

اقتصاد سراسرآمد

یکشنبه۹مرداد۱۴۰۱-شماره۱۹۱۵

شیلات

بخش پایانی

عزم دولت برای تکمیل زنجیره تولیدات شیلات تجاری سازی ماهیان خاویاری در اولویت

محمدرضا یوسف نژاد – توسعه اقتصاد شیلات با ماهیان خاویاری به عنوان یکی از طرح های اقتصادی سفر مصوب استانی رئیس جمهور به مازندران با تخصص اعتبارات ملی برای تکمیل مرکز صنایع تکمیلی و پایانه محصولات خاویاری در آینده نزدیک مسیر فرآوری و صادرات مشتقات مروراید سیاه خزر را فراهم خواهد کرد.به گفته سرپرست شیلات مازندران فقط در سال ۱۴۰۰دست کم ۴۰ واحد مرتبط با شیلات اعم از تورافی، غذای ماهی، کنسرو و سایر واحدهای مرتبط در این استان راه اندازی شد. ضمن این که شهرک شیلاتی میرو دبالسر به عنوان یکی از زیرساخت های مهم و باقوة شیلاتی شمال کشور در این چند سال به بهره برداری رسید.قاسم کریم زاده به تلاش برای افزایش تنوع فعالیت های شیلاتی در مازندران نیز اشاره می کند می افزاید:پس از مطالعات گسترده طی چند سسال اخیر بالاخره واحدهایی بنسبتبندی و صادرات مشتقات ماهیان خاویاری را در سواحل مازندران توانستیم به مرحله جذب سرمایه گذار و اجرای طرح برسانیم که تحولی بزرگ در اقتصاد شیلاتی مازندران محسوب می شود.وی تصریح کرد: حمایت از سرمایه گذاران و فراهم کردن بسترهای لازم برای فعالیت آنان سبب شد که در این یکسال گذشته شاهد ساخت بزرگترین مرکز تولید مشتقات ماهی خاورمیانه در چپکرو جویبار باشیم. در کنار حمایت از پرورش ماهیان خاویاری، خرچی بسیاری از این فعالیت های زیرساختی انجام شده در صنعت شیلات مازندران در یکسال گذشته را می توان در صادرات فرآورده های شیلاتی به کشورهای همسایه جست و جو کرد. بر اساس آمارهای موجود، حجم صادرات محصولات شیلاتی مازندران که سال ۱۳۹۲ فقط به سه کشور عراق، افغانستان و آذربایجان انجام می شد، هفت هزار و ۴۰۰ تن با ارزش اقتصادی ۳۲ میلیون دلار بود که در سال ۱۴۰۰ بیش از ۱۱ هزار تن با ارزش بالغ بر ۷۰میلیون دلار در رسید. ضمن این که تعداد کشورهای مشتری این محصولات شیلاتی مازندران نیز افزایش یافت و تولیدات شیلاتی مازندران اکنون با وجود تحریم ها به بازار کشورهای مانند روسیه، امارات، انگلیس و قطر نیز عرضه می شود. علاوه بر این در حال حاضر محصولات شیلاتی متعددی مانند غذای ماهی و فرآورده های شیلاتی نیز صادر می شود.

به گفته مسئولان شیلات استان، بخش مهمی از برنامه های توسعه ای شیلاتی مازندران آن که طی چند سال اخیر آغاز شده و در حال اجراست، طی سال های آتی در صورت تحقق اعتبارات و استعمار پیگیری های به بار خواهند نشست و سبب تحول اقتصاد شیلات مازندران می شود.

