ صرفاً به این دلیل که نرخ تمام‌شده ترانزیت در ایران بالاست، مدت زمان ترانزیت علیرغم کوتاهی مسیر زیاد است ، این یک مخاطره جدی است.

خبرنگار: این سازمان‌هایی که مداخله می کنند، طبق قوانین، مجاز به درآمدزایی از محل ترانزیت هستند. پیشنهاد مشخص شما به مجلس چیست؟

پل‌مه: ما چون موضوع را ملی ندیدیم، باعث شده برای اینکه مسئولیت سازمانی مثل سازمان راهداری در ترمیم، نگهداری و ایجاد جاده حفظ شود، از فرمولی به‌نام «تن–کیلومتر» استفاده کند. این فرمول، عوارضی را از انتقال هر تُن–کیلومتر کالا در کشور دریافت می‌کند که البته عین قانون است ولی مخل ترانزیت و توسعه دیپلماسی اقتصادی .

ما باید به این موضوع توجه کنیم: اگر قرار باشد از ترانزیت منتفع شویم، یعنی درآمد ارزی داشته باشیم، اشتغال‌زایی ایجاد کنیم و امنیت اقتصادی مرزهای خود را تأمین نماییم، در نتیجه عواید دیگری از ترانزیت خواهیم داشت که می‌تواند همین هزینه‌های جاده‌ای را هم پوشش دهد و با شیوه‌ای دیگر مدیریت شود ولی متاسفانه چون جزیره ای عمل می کنیم ، اتفاق نمی افتد.

اما چون این نگاه شکل نگرفته، قطعاً مجلس و دولت باید به سمت تنقیح قوانین، حذف قوانین زائد، آسان‌سازی فرایندها و جذب سرمایه‌گذاری خارجی –به‌ویژه در بخش لجستیک و ترانزیت–حرکت کنند.

وقتی یک سرمایه‌گذار خارجی اطمینان خاطر از بازگشت سرمایه‌اش نداشته باشد و با تصمیماتی مواجه شود که توسط سازمان‌های مختلف –مثل سازمان امور مالیاتی–برای اخذ حداکثری مالیات از او اتخاذ شده، قدر مسلم هزینه‌ها افزایش می‌یابد، میزان ترانزیت کاهش پیدا می‌کند، توانمندی کشور تنزل می‌یابد و طبیعتاً آن کشور طرف مقابل به سمت مسیرهای دیگر خواهد رفت.