۴۲ هزار اظهارنامه مالیاتی در هرمزگان تسلیم شد

معاون درآمدهای مالیاتی اداره کل مالیات استان هرمزگان با اعلام خبر تمدید تسلیم اظهار نامه های مالیاتی در استان گفت: تاکنون ۴۲ هزار اظهار نامه مالیاتی از سوی مودیان مالیاتی استان تسلیم شده است. "حسین صحرایی" درمصاحبه ای اختصاصی با ایرنا افزود:البته هنوز تعداد اظهار نامه هایی مالیاتی که از طریق سیستم پستی ارسال شده ، محاسبه نشده است . وی پیش بینی کرد:با توجه به تمدید تحویل اظهار نامه های مالیاتی تا پایان وقت روز شنبه دوم مردادماه ، بیش از ۴۵ هزار اظهار نامه مالیاتی در استان تسلیم شود .

به گفته وی سال گذشته ۳۰ هزار اظهار نامه مالیاتی به اداره کل مالیات استان هرمزگان تسلیم شد که با پیش بینی های انجام شده ، امسال بیش از ۴۰ درصد رشد خواهد داشت . صحرایی با اشاره به اینکه مودیان مالیاتی با تسلیم اظهارنامه های مالیاتی خود از یکسری معافیت های مالیاتی برخوردار می شوند ، تاکید کرد: در غیر این صورت مودیان مالیاتی علاوه بر اضافه پرداخت مالیات ، جرایم متعلقه دیرکرد تحویل اظهارنامه مالیاتی را نیز باید پرداخت کنند .صحرایی جرایم شرکت هایی را که اظهار نامه مالیاتی خود را تحویل ندهند ، پرداخت ۴۰ درصد اصل مالیات که مطابق قانون غیرقابل بخشش است و ۴۰ درصد جرایم متعلقه اعلام کرد .

به گفته وی مهندسان و پزشکان نیز در صورت عدم تسلیم اظهار نامه مالیاتی خود باید هشت میلیون و ۵۰۰ هزار ریال اضافه مالیات به علاوه ۸۰ درصد جرایم متعلقه و مودیان مالیاتی اقشار متوسط جامعه نیز باید علاوه بر اضافه پرداخت مالیات، ۱۰ درصد جرایم متعلقه را باید پرداخت کنند .سال گذشته بیش از ۳۰ هزار اظهار نامه مالیاتی در استان هرمزگان تسلیم شد.

پنج میلیون و ۵۶۵ هزارسهم در بورس منطقه ای هرمزگان معامله شد

کارشناس امور سهامداران بورس منطقه ای هرمزگان گفت: طی پنج روز کاری بورس پنج میلیون و ۵۶۵ هزار سهم و حق تقدم به ارزش بیش از ۱۲ میلیارد و ۷۲۵میلیون ریال معامله شد.سمیه محمدحسینی در گفت وگو با ایرنا افزود: از این میزان سهام معامله شده ۳۶ درصد مربوط به خرید سهام با ارزش بیش از چهار میلیارد و ۶۲۳ میلیون ریال و ۶۴ درصد مربوط به فروش سهام با با ارزشی معادل هشت میلیارد و ۱۰۲ میلیون ریال می باشد .وی بیان داشت: مقایسه آمار معاملات این هفته نسبت به هفته گذشته در تالار بورس بندرعباس روند افزایشی معاملات را نشان می دهد بطوری که کل ارزش معاملات هفته افزایش ۲۴ درصدی و حجم "تعداد سهام" کل معاملات افزایش ۳۷ درصدی را نشان می دهد .

راه، راهبـــــر توسعه

علی نظری

اشاره :

نگاهی به پیشینه راه و راهداری در ایران :

از آن روزی که بشر کشاورزی را آموخت و در انتظار به بار نشستن محصول، در کنار مزرعه سکنی گزید، مسئله ارتباط باساکنین مزارع دیگر که کم کم به ده وروستا تبدیل شدند جزئی از مسائل این اجتماعات شد.واز همان تاریخ گذرگاهها ومسیر های خاصی برای عبور ومرور در نظر گرفته شد.طول وعرض سازه ها وتاسیسات کناره این راهها به تناسب پیشرفت دانش بشر ،سطح مبادلات اقتصادی و نوع حیوانات یا خودروهایی که برای سواری یا باربری مورد استفاده قرار می گرفت دچار تغییر وتحول شد.

