



سه‌شنبه-۲۴ تیر ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۲۴۹

## دریاپایه

### بنادر

**۵۳میلیون تن کالا در بنادر کشور طی ۳ ماهه امسال تخلیه و بارگیری شد**



میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنادر مالکیتی و حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی طی ۳ ماهه نخست امسال معادل ۵۳ میلیون تن و میزان عملیات کانتینری معادل ۷۵۰ هزار TEU، اعلام شد.

به گزارش اقتصادسرامد، مجموعه تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی طی ۳ ماهه نخست امسال، معادل ۵۳ میلیون تن و طی مدت ذکر شده جمع تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی، معادل ۳۴ میلیون تن و مجموع تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی معادل ۱۹ میلیون تن، بود.

میزان تخلیه کالاهای نفتی و غیرنفتی طی بهار ۱۴۰۴ در بنادر مالکیتی و حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی، معادل ۱۶ میلیون و ۷۰۰ هزار تن، میزان تخلیه کالاهای غیرنفتی معادل ۱۳ میلیون و ۳۰۰ هزار تن و میزان تخلیه کالاهای نفتی، معادل ۳ میلیون و ۴۰۰ هزار تن بود.

مجموع بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی طی ۳ ماهه نخست سال جاری معادل ۳۶ میلیون تن، میزان بارگیری کالاهای غیرنفتی معادل ۲۰ میلیون و ۸۰۰ هزار تن و میزان بارگیری کالاهای نفتی نیز معادل ۱۵ میلیون و ۲۰۰ هزار تن، بود.

همچنین میزان تخلیه و بارگیری صورت گرفته در بخش عملیات کانتینری طی ۳ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ به ۷۵۰ هزار TEU رسید.

**بندر کاوه؛ پیشران کریدور شمال -جنوب در منطقه آزاد قشم**



بندر بین‌المللی کاوه در جزیره قشم قابلیت پذیرش کشتی‌های نسل هفتم و ظرفیت پذیرش کشتی‌های کانتینری تا ۱۰ هزار TEU (واحد شمارش کانتینر) و کشتی‌های تا وزن خشک ۱۰۰ هزار تن را داراست و علاوه بر نقش تجاری – خدماتی خود به عنوان دهکده بار و پایگاه لجستیک (در پیوند با بندر شهید رجایی) از سهم قابل توجهی در توسعه عمومی جزیره قشم برخوردار است.

به گزارش اقتصادسرامد از مرکز رسانه قشم، ساخت فاز اول این بندر در سال ۱۳۸۴ به پایان رسید و از سال ۱۳۸۵ توسط شرکت تأسیسات دریایی قشم مورد بهره‌برداری قرار گرفت. از سال ۱۳۹۰ نیز سازمان منطقه آزاد قشم با واگذاری بهره‌برداری به شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم، این بندر را به‌صورت رسمی به‌عنوان بندر کانتینری به ثبت رساند. اپراتوری بندر کاوه هم‌اکنون بر عهده شرکت سیدولف قشم است که وظیفه تخلیه و بارگیری کالاهارا برعهده دارد.

در فاز نخست این بندر، که به‌عنوان نقطه آغازین پروژه راهبردی پل خلیج فارس نیز شناخته می‌شود، اسکله‌ای با طول ۲۶۰ متر و عرض ۳۱ متر احداث شده که دارای دو دلفین پهلوگیری به طول ۲۹۰ متر است. عمق آبخورد در پست شمالی این اسکله به ۲۲ متر و در پست جنوبی به ۱۷ متر می‌رسد.

این ویژگی‌ها امکان پهلوگیری کشتی‌هایی با ظرفیت تا ۱۰۰ هزار تن در پست شمالی و ۴۰ هزار تن در پست جنوبی را فراهم کرده و بندر را آماده پذیرش محموله‌های فله خشک و کانتینری در حوزه صادرات و واردات می‌کند.

