اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۲۴بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۷۵

توقیف ۱۹ فروند لنج صیادی در صیدگاه بوسیف بندر امام خمینی(ره)

تعداد ۱۹ فروند لنج صیادی به اتهام صید غیرمجاز در فصل ممنوعه در صیدگاه بوسیف توسط نیروهای اعزامی پایگاه حفاظت منابع آبزی بندر امام خمینی (ره) توقیف شدند.به گزارش اقتصادسرآمد، سرپرست یگان حفاظت آبزیان شیلات خوزستان در این رابطه گفت: طی گشت دریایی نیروهای اعزامی پایگاه حفاظت منابع آبزی بندر امام خمینی(ره) تعداد ۱۹ فروند لنج صیادی به اتهام صید غیرمجاز در فصل ممنوعه در صیدگاه بوسیف توقیف شدند.کامران شریفی افزود: در جریان بازرسی از شناورهای توقیف شده مقدار ۳هزار و ۶۸۵ کیلوگرم انواع ماهی و میگو و تعداد ۱۹ دستگاه ترال کشف و ضبط شد.به گفته شریفی تعداد ۱۱۶ نفر متهم در ارتباط با صید غیر مجاز در فصل ممنوعه نیز دستگیر شدند.وی با تاکید بر اینکه یگان حفاظت منابع نیز در راستای اجرای قانون و حفظ ذخایر آبزیان، با قاطعیت با متخلفان برخورد خواهد کرد یادآور شد: برابر قانون حفاظت و بهره برداری از آبهای جمهوری اسلامی ایران، متخلفان صید غیرمجاز آبزیان دریایی در محاکم قضایی محکوم به جرایم نقدی و مصادره محصولات آبزی و ادوات صید مکشوفه می شوند و علاوه بر این پرونده های تخلفات صیادی به کمیسیون های رسیدگی به تخلفات صیادی ارجاع و مشمول محرومیت از صید خواهند شد.

هشدار «اقتصاد سرآمد» برای پادشاه چهارراه جهان

ایران از دایره کریدورها حذف می‌شود؟

سرآمد گروه دریامحور – مدتی است که چین به قرارداد ۲۵ ساله با ایران بی اعتنا شده است و به آن توجهی نشان نمی دهد. میزان تبادل کالا بین ایران و چین نیز در چندماهه اخیر به شدت کاهش داشته است. در ۳ماه اخیر، میزان تبادل کالای ایران و چین به حداقل ممکن رسیده است.

