



## نگاهی به رسانه ها



۱۴۰۰/۱۱/۲۳

روابط عمومی

اذان صبح ۵:۳۰

طلوع آفتاب ۶:۵۵

اذان ظهر ۱۲:۱۹

غروب آفتاب ۱۷:۴۳

اذان مغرب ۱۸:۰۲

نیمه شب ۲۳:۳۶

ارز (تومان)

۲۶,۲۲۷	دلار
۲۹,۹۹۶	یورو
۳۵,۸۰۶	پوند
۲۲,۷۵۰	صدین
۷,۱۹۹	درهم امارات
۱,۹۴۰	لیبر ترکیه

ارز نیما (تومان)

۲۳,۷۰۴	دلار
۲۷,۰۳۲	یورو
۳۱,۵۷۵	پوند
۲۰,۴۴۹	صدین
۶,۴۵۴	درهم امارات
۱,۷۵۷	لیبر ترکیه

ارز مبادله‌ای (ریال)

۴۲,۰۰۰	دلار
۴۷,۸۹۷	یورو
۵۷,۱۱۸	پوند
۴۵,۳۸۱	فرانک
۳۶,۲۳۳	صدین
۱۱,۴۳۷	درهم امارات

طلا و سکه (تومان)

۱,۱۶۳,۶۰۰	یک گرم طلای ۱۸ عیار
۱۱,۶۲۹,۰۰۰	تمام سکه (طرح جدید)
۱۱,۴۴۸,۰۰۰	تمام سکه (طرح قدیم)
۶,۵۴۰,۰۰۰	نیم سکه
۳,۶۲۰,۰۰۰	ربع سکه

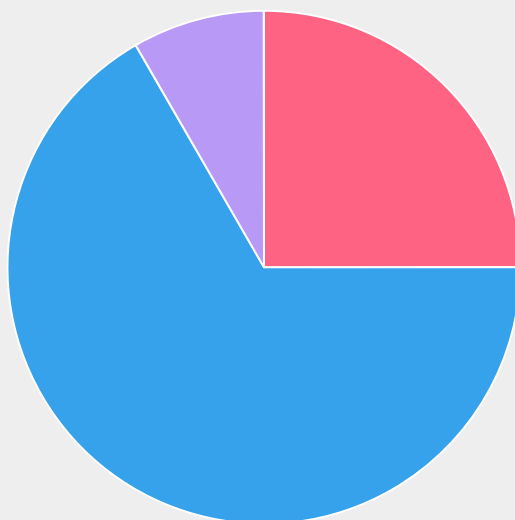
# فهرست

۳	مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر: رشد 45 درصدی عملکرد گروه کشتیرانی در یکسال اخیر/ ظرفیت حمل دریایی نسبت به سال 57 ده برابر شد	
۴	رشد 45 درصدی عملکرد کشتیرانی در یک سال اخیر	
۵	ایران در سازمان همکاری شانگهای به دنبال چه چیزی باشد؟	
۹	تجارت 15 میلیارد دلاری ایران و امارات در 9 ماه 1400	
۱۲	رویترز: صادرات نفت ایران با وجود تحریم آمریکا رکورد 3 سال گذشته را شکست	
۱۳	اتصال بنادر ژاپنی و بندر ولادی وستوک در جنوب شرق روسیه	
۱۴	دیدار رئیس دفتر سازمان ملل در امور افغانستان با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی	
۱۵	قول وزارت نفت برای تامین سوخت یارانه‌ای شناورهای فعال در مسیرهای بین‌المللی	
۱۵	اینفوگرافیک   حجم کلی تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بنادر کشور طی 10 ماهه سال 1400	
۱۶	سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر اعلام کرد: سازمان بنادر همچنان پیگیر سوخت یارانه‌ای کشتی‌های مسافری بین‌المللی	
۱۷	ثبت ملی 4 بنای تاریخی در بندر کنگ	
۱۷	گوترش: جهان به حفاظت از اقیانوس‌ها در برابر بحران آب و هوایی نیاز دارد	

# گزارش

## نمودار تعداد محتوا بر حسب رسانه

(تعداد محتوا ۱۲ (تعداد کل: ۱۲)



● پایگاه خبری ۳ (۲۵.۰%) ● خبرگزاری ۸ (۶۶.۷%) ● مجله ۱ (۸.۳%)



## مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر: رشد ۴۵ درصدی عملکرد گروه کشتیرانی در یکسال اخیر/ ظرفیت حمل دریایی نسبت به سال ۵۷ ده برابر شد (۱۱:۴۰-۰۰/۱۱/۲۳)

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر گفت: عملکرد گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران طی ۹ ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۴۵ درصد رشد داشته است.

به گزارش خبرنگار مانا؛ کاپیتان داود تفتی که در شبکه ایران کالا صدا و سیما سخن می‌گفت با بیان اینکه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در تمام برهه‌ها از زمان پیروزی انقلاب، به وظیفه انقلابی خود عمل کرده، تصریح کرد: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در طول جنگ تحمیلی به عنوان خط دوم دفاعی کشور عمل کرد و نام آن در کنار بنادر خرمشهر و امام (ره) قرار گرفت؛ به نحوی که در تلاشی شبانه روزی تحت سخت‌ترین شرایط به فعالیت خود ادامه داد تا اقتصاد کشور آسیب نبیند.

وی با تأکید بر اینکه طی دوران فعلی و ذیل تحریم‌های ظالمانه، گروه کشتیرانی همچنان از جمله پیشگامان جهاد اقتصادی است، افزود: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ۹ ماهه امسال و علی‌رغم فشار تحریمی موفق شد نسبت به مدت مشابه سال قبل، رشد ۴۵ درصدی را در فعالیت خود تجربه کند همچنین در بخش کانتینری رشد ۸۵ درصدی داشته است.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر در ادامه اظهارات خود به موضوع اهمیت دریای خزر در حوزه ترانزیت پرداخت و خاطرنشان کرد: جمهوری اسلامی ایران در منطقه خاورمیانه یکی از نقطه‌های مهم در امر ترانزیت به شمار می‌آید؛ به این معنا که خلیج فارس و دریای خزر دو نقطه استراتژیک در امر ترانزیت هستند، به نحوی که هم اکنون قیمت ترانزیت از دریای خزر به سمت اروپا و به سمت آسیا یک سوم از سایر مسیرهای ترانزیتی از نظر زمان و قیمت کمتر است.

وی با اشاره به اینکه تا پیش از پیروزی انقلاب تنها دو بندر نوشهر و انزلی در دریای خزر احداث شده بودند، تصریح کرد: در حال حاضر ۶ بندر فعال در دریای خزر در اختیار قرار دارد که دو بندر هم، قابلیت ریلی دارند؛ همچنین طی دو سال اخیر نیز به همت مدیریت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خطوط منظم کانتینری و کانتینر یخچالی راه اندازی شده که از طریق بنادر امیرآباد و آستارا به قزاقستان و روسیه در حال تردد و حمل کالا هستند.

به گفته کاپیتان تفتی، ۶۰ پست اسکله تجاری در بنادر شمالی کشور فعال هستند که بخش اعظم آن‌ها پس از انقلاب احداث شده اند؛ این در حالی است که قبل از انقلاب تنها ۶ پست اسکله در بنادر فعال وجود داشتند.

وی در توضیح این مطلب خاطرنشان کرد: هم اکنون بندر امیرآباد و انزلی مجتمع بندری هستند؛ به نحوی که این دو بندر دارای اسکله رو رو بوده و بندر امیرآباد دارای اسکله رورو ریلی است و بنادر کاسپین و آستارا نیز در حال تکمیل زنجیره حمل برای پذیرش کشتی‌های رور رو هستند.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر، توسعه بنادر در شمال و جنوب کشور را به موازات یکدیگر ارزیابی کرد و ادامه داد: قبل از انقلاب تنها سه بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و بندرعباس فعال بودند، اما امروز و به برکت انقلاب از مکران تا اروند دارای چندین بندر فعال هستیم که بعضاً در میان بنادر مهم خاورمیانه قرار دارند؛ حتی جزایر ما هم دارای اسکله هستند.

وی در خصوص ظرفیت حمل و نقل دریایی کشور نیز گفت: ظرفیت حمل و نقل دریایی ما در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از ۵۳۰ هزار تُن ظرفیت حمل و دارا بودن ۴۴ فروند کشتی در سال ۵۷؛ به بیش از ۵.۳ دهم میلیون تُن ظرفیت حمل با ۱۵۱ فروند کشتی رسیده است که تقریباً رشد ده برابری را نسبت به سال ۵۷ نشان می‌دهد.

کاپیتان تفتی در بخش پایانی اظهارات خود با بیان اینکه بدترین تحریم‌ها از سال ۲۰۰۸ شامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شده است، تصریح کرد: حتی در این شرایط هم، ناوگان کشتیرانی مقتدرانه فعالیت کرده و رشد نیز داشته است و اقتدار کشتیرانی جمهوری اسلامی تداوم فعالیت در زمان تحریم‌ها است.



ادامه خبر | مانا: مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر: رشد ۴۵ درصدی عملکرد گروه کشتیرانی در یکسال اخیر/ ظرفیت حمل دریایی نس...



## رشد ۴۵ درصدی عملکرد کشتیرانی در یک سال اخیر (۱۳:۵۰-۰۰/۱۱/۲۳)

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر گفت: عملکرد گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران طی ۹ ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۴۵ درصد رشد داشته است.

