



پنج‌شنبه ۲۰ آذر ۱۴۰۴ - سال یازدهم - شماره ۲۲۷۲

## اقتصاد دریا

### شیلات

**استحصال ۱۴۵ کیلوگرم خاویار**  
**در خراسان رضوی**



مدیریت امور شیلات و آبزیان خراسان رضوی گفت: در ۹ ماهه امسال پرورش دهندگان استان موفق به تولید ۱۴۵ کیلوگرم خاویار و ۸۰تن گوشت ماهی خاویاری شدند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محسن بر خوردار به ایرنا افزود: اینـ عملکرد پیش‌بینی‌ها برای دستیابی به هدف نهایی ۳۰۰کیلوگرم خاویار تا پایان سال جاری را تقویت کرده است.

سرپرست مدیریت امور شیلات و آبزیان خراسان رضوی اظهار کرد: بر اساس آمار رسمی اعلام شده در این مدت ۱۲ مرکز فعال پرورش ماهیان خاویاری در استان توانسته‌اند ۸۰تن گوشت ماهیان خاویاری به بازار عرضه کنند.

وی ادامه داد:علاوه بر این، میزان خاویار استحصال شده در این مدت به ۱۴۵ کیلوگرم رسیده است.وی گفت: این فعالیت مستمر زمینه اشتغال ۱۸ نفر از نیروهای متخصص را در استان فراهم کرده است.

بر خوردار با اشاره به ظرفیت‌های موجود و استقبال متقاضیان، اظهار کرد: پیش‌بینی‌ها برای سه ماه پایانی سال بسیار امیدوارکننده است.

وی گفت: انتظار می‌رود در این بازه زمانی ۱۷ تن گوشت ماهی خاویاری و ۵۵۰ کیلوگرم خاویار دیگر استحصال شود. در صورت تحقق این پیش‌بینی‌ها، مجموع تولیدات استان تا پایان سال جاری به ۹۷تن گوشت ماهیان خاویاری و ۳۰۰ کیلوگرم خاویار خواهد رسید.

**فرماندار: نهباندن پتانسیل تبدیل شدن به قطب تولید ماهی سردابی در غرب کشور را دارد**



فرماندار نهبوند گفت: تولیدکنندگان شیلات این شهرستان بیش از ۷۰درصد ماهی مورد نیاز استان را تأمین می کنند و پتانسیل تبدیل شدن به قطب اصلی تولید ماهی سردابی در غرب کشور را دارند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی بیرانوند در جمع خبرنگاران با اشاره به اهمیت استراتژیک سایت پرورش ماهی قزل‌دانش نهبوند، اظهار کرد: این سایت به عنوان بزرگترین سایت پرورش ماهی سردابی در غرب کشور بوده که می تواند نقشه صنعت شیلات ایران را تغییر دهد.

بیرانوند با تأکید بر ضرورت بهره‌وری حداکثری، تصریح کرد: وجود سراب‌های همیشه روان و آب کافی در نهبوند نعمتی ارزشمند بوده که باید با استفاده از فنون و علوم روز، از قطره قطره این آب بیشترین بهره را برای افزایش تولید ببریم.

وی با بیان اینکه عملکسر مدگلوب کنونی، تنها آغاز راه است، یادآور شد: اگر سایت قزل‌دانش با تمام ظرفیت‌هایش فعال شود، سالانه ۲۰۰۰ تُن به تولید ماهی شهرستان افزوده خواهد شد و این رقم تولید کلی را از حدود ۴۰۰۰ تُن به میرز ۶۰۰۰ تُن ارتقا می‌دهد.

بیرانوند از فعال بودن یک واحد بسته‌بندی ماهی دراین شهرستان خبر داد و تصریح کرد: این واحد با استانداردسازی محصولات و ورود به بازارهای صادراتی، تأثیر قابل توجهی در ارزآوری ملی داشته است.

