

مدیر کل شیلات استان اعلام کرد  
رتبه دوم سیستان و بلوچستان در صید  
آبزیان اقیانوس هند



مدیر کل شیلات سیستان و بلوچستان گفت: این استان رتبه دوم صید در اقیانوس هند بعد از اندونزی را به خود اختصاص داده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی فاتحی جهانبخت در گفت و گو با ایسنا، افزود: ۴۱ درصد صید آب‌های جنوب کشور، مربوط به سیستان و بلوچستان است. وی اظهار کرد: ۳۹ درصد صید کل کشور و ۲۳ درصد کل تولید آبزیان کشور (صید و آبزی پروری) نیز مربوط به این استان است.

مدیر کل شیلات سیستان و بلوچستان بیان کرد: هم‌اینک حدود سه هزار شناور اعم از قایق و لنج، در استان فعالیت دارند.

وی خاطر نشان کرد: همچنین حدود ۳۰ هزار نفر صیاد دائمی و فصلی در قالب ۲۸ تعاونی صیادی، ۶ شهرک و ناحیه صنعتی و بیش از ۱۰۰ واحد تولیدی صنایع شیلاتی در استان فعالیت دارند.

جهانبخت گفت: سیستان و بلوچستان با دارا بودن منطقه بالقوه پرورش میگو با بیش از ۳۲ هزار هکتار اراضی یکی از استان‌های مستعد پرورش میگو است. مدیر کل شیلات سیستان و بلوچستان با تشریح ظرفیت‌های شیلاتی در استان اظهار کرد: چابهار با موقعیت راهبردی، تنها بندر اقیانوسی کشور است و اهمیت زیادی برای سرمایه‌گذاران ایرانی و کشورهای حاشیه اقیانوس هند و کشورهای همسایه دارد.

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



معاون استاندار اعلام کرد:  
**توسعه پرورش میگو، اولویت اقتصادی گلستان در سال‌های آینده**  
افزایش درآمد استان را افزایش درآمدهای بخش‌های مختلف و توسعه صنایع وابسته به بخش شیلات و ماهی‌پروری از اولویت‌های مهم استان در سال آینده اعلام کرد. استاندار گلستان در جلسه‌ای با مدیران بخش شیلات و ماهی‌پروری، به بررسی وضعیت این بخش و راهکارهای توسعه آن پرداخت. استاندار گلستان با اشاره به نقش صنعت میگو در اقتصاد استان، گفت: «صنعت میگو به‌عنوان یکی از بخش‌های پتانسیل‌دار استان است و باید با سرمایه‌گذاری مناسب، به‌ویژه در بخش تولید و فرآوری، به‌طور جدی توسعه یابد. همچنین، باید به‌کارگیری فناوری‌های نوین در شیلات و ماهی‌پروری، به‌ویژه در زمینه‌های تولید بچه‌میگو، فرآوری و بسته‌بندی، به‌عنوان اولویت‌های مهم استان در سال آینده در نظر گرفته شود. استاندار گلستان با اشاره به اهمیت بخش شیلات و ماهی‌پروری در اقتصاد استان، گفت: «این بخش به‌عنوان یکی از بخش‌های پتانسیل‌دار استان است و باید با سرمایه‌گذاری مناسب، به‌ویژه در بخش تولید و فرآوری، به‌طور جدی توسعه یابد. همچنین، باید به‌کارگیری فناوری‌های نوین در شیلات و ماهی‌پروری، به‌ویژه در زمینه‌های تولید بچه‌میگو، فرآوری و بسته‌بندی، به‌عنوان اولویت‌های مهم استان در سال آینده در نظر گرفته شود.»

در ادامه نشست، اسماعیل جباری، مدیرکل شیلات گلستان، گزارشی از عملکرد این اداره کل ارائه داد و افزود: با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده و گسترش مزارع پرورش میگو، پیش‌بینی می‌شود میزان تولید این محصول در سال ۱۴۰۴ به ۵۰۰۰ تن برسد.