به گزارش خبرگزاری صدا و سیما از جامعه دریایی ایران (مانا)، کاپیتان داود تفتی با بیان اینکه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در تمام برهه‌ها از زمان پیروزی انقلاب، به وظیفه انقلابی خود عمل کرده، تصریح کرد: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در طول جنگ تحمیلی به عنوان خط دوم دفاعی کشور عمل کرد و نام آن در کنار بنادر خرمشهر و امام خمینی قرار گرفت به نحوی که در تلاشی شبانه روزی تحت سخت‌ترین شرایط به فعالیت خود ادامه داد تا اقتصاد کشور آسیب نبیند.

وی با تأکید بر اینکه طی دوران فعلی و ذیل تحریم‌های ظالمانه، گروه کشتیرانی همچنان از جمله پیشگامان جهاد اقتصادی است، افزود: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ۹ ماهه امسال و برغم فشار تحریمی موفق شد نسبت به مدت مشابه سال قبل، رشد ۴۵ درصدی را در فعالیت خود تجربه کند همچنین در بخش کانتینری رشد ۸۵ درصدی داشته است.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر در ادامه اظهارات خود به موضوع اهمیت دریای خزر در حوزه ترانزیت پرداخت و گفت: جمهوری اسلامی ایران در منطقه خاورمیانه یکی از نقطه‌های مهم در امر ترانزیت به شمار می‌آید؛ به این معنا که خلیج فارس و دریای خزر دو نقطه راهبردی در ترانزیت هستند، به نحوی که هم اکنون قیمت ترانزیت از دریای خزر به سمت اروپا و به سمت آسیا یک سوم سایر مسیرهای ترانزیتی از نظر زمان و قیمت کمتر است.

وی با اشاره به اینکه تا پیش از پیروزی انقلاب تنها دو بندر نوشهر و انزلی در دریای خزر احداث شده بودند، تصریح کرد: در حال حاضر ۶ بندر فعال در دریای خزر داریم که دو بندر هم قابلیت ریلی دارند؛ همچنین طی دو سال اخیر نیز به همت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، خطوط منظم کانتینری و کانتینر یخچالی راه اندازی شده که از طریق بنادر امیرآباد و آستارا به قزاقستان و روسیه در حال تردد و حمل کالا هستند.

به گفته کاپیتان تفتی، ۶۰ پست اسکله تجاری در بنادر شمالی کشور فعال است که بخش اعظم آن‌ها پس از انقلاب احداث شده اند؛ این در حالی است که قبل از انقلاب تنها ۶ پست اسکله در بنادر فعال وجود داشتند.

وی در توضیح این مطلب افزود: هم اکنون بندر امیرآباد و انزلی مجتمع بندری هستند؛ به نحوی که این دو بندر دارای اسکله رو رو بوده و بندر امیرآباد دارای اسکله رورو ریلی است و بنادر کاسپین و آستارا نیز در حال تکمیل زنجیره حمل برای پذیرش کشتی‌های رور رو هستند.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر، توسعه بنادر شمال و جنوب را به موازات یکدیگر ارزیابی کرد و ادامه داد: قبل از انقلاب تنها سه بندر امام خمینی، خرمشهر و بندر عباس فعال بودند، اما امروز و به برکت انقلاب از مکران تا اروند دارای چندین بندر فعال هستیم که بعضاً در میان بنادر مهم خاور میانه قرار دارند؛ حتی جزایر ما هم دارای اسکله هستند.

وی در خصوص ظرفیت حمل و نقل دریایی کشور نیز گفت: ظرفیت حمل و نقل دریایی ما در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از



۵۳۰ هزار تُن ظرفیت حمل و دارا بودن ۴۴ فروند کشتی در سال ۵۷؛ به بیش از ۵/۳ میلیون تُن ظرفیت حمل با ۱۵۱ فروند کشتی رسیده است که تقریباً رشد ده برابری را نسبت به سال ۵۷ نشان می‌دهد.

کاپیتان تفتی در بخش پایانی اظهارات خود با بیان اینکه بدترین تحریم‌ها از سال ۲۰۰۸ شامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شده است، تصریح کرد: حتی در این شرایط هم ناوگان کشتیرانی مقتدرانه فعالیت کرده و رشد نیز داشته و اقتدار کشتیرانی جمهوری اسلامی تداوم فعالیت در زمان تحریم‌ها است.



## ایران در سازمان همکاری شانگهای به دنبال چه چیزی باشد؟ (۱۰:۰۰-۰۰/۱۱/۲۲)

تهران- ایرنا- با دائمی شدن عضویت کشورمان در سازمان همکاری شانگهای، ایران برای قرارگیری در مسیر طرح‌های بزرگ ترانزیتی و انرژی منطقه شرق به غرب تثبیت شده و از این طریق، منافع اقتصادی ما نیز تأمین خواهد شد و منافع امنیتی را هم می‌توان از منطقه‌گرایی و عضویت در این سازمان دنبال کرد.

نظریه‌های منطقه‌گرایی که سبب رهایی و نجات بسیاری از کشورها از فقر مطلق و رسیدن به توسعه مطلوب شده، در دهه ۶۰ قرن بیستم به بعد اهمیت قابل توجهی در روند سازماندهی فعالیت‌های راهبردی کشورها یافت. این نظریه‌ها که از آنها به نظریه‌های «منطقه‌گرایی کلاسیک» یاد می‌شود، بیانگر قطب‌بندی‌های دوران جنگ سرد یا تحلیل روابط شمال-جنوب بود؛ اما پس از پایان جنگ سرد، دسته جدیدتری از نظریه‌های منطقه‌گرایی به وجود آمد و توانست بر روابط کشورهای منطقه‌ای تاثیرگذار باشد که به طور عمده معطوف به شکل‌گیری نهادهای اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی است که کشورهای هر منطقه برای بهینه‌سازی موقعیت خود به آن نیاز دارند.

منطقه‌گرایی، امری موفق در دنیای معاصر برای پیشرفت اقتصادی و توسعه کشورها بوده اما موفق‌ترین نمونه منطقه‌گرایی‌ها را می‌توان در جنوب شرق آسیا یافت. همانطور که منطقه‌گرایی کلاسیک، محور اصلی فعالیت خود را بر توسعه اقتصادی و چندجانبه‌گرایی اقتصادی قرار داد، منطقه‌گرایی جدید تلاش دارد با به موازات تداوم فرایند مربوط به توسعه اقتصادی، زمینه ارتقای ظرفیت عمومی کشورها را در قالب توسعه اجتماعی به وجود آورد.

در منطقه‌گرایی‌هایی که براساس نظریات مدرن شکل گرفته، دارای شاخص‌هایی چون همکاری نهادینه‌شده، چندموضوعی و چندسطحی است. نهادهای منطقه‌ای که پس از جنگ سرد تاکنون ایجاد و به تدریج رشد کرده‌اند، توانسته‌اند بین حوزه‌های فراملی، عرصه‌های اجتماعی و فضای فرامنطقه‌ای الگوی تعاملی جدیدی را شکل دهند. ظهور این هویت‌های همکاری‌جویانه در حوزه اقتصادی و اجتماعی براساس منطقه‌گرایی مدرن، از این جهت مهم است که مدل پیوند نهادهای اقتصادی و اجتماعی را در کشورهایی به وجود می‌آورد که از طریق پیوند منابع اقتصادی قادر خواهند بود تا به مزایای بیشتری برسند. از مزایای منطقه‌گرایی همچنین می‌توان به صرفه‌های تجاری به‌خصوص در زمینه کم بودن بعد مسافت و مکمل‌بودن اقتصادهای کشورهای عضو یک منطقه، اشاره کرد.

ظهور هویت‌های همکاری‌جویانه در حوزه اقتصادی و اجتماعی براساس منطقه‌گرایی مدرن، از این جهت مهم است که مدل پیوند نهادهای اقتصادی و اجتماعی را در کشورهایی به وجود می‌آورد که از طریق پیوند منابع اقتصادی قادر خواهند بود تا به مزایای بیشتری برسند. یکی از کشورهایی که در قالب منطقه‌گرایی نوین، توانست رشد اقتصادی پیدا کرده و با وجود همه کارشکنی‌های غرب به‌ویژه آمریکا در مقابل روند توسعه خود بایستد، چین است. چینی‌ها پس از دوران مائو و با روی کار آمدن «دنگ شیائوپنگ»، سیاست باز



← ادامه خبر | ایرنا: ایران در سازمان همکاری شانگهای به دنبال چه چیزی باشد؟

اقتصادی را با ایجاد چند منطقه آزاد تجاری در برخی بنادر خود، آغاز کردند.

آنها که تا پیش از این، با سیاست‌های اصلاحاتی مائو دوران سیاهی را پشت سر گذاشته بودند و تقریباً جمعیت بسیار زیادی از این کشور در فقر مطلق بسر می‌برد، در دوران شیائوپینگ و پس از آن، شاهد توسعه کسب‌وکارها و رونق تدریجی اقتصادی در کشور خود بودند.

چین در دوران شیائوپینگ، علاوه بر ایجاد مناطق آزاد تجاری و ایجاد فرصت سرمایه‌گذاری خارجی در کشور، مسیر رفع تنش و نگرانی را با همسایگان خود جنوب‌شرق آسیا در پیش گرفت. این در شرایطی بود که در سال‌های آخر قرن بیستم، به دلیل رشد سریع چین، کشورهای جنوب‌شرق آسیا که اقتصاد خود را مدیون حمایت آمریکا در دوران جنگ سرد بودند و همواره از چین به دلیل همسایه بزرگتر بودن وحشت داشتند، با مشاهده اصلاحات حقیقی اقتصادی در چین و رشد سریع این کشور، به درخواست همکاری منطقه‌ای چین پاسخ مثبت داده و در اوایل قرن بیستم و یکم، اتحادیه آسه‌آن + ۳ (چین، ژاپن و کره جنوبی) با تاکید بر «توسعه همکاری‌ها در منطقه شرق آسیا» ایجاد شد. این موضوع در عین اینکه توانست نگرانی‌های ژئوپلیتیکی همسایگان شرقی چین را بکاهد، سهم بسزایی در افزایش مناسبات اقتصادی چین و توسعه روزافزون این کشور داشت.

