

اما واگرهای اتصال اروپا، کشورهای

حوزه خلیج فارس واقیانوس هند؛

«اقتصاد سرآمد» تحلیل می کند

توسعه گریدور شمال-جنوب در گروتنش زدایی تهران-باکو

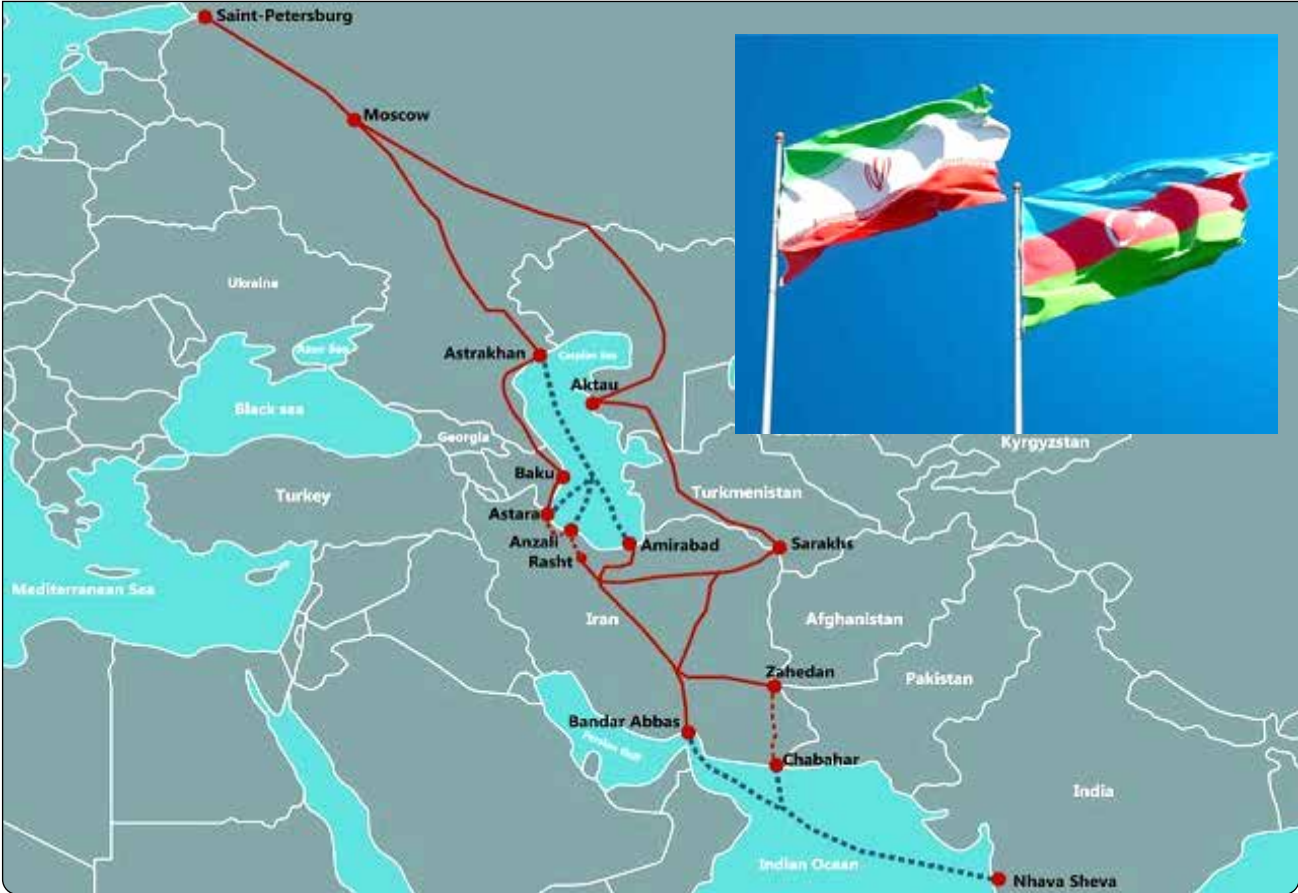
گروه ترانزیت دریایی – توحید ورستان – افزایش تنش بین ایران و جمهوری آذربایجان پیامدهای جدی داشته که یکی از آن ها آسیب به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال – جنوب (INSTC) است و به نوعی مسیرهای دریای خزر از بندر باکو آذربایجان تا بندر خزر ایران را که دسترسی خلیج فارس و جنوب آسیا به کالاهای اروپا را فراهم می کند، را مشکل مواجه خواهد کرد. این امر تجارت اتحادیه اروپا با آسیا را فقط به گزینه کانال سوئز و احتمالا دسترسی به کریدور میانی از طریق قزاقستان را محدود می کند.