با اجرای طرح توسعه بندر، ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینر در بنسدر کاوه به بیش از دو میلیون TEU در سال خواهد رسید؛ ظرفیتی که این بندر را به پشته‌انه‌ای کلیدی برای شبکه لجستیک بنادر جنوب کشور تبدیل می‌کند.

مزیت‌های رقابتی همچون بهره‌مندی از قوانین مناطق آزاد، موقعیت ژئوپلیتیکی و دسترسی به کریدورهای بین‌المللی، بندر شهید کاوه را به یکی از حلقه‌های حیاتی در زنجیره تأمین منطقه‌ای و بین‌المللی در مسیر کریدور شمال – جنوب بدل ساخته است.



دیجیتال جهانی را فلج کند. از همین روی، آیمک یک جایگزین ارانه می‌دهد: یعنی کابل‌های فیبر نوری را می‌توان در خشکی، در امتداد مسیر راه‌آهن متصل‌کننده جبل‌علی به حیفا قرار داده و آسیب‌پذیری زیرساخت‌های موجود را کاهش داد.

#### نگاه ویژه هند با وجود چالش‌ها

برای هند، آیمک یک برگ برنده تمام‌عیار است، زیرا به هند این فرصت را می‌دهد که بخشی از یک پروژه زیرساختی با استانداردهای جهانی باشد. اولین بندر موردنظر، امارات متحده عربی، چهارمین شریک تجاری بزرگ هند است که به تازگی با آن یک توافق‌نامه تجاری جامع امضا کرده و میزبان ۱۰ درصد از مهاجران هندی است. این امر مستلزم ارتقای عمده‌ای در زیرساخت‌های بندری آن است که از قبل آغاز شده. بندر وادهوان که بزرگ‌ترین بندر کانتینری هند خواهد بود، به همراه بندر موندرادر گجرات، یکی از نقاط آغاز آیمک است. این بندر بخشی از پروژه نخست‌وزیر نازندرا مودی است که با طرح ژئوپلیتیکی ماهاساگار برای نزدیک‌تر کردن هند به همسایگان دریایی خود مانند موریس و سریلانکا و نزدیک‌ترین شرکای تجاری خود مانند دبی، مر تبط می‌شود.

اگرچه آیمک به نظر یک طرح جدید و جذاب می‌رسد، اما در واقع مسیر جدیدی برای هند نیست. کریدور IMEC پیش از مسیر قدیمی دریای سرخ وجود داشته که پس از حکومت روم در مصر از سال ۳۳۰ قبل از میلاد، به جایگزینی مناسب برای مسیر خلیج فارس تبدیل شد و امنیت کشتیرانی در طول کانال دریای سرخ را تضمین کرد. از عصر برنز و تا اواخر قرن نوزدهم مسیر اصلی تجارت هند، خلیج فارس بود. این مسیر شامل مسیر بالای رودخانه بصره-بغداد به مدیترانه می‌شد که زمانی از طریق زمینی از اردن و سوریه عبور می‌کرد تا به سواحل مدیترانه شرقی برسد. این مسیر همچنین بنادر عربستان سعودی، بحرین، قطر و امارات متحده عربی، عمان و احتمالاً ساحل مکران را در بر می‌گرفت.

این میراث نویدبخش کریدور جدید قرن بیست‌ویکم است، اما چالش‌هایی برای دستیابی به این هدف وجود دارد. اگرچه هر کشوری که به IMEC پیوسته است، نماینده ویژه برای آن تعیین کرده، اما هیچ طرح کلی برای پیروی از آن وجود ندارد. به گفته دامو راوی، دبیر روابط اقتصادی وزارت امور خارجه هند، بحران خاورمیانه آزمایشی برای این پروژه است. در حال حاضر، IMEC با سه مانع روبه‌رو است: زیرساخت‌های ناکافی بندر در هند، ارتباطات راه‌آهن تخریب‌شده در غرب آسیا و شکاف دیپلماتیک بین عربستان سعودی و رژیم صهیونیستی.



