

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از صادرات محموله ۷۲ هزار تنی فرآورده‌های تولیدی مجتمع سنگان خواف از طریق بندر چابهار خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد،حسین شهدادی به ایرنا اظهارداشت: امکانات بندر چابهار در پهلودهی کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن و نرم‌های بارگیری کالای فله به میزان ۲۰ هزار تن در روز؛ موجب انتخاب بندر چابهار توسط صادر کنندگان کالاهای پر تکرار صادراتی برای صادرات فرآورده‌های فله معدنی و مصالح ساختمانی از طریق بندر چابهار شده است.وی ارائه تخفیقات هوشمند و هدفمند بویژه تخفیقات و معافیت‌های انبساط‌داری کالاهای معدنی و مصالح ساختمانی را از ابزارهای تشویقی برای صادرکنندگان کالا از طریق بندر چابهار عنوان کرد.معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: صادرات محموله های حجیم فرصت بسیار خوبی برای تامین کامیون در مسیر چابهار به مبادی و مقاصد انتقال کالاست که بخش عمده ای از مشکلات بار یک سر ناوگان حمل زمینی متردد در این مسیر رفع شده است.

بررسی مشکلات و چالش‌های بخش خصوصی و شرکت‌های فعال کارگزاری ترابری دریایی و بندری در بندر چابهار

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان بمنظور بررسی مشکلات و رفع چالش‌های بخش خصوصی با شرکت های فعال کارگزاری ترابری دریایی و بندری در بندر چابهار تشکیل جلسه داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، قاسم عسکری نسب بمنظور بررسی مشکلات، رفع چالش‌ها و فعالیت فعالین بخش خصوصی با شرکت ها، نمایندگان کشتیرانی، شرکت های تخلیه و بارگیری، اپراتور های بندری و نمایندگان شرکت های بازرسی کالا و کانتینر در بندر شهید بهشتی چابهار دیدار و گفتگو کرد.در این جلسه که در بندر شهید بهشتی چابهار برگزار شد موضوعات مختلفی از جمله فعالیت شرکت‌ها، عدم هماهنگی در ارائه خدمات مطلوب و ارائه راهکارهای مناسب برای بهبود فعالیت های کسب و کار این شرکت ها مورد بحث و بررسی قرار گرفت.
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان استفاده از نظرات و پیشنهادهای شرکت‌ها و فعالین بخش خصوصی برای بهبود فعالیت‌ها و ارتقای رضایتمندی مشتریان را از اهداف اصلی این اداره کل عنوان کرد.

کانال پاناما بازسازی می‌شود

کانال پاناما بسا عمری حدود ۱۰۹ سال در پی خشکسالی‌های اخیر و کاهش میزان آبخور کشتی‌ها مسئولان را بر آن داشته تا با بازسازی و تعمیر و نگهداری برای صد سال دیگر نیز آمادگی لازم را داشته باشد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، گروه بین الملل مانااز فرانسه گزارش داد: کانال پاناما که یک مسیر مهم و حیاتی برای کشتیرانی جهان به شمار می رود از سال ۱۹۱۴ میلادی تا کنون قاره آمریکا را به اتحادیه اروپا و آسیا وصل می کند.از آن جاییکه خشکسالی امسال باعث شد تا این کانال نسبت به تغییر برنامه های ورود کشتی با میزان آبخور اقدام کند به همین جهت تصمیم گرفته تا از این فرصت استفاده کرده و تعمیر و نگهداری خود را برای اطمینان از عملکرد کانال در ۱۰۰ سال آینده آغاز کند.بر اساس این گزارش کانال پاناما طی سال‌های گذشته اقدامات زیادی برای بهبود کارایی زنجیره تأمین، ترانزیت کالا و کاهش ردپای کربن انجام داده است. برای مثال در سال ۲۰۲۱میلادی با برنامه ریزی برای عبور کشتی‌های بزرگ، کانال توانسته به کاهش ۱۶ میلیون تنی انتشار دی اکسید کربن کمک کند.در این راستا Miguel Lorenzo، معاون زیر ساخت و مهندسی اداره کانال پاناما به خبرگزاری فرانسه گفت: تجهیزات موجود در کانال پاناما بیش از ۱۰۰ سال قدمت دارد به همین جهت با توجه به خشکسالی اخیرسر برنامه تعمیر و نگهداری ما برای افزایش طول عمر تجهیزات و بازسازی آن‌ها برای ۱۰۰ سال دیگر در دست اقدام است.وی افزود: کمبود باران مسئولان این کانال را مجبور کرده تا میزان آبخور کشتی‌ها را کاهش دهند؛ زیرا کمبود آب به طور موقت آینده این مسیر حیاتی دریایی را تهدید می کند.هدف این است که از شرایط پیش آمده در ارتباط با خشکسالی بتوانیم به قطعات و تجهیزات کانال دسترسی داشته باشیم تا ضمن بازسازی عمر عملیاتی آن‌ها را افزایش دهیم.