۱-راه در دوره هخامنشی:

در حدود ٤٠٠ سال قبل از میلاد، شوش بوسیله شبکه ای از راههای ارتباطی باتمام ساتراپها" استان ها"مرتبط می شد وچاپارها با سرعت کم نظیری، نامه وپیامها را از مرکز به ساتراپها ابلاغ می کردند.از مهمترین راههای این عهد می توان به راه شاهی اشاره کرد که از افس "یکی از شهرهای یونان "تا شوش ادامه داشت.

۲-راه در عهد اشکانیان و ساسانیان:

راههای ارتباطی دراین دوره نیز وجود داشت.از عهد ساسانیان پل های زیادی به جا مانده که اغلب آنها هلالی شکل ودهانه بین ۱۱تا ١٤متر است.در این دوران از راهها به خوبی حفاظت می شد.امنیت آن بوسیله نیروی نظامی تامین می گردید وخرابی آن ترمیم و به خوبی نگهداری می شد.

۳-دوران اسلامی:

پس از استقرار امنیت در بلاد اسلامی وضعیت راهها مورد عنایت قرار گرفت.دراین دوران، حفظ وامنیت راهها و حفاظت از کاروانها ومسافرین بیش از مرمت وتعمیر و نگهداری راه اهمیت داشت.چرا که جز پل اصولا راه هیچگونه سازه ای نداشت تا نگهداری شود . در این دوران ساخت ومرمت و نگهداری پل از جمله اعمال نیکو و حسنه تلقی می شد.

۴-راه در عهد صفویه:

در این دوران اشخاصی به نام راهدار وجود داشتند که وظیفه آنها حفظ امنیت راهها بود.

۵-راه در عهد زندیه:

دسته های راهداران درفواصل معین در طول راهها گماشته می شدند،آنان مسافران مظنون را تفتیش می کردند و اگر درمحلی که به آنهاسپرده می شد دزدی یا راهزنی صورت می گرفت هریک از راهداران شخصا مسئول و پاسخگو بودند.

۶-راه از عهد زندیه تا پایان عهد قاجار:

در این دوران وسایل مسافرت همچنان چهار پایان بودند وترکیب وکیفیت راهها وشیوه مراقبت ونگهداری از راهها نیز با گذشته تغییر زیادی نکرده بود.

۷-از پایان عهد قاجار تا امروز:

سال ۱۲۹۹ را می توان زمان شروع احداث راههای شوسه در ایران دانست وبا ورود اتومبیل به ایران، ساخت راههای اتومبیل رو در دستور کار دولت قرار گرفت.

در ابتدا اعتبارات راهسازی و راهداری از طریق باج یا حق العبور تامین می شد واین کار توسط وزارتخانه ای به نام وزارت فوائد عامه انجام می گرفت.در فروردین سال۱۳۰۱باتوجه به افزایش تعداد اتومبیل ها اداره کل طرق وشوارع در درون وزارتخانه فوائد عامه، جهت ساخت ونگهداری راهها تشکیل شد.در سال ۱۳۰٤اخذ حق العبور ممنوع گردید ومقرر شد که از وزن غیرخالص صادرات و واردات، مالیاتی به عنوان مالیات راه دریافت شود.در سال ۱۳۰۸بموجب قانون مصوب، اداره کل طرق وشوارع به وزارتخانه مستقلی به نام وزارت طرق و شوارع تبدیل شد.در سال ۱۳۱۵ وزارت طرق وشوارع به نام وزارت راه ماموراحداث ونگهداری راهها،راه آهن وامور بنادر و کشتیرانی در آمد.