این نشست با هدف هم‌افزایی دستگاه‌های اجرایی برای ارتقای تولید میگو و بررسی راهکارهای توسعه پایدار این صنعت برگزار شد. حضور مسئولان ارشد در این جلسه نشان‌دهنده عزم جدی استان در جهت تبدیل میگو به یکی از قطب‌های اقتصادی و صادراتی گلستان است.

**رئیس گروه حمل‌ونقل-امید عباسی** - اوایل خردادماه سال جاری که نخستین قطار باری مستقیم از کشور چین وارد بندر خشک آپرین در ایران شد، بسیاری از کارشناسان حوزه حمل‌ونقل و تحلیلگران اقتصادی این اتفاق را گام اول و ضروری برای توسعه دیپلماسی ریلی و حمل‌ونقل در دولت چهاردهم دانستند. با ورود این قطار بود که پس از سال‌ها، سرنجام اتصال ریلی بین ایران و چین به صورت رسمی آغاز به کار کرد. این قطار که از شهر شی‌آن در شرق چین حرکت کرده بود، پس از پیمودن مسیر زمینی مشخص‌شده، وارد خاک ایران شد و بار خود را در پایانه آپرین تخلیه کرد. پیش از آن نیز ابراهن‌رآه‌آهن روسیه اعلام کرده بود که ارسال بار به چین را از طریق ایران آغاز خواهد کرد. از طرف دیگر، طی روزهای گذشته موضوع کریدور ریلی شرق به غرب که چین را از مسیر منطقه آزاد ماکو به ترکیه متصل می‌کند نیز مورد توجه رسانه‌ها قرار گرفته است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، اتصال ریلی ایران و چین یک پروژه مهم است که می‌تواند تحول بزرگی در تجارت و ترانزیت بین دو کشور و حتی منطقه ایجاد کند. این اتصال به عنوان بخشی از کریدور چین-اروپا، مسیر زمینی جدیدی را برای انتقال کالا از شرق آسیا به غرب اروپا فراهم می‌کند و مزایای قابل توجهی از جمله کاهش زمان حمل‌ونقل و افزایش امنیت تجاری را به همراه دارد. مسیر ریلی می‌تواند زمان حمل‌ونقل کالا را به میزان قابل توجهی کاهش دهد. به عنوان مثال، حمل‌ونقل دریایی کالا بین ایران و چین ممکن است ۳۰ تا ۳۵ روز طول بکشد، در حالی که مسیر ریلی این زمان را به حدود ۵ روز کاهش می‌دهد.

دیپلماسی ریلی در دنیای وابستگی متقابل در اقتصاد امروز، ژئواکونومیک به امر ضروری برای گسترش همکاری تبدیل



شده است. اکثر کشورها برای دستیابی به دسترسی‌های اقتصادی و سایر اهداف، استفاده از انواع دیپلماسی غیرسنتی را برای تقویت روابط خود آغاز کرده‌اند که یکی از اشکال جالب آن «دیپلماسی ریلی» است. دیپلماسی ریلی روشی برای حمایت از اولویت‌های اقتصادی هر کشور در سیاست خارجی آن است. در این رویکرد دیپلماتیک، دولت‌ها می‌توانند با ایجاد شبکه عظیمی از راه‌آهن برای کسب منافع اقتصادی جمعی یا متقابل، روابط خوبی با دیگری ایجاد کنند. در واقع، دیپلماسی ریلی سیگنال‌های ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک محکمی را نشان می‌دهد و در این میان راه‌آهن، وسیله حمل‌ونقل زمینی بسیار کارآمدی است که می‌تواند فرصت‌های اقتصادی بعدی را تضمین کند. دیپلماسی ریلی پدیده جدیدی نیست، در مناطق مختلف جهان عملیاتی شده است. این امر ارتباطات بین‌المللی را بیشتر تقویت کرده و به یک عامل مهم فزاینده در سیاست خارجی تبدیل شده است.

