



مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، در تشریح اقدامات سال ۱۴۰۴، به‌اجرای حدود ۱۶ پروژه مهم در حوزه بنادر صیادی اشاره کرد و گفت: این پروژه‌ها شامل احداث موج‌شکن، اسکله، لایروبی حوضچه‌ها و توسعه ساختمان‌های پشتیبانی و تأسیسات زیربنایی در سواحل جنوب کشور (خلیج فارس و دریای عمان) می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد طاهری همچنین از به ثمر نشستن تلاش‌ها و اتمام ۵ پروژه بندری خبر داد که پس از تحویل به شیلات استان‌ها و بهره‌برداران، با حضور ریاست سازمان شیلات و مسئولین استانی افتتاح و به چرخه بهره‌برداری رسیدند.

وی با اشاره به چالش‌های پیش‌بینی‌نشده و شرایط حاد جنگ تحمیلی در سال ۱۴۰۴ اظهار داشت: با وجود این موانع، گام‌های موثری در راستای احداث، تکمیل و توسعه بنادر صیادی در سراسر کشور برداشته شد. این تلاش‌ها با هدف ارتقای زیرساخت‌ها، افزایش بهره‌وری و بهبود شرایط کاری صیادان انجام شده است.

مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری با اذعان به اینکه برخی پروژه‌ها به دلیل شرایط جنگی با محدودیت مواجه شده یا نیمه‌تعطیل شده‌اند، تأکید کرد: این دفتر با هماهنگی و همفکری با ریاست سازمان، نسبت به اولویت‌بندی پروژه‌ها اقدام کرده و با جدیت تمام، پیگیری اجرای پروژه‌های اولویت‌دار را در دستور کار قرار داده است که امید است با گذر از این شرایط و بازگشت آرامش، شاهد ازسرگیری کامل عملیات اجرایی این پروژه‌ها باشیم.

طاهری درباره اعتبارات سال ۱۴۰۴ گفت: میزان تخصیص یافته از این اعتبار مصوب که مجموعاً ۴۰۲ همت بود، فقط ۶ هزار میلیارد ریال (معادل ۱۴۰۳ درصد) است که با وجود محدودیت‌ها، تلاش ما بر این بود که با مدیریت بهینه منابع، بهترین نتیجه ممکن را به دست آوریم.

پیگیری خسارت‌های جنگ و تداوم صید برای امنیت غذایی



معاونان اتاق تعاون ایران با حضور در بنادر صیادی گوگسر، جاسک و مناطق صیادی قشم، بر تداوم فعالیت صیادان، تقویت تعاونی‌ها و حمایت از جامعه صیادی در مسیر تأمین امنیت غذایی کشور تأکید کردند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، معاونان اتاق تعاون ایران به همراه مدیرکل شیلات هرمزگان، مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های صیادی استان و رئیس هیئت‌مدیره اتحادیه صیادان کشور با حضور در بنادر و مناطق صیادی شرق هرمزگان از جمله بندر صیادی گوگسر و شهرستان‌های جاسک و قشم، از تأسیسات صیادی، شناورها و وضعیت جامعه صیادی بازدید کرده و از نزدیک در جریان خسارت‌های وارد شده به شناورهای صیادی در پی جنگ رمضان و شرایط فعالیت صیادان قرار گرفتند. در جریان این بازدیدها مدیرکل شیلات استان با اشاره به نقش مهم بنادر صیادی شرق هرمزگان در تخلیه صید و پشتیبانی ناوگان صیادی، تأکید کرد: با وجود شرایط جنگی، فعالیت‌های صید و صیادی و تخلیه صید در استان تداوم داشته و بخشی از نیاز صنایع فراوری و بازار آزیان کشور از این طریق تأمین می‌شود؛ به‌گونه‌ای که تنها در یکی از مراحل تخلیه صید در بندر گوگسر، شش فروند لنج صیادی آب‌های دور حدود ۴۰۰ تن ماهی صید کرده‌اند. مسعود بارانی همچنین با اشاره به خسارت‌های وارد شده به برخی شناورهای صیادی، بر ضرورت پیگیری جبران خسارت‌ها، تقویت زیرساخت‌های بنادر صیادی، بهبود امکانات تخلیه و نگهداری صید و حمایت از تعاونی‌های صیادی تأکید کرد و نقش جامعه صیادی استان در تأمین امنیت غذایی کشور را بسیار مهم دانست. در ادامه، معاونان اتاق تعاون ایران نیز با تأکید بر ظرفیت‌های قابل توجه شیلاتی استان هرمزگان، آمادگی این نهاد را برای پیگیری جبران بخشی از خسارت‌های وارد شده به صیادان در سطح ملی، تقویت تعاونی‌های صیادی، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و جذب سرمایه‌گذاری در بخش شیلات و ایجاد تزحیره ارزش افزوده اعلام کردند.