لزام تکثیر ذخایر آبیزان دریای خزر

یکی از مهم ترین فعالیت های شیلاتی مازندران برای حفظ ذخایر شیلاتی دریای خزر، رهاسازی بچه ماهیان در دیاست که در این زمینه نیز به استناد آمارهای موجود رشد قابل توجهی مشاهده می شود. رهاسازی بچه ماهیان در دریای خزر توسط شیلات مازندران تا سال ۱۳۹۹ محدود به ماهی سفید و ماهی آزاد دریای خزر بود که مجموعا حدود ۸۰ میلیون قطعه بود، اما این رقم اکنون به بیش از ۱۲۰ میلیون قطعه با افزایش گونه های رهاسازی شده رسیده است. در حال حاضر علاوه بر ماهی سفید و ماهی آزاد دریای خزر، ماهی کپور دریایی و ماهی خاویار نیز در دریای خزر رهاسازی می شود. طبق آمارهای موجود پارسل حدود ۱۸ میلیون ۸۰۰ هزار قطعه ماهی کپسور دریایی، بیش از ۱۰۰ میلیون قطعه ماهی سفید بالغ بر ۴۰ هزار قطعه ماهی آزاد دریای خزر و بیش از ۱۶۰ هزار قطعه بچه ماهی خاویاری در دریای مازندران رهاسازی شده.به گفته سرپرست شیلات مازندران یکی از اقدامات اجتماعی برای کمک به رونق اقتصاد شیلاتی که طی سال های اخیر در این استان مورد توجه قرار گرفت، جذب مشارکت های اجتماعی جامعه هییادی برای کمک به تکثیر طبیعی است.کریم زاده می افزاید: کمک به تکثیر طبیعی طرح جدیدی است که شیلات پیکر آن شده و هر چه جلوتر برویم مشارکت جامعه صیادی را بیشتر خواهیم داشتیم. در کنار گسترش زیر ساخت ها، آنچه که باید مورد توجه قرار بگیرد استفاده از توان خود جامعه برای رونق اقتصاد شیلات و افزایش ذخایر آبیزان است. تلاش شده که با برخی برنامه ریزی ها، به واسطه فرهنگ سازی توانیم شرایطی را فراهم کنیم که جامعه بهره بردار در بازسازی ذخایر مشارکت داشته باشند. ماهیان خاویاری که مهم ترین ذخیره ژنتیکی دریای خزر هستند به به خاطر ارزش غذایی و اقتصادی بالا عنوان «مروراید سیاه» را به خود دارد، ولی بهره برداری بی رویه همسایگان خزر بویژه در بخش شمالی ویی توجهی به بازسازی ذخایر سبب شد تا صید این گونه از سال ۲۰۱۰ میلادی ممنوع شود.

ماهیان خاویاری دریای خزر همانند ماهیان استخوانی رود کوج هستند به این معنی که تخم ریزیشان را با کوج کردن موقتی به مصب رودخانه های منتهی به دریای خزر انجام می دهند. همدن کوج موقتی هم مهم ترین علت دست اندازی یی حد و حصر قاچاقچیان و آفرار سودجو به این گونه بوده که سبب شد تا صید آن از دریای خزر به طور کلی تا بازسازی ذخایر آن ممنوع شود. فصل تخم ریزی ماهیان خاویاری از نیمه دوم اسفند شروع می شود و تا پایان اردیبهشت ادامه می یابد ولی در روش تکثیر نیمه مصنوعی، تخم ها در مراکز تخصصی از ماهیان بارور استخراج و پس از تبدیل شدن به بچه ماهی به رودخانه های شیلاتی انتقال می یابد. بچه ماهیان پس از مدتی زندگی در رودخانه رهشان را به دریا باز می کنند ولی در این مدت باید تحت مراقبت قرار گیرند تا صید شوند و یا بر اثر تغییر دبی آب رودخانه یا آلودگی از بین نروند. یکی از سختی های کار در بازسازی ذخایر ماهیان خاویاری این است که این گونه ها در سن ۱۵ تا ۱۶ سالگی به مرحله تخم ریزی می رسند و به همین دلیل احیاء صید نشدن تا پیش از رسیدن به این سن بسیار کم است. این ماهیان وقتی به سن تخم ریزی می رسند، به دهانه های رودخانه می روند و به همین خاطر هم تهدید صید شدن توسط جوامع محلی یا قاچاقچیان و سودجویان بیشتر می شود.مازندران حدود ۱۳۰ رودخانه با شاخه های اصلی و فرعی دارد که ۲۴ رشته رودخانه به عنوان رودخانه مهم شیلاتی محسوب می شوند ولی لزوما ورودی تمامی این رودخانه های شیلاتی مسیر کوج ماهیان خاویاری نیست و به همین دلیل هم سیلانات مازندران چهار رودخانه را برای تکثیر نیمه مصنوعی انتخاب کرده است.