#### دیپلماسی ریلی ایران به چین رسید

آنطور که پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی اعلام کرده، جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، در جریان سفر خود به چین برای شرکت در مجمع عمومی اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها و دوازدهمین کنگره جهانی راه‌آهن‌های سریع‌السیر با گوژو کسو، رئیس راه‌آهن چین، دیدار و گفت‌وگو کرد. رئیس راه‌آهن چین در این دیدار با اشاره به تعمیق همکاری‌ها بین دو کشور در سال‌های اخیر، از سرگیری قطارهای کانتینری بین چین و ایران از راه‌آهن آرژابای ابراز امیدواری کرد؛ همکاری‌ها بین دو راه‌آهن گسترش یابد. وی ایران را شریکی مهم در چارچوب طرح «یک

«سرمآمد» بررسی می‌کند؛

# قطار دیپلماسی ریلی در ایستگاه چین

## چرا گسترش همکاری‌های ریلی با چین مهم است؟

دریایی کالا تا بندر انزلی، این بار از مرز زمینی اینچه‌برون و به صورت ریلی تبادل قطار صورت گرفت. به گفته معاون بازرگانی و بهره‌برداری و قست راه‌آهن، زمان انتقال کالا از مسیر تامارایلی بین ایران و چین، نصف زمانی است که این کالا از طریق دریا جابه‌جا می‌شود. مسیر این خط ریلی از چین، قزاقستان، ترکمنستان و ایران تعریف شده بود که در ادامه به ترکیه و سپس اروپا متصل خواهد شد.

در گذشته نیز ایران به دنبال ایده خط راه‌آهن شرق دریای خزر بود که طول این خط ریلی ۹۲۶ کیلومتر است و سه کشور قزاقستان، ترکمنستان و ایران را به هم وصل می‌کند. طول این خط ریلی در سه کشور به ترتیب ۷۰۰، ۱۴۶ و ۲۰ کیلومتر است که عملیات اجرایی آن در دسامبر ۲۰۱۴ آغاز شد و سپس چین نیز به این مسیر پیوست. طبق برآوردها، ترانزیت کالا از چین به اروپا از مسیر «قزاقستان – ترکمنستان – ایران – ترکیه» نسبت به مسیر «روسیه» از نظر اقتصادی و امنیتی در اولویت بالاتری قرار دارد. همچنین راه‌آهن شرق دریای خزر می‌تواند دسترسی چین و روسیه به سمت خلیج فارس و آب‌های آزاد را تسهیل کند.

مزایای این زیرساخت جدید برای اتصال ریلی ایران و چین صرفاً تجاری نیست. این مسیر همچنین از نقاط آسیب‌پذیر دریایی که اغلب زیر سایه گشت‌زنی بازیگران متخاصم غربی است، به دور است و به تهران و پکن ابزاری بالقوه برای دور زدن تحریم‌های اعمال‌شده توسط ایالات متحده و اتحادیه اروپا ارائه می‌دهد. علاوه بر این، راه‌آهن جایگزینی اعطاف‌پذیر برای تنگناهای دریایی مورد بحث است. همانطور که افزایش ۲۵۰ درصدی اخیر در هزینه‌های حمل‌ونقل ناشی از بی‌ثباتی در دریای سرخ نشان می‌دهد، نقاط انسداد دریایی کلیدی مانند کانال سوئز، تنگه مالاکا و تنگه هرمز بسیار بی‌ثبات هستند و می‌توانند به شدت جریان تجارت جهانی را مختل کنند. بیش از ۳۰ درصد از تجارت جهانی نفت دریایی از دریای چین جنوبی می‌گذرد که بیش از ۹۰ درصد آن از تنگه مالاکا عبور می‌کند، یک نقطه انسداد حیاتی که واکنشگتن کنترل استراتژیک آن را از طریق ناوگان هشتم و اتحادهای منطقه‌ای حفظ می‌کند و به آن امکان می‌دهد تنگه را به میل خود ببندد. در مقابل این پس زمینه، محور ریلی چین-ایسران اهمیت حیاتی پیدا می‌کند و به هر دو کشور جایگزینی ساختار یافته ارائه می‌دهد که در برابر فشار نظامی آمریکا محافظت می‌شود.

