

تاثیر کریدور میانی بر رابطه اقتصادی -امنیتی قزاقستان و ترکیه؛ اقتصادسرآمد بررسی می کند

قزاقستان به دنبال توسعه بنادر دریایی آکتائو و کوریک

رابطه توسعه کریدور میانه و بهبود ارتباط بین آسیا و اروپا

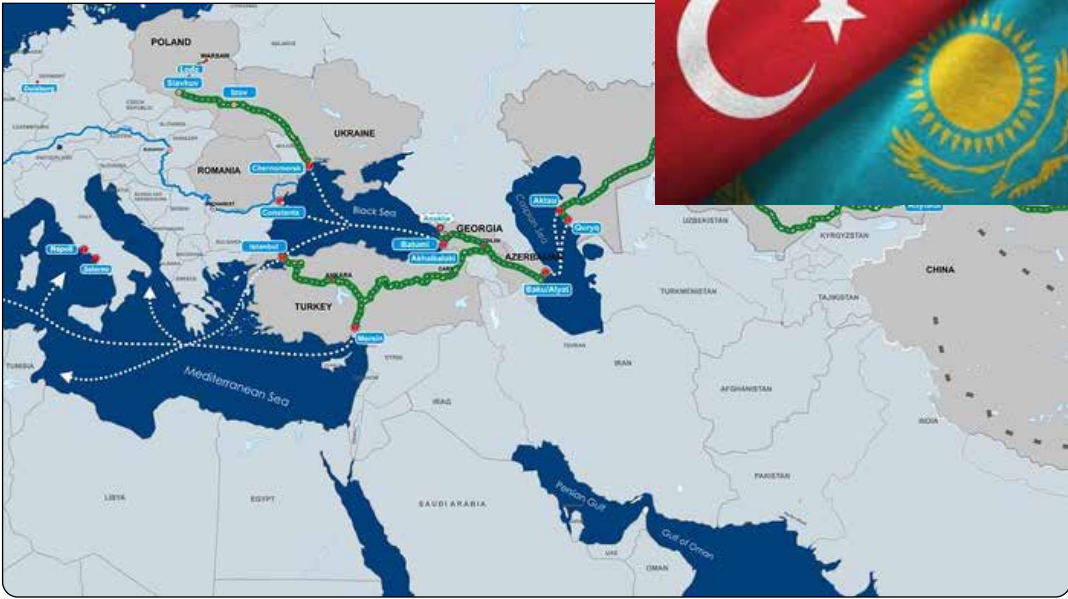
گروه اقتصاددریا - وحید ورستان - به باور کارشناسان، نشست ۱۰می در آنتکارا بین قاسم جومارت توکایف، رئیس جمهور قزاقستان و رجب طیب اردوغان، رئیس جمهور ترکیه، بیشتر در کانون توجهات جریان اصلی ژئوپلیتیک قرار گرفته است. با این وجود، بیانیه مشترک آن ها در مورد مشارکت استراتژیک پیشرفته مرحله جدیدی را نه تنها در روابط دو جانبه بلکه در شکل بندی مجدد رویکرد چندجانبه آسیای مرکزی نشان می دهد. شاید مهم ترین جنبه توافق، تعهد متقابل آنها به تقویت مسیر تجارت بین المللی ترانس خزر (TITR) است که اکنون «کریدور میانی» نیز نامیده می شود.

قزاقستان ظرفیت خطوط لوله نفت را افزایش و بنادر دریایی آکتائو و کوریک را توسعه می دهد

همانطور که توکایف خاطر نشان کرد، «پس از پیوستن بندر کوریک در سواحل دریای خزر به کریدور ترانس خزر، زمان حمل و نقل بار از منطقه «خورگوس» در مرز قزاقستان با چین، به استانبول که قبلا ۶۰ روز طول می کشید، اکنون تنها به ۱۳ روز کاهش خواهد یافت. وی افزود که قزاقستان در حال حاضر «تنوع مسیرهای صادرات نفت به چین و اروپا، از جمله استفاده از کریدورهای حمل و نقل ترکیه» را آغاز کرده است. به باور کارشناسان، این روند تداوم خواهد یافت زیرا قزاقستان ظرفیت خطوط لوله نفت را افزایش و بنادر دریایی آکتائو و کوریک را توسعه می دهد. حتی با وجود معافیت از تحریم ها برای نفت خام قزاقستان که از طریق خط لوله کنسرسیوم خط لوله خزر به دریای سیاه می رسد، در مارس ۲۰۲۲ به دلیل خسارات طوفان و مشکلات ناشی از تحریم روسیه در یافتن قطعات یدکی، صادرات نفت برای مدتی متوقف شد.

