

۲ ترانزیت دریا

دانش دریا

بخش پایانی

زیستگاه رویایی دناپاسورهای کوچک خلیج فارس کجاست؟

سوسمار خاردم مصری، یکی از خزندگان بزرگ و سنگین وزن در خطر انقراض است که به تعداد فراوان در جزیره هنگام در کنار آب های فیروزه ای خلیج فارس مشاهده می شود، این خزنده در اعماق شن های روان این جزیره دست نخورده و رویایی زندگی، حرکت و تغذیه می کند و طول گونه نر آن به ۷۶ سانتی متر می رسد.

جزیره هنگام حدود ۵۵ کیلومتر مربع وسعت دارد و تا حدی به شکل یک بیضی است. طول جزیره ۹ کیلومتر و عرض آن ۶ کیلومتر برآورد شده است. کرانه های این جزیره دارای شیب ملایم به طرف دریا است و عمق آب در اطراف آن به میزانی است که قایق های ما توانند به سهولت در آنجا کتاره بگیرند.

جزیره هنگام سه روستا به نام های «هنگام نو»، «قیل» و هنگام قدیم دارد. این روستاها به وسیله جاده های شوسه به یکدیگر مرتبط هستند. روستای «هنگام نو» روبروی روستای ساحلی «شیب دراز» در کرانه جنوبی جزیره قسم قرار گرفته است. ساحل هنگام نو شنی است و برای پهلوی گرفتن قایق با بسیار مناسب است. در بدو ورود به این روستا، تاسیسات اسکله و ساختمان انبار، پاسگاه انتظامی، دکل مایکروویو، ساختمان موتورخانه، کارخانه آب شیرین کن و ساختمان های ۲ طبقه مخروبه، دفتر پست، خانه پزشک و مدرسه به چشم می خورد.

روستای کوچک قیل در غرب جزیره و در بین روستای هنگام نو و هنگام قدیم قرار دارد. این روستا به دلیل واقع شدن در گودی، آب باران بسیاری را در خود جمع و راکد می سازد و از همین رو نام این روستا قیل گذاشته شده است. روستای هنگام قدیم در جنوب شرقی جزیره قرار دارد. فاصله روستای هنگام نو و روستای قیل در حدود ۶ کیلومتر و از روستای روستای هنگام قدیم در حدود چهار کیلومتر است. شغل اهالی روستای هنگام قدیم ماهیگیری به ویژه صید کوسه کر، است.

هوای جزیره هنگام مانند همه جزایر خلیج فارس، گرم و مرطوب است. میانگین درجه حرارت سالیانه ۲۶.۵ درجه است که حداکثر آن به ۳۹.۲ درجه و حداقل آن به ۱۲.۵ درجه می رسد. میزان رطوبت نسبی در ماه های سال دارای میانگین بالاتر از ۵۰ درصد است. در فصل بهار، به همراه افزایش دما میزان رطوبت نسبی نیز افزایش می یابد. میزان بارش حدود ۱۷۰ میلی متر در سال است. حجم آن دریافتی ناشی از بارش کمتر از یک میلیون متر مکعب در سال تخمین زده می شود.

آب آشامیدنی اهالی هنگام از کارخانه آب شیرین کن، برکه به آب انبار تامین می شود. در روستای هنگام نو ۱۲ آب انبار و هشت برکه بدون سقف وجود دارد آب آشامیدنی اهالی هنگام قدیم و روستای قیل از چاه تامین می شود و بیشتر چاه های این روستا آب شیرین دارند. در روستای قیل ۱۵ چاه آب حفر شده است که روی چند حلقه از آن، موتور نصب شده است و آب آن برای زراعت استفاده می شود.دلیل آباد بودن جزیره هنگام وجود مهنده برکه (آب انبار) به نام های برکه کبوتری، برکه پاسگاه، برکه دودما(۲ برکه)، برکه، برکه دسر،خ، برکه سرواز،برکه زیارت سرخ، برکه سرمکی (سرتپه)، برکه شیخی، برکه دو خواهران (۲ برکه)، برکه گلی، برکه گلکنی، برکه ماری، برکه پهلوی، برکه دیار و برکه دریا دولت است. جزیره هنگام در گذشته دارای جمعیت قابل توجهی بوده است به طوری که جمعیت جزیره را در سال ۱۳۰۴ بیش از ۵۰۰ نفر ذکر کرده اند ولی به دلیل عدم توجه دولت مر کزی در گذشته اهالی جزیره بحرین و امارات مهاجرت کرده اند در حال حاضر جمعیت این جزیره با دارا بودن ۱۳۸ خانوار به ۴۹۶ نفر می رسد.

