

### چهاردهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی از ۹ تا ۱۱ آبان امسال برگزار می‌شود

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی از برگزاری چهاردهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی توسط این سازمان در راستای ارتقای دانش مهندسی دریا و سازه‌های دریایی و همچنین صدور خدمات فنی و مهندسی به سایر کشورها خبر داد.به گزارش اقتصادسرامد، حمید خلیلی مدیرار به‌رگزاری همایش‌های بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS)، اظهار داشت: در سی‌ودومین سالگرد از آغاز برگزاری همایش‌های بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی با مشارکت و همکاری سازمان‌های دریایی بین‌المللی داخلی و خارجی، چهاردهمین همایش یادشده را با تأکید بر تقویت همکاری‌های فنی و تخصصی در سطح بین‌الملل به ویژه کشورهای ساحلی منطقه از ۹ تا ۱۱ آبان ۱۴۰۱ برگزار می‌کند.وی ادامه داد: اصلی‌ترین هدف از برگزاری کنفرانس علمی ICOPMAS۲۰۲۲، ارتقای دانش مهندسی دریا و سازه‌های دریایی و همچنین صدور خدمات فنی و مهندسی به سایر کشورها است.مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه تبادل نظر و انتقال تجربیات متخصصان دریایی داخل و خارج و نیز اطلاع و ترویج آخرین دستاوردهای علمی، فنی و اجرایی در حوزه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی از دیگر اهداف این رویداد بزرگ علمی به‌شمارمی‌رود، خاطر نشان کرد: همایش‌های بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی با ایجاد بستری مناسب، زمینه‌ساز همکاری متقاضیان ارائه خدمات در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی است.خلیلی افزود: حضور در نمایشگاه تخصصی جانبی همایش این فرصت را برای شرکت‌های دانش‌بنیان، مهندسان مشاور و پیمانکاران بخش دریایی فراهم می‌کند تا با تبادل تجربیات، کیفیت خدمات و صدور خدمات مهندسی را ارتقا بخشند.وی با اشاره به اینکه در طول برگزاری ۱۳ دوره از این همایش سعی شده است با تقویت ارتباط بین صنعت و دانشگاه، پژوهش‌های دانشگاهی هدفمندتر و متناسب با نیاز صنعت مدنظر کار گیرد، عنوان کرد: از جمله دستاوردهای این همایش می‌توان به تولید، توسعه و ارتقای نرم افزار تخصصی فارسی دینامیک دریا (PMODYNAMIC) در تراز بین‌المللی در حوزه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی از طریق به اشتراک‌گذاری بین‌دانش‌پژوهان بین‌المللی و تشکیل کارگروه مشترک با سازمان برنامه و بودجه و جامعه فرهیختگان دریایی کشور با عنوان «کارگروه تخصص ضوابط و معیارهای فنی و اجرایی سازه‌های ساحلی و دریایی کشور» اشاره کرد.مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه ایام و اوقات بهر شکلی پایش و پیش‌بینی مشخصه‌های دریایی کشور و همچنین ایجاد شبکه ملی جزر و مدنگاری و ترازسنجی بنادر کشور از طریق کسب تجربیات بین‌المللی از دیگر دستاوردهای مهم این همایش به‌شمار می‌رود، گفت: رویکرد کمیته علمی این دوره از همایش، مبتنی بر ارائه مقالات اجرایی است.خلیلی افزود: همچنین با توجه به اینکه جهان همچنان درگیر پاندمی و شیوع مجدد کرونا است، این همایش نیز تحت تأثیر این ویروس، با تأخیر چهارساله در سال جاری به صورت مجازی برگزار می‌شود.