سنگان **گروه دفاعی و امنیت دریایی – محمود آلاشتی، هدیه مولا یاری، وحید خشنا** – این پژوهش تلاش دارد تا با مطالعه قدرت کشور در حوضه ی دریایی در گذشته، به بیانی قبل از حضور ناوگروه های جمهوری اسلامی در دریاهای آزاد، انگیزه حضور فعال حال و برنامه های آینده به بررسی فعالیت های گوناگون نیروی دریایی و تاثیر آن بر روی اقتصاد دریایی و روابط دوستانه و بالا رفتن قدرت دریایی کشور بپردازد. در این پژوهش که محمود آلاشتی کارشناسی ارشد علوم ارتباطات، هدیه مولا یاری کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری محیط زیست و وحید خشنا، کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی آمایش سیاسی فضا به روزنامه دریایی اقتصادسراسر ارائه کرده اند آمده است:

با پایان جنگ سرد ژئواستراتژی بری رو به افول گذاشت و ژئواستراتژی بحری به عنوان قدرت برتر مطرح شد. این مسئله در طول تاریخ نیز مشهود است زیرا کشورهایی نظیر پرتغال؛ هلند، انگلستان و ... استعمارگرانی بودند که از طریق دریا به مستعمرات خود نفوذ کرده و تسلط یافته اند.

میل و کشتش قوای استراتژیک دریایی دولت ها همواره به سمت کرانه هایی است که بیشترین تهدید در آنجا متمرکز شده است. کشورهایی که به نحوی دارای مرزهای دریایی هستند، به ناچار باید با امکانات پدافند دریا و شیوه های عمل آن به صورت تخصصی آشنا باشند. زیرا هر دشمنی برای تصرف خاک طرف مقابل خود مجبور است در دریا، نیروی او را از بین ببرد، پدافند سواحل را درهم بشکند و در خاک او نیرو پیاده کند. بنابراین نباید در سواحل به انتظار دشمن بود، بلکه باید او را در دریا درهم شکست، یا سازمان او را طوری برهم زد که قدرت رسانیدن خود را به ساحل از دست بدهد. (Ezzati،۱۹۸۹:۲۰) نیروهای دریایی سه وظیفه کلاسیک بر عهده دارند:

- اعمال قوانین عادی دولت ها در آبهای ساحلی.
- مانور برای آمادگی.
- جنگ با دیپلماسی.

اما دولت های ساحلی که دارای نیروی دریایی هستند، به دلیل امکانات محدود و تعریف شده برای این نوع سازمان نظامی، تمایل دارند تنها در مناطق و محورهای قوای استراتژیک خویش را به صورت نهادی و دائمی گسترش دهند که تهدید بیشتری از آن سو درک می شود. به ویژه آنکه تهدیه، نگهداری و مانور نیروهای دریایی نسبت به دو نیروی دیگر بسیار پرهزینه تر، ظرفیت تر و فناوریانه تر می باشد. از سوی دیگر لازمه حضور نهادینه شده و دائمی نیروهای دریایی و پشتیبان آن به ویژه نیروی هوایی و قوای هو – دریا، نیازمند اشغال فضاهای گسترده و گران بهای ساحلی است. در عین حال حتی در شرایط غیر جنگی میان ششمار ناوهرها و آزمایش و تحقیقات معمول این قو برای آمادگی و میزان تخریب های ساحلی ارتباطی مستقیم برقرار است. بنابراین تمیز

