

معاون بندری و اقتصادی بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از تخلیه محموله های سنگین و فوق سنگین وارداتی در بندر چابهار خبر داد.

به گزارش اقتصادسدر آمد، حسین شهدادی با اشاره به ایجاد واحدهای عظیم پتروشیمی در سواحل مکران از تخلیه محموله های سنگین و فوق سنگین وارداتی مورد نیاز راه اندازی این پروژه های صنعتی در بندر چابهار خبر داد.

معاون امور بندری و اقتصادی بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان افزود: از ابتدای سال جاری ۱۵ فروند شناور با مجموع وزن پاترده هزار تن محموله های صنعتی سنگین و فوق سنگین را به بندر چابهار حمل کرده اند که با برنامه ریزی دقیق و رعایت ایمنی عملیات بندری پس از تخلیه توسط تجهیزات ساحلی از شناورها به ساینهای اجرای پروژه حمل شده اند.

شهدادی با تأکید بر امکانات موجود بندر چابهار گفت: تخلیه و بارگیری محموله های حجیم و سنگین که از طریق دریا جابجا می شوند محدودیتی جهت تخلیه در بندر چابهار ندارند.

#### احیای ۲۱ تالاب در آذربایجان غربی

استاندار آذربایجان غربی گفت: ۲۱ تالاب استان احیا شده است. به گزارش اقتصادسدر آمد، محمدصادق معتمدیان در حاشیه بازدید از تالاب کانی برازان در جمع خبرنگاران افزود: امسال و سال گذشته در مجموع ۲۱ تالاب از تالاب‌های حوضه آبریز دریاچه ارومیه احیا شده است، به طوری که برخی از این تالاب‌ها بیش از ۲۰ سال بود که خشک شده بودند.

وی با اشاره به اینکه امروز عملیات رهاسازی آب از پشت سد مهاباد و بوکان را داشتیم، تصریح کرد: بناسبت در شرایط ترسالی (امیلارد ۱۰۰ میلیون متر مکعب رهاسازی داشته باشیم که همه این رهاسازی‌ها حق به دریاچه ارومیه است معتمدیان با اشاره به این که اولویت اول ما ذخیره آب شرب است، اظهار کرد: علاوه براین رهاسازی‌ها، در روزهای آتی، آب‌هایی از دیگر سدهای استان و رودخانه‌های اطراف دریاچه نیز رهاسازی خواهد شد.

استاندار آذربایجان غربی با اشاره به این که برنامه‌ریزی شده بسیاری از تالاب‌های حوضه آبریز دریاچه احیا شود، خاطر نشان کرد: طبق برنامه‌ریزی ۸۵ میلیون متر مکعب به احیای تالاب‌های حوضه آبریز دریاچه تخصیص داده شد که امروز شاهد احیای تالاب‌ها در حوضه آبریز دریاچه ارومیه هستیم.