فیل ماهی، آلون برون، قره برون و شیب از مهم ترین گونه های ماهیان خاویاری دریای خزر هستند.



هشدار ترکیه به یونان درباره دریای مدیترانه

وزیر امور خارجه ترکیه شامگاه جمعه هشدار داد یونان با قرار دادن تسلیحات در جزیره های دو دریای اژه و مدیترانه در حال نقض توافقنامه هاست.به گزارش اقتصادسراسرآمد، «مولود چاوشو اوغلو» وزیر امور خارجه ترکیه روز جمعه تلفنی با «آنانا بائربوک» وزیر خارجه آلمان گفت و گو کرد.وی در این تماس تلفنی خطاب به وزیر خارجه آلمان گفت: «می خواهم تاکید کنم که به پذیرش سازمان های تروریستی در تضاد با روح ائتلاف است.» چاوشو اوغلو در ادامه با هشدار به آتن گفت: «یونان با قرار دادن تسلیحات در دو دریای اژه و مدیترانه، توافقنامه ها را نقض کرده است.» روابط بین ترکیه و یونان، دو عضو ناتو اغلب دچار تنش بوده به طوری که سال گذشته این روابط به شدت رو به وخامت گذاشت و کشتی های جنگی در شرق مدیترانه در نزاع بر سر مرزهای دریایی و حقوق انرژی با هم روبرو شدند. ترکیه بارها اعلام کرده که از یونان می خواهد تا راه حل های سیاسی مسالمت آمیز را تا راه های تهاجمی اتخاذ کند.این دو کشور همواره همدیگر را به نقض حریم هوایی و دریایی همدیگر متهم می کنند. آتن به ویژه به طور هفتگی ترکیه را به نقض حریم هوایی خود در شرق دریای اژه متهم می کند. ترکیه نیز مدعی نظامی کردن جزایر دریای اژه و عمل نکردن به توافقنامه های قبلی بین دو کشور است.

دریادار ایرانی: خطوط کشتیرانی مانیا به محافظت و پشتیبانی دارد

بخش پایانی

هر نقطه از دریا و اقیانوس ها لازم باشد، حضور پیدا می کنیم



از اولین مدل دیزلی دریایی در کشور را داشتیم که برای شناور های با تناژ سبک بود اما در حوزه سنگین، هدف گذاری صورت گرفت که با توجه به لزوم این حضور در اقیانوس ها، فاکتور سرعت در دریا برای ما، یک اولویت است و خیلی مهم است. بحث تحریم ها و جود دارد، پس در این حوزه ضرورت داشت که اقدام جدی انجام دهیم، از آن تجربه استفاده کردیم و شرکت های دانش بنیان را پای کار آوردیم و مسئله را برایشان تعریف کردیم که در بحث مورتورهای دیزلی سنگین هم باید ورود پیدا کنیم و کار شود و این اقدام شروع شد و به زودی در این حوزه، نقصانی که احساس می کردیم برطرف خواهیم کرد، و این مفهوم اش این است که اولاً ما بروز رسانی خواهیم شد، ثانیاً تجهیزات ما بومی است و ثالثاً سرعت ما حفظ خواهد شد و چه بسا ارتقا خواهد داشت.

