



طرح پرورش ماهی در قفسی در بندر کنگان وارد مرحله‌ی جدیدی از اجرا شد و عملیات ذخیره‌سازی ماهی در قفس‌های دریایی با حضور مسئولان محلی و کارشناس شیلات انجام گرفت.

به گفته‌ی مدیر شیلات شهرستان کنگان، برنامه توسعه شیلات دریایی کشور است که با هدف افزایش تولید آبزیان، بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های خلیج فارس و ایجاد اشتغال پایدار در مناطق ساحلی دنبال می‌شود.

قفس‌های مورد استفاده در این پروژه در محدوده‌ی امن دریایی نصب شده و از استانداردهای بروز زیست‌محیطی برخوردار هستند تا ضمن حفظ تنوع زیستی، رشد متناسب ماهیان تضمین شود.

به گفته‌ی مدیر شیلات شهرستان کنگان، تاکنون حدود ۴۵۰ هزار قطعه ماهی از گونه‌های گرمابی و اقتصادی سی‌باس، در قفس‌ها ذخیره‌سازی شد و پیش‌بینی می‌شود پس از دوره‌ی رشد، بیش از ۲۷۰ تن محصول قابل برداشت از این مجموعه تولید شود. قنبرپور افزود: اجرای این طرح علاوه بر توسعه اقتصاد دریایی، زمینه اشتغال مستقیم و غیرمستقیم برای ده‌ها نفر از صیادان و جوانان منطقه را فراهم کرده و نقش مؤثری در رونق معیشت ساحل‌نشینان خواهد داشت.

وی همچنین به اهمیت گسترش پرورش ماهی در قفس در خلیج فارس، تأکید کرد و ادامه داد: این نوع شیوه تولید ضمن کاهش فشار بر ذخایر طبیعی، به پایداری منابع و افزایش امنیت غذایی کشور کمک می‌کند.

آیت‌الله محامی در دیدار با مدیر کل

شیلات سیستان و بلوچستان:

ضرورت بازسازی ذخایر دریایی؛ تأخیر در اجرای طرح‌های شیلاتی باید جبران شود



نماینده مقام معظم رهبری در سیستان و بلوچستان گفت: بازسازی ذخایر دریایی ضروری است و تأخیر در اجرای طرح‌ها باید جبران شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، آیت‌الله محامی در دیدار با مدیرکل شیلات استان در چابهار افزود: طبق گزارش ارائه‌شده جامعه صیادی ما از وضع موجود راضی هستند و این نکته خوبی است البته گاهی گلاویه‌ها و شکایت‌هایی شنیده‌ام که یکی از آن‌ها موضوع مجوز لیج‌های صیادی است و در دوره استاندار پیشین اقدامی در این زمینه انجام شد و تعداد مجوزها افزایش یافت اما طبیعی است که در شرایط کنونی به تعداد متقاضیان اضافه شده باشد.

وی ادامه داد: وقتی مسیر صدور مجوز باز می‌شود، متقاضیان بیشتری مرا جمع می‌کنند و بسا توجه به ظرفیت دریا و نیروی جوانی که در استان داریم و بسیاری از آنان شاغل نیستند و تقاضای کارند، طبیعی است که تقاضا برای مجوز بیشتر باشد و این مسئله فشارهایی را نیز ایجاد می‌کند اما از طرف دیگر، با مشکل کمبود ذخایر دریایی مواجه هستیم.

نماینده ولی‌فقیه در استان تصریح کرد: در ارائه مجوزها، ذخایر دریا باید مدنظر قرار گیرد و ممکن است محدودیت‌هایی در این زمینه وجود داشته باشد اما باید تدبیر کرد و از ظرفیت دریا به‌درستی استفاده کرد و یکی از مسائل مهم، بحث بازسازی ذخایر دریایی است.

وی خاطر نشان کرد: متأسفانه تأخیر در اجرای طرح‌ها را در برخی پروژه‌های دیگر نیز در استان و کشور شاهد هستیم. به‌عنوان نمونه، در موضوع خشکسالی، با وجود گذشت ۱۸ تا ۲۰ سال خشکسالی در استان، چهار یا پنج سال قبل تازه مسئولان می‌گفتند که طرح‌هایی در دست ارائه دارند و حال در این زمینه هم تأخیر باید جبران شود و لازم است با سرعت و دقت بیشتری کار دنبال شود.

