اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه ۱۸ بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۷۱

مشکل کشتی‌های صید صنعتی استان بوشهر برطرف شد

استاندار بوشهر از حل مشکل کشتی‌های صید صنعتی استان خبر داد و بیان کرد: با تلاش‌های انجام شده مشکل کشتی صید صنعتی برطرف شده و به‌زودی فعالان این حوزه پس از توقف چند ساله، فعالیت خود را آغاز می‌کنند.به گزارش اقتصادسرآمد، احمد محمدی‌زاده در آیین افتتاح پرورش ماهی شهرستان دیّر محور توسعه استان را در محور اقتصاد دریایی نام برد و اظهار داشت: در این زمینه ظرفیت‌های آبزی‌پروری در نوار ساحلی استان بوشهر به ویژه در شهرستان‌های جنوبی استان افزایش می‌یابد.وی با بیان اینکه دو هزار هکتار اراضی ساحلی در منطقه بردخون شهرستان دیّر برای پرورش میگو شناسایی شده است گفت: افزایش تولید آبزیان از طریق پرورش میگو و ماهی در جنوب استان بوشهر افزایش می‌یابد.استاندار بوشهر اراضی پرورش آبزیان در مناطق جبرانی و دمیگز در شهرستان دیّر را مورد اشاره قرار داد و خاطرنشان کرد: واگذاری اراضی پرورش میگو به صیادان در راستای ایجاد اشتغال در این منطقه یکی از اولویت‌ها است.محمدی‌زاده به جنگ اقتصادی دشمن علیه ملت ایران پرداخت و بیان کرد: دشمنان در ۴۴ سال گذشته انواع دسیسه و توطئه علیه ایران اسلامی به‌کار گرفته‌اند و پس از شکست در این هجمه‌ها اکنون وارد جنگ اقتصادی شده‌اند که از این مرحله هم با موفقیت عبور می‌کنیم.

در نشست شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور مطرح شد

جایگزینی ناوگان ملی به‌جای شرکت‌های خارجی

اقتصاد سرآمد نشست شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان‌های های دریایی کشور با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به میزبانی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد. در این نشست، مسائل مهم حوزه اقتصاد دریامحور و کشتیرانی مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

رایزنی سازمان بنادر برای اصلاح قیمت سوخت کم سولفور

به گزارش اقتصاد سرآمد به نقل از سی نیوز، علی‌اکبر صفایی در نشست شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور که با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، با تأکید بر ضرورت پرهیز از ایجاد ساختارهای موازی و الزام به حفظ جایگاه تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری شورای هماهنگی ارگان‌های دریایی در موضوعات مهمی چون موضوع اقتصاد دریامحور، اظهار داشت: ارگان‌های دریایی کشور، به عنوان یک مجموعه بین‌المللی و دارای سابقه درخشان در حوزه بازرگانی، باید پرچم‌دار مباحث اقتصاد دریاپایه باشند.

وی با بیان این که سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه اقتصاد دریامحور و با هدف افزایش سهم ایران از تجارت جهانی، ۳۷۱ پروژه بزرگ با اعتباری بالغ بر ۴۸۰ هزار میلیارد تومان را تعریف کرده است، تأکید کرد: یکی از موضوعات مهم بخش دریایی کشور، توسعه ناوگان دریایی به ویژه در دریای خزر است؛ به نحوی که باید ظرفیت ساخت کشتی و به تبع آن، تجارت در دریای خزر را توسعه داد که بر این اساس، یکی از رویکردهای جدی دولت در دریای خزر، توسعه ترانزیت و ایجاد سرویس ترانزیتی با اسم خاص در مسیر خزر به بندرعباس و بندر چابهار با تمرکز روی کشورهای هند، روسیه، قطر و امارات است.

ضرورت اصلاح قیمت سوخت کم سولفور

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ظرفیت تجاری ۶۰ میلیون تنی بین روسیه و هند، تأکید کرد: در صورت راه‌اندازی سرویس ترانزیتی و اتصال این مسیر از طریق دریای خزر به آب‌های جنوبی کشور، می‌توان با امکانات موجود، از ۲۵ درصد ظرفیت تجاری استفاده کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به قیمت بالا و غیررقابتی بودن سوخت کم‌سولفور، از رایزنی برای اصلاح قیمت این نوع سوخت خبر داد و بر ضرورت استفاده از ناوگان داخلی کشور، از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی، برای صادرات و واردات کالاهای تجاری تاکید کرد.

