

# اقتصاد سرآمد

سبعشنبه۱۸مرداد۱۴۰۱-شماره۱۳۲۱

## خبر

در بازدید معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه

بندر امیرآباد یکی از برنامه های استراتژیک

دولت جهت راه اندازی کریدور شمال –جنوب

معاون دیپلماسی اقتصادی وزیر امور خارجه در سفر ۲ روزه خود به مازندران و گفتگو بسا نماینده عالی دولت و فعالان بخش خصوصی ، از ظرفیت ها و پتانسیل های اداره کل بنادر و دریانوردی امیرآباد بازدید کرد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، مهدی صفری در بازدید از محوطه ها و سرمایه گذاری های انجام شده در بندرامیرآباد که با هدف بررسی شرایط موجود و ارائه راهکارهای لازم برای توسعه مبادلات بین المللی و توسعه صادرات استان از طریق بنادر انجام شُشد ، با مدیر کل و معاونین این بندر دیدار کرد.

مهدی صفری در این دیدار با بیان اینکه یکی از مهم ترین وظایف وزارت امور خارجه ، تسهیل فرآیند توسعه و گسترش مناسبات اقتصادی و بازرگانی جمهوری اسلامی ایران در خارج از کشور می باشد ، بر نقش مهم بندرامیرآباد در استراتژی های کالان کشور دولت مردمی جهت فعال کردن کریدور بین المللی شمال –جنوب در صادرات و واردات بخصوص در ترانزیت انواع کالا تأکید کرد.

وی به ظرفیت بالای صادرات مصالح ساختمانی از ایران به کشور روسیه و نیاز کشورهای حوزه خزر به این نوع کالاها اشاره کرد و ترانزیت انواع کالا را به صورت کانتینری جهت استفاده بهینه از ظرفیت حمل و نقل ریلی بندرامیرآباد را خواستار شد.

صفری خاطر نشان کرد دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران به دنبال تقویت و معرفی توانمندی ها و ظرفیت های کشور به آن سوی مرزها ، ایجاد روابط مطلوب فی مابین ایران و کشورهای حوزه CIS جهت افزایش مرادات اقتصادی و تأمین کالاهای اساسی و جایگزین کردن این مسیر جهت ترانزیت کالا از کشورهای منطقه با توجه به تنش موجود در شرق اروپا می باشد.وی همچنین جذب بالای سرمایه گذاری بخش خصوصی ، برنامه های مدون توسعه ای بندر ، روند رو به رشد عملیات تخلیه و بارگیری کالا ، عمق مناسب آب و دارا بودن زیر ساخت های مناسب را از مزیت های راهبردی بندرامیرآباد عنوان کرد.

معاون دیپلماسی اقتصادی وزیر امور خارجه ، در پایان به تأمین کالاهای اساسی مورد نیاز کشور از حوزه خزر تأکید و اظهار داشت با توجه به نزدیکی کشورهای روسیه و قزاقستان به ایران به خصوص بندرامیرآباد ، می توان سهم تأمین این نوع کالاها بخصوص غلات را در این بخش افزایش داد و در این راستا استفاده از ظرفیت کشتی های رو – رو جهت بهره بردن بیش از بیش از ظرفیت مبادلات تجاری با کشورهای حاشیه خزر را امری ضروری عنوان کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی امیرآباد نیز در این بازدید در گزارشی به معرفی توانمندی های بندر امیرآباد و اقدامات انجام شُده در این بندر پرداخت و بر توسعه زیر ساخت های حمل و نقل و احداث جاده مستقیم از بندرامیرآباد به بندرشهدرجایی تأکید کرد.

وی بر تسهیل فرایندهای صادرات کالا و فعال کردن اتاق مشترک بازرگانی با کشورهای همسایه اشاره و بر نفع شدن چالش هایی همچون فرآیند اتاق پول ، نوسازی و بهسازی ناوگان حمل و نقل ریلی و جاده ای ، توسعه جاده مواصلاتی به بندر ، فعال سازی ترانزیت سوخت و سوآب مواد نفتی و همسان سازی تعرفه ها در زمینه خدمات ترانزیت کالا تأکید کرد.

سعیدی پور در پایان ابراز امیدواری کرد با حمایت همه جانبه دستگاه دیپلماسی در حوزه اقتصادی از بندرامیرآباد و نیز سازمان بنادر و دریانوردی ، علاوه بر رونق تولید داخلی ، شاهد افزایش سهم تجاری ایران در بازار کشورهای حوزه CIS باشیم.