تنگای کشورهای ترک

در زمان ریاست توکایف، قزاقستان یکی از عوامل اصلی تبدیل شورای ترک به سازمان کشورهای ترک (OTS) در نوامبر ۲۰۲۱ بود. OTS یک سازمان بین دولتی با یک دیدرخانه مستقل است که شامل آذربایجان، قرقیزستان و ازبکستان، ترکیه و قزاقستان است. همچنین، مجارستان و ترکمنستان دارای وضعیت ناظر رسمی هستند. جنگ روسیه علیه اوکراین کشورهای ترک را در تنگنا قرار داده است. از یک سو، آنها نمی خواهند آشکارا روسیه را محکوم کنند و از سوی دیگر، جامعه بین المللی از آنها انتظار دارد که روابط با روسیه را به ویژه از طریق پیروی از تحریم های اقتصادی غرب، محدود کنند. برزای نمونه، قزاقستان به عنوان یکی از اعضای اتحادیه اقتصادی



همسایگان تاثیر گذار هستند. برای نمونه، ترکیه به عنوان حائلی برای اروپا در برابر پیامدهای درگیری های سوریه و عراق عمل کرد، همچنین قزاقستان مانعی برای تجارت مواد مخدر و قاچاق انسان است یا مانع حرکت گروه های نظامی اسلام گرا به سمت شمال به چین و روسیه و از غرب به اروپا می شود. همکاری عملی نزدیک تر بین قزاقستان و ترکیه نشان دهنده احیای «سیاست خارجی چندوجهی» است که قزاقستان از ۳۰سال پیش آن را دنبال می کند و سایر کشورهای ترک نیز تاکنون آن را اتخاذ کرده اند. هر دو کشور از نظر جغرافیایی بین آسیا و اروپا قرار دارند؛ وضعیت ترکیه از این نظر به خوبی شناخته شده، اما شمال غربی قزاقستان که در غرب رشته کوه موگودزار قرار دارد و ادامه جنوبی رشته کوه های اورال است، در واقع از اروپا محسوب می شود.

اهمیت کریدور میانی

روابط دو جانبه قوی تر بین قزاقستان و ترکیه در آسیای مرکزی که روابط امنیتی و اقتصادی اغلب به دلیل تضاد منافع استراتژیک روسیه، چین و غرب پیچیده است، می تواند شرایط را پیچیده تر نیز بکند. قزاقستان و ترکیه پیوندهای فرهنگی و اقتصادی بین شرق و غرب بوده و هستند. طبیعتا آنها بر سر منافع مشترک برای تضمین حاکمیت خود با یکدیگر همسو می شوند که یکی از بارز ترین شکل آن توسعه کریدور میانی است. از سوری دیگر، به دلیل اینکه بیش از ۸۰درصد کالاهای چین و آسیای مرکزی به اروپا از طریق قزاقستان حمل می شود، پتانسیل این کریدور افزایش می یابد. از همین روی، تحولات جدیدی در هر دو جهت در حال وقوع است. در سمت شرق، ترمنیال جدید راه آهن قزاقستان در شیان در حال ساخت است که نیازهای قزاقستان و چین را تأمین می کند. در سمت غرب نیز، راه آهن قزاقستان اعلام کرد که چین علاقه مند به ساخت یک هاب کانتنتری در بندر آکتائو است که هنوز اطلاعات آن منتشر نشده است. در مجموع، توسعه کریدور میانه با توجه به شرایط سیاسی کنونی، ارتباط بین آسیا و اروپا را بهبود می بخشد. به عنوان مثال، در توافق با فرانسه در اواخر سال ۲۰۲۲، دو کشور در مورد نتایج حمل و نقل از طریق کریدور میانه تا کنون و امکان رشد بیشتر در زمینه پروژه دروازه جهانی اتحادیه اروپا با هدف سرمایه گذاری در زیرساخت مذاکره کردند. لازم به یادآوری است که حجم محموله ترانزیت شده از طریق کریدور میانی در سال گذشته دوبرابر شد و به ۱.۷ میلیون تن رسید. علاوه بر این، برای پنج ماه اول سال ۲۰۲۳، تردد بار از طریق کریدور میانه ۶۶درصد افزایش یافته که منجر به انباشت حجم پیش از یک میلیون تن شده است.