صفایی با اشاره به اهمیت راهبردی صنعت کشتیرانی در دنیا، اظهار داشت: در نظر داریم در قالب برنامه هفتم توسعه در حوزه تربیت نیروی انسانی دریانورد برای شناورهای زیر ۳ هزار تن، از مجلس و دولت بخواهیم تا دانشگاه‌های دریایی بتوانند با ظرفیت کامل دریانورد تربیت کنند، زیرا سالانه می‌توان ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ نفر نیروی دریایی جذب کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین از اعطای وام به کشتی‌های ایرانی، در صورت نصب سیستم ایرانی پردازش آب توازن، خبر داد و گفت: هم‌اکنون ۵۰۰ میلیون دلار تجهیزات بندری و دریایی تعریف کردیم که در کنار سه هزار میلیارد فاینانس موجود در حوزه دریایی کشور، نوسازی و ایجاد زیرساخت‌های بندری و دریایی با روند رو به رشدی در دست انجام است.

ضرورت رایزنی برای پهلوگیری کشتی‌های ایرانی در بنادر اصلی چین

محمدرضا مدرس خیابانی، در این نشست با اشاره به عدم رقابت‌پذیری قیمت سوخت کم‌سولفور و نقش‌آفرینی صنعت بانکرینگ کشور در منطقه، ابراز امیدواری کرد که با رایزنی‌ها و مکاتبات صورت گرفته با وزارت نفت، کشور بتواند هر چه سریع‌تر شاهد نتیجه عملیاتی در حوزه تولید سوخت کم سولفور و رونق صنعت بانکرینگ باشد.

جایگزینی ناوگان ملی به جای شرکت های خارجی

مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اعمال شدیدترین تحریم‌ها برعلیه ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران طی سال‌های اخیر، تاکید کرد: بر این اساس لازم است موانع استفاده از ظرفیت حمل کالاهای فله که پیش روی ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار دارد، برداشته شده و از ظرفیت‌های موجود این ناوگان ملی در راستای واردات کالاهای اساسی به عنوان جایگزین شرکت های خارجی کشتیرانی استفاده شود.

وی تصریح کرد: توسعه ناوگان به عنوان سیاست راهبردی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دستور کار قرار گرفته و بر این اساس برای اولین بار، خطوط لاینری حمل بار در دریای خزر راه‌اندازی شده است.مدرس خیابانی یکی از چالش‌های اصلی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بنادر خارجی را، پهلوگیری کشتی‌های تجاری ایران در برخی بنادر اصلی دنیا دانست و خواستار حل و فصل این موضوع از طریق مذاکرات دیپلماتیک دریایی میان ایران و سایر کشورهای دنیا شد.

همچنین در این نشست موضوعات دیگری چون لزوم توسعه فرهنگ دریایی؛ پشتیبانی از آموزش دریانوردان بر اساس کنوانسیون STCW و پشتوانه‌سازی از به‌کارگیری ملوان ایرانی در ناوگان دریایی کشور؛ نوسازی و تعمیرات اساسی ناوگان نفت‌کش جمهوری اسلامی ایران؛ نوسازی ناوگان فرسوده در دریای خزر و خرید شناورهای جدید با توجه تحولات صورت گرفته در منطقه؛ ایجاد نظام مهندسی دریایی در کشور؛ آمادگی شورای عالی صنایع دریایی برای هم‌افزایی در حوزه دریایی و ضرورت فعال‌سازی شرکت‌های لجستیکی برای پاسخ به تقاضای حمل بار از مسیر ایران، نیز مورد بررسی قرار گرفت.

»توسعه ناوگان به عنوان سیاست راهبردی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دستور کار قرار گرفته و بر این اساس برای اولین بار، خطوط لاینری حمل بار در دریای خزر راه‌اندازی شده است