رییس فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی:

مجلس اجازه راه اندازی مجدد صید ترال صنعتی را نمی دهد



رییس فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی با اشاره به اتمام ممنوعیت صید ترال صنعتی در کشور گفت: با توجه به موفقیت آمیز بودن اجرای این ممنوعیت، مجلس به دنبال ممنوعیت دائمی صید ترال صنعتی در کشور است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سمیه رفیعی در جلسه بررسی صید ترال در دانشگاه علوم و تحقیقات، با بیان این که مداخلات در حوزه محیط زیست سریع خود را نشان نمی دهد گفت: باید فعالیت‌های اقتصادی با ظرفیت سرزمینی کشور متناسب باشد تا شاهد تخریب و نابودی محیط زیست نباشیم.وی با اشاره به این که پیش از ممنوعیت صید ترال در کشور شاهد نارضایتی بسیاری از سوی جامعه صیادی محلی بودیم افزود: جارو کردن تمام منابع آبی دریا توسط کشتی‌های صید ترال موجب شده بود که ضمن نابودی ذخایر آبریان کشور، شاهد نارضایتی صیادان محلی باشیم به شکلی که بسیاری از آنها در تماس‌های مکرر با فراکسیون محیط زیست مجلس اعلام می کردند که شغل و معیشت آنها عملا از بین رفته است.رییس فراکسیون محیط زیست مجلس با بیان این که سازمان متولی امر یعنی سازمان شیلات عملا سیاستگذار، ناظر و پیمانکار صید ترال شده بود گفت: متأسفانه کشتی‌های صید ترال صنعتی به رغم مخالفت‌های مردم و بعضاً مسوولان همچنان به کار خود ادامه می دادند و در آخرین دستور، مقامات مسوول فقط ۴۸ ساعت توانستند جلو فعالیت‌های آنها را بگیرند.به گفته وی کشتی‌های صید ترال تخریب محیط زیست را طوری به اسم اشتغالزایی و نیاز کشور جلوه می دادند که حتی از دولت سوخت یارانه‌ای هم می گرفتند؛ این در حالیست که صیادان محلی به دلیل نابودی ذخایر ماهیان مجبور بودند سوخت آزاد استفاده کنند و فرسنگ‌ها داخل دریا بروند و سر آخر هم دست خالی برگردند.رییس فراکسیون محیط زیست مجلس با اشاره به این که فراکسیون محیط زیست مجلس در میان تمام فشارها با تکیه بر بنیه کارشناسی و استدلال‌های علمی توانست سرانجام ممنوعیت ۲ ساله‌ای از آذر ۹۹ بر فعالیت کشتی های صنعتی صید ترال اعمال کند افزود: این در حالیست که فشارهای فراوانی از سوی مافیای صید ترال در این مدت به ما وارد شد اما فراکسیون محیط زیست زیر این فشارها سر خم نکرد و موفق شدیم همچنان این ممنوعیت را حفظ کنیم.

مدیرکل امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران:

قشم یکی از ظرفیت های مهم شیلاتی کشور است

مدیرکل امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران گفت: صید و صیادی در شهرستان قشم از دیرباز جایگاه ویژه ای داشته است و خوشبختانه شیلات هر مزگان در این شهرستان توانسته همگام با پیشرفت در بخش آبی پروری، فعالیت‌های صید و صیادی در قشم را نیز ارتقا دهد.به گزارش اقتصادسراسرآمد،رضا عباسپور نادری در خصوص بازدیدش از کارخانه ماهی خشک کنی در قشم، با بیان اینکه قشم یکی از ظرفیت های مهم شیلاتی کشور به ویژه در حوزه صید و صیادی است، افزود: این کارخانه ماهی یکی از مراکز در تکمیل زنجیره ارزش صید