**اجرای موفق مانور اقدامات مقابله‌ای و پیشگیرانه در بندر دیلم**
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به اجرا مانور اقدامات مقابله‌ای و پیشگیرانه در بندر دیلم گفت: این تمرین برای محک‌نیروهای عملیاتی بندر دیلم بدون اطلاع قبلی با موفقیت اجرا شد.به گزارش اقتصادسرامد، محمد شکیبسی نسب با اشاره به آغاز فصل گرما و افزایش دمای هوا اظهار داشت: با شروع فصل گرما و احتمال بروز حریق، در راستای اجرای اقدامات مقابله‌ای نیروها در بندر دیلم، عمده‌فعالیت‌ها متمرکز بر افزایش سطح آتش‌نشانی و مهارت‌های بندر به اجرا در آمد.وی با اشاره به نحوه برگزاری این مانور بیان کرد: بر اساس سناریو تعریف شده برای مانور از طریق شماره تماس اضطراری ۱۵۵۰ حادثهٔ مینی بر وقوع آتش‌سوزی در بندر دیلم اعلام شد.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر خاطر نشان کرد: پس از این اعلام، شناور اطفاء حریق SARبه محل حادثه اعزام و ظرف پنج دقیقه به محدوده مورد نظر رسید.شکیبسی نسب اظهار کرد: شناور SARدر عملیاتی ضربتی موفق شد ظرف هشت دقیقه آتش را به طور کامل مهار کند.وی در تشریح نقاط قوت مانور عنوان کرد: جوابگویی به موقع سامانه تلفنی ۱۵۵۰، حضور به موقع شناور اطفاء در محل سامانه، آماده به کاری شناور آتشخوار و پمپ‌های آتشخوار شناور از نقاط قوت مانور بندر دیلم بود.شکیبسی نسب ادامه داد: تنها نقطه ضعف مانور نیز عدم تناسب بندر اطفاء شناور با توجه به تعداد شناورهای موجود در بندر بود.وی افزود: محل اجرا مانور انتهای خود بندر دیلم بود که در سناریو تعریف شده زمان ایده‌آل برای رسیدن شناورهای به محل ۱۰ دقیقه بود که این مهم در مانور با سرعت عمل نیروها در پنج دقیقه اجرایی شد.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر عنوان کرد: برگزاری چنین مانورهایی با هدف افزایش سطح توان و محک‌نیروهای عملیاتی است تا در صورت بروز حوادث بتوانند در کمترین زمان نسبت به نقش آفرینی اقدام کنند.

### صدور نخستین مجوز گردشگری شبلیاتی در منابع آبی استان آذربایجان شرقی

مدیر شیلات و آبزیان استان آذربایجان شرقی از صدور نخستین مجوز گردشگری شبلیاتی در شهرستان هشرواد استان آذربایجان شرقی خبر داد. به گزارش اقتصادسرامد، جعفروند ضمن اعلام این خبر، گفت: گردشگری شبلیاتی یکی از بخش‌های با ظرفیت بالای درآمدزایی، اشتغال‌زایی، بازار یابی و عرضه مناسب آبزیان محسوب می‌شود و استان آذربایجان شرقی با دارا بودن اراضی و مزارع آبی‌زی پروری ظرفیتی کم‌نظردر این حوزه را دارا است وی افزود: طی سال‌های اخیر با آغاز فعالیت مراکز گردشگری شبلیاتی در استان، شاهد رونق خیلی‌انگیز در این زمینه هستیم.وی گزارش کرد: سرخسای در صدور نخستین مجوز گردشگری شبلیاتی شهرستان هشرواد گفت: این شهرستان در ۱۲۰کیلومتری جنوب شرقی تبریز مرکز آذربایجان شرقی واقع است و از جمله شهرستان‌های با ظرفیت در حوزه گردشگری و شیلات است که در راستای رونق بخشی به گردشگری در آن محدوده اقدام به صدور نخستین مجوز گردشگری کشاورزی شده است. جعفروند گفت: این مجموعه گردشگری در اراضی روستای ملایجی و در حاشیه سد خاکی ملایجی با ظرفیتی ۱۰ میلیون مترمکعب آب بافراصله با اتخاذموانع و عبده فعالیت‌ها آن پرورش ماهی گرم آبی است و میزان تولید ماهی با آب این سد بیش از ۷ تن در سال ۱۴۰۰ بوده است.