شغل اکثر اهالی جزیره ماهیگیری است. عده ای هم به عنوان جاشو و ملوان در لنج های ماهیگیری و باری فعالیت می کنند. اهالی جزیره هنگام همچنین در فصل صید میگو شب ها از سواحل جزیره در زیر نور چراغ «شاه میگو» صید می کنند و بزرگترین و خطرناک ترین صید اهالی جزیره شکار کوسه کر است.کشاورزی نیز شغل برخی دیگر از اهالی جزیره هنگام است. در روستای قیل از آب چاه برای کشاورزی استفاده می شود و در روستای هنگام و غیل باغ های نخل و درختان انبه، انجیر، کنار و صیفی کاری وجود دارد.در جزیره هنگام معادن نمک متبلور، آهن، سرب و خاک سرخ وجود دارد که چنانچه دولت به استخراج معادن یادشده اقدام کند، وضع مردم این جزیره نیز تغییر خواهد کرد. از سنگ های آذرین در مناطق مرکزی می توان برای ساخت و ساز بنا، اسکله و سایر تاسیسات مورد نیاز استفاده کرد.به دلیل موقعیت مهم جغرافیایی این جزیره، انگلیسی هادر گذشته همواره به این جزیره توجه ویژه ای داشته اند. از این رو تاسیسات بندری، دریانوردی و ساختمان های متعددی در آنجا ایجاد کرده اند و از همان محل بر خط کشتیرانی خلیج فارس نظارت داشتند.

همچنین در سال ۱۹۰۴ میلادی خط تلگرافی از جاسک به هنگام و نیز از هنگام به ریشهر دایر کردند. خط سومی هم در سال ۱۹۰۵ میلادی از جزیره هنگام به بندرعباس کشیده شد که از جزیره قسم عبور می کرد.قدیم تر ها اهالی این جزیره برای رفت و آمد به جزیره قسم در ۲ طرف سواحل می ایستادند و با آیین به یکدیگر علامت می دادند که به قایق احتیاج دارند. زیارتگاه سید منصور معروف به زیارت سرخ، تاسیسات بندری انگلیسی ها، خانه های متروکه و قدیمی روستای هنگام قدیم، کوه ها و خاک های به رنگ قرمز به نام گلک که در صنعت سنگ های تزئینی ساختمان گویند کاربرد دارد از جاذبه های گردشگری این جزیره زیبای خلیج فارس است.

نشست سه جانبه جمهوری اسلامی ایران، جمهوری هند و فدراسیون روسیه، پیرامون تسهیل ترانزیت در مسیر کریدور شمال-جنوب، با حضور روسای عالی رتبه سه کشور در تهران برگزارشد.

این نشست با حضور سفرای مختلف کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای عمان و کشورهای شرق و غرب دریای خزر، نمایندگان مجلس شورای اسلامی شرکت های بخش خصوصی سه کشور درباره تسهیل ترانزیت و همکاری های توسعه تجارت، راهکارهایی را ارائه کردند.

براساس این گزارش، در این نشست تقویت تجارت از کریدور شمال-جنوب که بخش مهمی از آن در ایران واقع شده، از سوی کشورهای بهره بردار مورد تاکید قرار گرفت.

علاوه بر کشورهای بهره بردار، کشورهای منطقه نیز استفاده از این کریدور را برای انتقال بار با توجه به منفعت آن ترجیح می دهند.