بررسی نقش قدرت دریایی در تحقق اقتصاددریا محور

بخش سوم

مکمل‌های راهبردی نیروی دریایی ارتش در اقیانوس هند

چابهار واهمیت آن

وجود و اعلام حضور چابهار در حاشیه اقیانوس هند به عنوان یک بندر تاثیر گذار و راهبردی این منطقه را تبدیل به عرصه ای از رقابت ها و کش های ژئوپلیتیک بازیگران منطقه ای و فرا منطقه ای در سده ۲۱ نموده استمهم اینکه تحولات و تصمیم گیری های بازیگران ژئوپلیتیک گواهی بر آن است که اهمیت راهبردی این بندر فرامنطقه ای بوده و مناطق ژئوپلیتیک پیرامون را نیز تحت تاثیر خود قرار داده است زیرا چابهار چهاره ارتباطی میان شمال و جنوب و تا حدودی شرق و غرب باشد تلاش هایی که برای پیشبرد این منطقه و تصور جایگاهی که این بندر فوق راهبردی می تواند برای اقتصاد، امنیت و منافع ملی ایران ایجاد کند بسیاری از رقیبان منطقه ای ایران را به تکاپو انداخته است. تا به هر شکل ممکن از بارور شده توان های این بندر در ابعاد مختلف جلوگیری کرده و یا دست کم پیشسرفت آن را به تاخیر بباندازند. این امر سواى تلاش هاىی است که اساسا برخى کشورها در تقابل آشکار با جمهوری اسلامی ایران انجام می دهند می باشد. برای نمونه تلاش های غرب به ویژه آمریکا برای دور کردن سرمایه گران و شرکت های بزرگ در امر توسعه چابهار را نمی توان نادیده گرفت اما موضوع مهم و شایان بررسی در این رابطه نوع نگاه برخی کشورهای همسایه به موضوع مورد بحث است. این طیف از کشورها نه از روی منازعه بلکه از جایگاه رقابت برای به چنگ آوردن فرصت های ارتباطی در جهان سده بیست و یکم می باشد. مهمترین بازیگران این عرصه کشورهای ترکیه، پاکستان و جمهوری باکو می باشند. چنین کشورهایی که هر کدام به فرصت های ژئواکونومیک ناشی از ترانزیت کالا میان شمال و جنوب و شرق و غرب از دریچه منافع ملی خود می نگرند، به شیوه های مختلف در خشی سازی ظرفیت های جغرافیایی و ژئوپلیتیک ایران در منطقه می کوشند. نکته جالب داستان این است که چنین کشن هایی آشکارا اعلام نمی شود بلکه در چارچوب همکاری ها و اتحادهایی با رنگ و بوی دینی و زبانی اعلام می شود و پشت صحنه همان رقابت بر سر تصاحب فرصت های ترانزیتی منطقه در سده بیست و یکم می باشد.

سابقه تلاش ایران پس از انقلاب اسلامی برای توسعه بندر چابهار و جنوب شرق کشور به بیش از دو دهه قبل بازمی گردد. در اوایل دهه ۱۳۷۰ مجلس شورای اسلامی ایران بهمنظور توسعه اقتصادی کشور، لایحه مناطق آزاد تجاری – صنعتی و نحوه اداره آن‌ها را در سسه منطقه کیش، قشم و چابهار تصویب کرد و دولت سازندگی بلافاصله آن را اجرا کرد. توسعه زیرساخت‌های بندر گاهی و اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور و توسعه حمل‌ونقل بزرگ‌راهی به‌منظور ایجاد کریدوری برای دستیابی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان و کشورهای CIS از مسیر ایران و چابهار به آب‌های آزاد اقیانوس هند موردتوجه دولت ایران قرار گرفت.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

