

## ۴ ترانزیت دریا

بین الملل



کاظم جلالی سفیر ایران در روسیه با ارسال پیام تصویری به همایش اقتصاد دریامحور ایران اظهار داشت: در سال ۲۰۲۳ بخش شرقی کریدور شمال –جنوب راه افتاد و امسال در این شاخه از کریدور ۶۰۰ هزار تن بار وارد ایران شده که در سال جاری میلادی ظرفیت عبور ۲ میلیون تن بار از این مسیر وجود دارد

وی با بیان اینکه کریدور شمال جنوب سه شاخه شرقی، غربی و ترکیبی دارد، اظهار داشت: خبر خوشحال کننده این است که در سال ۲۰۲۳ بخش شرقی کریدور –جنوب راه افتاده و امسال در این شاخه از کریدور ۶۰۰ هزار تن بار وارد ایران شده که در سال جاری میلادی ظرفیت عبور ۲ میلیون تن بار از این مسیر وجود دارد. البته ظرفیت این مسیر ۱۵ میلیون تن بار است.

وی ادامه داد: شاخه غربی این کریدور بین روسیه –جمهوری آذربایجان –ایران است که در سال ۲۰۲۳ اتفاق خوبی که رقم خورد این بود که در حضور روسای جمهور دو کشور قطعه ریلی باقی مانده بود در این مسیر کلید خورد و در تهران موافقت نامه آن بین دو کشور ایران و روسیه امضا شد.

سفیر ایران در روسیه گفت: امیدواریم در روزهای آینده در جلسه بزرگی در تهران موافقتنامه اجرایی این پروژه را با روس‌ها امضا کنیم و عملیات اجرایی راه‌آهن رشت آستارا شروع شود.



جلالی افزود: شاخه سوم این کریدور شمال جنوب و کریدور ترکیبی روسیه و ایران از مسیر دریای خزر است و کریدور ترکیبی اهمیت بسیار بالا دارد و بهترین کریدوری می تواند باشد چراکه بدون کشورهای واسط به روسیه متصل می‌شویم. البته در کریدور ترکیبی در بخش روسی نقاط ضعیفی وجود دارد که آن هم وجود یک بندر در مازاخ قلعه است و بقیه بندار در ولگا قرار دارند و ولگا هم هر سال با باید لایروبی انجام شود. در غیر این صورت ظرفیت انتقال بار از طریق کشتی‌ها کاهش پیدا می‌کند به طوریکه در طی سال‌های گذشته ظرفیت کشتی‌ها به ۳۵۰۰تن کاهش پیدا کرده در حالی که ظرفیت ۸۰۰۰تن بوده است. وی ادامه داد: مشکل دیگر ولگا این است که ۶ ماه از سال یخبندان و طوفانی است و نقل و انتقالات با سرعت انجام نمی‌شود.

سفیر ایران در روسیه با بیان اینکه در بخش ناوگان دریایی در خزر مشکل داریم و در این منطقه باید کشتی‌های بیشتری داشته باشیم و هنوز کشتی رو رو نداریم، گفت: هر چند چند فروند کشتی در خزر خریداری شد اما کافی نیست و باید ناوگان خزر را تقویت کنیم.



گروه ترانزیت –امید عباسی –نخستین روز از چهارمین همایش اقتصاد دریا محور ایران، کریدور شمال– جنوب در مرکز همایش‌های بین المللی صدا و سیما برگزار شد. به گزارش روزنامه دریایی سنرآمد، این همایش پیرو ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور توسط مقام معظم رهبری و اجرای آن به ویژه بندهای ۲–۳–۷ و ۸ و همچنین تبیین راهبردهای لازم برای افزایش تعاملات اقتصادی بین‌المللی و منطقه‌ای و بهره‌گیری از ظرفیت‌های ارتباطی دریایی و زمینی کشور، «چهارمین همایش بین‌المللی اقتصاد دریامحور ایران» با محوریت کریدور شمال –جنوب توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و شرکت همایش سازان پایا کیش و با همکاری سازمان‌های بنادر و دریانوردی، توسعه تجارت ایران و اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما آغاز به کار کرد.

