



معاون آبی‌پروری شیلات هرمزگان از افتتاح سه طرح مهم تکثیر و پرورش میگو در شهرستان سیریک خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، میروس برازنده با اشاره به بهره‌برداری از طرح‌های جدید شیلاتی در دهه مبارک فجر اظهار کرد: این پروژه‌ها با هدف توسعه صنعت آبی‌پروری، افزایش ظرفیت تولید میگو، ایجاد اشتغال پایدار و تقویت معیشت جوامع محلی اجرا شده‌اند و می‌توانند نقش مهمی در رونق اقتصادی شهرستان سیریک ایفا کنند.

معاون آبی‌پروری شیلات هرمزگان افزود: فاز نخست مرکز تکثیر و پرورش میگو «معصومه علیدادی» با ظرفیت ۲۵۰ میلیون قطعه بچه‌میگو از مجموع ظرفیت نهایی ۵۰۰ میلیون قطعه، در زمینی به مساحت ۱۰۵ هکتار و با سرمایه‌گذاری ۲۵۰ میلیارد ریال به بهره‌برداری رسیده و برای ۴۰ نفر اشتغال مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده است.

معاون آبی‌پروری شیلات هرمزگان ادامه داد: مزرعه پرورش میگو محمد تاتوره نیز با وسعت ۴۵ هکتار و سرمایه‌گذاری ۱۷۵ میلیارد ریال افتتاح شد که با راه‌اندازی آن، ۴۵ نفر مشغول به کار شده‌اند.

برازنده همچنین از بهره‌برداری فاز نخست مزرعه پرورش میگو «ابراهیم تاتوره» خبر داد و تصریح کرد: این طرح در سطح ۲۵ هکتار و با سرمایه‌گذاری ۳۷۵ میلیارد ریال اجرا شده و برای ۲۵ نفر فرصت شغلی فراهم کرده است.

معاون آبی‌پروری شیلات هرمزگان با تأکید بر اهمیت توسعه آبی‌پروری در سواحل مکران خاطر‌نشان کرد: شیلات هرمزگان حمایت از سرمایه‌گذاران و توسعه زیرساخت‌های این بخش را با جدیت دنبال می‌کند و افتتاح این طرح‌ها علاوه بر افزایش تولید، موجب تقویت اقتصاد ساحلی و توسعه متوازن فعالیت‌های شیلاتی در شرق استان خواهد شد.

۷۳۰ تن ماهی استخوانی در گیلان صید شد



مدیرکل شیلات گیلان از صید ۷۳۰ تن انواع ماهیان استخوانی در سواحل استان از ۱۵ مهرماه ابتدای فصل صید تا ۱۶ بهمن ماه جاری خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد،علی اصغر داداش‌پور به ایرنا اظهار کرد: چهار هزار صیاد گیلانی در نوار ساحلی استان از آستارا تا چابکسر، ۴۲ درصد ماهی کفال، ۵۶ درصد ماهی سفید و ۲ درصد سایر گونه‌ها را صید کردند.

وی شرایط جوی ناپایدار، شدت جریانات دریایی، کاهش دمای هوا و آب دریا را از دلایل کاهش صید در استان خبر داد و افزود: صیادان گیلانی در فصل صید امسال سه هزار و ۱۵۹ روز به دریا رفتند و ۱۱ هزار و ۷۰۳ بار پره کشی کردند که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۲ درصد رشد داشت.

مدیرکل شیلات گیلان ارزش ریالی این مقدار صید را چهار هزار و ۴۳ میلیارد ریال اعلام کرد و افزود: این امر در بهبود معیشت جامعه صیادی استان بسیار مؤثر بوده است.

گیلان از کانون‌های صیادی در شمال کشور است و ۴۷ شرکت تعاونی پره در ۳۰۰ کیلومتر آب‌های ساحلی این استان به صید ماهی می‌پردازند.

روش صید پره، شیوه‌ای است که در آن تور آماده به کمک یک کرجی بصوت نیم‌دایره در فاصله مشخصی از ساحل تا عمق ۱۴ متری دریا پهن می‌شود.

تور مورد استفاده از ۱۱ تکه پره با اندازه‌های مختلف به هم‌دوخته تشکیل شده و کشش و جمع کردن تور در گذشته، توسط نیروی انسانی و در حال حاضر با تراکتور انجام می‌شود.



بلکه می‌خواهد کشتی‌سازی پیشرفته، دانش‌بنیان و سازگار با محیط زیست را به مزیت رقابتی خود تبدیل کند.

بررسی‌ها حاکی از این است که یکی از محورهای مهم طرح «ساخت اتحادیه اروپا»، تمرکز بر بخش‌هایی از بازار کشتی‌سازی است که هم‌زمان دارای اهمیت راهبردی و فناوریانه هستند. کشتی‌های تحقیقاتی، یخ‌شکن‌ها، یدک‌کش‌ها و شناسورهای خدمات بندری از جمله حوزه‌هایی‌اند که اتحادیه اروپا قصد دارد تولید آن‌ها را در داخل قاره تقویت کند.

