



مدیرکل شیلات استان اردبیل از برداشت موفقیت آمیز بیش از ۴۰ تن ماهی گرمابی از دریاچه شورابیل خبر داد و این دستاورد را نتیجه تلاش های مستمر، برنامه ریزی های دقیق و مشارکت فعال بخش خصوصی و بهره‌برداران دریاچه در حوزه آبی‌پروری استان دانست.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمد اله بخش در جمع تعدادی از خبرنگاران اظهار کرد: بسیاری خرسندیم که اعلام کنیم پس از عملیات رهاسازی بچه ماهیان در دریاچه زیبای شورابیل، امروز شاهد برداشت چشمگیر بیش از ۴۰ تن ماهی گرمابی از این منبع آبی ارزشمند هستیم.

مدیرکل شیلات اردبیل افزود: گونه‌های پرورشی شامل کپور، بیگ‌هد و فیتوفاگ بوده که در سال ۱۴۰۲ و در راستای سیاست‌های توسعه شیلات استان، نزدیک به یکصد هزار قطعه بچه ماهی از این گونه‌ها در دریاچه رهاسازی شدند. این عملیات در تعامل تنگاتنگ با بهره‌برداران بخش خصوصی دریاچه شورابیل صورت گرفت و امروز شاهد به بار نشستن این سرمایه‌گذاری و تلاش مشترک هستیم که نویدبخش آینده‌ای روشن‌تر برای صنعت آبی‌پروری استان است.

اله بخش مدیرکل شیلات اردبیل خاطر نشان کرد: این موفقیت نه تنها به افزایش تولید و تامین پروتئین سالم برای هموطنانمان کمک می‌کند، بلکه نقش مهمی در ایجاد رونق اقتصادی در منطقه خواهد داشت.

مدیرکل شیلات اردبیل افزود: همکاری اثربخش با بخش خصوصی و واگذاری مدیریت بهره‌برداری به آنان ثابت کرد که می‌توان با همدلی و برنامه‌ریزی درست، به نتایج درخشانی دست یافت.

مدیر کل شیلات استان اردبیل گفت: امیدواریم با ادامه ایسن مسیر و حمایت‌های لازم، بتوانیم ظرفیت‌های بالقوه آبی‌پروری استان اردبیل را بیش از پیش فعال نماییم.

#### ظرفیت‌های نیروی دریایی ارتش در توسعه فعالیت‌های شیلاتی به کارگیری می شود



در دیدار فرمانده منطقه یکم نیروی دریایی ارتش، مدیرکل امور میگو و آبزیان آب شور سازمان شیلات ایران، مدیرکل شیلات هرمزگان و جمعی از مسئولان استانی، بر تداوم تعامل و همکاری برای توسعه فعالیت‌های شیلاتی و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های دریا تاکید شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمدی‌دوست در این نشست با تاکید بر اهمیت تعاملات میان‌بخشی، گفت: امروز برای توسعه آبی‌پروری در کشور، نیازمند هم‌افزایی و مشارکت همه دستگاه‌ها هستیم و همکاری با نیروی دریایی می‌تواند نقطه عطفی در بهره‌برداری اصولی و ایمن از ظرفیت‌های دریا باشد. محمدی‌دوست مدیرکل امور میگو و آبزیان آب شور سازمان شیلات ایران، افزود: سازمان شیلات ایران با نگاه حمایتی و برنامه‌ریزی دقیق در کنار فعالان این عرصه خواهد بود.

مدیرکل شیلات هرمزگان با اشاره به ظرفیت‌های گسترده دریا برای توسعه پرورش ماهیان دریایی، اظهار داشت: بهره‌گیری از توانمندی‌ها و همکاری‌های منطقه یکم نذا می‌تواند نقش مهمی در پیشبرد اهداف شیلاتی استان و کشور ایفا کند. مسعود بارانی افزود: امنیت پایدار، زیرساخت‌ها و پشتیبانی‌های تخصصی نیروی دریایی ارتش، زمینه‌ساز گسترش فعالیت‌های پرورش ماهی در قفس و توسعه پایدار آبی‌پروری خواهد بود. ناخدا یکم ستاد امیر حسن مقصودلو، فرمانده منطقه یکم نداجا، با بیان اینکه همکاری‌های مشترک می‌تواند منجر به توسعه همه‌جانبه در حوزه دریا شود، گفت: نیروی دریایی ارتش آمادگی دارد در چارچوب مأموریت‌های خود از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های موجود برای پشتیبانی از فعالیت‌های شیلاتی و کمک به رونق اقتصاد دریا محور استان هرمزگان استفاده کند.



کاهش نرخ‌های لحظه‌ای، همچنان به تقاضای ظرفیت ادامه می‌دهند؛ اما در حالی که مدت اجاره در حال افزایش است، سطح نرخ بازار اجاره کاهش یافته است. در این میان اگرچه ظرفیت و تقاضا در بالاترین سطح خود قرار دارد و یافتن بازار برای این کشتی‌ها در حال حاضر مشکلی ایجاد نمی‌کند، ولی تغییراتی در بازار جهانی کانتینر در راه است که از چندسال پیش در دستور کار قرار داشته و هند و چین محرک این تغییرات خواهند بود.