#### برگزاری نشست برنامه توسعه ای ۵ ساله مجتمع میگوی در کمیشان

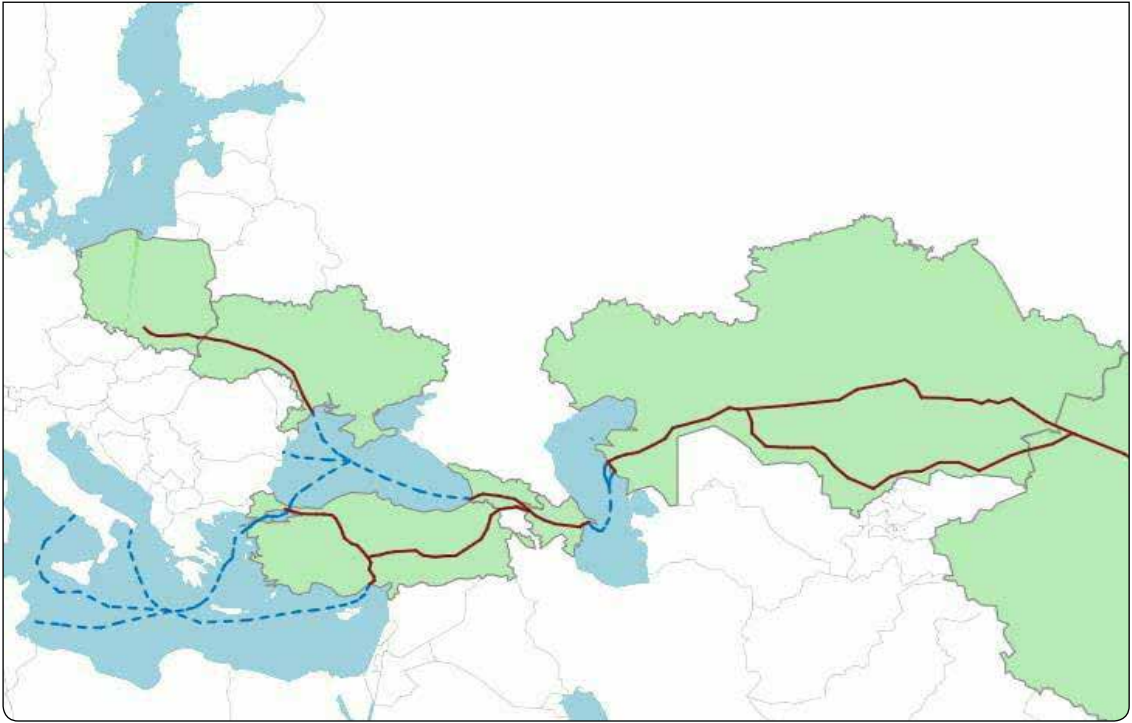
نشستی با موضوع برنامه توسعه ای ۵ ساله مجتمع ۴۰۰۰ هکتاری میگوی کمیشان با حضور دکتر جباری مدیرکل شیلات گلستان، معاونین اداره کل شیلات، معاونین و نمایندگان اداره کل امور اقتصادی و دارایی استان، معاون حفاظت محیط زیست گلستان و نماینده شرکت شهرک های کشاورزی گلستان در محل سالن جلسات شهید حاج قاسم سلیمانی اداره کل شیلات گلستان برگزار شد.

به گزارش اقتصادسدر آمد، در این نشست، دکتر جباری مدیرکل شیلات گلستان ضمن تشریح اهمیت مجتمع میگوی کمیشان به عنوان یکی از بزرگترین پروژه‌های شیلاتی کشور، به ضرورت برنامه‌ریزی دقیق و مدون برای بهره‌برداری از این مجتمع پرداخت و گفت: بحمدالله فرآیند انتقال اسناد مالکیت مزارع در حال انجام است و امیدواریم شاهد توسعه پایدار صنعت میگو در استان باشیم.

وی همچنین به بحث زیرساخت های تکمیل نشده و تاسیسات مشترک بین فاز ۱ و فاز ۲ میگو اشاره کرد و گفت: تکمیل زیرساخت های فاز ۱ مجتمع میگوی کمیشان می تواند به توسعه هرچه سریع تر فاز ۲ که در آینده ای نزدیک شروع خواهد شد کمک کند.

دکتر جباری با اشاره به اهمیت صنعت میگو و تأکید رئیس جمهور و استاندار به این موضوع گفت: همکاری و تعامل بین دستگاه های ذیربط برای توسعه صنعت میگو میتواند موانع و مشکلات این صنعت را از پیش رو بردارد و موجب توسعه هرچه سریع تر در این صنعت بشود.

همچنین در ادامه این نشست دکتر نصیری معاون آبرزی پروری شیلات گلستان نیز ضمن تشریح دستور کار نشست، صنعت آبرزی پروری میگو را یکی از محورهای توسعه شیلاتی دریامحور در استان معرفی کرد که در توسعه پایدار به تمامی ابعاد صنعت از جمله: مولد سازی و تکثیر میگو در استان، ساختار مزارع، دانش فنی و مسائل زیست محیطی، بهداشتی و بیماری ها و ... پرداخته خواهد شد. وی در پایان گفت: لایروبی با کیفیت و به موقع در کانال آبرسان اصلی مجتمع پرورش میگوی کمیشان در افزایش تولید میگو سال آتی نیز بسیار موثر خواهد بود.