وی افزود: پس تادوم و سرعت حضور در

برگزیده ها

میراث فرهنگی و گردشگری اعلام کرد

اواخر مرداد ماه؛ آغاز فعالیت کشتی توریستی در مسیر چابهار – عمان



مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان با اشاره به اینکه به گزارش اقتصادسراسرآمد از مسیر چابهار – مسقط راه اندازی خواهد شد، گفت: هزینه سوخت این شناور در شش ماه نخست فعالیت رایگان و سپس سوخت یارانه ای در اختیار آن قرار خواهد گرفت.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علیرضا جلال زای اظهار داشت: در راستای راه اندازی مجدد خط کشتیرانی مسافری در مسیر چابهار –مسقط، برنامه ریزی های گسترده ای با همکاری مشترک وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و سازمان بنادر و دریانوردی صورت گرفته است.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان ادامه داد: رفع مشکل سوخت شناورهای بزرگ تفریحی و مسافری که به چندی پیش از طریق رایزنی های وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و با وزارت نفت به نتیجه مطلوب رسید، نقش بسیار مهمی در راه اندازی هر چه سریع تر خطوط کشتیرانی مسافری و تفریحی در آبهای دریای عمان از مبدا بندر چابهار دارد.به گفته وی، بر اساس تصمیمات اخذ شده کشتی مسافری که از مقصد چابهار به سمت کشور عمان حرکت می کند، هزینه سوخت آن در شش ماه نخست فعالیت رایگان خواهد بود و سپس سوخت یارانه ای در اختیار آن قرار خواهد گرفت.این مقام مسئول در استان سیستان و بلوچستان با اشاره به اینکه این کشتی مسافری قرار است اواخر مرداد ماه امسال از مقصد چابهار به سمت عمان راه اندازی شود، بیان داشت: سایر علاقه مندان دریی فعالیت و درآمد زایی از طریق شناورهای تفریحی می توانند با مراجعه به سامانه «جانا» آمادگی خود را برای انجام فعالیت های توریسم دریایی اعلام و از سهمیه سوخت یارانه ای بهره مند شوند.جلال زایی عنوان کرد: ترمینال مسافری در این منطقه به سازمان بنادر و دریانوردی در اختیار شناورهای مسافری و تفریحی قرار خواهد گرفت و تبلیغات جهت جذب گردشگران علاقه مند برای سفر دریایی به عمان از طریق دفاتر خدمات مسافرتی فعال در استان انجام می شود.وی خاطر نشان ساخت: همچنین ویزای سفر به عمان در بندر چابهار برای گردشگران علاوه مند به سفر دریایی در مسیر چابهار – عمان صادر خواهد شد و مشکلی در این خصوص وجود نخواهد داشت؛ در این خصوص مذاکرات لازم با دولت عمان نیز صورت گرفته است و امید می رود با همکاری آنها شاهد رونق هر چه بیشتر سفرهای دریایی در این مسیر باشیم.

برگزیده ها

میراث فرهنگی و گردشگری اعلام کرد

بقایای کشتی تایتانیک تا سال ۲۰۵۰ ناپدید می شود



بقایای کشتی اقیانوس پیما آراماس تایتانیک تا سال ۲۰۵۰ ناپدید خواهد شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد از مسیر چابهار – مسقط راه اندازی خواهد شد، گفت: هزینه سوخت این شناور در شش ماه نخست فعالیت رایگان و سپس سوخت یارانه ای در اختیار آن قرار خواهد گرفت.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علیرضا جلال زای اظهار داشت: در راستای راه اندازی مجدد خط کشتیرانی مسافری در مسیر چابهار –مسقط، برنامه ریزی های گسترده ای با همکاری مشترک وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و سازمان بنادر و دریانوردی صورت گرفته است.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان ادامه داد: رفع مشکل سوخت شناورهای بزرگ تفریحی و مسافری که به چندی پیش از طریق رایزنی های وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و با وزارت نفت به نتیجه مطلوب رسید، نقش بسیار مهمی در راه اندازی هر چه سریع تر خطوط کشتیرانی مسافری و تفریحی در آبهای دریای عمان از مبدا بندر چابهار دارد.به گفته وی، بر اساس تصمیمات اخذ شده کشتی مسافری که از مقصد چابهار به سمت کشور عمان حرکت می کند، هزینه سوخت آن در شش ماه نخست فعالیت رایگان خواهد بود و سپس سوخت یارانه ای در اختیار آن قرار خواهد گرفت.این مقام مسئول در استان سیستان و بلوچستان با اشاره به اینکه این کشتی مسافری قرار است اواخر مرداد ماه امسال از مقصد چابهار به سمت عمان راه اندازی شود، بیان داشت: سایر علاقه مندان دریی فعالیت و درآمد زایی از طریق شناورهای تفریحی می توانند با مراجعه به سامانه «جانا» آمادگی خود را برای انجام فعالیت های توریسم دریایی اعلام و از سهمیه سوخت یارانه ای بهره مند شوند.جلال زایی عنوان کرد: ترمینال مسافری در این منطقه به سازمان بنادر و دریانوردی در اختیار شناورهای مسافری و تفریحی قرار خواهد گرفت و تبلیغات جهت جذب گردشگران علاقه مند برای سفر دریایی به عمان از طریق دفاتر خدمات مسافرتی فعال در استان انجام می شود.وی خاطر نشان ساخت: همچنین ویزای سفر به عمان در بندر چابهار برای گردشگران علاوه مند به سفر دریایی در مسیر چابهار – عمان صادر خواهد شد و مشکلی در این خصوص وجود نخواهد داشت؛ در این خصوص مذاکرات لازم با دولت عمان نیز صورت گرفته است و امید می رود با همکاری آنها شاهد رونق هر چه بیشتر سفرهای دریایی در این مسیر باشیم.