برگزیده ها

معاون محیط زیست طبیعی اداره کل حفاظت محیط زیست

خشکی تالاب میانکاله به ۱۵ هزار هکتار رسیده است

اقتصاد سرآمد معاون محیط زیست طبیعی اداره کل حفاظت محیط زیست مازندران گفت: تداوم خشکسالی، کاهش نزولات جوی و نوسانات سطح آب دریای خزر و از طرف دیگر مهار آبهای سطحی در حوضه آبریز بالادست، سبب گسترش خشکی آن تالاب از غرب به شرق به حدود ۱۵هزار هکتار رسیده است.به گزارش اقتصادسرآمد، روح الله اسماعیلی در گزارشی از آخرین وضعیت تالاب بین المللی و ذخیره گاه زیست کره میانکاله افزود: طبق بررسی آخرین تصاویر ماهواره ای حدود ۳۰درصد از سطح تالاب برابر با ۱۵ هزار هکتار خشک شده است.معاون محیط زیست طبیعی اداره کل حفاظت محیط زیست مازندران افزود: نتایج بررسی داده های ماهواره ای حاکی از آن است که از وضعیت خشکی تالاب در زمستان سال جاری نسبت به سال گذشته حدود هفت هزار هکتار برابر با ۲۰ درصد افزایش یافته است.وی ادامه داد: البته بررسی آماری داده های مربوط به نزدیکترین ایستگاه های هواشناسی به تالاب میانکاله حاکی از کاهش بی سابقه نزولات جوی نسبت به سنوات گذشته است ، به طوری که میانگین بارش در سال جاری نسبت به میانگین بلند مدت ۲۰ ساله به میزان ۷۰درصد و نسبت به میانگین سال گذشته حدود ۶۰درصد کاهش دارد که این موضوع سبب کاهش دبی منابع آب های شیرین تامین کننده نیاز زیست محیطی تالاب میانکاله شده خشک شدند.وی با توضیح این که تقریبا تمامی انهار منتهی به تالاب غیر از رودخانه قره سو که دبی آن اندک است ، در حال حاضر خشک هستند، ادامه داد: پسروی دریای خزر و عدم تبادل آب دریا با تالاب در کنار افزایش تبخیر سطحی تالاب به دلیل افزایش دما موجبات وضعیت فعلی تالاب را رقم زده است.اسماعیلی عواملی همچون، فعالیت های مخرب انسانی شامل برداشت بی رویه آب های زیر زمینی ناشی از چاه های غیر مجاز در منطقه، عدم رعایت حقابه زیست محیطی تالاب و به دام انداختن سیلاب و هرز آب های نابهنگام در واحد های پرورش ماهی و احداث سد بر روی رودخانه های تامین کننده حقابه تالاب ها را در تشدید خشکی تالاب موثر دانست.معاون اداره کل حفاظت محیط زیست مازندران تاکید کرد : همزمان با تشدید خشکی تالاب و پیش بینی تهدیدات ناشی از آن، ستاد ملی مدیریت و حفاظت تالاب های کشور با ریاست معاون اول محترم رئیس جمهور تشکیل و کارگروه ویژه احیاء تالاب میانکاله و خلیج گرگان در ذیل ستاد یاد شده از سال ۱۳۹۶ شروع به کار کرد و برنامه ها و طرح های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت مربوط به دستگاه های اجرایی مربوطه ابلاغ شد و از سوی سازمان حفاظت محیط زیست در سطوح ملی در دست پیگیری است.اسماعیلی با اشاره به اقدامات و پیگیری های اداره کل حفاظت محیط زیست استان مازندران در یک سال اخیر، در راستای مصوبات کارگروه ویژه احیاء تالاب میانکاله و خلیج گرگان ،افزود: پیگیری اجرای طرح تسهیل تبادل آب دریای خزر با تالاب در قالب لایروبی کانال آشوراده که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در دست اجرا بوده که تاکنون حدود ۴۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.وی گفت: لایروبی بیش از ۶۶ کیلومتر از انهار جنوبی منتهی به تالاب میانکاله، انجام طرح مطالعاتی پایش وضعیت کیفی تالاب و مطالعات نیاز آبی زیست محیطی تالاب میانکاله، انجام طرح مطالعاتی احیاء ضلع غربی تالاب و امکان سنجی انتقال آب از رودخانه نکارود و دریا به آن، انجام طرح مطالعاتی مدیریت زیست بومی تالاب میانکاله و اجرای آن، تجدید ممیزی مراتع و ساماندهی دام در میانکاله (۲۸ سامانه عرفی و ۹۱ دامداری) پس از ۴۰ سال، احداث پایگاه متمرکز اطفای حریق و تجهیز آن به امکانات و ماشین آلات مورد نیاز و تشکیل کارگروه استانی حفاظت و احیا تالاب میانکاله و برگزاری جلسات متعدد با کلیه دستگاه های اجرایی ذیربط به منظور تحقق اهداف ستاد ملی احیاء تالاب های کشور از مهمترین اقدامات این اداره کل در یکسال گذشته در راستای مصوبات کارگروه ویژه احیاء تالاب میانکاله و خلیج گرگان بوده است.پناهگاه حیات وحش میانکاله از دو اکوسیستم آبی با وسعت ۴۴ هزار هکتار و اکوسیستم خشکی با وسعت ۲۴ هزار هکتار، ۲.۸ درصد مساحت کل استان مازندران را به خود اختصاص داده است، ادامه داد: با وجود قرار داشتن در حوزه استحفاظی سیاسی دو استان مازندران و گلستان، به صورت یکپارچه تحت مدیریت محیط زیست استان مازندران قرار دارد.میانکاله در سال ۱۳۴۸ با تصویب شورایعالی شکاربانی و نظارت بر صید وقت، به عنوان منطقه حفاظت شده انتخاب و در سال ۱۳۵۳ به پناهگاه حیات وحش میانکاله ارتقاء یافت، همچنین به جهت برخورداری از معیارهای کنوانسیون رامسر در سال ۱۳۵۴ به همراه تالاب های همجوار به عنوان یکی از سایت های مهم کنوانسیون رامسر ثبت و متعاقب آن در سال ۱۳۵۵ به عنوان یکی از ذخیره گاه های زیستکره به کمیته برنامه انسان و کره مسکون یونسکو (MAB) معرفی شد.