برپنج



مدیر کل شیلات هرمزگان خبرداد

۱۰هزار هکتار مزرعه پرورش میگو در هرمزگان آماده بهره برداری

مدیرکل شیلات هرمزگان گفت: ۵۰ هزار هکتار زمین مستعد پرورش میگو با ظرفیت تولید بیش از ۱۴ هزار میلیون قطعه، شناسایی و مطالعه شده که از این میزان ۱۰ هزار هکتار آماده بهره برداری است.به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود بارانی بیان داشت: تاکنون ۱۱ هزار هکتار از مزارع پرورش میگو در هرمزگان به بهره برداری رسیده و در حال حاضر هم ۱۵ هزار هکتار دیگر در حال احداث است.وی با اشاره به اینکه در سال ۱۴۰۲ باید ۱۰ سایت پرورش میگو در استان برق رسانی شود، بیان کرد: تاکنون ۶ سایت پرورش میگو با پیشرفت ۹۰درصد در استان با مساحت پنج هزار هکتار برق دار شده است و تا پایان امسال نیز هشت هزار هکتار مزارع دیگر نیز برق دار می شود.مدیرکل شیلات هرمزگان اظهار کرد: پرورش میگو و همچنین برق رسانی به مزارع پرورش میگو جزو طرح های پیشران و تحول آفرین است که طبق دستور استاندار هرمزگان باید در سفر آینده رییس جمهور به این استان بخش قابل توجهی از این طرح ها آماده و مورد بهره برداری قرار گیرد.مدیرکل شیلات هرمزگان همچنین به راهکارهای بهبود وضعیت تکثیر و پرورش میگوی در استان اشاره کرد و یادآور شد: استفاده از فناوری و تکنولوژی های نوین، مدیریت آب، استفاده از سیستم های نرسی، استفاده از تجربه کشورهای موفق در صنعت تکثیر و پرورش، بازمهندسی و تغییر ساختار در استخرهای پرورشی از مهم ترین این راهکارهاست.بارانی ابراز کرد: برنامه ریزی هر چه بهتر تأمین و تولید خوراک استاندارد و بهداشتی لارو میگو پیگیری تأمین مولد خوب و با کیفیت و عاری از بیماری پیگیری رعایت دستورالعمل های بهداشتی و فنی در مزارع و مراکز تکثیر میگو توسط بخش خصوصی ایجاد هماهنگی بیشتر بین تولیدکنندگان و دستگاه های متولی در جهت رفع موانع تولید و توسعه از دیگر برنامه های شیلات هرمزگان است.وی گفت: صنعت تکثیر و پرورش میگو در هرمزگان دارای ظرفیت های متعددی همچون تکثیر، لارو تأمین و تولید خوراک فرآوری بسته بندی، حمل و نقل و بازار صادراتی است که این چرخه عظیم می تواند اشتغال رشد تولید رونق اقتصادی و ارزآوری قابل توجهی را به همراه داشته باشد.

