



یکشنبه ۲۱-خرداد ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۵۶

۴ دریا محور

شبیلات

پای بانک‌ها به سرمایه‌گذاری در توسعه مکران باز می‌شود

دبیر شورای توسعه سواحل مکران از طراحی سازوکاری برای حضور بانک‌ها برای سرمایه‌گذاری در توسعه سواحل مکران خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین دهقان در نشست خبری اظهار کرد: ماده ۶۸ احکام دائمی پر نامه توسعه کشور که در سال ۹۵ در مجلس تصویب گردید، به عنوان مبنای اقدامات در جهت توسعه سواحل مکران است.وی درباره راهکارهای تأمین مالی پروژه‌های این منطقه گفت: ما روش‌های تأمین مالی که خیلی زمان بر نباشد را دنبال می‌کنیم. در این زمینه با صندوق توسعه ملی به توافقاتی رسیده‌ایم تا در زمینه تأمین مالی همکاری کند.دبیر شورای توسعه سواحل مکران افزود: همچنین به دنبال طراحی سازوکاری برای ورود بانک‌ها به مشارکت در توسعه سواحل مکران هستیم.دهقان یادآور شد: علاوه بر این ما روی حضور مردم محلی در سرمایه‌گذاری در این منطقه تأکید داریم.وی تصریح کرد: علیرغم تحریم‌ها، پیشنهادات سرمایه‌گذاری خیلی زیادی از سوی کشورهای مختلف از جمله چین، کشورهای آسیای میانه و اروپایی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه داشته‌ایم.

تخصیص اعتبار برای تأمین سه شناور آتشخوار در هرمزگان

رئیس سازمان شبیلات ایران از تخصیص اعتبار برای تأمین سه شناور آتشخوار در هرمزگان خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید حسین حسینی در دیدار با صیادان شهرستان بندرلنگه با اشاره به اینکه در شهرستان بندرلنگه شناورهای آبیروری در کنار صید و صیادی هستیم گفت: خوشبختانه این شهرستان از شهرستانهای پیشران در حوزه آبی‌ری پروری است و توانسته گام‌های خوبی در بهره برداری از ظرفیت‌های آبی‌ری پروری در کنار صید و صیادی بردارد.حسینی از حل شدن مسئله سخت و زیان محسوب شدن صیادی خبر داد و گفت: سیر مراحل قانونی این مهم در حال انجام است و به زودی اعمال خواهد شد.وی از جامعه صیادی به عنوان محور علم و دانش صیید و صیادی یاد کرد و تصریح کرد: خوشحالیم در این شهرستان بحث‌های صیانت از ذخایر و بازسازی ذخایر به خوبی دنبال می‌شود.معاون وزیر جهاد کشاورزی از گام‌های خوب سازمان شبیلات ایران برای حل قدرت موتور هاو و تناسب آنها با مسائل زیست محیطی انجام‌شده است حسینی با اشاره به اهمیت ایمنی و اطفاءحریق در بنادر صیادی ابراز داشت: اقدامات خوبی در این راستا در سطح استان و کشور در حال انجام است و در آینده نزدیک شاهد حصول نتایج ارزنده آن خواهیم بود.وی از اختصاص ۱۸ میلیارد تومان اعتبار از محل ملی جهت تأمین سه شناور آتشخوار برای بنادر صیادی استان هرمزگان خبر داد.در ادامه مدیر کل شبیلات هرمزگان با اشاره به بالغ بر ۷۰هزار تن صید سالانه در شهرستان بندرلنگه تصریح کرد: در این شهرستان ۵ بندر صیادی و ۹ موج شکن مردمی در حال خدمت رسانی به مردم هستند.