درسال ۱۳۵۲وزارت راه به موجب قانون مصوب،به وزارت راه وترابری با وظایف وماموریت های گسترده تری تغییر نام یافت.این تغییرات تاکنون به اجرا در آمده ودر آینده نیز ادامه خواهد داشت ولی چیزی که در آن پایدار، ثابت ودائمی است، عنصری به نام راهداری و راهدار بوده که همواره دغدغه امنیت،آسایش وسلامت مردم را در دل پرورانده است. در دهه های اخیرطول راهها بصورت قابل توجهی افزایش یافته و اکنون بالغ بر ۸۰هزار کیلومتر راه اصلی وفرعی درسطح کشور وجود دارد.بنابراین امنیت، ایمنی تردد،سرعت وسهولت رفت و آمد در راهها به مراتب از دوران گذشته فزونتر وبه یکی از شاخص های حاکمیت ملی تبدیل شده است.

با نگاهی به مقدمه بحث باید گفت؛ هر چند که حمل و نقل به عنوان تنها عامل توسعه به حساب نمی آید، وعلل وعوامل بسیار دیگری هم هست که موجب رشد و توسعه اقتصادی می گردد، اما نباید از خاطر دور داشت که یکی از عناصر کلیدی در توسعه اقتصادی، حمل و نقل است.

اهمیت اقتصادی حمل و نقل :

آثار اقتصادی حمل و نقل را می توان در رابطه با همه فعالیت های اقتصادی مثل صنایع کشاورزی، خدمات، توریسم و ... برشمرد. اگر نگاهی به کشورهای پیشرفته جهان بیندازیم مشاهده خواهیم کرد که آنها به موازات سرمایه گذاری در بخش های مختلف اقتصادی، در امر حمل و نقل نیز سرمایه گذاری کرده اند واین بخش را هم زمان تقویت نموده اند تا بتوانند ارتباطات بین بخش های فعال مختلف که درجامعه فعالیت می کنند را به نحو احسن برقرار نمایند . البته سرمایه گذاری در حمل و نقل مستلزم سرمایه گذاری سنگین است وکشورها برای برطرف کردن موانع وتنگناهایی که در حمل ونقل وجود دارد ناچار به پرداختن چنین هزینه هایی می باشند.اهمیت ونقش حمل ونقل برای توسعه اقتصادی و اجتماعی به حدی است که سازمان ملل متحد نیز به منظور بهبود توسعه اقتصادی- اجتماعی کشورهای عقب مانده ویا در حال توسعه، بهبود همه جانبه حمل و نقل وارتباطات را مطرح می نماید و با اعلام دهه های حمل ونقل، طرح ها وپروژه هایی را به منظور توسعه و بهبود سیستم حمل ونقل مطرح می کند.

اهمیت اجتماعی-فرهنگی حمل و نقل :

علاوه بر اهمیت اقتصادی وآثاری که یک سیستم حمل و نقل می تواند روی بهبود وضع اقتصادی بگذارد و موجبات بهبود وضع زندگی تک تک افراد را فراهم آورد، آثاراجتماعی-فرهنگی آن نیز مثل آثار آموزشی، بهداشتی، فرهنگی، سیاحتی و زیارتی را نباید از نظر دور داشت . ارتباط عمیق حمل ونقل با زندگی روزمره از نقطه نظر دسترسی به خدمات و رفاه اجتماعی و نقش اساسی آن در ارتقاء سطح زندگی ورفاه اجتماعی بیانگر نقش فرهنگی واجتماعی است که حمل و نقل می تواند داشته باشد . بنابراین جهت ارتقاء سطح زندگی وکیفیت زندگی اجتماعی، ضروری است که به توسعه حمل و نقل، به ویژه آنهایی که جنبه عام المنفعه بودن آن بیشتر است توجه خاص مبذول گردد و به این طریق به تقاضای جامعه برای دستیابی به آموزش و فرهنگ، فعالیت های اجتماعی و ورزشی و... پاسخ مساعد داد . حمل و نقل گاه نقش خود را از طریق سیر و سیاحت و توریسم ایفامی کند، زیرا افراد با انگیزه های گوناگون "تجارت، تحصیل، درمان، روابط سیاسی، زیارت، روابط اداری و فرهنگی و ... " به کشورهای دیگرسفر کرده وبا آداب و رسوم آنها آشنایی پیدا می کنند .

دراین میان با توجه به ساختار جغرافیای برخی مناطق از جمله هرمزگان، صنعت حمل و نقل با مولفه بندر و دریا پیوند مستقیم دارد که نگاهی به این مهم خالی از لطف نیست.

