

## ترانزیت

میراث

افق‌های تازه در شناخت تحرکات انسانی در شمال خلیج فارس؛ کشف ابزارهای عظیم آشولی «در دهتل» هرمزگان



**گروه میراث فرهنگی - سپهر زارعی** - در یکی از مهم‌ترین اکتشافات باستان‌شناسی دهه اخیر ایران، باستان‌شناسان در محوطه «دهتل» واقع در غرب استان هرمزگان موفق به شناسایی مجموعه‌ای پیچیده از ابزارهای سنگی متعلق به دوران پارینه‌سنگی شدند؛ کشفی که می‌تواند مسیرهای مهاجرت انسان‌های اولیه از آفریقا به آسیا را بازتعریف کند و جایگاه راهبردی سواحل شمالی خلیج فارس را در این فرآیند تاریخی به تصویر بکشد.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد، سپهر زارعی، معاون میراث فرهنگی هرمزگان در گزارشی آورده است: محوطه باستانی «دهتل»، در حاشیه دشتی آبرفتی و منطقه‌ای پس‌کرانه‌ای در غرب استان هرمزگان، اکنون به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پایگاه‌های شناسایی ابزارهای سنگی دوران پارینه‌سنگی در جنوب غرب آسیا شناخته می‌شود. بررسی‌های میدانی این محوطه که زیر نظر دکتر سپهر زارعی، باستان‌شناس و معاون میراث فرهنگی اداره‌کل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی هرمزگان صورت گرفته، افق‌های تازه‌ای در شناخت تحرکات جمعیت‌های انسانی در دوره پلیستوسن‌گشوده است.

بر اساس این گزارش و بر پایه مطالعات ژئومورفولوژیک، دهتل در دوره پلیستوسن قدیم و میانه یعنی دست‌کم چهارصد هزار سال پیش یکی از زیستگاه‌های باثبات و حیاتی انسان‌های اولیه در حاشیه شمالی خلیج فارس بوده است. وجود منابع آب فصلی، و فور سنگ‌خام مناسب ابزارسازی و موقعیت جغرافیایی ممتاز، ایسن منطقه را به کانونی ایده‌آل برای سکونت و تولید ابزار بدل کرده است.

**ابزارهایی غول‌پیکر، ساخته ذهنی پیچیده** در کانون این یافته‌ها، مجموعه‌ای از ابزارهای سنگی عظیم قرار دارد که از نظر ابعاد، فن‌آوری ساخت و کارکرد، نمونه‌هایی شگفت‌انگیز در نوع خود محسوب می‌شوند. برخی از این ابزارها از جمله تبردستی‌ها و شکافنده‌ها طولی بیش از ۵۰ سانتی‌متر دارند.

دکتر زارعی در این باره آورده است: این ابزارها تنها بزرگ نیستند؛ بلکه ساخت آن‌ها مستلزم درک پیشرفته‌ای از خواص سنگ، برنامه‌ریزی ذهنی دقیق و مهارت بالا در کنترل ضربه و زاویه بوده است. دهتل صرفاً یک مکان تصادفی نبوده، بلکه شواهد گواه آن است که اینجا یکی از مراکز اصلی تولید ابزار در منطقه بوده است.

**دهتل، حلقه گمشده سنت آشولی در جنوب غرب آسیا**

اهمیت اکتشافات اخیر در دهتل، محدود به مرزهای جغرافیایی ایران نیست. فریدون بیگلی، پژوهشگر ارشد موزه ملی ایران که در سال ۱۳۸۹ مطالعات مقدماتی این محوطه را آغاز کرده بود، در تحلیل این یافته‌ها گفته است: ویژگی‌های فن‌آوری ابزارهای کشف‌شده در دهتل، با سنت آشولی در شبه‌قاره هند و شبه‌جزیره عربستان تطابق دارد. این همسانی‌ها نشان می‌دهد که در دوره پلیستوسن، ارتباط فنی و فرهنگی میان گروه‌های انسانی در گستره جنوب غرب آسیا برقرار بوده است.

در دوره‌هایی از پلیستوسن که سطح آب خلیج فارس پایین‌تر از امروز بوده و بخش‌هایی از آن به خشکی تبدیل شده، شمال خلیج فارس احتمالاً یکی از مسیرهای اصلی مهاجرت انسان‌های اولیه از شرق آفریقا به جنوب آسیا بوده است.

**سنگ‌هایی که تاریخ را دو بار نوشتند**

از نکات جالب توجه در محوطه دهتل، سنگ‌نگاره‌هایی است که بر روی برخی از همان سنگ‌مادرهای عظیم آشولی حک شده‌اند. این نقوش که متعلق به چند هزار سال پیش هستند، نشان‌دهنده استفاده مجدد از این سنگ‌ها در دوره‌های تاریخی متأخر است؛ پدیده‌ای که از تداوم حافظه زیست‌فرهنگی در این منطقه حکایت دارد.