#### تأثیر اتصال ریلی ایران و چین بر تجارت دریایی

سابقه همکاری‌های ریلی و ترانزیتی ایران و چین به دولت سیزدهم برمی‌گردد که نخستین قطار بین دو کشور در آن زمان در مسیر رفت و برگشت قرار گرفت. بررسی اخبار نشان می‌دهد که نخستین اقدام دو کشور برای ترانزیت از مسیر ریلی به ۳۰ خرداد سال ۱۴۰۱ بازمی‌گردد. در این تاریخ، نخستین قطار باری بین‌المللی با ۵۱ کانتینر به وزن ۴۰۰ تن از ایستگاه جنوبی بین‌چوان در منطقه خودمختار «هوئی نینگ شیا» چین حرکت کرد و بعد از عبور از گذرگاه هورگوس در منطقه خودمختار اوغوروشین جایگن، قزاقستان و دریای خزر ظرف ۲۰ روز به بندر انزلی ایران رسید. این مسیر به ازای هر کانتینر حدود ۹۰۰ دلار صرفه‌جویی در هزینه ترانزیت به همراه دارد.

در گام دوم نیز در ۳۱ آتیر سال ۱۴۰۳، قطار کانتینری دو سربار ایران-چین و فاز نخست کریدور ریلی چین-ایران-اروپا به بهره‌برداری رسید. مسیر این قطار تماماً ریلی تعریف شده بود و به جای اتصال به دریای خزر و حمل

### دغدغه‌های قابل تامل پل‌مه، دبیر کل تشکل ملی کشتیرانی؛

# با ظرفیت دریامی‌توان عقب‌ماندگی مناطق محروم را جبران کرد

## ابهام در تجارت و سرمایه‌گذاری خارجی در نبود قانون شفاف مالیاتی!

بخش‌نامه‌ای دارد که این را به‌عنوان هزینه قابل قبول ابلاغ کرده است. یک حوزه مالیاتی دیگر می‌گوید نه ؛ این درآمد است!

اگر هزینه باشد، تابع مولفه‌ای است که از درآمد من کسر می‌شود؛ اگر درآمد باشد، حداقل ۲۵ درصد از آن چیزی که در واقع مال من نیست و متعلق به سرمایه‌گذاری خارجی است که اموالش به ایران آمده برای انتقال کالا، به‌عنوان مالیات کسر می‌شود. قانون این اجازه را داده است که یک ممیز محترم تفسیر به رأی کند. اینجا ما قانون شفاف و صریح نداریم.این می‌شود مالیات بر درآمد من. حالا من می‌خواهم و جوهی را که متعلق به شرکت کشتیرانی خارجی است پرداخت کنم، باز آنجا به من می‌گویند شما باید ۵ درصد مالیات مقطوع بابت آن شرکت خارجی که در ایران درآمد کسب کرده است بپردازید. این می‌شود مالیات مضاعف.

این در حالی است که بین جمهوری اسلامی ایران و اکثر کشورهایی که در منطقه قرار دارند، موافقت‌نامه‌های حذف مالیات‌های مضاعف وجود دارد. یعنی علی‌رغم اینکه قانون و توافقی که مورد تأیید مجلس است وجود دارد که این مالیات اخذ نشود، سازمان امور مالیاتی این مالیات‌ها را اخذ می‌کند.

وقتی ما پیگیری می‌کنیم، طبیعتاً با عدم پذیرش مواجه می‌شویم و سپس اعتراض ما منجر به بررسی در هیئت‌های می‌شود و بعضاً، جرائم مکرری که به این واسطه به وجود می‌آید؛ همه این‌ها باعث می‌شود که کارآمدی لازم در حوزه تجارت خارجی را از دست بدهیم. قدر مسلم وقتی سرمایه‌گذاری خارجی با چنین مسائلی مواجه شود، یا سرمایه‌اش را خارج می‌کند، یا به حداقل ممکن می‌رساند، یا به شیوه‌ای ورود پیدا می‌کند که به درد ما نمی‌خورد.