توافق‌نامه ابراهیم در نخستین دوره دولت ترامپ، بین ایالات متحده، امارات متحده عربی، بحرین، مراکش، سودان و اسرائیل امضا شد. مهم‌ترین نکته برای IMEC این بود که اسرائیل و امارات متحده عربی در سال ۲۰۲۰ روابط دیپلماتیک خود را تحت این توافق‌نامه برقرار کردند، سپس قرار شد تا پس از آن عربستان سعودی نیز روابط دیپلماتیک برقرار کند که این روند به دلیل جنگ غزه متوقف شده است.

#### نگرانی از انتقال داده‌ها

برای حوزه انتقال داده‌ها این تحولات یک هزینه جدی است. داده‌ها که اقتصادهای مدرن به آن وابسته هستند، توسط کابل‌های فیبر نوری زیر دریا حمل می‌شوند و قابل تغییر مسیر نیستند. بخش عمده‌ای از شبکه کابل داده جهانی از دریای سرخ و کانال سوئز عبور می‌کند و این شبکه در برابر اختلال آسیب‌پذیر است. به عنوان مثال، یک کشتی چینی در نوامبر ۲۰۲۴ منتهم شد که با کشیدن لنگر خود در امتداد بستر دریا، به کابل‌های زیر دریا در دریای بالتیک آسیب رسانده است. چنین اقدامی در منطقه دریای سرخ می‌تواند اقتصاد

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

# چالش سه گانه مقابل رویای هندی

**کریدور آیمک برای دهلی چه اهمیت اقتصادی و سیاسی دارد؟**

**گروه ترانزیت- رضا رضایی -** کریدور آیمک یک مسیر چندوجهی است که از هند آغاز و به اروپا ختم می‌شود. کالاهای هند به بنادر امارات متحده عربی منتقل و سپس با قطارهایی که از امارات، عربستان سعودی و اردن عبور می‌کنند به بندر حیفا در رژیم صهیونیستی حمل می‌شوند. در نهایت از حیفا، به بندر یونان، ایتالیا و فرانسه صادر خواهند شد. به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، هدف IMEC فراهم کردن ترانزیت سریع‌تر و امن‌تر برای کالاهای انرژی و داده‌ها بین هند و اروپاست. براساس اعلام رسانه‌های غربی، این مسیر زمان ترانزیت می‌تواند بین هند و اروپا را ۳۰درصد و هزینه لجستیک را ۴۰درصد کاهش دهد. IMEC همچنین با دور زدن مسیر دریای سرخ، یک جایگزین تجاری دیگر ارائه می‌دهد.

براساس گزارش اندیشکده هندی(گیت هاووس)، اگرچه آیمک با ابتکار کمربند و جاده چین مقایسه شده است، اما تفاوت قابل توجهی با آن دارد. BRI یک ابتکار تک‌کشوری بوده که هدف آن ایجاد یک شبکه تجارت جهانی با محوریت چین است. BRI که در سال ۲۰۱۳ راه‌اندازی شد، تاکنون بیش از یک‌تریلیون دلار سرمایه‌گذاری داشته که بخش عمده آن از سوی چین بوده است. همچنین با ادعاهایی (از سوی غربی‌ها) مبنی بر سوق دادن کشورهای فقیر به دام بدهی و تحمیل مشکلات به آن‌ها، با جنجال روبه‌رو شده است. در همسایگی هند، پاکستان، سریلانکا و نیپال به عنوان نمونه‌هایی از این دیپلماسی تله بدهی مطرح می‌شوند. بسیاری از کشورهای آفریقایی، از جمله کنیا، زامبیا و آنگولا، از طریق BRI شدیداً به چین بدهکار هستند. در مقابل، آیمک یک کریدور چندجانبه است که پروژه‌های آن در طول مسیر به صورت محلی تأمین مالی می‌شوند. به عنوان مثال، هند در حال سرمایه‌گذاری در ارتقای زیرساخت‌های بندری خود است. عربستان سعودی با ارتقای زیرساخت‌های ریلی و بندری داخلی خود، ۲۰میلیارد دلار سرمایه‌گذاری برای IMEC متعهد شده است. امارات متحده عربی نیز یک خط ریلی به مرز عربستان خواهد ساخت که به شبکه ریلی سعودی متصل خواهد شد.

