

چالوس میزبان جشنواره رسانه‌های خزر؛ اقتصادسرآمد گزارش می‌دهد

جشنواره‌های بامحوریت گردشگری و مدیریت شهری

www.Eghtesadsaramad.ir



روزنامه

سه شنبه ۲۷ تیر ۱۴۰۲ سال هفتم. شماره ۱۶۸۷. قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«اقتصادسرآمد» اما واگرهای تدوین برنامه هفتم توسعه

کشور را بررسی می‌کند

انتظار از لایحه هفتم توسعه برنامه‌ای علمی‌تر و اجرایی‌تر است

@Eghtesadsaramad eghtesadsaramad

اقدام کشتیرانی ج.ا.ا در راستای توسعه تجارت ایران و روسیه

طرح توسعه بندر ایرانی سالیانکا کلید خورد

۳ هکتار به مساحت بندر اضافه شد

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در راستای توسعه تجارت ایران و روسیه و تقویت حمل بار از طریق کریدور شمال – جنوب، سه هکتار زمین به مساحت بندر ایرانی سالیانکا در آستاراخان روسیه اضافه کرد.

در دیدار مدیر راه آهن لجستیک روسیه با
خلیل اسلامی مطرح شد

عزم ایران و روسیه بر توسعه
حمل و نقل و ترانزیت ترکیبی



بررسی اقتصادسرآمد از چالش‌های صنعت بانکداری در ایران

سوخت رسانی به کشتی‌ها صنعتی سودآور با جایگاه جهانی

توسعه بندر شهیدر جایی در راستای

رقابت بین‌المللی

تلاش برای فعال شدن
پسکرانه ۲۴۰۰ هکتاری
بندر شهیدر جایی



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

ایمنی و استانداردهای عملیاتی بنادر کشور مطلوب‌است



علمی نیروی انسانی به ویژه در بخش مدیران،

پاشنه آشیل به شمار می‌رود.

به گفته پل مه، باید شرایط آموزشی تغییر کند و آموزش‌های موجود مدرک محور نباشد بلکه با در نظر گرفتن افق و نگاه بین‌المللی در راستای توانمندسازی افراد برای اجرای عملیاتی آموزش‌ها، پیش رفت.

وی با بیان اینکه آموزش و استاندارد دو بال توسعه

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، وضعیت بنادر کشور در حوزه ارتقاء ایمنی و استانداردسازی

عملیات بندری را بسیار مطلوب توصیف کرد. مسعود پل مه درباره اهمیت و ضرورت ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری برای شرکت‌های دریایی و بندری داخلی و بین‌المللی به به سایت سازمان بنادر اظهار داشت: به طور قطع استانداردسازی پایه و اساس هر فعالیت است و در این راستا باید توجه جدی به بومی‌سازی

استانداردهای بین‌المللی در ایران داشته باشیم. وی ادامه داد: به دلیل شرایط تحریمی و عدم ارتباط با بازیگران اصلی حوزه بندردری و دریایی دنیا، شرایط کارکردی حمل و نقل دریایی در کشور،

ایرانیزه شده است هر چند تمام تلاش خود را به کار بسته‌ایم تا بتوانیم رویکردهای بین‌المللی را حفظ کنیم.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به اینکه اگر بازیگران اصلی در بنادر کشور حضور نداشته باشند، توانمندی و قابلیت حداکثری برای دستیابی شرایط رو به رشد و بهره‌وری بالا را نخواهیم داشت، عنوان کرد: باید توجه کنیم ارتقاء

سفیر هند در دیدار با مدیرعامل منطقه آزاد چابهار:

معتقدیم که چابهار آینده مناسبات بین هند و ایران است

تاکید بر گسترش روابط در کلیه بخش‌های اقتصادی به ویژه سرمایه گذاری چابهار

سفیر هند در ایران در اولین سفر رودرا کاوورا شرسست سفیر کشور هند به چابهار بعد از انتصابش در دیدار با

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار، بر گسترش روابط در کلیه بخش‌های اقتصادی به ویژه سرمایه گذاری چابهار تاکید شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، در این دیدار مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار به روابط دوستانه، تاریخی، اشتراکات فرهنگی و زبانی دو کشور اشاره کرد و گفت: از اینکه در آغازین روزهای کاری به عنوان نماینده دولت کشور هند در راستای بررسی جایگاه استراتژیک و مناسبات فی‌مابین در چابهار حضور پیدا کرده‌اید تشاکر اراده قوی

و برنامه منسجم برای توسعه روابط سیاسی و اقتصادی است.