.....

**مردم از شما در دریا برهز کنند**
**هجوم مارهای سمی به ساحل چالوس ونوشهر**
تصاویر و فیلم های فضای مجازی یه تا زگی از وجود چندین حلقه مار سمی در نقاطی از سواحل شهر چالوس و نوشهر را نشان می دهد که سمولان ذیپوط سیل اخیر را عامل انتقال این موجودات خزننده به این منطقه می دانند. طبق گزارش ها، این موجودات خزننده و خطرناک در نقاط ساحلی دوجمان ، هیچیزدو ، امامرود ، رادیو دریا در چالوس و پل مانشلیک، سیترا و غیره مشاهده شده است. سبیل خالمان پراننداز ابادمدار جمعه هفتم مردامه جاری شدت طغیانی شدن رودخانه هابه جدی بود که علاوه بر گل ، لای، خشت های چند تنی همچنان تعداد زیادی از تنه و شاخ و برگ درختان و سایر آورده های خود به مناطق پایین دست آورد به طوری که این حادثه علاوه بر گل و لای کردن دریا ی خزر محدوده ساحلی این منطقه را مملو از حجم انبوهی تنه درختان و سایر آورده های ناشی از سیل کرد. نماینده هیات نجات غریق غرب مازندران در گفت و گو باخبرنگار ایرنا افزود: براساس گزارش ناچیان غریق در چالوس و نوشهر و گردشگران شاهد هجوم مارهای سمی در سواحل شهرستان های چالوس و نوشهر بعد از سیل اخیر در بخش مرزن آباد چالوس هستیم.
حجت کیمیایی راد ادامه داد: با هویشاری ناچیان و مسافران تاکنون مروری از مارگزیدگی در این ۲ شهرستان گزارش نشده است. وی از مردم خواست برای جلوگیری از خطرات ناشی از مارگزیدگی از شستار کردن در سواحل چالوس و نوشهر و رودخانه ها خودداری کنند. رئیس هیات نجات غریق چالوس نیز گفت که در نقاط مختلف ساحلی این شهرستان از جمله امامرود، هیچیزدو، دوجمان و رادیو دریا از سوی عده ای از مردم بومی و مسافران از وجود مارهای سمی گزارش شده است.



بندر امیرآباد یکی از برنامه های استراتژیک دولت جهت راه اندازی کریدور شمال –جنوب

## گروه اقتصاددرپایسی – اهمیت دریا

در نقش آن در اقتصاد نوین و زندگی امروزه مردم جهان غیر قابل انکاراست.
منافع کشورهای صاحب دریا ارتباط مستقیم با نیاز و فرهنگ ساکنان آن سرزمین دارد چرا که سیاست دریایی آن کشورها براساس این مشخصات تهیه و تدوین می شود. سیاست‌ها در قالب راهبرد دریایی کشورها تبیین می شوند و اهداف اقتصادی را به دنبال دارد.
دستیابی به اهداف اقتصادی به میزان به کارگیری صحیح و مؤثر نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات و زیرساخت‌های قانونی بستگی دارد.

نقش آفرینی به عنوان تالار ورودی شمال جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا، دسترسی به آب‌های آزاد و اشتغالزایی بالا، تنها بخشی از پتانسیلی است که به واسطه دو دریا در اختیارایران قرار دارد. در بخش دیگر صنایع دریایی به عنوان یکی از راهبردی ترین حوزه های صنعتی کشور محسوب می شود که توجه به آن اسباب رشد و توسعه اقتصاد کشور را فراهم خواهد کرد. اما باید توجه داشت توسعه صادرات غیرنفتی از مسیر بنادر یکی از مهم ترین مسائل برای رونق اقتصادی کشور است.

گفته می شود در راستای توسعه صادرات دریایی با مناسب سازی بنادر گام‌های بسیار خوبی برداشته شده و فعالیت‌های مناسبی انجام گرفته است، به همین دلیل بیش از هر زمان دیگر باید امیدوار بود که در دوره ای از اقتصاد نفتی، کشور در مسیر اقتصاد دریامحور و توسعه صادرات غیرنفتی حرکت کند. با نگاه اجمالی به آمار واردات از دریای جنوب و سهم اندک صادر کنندگان کشور ما از این بازار و با وجود مزیت همجوار ی با کشور ایران، بیاننگر وجود عوامل تاثیر گذار بر سرر راه صادرات غیر نفتی در منطقه است. اما چرا ما به حد استاندارد جهانی در صادرات دریایی و یا به شکوفایی اقتصاد دریا محور تاکنون دست نیافته ایم جای بحث زیادی دارد.

