



یکشنبه ۱۴ مهر ۱۴۰۱ - شماره ۱۲۴۴

یادداشت

سابقه‌ای دیرینه و پیشگامی ایرانیان در عرصه دریانوردی



حسین عباس‌نژاد

ایرانیان به علت داشتن سابقه طولانی در امر دریانوردی و نیز مسافرت‌های مداوم بر آب‌ها، پیشگامی‌های بسیاری در زمینه دریا و دریانوردی دارند که بسیاری از آنها، هنوز هم در سراسر دنیا کاربرد دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد ، اقیانوس‌ها و دریاها گستره بی‌کران حقایق ناشناخته‌ای است که تنها دریانوردان و دریادلان نیک اندیش، با بصیرت و توسعه گرا یی به آن حقایق می‌برند و این عرصه پر تلاطم، همواره تاریخ نشانه قدرت الهی و بازنمایی تمدن و فرهنگ ملت‌ها بوده است؛ بر خود می‌بالیم که مردان و زنانی غیر تمدن و دریا، در عرصه پر افتخار کشتی خود، بی‌هیچ هراسی و با سلاح توکل به خداوند امواج ناشناخته‌ها را در هم می‌شکافند و پیش به سوی افق‌های روشن این مرز و بوم قدم می‌گذارند.

منابع تاریخی اذعان دارند که گستره آبی تمدن‌آفرین «خلیج فارس» زیستگاه بشر اولیه بوده است و انسان‌های نخستین، برای نخستین بار در این دریا به قایقرانی پرداختند، سپس هنر قایق‌سازی و کشتی‌سازی را با همین ستون‌های دریایی خود به آب‌راه‌ها و دریاهای دیگر کره زمین بررند و رمز کسب و کار دریایان را به همه انسان‌های ساحل‌نشین آموختند. در منابع تاریخی چنین آمده است که «نخستین گروه از انسان‌های دریاپیشه و ساحل‌نشین دوران کهن (فینیقیان، بابلیان، کلدانیان و سومریان) و نیز (یونانیان، ایرانیان و تازیان) در آب خلیج فارس کشتیرانی کرده‌اند. ایرانیان پس از شناخت ساحل‌ها و بندرهای نزدیک خود و دست‌یابی به فن ساخت و برافراشتن بادبان، سُکان، قطب‌نما و عمق‌یاب، با قایق‌ها و کشتی‌های دست‌ساخته خود و با استفاده از شناورهای ملت‌های تابعه و دوست، به سفرهای طولانی دست‌زدند و از دهان‌نگه هرمز، راهی دریاها و اقیانوس‌ها شدند و از یک طرف با پیوستن دریای عمان، اقیانوس هند و دریای چین، خود را به قاره‌های هند و آفریقا، سواحل چین و حتی جزایر ژاپن رسانیدند و از سوی دیگر، از راه دریای سرخ و عبور از تنگه دارویش، به مصر و مدیترانه و دیگر آب‌ها و دریاها راه یافتند و موجب شگفتی و اعجاب ملل دیگر شدند، با توجه به سبدهای تاریخی، می‌توان گفت که نخستین ملت برکنارکننده روزه دریانوردی، ملت ایران است. تعیین این روز نیز مانند همه نوآوری‌های ایرانیان در زمینه دریا و دریانوردی، از دیگر افتخارات ما ایرانیان به شمار می‌رود.

ایرانیان به علت داشتن سابقه طولانی در امر دریانوردی و نیز مسافرت‌های مداوم بر آب‌ها، پیشگامی‌های بسیاری در زمینه دریا و دریانوردی دارند که بسیاری از آنها، هنوز هم در سراسر دنیا کاربرد دارد.