به گزارش اقتصاد سرآمد، دلایلی متعددی برای این کاهش مطرح می شود که می توان به مواردی اشاره کرد؛ مانند: تعطیلات پایان سال چینی ها که با عید سال نوی آن ها همراه است. این تعطیلات حداقل یک ماه به کاهش فعالیت های بازرگانی منجر می شود و تاجران چینی، سرگرم خانواده، فامیل و تفریحات می شوند. همچنین محدودیت های اخیر کرونایی در چین، موجب کاهش تبادل ها شده است و مرزهای چین به حالت نیمه بسته و ورد به آن با قرنطینه ممکن بوده است. اما دلایل بزرگ تری هم وجود دارد: طبق اعلام بانک جهانی، همه کشورها وارد یک رکود بزرگ می شوند که چین هم جزوی از آن هاست. طبق اعلام بانک جهانی، به غیر از امریکا، رکود ۲۰۲۳ دامن گیر همه کشورها خواهد شد. چین نیز در حال تجربه رکود است و رشد اقتصادی آن متوقف شده است. این می تواند دلیل مهمتری باشد برای کاهش تبادل تجاری بین ایران و چین، مشروط بر اینکه دیگر کشورها نیز دچار همین وضعیت شده باشند که البته در مورد روسیه صدق نمی کند. کاهش تولید ایران به خصوص در مورد فولاد به دلیل نوسانات گاز در چندماهه اخیر و کاهش افت گاز که کارخانجات فولاد را با چالش روبرو کرد، دلیل بزرگ تری است زیرا کارخانجات ایران نتوانستند به قراردادهای خود با تجار چینی به موقع عمل کنند و تحویل کالا به آنها با دیرکرد همراه بود. اما دلیل مهم تر از همه، بی علاقگی چین به قرارداد ۲۵ ساله با ایران است تا «شریک استراتژیک» از زیر تعهدات خود به راحتی شانه خالی کند و کسی هم قادر به سوال یا اعمال فشار بر او نیست. دو نکته مهم بر این بی توجهی حاکم است:اول: گرایش چین به کشورهای دیگر برای تامین نیازهای استراتژیک خود مانند گاز. گرایید ن به عربستان و روسیه، سطح توقع چین از ایران را به شدت کاهش داده و آن ها با توجه به بازارهای جدید، چندان مایل به همکاری با ایران نیستند و شاید بتوان گفت که از قرارداد ۲۵ساله خود پشیمان شده اند و این قرارداد فقط بر روی کاغذ می ماند و البته در مواردی که به نفع چین باشد، اجرایی خواهد شد. دوم: ایجاد کریدورهای جدید، نقش بسیار مهمی برای بی توجهی چین به قرارداد دارد؛ زیرا دیگر ایران پادشاه چهارراه جهانی نیست و این خصیصه ژئواکونومیک را از دست داده است. نشان به آن نشان که اخیرا، توافق چین و روسیه برای تبادل گاز به امضاء رسید.به گزارش اقتصاد سرآمد، روسیا الیوم خبر داده است که روسیه و چین یک توافقنامه بین دولتی برای تامین گاز از مسیر خاور دور امضا کردند که در این قرارداد سالانه ۱۰ میلیارد متر مکعب گاز برای پکن تامین می‌شود.وزارت انرژی روسیه در بیانیه‌ای اعلام کرد که توافقنامه تامین گاز از مسیر خاور دور باید تصویب شود که به طور طبیعی با توجه به موقعیت استراتژیک این کریدور جدید، این توافقنامه از تصویب خواهد گذشت. در سپتامبر گذشته، شرکت روسی گازپروم و شرکت چینی (CNPC) توافق کردند که پرداخت‌های گاز عرضه شده از طریق خط لوله قدرت سیبری به روبل و یوان انجام شود؛ که منطبق بر سیاست ارزی هر دو کشور است و نشان می دهد که این کریدور جدید هم به طور قطعی شکل خواهد گرفت. در اوایل فوریه ۲۰۲۲، گازپروم قرارداد بلندمدتی با شرکت چینی CNPC برای تامین سوخت آبی از طریق مسیر جدید "Power of Siberia-۲"(پروژه ای که برای راه اندازی آن برنامه ریزی شده است) با عبور از مغولستان امضا کرد که به موجب آن صادرات گاز طبیعی روسیه به چین را تا ۵۰ میلیارد متر مکعب دیگر در سال فراهم خواهد کرد.قدرت سیبری یک خط لوله گاز است که هدف آن پمپاژ گاز طبیعی از میادین خاور دور روسیه به چین است و عرضه از طریق آن به چین در دوم دسامبر ۲۰۱۹ آغاز شد و این خط لوله در سال جاری میلادی، با قدرت بیشتر کار خواهد کرد و میزان انتقال گاز روسیه به چین را به چند برابر خواهد رساند و بدین وسیله، بخش مهمی از گاز چین از طریق روسیه خواهد بود و نیازی به گاز ایران حذف یا به حداقل ممکن خواهد رسید. روسیه دارای بزرگترین ذخایر گاز جهان است و تا قبل از جنگ با اوکراین، تامین کننده اصلی گاز اروپا بود. در پی تغییرهای ایجاد شده در مناسبات جهانی طی یک سال گذشته، گاز روسیه به جای اروپا به سمت چین سرازیر شد و به نحوی جنگ اوکراین، گریبان ایران را هم گرفت و باعث شد که مشتریان گازی ایران به سمت دیگر کشورها حرکت کنند و باعث ایجاد کریدورهای جدید و خطوط انتقال جدید نفت و گاز شوند. کشور چین، کشوری است بر مبنای اقتصاد خالص. یعنی سیاست برون مرزی به معنای رفیق استراتژیک با هیچ کشوری ندارد؛ زیرا او رفیق استراتژیک دلار و یوان است و سیاست خارجی او مبتنی بر سود خالص است. هر جا که سود باشد، مسیر حرکت چین به همان سمت است و هر جا هزینه باشد، مسیر حرکت چین نخواهد بود. انشعاب جدید گاز از روسیه به سمت چین، کافی است که نگاه چین از ایران با وجود قرارداد پر سر و صدایی که ایران بست، به سمت دیگری متمایل شود که انگار هرگز قراردادی بین ایران و چین نبوده است. گرایش چین به عربستان وعقد قرارداد بلندمدت با آن کشور نیز مزید بر علت است. با این رویه، سال به سال وضعیت اقتصاد ایران بیشتر تحت فشار قرار می گیرد. روزگاری که پادشاه چهارراه جهان با قدرت ژئوپلیتیک خود، به جهانیان فخر می فروخت، گذشته است و سهم اثربخشی ایران بر کریدورها به حداقل ممکن رسیده است. با این وضعیت که در آینده بیشتر آثار منفی آن را تجربه خواهیم کرد و با راه اندازی بندر فاو از یک سو، اوج بندر گوادر، بندر فجیره و نیز بندر اخیر ترکیه و توسعه خطوط گازی که ایران را دور می زند، وضعیت بدتر خواهد شد. با این روند، سیاست اقتصادی و نقشه های جایگزین اقتصاد ما را به کدام سمت در این بازی شطرنج می کشاند، نکته ای است که برای ما روشن نیست. امیدواریم برای مسئولان اقتصادی کشور مشخص باشد.