کشتی‌های تحقیقاتی و یخ‌شکن‌ها نقشی کلیدی در امنیت دریایی، پیش‌تغییرات اقلیمی، دسترسی به مسیرهای جدید کشتیرانی و حضور مؤثر در مناطق راهبردی مانند قطب شمال دارند. در عین حال، این شناورها به فناوری‌های پیشرفته، استانداردهای سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و دانش فنی بالا نیاز دارند؛ حوزه‌ای که اروپا تلاش می‌کند مزیت رقابتی خود را در آن حفظ و تقویت کند.

از طرف دیگر در کنار سیاست‌های خرید دولتی، تسهیل دسترسی به منابع مالی یکی دیگر از ستون‌های اصلی این ابتکار است. بر اساس اعلام کمیسیون اروپا، بخش خصوصی نیز در صورت سفارش کشتی‌های ساخت اتحادیه اروپا می‌تواند از ابزارهای مالی متنوع، از جمله تسهیلات و ضمانت‌های بانک سرمایه‌گذاری اروپا بهره‌مند شود. این رویکرد، پاسخی به یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت کشتی‌سازی اروپا در دهه‌های اخیر است؛ مزه‌ای بالاتر تولید نسبت به رقبای آسیایی. با کاهش ریسک مالی و بهبود شرایط تأمین سرمایه، اتحادیه اروپا امیدوار است جذابیت اقتصادی سفارش کشتی‌های اروپایی را افزایش دهد و بخشی از بازار از دست‌رفته را بازپس گیرد.

افزایش رقابت جهانی در صنعت کشتی‌سازی حرکت اتحادیه اروپا در خلا صورت نمی‌گیرد. ایالات

متحده آمریکا نیز پیش‌تر با اعلام اولویت‌احیای کشتی‌سازی داخلی، به‌ویژه در دوره ریاست‌جمهوری دونالد ترامپ، بر لزوم رقابت با بازیگران بزرگی چون چین تأکید کرده بود. سیاست «ساخت آمریکا» در حوزه دریایی، بیش از هر چیز ناظر بر کاهش وابستگی، افزایش توان لجستیکی و تقویت امنیت ملی است.

در نسوی دیگر، چین همچنان بازیگر بلامنازع صنعت کشتی‌سازی جهان باقی مانده است؛ کشوری که با تکیه بر مقیاس تولید، حمایت دولتی و یکپارچگی زنجیره تأمین، سهم بزرگی از سفارش‌های جهانی کشتی‌های تجاری را در اختیار دارد. در کنار چین، کره‌جنوبی و ژاپن نیز با تمرکز

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

نسخه قاره سبز برای احیای صنعت کشتی‌سازی

نگاه قاره اروپا به صنعت کشتی‌سازی ابزار امنیت و پایداری است

اختلالات زنجیره تأمین، به یک نقطه ضعف راهبردی تبدیل‌شود. با تشدید مقررات زیست‌محیطی و حرکت به‌سوی کشتیرانی کم‌کربن، اروپا می‌کوشد استانداردهای سبز را به اهرم رقابتی تبدیل کند؛ اهرمی که تولیدکنندگان داخلی، به دلیل انطباق بالاتر با مقررات

اتحادیه، در آن دست بالاتر را داشته باشند. طرح جدید کمیسیون اروپا نشان می‌دهد که صنعت کشتی‌سازی بار دیگر به یکی از میدان‌های اصلی رقابت اقتصادی و ژئوپلیتیکی جهان تبدیل شده است. از پروکسل تا واشنگتن و از پکن تا دهل‌ی‌نو، دولت‌ها به‌طور فزاینده‌ای به این نتیجه رسیده‌اند که کشتی‌سازی تنها یک صنعت نیست، بلکه ابزاری برای قدرت اقتصادی، امنیت ملی و نفوذ در تجارت جهانی است. در چنین فضایی، ابتکار «ساخت اتحادیه اروپا» را می‌توان نشانه آغاز موجی جدید از حمایت‌گرایی هدفمند در اقتصاد دریاپایه دانست؛ موجی که پیامدهای آن نه‌تنها بازار جهانی کشتی‌سازی، بلکه توازن قدرت در تجارت دریایی جهان را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.

کارشناسان باور دارند که آنچه امروز در اروپا، آمریکا و آسیا جریان دارد، فراتر از یک رقابت صنعتی صرف است. کشتی‌سازی به ابزار ژئوپلیتیک تبدیل شده؛ صنعتی که هم‌زمان بر تجارت جهانی، امنیت انرژی، زنجیره‌های تأمین و قدرت دریایی کشورها اثر می‌گذارد. در این میان با تشدید رقابت جهانی در این حوزه، به نظر می‌رسد دهه پیش‌رو شاهد بازتعریف نقش دولت‌ها در صنعت کشتی‌سازی و افزایش سیاست‌های حمایتی، یارانه‌ای و ترجیحی باشد؛ روندی که نقشه تجارت دریایی جهان را نیز دستخوش تغییر خواهد کرد.



