

«سر آمد» گزارش می دهد؛

«دریای کاسپین» شاهراه جدید تجارت منطقه

دیپلماسی فعال ایران با برگزاری اجلاس منطقه ای استانداران کشورهای حاشیه خزر

سازمان **گروه دریایا به** - دریای خزر به عنوان بزرگ ترین دریاچه جهان نقش حیاتی در ترانزیت و تجارت شمال -جنوب ایفا می کند؛ برای ایران، این آبراه یک کریدور استراتژیک برای دسترسی به بازارهای کشورهای مستقل مشترک المنافع و فراتر از آن به اروپاست. این دریا، در امنیت غذایی کشورهای حاشیه آن، به ویژه ایران، نقش حیاتی دارد. هرچند بررسی ها نشان می دهد سهم تجارت دریای خزر از کل تجارت خارجی ایران در مقایسه با خلیج فارس کمتر است، اما به دلیل همسایگی با کشورهای در حال توسعه و ظرفیت های منطقه ای، از پتانسیل و رشد بالایی در حوزه های مختلف از جمله اقلام عمده صادراتی و وارداتی در حوزه کشاورزی برخوردار است.

به گزارش «اقتصاد سرآمد»، صادرات و واردات ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر (روسیه، قزاقستان، ترکمنستان، جمهوری آذربایجان) از اهمیت راهبردی برخوردار است. این منطقه به دلیل همجواری، منابع انرژی و بازارهای در حال رشد، فرصت های اقتصادی و ترانزیتی مهمی برای ایران ایجاد کرده است. دریای خزر به عنوان یک پل آبی، ایران را از طریق بندر خود به خصوص بندرانزلی، بندر امیرآباد و بندر نوشهر به کشورهای شمالی متصل می کند؛ کالاهای با کامیون به بندار ایران می رسند، سپس با کشتی به بندار روسیه (مثل آستاراخان)، قزاقستان (اکتائو) و جمهوری آذربایجان (باکو) منتقل شده و دوباره به وسیله زمینی یا ریلی به مقصد نهایی می روند.

بررسی گزارش های رسمی منتشرشده از سوی گمرک جمهوری اسلامی نیز نشان می دهد که واردات ایران از کشورهای حاشیه خزر بیشتر روی کالاهای اساسی، مواد اولیه و غلات متمرکز است که نقش مهمی در امنیت غذایی کشور دارد. امنیت غذایی به وضعیتی گفته می شود که در آن همه افراد، در تمام اوقات، دسترسی فیزیکی، اجتماعی و اقتصادی به غذای کافی، سالم و مغذی داشته باشند که نیازها و ترجیحات غذایی آن ها را برای یک زندگی فعال و سالم برآورده کند.

ایران در چهارراه تجارت منطقه

ایران با برخورداری از موقعیت جغرافیایی بی نظیر در چهارراه ترانزیتی جهان، به عنوان یک شاهراه حیاتی و محور اصلی در کریدور بین المللی حمل و نقل شمال-جنوب است؛ این کریدور با هدف اتصال هند، خلیج فارس و ایران به روسیه و اروپا از طریق دریای خزر، جایگزین کوتاه تر و مقرون به صرفه تری برای مسیرهای سنتی از طریق کانال سوئز ارائه می دهد و شریان اقتصادی عظیمی است که شمال اروپا را از طریق خشکی و دریایی به هندوستان و کشورهای حوزه اقیانوس هند متصل می کند. موقعیت

قائم مقام استاندار هرمزگان:

۴۰ درصد ظرفیت اقتصاد دریامحور کشور در هرمزگان متمرکز است

سازمان **قائم مقام استاندار** **هرمزگان** در توسعه دریامحور گفت: هرمزگان با دارا بودن ۴۰درصد از ظرفیت های اقتصاد دریایی کشور، نقش محوری در امنیت غذایی و توسعه شیلات ایران دارد. به گزارش اقتصادسرآمد، احسن کامرانی نشست بررسی ظرفیت های شیلاتی و دریایی استان هرمزگان (میز میگو) اظهار کرد: در شرایط فعلی اقتصاد کشور، دو حوزه اقتصاد دیجیتال و اقتصاد دریامحور می توانند موتور تحول اقتصادی باشند و استان های ساحلی کشور، به ویژه هرمزگان، نقشی کلیدی در این مسیر دارند.

