

آغاز صید میگو در سواحل خلیج فارس استان بوشهر از ۷ مرداد ماه



مدیرکل شیلات استان بوشهر گفت: بر اساس تصمیم هر ساله در آستانه فصل صید میگو طرح دریابست کمیته مدیریت صید استان زمان آزادسازی برای صید میگو، از ۷مرداد برای قایق‌ها و ۸مرداد برای لنج‌های صیادی در سواحل خلیج فارس استان بوشهر تعیین شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، عقیل امینی، با اشاره به اینکه در سواحل خلیج فارس استان بوشهر اجرا می‌شود، گفت: بر اساس تصمیم کمیته مدیریت صید استان، این طرح از فردا آغاز می‌شود و تا ششم مردادماه ادامه دارد و در این مدت هرگونه فعالیت صید و صیادی در سواحل خلیج فارس محدوده استان ممنوع است. امینی با اشاره به اهداف این طرح اظهار کرد: دریابست فرصتی برای بازسازی ذخایر آبیان، جلوگیری از صید غیرمجاز و آماده‌سازی صیادان برای فصل صید میگو است.

وی افزود: این مرحله از دریابست پس از یک دوره ۱۰ روزه در اواخر اردیبهشت ماه اجرا می‌شود و هم‌زمان با استان‌های جنوبی کشور است.

مدیرکل شیلات استان بوشهر زمان آغاز صید میگو در سواحل خلیج فارس استان بوشهر را مورد اشاره قرار داد و گفت: بر اساس مصوبه کمیته مدیریت صید، صید میگو برای قایق‌ها از هفتم مرداد و برای لنج‌ها از هشتم مرداد آزاد خواهد بود.

وی همچنین تأکید کرد: با توجه به شرایط جوی، این تاریخ‌ها ممکن است تغییر کند و تصمیم نهایی پس از اعلام رسمی هواشناسی اتخاذ خواهد شد.

امینی از صیادان خواست در دوره دریابست مقررات را به‌طور کامل رعایت کنند تا زمینه برای صید پایدار و حفظ ذخایر آبیان فراهم شود.

#### افزایش تولید با اجرای طرح متراکم

با اجرای طرح متراکم در استخرهای پرورشی، رشد تولید و کیفیت آن را در سطح استان شاهد خواهیم بود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کوروش خلیلی به تولید ۶۵هزار تن ماهیان گرم آبی در گیلان اشاره کرد و به باشگاه خبرنگاران جوان گفت: استخرهای پرورش ماهی در گیلان به‌عنوان یکی از روش‌های مهم در صنعت آبی‌پروری شناخته می‌شوند و به دلیل شرایط آب و هوایی مناسب و منابع آبی فراوان، یکی از بهترین مناطق برای پرورش انواع ماهی‌ها به‌ویژه ماهی‌های گرمابی و سردابی است.

کوروش خلیلی، با اشاره به پرورش و تولید ماهی در استان گفت: استان گیلان یکی از استان‌های برتر در تولید و پرورش ماهی است.

وی به آخرین آمار تولید ماهی در استان اشاره کرد و افزود: ۸۶ هزار تن آخرین آمار تولیدات شیلاتی در استان است.

خلیلی ادامه داد: از این مجموع ۱۳ درصد در حوزه صید و صیادی، ۸۷درصد در حوزه آبی‌پروری که از این مقدار ۱۲ درصد در حوزه ماهیان سرد آبی و خاویار و ۷۵درصد مربوط به تولید ماهیان گرم آبی است.

وی به تولید و پرورش، ماهیان گرم آبی در استان اشاره خاطر نشان کرد: در حال حاضر ۶ هزار و ۵۰۰ مزرعه ماهیان گرم آبی در گیلان فعال است.

مدیر کل شیلات گیلان تصریح کرد: شهرستان رشت، شفت و صومعه سرا در حوزه پرورش ماهیان گرمابی نسبت به دیگر شهرستان‌ها بیشترین مزارع و تولید را دارد.

وی با اشاره به اینکه بیش از ۹۵درصد عرصه‌های تولید شیلاتی تولید در گیلان به صورت گرم آبی است، گفت: به دلیل شرایط اقلیمی و آب و هوایی این استان شرایط تولید در این حوزه را داشته و رشد مطلوبی تا کنون در این بخش شاهد بودیم.

