

ظرفیت در آمد هنگفت ایران از عبور کالا



جایگاه راهبردی ایران میان آسیا و اروپا، این فرصت را به کشور می دهد که با تکمیل مسیرهای ناتمام ریلی و جاده ای، از عبور و انتقال کالا از خطوط ریلی و جاده‌ای خود درآمد سرشاری کسب کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، گاهی برخی از حوادث در جهان می تواند تنگری باشد تا به فکر استفاده از موقعیت های راهبردی موجود در کشور که به دست فراموشی سپرده ایم با سال ها در به سرانجام رساندن آنها تعلل کرده ایم، بقیتم

و برای بهره بردن از آنها تلاش کنیم.
چهارم فروردین ماه ۱۴۰۰ برابر با ۲۴ مارس ۲۰۲۱، یک کشتی غول پیکر در کانال سوئز مصر گیر افتاد و سبب مسدود شدن آن و ایجاد ترافیک دریایی شدیدی شد.

کشتی غول پیکر پاتامای «اور گیون» (Ever Given)، در پیجوه مذاکرات در مورد پروژه های حمل و نقل تجاری جایگزین، سبب شد تا در مورد آینده کانال سوئز گزارش هایی منتشر شود.

پایگاه خبری المانیتر، نوشت، با این اتفاق، روسیه و ایران خواستار یافتن مسیرهای جایگزین حمل و نقل دریایی شدند.

مقامات کانال سوئز پس از تلاش حدود یک هفته ای، کانال را در ۲۹ مارس بازگشایی کردند و به دنبال آن، ترافیک دریایی از سر گرفته شد.

ایران، روسیه و هند در شهریور ماه ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ، توافقنامه موسوم به موافقتنامه احداث «راه گذر حمل و نقل بین المللی شمال جنوب» امضا کردند.

این مسیر بسیار به لحاظ مدت زمان و مسافت سفر بسیار با صرفه تر از کانال سوئز است ایران می تواند از این گزینه پیش روی خود که به مراتب بهتر است، استفاده کند و مسیری با منافع بیشتر به جهان عرضه نماید.همچنین این امکان برای کشور فراهم بود تا یک برنامه ریزی منسجم از این حادثه در کوتاه مدت، بی بهره نماند.

بطوریکه به گفته برخی کارشناسان، در حادثه سوئز، ایران می توانست با یک برنامه ویژه برای عبور بار کشتی های معطل مانده در دریای سرخ از داخل خاک کشور و تسهیل فرایند های گمرکی و بندری، حجم گسترده‌ای از بارهای بین المللی را در مدت زمان کوتاهی از خاک کشور عبور دهد و درآمد شایانی کسب شود.

راه گذر بین المللی شمال-جنوب از مسیرهای راهبردی در نیم کره شرقی جهان است، این راه را گذر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا را برقرار می کند.

دریای مکران به این راه گذر، این بندر، نقش مهمی در انتقال کالا به شرق ایران و همسایه های شرقی کشور و آسیا میانه بازی خواهد کرد.

اگر تمامی زنجیره مسیرهای این راه گذر تکمیل شود، انتقال بار از بندر بمبئی به مسکو، تقریبا یک ماه زمان می برد؛ این در حالی است که در انتقال کالا در مسیر مشابه از طریق دریای بالتیک، هزینه حمل و نقل ۲۰ درصد افزایش خواهد داشت.

اگر تمامی زنجیره مسیرهای این راه گذر تکمیل شود، انتقال بار از بندر بمبئی به مسکو، تقریبا یک ماه زمان می برده؛ این در حالی است که در انتقال کالا در مسیر مشابه از طریق دریای بالتیک، هزینه حمل و نقل ۲۰ درصد افزایش خواهد داشت.

موافقتنامه احداث این راه گذر بین‌المللی شمال-جنوب در شهریور ماه ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ میان کشورهای ایران، روسیه و هند به امضای وزرای حمل و نقل سه کشور رسید.

در صورت احداث و تکمیل این راه گذر، مدت زمان و مسافت این مسیر تجاری میان آسیا و اروپا تا ۴۰ درصد کاهش میابد؛ مدت زمان سفر تا ۲۰ روز و هزینه ها تا ۳۰ درصد کاهش میابد که در نتیجه گزینه ای برتر برای جایگزینی کانال سوئز در ترانزیت به شمار می رود.