**گروه ترانزیت – توحید ورستان**– مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (TITR) که به «کریدور میانی» معروف بوده، نشان‌دهنده

یک شریان حمل‌ونقل کلیدی است که اقتصادهای بزرگ چین و اروپا را به هم متصل می‌کند. این مسیر از چین، قزاقستان، آب‌های دریای خزر، آذربایجان و گرجستان عبور و سپس تا ترکیه و کشورهای اروپایی امتداد می‌یابد. با توجه به قابلیت پایداری و ایمنی کنونی، این مسیر به انتخاب بخشی از حمل و نقل بار بین قاره‌ای در منطقه اوراسیا تبدیل شده است. پس از جنگ اوکراین، جذابیت کریدور میانی به‌طور مداوم توجه و سرمایه‌گذاری فعالان بازار را به خود جلب می‌کند و چشم انداز مثبتی را برای تعمیق روابط تجاری و اقتصادی بین چین و اروپا نشان می‌دهد.

#### مزایا و اهمیت کریدور میانی

نقش کریدور میانی به عنوان بخشی جدایی ناپذیر از زیرساخت‌های حمل و نقل جهانی، اهمیت حیاتی آن را در تقویت پیوندهای تجاری بین آسیا و اروپا افزایش می‌دهد. همچنین، موقعیت جغرافیایی آن را به یک مسیر بهینه برای جابجایی کالا تبدیل و کارایی حمل و نقل زمینی و دریایی را با هم ترکیب می‌کند. ایمنی و پایداری کریدور، به ویژه در مقایسه با مسیرهای جایگزین، آن را به عنصری ضروری در توزیع جریان جهانی کالا تبدیل می‌کند. اهمیت آن همچنین در به حداقل رساندن زمان ترانزیت و کاهش هزینه‌های لجستیکی است که به رشد تجارت و بهبود روابط اقتصادی بین کشورهای اوراسیا کمک می‌کند. در ابتدا، تحول محموله از طریق کریدور میانی ۵۳ روز طول می‌کشید، اما این مدت اکنون به ۱۸ تا

روز کاهش یافته است. برنامه‌های کنونی معطوف به شامل تسریع بیشتر تحویل محموله، با هدف کاهش زمان حمل و نقل به ۱۸ و سپس به ۱۰-۱۵ روز است.

همگرایی باکو و پکن در کریدور میانی در این زمینه، آذربایجان و چین با درک اهمیت کریدور میانی برای اقتصاد خود، در توسعه آن همکاری می‌کنند. این همکاری به بخش مهمی از ابتکار کمربند و جاده تبدیل شده که هدف آن ایجاد شبکه گسترده‌ای از پیوندهای تجاری و زیرساختی است. نشست بین نمایندگان بندر چینگدائسو و بندر تجارت دریایی بین‌المللی باکو، پس از امضای یادداشت تفاهم در آوریل ۲۰۲۳، گامی کلیدی در تقویت این مشارکت است.

این تفاهم نامه شامل توسعه زیرساخت‌های بندری، افزایش حجم محموله و افزایش جریان ترانزیتی است و فرصت‌های جدیدی برای حمل کالا از کشورهای شرق آسیا از طریق آذربایجان ایجاد می‌کند. برای نمونه، ورود اولین قطار از شیان به باکو، که با موفقیت محموله را تنها در ۱۱ روز تحویل داد، توجه ویژه‌ای را به خود جلب کرد و پتانسیل کریدور برای کاهش زمان تحویل و افزایش قابلیت اطمینان حمل و نقل را نشان داد. تلاش‌های فعال برای گسترش کریدور راه‌آهن باکو–تفلیس–قارص، که حجم بار را به ۵ میلیون تن در سال افزایش می‌دهد، نشان دهنده تقویت بیشتر شبکه حمل‌ونقل و کمک به افزایش گردش تجاری بین آسیا و اروپا است. بندر باکو، نقطه کلیدی در کریدور میانی و بزرگترین بندر دریای خزر، در حال نوسازی است. تکمیل فاز دوم ساخت این بندر را قادر می‌سازد ۲۵ میلیون تن بار و ۵۰۰ هزار TEU در سال جابجا کند و موقعیت آذربایجان را در حمل و نقل دریایی به طور قابل توجهی تقویت کند. گسترش محوطه