سید محی‌الدین حسینی مقدم - ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در آبان ۱۴۰۲ توسط رهبر شهید انقلاب اسلامی، نقطه عطفی در توجه به این حوزه راهبردی است. با تحلیل اسناد بالادستی و مطالعات تطبیقی، ضمن تبیین ماهیت و الزامات اقتصاد دریامحور، راهکارهای عملیاتی برای تحقق این مهم در افاق ۱۴۰۴ ارائه می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید محی‌الدین حسینی مقدم در نوشتاری به «سراسرآمد» آورده است: این مقاله که برگرفته از منابع و مأخذ «سند سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی است به بررسی جامع مفهوم اقتصاد دریامحور و نقش آن در توسعه پایدار ایران می‌پردازد و همچنین به بررسی چالش‌های ساختاری، نیاز به اصلاحات قانونی و تقویت زیرساخت‌ها می‌پردازد و به تجربیات موفق کشورهای پیشرو در این حوزه اشاره می‌کند.

۱.مقدمه وطرح مسئله

در عصر حاضر، اقتصاد دریامحور به عنوان یکی از پیشران‌های اصلی توسعه پایدار در جهان شناخته می‌شود. ایران با برخورداری از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و دسترسی به آب‌های آزاد، از موقعیتی استراتژیک در این حوزه برخوردار است. ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در آبان ۱۴۰۲، نقطه عطفی در رویکرد نظام سیاستگذاری کشور به این حوزه محسوب می‌شود. با این حال، برای بهره‌برداری موثر از این ظرفیت‌ها، نیاز به یک رویکرد یکپارچه و جامع در راستای توسعه پایدار وجود دارد.

۲.تبیین مفهومی اقتصاد دریامحور

اقتصاد دریامحور مفهومی چندوجهی است که در سه سطح قابل تحلیل است:

- فعالیت‌های مبتنی بر دریا: شامل شیلات، استخراج منابع طبیعی (نفت و گاز) و کشتیرانی که خود به عنوان محورهای اصلی درآمدزایی کشور محسوب می‌شوند.

- فعالیت‌های مرتبط با دریا: این بخش شامل صنایع پشتیبان مانند تعمیر و نگهداری کشتی‌ها، صنایع غذایی دریایی و خدمات لجستیکی و حمل‌ونقل است که به تقویت فعالیت‌های دریایی کمک می‌کند.

- فعالیت‌های مجاور دریا: گردشگری ساحلی و توسعه شهری در نوار ساحلی، به عنوان ابزاری برای جذب سرمایه‌گذاری و تقویت اقتصاد محلی، اهمیت زیادی دارد.

۲-۱.تجارب جهانی

مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد کشورهایی نظیر نروژ، سنگاپور و چین با اتخاذ رویکرد سیستمی به توسعه دریامحور، توانسته‌اند سهم قابل توجهی از تولید ناخالص داخلی خود را از این بخش تأمین کنند. به عنوان مثال:

- نروژ: با ۲۰ درصد سهم از GDP، توانسته است به‌خوبی از منابع طبیعی خود بهره‌برداری کند و در عین حال حفاظت از محیط زیست را نیز در دستور کار قرار دهد.

- سنگاپور: با ۷ درصد سهم از GDP، به یک هاب تجاری و لجستیکی در سطح جهانی تبدیل شده است.

- چین: با ۱۰ درصد سهم از GDP، از طریق توسعه زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری در صنایع دریایی، رشد چشمگیری را تجربه کرده است.

۳.تحلیل وضعیت موجودایران

علی‌رغم ظرفیت‌های گسترده، چالش‌های ساختاری متعددی پیش روی توسعه اقتصاد دریامحور در ایران قرار دارد:

- فقدان مدیریت یکپارچه دریایی: نبود هماهنگی بین نهادهای مختلف در حوزه دریایی منجر به ناکارآمدی در تصمیم‌گیری و تخصیص منابع شده است.

- ضعف زیرساخت‌های بندری و لجستیکی: بندرها و زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی نیاز به نوسازی و بهبود دارند تا بتوانند به تأمین نیازهای تجاری و لجستیکی پاسخ دهند.

- محدودیت‌های سرمایه‌گذاری: قوانین و مقررات دست و پاگیر مانع از جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی در این حوزه شده است.

- کمبود نیروی انسانی متخصص: نیاز به آموزش و توانمندسازی نیروی انسانی در حوزه‌های مختلف دریایی احساس می‌شود.

- ناکارآمدی نظام حقوقی و قانونی: فقدان قوانین شفاف و کارآمد در زمینه فعالیت‌های دریایی به مشکلاتی در اجرای پروژه‌های توسعه‌ای منجر می‌شود.

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

«اقتصاد دریایایه

ایران» نیازمند

پارادایم‌نوین

توسعه‌پایدار

۴.راهبردهای پیشنهادی

۴-۱. راهبردهای کلان

- ایجاد نهاد متولی یکپارچه امور دریایی: این نهاد باید مسئولیت هماهنگی بین نهادهای مختلف و تدوین سیاست‌های جامع دریایی را بر عهده گیرد.