از سوی دیگر، روسیه هم کشوری است که پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، توانست در ساختار منطقه‌گرایی، تا حدودی خود را بازیابی کند. پس از دوران «بوریس یلتسین» که وی دیدگاه آتلانتیکی داشت، پوتین بر سر کار آمد که تئوری نوآر آسیاگرایی «الکساندر دوگین» را به عنوان مدل حکمرانی در عرصه سیاست خارجی در دستور کار قرار داد.

طبق این دیدگاه و تئوری، کشورهای استقلال‌یافته از اتحاد جماهیر شوروی در لایه اول همسایگی روسیه تعریف شده که به اصطلاح به این کشورها «خارج نزدیک» هم گفته می‌شود، روسیه باید بزرگتری و نفوذ خود بر حاکمیت این کشورها را حفظ کرده زیرا حفظ این منطقه به دلیل اهمیت ژئواستراتژیک آن که تقریباً به «مرکزیت» عالم یاد می‌شود، می‌تواند متضمن بازیابی هژمونیک روسیه شود. در همین راستاست که روس‌ها با تکیه بر این تئوری و با وام گرفتن از نظریه‌های نوین منطقه‌گرایی، در مسیر ایجاد و توسعه پیمان‌ها و نهادهای اقتصادی - سیاسی - امنیتی - منطقه‌ای اقدام کرده است.

براساس آنچه گفته شد، اهمیت منطقه‌گرایی به‌خصوص برای چین و روسیه آشکار شد. از سوی دیگر، روسیه و چین در راستای سیاست ضد هژمونی آمریکا در دنیا، اقدام به ایجاد نهادهای مهم اقتصادی، سیاسی و امنیتی کرده تا مخالفت خود را با یکجانبه‌گرایی آمریکا و نظم لیبرالی حاکم بر دنیا که براساس سلطه دلار و پس از جنگ جهانی دوم در قالب نظام پولی «برتون وودز\*» ایجاد شد، اعلام کرده و آن را به چالش بکشند.

\* در اواخر جنگ جهانی دوم، قوانین روابط مالی و بازرگانی میان کشورهای ایالات متحده آمریکا، کانادا، اروپای باختری، استرالیا، و ژاپن را مشخص کرد. نظام برتون وودز نخستین نمونه از یک نظام پولی کاملاً مشورتی است که با هدف کنترل روابط پولی میان دولت-ملت‌های مستقل تأسیس شده است. در نظام برتون وودز هر کشور باید سیاست پولی خود را چنان اتخاذ کند که نرخ مبادله ارز خود را به طلا گره زده و این نرخ را ثابت نگه دارد. نقش صندوق بین‌المللی پول نیز برطرف کردن ناترازی‌های موقتی در پرداخت‌ها است. همچنین، این نظام باید به عدم همکاری میان دیگر کشورها و جلوگیری از ایجاد رقابت برای کاهش ارزش ارزها نیز بپردازد.

روسیه و چین در راستای سیاست ضد هژمونی آمریکا در دنیا، اقدام به ایجاد نهادهای مهم اقتصادی، سیاسی و امنیتی کرده تا مخالفت خود را با یکجانبه‌گرایی آمریکا و نظم لیبرالی حاکم بر دنیا که براساس سلطه دلار و پس از جنگ جهانی دوم ایجاد شد، اعلام کرده و آن را به چالش بکشند. یکی از این نهادهای منطقه‌ای که چین و روسیه در ابتدا با اهدافی امنیتی ایجاد کرده و سپس آن را به سمت اهداف اقتصادی ضد هژمونیک آمریکا کشاندند، سازمان همکاری شانگهای بوده است. سازمان همکاری شانگهای (SCO)، سازمانی بین‌دولتی و با هدف همکاری‌های امنیتی، انرژی، سیاسی، امنیتی، اقتصادی و اجتماعی تأسیس شده و در واقع از دل شانگهای ۵ بیرون آمده است. شانگهای ۵ در سال ۱۹۶۶ میلادی توسط رهبران کشورهای چین، روسیه، قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان و با اهدافی چون مقابله با بنیادگرایی و اقدامات تروپستی ناشی از خلأ و یا قوام نیافتن قدرت در برخی کشورهای استقلال یافته از اتحاد جماهیر شوروی تشکیل





← ادامه خبر | ایرنا: ایران در سازمان همکاری شانگهای به دنبال چه چیزی باشد؟

شد که پس از عضویت ازبکستان در شانگهای ۵، این نهاد تغییر نام داد و به سازمان همکاری‌های شانگهای مشهور شد. هند و پاکستان نیز که البته پس از ایران درخواست عضویت دائم این سازمان را مطرح کرده بودند، در سال ۲۰۱۷ به عضویت دائم در آمدند و ایران نیز که از سال ۲۰۰۵ به دنبال عضویت در این سازمان منطقه‌ای بود، سال ۲۰۲۱ با موافقت همه اعضا [۱]، روند دائمی شدن عضویت ایران در این سازمان مهم منطقه‌ای آغاز شد.

این سازمان شاید در ابتدا با اهداف امنیتی - نظامی شکل گرفت اما رفته‌رفته به دلیل ظرفیت بالای اعضای (دائم و ناظر) این سازمان که ۲۵ درصد خشکی دنیا و دارا بودن بیش از یک‌سوم جمعیت جهان، به سمت مبادلات اقتصادی هم سوق پیدا کرد. از نظر همکاری اقتصادی و تجاری، حجم اقتصادی سازمان همکاری شانگهای در سال ۲۰۲۱ رقمی نزدیک به ۲۰ تریلیون دلار رسید که از ابتدای تاسیس آن بیش از ۱۳ برابر افزایش یافته است. حجم کل تجارت خارجی این سازمان هم به ۶.۶ تریلیون دلار رسیده که سال ۲۰۲۱ نسبت به ۲۰ سال پیش ۱۰۰ برابر افزایش یافته است.

از سوی دیگر، اقتصاد کشورهای عضو این نهاد منطقه‌ای تقریباً مکمل یکدیگر است به طوری که ایران و روسیه به عنوان تولیدکنندگان عمده نفت و گاز و چین و هند نیز به عنوان مصرف‌کنندگان بزرگ انرژی می‌توانند اقتصادهای یکدیگر را تکمیل کنند. همچنین از دیگر اهداف اصلی سازمان همکاری شانگهای تقویت اعتماد متقابل و همسایگی بین کشورهای عضو، ارتقای همکاری موثر آنها در سیاست، تجارت، اقتصاد، تحقیقات، فناوری و فرهنگ و همچنین در زمینه آموزش، انرژی، حمل‌ونقل، گردشگری، حفاظت از محیط‌زیست، تلاش مشترک برای حفظ و تضمین صلح، امنیت و ثبات در منطقه و حرکت به سوی استقرار یک نظم سیاسی و اقتصادی جدید بین‌المللی دموکراتیک، عادلانه و منطقی است.

اما همان‌گونه که پیشتر آورده شد، روند تعاملات اقتصادی در سازمان همکاری شانگهای از سال ۲۰۰۵ شدت بیشتری گرفت. این مهم هم به دلیل رد درخواست عضویت آمریکا در این سازمان از سوی اعضا بود. در پی این اتفاق، رسانه‌های آمریکایی با هجمه سنگینی علیه چین و سازمان همکاری شانگهای، با چین‌هراسی اینگونه تبلیغ کردند که چین در حال ایجاد «ناتوی شرقی» است و چینی‌ها نیز که در مسیر رشد فزاینده اقتصادی بودند این تبلیغات مسموم رسانه‌ای غرب را برای ادامه توسعه خود بسیار مضر دانسته، بنابراین به طور رسمی اعلام کردند که سازمان همکاری شانگهای تصمیمی برای ایجاد ناتوی شرق نداشته و بر مسیر توسعه اقتصادی اعضا حرکت خواهد کرد.

روسیه و چین در راستای سیاست‌های منطقه‌گرایی، علاوه بر سازمان همکاری شانگهای، پیمان‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای چون «بریکس»، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و پیمان مشارکت اقتصادی جامع منطقه‌ای» را ایجاد کرده و با راهبرد حذف دلار در مبادلات دو و چندجانبه، در عمل نظام تک‌قطبی و هژمونی لیبرالی آمریکا در دنیا را به چالش کشیده و زمینه افول آمریکا را فراهم کرده‌اند. فرصت‌سازی از شانگهای

شاید برای ایران و پس از وقوع انقلاب اسلامی و ایجاد نظامی جمهوری اسلامی در کشورمان، که تاکنون براساس راهبرد «تنهایی استراتژیک»، خود را به عنوان کشوری مستقل در دنیا معرفی کرده و بر اصل «نه شرقی و نه غربی، جمهوری اسلامی» متکی بوده، اینگونه تعبیر شود که عضویت در شانگهای و یا داشتن برنامه همکاری راهبردی بلندمدت با روسیه و چین، برخلاف راهبردهای معرفی شده است.