براساس این گزارش، عناوین این همایش دور روزه عبارتند از: کریدور شمال جنوب و نقش آن در تسهیل تجارت بین الملل و افزایش کارایی حمل و نقل ترکیبی و بین وجهی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای – سرمایه‌گذاری‌های مشترک و همکاری‌های منطقه‌ای در قالب عملکرد کریدور شمال جنوب با بهره‌گیری از ظرفیت‌های سازمان همکاری اقتصادی اکو و سازمان همکاری‌های شانگهای و گروه بریکس – حمل و نقل ریلی، زمینه ساز تنوع و توسعه مبادلات تجاری در کریدور شمال جنوب – حمل و نقل جاده‌ای، نقطه قوت کریدور شمال جنوب – بندر چابهار دروازه‌ای جدید برای توسعه خدمات چند وجهی کریدور شمال جنوب –بنادر؛ پیشران ارزش افزوده زنجیره تامین و افزایش سهم ایران در حمل و نقل دریایی و ترانزیت در شبکه حمل و نقل ترکیبی کریدور شمال جنوب –نقش دولت‌ها در حکمرانی برای توسعه پایدار اقتصادی، تنظیم‌گری قوانین، تسهیل‌گری و مانع زدایی از فعالیت‌های لجستیکی در کریدور شمال جنوب. همزمان با برگزاری همایش، نمایشگاه جانبی با حضور شرکت‌های فعال در صنعت حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک کالا در حال برگزاری است.

#### اگر توسعه دریا محور به اجرا نرسد، سایر شقوق توسعه اجرایی نمی‌شود

بر اساس گزارش اقتصادسراسرآمد، علی‌آقامحمدی رییس گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری در این همایش گفت: در مقطعی برای راه اندازی قطار پرسرعت با شرکت اسپانیایی وارد مذاکره شدیم تا با سایپا همکاری در ساخت قطار سریع‌السیر داشته باشیم اما در آن زمان راه‌آهن اعلام کرد که زیر ساخت قطارهای سریع‌السیر را ندارد. وی با بیان اینکه ایران یک کشور منطقه‌ای است و همه‌لوازم برای توسعه در برنامه چشم انداز تعریف و دیده شده است، اظهار داشت: بخشی از این برنامه و سیاست‌ها سامان یافته اما از بخشی از آن از موضوعات مهم در اقتصاد، موضوع اقتصاد دریامحور است و در همه دنیا کشورهای بزرگ و صاحب تولید در کنار دریا تشکیل شده و جوار دریا واقع شده است. اخیرا در نمایشگاه دهم بهمن ماه که با حضور رهبری برگزار شد به اهمیت توسعه دریا محور تاکید شد.

رییس گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری گفت: برای ارتباط با دریای مدیترانه از طریق عراق، لبنان و سوریه قرار داریم که این کشورها از همسایگان استراتژیک ما هستند و دسترس قرار دادن امکانات ایران برای کل منطقه است. همچنین برای رسیدن به دریای سیاه به ترکیه، گرجستان و جمهوری آذربایجان نیاز داریم. از عمان و یمن هم به دریای عمان می‌رسیم از این رو این ارتباط کلیدی و استراتژیک است. آقامحمدی تاکید کرد: وقتی درباره ارتباط با هند، روسیه و سایر کشورها صحبت می‌کنیم، توسعه منطقه اجتناب‌ناپذیر است و اگر توسعه نباشد منطقه ناامن می‌شود و غرب هم به همین دلیل به دنبال کشیده شدن تنش در منطقه است. وی گفت: همکاری‌های ایران و قطر در درباره گاز مشخص است از این رو روابط بین ایران و قطر جایز اهمیت است و باید از تنش دور باشد.

#### اجرای برنامه‌های توسعه کشور در گروی توسعه دریامحور است

رییس گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری با بیان اینکه وقتی از اقتصاد دریامحور حرف می‌زنیم از یک نقشه کلان و بزرگ می‌گوییم، ادامه داد: اگر توسعه دریا محور به اجرا نرسد، سایر برنامه‌های توسعه به اجرا نمی‌رسد و اقتصاد دریا محور لازمه رشد و توسعه منطقه است.

آقامحمدی با بیان اینکه برای اجرای اقتصاد دریامحور نیاز به زیرساخت‌های انواع شقوق حمل و نقل داریم و نمی‌توان با این سرعت قطار تقاضاهای ایجاد شده را پاسخ داد، گفت: در مقطعی برای راه اندازی قطار پرسرعت با شرکت اسپانیایی وارد مذاکره شدیم تا با سایپا همکاری در ساخت قطار سریع‌السیر داشته باشیم اما در آن زمان راه‌آهن اعلام کرد که زیر ساخت قطارهای سریع‌السیر را ندارد.

