



شنبه- ۱۴ مرداد ۱۴۰۲ - سال هفتم- شماره ۱۷۰۱

اقتصاد دریا

﴿ ترانزیت دریا ﴾

بخش نهم

روندهای تکنولوژی ترانزیت دریا

دکتر بهروز امرایی - باید بخاطر داشت که به دلیل عبور تقریباً کلیه تجارت و حمل و نقل بین‌المللی کالا از بنادر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بنادر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن بصورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفایی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می‌گردد. بررسی‌ها و مطالعات تقاضای بیشتری برای تجارت غلات نسبت به ذغال سنگ را نشان می‌دهد. با توجه به روند رو به افزایش جمعیت رابطه مستقیمی بین جمعیت جهان و ر به افزایش خواهد بود یا مسا زاد تولید مهمترین تأثیر بر جابجایی کالاهای فله پس از سطح فعالیت اقتصادی، جمعیت آن کشور با منطقه خاص می‌باشد. اگر فعالیت اقتصادی افزایش یابد چه آن کشور خاص خود کفا می‌کنند روند حمل غلات همچنان رو به افزایش خواهد بود یا مسا زاد تولید کشاورزی داشته باشد یا حتی زمانی که نیازهای مصرفی غلات خود را وارد می‌کنند، روند حمل غلات همچنان رو به افزایش خواهد بود.

عمده جابجایی غلات مربوط می‌شود به گندم، همچنین ممکن است شامل ذرت، جو، چاودار، جو دوسر، سویا دانه‌های روغنی و برنج نیز بشود در بین منابع اصلی صادر کننده غلات، کشورهای در حال توسعه بسیاری به چشم می‌خورد مانند تایلند، پاکستان، جمهوری خلق چین و برزیل، تایلند با سهم ۵۰ درصد از کل تجارت جهانی تولید کننده اصلی برنج می‌باشد. تجارت غلات نسبت به دیگر اقلام فله رایج‌تر و مهم‌تر است. بی‌قاعدگی واردات غلات به بسیاری از کشورها به معنای آن است که بسیاری از ترمینال‌های دریافت کننده غلات در این کشورها دارای ظرفیت محدود ذخیره و اتصالات حمل و نقل ناقص و محدودی جهت انتقال به نواحی پر جمعیت دارند اوقات طولانی توقف کشتی در بندر و ظرفیت ذخیره محدود ترمینال‌های پذیرنده معمولاً استفاده از قله‌برهای بزرگ در کشورهای در حال توسعه را کم رونق نموده و انگیزه لازم را ایجاد نمی‌نماید، به استثنای تجارت‌های خاصی که بنادر آمریکای

شمالی را به اروپا و ژاپن می‌پیوندند. برخلاف تجارت نفت خام سنگ آهن و ذغال سنگ که جابجایی کالا بصورت ۲۴ ساعته با هفت روز در هفته انجام می‌شود عملیات تخلیه و بارگیری غلات به زمان بیشتری نیاز دارد.

جریان غلات از برج مکنده غلات به انبارهای روباز یک فله‌پر در یک هوای بد و نامتعادل امکان پذیر نیست نسبت تخلیه با استفاده از پمپ‌های تخلیه که غلات را بروی اسکله یا انبارهای روباز کشتی گرد می‌آورند می‌تواند بسیار پائین باشد. لازم به ذکر است که در بسیاری از کشورهای در حال توسعه حتی آنهایی که مقادیر زیادی از غلات گوناگون خریداری یا وارد می‌نمایند نسبت تخلیه بسیار پائین است که علت اصلی آن فقدان پمپ‌های تخلیه بسیار قوی و سایر وسایل مشابه است. در این کشورها هنوز از چنگک یا حتی نیروی کار انسانی استفاده می‌شود.

