

بررسی اقتصادسرمآد از مزایای راه آهن زاهدان به سرخس

در تکمیل کریدور شمال به جنوب

بندر چابهار باراه آهن معنادار می شود

تاراه آهن شرق تکمیل نشود، بندر چابهار نقش موثری در ترانزیت آسیای میانه نخواهد داشت

گروه ترانزیت دریا –سید عمران طباطبایی – ساخت خطوط ریلی در تمامی کشورها از دیرباز همواره به عنوان پیشران و یکی از محرک‌های اساسی برای توسعه سایر بخش‌های اقتصادی قلمداد شده به همین لحاظ عمده شهرهایی که مسیر رشد اقتصادی آن‌ها به صورت شتابان بوده یا در مسیر رودخانه و ساحل دریا قرار داشته‌اند و یا عبور خط راه آهن و یا وجود صنایع مادر موجب خیز اقتصادی آن‌ها شده است. بنابراین ایجاد و توسعه شبکه ریلی با توجه به نقش بسزای آن در ارزش افزوده سایر بخش‌های اقتصادی به ویژه بخش خشکی و از معبر رسمی میلک وارد منطقه آزاد افغانستان می‌تواند کالاهای خود را از مسیرهای خشکی و از معبر رسمی میلک وارد منطقه آزاد سیستان و بلوچستان کرده و از طریق بندر چابهار در جنوب این استان به آب‌های آزاد جهانی برسانند. این محور به دلیل اهمیتی که دارد دروازه توسعه شرق تاقی می‌شود.

بندر چابهار راحت ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد جهانی در حال حاضر راحت ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه و نیز کشور افغانستان به آب‌های آزاد جهانی از طریق سیستان و بلوچستان و بندر چابهار است که این امر مزیت تجاری بسیار مطلوبی را برای این استان و کشورهای یاد شده فراهم کرده است. کشورهای حوزه آسیای میانه افغانستان می‌توانند کالاهای خود را از مسیرهای خشکی و از معبر رسمی میلک وارد منطقه آزاد سیستان و بلوچستان کرده و از طریق بندر چابهار در جنوب این استان به آب‌های آزاد جهانی برسانند. این محور به دلیل اهمیتی که دارد دروازه توسعه شرق تاقی می‌شود.

شرط عملیاتی شدن راهبردی ترین بنادر ایران، اتصال آنها به خطوط ریلی است سیستان و بلوچستان بـه دلیل همجواری با کشورهای آسیای میانه و دسترسی به آب‌های آزاد جهانی به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی کشورهای حوزه آسیای میانه با جهان شناخته می‌شود که بهره گیری از این مزیت می‌تواند آن را به سکوی اقتصادی کشور و منطقه تبدیل کند. شرط عملیاتی شدن راهبردی ترین بنادر ایران، اتصال آنها به خطوط ریلی است. طبق نظر کارشناسان برای اینکه یک بندر قابلیت رقابت با رقبای خود را داشته باشد باید به شبکه ریلی متصل باشد زیرا بارهایی که از طریق بنادر صادر و وارد می‌شوند

ایجاد راه آهن به اندازه انتقال آب از دریای عمان برای سیستان و بلوچستان اهمیت دارد

با توجه به تناژ و مسافت بالا برای رسیدن به مقصد طبق اصطلاح رایج «ریل پسند» هستند. ریل از منظر صنعت، می‌تواند صنایع و اشتغال بالایی ایجاد کند و همچنین از نظر مصرف انرژی نیز هیچ سیستمی نمی‌تواند با آن رقابت کند.

همچنین در خصوص صنایع مختلف پیرامون توسعه حمل و نقل ریلی نیز کوچک‌ترین آن ساخت ریل است و صدها صنعت مختلف در حوزه ناوگان، شبکه، علائم و ارتباطات با آن هم وجود دارد که می‌تواند اشتغال گسترده‌ای در هر منطقه‌ای ایجاد کند. طبق آمار وزارت راه و شهرسازی ۹۰ درصد از میزان ورودی و خروجی بار کشور از طریق دریا