**انتشار عمومی یافته‌ها در مجله علمی موزه ملی** نتایج اولیه این مطالعات به‌تازگی در یکی از شماره‌های علمی-تخصصی مجله موزه ملی ایران منتشر شده و نسخه دیجیتال آن به‌صورت رایگان از طریق وب‌سایت رسمی این موزه در دسترس عموم پژوهشگران و علاقمندان قرار دارد.



مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری افزود: هدف‌گذاری برنامه هفتم توسعه رسیدن به ۲۲میلیون تن ترانزیت در مجموع ترانزیت ریلی و جاده‌ای است؛ یعنی دومیلیون بیشتر از اعداد سال گذشته. البته پارسال هدف‌گذاری ترانزیت ۱۶میلیون تن بود که به ۲۰میلیون تن رسید. هدایتی با تأکید بر اینکه امسال سال سخت ترانزیت است، گفت: به دلایل متعدد امسال سال سختی برای تحقق اهداف ترانزیتی است، چرا که در دوامه گذشته با موانع جدی مواجه شده‌ایم. اولین چالش تغییر قیمت سوخت است. ۴۰درصد ترانزیت ایران فرآورده‌های سوختی است و با توجه به اینکه قیمت جهانی سوخت کاهش پیدا کرده و به ۶۲دلار رسیده، این تغییر قیمتی بسر ترانزیت فرآورده‌های سوختی تأثیر می‌گذارد. وی ادامه داد: عامل اثرگذار دیگر بسر ترانزیت، حادثه بندر شهیدرجایی است، بندر شهیدرجایی به‌عنوان مهم‌ترین بندر ترانزیتی کشور محسوب می‌شود که تبعات آن محدود می‌تواند اثر بگذارد. همچنین موضوع اثرگذار دیگر، اعتراض کامیون‌داران است که بر آمار جابه‌جایی‌ها اثر می‌گذارد. بنابراین، در دوامه گذشته با ۳موضوع بسیار موثر در ترانزیت مواجه بودیم.

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری همچنین با اشاره به اثرگذاری انتشار اخبار مثبت از مذاکرات روی افزایش آمار ترانزیتی اظهار داشت: قاعدتاً اگر مذاکرات به نتیجه برسد و اخبار مثبتی از روند آن منتشر شود، تأثیر روانی خود را روی تجارت و ترانزیت می‌گذارد، اما آنچه که می‌تواند تأثیر پایدار و مستمر بگذارد این است که با انجام توافق چه تحریم‌هایی لغو شوند. رفع تحریم‌های پولی، بیمه‌ای، بانکی و سرمایه‌گذاری به‌طور مستقیم بر ترانزیت اثر دارند. به خوبی می‌دانیم توسعه ترانزیت نیاز به ورود سرمایه‌گذاری‌های خارجی دارد و باید راه برای ورود سرمایه‌های خارجی در حوزه تجارت باز شود. هدایتی تأکید کرد: البته این برنامه‌ریزی قطعا برای کوتا‌مدت نیست لذا این برنامه‌ریزی مانند دوران برجام نمی‌تواند در دو سال به اجرا برسد و اجرای آن نیاز به بلندمدت دارد. هرچند اتفاقات مهم در دوره برجام در ترانزیت کشور بی‌تأثیر نبود، اما در ترانزیت اثرات پایدار مهم هستند.

شود. در نتیجه باید علاوه‌بر درآمدهای ترانزیتی، درآمدهای ایفای نقش در بخش تولید در این مسیر ترانزیتی، مزیت‌های نسبی و صنایع انرژی‌بر نیز موردتوجه قرار گیرد و در واقع می‌توان بخشی از کالاهای نیمه‌ساخته را در کشور تولید کرد و مناطق آزاد به‌عنوان گیت وی‌های ورود و خروج کالا می‌توانند ایفای نقش واقعی در زمینه صادرات و واردات کالا داشته باشند. کارشناسان معتقدند که استفاده بیشتر از ظرفیت‌های ریلی کشور برای حمل کالاهای ترانزیتی با هدف کاهش هزینه‌های حمل، فراهم کردن شرایط حضور بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیکی و انواع حمل (جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی) کالاهای ترانزیتی، تجهیز و تکمیل بنادر و گمرکات به سیستم پیشرفته اطلاعات و فناوری برای آگاهی صاحبان کالا از موقعیت محموله‌های ترانزیتی، هماهنگی بین دستگاه‌های متولی ترانزیت، اصلاح و شفاف‌سازی قوانین و آیین‌نامه‌های گمرکی و ترانزیتی، مهم‌ترین راهکارهای پیشنهادی برای عبور از موانع ترانزیتی در ایران است.