بنابر اعلام رسانه‌های هندی:

پیامدهای توقف بودجه بندر چابهار توسط دهلی

چابهار به عنوان بخشی از کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال–جنوب با اتصال هند از طریق مسیرهای حمل‌ونقل چندوجهی به ایران، آسیای مرکزی، روسیه و اروپا، برای دهلی از اهمیت حیاتی برخوردار است. مخالفان دولت هند، آن را به افعال بیش از حد مقابل واشنگتن و گروگان گرفت‌بندر راهبردی توسط دونالد ترامپ متهم می‌کنند. اما نذرندار مودی، نخست‌وزیر، فضای مانور اندکی دارد، زیرا او همچنان به توافق تجارت آزاد با ایالات متحده امیدوار و تلاش می‌کند تا از تحریک رئیس‌جمهور آمریکا خودداری کند.

همچنین، کاهش سرعت با تعلیق توسعه چابهار می‌تواند به منافع کشورهای آسیای مرکزی آسیب برساند. این بندر برای افغانستان یکی از مهمترین دروازه‌های ورود به بازارهای جهانی است.

پیامدهای منفی برای ایران

تحریم‌های چابهار بر ارمنستان نیز تأثیر منفی می‌گذارد. در سال ۲۰۲۴، ایران اعلام کرد که به دنبال مشارکت در مدیریت بندر چابهار است. ترنس‌نصیبیان، معاون وقت وزیر اقتصاد، پس از بازدید از بمبئی اعلام کرد که پس از ایجاد زیرساخت‌های لازم، چابهار در کانون توجه شرکت‌های لجستیکی ارمنستان خواهد بود. رسانه‌های این کشور نوشتند که چابهار «به یک قطب مهم برای ارمنستان در راستای توسعه و تعمیق روابط تجاری با جهان خارج تبدیل خواهد شد.» ارمنستان، چابهار را بخشی از یک مسیر چندوجهی محسوب می‌کند که می‌تواند کریدور میانی را کنار زده و به حل موضوع کریدور زنگرور کمک کند. البته، هنوز قالب و چارچوب مشارکت ارمنستان در توسعه بندر چابهار مشخص نشده است. سال گذشته، رسانه‌های ارمنستان اعلام کردند که ایران در حال کار بر روی راه‌اندازی مسیری از طریق چابهار برای اتصال به کشورهای خلیج فارس و هند است. اجرای این ایده که در سال ۲۰۲۳ مطرح شد، به دلیل کمبود زیرساخت‌ها و بودجه به تعویق افتاد. طبق این طرح، محموله‌ها از بندر بمبئی هند به چابهار ارسال و سپس از طریق زمینی به ارمنستان و گرجستان و در نهایت به اروپا و روسیه منتقل می‌شوند.

طبق استدلال مقامات ارمنی، چابهار باید به عنوان نقطه دسترسی راهبردی ارمنستان به دریاهای آزاد و بخشی از کریدور شمال–جنوب در نظر گرفته شود. در این راستا، برنامه‌هایی برای ادغام زنجیره‌های لجستیکی ارمنستان در زیرساخت‌های این بندر تدوین شد. بنابرین، اگر چه چابهار در حدود یکهزار کیلومتری ارمنستان واقع شده، اما همچنان یک مسیر اولویت‌دار برای توسعه اقتصادی این کشور است



گرفته است. بیشتر بودجه هند پیش از این به از تقای زیرساخت‌های بندری، توسعه پایانه شهید بهشتی و ایجاد مرکز لجستیکی جدید اختصاص یافته بود. همچنین، هند ابزار مهمی در راستای رقابت با چین را از دست داده است. بندر گوادر پاکستان گره کلیدی کریدور اقتصادی چین–پاکستان و ابتکار کمربند و جاده است و دسترسی مستقیم پکن به دریای عرب و اقیانوس هند را فراهم می‌کند. دهلی نیز هدف‌گذاری راهبردی مشابهی را برای چابهار دارد تا هم با طرح کمربند و جاده چین مقابله کند و هم در رقابت با پاکستان عقب نماند. گوادر و چابهار تقریباً در یک منطقه جغرافیایی واقع شده‌اند و فاصله بین دو بندر حداقل است. باید توجه داشت که هند نیازمند دسترسی قابل اعتماد به اروپا و آسیای مرکزی است، زیرا مسیرهای زمینی سنتی با خطر انسداد مواجه هستند. همچنین، هند به ابتکار دیگر و مورد حمایت ایالات متحده با هدف مقابله با طرح کمربند و جاده چین یعنی کریدور اقتصادی (IMEC) پیوست. اما تفاهم‌نامه امضاء شده در سپتامبر ۲۰۲۳، هرگز به یک توافق الزام‌آور تبدیل نشد و به دلیل افزایش تنش‌های خاورمیانه، عملاً از هم پاشید.