اهمیت اقتصادی دریا در چرخه حمل و نقل :

خطوط کشتیرانی با حمل کالا از طریق راههای آبی سهم عمده ای را در جابجایی کالا دارند. عمده ترین روش حمل و نقل کالا، کشتیرانی تجاری یا باربری از طریق راههای آبی می باشد.

به همین دلیل از سال های قدیم استفاده از خدمات حمل و نقل دریایی مورد توجه بوده است و موجب می شده تا فعالیت های تجاری، اقتصادی تر گردند و به مرور زمان تا حدی که امکان داشته که جابجایی کالا از طریق راه آبی صورت گیرد، تاجایی که امروزه در کشورهای اروپایی، راهای آبی داخلی "رودخانه یا کانال های مصنوعی" توسعه شدیدی یافته است وحتی باخرج هزینه های هنگفت برای ساختن کانال های مصنوعی که گاه طول آنها به بیش از ۱۰۰ کیلومتر نیز می رسد، زمینه لازم را برای ورود کالاهای وارداتی یا صدور کالاهای صادراتی فراهم می آورند .با گذشت زمان و پیشرفت تکنولوژی، کشتی های بزرگ اقیانوس پیما وتانکر های بزرگ نفتی، حوزه عملکرد خود را هر چه وسیع تر کرده اند.با گسترش فعالیت های گوناگون دریایی وافزایش حجم مبادلات بازرگانی بین کشورها،اهمیت حمل ونقل کالا توسط کشتی، بیش از پیش جلوه گر شد.

> **سرمایه گذاری در حمل و نقل مستلزم سرمایه گذاری سنگین است وکشورها برای برطرف کردن موانع وتنگناهایی که در حمل ونقل وجود دارد ناچار به پرداختن چنین هزینه هایی می باشند**

به طوری که سهم عمده ای از ارزش افزوده بخش حمل و نقل، متعلق به فعالیت های جابجایی کالا از طریق دریا شد .امروزه ناوگان قوی تجاری در بازرگانی جهانی، اثری مثبت وتعیین کننده دارد و می تواند در صادرات و واردات کشورها نقشی مؤثر ایفا نماید.تخصص های علمی و دانشگاهی در زمینه های مختلف حمل و نقل دریایی، گواه دیگری بر اهمیت جابجایی کالا توسط شناورها است . با تبیین جایگاه مهم بنادر در صنعت حمل و نقل به سراغ شاخص کلیدی بهره وری در این مقوله می رویم .

اهمیت شبکه راه و بزرگراه

شبکه های گسترده راههای زمینی از مهمترین عوامل ادامه حیات اقتصادی ورشد وشکوفایی کشورها به شمار می آیند.راه یکی از مولفه های مهم توسعه هر کشور است وهر جاراه وجود داشته باشد آبادی هم به دنبال آن هم بوده و درمناطق بندری مثل هرمزگان که دروازه صادرات وواردات به شمار می آید،گفته شده که نبض اقتصاد کشور در آن می زند.بدون اغراق باید گفت؛ امروزه راه وتحولات زیر ساختی صنعت حمل ونقل، پیش نیاز سخن گفتن از مقوله توسعه دراستان هرمزگان شده است.

پر واضح است اگر بخواهیم درخصوص توسعه هرمزگان درسالهای اخیر حرفی بزنیم،بایدتحولات بنیادی درتوسعه راهها را شاهد مدعای خود نمایم تابه سایر ارکان توسعه برسیم.

براستی نقش این مهم در توسعه هرمزگان کجاست که از آن به عنوان زیر بنای توسعه یاد می شود؟ بدیهی است راه به عنوان حلقه اتصال بخش های مختلف اقتصادی کشور،همواره از اهمیت ویژه ای در توسعه همه جانبه کشور برخوردار است .