ایران به لحاظ راهبری، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک همواره در جهان مورد توجه بوده است. در سال های اخیر، موقعیت مناسب ریلی و جاده‌ای و دسترسی ایران به سواحل طولانی در خلیج فارس، دریای عمان، دریای مکران، سواحل دریای خزر بسیار مورد توجه تولیدکنندگان بزرگ اقتصادی جهان قرار گرفته است.

اگر برخی مسیرهای ناتمام ریلی و جاده ای ایران تکمیل شود، کشور می تواند از عبور و انتقال کالا از خطوط ریلی و جاده‌ای خود درآمد سرشاری کسب کند.

در همین راستا، کاظم جلالی، سفیر ایران در روسیه نیز در حساب فیس بوک خود در ۲۷ مارس، پس از حادثه کانال سوئز، خواستار فعال کردن راه گذر بین المللی جایگزین برای کانال سوئز یعنی راه گذر حمل و نقل بین المللی شمال جنوب شد و آن را «مسیری با خطرات پایین» توصیف کرد.

سفیر ایران نوشت: «با توجه به مسدود شدن کانال سوئز در چند روز اخیر و خسارت روانه ۹ میلیارد دلار، به اقتصاد دنیا، ضرورت تسریع در تکمیل زیر ساخت ها و فعال سازی کریدور شمال - جنوب به عنوان جایگزین مسیر کانال سوئز، بیش از گذشته دارای اهمیت شد.

اتفاق اخیر نمایانگر آن است که با توجه به عبور سالانه بیش از یک میلیارد تن کالا از مسیر کانال سوئز باید مسیر جایگزین و کم ریسک تری را نظر داشت و کریدور شمال- جنوب با برخورداری از کاهش مدت زمان سفر تا ۲۰ روز و صرفه جویی در هزینه ها تا ۳۰ درصد گزینه برتری می باشد».

سرگئی لاوروف، وزیر امور خارجه روسیه هم معتقد است مسدود شدن کانال سوئز تهدیدی برای تجارت جهانی بود.وی تاکید کرد این حادثه اهمیت مسیرهای جایگزین مانند مسیری که روسیه و هند را از طریق ایران به هم متصل می کند، نشان داد.

این مقام روس خاطر نشان کرد: این راه تجاری چند ملیتی که به صورت رسمی «راه گذر بین‌المللی حمل و نقل شمال - جنوب» شناخته می شود، از اصلی ترین پروژه‌های زیرساختی منطقه است.

وزیر امور خارجه روسیه اذعان کرد با توجه به اینکه مسدود شدن کانال سوئز، نیاز برای یک مسیر زمینی حمل و نقل قابل اطمینان را افزایش داده است، انجام چنین پروژه هایی در شرایط فعلی، کاملاً ضروری است.

وژه به هیچ اندازه ای رقیب قوی برای کانال سوئز به شمار نمی رود و اگر رقیبی برای این کانال باشد، رقیبی فصلی و ضعیف است.

اما رسانه های روسیه، مسیر دریایی قطب شمال را تنها گزینه این کشور برای جایگزینی کانال سوئز نمی دانند.

در این میان، اولگ دریاسکا، تاجر و میلیارد روسی به راشاتوی گفته است، روسیه گزینه های متعددی دارد که می تواند به راحتی جایگزین مناسبی برای کانال سوئز شود، از جمله راه آهن این کشور است.

وی توضیح داد چین میزان کالاهای حمل شده از طریق راه آهن روسیه و آسیا را در ۲ ماه نخست سال جاری ۲۰۰ برابر کرده است زیرا بالا رفتن قیمت ها و تحویل طولانی مدت از طریق دریا، پکسن را مجبور به افزایش حمل و نقل ریلی کرده است. درهپاسکا تاکید کرد: انسداد کانال سوئز باید جامعه بین المللی را از تبعیت کند که به سرعت حمل و نقل ریلی از آسیا به اروپا را توسعه دهد».فارس



ابلاغ مصوبه اصلاحی جایگزینی شناورهای دریایی سنتی

معاون اول رییس جمهوری، مصوبه مربوط به اصلاح برنامه جایگزینی شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن (لنج باری) را ابلاغ کرده.به گزارش اقتصادسراسرآمد، باامضای اسحاق جهانگیری مصوبه مربوط به برنامه جایگزینی شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از (۵۰۰) تن (لنج باری) اصلاح و ابلاغ شد.در جلسه مورخ هشتم اردیبهشت ۱۴۰۰، مصوب شد ۳۰ درصد از ۵۰ درصد سود بازرگانی وصولی از کالاهای ملوانی ناشی از اجرای تصویبنامه یاد شده به عنوان اجرای طرح جایگزین و اسقاط شناورهای سنتی چوبی به حساب مربوط نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می شود تا از محل اعتبارات مصوب مربوط در اختیار سازمان بندر و دریانوردی قرار گیرد.همچنین ۲۰ درصد باقیمانده از ۵۰ درصد سود بازرگانی وصولی از کالای ملوانی ناشی از اجرای تصویب نامه مذکور به عنوان اجرای طرح جایگزین و اشتغالزایی ملوانانی که شغل خود را از دست داده‌اند و تأمین بیمه آنها به حساب مربوط نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می شود تا از محل اعتبارات مصوب مربوط در اختیار وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی قرار گیرد.