آیت‌الله محامی بیان کرد: یکی دیگر از نکاتی که اشاره شد، موضوع اراضی و استخرهای پرورش ماهی است که در سفرهای قبلی به برخی مناطق رفتم و حوضچه‌ها و استخرهای پرورش ماهی را از نزدیک مشاهده کردم و همان زمان گزارش‌هایی ارائه شد که نشان می‌داد این بخش درآمدهای خوبی دارد و می‌توان از این ظرفیت بهره‌برداری بیشتری کرد.



گروه بنادر– بندر چابهار در سال‌های اخیر همواره به‌عنوان دروازه اصلی تجارت ایران به اقیانوس هند و یکی از

نقاط استراتژیک و کانونی کریدورهای چندوجهی منطقه معرفی شده است. این بندر به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی جمهوری اسلامی ایران هم نقطه اتصال کریدورهای آسیای‌میانه است و هم در مسیر تجارت هند و افغانستان نقشی کلیدی ایفا می‌کند. پیشرفت‌های فیزیکی صورت‌گرفته در این بندر، از جمله افزایش ظرفیت کانتینرسی و اتصال ریلی به شبکه ملی، در حقیقت پتانسیل تبدیل شدن بندر چابهار به هاب منطقه‌ای را بالا برده است.
باین‌حال، طی هفته‌های گذشته تصمیم دولت ایالات‌متحده آمریکا درباره لغو معافیت تحریم‌ها و نگرانی‌های بعدی ایجادشده در عمل موجب افزایش ریسک‌های اجرایی، ایجاد چالش تأمین مالی و مانع‌گذاری در مشارکت خارجی جهت توسعه این بندر شده است.

به گزارش «اقتصادسراسرآمد»، وزارت امور خارجه هند به تاریخ ۳۰تکبر اعلام کرد که ایالات‌متحده معافیت دهلی‌نو از تحریم‌ها برای عملیات در بندر چابهار ایران را به مدت ۶ماه تمدید کرده است. این معافیت به هند اجازه می‌دهد تا بدون مجازات به دلیل تحریم‌های ثانویه ایالات‌متحده، به توسعه پروژه‌های خود در چابهار و استفاده از این بندر ادامه دهد. این تصمیم در بجنو حه تلاش‌های مجدد دهلی‌نو برای تقویت ارتباط با افغانستان از طریق مسیر چابهار گرفته شده است. در ماه مه ۲۰۲۴، شرکت بنادر جهانی هند و سازمان بنادر و دریانوردی ایران یک قرارداد ۱۰ساله شامل سرمایه‌گذاری ۱۲۰میلیون دلاری توسط آی‌پی‌جی‌ال برای بهره‌برداری از ترمینال شهیدبهشتی امضا کردند.
باین‌حال، این قرارداد نگرانی دولت «جو بایدن» رئیس‌جمهور پیشین آمریکا را برانگیخت که نسبت به تعمیق پیمان تجاری با تهران هشدار داد.

از نظر راهبردی، این معافیت همچنان برای حفظ دسترسی هند به افغانستان از طریق یک کریدور جایگزین که پاکستان را دور می‌زند، بسیار مهم است. زمان‌بندی آن نیز قابل توجه است، چراکه دهلی‌نو با احتیاط در حال گسترش تعامل خود با حکومت طالبان است، در حالی‌که روابط اسلام‌آباد با کابل رو به وخامت است. در این میان، پاکستان، طالبان را به پناه دادن به «تحریک طالبان پاکستان» متهم کرده است؛ اتهامی که کابل آن را رد و تأکید می‌کند که مسئله تی‌تی‌پی، یک موضوع داخلی برای پاکستان است. همچنین از زمان به قدرت رسیدن طالبان، روابط بین کابل و اسلام‌آباد بر سر مسئله «تحریک طالبان پاکستان» به شدت رو به وخامت گذاشته است. در ابتدا، هر دو طرف به‌طور عملی توافق کردند که «تجارت را از سیاست جدا کنند» و تجارت از طریق کراچی و گوادر را ادامه دهند.