## تولید سالانه ۵ میلیون بجه ماهی در مرکز تکثیر ماهیان دریایی بندرامام

مدیر کل شیلات خوزستان ضمن قدردانی از محققان و تربیک به همکاران پژوهشکده آبی پروری آبهای جنوب کشور در بومی سازی بیوتکنیک مولدسازی و تکثیر ماهی باس دریایی آسیایی در خوزستان، گفت: طبیعت و آب و هوای استان خوزستان متمایز است و این ظرفیت خاص باعث ایجاد تنوع در زمینه های شیلاتی شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، فتح الله ابوعلی اظهار کرد: استان خوزستان تابلویی از کلیه فعالیت های شیلاتی است و در حال حاضر در حوزه پرورش ماهیان گرمابی، سردابی، خاویاری، میگو، زبنتی و زالو اقدامات خوبی صورت گرفته و اخیرا مجوز پرورش کروکودیل نیز صادر شده است.وی ادامه داد: استان خوزستان طی چند سال منوالی جایگاه اول آبی پروری خود را در سطح کشور حفظ کرده است. آمار تولیدات شیلاتی کشور به تفکیک ۶۰ درصد در حوزه صید و صیادی و ۴۰ درصد به بخش آبی پروری اختصاص یافته است اما این آمار در خوزستان معکوس شده است و به سمت کاهش سهم فعالیت های صیادی و حفظ و بازسازی ذخایر آبیان و رشد آبی پروری با بهره مندی از روش ها و فناوری های روز دنیا پیش می رود.

مدیرکل شیلات خوزستان ضمن قدردانی از محققان و تربیک به همکاران پژوهشکده آبی پروری آبهای جنوب کشور در بومی سازی بیوتکنیک مولدسازی و تکثیر ماهی باس دریایی آسیایی در خوزستان، گفت: طبیعت و آب و هوای استان خوزستان متمایز است و این ظرفیت خاص باعث ایجاد تنوع در زمینه های شیلاتی شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، فتح الله ابوعلی اظهار کرد: استان خوزستان تابلویی از کلیه فعالیت های شیلاتی است و در حال حاضر در حوزه پرورش ماهیان گرمابی، سردابی، خاویاری، میگو، زبنتی و زالو اقدامات خوبی صورت گرفته و اخیرا مجوز پرورش کروکودیل نیز صادر شده است.وی ادامه داد: استان خوزستان طی چند سال منوالی جایگاه اول آبی پروری خود را در سطح کشور حفظ کرده است. آمار تولیدات شیلاتی کشور به تفکیک ۶۰ درصد در حوزه صید و صیادی و ۴۰ درصد به بخش آبی پروری اختصاص یافته است اما این آمار در خوزستان معکوس شده است و به سمت کاهش سهم فعالیت های صیادی و حفظ و بازسازی ذخایر آبیان و رشد آبی پروری با بهره مندی از روش ها و فناوری های روز دنیا پیش می رود.

### بررسی اقتصاد سرآمد از رویارویی در آمد نفتی با درآمدهای اقتصاد دریایی

# تنها داشتن خط ساحلی امتیاز نیست



## « تنها داشتن یک خط طولانی ساحلی در کنار درِ بای عمان و خلیج فارس نیاز در یایی ایران را تأمین نمی کند و باید تلاش کرد با استفاده از فناوری های پیشرفته از حوزه های دریایی نهایت استفاده را از ظرفیت موجود برد.

در گذشته به صادرات با استفاده از کشتی کمتر توجه اعمال داشته‌های این بخش از صنعت نادیده گرفته شد که خود بستر ساز نبود شکوفایی در این حوزه از صنعت صادرات بود. و تاکنون نیز ردپای آن بر اقتصاد دریایی کشورمان محسوس است.

