

اذان صبح ۳:۲۸

طلوع آفتاب ۵:۰۷

اذان ظهر ۱۲:۱۱

غروب آفتاب ۱۹:۱۴

اذان مغرب ۱۹:۳۴

نیمه شب ۲۳:۲۲

ارز (تومان)

۴۸,۷۴۰	دلار
۵۳,۸۴۰	یورو
۶۲,۵۴۰	پوند
۲۸,۹۷۲	صدین
۱۳,۵۲۰	درهم امارات
۱,۸۱۰	لیبر ترکیه

ارز بازار (تومان)

۴۸,۷۴۰	دلار
۵۳,۸۴۰	یورو
۶۲,۵۴۰	پوند
۲۸,۹۷۲	صدین
۱۳,۵۲۰	درهم امارات
۱,۸۱۰	لیبر ترکیه

ارز مبادله‌ای (ریال)

۴۰۹,۰۷۴	دلار
۴۵۳,۳۷۴	یورو
۵۲۴,۷۴۱	پوند
۴۷۲,۱۳۹	فرانک
۲۸۹,۷۲۱	صدین
۱۱۱,۳۸۹	درهم امارات

طلا و سکه (تومان)

۲,۳۳۱,۷۰۰	یک گرم طلای ۱۸ عیار
۲۵,۲۰۱,۰۰۰	تمام سکه (طرح جدید)
۲۷,۸۹۰,۰۰۰	تمام سکه (طرح قدیم)
۱۴,۹۵۰,۰۰۰	نیم سکه
۹,۹۵۰,۰۰۰	ربع سکه

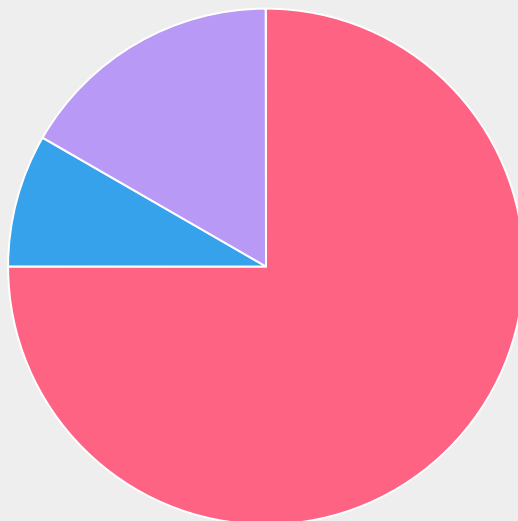
فهرست

۳	خط کشتیرانی روسی فسکو خدمات لجستیکی خود را در کریدور شمال-جنوب سازماندهی می‌کند	
۴	سرمایه گذاری 47 میلیارد دلاری مالکان برای ساخت کشتی‌های LNG	
۴	5 دلیل اهمیت کریدور خلیج فارس-دریای سیاه برای ایران	
۶	نصب آزمایشی رآکتور هسته‌ای به جای سوخت کشتی نتیجه بخش بود	
۷	از کشتی تا کشاورزی انگاره‌های همسایگان خزر / "میز روسیه" در مازندران راه‌اندازی شود	
۱۰	وزیر خارجه لیبی پس از 17 سال در ایران	
۱۱	آخرین مهلت ارسال طرح‌ها به یک رویداد کارآفرینی در حوزه ناوگان بدون سرنشین دریایی	
 ۲ خبرگزاری باشگاه خبرنگاران / پایگاه خبری ایران اکونومیست		
۱۲	چابهار بندر نیمه امیدوار	
۱۴	کاهش تعداد کشتی‌های عبوری از کانال پاناما	
۱۵	مجموع صید تون ماهیان اقیانوس هند به 348 هزار تن رسید / رشد 2 برابری صید تون ماهیان اقیانوس هند طی 20 سال گذشته	
۱۷	الزامات توسعه تجارت ایران و برزیل چیست؟	
۱۸	چالش‌های حقوقی تجارت با چین در اتاق اهواز بررسی شد	

گزارش

نمودار تعداد محتوا بر حسب رسانه

(تعداد محتوا ۱۲ (تعداد کل: ۱۴)



خبرگزاری ۲ (۱۶.۷%)



روزنامه ۱ (۸.۳%)



پایگاه خبری ۹ (۷۵.۰%)





خط کشتیرانی روسی فسکو خدمات لجستیکی خود را در کریدور شمال-جنوب سازماندهی می‌کند (۱۲:۳۵-۰۲/۰۵/۰۴)

با راه‌اندازی یک پایانه کانتینری مدرن در آستاراخان در سواحل روسیه در دریای خزر، خط کشتیرانی فسکو (FESCO) می‌تواند نه تنها مسیرهای موجود در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس خزر را افزایش دهد، بلکه خدمات لجستیکی خود را در چارچوب کریدور شمال-جنوب سازماندهی و در توسعه تجارت و اقتصاد منطقه نقش بزرگتری ایفا کند.

به گزارش مانا، «آندری سوریلوف» رئیس هیئت مدیره FESCO و «ایگور بابوشکین» فرماندار منطقه آستاراخان، در مورد توسعه یک پایانه کانتینری در آستاراخان با یکدیگر گفتگو کردند.

این بحث جنبه‌ها و چشم‌اندازهای مختلف این پایانه را پوشش داد که می‌تواند در خصوص ترافیک رو به رشد در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب پاسخگو باشد.

«آندری سوریلوف» در جریان سفر خود به آستاراخان از بندر "آرمادا" و تأسیسات کشتی‌سازی آستاراخان (ASPO، بخشی از USC) بازدید و از استعداد زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و زیرساختی منطقه مطلع شد.

گروه فسکو علاقمند به ایجاد یک پایانه کانتینری مدرن در دریای خزر است و پتانسیل و نقش قابل توجهی برای آستاراخان در توسعه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب قائل است که اهمیت کلیدی برای ارتباطات تجاری خارجی روسیه دارد.

ایجاد مراکز لجستیک در منطقه آستاراخان می‌تواند تأثیر اساسی بر توسعه زیرساخت‌ها در منطقه داشته باشد و انگیزه برای نوسازی ایجاد کند و فرصت‌های صادراتی جدیدی را برای شرکت‌های منطقه ایجاد کند.

گروه حمل‌ونقل روسی FESCO یکی از شرکت‌های پیشرو در ارائه خدمات حمل‌ونقل و لجستیک در روسیه است که در بخش‌های بنادر، راه آهن، لجستیک یکپارچه و سایر شقوق حمل‌ونقل فعالیت دارد.

سبد دارایی‌های متنوع، اما یکپارچه، فسکو را قادر کرده تا راه حل‌های لجستیکی door-to-door ارائه و تقریباً تمام مراحل زنجیره ارزش حمل‌ونقل چندوجهی را کنترل کند.

خط کشتیرانی فسکو روسیه اکنون نقشی اساسی در زمینه حمل مستقیم محمولات کانتینری بین بنادر سواحل غربی هند و بنادر نوروسیسک و سنت پترزبورگ ایفا می‌کند و پیش‌بینی کرده که در سال ۲۰۲۳ میلادی بالغ بر ۹۰ هزار تی‌ای یو کانتینر را از طریق کانال سوئز بین هندوستان و روسیه جابه‌جا می‌کند و اکنون توجه فسکو برای ایجاد یک پایانه کانتینری مدرن در آستاراخان و استفاده از ظرفیت‌های کریدور شمال - جنوب و استعداد بنادر دریای خزر می‌تواند یک نقطه عطف واقعی در تسهیل تجارت و حمل و نقل بین‌المللی و مسکو از طریق بنادر و خاک ایران باشد.