برخی از این پیشگامی‌ها عبارت است از ساخت ناوگان‌های بزرگ جنگی، ساخت فانوس‌ها و علامت‌های دریایی، اختراع قطب‌نما و سکان‌کشتی، تربیت شیران دریا (که به ناخداها، معلمان دریا و دریانوردانی گفته می‌شد که در مورد همه امور دریایی صاحب‌نظر و استاد بودند) همچنین ایرانی‌بودن نخستین جغرافی‌دان جهان، انجام کشتی‌آزمی بی‌آن (عملیات تفکداریان دریایی) و وجود راه بانان ایرانی و این چنین است که جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از یک موقعیت جغرافیایی برتر و حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در شمال و جنوب که حدود نیمی از این گستره یعنی ۲ هزار و ۲۳۸ کیلومتر در جغرافیای استان هرمزگان قرار دارد، از ناوگان کشتیرانی بزرگی بهره‌مند است که می‌تواند با برنامه‌ریزی بلندمدت و هماهنگی با اهداف توسعه‌ای پایدار، مزیت‌های بی‌شماری را فراهم آورد.

جایگاه‌صنعت دریانوردی در کشورمان آن‌گاه آشکارتر می‌شود که بدانیم ۹۰ درصد حمل و نقل کالاها از طریق دریا انجام می‌شود. در سال‌های سخت تحریم و کرونا و بحران‌های ناشی از اقتصاد جهانی و دیگر محدودیت‌های کندکننده مسیر کشتی‌پیمایی و عدالت، همه ما شاهد فداکاری‌های دریانوردان و دریائیان برای حفظ کانال تعامل با جامعه جهانی بودیم که در این عرصه خطیر و پر مخاطره، با سختی‌های فراوانی دسته‌و پنبه نرم کرده‌اند و اکنون، در روز جهانی دریانوردی، سزوار قدردانی و سیاسی‌شایسته هستند. . ایرانیان باستان، دهم درمادهامر سال را که مصادف با روز اول ماه اوت است، روز شروع دریانوردی در سال نو دریایی می‌گشتند و از فردای آن روز، با امید فراوان به عزایبت خداوند، سفرهای دور و دراز دریایی را آغاز می‌کردند. بنابراین فرارسیدن روز جهانی دریانوردی را به تمامی اعضای جامعه دریایی و بندری در فراساحل و ساحل کشتیگران بخش‌های دولتی و خصوصی، سکان‌داران و مسفران عرصه دیپلماسی دریایی این سرزمین و اقتدارآفرینان پهنه دریاها و اقیانوس‌ها یعنی ناوگان دفاعی و نظامی دریایی که قوت قلب ملت ایران و جامعه دریایی هستند، تبریک عرض می‌کنیم و درگاه خداوند متعال، برای این عزیزان، سلامتی و سربلندی مسئلت داریم.

مرز دریایی خرمشهر برای صادرات کالا به عراق باز است

ناظر گمرکات خوزستان گفت:مرز دریایی خرمشهر در محدوده منطقه آزاد تجاری صنعتی ارون د، همچنان برای صادرات کالا‌های غیر نفتی به عراق باز و فعال است.به گزارش اقتصادسرآمد، بهروز قره‌بیگی افزود: مرز دریایی خرمشهر در زمان تعطیلی ۲ هفته‌ای مرزهای تجاری چذابه و شلمچه که با ایام اربعین مصادف بود به عنوان گذرگاه مرزی جایگزین برای صادرات کالا به بنادر جنوبی عراق مطرح شد و مورد استقبال تجار و بازرگانان محلی قرار گرفت.وی گفت: با بازگشایی مرزهای تجاری چذابه و شلمچه از ۳۰ شهریور ماه ۱۴۰۱، مرز دریایی خرمشهر همچنان برای صادرات کالا و تنوع بخشیدن به مسیرهای صادراتی باز نگه داشته شده است تا شرایط آسان‌تری برای صادرکنندگان و کاهش هزینه‌های صادرات کالا به عراق فراهم شود.ناظر گمرکات خوزستان در ادامه با بیان اینکه ۲ مرز تجاری چذابه و شلمچه و مرز دریایی خرمشهر سه گذرگاه رسمی صادرات کالا به عراق محسوب می‌شوند افزود: صادرات کالا از مرزهای زمینی و دریایی خرمشهر بدون وقفه ادامه دارد.