روندهایی در تکنولوژی حمل کالای فله

کالای فله خشک ۱/۲۴ درصد از کل حجم تجارت جهانی در سال ۱۹۹۱ را شامل می‌گردید. کارشناسان بین‌المللی افزایش تجارت سنگ آهن از طریق دریا و رشد تجاری ذغال کک را در سال‌های آتی پیش‌بینی کرده‌اند حمل این کالاه‌ا تا سال ۱۹۹۶، ۵/۲ درصد در مقایسه با سال ۱۹۹۰ افزایش نشان می‌دهد. نسبت مرکب رشد به ازای تن مایل با افزایش کالا، حمل و نقل جهانسی کالا از ۷۰۰ تا ۸۵۰۰ میلیارد تن مایل بین سالهای ۱۹۹۰ و ۲۰۰۰، تقریباً ۲/۳ درصد در سال بوده است. هم‌ا‌طور که ملاحظه می‌شود آینده فله‌برها بسیار امیدوار کننده است و اگر به دهه گذشته بنگریم تغییرات معنی داری در طراحی این کشتی‌ها مشاهده می‌کنیم که هنوز نیز ادامه دارد. یک عامل مهم در هدایت این تغییرات انگیزه استفاده از کشتی‌های بزرگ‌تر و هز بنه‌های حمل و نقل کمتر به ازای هر تن بوده است. عمق کانال در بسیاری از بنادر مشکل اصلی برای اندازه کشتی‌های باشد که می‌توان خصوصاً در بنادر کشورهای در حال توسعه آن‌ها را مطابق اندازه کشتی‌ها نمود یک راه حل در جهت بارطرف نمودن این مشکل کاهش آبخوری یک کشتی با افزایش پهناى آن همراه با حفظ ظرفیت بارگیری آن می‌باشد. برای ا‌غلب بنادر این به معنای استفاده از کشتی بزرگ‌تر در بنادری با عمق محدود کانال می‌باشد.پس از حل مشکل کانال و عمق آن مشکلات دیگر بروز می‌نماید. بطور مثال، فاصله کشتی با اسکله و عرض آن باید به نحوی باشد که جرقیل‌های تخلیه و بارگیری به سهولت بتوانند عرض کشتی را پوشش دهند. مسأله دیگر این است کشتی‌های عرض‌تر و کوتاه‌تر (طول کمتر) مصرف سوخت بیشتری نسبت به کشتی‌های باریک‌تر و طول‌تر با همان ظرفیت بارگیری دارند. تخلیه یک فله‌بر بسیار بزرگ نه تنها در کشورهای در حال توسعه بلکه در کشورهای توسعه یافته و صنعتی نیز گران و وقت‌گیر می‌باشد.



آنها، ایجاد استادیوم کریکت و دهکده ورزشی پیل‌بند نیز در دستور کار قرار گرفته است که امیدواریم اجرای همه طرح‌ها تا ۲ سال و نیم آینده به اتمام برسد.

راهگذر شرق؛ شاه‌رگ حیاتی توسعه سرمایه گذاری از سرخس تا چابهار است

مدیرعامل منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار گفت: راهگذر یا کریدور شرقی که منطقه آزاد چابهار مولود آن بوده، شاه‌رگ حیاتی توسعه سرمایه گذاری از سرخس تا

چابهار و رسیدن چابهار به توسعه یافتگی است.
مقدم راه افتادن شبکه ترانزیتی در شرق کشور را حاصل چند کار مدیریتی دانست و افزود: باید تلاش کرد پای بخش خصوصی به صنعت ترانزیت باز شود و به این بخش اطمینان داد که محور مواصلاتی شرق امن و دارای توجیه اقتصادی است. وی اضافه کرد: یکی از شیوه‌های اطمینان بخشی به سرمایه‌گذار این است که برای شهرهایی که ذی‌نفع در این راهگذر هستند منافع تشریح شود که این فرصت در دومین نمایشگاه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی مشهد فراهم شد تا رییس و اعضای هیات‌مدیره و معاونان مناطق آزاد و تجاری محور شرق در نشست‌های تخصصی شرکت کنند و منطق بر تدابیری که در دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد اتخاذ شده است این موضوع با سرعت جلو برود.

مدیرعامل منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار اظهار کرد: برای جذب سرمایه‌گذاران، ۱۰۰ بسته سرمایه‌گذاری فاقد کاغذبازی اداری در منطقه آزاد چابهار تدوین شده است تا سرمایه‌گذار بدون نیاز به گذراندن مراحل اداری در دریافت مجوزها بتواند به‌راحتی در منطقه موردنظر سرمایه‌گذاری کند.