به گفته باستان شناسان معروفی همچون جیمز پی. دلگادو (James P. Delgado)/باستان شناس دریایی کانادایی – آمریکایی، که نزدیک به چهار دهه از عمرش را صرف کاوش و تحقیق کاوش های زیر آبی (نموده)، میشل لاور (Michel Lauer)/رئیس بخش باستان شناسی زیر آب فرانسه، که نزدیک به ۴ دهه از عمرش را صرف کاوش و تحقیق علمی کرده که اقدامات آنها در حفاظت از محوطه های میراث فرهنگی در زیر آب منجر به جلوگیری از غارت و بهره برداری تجاری منابع فرهنگی مذکور شده است؛ «گذشته غرق شده بیشتری را در مورد چگونگی عملکرد ما به عنوان یک گونه از آفرینش با آب ها برای سفر و انتشار در سراسر جهان، تامین منابع غذایی، استفاده از آن برای دفاع، تجارت و گاهی اوقات به عنوان مظهر قدرت الهی، ارائه می دهد.

از این رون، ما باید از این میراث محافظت کنیم و از آن باعوزیم – و آنچه را که اوختیم با جهانیا به اشتراک بگذاریم لازم به ذکر است، صفحات غرق شده تاریخ بشری در سراسر دنیا معرض خطر نابودی است.»

اقتصاد آبی

بخش اول

ترانزیت دریایی ایران از بیم دهه ۱۳۹۰ تا امید دهه ۱۴۰۰: توسعه اقتصاد آبی، آب رفته را به جوی بازمی گرداند؟

محمدحسین سیف الهی مقدم – باتوجه به کاهش ترانزیت ایران در دهه ۹۰ و عواقب آن برای اقتصاد چهارراه ترانزیت منطقه، این سوال همواره مطرح بوده است که چه عواملی می تواند باعث

پیشرفت دوباره این موضوع شود؟

باتوجه به کاهش ترانزیت ایران در دهه ۹۰ و عواقب آن برای اقتصاد چهارراه ترانزیت منطقه، این سوال همواره مطرح بوده است که چه عواملی می تواند باعث پیشرفت دوباره این موضوع شود؟ اگرچه کاهش چشمگیر ترانزیت از اواسط تا اواخر دهه ۱۳۹۰ آب پاکی را روی دست اقتصاد کشور ریخت، اما رشد ۷۵ درصدی ترانزیت در ۱۰ ماهه نخست سال ۱۴۰۰ ظرفیت درآمد ۲۰ میلیارد دلاری در یک سال، پتانسیل ایجاد یک میلیون فرصت شغلی، تداوم روند فراینده توسعه ترانزیت در سال جاری و گسترش اقتصاد آبی یا دریامحور در جایگاه بل ارتباطی ترانزیت جاده ای، ریلی می تواند آب رفته را به جوی اقتصاد ایران، چهارراه ترانزیت منطقه، بازگرداند.

سهم حمل و نقل دریایی در بین انواع حمل و نقل

برای درک بیشتر از وضعیت ترانزیت آگاهی از انواع سُد های حمل و نقل و سهم آنها در اقتصاد کشور ضروری است. سهم حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی در کشورهای توسعه یافته دنیا، رقمی بین ۱۲ تا ۱۶ درصد است. در ایران، اما آمارهای مختلفی در این زمینه ارائه شده است. درحالیکه از نگاه برخی کارشناسان حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی کشور سهم ۸.۵ تا ۹ درصدی دارد، اما رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی در اوایل فعالیت دولت سیزدهم این میزان را در ایران به طور متوسط ۵.۶ درصد اعلام و افزایش این سهم را در برنامه های وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد.