مجرایی برای تجارت افغانستان و هند

مدتی قبل نشریه آمریکایی دیپلمات در گزارشی پیرامون اهمیت استراتژیک بندر چابهار برای تجارت میان هند و افغانستان نوشته بود: ایران و افغانستان مدت‌هاست که بر سر مسائل مربوط به آب اختلاف نظر دارند، اما در ماه‌های اخیر شاهد تجدیدنظر به نفع تجارت بوده‌ایم. در سپتامبر ۲۰۲۵، یک هیات اقتصادی سطح بالا از ایران برای پیشبرد اتصال عملی از افغانستان بازدید کرد. مذاکرات بر گسترش استفاده افغانستان از چابهار –که اکنون تحت یک توافق ۱۰ساله با هند اداره می‌شود– تأکید داشت و اصلاحات عملیاتی را برای مدیریت کشتی‌های بیشتر(که به‌عنوان «ظرفیت‌های ۵۰کانتینری» توصیف می‌شوند) برای ساده‌سازی درخواست‌های بندری برای محموله‌های افغانستان پیشنهاد کرد.
دو طرف همچنین در مورد افزایش بار در راه‌آهن خواف–هرات برای ایجاد یک خط لوله

بندر چابهار در تقاطع توسعه و تحریم

ریلی به بندر که چابهار را تغذیه می‌کند و کاهش اصطکاک زمینی بحث کردند. در حال حاضر، زنجیره اصلی زمینی افغانستان و ایران به چابهار از کابل به قندهار، دلارام، زرنج، میلک(در مرز)، زابل، زاهدان، خاش، ایرانشهر و در نهایت چابهار امتداد دارد. در داخل ایران، بار از میلک از طریق زابل به زاهدان در شبکه جاده‌ای ملی تحت نظارت وزارت راه و شهرسازی منتقل می‌شود. از زاهدان، بار از طریق بزرگراه اصلی شمال–جنوب که به صورت محلی توسط اداره کل استان سیستان و بلوچستان اداره می‌شود نیز از طریق خاش و ایرانشهر به بندر چابهار به سمت جنوب ادامه می‌یابد.

این رسانه آمریکایی همچنین به توقف طرح هند برای ساخت راه‌آهن چابهار–زاهدان در سال ۲۰۲۰ اشاره کرد و افزود: این خط‌آهن که بخشی از یک پیمان سه‌جانبه در سال ۲۰۱۶ با افغانستان و ایران بود، پیش‌بینی می‌کرد که شرکت بین‌المللی ساخت راه‌آهن هند با تأمین مالی تقریباً ۶.۱میلیارد دلار، هدایت این پروژه را برعهده داشته باشد تا یک مسیر تجاری جایگزین برای افغانستان و آسیای مرکزی ایجاد کند. ایران از آن زمان، این پروژه را پیش برده و تا اوایل سال ۲۰۲۵، پیشرفت فیزیکی حدود ۵۰درصد گزارش شده است. تهران اعلام کرده است که همچنان از مشارکت هند از طریق تأمین تجهیزاتی مانند خطوط ریلی و سیستم‌های سیگنالینگ استقبال می‌کند.

نشریه آمریکایی دیپلمات در مطلب خود با بررسی عوامل تأثیرگذار در پیشرفت پروژه توسعه بندر چابهار، شامل روابط هند و افغانستان، روابط افغانستان و پاکستان و روابط ایران و افغانستان و به‌ویژه تأثیر تحریم‌های واشنگتن علیه تهران در این روند پرداخت و خاطرنشان کرد که این تحریم‌ها، آینده مسیر کابل هند را در هاله‌ای از ابهام قرار داده است. همچنین تغییر در سیاست تحریم‌های ایالات‌متحده علیه ایران –از سزاش محدود به بازگشت «فشار حداکثری»– به‌طور پیوسته تعامل اقتصادی و استراتژیک هند و ایران را تضعیف کرده

معمارباشی، معاون ایدرو: تدوین اکوسیستم صنعت دریایی کشور در ایدرو

«ایدرو» بر ساخت، تعمیر و اوراق شناورها و سازه‌های فراساحل متمرکز شده است



پتروشیمی و ... اقدام کرده است تا بتواند جریان سفارش ساخت کشتی به کارخانجات داخلی را برقرار و حفظ کند. معاون بهره‌برداری و صنایع حمل و نقل ایدرو بیان کرد: درج منابع مالی در بودجه سال ۱۴۰۴ برای افزایش سرمایه صندوق توسعه صنایع دریایی، اقدامات پیکیرانه در راستای ابلاغ و تخصیص منابع مالی مذکور و دفاع از وصول درآمدهای قانونی صندوق یکی از مهم‌ترین گام‌های ایدرو در تحقق و حمایت از صنایع دریایی است.

