

دریا پایانه ۳

بناادر

معاون استاندار مازندران:

طرح‌های سالم‌سازی دریا نیازمند سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است



معاون سیاسی – امنیتی استاندار مازندران با اعلام اینکه فرمانداران متولی هماهنگی و نظارت بر سواحل هستند، گفت: اجرای طرح‌های سالم‌سازی دریا باید با استفاده از سازه‌های سبک قابل جابه‌جایی متناسب با ساحل باشد که تحقق این مهم نیازمند سرمایه گذاری از طریق بخش خصوصی است. به گزارش اقتصادسرامد، سید امیر حسینی جو در نشست منطقه‌ای ساماندهی سواحل مازندران در چالوس، اظهار کرد: از ۱۰ خرداد امسال نیروهای نجات غریق در سواحل مازندران مستقر شدند. از شروع طرح دریا در مازندران تاکنون ۱۶۱ مورد نجات موفق در سواحل استان ثبت شده است. وی با تأکید بر استعمار مدیریت و نظارت دقیق بر طرح دریا در استان، تصریح کرد: فرمانداران به عنوان نمایندگان عالی دولت در ساماندهی سواحل نقش موثری دارد.

وی بر لزوم هماهنگی میان دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله هلال‌احمر و هیئت نجات غریق ابراز امیدواری کرد که با همکاری مردم، تابستانی ایمن و فرهنگی را در نوار ساحلی مازندران تجربه کنیم. به گفته معاون استاندار مازندران، آمارها نشان می‌دهد حدود ۹۰ درصد مسافران و گردشگران به خاطر دریا و جنگل، به این استان سفر می‌کنند، اما امکانات و تجهیزات موجود در سواحل مازندران پاسخگوی نیاز این حجم انبوه مسافران نیست.

مازندران سه میلیون و ۵۰۰ هزار نفری دارای ۱۵ شهرستان ساحلی است که در سواحل محمودآباد با ۳۰ کیلومتر ساحل آزاد و بیش از ۱۲۰ راه دسترسی دارای ۱۶۱ طرح، با بلسلر با ۲۷ کیلومتر نوار ساحلی ۱۳ کیلومتر نوار ساحلی قابل شناسا ۱۵ طرح سالمسازي، از شاخص‌ترین شهرستان‌های مرکزی استان در اجرای این طرح محسوب می‌شوند.

سواحل سیستان و بلوچستان تامین‌کننده بیش از ۷۰ درصد تن ماهیان کشور



مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان گفت: ۱۱ اسکله و جایگاه تخلیه صید جنوب این استان تامین‌کننده بیش از ۷۰ درصد تن ماهیان کشور است که نقش مهمی در اشتغالزایی در منطقه دارد.

به گزارش اقتصادسرامد، علی فاتحی جهانتیغ به ایرنا اظهار کرد: سیستان و بلوچستان با وسعت بیش از ۱۸۷ هزار کیلومتر مربع و ۳۰۰ کیلومتر طول مرز آبی دارای ظرفیت‌های فراوان شیلاتی و سرمایه‌گذاری است. وی بیان کرد: اداره کل شیلات سیستان و بلوچستان در سال ۱۳۷۰ در چابهار با بهره‌برداری از سردخانه ۲ هزار تنی چابهار، سردخانه ۲ هزارتنی کنارک و سردخانه ۲ هزار تنی زاهدان تأسیس شده است.

مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان ادامه داد: هم‌اینگ حدود سه هزار شناور اعم از قایق و لنج، حدود ۳۰ هزار نفر صیاد دائمی و فصلی در قالب ۳۸ تعاونی صیادی، ۶ شهرک و ناحیه صنعتی و بیش از ۱۰۰ واحد تولیدی صنایع شیلاتی، دارا بودن منطقه بالقوه پرورش میگو با بیش از ۳۲ هزار هکتار اراضی مستعد است. وی تصریح کرد: ۴۱ درصد صید آبهای جنوب کشور، ۳۹ درصد صید کل کشور، ۲۳ درصد کل تولید آبزیان کشور (صید و آبزی پروری)، رتبه دوم صید در اقیانوس هند بعد از اندونزی، رتبه اول صید در غرب اقیانوس هند و تأمین‌کننده بیش از ۷۰ درصد تن ماهیان کشور یکی از شاخص‌های اقتصادی استان به شمار می‌رود. جهانتیغ گفت: به دلیل وجود شرایط مناسب از جمله زمین‌های بلااستفاده ساحلی، نیروی کار ساده، فناوری بومی شده و قابل دسترسی، بازارهای شناخته‌شده جهانی و ارزش صادراتی آبزیان(ماهی، میگو و سایر آبزیان دریایی) در توسعه آبزی‌پروری، می‌تواند نقش مهمی در افزایش اشتغال، ارزآوری و توسعه روستایی در مناطق ساحلی جنوب استان ایفا کند. وی با تشریح ظرفیت‌های شیلاتی در سیستان و بلوچستان اظهار کرد: چابهار با موقعیت راهبردی، تنها بندر اقیانوسی کشور است و اهمیت زیادی برای سرمایه‌گذاران ایرانی و کشورهای حاشیه اقیانوس هند و کشورهای همسایه دارد.