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های صیادی از وضعیت معیشتی صیادان می گوید

میانگین درآمدی ماهیگیران حدود۸۰۰ هزار تومان!



صیادان پره روی دریا می روند و صیادان کیکلایی نیز در ۱۰ ماه از سال کار می کنند. اگر چه دولت درآمدی ماهیگیران بیش از ۸۰۰ هزار تومان نیست، با سیاست‌های خود تعداد صیادان پره را کاهش داد اما این شیوه توجیه اقتصادی ندارد طوری که سنگین است که نمی توان آنها را بالا کشید و گاهی هم تور آنقدر خالی است که انگیزه ای برای بالا آوردن آن وجود ندارد، بسیاری از صیادان درآمد صیادان کیکلا و وضعیت بهتری نسبت به صیادان پره دارند اما حتی آنها هم از تأمین معیشت خود بهره دارند.مدیرعامل اتحادیه سراسری تعاونی‌های صیادی کشور در رابطه با وضعیت معیشتی این روز های صیادان می گوید: میانگین درآمدی ماهیگیران بیش از ۸۰۰ هزار تومان نیست، زیرا صید قابل پیش‌بینی نیست گاهی توره آنقدر سنگین است که نمی توان آنها را بالا کشید و گاهی هم تور آنقدر خالی است که انگیزه ای برای بالا آوردن آن وجود ندارد، بسیاری از صیادان درآمد صیادان کیکلا و وضعیت بهتری نسبت به صیادان پره دارند اما حتی آنها هم از تأمین معیشت خود بهره دارند.مدیرعامل اتحادیه سراسری تعاونی‌های صیادی کشور در رابطه با وضعیت معیشتی این روز های صیادان می گوید: میانگین درآمدی ماهیگیران بیش از ۸۰۰ هزار تومان نیست، زیرا صید قابل پیش‌بینی نیست گاهی توره آنقدر سنگین است که نمی توان آنها را بالا کشید و گاهی هم تور آنقدر خالی است که انگیزه ای برای بالا آوردن آن وجود ندارد، بسیاری از صیادان درآمد

صیادان کیکلا و وضعیت بهتری نسبت به صیادان پره دارند اما حتی آنها هم از تأمین معیشت خود بهره دارند اما حتی آنها هم از تأمین معیشت خود بهره دارند.مدیرعامل اتحادیه سراسری تعاونی‌های صیادی کشور در رابطه با وضعیت معیشتی این روز های صیادان می گوید: میانگین درآمدی ماهیگیران بیش از ۸۰۰ هزار تومان نیست، زیرا صید قابل پیش‌بینی نیست گاهی توره آنقدر سنگین است که نمی توان آنها را بالا کشید و گاهی هم تور آنقدر خالی است که انگیزه ای برای بالا آوردن آن وجود ندارد، بسیاری از صیادان درآمد