وی ادامه داد: قطعاً با تقویت صندوق توسعه صنایع دریایی امکان اعطای تسهیلات به بخش بزرگتری از متقاضیان و فعالان این حوزه فراهم می‌شود.

معمارباشی درباره سرمایه مورد نیاز صنایع دریایی برای تحقق سیاست‌های توسعه دریامحور توضیح داد: ابتدا باید توجه داشت که منظور از صنعت دریایی در اینجا به معنای فعالیت‌های حوزه «ساخت، تعمیر و اوراق شناورها و سازه‌های فراساحل» است.

وی افزود: بر اساس اطلاعاتی که شرکت‌های بزرگ داخلی در حوزه دریا از برنامه آتی توسعه ناوگان خود در سال ۱۴۰۲ در اختیار وزارت صمت قرار داده‌اند، یک برنامه ۱۰ساله شامل ساخت و تأمین انواع شناورها احصا شده است. اجرای کلی برنامه نوسازی ناوگان دریایی کشور نیازمند حدود ۱۵ تا ۱۶میلیارد یورو منابع مالی است که باید طی ۱۰ سال تأمین شود.معاون بهره‌برداری و صنایع

اخیر که توسط ایدرو تدوین شده و با استفاده از نظرات ارکان دریایی و وزارت صمت و نظرات خبرگان حوزه تأمین مالی تدقیق و نهایی شده است، فرایند ساخت شناور و مدل ارجاع سفارش به گونه‌ای طراحی شده است تا بتوان از حداکثر مشارکت بخش خصوصی چه در حوزه اجرا چه در حوزه تأمین منابع مالی استفاده کرد.

وی ادامه داد: با توجه به اینکه درآمد کسب و کار حوزه دریا غالباً به صورت ارزی است، این موضوع کمک شایانی به اقتصادی شدن مدل‌های اجرایی و طرح‌های امکان‌سنجی صنایع دریایی می‌کند و ایدرو تلاش خواهد کرد شرایط بهره‌مندی بخش خصوصی را فراهم کند.

معمارباشی گفت: در مدل تأمین مالی مذکور سعی شده است تا با استفاده از ظرفیت‌های قانونی در حوزه صنایع دریایی نسبت به کاهش ریسک‌های ساخت کشتی در داخل اقدام شود.وی ادامه داد: از اقدامات دیگر ایدرو در زمینه جذب بخش خصوصی، باید به تأمین شناورهای مورد نیاز برای تردد به جزیره بوموسی اشاره کرد که ایدرو با شناسایی و هم‌رسانی متقاضیان بخش خصوصی دارای اهلیت و نهادهای تسهیلات‌دهنده و متولیان حمایت‌های مالی، نقش خود را ایفا کرده است.

معاون بهره‌برداری و صنایع حمل و نقل ایدرو به وضعیت توسعه صنایع دریایی در ایران را متناسب با پتانسیل‌های کشور ندانست و افزود: ایران به‌عنوان یک کشور دریایی که از شمال و جنوب به دریاها دسترسی داشته و در مسیر کریدورهای مهم شمال و جنوب و شرق و غرب قرار گرفته است؛ همچنین در جنوب از مواهب جزایر متعدد و منابع انرژی فراساحلی بهره‌مند است، تاکنون نتوانسته است سهم فعالیت‌های دریایی و اقتصاد دریا محور خود را از تولید ناخالص داخلی به جایگاه مطلوب برساند.

وی اضافه کرد: منابع شیلاتی و صید فراسرزمینی، تجارت دریابر و د شکوفایی کریدورهای ترانزیتی، رونق گردشگری دریایی چه در جزایر و سواحل جنوب چه در شمال کشور، حوزه سوخت‌رسانی دریایی و بانکرینگ و موارد مشابه تنها بخش کوچکی از بازار بزرگ فعالیت‌های اقتصاد دریا محور است که طی سالیان، کشور در حصول اهداف توسعه‌ای آنها موفق نبوده است.

معمارباشی گفت: بنابراین برای جبران عقب ماندگی نیازمند عزم جدی، همسویی و تمرکز فعالیت‌ها در حوزه امور دریایی و توسعه دریا محور هستیم. هدف از توسعه رشد اقتصاد دریا محور، دو برابر رشد اقتصادی مورد نظر در برنامه هفتم است.