وی با اشاره به ظرفیت های منحصربه فرد هرمزگان افزود: ۴۹ درصد صید کشور، رتبه اول صادرات محصولات شیلاتی، بیشترین تعداد شناورهای صیادی، تعاونی های فعال و بندر صیادی، و همچنین رتبه اول تولید میگوی پرورشی کشور با سهم ۴۲ درصد، همگی نشان دهنده جایگاه ویژه این استان در اقتصاد دریا پایه است.

کامرانی تأکید کرد که هرمزگان علاوه بر نقش محوری در تأمین امنیت غذایی، مأموریت تهیه سند توسعه دریایی کشور را نیز بر عهده گرفته است و این سند در شورای عالی انقلاب فرهنگی در دست تدوین است. قائم مقام استاندار با اشاره به چالش های پیش روی صنعت شیلات گفت: سرمایه گذاری اولیه بالا، هزینه های انرژی، کمبود دانش فنی، نوسان بازار، بیماری های آبزیان و ضعف در قوانین نظارتی از جمله مشکلات جدی این بخش است.

وی یکی از راهکارهای مهم را استفاده از مولدهای سالم و اصلاح نژاد، کاهش مصرف آنتی بیوتیک، تصفیه و بازچرخانی پساب ها و رعایت استانداردهای زیست محیطی بین المللی عنوان کرد.

کامرانی با تأکید بر لزوم تغییر رویکرد مدیریتی افزود: برای دستیابی به توسعه پایدار در دریا و شیلات، باید مدیریت مشارکتی و اکوسیستم محور را جایگزین نگاه سنتی کنیم. حضور فعال اتاق بازرگانی، دانشگاه ها، جوامع محلی و بخش خصوصی در تصمیم سازی ها می تواند این مسیر را تسهیل کند.

قائم مقام استاندار هرمزگان در پایان گفت: اگر بتوانیم از ظرفیت های دریایی هرمزگان به صورت علمی و هدفمند استفاده کنیم، نه تنها در شرایط تحریمی، بلکه در سطح منطقه ای و جهانی نیز می توانیم به الگوی موفق اقتصاد دریا پایه تبدیل شویم.



گسترش تبادلات تجاری، توسعه همکاری های حمل و نقل دریایی و ریلی و رونق گردشگری دریایی باشد. از سوی دیگر، طرح موضوع توسعه کریدور بین المللی شمال -جنوب به عنوان یکی از محورهای مهم گفت و گو، می تواند جایگاه گیلان را در نقشه ترانزیتی کشور تقویت و مسیرهای ارتباطی ایران با شمال و شمال غرب جهان را فعال تر کند. در چنین شرایطی است که کاظم غریب آبادی، معاون امور حقوقی و بین المللی وزارت امور خارجه و نماینده ویژه جمهوری اسلامی ایران در امور دریای خزر می گوید: استانداران ۱۰ استان ساحلی خزر از چهار کشور روسیه، قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان و استانداران استان های شمالی و جنوبی کشورمان به همراه سفرا و سرکنسول های جمهوری اسلامی ایران در چهار کشور ساحلی خزر و سفرای این کشورها در تهران، در این نشست حضور خواهند یافت و در سه میزگرد تخصصی «اقتصاد، سرمایه گذاری و توسعه منطقه ای»، «ترانزیت، لجستیک و توسعه کریدور شمال و جنوب» و «محیط زیست، شیلات و احیای زیست بوم دریای خزر» به بحث و تبادل نظر خواهند پرداخت. «غریب آبادی» همچنین با اشاره به اینکه وزرای امور خارجه دو کشور ایران و روسیه در مراسم افتتاحیه و معاون اول رئیس جمهور کشورمان در اختتامیه این اجلاس منطقه ای شرکت و سخنرانی خواهند کرد، هدف از این اجلاس را فراهم کردن بستر ی پایدار برای همکاری های تجاری، اقتصادی و ترانزیتی و تبادل تجربیات میان استان های ساحلی کشورهای حاشیه دریای خزر عنوان کرد و گفت: در این اجلاس، فعالان اقتصادی کشورهای ساحلی خزر نیز مشارکت مؤثری خواهند داشت.