برای اولین بار صورت گرفت

استفاده از کانتینرهای «فلت.رک» برای حمل خودرو توسط کشتی در بندر آستارا

اقتصاد سرآمد در راستای افزایش ظرفیت جابجایی های ترانزیتی از طریق ایران و دریای خزر به مقصد کشورهای همسایه، برای اولین بار از کانتینرهای «فلت.رک» برای حمل خودرو توسط کشتی در مجتمع بندری آستارا استفاده شد.به گزارش اقتصادسرآمد،عملیات تخلیه و بارگیری کشتی های کانتینری در مجتمع بندری آستارا در شمال غربی استان گیلان به صورت منظم و در کمترین زمان ممکن انجام می شود و در یک نمونه از این عملیات کمتر از هشت ساعت، یک فروند کشتی بخش خصوصی که به تازگی سرویس منظم ماهانه بین بندر آستارا و بندر آکتائو قزاقستان را آغاز کرده است، تخلیه و بارگیری شد که یک رکورد جدید برای عملیات کانتینری در این بندر مرزی و مهم خصوصی شمال کشور محسوب می شود.این کشتی شامل ۲۲۶ TEU حامل انواع کالاهای صادراتی و ترانزیتی و همچنین ۴۵ خودروی ترانزیتی و ۷۰ کانتینر بود و برای اولین بار از تعدادی کانتینر فلت.رک برای حمل خودرو توسط این کشتی استفاده شد که به ظرفیت جابجایی خودروهای ترانزیتی از طریق جمهوری اسلامی ایران و دریای خزر به مقصد کشور قزاقستان می افزاید.حمل و نقل کانتینری و صادرات کانتینرهای یخچالی و خشک و همچنین ترانزیت خودرو در مجتمع بندری آستارا رونق بسیار خوبی گرفته است و به عنوان اولین بندر خصوصی کشور می تواند نقش بسزایی در انتقال کالاهای ترانزیتی و صادراتی به ویژه کالاهای کانتینری و یخچالی به مقاصد بنادر کشورهای همسایه از جمله جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان داشته باشد.با توجه به اینکه نوع کانتینر مورد نیاز برای حمل کالا، بستگی به نوع محموله دارد، در جریان حمل خودرو توسط کشتی از کانتینر فلت.رک(flat rock container) برای اولین بار در مجتمع بندری آستارا استفاده شد که دارای سطحی به عنوان کف با ظرفیت بارگیری بالا بوده و از این رو معمولا برای حمل محموله های سنگین، حجیم یا سایز بزرگ استفاده می شود.عنایت رضایی پور، فرماندار شهرستان مرزی بندر آستارا در همین رابطه در گفت وگو با خبرنگار ایسنا با بیان اینکه رویکرد دولت استفاده بیشتر از ظرفیت دریای خزر در تجارت و توسعه بازرگانی و افزایش نقش بنادر شمالی بخصوص مجتمع بندری آستارا در افزایش مراودات تجاری با کشورهای حوزه سی.آی.اس و همسایگان شمالی ایران با کمک بخش خصوصی است، اظهار کرد: اکنون مجتمع بندری آستارا در سایه حمایت دولت و فعالیت چشمگیر بخش خصوصی افق های روشن تری پیش رو دارد و مردم مرزنشین این خطه مرزنشین شمال کشور امیدوارند با تداوم حمایت های دولت روز به روز شاهد شکل گیری صنایع مرتبط و کسب و کارهای دریایی باشند.وی افزود: جدا از مرز زمینی و ریلی، شهرستان آستارا از مرز دریایی و مجتمع بندری آستارا بهره مند است که با ۶۰ هکتار وسعت به عنوان نخستین بندر بخش خصوصی کشور برای تخلیه و بارگیری کالاها توسط کشتی طراحی شده است و نزدیک ترین و مقرون به صرفه ترین مسیر تجارت و حمل و نقل کالا به شمار می رود.فرماندار آستارا گفت: اقدام‌های خوبی در توسعه زیرساخت‌های مجتمع بندری آستارا با کمک سرمایه گذار بخش خصوصی انجام شده است.