اخیراً ترکمنستان نیز با حمایت روسیه به کریدور شمال - جنوب پیوسته و فعالیت خط کشتیرانی فسکو در دریای خزر بین بنادر ترکمن‌باشی و آستاراخان می‌تواند به اتصال مؤثر کریدور تراسیکا به کریدور شمال- جنوب منجر شود.

منبع: portnews.ru



سرمایه گذاری ۴۷ میلیارد دلاری مالکان برای ساخت کشتی‌های (LNG) (۰۲/۰۵/۰۴-۱۵:۵۳)

مالکان کشتی به منظور سفارش ساخت کشتی‌های حامل گاز ال ان جی در مدت ۱۸ ماه گذشته ۴۷ میلیارد دلار سرمایه گذاری کرده‌اند؛ قرار است این میزان در ۳ سال آینده به ۱۶۶ میلیارد دلار برسد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ براساس گزارش منتشر شده از سوی موسسه کلارکسون استقبال جهانی از گاز ال ان جی سبب افزایش سفارش این قبیل کشتی‌ها است که این کار سفارش کانتینری را نیز تحت‌الشعاع قرار داده است.

براساس این گزارش در شش ماهه سال ۲۰۲۳ میلادی حدود ۷.۷ میلیارد دلار به سفارش ساخت کشتی‌های گازبر اختصاص یافته و سرمایه گذاری در این بخش در شش ماهه اول سال ۲۰۲۳ میلادی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ میلادی حدود ۲۷ درصد بیشتر از سرمایه گذاری در بخش سفارش ساخت کشتی‌های کانتینری است.

تجزیه و تحلیل مؤسسه کلارکسون نشان می‌دهد بالا رفتن تقاضا برای انرژی، جایگزینی سوخت ال ان جی با سوخت کم‌سولفور، دستیابی به امنیت انرژی باعث بالا رفتن سفارش ساخت کشتی‌های حامل ال ان جی شده است.

کلارکسون در ادامه به بالا بودن قیمت ساخت کشتی‌های حامل ال ان جی اشاره کرده و می‌نویسد سفارش ساخت هر کشتی استاندارد حامل ال ان جی ۱۷۴ هزار متر مکعبی از ۲۱۱ میلیون دلار در سال ۲۰۲۲ میلادی به ۲۶۱ میلیون دلار در حال حاضر رسیده است و نرخ اجاره کشتی‌های حامل گاز از ۱۰۰ هزار دلار به ۱۲۰ هزار دلار در روز رسیده است.

این گزارش حاکی است در حال حاضر ۳۳۱ کشتی حامل گاز ال ان جی یعنی ۵۱ درصد از ناوگان حمل گاز در دست ساخت است که قرار است ظرف سه سال آینده میزان سرمایه گذاری به ۱۶۶ میلیارد دلار برسد.

در پایان این گزارش آمده است تجارت گاز ال ان جی که در حال حاضر ۳۹۰ میلیون تُن می‌باشد در سال ۲۰۳۰ میلادی به ۶۵۰ میلیون تُن خواهد رسید.



در راستای تقویت موقعیت ترانزیتی؛ ۵ دلیل اهمیت کریدور خلیج فارس-دریای سیاه برای ایران (۰۲/۰۵/۰۴-۱۲:۳۲)

ایجاد کریدور خلیج فارس-دریای سیاه، برای ایران ۵ مزیت راهبردی از جمله کاهش وابستگی ترانزیتی به ترکیه و تقویت روابط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا را فراهم می‌سازد. این کریدور راهبردی چهار حوضه دریایی کلیدی شامل «خلیج فارس و دریای عمان»، «دریای خزر»، «دریای سیاه» و «دریای مدیترانه» را به هم وصل می‌کند.

به گزارش مسیر اقتصاد در سال ۲۰۱۶، ایران ابتکار منطقه‌ای برای گسترش کریدور حمل‌ونقل و ترانزیتی خلیج فارس-دریای سیاه را ارائه کرد که علاوه بر خود ایران، ارمنستان، جمهوری آذربایجان، گرجستان، بلغارستان و یونان را نیز شامل می‌شود. این کریدور چندوجهی از

← ادامه خبر | مسیر اقتصاد: 5 دلیل اهمیت کریدور خلیج فارس-دریای سیاه برای ایران

خلیج فارس و جنوب ایران آغاز می‌شود، سپس به سمت شمال کشور رفته و به ارمنستان یا آذربایجان ادامه می‌یابد و از آنجا به بنادر پوتی و باتومی گرجستان در دریای سیاه می‌رسد. از آنجا، کشتی‌های رو-رو از دریای سیاه عبور و به بنادر بلغارستان (بورگاس و وارنا) می‌روند. در نهایت، محموله‌ها مجدداً از طریق جاده به یونان و فراتر از به اتحادیه اروپا انتقال می‌یابند.

پس از چهار دور مذاکره کارشناسی در تهران (۲۰۱۶)، صوفیه (۲۰۱۷)، تفلیس (۲۰۱۸) و بار دیگر در تهران (۲۰۱۹)، پنجمین نشست تخصصی در مورد این کریدور به میزبانی وزارت امور خارجه جمهوری ارمنستان در ۱۹ آوریل ۲۰۲۱ در ایروان برگزار شد. در حالی که نمایندگان یونان و بلغارستان به صورت آنلاین در نشست حضور داشتند، هیئت‌های ارمنستان و ایران بصورت حضوری شرکت کردند. اگرچه جمهوری آذربایجان نیز عضو این کریدور است، اما به دلیل اختلافات با ارمنستان، نماینده آذربایجان در نشست ایروان شرکت نکرد. اندکی پس از آن، در ۲۴ می، محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی وقت ایران، به پایتخت ارمنستان سفر کرد و بر تمایل تهران برای پیگیری این پروژه تأکید کرد. چون ابتکارات مانند ایجاد پروژه کریدور حمل و نقل خلیج فارس-دریای سیاه در تعمیق روابط اقتصادی تأثیر بسزایی دارند.

پنج دلیل عمده، علاقه و حمایت ایران از این کریدور ترانزیتی راهبردی را توضیح می‌دهد. نخست، رویکرد تهران برای ایجاد تنوع در مسیرهای ارتباطی خود با کشورهای همسایه بوده که محور آن «حمل و نقل چندوجهی» یعنی ترکیبی از مسیرهای دریایی، زمینی و ریلی است. در این راستا، ایران در نظر دارد بنادر خود واقع در دریای عمان (بندر چابهار) و خلیج فارس (بندر عباس، امام خمینی و خرمشهر) در جنوب کشور را از طریق شبکه ریلی ایران به بنادر دریای خزر (بنادر امیر آباد، نوشهر، انزلی و آستارا) در شمال کشور متصل کند. اتصال خلیج فارس به دریای سیاه نیز از همین منطق پیروی می‌کند. در واقع این کریدور چهار حوضه دریایی کلیدی شامل ۱- خلیج فارس و دریای عمان، ۲- دریای خزر، ۳- دریای سیاه و ۴- دریای مدیترانه را بهم وصل می‌کند.