بررسی «اقتصادسرآمد» از سه مولفه فراموش شده در کاهش مسیر دریایی چین به اروپا

گروه چین بر راه دسترسی به اروپا



است. این پروژه شامل مدرن کردن ۳۵۰ کیلومتر از خط راه آهن اروپا بین بلغار و بوداپست است. علاوه بر این چین خواهان افزایش ترافیک ریلی این خط و ساختن شهرک‌های صنعتی ساحلی در هامبورگ، ورشو و روتردام است تا اتصال از طریق روسیه به آسیای مرکزی فراهم شود. چین در سال ۲۰۱۶ تنها ۱۸۰۰ قطار بود. ۲۰۲۰ سالانه از این مسیر عبور کنند در حالی که خود در سراسر حوزه‌بالکان است. این جاست که پای راه آهن وسط می‌آید. برای اتصال پیرئوس به مرکز اروپا و فراتر از آن چین پروژه‌ای را پیشنهاد کرده که هم اکنون در اتحادیه اروپا در حال بررسی

گروه دریامحور – عبور کشتی‌هایی که

از چین راهی اروپای می‌شوند از گذرگاه شمال شرقی به بزرگترین صادرکننده جهان کمک می‌کند که کالاهايش را سریعتر به بازارهای مصرفی برساند. این مسیر تازه که از اقیانوس قطب ششمال عبور می‌کند ممکن است چهره تجارت بین‌المللی را تغییر دهد. و بسایست اقتصادی بیزنس اینسایدر نوشته که این مسیر تازه برای تجارت بین چین و اروپا، نسبت به مسیر قبلی که از کانال سوئز عبور می‌کرد، نزدیک تر است و زمان انتقال کالا را به ۱۲ تا ۱۰ روز کاهش می‌دهد.

البته اکنون تنها چهار ماه از سال امکان استفاده از این مسیر وجود دارد اما ادامه روند گرم شدن زمین و آب شدن یخ‌های قطبی باعث می‌شود که امکان استفاده از این مسیر افزایش یابد. چین سالانه ۲۹۰ میلیارد یورو کالا به اتحادیه اروپا صادر می‌کند.

به گزارش اقتصادسرآمد: چین برای صادرات متکی به حمل و نقل دریایی است. بنا در نظر گرفتن این مساله پروژه‌های بندری در کشورهای درامتشاد دریای مدیترانه توسط چین پیگیری میشود و بنداری جایگزین در شمال اروپا مانند روتردام و آنتورپ دنبال می‌شوند. ششرتکهای چینی سرمایهگذاری خود را برای ساخت بنداری در ایتالیا و اسپانیا آغاز کرده‌اند. همچینی بندر سینتوس بر تغال طرح دیگری است که دریای

آدریاتیک را به چین متصل میکند.

تمرکز چین بر موقعیت جغرافیایی مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند را در داشته چرا که چالشی جدی برای بنداری مثل هامبورگ و روتردام در پیش خواهد بود. بر خلاف بندار شمالی تر، چین از این بندار برای دسترسی کامل به پیرئوس و رسیدن به جنوب شرقی و مرکز اروپا استفاده خواهد کرد. چین خواهان توسعه راه‌های ارتباطی و حمل و نقل خود در سراسر حوزه‌بالکان است. این جاست که پای راه آهن وسط می‌آید. برای اتصال پیرئوس به مرکز اروپا و فراتر از آن چین پروژه‌ای را پیشنهاد کرده که هم اکنون در اتحادیه اروپا در حال بررسی