گزارش

هندی ها در چابهار؛ آهنگ شرقی توسعه به گوش می رسد

هند با تصدی ریاست جی ۲۰ در سال ۲۰۲۳ و گره زدن موضوعات ژئواکونومیک به منافع ژئوپلیتیک خود، در سال جاری زمانی را پیش رو دارد تا بر اهمیت بندر چابهار در بهبود ترانزیت شمال به جنوب تمرکز و تاکید نماید.به گزارش اقتصادسرآمد، پس از حل و فصل بسیاری از مسائلی که توافقات مهم بین المللی را تحت تاثیر قرار می دهد، هند و ایران به روند مذاکرات خود در خصوص توافق بلندمدت برای استفاده از بندر راهبردی چابهار و توسعه آن سرعت بخشیده اند، در حالی که مارس ۲۰۲۳ زمان پایان مذاکرات در نظر گرفته شده است.بنابر گزارش سایت بازار، بندر چابهار و کریدور بین المللی حمل و نقل شمال_جنوب مهمترین پروژه های هند و ایران هستند. بر همین اساس، با توجه به مشارکت چین در بندر گوادر، هند روند سهامدار شدن و سرمایه گذاری در بندر چابهار را برای مقابله با تهدید چین تسریع کرده است. این بندر با برخورداری از موقعیتی که آسیای مرکزی، جنوبی و خلیج فارس را به یکدیگر متصل می کند، برای هند در منطقه اهمیت بی حد و حصری دارد.با توجه به اینکه هند و ایران برای منافع ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک خود در منطقه به یکدیگر وابسته هستند، دهلی در تلاش است تا با ایجاد ارتباط جاده ای و ریلی از چابهار، منابع طبیعی آسیای مرکزی را مستقیماً کنترل کرده و یا سهمی از آنها داشته باشد. در همین راستا، با توجه به اینکه هند و ایران برای منافع ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک خود در منطقه به یکدیگر وابسته هستند، دهلی در تلاش است تا با ایجاد ارتباط جاده ای و ریلی از چابهار، منابع طبیعی آسیای مرکزی را مستقیماً کنترل کرده و یا سهمی از آنها داشته باشد و از طریق ایجاد دسترسی ایمن به این مناطق، راه هایی را برای ترانزیت به روسیه، اروپای شرقی و غربی ایجاد کند.

انتفاع ایران از چابهار

ایران معتقد است که از طریق چابهار می تواند به اهداف استراتژیک خود به گونه ای بیشتر و بهتر مبنی بر تبدیل شدن به قطب اصلی تجارت و ترانزیت در میان خلیج فارس، آسیای میانه و جنوب آسیا دست یابد. در همین راستا، برای تحقق اهداف راهبردی و اقتصادی، نه تنها زیرساخت های چابهار را توسعه داده، بلکه با سایر کشورها برای ارتقاء بیشتر پتانسیل های ترانزیتی خود مشارکت کرده است.

بر همین اساس، توسعه بندر چابهار چشم انداز ایران برای اتصال و دسترسی به آسیای مرکزی را فراهم می کند در حالی که توسعه این ارتباطات میان آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، غرب آسیا و اروپا از طریق چابهار نه تنها به نفع ایران نیست بلکه برای ملت های این مناطق نیز مثمر ثمر خواهد بود. علاوه بر این، این پیوندها و اتصالات ایران را قادر می سازد تا نقش محوری داشته و بر اهمیت استراتژیک ایران و چابهار بیفزاید.

اهمیت ژئواستراتژیک بندر چابهار برای هند چیست؟

این بندر، مسیر مستقیم به افغانستان را برای هند فراهم کرده و ایجاد یک ارتباط پایدار سیاسی بین هند و افغانستان را تضمین خواهد کرد که به نوبه خود منجر به بهبود روابط اقتصادی بین دو کشور خواهد شد. افزون بر این، بندر چابهار به افغانستان برای تجارت با دیگر کشورها کمک خواهد کرد که نتیجه این امر وابستگی کمتر افغانستان به پاکستان و در نتیجه نفوذ کمتر پاکستان بر سیاست داخلی افغانها خواهد بود که از نظر استراتژیک به نفع هند خواهد بود.یکی دیگر از موضوعاتی که موجب می شود تا چابهار از اهمیت بالایی برای هند برخوردار باشد، مقابله با چین است. چابهار برای هند در مقابله با کریدور اقتصادی چین_پاکستان یا همان سی پک و همچنین حضور چین در آبهای شمال اقیانوس هند که بخشی از سواحل سیستان و بلوچستان ایران را هم در بر می گیرد، مفید خواهد بود در حالی که پکن با کمک به پاکستان برای توسعه بندر گوادر که تنها ۷۲ کیلومتر با بندر چابهار فاصله دارد، در تلاش است امنیت و توسعه اقتصادی آن را تضمین کند.افزون بر این، با فعال شدن چابهار، تجارت دهلی رونق یافته و واردات سنگ آهن، شکر و برنج به هند افزایش چشمگیری خواهد داشت. همچنین، هزینه واردات نفت به هند نیز کاهش قابل توجهی خواهد داشت زیرا این بندر در طول کریدور شمال_جنوب، به میزان ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر مدیترانه_سوئز واردات خواهد داشت. علاوه بر این، بندر چابهار دسترسی هند به ایران را به عنوان دروازه کلیدی به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال_جنوب که دارای مسیرهای دریایی، ریلی و جاده ای بین هند، روسیه، ایران، اروپا و آسیای مرکزی است، تقویت می کند.