دلیل دوم به هدف ایران از ترکیب پروژه‌های ارتباطی متعدد به منظور افزایش منافع اقتصادی هر یک از آن مسیرهای ترانزیتی مربوط می‌شود. باید توجه داشت که کریدور خلیج فارس-دریای سیاه، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) و کمر بند اقتصادی جاده ابریشم چین سه طرح راهبردی ترانزیتی هستند که مسیرهای دریایی، زمینی و ریلی آن از ایران عبور می‌کنند. ترکیب موثر ظرفیت هر سه کریدور، به ایران امکان می‌دهد تا دریای عمان و خلیج فارس را از جنوب، افغانستان و پاکستان را از شرق، آسیای مرکزی را در شمال شرقی و قفقاز را به شمال غربی متصل کند.

سومین دلیل تهران برای توسعه راه‌های ارتباطی که از خاک ایران عبور می‌کنند، به ویژه کریدور خلیج-دریای سیاه و INSTC، به همکاری ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EEU) به رهبری مسکو مربوط می‌شود. توافقنامه تجارت ترجیحی اتحادیه اوراسیا و ایران (PTA) در ۲۷ اکتبر ۲۰۱۹ اجرا شد و تعرفه‌های کمتری را برای ۸۶۲ نوع کالا ارائه می‌دهد که ۵۰۲ نوع آن صادرات ایران به EEU است.

سه سال بعد (۲۷ اکتبر ۲۰۲۲)، توافقنامه تجارت ترجیحی EEU-Iran به توافقنامه تجارت آزاد کامل ارتقا یافت. طبیعتاً، این نظام تجاری اهمیت دو مسیر ترانزیتی فوق را افزایش می‌دهد، چون امکان جابجایی سریع و گسترده‌تر کالاها بین ایران و اتحادیه اروپا به ویژه فدراسیون روسیه را فراهم می‌کند. در قفقاز جنوبی، ارمنستان تنها کشوری است که عضو EEU است، از همین روی به‌عنوان پل مستقیمی بین ایران و این اتحادیه عمل می‌کند، که به وضوح اهمیت کریدور خلیج فارس-دریای سیاه را برای ایران نشان می‌دهد. اگرچه جمهوری آذربایجان در حال حاضر عضو EEU نیست، نزدیکترین مسیر ارتباطی مستقیم ایران و بازار مهم روسیه است. در این زمینه، INSTC که از آذربایجان عبور می‌کند، نقشی کلیدی در راهبرد ایران دارد.

چهارمین موضوعی که ایران را به سمت توسعه کریدور حمل و نقل و ترانزیتی بین‌المللی خلیج فارس-دریای سیاه سوق می‌دهد، کاهش

← ادامه خبر | مسیر اقتصاد: 5 دلیل اهمیت کریدور خلیج فارس-دریای سیاه برای ایران

وابستگی خود به ترکیه با ایجاد یک مسیر جایگزین برای تجارت و ترانزیت به اروپا است. به دلیل موقعیت جغرافیایی، محوری و ژئوپلیتیکی ترکیه در حاشیه اتحادیه اروپا، این کشور برای مدت طولانی به عنوان یک گزینه مناسب برای شرکت‌های حمل و نقل ایرانی که با اتحادیه اروپا تجارت می‌کنند، بوده است. با این حال، مجموعه ای از مشکلات طی چند سال گذشته تهران را وادار کرد تا به دنبال جایگزین‌هایی برای «کریدور میانی» باشد که توسط آنکارا پشتیبانی می‌شود. به ویژه اینکه ایران و ترکیه بر سر اختلاف ترانزیت ناشی از قیمت‌های متفاوت سوخت در دو کشور با هم اختلاف دارند. تصمیم دولت ایران برای دریافت هزینه گمرکی اضافی از کامیون‌های ترکیه برای جبران قیمت ارزان‌تر سوخت در ایران، منجر به ازدحام مکرر در مرزها شده و کشتی‌های بار را در صف‌هایی به طول ۱۵ کیلومتر معطل می‌کند.

پنجمین دلیل ایران برای ایجاد کریدور حمل و نقل خلیج- دریای سیاه به تحولات قفقاز جنوبی پس از جنگ دوم قره باغ در سال گذشته مربوط می‌شود. اگر ایروان و باکو بتوانند اختلافات خود را بر سر تفسیر ماده ۹ توافقنامه آتش‌بس ۹ نوامبر ۲۰۲۰ که به احیای چندین راه‌آهن منطقه‌ای دوران شوروی مربوط می‌شود، را حل کنند، ایران می‌تواند شبکه ریلی خود را به ارمنستان و گرجستان متصل کند. این خط آهن شمال به جنوب از شهر جلفا در استان آذربایجان شرقی ایران آغاز و پس از عبور از منطقه نخجوان به ایروان و تفلیس متصل می‌شود. نکته مهم این است که مسیر راه آهن نخجوان - ایروان می‌تواند جایگزین مسیر ریلی کنونی اما پرهزینه و دشوار ایروان به شهر مغری در مرز ایران و ارمنستان شود. جایگزینی این اتصال ترانزیتی، یک پله مهم برای تحقق کامل کریدور خلیج فارس-دریای سیاه خواهد بود.

منبع: بنیاد جیمز تاون

انتهای پیام/ حمل و نقل



نصب آزمایشی رآکتور هسته‌ای به جای سوخت کشتی نتیجه بخش بود (۱۱:۱۵-۰۲/۰۵/۰۴)

انرژی هسته‌ای به عنوان سوخت بدون آلاینده توسط انجمن رده بندی ABS مورد مطالعه و تحقیق قرار گرفته و بر روی دو کشتی تجاری آزمایش شد که این کار نتیجه بخش بود؛ بر این اساس کشتی در صورت استفاده از رآکتور اتمی در عمر ۲۵ ساله فقط یک بار سوختگیری می‌کند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از تردید ویندز؛ انجمن طبقه‌بندی ABS با همکاری شرکت مهندسی هربرت (HEC) دو کشتی به عنوان نمونه برای نصب پیشران هسته‌ای و دستیابی به نتایج آن انتخاب کرده و این نوع سوخت را در آن‌ها مورد استفاده قرار دادند. براساس این گزارش این پروژه با بودجه ۱۰۰ میلیون دلاری بر روی دو کشتی کانتینری ۱۴۰۰۰ teu و نفتکش سوئزماکس ۱۵۷۰۰۰ dwt مورد آزمایش قرار گرفت و نتایج حاصله که توسط مؤسسه ABS منتشر شده نشان می‌دهد کشتی کانتینری ۱۴۰۰۰ teu با نصب دو رآکتور سریع ۳۰ مگاواتی مدل‌سازی شد و نتایج حاصله بدین شکل می‌باشد که این کار به افزایش ظرفیت بار و سرعت عملیاتی کمک کرده و آن را بالا می‌برد.

مطالعه، تحقیق و آزمایش در مورد نفتکش سوئزماکس نشان می‌دهد که نصب چهار ریزرآکتور ۵ مگاواتی به کاهش ظرفیت حمل بار منجر شده، اما سرعت عملیاتی را بالا می‌برد.

در ادامه این گزارش آمده است در هر دو مورد نیاز به سوخت‌گیری به شدت کاهش می‌یابد؛ بررسی‌ها و مطالعات نشان می‌دهد که

← ادامه خبر | مانا: نصب آزمایشی رآکتور هسته‌ای به جای سوخت کشتی نتیجه بخش بود

هر کشتی در عمر ۲۵ ساله فعالیت خود می‌تواند با یک بار سوخت‌گیری در مسیرهای مختلف تردد کند. در این ارتباط شرکت Core Power با استناد به مطالعات انجام شده توسط ABS در حال توسعه یک رآکتور نمک مذاب اتمی در مقیاس کوچک برای صنعت کشتیرانی است.