رییس گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری با بیان اینکه امروز در مسیر دمام–جده قطار پرسرعت ایجاد شده، ادامه داد: باید برای هر تقاضا عرضه مناسبی داشته باشیم و اگر نیاز به قطار پرسرعت باشد باید زیر ساخت آن فراهم شود. نمی‌توان در کشورمان کشتی سازی داشته باشیم اما ورق و رنگ مناسب به آن را در کشورمان نداشته باشیم و حتما باید صنایع مرتبط با آن را در کشور داشته باشیم.

وی با بیان اینکه برای تحقق توسعه دریامحور باید بین ایران و کشورهای همسایه همکاری‌های منطقه‌ای شکل بگیرد، اظهار داشت: باید اقدامات علمی به صورت مشخص انجام شوند نه توسط کسانی که مقاله می‌نویسند البته که تهیه موضوعات پروژه‌ی و مطالعاتی مهم است اما باید این مطالعات به اجرا برسند و نیاز به سیاست‌گذاری‌های یکپارچه دریایی و تقسیم‌کار ملی و چابک سازی و در نهایت به یک شبکه با محوریت بخش خصوصی نیاز داریم.

رییس گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری با بیان اینکه باید دولت بر این اقدامات نظارت کند و واگذاری مدیریت باید انجام بگیرد، ادامه داد: برنامه‌ریزی‌ها باید دقیق و با جزئیات باشد و نظارت بر اقدامات باید مبتنی بر اصول انجام شود و این امور برای احراز جایگاه شایسته در جهان و رسیدن به رتبه اول منطقه باید انجام شود.

وی گفت: در منطقه کشورهای حاضر اقداماتی انجام داده‌اند که ما به دنبال حذف آنها نیستیم بلکه باید کارهایی که آنها انجام داده‌اند را ببینیم و مکمل آنها باشیم و نیاز به همکاری‌های کارآمد با کشورهای همسایه داریم.

#### اقتصاد دریامحور باید دو برابر نرخ رشد اقتصادی رشد داشته باشد

آقامحمدی قطب‌های دریایی پیشران توسعه اقتصادی هستند، ادامه داد:اقتصاد دریامحور باید دو برابر نرخ رشد اقتصادی رشد داشته باشد و باید سالانه به رشد اقتصادی ۱۶ درصد در اقتصاد دریامحور برسیم. وقتی درباره اقتصاد دریامحور حرف می‌زنیم درباره نقشه‌های بزرگ صحبت می‌کنیم که شامل تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری، مشارکت بخش خصوصی داخلی و خارجی، توسعه نرم‌افزاری و سخت‌افزاری و مسائل حقوقی و امنیتی می‌شود و باید بستر این موضوعات را فراهم کنیم. وی با بیان اینکه در مباحث مرتبط با ابلاغ سیاست‌های دریامحور با عقب ماندگی مواجه هستیم، گفت: باید در این حوزه سرعت کار افزایش پیدا کند.

آقامحمدی تاکید کرد: در حوزه اقتصاد دریا محور به طور قطع محیط زیست روش‌های خود را تغییر دهد چرا که نمی‌تواند درباره تمام مسائل «نه» بگوید و کار توسعه کشور را عقب بیندازد.

آغاز به کار چهارمین همایش اقتصاد دریامحور ایران با حضور

# تحقق برنامه‌های کلان کشور

#### شاخه شرقی کریدور

#### توسعه کریدور شمال –جنوب نیازمند تقویت جدی ناوگ



#### کمبود نیروی انسانی در حوزه‌های دریایی

رییس گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری با اشاره به کمبود نیروی انسانی در حوزه‌های دریایی تاکید کرد: چند روز گذشته در استان هرم‌گان حضور داشتم و شاهد کاهش دانشجویهای دانشگاه دریایی بودیم و اصلا در این دانشگاه رشته‌های مرتبط با توسعه دریامحور وجود نداشت در حالی که نیاز به نیروی انسانی کارآمد، علمی، جوان و تازه نفس داریم. از این رو دانشگاه‌های معتبر باید بر دیس‌های خود را در این مناطق متمرکز کنند.

#### تا زمانی که اقدامات چهار چوب دار مشخص نشود، اتفاقی در حوزه دریا رخ نمی‌دهد

وی با بیان اینکه با کشورهای همسایه باید تقسیم‌کار داشته باشیم، گفت: هر چقدر هم که درباره هند و بندر چابهار صحبت کنیم اما تا زمانی که اقدامات چهارچوب دار مشخص نشود، اتفاقی در این حوزه رخ نمی‌دهد و با پاکستان هم درباره تقسیم‌کار داشته باشیم.