طوفان حارهای تأثیری بر خلیج فارس ندارد امواج بی‌جان به سواحل مکران می‌رسد

معاون فنی و شبکه ایستگاه‌های هواشناسی هرمزگان گفت: طوفان حارهای BIPARIOY هیچ تأثیری بر خلیج فارس نداشته و تأثیر آن بر دریای عمان هم غیرمستقیم است.به گزارش اقتصادسراسرآمد،کیانوش عارفی به ایرنا افزود: اینکه نیست که بتوان گفت این طوفان به سواحل جاسک نزدیک می‌شود و هر چند روی دریا فعالیت شدیدی داشته و شرایط را در دریای عمان بهم می‌زند اما امواج مرده به سواحل می‌فرستد.وی ادامه داد: احتمال شکل‌گیری امواج ۶متری در مناطق فراساحلی وجود دارد اما زمانی‌که این امواج مرده به ساحل برسند حدود سه متر ارتفاع خواهند داشت.معاون فنی و شبکه ایستگاه‌های هواشناسی هرمزگان اضافه کرد: مدل‌های پیش‌بینی هواشناسی بیانگر آن است که مسیر این طوفان شمال و شمال شرقی بوده و جاسک در خارج از محدوده وزش باد آن قرار می‌گیرد.عارفی افزود: این طوفان چابهار را متاثر می‌کند و در چند روز آینده با رسیدن به خشکی‌ها به تدریج از قدرت و شدت آن کاسته شده تا در نهایت از بین خواهد رفت.شایان ذکر است، اداره کل هواشناسی هرمزگان در پی تشکیل این طوفان هشدار دریایی سطح نارنجی در تاریخ ۱۷ خرداد ماه جاری صادر کرده که بازه زمانی این از ظهر امروز، شنبه تا اواخر وقت روز چهارشنبه، بیست و چهارم خردادماه است.براساس این هشدار احتمال وزش تند باد شدید جنوب شرقی در محدوده ۵۰ کیلومتر بر ساعت (در محدوده ۳۰ نات) و افزایش ارتفاع موج در محدوده ۲۵۰ سانتیمتر (۸پا) و رگبار باران و رعد و برق در مناطق دور از ساحل دریای عمان وجود دارد.



گروه حمل و نقل –امید متین – در شماره های پیشین در مطلبی با عنوان «جنگ کریدورها» به دور خوردن ایران و افتادن تاج پادشاهی چهارراهی دنیا پرداختیم و هشدار دادیم که ایران توسط کریدورهای جدید در حال دور خوردن است و ارز های ژئوی آن در حال از بین رفتن است. چندی پیش انتخاب با قلم نیک ماهان نصرالهی به این محبت بسیار مهم ورود کرده است.
حسب اهمیتی که روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد برای این موضوع که آن را جنگ کریدورها نامیدیم، این مطلب را با ز نشر می‌ دهیم و همچنان هشدار می‌دهیم که وضعیت بسیار خطرناکی در پیش روست و اگر تصمیم‌های کلان اقتصادی در زمین و دریا گرفته نشود و کارهای بزرگ شکل نگیرد، مرگ کریدوری ایران حتمی است.

یکی از بارزترین ویژگی‌های کشور ایران موقعیت ویژه ژئوپلیتیک و ژئواکونومی آن است که به سرزمین ایران ارزش و منزلت ویژه‌ای بخشیده است.
باین‌حال شاید در گذشته چنین موهبتی زوال‌ناپذیر به نظر می‌رسید؛ ولی در دوره کنونی و عصر کریدورهای تجاری وضعیت متفاوت شده است.
نگاهی به طرح‌های در دست اجرا در سطح بین‌الملل و همکاری‌های کشورهای همسایه روشن می‌کند که باید زنگ خطر را برای زوال منزلت ژئواکونومی ایران به صدا در آورد.
بحث کریدورها همواره مهم بوده؛ ولی از زمان اعلام ابتکار «یک کمربند، یک جاده» چین اهمیت این موضوع بیشتر شد و هم اکنون پس از حمله روسیه به اوکراین اهمیت آن‌ها مضاعف شده است.