بخش راه وترابری کشورمان که فعالیت های مرتبط با جابه جایی مسافر و کالا، واردات و صادرات و همچنین بخشی وسیع از گستره خدمات فنی و مهندسی کشور را به خود اختصاص داده است از مزیت های نسبی در مقایسه با کشورهای منطقه وجهان برخوردار بوده و سهم قابل توجهی از ارزش افزوده و تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است. بنابراین با توجه به اهمیت کلیدی این شریان حیاتی متاسفانه خسارات وارده به راهها سالیانه هزینه های هنگفت زیادی را اقتصاد کشور تحمیل می نماید.اگر بپذیریم که حمل ونقل از این جهت که نیمی ازقیمت تمام شده کالاها را تشکیل می دهد، برای کشورهای در حال توسعه اهمیت بیشتری دارد. باید به عنصر حیاتی راه توجه ویژه ای داشته باشیم.بنابراین هراندازه که این کشورها بتوانند در جهت پویایی و استفاده بهینه از منابع موجود خود در زمینه حمل و نقل تلاش کنند، به همان اندازه هزینه های پرداختی آنان بابت حمل ونقل کم خواهد شد وعواقبی مانند تورم داخلی یا وابستگی های خارجی، کمتر بر آنان و اقتصاد کشورشان عارض می گردد . فراموش نکنیم کشورهای توسعه یافته به فکر امیال سود جویانه خود بوده و برای اینکه این صنعت را در انحصار خود داشته باشند، با تحمیل کرایه حمل های سنگین، ضربات شدیدی را بر اقتصاد و وضع مالی کشورهای در حال توسعه وارد می کنند. پس راه این سرمایه ملی را عزیز بداریم!

گیاهان دارویی استان

مریم گلی مصری

نام محلی : شربتی، شربتو، تخم شربتی، دون سیاه، برهی

مشخصات گیاه شناسی: گیاه پایا،نیمه چوبی ،ارتفاع۲۰-۱۰سانتی متر،خزی یا کرکپوش .ساقه چوبی ،خاکستری رنگ، منشعب وبا شاخه‌های کوتاه ودرهم .برگ محدود وکم،٤٠-١٥×٩-٣ میلیمترپهن دراز- خطی در پایین منتهی به دمبرگ کوتاه، بالائیها بدون دمبرگ، تماماً کنگره‌ای،نوک کندوبالبه‌های برگشته،دربخش گلدار کوچک، تقریباً تخم‌مرغی- نوک تیز. گل سفید متمایل به آبی ،یاآبی روشن ،دارای دمگل مختصر، مجتمع درچرخه‌های شامل ٤-٢ گل، بصورت گل آذین‌های ساده یامنشعب ،براکته تخم مرغی به اندازه۲×۳میلیمتر،کاسه استوانه‌ای- استکانی ،کرکدار،لبه بالایی آن خیلی کوتاه ازلبه پائینی، دارای دندانه‌هایی دررأس بهم آمده، دندانه‌های لبه پائینی سرنیزه‌ای‌مثلثی، درانتها درفشی، جام بدون کرک.

موسم گل: اسفند - فروردین

پراکنش در استان: بندرلنگه،سایه خوش، مراغ،گاوبندی،حسینه،بستک،سرچاهان، کوه گنو، انگهران، خمینی شهربشاگرد، بندرعباس، بندرخمیر، جزایرقشم ،هرمز، ابوموسی،لاوان،لارک وتنب بزرگ

مشخصات رویشگاه : این گیاه از ارتفاع۰تا ۱۱۰۰متر از سطح دریا در مناطق کوهستانی و دشت های صاف و هموار و آبراهه‌دار بر روی خاک های متوسط تاسبک می‌روید. بیشترین پراکنش آن بر روی رسوبات آبرفتی دانه‌ریزمناطق ساحلی است.

مصارف درمانی :

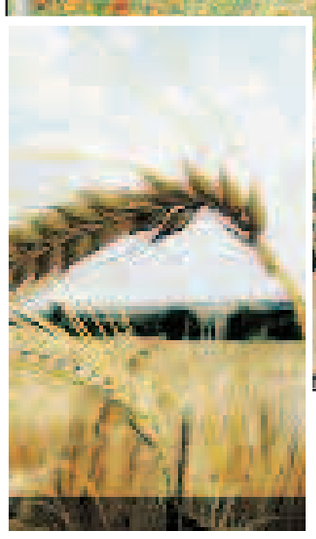
۱-بذر گیاه به عنوان شربت جهت خنگی، رفع گرمازدگی، رفع ضعف دل و دل‌درد و به عنوان ملین مصرف می‌شود.