است که باید از طریق ریل به یکسری مراکز تجمع بار متصل شوند تا به نقاط مصرف منتقل شوند. با توجه به موقعیت مکانی و جغرافیایی استان سیستان و بلوچستان ایجاد راه‌آهن به اندازه انتقال آب از دریای عمان اهمیت دارد. پروژه راه‌آهن «چابهار–زاهدان» استراتژیک‌ترین و بزرگترین پروژه ریلی کشور محسوب می‌شود که در صورت تأمین اعتبار و تلاش مسئولان قطعاً در آینده نزدیک نقش مهمی در اقتصاد کشور ایفا خواهد کرد. احداث پروژه راه آهن چابهار – زاهدان به عنوان ستون فقرات شبکه ترابری و حمل و نقل این منطقه از کشور به حساب می‌آید. در این محور قطعه ۸۷ به طول ۱۵۲ کیلومتر، که شهرستان خاش را به زاهدان متصل می‌نماید تکمیل و افتتاح شده است، جهت تکمیل این دو قطعه تعداد ۸۳ دستگاه از سوزن‌های ساخت شرکت گسترش صنایع ریلی ایران مورد استفاده قرار گرفته شده است. راه آهن چابهار – زاهدان یک ابر پروژه به حساب می‌آید که علاوه بر دور بودن از مرکز کشور، توپوگرافی خاص خود را دارد، به طوری که این منطقه یک دشت ساده را شامل نمی‌شود. پروژه چابهار به زاهدان کیلومترها پل و تونل را شامل می‌شود. همچنین این محور دارای صد و بیست و هشت دستگاه پل خاص و آب رو و یک دستگاه پل بزرگ است و یک میلیون و ۴۰۰ هزار مترمکعب خاکبرداری، یک میلیون متر مکعب خاکریزی، ۹۸ هزار متر مکعب بتن ریزی نیز احجام عملیاتی در این خط ریلی بایستی انجام شود. در این پروژه، سرعت طرح ۹۰ کیلومتر بر ساعت برای قطارهای باری و ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت بسرای قطارهای مسافری است.

این مسیر ترانزیتی چابهار را به قطب تجارت و ترانزیتی در منطقه تبدیل می‌کند، احداث این خط ریلی در دو بخش شمال و جنوب تقسیم بندی شده که از چابهار آغاز و به زاهدان منتهی می‌شود. از مزایای این طرح اشتغال در دوره ساخت و اشتغال در دوره بهره برداری است. همچنین درآمد ارزی و ریالی از به ثمر رسیدن این طرح برای کشور و از سوی دیگر باید به این نکته توجه کرد که حمل و نقل ریلی دوستدار محیط زیست می‌باشد و همچنین بار ترافیکی و سوانح جاده‌ای را نیز کاهش می‌دهد. خط ریلی سبب تسریع حمل بار برای معادن منطقه نیز می‌باشد. راه اندازی خطوط ریلی، کاهش مصرف سوخت هم به دنبال دارد که در محاسبات حساب نمی‌شود. گفتنی است، خط ریلی چابهار زاهدان از آسیای میانه از طریق شرق روسیه به دریای عمان متصل خواهد شد. دلایل اجتماعی و توسعه آمایش سرزمینی در آن منطقه، از جمله دلایل اجرای این پروژه به حساب می‌آید. بندر چابهار به یک گلدگاه باری در منطقه تبدیل می‌شود، چرا که سبب افزایش ظرفیت‌های باری این بندر نیز می‌شود. از سوی دیگر برای بندری همچون چابهار با توجه به موقعیت استراتژیک آن و همچنین فاصله طولانی از مرکز کشور اتصال به ریل به‌زبان ساده از نان شب هم واجب‌تر است زیرا راه اندازی این خط آهن، انتقال کالا از بزرگترین بندر اقیانوسی کشور به دیگر نقاط ایران را تسهیل و تسریع می‌کند. نکته مهم این است که طی سال‌های گذشته حجم بار تخلیه شده از بندر چابهار به دلیل عدم وجود خط ریلی برای انتقال کالا به مقاصد، بطور متوسط کمتر از ۲ میلیون تن در سال بوده و در این راستا و در جهت بهره‌گیری مناسب از ظرفیت جدید بند شهید بهشتی چابهار، تکمیل طرح اتصال چابهار به شبکه راه آهن سراسری باجدیت در حال اجراست. در ضمن، مسیر بندر چابهار به مراکز اصلی داخل کشور طولانی تر است. همچنین اگر مقصد را ترانزیتی به سمت مرز سرخس در نظر بگیریم، در حال حاضر راه آهنی از زاهدان تا سرخس موجود نداریم و تا زمانی که راه آهن شرق به طور کامل تکمیل نشود، بندر چابهار در افق کوتاه مدت برای جابجایی کالا به مقصد آسیای میانه نقش موثری نخواهد داشت، مگر اینکه راه آهن چابهار از مسیر بالا دست که به سمت مشهد نیز تکمیل گردد. راه آهن زاهدان به سرخس، دومین اقدام در طرح جهش کریدور ترانزیتی شمال به جنوب است که تنها بندر اقیانوسی منطقه را به اصلی ترین مرز ترانزیت ریلی کشور یعنی سرخس متصل می‌سازد و ترکمنستان و چهار کشور دیگر آسیای مرکزی را از طریق خطوط ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند به گونه‌ای که می‌توان گفت این راه اقیانوس هند را به آسیای مرکزی پیوند می‌دهد.