به گفته مقامات جمهوری آذربایجان، این کشور در حال بررسی اجرای پروژه های متعددی برای تقویت حمل و نقل بار در بندار باکو است. تقاضا برای مسیرهای عبوری از آذربایجان با توجه به رویدادهای اخیر جهانی به سرعت در حال افزایش است. رشد ترافیک بار در امتداد کریدور شرق –غرب (از چین به اروپا)، بندر باکو و مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (TITR)، تقاضای بیشتری را شاهد بوده است. جایجایی بار از چین، آسیای مرکزی و حوزه دریای سیاه به کشورهای اتحادیه اروپا و از طریق TITR و خاک آذربایجان افزایش داشته اشد. باکو به عنوان یک حلقه مهم از زنجیره تامین اتحادیه اروپا از اهمیت استراتژیک برخوردار شده است. کالاهارا از طریق دریا و بلغارستان و رومانی به بندر گرجستان و ترکیه حمل و از آنجا به ریل بارگیری و به بندر اصلی دریای خزر به باکو هدایت می شود. در ادامه از بندر آکاتو قزاقستان و بندر ترکمن باشی ترکمنستان به آسیای میانه و چین و از طریق مسیر کریدور شمال –جنوب از بندر انزلی و به بندرعباس در خلیج فارس به خاورمیانه، هند و جنوب آسیا ارسال می شوند. این مسیر هم سریعتر و هم ارزانتر از گزینه کانال سوئز است.

اهمیت نقش ترانزیتی باکو

همانطور که اشاره شد مسیرهای حمل و نقلی که از آذربایجان عبور می کنند، در حال حاضر به طور فزایندهای جذاب شده اند زیرا این کشور شرایط تضمین ترانزیت کارآمد در اسرع وقت را ایجاد می کند. این امر به ویژه در شرایطی بوده که بندر باکو به دروازه حمل و نقل و لجستیک دریای خزر بین اروپا و چین تبدیل شده است. در این راستا، آذربایجان به دنبال توسعه زیرساخت های حمل و نقل مدرن در هر شقوق ریلی، جاده ای و دریایی برای صرفه جویی در هزینه و زمان و رقابت با کانال سوئز بوده است. این اقدامات باعث شد تا حجم ترانزیت بار آذربایجان در سال ۲۰۲۲ بیش از ۷۵ درصد نسبت به سال قبل افزایش یابد.

با این حال، آذربایجان برنامه ای برای توقف ندارد و در واقع به این رشد



رضایت نخواهد داد. با توجه به تقاضای رو به رشد برای مسیرهای جایگزین، اقدامات بیشتری را برای تقویت و افزایش پتانسیل حمل و نقل خود انجام می دهد. در حسال حاضر، کریدور بین المللی حمل و نقل شمال–جنوب یک موضوع داغ در اقتصادسیاسی جهانی است. این کریدور از روسیه، آذربایجان و از ایران به هند می رود و دارای ترکیب چندوجهی از حمل و نقل ریلی، جاده ای و دریایی بوده که هدف آن بهینه سازی تجارت بین نقطه آغاز و پایان مسیر است.

کریدور شمال–جنوب مجموعاً ۷۲۰۰ کیلومتر طول دارد. این مسیر اروپا، کشورهای حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند را به هم متصل می کند. مسیرهای غربی و شرقی کریدور از ایران می گذرد: مسیر غربی تردد از طریق جاده و مسیر شرقی از طریق ریل انجام می شود. مقصد نهایی ایران بندرعباس است که از آنجا می توان کالا را از طریق دریا به هند تحویل داد. در واقع مسیر غربی از آذربایجان و مسیر شرقی از قزاقستان و ترکمنستان می گذرد. همچنین حمل و نقل دریایی مستقیم از روسیه و از طریق دریای خزر به ایران امکان پذیر است.