علی اکبر صفایی در نشست خبری

هدف گذاری ترانزیت دریایی ۱۰ میلیون تنی بار روسیه از طریق خزر



معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: برای ترانزیت دریایی ۱۰ میلیون تنی از طریق خزر با روسیه برنامه‌ریزی کرده‌ایم و در حال حاضر خط لاین بین بندار ایران، قزاقستان و روسیه در قالب ۲۰ فروند کشتی فعال است. به گزارش اقتصادسرآمد، علی اکبر صفایی در نشست خبری به مناسبت روز جهانی دریانوردی اظهار داشت: روز جهانی دریانوردی طبق اعلام سازمان جهانی دریانوردی همه ساله در مهرماه برگزار می‌شود. این روزها در کشور ما هم روزی مورد بررسی قرار داد. از همان روزهایی که انسان‌ها توانستند برای ارتزاق خود از ماهی‌های دریا استفاده کنند یا برای اولین بار کشتی‌ها و مسافر اقیانوس‌ها را شندند. در تمام طول تاریخ، بهره‌گیری از مواهب دریا قدرت به همراه داشته و به حاکمان اجازه نفوذ و کشور گشایی را داده است. از نفوذ پر تغالی‌ها به ایران با حضور انگلیسی‌ها در هند، همگی با بهره‌مندی از نسائوگان دریایی کردند صورت گرفته است. اکنون همبا افزایش تکنولوژی و پیچیده شدن اقتصاد، یکی از راه‌های دستیابی به قدرت اقتصادی و نظامی، برقراری ارتباط مستقیم بین ساکنان خشکی و ظرفیت‌های دریاست.

سهم ۱۰ درصدی دریا در تولید ناخالص داخلی

در حالی که چینی‌ها از 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 در حال حاضر در سطح اقتصاد دریا از تمام توان و ظرفیت خود به صورت یکپارچه استفاده نمی‌کند و نهایتاً سهم دریا از تولید ناخالص داخلی کشور حدود ۱۰ درصد است. البته باید خاطر نشان کرد: ایران دارای ۱۱ بندر بازرگانی با ظرفیت ۱۸۶ میلیون تن کالا است و تمام ناوگان‌های جمهوری اسلامی ایران توان جابجایی بیش از ۶۵۰ میلیون تن کالا را در سطح بین‌المللی دارند؛ با این وجود و علیرغم اینکه وسعت دریایی ایران بیش از وسعت دریایی کشورهای حوزه خلیج فارس است، اما جایگاه حمل و نقل دریایی کشور در بین این کشورها هنوز پایین تر بوده و آن‌ها کالای بیشتری را جابه‌جا می‌کنند. در همین زمینه مرکز پژوهش‌های مجلس هم در گزارشی بیان کرد که ۹۵ درصد از ظرفیت سواحل کشور هنوز مورد استفاده قرار نگرفته و بهره‌مندی کشور از سواحل بسیار حداقلی بوده است؛ این درحالی است که با توجه به اینکه ۴۵ درصد مرزهای ایران ساحلی است، کشوری دریایی تلقی می‌شود. فرصت‌های عظیم و بی‌بدیل چهار استان جنوبی با ۴۹۰۰ کیلومتر طول خط ساحلی و ۱۲۹ هزار و ۶۲۲ روستا و ۱۹۰ شهر و سه استان شمالی با ۸۹۰۰ کیلومتر خط ساحلی و ۲۵۷۴ روستا و آبادی و ۱۳۹ شهر، به حوزة های گردشگری، تجاری، سکونتی، صنایع و شیلات، به دلیل عدم توسعه محدود ه‌های سکونتی و اقتصادی بلااستفاده مانده است. درحالی‌که این مناطق بنابه موقعیت جغرافیایی و طبیعی، نزدیکی به بنادر اصلی آسیا، از منظر تجارت و بازرگانی بین‌المللی هم بهترین منطقه برای توسعه اقتصادی به شمار می‌روند.

دریا

دریا، حلقه گمشده اقتصاد ایران



اصلی‌ترین نکته در بهره‌برداری از دریا تغییر نوع نگاه به اقتصاد دریاست که باید مسئولان در امر قانون‌گذاری و اجرا، اولویت اصلی خود را بر دریا و مسائل مربوط به آن بنا نهند. به گزارش اقتصادسرآمد، اقتصاد دریامحور که در اصطلاح جهانی به آن اقتصاد آبی (blue economy) 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 دربرگیرنده تمام فعالیت‌های اقتصادی مربوط عرصه‌های آبی و سواحل و طیفی وسیع از بخش‌های مستقر و نوظهور است. گستره فعالیت‌های اقتصادی آبی فراتر فعالیت‌های سنتی مانند شیلات، گردشگری و حمل و نقل دریایی تعریف شده و مستلزم صنایع نوظهور از جمله انرژی‌های تجدیدپذیر، آبزی پروری، فعالیت‌های استخراج در دریا، بیوتکنولوژی و زیست و هواشناسی دریایی است.

