

با حکم معاون وزیر راه و شهرسازی؛
حمید خلیلی سرپرست معاونت مهندسی و توسعه
امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی شد



طی حکمی از سوی محمد شکیبی نسب معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی حمید خلیلی به سمت سرپرست معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی منصوب شد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، حمید خلیلی دانشجوی دکتری مهندسی و مدیریت ساخت، فوق لیسانس مهندسی عمران از دانشگاه شهید باهنر کرمان و مهندس عمران از دانشگاه علم و صنعت ایران هست.

مشاور معاونت امور بندری و اقتصادی، مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر، رئیس اداره مدیریت سواحل، مدیر پروژه‌های بنادر شمال کشور از طرف اداره کل مهندسی عمران و معاون فنی و مهندسی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر مهمترین مشاغل و مسئولیت های اجرایی حمید خلیلی در طول خدمت در سازمان بنادر و دریانوردی است.

حمید خلیلی، عضو سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران، عضو مرکز امور مشاوران حقوقی و کلاه کارشناسان قوه قضائیه به عنوان کارشناس رسمی دادگستری در رشته راه و ساختمان و نقشه برداری و مهندس ناظر، محاسب و مجری پایه ارشد تهران در رشته مهندسی عمران و مسلط به امور قراردادهای ساخت و ساز است.

دبیر چهاردهمین و سیزدهمین همایش بین المللی مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی ICOPMAS و نماینده اول جمهوری اسلامی ایران در انجمن زیر ساخت های حمل و نقل آبی جهان PIANC از سال ۱۳۹۸ تا کنون از دیگر فعالیت ها و مسئولیت های حمید خلیلی می باشد.

گفتنی است، حمید خلیلی جایگزین علی فتحی شده است که به افتخار بازنشستگی نائل آمده است.

آغاز به کار کمیته دورنوبن ملی اقیانوس شناسی کمیسیون ملی یونسکو در ایران



نخستین جلسه «کمیته ملی اقیانوس شناسی کمیسیون ملی یونسکو در ایران» در چارچوب دوره جدید فعالیت کمیته‌های تخصصی کمیسیون ملی یونسکو در ایران با حضور اعضای حقیقی و حقوقی این کمیته در محل کمیسیون ملی یونسکو در ایران برگزار شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمداز کمیسیون ملی یونسکو ایران، حسن فرطوسی، دبیرکل کمیسیون ملی یونسکو در ایران، بر اهمیت آغاز به کار کمیته ملی اقیانوس شناسی و نقش آن در توسعه همکاری‌های علمی، پژوهشی و بین‌بخشی در حوزه علوم دریایی تأکید کرد.

وی همچنین به معرفی اجمالی کمیسیون ملی یونسکو در ایران، ساختار کمیته‌های تخصصی و آیین‌نامه جدید فعالیت آن‌ها پرداخت و اعضا را با مأموریت‌ها، اهداف و سازوکارهای فعالیت کمیته ملی اقیانوس‌شناسی آشنا کرد. در ادامه نشست احمدی‌زاده، مدیر گروه علوم طبیعی کمیسیون ملی یونسکو در ایران و دبیر کمیته ملی اقیانوس‌شناسی، گزارشی از آخرین تحولات، برنامه‌ها و فعالیت‌های کمیته بین‌دولتی اقیانوس‌شناسی (IOC) یونسکو ارائه کرد. همچنین گزارشی از فعالیت‌ها، برنامه‌ها و دستاوردهای مرکز منطقه‌ای آموزش و پژوهش اقیانوس‌شناسی غرب آسیا به عنوان مرکز نوع دوم تحت پوشش یونسکو ارائه شد.

در این گزارش، ظرفیت‌های همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه اقیانوس‌شناسی، آموزش، پژوهش و توسعه علوم دریایی مورد بررسی قرار گرفت و اعضای کمیته درباره راهکارهای تقویت نقش کشور در برنامه‌ها و ابتکارات مرتبط با علوم اقیانوسی یونسکو به تبادل نظر پرداختند.

همچنین مرتضی بختیاری، نیا پورنگ، علیرضا ساری، محمدسعید سیف و حسین نگارستان که به عنوان اعضای حقیقی کمیته ملی اقیانوس‌شناسی از سوی دبیرکل معرفی و از سوی وزیر علوم، تحقیقات و فناوری و رئیس کمیسیون ملی یونسکو در ایران برای مدت دو سال برگزیده شده‌اند، در این جلسه حضور داشتند.



همچنین قاره‌های آمریکای جنوبی و آمریکای شمالی را به هم متصل می‌کند. ساخت کانال پاناما به این دلیل انجام شد که حرکت از یک اقیانوس به اقیانوس دیگر با دور زدن نوک آمریکای جنوبی را تسهیل کند زیرا بسیار پرهزینه و زمان‌بر بود. از همین روی، بین سال‌های ۱۹۰۴ تا ۱۹۱۴ و با کمک ایالات متحده ساخته شد. تا آن زمان، ساخت کانال به دلیل جغرافیای چالش‌برانگیز منحصر به فرد منطقه، دشوار تلقی می‌شد.