خلیلی با اشاره به اینکه ۶۵هزار تن تولید ماهیان گرم آبی در استان است، افزود: کپور، فیتوفاک، بیگ هد و آمور از جمله ماهیان گرم آبی در استان است.

مدیر کل شیلات گیلان به بازار صادرات در گیلان اشاره و خاطر نشان ساخت: ماهیان گرم آبی تولید شده در گیلان به استان‌های همجوار و همچنین به کشور عراق صادر می‌شود. وی ادامه داد: کشور عراق بزرگترین مصرف‌کننده ماهیان گرم آبی از استان گیلان است.

خلیلی با اشاره به افزایش کیفیت و تولید ماهیان گرم آبی در استان گفت: بهره‌گیری از تولید متراکم با برنامه ریزی کوتاه‌مدت و توسعه و افزایش تولید این نوع ماهیان در استان موثر است.



#### گروه اقتصاد دریا – امید اسماعیلی – گزارش‌های

مختلف نشان می‌دهد که هند در حال تلاش برای توسعه صنعت دریانوردی خود است و در این راستا، برنامه‌ها و پروژه‌های مختلفی را برای بهبود زیرساخت‌ها، افزایش تجارت دریایی و توسعه اقتصاد آبی در دست اجرا دارد. این تلاش‌ها شامل توسعه بنادر، بهبود اتصالات ساحلی و توسعه خوشه‌های صنعتی مبتنی بر بندر می‌شود. این کشور در عمل به دنبال توسعه اقتصادی و استفاده از پتانسیل‌های دریایی خود برای رشد اقتصادی و اشتغال‌زایی است. این سیاست‌ها همچنین شامل حوزه‌هایی مانند حمل‌ونقل دریایی، صنایع مرتبط با دریا، پرورش ماهی و گردشگری ساحلی می‌شود. بررسی‌ها حاکی از این است که هند در حال سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بندری و بهبود اتصالات ساحلی است تا بتواند به یک مرکز تجاری و دریایی مهم تبدیل شود.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، اقتصاد دریایی در کشور هند نقش بسیار مهمی در توسعه اقتصادی و اشتغال‌زایی دارد. هند با دارا بودن سواحل طولانی و منابع غنی دریایی، از ظرفیت بالقوه‌ای برای توسعه اقتصاد دریایی برخوردار است. بنابراین، حوزه‌هایی مانند حمل‌ونقل دریایی، صنایع مرتبط با دریا، پرورش ماهی و توریسم ساحلی از جمله زمینه‌هایی هستند که می‌توانند به توسعه اقتصاد دریایی کشور هند کمک کنند.

با توجه به اهمیت رو به افزایش اقتصاد دریایی در کشور هند، دولت این کشور برنامه‌ها و استراتژی‌هایی را برای توسعه این حوزه به کار گرفته است. ایجاد بنادر و انجمن‌های تجاری دریایی، تشویق به سرمایه‌گذاری در صنایع مرتبط با دریا، توسعه فناوری‌های دریایی و ایجاد شرایط ملایم برای تجارت بین‌المللی از جمله اقداماتی هستند که دولت هند در راستای توسعه اقتصاد دریایی انجام داده است. این تدابیر منجر به ایجاد فرصت‌های شغلی، افزایش تولید، و ارتقاء رفاه اجتماعی در نواحی ساحلی و دریایی کشور هند خواهد شد.

#### شتاب‌هند در صنایع دریانوردی

مؤسسه کلارکسون در گزارشی اعلام کرده است که بر پایه داده‌های تازه منتشر شده، واردات دریایی هند به حدود ۸۳۰ میلیون تن رسیده است که معادل ۷درصد از کل تجارت دریایی جهان بوده و این کشور را در رتبه دوم جهانی پس

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

# جهش هندی‌ها در صنایع دریایی جهان

هندوستان برای صنعت کشتی‌سازی جهان چه رویایی در سر دارد؟

بنگلادش قرار دارد.