برخلاف برخی منتقدانی که منافع ملی را قربانی منافع حزبی می‌کنند، ترجمان صحیح سیاست و راهبرد نه شرقی نه غربی جمهوری اسلامی، اتفاقاً هم شرقی هم غربی جمهوری اسلامی است؛ بدان معنا که ایران به دلیل ظرفیت و اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک خود، بازیگری تأثیرگذار و استراتژیک در معادلات منطقه و بین‌المللی است و باید بتواند با همکاری با دیگر کشورهای دنیا و اتحادیه‌های منطقه‌ای، ارزش‌افزوده بیشتری برای منافع ملی خود تأمین کند.

ایران به دلیل ظرفیت و اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک خود، بازیگری تأثیرگذار و استراتژیک در معادلات منطقه و بین‌المللی است و باید بتواند با همکاری با دیگر کشورهای دنیا و اتحادیه‌های منطقه‌ای، ارزش‌افزوده بیشتری برای منافع ملی خود تأمین کند. داشتن شراکت



← ادامه خبر | ایرنا: ایران در سازمان همکاری شانگهای به دنبال چه چیزی باشد؟

با کشورهای دنیا، نه تنها خللی بر راهبرد تنهایی استراتژیک ایران و اصل نه شرقی نه غربی جمهوری اسلامی، وارد نمی‌کند بلکه یک شراکت و همکاری متوازن با دنیای شرق و غرب به طوری که استقلال ملی دچار خدشه نشود، توصیه نیز می‌شود.

خلاً وجود چنین نگاهی به‌خصوص در دولت‌های پس از جنگ تحمیلی که به طور عمده بر مسیر تنش‌زدایی با غرب متمرکز بوده و به اصطلاح همه تخم‌مرغ‌های سیاست خارجی و منافع ملی در سبد رفع تنش با غرب گذاشته شد، ضرر و زیان زیادی به کشور وارد کرد.

ایران تا پیش از این به دلیل همین نگاه غیرمتوازن، هزینه حضور در صحنه روابط بین‌الملل را به تنهایی پرداخت می‌کرد اما اگر با یک راهبرد متوازن در برقراری ارتباط با شرق و غرب، می‌توانستیم شرکایی داشته باشیم که منافع اقتصادی و سیاسی و حتی امنیتی ما در گروه هم‌پوشانی از یکدیگر در مجامع بین‌المللی بود، به طور قطع این هزینه سرشکن می‌شد.

باید ببینیم، ایران تا کنون فهم درستی از منطقه‌گرایی نداشته است. شاید علاقه به عضویت در نهادهای منطقه‌ای همواره وجود داشته اما عضویت کشورمان در نهادهای کم‌اثری چون سازمان همکاری اقتصادی (اگو) و سازمان همکاری اسلامی نتوانسته منافع ایران را تأمین کند.

رویکرد دولت سیزدهم در سیاست خارجی

به جرأت می‌توان گفت، اقدام اجرایی در راستای این متوازن‌سازی تعاملات خارجی در جمهوری اسلامی ایران، با روی کار آمدن دولت سیزدهم عملیاتی شده است. دولت سیزدهم با شعار «اول همسایگان»، در ابتدا تلاش کرد چالش‌های انباشده در سال‌های گذشته با همسایگان را رفع کرده که در این مسیر، حل سوءتفاهم‌ها با تاجیکستان و ترکمنستان، کنترل تحولات افغانستان با مشارکت دیگر همسایگان این کشور، تفهیم جایگاه باکو در قفقاز جنوبی و تغییر رویکرد این کشور از تخاصم به درخواست همکاری، اجرایی شدن برنامه همکاری راهبردی ۲۵ ساله با چین، تنظیم سند همکاری راهبردی ۲۰ ساله با روسیه و همچنین تنش‌زدایی در روابط با همسایگان عرب حاشیه خلیج فارس را می‌توان نام برد.

اقدام دیگر دولت سیزدهم، رایزنی برای دائمی شدن عضویت تهران در سازمان همکاری شانگهای که به دلیل واقعی دانسته شدن تغییر رویکرد و متوازن شدن راهبردهای ایران در دولت سیزدهم، با موافقت همه اعضا روبرو شد. این در شرایطی است که دولت سیزدهم، در راستای متوازن‌سازی نگاه به شرق و نگاه به غرب، روند مذاکرات وین را نیز با جدیت زیادی و ارائه بسته‌های پیشنهادی با قابلیت رفع تحریم‌ها را برای آغاز تعامل با غرب در یک رابطه متقابل با لزوم حفظ و تأمین منافع ملت ایران، دنبال می‌کند.

همچنین منطقه‌گرایی و تعامل اقتصادی با همسایگان، فرصت و امتیاز ویژه‌ای برای ایران جهت بهره‌برداری از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی فراهم می‌کند. با تکمیل کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب، غیر از وابسته شدن اقتصاد ۱۵ همسایه کشورمان به جغرافیای ایران، زمینه گره‌خوردن اقتصادی سه کشور مهم و قدرتمند اقتصادی یعنی چین، روسیه و هند به ژئوپلیتیک ایران را فراهم می‌کند.

این مهم همچنین بر افزایش سطح بازیگری و قدرت ایران در صحنه روابط بین‌الملل را فراهم کرده و هزینه تحریم کشورمان برای کشورهای متخاصم بسیار بالا می‌برد. ضمن آنکه چینی‌ها برای فرار از حصر جغرافیایی خود، سه کمربند شمالی، میانی و جنوبی را در پیش رو دارند.

در کمربند جنوبی، به دلیل حضور هند که رقیب و گاهی دشمن منطقه‌ای چین نیز هست، پکن قدرت مانور زیادی ندارد. در کمربند شمالی نیز با وجود همکاری‌های اقتصادی و نظامی چین و روسیه، کرملین، پکن را به عنوان رقیب خود می‌داند و به شدت نسبت به تحرکات رقبای خود در حوزه خارج نزدیکش، حساسیت دارد.

تنها کمربند میانی یعنی مسیر افغانستان - ایران برای پکن باقی می‌ماند که چین می‌تواند با دغدغه کمتری نسبت به خروج از حصر جغرافیایی و اجرایی شدن ابرپروژه یک کمربند - یکراه اقدام کند؛ چیزی که در سفر «شی جین‌پینگ» رئیس‌جمهوری چین در سفر سال ۲۰۱۶ به تهران با یک پیشنهاد فاینانس (تامین مالی) ۵۰ میلیارد یوروی با یک سال تنفس برای بازپرداخت و ارائه این پیشنهاد که در صورت عدم توان پرداخت این تسهیلات، بدهی از محل خرید با قیمت روز چین از ایران تأمین شود و همچنین پیشنهادهایی در زمینه تکمیل مسیرهای ترانزیتی ایران برای قرار گرفتن در ابرپروژه راه جدید ابریشم، مطرح شد که متأسفانه با عدم توجه دولت وقت در ایران،



این فرصت از دست رفت.

با تکمیل کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب، غیر از وابسته شدن اقتصاد ۱۵ همسایه کشورمان به جغرافیای ایران، زمینه گره خوردن اقتصادی سه کشور مهم و قدرتمند اقتصادی یعنی چین، روسیه و هند به ژئوپلیتیک ایران را فراهم می‌کند. حال می‌توان این اهداف را که در ذیل روابط دوجانبه با همسایگان و قدرت‌های منطقه‌ای تعریف کرده‌ایم، در چارچوب نهادهای منطقه‌ای هم پیگیری کنیم زیرا با دائمی شدن عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای، ژئوپلیتیک ایران برای قرارگیری در مسیر طرح‌های عظیم ترانزیتی و انرژی منطقه شرق به سمت غرب عالم، تثبیت شده و از این طریق، منافع اقتصادی ایران نیز تأمین می‌شود و طرح‌های که از سوی رقبای منطقه‌ای همچون ترکیه برای حذف جغرافیای ایران از طرح‌های ترانزیتی و انرژی، به بن‌بست روبرو خواهد شد.

علاوه بر منافع اقتصادی، منافع امنیتی را هم می‌توان از منطقه‌گرایی و عضویت در سازمان همکاری شانگهای دنبال کرد. جمهوری اسلامی ایران، به جرات لنگرگاه امنیت در منطقه پرآشوب غرب آسیا بوده و هست. ایران کالای ارزشمندی به نام «امنیت» را با هزینه بسیار گزافی تولید کرده و به رایگان در اختیار شرق و غرب قرار داده است و سالانه بیشترین هزینه برای عدم ترانزیت مواد مخدر را می‌پردازد. این ایران بوده که جلوی توسعه و قلمروگشایی بنیادگرایی مذهبی پاگرفته در عراق و سوریه (داعش) را گرفت. به طور قطع تضعیف ایران از لحاظ اقتصادی و سیاسی، ضررهای بسیاری برای همسایگان شرقی خواهد داشت و منافع اقتصادی آنها را در غرب آسیا و در آسیای مرکزی تحت تاثیر قرار می‌دهد و آنها به نقش و جایگاه ایران در غرب آسیا نیازمندند.

در همین راستا است که می‌توان گفت، توسعه روابط اقتصادی و سیاسی با پیوستن ایران به سازمان همکاری شانگهای، می‌تواند نقش ایران در تأمین پایدار امنیت در حوزه‌های پیرامونی را پررنگ‌تر کند.

از سوی دیگر، باید این نکته را تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران عرصه سیاست خارجی کشور بدانند که نباید انتظار یک سازمان ضدامپریالیستی یا ضدآمریکایی را از شانگهای داشته باشند. بسیاری از اعضای شانگهای از هم‌پیمانان آمریکا هستند. هند، چین و روسیه، بیشترین تعاملات تجاری را با آمریکا دارند اما روسیه و چین با وجود این ارتباطات تجاری، اقدامات هدفمندی را در راستای تضعیف نظام تک‌قطبی و نظم لیبرالی حاکم صورت می‌دهند و با آن مخالف هستند.