فرماندار نهبوند با تأکید بر اینکه توسعه بلندمدت نیازمند سرمایه‌گذاری هدفمند است، خاطر نشان کرد:برای تبدیل نهبوند به قطب واقعی شیلات غرب، باید زیرساخت‌ها را برای سرمایه‌گذاران فراهم کنیم، توسعه تا با پایروشنی را که در حوزه شیلات برای شهرستان متصور است، به واقعیت مبدل کنند.

به گزارش ایسنا، در حالی که منابع آبی استان همدان تحت فشار هستند، شهرستان نهبوند با تکیه بر نعمت خدادادی سراب‌های خروشان خود، نقشی حیاتی در تأمین پروتئین استان ایفا می‌کند.



**گروه اقتصاد دریا-زهر ا عسکری** - در سال ۲۰۲۵ بازار سفارش‌های جدید کشتی‌های فله‌بر با افت شدید و بی سابقه‌ای مواجه شده است. بررسی داده‌های رسمی و تحلیل‌های منتشر شده نشان می‌دهد ظرفیت قرار دادی فله‌برهای سفارش‌شده تا نوامبر ۲۰۲۵ بیش از ۵۴درصد نسبت به سال قبل از آن کمتر شد و تعداد سفارشی‌سازی‌ها به پایین‌ترین سطح چندسال اخیر رسیده است. صنعت کشتیرانی فله‌بر که به اعتقاد بسیاری از تحلیلگران و کارشناسان، سستون فقرات تجارت جهانی موادخام مانند سنگ آهن، زغال‌سنگ و غلات است، به نظر می‌رسد با یک بحران عمیق روبه‌رو شده است.

به گزارش «اقتصاد سراسرآمد»، گزارش‌های اخیر منتشرشده از سوی سازمان‌های معتبر مانند BIMCO و BRS Shipbrokers نشان می‌دهد که سفارشات ساخت کشتی‌های فله‌بر در سال ۲۰۲۵ به پایین‌ترین سطح خود در سده‌به اخیر رسیده است. براساس گزارش‌های منتشرشده از سوی سامانه‌های تخصصی، تعداد کشتی‌های سفارش‌شده نیز با ۶۱درصد کاهش به ۲۸۱فروند محدود شده است که این میزان کم‌ترین رقم از سال۲۰۱۶ به این سو است. به باور تحلیلگران؛ این سقوط سفارش که در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۵ با افت ۹۲درصدی در دو ماهه نخست به اوج رسیده، نه تنها نشانه‌ای از رکود در تجارت جهانی است، بلکه زنگ خطری برای زنجیره تأمین موادخام به‌شمار می‌رود.

مؤسسه BIMCO طی گزارشی تحلیلی علت کاهش سفارشات ساخت کشتی‌های فله‌بر را چشم‌انداز مبهم بازار عنوان کرد. فیلیپ گوویا، مدیر تجزیه و تحلیل کشتیرانی در BIMCO در این‌باره می‌گوید: دفتر سفارش فله خشک هم اکنون ۴درصد کمتر از یک‌سال پیش است که ۱۰درصد از ناوگان فله خشک را تشکیل می‌دهد. به گفته وی؛ چشم‌انداز نرخ حمل بار در دوسال آینده برای بخش کپس‌سایز قوی‌تر به نظر می‌رسد. اگرچه رشد تقاضای بار می‌تواند کاهش یابد، اما انتظار می‌رود مسافت‌های دریانوردی طولانی‌تر شود و تقاضای تن مایل را افزایش دهد. علاوه بر این، تخمین زده می‌شود رشد عرضه در میان تحویل‌های محدود، کم باشد. کشتی‌های کپس‌سایز با طولانی‌ترین زمان تحویل مواجه هستند، به طوری که ۷۷درصد از قراردادهای امسال قرار است پس از سال ۲۰۲۷ تحویل داده شوند.