در پی رشد صادرات بخش معدنی ایران به کره جنوبی

حمل و نقل تجاری با کره جنوبی رشد کرد

در سال گذشته ۹۷ درصد کل صادرات و معادل حدود ۸۱ میلیون دلار، از صادرات غیرنفتی ایران به کره جنوبی شامل کنسانتره مس بوده و بعد از آن محصولات شیمیایی آلی و میوه‌های خوراکی، پوست مرکبات یا پوست خربزه و همانند آن به ترتیب سهم ۰.۷ و ۰.۶ درصدی از کل صادرات غیرنفتی به کره جنوبی را به خود اختصاص داده است.به گزارش اقتصادسرمآمد، معاونت بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران در گزارشی تحت عنوان «بررسی وضعیت تجارت با کره جنوبی» به بررسی اجمالی سیاست‌های تجاری کره جنوبی، وضعیت تجارت این کشور با جهان و تجارت دو جانبه با ایران پرداخته است.بر اساس این گزارش تراز تجاری غیرنفتی ایران و کره جنوبی طی ۱۰ سال گذشته در اکثر سال‌ها به نفع کره جنوبی بوده است. پس از خروج آمریکا از برجام، صادرات غیرنفتی و واردات ایران به کره جنوبی روند نزولی را از سال ۲۰۱۸ تا سر گرفت و در سال ۲۰۱۹ با افت شدید مواجه شد، به گونه‌ای که ارزش صادرات و واردات در سال ۲۰۲۲ به کمتر از ۸۰۰ میلیون دلار رسید.در سال گذشته بخش زیادی، یعنی ۹۷درصد کل صادرات و معادل حدود ۸۱ میلیون دلار، از صادرات غیرنفتی ایران به کره جنوبی شامل کنسانتره مس بوده و بعد از آن محصولات شیمیایی آلی و میوه‌های خوراکی، پوست مرکبات یا پوست خربزه و همانند آن به ترتیب سهم ۰.۷ و ۰.۶ درصدی از کل صادرات غیرنفتی به کره جنوبی را به خود اختصاص داده است.اما نکته قابل توجه درباره صادرات غیرنفتی ایران به کره جنوبی در سال ۱۴۰۱، سهم ۹۹.۲ درصدی ۱۰ قلم عمده صادراتی از ارزش کل صادرات غیرنفتی به کره جنوبی بوده که نشان دهنده تنوع کم در صادرات این کشور است.این در حالی است که واردات از این کشور در سال قبل تنوع نسبتاً بهتری داشته و گروه‌های ماشین آلات و دستگاه‌های برقی و اجزا و قطعات آن‌ها؛مواد پلاستیکی و اشیاء ساخته شده از این مواد؛ واکتورهای هسته‌ای دیگ بخار آب گرم، ماشین آلات و وسایل مکانیکی، به ترتیب با سهم ۱۵.۸، ۱۵.۷ و ۱۴.۷ درصد از کل ارزش واردات از این کشور، عمده گروه‌های وارداتی را از کره به خود اختصاص داده است.