### کشف ۲۵۰ کیلوگرم مواد مخدر در مرز دریایی خلیج فارس بندر عسلویه

فرمانده مرزبانی استان بوشهر از انهدام توزیع باند مواد مخدر با کشف ۲۵۰کیلوگرم تریاک در مرز دریایی خلیج فارس بندر عسلویه خبر داد. سرهنگ بالله شرفی در بوشهر از انهدام باند سوادگران مرگ در مرز دریایی خلیج فارس عسلویه خبر داد و اظهار داشت: مأموران پایگاه دریابانی کنگان و پاسگاه مرزی عسلویه با رصد اطلاعاتی و با اجرای هدفمند کمین منطقه مورد نظر را در کنترل خود قرار دادند و با هدایت عملیاتی و پشتیبانی اطلاعاتی فرماندهی پایگاه دریابانی کنگان و مرزبانی استان بوشهر محموله موادمخدر را از باند قاچاق و توزیع مواد مخدر کشف کنند.به گزارش اقتصادسرامد، وی افزود: سوادگران مرگ به محض مشاهده مأموران، اقدام به تیراندازی و مرزبانان نیز بلافاصله با اتخاذموانع و تاکتیک عملیاتی مناسب مقابله به مثل کردند و به علت حجم زیاد آتش مأموران، قاچاقچیان تاب مقابله نداشته و عرصه را بر خود تنگ دیده با برجا گذاشتن محموله موادمخدر با استفاده از تاریکی شب متواری شدند. سرهنگ شرفی افزود: مرزداران عبور را در این عملیات ممنوع شدند ۲۵ بسته ۱۰کیلوگرمی مواد مخدر، مقدار ۲۵۰کیلوگرم تریاک را کشف کنند.فرمانده مرزبانی استان بوشهر با بیان اینکه تلاش مرزداران و دریابانان استان برای دستگیری قاچاقچیان ادامه دارد، خاطر نشان کرد: سوادگران مرگ، قاچاقچیان و متجاوزان بداندن که مرز نشینان و مرزداران مقتدرانه را هر گونه تخلف و اقدامات غیرقانونی در مسیر مقابله و برخورد خواهند کرد.



#### گروه اقتصاد دریایی – رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی در مهر ماه گفته بود: موضوع دریا محسوری و اقتصاد دریا، موضوع بسیار مهمی در کشور می‌باشد از این رو، اولویت دولت سیزدهم است تا در کنار توسعه اقتصاد دریامحوری به توسعه شهرها در کنار دریا اقدام کند.

وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر تقویت اقتصاد دریا افزود: برای دست یافتن به این مهم، شهرهایی در کنار دریا احداث و توسعه پیدا می‌کند تا رونق اقتصادی رخ بدهد.

قاسمی بیان کرد: ایجاد صنایع و زمینه‌های مختلف خدماتی در کنار شهرهای بندری از جمله برنامه‌هایی است که در دولت سیزدهم مورد توجه است.

در حالی وزیر راه و شهرسازی چنین حرف‌ها و وعده‌هایی را به زبان آورده است که در چهار دهه اخیر، اصلا شرایط خوبی را در این حوزه نداشتیم و نتوانستیم از این ظرفیت در راستای درآمدزایی برای کشور، بهره‌ایم و ابیریم.
به توج به شرایط کنونی کشور و تحریم‌های سخت بین‌المللی، چاره‌ای نیست جز اینکه از اقتصاد تک‌محصولی فاصله بگیریم.
حال یکی از این فرصت، تکیه بر اقتصاد دریامحور است. می‌تواند محور اقتصاد ایران باشد.
اقتصاد دریامحور به معنای استفاده از منابع آبی شامل اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها سواحل و جزایر برای رشد اقتصادی و بهبود وضعیت معیشتی مردم است.