ایران مسیر اتصال شرق به غرب و شمال به جنوب است که در حال حاضر مطابق گزارش مرکز پژوهش‌های اتاق ایران هشت گذرگاه ترانزیتی عمده از خاک کشور و با محیط پیرامونی آن می‌گذرد.
برخی از این گذرگاه‌ها در زمره بزرگ‌ترین پروژه‌های ارتباطی دوران معاصر هستند که تجارت دریایی را به ترانزیت و تولید در خشکی پیوند می‌زنند.
ایران به دلیل درگیرشدن در تقابل‌های ایدئولوژیک و افزایش فشار تحریم‌ها از این فرصت‌ها به‌درستی استفاده نکرده است.

همان‌طور که اشاره شد فرسایش منزلت ژئواکونومی ایران به دلیل تعلل ایران و جدیدت همسایگان با سرعت



زیادی در حال وقوع است.
بخش بزرگی از این ارزش سرزمینی ایران که در حال ازدست‌رفتن است، ممکن است برای همیشه برگشت‌ناپذیر باشد.
اخیراً اعلام شد دولت جدید عراق در بودجه سال ۲۰۲۳ برای پروژه ۲۲۰۰ کیلومتری راه‌آهن فاو به ترکیه تأمین اعتبار کرده است؛ ولی حاضر به همکاری و مشارکت با ایران برای اتصال راه‌آهن شلملجه به بصره که فقط ۳۵ کیلومتر است نیست.

در این سال‌ها ایران به دلیل ضعف و بی‌توجهی حتی در حفظ راه‌های خود با مشکل مواجه بوده است و طی دو دهه گذشته نتوانسته همپای دیگر شرکا، پروژه‌های توسعه ریلی اش را پیش ببرد.
اگرچه عده‌ای معتقدند ایران هنوز فرصت دارد که از ابتکار عظیم «کمربند و جاده» چین بهره‌برده؛ ولی عده‌ای دیگر معتقدند ایران اساساً از این طرح کنار گذاشته شده است.
کشور ما برای ایفای نقشش در کریدور بین‌المللی شمال – جنوب جهت ترانزیت کالا از ترکیه تا روسیه و آسیای مرکزی به بنادر جنوب کشور و از آنجا به کشورهای آسیایی، خصوصاً هند و چین، می‌بایست چندین پروژه خط‌آهن را عملیاتی می‌کرد، اما هیچ کدام از آن‌ها پیشرفتی نداشته‌اند.
از نمونه‌های بی‌توجهی و عدم جدیت ایران در پیشبرد امور، خط‌آهن رشت – آستارا است که گرفتار ۱۷۰ کیلومتر ریل باقیمانده است تا حلقه گمشده کریدور شمال – جنوب بعد از دو دهه تکمیل شود، اما نه‌تن‌ها چنین اتفاقی رخ نداده است؛ بلکه هنوز تکلیف تملک اراضی و فاصله این خط‌آهن از دریا هم مشخص نشده است.
در مثالی دیگر بندر چابهار به‌عنوان بخش کلیدی از کریدور بین‌المللی شمال – جنوب شناخته می‌شود که از طریق مرزهای شرقی و شمال شرقی کشور، دسترسی دریایی و زمینی افغانستان و آسیای مرکزی را برای هند فراهم می‌کند.
اما عدم بهره‌برداری مناسب و قابل دفاع از این ظرفیت، موجب شده که هند از مسیر ایران استفاده نکند، درحالی‌که اگر ظرفیت‌های دیپلماسی و حمل‌ونقل به‌طور کامل مورد بهره‌گیری قرار می‌گرفتند، ترانزیت سالانه در این منطقه و عواید آن برای کشور بسیار قابل توجه بود.
این نکته را هم باید اضافه کرد که بعد از خروج ترامپ از برجام و