سه کشور ایران، روسیه و هند به عنوان سه بهره بردار اصلی کریدور شمال-جنوب، در نشست تهران در خصوص افزایش حجم حمل و نقل تجاری از طریق کریدور شمال-جنوب تصمیم گیری می کنند.

ابتکار «ایران-راه» کاملاً همسو با کریدور شمال-جنوب است

مهرداد بذریاش وزیر راه و شهرسازی در این نشست با اشاره به ابتکار «ایران-راه»، گفت: ایران-راه کاملاً همسو با مفاهیم بنیادین کریدور شمال جنوب و در راستای توسعه تودع و تقویت حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی است.

وی اظهار داشت: در اصول حاکم بر ابتکار ایران-راه که در پیوند عمیق با مفاهیم مرتبط با کریدور شمال-جنوب است، ۸ اصل اساسی وجود دارد.

۸ اصل اساسی در ابتکار ایران-راه

وی ادامه داد: چندجانبه گرایی به عبارتی حرکت به سمت همگرایی اقتصادی در حوزه کریدورها و خشتی سازی یکجانبه گرایی و تحریم ها است، مشارکت جویانه بودن یعنی پاسخ به نیازها و تامین منافع مشترک ذی نفعان، رویکرد همسایگی ترانزیتی به مفهوم ایجاد فرصت های ترانزیتی و لجستیکی برای کشورهای همسایه و غیرهمسایه از طریق تقویت پیوندهای ترانزیتی است و رویکرد شبکه ای به معنای هم افزایی تمامی زیرساخت ها و تسهیلات ترانزیتی و لجستیکی ذی نفعان به منظور آزادسازی ظرفیت های بالقوه شرکای ترانزیتی است.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه تسهیل گری به معنای توجه به در هم تنیدگی ترانزیت، لجستیک، تجارت و امور مالی-بانکی و هماهنگ سازی رویه ها و قوانین در این حوزه ها است، عنوان کرد: اصل مبتنی بر حافظه تاریخی به عبارتی، یادآور مناسبات تاریخی کشورها در قرن های پیشین در مراودات تجاری جهانی و مقوله هوشمندانه و فناورانه به معنای تقویت جریان انتقال دانش، تجربیات و فناوری لجستیکی و ترانزیتی با تاکید بر فناوری های هوشمند و دیجیتال است.

بذریاش افزود: همچنین انعطاف پذیر و تاب آوری به عبارتی، حفظ کارایی و کیفیت زیرساخت ها و خدمات حمل و نقلی و لجستیکی در شرایط گوناگون تعریف می شود.

پنجره فرصت جهت رونق مبادلات

وی با بیان اینکه در راستای بهره مندی حداکثری از پنجره فرصت بیان شده جهت رونق مبادلات و توسعه مسیرهای مقرون به صرفه در جهت شمال-جنوب و مشخصاً کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب در چارچوب مشارکت جویانه، راهبردهای اساسی وجود دارد، گفت: حمایت و تشویق فعالان و بازیگران تجارت، لجستیک، حمل و نقل و ترانزیت به منظور توسعه و تقویت حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی از جمله این راهبردهای اساسی است.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: استفاده از ظرفیت شورای هماهنگی کریدور شمال-جنوب به منظور همسان سازی سازوکارهای همکاری و پیاده سازی مفهوم پنجره واحد ترانزیت و نیز استفاده از ظرفیت سازمان های بین المللی و منطقه ای از جمله سازمان همکاری شانگهای، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و سازمان همکاری های اقتصادی ای همان اکو از دیگر راهبردهای اساسی است.



رقابتی تر شدن مسیرهای

کریدور شمال-جنوب

بذریاش با اشاره به اینکه مدیریت یکپارچه جریان حمل و نقل و توسعه حمل و نقل فناوریانه با تاکید بر اتصال پلنفرم های آنلاین و اشتراک گذاری اطلاعات و داده ها با تاکید بر امکان رصد محموله ها در مسیر کریدور دیگر راهبرد مدنظر است، خاطر نشان کرد: توسعه همکاری ها در حوزه بیمه های حمل و نقل و افزایش گردش پول در مبادلات و تسویه های مالی در مناسبات حمل و نقل و ترانزیتی بر اساس پیمان های پولی دوجانبه جهت دفع ریسک های مالی و رقابتی تر شدن مسیرهای کریدور شمال-جنوب دیگر راهبردی است که باید به آن توجه داشت.