کارشناسان اعتقاد دارند که که حضور استانداران کشورهای ساحلی خزر، سفرای روسیه، آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان، به همراه مقامات ملی در حوزه های سیاسی، اقتصادی، ترانزیت و محیط زیست و نیز استانداران استان های ساحلی کشور شامل گیلان، مازندران، گلستان، هرمزگان و سیستان و بلوچستان، نشان دهنده سطح بالای اهمیت این اجلاس و جایگاه ویژه گیلان در سیاست منطقه ای کشور است. این حضور گسترده، زمینه ساز گسترش دیپلماسی منطقه ای از سطح ملی به سطح استانی و الگوی تازه ای از تعامل میان دولت های محلی کشورهای ساحلی خزر خواهد بود.

دریای خزر به شاهراه استراتژیک تجارت

محمد مهدی کریمی قهی، کارشناس ترانزیت در گفت و گو با «مهر» با اشاره به ورود همکاری های ایران و روسیه به مرحله ای تازه در دریای خزر، می گوید: تهران و مسکو در مسیر احیای تجارت از دریای کاسپین گام های مهمی برداشته اند و قصد دارند با ترکیب توان بندری، ریلی و فنوارانه خود، مسیرهای تجارت اوراسیا را بازطراحی کرده و خزر را به محور نوین حمل و نقل منطقه ای تبدیل کنند. وی افزود: در میانه تغییرات بزرگ زنجیره تأمین جهانی، ایران و روسیه تلاش دارند نظم جدیدی در حوزه حمل و نقل منطقه ای ایجاد کنند؛ نطمی که دریای خزر را از یک پهنه آبی محصور به شاهراه راهبردی تجارت اوراسیا بدل می سازد.

«کریمی قهی» با بیان اینکه دو کشور در حال طراحی شبکه ای یکپارچه از مسیرهای ریلی، بندری و گمرکی در خزر هستند، تصریح کرد: هدف اصلی این طرح، تسهیل ترانزیت، کاهش زمان حمل و نقل و ایجاد ارزش افزوده در مسیر شمال -جنوب است. به گفته وی، این همکاری نقطه عطفی در روابط تهران و مسکو محسوب می شود و می تواند جایگاه ایران را از مسیر گذر، به مرکز ترانزیت منطقه ارتقا دهد. وی اظهار کرد: محور خزر، حلقه مغفول مانده کریدور شمال -جنوب به شمار می رود و با تکمیل راه آهن رشت -آستارا و راه اندازی پایانه های چندوجهی در انزلی و آستارا، ظرفیت جابه جایی کالا میان خلیج فارس و ولگا به بیش از ۲۵میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت.

این کارشناس ترانزیت با اشاره به اقدامات زیرساختی مشترک ایران و روسیه گفت: برنامه ریزی برای سرمایه گذاری در بندار انزلی، امیرآباد و آستارا در قالب مدل های BOT و JV آغاز شده است. به گفته وی، احداث پایانه های کانتینری، سردخانه های بزرگ و پایانه های ترکیبی از جمله طرح هایی است که با مشارکت بخش خصوصی دو کشور دنبال می شود. «کریمی قهی» در ادامه افزود: از منظر گمرکی نیز پیشنهاد ایجاد «بنچره واحد خزر» میان ایران، روسیه و قزاقستان مطرح شده است؛ سامانه ای دیجیتال که تبادل اسناد، صدور گواهی مبدأ و ثبت اطلاعات محموله را در لحظه انجام داده و زمان توقف کالا در بندار را به کمتر از یک سوم کاهش می دهد.