انتظار می رود تا سال ۲۰۳۰ حجم محموله در امتداد کریدور شمال–جنوب تقریباً دو برابر شود و از ۱۷ میلیون تن کنونی به ۳۲ میلیون تن در سال برسد. اخیراً نیز مقامات روسیه، قزاقستان و ترکمنستان اعلام کردند که سرمایه گذاری مشترک بین این کشورها ایجاد خواهد شد. هدف از این همکاری ایجاد یک اپراتور لجستیکی واحد در مسیر شرقی کریدور شمال–جنوب است.

مسیر شرقی از مرز ایران و ترکمنستان –از طریق آک یالا یا سرخس

می گذرد. بدین وسیله محموله از طریق راه آهن به قزاقستان و سپس روسیه منتقل می شود. کوتاه ترین گزینه از طریق ایست بازرسی –Ak Yayla است. این پست بازرسی کوتاه تر در نظر گرفته می شود، اما هنوز

بیش از ۲۵۰۰ کیلومتر طول دارد. بنابراین، با توجه به اینکه هدف نهایی کاهش هزینه ها و زمان حمل و نقل است، مسیر جذابیت کمتری دارد. هنگامی که همکاری مشترک روسیه، قزاقستان و ترکمنستان ایجاد شود، به کاهش هزینه های حمل و نقل و حرکت سریع تر در طول کریدور

کمک خواهد کرد. با این حال، ایجاد چنین ساختاری مدتی طول می کشد، زیرا موانع بوروکراتیک و تشریفات اداری وجود دارد که باید برطرف شوند.

در عین حال، مسیر غربی به طول ۱۴۵۰ کیلومتر، شاید بیشترین بهره برداری و توسعه یافته ترین مسیر باشد. آمارها نشان می دهد که از اول ژانویه تا مارس ۲۰۲۳، حجم ترانزیت کالا در مسیر غرب در مجموع ۲.۱۵ میلیون تن بوده است که نسبت به سال قبل ۸۴.۳۷ درصد افزایش یافته است. تنها یک مانع باعث تأخیر در بهره برداری از مسیر با ظرفیت کامل می شود و آن خط ریلی رشت –آستارا به طول ۱۶۴ کیلومتر است. اما قرارداد ساخت این خط بین ایران و روسیه احتمالاً بزودی امضا شود و با تکمیل این بخش، مسیر غربی کریدور شمال –جنوب به طور کامل به بهره برداری می رسد.

آذربایجان با قرار گرفتن بین شرق و غرب به مقصدی جذاب تبدیل شده است. علاوه بر کریدور شمال–جنوب، آذربایجان همچنین ظرفیت های انتقالی مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر که به کریدور میانی نیز معروف بوده، افزایش داده است. اساساً آذربایجان شرایط خوبی را برای سریع ترین، ارزان ترین و راحت ترین حمل و نقل کالا فراهم کرده است. با توجه به تلاش های عظیمی که در نوسازی زیرساخت های حمل و نقل و لجستیک انجام می شود، این کشور نقش کلیدی حمل و نقل خود را با وجود تحولات ژئوپلیتیک منطقه ای یا جهانی حفظ خواهد کرد.

روزنامه دریایی اقتصادسرآمد معتقد است: باوجود افزایش نقش، جایگاه و وزن جمهوری آذربایجان در ترانزیت بین المللی، تنش بین ایران و آذربایجان می تواند در این موضوع تأثیرگذار باشد و برای هر دو طرف پیامدهای منفی دارد. چون کشورهایی بزرگ مانند روسیه، هند و چین با مشاهده هر گونه بی ثباتی و آسیب احتمالی به محموله ها به دنبال مسیرهای جایگزین خواهند بود که این به نفع تهران و باکو نیست. بنابراین در این شرایط مهم اقتصاد بین الملل دو کشور میتوانند با کاهش تنش ها از حذف کریدور شمال –جنوب خودداری کنند.

دریای خزر از بندر باکو آذربایجان تا بندر خزر ایران



پرداخت تسهیلات یک هزار میلیارد ریالی صندوق توسعه صنایع دریایی کشور برای ساخت شناور

حمایت صندوق توسعه صنایع دریایی به شناورهای بزرگ معطوف می شود

مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی گفت: این صندوق در یک سال اخیر یک هزار میلیارد ریال تسهیلات برای ساخت شناور پرداخت کرده است.