همچنین در بین شقوق مختلف حمل و نقل اعم از جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی، جاده با حدود ۸۵ تا ۹۰ درصد بیشترین سهم را دارد و حمل و نقل دریایی، ریلی و هوایی مجموعاً با حدود ۱۰ درصد در تهیه ای بعدی قرار دارند. بااین حال، در سالهای ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۹ ترانزیت در ایران با کاهش از ۱۳ میلیون تن به ۷.۵ میلیون تن شرایط دشواری را سپری کرد و بر نگرانیهای ناشی از تحریم ها و کاهش حجم تجارت بین المللی افزود. در این سال ها بر خلاف اهداف برنامه های پنجم و ششم توسعه ترانزیت نه تنها سالانه ۱۰ درصد رشد نکرد بلکه حدود ۵۰ درصد کاهش یافت!

در مجموع ترانزیت کشور در دهه ۱۳۹۰ مسیرهای مملو از بیم و امید را سپری کرده است. مسیرهایی که هر چند اوایل آن با بیم و رکود همراه بود، اما در سال پایانی این دهه و آغاز قرن ۲۱ شمسی دوباره با امید و صعود همراه شد.

ترانزیت دریایی: چرا؟

موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک ایران بهترین فرصت را برای تبدیل کشور به هاب منطقه ای در حوزه ترانزیت، بهره یژه جاده ای و دریایی به عنوان عمده ترین شقوق حمل و نقل و ترانزیت فراهم کرده است. ترانزیت باز از مسیر ایران برای صاحبان کالا صرفه اقتصادی دارد. این تسهیل و تسریع ترانزیت بار و صرفه جویی در هزینه ها که موجب جذب حجم قابل توجهی از بارهای ترانزیتی بین آسیا و اروپا می شود برای کشور نیز مزیت های بسیاری را مخصوص در شرایط تحریم اقتصادی به همراه دارد. یکی از مهمترین مزیت های این شرایط ناشی از تحریم ها است. مزیت دیگر رشد ترانزیت رونق صنعت حمل و نقل، بیمه، بانک، گمرک و... است. که در نهایت موجب افزایش درآمد های دولت می شود. استعمار ترانزیت به طور مستقیم و غیر مستقیم به ایجاد مشاغل پایدار و بلندمدت منجر شده و همه این موارد در نهایت به رشد تولید ناخالص داخلی در حوزه حمل و نقل و ترانزیت می شود.

اکنون پرسش این است که مسیرهای ترانزیتی ایران کدام است و سهم ترانزیت دریایی در حمل و نقل بار اقتصاد ۲۰ میلیارد دلاری سالانه و اشتغالزایی وسیع تا حد یک میلیون نفر در سال چیست؟ به طور کلی، مسیرهای کربدوری آسیا و اروپا را که از ایران عبور می کند می توان به کریدورهای شمالی – جنوبی و شرقی – غربی، طبقه بندی کرد. کربدور شرقی – غربی در امتداد مسیرهایی است که شرق و جنوب شرق آسیا را از طریق حمل و نقل زمینی به اروپا متصل می کند و مبدا حمل و نقل زمینی برای مسیرهای شمالی – جنوبی تعریف شده. ایران این مسیرها با هدف ایجاد دسترسی به آب های آزاد برای کشورهای حوزه CIS و انتقال بار شرق و جنوب شرق آسیا به شمال اروپا از مسیر کوتاه تر تعریف شده اند. در مقابل، کربدور شمال – جنوب نسبت به مسیر دریایی که تا شمال اروپا امتداد دارد بسیار کوتاه تر است و استفاده از آن برای تاجار موجب کاهش ۴۰ درصدی زمان و کاهش ۳۰ درصدی هزینه حمل می شود و مزایای اقتصادی بیشتری دارد.

در مجموع، کربدورهای شرقی – غربی، به موازات مسیرهای دریایی هستند و قابلیت جذب حجم بالای بار را ندارند. نکته دیگر اینکه تجاری سازی محورهای شرقی – غربی، به خاطر مسیرهای موازی تعریف شده، دشوار است. با این حال، استفاده از فرصتهای ترانزیت دریایی، با توجه به بنادر شمالی – جنوبی، تأثیرات عمده ای بر اقتصاد کشور دارد.