بنابراین تصور اینکه سازمان همکاری شانگهای، در مواجهه و تخاصم‌های مستقیم ایران با غرب، به صورت مستقیم و بی‌پرده از تهران حمایت کنند، انتظار گزافی است؛ همانطور که تجربه روسیه در مناقشه اوکراین را که با وجود درخواست مسکو از شانگهای به صدور بیانیه حمایتی از روسیه در این تنش، تنها چین به صورت مجزا از روسیه اعلام حمایت کرد.

[۱] عضویت دائم در شانگهای، دو شرط اصلی دارد: ۱- رای موافق همه اعضای دائم، ۲- نداشتن هیچ تحریم از سوی سازمان ملل متحد





به گزارش مهر، امارات متحده عربی در طول چند دهه گذشته جزو معدود کشورهای منطقه خاورمیانه و حاشیه خلیج فارس بوده که توانسته روند رو به رشد اقتصادی خود را ادامه دهد و امروز این کشور از نظر میزان تجارت، میزان جذب سرمایه گذار خارجی و ریسک پایین برای فعالیت اقتصادی بهترین آمارها را در این منطقه دارد.

#### اقتصاد امارات

بر همین مبنای، در سال ۲۰۱۹ اقتصاد امارات ۲۴۸ میلیارد دلار صادرات و ۲۳۵ میلیارد دلار واردات را تجربه کرده است و به عنوان بیست و چهارمین صادرکننده و بیست و دومین واردکننده بزرگ جهانی از جایگاه قابل توجهی در اقتصاد بین‌المللی و زنجیره‌های ارزش جهانی برخوردار است.

شورای همکاری خلیج فارس، اتحادیه عرب، اوپک، آووپک، سازمان کنفرانس اسلامی، بانک عرب برای توسعه اقتصادی آفریقا، صندوق توسعه اقتصادی و اجتماعی اعراب، صندوق پول اعراب، فائو، بانک توسعه اسلامی، گروه ۷۷، صندوق بین‌المللی پول، سازمان ملل متحد، سازمان جهانی تجارت بخشی از سازمان‌های اقتصادی بین‌المللی هستند که امارات متحده عربی رسماً به عضویت در آنها در آمده است. امارات متحده عربی با بسیاری از کشورهای جهان مبادلات تجاری دارد. بخشی از این تجارت در حوزه صنعت و توسعه زیرساخت‌ها تعریف می‌شود و بخشی دیگر در حوزه کالاهای لوکس یا غیر ضرور. تجارت الماس، طلا و فلزات گران بها، اسب‌های نژاد خالص و خزندگان بخش قابل توجهی از آمارهای تجاری امارات را به خود اختصاص می‌دهند.

#### شرکای تجاری امارات

در فهرست شرکای تجاری اصلی امارات کشورهای هندوستان، ژاپن، چین، سوئیس، سنگاپور، عربستان سعودی، کره جنوبی و تایلند دیده می‌شوند.

#### امارات شریک تجاری همیشگی ایران

هرچند ابوظبی، پایتخت سیاسی امارات است اما بخش مهمی از فعالیت‌های اقتصادی این کشور در شیخ نشین دوبی انجام می‌شود، شهری که همواره در تجارت با ایران پیشگام بوده و حتی با وجود تحریم‌های اقتصادی آمریکا، در سه سال گذشته از اصلی‌ترین شرکای تجاری کشور باقی مانده است؛ به گونه‌ای که در میان شرکای اصلی تجاری ایران جایگاه امارات بسیار بالاست. طبق آمارهای رسمی که به تأیید گمرک رسیده، امارات متحده عربی همواره جزو ۵ شریک اصلی تجاری ایران قرار دارد.

تجارت ۱۵ میلیارد دلاری ایران و امارات در ۹ ماه ۱۴۰۰

بررسی آمار گمرک از وضعیت تجارت کشور طی ۹ ماه ابتدایی سال جاری نشان می‌دهد که امارات متحده عربی چهارمین مقصد صادراتی ایران با ۸ میلیون و ۳۰۰ هزار تن به ارزش ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار بوده است.

همچنین این کشور با ۸ میلیون و ۹۰۰ هزار تن کالا به ارزش ۱۱ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار اولین کشور صادرکننده کالا به ایران در بازه زمانی یاد شده بوده است.

در این رابطه عرفان شاکری، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و امارات گفت: تراز تجاری میان ایران و امارات به سمت امارات سنگینی می‌کند اما می‌توان با تهیه یک نقشه راهبرداری وضعیت را بهبود ببخشید؛ البته پیش بینی می‌شود که تا پایان سال میزان تجارت دو کشور به ۲۰ میلیارد دلار برسد.

وی تأکید کرد: با توجه به پتانسیل‌های موجود و تمایل دو طرف به گسترش روابط تجاری، ظرفیت این را داریم که تجارت با امارات را به ۴۰ میلیارد دلار برسانیم.

#### ۶ بازار پربازده برای تجار ایرانی

در این بین آنطور که اتاق بازرگانی ایران گزارش کرده بررسی کالاهای وارداتی امارات نشان می‌دهد که به طور مشخص ۵۷,۶ درصد از کل صادرات ایران به امارات به ارزش ۶۵۶ میلیون دلار را نفت خام تشکیل می‌دهد. غیر از نفت خام (۲۷۰۹)، شش قلم از کالاهای عمده صادراتی ایران، سهمی بالای ۱۰ درصد در بازار وارداتی آن محصول در امارات دارند: سایر سبزیجات (۰۷۰۹)، سرب خام (۷۸۰۱)،



ملون‌ها (۰۸۰۷)، انگور (۰۸۰۶)، ادویه (۰۹۱۰) و سیمان (۲۵۲۳) بهترین عملکرد را به‌لحاظ تصرف بازار وارداتی امارات داشته‌اند. در این میان سیمان با سهم ۵۵٫۱ درصدی از کل واردات امارات، موفق‌ترین محصول به‌شمار می‌آید.

با توجه به سهم قابل توجه این شش قلم کالا در واردات امارات، می‌توان برداشت کرد که قیمت تمام شده این محصولات صادراتی ایران، از قدرت رقابت‌پذیری در بازارهای جهانی برخوردار است. بنابراین این فرصت برای سایر بازرگانان و تولیدکنندگان ایرانی نیز وجود دارد که در این بازار نقش فعالی ایفا کنند.

موانع صادرات محصولات کشاورزی به امارات

به طور کلی امارات در واردات مواد غذایی و محصولات کشاورزی فعال است؛ با این حال ایران مشکلاتی در مسیر توسعه صادرات این قبیل محصولات به امارات دارد که در این خصوص شاکری گفت: وضعیت حمل و نقل محصولات کشاورزی از استان‌ها و شهرهای جنوبی به کشورهای حوزه خلیج فارس با کشتی‌های فرسوده نظیر لنج‌های سنتی چوبی مناسب نیست و موجب نابودی میوه و سبزیجات می‌شود. لذا لازم است برای مدرن کردن حمل و نقل دریایی و تجهیز آنها به کانتینرهای یخچال دار اقدام سریع شود.

وی تصریح کرد: به رقم افزایش حجم مبادلات و نیاز امارات به امنیت غذایی، متأسفانه زیرساخت‌ها در صادرات محصولات کشاورزی و تولیدات داخلی فراهم نیست و ادامه روند سنتی صادرات این محصولات، تنها با پایین بودن قیمت تمام شده محصولات صادراتی موجب دور شدن ما از این بازار خواهد شد.

صادرات مجدد فراموش شود

در این بین باید توجه داشت که جایگاه صادرات مجدد در اقتصاد امارات از مطلوبیت خوبی برخوردار است، بنابراین انتظار می‌رود فرصت‌های قابل توجهی برای بازرگانان ایران نه فقط در محصولات معدنی و نفتی خام و محصولات کشاورزی، بلکه برای صادرات محصولات با پیچیدگی و سطح فناوری بالاتر که در حال حاضر نیز جز اقلام صادراتی ایران به‌شمار می‌روند، شرایط خوبی در بازار امارات وجود داشته باشد.

در واقع تا زمان برطرف شدن کامل محدودیت‌های تجاری و مالی ایران، بخش خصوصی می‌تواند از ظرفیت‌های موجود در اقتصاد امارات برای حفظ حیات تجاری خود استفاده کرده و این کشور به عنوان یک سکو برای صادرات کالاهای ایرانی عمل کند. به این معنا که با توجه به آنکه به دلیل محدودیت‌های موجود، ایران قادر به فعالیت و حضور مستقیم در بازارهای بین‌المللی نیست، اما تمایل امارات به استراتژی صادرات مجدد این فرصت را به وجود آورده است که تاجران ایرانی کالاهای خود را با حاشیه سود کمتر به امارات صادر کنند و از این طریق تا زمانی که محدودیت‌های موجود رفع شود، هم سهم خود در بازارهای بین‌المللی را حفظ کنند و هم از بنیه تولیدی و صادراتی کشور در مقابل تحریم‌ها محافظت می‌کنند.

جذب سرمایه گذار اماراتی

نکته قابل توجه آنکه در حال حاضر یکی از اصلی‌ترین مشکلات اقتصاد ایران عدم توانایی در جذب سرمایه گذار به ویژه سرمایه گذاری خارجی است. این در حالیست که اقتصاد ایران از جمله اقتصادهای دنیاست که از طریق سرمایه گذاری می‌تواند وضعیت خود را بهبود بخشیده و دستیابی به اهداف اقتصادی را هموارتر کند.