برگزیده ها

مدیرکل شیلات خوزستان

تأثیر منفی آلاینده‌ها بر جمعیت آبزیان خوریات بندر ماهشهر



مدیرکل شیلات خوزستان گفت: آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌های صنعتی به ویژه واحدهای پتروشیمی در محدوده خوریات بندر ماهشهر، تأثیر منفی بر جمعیت آبزیان منطقه گذاشته است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، فتح الله ابوعلی با بیان اینکه صنایع پتروشیمی بندر ماهشهر در منطقه‌ای قرار دارند که مشرف به یکسگانه اصلی آبزیان دریایی است، اظهار کرد: در محدوده خوریات بندر ماهشهر، آلودگی ناشی از فعالیت‌های صنعتی به ویژه صنایع پتروشیمی وجود دارد.وی افزود: سازمان حفاظت محیط زیست تلاش‌های زیادی را برای کاهش این آلودگی‌ها انجام داد اما این آلاینده‌گی، تأثیر منفی خود را بر جمعیت آبزیان منطقه گذاشته است. مدیرکل شیلات خوزستان، این تأثیر منفی را یکی از عوامل ضرر و زیان حرفه صیادی در خوریات بندر ماهشهر اعلام کرد و گفت: بعضی صیادان به دلیل وجود آلاینده‌ها و کاهش جمعیت آبزیان، مجبور به صیادی در مناطق دیگر شدند که این موضوع نیز پیامدهای را در پی دارد.ابوعلی عنوان کرد: صیادان، صید لنگری را در خوریات فرعی انجام می‌داند که به دلیل مشکلات ناشی از آلودگی‌های زیست محیطی و کاهش جمعیت آبزیان، مجبور شدند برای ماهیگیری به مناطق عمیق‌تر پیشروی کنند.وی افزود: برای برورنتف از این موضوع باید آلودگی خوربات را کنترول و از افزایش آلودگی‌های موجود نیز جلوگیری کرد؛ همچنین خسارات وارده به ذخایر آبزیان را جبران کرد تا بتوان صید و صیادی را در منطقه رونق بخشید.

رشد ۳۵۹ درصدی بارگیری کالای عمومی در بندر خرمشهر در سال گذشته

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: در فروردین امسال ۴۵ فروند شناور زیر هزار تن به بندر خرمشهر تردد داشته است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، نوراله اسعدی تصریح کرد: سال گذشته بیش از یکصد و ۹۲ هزار و ۶۶۰ تن کالای کانتنبری در بندر خرمشهر تخلیه و بارگیری شده است که این میزان از نظر وزنی نسبت به سال قبل از آن، رشد ۱۸ درصدی و در عملیات بارگیری کانتنبری در سال ۹۹ رشد ۱۶۶ درصدی را نشان می دهد.وی در خصوص تردد شناورهای زیر یک هزار تن اظهار داشت: در فروردین امسال ۴۵ فروند شناور زیر هزار تن به بندر خرمشهر تردد داشته است که به مقایسه با همین مدت در سال گذشته بندر خرمشهر رشد ۲۲۱ درصدی را تجربه کرده است.مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر اظهار داشت: در مدت یاد شده عملیات تخلیه و بارگیری کانتنبری ۵۴ درصد افزایش یافته است.

اقتصاد دریایی



دوشنبه ۱۳ اردیبهشت ۱۴۰۰ - شماره ۱۰۵۴

گوناگون

میزان تخلیه و بارگیری بندار کشور در ۳۰ روز ابتدایی سال

میزان عملیات تخلیه و بارگیری در بندار ایران طی ۴۰ روز ابتدایی سال ۱۴۰۰، معادل ۱۳۸ میلیون تن بوده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، براساس تازه‌ترین آمار از ابتدای سال جاری تا دهم اردیبهشت ماه، میزان عملیات تخلیه و بارگیری در بندر ۱۳۸ میلیون تن بوده است که در قیاس با میزان ۱۳۰۵ میلیون تنی تخلیه و بارگیری در مدت مشابه سال قبل ۲.۲ درصد رشد را نشان می‌دهد.میزان عملیات تخلیه و بارگیری کالا طی ۴۰ روزه ابتدای سال جاری در بخش کانتنبری ۱.۷۲ میلیون تن، فله خشک ۴.۴۱ میلیون تن، فله مایع ۰.۴۱ میلیون تن، جنرال کارگو (کالای عمومی و متفرقه) ۱.۸ میلیون تن و مواد نفتی ۵.۵ میلیون تن بوده است که این امر رشد ۲.۲ درصدی را ثبت کرده است. عملیات تخلیه و بارگیری این حجم از کالا در بندار آبادان، اروندکنار، آستارا، امام خمینی (ره)، امیرآباد، انزلی، بوشهر، تناب، جاسک، چابهار، چابک، چابک، خرمشهر، دیر، شهیدباهنر، شهیدرجایی، شهیدقنایی، فریدون کنار، قشم، گناوه، لنگه و نوشهر انجام شده است.عملیات تخلیه و بارگیری در حوزه‌های مواد نفتی افزایش ۱۶.۷ درصدی در جنرال کارگو رشد ۳۷ درصدی داشته است.میزان عملیات تخلیه و بارگیری در مدت مشابه سال قبل در بخش جنرال کارگو ۱.۳ میلیون تن و مواد نفتی ۴.۷۱ میلیون تن بوده است.

.....