به گفتهٔ مسئولان استفاده از انرژی اتمی می‌تواند بر کمبود سوخت در جهان غلبه کند، اگرچه هزینه اولیه بالاتر است، اما به مرور هزینه‌های عملیاتی بسیار کمتر خواهد شد و به مرور حذف می‌شود.

مؤسسه ABS با استناد به این آزمایش‌ها درصدد است یک مدل ایمن از پیش‌رانه هسته‌ای را برای صنعت کشتیرانی تجاری مدل سازی کند.

«کریستوفر جی. ویرنیک» مدیرعامل ABS در این زمینه گفت: یافته‌های ما از آخرین تحقیقات پیشرفته نشان می‌دهد که پتانسیل گسترده‌ای در انرژی هسته‌ای به منظور استفاده در نیروی محرکه کشتی وجود دارد و از نظر کاهش گازهای گلخانه‌ای نقش اساسی دارد. ضمن اینکه کشتی نیاز به سوخت‌گیری مجدد ندارد. بدین ترتیب با استفاده از این نیروی محرکه هسته‌ای ایده‌های مربوط به کربن صفر درصد تحقق می‌یابد و خوشحالیم که امروز اعلام کنیم پایه‌های آن را برای آینده ایجاد کرده‌ایم.

به گفتهٔ وی رآکتورهای هسته‌ای در یخ شکن‌ها و ناوهای جنگی مورد استفاده قرار می‌گرفته، اما توسعه آن در کشتیرانی تجاری متوقف شده بود که این مؤسسه آن را به منصفه ظهور رساند.

شایان ذکر است این پروژه با همکاری وزارت انرژی آمریکا، مؤسسه رده بندی abs و دانشگاه تگزاس اجرا شده است.



به بهانه سفر هیئت تجاری مازندران به روسیه؛ از کشتی تا کشاورزی انگاره‌های همسایگان خزر / "میز روسیه" در مازندران راه‌اندازی شود (۲۲:۱۰-۰۲/۰۵/۰۳)

حالا که استاندار مازندران در رأس هیاتی از فعالان اقتصادی به روسیه سفر کرده است، به نظر می‌رسد مازندران باید در راستای تقویت قدرت دیپلماسی و پیگیری درون استانی و ملی و بین‌المللی به تغییراتی دست یابد که در این میان راه‌اندازی "میز روسیه" در استانداری مازندران ضروری است.

به گزارش خبرنگار ایمن، مازندران با تولید سالانه بیش از هفت میلیون تن انواع محصولات کشاورزی و حدود ۱۰ درصد ارزش افزوده بخش کشاورزی، یکی از استان‌های توانمند کشور در زمینه تولیدات کشاورزی و دریایی است.

همچنین این استان با دارا بودن راه دسترسی به حمل و نقل دریایی و راه‌آهن و در موقعیت خاص جغرافیایی در همسایگی خزر مزیت‌های تجاری دارد که می‌تواند انگاره‌های ویژه‌ای را برای ایجاد و استمرار تجارت با کشورهای حوزه خزر به ویژه روسیه تدارک ببیند.

← ادامه خبر | ایمنای: از کشتی تا کشاورزی انگاره‌های همسایگان خزر / "میز روسیه" در مازندران راه‌اندازی شود

بندر امیرآباد در این استان به عنوان بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر نقش ویژه در توسعه تجارت مازندران در عرصه‌های بین‌المللی و ارتباطات برون‌مرزی این استان دارد. حجم بالای تولیدات کشاورزی مازندران نیز در این میان، ویژگی خاص مازندران برای افزایش مراودات با همسایگان خزری است.

سفر اخیر استاندار مازندران به کشور روسیه و استقبال استانداران استان‌های ولگاگراد، سامارا، آستاراخان و مدیران کل حوزه گمرک، دامپزشکی و تکنوپارک روسیه از توانمندی‌های مازندران نشان داد که این استان جایگاه ویژه‌ای در فصل جدید دیپلماسی اقتصادی ایران در حوزه خزر دارد.

مازندران حدود چهار درصد تولید ناخالص ملی کشور را به خود اختصاص داده است و به دلیل مزیت‌های بالا در حوزه تجارت، بازرگانی و صنعتی و البته مزیت‌های جغرافیایی و بومی با توجه به حوزه گردشگری، می‌تواند در مسیر نقشه دیپلماسی دولت سیزدهم ایفاگر نقش‌های مؤثر و پرشتابی باشد.

از سوی دیگر اشتراکات مازندران در حوزه فرهنگی و دینی می‌تواند مازندران را به عنوان هاب روابط تجاری و اقتصادی میان استان‌های شمالی و کشورهای حاشیه خزر، به‌ویژه روسیه مطرح کند، اما به نظر می‌رسد تقویت همکاری‌های دو و چند جانبه در مازندران نیازمند خروج از تأخیرهای رخ داده در گذشته و ورود به فاز جدید از همکاری‌های تجارت بین‌الملل مازندران است.

حالا که استاندار مازندران در رأس هیئتی از فعالان اقتصادی بخش‌های دولتی و خصوصی این استان در راستای دیپلماسی اقتصادی دولت سیزدهم مبنی بر تقویت مناسبات با همسایگان به کشور روسیه سفر کرده است، به نظر می‌رسد مازندران باید در راستای تقویت قدرت دیپلماسی و پیگیری درون استانی و ملی و بین‌المللی به تغییراتی دست یابد.

راه‌اندازی "میز روسیه" در استانداری مازندران به منظور ایجاد وحدت رویه، پیگیری مستمر، معین شدن مسئولیت مستقیم مراجعان و علاقه‌مندان به این حوزه از تجارت، تدارک برنامه‌های فصلی و ایجاد ارتباط مستمر با طرف روسی و مسائلی از این دست از ضروریاتی است که می‌تواند به یک دستاورد مهم از مجموعه سفرهای دولتی‌های مازندران به کشور روسیه در طی سال‌های اخیر تبدیل شود. همان‌طور که سید محمود حسینی‌پور استاندار مازندران در دیدارهای مختلف خود در روسیه بیان کرده است، مازندران با یک تأخیر تاریخی در توسعه مراودات تجاری با کشورهای همسایه به‌ویژه روسیه روبه‌رو است. سفرهای بسیاری به استان‌های روسیه توسط مازندرانی‌ها صورت گرفته است، اما تاکنون این سفرها منجر به قرارداد اقتصادی نشده است.

از این رو است که استاندار مازندران در شرح مذاکرات خود، اجرایی شدن مفاد قراردادها و منعقد شدن قراردادها به‌منظور دستیابی مازندران به سهم خود از سبد بازار روسیه را مورد تأکید قرار داده است و گفت که با توجه به واردات سالانه حدود ۲۹۰ میلیارد دلاری روسیه، باید از فرصت پیش‌رو در شرایط بین‌المللی برای توسعه صادرات محصولات به این کشور بهره‌گیری.

حسینی‌پور با اشاره به سیاست دولت سیزدهم مبتنی بر نگاه به شرق و توسعه مناسبات با همسایگان تأکید کرد که با توجه به سطح نزدیک مناسبات راهبردی ایران و روسیه، باید تلاش کنیم سهم مناسبی در تأمین کالاهای مورد نیاز کشور روسیه را به تولیدات ایرانی به‌ویژه مازندران اختصاص دهیم.