۲-بذرگیاه به صورت پودر در آورده و جهت التیام زخم مصرف می‌شود.

۳-از جوشانده بذر جهت نفخ شکم استفاده می شود.

٤-بذر را کاملاً شسته، به تعداد یک تا دو عدد در چشم می‌ریزند وجهت شستشوی چشم و بیرون آوردن گرد وخاک از چشم مصرف می‌شود .

■ محمدامین سلطانی پور
رئیس و عضو هیئت علمی مرکز تحقیقات کشاورزی و منابع طبیعی هرمزگان



صندوق حمایت توسعه کشاورزی

کارشناسان ومسوولان سازمان جهاد کشاورزی هرمزگان بااشاره به موفقیت های صندوق حمایت از توسعه بخش کشاورزی این استان می گویند : برای افزایش سرمایه این صندوق در استان به میزان ۱۰۰میلیارد ریال تا پایان امسال برنامه ریزی شده است .

این عده با بیان اینکه میزان سرمایه فعلی این صندوق بیش از۳۰میلیارد ریال می باشداظهار داشتند: با تدابیر وساز وکارهای اندیشیده شده افزایش چند برابری این میزان سرمایه تا پایان سالجاری دور از دسترس نمی باشد .

رییس سازمان جهاد کشاورزی هرمزگان با اشاره به این مطلب که مدت یک ونیم سال از آغاز به کار صندوق حمایت ازتوسعه بخش کشاورزی در هرمزگان می گذرد تصریح کرد: طی این مدت سرمایه آن با۲۰برابر افزایش از یک میلیارد و ۶۵۰میلیون ریال به بیش از۳۰میلیارد ریال رسیده است .

مهندس سید نصیر سید محمدی ضمن ابراز رضایت از عملکرد این صندوق اظهارداشت: دسترسی به مبلغ ۱۰۰میلیارد ریال تا پایان امسال دور از دسترس نیست .

مدیر عامل صندوق حمایت از توسعه بخش کشاورزی هرمزگان نیز گفت: طی مدت ۱۸ماه گذشته تعداد تشکل های عضو این صندوق نیز از عدد۷۰ به ۱٤۰تشکل فراگیر بخش کشاورزی وزیرمجموعه های آن افزایش یافته است .

محمدامین خیاط به حمایت های همه جانبه رییس سازمان جهاد کشاورزی از این صندوق ابراز داشت: طی مدت یاد شده نزدیک به ۳۰ میلیارد ریال تسهیلات به اعضای صندوق پرداخت وبازپرداخت آن بطور کامل صورت گرفته است.طبق اساسنامه صندوق حمایت ازتوسعه بخش کشاورزی آمده است که هر اندازه که اعضای تشکل های بخش کشاورزی درآن سرمایه گذاری کنند به همان نسبت نیز دولت سهم خود را افزایش می دهد .

> **مدیر عامل صندوق حمایت از توسعه بخش کشاورزی هرمزگان از تحکیم و گسترش روابط بین بخشی تشکل های عضواین صندوق از جمله دام،شیلات،باغداری،زراعت،طیور، زنبورداری، تعاونی تولید ، تعاونی روستایی و تعاونی زنان روستایی بعنوان گام بعدی نام برد**

وی با اشاره به افزایش دو برابری تشکل های عضو صندوق بیان داشت: این درحالی است که نزدیک به ۲۰۰تشکل قادر خواهند بود که از مزایای آن استفاده کنند.

مدیر عامل صندوق حمایت از توسعه بخش کشاورزی هرمزگان از تحکیم و گسترش روابط بین بخشی تشکل های عضواین صندوق از جمله دام، شیلات، باغداری، زراعت، طیور، زنبورداری، تعاونی تولید ، تعاونی روستایی و تعاونی زنان روستایی بعنوان گام بعدی نام برد .

خیاط زاده با اعلام اینکه همه اینها بطور زنجیر وار به هم وصل هستند ابراز داشت: برنامه ریزی شده تا همه آنها برای اولین بار زیر یک چتر جمع وبا تبادل اطلاعات و تجربیات در زمینه پیشرفت کاری ونو آوری در کارها یار و مددکار یکدیگر باشند .