شاکری در این رابطه گفت: متأسفانه ما هنوز در این خصوص زیرساخت مناسبی به ویژه در بخش تضمین امنیت سرمایه گذار را فراهم نساخته‌ایم در حالی که برای توسعه روابط اقتصادی با کشورهای منطقه می‌توان از این ظرفیت و ترانزیت به صورت ویژه بهره‌برداری کرد. آن هم در شرایطی که سرمایه گذاران اماراتی از سرمایه گذاری در ایران استقبال می‌کنند.

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و امارات تصریح کرد: بسیاری از سرمایه گذاران اماراتی و سرمایه گذاران کشورهای عربی علاقه مند به سرمایه گذاری مشترک به ویژه در حوزه شیلات و آبزیان هستند تا از کشورهای خود به کشورهای مقصد صادرات داشته باشند که این موضوع نیز می‌تواند به عنوان یک موضوع جذاب برای سرمایه گذاری در نظر گرفته شود.

مشکلات زیرساختی زیادی داریم





وی افزود: کمبود زیرساخت بنادر و حمل و نقل ریلی که در دنیا مورد اهمیت قرار گرفته و با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، می‌تواند با جذب سرمایه گذاری در این حوزه درآمدهای ارزی خود را از مسیر ترانزیت بیشتر کند.

شاکری با اشاره به پتانسیل ایران در راستای مسیر ترانزیتی به کشورهای همسایه، به ویژه کشورهای حاشیه دریای خزر و افغانستان عنوان کرد: از این مسیر می‌توان برای کشورهای همسایه و اتصال مسیر ریلی دریای خزر به شمال شرق کشور، کشورهای همسایه و مسیر جاده ابریشم نوین «کمربند جاده ای» استفاده کرد که لازمه آن فراهم ساختن زیرساخت هاست.

شاکری با اشاره به سفر وزیر صمت به امارات، افزود: گسترش سطح روابط دیپلماتیک با امارات در دستور کار است. همچنین مقرر شده بسیاری از موافقت نامه‌های گمرکی و لجستیکی اجرایی شود و مشکلاتی که پیش از این وجود داشت، مرتفع و بروکراسی شدید که اداره‌ها برای بحث مجوزها، دریافت تسهیلات و گارانتی که ایران برای سرمایه گذار خارجی دارد، تسهیل شود.

وی افزود: البته نکته مهم این است که در خصوص مسائل گمرکی، شهرداری‌ها، مالیات و مجوزهای تولید و ارگان‌هایی که مربوط به تولید است، دولت باید زیرساختی را فراهم کند تا برای سرمایه گذاران اماراتی جذاب باشد.

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و امارات با بیان اینکه اهمیت کمیته مشترک اقتصادی و کمیته مشترک سرمایه گذاری با امارات بسیار مهم است، اظهار کرد: طبق آمار وزارت خارجه نزدیک به ۴۰۰ هزار نفر ایرانی در امارات زندگی می‌کنند که حجم سرمایه و مبادلات آنها رقم بسیار بالایی در حدود ۲۰۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود.

## رویترز: صادرات نفت ایران با وجود تحریم آمریکا رکورد ۳ سال گذشته را شکست (۱۲:۰۲-۰۰/۱۱/۲۲)

بر اساس برآوردهای شرکت‌های ردیابی نفتکش‌ها، صادرات نفت ایران برای اولین بار در سه سال گذشته به بیش از یک میلیون بشکه در روز رسیده است که نشان دهنده افزایش ارسال محموله‌های نفتی به چین است.

به گزارش خبرگزاری تسنیم به نقل از رویترز، بر اساس برآوردهای شرکت‌های ردیابی نفتکش‌ها، صادرات نفت ایران برای اولین بار در سه سال گذشته به بیش از یک میلیون بشکه در روز رسیده است که نشان دهنده افزایش ارسال محموله‌های نفتی به چین است.

این در حالی است که از سال ۲۰۱۸ یعنی زمانی که دونالد ترامپ، رئیس جمهور سابق آمریکا از توافق هسته ای سال ۲۰۱۵ خارج شد، تحریم‌های جدیدی به منظور به صفر رساندن صادرات نفت ایران اعمال شد.

بر اساس این گزارش، دولت جو بایدن، در مورد واردات نفت ایران با چین گفتگو کرده اما تحریم‌هایی را علیه افراد و شرکت‌های چینی اعمال نکرده است. پکن از ایالات متحده خواسته است که تحریم‌های ایران را که چین با آن مخالف است، لغو کند.

مذاکرات غیرمستقیم ایران و آمریکا برای احیای توافق هسته ای روز سه شنبه از سر گرفته شد. اگر مذاکرات موفقیت آمیز باشد، ایران می‌تواند فروش آزاد نفت را از سر بگیرد.

بر اساس برآوردهای مشاوران و تحلیلگران صنعت نفت، ایران در سال ۲۰۲۱ با وجود تحریم‌ها توانست صادرات خود را افزایش دهد.

در عین حال قیمت نفت خام به دلیل برخی بحران‌های سیاسی از جمله افزایش تنش میان روسیه و اوکراین و نیز بخش‌هایی از خاورمیانه به بالاترین سطح طی ۸ سال گذشته رسیده که تاثیر خود را علاوه بر نفت‌های شاخص بین‌المللی بر افزایش قیمت نفت ایران



ادامه خبر | تسنیم: رویترز؛ صادرات نفت ایران با وجود تحریم آمریکا رکورد 3 سال گذشته را شکست

و اوپک نیز گذاشته است.

شرکت مشاوره پترو لجستیک که محموله‌های نفت را ردیابی می‌کند، اعلام کرد که صادرات نفت خام ایران در دسامبر به بیش از یک میلیون بشکه در روز افزایش یافت که بالاترین سطح در سه سال اخیر است، اگرچه در ژانویه به حدود ۷۰۰ هزار بشکه در روز کاهش یافت.

یک منبع ارشد تجاری گفت که حجم صادر شده در ماه ژانویه حدود ۳۰۰ هزار بشکه در روز نسبت به دسامبر کاهش یافته و افزود که علت این نوسان کمبود کشتی بوده است.

صنعت حمل و نقل

### اتصال بنادر ژاپنی و بندر ولادی وستوک در جنوب شرق روسیه (۱۰:۰۶-۰۰/۱۱/۲۳)

صنعت حمل و نقل آنلاین: به دلیل اختلالات پدید آمده در زنجیره تامین ناشی از ازدحام بنادر و معطلی کشتی‌ها، استفاده از روش‌هایی که به نحو موثری جایگزین حمل و نقل دریایی گردد، مورد توجه صاحبان کالا و شرکت‌های حمل و نقل قرار گرفته و در نتیجه آن شاهد ائتلاف‌های جدید برای استفاده بهینه و سریع از کریدورهای ریلی و یا [...] است.

صنعت حمل و نقل آنلاین: به دلیل اختلالات پدید آمده در زنجیره تامین ناشی از ازدحام بنادر و معطلی کشتی‌ها، استفاده از روش‌هایی که به نحو موثری جایگزین حمل و نقل دریایی گردد، مورد توجه صاحبان کالا و شرکت‌های حمل و نقل قرار گرفته و در نتیجه آن شاهد ائتلاف‌های جدید برای استفاده بهینه و سریع از کریدورهای ریلی و یا دالان‌های ترکیبی دریایی-ریلی که شرق و غرب عالم را به یکدیگر وصل و کالاها را زودتر از مسیرهای متعارف حمل و نقل دریایی به مقاصد می‌رسانند، هستیم.

یکی از این مسیرهای ترکیبی دریایی و ریلی، که کالا و کانتینرها را از بنادر ژاپن، کره جنوبی و چین از طریق دریا به بندر ولادی وستوک در جنوب شرق روسیه می‌رساند تا به مقاصد مختلف در اروپا حمل شوند. شبکه ریلی سراسری روسیه موسوم به "ترانس سیریا ریل وی" یا همان TSR است.

در همین راستا شرکت **کشتیرانی** و لجستیکی روسی فسکو (FESCO) یک سرویس جدید با نام تجاری Japan Trans Siberian Line را راه‌اندازی کرده است.

این سرویس، بندر ولادی وستوک در جنوب شرقی روسیه را به توپاما، هاکاتا، کوبه و یوکوهاما در ژاپن متصل می‌کند.

در آینده نزدیک، تردد منظم کشتی به بندر نیگاتا در ژاپن نیز به این خدمات حمل دریایی کانتینری اضافه می‌شود.

فسکو در بیانیه‌ای اعلام کرده که راه‌اندازی این سرویس جدید به دلیل افزایش حجم ترانزیت کانتینر از مبدا بنادر ژاپنی از طریق خاک روسیه به سمت اروپا و بالعکس انجام شده است.

این خط منظم حمل کانتینر با استفاده از کشتی FESCO Yanina با ظرفیت حمل ۹۶۲ تی ای یو با دوره گردش هر ۱۴ روز یکبار به ارائه خدمات می‌پردازد.

سرویس JTSL۲ تکمیل کننده خط فعلی ترانس سیریا ژاپن (JTSL) خواهد بود که بنادر ژاپنی سندای، یوکوهاما، شیمیزو، ناگویا، کوبه، توپاماشینکو و همچنین بندر بوسان کره جنوبی را با بندر کانتینری ولادی وستوک و بندر وستوچنی به هم متصل می‌کند.