برگزیده ها

سرپرست سازمان منطقه آزاد کیش

پیش‌بینی ۴۶۰ میلیارد ریال برای خرید کشتی آتش‌خوار بندرگاه کیش

سرآمد سرپرست سازمان منطقه آزاد کیش گفت: ۴۶۰ میلیارد ریال برای خرید کشتی آتش خوار به منظور ارتقای سطح ایمنی بندرگاه این جزیره پیش بینی شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، سعید پورزادی به ایرنا اظهار کرد: این میزان اعتبار معادل یک میلیون یورو است و شرکت بنادر و فرودگاه ها هم اکنون خرید این کشتی را به عنوان یک اولویت دنبال می کند.وی با بیان اینکه خرید کشتی های آتش خوار به عنوان مطالبه های معوق در سال آینده به صورت ویژه پیگیری می شود اضافه کرد: اعتبار ۴۶۰ میلیارد ریالی خرید کشتی آتش نشانی (آتش خوار) از محل اعتبارات سازمان منطقه آزاد پیش بینی شده تا در سریع ترین زمان ممکن یک کشتی با استانداردهای لازم تامین و خریداری شود.پورزادی با بیان اینکه سیستم اطفا حریق اسکله های تجاری و مسافری بندرگاه کیش با ۴۸۰ میلیارد ریال اعتبار پس از هفت سال بلا تکلیفی، در دهه فجر امسال به بهره برداری رسید افزود: با این سیستم تمام زیر ساخت های خشکی این بندر تحت پوشش خدمات ایمنی قرار گرفته است.وی یادآور شد: همچنین سیستم اطفا حریق قادر است علاوه بر ارائه خدمات در خشکی تمامی کشتی های متوقف شده در اسکله ها تا فاصله ۵۰ متری را نیز هنگام حوادث پوشش دهد.کشتی آتش خوار، شناوری برای اطفاء حریق در محیط دریا شامل آتش سوزی کشتی ها و سکو ها بکار می رود؛ این شناور دارای پمپ های متعدد و بسیار قوی است به گونه ای که می تواند آب دریا را مکش کرده و تا ارتفاع زیادی پرتاب کند و جزء کشتی های خدمات بندری است.بندرگاه کیش در شمال جزیره واقع شده است و به عنوان بندر اصلی این جزیره در زمینی به مساحت ۱۱۰ هکتار احداث شده که دارای اسکله تجاری آن به طول آن تقریبا ۲ هزار متر بـا امکان پهلو گرفتن شناور ها را در اسکله نفتی و حوضچه اول به عمق ۶ متر فراهم است.در راستای طرح توسعه این بندر، سازمان منطقه آزاد اقدام به ساخت اسکله ۱۲ تنی کرده که شـرکت های نفتی همچون توتال، پتروپارس، توسـعه پترو ایران، اسـتات اویل، آجیپ، خدمات چاه نفتی ایران، شرکت نفت فلات قاره ایران و شرکت ملی حفاری یکی از مراکز پشـتیبانی و لجستیک سکوی نفتی خود را در بندرگاه تجاری کیش قرار دادند.پشتیبانی از سکوها و مناطق نفتی واقع در جزایر لاوان، خارک، سیری، منطقه پارس جنوبی از دیگر ماموریت های این بندرگاه است، این بندر دارای پایانه مسافربری به مساحت چهار هزار متر مربع از که نقش ۳۰ درصدی در حمل و نقل مسافران به این جزیره دارد.

مدیرعامل بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم

عملیات لایروبی اسکله‌های لافت و پهل آغاز شد

سرآمد مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم از آغاز عملیات لایروبی اسکله های لافت و پهل همزمان با چهل و چهارمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی سندگل نظامی اظهار داشت: دستور تسریع در آغاز این عملیات لایروبی همزمان با بازدید هفته گذشته مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم از اسکله های یادشـده صادر و در سـالروز پیروزی انقلاب اسلامی ایران اجرایی شد.

وی ادامه داد: این عملیات لایروبی با اعتباری بالغ بر ۲۲۰ میلیارد ریال از سوی سازمان منطقه آزاد قشم آغاز شده است که تا پیش از پایان سال به اتمام خواهد رسید.