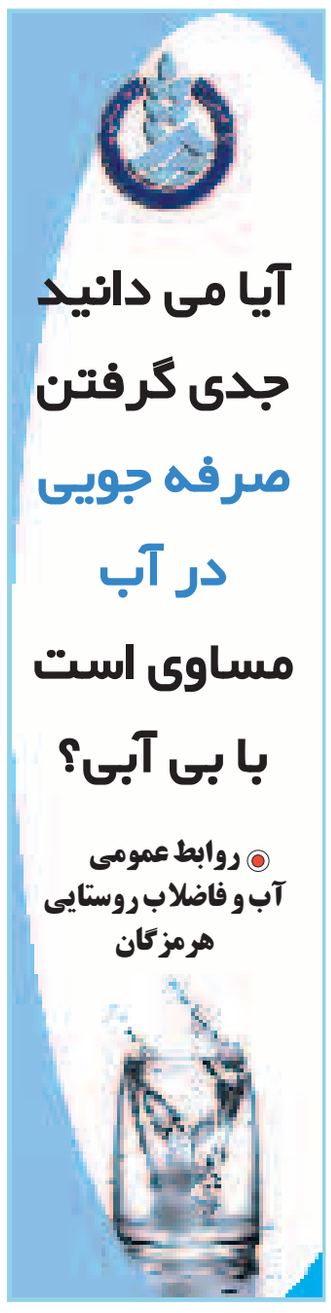
وی در این زمینه به تشکیل تعاونی عرضه مستقیم محصولات کشاورزی بوسیله شرکت تعاونی تازه تاسیس روستای تازیان پایین از توابع بندرعباس اشاره وافزود: روابط بین بخشی این تعاونی وتهیه مستقیم کالا از اتحادیه های تولیدی موجب ارزان فروشی آن واستقبال بیش از حد مردم از آن شده است.

روستای تازیان پایین درفاصله ۳۰کیلومتری غرب بندرعباس قرار دارد که در روزهای تعطیل شماری از مردم ساکن مرکز استان نیز برای تامین مایحتاج خود به این روستا سفر می کنند .

معاون عمرانی استانداری هرمزگان نیز اعتماد به مردم ومشارکت آنان درسرمایه گذاری را دلیل موفقیت صندوق حمایت از توسعه بخش کشاورزی این استان عنوان کرد .

مهندس نصوری بیان داشت: تشکل های عضو این صندوق خودشان میزان درخواستی تسهیلات،زمان برگشت آن را تعریف وتعیین می کنند وصندوق نیز با توجه به اعتمادی که به آنان دارد با آن موافقت می کند .

رییس سابق سازمان جهاد کشاورزی هرمزگان تصریح کرد: حمایت های همه جانبه استاندار ورییس سازمان جهاد کشاورزی وهمچنین اعضای هیات مدیره تشکل های عضو موجب موفقیت چشمگیر وپیشرفت صندوق حمایت ازتوسعه بخش کشاورزی این استان شده است.

صندوق حمایت از سرمایه گذاری بخش کشاورزی بعنوان نهاد ملی اعتباری بخش خصوصی و وابسته به شرکت مادر تخصصی صندوق حمایت از توسعه سرمایه گذاری بخش کشاورزی فعا لیت خود را با هدف تامین مالی وارتقای نرخ رشد سرمایه گذاری در بخش کشاورزی از سال ۱۳۸۷در هرمزگان آغاز کرد .

وسعت زمین های کشاورزی هرمزگان ۱۵۸هزار هکتار با تولید دو میلیون تن در سال ذکر شده درحالیکه سالانه ۱۲٤هزار تن آبزی از آبهای این استان صید می شود.در هرمزگان ٦٨تعاونی صیادی فعالیت دارند و آمار صیادان آن نیز نزدیک به ۳۰هزار نفر اعلام شده است . در بخش دام و طیور نیز با وجود دو میلیون و ۳۰۰هزار واحد دامی، ۱۵٦واحد مرغداری با ظرفیت دو میلیون ۷۰۰هزار قطعه درهر دوره، تولید بیش از ٦٦هزار تن شیر،۱۰هزارتن گوشت قرمزو۱۳هزارتن گوشت سفید را نیز می توان به آن اضافه کرد .