برپنج



رئیس سازمان محیط زیست کشور

عملیات آبخیزداری تالاب انزلی باید در ۲ سال آینده تمام شود

رئیس سازمان محیط زیست کشور نقش سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری در احیای تالاب بین المللی انزلی را بسیار مؤثر دانست و گفت: باید در یک بازه زمانی ۲ ساله عملیات آبخیزداری در تالاب انزلی به پایان برسد.به گزارش اقتصادسرآمد، علی سلایقه در جلسه قرارگاه جهادی تالاب انزلی در سالن اجتماعات سازمان محیط زیست کشور با بیان اینکه شکل گیری قرارگاه جهادی برای نجات تالاب انزلی نشان دهنده نگاه ملی است، اظهار کرد: باید از همه ظرفیت های ملی، بین المللی و بخش خصوصی برای نجات تالاب انزلی استفاده شود.وی با اشاره به نقش تالاب بین المللی انزلی در تأمین آب مورد نیاز اراضی کشاورزی گیلان گفت: این تالاب مساحتی بالغ بر ۳۷۰هزار هکتار را زهکش می کند، لذا اجرای یک مدیریت جامع حوضه آبخیز برای نجات تالاب انزلی یک امر ضروری است.رئیس سازمان محیط زیست کشور با تأکید بر اهتمام مسؤولان در احیای سریع تالاب بین المللی انزلی بیان کرد: باید یک تقویم زمانی برای اجرای همه عملیات پیش بینی شده برای تالاب انزلی تهیه شود.سلایقه نقش سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری در احیای تالاب بین المللی انزلی را بسیار مؤثر دانست و افزود: بدون شک سهم اصلی عملیات اجرایی این تالاب از آن سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری است از این رو باید در یک بازه زمانی ۲ ساله عملیات آبخیزداری در تالاب انزلی به پایان برسد.وی با بیان اینکه اجرای طرح مدیریت جامع حوضه آبخیز، ورود رسوب به تالاب را متوقف کرده و هزینه های لایروبی را از بین می برد، گفت: معضل سنبل آبی باید هر چه سریع تر و با استفاده از ظرفیت شرکت های دانش بنیان به اتمام برسد.معاون رئیس جمهور با اشاره به جمع آوری بیش از ۵۰ تن گیاه سنبل آبی در تالاب بین المللی انزلی بیان کرد: همزمان با هفته محیط زیست ۳۵ تن گیاه مهاجم سنبل آبی توسط محیط بانان با دستگاه دروگر مخصوص از سطح تالاب انزلی جمع آوری و از این پهنه آبی خارج شد.سلایقه با بیان اینکه تعیین حدود تالاب باید تا پایان هفته نهایی شود، گفت: در حوضه آبخیز تالاب انزلی نباید هیچگونه کود و سمی مورد استفاده قرار گیرد و وزارت جهاد کشاورزی، جایگزین های آن را در اختیار بهره برداران قرار دهد.

اقتصاد دریا

دوشنبه-۲مرداد۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۹۲

اقتصاد دریا

توازنزیت دریا

بخش دوم

سیری در تحولات کشتی و کالا (بخشی در سیاستگذاری)

دکتر بهروز امرایی - باید به خاطر داشت که به دلیل عبور تقریبا کلیه تجارت و حمل و نقل بین المللی کالا از بنادر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بنادر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن صورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفائی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می گردد.

محققان و دست اندرکاران صنعت کشتی سازی به ویژه برخی از معتبرترین موسسات رده بندی کشتنی ها بر این عقیده هستند که با جدی تر شدن اولویت در یافتن سوخت جایگزین و مناسب برای حفظ محیط زیست و همچنین کارائی اقتصادی بهتر، معتقد شده اند که استفاده از گاز طبیعی مایع (LNG) به عنوان سوخت جایگزین و برتر در انواع کشتنی ها نه تنها منطقی تر و عملی تر از سایر راه حل ها می باشد بلکه با جدیت و کوشش در شرف وقوع است. در این رابطه چندین فرضیه مطرح است. اولین فرضیه تغییر و تبدیل سیستم سوخت کلیه کشتنی های موجود در یک فرایند چندساله می باشد. موثرهای بعضی از کشتنی ها را می توان مجهز به وسایل و دستگاه های ساینده ناخالصی های رسوب کننده از گاز نمود. دیگر اینکه جریان مصرف سوخت این کشتنی ها را به سوخت های تقطیر شده تبدیل نمود. ولی بهر حال عمده تحول در تغییر و تبدیل سازی سوخت مصرفی کشتنی ها به LNG به احتمال زیاد در کشتنی های جدید ساخت خواهد بود.

❖گرایش های طرح ریزی شده در زمینه انواع کشتی

❖نقش صرفه جویی های مقیاس در کشتنی های بزرگتر

با پیشرفت فن آوری انواع و اشکال جدیدی از سیستم های تجاری ظهور کردند که در جای خود به کشتنی های جدید و ویژه ای نیز نیاز داشتند مثلا حمل زغال موجب پیدایش کشتنی های حمل زغال سنگ و کشف نفت موجب پیدایش نفتکش های بزرگ شد. برای حمل بنزین (Petroleum Gas) نیز کشتنی های ویژه اینکار لازم بود. کشتنی های کالای عمومی نیز خود مقدمه ای برای ظهور کانتنیتربرها (کشتنی های بار گنجبر) شدند. آنچه در ذیل ملاحظه می شود فهرستی از کشتنی های ویژه است اما اهمیت توسعه کشتنی های ویژه در باب انواع تجاری و بازرگانی آن روش تر گردد.