اقتصاد دریامحور که در اصطلاح جهانی به آن اقتصاد آبی گفته می‌شود، در واقع استفاده پایدار از منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها سواحل و جزایر، برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل است.

واژه اقتصاد آبی برگرفته از رنگ آبی گستره‌های دریایی و در برگرفته کلیه فعالیت‌های دریایی و در درصد از

#### انجام بیش از سه هزار عملیات راهنمایی کشتی‌ها در بنادر هرمز گان

معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمز گان گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون سه هزار و ۱۸۶ عملیات ایمن راهنمایی کشتی‌ها در بنادر این استان به صورت شبانه روزی و بدون وقفه با ایمنی کامل انجام گرفت.به گزارش اقتصادسرامد، اسماعیل مکی‌زاده در تشریح فعالیت راهنمایان در بنادر هرمز گان در سال ۱۴۰۱ اظهار داشت: این عملیات‌ها شامل پهلودهی، جداسازی و جایبایی شناورها بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل افزایش ۳۶درصدی را نشان می‌دهد.وی ادامه داد: همچنین عملیات‌های ویژه مانند عملیات کشتی به کشتی (STS) به منظور تأمین خوراک پالایشگاه‌های منطقه و عملیات داکینگ و آنداکینگ شناورها در مجتمع کشتی‌سازی از دیگر جمله اقدامات انجام شده توسط ۳۶ راهنما در بنادر هرمز گان می‌باشد.معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمز گان با اشاره به اهمیت کار راهنماها در ارتقا ایمنی شناورها بیان کرد: راهنمایان از عناصر کلیدی سازمان بنادر و دریانوردی هستند و خدمات راهنمایی کشتی به منظور ارتقا سطح ایمنی و امنیت بنادر، آبراهه‌ها و حفاظت از محیط زیست در تمام بنادر دنیا در بالاترین سطح ممکن و توسط نیروهای متخصص و زبده انجام می‌گیرد.به گفته مکی‌زاده، اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمز گان دارای ۳۶ راهنما شامل ۱۷ نفر راهنمای ارشد، ۱۲ نفر راهنمایان درجه دو، ۳ نفر راهنمای درجه سه و ۳ نفر کارآموز می‌باشد.

#### رئیس کمیته بنادر و دریانوردی مجلس به «اقتصاد سرامد» می‌گوید

# درآمدهای ایران از اقتصاد آبی ناچیز است



زیر ۱۰ درصد جمعیت ساکن است.

نماینده اهواز تصریح کرد: ما اصلا نتوانستیم از اقتصاد دریامحور در بخش‌های ترانزیتی و کربدوری و حساب منطقه در موضوعات بار و اقتصاد دریا و صنایع آبزیان و گردشگری دریایی و مسافری و... استفاده کنیم. حتی الان محروم‌ترین مناطق هم همین مناطق هستند. مثل چابهار و کنارک و...

عضو کمیسیون عمران مجلس اظهار داشت: ما حدود ۲۰ شرکت مرتبط با صنایع آب‌بر و فولادی را در کویر کشور ایجاد کرده‌ایم و بعد هزاران میلیارد تومان برای انتقال آب از دریا یا از سرشاخه‌ها به آن‌جا هزینه می‌کنیم. در حالی که این‌جا در کنار دریا همان استان‌ها و سواحل مکران و چابهار و بوشهر و بندرعباس و... مستعد ایجاد صنایع آب‌بر هستند.

یوسفی افزود: این کارها براساس ظرفیت‌ها و قابلیت‌های کشور انجام نمی‌شود، بلکه روی سیاسی کاری و براساس نفوذ منطقه‌ای افراد مسئول و صاحب‌نظر است.