فسکو محمولات کانتینری را از کشورهای خاور دور و اقیانوسیه جمع‌آوری و به بندر ولادی وستوک رسانده و با کمک شبکه ریلی روسیه آنها را به مناطق در داخل روسیه و یا اروپا می‌رساند و در مسیر بالعکس نیز به ارائه خدمات می‌پردازد.

در سال ۲۰۲۱، بیش از ۲۵ هزار تی ای یو توسط این سرویس جابجا شده است.

راه آهن روسیه با اتصال به راه آهن شرق اروپا، محمولات حمل شده از بنادر ژاپنی و کره‌ای با کانتینرهای فسکو را با ترانزیت تایم ۱۹ روزه از ولادی وستوک به شهر ورشو در لهستان می‌رساند. این کانتینرها می‌توانند از طریق ورشو به سمت غرب اروپا نیز ادامه مسیر بدهند.

اخیرا دی پی ورلد امارات که یک اپراتور بندری در کلاس بین‌المللی است، با بندر ولادی وستوک روسیه برای بهبود عملکرد آن بندر در



شبکه لجستیکی مربوطه، وارد همکاری مستقیم شده است.

کارکرد کریدور (TSR) و همچنین مسیر ریلی چین، قزاقستان، جمهوری آذربایجان، گرجستان ترکیه، اروپا و یا مسیر ریلی چین، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان، جمهوری آذربایجان، گرجستان، ترکیه، اروپا که به TCR، میدل کریدور، تراسیکا و ترانس کاسپین معروف هستند، با سرعت عمل خود در حال جایگزینی ایده کریدور جنوب-شمال هستند که قرار بود ایران نقش محوری را در آن ایفا نماید و کالاها را از اقیانوسیه، چین، خاور دور، جنوب آسیا و هندوستان در بندر عباس یا چابهار دریافت و آنها را از طریق قلمرو کشورمان با استفاده از ظرفیت دریای خزر به روسیه و از طریق ریل به مناطق مختلف در اروپا برساند.

## دیدار رئیس دفتر سازمان ملل در امور افغانستان با مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی (۱۰:۲۵-۰۰/۱۱/۲۳)

طی سالیان گذشته، کشور و مردم ایران همواره میزبان خوبی برای مردم کشور افغانستان بوده اند. بندر چابهار نه تنها برای توسعه محور شرق ایران دارای جایگاه با ارزشی است، بلکه سایر کشورهای همسایه همچون افغانستان و کشورهای حوزه CIS می توانند از تمام ظرفیت ها و امکانات ایجاد شده در بندر چابهار به نفع کشورهای خود استفاده کنند.

به گزارش پرتال حمل و نقل، نماینده سازمان ملل در امور افغانستان (یوناما) به منظور بررسی و ارتقای همکاری ها و روابط حمل و نقلی با کشورهای همسایه، با معاون وزیر راه مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی دیدار کرد.

هیدئو ایکبه؛ رئیس دفتر سازمان ملل در امور افغانستان (یوناما) در دیدار با مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، هدف اصلی از این نشست مشترک را، وسعت بخشیدن به همکاری های حمل و نقلی کشور افغانستان با استفاده از زیرساخت های مناسب دریایی، بندری، ریلی و حمل و نقل جاده ای کشور ایران عنوان و ابراز امیدواری کرد تا با انجام حمایت های و دیپلماتیک و پیگیری های یوناما از مراجع ذیصلاح بین المللی و همچنین مراجع داخلی کشور افغانستان، موضوعات مرتبط با حمل و نقل و ترانزیت کالا به یا از طریق افغانستان بهینه شود.

وی بندر چابهار را یکی از اماکن بندری مهم برای کشور افغانستان به شمار آورد و گفت: با رفع موانع و مشکلات موجود در افغانستان و با کمک های ارائه شده از طرف ایران، موضوعات مرتبط با حمل و نقل و ترانزیت کالای افغانستان بهبود پیدا کرده است. علی اکبر صفایی؛ مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی نیز در این دیدار با اشاره به پیوندهای دیرینه فرهنگی و اقتصادی مردم دو کشور، عنوان کرد: طی سالیان گذشته، کشور و مردم ایران همواره میزبان خوبی برای مردم کشور افغانستان بوده اند. بندر چابهار نه تنها برای توسعه محور شرق ایران دارای جایگاه با ارزشی است، بلکه سایر کشورهای همسایه همچون افغانستان و کشورهای حوزه CIS می توانند از تمام ظرفیت ها و امکانات ایجاد شده در بندر چابهار به نفع کشورهای خود استفاده کنند.

صفایی با اشاره به ظرفیت های عملیاتی و امکانات و توانمندی های تجهیزاتی بندر چابهار، از آمادگی کامل سازمان بندر و دریانوردی برای ارائه خدمات به طرف افغان و نیز سایر کشورها خبر داد و خاطر نشان کرد: در این خصوص و در صورت انجام مذاکرات لازم با بخش های خصوصی آماده ایم تخفیف های قابل ملاحظه ای نیز در تعرفه های مترتب بر خدمات بندری ارائه شده به کالا اعطا کنیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی ایران از آمادگی سازمان بندر، جهت ارائه امکانات و انجام همکاری های لازم با تجار و بخش های خصوصی افغانستان، برای ترانزیت کالاهای مورد نیاز از طریق بندر ایران، به ویژه بندر چابهار، خبر داد و بر پیگیری تداوم حضور و مشارکت دولت افغانستان جهت عملیاتی شدن توافقنامه سه جانبه ترانزیتی میان ایران - هند و افغانستان (موسوم به موافقتنامه چابهار)، استفاده اختصاصی بندر چابهار توسط بخش خصوصی توانمند افغانستان به منظور انجام سرمایه گذاری و ایجاد محوطه لجستیکی تاکید کرد.



## قول وزارت نفت برای تامین سوخت یارانه‌ای شناورهای فعال در مسیرهای بین‌المللی (۱۰:۴۶-۰۰/۱۱/۲۳)

سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از قول مساعد وزارت نفت برای تامین سوخت یارانه‌ای کشتی‌های مسافری در مسیرهای بین‌المللی خبر داد.

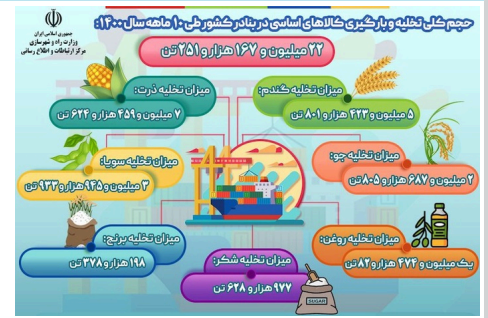
به گزارش خبرگزاری تسنیم، حسین عباس نژاد اظهار کرد: سازمان بنادر و دریانوردی طی سالیان اخیر در راستای رونق مسافری بین‌المللی دریایی و رونق کسب و کار پایدار در این حوزه، ترمینال‌های مسافری دریایی مناسبی را در برخی بنادر از جمله بندر بوشهر، بندر چابهار و بندر خرمشهر راه اندازی کرد.

وی در عین حال ادامه داد: اما از چند سال گذشته و پس از اعمال تغییرات در نحوه توزیع سوخت و اعمال سهمیه‌ها، نرخ سوخت گازوییل مورد نیاز شناورهای مسافری در سفرهای بین‌المللی با نرخ آزاد (غیریارانه‌ای) محاسبه شد. همین امر موجب افزایش هزینه‌های ناوگان مسافری دریایی و به تبع آن با توجه به عدم صرفه اقتصادی برای افزایش نرخ بلیط موجب کاهش شدید این سفرها شد. وی یادآور شد: خوشبختانه طی دهه اخیر ظرفیت‌های ویژه‌ای در توسعه گردشگری دریایی و رونق سفرهای بین‌المللی بین بنادر ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان فراهم شده است و به تبع آن طی سالیان اخیر متقاضیان به کارگیری شناورهای مسافری و تفریحی در مسیرهای بین‌المللی نیز افزایش یافت و سرمایه‌گذاران ایرانی نیز در زمینه خرید کشتی‌های مسافری استاندارد اقدامات ارزنده‌ای را تدارک دیدند.

وی افزود: طی مکاتبات متعدد از وزارت نفت درخواست شده در راستای حمایت از توسعه دریامحور و اشتغالزایی در استان‌های ساحلی و رونق کسب و کار پایدار در حوزه حمل و نقل بین‌المللی مسافری و گردشگری دریایی و ارائه مشوق به بخش خصوصی، در شرایط فعلی که نرخ سوخت گازوییل مورد نیاز شناورهای مسافری در سفرهای بین‌المللی با نرخ آزاد (غیریارانه‌ای) محاسبه می‌شود، سوخت شناورهای مسافری در مسیرهای بین‌المللی از جمله بندر چابهار - مسقط و بندر بوشهر - دوحه مشابه شناورهای سنتی (با نرخ حمایتی ۸۰ درصد سوخت مورد نیاز در هر سفر به نرخ یارانه‌ای و ۲۰ درصد به نرخ بانکرینگ) محاسبه و تخصیص داده شود.

عباس‌نژاد گفت: در اولین گام و طی پیگیری‌های اخیر وزیر راه و شهرسازی، معاون اقتصادی رییس‌جمهور، معاونت دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه، سازمان بنادر و استاندارد سیستان و بلوچستان از دولت و وزارت نفت، مقرر شد وزیر نفت در خصوص تامین سوخت شناور مسافری مسیر چابهار به عمان با نرخ یارانه‌ای مساعدت لازم را به عمل آورد.

سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر ابراز امیدواری کرد با مساعدت وزارت نفت، سوخت یارانه‌ای به شناورهای فعال در سایر خطوط مسافری دریایی بین‌المللی تعلق گیرد.



## سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر اعلام کرد: سازمان بنادر همچنان پیگیر سوخت یارانه‌ای کشتی‌های مسافری بین‌المللی (۱۱:۲۱-۰۰/۱۱/۲۳)

تهران- ایرنا- سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از قول مساعد دولت و وزارت نفت برای اختصاص سوخت یارانه‌ای به شناورها و کشتی‌های مسافری در مسیرهای بین‌المللی خبر داد.

«حسین عباس‌نژاد» امروز (شنبه) در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایرنا در تشریح این خبر افزود: در نخستین گام و با پیگیری‌های اخیر وزیر راه و شهرسازی، معاون اقتصادی رییس‌جمهوری، معاونت دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه، سازمان بنادر و استاندارد سیستان و بلوچستان از دولت و وزارت نفت، مقرر شد وزیر نفت در خصوص تامین سوخت شناور مسافری مسیر چابهار به عمان با نرخ یارانه‌ای مساعدت لازم را به عمل آورد.

سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر ابراز امیدواری کرد با مساعدت وزارت نفت، سوخت یارانه‌ای به شناورهای فعال در سایر خطوط مسافری دریایی بین‌المللی نیز تعلق گیرد.

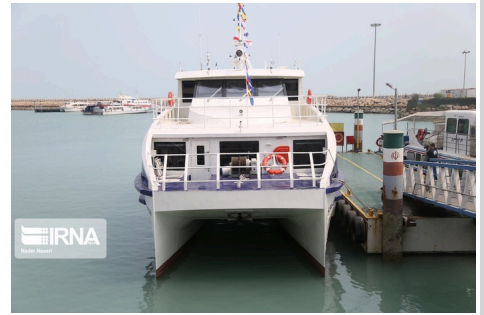
وی درباره چرایی این اتفاق، گفت: در سال‌های اخیر در راستای رونق مسافربری بین‌المللی دریایی و رونق کسب و کار پایدار در این حوزه، ترمینال‌های مسافری دریایی مناسبی را در برخی بنادر از جمله بندر بوشهر، بندر چابهار و بندر خرمشهر راه اندازی شد، اما از چند سال گذشته و پس از اعمال تغییرات در چگونگی توزیع سوخت و اعمال سهمیه‌ها، نرخ سوخت گازوییل مورد نیاز شناورهای مسافری در سفرهای بین‌المللی با نرخ آزاد (غیریارانه‌ای) محاسبه شد.

عباس‌نژاد افزود: همین امر موجب افزایش هزینه‌های ناوگان مسافری دریایی و به تبع آن با توجه به عدم صرفه اقتصادی برای افزایش نرخ بلیت موجب کاهش شدید این سفرها شد.

سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی توضیح داد: در دهه اخیر ظرفیت‌های ویژه‌ای در توسعه گردشگری دریایی و رونق سفرهای بین‌المللی بین بنادر ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان فراهم شده است و به تبع آن متقاضیان به‌کارگیری شناورهای مسافری و تفریحی در مسیرهای بین‌المللی نیز افزایش یافت و سرمایه‌گذاران ایرانی نیز در زمینه خرید کشتی‌های مسافری استاندارد اقدامات ارزنده‌ای را تدارک دیدند.

وی بیان داشت: طی مکاتبات متعدد از وزارت نفت درخواست شده است در راستای حمایت از توسعه دریامحور و اشتغال‌زایی در استان‌های ساحلی و رونق کسب و کار پایدار در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی مسافری و گردشگری دریایی و ارائه مشوق به بخش خصوصی، در شرایط فعلی که نرخ سوخت گازوییل مورد نیاز شناورهای مسافری در سفرهای بین‌المللی با نرخ آزاد (غیریارانه‌ای) محاسبه می‌شود، سوخت شناورهای مسافری در مسیرهای بین‌المللی از جمله بندر چابهار- مسقط و بندر بوشهر- دوحه مشابه شناورهای سنتی (با نرخ حمایتی ۸۰ درصد سوخت مورد نیاز در هر سفر به نرخ یارانه‌ای و ۲۰ درصد به نرخ بانکرینگ) محاسبه و تخصیص داده شود.





## ثبت ملی ۴ بنا تاریخی در بندر کنگ (۱۴:۳۵-۰۰/۱۱/۲۳)

خانه‌های گلبت، رشید، ایمنی و عمارت کرچی واقع در محدوده قدیمی بندرکنگ ثبت تاریخی شد.

باشگاه خبرنگاران جوان هرمزگان -عباس نوروزی معاون میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان گفت: ثبت این بناهای تاریخی در نشست شورای ملی ثبت آثار که ۱۸ بهمن امسال برگزار شد مطرح و از سوی این شورا واجد شأن ملی تشخیص داده شد.

وی گفت: بندر تاریخی کنگ در سال‌های اخیر با اقدام‌های خوب حفاظتی مرمتی و احیای آثار واقع در محدوده بافت تاریخی آن از شانس خوبی برای قرارگیری در فهرست میراث جهانی برخوردار شده است.

نوروزی گفت: تداوم این اقدام‌ها که به همت شهرداری بندر کنگ و پایگاه میراث‌فرهنگی این شهر تاریخی در حال انجام است می‌تواند نویدبخش ثبت جهانی این اثر در سال‌های نه چندان دور در یونسکو باشد.

بندر کنگ از توابع شهرستان ۱۵۹ هزار نفری بندرلنگه در فاصله ۲۲۰ کیلومتری غرب بندرعباس مرکز استان هرمزگان واقع شده است.

هرمزگان هزار و ۲۷۳ اثر تاریخی، طبیعی و معنوی دارد که تاکنون ۳۸۰ اثر آن در فهرست آثار ملی ثبت شده است.

بندرکنگ به شهر دریانوردها و بادگیرها نیز معروف است.

انتهای پیام/چ

## گوترش: جهان به حفاظت از اقیانوس‌ها در برابر بحران آب و هوایی نیاز دارد (۱۳:۵۵-۰۰/۱۱/۲۳)

تهران-ایرنا- آنتونی گوترش دبیر کل سازمان ملل گفت، کره زمین با بحران سه گانه اختلال آب و هوایی، از دست رفتن تنوع زیستی و آلودگی مواجه است و بیشترین فشار بر اقیانوس‌ها وارد است.

به گزارش ایرنا، تارنمای سازمان ملل متحد نوشت: گوترش روز جمعه در یک پیام تصویری به اجلاس «اقیانوس واحد» هشدار داد، یخ‌های قطبی در حال آب شدن هستند و الگوهای آب و هوایی رو به تغییر است. از آنجایی که اقیانوس‌ها نقش بسیار بزرگی را در جذب کربن و گرما برعهده دارند، با گرم‌تر شدن و اسیدی شدن بیشتر اکوسیستم آن آسیب می‌بینند.

وی در این کنفرانس که در شهر ساحلی «برست» برگزار شد گفت: جوامعی که به اقیانوس‌ها متکی اند نیز در حال آسیب دیدن هستند. بیش از دو میلیارد نفر به تنوع زیستی ساحل و دریایی برای تامین معاش خود نیاز دارند.

دبیر کل سازمان ملل، تصویر تیره و تاره‌ای را از کاهش گونه‌های جانوری، نابودی صخره‌های مرجانی، اکوسیستم ساحلی ارائه داد و گفت این مناطق به «مناطق گسترده مرده‌ای» و به محل انباشت و دفن فاضلات تبدیل شده‌اند و ضایعات پلاستیک دریاها را در برگرفته است.



← ادامه خبر | ایرنا: گوترش: جهان به حفاظت از اقیانوس ها در برابر بحران آب و هوایی نیاز دارد

همچنین فعالیت مخرب شیلات در کنار اقدامات غیرقانونی و گزارش نشده ماهیگیری ذخایر ماهی ها در دریاها را تهدید می کند. دبیر کل ضمن تاکید بر تغییر چنین رویه ای گفت ۴۰ سال از امضای کنوانسیون حقوق دریاها می گذرد و اهمیت اطمینان از مقررات حقوقی در اقیانوس ها را مورد تاکید قرار داد.

گوترش درباره کنفرانس دومی درباره اقیانوس ها که از ۲۷ ژوئن تا اول ژوئیه (خرداد و تیر) به میزبانی سازمان ملل در لیسبون برگزار می شود، گفت این کنفرانس فرصتی برای تحکیم نقش اقیانوس ها در تلاش های جهانی برای دستیابی به اهداف توسعه پایدار و اجرای توافق پاریس در زمینه آب و هوایی است.

وی بر ضرورت مشارکت موثرتر برای رسیدگی به آلودگی دریایی و توسعه انرژی تجدید شنی ساحلی که امکان دستیابی به انرژی پاک را فراهم می کند و استفاده کمتر از سوخت فسیلی در اقتصاد اقیانوسی تاکید کرد.

با توجه به این که ۹۰ درصد از تجارت از طریق دریاها انجام می شود، گوترش گفت **کشتیرانی** در دریاها حدود سه درصد از آلودگی ناشی از انتشار گاز دی اکسید کربن در دریاها را تشکیل می دهد.

دبیر کل سازمان ملل تاکید کرد که برای توسعه اقتصاد اقیانوسی پایدار به همکاری جهانی و سرمایه گذاری در کنار حمایت بیشتر از علوم اقیانوسی نیاز هست تا اقدامات ما بر اساس دانش و درک اقیانوس ها باشد.





# نگاهی به رسانه ها

۱۴۰۰/۱۱/۲۳

روابط عمومی