به گزارش اقتصاد سرآمد محمد محمودی در نشست با مسوولان اجرایی استان بوشهر با گرامیداشت یاد و خاطره شهدای دفاع مقدس و بویژه شهدای دریایی این عرصه اظهار کرد: در سال جاری متقاضیان ساخت شناور در مجموع چهار هزار میلیارد ریال درخواست تسهیلات داشتند که در این زمینه ترجیح داده شده حمایت صندوق به شناورهای بزرگ معطوف شود. وی بیان کرد: تا پیش از این به دلیل محدودیت منابع روی شناورهای کوچک‌تر تمرکز وجود داشت ولی استراتژی جدید صندوق حمایت از شناورهای بزرگ و همچنین شناورهای پشتیبانی کننده صنعت نفت است.مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی تصریح کرد: صنعت نفت اعلام کرده ۱۱۰ فروند شناور نیاز دارد که با توجه به اینکه بیشتر آنها از کشورهای همسایه اجاره گرفته می‌شود جایگزین کردن شناورهای یاد شده با شناورهای داخلی با جدیت دنبال می‌شود.محمودی ادامه داد: مقرر شده صندوق توسعه صنایع دریایی در رویکرد پیش گرفته شده از سوی شرکت نفت ملی ایران نقش ویژه و موثری ایفاء کند تا عمق ساخت شناورهای هدف را با تسهیلات و حمایت لازم بالا ببرد.وی اضافه کرد: در شرایط قراردادهای شرکت ملی نفت ایران برای سرمایه‌گذاران ابهام وجود دارد که انتظار می‌رود شفاف‌سازی لازم در این زمینه انجام شود.محمودی یادآور شد: بوشهر در دریافت تسهیلات از صندوق توسعه صنایع دریایی از استان‌های پیشتاز است و یکی از بزرگ‌ترین شناورهای تحت حمایت این صندوق در بوشهر اکنون ۹۶ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.وی بیان کرد: آزمون نهایی شناور یاده برای تحویل به شرکت نفت ملی ایران به عنوان مالک نهایی در حال انجام است و بزودی این شناور به بهره‌برداری نهایی می‌رسد. محمودی عنوان کرد: بیشترین سکوهای نفتی از استان بوشهر پیش‌بینی می‌شود که چنین ظرفیتی می‌تواند بوشهر را در دریافت تسهیلات از صندوق توسعه صنایع دریایی یش از پیش پیشتاز شود.وی گفت: شرکت ملی نفت ایران از ۱۱۰ شناور موردنیاز خود برای ۱۰ شناور فراخوان داده تا سازندگان شناورها توانمندی را اعلام و اثبات کند و از این بستر شرایط انعقاد قرارداد برای کشتی‌سازی فراهم شود.محمودی اضافه کرد: قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی پیش‌بینی کرده بود سالانه یک میلیارد دلار اعتبار به صندوق توسعه صنایع دریایی اختصاص یابد که این مهم تاکنون محقق نشده است.