سهم کربدورها و بنادر در توسعه ترانزیت دریایی

قرار گرفتن ایران در مسیرهای کربدورهای ترانزیتی شمال – جنوب و برقراری ارتباط ترانزیتی با روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز نیز کشورهای آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس و نیز کرانه های این مسیر جاذبیت ها و منافع فراوانی برای ترانزیت کالا دارد. همچنین بندر شهیدرجانی، بندر امیرآباد، بندر انزلی و سپس بندر شهید باهنر، لنگه، بندر، چابهار، امام خمینی ونوشهر جایگاه ویژه ای در مسیر ترانزیتی بین آسیا و اروپا و ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق یعنی چابهار – سبک موجب انجام سرمایه گذاریهای گسترده به ویژه در حوزه حمل و نقل دریایی می شود و بندر چابهار با رفع موانع پیشرو قطب ترانزیت و توسعه شرقی می شود.

نقشه مسیرهای ترانزیتی ایران در کربدورهای شمالی – جنوبی شرقی – غربی

مقایسه انواع ترانزیت در سالهای ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ از نظر ارزش صادراتی باتوجه ویژه به ترانزیت دریایی یکی از نشانه های دغدغه و نگرانی در سالهای گذشته است. طبق گزارش منتشرشده دفتر توسعه صادرات خدمات و محصولات دانش بنیان جدول مقایسه عملکرد ارزشی صادرات ترانزیت در بخشهای مختلف در سالهای ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ بیانگر کاهش ترانزیت در سال ۹۷ نسبت به ۹۶ سهم محدود ترانزیت دریایی در این زمینه است. همچنین جدول مقایسه ترانزیتی از بنادر کشور نشان می دهد کالاهای نفتی و غیرنفتی در سال ۹۷ نسبت به ۹۶ در مجموع با کاهش رشد ۱۹ درصدی همراه بوده اند که سهم کالاهای غیرنفتی شامل محصولات کشاورزی و دامی، مواد غذایی، فلزات، کالاهای معدنی و ساختمانی، ماشین آلات و وسایل نقلیه، قطعات یدکی، مواد اولیه و کانتینر در کاهش ترانزیت بیشتر است. بیشترین میزان افزایش عملکرد ترانزیتی بنادر در این حوزه نیز کالاهای معدنی، وسایل نقلیه و کانتینری را شامل می شود.

اکنون بعد از ترس های پیشین و امیدهای پسین، یک سال گذشته تا کنون از رونق ترانزیت در سال جاری با وجود تداوم تحریم ها خبر می دهد. دراین رابطه، محمد مخبر، معاون اول رئیس جمهوری تیر ماه امسال، وزارت راه و شهرسازی را موظف کرد ظرف سه ماه «طرح جامع توسعه ترانزیت کشور» و برنامه عملیاتی کامل همراه با مجری، زمانبندی اجرا و منابع مالی آن را تدوین نماید. همچنین با توجه به افزایش درآمدهای نفتی و حجم مبادلات تجاری به خصوص با همسایگان سه نکته امیدوارکننده از سوی مقامات کشور به ویژه معاون اول رئیس جمهور و وزیر راه و شهرسازی در حوزه قابلیت های ترانزیتی مطرح شده است.

براین اساس، احیای کربدور ترانزیتی شمال – جنوب که در سال ۲۰۰۰ از جانب ایران، روسیه و هند ایجاد شد و قرار گرفتن ایران در نقطه اتصال کشورهای جنوب به شمال و شرق به غرب، اجزای مهم اقتصاد منطقه ایران، آذربایجان و روسیه در دریای خزر با محوریت صنعت و ترانزیت و نیز کربدور امارات، ایران و ترکیه، از فرصتهای ممتاز اقتصاد دریا محور ایران در منطقه است. احیای کربدور ریلی (ITI) با محوریت ایران، پاکستان و ترکیه و سایر کشورهای عضو نیز سهم مهمی در تحقق اهداف ترانزیتی کشور دارد.