امارات پیشتاز در دارا بودن کشتی های ملکی نماینده مردم یزد، اشکذر و بخش ندوشن در مجلس شورای در ادامه یادآور شد، طبق گزارش بخش حمل‌ونقل دریایی تعداد کشتی‌ها ملکی امارات در همسایگی ایران و در ترکیه بیش از ایران است و به همین مقدار سهم ما هم در حمل‌ونقل و جابجایی کالا نسبت به این کشورها ما با شیوه پرورش از تاریخ مدتی مثل ماهی و میگو، کشور امارات پیشتاز است و در ارتباط با صنعت توریسم

**اقتصاد دریا در گرو نفت یا نفت در گرو دریا**
رئیس کمیسیون امور داخلی مجلس شورای اسلامی، در اشاره به اهمیت حوزه‌هایی مثل حمل‌ونقل دریایی، صنایع فراساحل، صنایع دریایی نظامی، ساخت و تعمیر کشتی، شیلات و صنایع پیرامونی، دریا می تواند باعث توسعه منطقه و رونق اقتصادی در استان‌های مجاور دریا باشد، به روزنامه اقتصاد سرآمد، گفت: در سیاست‌های کلان کشور باید از خام فروشی جلوگیری و به صادرات مشقات نفتی پرداخت. به ویژه در بخش اقتصاد دریایی که طی سالیان متمادی نادیده گرفته شده است.

**صادرات غیر نفتی و نقش آن بر توسعه اقتصاد دریایی**

محمد صالح جوکار درباره موضوع صادرات غیر نفتی از طریق دریا و نقش آن بر توسعه اقتصاد دریایی نیز، گفت:

## تولید سالانه ۵ میلیون بجه ماهی در مرکز تکثیر ماهیان دریایی بندرامام

مدیر کل شیلات خوزستان ضمن قدردانی از محققان و تربیک به همکاران پژوهشکده آبی پروری آبهای جنوب کشور در بومی سازی بیوتکنیک مولدسازی و تکثیر ماهی باس دریایی آسیایی در خوزستان، گفت: طبیعت و آب و هوای استان خوزستان متمایز است و این ظرفیت خاص باعث ایجاد تنوع در زمینه های شیلاتی شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، فتح الله ابوعلی اظهار کرد: استان خوزستان تابلویی از کلیه فعالیت های شیلاتی است و در حال حاضر در حوزه پرورش ماهیان گرمابی، سردابی، خاویاری، میگو، زبنتی و زالو اقدامات خوبی صورت گرفته و اخیرا مجوز پرورش کروکودیل نیز صادر شده است.وی ادامه داد: استان خوزستان طی چند سال منوالی جایگاه اول آبی پروری خود را در سطح کشور حفظ کرده است. آمار تولیدات شیلاتی کشور به تفکیک ۶۰ درصد در حوزه صید و صیادی و ۴۰ درصد به بخش آبی پروری اختصاص یافته است اما این آمار در خوزستان معکوس شده است و به سمت کاهش سهم فعالیت های صیادی و حفظ و بازسازی ذخایر آبیان و رشد آبی پروری با بهره مندی از روش ها و فناوری های روز دنیا پیش می رود.

مدیرکل شیلات خوزستان ضمن قدردانی از محققان و تربیک به همکاران پژوهشکده آبی پروری آبهای جنوب کشور در بومی سازی بیوتکنیک مولدسازی و تکثیر ماهی باس دریایی آسیایی در خوزستان، گفت: طبیعت و آب و هوای استان خوزستان متمایز است و این ظرفیت خاص باعث ایجاد تنوع در زمینه های شیلاتی شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، فتح الله ابوعلی اظهار کرد: استان خوزستان تابلویی از کلیه فعالیت های شیلاتی است و در حال حاضر در حوزه پرورش ماهیان گرمابی، سردابی، خاویاری، میگو، زبنتی و زالو اقدامات خوبی صورت گرفته و اخیرا مجوز پرورش کروکودیل نیز صادر شده است.وی ادامه داد: استان خوزستان طی چند سال منوالی جایگاه اول آبی پروری خود را در سطح کشور حفظ کرده است. آمار تولیدات شیلاتی کشور به تفکیک ۶۰ درصد در حوزه صید و صیادی و ۴۰ درصد به بخش آبی پروری اختصاص یافته است اما این آمار در خوزستان معکوس شده است و به سمت کاهش سهم فعالیت های صیادی و حفظ و بازسازی ذخایر آبیان و رشد آبی پروری با بهره مندی از روش ها و فناوری های روز دنیا پیش می رود.

