



اجلاس منطقه ای پروتکل آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی در شرایط اضطراری در دریای خزر (پروتکل اکتائو) با حضور نمایندگان کشورهای آذربایجان، ایران، روسیه، قزاقستان و ترکمنستان، نماینده سازمان بین المللی دریانوردی آیمو، نماینده برنامه محیط زیست سازمان ملل (UNEP) و دبیرخانه کنوانسیون تهران(منتفق در ژنو سونیس) مهرماه جاری در بندر اکتائو قزاقستان برگزار شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، نادر پسند در این باره اظهار داشت: در نشست مذکور، پیش نویس طرح همکاری های منطقه ای برای تسهیل در اجرای مفاد پروتکل اکتائو نهایی شد که شامل رویه های همکاری در اجرای عملیات مقابله و مهار آلودگی نفتی در صورت وقوع آلودگی های بزرگ و افزایش تعاملات منطقه ای بین کشورهای حاشیه دریای خزر است.نادر پسند در تصویب استفاده از زبان انگلیسی به عنوان زبان اصلی در عملیات، ارتباطات و مکاتبات به منظور تبادل بهتر و موثرتر در همکاریهای منطقه ای، در نشست اکتائو خبر داد و افزود: در این خصوص طرح منطقه ای پروتکل اکتائو برای تصویب نهایی به کنفرانس شورای اعضای کنوانسیون تهران (COP) ارجاع خواهد شد.مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادرودریانوردی این اجلاس، اجرای مانور منطقه ای آمادگی مقابله با آلودگی نفتی (به صورت دور میز Desktop Table Exercise)، برگزاری کارگاه اجرای الزامات پروتکل اکتائو و آشنایی با سیستم های نوین ارزیابی طرح های مقابله با آلودگی دریایی بوده است.

##### بنادر و دریانوردی هرمزگان به متقاضیان ساخت شناور مسافری وام می دهد



مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از آمادگی ارائه تسهیلات کمیته و جوه اداره شده به متقاضیان ساخت شناورهای مسافری خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین عباس نژاد افزود: این اقدام در راستای سیاست گذاری انجام شده هدف از این اقدام ، نوسازی شبکه ناوگان مسافری دریایی،پیشگیری از بروز سوانح دریایی احتمالی و ارتقای ایمنی مسافرت های دریایی است.وی از مالکان شناورهای مسافری اعم از خطوط کشتیرانی، فعالان حوزه مسافرت های دریایی، تعاونی های شناورهای مسافری و سرمایه گذاران عمومی که واجد تجربه فعالیت در حوزه دریایی هستند خواست با مراجعه به درگاه خدمات،ضمن اطلاع از شرایط و ضوابط، نسبت به ثبت نام و بارگذاری اسناد و مدارک مربوطه، در آدرس الکترونیکی سازمان SP.PMO.Ir اقدام کنند.۱۲ مهرماه نیز مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: هشت هزار فروند شناور بی هویت با اجرای طرح های مردم محور و معیشتی در بنادر و جزایر استان ساماندهی و به صورت رسمی وارد چرخه ناوگان شناورهای داخلی شده که تحقق این امر گامی مهم در ایجاد اشتغال مستقیم برای ۱۶ هزار نفر بوده است.

##### ساماندهی و هدفمندسازی سفر به جزیره هندورابی

مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان از ساماندهی و هدفمندسازی سفر به جزیره هندورابی با مشارکت سازمان منطقه آزاد کیش خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد،محمد محسنی به مانا اظهار داشت: جزیره هندورابی که در نزدیکی جزیره کیش قرار گرفته و به همین دلیل مدیریت آن تحت قلمرو سازمان منطقه آزادکیش است، یکی از زیباترین و بکرترین جزایر خلیج فارس است که طی سالهای اخیر مورد توجه گردشگران قرار گرفته است. مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان، ادامه داد: در راستای حفاظت از جزیره و توسعه پایدار گردشگری در هندورابی، سفر به این جزیره با مشارکت سازمان منطقه آزاد کیش ساماندهی و هدفمندسازی خواهد شد.وی با اشاره به اینکه هدفمند کردن سفر به جزایر می تواند به بهبود تجربه گردشگران و حفظ محیط زیست این مناطق کمک کند، بیان داشت: برنامه ریزی برای مدیریت گردشگری، نظم دهی به مسیر تردد و ساختار سازی برای جابه جایی دریایی و ارتقاء آگاهی عمومی از جمله اهداف سفر به این جزیره باید برنامه ریزی شود.

##### صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

زیر نظر شورای سیاستگذاری

سردبیر: دکتر ایرج گلشنی

چاپ: کارگر

##### مرکز پژوهش های اتاق ایران منتشر کرد؛

## «هم افزایی ایران» حلقه گم شده تحقق کریدور شمال – جنوب به کریدور میانی

##### موقعیت ایران در کریدور شمال – جنوب و میانی، نیازمند بازاندیشی است

**گروه ترانزیت** – مرکز پژوهش های اتاق ایران در گزارش اخیر خود که وضعیت مناطق آزاد و ویژه تجاری – اقتصادی نوار شمالی ایران بررسی شده، تاکید شد که ایران باید در موقعیت خود در کریدور میانی و مسیر شمال – جنوب بازنگری کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مرکز پژوهش های اتاق ایران در گزارش «مناطق آزاد و ویژه تجاری – اقتصادی نوار شمالی ایران»، ضمن بررسی تغییرات ژئوپلیتیکی کریدورهای حمل و نقلی، اعلام کرد: «کریدور میانی» موسوم به «مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس –خزر»، به طور فزاینده ای تحت تأثیر پویایی های ژئوپلیتیکی در اوراسیای مرکزی، در کانون معادلات ترانزیتی –جستجویی مسیرهای شرق به غرب قرار گرفته است. این کریدور ترکیبی، چین و قزاقستان را از طریق مسیرهای ریلی و دریایی با عبور از دریای خزر به آذربایجان و گرجستان متصل می کند و سپس از طریق مسیرهای ریلی یا دریایی (دریای سیاه) از مسیر ترکیه به سمت اروپا تداوم می یابد.

در این گزارش آمده است: ظرفیت اسمی ترانزیت بار در کریدور میانی ۶ میلیون تن و ظرفیت عملیاتی آن حدود ۲ میلیون تن در سال است. برآوردها نشان می دهد که حمل و نقل بار از طریق کریدور میانی از مسیر دریای خزر تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۱۱ میلیون تن برسد. در میان متغیرهای مختلف و به رغم محدودیت های فنی و زیرساختی، جنگ اوکراین چشم انداز جدیدی را برای کریدور میانی به عنوان یک کریدور جایگزین برای تنوع بخشیدن به مسیرهای حمل و نقلی بین آسیا و اروپا به منظور ایجاد انعطاف پذیری ژئواکونومیکی و کاهش وابستگی به کریدورهای عبوری از روسیه به موجود آورده است. برآوردها نشان می دهد که کریدور میانی نسبت به کریدور شمالی (از مسیر روسیه) و کریدور جنوبی (از مسیر ایران) به تدریج به گزینه اصلی مسیر ترانزیتی بین آسیا و اروپا تبدیل خواهد شد.

##### دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کارگاتور: فریبا عزیزی

توزیع: کار و کارگر

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶



هزینه و زمان ترانزیت دو شاخص اصلی در ارزیابی تحقق چشم انداز حجم ترافیک باری بر بستر کریدور میانی است. تحقق هدف گذاری ۱۱ میلیون تن ترانزیت بار از طریق این کریدور با چالش های متعدد فنی، زیرساختی و ملاحظات سیاسی مواجه است. این چالش ها شامل؛

ترکیبی بودن مسیر مواصلاتی (ریلی –دریایی و جاده ای)، ضعف زیرساخت ها و ساختارهای زیربنایی در کشورهای مسیر، مسائل عملیات بندری و خدمات دریایی، خطوط نامناسب ریلی و محدودیت های ظرفیت راه آهن های کشورهای مسیر، گذرگاه های متعدد مرزی و همچنین ملاحظات سیاسی و بی ثباتی های ژئوپلیتیکی در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی است.

سرمایه گذاری مورد نیاز برای توسعه زیرساخت های کریدور میانی حدود ۱۸.۵ میلیارد یورو برآورد شده است. حوزه های اولویت دار برای سرمایه گذاری شامل؛ بازسازی و نوسازی شبکه راه آهن و جاده؛ توسعه ظرفیت انبارها؛ افزایش ظرفیت بنادر؛ بهبود نقاط گذرگاه مرزی، مراکز لجستیک چندوجهی و اتصالات شبکه های مواصلاتی در کشورهای مسیر کریدور میانی است. با تحقق چنین اقداماتی، کریدور میانی می تواند تا سال

۲۰۳۰ حجم خود را نسبت به سال ۲۰۲۱ سه برابر کند در

این حال که زمان حمل و نقل را به نصف کاهش می دهد.