نکته قابل توجه، پیشروی هند در انطباق با کنوانسیون کشتی‌سازی جهانی شرکت کشتی‌سازی دولتی مازاگون هنگ‌کنگ برای بازیافت سبز کشتی‌ها است. ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که تأسیسات بازیافت کشتی در هند از نظر انطباق با الزامات زیست‌محیطی، پیشرفته‌تر از رقبای منطقه‌ای مانند بنگلادش و پاکستان هستند. با توجه به رشد پرشتاب اقتصادی، موقعیت ژئوپلیتیکی و ظرفیت بالای انسانی، هند در حال تبدیل شدن به یکی از ارکان کلیدی صنعت جهانی دریانوردی است. هرچند چالش‌هایی نظیر رقابت شدید در کشتی‌سازی و نیاز به نوسازی زیرساخت‌ها باقی است، اما رویکرد یکپارچه دولت هند در توسعه ناوگان، بنادر، بازیافت و منابع انسانی، افق روشنی را برای آینده دریایی این کشور ترسیم کرده است.

#### رویای هند برای صنعت کشتی‌سازی جهان

بیش از یک‌دهه است که هند به دنبال تبدیل شدن به یکی از غول‌های مطرح و بزرگ صنعت کشتی‌سازی در جهان است.



هند در راستای رقابت با کشورهای پیشرفته کشتی‌سازی، ساخت کشتی‌های کوچک و متوسط است. در حالی‌که چین و کره‌جنوبی بیشتر در زمینه تولید کشتی‌های بزرگ و غول‌پیکر فعالیت دارند، هند قصد دارد با تمرکز بر ساخت کشتی‌های کوچک‌تر، مزیت رقابتی خود را در بازار جهانی کشتی‌سازی تقویت کند. در این راستا، هند نقشه‌راهی را در سال ۲۰۲۱ میلادی ترسیم کرده است که چشم‌انداز آن برای سال ۲۰۳۰ میلادی به‌طور روشن مشخص شده است. در این نقشه، تمرکز ویژه‌ای بر نیروی انسانی آموزش‌دیده و متخصص، توسعه زیرساخت‌ها، آموزش دریانوردان، توسعه مراکز آموزشی ساخت و تعمیر کشتی و استفاده از فناوری‌های روز شده است.

سال ۲۰۱۲ بود که وزیر کشتیرانی هند اعلام کرد، این کشور سیاست جدیدی را در قالب برنامه‌ای ۱۲مرحله‌ای با هدف توسعه فعالیت‌های صنعت کشتی‌سازی خود در پیش گرفته است. طی سال‌های گذشته مسئولان مختلف هند بارها و بارها اعلام کرده‌اند، برنامه‌ریزی‌هایی صورت گرفته که هدف از اجرای آن، توانمندکردن هندوستان برای رقابت شانه به شانه با کشورهای پیشرو صنعت کشتی‌سازی –چه در بازارهای داخلی و چه در سطح بین‌المللی– است. براساس گفته مقام‌های هندی، تمرکز سیاست جدید در جهت تقویت ظرفیت‌های تعمیراتی، تحقیق و توسعه همراه با ساخت کشتی‌های تجاری خواهد بود. در این میان بارها خبرهایی مبنی بر تلاش هند برای جذب سرمایه از کشورهای دیگر جهان نیز

#### پیشروی هند در بازیافت سبز کشتی‌ها

در بخش کشتی‌سازی نیز، با وجود سابقه‌ای تاریخی، هند سهمی محدود در بازار جهانی دارد و در سال ۲۰۲۴ میلادی تنها ۰.۳ درصد از دفتر سفارش جهانی را در اختیار داشته و در رتبه سیزدهم جهانی قرار دارد. کوشین شیپ‌یارد به‌عنوان پیشاز این صنعت در کشور هند شناخته می‌شود. سیاست‌های حمایتی دولت، بر ارتقای جایگاه هند به جمع ۱۰ کشور برتر کشتی‌ساز تا ۲۰۳۰ و پنج کشور برتر تا ۲۰۴۷ متمرکز است. هند هم‌اکنون حدود ۱۲ درصد از نیروی انسانی دریایی جهان را تأمین می‌کند و با هدف گذاری برای افزایش این سهم به ۲۰ درصد، در حال تثبیت موقعیت خود به‌عنوان یک قطب تأمین دریانورد جهانی است. همچنین، در حوزه بازیافت کشتی‌ها، این کشور با سهم ۳۰درصدی در رتبه دوم جهانی پس از

قائم‌مقام رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

# افزایش تعاملات تجاری و اقتصادی از مسیر دریا

زنجره تأمین، نخستین مأموریت ماست، گفت: تلاش می‌کنیم با رصد دائم ظرفیت‌ها و همچنین نیازمندی‌های داخلی، ایجاد پیوند بین واحدهای تولیدی و بازاریابی خطوط تأمین در سطح ملی حتی در شرایط بحرانی، تولید کالاهای راهبردی و دیگر کالاهایا از حرکت بازنماند و افزایش تولیدات صنعتی همواره از مهم‌ترین دستورکارهای ماست. این تجربه را طی قریب به ۶ دهه اخیر به‌خوبی آموخته‌ایم و زیرساخت آن اکنون تقویت شده است.