مدیرعامل شرکت توسـعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم تصریح کرد: لایروبی اسکله پهل با هدف تسریع در رفت و آمد خودروها که با استفاده از شناورهای لندینگ کرافت صورت می پذیرد انجام شـده و موجب ارایه خدمات بهتر و روان تر به گردشگران می شود.

نظامی اضافه کرد: همه ساله بیش از ۶ میلیون رفت و آمد از سه مسیر دریایی (اسکله شهید حقانی به اسـکله شهید ذاکری)، هوایی (فرودگاه بین‌المللی قشم) و زمینی (محل ورود وسایل نقلیه سبک و سنگین از اسـکله پهل به اسکله لافت) انجام می شوند که سـهم ورود مسافران از محل اسـکله پهل به لافت، بیشترین اندازه را دارد.

به گزارش ایرنا، عملیات لایروبی اسکله های جزیره قشم هر چهار سال یکبار از سوی معاونت فنی و عمرانی سازمان منطقه آزاد قشم انجام می شود.

اسکله بندرپهل به عنوان مهم‌ترین معبر مسافران و گردشگران از اقصی نقاط کشور و همچنین رفت و آمد شهروندان ۲ شهرستان خمیر و قشم مورد استفاده قرار می گیرد.مسیر دریایی بندرهای پهل بندر خمیر و لافت جزیره قشم تنها مسیری است که بومیان، مسافران، تاجران و گردشـگران با خودرو بین جزیره قشم و سرزمین مادری رفت و آمد می کنند.

شهرسـتان خمیر به واسـطه فاصله نزدیک با قشم پل ارتباط دریایی حمل و نقل خودرو و مسافر بوسـیله لندینگ کرافت از بندرپهل به لافت است.اسکله بندرپهل نیز در ۷۰ کیلومتری بندرعباس و سه کیلومتری روسـتای پهل و در ۱۸ کیلومتری بندر خمیر قرار دارد در واقع کوتاه ترین مسیر دریایی تا جزیره قشم است.

آغاز فرآیند ساخت بندر خلیج فارس

نقشه ترانزیتی منطقه خاورمیانه با احداث بندر بزرگ خلیج فارس به سود ایران تغییر می کند

سرآمد خوزسـتان مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزسـتان با اشـاره به آغاز فرآیند احداث بندر بزرگ خلیج فارس در مجاورت بندر امام خمینی (ره) گفت: نقشه ترانزیتی منطقه خاورمیانه با احداث بندر بزرگ خلیج فارس به سـود ایران تغییـر می‌کند.به گزارش اقتصادسـرآمد، بهـروز آقایی در جمع خبرنگاران با اشاره به احداث بندر خلیج فارس در مجاورت بندر امام خمینی (ره)، اظهار کرد: با توجه به آغـاز فرآیند احداث بندر بزرگ خلیج فارس در مجاورت بندر امام خمینی (ره)، قطعا شاهد تغییر نقشه ترانزیتی منطقه خاورمیانه به سود ایران خواهیم بود.، وی افزود: در حال حاضر مراحل نهایـی جانمایی احداث بندر بزرگ خلیج فارس به اتمام رسـیده و فرآیند کسب مجوزهای لازم برای آن آغاز شده اسـت.مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان تصریح کرد: بندر خلیج فـارس دارای بیش از چهار هـزار هکتار اراضی پس‌کرانه‌ای اسـت که امکان ایجاد زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری، مراکز لجستیکی و حمل و نقل، استقرار مراکز تولید و ارزش افزوده را با اسـتفاده از سـرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی فراهم می‌کند.آقایی با اشاره به مطالعات اولیه برای احداث این ابر بندر در مجاورت بندر امام خمینی (ره) ادامه داد: بندر بزرگ خلیج فارس از اسکله‌هایی با آبخور بین ۳۰ تا ۴۰ متر برخوردار خواهد بود که دربرگیرنده مزیت رقابتی نسبت به دیگر بنادر منطقه است.وی افزود: کسب سهم حداکثری از بازارهای کانتینری منطقه به عنوان یکی از اهداف مهم احداث این بندر است. بندر بزرگ خلیج فارس در واقع همان فرصتی است که باید از آن به عنوان راهکاری جهت دسـتیابی به جایگاه تجارت دریایی ایران و توسعه این جایگاه در نقش آفرینی در راه‌گذرهای جدید تجارت دریایی از شرق به غرب استفاده کرد.مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان گفت: ضرورت احداث بندر جدیدی در استان خوزستان با عنوان بندر بزرگ خلیج فارس در کانال طبیعی و منحصر به فرد خور موسی، توازن رقابت ایران با دیگر کشورهای دارای برنامه توسعه بندری را فراهم می‌کند. این بندر می‌تواند زمینه جذب کالاهای ترانزیتی و تغییر رویه‌های صادرات و واردات کالاها در رقابت با کشورهای ترکیه و عراق را فراهم کند.آقایی در پایان با بیان اینکه یکی از مهم‌ترین عوامل رشد و توسعه بنادر، عاملی به نام ضریب دسترسی دریایی به واسطه موقعیت جغرافیایی و جمعیتی است، خاطرنشان کرد: بر همین اساس، بندر بزرگ خلیج فارس با داشتن پسکرانه جمعیتی، صنعتی و دسترسی به کریدورهای زمینی با فراهم کردن بستر جذب کالا، نه تنها نقش استان خوزستان را در رشد اقتصادی کشور مشهودتر می‌کند بلکه منشاء تحولات اساسی در مسیر راه‌گذر شرق به غرب خواهد بود.