نماینده مردم بندر انزلی در مجلس

پسکرانه بنادر باید به صنایع سبز و هایتک اختصاص یابد

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه کشور می‌تواند در مسیر ساخت، تعمیر و نگهداری شناورها در شمال و جنوب گام بردارد، گفت: باید شرایط را سخت شناورهای اقیانوس پیما فراهم کنیم.به گزارش اقتصادسراسرآمد،احمد دنیامالی ، درباره ظرفیت پسکرانه بنادر به منظور انجام فعالیت‌های تولیدی و صنعتی در راستای رشد تولید در کشور، اظهار داشت: در بنادر کشور از ظرفیت مطلوبی برخوردار هستیم و باید پسکرانه بنادر را به مقوله صنایع هایتک، صنایع سبز و صنایع سازگار با محیط زیست اختصاص دهیم تا با فعالیت‌های ارزش افزوده‌ای، شاهد بهبود وضعیت اشتغال باشیم.وی

ادامه داد: سازمان بنادر و دریانوردی از این ظرفیت پرخوردار است که با استفاده از ظرفیت پسکرانه بنادر کشور به رشد تولید و اشتغالزایی کمک و شرایط را برای تحقق موانیت مقام معظم رهبری فراهم کند.نماینده مردم بندر انزلی درمجلس شورای اسلامی با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی برای مناطق آزاد در کشور به عنوان یک فرصت بی‌نظیر به شمار می‌رود، بیان کرد: مناطق آزاد از این شرایط برخوردار است تا با بهره‌مندی از مناطق خود، توسعه اقتصاد دریاپایه را تسریع کرد.دنیامالی عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه کشور ما می‌تواند در مسیر ساخت، تعمیرات و نگهداری شناورها در شمال و جنوب کشور، حرکت کند، گفت: در حوزه صنایع دریایی باید به سمت خودکفایی کشور پیش برویم شرایط را برای ساخت شناورهای با مقیاس بزرگ و اقیانوس پیما، فراهم کنیم.
نماینده مردم بندر انزلی درمجلس شورای اسلامی افزود: از این ظرفیت برخوردار هستیم تا در شمال و جنوب کشور از ظرفیت خود استفاده کنیم و با رونق صنایع دریایی، حضور موثرتری حمل‌ونقل دریایی داشته باشیم.
عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در مورد وضعیت ناوگان حمل‌ونقل دریایی، بیان کرد: کشور ما در خاورمیانه در حوزه ناوگان تجاری و نفتی بی‌رقیب است و جزء کشورهایی به شمار می‌رود که بر اساس استانداردهای سازمان جهانی دریانوردی در لیست سفید قرار دارد.دنیامالی با اشاره به ظرفیت‌های تجاری و نفتی کشور، عنوان کرد: از ظرفیت دریایی بسیار بالایی برخوردار هستیم و اعتقاد داریم بخش بازرگانی و نفتی باید فضا را برای افعلان خصوصی در حوزه دریا فراهم کند.

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان

جابه‌جایی بیش از چهار هزار مسافر در مسیر دریایی بندر شهید باهنر به شارجه

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرزگان گفت: چهار هزار و ۴۴۰ مسافر از ابتدای سال جاری تاکنون در مسیر دریایی بندر شهید باهنر به شارجه امارات جابه‌جا شدند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمیدرضا محمد حسینی تختی در این خصوص اظهار کرد: مسیر دریایی بندر شهید باهنر به بندر شارجه در ترابری‌های بین‌المللی در ۲ ماهه امسال به افزایش ۸درصدی نسبت به سال گذشته روبرو بوده است.وی بیان کرد: مسافت این سفرهای دریایی در مسیر بندرعباس به

آیا جایگاه ژئواکونومیک کشور در حال مرگ تدریجی است؟

کریدور ایران از همه طرف درحال دور خوردن!