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد:

# سیگنال بحران در صنعت حمل‌ونقل دریایی

## سفارش ساخت کشتی‌های فله‌بر ۵۴درصد کاهش یافت

تحویل خواهد شد، انگیزه برای سفارش جدید(که تحویل آن چندسال طول می‌کشد) کاهش می‌یابد. انتقال به سوخت‌های جایگزین (LNG، متانول، آمونیاک و غیره) و مقررات جدید محیط‌زیستی (EUETS برای حمل‌ونقل دریایی و استانداردهای IMO) باعث شده سازگاری تکنولوژی و هزینه‌های مرتبط با طراحی کشتی‌های جدید نامشخص باشد. بسیاری از مالکان ترجیح می‌دهند به جای سفارش یک کشتی جدید با فناوری نامعلوم، ابتدا منتظر شفاف‌ترشدن استانداردها و هزینه واقعی سوخت‌های جدید باشند. گزارش‌ها نشان می‌دهد بخش بزرگی از سفارشات جاری برای کشتی‌هایی است که با سوخت‌های جایگزین سازگاری دارند، اما عدم قطعیت قیمت و زیرساخت سوخت‌رسانی، مانع سفارش‌های جدید شده است.

افزایش نرخ‌های بهره جهانی و احتیاط مؤسسات مالی نسبت به صادرات سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت حمل‌ونقلی، هزینه مالکیت خرید جدید را بالا برده و دسترسی به فاینانس ارزان را محدود کرده است. وقتی هزینه سرمایه بالا و دوره بازگشت سرمایه نامطمئن است، تصمیم‌گیران کشتی‌ساز و مالکان سفارش‌های جدید را به عقب می‌اندازند. (این عامل در تحلیل‌های بازار به‌عنوان محرک محتاط بودن مالکان ذکر شده است.) همچنین باید در خاطر داشت که در شرایطی که قیمت کشتی‌های دست‌دوم ارزان‌تر یا دست‌کم قابل‌اتکا باشند، مالکان ممکن است به جای سفارش طولانی‌مدت در کشتی‌سازی، به خریدنوسازی کشتی‌های موجود متوسل شوند. علاوه بر این، بازار اسکرپ(تخریب) و فروش ناوگان قدیمی نیز تغییر ترکیب عرضه را موجب می‌شود؛ داده‌ها نشان می‌دهد معاملات دست‌دوم و اسکرپ در ۲۰۲۵ تأثیرگذار بوده‌اند.

در برخی گزارش‌ها آمده که گرچه ظرفیت کلی کشتی‌سازی(مخصوصاً در چین) رو به گسترش است، اما استفاده از ظرفیت و زمان تحویل طولانی همچنان متغیر هستند. در عین حال بعضی از سازندگان روی انواع خاصی مانند کانتینر و کشتی‌هایی با فناوری نو سرمایه‌گذاری کرده‌اند؛ نتیجه اینکه برای فله‌برها شرایط و قیمت‌ها متفاوت‌تر نشده و سفارش‌دهندگان در جست‌وجوی بهترین زمان ورود به بازار هستند.

تحریم‌ها، عدم قطعیت در مسیرهای تجاری و تنش‌های منطقه‌ای بر تصمیمات بلندمدت سرمایه‌گذاری تأثیر گذاشته‌اند. این عوامل مخصوصاً برای مالکان و اپراتورهایی که در مناطق پرریسک فعالیت دارند، انگیزه‌ای برای تعویق سفارشات جدید بوده است. بررسی‌های تطبیقی و مقایسه‌ای با سال‌های پیشین هم نشان می‌دهد که بی‌ثباتی‌های جغرافیایی-سیاسی معمولاً سفارش‌سازی را به تعویق بیندازند تا از افت احتمالی قیمت کشتی‌های جدید بیش از یک آمار، نشانه‌ای از شکستندگی تجارت جهانی است. مالکان باید بین ریسک‌های کوتاه‌مدت(ضعف نرخ‌ها) و فرصت‌های بلندمدت(انتقال سبز) تعادل برقرار کنند. دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی، از جمله IMO، می‌توانند با تسهیل مقررات و حمایت از نوآوری، این بحران را به فرصتی برای نوسازی ناوگان تبدیل کنند. در غیر این صورت، جهان با یک ناوگان پیر و ناکارآمد روبه‌رو خواهد شد که هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی سنگینی به بار خواهد آورد.