نماینده اهواز یادآور شد: چه نماینده و چه دولتمردان هر کدام که به جای نگاه و توجه به ظرفیت‌های منطقه‌ای، نگاه بخشی داشته باشند این می‌شود که مزیت‌های کشورمان را از دست می‌دهیم و کشورهای دیگر جایگزین ما می‌شوند و بنادرشان را توسعه می‌دهند و ما با تمام این قابلیت‌ها مجبوریم برای گرفتن خدمات به سمت کشورهای دیگر برویم.

وی گفت: درآمدزایی ایران از اقتصاد دریا آن‌قدر کم و محدود است که قابل اتکا نیست. ما در برنامه ششم توسعه کشور که سال پایانی آن است، قوانین خوبی داریم، ولی متأسفانه عملی نمی‌شود و می‌دانیم در برنامه هفتم اتفاقات خوبی بیفتد. یوسفی در پایان اظهار داشت: اگر گردشگری دریایی که یکی از شاخه‌های اقتصاد دریا است را فعال کنیم به میزان قابل توجهی شغل ایجاد می‌شود که آن‌ها... در آینده شاهد این اتفاق باشیم.

مربوط به عرصه‌های آبی، سواحل و طیفی وسیع از بخش‌های مستقر و نوظهور است.

گستره فعالیت‌های اقتصادی آبی فراتر از فعالیت‌های سنتی مانند شیلات، گردشگری و حمل و نقل دریایی تعریف شده و مستلزم صنایع نوظهور از جمله انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌سروری، فعالیت‌های استخراج در دریا، بیوتکنولوژی و زیست‌هوشناسی دریایی است. حجم اقتصاد دریا در جهان سالانه بیش از ۱۰۰۰میلیارد دلار برآورد شده است که این رقم برای کشورمان حدود یک درصد و با احتساب فعالیت‌های نفتی و گازی دریایی بین ۲۲ تا ۲۷ درصد است.

جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از ۱۹۰۰ هزار کیلومترمربع گستره دریایی و حدود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی که حدود ۴۰ درصد از

## برگزیده ها

### نقش کلیدی فعالان بخش دریایی در اقتصاد دریا انرژی‌های تجدیدپذیر، نیاز واقعی آینده صنعت دریانوردی



نیاز به تأمین سوخت‌های سبز و انرژی‌های تجدیدپذیر برای آینده صنعت دریانوردی انکار ناپذیر است و فعالان بخش دریایی در رسیدن به این مهم نقشی کلیدی دارند.به گزارش اقتصادسرامد ز مرتبایم اگرکتین، بنایک یک مطالعه جدید که توسط اتاق بین‌المللی کشتیرانی منتشر شده نشان می‌دهد که صنعت دریانوردی ناچار است با روی آوردن به کشتیرانی با کربن صفر، بر چالش واقعی تأمین سوخت آینده خود غلبه کند.پرفسور استیفان اورایش؛ کارشناس صنعت انرژی در دانشگاه علوم کاربردی Biberach می‌گوید: نیاز به انرژی سبز در صنعت دریانوردی در آینده بسیار حیاتی خواهد بود. برای دستیابی به هدف انتشار کربن صفر در سال ۲۰۵۰، صنعت دریانوردی ممکن است مجبور باشد سالانه ۳۰۰۰ تراوات ساعت برق تجدیدپذیر برای تولید هیدروژن سبز، به عنوان عنصر کلیدی آمونیاک سبز و متانول سبز، تأمین کند. این معادل کل تولید انرژی تجدیدپذیر فعلی در جهان است.بر اساس این گزارش، نیاز به عرضه فوق‌العاده انرژی‌های سبز یک فرصت بزرگ اقتصادی به‌ویژه برای کشورهای درحال توسعه در جهان است. برای استفاده از این فرصت، «تأسیسات سوخت هیدروژن و تأمین سوخت کربن صفر باید برای اطمینان از دسترسی به یک بازار بسیار رقابتی ایجاد شود، و سیاست‌های صادراتی و موافقت‌نامه‌های تجاری جدیدی نیز در ایسن خصوص تنظیم شود. این گزارش خاطر نشان کرد که الجزایر، آرژانتین، استرالیا، شیلی و مراکش در حال حاضر در حال توسعه رویکردهای سیاستی و شناسایی پروژه‌های بالقوه در زمینه تأمین سوخت های جایگزین هستند. اقتصاد جهانی نیز باید در همین حین به سمت سوخت‌های بدون کربن حرکت کند و به ۱۸ برابر ظرفیت فعلی نیروگاه‌های انرژی‌های تجدیدپذیر برسد. برای رسیدن به این موقعیت، مکان‌های با پتانسیل بالا در آفریقا، آمریکای لاتین و خاورمیانه – با یاد فراوان، انرژی خورشید یا هر دو – می‌توانند هیدروژن را در مقیاس بزرگ و هزینه کم تولید کنند.به گفته پرفسور اورایش، با ۱۰۰۰۰ تراوات ساعت پتانسیلی که برای تولید سوخت کربن صفر در نزدیکی خطوط ساحلی قرار دارد، اگر مالکان کشتی و بنادر دریایی بتوانند سرمایه‌گذاری کافی برای نیازهای حمل و نقل در بازار جهانی انرژی را تأمین کنند، تقریباً اگر مالکان کشتی و بنادر دریایی بتوانند سرمایه‌گذاری کافی برای نیازهای حمل و نقل در بازار جهانی انرژی را تأمین کنند، تقریباً بزرگی برای بازگشت به شرایط ایده‌آل وجود خواهد داشت. استوارت نیل؛ مدیر استراتژی و ارتباطات در اتاق بین‌المللی کشتیرانی گفت: کشتیرانی یک عامل کلیدی برای انتقال انرژی در سطح جهانی خواهد بود.