فرانسه قبلاً تلاش‌های مشابه را به دلیل هزینه‌های بالای آن انجام داده بود. کشور کلمبیا تا سال ۱۹۰۳ کنترل پاناما را در دست داشت، تا اینکه کودتای مورد حمایت ایالات متحده به پاناما کمک کرد تا به استقلال برسد. در عوض، ایالات متحده حق ساخت و راه اندازی کانال و حقوق دائمی منطقه کانال پاناما را از طریق معاهده «هی-بوئنا-واریلا» در سال ۱۹۰۳ دریافت کرد. اگرچه تلاش‌های ساخت‌وساز در نهایت موفق شدند، اما با بیش از ۳۰۰ میلیون دلار در آن زمان پرهزینه‌ترین پروژه زیرساختی در تاریخ ایالات متحده و زندگی هزاران کارگر بود.

امروزه کانال پاناما سالانه حدود ۱۴ هزار ترانزیت را ثبت می‌کند، اما این تعداد به دلیل خشکسالی در سال‌های اخیر کاهش یافته است. حدود ۶ درصد تجارت جهانی (بر اساس ارزش) از طریق آن انجام می‌شود.

هراس از نفوذ چین

از زمان گشایش این کانال، کنترل آن به محل مناقشه بین پاناما و ایالات متحده تبدیل شد. در دهه ۱۹۷۰، جیمی کارتر، نامزد ریاست جمهوری نیز با این معاهده مخالفت، اما پس از پیروزی در انتخابات در سال ۱۹۷۶ دیدگاه او تغییر کرد. سال بعد، معاهدات توريجوس-کارتر امضا شد که به ایالات متحده این قدرت را داد تا از کانال پاناما در برابر هرگونه تهدید خارجی، دفاع نظامی کند.

محل نفوذ خارجی‌ها می‌شود که به نظر می‌رسد درباره نفوذ احتمالی چین بر این گذرگاه هشدار می‌دهد. در سال‌های اخیر، چینی‌ها اهمیت قابل توجهی به منطقه داده‌اند، آنها همچنین در تعدادی از پروژه‌های زیرساخت در این کشور مشارکت دارند. ابتکار بلندپروازانه کمربند و جاده یک چالش اقتصادی بزرگ برای ایالات متحده است و جالب اینکه پاناما اولین کشور آمریکای لاتین بود که BRI را در سال ۲۰۱۸ امضا کرد. ایالات متحده، آمریکای جنوبی را منطقه نفوذ خود محسوب می‌کند و ورود چین به همسایگی آن، اقتدار این کشور را با چالش مستقیم مواجه می‌کند. ترامپ در تلاش است با تهدید و خط و نشان به کشورهای منطقه هشدار دهد که با چین همکاری نکنند و گر نه با پیامدهای شدیدی روبرو خواهند شد.

بودجه دفاعی برای خرید دو کشتی بازرسی جدید، دو پهپاد جدید دوربرد و دو تیم سورتمه استفاده می‌شود. همچنین شامل تامین بودجه برای افزایش کارکنان در فرماندهی قطب شمال در نوک، پایتخت گرینلند، و ارتقای یکی از سه فرودگاه اصلی غیرنظامی گرینلند برای اداره هواپیماهای جنگنده مافوق صوت F-۳۵ می‌شود. وی در بیانیه‌ای افزود: «ما سال‌هاست که به اندازه کافی در قطب شمال سرمایه‌گذاری نکرده‌ایم. اکنون، ما در حال برنامه ریزی برای حضور قوی‌تر هستیم.»

«ترامپ درباره نفوذ احتمالی چین بر گذرگاه پاناما هشدار می‌دهد. در سال‌های اخیر، چینی‌ها اهمیت قابل توجهی به منطقه داده‌اند، آن‌ها همچنین در تعدادی از پروژه‌های زیرساخت در این کشور مشارکت دارند. ابتکار بلندپروازانه کمربند و جاده یک چالش اقتصادی بزرگ برای ایالات متحده است و جالب اینکه پاناما اولین کشور آمریکای لاتین بود که BRI را در سال ۲۰۱۸ امضا کرد.

تکرار ادعاها در مورد پاناما

در همین راستا دونالد ترامپ در شبکه‌های اجتماعی پیشنهاد داده بود که کنترل کانال پاناما و تبدیل کانادا به پنجاه و یکمین ایالت ایالات متحده باشد. او همچنین جاستین ترودو، نخست وزیر کانادا را به عنوان «فرماندار» مورد تمسخر قرار داد و درباره پیشنهاد کرد که این کشور می‌تواند به یک ایالت ایالات متحده تبدیل شود.

ترامپ همچنین تهدید کرده است که کنترل کانال پاناما را به دست خواهد گرفت و پاناما را منتهم کرد که برای استفاده از گذرگاه تجاری بسیار مهم آن، نرخ‌های بیش از حد اعمال می‌کند. در ۲۱ دسامبر، دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور منتخب ایالات متحده، پاناما را به اعمال نرخ‌های بالا برای استفاده از کانال پاناما منتهم کرد و گفت که اگر این کشور این کانال را به شکل قابل قبولی مدیریت نکند، آن را تحویل دهد.