وی افزود: تعمیق همکاری هسای راهبردی در زمینه سرمایه گذاری مشترک در توسعه زیرساخت های کلیدی حمل و نقل و لجستیکی جهت تسریع در تکمیل و توسعه آن ها دیگر راهبردی است که باید در نظر داشت.

پروژه عظیم اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور در دستور کار

علی اکبر صفایی معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این نشست با اشاره به برنامه توسعه ظرفیت لجستیک کانتینری تا ظرفیت ۹۰۵ میلیون TEU از پروژه عظیم اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور به عنوان اولویت حمل و نقل دریایی کشور خبر داد. وی اظهار داشت: حضور موثر مقامات عالی روسیه و هند و نمایندگان سایر کشورها، در این نشست طی یک فضای تعاملی و سازنده، نقطه نظرات ارزشمندی تبادل خواهد شد و در نهایت خروجی این نشست به توسعه همکاری های کشورهای عضو کریدور شمال-جنوب منجر خواهد شد. وی ادامه داد: این نشست با عنوان «هم اندیشی ارتقای جایگاه ترانزیتی کریدور شمال-جنوب» در راستای تحقق برنامه های دولت مردمی و باهدف اجرایی سازی اهداف موافقتنامه ترانزیتی کریدور شمال-جنوب به منظور بررسی راهکارهای عملیاتی شدن ابتکار «ایران-راه» که توسط وزیر محترم راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران مطرح شده، مدنظر قرار گرفته است.

مسائل مهم در راستای عملیاتی شدن ابتکار «ایران-راه»

وی ادامه داد: در این راستا از جمله مسائل مدنظر مدیریت یکپارچه جریان حمل و نقل ترکیبی کالاهای ترانزیتی، ارتقای گفت و گوهای بین شرکتی با هدف رقابتی کردن هزینه و زمان حمل کالای ترانزیتی از مسیر ایران با معرفی شرکت های مالک و بهره بردار مدهای مختلف حمل و نقل، دگرگونی دیجیتالی حمل و نقل و بنادر، تغییر بنادر از هاب های حمل و نقل سنتی به مراکز لجستیک دیجیتال و ارتقای نقش بنادردر اکوسیستم زنجیره تامین با استفاده از ظرفیت بخش غیردولتی است.

معاون وزیر راه با اشاره به اینکه در پی موفقیت سیاست های دولت جمهوری اسلامی ایران در توسعه روابط تجاری و اقتصادی با کشورهای همسایه و هدف طی یک سال گذشته بسیاری از موانع برطرف شده و ایران بار دیگر در منطقه خاورمیانه و غرب آسیا مورد توجه تجار و سرمایه گذاران کشورهای مختلف قرار گرفته است، عنوان کرد: پیوستن ایران به سازمان شانگهای و اتحادیه اقتصادی اوراسیا فرصت های بی نظیری را در اختیار طرف ها قرار خواهد داد و ایران مصمم است تمامی موانع تعرفه ای و غیر تعرفه ای خود را در کوتاه ترین زمان ممکن برطرف کند.