### بر اساس گزارش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران کشتیرانی ایران ۳۰۰ کانتینر برای حمل بار به روسیه اختصاص داد



گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ترابری ۳۰۰ کانتینر صادراتی به مقصد روسیه پروژه آیهام کریبدور شمال- جنوب را کلید زد.به گزارش اقتصادسرامد، نخستین فاز عملیات حمل کالاً در مسیر کریبدور شمال- جنوب از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با انتقال ۳۰۰ کانتینر کالای صادراتی کشور به مقصد روسیه کلید خورد.بر اساس این گزارش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با مدیریت یکپارچه شرکت‌های تحت مالکیت گروه کشتیرانی و در راستای نقش آفرینی در اجرای عملیات حمل کالاً در کریبدور شمال- جنوب، به حمل کالاهای صادراتی کشور به روسیه با اختصاص ۳۰۰ کانتینر در فاز اول نموده است.کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به تأکید دولت سیزدهم مبنی بر ضرورت فعال سازی کریبدور شمال- جنوب و حمل بار صادراتی ایران از طریق این کریدور به کشور روسیه، اعلام کرده است: ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پس از اتمام مرحله آزمایشی حمل و نقل کالاً از مسیر ترانزیتی روسیه به هند و بالعکس وارد فاز عملیاتی حمل بار صادراتی در این کریدور به سمت کشور روسیه شده است.طبق این گزارش، بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در فاز اول، ۳۰۰ کانتینر اختصاصی جهت حمل بار صادراتی به کشور روسیه در نظر گرفته شده که در صورت افزایش تقاضا، تعداد این کانتینرها به صورت مستمر افزایش خواهد یافت.بر این اساس، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در راستای ایفای نقش فعال خود در این کریدور استراتژیک، علاوه بر عقد قرارداد ساخت چندین کشتی در داخل، خرید کشتی‌های افزایش ظرفیت حمل و نقل در دریای خزر را نیز در دستور کار قرار داده که به زودی چندین شناور مطابق با برنامه‌ریزی انجام گرفته، به ناوگان موجود اضافه خواهند شد.گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر اینکه مسیر یاد شده در گذشته با هدف ترانزیتی کالاهای مورد نیاز بین هند و اروپا از طریق بنادر جنوبی ایران و دریای خزر طراحی شده بود، اعلام کرده است: علی‌رغم تأکید فراوان مبنی بر ضرورت فعال‌سازی این مسیر، طی سال‌های متوالی در مراحل اولیه طراحی باقیی مانده بود؛ اما هم اکنون به همت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و با توجه به شرایط جدید جهانی و قطع ارتباط روسیه با اروپا، این کریدور با هدف حمل بار ترانزیتی بین هند و روسیه مورد توجه ناوگان ملی قرار گرفته است.