همچنین، گاز طبیعی آسیای مرکزی از طریق بندر چابهار به هند صادر می شود در حالی که این کشور، در حال حاضر بخشی از پروژه هایی مانند خط لوله ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند یعنی تاپی است. پس از لغو تحریم های غرب علیه ایران، هند خرید نفت خام خود از ایران را افزایش داده است.از منظر دیپلماتیک نیز بندر چابهار می تواند مورد استفاده هند قرار گیرد، زیرا اقدامات بشردوستانه در آسیای مرکزی و جنوبی سازماندهی خواهند شد و این بندر به عنوان مرکزی برای هماهنگی تلاش های بشردوستانه در نظر گرفته خواهد شد. در نتیجه توسعه بندر چابهار، ایران نیز به متحد نظامی هند تبدیل خواهد شد. در آینده، اگر چین برای نشان دادن قدرت دریایی خود و تسلط خود در اقیانوس هند، خلیج فارس و خاورمیانه، کشتی هایی را در بندر گوادر مستقر کند، چابهار می تواند مورد استفاده هند قرار گیرد ضمن اینکه این بندر ظرفیت بارگیری و تخلیه کشتی ها را افزایش داده و در نتیجه نرخ اشتغال نیز در منطقه افزایش خواهد یافت.

موانع موجود در توسعه بندر

مقامات هند معتقدند که رشد روابط ایران و چین که در چند وقت اخیر روابط تهران_پکن بر اساس سند همکاری ۲۵ ساله افزایش یافته، یکی از موانع موجود در تلاش هند برای توسعه چابهار در نظر گرفته می شود.موضوع دیگر، تنش های موجود میان ایران و آمریکا است؛ در حالی که پیشرفت در چابهار ممکن است به این موضوع بستگی داشته باشد که روابط ایران و ایالات متحده تا کجا پیش خواهد رفت و سرانجام برجام چه خواهد شد. از آنجایی که هند به دنبال احیای روابط خود با جمهوری اسلامی ایران است، همچنین به حمایت ایالات متحده در صحنه بین المللی، از جمله پیشنهاد عضویت در گروه تامین کنندگان هسته ای NSG نیاز دارد.عدم تعادل در روابط با کشورهای خاورمیانه یکی دیگر از مشکلات است؛ در حالی که توسعه بندر چابهار در گرو روابط سالم هند و ایران است. روابط تهران_دهلی با توجه به روابط هند با عربستان سعودی، امارات و اسرائیل، که سابقه پرباری در تنش با ایران دارند، مستلزم یک اقدام متعادل کننده ظریف از سوی هند است.در حقیقت، چابهار به عنوان یگ برگ برنده برای حضور جهانی هند محسوب می شود؛ زیرا این کشور نمی تواند نفوذ و حضور خود را تنها به جنوب آسیا محدود کند و از طرفی از همسایگانی چون ایران و افغانستان سود زیادی خواهد برد

راههای پیش روی هند

هند با تصدی ریاست جی ۲۰ در سال ۲۰۲۳، این فرصت را خواهد داشت که موضوعات ژئواکونومیک را به منافع ژئوپلیتیک خود گره بزند. با توجه به اینکه این کشور تاکنون در تلاش بوده تا به عنوان یک قدرت در حال ظهور برای تبدیل شدن به یک قدرت جهانی در نظر گرفته شود، در سال جاری زمانی را پیش رو دارد تا بر اهمیت بندر چابهار در بهبود ترانزیت شمال به جنوب تمرکز و تاکید نماید.

در حقیقت، چابهار به عنوان یگ برگ برنده برای حضور جهانی هند محسوب می شود؛ زیرا این کشور نمی تواند نفوذ و حضور خود را تنها به جنوب آسیا محدود کند و از طرفی از همسایگانی چون ایران و افغانستان سود زیادی خواهد برد ضمن اینکه می تواند به یک قدرت برای تبدیل شدن به یک قطب اصلی تجارت و ترانزیت در میان خلیج فارس، آسیای میانه و جنوب آسیا دست یابد. در همین راستا، برای تحقق اهداف راهبردی و اقتصادی، نه تنها زیرساخت های چابهار را توسعه داده، بلکه با سایر کشورها برای ارتقاء بیشتر پتانسیل های ترانزیتی خود مشارکت کرده است.