ترکمستان را از بندر ترکمن‌باشی به جمهوری آذربایجان و از خط لوله تاناب به اروپا می‌رساند. کشورهای همسایه ایران مانند ترکیه، پاکستان، عراق و امارات بسا برنامه‌ریزی و کمک خارجی که چین نقش مهمی در آن دارد به‌طور مختلف در حال دور زدن ایران هستند. پاکستان با کمک چین بندر گوادر را توسعه داده که رقیب سرسخت چابهار خواهد بود و چین را هم از ایران بی‌نیاز خواهد کرد. امارات با توسعه بنادر خود تقریباً از بنادر ایران بی‌نیاز شده و مشتریان خلیج فارس را جذب خواهد کرد. توسعه بنادر و اجاره‌دادن آن‌ها بسرای این میدان به‌درکردن رقبا به شکلی است که از آن تعبیر به «جنگ بنادر» می‌شود. حتی عراق بندر فاو را با سرعت تمام تجهیز کرده است که از اهمیت بندر خرمشهر خواهد کاست. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارش اخیر خود دور زدن ایران توسط کریدورها را «تهدیدی مشترک‌ان خلیج فارس را جذب خواهد کرد. توسعه بنادر و اجاره‌دادن آن‌ها بسرای این میدان به‌درکردن رقبا به شکلی است که از آن تعبیر به «جنگ بنادر» می‌شود. حتی عراق بندر فاو را با سرعت تمام تجهیز کرده است که از اهمیت بندر خرمشهر خواهد کاست. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارش اخیر خود دور زدن ایران توسط کریدورها را «تهدیدی جدی برای مزیت‌های نسبی ایران» خوانده و اعلام کرده است: «اگر کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای و جهانی را به‌منابه یک میدان نفتی مشترک میان کشورها بدانیم، می‌توان گفت که کشورهای همسایه و منطقه با ایجاد و فعال‌سازی کریدورهای دیگر، در حال بهره‌برداری از این فرصت و ربودن سهم ایران از این میدان نفتی مشترک‌اند.» در این گزارش با انتقاد از «نبود توجه لازم به ظرفیت‌های ترانزیتی ایران» تأکید کرده است: «این موضوع علاوه بر درآمدزایی و نقش مهم در اقتصاد، می‌تواند برای کشور ارزش راهبردی داشته باشد؛ چرا که گسترش و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران بین کشورهای جهان و در نتیجه وابستگی بیشتر کشورهای دنیا به همکاری اقتصادی با ایران را سبب خواهد شد و کاهش تحریم‌پذیری اقتصاد ایران را به همراه خواهد داشت.» واقعیت مهم این است که ایران علاوه بر زیرساخت‌های مانند جاده‌ها و خطوط ریلی و کشتی‌ها، و فشار تحریم‌ها زیرساخت‌های نرم؛ مانند محیط کسب‌وکار، ارتباط با اقتصاد جهانی، و راه‌آهن دارد. این در حالی است که اهمیت زیرساخت‌های نرم بیشتر است و پیش‌نیاز بهبود زیرساخت‌های سخت محسوب می‌شوند. در نهایت اینکه ایران در دو دهه اخیر در حوزه حمل‌ونقل ترانزیت پیشرفت چندانی نداشته و بسیاری از توافقات اجرایی نشده‌اند؛ ولی کشورهای دیگر موفقیت‌های زیادی کسب کرده‌اند. همان‌طور که دیدیم ایران شاهراه بین‌المللی بوده و هنوز هم تا حدودی این فرصت را دارد که این موقعیت را حفظ کند؛ بنابراین امید می‌رود که اجازه ندهیم شاهراه بین‌المللی جهان تبدیل به شاهراه بین‌المللی سابق جهانی شود.