## اقتصاد دریایی



سه‌شنبه ۲۱ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۰۰

## گزارش

#### دریا حلقه گمشده اقتصاد ایران

ایران با دراختیار داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی از ظرفیت لازم برای بهره‌مندی از اقتصاد دریا محور برخوردار است اما علی‌رغم ظرفیت بالقوه آنچه در واقعیت دیده می‌شود این است که از آن بهره نمی‌بریم.

به گزارش اقتصادسرامد، شاید رابطه انسان و دریا را می‌توان از روزهای ابتدایی حضور بشر در کره خاکی مورد بررسی قرار داد. از همان روزهای که انسان‌ها توانستند برای ارتزاق خود از ماهی‌های دریا استفاده کنند یا برای اولین بار کشتی ساختند و مسافر اقیانوس‌ها شدند. در تمام طول تاریخ، بهره‌گیری از مواهب دریا قدرت به همراه داشته و به حاکمان اجازه نفوذ و کشور کشایی را داده است. از نفوذ پر تغالی‌ها به ایران یا حضور انگلیسی‌ها در هند، همگی با بهره‌مندی از ناوگان دریایی قدرتمند صورت گرفته است. اکنون نیز با افزایش تکنولوژی و پیچیده شدن اقتصاد، یکی از راه‌های دست‌یابی به قدرت اقتصادی و نظامی، برقراری ارتباط مستحکم بین ساکنان خشکی و ظرفیت‌های دریا است.

در همین راستا، کشور ایران با دراختیار داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی، از ظرفیت لازم برای بهره‌مندی از اقتصاد دریا محور برخوردار است. اما علی‌رغم ظرفیت بالقوه، آنچه در واقعیت دیده می‌شود این است که برخلاف کشورهای مانند چین از ظرفیت بهره‌یاری نمی‌برد. چینی‌ها در نهایت توان خود در اقتصاد دریا استفاده می‌کنند و حدود ۵۰ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را به دریا اختصاص داده‌اند. اما متأسفانه ایران درحال حاضر در سطحی اقتصاد را در تمام توان و ظرفیت خود به صورت یکپارچه استفاده نمی‌کند و نه‌ایسا سهم دریا از تولید ناخالص داخلی کشور حدود ۱۰ درصد است. مرکز پژوهش‌های مجلس هم، در گزارشی، بیان کرد که ۹۵ درصد از ظرفیت سواحل کشور مورد استفاده قرار نگرفته و بهره‌مندی کشور از سواحل بسیار حداقلی بوده است. این درحالی با توجه به اینکه ۴۰ درصد مرزهای ایران ساحلی است، کشوری دریایی تلقی می‌شود. تمام این مسائل وقتی عجیب‌تر می‌شود که با توجه به مسائل کشور، ظرفیت‌های سواحل را بررسی کنیم؛

##### اشتغال‌زایی

یکی از بحران‌های مهم جامعه، کمبود فرصت‌های شغلی است که این معضل را می‌توان با توجه بیشتر به دریا و برنامه ریزی دقیق و بلندمدت در این زمینه رفع کرد. در بحث اشتغال‌زایی در حوزه دریا، بررسی‌ها نشان می‌دهد که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریا، بیش از ۴ شغل جدید در دیگر بخش‌ها ایجاد می‌شود.