عنا آینده قابل پیش بینی بنابر محدودیت های فنی و

زیرساختی، کریدور میانی عمدتاً یک کریدور منطقه ای

باقی خواهد ماند و ترانزیت بین قاره ای تا سال ۲۰۳۰

کمتر از ۴۰ درصد از حجم آن را تشکیل می دهد. به این

معنا که حجم بالای ترانزیت از مسیر کریدور میانی عمدتاً

##### « حلقه گم شده تحقق اتصال

کریدور شمال –جنوب به کریدور

میانی و هم افزایی تزانزیتی

این مسیرها، ایران است. این

موقعیت، فرصت ویژه ای برای

تعریف ایران به عنوان بخش

محوری اتصالات (ریلی –

جاده ای دریایی) کریدور میانی

و کریدور شمال –جنوب فراهم

ساخته است

درون –منطقه ای و در حاشیه خزر است. به منظور افزایش ظرفیت های ترانزیتی درون – قاره ای، ذی نفعان اصلی کریدور میانی علاوه بر سرمایه گذاری در توسعه زیرساخت –های بندری، ریلی و جاده ای کشورهای مسیر، دنبال وارد کردن شرکای جدید به این کریدور براساس سیاست «گسترش کریدور

میانی» هستند.

ایران نیز از شرکای بالقوه توسعه

کریدور میانی است. مناطق آزاد

و ویژه اقتصادی در مجاورت

مسیرهای ترکیبی کریدور میانی،

شبکه های ریلی هم جوار که در نقاطی از کریدور میانی

تقاطع پیدا می کنند و بنادر اصلی در مجاورت کریدور

میانی که از ظرفیت خدمات بندری و ترانزیت دریایی

برخوردارند، به عنوان سه حوزه جغرافیایی در محورت

توسعه کریدور میانی با وارد کردن ذینفعان جدید تعریف

شدند.

در میان مراکز مطالعاتی و سیاست گذاری کشور، کریدور

میانی اغلب به عنوان کریدور رقیب برای مسیرهای عبوری از ایران همچون کریدور جنوبی و کریدور شمال – جنوب تصویرپردازی می شود. ایران همچنین هنوز تعریف مشخصی از موقعیت و مزیت های ترانزیتی خود در مجاورت با مسیرهای ترکیبی کریدور میانی ارائه نکرده است. نتایج این مطالعه نشان می دهد که حضور فعال ایران در کریدور میانی مزیت های ترانزیت بین المللی کشور به ویژه در گذرگاه های شرقی – غربی را تقویت خواهد کرد و تعارضی با کریدورهای اصلی عبوری از ایران همچون کریدور شمال –جنوب ندارد. ارزیابی ها نشان می دهد که در بلندمدت مسیر شمال –جنوب هم افزایی فزاینده ای با کریدور میانی خواهد داشت.

حلقه گم شده تحقق اتصال کریدور شمال –جنوب به

کریدور میانی و هم افزایی ترانزیتی این مسیرها، ایران است.

این موقعیت، فرصت ویژه ای برای تعریف ایران به عنوان

بخش محوری اتصالات (ریلی –جاده ای دریایی) کریدور

میانی و کریدور شمال –جنوب فراهم ساخته است؛ ازاین

رو، نیازمند بازاندیشی در موقعیت خود در کریدور میانی و

اساساً بازنگری در تعریف سنتی از مسیر شمال –جنوب به

عنوان میسری رقیب برای مسیر کریدور میانی هستیم. ایران

می تواند خود را حلقه وصل و پل ارتباطی دو مسیر اصلی

تعریف کند.



این خط در تمامی سال فعال باشد که امیدواریم با حمایت های وزارت نفت و

تخصیص سوخت یارانه ای، این خط دریایی فعال شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: فعال شدن ظرفیت صادرات

فرآورده ها و محموله های نفتی از خرمشهر به کشورهای همسایه از دیگر

ظرفیت های بی نظیر بندر خرمشهر است که با هماهنگی با گمرک ایران، مقرر

شد. مقدمات لازم برای ادامه دار بودن ترانزیت این فرآورده های نفتی انجام

شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی خاطر نشان کرد: همه تلاش ما این است که با

تصمیمات و اقدامات در حال انجام، بنادر خرمشهر و آبادان، پربار و شکوفا

شود که در نهایت ترافیک و تردد دریایی گسترده ای را به ارمغان آورد.