گزارش

پُل خلیج فارس، راهگشای توسعه شتابان جزیره قشم

معاون اقتصادی و سرمایه گذاری سازمان منطقه آزاد قشم آغاز مجدد عملیات اجرایی پُل خلیج فارس را، راهگشای توسعه شتابان و همه جانبه این جزیره پهناور و راهبردی عنوان کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مختار گرشاسـبی گفت: موقعیت راهبردی قشم در حوزه خلیج فارس موجب شده تا تمرکز بر توسـعه این جزیره در دستور کار دولت سیزدهم قرار گیرد و با فراهم سـاختن این زیرساخت مهم اهتمام جدی برای توسعه همه جانبه این جزیره زیبا دنبال می شود.

بنابر گزارش ایرنا ،وی ادامه داد: با توجه به برنامه ریزی های در دست اقدام و انجام شده برای توسعه قشم در حوزه های منطقه از جمله حوزه نفت، گاز، پتروشیمی، تجارت دریایی، گردشگری و صنعتی و شیلات و آبزی پروری ضرورت احداث پل به عنوان حلقه مفقوده توسعه را دوچندان ساخته و امید می رود با آغاز عملیات اجرایی دوباره این پروژه به عنوان رویای چند دهه سـاله مردمان جنوب کشور قطار پیشرفت قشم شتاب بیشتری بگیرد.

به گفته معاون اقتصادی و سرمایه گذاری سـازمان منطقه آزاد قشم همزمان با پیشبرد احداث پُل خلیج فارس طرح توسعه بندر کاوه جزیره به عنوان دهکده کالا و پایگاه پشتیبانی (در پیوند با بندر شهید رجایی) در دستور کار سازمان قرار دارد تا علاوه بر تحول در اقتصاد کشور، افزایش ثبات سیاسی برای ایران در تنگه هرمز و تحکیم نام خلیج فارس باشد.

گرشاسبی تصریح کرد: از آنجایی که بسیاری از سواحل جنوبی کشور در حال حاضر توانایی پذیرش کشتی های بالای ۱۰۰ هزار تُنی را ندارند، بلکه در آینده نیز به دلیل مشـکلات فنی، از جمله محدودیت های محیطی (مانند عمق آب در بنادر) و مسـایل مالی، توانایی پذیرش را نخواهند داشت در چنین شرایطی، سواحل جزیره قشـم که در برخی نقاط عمقش به حدود ۴۰ متر می رسد این امکان را داراست که بتواند کشور را با اسکله ای مطابق استاندارد های روز دنیا برای پذیرش کشتی های فوق سنگین در این زمینه توانمند سازد.وی یادآور شد: با توجه به اینکه پس از احداث پُل خلیج فارس بندر کاوه به واسطه ۹۲ کیلومتر بزرگراه و ۸۶ کیلومتر راه‌آهن به خطوط سراسری حمل و نقل کشور متصل خواهد شد، می توان گفت این پُل سرعت انتقال کالا به ایران و از ایران به کشورهای دیگر را به طرز قابل توجهی افزایش خواهد داد.معاون اقتصادی و سـرمایه گذاری سازمان منطقه آزاد قشم با اشاره به برنامه ریزی های انجام شده برای تبدیل قشم به هاب انرژی منطقه، افزود: ۱۷ میدان نفتی و گازی بزرگ در جزیره شناسایی شده و طرح های پالایشگاهی، پتروشیمی و نیروگاهی زیادی در دست اجراست و برای پیشبرد اجرای این طرح ها و جذب سرمایه گذار برای توسعه آنها توسعه زیرساخت های حمل و نقلی و بندر حرف نخست را می زند و امیدواریم با تکمیل این پروژه بتوان از تمام ظرفیت های جزیره در حوزه انرژی استفاده کرد.