استاندار مازندران ضرورت تداوم برنامه‌های مشترک میان مازندران و روسیه را نیز در دیدار با همتایان روس خود مطرح کرد و از علاقه‌مندی‌ها و مشترکات میان دو کشور به ویژه استان مازندران و استان‌های روسیه به عنوان فرصت جدید برای ایجاد تبادلات تجاری نام برده است و اظهار کرده است: با توجه به جایگاه ارزشمندی که مازندران در حوزه دانش‌بنیان دارد، آمادگی داریم که نمایشگاه مشترکی در این حوزه با مسکو برگزار کنیم. انجام این طرح زمینه حضور و دیدار نخبگان علمی بین دو کشور را فراهم می‌کند و این امر

← ادامه خبر | ایمنای: از کشتی تا کشاورزی انگاره‌های همسایگان خزر / "میز روسیه" در مازندران راه‌اندازی شود

زمینه‌ساز توسعه روابط دو جانبه خواهد بود.

وی تجارت کشتی، فروش محصول برنج مازندران به روس‌ها و نیز برگزاری همایش گردشگری میان مازندران و روسیه را از جمله توافقاتی دانست که پس از پایان سفر به روسیه مورد پیگیری قرار می‌گیرد و افزود: براساس توافقات صورت گرفته گردشگران روسیه و مازندران با صدور کارت ویژه تردد خواهند داشت و بزرگترین کشتی گردشگری کروز روسیه در بندر آستراخان آماده آب‌اندازی است که به‌زودی این کشتی وارد دریای مازندران نیز خواهد شد.

استاندار مازندران برگزاری همایش گردشگری مازندران و روسیه در تاریخ پنجم مهر را نیز در تداوم برنامه‌های این سفر اعلام کرد و ادامه داد: این همایش گردشگری با حضور سفرای دو کشور ایران و روسیه و ۲۰۰ نفر از مسئولان بخش خصوصی حوزه گردشگری این دو کشور در مازندران برگزار می‌شود.

وی با اشاره به راه‌اندازی خط پروازی روسیه به ساری و خط دریایی گردشگری به دریای مازندران با موافقت روسیه، تعامل حداکثری کشتی‌سازی روسیه و ایران به خصوص تولید موتور کشتی را در ادامه روابط میان دو منطقه مورد تاکید اعلام کرد. حسینی‌پور با اشاره به اینکه طبق قراردادهای صورت گرفته تعیین شد که برنج طارم مازندران در فروشگاه‌های روسیه عرضه شود، راهبرد مازندران را تداوم ارتباط تجاری با کشور روسیه عنوان کرد.

استاندار مازندران در بخش‌هایی از سفر خود به مشکلات فعلی تجار مازندرانی در تجارت با روس‌ها نیز اشاره کرده است و گفته است که در برخی موارد شاهد هستیم کالاهای فسادپذیر همچون میوه صادراتی استان مازندران حدود ۱۵ روز در گمرک و در صف ورود به جمهوری آذربایجان با هدف دسترسی به بازار روسیه معطل می‌ماند که باعث از بین رفتن این محصولات می‌شود. انتظار داریم تسهیلاتی که روسیه برای برخی کشورها در زمینه تسهیل حمل کالای فسادپذیر در نظر گرفته شده برای کالاهای مازندرانی نیز لحاظ شود.

تاجران بخش خصوصی مازندران در سال‌های اخیر در حوزه دامپزشکی به منظور صادر کردن محصول آبزیان با مشکلات زیادی مواجه بودند و به دلیل سخت‌گیری‌های کشور روسیه در رعایت شاخص‌ها و استانداردهای مواد غذایی در واردات محصولات غذایی به این کشور سالانه بخش زیادی از محموله‌های وارداتی دنیا از جمله ایران برگشت می‌خورد و مشکلات زیادی را برای صادرکنندگان بخش خصوصی ایجاد می‌کند.

در این نشست به پیشنهاد استاندار مازندران و پذیرش طرف روسی مقرر شد، هیئتی از طرف اداره کل دامپزشکی مازندران و نیز نمایندگان صادرکنندگان بخش خصوصی جهت بررسی استانداردها و گذراندن آموزش‌های لازم در این راستا به روسیه سفر کنند. نکاتی از این دست به صورت وارد شدن به جزئیات مسائل پیش روی تجار و بازرگانان بخشی جدید از روابط میان مازندران و روسیه در تسهیل تجارت به شمار می‌رود که به نظر می‌رسد لازم است تداوم یابد.

یکی از مهم‌ترین مشکلات تجارت مازندران با کشورهای همسایه، صادرات محور نبودن تولیدات این استان است. استاندار مازندران در نشست خبری پس از پایان سفر خود به این موضوع اشاره کرده و گفته است: با توجه به سخت‌گیری‌هایی که دامپزشکی فدرال روسیه دارد، باید همه مقررات طبق استانداردهای مقصد محصولات غذایی رعایت شود و این یعنی محصولات استان باید صادرات محور تولید شود.

حسینی‌پور افزوده است: به طور یقین اکنون باید یکسری اصلاحات را در تولید انواع محصولات غذایی و صنعتی داشته باشیم، به‌طور قطع برای رسیدن به مهم‌ترین اهداف که همان فعال کردن کریدور شمال به جنوب است، توجه به استانداردهای تولید موردنیاز کشور

← ادامه خبر | ایمنای: از کشتی تا کشاورزی انگاره‌های همسایگان خزر / "میز روسیه" در مازندران راه‌اندازی شود

هدف است.

گزارش الناز پاک نیا



ایران

با تداوم سیاست خارجی موفق دولت در منطقه رقم خورد؛ وزیر خارجه لیبی پس از ۱۷ سال در ایران (۱۴۰۲/۰۵/۰۴-۰۱:۴۸)

«نجلا المنقوش» وزیر خارجه و همکاری‌های بین‌المللی لیبی در پاسخ به دعوت حسین امیرعبداللهیان وزیر امور خارجه کشورمان صبح دیروز با سفر به تهران با همتای ایرانی خود دیدار و گفت‌وگو کرد.

این نخستین سفر وزیر خارجه لیبی به تهران در دولت سیزدهم و همچنین پس از تحولات داخلی در این کشور است که مقدمات آن در بهار امسال و بعد از عادی‌سازی روابط ایران و عربستان فراهم شد. توافق تهران-ریاض که بعد از هفت سال قطعی ارتباطات دو کشور در پکن پایتخت چین حاصل شد، روند برقراری یا بهبود روابط دیپلماتیک سایر کشورهای عربی با ایران را تسهیل کرد. لیبی یکی از چندین کشور عرب و مسلمان است که در این چند ماهه پس از حصول توافق ایران-عربستان، خواهان مذاکره با مقامات کشورمان شده و حتی تا بازگشایی سفارتخانه و اعزام سفیر به تهران هم پیش رفت. دو کشور بعد از گذشت چندین سال، در ماه‌های اخیر تصمیم به ارتقای روابط دو جانبه خود گرفته و در همین چهارچوب شاهد بودیم که لیبی سطح حضور دیپلماتیک خود در تهران را از کاردار به سفیر ارتقا داد.