#### سال سخت ترانزیت و چالش‌های پیش رو

جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری در گفت‌وگویی با «ایلنا» درباره هدف‌گذاری ترانزیت برای سال جاری اظهار داشت: سال گذشته میزان ترانزیت کل کشور یعنی مجموع آمار جاده و ریل به ۲۰میلیون تن رسید و این روند افزایشی پس از کرونا حفظ شد. سال گذشته در بخش جاده‌ای، افزایش ۲۰درصدی ترانزیت را تجربه کردیم و با توجه به ظرفیت‌های قانونی و مقررات و میزان بار، پیش‌بینی می‌شود میزان افزایش جابه‌جایی بار در این بخش در همین عدد و ارقام باشد و این میزان ظرفیت برای افزایش بار ترانزیتی در بخش جاده و وجود دارد. وی ادامه داد: برای اینکه این رشد ادامه پیدا کند و آنچه که در ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم توسعه دیده شده، محقق شود؛ در ستاد ملی ترانزیت برای نحوه مدیریت مرزها، اصلاح فرآیندها و اجرای ابتکارهای جدید در حمل‌ونقل بین‌المللی به‌ویژه دیجیتال‌کردن باید تصمیمات کلیدی گرفته شود تا زنجیره کریدور بین کشورها تکمیل شود. از این رو، ضروری است در ستاد ملی ترانزیت این موضوع مورد بررسی قرار گیرد.

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد

# ترانزیت سرگردان در گردنه چالش‌ها

#### اقتصاد ترانزیت ایران با چه مشکلاتی روبه‌روست؟

در اقتصاد کشورهایی با موقعیت جغرافیایی استراتژیک

ایفا کند.

کارشناسان معتقدند که در حال حاضر یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های ترانزیت کالا، قوانین گمرکی پیچیده و متغیر در کشورهای مختلف است. هر کشوری مقررات خاصی برای ترانزیت کالا دارد که شامل الزامات اسناد، تعرفه‌های گمرکی، محدودیت‌های واردات و صادرات و مجوزهای خاص می‌شود. این تفاوت‌ها باعث می‌شود که فرآیند ترانزیت زمان‌بر و پرهزینه شود. یکی دیگر از چالش‌های اساسی در ترانزیت کالا، کمبود زیرساخت‌های مناسب در برخی کشورها یا مناطق است. جاده‌های نامناسب، خطوط ریلی ناکارآمد، بنادر شلوغ و سیستم‌های لجستیکی غیرکارآمد می‌توانند باعث تأخیر در تحویل کالا و افزایش هزینه‌های ترانزیت شوند.

به نظر می‌رسد عوامل سیاسی و اقتصادی مانند تحریم‌ها، اختلافات تجاری، نوسانات نرخ ارز و بی‌ثباتی سیاسی در برخی مناطق می‌توانند فرآیند ترانزیت کالا را به‌شدت تحت تأثیر قرار دهند. به‌عنوان مثال، تحریم‌های اقتصادی ممکن است باعث بسته‌شدن برخی مسیرهای تجاری شود و نیاز به برنامه‌ریزی دوباره مسیرها باشد. هزینه‌های مرتبط با ترانزیت کالا شامل تعرفه‌های گمرکی، هزینه سوخت، بیمه و هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شود. این هزینه‌ها می‌توانند به‌ویژه برای کسب‌وکارهای کوچک و متوسط، مانعی جدی ایجاد کنند. افزایش قیمت سوخت و تعرفه‌های گمرکی غیرقابل پیش‌بینی نیز می‌توانند تأثیر منفی بر سودآوری داشته باشند. از طرف دیگر، امنیت نیز یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های شرکت‌ها در فرآیند ترانزیت کالا است. خطرانی مانند سرقت کالا، آسیب به محموله یا حتی تهدیدات تروریستی می‌توانند هزینه‌های اضافی و تأخیرهای جدی ایجاد کنند. به‌ویژه در مسیرهای ترانزیتی که از مناطق پرخطر عبور می‌کنند، این مسئله بیشتر احساس می‌شود.