به گفته وی احداث پُل خلیج فارس و اتصال بزرگترین جزیره ایران و خاورمیانه به سرزمین اصلی نه تنها از نظر اقتصادی برای قشم و کشور امید بخش است بلکه در حوزه امنیتی و ثبات سیاسی نیز نقش قابل توجهی بازی خواهد کرد.به گزارش ایرنا، عملیات اجرایی پروژه عظیم پل خلیج فارس پس از هفت سال توقف روز سه شنبه هجدهم بهمن ۱۴۰۱ همزمان با هفتمین روز از ایام الله دهه مبارک فجر با حضور حجت‌الله عبدالملکی دبیر شـورایعالی مناطق آزاد کشور، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم، فرمانده قرارگاه مدینه منوره سپاه و مسوولان آغاز شد.این عملیات اجرایی به عنوان آرزوی دیرینه ساکنان جزیره قشم، همزمان با جشن های چهل و چهارمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی، پس از وقفه ای هفت ساله با همتی جهادی در دولت سیزدهم از سر گرفته شده است.

اجرای عملیات عمرانی احداث پل خلیج فارس به عنوان یکی از چهار رکن طرح شـبکه جامع ارتباطی خلیج فارس با محوریت و اتکا بر چهار پروژه، بندر، پل، جاده و ریل، مسیر جدیدی را از قشـم در تماس و ارتباط کریدورهای تجاری منطقه و اتصال به شبکه راه های کشور ایجاد می کند.

پروژه پُل خلیج فارس در حال حاضر دارای ۱۵ درصد پیشرفت فیزیکی است و امروز پس از وقفه ای طولانی، در دولت مردمی فعالیت اجرایی خود را آغاز می کند.پُل خلیج فارس به طول سه هزار و ۴۳۰ متر شامل دهانه های ۳۶۰متری و پایه های بر روی دریا، عرض عرشه ۳۲ متری دارای چهار مسیر رفت و آمد خودرو، یک مسیر رفت و آمد راه آهن و یک مسـیر اضطراری و پیاده‌رو است که پس از اجرا می تواند جزیره قشم را به سرزمین اصلی متصل کند.

برای تکمیل یکی از چهار رکن طرح شـبکه جامع ارتباطی خلیج فارس شامل توسعه بندر کاوه جزیره قشم، احداث ۹۲ کیلومتر بزرگراه از بندر کاوه و امتداد به خط سراسـری از طریق پل خلیج فارس، احداث ۸۶ کیلومتر راه آهن از بندر کاوه و امتداد به خط سراسری از طریق پل خلیج فارس، احداث پل خلیج فارس به منظور تکمیل ارکان طرح بر روی دریا به حجم سـرمایه گذاری بالغ بر ۴۶۰ میلیون یورو نیاز است.

این پُل در حد فاصل جزیره قشـم به بندرعباس واقع شـده و علاوه بر توسعه کریدور حمل و نقل شمال – جنوب، توسعه اسکله کاوه و امکان احداث اتوبان و راه آهن را نیز در این مسیر فراهم خواهد کرد.

با احداث پل خلیج فارس، ترانزیت کالا از منطقه آزاد قشم دارای توجیه اقتصادی می شود، به طوریکه بخش عمده کالا هایی که از طریق کریدور شمال – جنوب ترانزیت می شدند، از طریق این پُل، انجام شده و واردات و صادرات کالا بر اساس یکسری قوانین و مقررات راحت تر، صورت خواهد گرفت.بر این اساس، هزینه های حمل و نقل و زمان ترانزیت کالا از جزیره قشم کاهش یافته و قیمت تمام شده کالا و خدمات به دلیل ایجاد شبکه حمل و نقل ریلی و جاده ای کمتر خواهد شـد.این طرح از نظر ابعاد اقتصادی، عمرانی، صنعتی، گردشگری و رفاهی از جایگاه مهمی در کشور برخوردار است و نقش حلقه ارتباطی مسیرهای دریایی سواحل پیرامونی قشم به شبکه حمل و نقل ریلی و جاده ای کشور را در امتداد ترانزیت آسیای میانه و واردات و صادرات دارد.

پل خلیج فارس از محدوده اسکله لافت در قشم به اسکله پهل در شهرستان خمیر متصل می شود و جزیره قشم را به سرزمین اصلی مرتبط خواهد کرد.

جزیره زیبای قشم مشرف به تنگه هرمز و مجرای ورودی به خلیج فارس و دریای عمان است.این جزیره که بزرگ ترین جزیره خلیج فارس است، به دلیل مجاورت با اقیانوس هند، وجود منابع نفت و گاز و واحدهای پتروشیمی و پالایشگاهی و تجهیزات فرا ساحلی و برخورداری از تسهیلات بندری برای کشتی های بزرگ (در رده پاناماکس) یکی از استراتژیک ترین جزایر ایران و خلیج فارس است.از سوی دیگر، ویژگی های طبیعی و تاریخی این جزیره، باعث شده قشم به یکی از مقاصد گردشـگری اصلی در ایران تبدیل شود.منطقه آزاد تجاری –صنعتی قشم، حدود ۳۰۰ کیلومتر مربع از این جزیره را شامل می شود.این منطقه به دلیل قرارگیری در نقطه ای کلیدی از کریدور ترانزیتی شمال – جنوب، دسترسی به کریدور پروازهای بین‌المللی شرق – غرب و تسهیلات بندری آن، که به نوعی مکمل بندر شهید رجایی است، نقش پررنگی در تجارت و بازرگانی جهانی دارد. اهداف و محورهـای اصلی فعالیت هـای این منطقه آزاد تجـاری – صنعتی شامل توسعه و گسـترش صنعت ترانزیت و حمل و نقل، گسترش تجارت و خدمات تجاری، صنایع انرژی بر، صنایع بیوتکنولوژیک و منابع دریایی، صنایع گردشگری، شیلات و صید صنعتی، خدمات پشتیبان نفت و پارک های انرژی است. اجرای پُل خلیج فارس برای اتصال قشم به سرزمین اصلی و شهر مهم و راهبردی بندرعباس می تواند حلقه توسعه پایدار و همه‌جانبه منطقه آزاد را تکمیل و این جزیره را به مکانی با ثبات و دسترسـی آسان برای جذب سرمایه‌گذار در اندازه های قابل مقایسـه با مناطق آزاد مشابه در کرانه های جنوبی خلیج فارس تبدیل کند.

شیلات

افزایش ۴۸ درصدی صید ماهیان استخوانی گیلان

مدیر کل شـیلات گیلان از افزایش ۴۸ درصـدی صید انواع ماهیان اسـتخوانی خبـرداد و گفت: ۴۶ پره صیادی اسـتان از ۲۲مهرماه ۱۴۰۱ تا پایان دهه دوم بهمن موفق شـدند هزار و ۳۵۳ تن انواع ماهیان اسـتخوانی را صیـد کنند.به گزارش اقتصادسـرآمد، کوروش خلیلی با ایرنا اظهار کرد: غالب سبد صید صیادان پره ۲ گونه ماهی سفید و کفال بود که این مقدار صید برای ماهی سفید ۲۹۳ تن (۲۲ درصد)، ماهی کفال هزار و ۳۶ تن (۷۶ درصد) و ۲۳ تن (۲ درصد) مربوط به سایر آبزیان دریای خزر بوده است.وی، ارزش فروش ناخالص این مقدار صید را ۲ هزار و ۵۶ میلیارد ریال و علت اصلی افزایش صید را فزونی مراحل پره‌کشی و افزایش سبد صید ماهی کفال اعلام کرد.وی در ادامه با بیان اینکه گیلان ازجمله استانهایی است که پتانسیل لازم برای افزایش صید ۲ برابری کیلکا را دارد (صید را از ۶ هزار تن بـه ۱۰ هزار تن افزایش دهـد.) گفت: اکنون شـناورهای کیلکاگیر تنها در بندرانزلی فعالیت می کنند اما با راه اندازی طرح فعالسازی بندرشـیلاتی در بندرکیاشهر این امر بزودی محقق خواهد شد.خلیلی، مولدسازی و بازسازی ذخایر شـیلاتی را از برنامه‌های شـیلات گیلان عنوان کرد و یادآور شد: بندر شیلاتی کیاشهر با مشارکت در سرمایه گذاری بخش خصوصی از برنامه های شیلات گیلان است که فراخوان آن انجام شده است و اکنون در مرحله انتخاب طرح قرار دارد. مدیرکل شیلات گیلان وجود بنادر شیلاتی را از ارکان توسعه صید و صیادی دانست و تصریح کرد: اگر بندر شیلاتی وجود نداشته باشد پیمایش ساحلی و آبهای دریایی رخ نمی دهد در این راستا با اجرای طرح فعال‌سازی چنین بندری، بندرشیلاتی کیاشـهر پشتیبان سـایت دریایی شـیلات گیلان و هم بندر کیلکاگیر خواهد بود.وی تاکید کرد: حوزه دریا، حوزه اشتغال آفرینی است لذا راه اندازی هر بندر شیلاتی کوچک برای ۱۰۰ نفر شغل ایجاد خواهد شد.به مناسبت گرامیداشت دهه مبارک فجر ۱۱ پروژه شیلاتی با ۳۲۰ میلیارد ریال اعبار و اشتغالزایی ۴۰ نفر در استان گیلان به بهره برداری رسید.

افزایش ۸۰ تنی آمار کشفیات یگان حفاظت منابع آبزی خوزستان

مدیرکل شیلات خوزسـتان از افزایش ۸۰ تنی آمار کشفیات یازده ماهه امسـال یگان حفاظت منابع آبزی استان نسبت به مدت مشـابه سـال ۱۴۰۰ خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهرداد محمدی دوست ضمن تاکید بر پیشگیری از وقوع جرایم صیادی با استفاده از ابزارهای آموزشی، فرهنگ‌سازی، ارتقای دانش جامعه صیادی و همچنین تعامل نزدیک با تشـکل ها و قشر ساحل نشین استان، اظهار داشت: آمار کشفیات یازده ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۸۰ تن افزایش یافته است.وی افزود: در سـایر عملیات‌ها همچون توقیف تعداد شـناورهای متخلف و نیز تعداد گشت‌های دریایی و بسیاری دیگر از فاکتورهای آماری یگان حفاظت منابع آبزی اسـتان سیر صعودی داشته است.مدیرکل شیلات خوزستان با بررسی فراوانی تخلفات صیادی راهکارهایی همچون آماده به‌کار کردن شناورهای عملیاتی، تعامل بیشتر با تشکل ها و جامعه صیادی با هدف تغییر نگرش سنتی در حفظ ذخایر آبزی به نگرشی مدرن، جامع و قانونمند جهت کنتـرل چالش‌های فعلی این حوزه را پیشنهاد کرد.وی سـرویس و تعمیر شناورهای صیادی استان را به منظور استانداردسازی، افزایش ایمنی و خدمات‌رسانی مطلوب ضروری دانست و عنوان کرد: پنج میلیارد ریال در قالب اعتبارات ملی به منظور خرید قطعات یدکی شناورها و آماده به‌کار کردن شناورها اختصاص پیدا کرده است که با قید فوریت اقدامات لازم در این خصوص باید صورت گیرد.

مصرف ماهی در همدان با سرانه کشوری فاصله زیادی دارد

مدیر شیلات و آبزی پروری سـازمان جهاد کشاورزی استان همدان گفت: سرانه مصرف آبزیان در سفره خانوارها در مقایسه با سرانه کشوری فاصله زیادی دارد.به گزارش اقتصادسرآمد، احمد بختیاری به مهر، بیان کرد: به منظور ترویج فرهنگ آبزی مصرفی و افزایش سرانه مصرف آبزیان و همچنین ایجاد بازار برای تولید کنندگان ماهی استان و افزایش تقاضا برای مصرف ماهی و پایین بودن سـرانه مصرف آبزیان در سفره خانوارها که متأسفانه سرانه مصرف در اسـتان حدود ۸ کیلوگرم بوده که در مقایسه با سـرانه کشـوری یعنی ۱۳ کیلو گرم و سرانه ۲۴ کیلوگرمی در دنیـا فاصله زیادی وجـود دارد.وی ادامه داد: مدیریت شـیلات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی استان در راستای افزایش سـرانه مصرف و ایجاد جامعه سالم و افزایش تقاضا جهت رونق تولید ماهی اقـدام به برگزاری دوره‌های آموزش طبخ آبزیان در کلیه نقاط استان اعم از روستا و شهرسـتان‌ها می‌نماید که در این دوره‌ها به صورت رایگان برای خواهران علاقمند برگزار می‌شـود.بختیاری ادامه داد: آموزش‌های لازم شامل نحوه تیغ گیری ماهی، رفع بوی ماهی، تشخیص ماهی سـالم از ناسـالم و فواید مصرف ماهی برای انسان ارائه می‌شود و در هر کلاس حداقل ۵ نوع غذا با ماهی به صورت عملی آموزش داده می‌شود.وی اضافه کرد: امسال با اعتباری معادل دو هزار میلیون ریال تعداد ۱۰۰ دوره آموزش حضوری طبخ آبزیان در سراسر استان به تعداد دو هزار و ۵۰۰ نفر روز اجرا و همچنین ده برنامه آموزش طبخ آبزیان به مدت ۱۰۰ دقیقه با اعتباری معادل ۲۵ میلیون ریال از طریق سیمای مرکز استان در اسفند پخش خواهد شد که پیش بینی می‌شود حداقل ۲۰۰ هزار نفر آموزش طبخ را بدین طریق فرا گیرند که شاهد افزایش سرانه مصرف باشیم و به هدف گذاری صورت گرفته طبق برنامه تحولی دولت سیزدهم یعنی افزایش سرانه استان تا پایان سال ۱۴۰۴ به ۱۰ کیلو گرم ارتقا یابد.