حسین امیرعبداللهیان و نجلا المنقوش ششم فروردین ماه تلفنی درباره گسترش روابط دوجانبه و تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی بحث و تبادل نظر کردند. امیرعبداللهیان در این گفت‌وگو، از وزیر خارجه لیبی برای سفر به تهران دعوت کرد که مورد استقبال وی قرار گرفت. وزرای خارجه دو کشور همچنین درباره بازگشایی سفارت جمهوری اسلامی ایران در لیبی و اعزام سفیر ایران به طرابلس نیز گفت‌وگو کرده بودند. مدتی بعد «علی جمعه حسن فضیل» به عنوان سفیر لیبی به تهران اعزام شد و مأموریت دیپلماتیک خود در جمهوری اسلامی ایران را آغاز کرد. هیأت دیپلماتیکی هم از سوی ایران عازم طرابلس پایتخت لیبی شد. این هیأت با استقبال مقامات وزارت خارجه لیبی در محل سفارت مستقر و دیدار و گفت‌وگوی دوجانبه‌ای هم با مقامات لیبی در وزارت خارجه انجام شد. پس از سال‌ها که سفیر ایران در تونس سفیر غیرمقیم و ترددی در لیبی محسوب می‌شد، زمینه‌سازی برای ارتقای سطح هیأت دیپلماتیک ما در لیبی انجام شد و سفارت ایران در طرابلس به تازگی با استقرار تیم دیپلماتیک جمهوری اسلامی در این کشور عربی و آفریقایی فعالیت خود را مجدداً از سرگرفت.

روابط ایران و لیبی در مسیر ترمیم و توسعه

بعد از ظهر دیروز حسین امیرعبداللهیان، وزیر امور خارجه کشورمان در دیدار وزیر خارجه لیبی، ضمن ابراز خرسندی از برقراری امنیت و

← ادامه خبر | ایران: وزیر خارجه لیبی پس از 17 سال در ایران

ثبات در کشور لیبی، آمادگی جمهوری اسلامی ایران را برای گسترش روابط با کشور دوست، لیبی و کمک به بازسازی این کشور اعلام داشت. رئیس دستگاه دیپلماسی در ادامه با تشریح جایگاه واقعی زن در ایران، از سیاست‌های دوگانه غرب و بهره‌برداری سیاسی از موضوع حقوق زنان انتقاد کرد. امیرعبداللهیان همچنین در این دیدار اقدام اهانت‌آمیز سوئد و دانمارک در خصوص قرآن کریم را محکوم کرد و همبستگی و اتحاد کشورهای اسلامی در سطح جهان در این زمینه را بسیار با اهمیت دانست.

وزیر خارجه لیبی نیز در این دیدار با ابراز خرسندی از سفر به تهران، بعد از گذشت قریب به ۱۷ سال از سفر یک مقام عالی رتبه لیبیایی به کشورمان، اظهار داشت: این سفر بیانگر اراده دو کشور در جهت توسعه مناسبات فیما بین است. در این دیدار طرفین در خصوص توسعه همکاری‌های دو کشور در زمینه‌های مختلف از جمله فعال‌سازی کمیسیون عالی مشترک، تشکیل کمیته مشورت‌های سیاسی، تقویت روابط اقتصادی و تجاری، همکاری‌های علمی و فناوری و برگزاری نمایشگاه‌های اختصاصی توافق کردند. وزرای امور خارجه جمهوری اسلامی ایران و لیبی با ابراز خرسندی از تحولات ماه‌های اخیر در روابط دو کشور از جمله ارتقای سطح نمایندگی دیپلماتیک لیبی در تهران به سطح سفیر، شروع فعالیت مجدد سفارت جمهوری اسلامی ایران در طرابلس و از سرگیری خط کشتیرانی میان دو کشور، عزم و اراده مقامات دو کشور برای گسترش روابط دوجانبه در حوزه‌های مختلف، بویژه همکاری‌های اقتصادی و تجاری را مورد تأکید قرار دادند و بطور مشترک اقدام اهانت‌آمیز به قرآن کریم را مردود دانستند.



آخرین مهلت ارسال طرح‌ها به یک رویداد کارآفرینی در حوزه ناوگان بدون سرنشین دریایی (۱۴۰۲/۰۵/۰۴-۱۰:۱۳)

رویداد کارآفرینی مساله محور با عنوان «خودمختاری ناوگان بدون سرنشین دریایی» اوایل مهرماه سال ۱۴۰۲ در شهر بوشهر برگزار می‌شود.

به گزارش ایسنا، محورهای این رویداد شامل طراحی مفهومی ناوگان بدون سرنشین، رانش خودران، ارتباطات و انتقال داده، معماری ناوگان پشتیبانی از ناوگان خودمختار، موقعیت یابی استقرار، سیستم‌های چند خودرویی، رباتیک منبع باز، تولید و تکثیر دقیق و سریع، میدان‌های تست و آزمون محصولات و ارزیابی مناطق برای استقرار ناوگان بدون سرنشین است.

با توجه به بلوغ فناوری‌ها، شکل‌دهی انقلاب چهارم صنعتی با شتاب بسیاری در جهان رو به صعود است، همچنین رشد و تجاری‌سازی فناوری‌های هوشمندسازی و خودمختاری به گونه‌ای است که محصولات این حوزه در بخش‌هایی از جهان در قالب خدمات عمومی و حمل‌ونقل قابل مشاهده است.

مرکز نوآوری دریایی نداجا و کارخانجات نوآوری صنایع دریایی ایران با همکاری شتاب‌دهنده ایده‌بان در نظر دارند تا در سال "مه‌تورم"، رشد تولید" با هدف تجاری‌سازی ایده‌ها و محصولات فناورانه در جهت حل نیازهای واقعی صنایع دریایی کشور، رویداد خودمختاری ناوگان بدون سرنشین دریایی را برگزار کنند.

به نقل از معاونت علمی ریاست جمهوری، آخرین مهلت ارسال طرح‌ها و ایده‌ها، دهم شهریورماه امسال اعلام شده است. علاقه‌مندان جهت ثبت‌نام در این رویداد می‌توانند به نشانی <https://idehban.ir/mufae> مراجعه کنند.

انتهای پیام

نقش چهار ضلعی شانگهای، هند، روسیه و چین در سرنوشت دروازه جنوب؛ چابهار بندر نیمه امیدوار (۱۱:۴۱-۰۲/۰۵/۰۴)

تحریم‌ها مشکلی است که باعث ایجاد تردید برای بازیگران حمل‌ونقل هند و همچنین جهانی می‌شود و می‌تواند دلیلی باشد برای اینکه بندر چابهار و INSTC به اهداف مورد نظر نرسند.

بازار؛ گروه بین الملل: علی‌اکبر احمدیان در دیدار مشاور امنیت ملی هند اظهار داشت: ایران از بالندگی هند به عنوان یک قدرت نو ظهور و یک اقتصاد بزرگ در عرصه جهانی مبتنی بر چند جانبه‌گرایی استقبال می‌کند. بندر چابهار نماد همکاری‌های دو کشور است و اجرای توافقات میان دو کشور در حوزه حمل و نقل، انرژی و همکاری‌های بانکی باید تسریع شود.

«آجیت دوآل» مشاور امنیت ملی هند نیز گفت: پروژه چابهار به عنوان مهمترین بستر مناسبات اقتصادی ایران و هند باید با رفع موانع موجود به مسیر پیشرفت مورد انتظار دو کشور باز گردد. ایران و هند در جنبش عدم تعهد نقش ویژه‌ای دارند و دهلی آماده همکاری نزدیکتر با تهران برای نقش آفرینی در این نهاد بین‌المللی است.