### پیش‌بینی افزایش ظرفیت در سال آینده

قراردادها در بخش‌های سوپراماکس و پاناماکس به‌طور قابل توجهی کاهش یافته و به ترتیب ۷۶درصد و ۵۵درصد نسبت به سال گذشته کاهش یافته است. هر دو بخش دارای دفتر سفارش نسبتاً بزرگی هستند. بنابراین انتظار می‌رود تحویل کشتی‌ها در سال‌های ۲۰۲۶ و ۲۰۲۷ افزایش یابد. علاوه بر این، چشم‌انداز تقاضای آن‌ها ضعیف به نظر می‌رسد، در حالی که بازگشت احتمالی کشتی‌ها به دریای سرخ، خطر نزولی نرخ حمل بار بیشتری را برای تقاضا در این بخش‌ها ایجاد می‌کند. این عوامل می‌تواند منجر به نرخ‌های حمل بار ضعیف‌تر در دوسال آینده شود که ممکن است سفارش دهندگان ساخت کشتی‌های جدید را دلسرد کند.

کارشناسان معتقدند؛ یکی از عواملی که از قراردادهای ساخت کشتی‌های نو حمایت می‌کند، کاهش ۳درصدی قیمت‌ها از ابتدای سال ۲۰۲۵ در مقایسه با افزایش ۴درصدی قیمت کشتی‌های دست‌دوم پنج‌ساله است. در حال حاضر یک کشتی دست‌دوم پنج‌ساله به‌طور متوسط ۹۳درصد از قیمت یک کشتی نو ساز فروخته می‌شود. این نشان‌دهنده تقویت شرایط بازار و نرخ حمل‌ونقل در نیمه دوم سال است. در حالی که قیمت‌های پایین‌تر می‌توانند از نظر تئوری انعقاد قرارداد را تشویق کنند در این ارتباط زمان تحویل سفارشات جدید همچنان بالاست. بنابراین، کشتی‌های سفارش داده‌شده امروز ممکن است تحت شرایط بازار بسیار متفاوتی تحویل داده شوند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۵، سهم ظرفیت قراردادی که برای استفاده از سوخت‌های جایگزین طراحی شده بود، با کاهش مواجه شده است، اما سهمی که برای امکان مقاوم‌سازی در آینده طراحی شده بود، افزایش یافته است. این می‌تواند نشان‌دهنده عدم قطعیت طولانی در زمینه در دسترس بودن سوخت‌های جایگزین باشد. در مجموع ۱۲درصد از سفارش‌های فعلی می‌توانند هنگام تحویل از سوخت‌های جایگزین استفاده کنند که از این تعداد ۴۸درصد می‌توانند از متانول، ۳۷درصد LNG و بقیه می‌توانند از آمونیاک استفاده کنند.

### نگاهی به ریشه‌های افت سفارش فله‌برها

پس از دوره‌ای از نوسانات قوی در بازار خشکبار، تقاضای حمل برخی کالای پایه(ذرت، فولاد، سنگ آهن و زغال) در ۲۰۲۵ ضعیف‌تر از انتظارات بوده، بخشی به‌دلیل کندی تقاضای چین و کندی فعالیت‌های صنعتی در برخی بازارهای مصرف‌کننده بزرگ. چشم‌انداز ضعیف قیمت باعث می‌شود مالکان سفارش جدید را به تعویق بیندازند تا از افت احتمالی قیمت کشتی‌های جدید بایزان در سرمایه‌گذاری جلوگیری کنند. تحلیل‌های صنعتی این «ابهام در درآمد‌های آینده» را عامل کلیدی احتیاط صاحبان کشتی می‌دانند.