در دنیای امروز، اقتصاد دریایی به عنوان یکی از ستون‌های اصلی تجارت جهانی، نقش محوری در شکل‌دهی به نظم اقتصادی نوین ایفا می‌کند. با توجه به اینکه بیش از ۹۰درصد تجارت جهانی از طریق مسیرهای دریایی انجام می‌شود، کشورها به دنبال تقویت حضور خود در اقیانوس‌ها هستند. چین و هند، به عنوان دو قدرت نوظهور آسیایی، در مرکز این تحولات قرار دارند. همکاری دریایی بین این دو کشور می‌تواند به ایجاد یک نظم اقتصادی دریایی جدید منجر شود که کمتر تحت سلطه ایالات متحده باشد، اما رقابت‌های ژئوپلیتیکی نیز چالش‌های جدی ایجاد کرده است.

#### نقش چین وهند در اقتصاد دریایی جهان

اقتصاد دریایی جهان در حال گذار به یک نظم نوین است که در آن محور چین-هند نقش‌ کلیدی ایفا می‌کند. طبق تحلیل‌های اخیر، اقتصاد پررونق هند می‌تواند پناهگاهی برای صادرات چین باشد، به‌ویژه با توجه به تعرفه‌های ایالات متحده که تجارت را مختل کرده و زنجیره‌های تأمین را تغییر داده است. گمانه‌زنی‌ها حاکی از آن است که صادرکنندگان چینی به دنبال بازارهای جدید مانند هند هستند که این امر می‌تواند مسیرهای تجاری جدیدی ایجاد کند. در حوزه دریایی، هند با بنادر بزرگی که قادر به پذیرش کشتی‌های بزرگ هستند و چین با ابتکار کمربند و جاده، در حال تغییر الگوهای حمل و نقل کانتینری هستند. پیش‌بینی می‌شود واردات کانتینری ایالات متحده در سال ۲۰۲۵

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

# نقش آفرینی چین وهند در اقتصاد دریایی جهان

#### خیز کشورهای آسیایی برای نظم چندقطبی دریایی به کجامی انجامد

حدود ۵۰۶درصد کاهش یابد که این امر تقاضا را به سمت مسیرهای چین-هند سوق می‌دهد. چین با سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بنادر منطقه اقیانوس هند، مانند گوادار در پاکستان و هامبانتوتا در سریلانکا، حضور خود را تقویت کرده و به دنبال تأمین امنیت مسیرهای انرژی و تجارت است. هند نیز با استراتژی‌هایی مانند امنیت و رشد برای همه در منطقه به عنوان قدرت دریایی مقیم اقیانوس هند، بر حفظ نفوذ خود تأکید دارد. این دو کشور در مجموع بیش از ۴۰درصد جمعیت جهان را تشکیل می‌دهند و همکاری آن‌ها می‌تواند تجارت دریایی را به سطح جدیدی برساند، اما رقابت بر سر نقاط استراتژیک مانند تنگه‌های هرمز و ملاکا، مانع اصلی است. بررسی‌ها نیز نشان می‌دهد که در حوزه دریایی، چین حضور خود را در اقیانوس هند گسترش داده و با کشورهایی مانند مالدیو پیمان امنیتی امضا کرده، در حالی که هند با فلیپین نخستین مانور دریایی مشترک را در اوت۲۰۲۵برگزار کرد تا نظم مبتنی بر قوانین را تقویت کند. علاوه‌بر این، چین در حال ساخت بنادر تجاری در ۴۶نقطه منطقه است که بسیاری از آن‌ها قابلیت میزبانی ناوگان دریایی دارند و این امر فشار بر هند را افزایش داده است. باین‌حال، دیدار «مودی» در اجلاس SCO نشان‌دهنده تمایل به بازسازی روابط است که می‌تواند به همکاری دریایی منجر شود.

خیز آسیایی‌ها برای نظم چندقطبی دریایی با تشدید رقابت‌های ژئوپلیتیکی در اقیانوس هند و اقیانوس آرام، همکاری‌های دریایی میان چین و هند به عنوان دو قدرت نوظهور آسیایی، وارد مر حله‌ای تازه شده است. در حالی‌که رقابت این دو کشور در دهه‌های اخیر بر سر نفوذ منطقه‌ای و کنترل مسیرهای کشتیرانی شکل گرفته بود، تحولات اخیر در قالب گفت‌وگوهای مشترک اقتصادی، پروژه‌های بندری و همکاری در چارچوب سازمان‌هایی نظیر بریکس، نشان‌دهنده گذار از رقابت به همکاری هدفمند در حوزه اقتصاد دریایی است.

ورود چین و هند به فاز همکاری دریایی نه‌تنها می‌تواند موازنه قدرت در اقیانوس هند را دگرگون کند، بلکه برای کشورهایی مانند آمریکا، ژاپن، و اتحادیه اروپا چالشی راهبردی خواهد بود. افزایش همکاری پکن و دهلی‌نو می‌تواند به شکل‌گیری بلوکی نوین در اقتصاد جهانی مبتنی بر همکاری جنوب-جنوب منجر شود. از سویی دیگر، کشورهای در حال توسعه آسیایی و آفریقایی نیز از سرمایه‌گذاری‌های مشترک این دو قدرت متفع خواهند شدند. در حالی‌که رقابت میان قدرت‌ها در دریا همچنان ادامه دارد، حرکت چین و هند به سوی همکاری در حوزه اقتصاد دریایی می‌تواند الگویی برای گذار از نظم تک‌قطبی غربی به نظمی چندقطبی و مبتنی بر همکاری‌های منطقه‌ای باشد. شکل‌گیری نظم نوین دریایی، به‌ویژه با محوریت قدرت‌های آسیایی، نه‌تنها چالش‌ها، بلکه فرصت‌هایی تازه برای توسعه پایدار دریامحور پیش‌روی جهان قرار می‌دهد.

#### از رقابت استراتژیک تاهمگرایی اقتصادی دریایی

در سال‌های اخیر، هند از طریق طرح «سه گانه اقیانوس هند»، تلاش کرده است حضور فعال‌تری در بنادر راهبردی منطقه داشته باشد. در مقابل، چین با ابتکار «کمربند و جاده» سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای در بنادر اقیانوسی مانند گوادر (پاکستان)، هامبانتوتا (سری‌لانکا) و چیتا‌گونگ (بنگلادش) انجام داده است. باین‌حال، در اجلاس مشترک بریکس در سال۲۰۲۴، دو کشور بر سر ایجاد یک نقشه راه همکاری بندری و دریایی مشترک توافق کردند که هدف آن کاهش اصطکاک‌های منطقه‌ای و افزایش بهره‌وری لجستیک است. این نقشه‌راه شامل تبادل فناوری، استانداردسازی رویه‌های گمرکی و توسعه بنادر سبز است. با افزایش حملات دزدی دریایی و تهدیدات سایبری

#### دریچه



#### رئیس اتاق ایران وچین اعلام کرد:

## توسعه بنادر کشور هرگز بین ایران وچین مورد مذاکره نبوده است

رئیس اتاق ایران و چین با تأکید بر اینکه به ظرفیت‌های پیمان شانگهای برای توسعه بنادر توجه نشده است، گفت: توسعه بنادر کشور هرگز بین ایران و چین مورد مذاکره نبوده است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، مجیدرضا حریری درباره ظرفیت‌های پیمان شانگهای برای توسعه بنادر ایران به مانا بیان کرد: برای اینکه این پیمان در توسعه بنادر مؤثر باشد ابتدا باید اولویت‌بندی کرده باشیم و توسعه بنادر را جزء برنامه‌های خود قرار داده باشیم.

وی افزود: متأسفانه تاکنون چنین چیزی را روی میز ندیده‌ام. بعد از اینکه توسعه بنادر به برنامه‌ها اضافه شد، می‌توان تشخیص داد که چه کسانی می‌توانند در توسعه بنادر، شریک ما باشند.

رئیس اتاق ایران و چین توضیح داد: پیمان شانگهای در ابتدا با هدف نظامی تشکیل شد و خاصیت تشکیل آن اقتصادی نبود اما به هر حال در ادامه وجهه اقتصادی هم پیدا کرد. در داخل سازمان همکاری شانگهای یک شورای

بازرگانی داریم که مسئولیت بخش ملی ایران، با بنده است. می‌توان خیلی سال است که بحث توسعه دریا محور را مطرح شده و درباره توسعه حوزه مکران صحبت می‌کنیم اما هنوز هیچ فعالیتی حتی روی کاغذ هم در این ارتباط نمی‌بینیدی بیان کرد: ۸۰درصد شهرهای مهم دنیا در کنار آب‌های آزاد هستند. در ایران سه تا چهار هزار کیلومتر خط ساحلی از خر مشهر تا چابهار داریم اما این عرصه از ۴۰۰سال قبل تاکنون جزء مناطق محروم ایران بوده است. این برای من یک معمای ذهنی است.

وی افزود: ما فقط یک بندر عباس را در جنوب کشور داریم و اتفاق جدی را در خط ساحلی جنوب تعریف نکردیم. در حالی که مکران می‌تواند یک بندر مهم برای تعامل بین ایران و چین باشد. حریری یادآور شد: در سفری که «شی جی پین» در ژانویه ۲۰۱۶ به ایران داشت، یکی از اتفاقات بین ایران و رئیس جمهور چین این بود که یک شهرک صنعتی در حاشیه خلیج فارس ایجاد شود. قرار بود محل احداث شهرک توسط ایران مشخص شود و چینی‌ها با سرمایه‌گذاری مشترک کنند. وی ادامه داد: بررسی‌هایی برای این همکاری انجام شد و در نهایت به جاسک رسیدیم اما اتفاق عملیاتی روی زمین ندیدم. رئیس اتاق ایران و چین

توضیح داد: حتی در اولویت‌های مذاکرات اقتصادی بین ایران و چین در دولت‌های مختلف از دولت روحانی و رئیسی گرفته تا پزشکیان، موضوع توسعه بنادر را ندیده‌ام.