### بررسی اقتصاد سرآمد از رویارویی در آمد نفتی با درآمدهای اقتصاد دریایی

# تنها داشتن خط ساحلی امتیاز نیست

و گردشگری هم سهم استفاده ما از دریا بسیار ناچیز است. اما چرا اینگونه است ما از ثروت های خدادادی کم بهره ایم.

**جایگاه ویژه ایران در اقتصاد دریایی**
جوکار به میث‌های بشمار برخوردار بودن ایران از دو دریا در جنوب و شمال کشور، تاکید دارد که فعالیت در تمام صنایع و حوزه‌های مرسوم به دریا در جهان رو به پیشرفت امروزی بدون دانش و تکنولوژی مرتبط قابل دستیابی نخواهد بود. نامی‌توانیم با روش‌ها و ابزارهای قدیمی در بهره‌برداری از حوزه‌های مرتبط با دریا، با کشورهای پیشرفته رقابت کنیم و با ادامه این روش کشورهای همسایه به مانند سال‌های اخیر گوی سبقت را از ایران و صنعت دریایی او خواهند ربود.

**تنها خط ساحلی امتیاز نیست**
عضو پارلمان کشورمان بر این مهم تاکید داشت که تنها داشتن یک خط طولانی ساحلی در کنار دریای عمان و خلیج فارس نیازدریایی ایران را تأمین نمی‌کند و باید تلاش کرد با استفاده از فناوری‌های پیشرفته از حوزه‌های منابع و ثروت‌های ملی خدادادی می‌تواند عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه باشد. ارتباط کشورهای آسییای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون‌به‌صرفه است، به‌نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند.
**ظرفیت حمل و نقل دریایی ایران**
ایران دارای ۱۱ بندر بازرگانی با ظرفیت ۱۸۶ میلیون تن کالا است. همچنین تمام ناوگان‌های جمهوری اسلامی توان جابجایی بیش از ۶.۵ میلیون تن کالا را در سطح بین المللی دارند. با اینکه وسعت دریایی ایران بیش از وسعت دریایی کشورهای حوزه خلیج فارس است، اما جایگاه حمل و نقل دریای کشور در بین این کشورها هنوز پایین تر بوده و آن‌ها کالای بیشتری را جابه‌جا می‌کنند.



حفاری دریای خلیج فارسمدیر آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک استان بوشهر
**حفاری ۳۹۰ متری در آب‌های خلیج فارس طی دو ماه**
مدیر آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک استان بوشهر از آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک استان بوشهر، با بیان اینکه این شرکت در راستای اهداف و سیاست‌گذاری دولت سیزدهم و وزارت راه و شهرسازی در ارتقاء کیفی پروژه‌های عمرانی از سطح کشور و تصمیم دولت مبنی بر توسعه بنادر کوچک و بهبود وضعیت ساحل نشینان، با انجام عملیات حفاری و مطالعه ژئوتکنیک دریایی در بنادر ریگ، گناوه و دیلم در استان بوشهر، نقش آفرینی موثری در ارتقاء عملیات حفاری عمرانی و مطالعه طرح توسعه استان بوشهر ارائه کرده است، گفت: شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک با توجه به در اختیار داشتن نیروهای توانمند و به کارگیری تجهیزات متناسب با نوع فعالیت، مطابق با استانداردهای داخلی و بین‌المللی موفق شد با به کارگیری تیمی خبره و کارآمد از کارشناسان ژئوتکنیک وارد پروژه‌های طرح توسعه بنادر ریگ و گناوه و شهرهای عمرانی و به این که عملیات حفاری موفقیت به سرانجام برساند.وی با اشاره به این که عملیات حفاری این پروژه ملی، ۶۱ روزه به طول انجامید، عنوان کرد: با مطالعه دقیق و ارزیابی موقعیت پروژه و مطابق با استانداردهای ملی و بین‌المللی در این پروژه از جگ آب بارح‌های سه پایه، با سطح غرشه ۲۴ متر مربع و ارتفاع پایه‌های ۱۰ متری به منظور استقرار تجهیزات حفاری و انجام مطالعات ژئوتکنیک استفاده شده است.مدیر آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک استان بوشهر با تاکید براینکه در طرح توسعه بندر گناوه در بازوهای شمالی، جنوبی و حوضچه تعداد ۱۳ گمانه با مجموع ۳۹۰متر حفاری انجام در عمق آب سه تا هفت متری جفر شده است، اظهار کرد: از مجموع ۱۳ گمانه ۹ گمانه در بازوهای شمالی و جنوبی، دو گمانه در ساحل و یک گمانه در محل حوضچه، برای نخستین بار توسط شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک در این پروژه عملیاتی شده است.قاسمی افزود: با توجه به سیاست‌های دولت سیزدهم مبنی بر طرح توسعه بنادر کوچک، اجرای عملیات توسعه بندر دیلم سومین طرحی خواهد بود که پس از بنادر ریگ و گناوه عملیات حفاری و مطالعات ژئوتکنیک آن توسط آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک استان بوشهر در روزهای آینده آغاز خواهد شد.شهرام احمدی، معاون فنی آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک استان بوشهر نیز گفت: در این پروژه با اقدام جهادی پرسنل متخصص شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک طی دو ماه ۹۴۰متر حفاری دریایی انجام شده است.وی با بیان اینکه کارهای روزانه شش و نیم متر در روز به ثبت رسیده است.