کشتی‌سازی و ساخت تانکرهای جدید و کشتی‌های بار خشک در آذربایجان باعث افزایش گردش کالا و بهبود کارایی عملیات لجستیکی در منطقه می‌شود.

#### رویکرد ویژه چینی‌ها

توسعه بیشتر «کریدور میانی» نود یک پروژه جاه طلبانه توسط چین برای ساخت خط آهنی است که چین را به قرقیزستان و ازبکستان متصل می‌کند. این مسیر شامل حمل و نقل محموله‌های ریلی و جاده‌ای از طریق دریای خزر و به دنبال آن تحویل از طریق آذربایجان، گرجستان و ترکیه از طریق خط ریلی باکو –تفلیس – قارص است. چنین توسعه‌ای نه تنها اهمیت کریدور میانی را به عنوان یک مسیر حمل و نقل کلیدی تقویت می‌کند، بلکه فرصت‌های بیشتری برای افزایش حجم بار و تقویت ارتباطات تجاری در منطقه ایجاد می‌کند. در سال ۲۰۲۲، کریدور میدانی شاهد ۱۰۳ قطار در مسیر چین–اروپا بود که روند مثبت سال ۲۰۲۱ را ادامه داد. افزودن مسیرهای جدید از شیان، چونگ کینگ، چنگدو و ارومچی منجر به افزایش تعداد کل مسیرهای ریلی شد. در سال ۲۰۲۳، ۲.۸ میلیون تن محموله از طریق TITR حمل و نقل شد که نسبت به سال قبل ۸۶ درصد افزایش داشت. پیش بینی‌ها برای سال ۲۰۲۴ رسیدن به حجم ۴ میلیون تن و در میان مدت رشد به ۱۰ میلیون تن است. این رشد قابل توجه بر نقش فزاینده کریدور میانی در لجستیک بین‌المللی، به ویژه در زمینه حمل و نقل کالا از چین به اروپا تأکید می‌کند. در مجموع، پروژه کریدور میانی در تقویت ارتباطات منطقه‌ای و کمک به پیشرفت اقتصادی و اجتماعی کشورها نقش مهمی ایفا می‌کند. این طرح با ابتکار کمربند و جاده هماهنگ بوده و از زنجیره تأمین

#### بررسی روزنامه دریایی سرآمد مزایا و اهمیت

#### کریدور میانی منطقه

## حذف ایران در معادلات

## کریدور شرق به غرب

#### اهمیت رقابت کریدور میانی

#### و جنوبی برای ایران

جهانی محافظت می‌کند. در این میان، تقویت روابط بین آذربایجان و چین برای توسعه بیشتر کریدور میانی بسیار مهم است.

