

فرماندار بندر خمیر گفت: سه فروند بارج در مجموع با ظرفیت ۲۴ هزار تن در بندرگاه چندمنظوره خمیر پهلو گرفته و همزمان برای نخستین بار بارگیری شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، میرهاشم خواستار در حاشیه بارگیری این بارج‌ها در بندرگاه چندمنظوره خمیر افزود: این بارج‌ها هر یک با ظرفیت ۱۱ هزار تن، هشت هزار تن و پنج هزار تن بوده که بار آن‌ها نیز سنگ گچ است. وی بیان کرد: اسکله ۲ بندرگاه خمیر ظرفیت پذیرش شناورهایی با ۶.۵ متر آبخور را دارا است.

فرماندار بندر خمیر یادآور رشد: طی سال گذشته افزون بر ۴۰۰ هزار تن انواع مواد معدنی از این بندر به کشورهای حاشیه خلیج فارس صادر شده است. وی بیان کرد: حجم عملیات صادرات مواد معدنی در محدوده استان هر مزگان افزون بر ۲۱ میلیون تن بوده که ۳.۶ میلیون تن در حوزه شهرستان بندرخمیر بوده است.

فرماندار بندر خمیر اظهار کرد: با برنامه‌ریزی که در حوزه بندر و دریانوردی خمیر انجام شده، طی سه سال آینده حجم صادرات مواد معدنی در بندر خمیر در هر سال افزون بر ۲ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

خواستار بیان کرد: توسعه مجتمع بندری خمیر از طریق الحاق ۱۳۳ هکتار اراضی پستیبتیانی در حال پیگیری است و در این راستا مطالعات لازم انجام شده که بعد از تصویب در طرح جامع بندر خمیر، احداث انبار نگهداشت کالای ملوانی، ایستگاه آتش نشانی، مرکز کنترل ترافیک دریایی، ساختمان اداری، استقرار دستگاه‌های متولی در سالجاری وارد مرحله اجرایی شود.

#### بازسازی یک فروند شناور جستجو و نجات در بندر شهید رجایی

معاون فنی بندار و دریانوردی هرمزگان گفت: با اتمام عملیات بازسازی یک فروند شناور جستجو و نجات در بندر شهید رجایی، این شناور به چرخه فعالیت‌های دریایی بازگشت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی بروغنی گفت: یک فروند شناور جست و جو و نجات سبک وزن و پرسرعت معروف به RIB مخصوص انجام عملیات در نقاط کم عمق و سواحل پس از بازسازی در سرسره بندر شهید رجایی به آب اندازی شد.

وی در توضیح مشخصات فنی شناور یادشده گفت: این شناور با آبخور کمتر از نیم متر و سبک وزن بعد از نصب کولار به آب اندازی شد تا بعد از انجام سایر تنظیمات آماده به کار شود.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بندار و دریانوردی هرمزگان بیان کرد: این شناور با سرعت حداکثر ۴۰ گره و دریایی دارای هشت متر طول، سه متر عرض و ۳۰ سانتیمتر آب‌خور است.

بروغنی مهم‌ترین مأموریت و کاربری این شناور را نجات افراد مصطر در مناطق کم‌عمق و سواحل عنوان کرد که سایر شناورها قادر به انجام عملیات جست و جو و نجات در آن مناطق نیستند.

#### ۱۱ صیاد غیرمجاز حلوا سفید در آب‌های قشم دستگیر شدند

فرمانده یگان حفاظت منابع آبیزان شیلات هرمزگان گفت: در فصل ممنوعیت صید حلوا سفید یک فروند لنج صیادی و ادوات صید غیرمجاز در آب‌های قشم توقیف و ۱۱ متهم دستگیر شدند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سرهنگ مسعود احسانی در جمع خبرنگاران با اشاره به فصل ممنوعیت صید حلوا سفید اظهار کرد: ماموران حفاظت منابع آبیزان شهرستان قشم در محدوده باسعید و یک فروند لنج غیرمجاز، ۱۵۰ کیلوگرم ماهی مخلوط به همراه ادوات و یک دستگاه تور پراسین غیرمجاز حلواسفید کشف کردند. وی افزود: در این رابطه ۱۱ متهم دستگیر و به مراجع قضایی معرفی شدند.

فرمانده یگان حفاظت منابع آبیزان شیلات هرمزگان گفت: اکیب گشت دریایی این پایگاه با گشت زنی در منطقه‌های خور گوران، کانی، دوستکو و خوریات خمیر نیز دو فخته تخته ترال به همراه دو دستگاه تور ترال، ۱۴۶ طاقه تور متو فلامنت و ۵۵۰ متر طاب توقیف کردند.

احسانی افزود: ادوات توقیف شده پس از تشکیل پرونده به کمیسیون رسیدگی به تخلفات صیادی شیلات برای تعیین تکلیف و یا در صورت نیاز به دستگاه قضا ارجاع داده شد.



#### چشم‌انداز پروژه بلندپروازنه

در مجموع، تکمیل کریدور هند-خاورمیانه-اروپا به عوامل متعددی بستگی دارد. نخست، اقدامات نظامی اسرائیل در غزه احتمالاً همچنان مانع بزرگی برای پیشرفت خواهد بود. دوم، هنوز تداوم ریاست جمهوری جو بایدن با ابهام روبه‌رو بوده و ترامپ براساس نظرسنجی‌های اولیه از او پیش است. همچنین، کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا در ابتدا به عنوان نمادی از نفوذ هند در خاورمیانه و جاه‌طلبی‌های رو به رشد آن به عنوان یک جویای قدرت در سطح جهانی تصور شد. از همین روی، به دلیل پتانسیل این کشور برای مقابله با چین، از سوی ایالات متحده و اتحادیه اروپا حمایت شده است. با این حال، پویایی در حال تغییر خاورمیانه تهدیدی برای تضعیف این پروژه است. بنابراین، اراده سیاسی، انتخابات و پویایی خاورمیانه نقش بزرگی در تصمیم‌گیری در مورد آینده این پروژه خواهد داشت. علاوه بر این، عدم اطمینان در مورد موفقیت و دوام IMEC بزرگ است، زیرا هیچ مکانیزی می‌برای تأمین مالی پروژه تعریف نشده است. با توجه به راه اندازی شتابنده پروژه IMEC برای مقابله با کریدور اقتصادی چین-پاکستان در سطح منطقه و BRI در سطح جهانی، تا کنون هیچ برآورد رسمی و گزارش امکان‌سنجی این پروژه منتشر نشده است. با این وجود، نسل‌کشی اسرائیل در غزه مهم‌ترین مانع این پروژه است. بندر حیفا اسرائیل به عنوان یک نقطه کلیدی در مسیر دریایی بین اروپا و خاورمیانه عمل می‌کند. خشم عمومی در کشورهای خلیج فارس و خاورمیانه علیه اسرائیل، این امر را برای امارات و عربستان به عنوان بخشی از پروژه، دشوار می‌کند.

است، برای سرمایه‌گذاری پروژه‌های زیرساختی گران موقعیت مناسبی ندارد. این امر فضایی را برای کشورهای ثروتمند عربی و همچنین هند فراهم کرده تا در تأمین مالی پروژه وارد گود شوند عربستان سعودی قبلاً متعهد به سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری شده بود، که با توجه به شرایط بحرانی کنونی در غزه آیا آنها به آن عمل خواهند کرد یا خیر. البته پروژه‌های چندجانبه مشابه که با هیاهو و خوش‌بینی اعلام شده بودند، معمولاً متوقف شده‌اند. یکی از نمونه‌ها خط لوله گاز طبیعی ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند (تاپی) است که برای اولین بار در سال ۱۹۹۵ اعلام و سال‌ها به تعویق افتاد. همچنین، تأخیر در اجرای پروژه به‌طور قابل توجهی بر اشتباهی سرمایه‌گذاران خصوصی و شرکت‌هایی که پروژه به آنها تکیه کرده، تأثیری می‌گذارد. اگرچه شرکت‌های هندی مانند لارسون و توپرو، گروه جی‌ام‌آر و گروه آدانی قرار بود برای پروژه‌های مرتبط با این کریدور مناقصه ارائه دهند، اما شروع سرمایه‌گذاری برای آنها باید منطقی و توجیه اقتصادی داشته باشد. منبع اصلی دیگر تأمین مالی بالقوه برای این کریدور، مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی است، مانند ابتکار GV که در سال ۲۰۲۲ با هدف جمع‌آوری ۶۰۰ میلیارد دلار از طریق سرمایه‌گذاری‌های دولتی و خصوصی اعلام شد. این ابتکار به عنوان پتانسیل تأمین مالی پروژه‌های این کریدور معرفی می‌شود. اما از زمان اعلام کریدور، احتمالاً به دلیل بی‌ثباتی منطقه‌ای، هیچ خبر مهمی در مورد مشارکت آن هنوز منتشر نشده است.

عادی‌سازی را متوقف کرد. با توجه به مخالفت بنیامین نتانیاهو نخست‌وزیر اسرائیل با تشکیل کشور فلسطینی، توافق عادی‌سازی حداقل در کوتاه مدت بعید به نظر می‌رسد. به همین ترتیب، اردن نیز به شدت از اقدامات اسرائیل انتقاد کرده و اعتراضات مکرر علیه اسرائیل در اردن صورت گرفته است. با توجه به اینکه قرار بسود اردن نقش مهمی در انتقال محموله‌ها به اسرائیل ایفا کند، جنگ غزه مشکلات قابل توجهی را برای مشارکت آن ایجاد کرده است. در میان شرکت‌کنندگان عرب در این کریدور، تنها امارات از زمان آغاز جنگ، با امضای توافق‌نامه‌ای در ارتباط با کریدور با هند در ماه فوریه، گام‌های مثبتی در رابطه با این پروژه برداشته است. با توجه به اینکه افکار عمومی سراسر خاورمیانه به شدت با روابط با اسرائیل مخالف است، احتمالاً در برابر هرگونه تلاش دولت‌های خود برای مشارکت در پروژه‌های مربوط به کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا مقاومت نشان خواهند داد. کشتار مردم غزه توسط اسرائیل، موضوع فلسطین را به مرکز تصمیم‌گیری سیاست خارجی بازگرداند که ایمن‌امر ابتکارات ادغام منطقه‌ای مانند کریدور را تحت تأثیر قرار داد. همچنین این احتمال وجود دارد که درگیری، هماهنگی بخش‌های پروژه را حتی پس از فروکش کردن درگیری‌های کنونی بسیار دشوارتر کند.

#### مشکل بزرگ در تأمین مالی کریدور هند-اروپا

حتی خسارچ از چارچوب جنگ، کریدور هند-خاورمیانه-اروپا با چالش‌هایی در زمینه اجرا مواجه بوده است. برای مثال، اجرای پروژه‌های زیربنایی در کشورهای مختلف نیازمند استانداردهای قابل توجهی از قوانین و غلبه بر تشریفات اداری در هر کشور است. علاوه بر این، تأمین مالی پروژه یک مسئله مهم بوده است. بحث‌های اولیه در مورد اینکه کدام کشورها و مؤسسات بودجه این طرح را تأمین می‌کنند کاملاً مبهم بود و ایالات متحده نیز هیچ بودجه‌ای را متعهد نشده است. همچنین، اروپا که بسا مجموعه‌ای از چالش‌های اقتصادی مواجه

چشم‌انداز مبهم کریدور هند-خاورمیانه-اروپا؛

«روزنامه دریایی سرآمد» بررسی می‌کند

# سایه جنگ بر آینده کریدور خاورمیانه

گروه ترانزیت-توحید ورستان-

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) بلافاصله پس از اعلام آن در اجلاس سران گروه ۲۰ در هند، به عنوان یک پیشرفت ژئوپلیتیکی بزرگ مورد استقبال کشورهای غربی و شرکای آنها در خاورمیانه قرار گرفت. IMEC یک کریدور تجاری است که هند را با اروپا از طریق خطوط دریایی و ریلی امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن و اسرائیل، متصل می‌کند. بیشتر صاحب‌نظران سیاسی جهان این تحول را به عنوان یک جایگزین برای ابتکار کمربند و جاده چین (BRI) معرفی می‌کردند. همچنین، حمایت واشنگتن از این ایده ناشی از تلاش‌های آن برای ایجاد یک ائتلاف جهانی علیه چین و حفاظت از نظم اقتصادی و مالی جهانی به رهبری ایالات متحده است.

پیش‌بینی می‌شود IMEC نیازهای روزافزون انرژی و امنیت اروپا را برآورده کند. علاوه بر این، این پروژه به ایالات متحده کمک می‌کند تا با افزایش حوزه نفوذ خود به اهداف امنیت ملی خود دست یابد. دو کریدور مجزا، کریدور شرقی و کریدور شمالی-تحت طرح پیشنهادی پروژه IMEC ایجاد خواهد شد. اولی اتصال بین کشورهای خلیج فارس و هند فراهم، و دومی اروپا را به خلیج فارس متصل می‌کند. یکی از مهم‌ترین پروژه‌های کریدور شمالی، پروژه راه‌آهن امارات-عربستان-عمان است که به حمل و نقل کالا و خدمات، همراه با تقویت اتصال دیجیتال بین هند، اردن، اسرائیل، عربستان سعودی و اروپا کمک می‌کند.

#### تاثیر جنگ بر آینده کریدور هند-اروپا

علی‌رغم خوش‌بینی ابراز شده در زمان اعلام این ابتکار، شرایط ژئوپلیتیکی با آغاز تنش بین رژیم صهیونیستی و غزه در ۷ اکتبر ۲۰۲۳ تغییر کرد و آرمان فلسطین به خط مقدم سیاست خاورمیانه بازگشت. این موضوع پرسش‌هایی را در مورد دخالت بسیاری از بازیگران کلیدی در کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا ایجاد می‌کند. به عنوان مثال، عربستان بحث‌های پیرامون توافق

#### توسعه فعالیت‌های تولیدی و صنعتی در پسرکرانه بندار عامل جهش تولید است

# اقتصاد دریامحور با مشارکت مردم رقم می‌خورد



دبیرکل اتحادیه مالکان کشتنی ایران با اشاره به اینکه توسعه فعالیت‌های تولیدی و صنعتی در پسرکرانه بندار، عامل جهش تولید است، گفت: پسرکرانه بندار از ظرفیت بسیار بالایی برای اشتغال‌آفرینی و جهش تولید برخوردار هستند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، یحیی ضیایی مهر جردی درخصوص تحقق شعار سال ۱۴۰۳ مبنی بر «جهش تولید با مشارکت مردم» و نقش مردم و فعالان اقتصادی در توسعه اقتصاد دریامحور، اظهار کرد: تا زمانی که به این باور برسیم در تمامی حوزه‌ها مردم نقش اساسی ایفا می‌کنند و می‌توانند عامل تحول باشند کار به خوبی پیش نخواهد رفت و به اهداف تبیین شده دست نمی‌یابیم.

وی افزود: اقتصاد دریامحور مقوله بسیار مهمی است که نیازمند مردمی شدن است و در حوزه جهش تولید می‌توان در پسرکرانه بندار اقدامات بسیار مهمی انجام داد. دبیرکل اتحادیه مالکان کشتنی ایران با بیان اینکه در حوزه دریایی و بندری ظرفیت‌های بسیاری در مسیر رشد اقتصادی کشور داریم که باید به آن‌ها توجه ویژه داشته باشیم، عنوان کرد: پسرکرانه بندار محیط بسیار مناسبی برای فعالیت کارخانجات تولیدی و صنعتی است و می‌توانیم شاهد اشتغال‌آفرینی اثرگذار در این راستا باشیم. وی با تأکید بر اینکه اگر قصد داریم شاهد مشارکت مردم و فعالان اقتصادی در حوزه تولید باشیم باید فعالیت‌های آب‌بیر به سواحل کشور منتقل شود، اظهار کرد: متأسفانه صنایع آب‌بیر در مرکز کشور متمرکز شده است و با توجه به تنش‌های آبی موجود باید اقدام اساسی در این زمینه صورت گیرد و قطعاً انجام فعالیت‌های تولیدی و صنعتی در پسرکرانه بندار، می‌تواند زمینه‌ساز جهش تولید با مشارکت مردم باشد. دبیرکل اتحادیه مالکان کشتنی ایران با تأکید بر اینکه باید در اسرع وقت، شاهد بازیابی در قوانین، مقررات، دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌ها در حوزه تولید به ویژه در پسرکرانه بندار باشیم، گفت: فعالیت در حوزه حمل‌ونقل دریایی یک زنجیره است و اگر قصد داریم در حوزه فعالیت‌های تولیدی و صنعتی موفق باشیم باید شاهد رونق فعالیت‌های اقتصادی در پسرکرانه بندار باشیم. ضیایی مهر جردی با اشاره به اینکه در حوزه گردشگری دریایی طی سال گذشته شاهد مشارکت مردمی و فعالیت مطلوب لنج‌ها بودیم، خاطر نشان کرد: در حوزه شناورهای کمتر از ۳۵۰۰ تن نیز ظرفیت بسیار بالایی وجود دارد و می‌توانیم با اقدامات آموزشی در راستای پرورش نیروی انسانی ایرانی گامی بلند برداریم. در این بخش دارای نیروهای خارجی زیادی هستیم که باید از ظرفیت نیروی انسانی ایرانی به خوبی بهره‌مند شویم.

شدن قرار دارد. وی ادامه داد: مطابق با ابلاغیه‌های سازمان بندار و دریانوردی مبنی بر تسهیل عبور و مرور وسایط نقلیه،

با هدف کاهش و کنترل ترافیک با تجهیز سامانه‌های اکسس کنترل (Access control) و مدیریت تردد ناوگان حمل جاده‌ای، اقدامات اولیه برای نصب و استفاده بهینه از این سیستم در دستور کار قرار گرفته است.

مدیر بندر شهید باهنر در خصوص مزایای این طرح گفت: با عملیاتی شدن این سامانه به صورت موازی و برخط می‌توان از طریق مدیریت زمان و هوشمندسازی کنترل ورود و خروج وسایط نقلیه از حجم اضافی ترافیکی مبادی ورودی شهر تا حد چشمگیری جلوگیری کرد.

محمدحسینی تختی از دیگر اهداف این طرح به ارایه مطلوب خدمات، افزایش بهره‌وری و اطمینان از انطباق آن با قوانین سازمان اشاره کرد و افزود: برنامه‌های تدوین شده در این زمینه رویکردی جامع و مساله محور دارد و با اجرای آن روند ورود وسیله نقلیه، حین تخلیه و بارگیری و نیز خروج آن با نظم، سرعت و سهولت انجام خواهد شد.

#### در راستای ارائه خدمات بهینه به صاحبان کالاصورت گرفت:

## هوشمندسازی عملیات بندری در بندار شرقی هر مزگان

مدیر بندار و دریانوردی شهید باهنر و شرقی هر مزگان از هوشمندسازی عملیات بندری(سامانه‌های ورود و خروج وسایل نقلیه) در راستای کاهش ترافیک و تسریع در ارائه خدمات بهینه به صاحبان کالا در بندار شرق این استان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمیدرضا محمدحسینی تختی اظهار داشت: در راستای کاهش ترافیک بندری، بهبود و تسریع در عملیات و ارائه خدمات مناسب، سامانه مدیریت تردد ناوگان با هدف ارتقای شاخص‌های بندری در حال اجرایی