## گزارش

### ترانزیت دریایی، گزینه بی‌ضرر برای ایران

جمهوری اسلامی ایران ازجمله کشورهای است که به‌لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند است. به گزارش اقتصادسرآمد از مهر، جمهوری اسلامی ایران ازجمله کشورهایی است که به‌لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند است و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به‌نحو مطلوب استفاده کند.

خلیج فارس در جنوب ایران، کشورهای عمدهٔ تولیدکننده نفت جهان را درخود جای داده است. این منطقه گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران نیز دریای خزر که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر ایران از غرب و شرق نیز با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است.

به‌عبارتی ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود و درعین حال نیز به‌نحوه خود می‌تواند نقش پل ارتباطی میان این کشورها را (با یک‌دیگر و سایر مناطق جهان) ایفا کند. از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر اختیارداشتن منابع وثروت‌های ملی خدادادی می‌تواند عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه باشد. ارتباط کشورهای آسییای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون‌به‌صرفه است، به‌نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند.

**ظرفیت حمل و نقل دریایی ایران**

ایران دارای ۱۱ بندر بازرگانی با ظرفیت ۱۸۶ میلیون تن کالا است. همچنین تمام ناوگان‌های جمهوری اسلامی توان جابجایی بیش از ۶.۵ میلیون تن کالا را در سطح بین المللی دارند. با اینکه وسعت دریایی ایران بیش از وسعت دریایی کشورهای حوزه خلیج فارس است، اما جایگاه حمل و نقل دریای کشور در بین این کشورها هنوز پایین تر بوده و آن‌ها کالای بیشتری را جابه‌جا می‌کنند.

**انواع روش‌های حمل و نقل دریایی ایران**
ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی مناسب امکان انجام تمام روش های حمل‌ونقل دریایی را دارد، یکی از این روش ها کراس استافینگ است. روش کراس حمل و نقل کراس استافینگ (Cross Stuffing) این روش زمانی به کار برده می‌شود که امکان ارسال کالا از طریق دریا به کشورهای مسیر نباشد؛ به گونه‌ای که کالا ابتدا از راه زمینی وارد بندر شده و سپس کانتینر آن به کشتی ترانزیت منتقل می‌شود.

روش حمل و نقل چارترینگ (Chartering) یکی دیگر از انواع روش‌های حمل‌ونقل دریایی ایران روش چارترینگ است. از این روش زمانی استفاده می‌شود که بارها بسیار بزرگ و حجیم باشند و امکان بسته‌بندی آن‌ها وجود نداشته باشد. برای حتما باید کشتی‌های باربری اجاره شوند. روش حمل و نقل ترانزیت (Transhipment) در این روش از حمل‌ونقل، کالاها از یک کشتی به کشتی دیگر منتقل می‌شوند. زمانی این روش اتخاذ می‌شود که یک بندر به‌صورت مستقیم قادر به حمل دریایی کالا نباشد، به گونه‌ای که ممکن است فضای کافی برای ورود کشتی‌های ترانزیتی نداشته باشد.

**روش حمل و نقل گروپاژ (groupage)**
یکی از روش‌های رایج در حمل‌ونقل دریایی ایران روش گروپاژ است. در این روش چند تاجر با یکدیگر قرارداد امضا کرده و کالاها ی خود را به صورت گروهمی از طریق یک کشتی ارسال می‌کنند. همچنین می‌توان کوچک‌ترین کالاهای خود را از طریق این روش ارسال کرد. اینکار باعث می‌شود تا هزینه‌های ترانزیت بار برای تاجران بسه قابل ملاحظه‌ای کاهش یابد.