تین نیوز نوشت: طبق آمارهای جهانی، ارزش دارایی‌های اصلی عرصه‌های آبی بیش از ۲۴ تریلیون دلار برآورد شده و در حال حاضر شیلات بیش از سایر زمینه‌ها مورد استفاده قرار دارد، به گونه‌ای که آبزی پروری با عرضه ۵۸ درصد ماهی به بازارهای جهانی سریع‌ترین و حیاتی‌ترین بخش بهره‌برداری از این عرصه‌ها است.

اقتصاد ۱۰۰۰ میلیارد دلاری دریا

باید خاطر نشان کرد: حجم اقتصاد دریا در جهان سالانه بیش از ۱۰۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است که این رقم برای کشورمان حدود یک درصد و با احتساب فعالیت‌های نفتی و گاز دریایی بین ۲ تا ۳ درصد است. در این میان جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع گستره دریایی و حدود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی که حدود ۱۰ درصد از مرزهای مهن مان را تشکیل می‌دهد، کشوری دریایی محسوب می‌شود و از دو سوی شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد اما از نظر بهره‌برداری از این نعمت خدادادی در رتبه‌های آخر جهان قرار دارد.

ناگفته نماند: جمهوری اسلامی ایران ازجمله کشورهایی است که به لحاظ 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 به نحو مطلوب استفاده کند.

خلیج فارس در جنوب ایران، کشورهای عسده تولیدکننده نفت جهان را درخود جای داده است. این منطقه گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران هم دریای خزر که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان است می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سویی دیگر ایران از غرب و شرق هم با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارتی ارتباط ایران با ۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و حاکی برقرار است و درعین حال به نوع 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 می‌برخورد؛ دارند که این عامل به نوبه خود علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت‌های ملی خدادادی می‌تواند عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه باشد. طبق آمارهای منتشر شده بین‌المللی هم اکنون در اکثر کشورها، سهم حوزه دریا در تولید ناخالص ملی کمتر از ۱۰ درصد نیست که این رقم در کشورها و ساحلی پیشرفته مانند بسیاری از کشورهای اتحادیه اروپا و حتی آسیا به ۵۰ درصد هم می‌رسد. مناطق ساحلی بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی به شمار می‌رود، یگونه‌ای که حدود دو سوم جمعیت جهان در محدوده ۱۳۰ کیلومتری حاشیه دریاها استقرار یافته‌اند و بیش از ۹۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که امروزه به عنوان قطب‌های تجاری شناخته می‌شوند، در مناطق ساحلی قرار دارند. این‌آمار نشان‌دهنده آن است که گستره‌های دریایی و به تبع آن "اقتصاد دریامحور" در رشد و رونق کشورها و شهرهای مختلف جهان نقشی مهم و محوری ایفا می‌کند. چنانکه طبق آمارهای منتشره در اتحادیه اروپا، اقتصاد آبی در سال ۲۰۱۴ بیش از ۳ میلیون و ۳۳۰ هزار نفر را در این منطقه به خود مشغول کرده است.