یک مقام مسئول محیط زیست:

ضرورت حفاظت از مرجان های خلیج فارس در مقابل توریسم



سازمان **رئیس اکولوژی** **محیط زیست** **دریا** **معاونت** **محیط زیست** **سازمان** **حفاظت** **محیط زیست** **با** **اشاره** **به** **افزایش** **تردد** **قایق های** **تفریحی** **در** **جزیره** **کیش** **در** **مناطق** **مرجانی** **جزیره**، گفت: تعیین مکان های مشخص برای بازدید گردشگران از مرجان ها و اکوسیستم های دریایی می تواند به کاهش فشار توریسم در مناطق مرجانی خلیج فارس بسیار کمک کند. به گزار ش اقتصادسرآمد، دکتر مهدی بلوکی با اشاره به افزایش تردد قایق های تفریحی در جزیره کیش در مناطق مرجانی جزیره، به مانا گفت: تعیین مکان های مشخص برای بازدید گردشگران از مرجان ها و اکوسیستم های دریایی می تواند به کاهش فشار توریسم در مناطق مرجانی خلیج فارس بسیار کمک کند.

رئیس اکولوژی محیط زیست دریا معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست اذعان داشت: از آنجا که توریسم های علاقه مند به ورود به مناطق مرجانی آموزش های لازم برای نحوه برخورد در کنار مرجان ها را ندیده اند، لذا حضور آنها باعث تخریب مرجان ها خواهد شد.

وی بر انجام اقدامات در راستای احیا و بازسازی مدارس غواصی تأکید کرد و گفت: ضروری است مدارس زیستگاه های جدیدی برای غواصی ایجاد کنند تا فشار از روی زیستگاه های طبیعی برداشته شود و منطقه جدیدی هم برای بازدید کسانی که علاقه مند به بازدید از زیستگاه های مرجانی در زیر آب هستند ایجاد می شود. رئیس اکولوژی محیط زیست دریا معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، بیان داشت: یک زمانی اهمیت زیستگاه های مرجانی برای خیلی ها قابل درک نبود، ولی الان به اهمیت زیستگاه های مرجانی پی برده اند، همکاری بین سازمان محیط زیست، مراکز علمی و مناطق آزاد کشور افزایش یافته و به دنبال آن باعث ارتقای آگاهی های عمومی شده است.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، خاطر نشان ساخت: با وجود همکاری برخی ارگان ها در بحث حفاظت و احیای مرجان های خلیج فارس، همچنان نیازمند حمایت های بیشتری برای حفظ زیستگاه های مرجانی هستیم. لازم به ذکر است، مرجان ها در آب های ایرانی خلیج فارس، تا اندازه زیادی محدود به جزیره ها هستند. بیش ترین مناطق مرجانی ایران در خلیج فارس در اطراف جزایر خارگ و خارگو در شمال و اطراف جزایر جنوبی بین لاوان تا هرمز و جزایر هندورابی، کیش، فارور، بنی فارور، سیری، لارک، هنگام، تنب کوچک و بزرگ، ابوموسی و قشم واقع شده اند. آبسنگ های مرجانی ایران عمدتاً از نوع حاشیه ای بوده و از شمال غرب به جنوب شرق خلیج فارس، در اطراف ۱۶ جزیره و دو منطقه ساحلی، یعنی خلیج نابیند و خلیج چابهار رشد کرده اند. در خلیج فارس نرخ تخریب و خسارت وارده به آبسنگ های مرجانی به دلیل فعالیت های انسانی گسترده و کنترل نشده بسیار شدیتر از نرخ متوسط جهانی است.