##### تراکم جمعیت

مسئله مهم و پیچیده کالشنهرهای کشور، بحث تراکم جمعیت است. این امر بیش از همه در پایتخت حس می‌شود. به‌نه کم شهرهای مرکزی ایران و مهاجرت روز افزون جمعیت به این مناطق، چالش‌های بسیاری در موضوعات آلودگی هوا، امکانات رفاهی و حمل و نقل ایجاد کرده که این مسئله ضعف کشور در نقطه گرینی مناسب برای سکونت مردم را نمایان می‌کند. مردمی که می‌توانستند با فراهم شدن زیرساخت‌ها و شغل مناسب، به سمت سواحل جنوب و شمال نقل مکان کنند تا از رفاهیات، هوای پاک، بادهای ساحلی و مساحت گسترده این مناطق به خصوص در جنوب کشور بهره‌مند شوند. این شرایط در حالی رخ داده که بررسی موقعیت شهرهای پرجمعیت و توسعه یافته جهان و حتی منطقه خاورمیانه، همگی در کنار سواحل قرار دارند.

با توجه به خشکسالی‌های اخیر، یکی از مسائل اساسی و دشوار کشور تأمین آب صنایعی است که عمداً در مرکز نظر و بررسی دقیق نقطه استقرار خود را مشخص می‌کنند، قطعاً مناطق ساحلی را به نقاط دیگر ترجیح می‌دادند. زیرا در کنار رفاه معقل تأمین آب، امکان بهره‌مندی سریع و ارزان به حمل‌ونقل بین‌الملل را داشتند.

##### گردشگری

سال‌هاست در کشور بحث جذب گردشگر و به دنبال شکل‌گیری اقتصاد حاصل از گردشگری و آرزوی یکی از اهداف مسئولین کشور بوده است اما تاکنون اقدام اثر گذاری در ایسن زمینه صورت نگرفته است. در بحث گردشگری آنچه بیش از همه اهمیت دارد سرمایه گذاری در نقاط جذاب و دیدنی کشور و نیز معرفی آن به جهانیان است. سواحل جنوب و شمال ایران با توجه به ظرفیت خوبی که دارند، در این زمینه نسبت به سایر نقاط کشور به سرمایه گذاری کمتری نیازمندند و با توجه به شهرت این سواحل در جهان و به خصوص منطقه یری جذب گردشگر مناسب تر هستند.

##### ترانزیت

توسعه تجارت خارجی، هدف مهم تمامی دولت‌ها بوده و خواهد بود. در این بین ایران با توجه به اینکه در شمال و جنوب به دریا و نیز به آب‌های آزاد دسترسی دارد یکی از مهمترین مراکز تجارت در منطقه است. کشورهای مختلفی برای ارسال کالاهای خود به اروپا، آسیا و آفریقا نیاز دارند که از خاک ایران عبور کنند و همین نکته ظرفیت فوق‌العاده ایران در بحث ترانزیت و دستیابی به درآمد سرشار را نمایان می‌کند. در این حوزه حمل و نقل دریایی چه در امر واردات و چه در بحث صادرات جایگاه ویژه‌ای دارد که به سبب، ظرفیت دریا برای جابه جایی حجم زیادی از کالاها و نیز دسترسی وسیع و ارزان به نقاط مختلف جهان است. این موارد تنها بخش از ظرفیت‌های اقتصاد دریا است که نقطه اشتراک همه آن‌ها در کشور ما عدم بهره‌مندی حداکثری از ظرفیت‌های این اقتصاد است که باید مسئولین در امر قانون گذاری است. برای تغییر این وضعیت اصلی‌ترین نکته تغییر نوع نگاه به اقتصاد دریاست که باید مسئولین در امر قانون گذاری بخش عظیمی از آن معطوف به همین عدم توجه به امکانات حوزه دریاست. برای رشد و توسعه اقتصاد کشور و حرکت مورد نیاز اقتصاد دریا فراهم گردد. سواحل کشور به عنوان رکن پایه‌ای اقتصاد دریا نیازمند زیرساخت‌های مناسب هستند.مهر