بر همین اساس، توسعه بندر چابهار چشم انداز ایران برای اتصال و دسترسی به آسیای مرکزی را فراهم می کند در حالی که توسعه این ارتباطات میان آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، غرب آسیا و اروپا از طریق چابهار نه تنها به نفع ایران نیست بلکه برای ملت های این مناطق نیز مثمر ثمر خواهد بود. علاوه بر این، این پیوندها و اتصالات ایران را قادر می سازد تا نقش محوری داشته و بر اهمیت استراتژیک ایران و چابهار بیفزاید.

اهمیت ژئواستراتژیک بندر چابهار برای هند چیست؟

این بندر، مسیر مستقیم به افغانستان را برای هند فراهم کرده و ایجاد یک ارتباط پایدار سیاسی بین هند و افغانستان را تضمین خواهد کرد که به نوبه خود منجر به بهبود روابط اقتصادی بین دو کشور خواهد شد. افزون بر این، بندر چابهار به افغانستان برای تجارت با دیگر کشورها کمک خواهد کرد که نتیجه این امر وابستگی کمتر افغانستان به پاکستان و در نتیجه نفوذ کمتر پاکستان بر سیاست داخلی افغانها خواهد بود که از نظر استراتژیک به نفع هند خواهد بود.یکی دیگر از موضوعاتی که موجب می شود تا چابهار از اهمیت بالایی برای هند برخوردار باشد، مقابله با چین است. چابهار برای هند در مقابله با کریدور اقتصادی چین_پاکستان یا همان سی پک و همچنین حضور چین در آبهای شمال اقیانوس هند که بخشی از سواحل سیستان و بلوچستان ایران را هم در بر می گیرد، مفید خواهد بود در حالی که پکن با کمک به پاکستان برای توسعه بندر گوادر که تنها ۷۲ کیلومتر با بندر چابهار فاصله دارد، در تلاش است امنیت و توسعه اقتصادی آن را تضمین کند.افزون بر این، با فعال شدن چابهار، تجارت دهلی رونق یافته و واردات سنگ آهن، شکر و برنج به هند افزایش چشمگیری خواهد داشت. همچنین، هزینه واردات نفت به هند نیز کاهش قابل توجهی خواهد داشت زیرا این بندر در طول کریدور شمال_جنوب، به میزان ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر مدیترانه_سوئز واردات خواهد داشت. علاوه بر این، بندر چابهار دسترسی هند به ایران را به عنوان دروازه کلیدی به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال_جنوب که دارای مسیرهای دریایی، ریلی و جاده ای بین هند، روسیه، ایران، اروپا و آسیای مرکزی است، تقویت می کند.

همچنین، گاز طبیعی آسیای مرکزی از طریق بندر چابهار به هند صادر می شود در حالی که این کشور، در حال حاضر بخشی از پروژه هایی مانند خط لوله ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند یعنی تاپی است. پس از لغو تحریم های غرب علیه ایران، هند خرید نفت خام خود از ایران را افزایش داده است.از منظر دیپلماتیک نیز بندر چابهار می تواند مورد استفاده هند قرار گیرد، زیرا اقدامات بشردوستانه در آسیای مرکزی و جنوبی سازماندهی خواهند شد و این بندر به عنوان مرکزی برای هماهنگی تلاش های بشردوستانه در نظر گرفته خواهد شد. در نتیجه توسعه بندر چابهار، ایران نیز به متحد نظامی هند تبدیل خواهد شد. در آینده، اگر چین برای نشان دادن قدرت دریایی خود و تسلط خود در اقیانوس هند، خلیج فارس و خاورمیانه، کشتی هایی را در بندر گوادر مستقر کند، چابهار می تواند مورد استفاده هند قرار گیرد ضمن اینکه این بندر ظرفیت بارگیری و تخلیه کشتی ها را افزایش داده و در نتیجه نرخ اشتغال نیز در منطقه افزایش خواهد یافت.