کارشناسان معتقدند: هرچند سفارش‌ها کاهش یافته، اما تحویل‌هایی که از قراردادهای گذشته در راه هستند همچنان وارد بازار می‌شوند. گزارش‌ها نشان می‌دهد که میزان تحویل فله‌بر تا ۲۰۲۶ در حال افزایش است و این افزایش عرضه واقعی(و نه فقط ظرفیت سفارش) بر پیش‌بینی نرخ‌ها تأثیر منفی می‌گذارد. وقتی مالکان می‌بینند که ظرف ۲-۱۰ سال حجم قابل توجهی کشتی

**مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم:**

# سرمایه‌گذاری در قشم؛ چشم‌انداز نوین اقتصاد ایران در کانون آبراه‌های جهانی

و توسعه مزارع هوشمند پرورش میگو، هدف‌گذاری ماریسیدن به ظرفیت تولید سالانه ۱۰۰ هزار تن آبزیان باکیفیت صادراتی است.

وی افزود: این زیست‌بوم تنها به تولید محدود نمی‌شود. ما در حال جذب سرمایه‌گذار برای ایجاد زنجیره کامل ارزش هستیم؛ از مراکز تکثیر و تولید پیچه‌ماهی اصلاح‌نژادشده، تا کارخانه‌های تولید خوراک آبزیان با فرمولاسیون پیشرفته، و در نهایت، واحدهای فرآوری و بسته‌بندی مجهز به فناوری انجماد سریع تکنیکی که کیفیت محصول را برای صادرات به بازارهای حساس اروپایی و آسیایی تضمین می‌کند. مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم با اشاره به اینکه قشم با داشتن عنوان تنها پارک زمین‌شناسی جهانی یونسکو در خاورمیانه، گنجینه‌ای از شگفتی‌های طبیعی و فرهنگی است، خاطر نشان کرد: برنامه توسعه گردشگری این جزیره بر تغییر الگو از «گردشگری انبوه» به «گردشگری باکیفیت و تخصصی» متمرکز است.

وی با بیسان اینکه جاذبه‌هایی مانند دره ستارگان، غار نمکدان (طولانی‌ترین غار نمکی جهان)، تنگه چاهکوه و جنگل‌های دریایی خَرّا «سبزهای آبی» گین خلیج فارس، ظرفیت‌های بی‌ظیری برای جذب گردشگران علاقه‌مند به بوم‌گردشگری، ظرفیت گردشگری و پژوهش هستند، افزود: با تعریف مسیرهای بازدید استاندارد و توسعه زیرساخت‌های اقامتی سازگار با محیط‌زیست، این منابع طبیعی به مولد درآمد پایدار برای جوامع محلی تبدیل می‌شود.

توسطی با اشاره به عزم این شرکت برای هموارسازی مسیر سرمایه‌گذاری، سه اصل راهبردی «شفافیت و تسهیل‌گری» با ایجاد پنجره واحد سرمایه‌گذاری برای حذف تشریفات زائد اداری و تسریع فرآیند صدور مجوزها، «انعطاف‌پذیری در مشارکت» با ارائه مدل‌های متنوع همکاری با بخش خصوصی، شامل ساخت، بهره‌برداری و واگذاری، ساخت، تملک و بهره‌برداری و سرمایه‌گذاری مشترک و «تضمین امنیت و پایداری» با تعهد به حفاظت از سرمایه، تضمین بازگشت سود و رعایت کامل الزامات زیست‌محیطی در تمام پروژه‌ها را مورد تأکید قرار داد.