**روش حمل و نقل کالاهای فله‌ای (Bulk)**
روش حمل‌ونقل کالاهای فله‌ای شباهت زیادی به چارترینگ دارد با این تفاوت که هر کالایی چه کوچک و چه بزرگ بدون بسته‌بندی و به صورت فله‌ای ترانزیت، اما پیشتر کالاهای کوچک از طریق این روش ترانزیت می‌شود.

**مزیت حمل‌ونقل دریایی ایران**
با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، فرصت‌های زیادی برای رونق صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران وجود دارد، به گونه‌ای که با قرار گرفتن در مسیر راهروهای ترانزیتی شمال-جنوب، امکان برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، آسیای میانه و قفقاز، اروپای شرقی و اروپای مرکزی به آسیای جنوب و خاور دور از طریق آب‌های ایران میسر است. همچنین، به دلیل قرار گرفتن ایران در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری و اقتصادی اکو (ایران، ترکیه، پاکستان در جایگاه هسته‌های اولیه این گروه) فرصت‌های همکاری زیادی وجود دارد. این امر سبب می‌شود تا کاسب درآمدهای ترانزیتی ایران بسیار افزایش یابد و به رشد اقتصاد کشور کمک کند.علی ضیایی، کارشناس اقتصاد حمل و نقل درباره ترانزیت دریایی می‌گوید: توسعه ترانزیت ریلی میان چین و اروپا، یکی از بهترین فرصت‌ها برای احیا و رشد ترانزیت ایران است. نهادهای مسئول و همچنین فرواردها در بخش خصوصی در صورت اهتمام می‌توانند ایران را به‌عنوان یکی از ارکان کریدور شرق-غرب بر آوریشم مطرح سازند. او ادامه داد: شاید بتوان این شرایط را پس از فروپاشی شوروی و ایجاد کشورهای محصور در خشکی بهترین فرصت برای ترانزیت ایران دانست. پس از فروپاشی شوروی کشورهای محصور در خشکی در خشکی و شهرسازی کشور به وجود آمدند که برای گسترش اقتصاد خود نیازمند عبور از ایران برای دسترسی به آب‌های بین المللی بودند، اما در آن زمان به دلیل انکای اقتصاد ایسران بر فروش نفت خام، توجه مناسبی به این فرصت بزرگ اقتصادی نشد. این کارشناس اقتصاد حمل و نقل اضافه کرد: باوجود اینکه در ۳۰ سال گذشته ایران این فرصت را مغتنم نشمده است، هم‌اکنون پنجره فرصت دیگری به روی ترانزیت کشور باز شده که باید آن را غنیمت شمرد و از تکرار اشتباهات گذشته اجتناب کرد.ضیایی توضیح داد: در حال حاضر سالانه حدود ۳۰۰میلیون تن کالا به موازات کریدور شرق-غرب ایران بین کشورهای مختلف تبادل می‌شود که فقط حدود ۱۳۰ میلیون تن از آن متعلق به مسیر چین-اروپا-چین است.وی اضافه کرد: پس از عضویت ایران در سازمان همکاری‌های شانگهای، ارتباط ایران و ترکمنستان که یکی از همسایگان کلیدی ایران در کریدور شرق-غرب و شمال-جنوب است، پس از چند سال تیرگی به سمت اق‌های روشن حرکت کرد. درصورت ادامه روند تعمیق همکاری‌های ایران و ترکمنستان و برقراری مسیر قطارهای ترانزیتی بین ایران و چین از طریق این کشور، کریدور شرق-غرب ایران می‌تواند در مسیر تحقق بار بگیرد. کارشناس اقتصاد حمل و نقل اظهار کرد: در حال حاضر دستگاه‌های مرتبط با ترانزیت در داخل کشور باید اهتمام خود را با مانع زدایی و تسهیل برقراری جریان‌های ترانزیتی از کشور معطوف سازند.ضیایی تأکید کرد: دستگاه دیپلماسی و سیاست خارجی باید تعاملات ترانزیتی را جزو اولویت دارترین کارویژه‌های خود قرار داده و پتانسیل ترانزیت مانند درآمدهای نفتی مورد توجه قرار گیرد.