تأثیرگذار باشد. اخیرا کارگروهی متشکل از چهار کشور هند، ایران، افغانستان و ازبکستان بر تسهیل تجارت از طریق چابهار تأکید کرده‌اند.

چابهار که در محل تلاقی اقیانوس هند و دریای عمان در جنوب‌شرقی ایران قرار دارد، اولین پروژه بندری خارجی هند است. پس از تکمیل، این پروژه هند را قادر می‌سازد تا کالاهای خود را به افغانستان، آسیای مرکزی و فراتر از آن ارسال کند. هند رقیب سرسخت پاکستان بوده و در تلاش است تا با دور زدن آن، بندر چابهار را به عنوان راهی برای دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی و همچنین افغانستان توسعه دهد. این بندر حدود ۷۲کیلومتر با همتای پاکستانی خود، یعنی گوادر فاصله دارد که توسط چین در حال توسعه است. شهر بندری استراتژیک ایران فرصتی بی‌نظیر برای هند ایجاد کرده تا کالاهای خود را از طریق یک مسیر امن جدید به افغانستان محصور در خشکی ارسال کند. به همین منظور، بازرگانان افغان را قادر می‌سازد تا کالاهای خود –عمدتا میوه و سبزیجات و همچنین آجیل و مواد معدنی –را از طریق چابهار به بازارهای جهانی صادر کنند.

جایگاه ویژه ترانزیتی برای ایران

توسعه کریدورها افزون بر ارتقای جایگاه کشور از منظر اقتصادی، تجاری، سیاسی و نظامی، می‌تواند دیپلماسی اقتصادی ایران را نیز گسترش دهد، زیرا کریدورهای حمل‌ونقلی و ترانزیتی شریان‌های حیاتی در کالبد اقتصاد هستند و توسعه اقتصادی با وجود این کریدورها همبستگی دارد. در دنیای مدرن، کریدورها و زیرساخت‌های حمل‌ونقل از جمله مهم‌ترین پیش‌نیازهای پیشرفت تلقی می‌شوند و در ایران نیز بر اهمیت توسعه این شریان‌ها تأکید فراوان وجود دارد. سال‌های سال است که راجع به تکمیل کریدورها صحبت می‌شود، اما تا پیش از این، هیچ دولتی نتوانست گام عملی در این زمینه بردارد، اما به گفته مهرداد بذپاش، وزیر راه و شهرسازی، تکمیل زنجیره کریدوری از تأکیدات اصلی رئیس‌جمهور است و در عین حال، تکمیل کریدورهای شمال –جنوب کشور از مهم‌ترین اولویت‌های توسعه شبکه حمل‌ونقلی به‌شمار می‌رود.

کارشناسان معتقدند که کاهش جدی وابستگی ایران به درآمد نفتی است؛ ایجاد و توسعه مسیر ترانزیتی علاوه‌بر دریافت عواید ترانزیتی از دولت‌های خارجی، مشاغل زبسیادی را در داخل کشور فعال می‌کند. همچنین گره خوردن منافع کشورهای منطقه به منافع ایران است که وزن ژئوپلیتیک ایران در منطقه را شد می‌دهد؛ این مسئله دست ایران را در بازی با قدرت‌های بزرگ جهانی باز خواهد کرد. با توجه به اینکه ایران تلاش می‌کند نظم جدیدی در منطقه جنوب غرب آسیا شکل دهد، بازیابی جایگاه کریدوری ایران، در این بین راه‌گشا خواهد بود. از طرف دیگر، تبدیل ایران به چهارراه ترانزیتی جهان است که علاوه‌بر بی‌اثر کردن تحریم‌ها، با افزایش گردشگری تجاری و تفریحی، همگرایی در منطقه را به نفع ایران افزایش می‌دهد.