باید توجه داشت که تمام کانال پاناما آبراه مصنوعی است که اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام را به هم متصل می‌کند و از نظر اقتصادی و ژئواستراتژیک به ویژه برای ایالات متحده مهم است. ترامپ در درباره هم نوشت: «با نیروی دریایی و تجاری ما به شیوه‌ای بسیار ناعادلانه و غیرمنصفانه رفتار شده است. هزینه‌هایی که پاناما دریافت می‌کند مضحک است»

اهمیت راهبردی کانال پاناما

کانال پاناما یک آبراه مصنوعی است که دو اقیانوس بزرگ و

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

آمریکاهمچنان نگران از نفوذ چین در تنگه پاناما

ابتکار «کمربند و جاده» یک چالش اقتصادی بزرگ برای امریکا

سرتیپ گروه بین الملل -امید اسماعیلی -دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور منتخب ایالات متحده بارها تمایل خود را برای داشتن گرینلند ابراز داشته است. پیش

از این و در سال ۲۰۱۹، او پیشنهاد کرده بود که ایالات متحده باید گرینلند را در کنترل خود داشته باشد. با این حال ترامپ اولین رئیس‌جمهور آمریکا نیست که چنین اقدامی را پیشنهاد می‌کند. این ایده برای اولین بار در دهه ۱۸۶۰ تحت ریاست اندرو جانسون مطرح شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، دونالد ترامپ، در پست‌های جنجالی در شبکه‌های اجتماعی، تمایل خود را برای خرید گرینلند، بزرگترین جزیره جهان نشان داده است. او در پلتفرم رسانه اجتماعی خود، Truth Social، پیش‌تر نوشت: «برای اهداف امنیت ملی و آزادی در سراسر جهان، ایالات متحده احساس می‌کند که مالکیت و کنترل گرینلند یک ضرورت مطلق است.»

واکنش سخت دانمارک

گرینلند، بزرگترین جزیره در جهان، یک قلمرو خودمختار دانمارک است. با این حال به عنوان مرکز فضایی بزرگ ایالات متحده بوده و همچنین در کوتاه‌ترین مسیر از آمریکای شمالی به اروپا قرار دارد. موقعیت ژئواستراتژیک گرینلند، آن را از نظر استراتژیک برای ایالات متحده مهم می‌کند. البته، در پاسخ به اظهارات ترامپ، نخست‌وزیر گرینلند گفته که گرینلند متعلق به مردم گرینلند است. او در ادامه افزود، «ما برای فروش نیستیم و نباید مبارزه طولانی خود را برای آزادی از دست بدهیم. با



مدیرکل میراث فرهنگی مازندران به اقتصادسراسر می‌گوید:

روند رو به توسعه سرمایه‌گذاری در گردشگری دریایی خزر



سرتیپ مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان مازندران از روند رو به توسعه سرمایه‌گذاری در گردشگری دریایی این استان خبر داد و گفت: شاهد افزایش درخواست های سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت ایجاد اسکله و مارینا در طول نوار ساحلی مازندران هستیم.

حسین ایزدی در گفت و گو با خبرنگار اقتصادسراسر آمد با اشاره به تشکیل جلسات

شورای راهبری گردشگری دریایی و

ساحلی استان مازندران به ریاست استاندار، گفت: طی این جلسات تصمیمات بسیار خوبی در راستای

تسهیل در شرایط سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در نوار ساحلی مازندران اخذ شده است.

مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان مازندران از روند رو به توسعه سرمایه

گذاری در گردشگری دریایی این استان خبر داد و گفت: بر این اساس شاهد افزایش درخواست های

سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت ایجاد اسکله و مارینا در طول نوار ساحلی مازندران هستیم. وی با اشاره به اخذ مجوز ساخت اسکله و مارینا به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی از سوی وزارت

میراث فرهنگی و سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: با توجه به روند توسعه زیرساختهای گردشگری در نوار ساحلی مازندران، پیش‌بینی می‌شود در آینده شاهد رونق گردشگری در سواحل جنوبی دریای خزر باشیم.

ایزدی به عملیات اجرایی ساخت ۸ اسکله تفریحی در نوار ساحلی مازندران و در شهرستان‌های تنکابن، بایلسر، نوشهر و رویان اشاره کرد و گفت: برخی از این پروژه‌ها با پیشرفت فیزیکی خوبی نیز همراه هستند و به زودی وارد مرحله بهره‌برداری خواهند شد. مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان مازندران، تأکید کرد: با بهره‌برداری از اسکله‌های تفریحی مذکور، شاهد بکارگیری شناورهای تفریحی استاندارد جهت تردد در آب‌های ساحلی دریای خزر با استفاده از این اسکله‌ها خواهیم بود.

به گفته این مقام مسئول در استان مازندران، با توجه به روند آزاد سازی سواحل مازندران، امکان استفاده

عموم مردم از سواحل و دریا افزایش یافته و به دنبال آن شاهد افزایش سرمایه‌گذاران بخش خصوصی

برای ایجاد انواع تفریحات ساحلی و دریایی هستیم.