این نقش را بطور کلی می‌توان در بخش‌های مختلف از جمله تجارت، حمل و نقل، گردشگری دریایی، شیلات و بهره‌برداری از منابع طبیعی، انرژی و همکاری‌های تجاری و اقتصادی در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی تقسیم بندی کرد. از طرف دیگر استفاده از سواحل دریا و امواج آن به عنوان منبع تولید برق یا ورزش‌های تفریحی، فعالیت‌های گردشگری در ساحل یا اعماق دریا و آب‌درمانی از مهمترین منابع اشتغالزایی محسوب می‌شوند، بطوری که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی، چهار شغل جانبی ایجاد می‌شود. گفتنی است: رابطه انسان و دریا را می‌توان از روزهای ابتدای حضور بشر در کره خاکی مورد بررسی قرار داد. از همان روزهایی که انسان‌ها توانستند برای ارتزاق خود از ماهی‌های دریا استفاده کنند یا برای اولین بار کشتی‌ها و مسافر اقیانوس‌ها را شندند. در تمام طول تاریخ، بهره‌گیری از مواهب دریا قدرت به همراه داشته و به حاکمان اجازه نفوذ و کشور گشایی را داده است. از نفوذ پر تغالی‌ها به ایران با حضور انگلیسی‌ها در هند، همگی با بهره‌مندی از نسائوگان دریایی کردند صورت گرفته است. اکنون همبا افزایش تکنولوژی و پیچیده شدن اقتصاد، یکی از راه‌های دستیابی به قدرت اقتصادی و نظامی، برقراری ارتباط مستقیم بین ساکنان خشکی و ظرفیت‌های دریاست.

برگزیده ها

دریادار تنگسیری فرمانده نیروی دریایی سپاه

کمربندها رامحکم‌بندیدم



فرمانده نیروی دریایی سپاه گفت: کمربند‌ها را محکم بندیدم و برای تحقق تمدن نوین اسلامی با صلابت پشت سر رهبر عزیز انقلاب اسلامی‌گام برداریم. به گزارش اقتصادسرآمد، دریادار سر تیپ پاسدار علیرضا تنگسیری، در گردهمایی رزمندگان دفاع مقدس شهرستان هندیجان خوزستان اظهار کرد: افتخار می‌کنم در جمع دوستانی حضور یافته‌ام که دوران جوانی را کنار آنها بگذردم؛ شما کسانی هستید که شاخص مسیر حرکت رو به جلوی آنان متکی به خون جوانان غیور و شهیدی است که تا آخرین لحظه عمر خود، در میدان عمل دفاع مقدس بیاد امام بودند و در مسیر امام استقامت کردند. وی افزود: امروز ما با توکل بر خداوند متعال مقابل طوطنه‌های دشمنان کوتاه نخواهیم آمد و اگر یک قدم در مقابل دشمن عقب‌نشینی کنیم، یعنی در حق شهدا کوتاهی کرده‌ایم و آنها ما را نخواهند بخشید. وی با بیان اینکه همه ما در برابر خون شهدا مسؤول هستیم، ادامه داد: باید کمربند‌ها را محکم بندیدم و در مسیر گام دوم انقلاب برای احیای تمدن نوین اسلامی همراه و همگام با مکتب شهید سلیمانی، سرباز خوبی برای ولایت باشیم. فرمانده نیروی دریایی سپاه با اشاره به شناخت راهبرد اصلی دشمن در فضای کنونی جامعه گفت: دشمن امروز و دنبال ایجاد تفرقه و اشفاق در جامعه است، و می‌خواهد طوری وانمود کند که مردم و جوانان ما ناامید شده‌اند، اما این خیالی باطل بیش نیست. دشمنان ما نمی‌دانند مردم نجیب و ولایتمدار و جوانان با همت و علم پژوه ما همان‌گونه که در دفاع مقدس جانانه سسختی‌ها را تحمل و با صلابت ایستادگی کردند امروز نیز با بصیرت و دشمن‌شناسی، اهداف پلید دشمن را بیشتر از همیشه دانسته و می‌دانند. وی ادامه داد: دشمن در روزهای آخر عمر استکباری می‌خواهد ما را از اقتدار ملی باز در پس پرده‌ها محبوس کند؛ اما سر راه دشمن برای تحقق شعار سال(تولید دانش بنیان اشتغال آفرین) که برای ما یک منشور و راهبرد است با حفظ وحدت ملی گام‌داریم و خسته‌نشویم. تنگسیری با گرامیداشت تکریم یاد و نام حضرت امام خمینی (ره) که ملل مختلف جهان معاصر را بیدار نمود تا خود را بشناسند و از یوغ سلطه استکبار خارج شوند، گفت: ما همان‌گونه که در دفاع مقدس از فرماندهی امام عزیز اطاعت می‌کردیم امروز نیز در مسیر و راه امام راحل (ره) و در شرایط حساس تر نسبت به قبل، باید سرباز شایسته‌ای برای رهبر معظم انقلاب باشیم و با تبعیت و اطاعت محض از این سلاله پاک رسول... (ص) خود را به جایگاه عاقبت به‌خیری نزدیک و با عمل به فرامین و دستوراتش زودتر گام‌های ترقی و پیشرفت را پیماییم.