دوبه بر (حمل کننده های بارج)، کشتنی های هاورگرافت، کشتنی های روروری کانتنیتر، کشتنی های یخ شکن، کشتنی های فله بر، کشتنی های حمل احشام، کشتنی های حمل مسافر و اتومبیل، نفتکش های حمل گاز مایع، کشتنی های ویژه کالاهای عمومی سستی، کشتنی های حامل چراغ های دریایی، کشتنی های ماهیگیری، کشتنیهای حمل سنگ معدن، قله و نفت O.B.O. کشتنی های فرآوری ماهیگیری، کشتنی های ویژه اقیانوس نگاری (تحقیقاتی)، کشتنی های مسافربری تغریخی، کشتنی های ویژه استخراج معادن اقیانوس (حفاری)، کشتنی های یخچالی، کشتنی های حمل اتومبیل، کشتنی های حمل مواد شیمیایی، کشتنی های رو-رو، کشتنی های حمل میوه، کشتنی های حمل محموله های سنگین، قری های عبور از کانال، کشتنی های hydrofoil

عوامل مؤثر در توسعه ظرفیت کشتنی ها

عرضه خدمات شرکت های کشتنیرانی بستگی به ظرفیت حمل کالا دارد و این ظرفیت به چهارعامل مهم وابسته است: تعداد کشتنی ها؛ در طول یک قرن گذشته شمار کشتنی ها افزایش یافته اما تناژ کل کشتنی ها نیز به میزان متناسبی افزایش یافته است علت این امر نیز به مورد زیر برمی گردد.

اندازه کشتنی ها؛ در ظرف یک قرن گذشته تاکنون اندازه کشتنی ها تغییر نشانان توجهی کرده است. این رشد از سال ۱۸۸۰ تا ۱۹۵۵ کند بوده اما از سال ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۵ اسیر صعودی قابل ملاحظه ای یافته است.

ششاصل دیگری نیز وجود دارد که مود این رشد فراینده است. این موضوع به تغییر عمق آیدر بندر روتردام یعنی دروازه ورودی به قاره اروپا مربوط میشود. هرچه کشتی بزرگتر واحد هزینه های انجام شده از قبیل هزینه های سوخت و پرسنل کمتر است. هزینه های مربوط به ساختمان نیز به نسبت اندازه افزایش نمی یابد. بنابراین پاسخ این سؤال که آیا کشتنی های بزرگتر از نظر ظرفیت حمل کالا مناسب تر است پاسخ مثبت خواهد بود، اگر:

الف- بتوان آن ها را مملو از کالا نمود.

ب- بتوان این کشتنی ها را به بنادر وارد و یا از آن ها خارج نمود.

ج- در اسرع وقت آن ها را تخلیه و از اسکله جدا نمود.

زمان توقف کشتنی ها؛ هر چه زمان توقف کشتنی ها در بنادر کمتر باشد محموله بیشتری را می توانند در سال حمل نمایند. بنابراین کاهش زمان معطلی در بنادر موجب تأمین و عرضه بیشتر کشتنی ها در بازار خواهد گردید. به همین خاطر است که یک کشتنی کانتنیتر بر را می توان بجای چندین کشتنی سستی حمل کالای عمومی جایگزین کرد. افزایش در اندازه نیز به سرعت انجام کار در بندر مربوط است و شاید یکی از دلایل باشد. در کشتنی های قدیمی سستی یک ماه وقت لازم بود تا کار تخلیه و بارگیری خاتمه یابد و این موضوع در حدود همان مدت زمانی بود که از نظر بازرگانی قابل قبول می نمود و در عین حال این امر در بسیاری از کشورهای در حال توسعه منجر به تراکم انبوه کشتنی ها در بنادر می شد که خود متعاقبا موجب بروز بی نظمی های اقتصادی می گردید. از زمانیکه محموله ها بصورت فله و کانتنیری درآمدند اندازه کشتنی ها نیز با سرعت قابل توجهی افزایش پیدا کرد.