امیر مقدم در ادامه اظهار کرد: بی تردید با توجه به موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک، چابهار می‌تواند به عنوان درگاه خوبی برای گسترش تعاملات اقتصادی و آغاز فعالیت‌های نوین در جهش تولید و سرمایه‌گذاری در منطقه تلقی گردد.

مقدم با اشاره به اینکه تاکنون تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی متعددی که ایران و هند هم از دو طرف مهم آنها بوده‌اند، امضا شده است مانند توافقنامه چابهار، توافقنامه عشق آباد، توافقنامه کریدور شمال جنوب همه این توافق‌نامه‌ها این عزم را نشان می‌دهد که گذشتگان ما برای پیاده کردن و اجرایی نمودن یک

سری مواضع مشترک تلاش‌های زیادی انجام داده‌اند.

وی افزود: ما به عنوان منطقه آزاد چابهار خود را متعهد و مکلف می‌دانیم تا از طرف دولت تمام سعی خودمان را برای عملیاتی نمودن تفاهم‌نامه‌های مشترک و اجرایی کردن آنها و شکوفایی اقتصادی به خصوص بین‌شرکای تجاری و کشورهای دوست به کار بگیریم و مراتب آمادگی برای توسعه بیش از پیش همکاری‌های دو جانبه به ویژه در بخش‌های اقتصادی و تجاری با هند را اعلام و اظهار امیدواری نمود، روابط دو کشور در کلیه بخش‌ها بیش از پیش گسترش و توسعه یابد.

تحلیل

بررسی تغییرات قابل توجه

در اکوسیستم‌های مهم دریایی

چرا رنگ اقیانوس‌ها تغییر کرده است؟

بابک مرادی

یادداشت

اندر احوال جزیره‌های تمب

احمد افسداری – جزیره‌های تمب بزرگ و کوچک را در لهجه‌های جنوب ایران «تمب‌گپ» و «تمب‌مار» می‌نامند. تمب یا «تاء» مضموم و «پ» و «ب» ساکن به معنی «تپه» و «تل» و «زمین» به کار رفته است. در زبان دریانوردان بومی این دو جزیره را «تمب‌گپ» به معنی «تمب بزرگ» و «تمب‌مار» می‌نامند. تمب مار را «تمب کوچک»، «تل‌مسار»، «تنب‌مار»، «طنب کوچک»، «نابو تنب»، «نبی تنب» نیز خوانده‌اند.

در سال ۱۸۳۵ میلادی، ۱۲۵۵ هجری قمری که دامنه فعالیت دزدان دریایی در کرانه‌های خلیج فارس به اوج رسیده بود و طرد دزدان دریایی و جلوگیری از اعمال آن‌ها، بهانه مداخلات انگلستان در خلیج فارس گردید تا امپراتوری انگلستان بتواند این شاهراه دریایی را در دست خود گیرد، بنابه پیشنهاد حکومت هندوستان کاپیتان هنل انگلیسی، افسر بحریه انگلیس که از طرف دربارداری انگلیس عهده‌دار امور خلیج فارس بود، یک خط فرضی به موازات ساحل رسم نمود که امتداد آن از جزیره‌های بوموسی و سیری می‌گذشت. بعدها جانشین هنل، به نام مژور مورسین، با شیوخ و رهبران امارات خلیج فارس مذاکراتی به عمل آورد و خط دیگری برای نشان دادن حدود آب‌های ایران و سواحل جنوبی خلیج فارس روی نقشه خلیج فارس فرض و وضع نمود که از جزیره سیر ابونعیر و شمال رأس رکن در شمال جزیره قطر تا نزدیکی رأس الزور در کویت می‌گذشت.