سه‌شنبه- ۲۸ شهریور ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۲۶

اقتصاد دریا

ژئوفورمولوژی مناطق ساحلی

بخش بایانی

پهنه‌بندی نوار ساحلی در بای خزر

براساس موادمتشکله

در این فصل، پهنه‌بندی نوار ساحلی براساس مواد متشکله ارائه شده است. سیاست گذاری و برنامه‌ریزی مناسب و جامع مناطق ساحلی، براساس استفاده از زمین و کاربری‌های مختلف پیش‌بینی شده از آن می‌باشد.

بدین ترتیب ساحل جنوبی خلیج گرگان، عمدتاً گلی بوده و در شرق دریای خزر نیز، پشت نوار ساحلی ماسه‌ای و در میان تپه‌های ماسه‌ای پهنه‌ها و دشته‌ای گلی گسترده شده‌اند.

سواحل سیلنی /رسی

در سواحل استان گلستان، از بندرگز تا مرز ترکمنستان سواحل سیلنی /رسی مشاهده می‌شوند و در حدود ۱۲۹۰۵هکتار مساحت دارند. علاوه بر رسوبات یزدانه یاد شده در سواحل این رده رسوبات تبخیری نیز به طرف شمال شرق دریای خزر رخنمون دارند. سیلاب‌های فصلی، تپه‌های لسی شمال شرق استان، از جمله کانون‌های تأمین رسوبات رده سواحل سیلنی /رسی به شمار می‌روند. ارتفاع پست منطقه ساحلی مورد مطالعه، از عوامل دیگر کنترل‌کننده رشد و توسعه این رده سواحل می‌باشد.

سواحل غیر مستحکم ساخت بشر

سواحل غیرزیستی غیر مستحکم ساخت بشر، در نوار ساحلی استان گلستان، به موج‌شکن‌های بنادر بندر ترکمن و بندرگز محدود می‌شود. این سواحل، از قطعات توده‌مسنگی ترکیب یافته و جمعا حدود یک هکتار مساحت دارند.

سواحل غیر مستحکم زیستی

سواحل مارش

این زیر رده شامل سواحل‌ای است که دارای پوششی از گیاهی بو ته‌ای و شورپسند بوده و در استان گلستان، به لحاظ وجود خلیج گرگان و تالاب گیشان، وسعت زیادی برخوردار بود داشته و حدود ۱۰۱هکتار مساحت دارند. نمونه این سواحل در حاشیه خلیج گرگان، دلتای گرگان‌رود و تالاب گیشان دیده می‌شوند.

سواحل گیاه‌پوش

وسیع ترین عرصه‌های این سواحل در استان گلستان، در سد ماسه‌ای تالاب گیشان و دلتای گرگان‌رود می‌باشد که جمعا حدود ۲۱۹۵هکتار مساحت دارند. سواحل گیاه‌پوش در مناطق ساحلی بندر ترکمن تا مصب قرمسو به صورت بو ته زا رها و نیزارها هم دیده می‌شوند. رطوبت نسبی منطقه ساحلی و ایام متعدد ابتراک از یک سو؛ بارش قابل ملاحظه سالانه ۸۰۰میلیمتر در سال از مهم‌ترین عوامل کنترل‌کننده گستره سطحی این رده سواحل محسوب می‌شود. سواحل متشکل از مواد مستحکم و جابد

سواحل مستحکم ساخت بشر

این رده در سواحل استان گلستان، شامل زیر رده‌های سازه‌های بتنی و چوبی است و در چند نقطه از سواحل تانسیات بندری و دیوارهای ساحلی به شکل سواحل بتنی‌اند که شامل تأسیسات بندری در بندر ترکمن و بندر گز بوده و جمعا حدود ۱۱هکتار مساحت دارند. سازه‌های چوبی نیز در چند نقطه از خلیج گرگان و گیشان بصورت صیدگاه‌های کوچک محلی احداث شده‌اند.در محدوده مورد مطالعه از سواحل استان گلستان، سه رده از سواحل غیر مستحکم و یک رده از سواحل مستحکم مشااهده می‌شود. سواحل غیر مستحکم غیرزیستی، بیش‌ترین گسترش معادل ۷۳/۴۳درصد را داشته و سواحل زیستی، با توجه به وجود رودخانه گرگان‌رود، خلیج گرگان و تالاب گمیشان، گسترش قابل توجهی معادل ۲۶/۵۴درصد دارند. سواحل ساخت بشر نیز بخش ناچیزی از سواحل استان، معادل ۰/۰۴درصد را تشکیل داده است.