پاکستان، آذربایجان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، قرقیزستان، تاجیکستان و افغانستان است و به نوعی منطقه اکو در امتداد مرزهای اروپا و چین قرار دارد. کشورهای عضو، بازارهای خود را به روی سرمایه‌گذاران بین‌المللی باز کرده‌اند، لذا منطقه اکو در دهه گذشته برای سرمایه‌گذاری جذاب‌تر شده است. حمل‌ونقل یکی از حوزه‌های مهم برای اکو تلقی می‌شود. تلاش‌های منطقه‌ای توسط اعضای اکو برای بهبود تجارت و حمل‌ونقل با اجرای پروژه‌های زیربنایی مانند کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب، مسیر ترانس خزر، کریدور اقتصادی چین و پاکستان، بندر چابهار و گوادر، مکمل یکدیگر هستند. همه این پروژه‌ها به موازات پروژه‌های گسترده‌تر و جامع‌تر، قابلیت عملکرد بهتر را خواهند داشت. از آنجایی که ۷عضو اکو محصور در خشکی هستند، توسعه و تقویت همکاری‌های متقابل در زمینه حمل‌ونقل و ارتباطات برای این کشورها حیاتی خواهد بود. بنابراین، ادغام با جامعه



بین‌المللی ممکن است تا از طریق مکانیسم‌های منطقه‌ای، شامل تشکل‌های زیرمنطقه‌ای و با سازگاری آسان‌تری باشد. از این‌رو، در چنین شرایطی، اکو احتمالاً در سال‌های آینده شتاب بیشتری بگیرد.

فرصت ایران برای خروج اکواز حصار خشکی

بسیاری از کشورهای اکو مانند ازبکستان، قرقیزستان، تاجیکستان و ازبکستان محصور در خشکی بوده و به دنبال اتصال به بنادر کشورهای دیگر مانند چابهار یا گوادر پاکستان هستند، اما همیشه اقبال کشورها به ایران به دلیل زیرساخت‌های بهتر و امنیت سرزمینی در اولویت این کشورها قرار دارد، مگر اینکه عامل سوم مانند ایالات متحده در این موضوع ورود کند که آن نیز در بلندمدت نمی‌تواند

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد؛

نقشه راه بازیابی توان ترانزیتی ایران در اکو

چشم‌انداز تجاری و ترانزیتی تا ۲۰۳۵ چطور دست‌یافتنی می‌شود؟

سید گروه ترانزیت –امید اسماعیلی – «برای ما، اکو نماد جدی دیپلماسی همسایگی و در رأس دیپلماسی اقتصادی چندجانبه است. در کنار هم می‌توانیم چشم‌انداز تجاری، ترانزیتی، دیجیتال، گردشگری و تاب‌آوری را تا ۲۰۳۵ دست‌یافتنی کنیم». این بخشی از پیام مسعود پزشکیان، رئیس جمهوری اسلامی ایران در شبکه اجتماعی ایکس (توییتر سابق) است. او این پیام را پس از بازگشت از سفر یک‌روزه خود به جمهوری آذربایجان در شبکه‌های اجتماعی منتشر کرد. سفر یک‌روزه پزشکیان به دعوت رئیس‌جمهور آذربایجان و با هدف شرکت در هفدهمین اجلاس سران کشورهای سازمان همکاری‌های اقتصادی (اکو) در شهر خانکندی در روز جمعه (۱۳ تیرماه) بود.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، مسعود پزشکیان در حاشیه این اجلاس با الهام علی‌اف، رئیس‌جمهور آذربایجان؛ رجب طیب اردو‌غان، رئیس‌جمهور ترکیه؛ شهباز شریف، نخست‌وزیر پاکستان و امام‌علی رحمان، رئیس‌جمهور تاجیکستان دیدار و گفت‌وگو کرد. پزشکیان همچنین در این اجلاس به ایراد سخن پرداخت و با اشاره به تلفات انسانی زیاد تجاوز رژیم صهیونیستی علیه مردم عزیز ایران، گفت: در این جنگ نیروهای مسلح ایران وفق ماده ۵۱ منشور ملل متحد به دفاع مشروع از ملت ایران، حاکمیت ملی و تمامیت‌ارضی کشورمان پرداختند و درس بزرگی به متجاوزان دادند و مانع گسترش جنگ در منطقه شدند. وی افزود: از موضع‌گیری‌های مسئولانه کشورهای منطقه و اعضای سازمان اکو در طول بحران تشکر می‌کنم. بسیاری از سازمان‌های جهانی و منطقه از جمله نشست وزرای خارجه کشورهای اسلامی رای قاطعی در محکومیت حملات رژیم صهیونیستی علیه جمهوری اسلامی ایران اتخاذ کردند.