#### باید از ظرفیت دریا محور برای بیمه کشتی‌ها استفاده شود

آقامحمدی درباره اهمیت بیمه کشتی‌های تجاری تاکید کرد: امروز در بیمه مرکزی میلیاردها دلار پول وجود دارد که فقط برای حفاظت از بیمه‌ها نگهداری می‌شود اما باید از این ظرفیت برای بیمه کشتی‌ها استفاده شود کما اینکه در سال ۸۸ بیمه مرکزی یک میلیارد دلار صرف بیمه کشتی‌ها کرد و کشتیرانی به راه افتاد بدون اینکه دلاری از این بیمه خرج شود.

وی با اشاره به ظرفیت تولید داروهای گیاهی در استان هرم‌زگان گفت: امروز دانش تولید انواع دارو به سمت گیاهان دارویی است و نه تولیدات شیمیایی و این ظرفیت در استان هرم‌زگان وجود دارد که از جلبک‌های این منطقه برای تولید انواع دارو استفاده کرد.

#### می‌توان پروژه‌های اقتصاد دریامحور را با نرخ رشد ۱۶ درصد در مدت ۱۰سال جلو برد

آقامحمدی با بیان اینکه با کمک بانک‌ها و صندوق توسعه ملی و یا ایجاد بانک توسعه دریایی باید در این حوزه تامین مالی انجام شود، اظهار داشت: می‌توان پروژه‌های اقتصاد دریامحور را با نرخ رشد ۱۶ درصد در مدت ۱۰ سال جلو برد و برای تحقق آن نیاز به برقراری روابط مستحکم با کشورهای همسایه داریم.

#### عبدالملکی: اقتصاد دریا، فراتر از اقتصاد بندر است

حجت عبدالملکی دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی در این مراسم با بیان اینکه حوزه اقتصاد دریامحور کاری که باید و شاید را انجام ندادیم، گفت: با وجود اینکه در حوزه سیاست‌ها تحول اساسی به سمت اقتصاد دریامحور داریم، اما در عمل کمتر همراه بودیم و بر ریل اقتصادی قبل از انقلاب حرکت کردیم.

وی با اشاره به اینکه امروز از اولین روز ششمین سال گام دوم انقلاب اسلامی است، گفت: ما در ۴۰ساله دوم انقلاب اسلامی هستیم و افق ۱۴۳۷ افق شکل‌گیری تمدن اسلامی و اتفاق بزرگ در جامعه بشری خواهد بود. بعد اقتصادی الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت، اقتصاد مقاومتی نامیده شده است، اقتصادی که بتواند با وجود همه مشکلات به هدف خودش برسد. وی ادامه داد: همه نظام‌های اقتصادی در عالم اهدافی دارند و همه با مشکلاتی مواجه هستند و اقتصادی مقاومتی نامیده می‌شود که با وجود همه مشکلات به هدف خودش برسد. با این نگاه، همه دنیا به‌دنبال این هستند که اقتصاد خود را مقاومتی کنند. ایجاد اقتصاد مقاومتی از سه بخش شناخت ظرفیت‌ها، شناخت موانع و طراحی نظامی مبتنی بر ظرفیت‌ها و موانع تشکیل شده است.

دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی با بیان اینکه یکی از این ظرفیت‌ها اقتصاد دریا است، گفت: ما در ایران ۵۸۰۰ کیلومتر دریا در شمال و جنوب داریم، به آب‌های آزاد دسترسی داریم و عمق آب در ساحل‌های ما برای پهلوگیری کشتی‌ها مناسب است و ایران ما، یکی از دیرینه‌ترین کشورها به شمار می‌رود که در حوزه تجارت بین‌المللی دریا پیشگام بوده است.

#### اقتصاد دریا، فراتر از اقتصاد بندر است

عبدالملکی با بیان اینکه ما باید بین اقتصاد دریامحور و بندر محور تفاوت قائل شویم، گفت: اقتصاد دریا، فراتر از اقتصاد بندر است. در اقتصاد دریا چهار بخش سواحل، بستر و کف دریا، متن دریا و سطح دریا مورد مطالعه قرار می‌گیرد. در بخش سواحل کشتیرانی، در بستر دریا استخراج نفت و گاز و ترانزیت، در متن دریا بهره‌برداری از آبزیان، در سطح دریا موضوع حمل‌ونقل مطرح است.