برای جذب سرمایه‌گذاران، ۱۰۰ بسته سرمایه‌گذاری فاقد کاغذبازی اداری در منطقه آزاد چابهار تدوین شده است تا

جزئیات طرح جامع منطقه چابهار از زبان

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار؛

ثروت چندمیلیارددلاری در گرو ایجاد فعال‌سازی کریدور شرق

طرح عمرانی ۹ هزارمیلیارد تومانی در منطقه آزاد چابهار در حال اجراست

گروه اقتصاددریاپایه- رستم کریمی نژاد

منطقه آزاد چابهار با مساحت ۱۴ هزار هکتار در منتهی‌الیه جنوب‌شرقی ایران در ۲۵ درجه

و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی در شرق خلیج چابهار و در کنار آب‌های دریای عمان قرار دارد. در بهمن‌ماه سال ۱۳۹۸ با موافقت مجلس شورای اسلامی، بنادرهای شهید بهشتی و شهید کلاتری به منطقه‌آزاد چابهار افزوده گردید.

همچنین در طرح افزایش محدودمنطقه‌آزاد چابهار که در بهمن‌ماه سال ۱۳۹۸ به تأیید مجلس شورای اسلامی رسیده است افزون‌بر محدودقهلبی محدودده‌ای به مساحت ۷۱/۷۶ هکتار که شامل شهر چابهار است نیز به این منطقه افزوده شد.

در همین راستا روزنامه دریایی اقتصادسرمآمد برای آشنایی بیشتر با روند رو به رشد منطقه آزاد چابهار، سخنان مدیرعامل منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار را که با حضور در خبرگزاری جمهوری اسلامی مرکز خراسان رضوی با رییس و خبرنگاران مرکز مشهد دیدار کرده است مرور کرده و علاقمندان به رشد و توسعه چابهار دوست داشتنی را در جریانی می‌گذارد:

امیرمقدم، مدیرعامل منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار در این باره می‌گوید: کریدور شمال - جنوب یا کریدور شرق که خاستگاه آن از بندر چابهار شروع می‌شود ثروت چندمیلیارددلاری برای کشور از محل ترانزیت و لجستیک به همراه دارد که یک کار هوشمند، علمی و درست در حوزه زیرساخت‌های آن باید انجام و پس کرانه برای این حجم از ترانزیت فراهم شود.

وی با بیان اینکه چابهار در استان سیستان و بلوچستان با وجود ظرفیت‌های بالقوه بسیار، کاستی‌های زیادی در توسعه یافتگی دارد که بالفعل کردن این ظرفیت‌ها و تولید ثروت نیازمند تلاش وافر است بیان کرد: منطقه آزاد چابهار ۸۲ هزار هکتار وسعت دارد که بیش از ۱۴ پارچه آبادی را از آب بهداشتی و پایدار بهره‌مند می‌کند.

مقدم گفت: در این راستا طرح‌هایی برای توسعه یافتگی اسکله تیس و افزایش خدمات ورزشی و اجتماعی در شهید کلاتری برخوردار است.