ما باید کج‌دار و مریز این قاعده را ادامه بدهیم تا بتوانیم کار را حفظ کنیم، در حالی که دولت می‌تواند همه این‌ها را در یک قاعده مشخص پیاده کند. الان در میحث مالیات بر ارزش افزوده، ما یک اصل بدون امکان تفسیر داریم: ۱۰ درصد روی هر چیزی که قانون تصریح کرده است، چرا نباید قانون گذار بیاید روی مالیات بر درآمد، همین قاعده را لحاظ کند؟ ما هم می‌پذیریم که هر چه درآمد افزایش پیدا کند، به طریق اولی باید سهم دولت پرداخت شود. خواسته ما همین است.

ما همواره در تمام نشست‌هایی که با دولت داشته‌ایم، دو تقاضا مطرح کرده‌ایم: اول، پاسخگو کردن مدیران دولتی. دوم، اینکه در تمام کشور‌های توسعه‌یافته و پیشرفته، فرمول اقتصادی دولت هزینه فرصت است. یعنی چه؟ یعنی دولت سرمایه‌گذاری می‌کند، هزینه می‌کند، امکان به وجود می‌آورد تا فرصت اشتغال‌زایی و فعالیت برای بخش خصوصی ایجاد شود. بنابراین، بخش خصوصی وقتی از این فرصت استفاده کرد، با حمایت دولت، اشتغال‌زایی به وجود می‌آید، تولید ثروت شکل می‌گیرد، توزیع منافع همسان اتفاق می‌افتد، و دولت هم از رهگذر این موضوع، مالیاتش را اخذ می‌کند.

ولی در کشور ما این گونه نیست. در کشور ما فرمول مالی و اقتصادی دولت هزینه فایده است؛ یعنی دولت اگر جایی هزینه می‌کند، انتظار دارد از همان هزینه، درآمد مستقیم به دست بیاورد. این می‌شود رقیب بخش خصوصی. دولت رقیب من سرمایه‌گذار می‌شود. علاوه بر اینکه مالیات می‌دهم، هزینه مضاعف هم باید به دولت بپردازم.



**حالا که می‌خواهیم از این ابزار استفاده کنیم، خیلی از بخش‌ها می‌گویند ما را متمایز کنید. چون اگر مالیات بپردازیم، تولیدمان دچار مشکل می‌شود؛ ترانزیت همین را می‌گوید، پزشکان هم همین را می‌گویند. اگر مالیات می‌گیریم، می‌خواهیم از اقتصاد نفتی جدا شویم.**

**پل‌مه:** وجه تمایزی که مابا اکثر کشورهایی که اقتصاد آزاد دارند هم، این است، آنجا یک مالیات مشخص وجود دارد و تعریف معینی برای مالیات دارند. ممیز هم حق تفسیر به رأی در آن موضوع و استنتاج را ندارد.

ما صحبت‌مان این است ؛ وقتی به شرکت‌های خارجی اجازه فعالیت در ایران می‌دهیم و آن شرکت خارجی در ایران کارگزار و نماینده دارد، در مبادلات مالی که اتفاق می‌افتد، علیرغم مشکلات عدیده‌ای که به‌خاطر تحریم‌ها داریم، ابتدا با تفسیر به رأی ممیزین دارایی مواجه می‌شویم و در یک حوزه، یک‌طور تشخیص می‌دهند و در همان موضوع، در حوزه‌ای دیگر، ۱۸۰ درجه اختلاف نظر وجود دارد.

**خبرنگار: می‌توانید به‌صورت مصداقی بگویید در کجا چنین اتفاقی افتاده؟ پل‌مه:** بله. ما در تهران که محل تجمع اکثریت شرکت‌های کشتیرانی است، در موضوع هزینه‌ای تحت عنوان دومراژ یا حق توقف کانتینر، یا هزینه خواب کانتینر، دچار یک تناقض هستیم.

یک مجموعه مالیاتی می‌گوید این هزینه است، که البته سازمان مالیاتی