- تدوین سند جامع توسعه دریامحور: این سند باید شامل برنامه‌های مشخصی برای توسعه زیرساخت‌ها، صنایع دریایی و گردشگری باشد.

- اصلاح قوانین و مقررات مرتبط: قوانین باید به گونه‌ای تغییر یابند که مانع از سرمایه‌گذاری و رشد در این حوزه نشوند.

- توسعه دیپلماسی دریایی: ایجاد روابط بین‌المللی و همکاری‌های منطقه‌ای در زمینه‌های دریایی می‌تواند به رشد و توسعه اقتصادی کمک کند.

۴-۲. راهبردهای عملیاتی

- توسعه خوشه‌های صنعتی دریایی: باید خوشه‌های صنعتی در زمینه‌های شیلات، کشتیرانی و تعمیر و نگهداری شناورها شکل گیرد. -نوسازی و تجهیز ناوگان تجاری: سرمایه‌گذاری در نوسازی ناوگان تجاری و بهبود فناوری‌های دریایی از الزامات توسعه این بخش است. -توسعه گردشگری دریایی: ایجاد زیرساخت‌های لازم برای جذب گردشگران و ارتقای کیفیت خدمات گردشگری در سواحل.

-ایجاد مراکز تخصصی آموزش دریایی: باید مراکزی برای آموزش و تربیت نیروی انسانی متخصص در زمینه‌های دریایی تأسیس شود.

۵.نتیجه‌گیری و پیشنهادات

تحقق اقتصاد دریامحور در ایران نیازمند تغییر پارادایم در نظام سیاستگذاری و برنامه‌ریزی کشور است. این مهم از طریق تقویت نگرش سیستمی به توسعه دریامحور، ایجاد هماهنگی بین‌بخشی، تخصیص بهینه منابع، توانمندسازی بخش خصوصی و توسعه همکاری‌های بین‌المللی ممکن است.

ایران با توجه به موقعیت استراتژیک خود در حوزه دریایی، می‌تواند با اتخاذ رویکردهای نوآورانه و بهره‌برداری موثر از ظرفیت‌های موجود، به یکی از بازیگران اصلی در اقتصاد دریامحور تبدیل شود و از این طریق به توسعه پایدار دست یابد.

دریچه



کارشناس مسائل بین‌الملل:

نیروی دریایی ایران قابلیت محاصره علیه

محاصره را داراست

سید کارشناس مسائل بین‌الملل گفت: نیروی دریایی ایران قابلیت محاصره علیه محاصره را داراست؛ با در اختیار داشتن موشک های کروز، اژدرها و قایق های تندرو می‌تواند، محاصره علیه محاصره را

پاسخ دهد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین کنعانی مقدم در رابطه با رفع محاصره دریایی و روش های ایران درباره آن به مهر گفت: آمریکا سیاست بحران علیه بحران را دنبال می‌کند، و این سیاست باعث ضربه به اقتصاد جهانی به خصوص آمریکا و هم‌پیمانهایش شده است.

کنعانی مقدم افزود: کشورهایی مثل چین، روسیه، ژاپن، کره جنوبی و کشور های حاشیه خلیج فارس و کشورهای غربی دچار مشکلات اساسی در حوزه انرژی و اقتصاد شده اند.

وی اظهار کرد: راهکارهای شکست حصر دریایی فشار های بین المللی به اقدام دزدی دریایی آمریکا و راهکارهای دیپلماتیک است و تأکید کرد: باید سیاست محاصره علیه محاصره را اجرا کنیم و اجازه ندهیم آمریکا به پایگاه های دریایی خود در منطقه تجهیزات منتقل کند.

این کارشناس مسائل بین‌الملل با بیان اهمیت تنگه هرمز این تنگه را تنگه احد انقلاب اسلامی یاد کرد و همچنین اظهار داشت: نباید به هیچ و این تنگه را رها کنیم و این تنگه را باید به عنوان اهرم بازدارنده خود حفظ کنیم و عبور و مرور کشتی های آمریکا و همپیمانانش را متوقف کنیم؛ از جمله کشتی های باری.

وی بیان کرد: ۴۷ سال امامین انقلاب به خام فروشی نفت انتقاد می‌کردند و اکنون بهترین فرصت است تا از خام فروشی جلوگیری کنیم و با عملی شدن آن به اقتصاد کشور رونق ببخشیم.

کنعانی مقدم در ادامه افزود: نیروی دریایی ایران قابلیت محاصره علیه محاصره را داراست؛ با در اختیار داشتن موشک های کروز، اژدرها و قایق های تندرو می‌تواند محاصره علیه محاصره را پاسخ دهد و سیاست چشم در برابر چشم را دوباره به جهانیان نشان دهد.

این کارشناس مسائل بین‌الملل از اهمیت فعال سازی کریدورها گفت؛ با توجه به مرز های زمینی و دریایی گسترده با کشورهای همسایه در غرب عراق و ترکیه و شرق پاکستان و افغانستان کشورهای همسایه محتاج و نیازمند تجارت با ایران هستند.