

## «بوموسی» میزبان گردشگران می شود

### آیا در جزایر ایرانی خلیج فارس گردشگری پایدار شکل می گیرد؟

۲

سایه بررسی می کند:

## نفتکش های ایران در دوراهی احتیاط و اعتماد

پیام روشن شدن رادار نفتکش های ایرانی چه بود؟

علت پرداخت نکردن خسارات حادثه بندر شهیدر جایی چیست؟

## بازگشت شبیح رسوب کالا به بنادر

کالاهای وارداتی گروگان دستگاه های موازی در حوزه تجارت

مقاله

## تبعات اجتماعی وروانی نااطمینانی در اقتصاد

مرتضی فاخری

یادداشت

## روز دریا نداریم روز بازار سرمایه داریم؟!



**فیروز اسماعیلی نژاد- ما در** روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد معتقدیم که این تعجب، تنها یک سوال ساده نیست؛ بلکه فریادی است از جنس غربت نادیده گرفتن ظرفیت های عظیم دریامحور ایران و بی اعتنایی به «ثروت آفرینی ملموس» در برابر دیده نشدن یکی از ارکان اصلی اقتصاد کلان ایران!.

خسته ایم از بس که گفتیم! حرف های کلیشه ای شنیدیم اما باور کنید این کشور با حدود ۶ هزار کیلومتر ساحل دریایی در شمال و جنوب، با ظرفیت تبدیل شدن به قطب ترانزیت کالا در منطقه را داشته است و شاید هنوز دارد. اکنون مردم ایران فقط نظاره گر، ربودن گوی سبقت توسط همسایگان خلیج فارس هستند. مردم ایران می توانستند و شاید هنوز هم می توانند پیشرفت را به معنای واقعی کلمه با بهره گیری از ذخایر عظیم دریایی و پتانسیل بی نظیر در حوزه شیلات، کشتی سازی و به خصوص گردشگری دریایی، با گوشت و پوست و استخوان لمس کنند.

این ملت دریایی چگونه فاقد روزی ملی با عنوان «روز دریا» است؟ این سکوت تقویم، گویای یک غفلت استراتژیک است. بله، یک غفلت استراتژیک! ما در روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد بر این باوریم که «دریا» بازار سرمایه ای است به وسعت یک تاریخ- «بازار سرمایه» رکن حیاتی اقتصاد مدرن است و روز آن، نماد اهمیت این رکن. اما «دریا» مادر است و خود یک «بازار سرمایه» طبیعی، زنده و تاریخ ساز بوده و هست. سرمایه ای از جنس موقعیت ژئوپلیتیکی، سرمایه ای از جنس تجارت، سرمایه ای از جنس انرژی و منابعی که پایه های اقتصاد کلان را مستحکم می کند. این را نه تنها در نقشه های کهن جاده ابریشم می توان بیابیم بلکه در کریدورهای بین المللی ادامه در همین صفحه

# رویای شیرین چابهار ایران

## شمارش معکوس برای «ریل پایه» شدن بندر چابهار

### اتصال ریلی بندر چابهار به خط آهن سراسری، توسعه کریدور شمال-جنوب را شتاب می دهد

۸

سرآمد گزارش می دهد:

## تمرکز جهانی بر کربن زدایی دریایی پس از تعویق تصمیم IMO

که اتحادیه اروپا و سایر مناطق به سمت ابتکارات منطقه ای مستقل حرکت کنند؛ موضوعی که می تواند نظم جهانی دریانوردی را دوباره کند.

و در نهایت! به نظر می رسد تصمیم IMO برای به تعویق انداختن چارچوب صفر خالص، بیش از هر چیز بازتابی از تضاد میان فشارهای اقلیمی و منافع اقتصادی است. در حالی که کشورهای جزیره ای از تأخیرها خشمگین اند و فعالان زیست محیطی آن را عقبگردی خطرناک می دانند، بخش هایی از صنعت هنوز در حال سنجش هزینه های واقعی این گذار عظیم اند. با این حال، موفقیت یا شکست تلاش های جهانی برای کربن زدایی دریایی به توانایی IMO در ایجاد توازن میان عدالت اقلیمی و واقع گرایی اقتصادی بستگی دارد.

سازمان بین المللی دریانوردی هفته گذشته در تصمیمی بحث برانگیز، تصویب نهایی چارچوب جهانی «انتشار کربن صفر خالص» را به مدت یک سال به تعویق انداخت. این تصمیم که در ظاهر اقدامی برای بررسی دقیق تر ابعاد فنی و اقتصادی طرح عنوان شده بود، به نظر می رسد شوکی تازه به تلاش های جهانی برای کربن زدایی از صنعت حمل و نقل دریایی وارد کرده است.

به گزارش اقتصاد سرآمد، در نتیجه این تأخیر، اکنون بار اصلی ادامه گفت و گوها و تدوین دستورالعمل های اجرایی بر دوش گروه کاری IMPEC افتاده است. به باور کارشناسان، تصمیم IMO تلاشی برای مدیریت اختلافات عمیق میان کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه است. با این حال، این گروه کاری به کار خود روی دستورالعمل های اجرای چارچوب خالص صفر ادامه می دهد. آن ها بر مسائل کلیدی مربوط به انتشار گازهای گلخانه ای تمرکز خواهند کرد. انتظار می رود مذاکرات بیشتری در مورد کربن و همچنین استفاده از سوخت های زیستی و تأمین سوخت های جایگزین انجام شود. دکتر آلیسون شاو، مدیر سیاست گذاری IMO در سازمان غیر دولتی و تأثیرگذار حمل و نقل و محیط زیست اروپا (T&E) معتقد است که موفقیت چارچوب صفر خالص به دستورالعمل های اجرایی وابسته است، نه بیانه های سیاسی. گروه کاری باید کار خود را ادامه دهد، حتی اگر تصمیم نهایی عقب افتاده باشد.