اقتصاد سرآمد

پنجشنبه- ۲۲ آبان ۱۴۰۴ - سال یازدهم- شماره ۲۳۴۹

دریا پایه

بندار

باحکم معاون وزیر راه و شهرسازی؛ سامان مرادحسینی سرپرست مدیریت ارتباطات و بین الملل سازمان بندارو دریانوردی شد



سعید رسولی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی در حکمی سامان مرادحسینی را به سمت سرپرست مدیریت ارتباطات و بین الملل این سازمان منصوب کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، سامان مرادحسینی دانش آموخته صدا و سیما، کارگردان و تهیه کننده فیلم و سریال، کارشناس سینما و رشته فیلمسازی و فارغ التحصل زبان ایتالیایی است.

مرادحسینی، ریاست مجمع رستا (رسانه های صوت و تصویر فراگیر ایران)، ریاست اداره رسانه وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، مشاور مدیرعامل و ریاست اداره سمعی و بصری و فضای مجازی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، مشاور رسانه ای دبیر خانه شورای عالی مناطق آزاد، مدیر ارتباطات و امور بین الملل هلدینگ لجستیک غدیر، رئیس اداره روابط عمومی و امور بین الملل مجموعه های فرهنگی و تاریخی سعدآباد، مدیر روابط عمومی راه آهن گلستان و مسئول روابط عمومی و امور بین الملل اتحادیه فیلم و سریال ایران را در کارنامه دارد.

جابه جایی نزدیک به ۲ میلیون نفر در بندار مسافری مرکز هرمزگان



معاون دریایی و بندری مدیریت بندار و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان از آرایه خدمات به منظور جابه جایی حدود دو میلیون نفر در بندار شهید باهنر، شهید حقانی و شهیده فاطمه نیک جزیره هرمز طی هفت ماهه گذشته از سال جاری خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد احمدی زاده، با اشاره به عملکرد مسافری بندار مسافری مرکز استان شامل بندار شهید باهنر، بندر شهید حقانی و بندر شهیده فاطمه نیک جزیره هرمز، از ابتدای سال جاری تا پایان مهرماه، به مانا اظهار کرد: در این مدت مجموع جابهجایی مسافر به ۱ میلیون و ۹۲۷ هزار و ۹۶ نفر رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۴درصد کاهش داشته است.

معاون دریایی و بندری مدیریت بندار و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان خاطر نشان کرد: معاون دریایی و بندری بندار شهید باهنر و شرق هرمزگان درباره عملکرد بندر شهید حقانی نیز گفت: میزان جابهجایی مسافر از این بندر در هفت ماهه گذشته از سال جاری، به ۱ میلیون و ۳۵۵ هزار و ۵۵۳ نفر رسیده که ۹ درصد کاهش نسبت به سال گذشته را نشان می دهد.

احمدی زاده اضافه کرد: طی مدت زمان یاد شده، ۶۷۷ هزار و ۴۹ نفر به بزرگترین بندر مسافری کشور وارد و همچنین ۶۷۸ هزار و ۵۰۴ نفر نیز این بندر را به مقصد جزایر قشم، هرمز و ابوموسی ترک کرده اند. این مقام مسئول اضافه کرد: مجموع تردد شناورها در این بندر نیز ۱۹ هزار و ۷۰۲ سفر فوده که نسبت به مدت مشابه ال قبل یک درصد افزایش داشته است.

وی همچنین به عملکرد بندر هرمز اشاره کرد و گفت: هرمز در یکی دو سال اخیر با افزایش قابل توجه تقاضای سفر روبه رو بوده و بر همین اساس، سعی داریم خدمات سفرهای دریایی به این جزیره زیبا را، تسهیل کنیم.

معاون دریایی و بندری مدیریت بندار و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان افزود: بر اساس همین دیدگاه، خدمات انجام سفرهای دریایی در بندر هرمز طی ابتدای سال جاری تا پایان مهرماه، به ۵۵۱ هزار و ۵۵۶ نفر ارایه شده است. این خدمات نسبت به مدت مشابه سال گذشته از رشد ۹ درصدی برخوردار بوده است.