خبر

۵۵هزار گردشگر طی سه‌روز در جزیره قشم رفت و آمد کردند

معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم گفت: ۵۵ هزار گردشگر در تعطیلات بیست و سوم تابست و پنجم شهریور ماه جاری از مبادی ورودی و خروجی به این جزیره رفت و آمد کردند.به گزارش اقتصادسرمآمد، ادریس راموز افزود: با توجه به اینکه فصل گرما در جنوب کشور کم کم رو به افول است، حضور گردشگران در جزیره قشم بیشتر شده است.وی ادامه داد: این تعداد مسافر و گردشگر از بیست و سوم تابست و پنجم شهریور ۱۴۰۲ از طریق بنادر لافت و پهل، بندر مسافری شهید ذاکری و فرودگاه بین المللی قشم در سرزمین آب و آفتاب رفت و آمد کرده‌اند.معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم خاطرنشان کرد: همچنین با توجه به آغاز فصل گردشگری در این جزیره برنامه ریزی برای افزایش پروازها به قشم از سایر شهرها انجام شده است تا آمد و شد مسافران و گردشگران تسهیل شود و طبق توافقات انجام شده با خطوط هواییمایی به زودی این پروازها فعال خواهند شد.به گفته راموز، با توجه به پیش رو بودن جشنواره پاییزه جزیره قشم و هفته گردشگری پیش بینی می‌شود، سیر تصاعدی و افزایشی حضور گردشگران در تعطیلات پیش رو در هفته های آتی ادامه داشته باشد که آماده پذیرایی از آنان در نگین خلیج فارس هستیم.



مدیرکل شیلات لرستان

ظرفیت تولید خاویار در لرستان به ۱۵ تن افزایش می یابد

مدیرکل شیلات لرستان گفت: سالانه ۵۰۰ کیلوگرم خاویار در لرستان تولید می‌شود که طبق یک برنامه زمان بندی شده تا چهار سال آینده این رقم به ۱۵ تن افزایش خواهد یافت.

به گزارش اقتصادسرمآمد، کیارش بیرانوند به ایرنا، اظهار کرد: پنج مجتمع تولید ماهیان خاویاری در استان لرستان فعال است که سالانه ۱۵۰ تن گوشت و ۵۰۰ کیلوگرم خاویار از این مزارع تولید و روانه بازارهای فروش می‌شود.مدیرکل شیلات لرستان با اشاره به در دست احداث بودن سه مجتمع پرورش ماهیان خاویاری در استان، افزود: ۲ مجتمع از این تعداد در شهر "درب گنبد" کوه‌دشت و یک مجتمع بزرگ نیز در شهر "سپیددشت" در حال احداث است.مدیرکل شیلات لرستان در خصوص مجتمع پرورش ماهی خاویاری "سپیددشت" تصریح کرد: این مرکز، یکی از بزرگترین پروژه های آبنری پروری سطح کشور است که سال ۹۴ در زمینی به مساحت بیش از ۹ هکتار احداث شده و با بهره برداری و آغاز به کار، توان تولید سالانه ۲ هزار تن گوشت خاویار و ۱۰ تن خاویار را به تنهایی برای استان خواهد داشت.

بیرانوند مدیرکل شیلات لرستان تصریح کرد: پیش بینی ها بر این است که این مجتمع های در دست احداث طرف مدت چهار سال آینده به مرحله بهره برداری و تولید برسد و استان لرستان به یکی از قطب های تولید خاویار کشور تبدیل شود.

مدیرکل شیلات لرستان با اشاره به اشتغال یک هزار نفری مجتمع های در دست احداث برای استان لرستان، افزود: بیش از سه هزار تن ماهی خاویاری و ۱۵۰ تن خاویار با بهره برداری از این مجتمع ها به ظرفیت تولید استان افزوده خواهد شد.مدیرکل شیلات لرستان با اشاره به ظرفیت کم نظیر استان در تولید ماهیان سردابی و گرمایی، عنوان کرد: هم اکنون سالانه حدود ۳۲ هزار تن ماهی در لرستان تولید می‌شود که ۲۶ هزار تن از این مقدار سردابی و ۶ هزار تن نیز ماهیان گرمایی است.