وی عنوان کرد: خرمشهر با خلق حماسه توسط مردمش و تقدیم شهدای زیادی، دین خود را به کشور و انقلاب ادا کرد و وظیفه و رسالت همه کارگزاران نظام مقدس اسلامی به ویژه ما در سازمان بنادر و دریانوردی، خدمت شایسته به این شهر و مردم شهیدپرور و ولایت مدار آن است.

صفایی با اشاره به ظرفیت ها و پتانسیل های موجود در بندر خرمشهر، گفت:

نگاه سازمان بنادر و دریانوردی به بندر خرمشهر نگاه در آمدی نیست، بلکه

افق و نگاه ما ایجاد رونق اقتصادی، افزایش اشتغال و خدمت به شهر و مردم

آن است.

وی افزود: در میحث تخفیف تعرفه ها برای تجار و بازرگانان در ارتباط با بندر

خرمشهر، به همه همکاران و معاونان تاکید شد که بدون ملاحظه و تا آن جایی

که میسر است، اقدامات لازم انجام گیرد که امیدواریم موجب رشد و توسعه

شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به ظرفیت های گردشگری

موجود در رودخانه کارون، خاطر نشان کرد: سازمان بنادر و دریانوردی به

صورت عملی، از افزایش و توسعه ظرفیت های گردشگری دریایی در خرمشهر

حمایت می کند.

وی بیان کرد: یکی دیگر از مطالبات مدیران و مسوولان خرمشهری، آسفالت

کردن و زیباسازی مسیرهای منتهی به اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر

است که با کمک سازمان بنادر و دریانوردی این مسیرها مریم و مناسب سازی

خواهند شد.

صفایی با تاکید بر ضرورت استمرار خط دریایی از خرمشهر به بصره، گفت:

خوشبختانه در ایام اربعین حسینی، خط دریایی از خرمشهر به بصره و بالعکس

پس از مدت ها راه اندازی شد و تاکید سازمان بنادر و دریانوردی این است که

##### صفایی در جریان بازدید از بندر خرمشهر:

## گسترش ترافیک و تردد دریایی

## در بندر خرمشهر در دستور کار

## سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی بر حمایت قاطع این سازمان از راهکارهای توسعه ای بندر خرمشهر تاکید کرد و گفت: گسترش ترافیک و تردد دریایی در بندر خرمشهر در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و تلاش ما این است که با تصمیمات و اقدامات در حال انجام، بندرخرمشهر، پربارتر و شکوفا تر شود .

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی اکبر صفایی به همراه اعضای هیات عامل این

سازمان، در سفری ۲ روزه به استان خوزستان، از بندر خرمشهر بازدید کرد.

در جریان این بازدید، نشست بررسی چالش ها، مشکلات و ظرفیت های

بنادر خرمشهر و آبادان با حضور مسئولان عالی رتبه سازمان بنادر و جمعی از

مسئولان محلی برگزار شد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این نشست، اظهار داشت: خرمشهر،

شهری مقدس و متبرک به خون پاک و مطهر شهدای والا مقامی است که

بزرگترین سرمایه وجودی خود را در طبق اخلاص قرار داده و برای حفظ

ارزش های اسلامی و کیان سرزمین بزرگ ایران، در برابر دشمن تا بن دندان

مسلح، ایستادگی کرده و حماسه آفرینند.

##### با حضور معاون اجرایی رئیس جمهوری؛

## نشان عالی مسئولیت اجتماعی

## به سازمان بنادر و دریانوردی اهدا شد

**گروه ترانزیت** در چهارمین دوره جشنواره روابط عمومی و مسئولیت اجتماعی و با حضور معاون اجرایی رئیس جمهور و سرپرست نهاد ریاست جمهوری، نشان عالی مسئولیت اجتماعی به سازمان بنادر و دریانوردی اهدا شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدعلی اصل سعیدی پور، مدیریت ارتباطات و امور بین الملل این سازمان، نشان عالی مسئولیت اجتماعی را دریافت کرد .

در این جشنواره که شرکت ها و سازمان های برتر در حوزه مسئولیت اجتماعی

انتخاب و معرفی شدند، از اقدامات و فعالیت های سازمان بنادر و دریانوردی

در پیشبرد مسئولیت اجتماعی تمجید شد. هوشمند سفیدی، دبیر جشنواره

روابط عمومی و مسئولیت اجتماعی در این مراسم اعلام کرد: در ارزیابی

عملکرد ارتباط محور سازمان ها و در حوزه مسئولیت اجتماعی، ۱۴ شاخص