بخش اول

دریچه



میراث فرهنگی و گردشگری استان گیلان

ورود ۱۰ میلیون نفر گردشگر به سواحل گیلان از ابتدای تابستان

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان با اشاره به اینکه از ابتدای فصل تابستان تا کنون ۱۰ میلیون نفر گردشگر به استان گیلان وارد شده اند، از ورود موج عظیم گردشگران به سواحل همزمان با تعطیلات آخر هفته خبر داد.به گزارش اقتصادسرمآمد، ولی جهانی با اشاره به اعلام تعطیلات در سراسر کشور با توجه به گرمای شدیدبه مانا گفت: از ابتدایی هفته گذشته شاهد ورود موج عظیم گردشگران به استان گیلان به ویژه مناطق ساحلی هستیم.مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان افزود: ورود گردشگران به سواحل گیلان طی چند روز تعطیلات ادامه داشته است.وی خاطر نشان ساخت: تمام کمیته‌های ۹ گانه ستاد ساماندهی سفر استان با آمادگی بهترین خدمات رابه گردشگران ارائه کردند.جهانی در ادامه با اشاره به اینکه بخش عظیمی از گردشگران وارد نقاط ساحلی استان شده اند، بیان داشت: به همین جهت ستاد ساماندهی سواحل استان تدابیر ویژه‌ای جهت سرویس دهی مناسب به گردشگران در نقاط ساحلی اخذ کرده است.وی از فعالیت طرح‌های ساماندهی دریا به جهت شنای امن گردشگران در طول نوار ساحلی استان خبر داد و گفت: در سایر نقاط ساحلی استان که به عنوان نقاط خطر آفرین برای شنا معرفی شده اند، ناجیان غریق جهت انجام خدمات امداد و نجات احتمالی استقرار یافته‌اند.این مقام مسئول در استان گیلان با اشاره به اینکه در طرح‌های سالم سازی دریا از ظرفیت شهرداران و دهیاران شهرستان‌های ساحلی بهره گیری می‌شود، گفت: توجه به مسائل اخلاقی و اجتماعی در سواحل دریا ضروری است که جهت اجرایی شدن آن نظارت‌های لازم از سوی مسئولان صورت می‌گیرد.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان در ادامه گفته‌های خود، بیان داشت: همزمان با آغاز فصل تابستان از ابتدای تیرماه تاکنون ۱۰ میلیون و ۸۴ هزار و ۴۲ نفر گردشگر از مرز زمینی و هوایی وارد استان شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۵ درصد رشد داشته است.

بازتاب



آسوشیتدپرس:

آمریکابه دنبال استقرار نیروی نظامی در کشتی‌های تجاری در تنگه هرمز است

یک رسانه آمریکایی به نقل از مقامات این کشور اعلام کرد واشنگتن در حال بررسی نظامی مسلح در کشتی‌های تجاری است که از طریق تنگه هرمز عبور می‌کنند تا از توقیف کشتی‌ها جلوگیری کند.به گزارش اقتصادسرمآمد، چهار مقام آمریکایی در گفت وگو با خبرگزاری آمریکایی آسوشیتدپرس ادعا کردند: ارتش ایالات متحده آمریکا در حال بررسی استقرار نیروی نظامی مسلح در کشتی‌های تجاری است که از طریق تنگه هرمز عبور می‌کنند تا از توقیف کشتی‌های تجاری توسط ایران جلوگیری کند.به گزارش خبرنگار ایران‌ناز نیویورک، اگرچه مقامات آمریکایی جزئیات کمی از این طرح ارائه کردند، اما آسوشیتد پرس گزارش کرد که هزاران تفتنگدار و ملوان آمریکا که خدمه دو کشتی تهاجمی آبی خاکی یواس اس باتان و یواس اس کارتر هال هستند، در حال حرکت به سمت خلیج فارس هستند و می‌توانند در هر مأموریت نهمیانی مسلحانه از کشتی‌ها در تنگه هرمز مورد استفاده قرار گیرند. چهار مقام آمریکایی که خواستند نامشان فاش شود، در گفتگو با خبرگزاری آسوشیتدپرس جزئیات کلی این طرح را تأیید کردند. این مقامات تأکید کردند که هیچ تصمیم نهایی در این زمینه گرفته نشده است و گفتگوها بین مقامات نظامی آمریکا و متحدان عرب این کشور در منطقه ادامه دارد. مقامات آمریکایی ادعا کردند که تفتنگداران نیروی دریایی آمریکا تنها در صورت درخواست کشتی‌ها امنیت را تأمین خواهند کرد. کشتی‌های باتان و کارتر هال در ۱۰ ژوئیه بندر نورفولک در ویرجینیا را برای مأموریتی که پنتاگون مدعی شد « پاسخ به تلاش‌های اخیر ایران برای تهدید جریان آزاد تجارت در تنگه هرمز و آب‌های اطراف آن » است، ترک کردند. کشتی باتان هفته گذشته در مسیر خود به سمت شرق از تنگه جبل الطارق عبور کرد. به گزارش ایرنا، پیش از این، شبکه خبری فاکس نیوز چهارم مرداد ماه به نقل از نیروی هوایی آمریکا مدعی شد که یک گردان هوایی از جنگنده‌های اف-۳۵ در بخش ۲ نیروی هوایی ایالات متحده برای تقویت جنگنده‌های ا-۱۰ و اف-۱۶ در انجام مأموریت‌شان برای گشت‌زنی در تنگه هرمز وارد خاورمیانه شده است.