این خط نسبت به خط قبلی که آن هم در جنوب جزیره‌های تمب قرار داشت، جنوبی‌تر بود. این خطوط را خطوط محدودیت نامیده‌اند و جزایر تمب و بوموسی در شمال هر دو خط قرار گرفته‌اند و بر اساس خطوط فرضی وضعی هر دو مأمور دربارداری انگلستان، در آب‌های ایران واقع شده‌اند و بنابراین حکومت انگلستان که سالیان دراز مدعی مالکیت جزایر تمب بزرگ و تمب کوچک و بوموسی بوده است، با تأیید حکومت هندوستان، این جزایر را در محدوده آب‌های ایران می‌شناخته و در روی نقشه، تأیید کرده است و مالکیت ایران بر این جزایر را بر اساس اصول علمی و سیاسی و تاریخی پذیرفته‌اند و مالکیت ایران را تأیید نموده‌اند. در نقشه خلیج فارس که از طرف وزارت جنگ انگلیس به سال ۱۸۸۸ میلادی چاپ شده است، جزیره‌های تمب بزرگ و تمب مار یا تمب کوچک همراه با جزیره‌های «بوموسی» و «سیری» و «فرورو» به رنگ اصلی خاک ایران روی نقشه رنگ شده‌اند، اما همین دولت انگلستان در اوائل قرن بیستم و در اولین سال‌های بعد از جنگ جهانی اول با کمک نیروی دریایی گشتی خود در آب‌های خلیج فارس و اقیانوس هند، مانع از فعالیت مأموران گمرکی و مالیاتی ایران در این جزیره‌ها گردید و در کتب و مآخذ و اسناد جدید خود آن‌ها را به حکام رأس الخیمه و شسارجه متعلق دانست. در کتاب خطی مفاص اللئالی و منار اللیالی، تألیف محمدعلی سدیدالسلطنه کبابی بندرعباسی که به کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران اهدا شده و هم‌اکنون در آن کتابخانه نگهداری می‌شود، رونوشت سندی به خط و زبان عربی ثبت شده است که پدران و بنی اعمام حکام حالیه رأس الخیمه و شسارجه به اتفاق عده دیگری از مردمان جزایر تمب و بوموسی و سیری حقایق ایران را در مالکیت جزایر مذکور تأیید کرده و صریحاً اعلام کرده‌اند که بعضی از سنوات برای تعلیف احشام خود این جزایر یا بعضی از آن‌ها را برای علفچر مواشی خود از حاکم ایرانی بندر لنگه اجاره می‌نموده‌اند.»

احمد افسداری – منتخب بیست و یکمین جایزه ادبی و تاریخی

۹ نکته درباره صنعت کشتیرانی

کشتی‌ای انقلابی‌تر از روش‌های قدیمی حمل و نقل تلقی می‌شود؛ در عین حال بار و باج پیش از پیش این صنعت در دنیای امروز، به ابزار اصلی تسهیل تجارت جهانی تبدیل شده است.

۱ سهم ۹۵ درصدی از تجارت
حدود ۹۵ درصد از تجارت جهان از طریق حمل و نقل دریایی و صنعت کشتی‌ای انجام می‌شود.

۲ دو ست هجده ریت
با وجود آلودگی شدید، حمل و نقل دریایی هنوز هم سبزترین روش حمل و نقل است؛

۳ قدرت یک کشتی
قدرت موتور یک کشتی، هزار برابر بیشتر از قدرت موتور یک اتومبیل-سواری است.

۴ کشتی‌های فعال تجاری
در حال حاضر، حدود ۵۵ هزار کشتی تجاری فعال در جهان وجود دارد.

۵ بازرسی کانتینرها
کشتی‌ها می‌شود که حدود ۲ درصد کانتینرها بازرسی می‌شوند؛ شرکت‌ها به دنبال ارائه روش‌های برای پیچیده‌ای این موضوع هستند.

۶ هزینه ساخت
ساخت کشتی‌های بسیار بزرگ، بیش از ۲ میلیارد دلار هزینه می‌برد.

۷ زمان سفر
اگر همه کانتینرها جهان به نصف پیچیده شوند، طول این سفر برابر با نصف مسافت دور کره زمین خواهد بود.

۸ رتبه‌های برتر کشتی‌ای
بزرگ‌ترین ناوگان‌های کشتی‌ای جهان به یه آلمان، چین و یونان تعلق دارد.

۹ ظرفیت حمل و نقل
ساخت کشتی‌های بسیار بزرگ، بیش از ۲ میلیارد دلار هزینه می‌برد.



اینفوگرافیک – اقتصاد سرآمد