#### مهم‌برای سعودی‌ها

کریدور IMEC به‌ویژه برای عربستان سعودی که توسط انصارالله یمن در دریای سرخ و ایران در خلیج فارس احاطه شده، اهمیت دارد. زیرا بیشتر صادرات نفت آن از این طریق انجام می‌شود. عربستان هم‌اکنون در حال انجام اصلاحات اجتماعی، زیرساختی و راهبردی بوده است. از نظر اقتصادی، این کشور نه‌تنها برای عبور نفت خود به آسیا، بلکه برای خریداران اروپایی خود نیز به دسترسی به دریای عرب نیاز دارد. در داخل، این کشور در حال تنوع بخشیدن به اقتصاد داخلی خود است که مستلزم ارتباط بهتر با این بازارها خواهد بود.

کاهش کشتیرانی در کانال سوئز برای شرکت‌های حمل‌ونقل هزینه مالی دارد، چراکه کشتی‌های آن‌ها اکنون مسیر طولانی‌تری را در اطراف دماغه امید نیک طی می‌کنند. بااین‌حال، این فقط یک هزینه مالی است و تجارت را گران‌تر می‌کند، اما مبادلات را به‌طور کامل متوقف نمی‌کند. از نظر راهبردی، آیمک کریدوری است که بر پایه توافق‌نامه ابراهیم در ۲۰۲۰ ساخته شده است؛ توافق‌نامه‌ای که هدفشان عادی‌سازی روابط بین رژیم صهیونی و کشورهای عربی بود.

**معاون ستاد ساماندهی سواحل استانداری مازندران:**

## تخصیص ۴۰میلیارد ریالی تأمین تجهیزات ناجیان غریق مازندران



معاون ستاد ساماندهی سواحل استانداری مازندران از تخصیص ۴۰ میلیارد ریال اعتبار جهت تأمین تجهیزات لازم امداد و نجات ویژه ناجیان غریق مستقر در نوار ساحلی استان خبر داد. به گزارش اقتصادسرامد، فضل الله کتبیادی به مناسبت اظهار داشت: با پیگیری‌های صورت گرفته امسال ۴۰ میلیارد ریال اعتبار جهت تأمین تجهیزات لازم امداد و نجات ویژه ناجیان غریق مستقر در نوارساحلی استان مازندران تخصیص یافته است.

معاون ستاد ساماندهی سواحل استانداری مازندران، گفت: این اعتبار برای خرید ادوات و تجهیزات امداد و نجات از جمله جت اسکی، موتور، نصب تابلوهای شنا ممنوع، بویه و غیره هزینه شده است. به گفته وی، این میزان اعتبار برای تأمین تجهیزات امداد و نجات در مناطق خطر آفری صورت گرفته است و تأمین تجهیزات امداد و نجات در طرح‌های ساماندهی دریا به عهده بخش خصوصی است. کیقبادی معاون ستاد ساماندهی سواحل استانداری مازندران با تأکید بر ضرورت شنای گردشگران در طرح‌های ساماندهی دریا و عدم شنا در مناطق خطر آفرین گفت: همواره آمارهای غرق شدگی‌ها حاکی از این است که تمام غرق شدگی‌ها در نقاط خارج از طرح‌های ساماندهی صورت گرفته است. این مقام مسئول در استانداری مازندران، تصریح کرد: بر اساس آخرین مطالعات صورت گرفته، ۱۳۵۰نقطه به عنوان نقطه حادثه خیز و شنا ممنوع در طول نوار ساحلی استان مازندران شناسایی شده‌اند. به گفته معاون ستاد ساماندهی سواحل استانداری مازندران، هر چند جهت حفظ ایمنی گردشگران در این نقاط ناجیان غریق جهت انجام خدمات احتمالی امداد و نجات استقرار یافته‌اند، اما به طور جد از گردشگران و بومیان مناطق ساحلی در خواست داریم از شنا کردن در این نقاط اجتناب کنند. معاون ستاد ساماندهی سواحل استانداری مازندران، افزود: حضور ناجیان غریق در سواحل نقش مهمی در حفظ جان گردشگران خواهد داشت به طوریکه هر ساله شاهد آمار قابل توجهی از نجات گردشگران توسط ناجیان غریق هستیم.