بندر چابهار بار دیگر در حال تبدیل شدن به نقطه اصلی توسعه کریدور بین المللی حمل و نقل شمال-جنوب (INSTC) است. روسیه، هند و ایران محموله‌های آزمایشی بیشتری را برای ماه‌های آینده برنامه ریزی می‌کنند. با این حال، با توجه به اینکه سرمایه گذاری در بنادر خلیج فارس در سطح پایینی قرار دارد و رقابت با مکان‌های همسایه در حال افزایش است، چنین برنامه‌هایی مبهم به نظر می‌رسد.

دیدارهای دوجانبه مقامات ایرانی و هندی و گفتگو در آخرین اجلاس سران سازمان همکاری شانگهای (SCO) بر اهمیت بندر چابهار در INSTC تاکید کرد. با این حال، این چیز جدیدی نیست. اینکه کریدور شمال-جنوب به طور کامل عملیاتی و ارتباطات بین روسیه و هند را فراهم کند، بسیار مهم است. چون این بندر می‌تواند کشتی‌های بزرگ را در خود جای دهد، در حالی که جایگزین آن در ایران، بندرعباس این ظرفیت را ندارد. واقعیت این است که بدون ورود سرمایه مورد نیاز، چابهار نمی‌تواند اهداف مورد انتظار را محقق کند. علیرغم اینکه هند همه‌جانبه به دنبال INSTC است و موقعیت منحصر به فرد چابهار را در کریدور به رسمیت می‌شناسد، به نظر می‌رسد هنوز موانعی آن را از سرمایه‌گذاری باز می‌دارد.

مشکل سرمایه‌گذاری و تحریم‌ها

لازم به ذکر است که هند منافع مستقیمی در بندر چابهار دارد. به طور خاص، کارهای مرتبط با این بندر توسط IPGL، یک شرکت دولتی هندی مدیریت می‌شود. سال گذشته، شرکت IPGL از سرمایه‌گذاری نسبتاً بزرگی به ارزش ۲۵ میلیون دلار برای تجهیز پایانه شهید بهشتی بندر به شش جرثقیل جدید خبر داد. بر اساس گزارش‌های رسانه‌های هندی، ترمینال خاصی که IPGL در آن سرمایه‌گذاری کرده، به نظر نمی‌رسد در حال حاضر مورد استفاده قرار گیرد. علاوه بر این، IPGL قرار بود تا ۸۵ میلیون دلار در بندر سرمایه‌گذاری کند. به طور همزمان، IPGL مناقصه‌های بیش از ۹۱ میلیون دلاری را برای سال مالی جاری هند (آوریل ۲۰۲۳ تا آوریل ۲۰۲۴) دارد، اما دولت هند تنها ۱۱ میلیون دلار برای توسعه بندر اختصاص داده است.

با توجه به اینکه بندر چابهار به عنوان یک منطقه آزاد تجاری است که مشمول تحریم‌های آمریکا نیست، می‌تواند در راستای تبدیل آن به یک هاب بین‌المللی، انتظار سرمایه‌گذاری از سوی دولت در این بندر را داشت. با این وجود، سرمایه‌گذاران بین‌المللی نسبت به این موضوع تردید دارند. تردید در افزایش سرمایه‌گذاری در بندر چابهار ناشی از دو عامل است: نخست تحریم. با وجود اینکه بندر از تحریم معاف است، کریدور منتهی به روسیه و خود روسیه به شدت توسط غرب تحریم شده‌اند. در نتیجه، بسیاری از شرکت‌ها قبل از

ورود آن را در نظر می‌گیرند، زیرا ممکن است مزایای سرمایه‌گذاری در چابهار و زنجیره‌های تامین مربوطه کمتر از معایب آن باشد. تحریم‌ها همچنان مشکلی است که باعث ایجاد تردید برای بازیگران حمل‌ونقل هند و همچنین جهانی می‌شود و می‌تواند دلیلی باشد بر اینکه بندر چابهار و INSTC به اهداف مورد نظر نرسند. به غیر از بخش تجاری، هند می‌تواند نگرانی‌های مشابهی در سطح دولتی داشته باشد

البته مقامات ایران تاکید دارند که می‌توان بر مشکل تحریم فائق آمد و سعی در کاهش نگرانی‌ها دارند. اما تحریم‌ها همچنان مشکلی است که باعث ایجاد تردید برای بازیگران حمل‌ونقل هند و همچنین جهانی می‌شود و می‌تواند دلیلی باشد بر اینکه بندر چابهار و INSTC به اهداف مورد نظر نرسند. به غیر از بخش تجاری، هند می‌تواند نگرانی‌های مشابهی در سطح دولتی داشته باشد. اقتصاد در حال رشد بر روی طناب باریک بین غرب و روسیه قرار دارد و باید به دقت حرکت‌های خود را محاسبه کند. از یک سو، می‌خواهد روابط خوب خود را با ایالات متحده حفظ کند و از گیر افتادن در تجارت منطقه‌ای با روسیه به عنوان شریک اصلی خود اجتناب کند. از سوی دیگر، گشایش در برابر اقتصاد روسیه و استفاده از INSTC به عنوان دروازه‌ای به سوی اروپا نیز یک امکان فریبنده است.

در هر صورت، هند نمی‌تواند یک رقیب پیشرو در منطقه یعنی چین را نادیده بگیرد. گزارش‌های هندی مدعی شده‌اند که چین واقعاً طرفدار توسعه بندر چابهار نیست. چون چین در بندر گوادر پاکستان که بسیار نزدیک به چابهار است، سرمایه‌گذاری بسیاری داشته است. چین برنامه‌های بزرگی برای گوادر دارد که با توجه به اینکه منطقه پیرامون بندر غنی از منابع طبیعی است، به سرمایه‌گذاری‌های صنعتی نیز تبدیل خواهد شد. چین در سواحل پاکستان با مسائل خاص خود مواجه است. با این وجود، به نظر می‌رسد که حل آنها با توجه به مقدار مناسب سرمایه امکان‌پذیر است و در صورتی که به نفعش باشد، از سرمایه‌گذاری دریغ نخواهد کرد.

تاثیر سازمان شانگهای بر توسعه چابهار

ایران در ۴ ژوئیه رسماً به سازمان همکاری شانگهای (SCO) پیوست و تعداد اعضای فعلی سازمان شانگهای به ۹ نفر افزایش یافت. به باور کارشناسان، این عضویت جدید در کنار کشورهای عضو روسیه و هند، پتانسیل بیشتری را برای بندر چابهار به ارمغان می‌آورد و ترانزیت از طریق ایران و کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) را تسهیل می‌کند. در سپتامبر سال گذشته، ایران یادداشت تعهداتی را برای عضویت دائم در سازمان همکاری شانگهای امضا کرد. کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای شامل چین، روسیه، هند، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و پاکستان هستند.

با عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای می‌توان در جهت بهره‌برداری حداکثری از بندر چابهار تلاش کرد. کریدور بین المللی حمل و نقل شمال-جنوب می‌تواند به عنوان یک مسیر امن و کارآمد برای کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی برای دسترسی به اقیانوس هند عمل کند

این سازمان که در سال ۲۰۱۱ به عنوان یک گروه امنیتی در شانگهای تأسیس شد، دامنه خود را برای پوشش مسائل توسعه منطقه‌ای گسترش داده است. زیرساخت‌ها و حمل و نقل به ویژه INSTC، در دستور کار قرار دارند. نارندرا مودی، نخست وزیر هند در سخنانی ضمن تبریک ورود ایران این موضوع را تایید کرد. با عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای می‌توان در جهت بهره‌برداری حداکثری از بندر چابهار تلاش کرد. کریدور بین المللی حمل و نقل شمال-جنوب می‌تواند به عنوان یک مسیر امن و کارآمد برای کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی برای دسترسی به اقیانوس هند عمل کند.