اقتصاد دریا

خلیج فارس بخش سوم

وضعیت جغرافیایی و سابقه تاریخی خلیج فارس

دکتر همایون الهی – آب قابل ملاحظه‌ای که وارد خلیج فارس می‌شود از رود کارون و رودهای دجله و فرات است که پس از تشکیل اروندرود به آن می‌ریزد. همچنین رودهای کوچک‌تر دیگری نظیر رود بهمنشیر که از کارون منشعب شده پس از دور زدن آبادان به خلیج فارس می‌ریزد. این رود ظرفیت آن را دارد که تمام آب کارون را از خود عبور دهد و قابل کشتیرانی باشد. رود جراحی نیز به دو شعبه تقسیم می‌شود یکی رود شادگان که به کارون می‌ریزد و دیگری خود جراحی که در محل خورموسی به خلیج فارس می‌ریزد. از دیگر رودها می‌توان رود زهره، هندیجان (فیلا تاب) که در محل هندیجان به خلیج فارس می‌ریزد و همینطور از رودهای دالکی، رودمند و مهران نام برد. این رودها با خود رسوباتی را به خلیج فارس وارد می‌کنند و دلتاهایی را تشکیل می‌دهند، چنانکه دلتای اروندرود که در بالای خلیج فارس واقع شده است، زیر دریا تا ۳۰متر بلندی دارد و تا حدود ۱۰۰کیلومستر از دهانه رود به داخل دریا و به سسوی محور خلیج فارس گسترده شده است. بایستی گفت حجم آبی که به خلیج فارس می‌ریزد کمتر از مقدار آبی است که تبخیر می‌شود، بطوری که در هر ثانیه ۳۰۰متر مکعب آب وارد خلیج فارس می‌شود ولی در هر ثانیه ۱۵۰۰ متر مکعب آب آن تبخیر می‌شود. نتیجه آنکه در هر ثانیه ۱۲۰۰ متر مکعب آب از دریای عمان باید وارد خلیج فارس شود. با توجه به امر چنانچه تنگه هرمز مسدود شود، خلیج فارس به تدریج تبدیل به باتلاقی می‌شود. لحاظ غلظت آب و شوروی آن آب‌های خلیج فارس از آب سایر دریاهای جهان شورتر است. به طوری که میزان نمک آب به طور متوسط ۷۰-۳۸ گرم در هزار است که این میزان در مناطق کم عمق به ۲۰۰-۶۰ در هزار می‌رسد. نمک آب در تنگه هرمز و بخش اعظم سواحل شمالی حدود ۴۰ در هزار است. بالا بودن میزان نمک، باعث سرعت انتقال و سرایت امواج صوتی در درون آب می‌شود. ترکیب درجه حرارت بالا و نمک در سطح آب، این امکان را برای کشتی‌های سطحی فراهم می‌آورد که قادر باشند حرکت زیر دریایی‌ها را با دستگاه ردیاب سونار تشخیص دهند.

۶- موقعیت تاریخی خلیج فارس

بسیاری را عقیده بر این است که خلیج فارس یکی از قدیمی ترین دریاهایی است که انسان تمدن شناخته است. در این راه برخی از نویسندگان تا بدانجا پیش رفته‌اند که اظهار می‌دارند «خلیج فارس گاهواره تمدن عالم با مبدأ پیدایش نوع بشر می‌باشد و ساکنان باستانی اش نخستین انسان‌هایی بوده‌اند که روش دریانوردی را آموخته و کشتی را اختراع کرده و خاور و باختر را به یکدیگر پیوند داده‌اند. به هر حال آنچه مسلم است خاورمیانه مرکز تمدن‌های بسیار بزرگ بوده و مسلمانا وجود این تمدن‌ها به کارگیری دریا را برای گسترش قدرت و حاکمیت رژیم‌های منطقه تشویق می‌نموده است. البته جای بحث است که وجود دریایی چون خلیج فارس موجب پیدایش تمدن‌های بزرگ در سرزمین‌های اطراف آن گردیده و یا بالعکس وجود چنین دریایی با اهمیت اقتصادی، بازرگانی و راه ارتباطی که داشته از سوی قدرت‌های حاکم برای تبادل علم و ثروت و گسترش قدرت به کار گرفته شده باشد و در حقیقت به صورت دروازه انتقال تمدن مشرق به سایر نقاط بوده است. پاسخ هر چه باشد یک موضوع مسلم است که این منطقه از جهان نه تنها مرکز پیدایش نخستین تمدن‌ها و خاستگاه پیامبران عظیم الشان بوده بلکه تمدن‌های درخشان اقوام بسیاری از این منطقه به سایر نقاط جهان راه یافته است که مهم‌ترین آن‌ها آکدی‌ها، ایلامی‌ها، سومری‌ها، کلدانی‌ها، آشوری‌ها، بابلی‌ها، مصری‌ها، کننایی‌ها و فینیقی‌ها بوده‌اند. ایرانی‌ها نیز مانند سایر اقوام وقتی تمدن خود را پایه گذاردند این دریا را مورد توجه قرار دادند، بطوریکه داریوش، دریاسالار خود «سیلاک» را با دویست فروند کشتی مأمور کشف سواحل و جزایر خلیج فارس و کرانه‌های مکران تا مصب رود سند نمود. وی فرمان داشت که پس از انجام مأموریت به دریای عمان، اقیانوس هند، دریایی سرخ و خلاصه به مصر برود. بعدها اسکندر مقدونی نیز سردار خود «نئارک» یا «ته آروک» را نیز مأمور شناسایی خلیج فارس نمود.

باشما هستیم

باتحلیل های دریایی روزنامه

اقتصاد سرآمد

www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۷۶۹۲۲۷

همره: ۰۹۱۹۵۴۳۹۹۶