#### ایران در معادلات کریدور شرق به غرب

در سال‌های اخیر یکی از هشدارهای کارشناسان معطوف به حذف ایران از کریدورهای شرق به غرب بوده که یکی از آنها همین کریدور میانی است. اما روش دیگر توسعه کریدورها می‌تواند ایران را در آن دخیل کند. در ۲۸ دسامبر ۲۰۲۳، قرقیزستان اعلام کرد که ساخت راه آهن چین، قرقیزستان و ازبکستان به عنوان بخش مهمی از کریدور ریلی اوراسیا، در سال ۲۰۲۴ آغاز می‌شود. این کریدور که به همراه یک مسیر بسیار پیشرفته دیگر به نام ازبکستان – ترکمنستان – ایران – ترکیه ارائه می‌شود، حجم حمل و نقل کالا از چین به اروپا را حدود ۱۰ میلیون افزایش می‌دهد. این کریدور به عنوان جنوبی‌ترین کریدور، احتمالاً کوتاه‌ترین نیز باشد. به گفته کارشناسان این سه کشور، مسیر شرق چین تا بنادر اروپای جنوبی در امتداد این کریدور ۹۰۰ کیلومتر کوتاهتر و تقریباً یک هفته سریع‌تر از هر یک از مسیرهای موجود خواهد بود. همچنین این کریدور می‌تواند مقرون به صرفه‌ترین راه برای انتقال صادرات چین به تعدادی از مناطق دیگر، به ویژه خاورمیانه و شمال آفریقا باشد. بنابراین در صورت توسعه کریدور چین– قرقیزستان–ازبکستان، و سپس اتصال به ترکمنستان، ایران و ترکیه، انتقال بار با سرعت بیشتری از چین و اروپا صورت می‌گیرد و ایران نیز می‌تواند موقعیت راهبردی خود در کریدورهای شرق به غرب را تقویت کند.

#### دریچه



پس از دو سال درگیری و لفاظی میان روسیه و غرب؛

## روسیه از توافق ماهیگیری ۱۹۵۶ با انگلیس

## خارج شد

#### روسیه

روسیه از توافق ماهیگیری سال ۱۹۵۶ که توسط نیکیتا خروشچف، رهبر شوروی با بریتانیا منعقد شده بود، خارج می‌شود و این نشان می‌دهد چقدر شکاف میان روسیه و غرب پس از دو سال درگیری و لفاظی‌های جنگ سرد عمیق شده است.

به گزارش اقتصادسدر آمد، حمله روسیه به اوکراین در فوریه ۲۰۲۲ باعث جدی‌ترین رویارویی میان مسکو و غرب از زمان بحران موشکی کوبا در سال ۱۹۶۲ شد و هر یک از طرفین، طرف دیگر را به عنوان یک دشمن سست پیمان معرفی می‌کند.

قرارداد ماهیگیری مه ۱۹۵۶ در لندن، در نقطه عطفی در دوران جنگ سرد امضا شد. خروشچف در آن سال ژوزف استالین، رهبر شوروی را محکوم کرده، همزبستی مسالمت‌آمیز با غرب را پیشنهاد داده و حتی در آوریل به بریتانیا سفر کرد.

به گزارش خبرگزاری رویترز، اما امروز دیدگاه‌های کرملین با توجه به تحولات تغییر کرده است.

ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، ایالات متحده و متحدانش را امپراتوری در حال فروپاشی می‌داند که می‌خواهد روسیه را نابود کند و منابع طبیعی آن را به سرقت ببرد. غرب، پوتین را به عنوان جان‌ستان و روسیه پوتین را به‌عنوان دشمن قلمداد می‌کند. قرارداد ماهیگیری سال ۱۹۵۶ به کشتی‌های بریتانیایی اجازه ورود به مناطق ماهیگیری غنی دریای بارتنز، سواحل شبه‌جزیره کولا و در امتداد ساحل جزیره کولگوف را داد.

ویاچسلاو ولودین، رئیس مجلس دومای دولتی روسیه در بیانیه‌ای گفت: «زمانی که نیکیتا خروشچف این معامله را در سال ۱۹۵۶ پذیرفت، نمی‌توان گفت که چه چیزی او را به این سمت هدایت کرده است، اما قطعاً بحث منافع ملی نبود. انگلیسی‌ها باید ضرب‌المثل‌هایی را مطالعه کنند. از جمله اینکه، روس‌ها به آرامی اسب رام‌ها می‌کنند، اما سریع آن را می‌رانند.» این سخن اشاره به این دارد که روس‌ها اغلب به زمان زیادی برای جمع‌آوری افکار، شجاعت یا قدرت خود نیاز دارند و دوست دارند کارها را به تعویق بیندازند، اما بسیار سازنده هستند و زمانی که دست به کار شوند به اهداف خود می‌رسند.