موانع موجود در توسعه بندر

مقامات هند معتقدند که رشد روابط ایران و چین که در چند وقت اخیر روابط تهران_پکن بر اساس سند همکاری ۲۵ ساله افزایش یافته، یکی از موانع موجود در تلاش هند برای توسعه چابهار در نظر گرفته می شود.موضوع دیگر، تنش های موجود میان ایران و آمریکا است؛ در حالی که پیشرفت در چابهار ممکن است به این موضوع بستگی داشته باشد که روابط ایران و ایالات متحده تا کجا پیش خواهد رفت و سرانجام برجام چه خواهد شد. از آنجایی که هند به دنبال احیای روابط خود با جمهوری اسلامی ایران است، همچنین به حمایت ایالات متحده در صحنه بین المللی، از جمله پیشنهاد عضویت در گروه تامین کنندگان هسته ای NSG نیاز دارد.عدم تعادل در روابط با کشورهای خاورمیانه یکی دیگر از مشکلات است؛ در حالی که توسعه بندر چابهار در گرو روابط سالم هند و ایران است. روابط تهران_دهلی با توجه به روابط هند با عربستان سعودی، امارات و اسرائیل، که سابقه پرباری در تنش با ایران دارند، مستلزم یک اقدام متعادل کننده ظریف از سوی هند است.در حقیقت، چابهار به عنوان یگ برگ برنده برای حضور جهانی هند محسوب می شود؛ زیرا این کشور نمی تواند نفوذ و حضور خود را تنها به جنوب آسیا محدود کند و از طرفی از همسایگانی چون ایران و افغانستان سود زیادی خواهد برد

راههای پیش روی هند

هند با تصدی ریاست جی ۲۰ در سال ۲۰۲۳، این فرصت را خواهد داشت که موضوعات ژئواکونومیک را به منافع ژئوپلیتیک خود گره بزند. با توجه به اینکه این کشور تاکنون در تلاش بوده تا به عنوان یک قدرت در حال ظهور برای تبدیل شدن به یک قدرت جهانی در نظر گرفته شود، در سال جاری زمانی را پیش رو دارد تا بر اهمیت بندر چابهار در بهبود ترانزیت شمال به جنوب تمرکز و تاکید نماید.

در حقیقت، چابهار به عنوان یگ برگ برنده برای حضور جهانی هند محسوب می شود؛ زیرا این کشور نمی تواند نفوذ و حضور خود را تنها به جنوب آسیا محدود کند و از طرفی از همسایگانی چون ایران و افغانستان سود زیادی خواهد برد ضمن اینکه نرخ اشتغال نیز در منطقه افزایش خواهد یافت.

شیلات

چهارمحال و بختیاری استانی حائز اهمیت از لحاظ پشتیبانی آبزی‌پروری

رئیس سازمان شیلات ایران گفت: چهارمحال و بختیاری از لحاظ پشتیبانی آبزی‌پروری بسیار حائز اهمیت است، برای تبدیل اداره شیلات سازمان جهادکشاورزی به اداره‌کل نیازمند حمایت استانی هستیم.به گزارش اقتصادسرآمد، سید حسین حسینی در دیدار با استاندار چهارمحال و بختیاری با اشاره به اینکه سالانه یک میلیون و ۲۵۶ هزار تن آبزیان در کشور تولید می‌شود، اظهار کرد: از این میزان ۵۷ هزار تن در سواحل داخلی است.رئیس سازمان شیلات ایران افزود: چهارمحال و بختیاری از لحاظ پشتیبانی آبزی‌پروری بسیار حائز اهمیت است، برای تبدیل اداره شیلات سازمان جهادکشاورزی به اداره‌کل نیازمند حمایت استانی هستیم، سالانه ۲۲ هزار تن آبزیان در این استان تولید می‌شود، همچنین ۷۰درصد خوراک آبزیان کشور در این استان به مرحله تولید می‌رسد.وی با بیان اینکه تولید خوراک آبزیان باید به ۱.۵ میلیون تن در سال برسد، گفت: باید تقویت واحدهای تولیدی در دستور کار باشد، زیرا تخصصی‌ترین کار در حوزه خوراک دام، خوراک آبزیان است.معاون وزیر جهاد کشاورزی تصریح کرد، شورای راهبری شیلات به ریاست استاندار و ارگان‌های مرتبط در تعدادی از استان‌ها تشکیل شده است و پیشنهاد می‌شود که در این استان تشکیل شود تا بتوان به امنیت غذایی کمک کند.

خودکفایی در تولید بچه‌ماهی

رئیس جهاد دانشگاهی استان بوشهر از خودکفایی در تولید بچه‌ماهی در این استان خبر داد و گفت: زمینه تولید بچه ماهی سی‌باس در جهاد دانشگاهی بوشهر فراهم شد.به گزارش اقتصادسرآمد، علی احمدی‌زاده در جمع خبرنگاران با بیان اینکه همه ما وظیفه داریم در میدان رزم اقتصادی نقش‌آفرین باشیم، اظهار داشت: امروز جهاد دانشگاهی به برکت انقلاب اسلامی در حوزه فناو