مرزهای دریایی خوزستان باز هستند

استاندار خوزستان گفت: مرزهای دریایی و آبی خوزستان با وجود مخاطرات ناشی از شیوع کروناوی هندی باز هستند، ولی پروتکل‌ها و احتیاط‌های لازم برای پیشگیری از ورود این ویروس به کشور به دقت انجام می‌شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، قاسم سلیمانی دشتکی در نشست استانی مقابله با کرونا افزود: تاکنون دستورالعملی برای بسته شدن مرزهای دریایی خوزستان صادر نشده است ولی کنترل‌ها به شدت و دقت اعمال می‌شود.وی بر مقابله با تردد غیرمجاز در آبراه‌های مرزی و مرزهای دریایی استان تاکید کرد و از ماموران دریابانی خواست تا دردهای غیرمجاز احتمالی برخورد و متخلفان را به دستگاه قضایی معرفی کنند.نماینده عالی دولت در خوزستان با اشاره به اینکه همچنان صادرات و واردات کالا از طریق بندر و مرزهای دریایی انجام می‌شود، افزود: خدمه کشتی‌ها مجاز به ورود محوطه بندار استان نیستند.سلیمانی دشتکی با بیان اینکه این احتیاط‌ها در خصوص کشتی‌های هندی و پاکستانی بیشتر اعمال می‌شود، افزود: همه منافذ دریایی برای ورود احتمالی کروناوی هندی در مرزهای دریایی خوزستان بسته شده است. وی گفت: خوشبختانه با رعایت محدودیت‌ها و پروتکل‌های بهداشتی تاکنون مواردی از کروناوی هندی در مرزهای دریایی و بندار استان مشاهده نشده است. استاندار خوزستان تاکید کرد: مرزهای زمینی شلمچه و چادیه برای تردد مسافران خارجی همچنان بسته است ولی روند صادرات کالا در این مرزها با رعایت موارد بهداشتی و قرنطینه انجام می‌شود. عادل دریس مدیرکل بندار و دریانوردی خوزستان در این نشست نیز گفت: تخلیه و بارگیری کالا در بندار استان با رعایت پروتکل‌ها و محدودیت‌های قانونی انجام می‌شود ولی با این حال هیچ گونه خللی در روند صادرات و واردات کالا بوجود نیامده است.وی گفت: گندزدایی و ضد عفونی محوطه‌ها، باراندازها، انبارها و اراضی پشتیبانیی بندر به صورت منظم و مستمر انجام می‌شود.

.....

کشف ۵ گونه جانوری جدید

در خلیج فارس

محققان پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی، پنج گونه جانوری جدید در خلیج فارس کشف کردند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، رئیس مرکز اقیانوس شناسی خلیج فارس (بندرعباس) گفت: این گونه‌ها از گروه سخت پوست‌ها و جورپا و کرم های پهن دریایی است که به نام خلیج فارس نام گذاری شده اند.صمد حمزه ای افزود: از ترکیب های این گونه ها مواد طبیعی و ضد سرطانی استخراج، و در جهان با نام خلیج فارس معرفی می شود.وی گفت : گونه های شناسایی شده در بانک جهانی جانوری ثبت و در مقالات نیز به نام خلیج فارس منتشر می شود.رئیس مرکز اقیانوس شناسی خلیج فارس افزود: تاکنون با شنشش گشت سراسری در خلیج فارس، مطالعات جامعی بر روی موضوعات زیستی و غیر زیستی این حوضه صورت گرفته است. حمزه ای گفت: در این گشتت دریایی نیز ۱۰۵ گونه جانوری شناسایی شد که از این شمار پنج گونه آن در آبهای خلیج فارس مشاهده شده است. وی افزود: بهره برداری از بزرگترین کشتی اقیانوس شناسی غرب آسیا با نام کاوشگر خلیج فارس، انجام بیش از ۸۰ طرح تحقیقاتی در این حوزه، تهیه مجله بین المللی، بانک اطلاعاتی زیستمدان و تهیه جزوه‌های مختلف از اقدامات پژوهشگاه اقیانوس شناسی در حوزه خلیج فارس است.رئیس مرکز اقیانوس شناسی خلیج فارس گفت: در گشتت آینده که در تابستان امسال صورت می گیرد، مطالعات وسیع و گسترده‌تری را با استفاده از اقدامات پژوهشگاه اقیانوس شناسی در حوزه خلیج فارس انجام است که ۳۹۹ سال پیش رخ داد.خلیج فارس از لحاظ اقتصادی، انرژی، و دریانوردی، منابع زیستی و غیر زیستی یکی از حوضه‌های آبی بسیار مهم جهان محسوب می شود.