بازیگران عرصه حمل و نقل، لجستیک و زنجیره تامین منطقه ای و کشورهای عضو این کریدور و سایر کشورها از شرق و جنوب شرق آسیا تا کشورهای حاشیه جنوبی دریای عمان و خلیج فارس و همچنین منطقه قفقاز، روسیه و اروپا از مزیت های رقابتی این مسیر از نظر امنیت، ایمنی، زمان و هزینه حمل و نقل بهره مند خواهند شد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به پروژه عظیم اتصال بندر راهبردی و اقیانوسی چابهار در جنوب شرقی ایران و در ساحل دریای عمان به شبکه راه آهن کشور در شهر زاهدان به طول حدود ۶۳۰ کیلومتر و با پیشرفت فیزیکی بیش از ۶۵ درصد، اعلام کرد: همچنین در ادامه آن، اتصال ریلی تا شهر مشهد در شمال شرق کشور به طول حدود ۹۱۰ کیلومتر جهت دسترسی به مرز ریلی سرخس با کشور ترکمنستان و فراتر از آن، در اولویت قرار دارد.

پروژه توسعه زیرساخت فیزیکی در کریدور شمال جنوب

صفایی با بیان اینکه همچنین چندین پروژه توسعه زیرساخت فیزیکی در کریدور شمال-جنوب علاوه بر ایران توسط کشورهای روسیه، قزاقستان، آذربایجان، ارمنستان و ترکمنستان برای اجرا پیش بینی و برنامه ریزی شده است، گفت: از جمله مهم ترین موارد می توان به پروژه های نوسازی گذرگاه های مرزی راه آهن در آذربایجان و گذرگاه راه آهن در بندر روسیه، ساخت چندین بخش از بزرگراه سریع باکو-مرز فدراسیون روسیه، ساخت بخش های متعدد کریدور جاده ای شمال-جنوب در ارمنستان، ساخت بزرگراه سیرجان-بندرعباس، ساخت جاده کنارگذر در اطراف شهر ماخاچ کالا در بزرگراه آستاراخان-ماخاچ کالا، بازسازی جاده مرز روسیه و قزاقستان، ساخت جاده مرزی ترکمن باشی-قزاقستان، نوسازی گذرگاه راه آهن آنچه بیرون در مرز ترکمنستان و ایران و نیز نوسازی خط راه آهن گرمسار -اینچه برون در ایران اشاره کرد.

وی ادامه داد: با تجزیه و تحلیل داده های سرمایه گذاری های مربوط به توسعه زیرساخت های فیزیکی کریدور شمال-جنوب، متوجه می شویم که کل سرمایه گذاری در تمامی پروژه های زیربنایی در حال اجرا با برنامه ریزی شده بالغ بر ۳۸.۲ میلیارد دلار و ۶۹ درصد از کل اعتبارات مربوط به شاخه غربی خزر است.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی شاخه شرقی و شاخه میانی (ترانس خزر) به ترتیب ۱۱،۱ و ۱۹،۲ درصد از کل بودجه را به خود اختصاص داده اند و بیشترین میزان سرمایه گذاری مربوط به پروژه های در حال اجرا و برنامه ریزی شده در کریدور شمال-جنوب مربوط به دو کشور روسیه و ایران است که به ترتیب با ۱۳،۲ میلیارد دلار و ۱۲،۸ میلیارد دلار در توسعه زیرساخت های فیزیکی برنامه ریزی شده و میزان سرمایه گذاری در توسعه زیرساخت های فیزیکی توسط قزاقستان، آذربایجان، ارمنستان و ترکمنستان به ترتیب ۶،۳، ۱،۸، ۰،۶ میلیارد دلار است.

صفایی با بیان اینکه برای رونق کریدور شمال-جنوب، توسعه متوازن و هماهنگ زیرساخت های نرم در همراهی با زیرساخت های فیزیکی مهم است و بدون توسعه زیرساخت های نرم، سرمایه گذاری های کلان در حوزه زیرساخت های فیزیکی اثربخش نخواهد بود، عنوان کرد: تاکید امروز بنده بیشتر مربوط به سیاست های مربوط به توسعه زیرساخت های نرم است که حمایت و همکاری نزدیک سایر اعضای کریدور را می طلبد.



نشست سه جانبه ایران، هند و روسیه، پیرامون مسیر کریدور شمال-جنوب

ابتکار «ایران-راه»

همسو با کریدور

شمال-جنوب است

تصمیم گیری برای افزایش حجم حمل و نقل تجاری

از طریق کریدور شمال- جنوب