#### راه عبور ایران از موانع ترانزیتی

در حال حاضر مهم‌ترین مسئله‌ای که در ارتباط با مبحث ترانزیت در داخل، کشور با آن مواجه است مدیریت واحد مرزی و سازمان‌های دخیل در این حوزه است. ترانزیت بخشی از این تجارت و مقدمه‌ای است که از طریق آن می‌توان حلقه‌های دیگر زنجیره ارزش را شکل داد. همچنین ایفای نقش در زنجیره تأمین جهانی به واسطه فرصتی که در لجستیک وجود دارد، یک موضوع عام‌تر نسبت به ترانزیت بوده و لازم است نگاه عام‌تری داشت تا مبتنی بر این، اولویت‌های کشور در کریدورهای ترانزیتی مشخص

#### استاندار بوشهر در ستاد مدیریت بحران:

# ارتقای ایمنی بنادر، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است



استاندار بوشهر گفت: رعایت کامل اصول ایمنی در بنادر به عنوان ضرورت اجتناب‌ناپذیر و همکاری جدی فعالان اقتصادی در اظهار واقعی کالا باید به طور ویژه مورد توجه قرار گیرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ارسلان زارع در نشست ستاد مدیریت بحران استان بوشهر با گرامیداشت یاد و خاطره "مهدی دربندی" آتش‌نشان فداکار دلواری، گفت: این جوان ایثارگر جان خود را در راه خدمت‌رسانی و نجات جان و مال مردم فدا کرد و وظیفه داریم نام و راه او را زنده نگه‌داریم.

وی همچنین با یادآوری حادثه تلخ آتش‌سوزی در بندر شهید

رجایی بندرجباس، نسبت به تقویت زیرساخت‌های ایمنی در بنادر و اسکله‌های استان هشدار داد و گفت:

چنین حوادثی زنگ خطری جدی برای بازنمایی، ارتقا و اصلاح ساختارهای ایمنی است.

زارع استاندار بوشهر ادامه داد: همچنین اتاق بازرگانی باید صاحبان کالا را به رعایت قوانین گمرکی و اظهار واقعی محموله‌ها در گمرکات استان بوشهر ترغیب و توجیه کند.

وی با اشاره به اهمیت حفظ منابع طبیعی، بر استفاده موثر از ظرفیت نهادهای مردمی، بسیج، دهیاران و تشکلهای زیست‌محیطی در حفاظت از جنگل‌ها، مراتع و محیط زیست استان بوشهر تأکید کرد.

زارع استاندار بوشهر با اشاره به ضرورت گسترش گفت‌وتمان وفاق و همدلی در جامعه، عنوان کرد: امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند انسجام ملی برای تحقق اهداف بلند انقلاب اسلامی هستیم.

ارسلان زارع استاندار بوشهر در ادامه با انتقاد از روند کند برخی فرآیندهای اداری، تأکید کرد: یکی از مطالبات جدی مردم، تسریع در پاسخگویی به استعلام‌ها و صدور مجوزهاست که باید به‌طور ویژه در دستور کار مدیران این استان قرار گیرد.

ارسلان زارع استاندار بوشهر با تقدیر از حضور گسترده مردم استان بوشهر در آیین بزرگداشت سالگرد ارتحال امام خمینی (ره)، اظهار کرد: حضور پرشور مردم، جلوه‌ای از وفاداری به آرمان‌های بنیان‌گذار جمهوری اسلامی و قدرشناسی از شخصیت برجسته ایشان است.

#### بامصوبه مجمع صورت گرفت:

### تصویب افزایش ۴۱درصدی سرمایه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

در مجمع عمومی فوق‌العاده شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، سهامداران با افزایش ۴۱درصدی سرمایه این شرکت موافقت کردند که بر این اساس، سرمایه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به ۱۱۶ هزار میلیارد ریال افزایش یافت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد از روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، طی مجمع عمومی فوق‌العاده شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، افزایش سرمایه این شرکت به میزان ۴۱درصد از محل سود انباشته، با اکثریت آراء به

تصویب رسید.براین اساس سرمایه گروه کشتیرانی از رقم ۸۲هزار و ۵۰۰میلیارد ریال فعلی، باافزایش ۳۳هزار و ۵۰۰میلیارد ریالی به ۱۱۶ هزار میلیارد ریال افزایش یافت.شایان ذکر است آخرین افزایش سرمایه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۳ و به میزان ۴۳درصد از محل سود انباشته صورت گرفته بود.محمد رضا مدرس خیابانی، مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ارائه گزارشی به مجمع یادآور شد: هدف از افزایش سرمایه در درجه اول، حفظ روند سودآوری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است.وی با اشاره به قدمت حدود ۶دهه‌ای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأکید کرد: با توجه به نقش ملی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حمل‌ونقل و توسعه اقتصادی کشور، روندنوسازی شرکت اهمیتی حیاتی دارد که در افزایش سرمایه‌های صورت گرفته این مهم نیز از جمله اولویت‌های اول است. لازم به ذکر است مجمع فوق‌العاده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران امروز یکشنبه ۱۸ خرداد ماه ۱۴۰۴ در محل ساختمان مرکزی این شرکت و با حضور حدود ۸۳درصد از سهامداران برگزار شد.