وی با بیان اینکه در دوره قبل از انقلاب، کمترین اهمیت به حوزه اقتصاد دریایی کشور داده می‌شد، افزود: دوره استعمار ایران از ۱۳۱۰ تا ۱۳۵۷ بوده که انگلیسی‌ها، آمریکایی‌ها و فرانسوی‌ها در ایران بودند و الگوی اقتصادی ما دریا گریز بوده است؛ به همین دلیل جمعیت بسیار کمی را در حاشیه دریا می‌بینیم. همین حالا هم هزاران کیلومتر در حاشیه دریا بدون جمعیت باقی مانده که ناشی از نوع نگاه غربی‌ها برای جلوگیری از به فعلیت رساندن استفاده از ظرفیت‌های دریا بوده است.

دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی خاطر نشان کرد: با وجود این در سال‌های پس از انقلاب، ظرفیت بندار ما در حوزه نفتی ۱۴ برابر شده، ظرفیت کانتینری حدود ۱۰۰ برابر شده، از نظر مسافری ظرفیت ما حدود ۵۰ برابر شده است. در حوزه کشتیرانی الان نفت‌کش و کشتی می‌سازیم و به‌طور کلی رویکرد ما به سمت اقتصاد دریامحور بیشتر جلب شده است.

#### در حوزه اقتصاد دریامحور کاری که باید و شاید را انجام ندادیم

عبدالملکی با اشاره به ابلاغ سیاست‌های کلی اقتصادی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری بیان کرد: در حوزه اقتصاد دریامحور کاری که باید و شاید را انجام ندادیم. در واقع با وجود اینکه در حوزه سیاست‌ها تحول اساسی به سمت اقتصاد دریامحور داریم، اما در عمل کمتر همراه بودیم و بر ریل اقتصادی قبل از انقلاب حرکت کردیم. یکی از این محور‌ها حمل و نقل است و ما ظرفیت‌های بسیار زیادی برای کشورهای پیرامون خود داریم. سال‌هاست که کریدور شمال –جنوب مطرح شده، اما سرعت ما کم است.

#### ۴۸ منطقه آزاد ویژه اقتصادی فعال داریم که بخش زیادی در مرزها و سواحل مستقر

وی با بیان اینکه در مناطق آزاد هم نقش کمی در کریدور شمال – جنوب داریم، گفت: ۴۸ منطقه آزاد ویژه اقتصادی فعال داریم که بخش زیادی در مرزها و سواحل مستقر هستند. در شمال کشور منطقه آزاد انزلی، امیرآباد و نوشهر را داریم. در جنوب شرق کشور منطقه آزاد چابهار را داریم که راهبردی‌ترین بندر است، منطقه ویژه شهید رجایی، منطقه آزاد بوشهر هم جزو مناطق جدید است. دو منطقه آزاد قشم و کیش هم در جنوب وجود دارد.

دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی ادامه داد: بنادر منطقه آزاد قشم به دلیل سرعت خوب جریان آب که لایروبی طبیعی دارد، منطقه بسیار خوبی برای ایجاد بندر است. با اتصال جزیره قشم با استفاده از پل خلیج فارس طی سال‌های آتی انتظار داریم ظرفیت بندری این جزیره به ۴۰ میلیون تن برسد.

#### پروژه رشت – کاسپین در روزهای آینده به اتمام می‌رسد

عبدالملکی با بیان اینکه طی روزهای آینده پروژه ریلی منطقه آزاد رشت– کاسپین در منطقه کاسپین به اتمام می‌رسد، گفت: بخشی از این پروژه در رشت مانده که در روزهای گذشته به‌دلیل بارندگی با توقف مواجه شده بود اما به کلی سرعت مطلوبی دارد و ظرف هفته‌های آینده اتصال ریلی دریای خزر از بندر کاسپین به خلیج فارس را خواهیم داشت.

وی با اشاره به ظرفیت بالای بندر و منطقه آزاد چابهار در تقویت کریدور شمال–جنوب، خاطر نشان کرد: بندر چابهار هشت میلیون تن ظرفیت تخلیه و بارگیری دارد، در این بندر هم از چابهار تا خاش یک بخش ریلی مفقوده است که با تکمیل ریل چابهار تا خاش، ظرفیت جدیدی به حوزه کریدور شمال جنوب اضافه خواهد شد. از این رو تلاش می‌کنیم این بخش‌ها را نیز تکمیل کنیم.

دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی با بیان اینکه ما مهم‌ترین