صدای اعتراض از جزایر در حال غرق شدن  
Albon Ishoda نماینده ویژه جزایر مارشال در جزایر اقیانوس آرام، اما واکنشی تند و احساسی به این موضوع داشته است که می توان آن را بازتابی از خشم کشورهای جزیره ای کوچک دانست. در نظر داشته باشید که این جزایر بیشترین آسیب را از تغییرات اقلیمی می بینند. او در جلسه ۲۰ اکتبر گفته بود که طوری وانمود نکنید که اقیانوس آرام بدون صداست! ما نادیده گرفته شدیم، تحت فشار قرار گرفتیم و کنار گذاشته شدیم. این تأخیر یعنی یک سال دیگر ویرانی برای کسانی که هیچ نقشی در این فاجعه نداشتند. ما فرصت اضافه نداریم. سخنان او یادآور شکاف فزاینده ای است که میان کشورهای آسیب پذیر و اقتصادهای بزرگ صنعتی در حال شکل گیری است.

مواضع محتاطانه صنعت  
نهادهای صنعتی نیز رویکردی میانه رو در پیش گرفته اند. انجمن اروپایی مالکان کشتی اعلام کرد: «برای تضمین رقابت برابر و موفقیت گذار انرژی در صنعت دریایی، به چارچوبی جهانی نیاز داریم. ما به همکاری با شرکای بین المللی مان ادامه خواهیم داد تا اطمینان حاصل شود که توافق بر چارچوب صفر خالص IMO حاصل می شود.» همچنین شورای جهانی کشتیرانی نیز تأکید کرد که IMO همچنان «بهترین بستر برای تنظیم مقررات جهانی» است و باید از این تأخیر برای پر کردن خلأهای باقیمانده استفاده کند.

پیامدهای اقتصادی و مالی  
براساس تحلیل بانک جهانی، این تأخیر ممکن است بر سرمایه گذاری در بنادر، زیرساخت های سوخت پاک و کشتی های جدید تأثیر منفی بگذارد. جان هافمن، مدیر بخش حمل و نقل دریایی این بانک معتقد است که این موضوع منجر به تأخیر در سرمایه گذاری ها در بنادر و ظرفیت حمل و نقل دریایی می شود و در نهایت به نرخ های کرایه بالاتر و پرنوسان تر منجر خواهد شد.

پشت درهای بسته: امید یا بلاتکلیفی؟  
نشست جاری گروه MPEC که این هفته برگزار می شود، قرار است نخستین نشانه ها از مسیر آینده IMO را مشخص کند. کارشناسان می گویند، اگر این گروه بتواند درباره جزئیات فنی طرح به توافق برسد، امکان بازگشت اعتماد به فرایند جهانی کربن زدایی وجود دارد. در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد

ادامه از همین صفحه

حمل و نقل به امروز با کم کاری مسئولان گذشته خودش را نشان داده است می توان سنجد. ما در روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد بر این باوریم که «دریا» رابط است، نخ تسبیح است. ایزار بی نظیر ارتباط، پل و اتصال اقتصاد ایران به بازارهای جهانی است؛ به مثابه رگی که اگر قطع شود، حیات اقتصادی کشورمان به مخاطره می افتد. اما چرا این مروارید خاورمیانه نادیده گرفته شده است مگر غیر از این است که اقتصاد مقاومتی ما در ایران در گرو توسعه دریامحور است و توسعه پایدار ایران بدون بهره گیری از اقتصاد و زنجیره و شقوق مختلف دریایی ممکن نیست. وقتی از کریدورهای شمال-جنوب صحبت می شود، وقتی از رونق تولید ملی سخن می گوئیم و وقتی بر صادرات غیرنفتی تأکید داریم، همه این مسیرها به سواحل دریایی ختم می شوند و از دریا می گذرند. تحریم ها به ما آموخت که وابستگی به راه های زمینی محدود و مرزهای هوایی آسیب پذیر، چه هزینه ای دارد. دریا با ظرفیت نامحدود ترانزیتی خود، مطمئن ترین و مقرون به صرفه ترین راه برای کشتودن دروازه های جدید تجاری و شکستن محاصره اقتصادی است. این همان نقشه راهی است که اقتصاد مقاومتی بر آن تأکید دارد. و اما پایان غربت دریا کجاست!؟

استخدام شرکت کشتیرانی  
مهلت ثبت نام: تا ۱۰ آبان ماه

مقطع دیپلم  
مقطع لیسانس

ثبت نام آزمون جذب بورسیه دانشجوی دریانوردی در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

جهت ثبت نام تا ۱۰ آبان ۱۴۰۴ به لینک های زیر مراجعه کنید.

مقطع دیپلم  
https://ksldiploma.iran-azmoon.ir

مقطع لیسانس  
https://ksllicense.iran-azmoon.ir

من نشو نسرتا آرزو دارم

من می فام بزرگ شدم

دکتر بشم

محک  
مؤسسه خیریه حمایت از کودکان مبتلا به سرطان  
mahak-charity.org

۰۲۱-۲۳۵۴۰  
شماره کارت بانک دی  
۵۰۲۹-۳۸۷۰-۲۰۰۰-۰۶۵۶

یک اسکن تا سلامتی

من هم حمایت می کنم