انگلیس روز چهارشنبه تحریم‌هایی را علیه شش فرد مسئول یک زندانی که به تازگی الکسی ناوالنی، رهبر مخالفان روسیه در آن درگذشت، اعمال کرد.

ولودین که متحد ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه است، گفت: «وقتی مردم می‌پرسند آیا می‌توانیم به تحریم‌ها پاسخ دهیم، پاسخ این است؛ بله ما می‌توانیم. کشتی‌های بریتانیایی هزاران تن ماهی کاد و ماهی هادوک را در آب‌های روسیه صید کردند.»

#### باز تاب



معاون مهندسی سازمان بنادر عنوان کرد:

## اختصاص ۱۳۵ هزار میلیارد ریال برای اجرای ۳۱۰ پروژه

## توسط سازمان بنادر

**سید** عضو هیات عامل و معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی از اختصاص ۱۳۵ هزار میلیارد ریال اعتبار توسط سازمان بنادر برای اجرای ۳۱۰ پروژه خبر داد و گفت: ۷۳ پروژه به ارزش بیش از ۷۵ هزار میلیارد ریال آماده بهره‌برداری یا افتتاح شده است.

به گزارش اقتصادسدر آمد، علی فتحی در گردهمایی معاونان فنی و مهندسی بنادر کشور اظهار داشت: از تلاش‌های همکاران فنی و مهندسی بنادر در سالی که گذشت تشکر می‌کنیم و باید بدانیم که امسال اکثر هدفگذاری‌های صورت پذیرفته در قالب برنامه عملیاتی به ثمر نشست.

معاون مهندسی سازمان بنادر افزود: در سال ۱۴۰۲ بیش از ۱۳۵ هزار میلیارد ریال اعتبار برای اجرای ۳۱۰ پروژه اختصاص یافت که در مقایسه با سال گذشته بیش از ۶۰ هزار میلیارد ریال افزایش داشت و خوشبختانه ۳۳ پروژه به ارزش بیش از ۷۵ هزار میلیارد ریال آماده بهره‌برداری یا افتتاح شده است.

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی ارتقای ظرفیت بنادر، ایفای مسئولیت اجتماعی در توسعه مناطق کم‌برخوردار و احیای روحیه امید و نشاط در بین مردم مناطق ساحلی را مهمترین دستاورد اتمام این پروژه‌ها دانست و بیان کرد: احیای خلیج گرگان و توسعه زیرساخت‌های بندری جزیره ابوموسی از مهمترین پروژه‌های افتتاح شده تاکنون است.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، کاهش متوسط تغییرات پروژه‌های عمرانی، تدوین فهرست بهای کارهای دریایی باقیمت، تدوین چند نمونه ضابطه تخصصی، تلاش شبانه‌روزی برای تمهید مقدمات خرید تجهیزات استراتژیک بندری و دریایی و کسب مقام برتر دستگاه‌های زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی در موضوع مهندسی ارزش را از اهم دستاوردهای معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی در سال جاری دانست و بر استمرار این موفقیت‌ها در سال آینده تأکید کرد.

وی ادامه داد: توجه ویژه به توسعه فرهنگ و استقرار نظام مدیریت دارایی‌های فیزیکی، اعمال مدیریت موثر در حوزه‌های زمان، هزینه و کیفیت، ارتقاء نیروهای انسانی با برقراری نظام‌های آموزش‌های تخصصی با کیفیت، تقویت مشارکت استانی در خصوص مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و ایجاد پایگاه‌ملی داده‌های دریا از مهمترین برنامه‌های سال آتی معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی است.

نشست یک روزه معاونان فنی و مهندسی بنادر کشور به منظور بررسی اهداف و دستاوردهای سال ۱۴۰۲ و برنامه‌ریزی برای سال آتی با حضور معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی، مدیران کل، مجریان طرح‌های توسعه‌ای، معاونان فنی و مهندسی بنادر و روسای ادارات ستادی بنادر کشور، برگزار شد و با انتشار بیانیه‌ای به کار خود پایان داد.