معاون ستاد ساماندهی سواحل استانداری مازندران با اشاره به اینکه حضور ناجیان غریق نقش مهمی در کاهش چشمگیر غرق شدگی‌ها خواهد داشت، بیان داشت: طرح‌های ساماندهی دریا نیز با مدیریت بخش خصوصی به گردشگرانی که قصد شنا در محیطی امن را داشته باشند در طول نوار ساحلی استان مازندران خدمات رسانی می‌کنند.

**رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر خبر داد:**

## دانشگاه علوم دریایی خرمشهر میزبان ۱۲۳۲ داوطلب کنکور سراسری



پنجشنبه و جمعه، ۲۶ و ۲۷ تیر برگزار خواهد شد و دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر میزبان ۱۲۳۲ داوطلب در این شهرستان است.

وی افزود: آزمون گروه‌های آزمایشی ریاضی و فنی و علوم انسانی صبح روز پنجشنبه ۲۶ تیر برگزار می‌شود. در گروه ریاضی و فنی، ۱۶۴ داوطلب شامل ۱۰۶ مرد و ۵۷ زن به رقابت می‌پردازند. آزمون گروه علوم انسانی نیز با ۳۲۷ داوطلب شامل ۲۳۳ خانم و ۱۰۴ آقا، در همین روز آزمون خواهند داشت.

بختیاری ادامه داد: عصر پنجشنبه نیز آزمون گروه‌های هنر و زبان خارجی برگزار خواهد شد. در گروه هنر، ۲۵ داوطلب(۲۰ زن و ۵ مرد) و در گروه زبان خارجی ۶۶ داوطلب (۴۵ زن و ۲۱ مرد) حضور خواهند داشت که این آمار نیز حاکی از حضور پررنگ‌تر بانوان است.

رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر گفت: شلوغ‌ترین روز کنکور در خرمشهر، صبح جمعه ۲۷ تیر خواهد بود که آزمون گروه علوم تجربی برگزار می‌شود. در این گروه، ۶۵۰ داوطلب شامل ۴۵۷ خانم و ۱۹۳ آقا به رقابت با یکدیگر خواهند پرداخت.

وی در خصوص اقدامات صورت گرفته برای برگزاری مطلوب آزمون بیان کرد: با توجه به فاصله افتاده بین امتحانات دانشگاه و آزمون سراسری، حساسیت ما نسبت به سیستم‌های سامانیی ساختمان‌ها افزایش یافت.

بختیاری اضافه کرد: برای رفاه حال همراهان و خانواده‌های داوطلبان که معمولاً در روز کنکور در محل حضور می‌یابند، تمهیداتی در آمفی‌تئاتر دانشکده علوم دریایی اندیشیده شده است. با فراهم کردن وسایل پذیرایی، تلاش می‌کنیم تا محیطی آرام و مطبوع برای این عزیزان تا پایان زمان برگزاری آزمون فراهم کنیم. وی یادآور شد: محل برگزاری آزمون برای هر یک از داوطلبان در کارت ورود به جلسه مشخص شده و دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر با تمام توان آماده میزبانی از این آزمون مهم و حساس علمی است.