رئیس‌جمهور پس از بازگشت از سفر به جمهوری آذربایجان و شرکت در هفدهمین نشست سران سازمان همکاری‌های اکو با اشاره به فضای جلسه اصلی اجلاس اکو و همچنین دیدارهای دوجانبه در حاشیه این اجلاس، اظهار کرد: همه کشورهای حاضر با صراحت و شدت اقدامات رژیم صهیونیستی علیه ایران را محکوم کردند. پزشکیان با بیان اینکه این سفرها و رفت‌آمدها می‌تواند زمینه‌ساز تقویت روابط با کشورهای اسلامی باشد، اظهار کرد: باید در حوزه‌های علمی، حمل‌ونقل، فرهنگی و کارشناسی نیز مسئولان و مدیران اجرایی کشور فعال‌تر وارد عمل شوند. این تعاملات نباید محدود به سطح سران باشد و لازم است معاونان و وزرا نیز پیگیری تفاهات انجام‌شده را در دستور کار خود قرار دهند.

تلاش برای توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی

در میانه تلاش‌های جهانی برای همگرایی اقتصادی و توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی، سازمان همکاری اقتصادی (اکو (ECO) بیش از پیش در کانون توجه قرار گرفته است. این نهاد منطقه‌ای که در سال ۱۹۸۵ توسط ایران، ترکیه

ردپای خرابکاری در انفجارهای مرموز نفتکش‌ها



مارتین کلی، رئیس مشاوره کارشناسان امنیت دریایی گروه «ئی او اس ریسک»، گفت: شباهت‌هایی بین حادثه اخیر و حوادث قبلی وجود دارد. طیف وسیعی از احتمالات دیگر از جمله بازیگران لیبیایی و سایر بازیگران دولتی که توانایی احتمالاً انگیزه دارند، همچنان وجود دارد. حتی قبل از آخرین انفجار، آرسنیو دومینگز، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی سازمان ملل متحد (IMO)، ماه گذشته، نگرانی خود را در مورد موج حملات ابراز کرد.

مارتین کلی، رئیس مشاوره کارشناسان امنیت دریایی گروه «ئی او اس ریسک»، گفت: شباهت‌هایی بین حادثه اخیر و حوادث قبلی وجود دارد. طیف وسیعی از احتمالات دیگر از جمله بازیگران لیبیایی و سایر بازیگران دولتی که توانایی احتمالاً انگیزه دارند، همچنان وجود دارد. حتی قبل از آخرین انفجار، آرسنیو دومینگز، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی سازمان ملل متحد (IMO)، ماه گذشته، نگرانی خود را در مورد موج حملات ابراز کرد.

یک مجموعه حملات مرموز با استفاده از مین‌های صدفی به نفتکش‌ها، دنیای حمل و نقل دریایی را تکان داده و ظن خرابکاری را برانگیخته است.

به گزارش اقتصادسرامداز فایننشیال تایمز، امسال پنج کشتی، هدف انفجارهای عمدی قرار گرفته‌اند که آخرین مورد آن، آبگرفتگی موتورخانه نفتکش یونانی ویلامورا در هفته گذشته، هنگام حرکت از سواحل لیبی بود.

تمام این کشتی‌ها چند هفته پس از ورود به بنادر روسیه، هدف حمله قرار گرفته‌اند. بسر این اساس، برخی از کارشناسان امنیتی اظهار نظر کرده‌اند که اوکراین در این انفجارها دست داشته است. اگر چه کی‌یف در مورد این حوادث اظهار نظری نکرده است، نیروهای امنیتی این کشور، سابقه اقدامات مخفیانه علیه منافع روسیه را دارند. یکی از مشاوران امنیتی در این بخش گفت که در ابتدا همه انگشت‌ها به سمت اوکراین نشانه رفته بود. اما تفاوت در ماهیت حمله به ویلامورا که به بدنه آن و نه به پهلو اصابت کرد، نظر به‌های دیگری را در مورد خرابکاران احتمالی، مطرح کرد.

چهار فروند از این کشتی‌ها در بنادر لیبی پهلو گرفته بودند؛ کشوری که بین جناح‌های رقیب تقسیم‌شده و به درآمد حاصل از حمل و نقل نفت متکی است. همه این نفتکش‌ها سابقه لنگر انداختن در سواحل مالت برای دریافت تدارکات را نیز دارند.

حمله به کشتی ویلامورا در هفته گذشته، پس از حادثه مشابه دیگری در ژانویه و سه حادثه در فوریه روی داد. در حالی که بیشتر این حوادث در مدیترانه رخ داده است، یک نفتکش در دریای بالتیک هدف حمله قرار گرفت.