وی دومین راهکار را جهش در بومی‌سازی فناوری‌ها و اقسام حیاتی دانست و گفت: در مواقع بحران مثل جنگ اخیر یا شرایط مشابه، دسترسی به فناوری و تجهیزات وارداتی با اختلال مواجه می‌شود. ایدرو با همکاری صنایع دانش‌بنیان و شرکت‌های تابعه‌اش، توسعه ساخت داخلی در حوزه‌های حساس مانند تجهیزات پزشکی، قطعات صنعتی، ماشین‌سازی و انرژی را تسریع می‌کند. این مسیر، بخشی از مسیر «استقلال صنعتی» کشور است که در شرایط موجود شتاب بیشتری می‌گیرد.

قائم‌مقام رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران راهکار سوم برای توسعه صنایع کشور را تمرکز بر صنایع استراتژیک و مأموریت‌محور دانست و گفت: در شرایط خاص، اولویت‌های کشور دچار تغییر می‌شود. ما در چنین شرایطی، مأموریت‌محور عمل کرده و منابع خود را به سمت پروژه‌هایی هدایت می‌کنیم که بیشترین نقش را در پایداری کشور دارند: صنایع انرژی، زیرساخت‌های تولید و توزیع، تأمین اقام استراتژیک و پشتیبانی لجستیکی.

حق‌پناه لزوم تقویت زیرساخت‌های انرژی جایگزین را یادآور شد و گفت: هم‌اکنون در حال توسعه نیر و گاهه‌های خورشیدی و افزایش بهره‌وری انرژی در صنایع هستیم تا در صورت نیاز، تکیه کمتری بر سایر شبکه‌ها داشته باشیم. وی با بیان اینکه در شرایط کنونی زمان تصمیم‌گیری کوتاه‌تر و مسیر اقدام باید سریع‌تر باشد، گفت: به همین منظور، در حال بازبینی فرآیندهای داخلی برای افزایش چابکی و توان اقدام سریع در مواقع بحران هستیم. سرمایه‌گذاران صنعتی نیز در این دوره، با پشتیبانی‌های ویژه مواجه خواهند بود تا پروژه‌های مهم پیشرفت مناسبی داشته باشند. در یک جمله، ایدرو خود را مسئول صیانت از توسعه صنعتی می‌داند و با تکیه بر تجربیات گذشته و نگاهی پیش‌نگر، برای عبور از هر شرایطی با کمترین آسیب، از پیش آماده است.



ساحلی در شمال و جنوب کشور، دسترسی به آب‌های آزاد و ظرفیت‌های عظیم بندری، ترانزیتی، شیلاتی، انرژی و گردشگری، نفت و گاز و... توسعه این حوزه می‌تواند یکی از مؤثرترین مسیرهای ارتقای تاب‌آوری اقتصادی کشور به‌ویژه در شرایط تحریمی و جنگ اقتصادی باشد. وی با بیان اینکه از نگاه ما، توسعه صنایع مبتنی بر اقتصاد دریا نه فقط یک انتخاب، بلکه یک ضرورت است، گفت: ما به این موضوع از چند منظر نگاه می‌کنیم: نخست، ضرورت تنوع‌بخشی به زنجیره‌های تأمین و تولید است. با استقرار و توسعه صنایع بالادستی و میان‌دستی در سواحل جنوبی کشور از جمله صنایع پتروشیمی، فولاد و سایر صنایع انرژی‌بر می‌توان مسیر صادرات محصولات تولیدی را تسهیل و از تمرکز جغرافیایی خطر آفرین در تولید جلوگیری کرد. قائم‌مقام رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در پاسخ به این سؤال که «راهکارهای این سازمان برای گسترش و توسعه صنایع در شرایط پس از جنگ چیست؟» گفت: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) به‌عنوان بازوی توسعه‌ای وزارت صمت، چند مأموریت کلیدی را دنبال می‌کند که با هدف حفظ پایداری تولید، تأمین نیازهای حیاتی کشور و حفظ روحیه و امنیت اقتصادی مردم طراحی شده‌اند.