مذاکرات ایران و هند برای عملیاتی شدن توافقنامه چهارپار بر گزار می‌شود

سر نوشت توافقنامه سه جانبه ایران با هند چه شد



معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی از سفر مقامات هندی به تهران تا دو هفته پندیده با هدف بندر فصل و نهایی‌سازی توافقنامه این کشور در مورد بندر چهارپار خبر داد و گفت: تاکنون ۲۵ درصد توافقنامه سه جانبه با هند در بندر چهارپار عملیاتی شده است. به گزارش اقتصادسرآمد، اجلیل اسلامی «در نشست خبری در محل سازمان درباره سرنوشت توافقنامه سه جانبه ایران با هند در مورد توسعه بندر چهارپار اظهار کرد: عملکرد بندر چهارپار در ۲ سال اخیر بیش از ۲ برابر شده و ترافیک بندر چهارپار افزایش یافته است. وی افزود: در اجرای قرارداد همکاری ایران و هند نیز تأمین تجهیزات از جمله تاندر و دستگاه جرقبیل بزرگ و ورود آن به بندر شهید بهشتی چهارپار انجام شده است. تجهیزات همچنین مشکل راه‌اندازی و عملیاتی‌سازی ندارد و فقط مشروط به عملیاتی‌شدن قرارداد بلندمدت با هندی‌ها می‌بود که بدون استفاده مانده بود. معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی بیان کرد: در ماه‌های اخیر تست این تجهیزات انجام و در پی مذاکره با هند، استفاده از این تجهیزات از بند اجرای قرارداد بلندمدت خارج و امکان بهره‌برداری از آن وجود دارد. اسلامی تأکید کرد: در حال مذاکره با هند هستیم تا همکاری در بخش تأمین تجهیزات از طریق توافقنامه چهارپار انجام شود. وی در خصوص جزایری توقف قرارداد سه جانبه ایران با چهارپار که تا پیش از این مشکلات حقوقی را دلایل عدم اجرای کامل از توافقنامه عنوان کردند، گفت: توافقنامه که منتهی به قرارداد قطعی‌شود، از ابتدا مدنظر سازمان بنادر بوده؛ با دلایلی که گفته شد این توافقنامه طبق برنامه پیش نرفت. به گفته اسلامی قرارداد با هندی‌ها به صورت رسمی عملیاتی نشده است؛ اما این طور نیست که کار انجام نشده باشد، هم‌زمان در همکاری کو‌تامدت حضور شرکت هندی در حفظ و توسعه همکاری‌های دو کشور ایران و هند به‌زودی جلسه نهایی‌سازی قرارداد با هند در تهران انجام خواهد شد. وی ادامه داد: توضیح داد: با رویکرد جدید توسط دولت سیزدهم در راستای حفظ و توسعه همکاری‌های دو کشور ایران و هند به‌زودی جلسه نهایی‌سازی قرارداد با هند در تهران انجام خواهد شد. وی ادامه داد: اخیرا در جلسات مشترک موضوعات قرارداد بررسی و تا دو هفته آینده مقاماتی از هند برای نهایی‌سازی و حل و فصل توافقنامه چهارپار به تهران می‌آیند. اسلامی گفت: ایران در حوزه حجم ترافیک و تمهید و طرف نظرات خود را به هند منتقل کرده است و امیدوارم در نشست آتی بتوانیم به توافق خوبی برسیم.