عضوانجمن زیست‌شناسی ایران مطرح کرد

از نفت تا میکروپلاستیک‌ها؛ تهدیدات زیستی برای خلیج فارس



عضو انجمن زیست‌شناسی ایران با بیان این که بیش از ۳۰ درصد نفت جهان از تنگه هرمز عبور می‌کند، گفت: حجم زیادی از فعالیت‌های کشتیرانی از جنبه‌های مختلفی منجر به آلودگی دریا می‌شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، دکتر علیرضا صفاهیه با اشاره به عوامل آلودگی آب‌های خلیج فارس به ایسنا اظهار کرد: خلیج فارس منطقه‌ای پر تنش و پر استرس از نظر آلودگی است. با توجه به اینکه بیش از ۳۰درصد نفت جهان از تنگه هرمز عبور می‌کند و از این مسیر به سایر نقاط دنیا ترانزیت می‌شود، همین مساله باعث ترافیک عظیمی از نفتکش‌ها و حجم زیادی از فعالیت‌های کشتیرانی شده که از جنبه‌های مختلفی منجر به آلودگی دریا می‌شود.وی با اشاره به انواع آلودگی‌های دریایی، افزود: استخراج و اکتشاف نفت، ایجاد کشورهای نفتی در خلیج فارس و بازگیری و تخلیه کشتی‌ها، تمام این‌ها می‌توانند منجر به ایجادده آلاینده‌های مختلف از جمله آلودگی‌های نفتی شود.عضو هیات علمی زیست‌شناسی دریای دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر با اشاره به انواع علل آلودگی خلیج فارس، گفت: بیشتر نفتکش‌هایی که از نقاط مختلف وارد خلیج فارس می‌شوند، باید خالی باشند تا بتوانند نفت‌گیری کنند اما وقتی مخزن یک نفتکش خالی باشد، روی آب دریا به راحتی واژگون می‌شود و به این دلیل این کشتی‌ها در مبدأ، تانکرهای خود را با آب دریا پر می‌کنند و وقتی به خلیج فارس می‌رسند آن را تخلیه می‌کنند؛ به این آب، آب توازن گفته می‌شود و با توجه به اینکه مخزن نفتکش از قبل نیز مواد نفتی داشته است، تخلیه آن منجر به آلودگی آب می‌شود و پیامدهایی خواهد داشت.صفاهیه ادامه داد: انتقال گونه‌های مهاجم با کشتی‌ها را نیز داریم؛ برخی از گونه‌ها به صورت بومی در نقاط مختلف جهان زندگی می‌کنند اما همراه با آب توازن کشتی‌ها مانند سفر با بلیت یک‌سره، در مخزن قرار می‌گیرند و در خلیج فارس تخلیه می‌شوند. این گونه‌های آبی برای محیط جدید یعنی خلیج فارس، گونه مهاجم هستند.وی گفت: مشابه این رخداد چند سال پیش برای دریای خزر اتفاق افتاد و موجود کوچکی به نام شانه‌دار وارد دریا شد که در پی ورود آن به دریای خزر، نسل برخی ماهی‌ها از جمله خویار و کریکارا رو به انقراض برد و اکنون ذخایر این ماهیان در دریای خزر بسیار کاهش پیدا کرده است. در خلیج فارس نیز به شکل دیگری گونه‌های مهاجم را داریم و باید مراقب باشیم.

شارجه ۱۳۰ مایل دریایی (۲۴۰ کیلومتر) است که امکان ۱۱ ساعت دریانوردی در پهنه آب‌های خلیج فارس را برای مسافران فراهم می‌کند.مدیر بندر شهید باهنر اظهار کرد: از ابتدای سالجاری تاکنون با روند صعودی در ترابری مسافر در مسیرهای داخلی و بین‌المللی، در مجموع ۹۶۷ هزار و ۱۷۰ مسافر از مسیر بنادر شرق استان رفت و آمد کرده‌اند.محمد حسینی تختی یادآورشد: بیش‌ترین آمار ثبت شده در مسیر دریایی بندر شهید حقانی به شهید ذاکری (قشم) و هرمز با ۳۱۹ هزار و ۹۳ مسافر بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۲ درصدافزایش داشته است.وی گفت: در جزیره هرمز نیز ۲۲۳ هزار و ۶۳۷ مسافر از طریق بندر شهید باهنر به بنادر شهید حقانی و شهید ذاکری (قشم) جابه‌جا شده که ۲۹ درصدافزایش داشته است.مدیر بندر و دریانوردی شرق هرمزگان، با بیان اینکه رفت و آمد در مسیرهای دریایی به شرایط جوی مناسب سفر بستگی دارد، تاکید کرد: هموطانوار از هرگونه تردد غیرمجاز و نایمن خودداری کرده و برای اطلاع از سفر به سامانه خبری بندر شهید باهنر مراجعه و یا با تلفن گویا ۳۱۱۱ تماس بگیرند.