حق‌پناه با بیان اینکه توسعه تولید ملی از طریق بازآرایی اقتصادی و تجارت بین‌الملل گفت: توسعه اقتصاد دریامحور، به معنای حضور فعال در کریدورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای است. این سازمان از طریق مشارکت با سرمایه‌گذاران و فعال‌سازی مناطق ویژه اقتصادی و صنعتی در بنادر مهم کشور به‌ویژه جابهار، در حال زمینه‌سازی برای ایفای نقش مؤثرتر ایران در زنجیره جهانی تولید و تجارت است. وی با بیان اینکه نوسازی ناوگان کشتیرانی و همچنین تعمیرات شناورهایی که به دلیل استهلاک و فرسودگی از چرخه فعالیت خارج شده‌اند نیز به عنوان یکی از روش‌های مؤثر در افزایش تعاملات تجاری و اقتصادی دیده شده است، گفت: هم‌اکنون نوسازی ناوگان کشتیرانی با جدیت در حال اجراست.

قائم‌مقام رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در پاسخ به این سؤال که «راهکارهای این سازمان برای گسترش و توسعه صنایع در شرایط پس از جنگ چیست؟» گفت: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) به‌عنوان بازوی توسعه‌ای وزارت صمت، چند مأموریت کلیدی را دنبال می‌کند که با هدف حفظ پایداری تولید، تأمین نیازهای حیاتی کشور و حفظ روحیه و امنیت اقتصادی مردم طراحی شده‌اند.

حق‌پناه با بیان اینکه توسعه تولید ملی از طریق بازآرایی

قائم مقام رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با بیان اینکه روند نوسازی و توسعه صنایع کشور در جنگ ۱۲ روزه متوقف نشد، از نوسازی ناوگان کشتیرانی به عنوان یکی از روش‌های مؤثر در افزایش تعاملات تجاری و اقتصادی خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، اصغر حق‌پناه، در پاسخ به این سؤال که «آیا با وقوع جنگ و پس از آن روند نوسازی و توسعه صنایع کند شده یا با مانعی روبرو شده است؟» گفت: روند نوسازی و توسعه صنایع کشور به عنوان مأموریتی مهم و قابل توجه اگرچه تحت تأثیر برخی متغیرهای کلان اقتصادی، سیاسی و تحولات بین‌المللی قرار دارد، اما در زمان وقوع جنگ و سپس از آن نه تنها متوقف نشده، بلکه با یک رویکرد هوشمندانه و واقع‌بینانه در حال تطبیق با شرایط جدید، منابع در دسترس و حرکت رو به جلو است.

رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با بیان اینکه ذات نوسازی صنعتی همواره با چالش و تغییر همراه است، گفت: آنچه اهمیت دارد، داشتن نقشه‌راه، اجماع و عزم اجرایی در کنار استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی، مجامع تخصصی و دانش‌بنیان‌هاست.

حق‌پناه افزود: ما در سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با تمرکز بر اولویت‌های برنامه هفتم توسعه، به جای مواجهه منفعلانه با محدودیت‌ها، در حال بازتعریف ابزارها و مدل‌های اجرایی جدید برای استفاده از منابع و روش‌های تأمین مالی متنوع هستیم.

به گفته وی، حرکت به سمت زنجیره‌های ارزش، بومی‌سازی فناوری، احیای واحدهای صنعتی، تمرکز بر صنایع استراتژیک و تسهیل سرمایه‌گذاری، از جمله اقداماتی است که با جدیت در حال پیگیری است. به‌طور مثال، جذب درصدی از منابع مالی از طریق بازار سرمایه برای اجرای طرح‌ها و پروژه‌ها در دستور کار قرار گرفته و به اجرا درآمده است.

قائم‌مقام رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با اشاره به اهمیت و لزوم توسعه اقتصاد دریامحور در شرایط جنگی و پس از جنگ، گفت: اقتصاد دریامحور، یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های ساختار اقتصادی ایران و همچنین توسعه اقتصاد دریامحور در بخش صنعت، یکی از مأموریت‌های کلیدی این سازمان است که امروز به یک مزیت راهبردی تبدیل شده است.

حق‌پناه با اشاره به اهمیت توسعه اقتصاد دریامحور به ویژه پس از جنگ، گفت: با وجود بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار