

«روزنامه دریایی سرآمد» بررسی می‌کند؛

قطار ایران-چین در برابر کریدور ترانس خزر

تکمیل کریدور میانی در راستای اهداف اتحادیه اروپا برای تجارت با چین است

گروه ترانزیت- توحید ورستان- کریدور میانی (کریدور ترانس خزر) مفهومی برای ایجاد یک سیستم حمل و نقل جدید پان اوراسیا است که توسط چین با همکاری قزاقستان، قرقیزستان و سایر کشورها برای جابجایی بار و مسافر از طریق زمین از چین به کشورهای اروپایی گسترش یافته است. چون هدف نهایی پکن دستیابی به بازارهای اروپایی است، قفقاز بخش مهمی از این سیستم حمل و نقل است. کالاهای باید از طریق آسیای مرکزی به بندر قفقاز و از آنجا به اروپا برسند. همه این موارد در چارچوب پروژه «یک کمربند، یک جاده» چین روی خواهد داد.

نقش آذربایجان و گرجستان

کریدور ترانس خزر یک مسیر چندوجهی است که شامل ۲ نوع حمل و نقل ریلی و دریایی است. قبل از جنگ روسیه و اوکراین، ۸ کشور چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه، رومانی، اوکراین و لهستان در این مسیر شرکت داشتند و پس از جنگ، این کریدور به یک جایگزین محبوب برای مسیر اصلی از طریق روسیه و بلاروس تبدیل شده است. در حالی که در سه ماهه اول سال ۲۰۲۱ کمتر از ۱۶۰۰۰ کانتینر از آن عبور کرده بود، عبور ۱۹۵۰۰ کانتینر در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۲ از کریدور میانی به ثبت رسیده است. با این حال، اهمیت این مسیر در حال افزایش و همچنان روبه توسعه است. در این میان، آذربایجان و گرجستان به طور فعال در این کریدور حمل و نقل مشارکت دارند. محموله‌ها از چین به بندر پوتی گرجستان از طریق آذربایجان منتقل می شود. اخیرا نیز یک مسیر ریلی بین‌المللی جدید بین شیان چین و پوتی) شهر بندری در گرجستان(افتتاح شد که نشان‌دهنده ایجاد هجدهمین مسیر اصلی برای ارائه خدمات به قطار باری چین-اروپا است. این محموله از قزاقستان عبور و از طریق کشتی از بندر آکاتو قزاقستان به باکو آذربایجان پارگیری شده و در نهایت با راه آهن به پوتی گرجستان می‌رسد. کل خط از حالت حمل و نقل چندوجهی «راه آهن-دریایی-راه آهن» با مسافت حمل و نقل ۷۸۲۹ کیلومتر و زمان حمل حدود ۱۵ روز بهره می‌برد. به این ترتیب کالاهای بسیار سریع و با هزینه کم تحویل کشورهای مقصد می‌شوند. این مسیر در سال ۲۰۲۳ اهمیت ویژه‌ای پیدا کرد و جریان بار بین چین و اروپا بیش از ۸۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش یافت. این امر را می‌توان به سیاست تحریم اتحادیه اروپا و یافتن مسیرهای جدید برای حمل و نقل بار بین آسیا و اروپا نسبت داد. بدیهی است که کریدور میانی فرصت‌های جدیدی را برای بازارهای جهانی باز می‌کند، این امر با مشارکت کشورها در

معاون زیست دریایی سازمان محیط‌زیست:

خشک شدگی در کمین تالاب‌های کشور است

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست گفت:در شمال کشور مدیریت خوبی در تالاب‌های ما در حال انجام است اما پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد تالاب های کشور در چند دهه آینده با خطر خشک شدگی مواجه خواهد شد اما باید سعی کنیم که عواقب احتمالی آن را بررسی وبه حداقل کاهش دهیم. به گزارش اقتصادسرامد، مجتبی ذوالجودی در ششمین دوره آموزشی مدیران کل ستادی و استانی سسازمان حفاظت محیط زیست افزود: در جهان و کشور شاهد ثبت دماهایی در فصول مختلف بودیم که بی‌سابقه بوده است و این نشان می‌دهد که پیش‌بینی‌های دانشمندان اقلیم شناس می‌تواند حقیقت داشته باشد.

وی بیان کرد: ما در حال تجربه شرایط اقلیمی خاصی هستیم و بارش و دماو گرد و غبار، و وضعیت متفاوتی را رقم خواهد زد.ذوالجودی با اشاره به اینکه باید سازگاری خردمندانه ای را به صورت روشمند پیش بگیریم، افزود: مجله نیچر در مطالعه‌ای پیش‌بینی کرده که در سواحل شمالی ایران تا پایان قرن ۲۱ حدود ۱۱ تا ۱۲ متر کاهش تراز را شاهد خواهیم بود وبررسی تصاویر ماهواره ای و آمار موجود در سه دهه اخیر، حدود یک و نیم متر کاهش را نشان می‌دهد و این می‌تواند آغاز وضعیتی باشد که پیش‌بینی شده است. معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست تصریح کرد: از هم اکنون باید برای نسل های آینده برنامه‌ریزی کرد و در این زمینه سه سناریو در سطح جهانی تبخیر بالایی را در حوضه دریای خزر نشان می‌دهد و عقب نشینی سواحل در کشور برای ما از اهمیت بالایی برخوردار است.

ذوالجودی ادامه داد: کنوانسیون تهران و پروتکل های مربوط به آن را باید به صورت جدی دنبال کنیم و در سالجاری نیز جلسه وزاری این کنوانسیون در تهران برگزار خواهد شد.

وی اضافه کرد: پایش جامع خلیج فارس و دریای عمان با کمک مراکز پژوهشی در حال انجام است و این کار باید در قالب شبکه بندی منطقی توسعه یابد.معاون محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به اینکه پهنه‌بندی از بندر لنگه تا پارسه نیز در حال انجام است، گفت: بررسی فراوانی و برآورد جمعیت حیات‌وحش نیز در زیستگاه های آبی کشور انجام شده است.

خبر

نماینده مردم بندرعباس:

عملیات اجرایی اسکله بندر پل به زودی آغاز می‌شود

نماینده مردم بندرعباس در مجلس شورای اسلامی از آغاز عملیات اجرایی اسکله شهر بندر پل در آینده نزدیک خبر داد.

به گزارش اقتصادسرامد،احمد مرادی در بندرعباس ضمن اعلام این خبربه مانا اظهار کرد: ساخت این اسکله جزو نیازهای اساسی و زیرساختی منطقه است.وی با تأکید بر اینکه ساخت اسکله در بندر پل می‌تواند موجب آسان سازی رفت و آمد شناورها شود، افزود: ساخت این اسکله با پیگیری مستمر از مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی



مجمع جاده ابریشم تفلیس با حضور حدود ۱.۲ هزار شرکت کننده از ۶۰ کشور جهان و تحت حمایت نخست وزیر تأیید شد.

حرکت شرکت های خصوصی به کریدور میانی

با این حال، کریدور میانی همچنان در حال توسعه است. قبل از جنگ اوکراین، سهم کریدور از انتقال بار ۳-۵ درصد بود و مسیر اصلی قزاقستان-روسیه-بلاروس بیشترین ترافیک را به خود اختصاص می‌داد. اما بخشی از این ترانزیت اکنون به کریدور ترانس خزر منتقل شده است. به عنوان مثال، خودروسازان به تدریج به سمت آن تغییر جهت می‌دهند. به طور ویژه، شرکت آلمانی آئودی اعلام کرده که از حمل و نقل باری و دریایی در امتداد کریدور میانه از طریق رومانی استفاده می‌کند. همچنین، شرکت راه آهن دولتی فنلاند VR Group در اوایل ماه گذشته تصمیم گرفت تا حمل و نقل ریلی بین فنلاند و روسیه را متوقف کند. این امر برای شرکت‌های خصوصی نیز پیامدهایی خواهد داشت که برای آنها همکاری با شرکت‌های حمل‌ونقل مسیر ترانس خزر در حال تبدیل شدن به یک جایگزین ارزشمند برای مسیر روسیه است. البته، همانطور که این مسیر توسعه می‌یابد، باید زیرساخت‌ها مدرن‌سازی شوند. به عنوان مثال، برای تطبیق کریدور برای حمل و نقل محموله‌های بزرگ نوسازی زیرساخت‌های بندر رومانی ضروری است.

با این وجود، به طور خلاصه، کریدور میانی یا Trans-Caspian توسعه خواهد یافت و برای تجارت جهانی ارزش فزاینده‌ای دارد، زیرا بسیاری از شرکت‌ها(به ویژه از اتحادیه اروپا) علاقه مند به توسعه مسیرهای لجستیکی مختلف برای تجارت با چین به ویژه به دلیل بحران دریای سرخ و سیاست تحریم در قبال روسیه هستند. بنابراین می‌توان پیش‌بینی کرد که این کریدور نقش فزاینده‌ای در اقتصاد جهانی ایفا خواهد کرد، اما برای به دست آوردن موقعیت پیشرو نیازمند سرمایه‌گذاری بیشتر در زیرساخت‌ها و تعامل بیشتر بین شرکت‌های بزرگ است.

اتصال ریلی چین وایران

با این وجود اخیرا چین قطار باری با ایران را راه اندازی کرده است که می‌تواند برخی چالش های کریدور میانی را نداشته باشد. اخیرا، قطار کانتینری چین از سمرز اینچه برون وارد ایران شد و قطار ایران نیز که چند روز گذشته از مرز اینچه برون عبور کرده بود، از ایستگاه ترک ترکمنستان به مقصد چین حرکت کرد. زیرا، با توجه به مسیر بسیار طولانی و نه چندان امن دسترسی دریایی چین به غرب آسیا و اروپا، مسیر ریلی مناسب ترین، نزدیک ترین، امن ترین و ارزان ترین گزینه برای دسترسی چین به بازارهای مقصد در غرب آسیا و اروپا است. استفاده از مسیر چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران باعث صرفه جویی در وقت و هزینه می‌شود. ایران در آینده حمل و نقل بار از طریق کشور همسایه ترکمنستان را به میزان قابل توجهی افزایش خواهد داد. برای این منظور ایران از توانمندی های راه آهن چین-قزاقستان - ترکمنستان-ایران استفاده خواهد کرد.

کل زمان سفر قطار ها حدود دو هفته است.همچنین، کریدور چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران اولین راه حل لجستیکی برای تحویل سریع کالا از سواحل شرقی چین به بازارهای خلیج فارس است. همچنین، ۱۳ اکتبر ۲۰۲۳، ادارات حمل و نقل و نمایندگان بخش راه آهن قزاقستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه و ازبکستان جلسه ای آنلاین برگزار کردند. در این نشست موضوعاتی با هدف تسریع فرآیندهای مربوط به امضای موافقتنامه ایجاد کریدور حمل و نقل بین‌المللی «چین- قزاقستان-ازبکستان-ترکمنستان-ایران-ترکیه-اروپا» مورد بحث و بررسی قرار گرفت. طرفین توافق کردند که توسعه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی «چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه، اروپا» به یک اندازه برای همه طرف‌ها سودمند است. این کریدور فرصت‌های جدیدی را برای توسعه ترافیک ترانزیتی و روابط تجاری بین کشورها باز خواهد کرد. این پروژه با هدف توسعه تجارت در منطقه، افزایش حجم حمل و نقل بین‌المللی کالا، ترافیک ترانزیتی و درآمد ترانزیتی انجام می‌شود.

ایام سخت در جزیره قشم؛

از ترقری هووری تاشهات در راه خصب



رشاد عقیلی- پدرم اهل روستای رمجاه در جزیره ی قشم بود ولی چون دو فرزند ترقری هووری داشت و آن ها را در ساحل سوزا پارک می کرد به او عبدالله سوزایی می گفتند، سوزایی ها هم به او عبدالله رمجاهی می گفتند، پدرم دو تا زن داشت و تا شش سالگی من در سوزا سکونت داشتیم برای مادرم و آن زن دیگر کنار هم دو منزل بزرگ در سوزا خرید، خاله ات خدیجه و فرزندانش علی میران و محمد میران همسایه‌ی ما در سوزا بودند که بعد

به ببی مهاجرت کردند.پدرم عادتش بود که صبح زود بیدار می‌شد و تا ظهر دو تا کلگر می‌بافت و صیدش هم با ترقری و کلگر بود، بین زنهایش نهایت عدالت را برقرار می کرد، پدرم یک مرد به تمام معنا عیالوار بود از مادرم ده فرزند و از آن زن دیگر هم ده تا بچه داشت!

دیگر صیادی کفاف زندگیش را نمی‌داد من هفت ساله بودم که دوباره به منزل مان در روستای رمجاه بازگشتیم و این بار پدر با دروستانش در خط خصب کار می کرد و کار و کاسبی و درآمدش کم کم خوب شد و حالا توان پرداخت مخارج ۲۰ فرزند و دو تا زن را داشت.

سال ۱۳۳۷ بود و من هشت ساله بودم و پدرم ۳۸ساله که در روز جمعه در ماه محرم نمی دانه چندم محرم بود که یک سرباز ۱۵ ساله نیروی دریایی به دستور فرمانده اش به او شلیک کرد و وسط دریا غرق خون شد و به شهادت رسید و دو زن و ۲۰ فرزند قد و نیم قدش را در میانه ی راه تنها گذاشت. وقتی به رحمت خدا رفت ۲ میلیون و پانصد هزار تومان بدهکار بود و یاد می آید که لنج و ماشین و قایق و دو تا خانه اش در سوزا را ماندا کردند و فروختند و بدهکاریش را پرداخت کردند و برای ما هیچ ارشی به جا نگذاشت. به سختی بزرگ شدیم ولی همه مرد بار آدمیم و روی پای خودمان ایستادیم، از جاشویی در گرما و سرمای جزیره شروع کردیم و برای خودمان زندگی جدیدی ساختیم و الحمدلله همه بچه های موفقی بودیم. عبدالصمد شب درازی با پدرم دوست بود در فراشش شعری نوشت و علی میرشکال آن را خواند و سرنوشت پدرم به صورت شعر ماندگار شد و تا امروز این شعر غم انگیز ورد زبان مردم اهل دل جنوب و دریانوردان است.

۱۱

۱۲

۱۳

۱۴

۱۵

۱۶

۱۷

۱۸

۱۹

۲۰

۲۱

۲۲

۲۳

۲۴

۲۵

۲۶

۲۷

۲۸

۲۹

۳۰

۳۱

۳۲

۳۳

۳۴

۳۵

۳۶

۳۷

۳۸

۳۹

۴۰

۴۱

۴۲

۴۳

۴۴

۴۵

۴۶

۴۷

۴۸

۴۹

۵۰

۵۱

۵۲

۵۳

۵۴

۵۵

۵۶

۵۷

۵۸

۵۹

۶۰

۶۱

۶۲

۶۳

۶۴

۶۵

۶۶

۶۷

۶۸

۶۹

۷۰

۷۱

۷۲

۷۳

۷۴

۷۵

۷۶

۷۷

۷۸

۷۹

۸۰

۸۱

۸۲

۸۳

۸۴

۸۵

۸۶

۸۷

۸۸

۸۹

۹۰

۹۱

۹۲

۹۳

۹۴

۹۵

۹۶

۹۷

۹۸

۹۹

۱۰۰

۱۰۱

۱۰۲

۱۰۳

۱۰۴

۱۰۵

۱۰۶

۱۰۷

۱۰۸

۱۰۹

۱۱۰

۱۱۱

۱۱۲

۱۱۳

۱۱۴

۱۱۵

۱۱۶

۱۱۷

۱۱۸

۱۱۹

۱۲۰

۱۲۱

۱۲۲

۱۲۳

۱۲۴

۱۲۵

۱۲۶

۱۲۷

۱۲۸

۱۲۹

۱۳۰

۱۳۱

۱۳۲

۱۳۳

۱۳۴

۱۳۵

۱۳۶

۱۳۷

۱۳۸

۱۳۹

۱۴۰

۱۴۱

۱۴۲

۱۴۳

۱۴۴

۱۴۵

۱۴۶

۱۴۷

۱۴۸

۱۴۹

۱۵۰

۱۵۱

۱۵۲

۱۵۳

۱۵۴

۱۵۵

۱۵۶

۱۵۷

۱۵۸

۱۵۹

۱۶۰

۱۶۱

۱۶۲

۱۶۳

۱۶۴

۱۶۵

۱۶۶

۱۶۷

۱۶۸

۱۶۹

۱۷۰

۱۷۱

۱۷۲

۱۷۳

۱۷۴

۱۷۵

۱۷۶

۱۷۷

۱۷۸

۱۷۹

۱۸۰

۱۸۱

۱۸۲

۱۸۳

۱۸۴

۱۸۵

۱۸۶

۱۸۷

۱۸۸

۱۸۹

۱۹۰

۱۹۱

۱۹۲

۱۹۳

۱۹۴

۱۹۵

۱۹۶

۱۹۷

۱۹۸

۱۹۹

۲۰۰

۲۰۱

۲۰۲

۲۰۳

۲۰۴

۲۰۵

۲۰۶

۲۰۷

۲۰۸

۲۰۹

۲۱۰

۲۱۱

۲۱۲

۲۱۳

۲۱۴

۲۱۵

۲۱۶

۲