وی اعلام کرد: جزیره قشم در حال گذار به عصر جدیدی از توسعه است؛ عصری که در آن، جزیره از یک منطقه با مزیت‌های مقطعی به یک قطب راهبردی با ارزش افزوده فناورانه تبدیل می‌شود.

مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم افزود: بزرگ‌ترین جزیره ایران با هم‌افزایی میان دولت، بخش خصوصی توانمند و سرمایه‌گذاران بین‌المللی، این ظرفیت را دارد که به یک الگوی موفق توسعه پایدار و یک کانون جهانی در حوزه انرژی پاک، گردشگری هوشمند و تجارت دریایی در منطقه تبدیل شود.



دلار درآمد ارزی برای کشور ایجاد کند و هزاران شغل تخصصی بیافریند. وی یادآور شد: مزایای قانونی منطقه آزاد قشم، از جمله معافیت مالیاتی ۲۰ ساله برای فعالیت‌های اقتصادی، امکان مالکیت ۱۰۰ درصدی شرکت‌ها توسط سرمایه‌گذاران خارجی و ظرفیت راه‌اندازی بانک‌داری فراساحلی، بستری ایده‌آل برای تبدیل شدن این جزیره به یک مرکز تجارت بین‌المللی و دروازه‌ای به بازارهای جهانی را فراهم کرده است.

توسطی عنوان کرد: واحدهای تولیدی مستقر در قشم می‌توانند مواد اولیه و تجهیزات را بدون پرداخت تعرفه گمرکی وارد کنند و پس از فرآوری، محصول نهایی را به بازارهای منطقه‌ای و جهانی، از جمله کشورهای حاشیه خلیج فارس، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و اروپا صادر کنند. توسعه پایانه‌های کانتینری و مراکز نوین خدمات بازرگانی، امکان بازرگانی(انتقال کالا از کشتی به کشتی) یا جابجایی مستقیم محموله از کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما به شناورهای کوچک‌تر برای توزیع در منطقه را فراهم می‌آورد.

وی همچنین به طرح ایجاد دهکده‌های هوشمند خدمات بازرگانی و پشتیبانی در این جزیره اشاره کرد که با بهره‌گیری از فناوری‌هایی چون زنجیره بلوکی، اینترنت اشیا و گمرک دیجیتال، فرآیند ترخیص و حمل کالا را به میزان چشمگیری تسریع کرده و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد. توسطی ظرفیت‌های شیلاتی و دریایی قشم را یکی از برجسته‌ترین مزیت‌های طبیعی جزیره خواند و گفت: «با اجرای طرح‌های نوین پرورش ماهی در قفس‌های دریایی

مسیر تجاری شرق-غرب که قطب‌های تولیدی چین و

آسیای جنوب شرقی را به بازارهای مصرفی خاورمیانه، آفریقا و اروپا پیوند می‌دهد واقع شده است.

وی اضافه کرد: این موقعیت راهبردی، با تکمیل پروژه‌های زیرساختی کلیدی مانند پُل خلیج فارس و اتصال آن به شبکه ریلی سراسری، قشم را از یک جزیره به «کانون پشتیبانی و ترانزیت چندوجهی» در جنوب ایران تبدیل خواهد کرد که این زیرساخت‌ها، زمینه را برای انتقال سریع و ارزان کالا میان دریا، ریل و جاده فراهم می‌سازند.

توسطی با بیان اینکه جزیره قشم بر روی مخازن عظیم گاز طبیعی، به‌ویژه میدان گازی گورزین، قرار گرفته است، برنامه توسعه این بخش را «تکمیل زنجیره ارزش گاز از چاه تا بازار نهایی» توصیف کرد و گفت: برنامه ما در این حوزه سه‌لایه است.

وی بیان کرد: در لایه بالادستی، توسعه میادین و استخراج گاز، در لایه میاندستی، احداث واحدهای پتروشیمی برای تولید محصولات با ارزش افزوده بالا مانند متانول، اوره، آمونیاک و پلیمرها و در لایه پایین‌دستی، توسعه صنایع تکمیلی و خدمات پشتیبانی است.

مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم با بیان اینکه سالیانه بیش از ۱۶ هزار کشتی تجاری و نفت‌کش از آب‌های مجاور این جزیره عبور می‌کنند، تصریح کرد: هدف ما تبدیل شدن به قطب اصلی سوخت‌رسانی منطقه است. این خدمات شامل تأمین سوخت کم‌سulfur مطابق با استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی، ارائه خدمات جانبی مانند آب، آذوقه، تعمیرات و نگهداری (خدمات فنی و تدارکاتی کشتی) می‌شود که به‌تنهایی می‌تواند میلیاردها

مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم با بیان اینکه سرمایه‌گذاری در بزرگ‌ترین جزیره کشورمان چشم‌انداز نوین اقتصاد ایران در کانون آبراه‌های جهانی است، گفت: قشم در حال گذار به عصر جدیدی از توسعه است؛ دوره‌ای که در آن از یک منطقه با مزیت‌های مقطعی به یک قطب راهبردی با ارزش افزوده فناورانه تبدیل می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی توسطی به ایرنا اظهار کرد: بزرگ‌ترین جزیره ایران در کنار آب‌های فیروزه‌ای خلیج فارس در آستانه یک تحول تاریخی قرار گرفته است و برنامه‌های کلان توسعه‌ای در آن در حال اجراست که این جزیره را از یک منطقه آزاد بسا مزایای عمده‌تا تجاری و مالیاتی، به یک بستر اقتصادی چندوجهی و راهبردی تبدیل می‌کند که نقشی حیاتی در آینده اقتصاد ایران ایفا خواهد کرد.

وی از یک نقشه راه جامع برای تبدیل جزیره قشم به یک کانون یکپارچه اقتصادی در تراز بین‌المللی خبر داد و افزود: این طرح بر چهار ستون اصلی انرژی، زنجیره تأمین هوشمند، شیلات فناورانه و گردشگری پایدار استوار است.

مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم ابعاد این تحول بزرگ را تشریح کرد و با تأکید بر تغییر رویکرد بنیادین در مدل توسعه این جزیره گفت: الگوی حاکم بر قشم تغییر کرده است، ما دیگر تنها از معافیت مالیاتی و مزایای گمرکی صحبت نمی‌کنیم؛ بلکه از یک زیست‌بوم اقتصادی هوشمند سخن می‌گوییم که در آن، انرژی، خدمات پشتیبانی جهانی، اقتصاد دریاپایه و زیرساخت‌های دیجیتال به‌صورت یکپارچه در هم تنیده شده‌اند که هدف آن خلق حداکثر ارزش افزوده از موقعیت بی‌بدیل این جزیره جهانی است.

توسطی ادامه داد: در این مدل نوین، دولت و سازمان منطقه آزاد قشم نقش تسهیل‌گر و شریک راهبردی بخش خصوصی و نه یک نهاد صرفاً مجوز دهنده را ایفا می‌کنند، ما به دنبال جذب سرمایه‌گذارانی هستیم که به دنبال شریکی قابل اعتماد برای اجرای طرح‌های بزرگ و پایدار هستند.

وی با اشاره به اینکه اهمیت جزیره جهانی قشم فراتر از مرزهای ملی است، توضیح داد: قرارگیری این جزیره در دهانه تنگه هرمز، راهبردی‌ترین آبراه انرژی جهان که حدود یک‌سوم نفت دریایی دنیا از آن عبور می‌کند، یک مزیت مبتنی بر جغرافیای سیاسی و اقتصادی منحصربه‌فرد ایجاد کرده است.

مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم تشریح کرد: بزرگ‌ترین جزیره ایران در نقطه تلاقی ۲ دالان حیاتی تجارت جهانی حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب که اقیانوس هند را به روسیه و شمال اروپا متصل می‌کند و