تجهیز شناورهای جستجو و نجات بنادر استان بوشهر به تلفن‌های ماهواره‌ای ثریا



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: شناورهای جستجو و نجات دریایی این اداره کل به تلفن‌های ماهواره‌ای تجهیز شدند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکبایی نسب به ایرنا اظهار کرد: ارتباط موثر، کلید موفقیت در عملیات‌های گروهی است که تلفن ماهواره‌ای ثریا از این مزیت مهم به نحو مطلوبی برخوردار است.وی بیان کرد: ثریا سیم‌کارتی ماهواره‌ای است که به شکل کنسرسیومی و زیر نظر چند کشور عربی در امارات متحده عربی مدیریت می‌شود و به مشترکان آسیایی، اروپایی و آفریقایی اجازه برقراری ارتباطات پایدار و بدون نیاز به دکل‌های زمینی را می‌دهد.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

تصریح کرد: تأمین و تجهیز شناورهای جستجو و نجات به تلفن‌های ماهواره‌ای ثریا با قابلیت برقراری ارتباط در کلیه مناطق حکمتی و متناسب با هر شرایط جوی، فاصله نیم‌های در صحنه و مدیریت پشت صحنه را بسیار کاهش می‌دهد که به تبع آن میزان پاسخگویی به اضطرارهای دریایی نیز به نحو چشمگیری افزایش می‌یابد.شکبایی نسب یادآور شد: عملیات جستجو و نجات دریایی متشکل از تیم‌های عملیات در صحنه (در دریا)، پشتیبانی و ارتباطی (در مرکز هماهنگی) و تیم اتاق فکر متشکل از کارشناسان و مدیران صحنه است که به صورت همزمان ایفای نقش می‌کنند.وی ادامه داد: عملیات امداد و نجات به‌دلیل ماهیت آن، امری پر ریسک و خطیر بوده که همواره مسئولیت‌هایی چندجانبه را متوجه سطوح عملیاتی می‌کند. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: از سویی دیگر هر گونه تعلل در تصمیم‌گیری، طرح عملیات و اقدام به‌موقع می‌تواند زمان طلایی را تلف کند که سوانح دور از ساحل، به‌دلیل فاصله‌ای که بین تیم‌های عملیاتی و کارشناسی ایجاد می‌کند، خود به خود مدیریت صحنه را دشوار می‌سازد.وی اظهار کرد: تجهیزات عملیاتی و وسایل ارتباطی پیشرفته می‌تواند نقش ارزنده‌ای در عملیات‌هایفا و همچون پلی برای ارتباط موثر بین بخش‌های مختلف عملیاتی باشد.شکبایی نسب عنوان کرد: اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در راستای وظایف سازمانی و مسئولیت‌های اجتماعی خود، همواره نسبت به بهبود عملکرد، نگاهی غذه‌مند دارد که سیر تطور و تحول ایجاد شده در زمینه ایمنی دریایی و خدمات جستجو و نجات براساس آمارهای رسمی موید آن است.

و ایجاد ارزش افزوده صید است که خوشبختانه اقدامات خوبی در این زمینه انجام داده است.وی اظهار کرد: در این کارخانه ماهی صید شده متوتا که ماهی های ریزی است پس از عمل آوری و خشک شدن با ارزش افزوده مناسب به بازار های داخلی و خارجی صادر می شود که یکی از زنجیره های مهم ارزش افزوده صید است.عباسپور ادامه داد: در این کارخانه ماهی متوتا خشک بسته بندی شده، میگوی خشک بسته بندی شده تولید می شود.عباس پور نادری تصریح کرد: ماهی مورد استفاده در این محصولات ماهی متوتا است که در کشورهای شرق آسیا مانند سریالانکا و ژاپن از بازار بسیار خوبی برخوردار است.وی با بیان اینکه بیان اینکه صید و صیادی در شهرستان قشم از دیرباز جایگاه ویژه ای داشته است و خوشبختانه شیلات هرمزگان در این شهرستان توانسته همگام با پیشرفت در بخش آبی پروری، فعالیت‌های صید و صیادی در قشم را نیز ارتقا دهد، عنوان کرد: فعالیت ۱۴ تعاونی صیادی، فعالیت چهار بندر صیادی، فعالیت بالغ بر ۲۰ مرکز تخلیه صید و تنوع بالای گونه‌ای که منجر به روش‌های صید مختلف در صیدگاه‌های متعددی شده است.