در اصل، INSTC از طریق ایران و بندرعباس انجام می‌شد. این بندر شلوغ در جنوب ایران به راه آهن هم متصل شده و نسبت به بندر شرقی آن یعنی چابهار برتری می‌دهد. این در حالی است که چابهار به هند بسیار نزدیکتر از بندرعباس است. علاوه بر این، تحریم‌های

← ادامه خبر | تحلیل بازار: چابهار بندر نیمه امیدوار

آمریکا در مورد این بندر اعمال نمی‌شود. این بندر پتانسیل ارتباط ایران با بازار هند را افزایش می‌دهد که می‌تواند بیشتر به روسیه در شمال و جنوب شرق آسیا در طرف مقابل گسترش یابد. نقطه ضعف اصلی عدم وجود اتصال راه آهن است. در حال حاضر، این بندر منتظر سرمایه گذاری بوده تا پتانسیل خود را به فعلیت برساند.

درگیری در اوکراین، تحریم‌های گسترده غرب علیه روسیه، محدودیت‌های روسیه برای ترانزیت به اروپای شرقی، و افزایش تجارت و ترانزیت بین روسیه و هند، توجه مسکو به چابهار را جدی‌تر از گذشته کرده است

تکمیل نشدن خط راه آهن شرق ایران مانع مهمی در روند سریع، آسان و حجم زیاد کالا و کانتینر است. این شرایط باعث شد تا گذرگاه راه آهن در مسیر شرقی INSTC از روسیه و آسیای میانه به بندرعباس در تنگه هرمز که به خطوط راه آهن سراسری ایران متصل است، اجرا شود. در حالی که بندرعباس ۶۸۰ کیلومتر با بندر چابهار فاصله دارد و در صورت فراهم شدن دسترسی ریلی به بندر چابهار، ترانزیت از هند به افغانستان، آسیای میانه و مناطق شرقی روسیه با مسافت و هزینه کمتر و سرعت بیشتر انجام می‌شود. برای غلبه بر این چالش، ایران در حال ساخت یک پروژه راه آهن به طول ۶۲۸ کیلومتر است که هدف آن اتصال بندر چابهار به زاهدان است. همچنین، درگیری در اوکراین، تحریم‌های گسترده غرب علیه روسیه، محدودیت‌های روسیه برای ترانزیت به اروپای شرقی، و افزایش تجارت و ترانزیت بین روسیه و هند، توجه مسکو به چابهار را جدی‌تر از گذشته کرده است.



کاهش تعداد کشتی‌های عبوری از کانال پاناما (۱۲:۰۱-۰۲/۰۵/۰۴)

خبرگزاری آریا-کانال پاناما اعلام کرد که حداکثر عمق را برای کشتی‌ها افزایش می‌دهد و به دلیل خشکسالی طولانی، ترانزیت خود را به تنها ۳۲ کشتی در روز محدود می‌کند.

به گزارش سرویس بین‌الملل آریا به نقل از رویترز؛ اداره کانال پاناما عمق ۴۴ فوت یا ۱۳.۴۱ متر را برای کشتی‌های کانتینری جدید پاناماکس حفظ خواهد کرد.

در ماه ژوئن، مقامات محدودیت‌های بیشتر را به تعویق انداختند که محدودیت‌های عمق را تا نیم فوت افزایش می‌داد، به این معنی که کشتی‌ها باید محموله‌های خود را سبک کنند تا بالاتر شناور شوند.

این مقام افزود که در طول فصل بارندگی در پاناما، روزانه بین ۳۵ تا ۳۶ کشتی از کانال عبور می‌کنند. یک فرآیند عبور حدود ۵۱ میلیون گالن آب مصرف می‌کند.

حدود ۳.۵ درصد تجارت دریایی جهان از طریق آبراه ۸۰ کیلومتری می‌گذرد که اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام را به هم متصل می‌کند.

← ادامه خبر | آریا: کاهش تعداد کشتی‌های عبوری از کانال پاناما

مدیر کانال در بیانیه ای اعلام کرد که تا زمانی که شرایط جوی تغییر قابل توجهی نداشته باشد، محدودیت عمق در سطح فعلی باقی خواهد ماند. در شش ماه گذشته، این کانال به عنوان بخشی از یک پدیده جهانی، شاهد یک فصل خشک طولانی و سطوح بالایی از تبخیر اضافه با احتمال زیاد قرار گرفتن در معرض پدیده ال نینو تا قبل از پایان سال جاری بوده است. پاناما معمولاً در ماه ژوئیه باران های شدیدی را تجربه می کند و اداره کانال پاناما کمبود بارندگی فعلی را "از لحاظ تاریخی بی سابقه" توصیف کرد. وی افزود: از ابتدای سال جاری، این کانال ضمن آماده سازی برای اثرات بلندمدت تغییرات اقلیمی، اقدامات بهینه سازی آب را اجرا کرده است. کانال پاناما یکی از شلوغ ترین گذرگاه های تجاری در جهان است.

مجموع صید تون ماهیان اقیانوس هند به ۳۴۸ هزار تن رسید / رشد ۲ برابری صید تون ماهیان اقیانوس هند طی ۲۰ سال گذشته (۱۴۰۴/۰۵/۰۲-۱۴۰۳/۰۵/۰۲)

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، گفت: حدود ۲۰ سال پیش سهم کشور در بهره برداری از ذخائر تون ماهیان در اقیانوس هند حدود ۷ درصد بود که با سیاست گذاری های کلان شیلات، سرمایه گذاری انجام شده، ایجاد زیرساخت ها، آموزش و هدایت بهره برداران، اکنون به حدود ۱۴ درصد افزایش یافته و تقریباً رشد دو برابری داشتیم.

مصطفی بهشتیان در گفتگو با خبرنگار مانا با اشاره به اینکه ۳۲ کشور عضو کمیسیون تون ماهیان اقیانوس هند هستند و حدود ۴۵ کشور از ذخائر تون ماهیان اقیانوس هند بهره برداری می کنند، گفت: در این میان ایران در صید تون ماهیان در محدوده صیدگاهی غرب اقیانوس هند رتبه اول، در کل اقیانوس هند رتبه دوم و در جهان رتبه دوازدهم را به خود اختصاص داده است. معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه فعالیت بیش از ۱۳۰۰ فروند شناور ایران در کمیسیون تون ماهیان اقیانوس هند به ثبت رسیده است، بیان داشت: حدود ۸۰۰ فروند از شناورهای صیادی کشور در آب های اقیانوسی و فراساحل به صید می پردازند و بیش از ۶۰۰ فروند از شناورها به سیستم برونتی برای نگهداری ماهی مجهز شده اند. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه در مرحله تدوین معیارهای سهمیه بندی برای صید تون ماهیان در اقیانوس هند قرار داریم، تصریح کرد: براساس ارزیابی که کمیته علمی کمیسیون تون ماهیان اقیانوس هند انجام داده است پنج گونه از تون و شبه تون ماهیان شامل هوور مسقطی، تون چشم درشت، شیر، هوور و مارلین بی رویه صید شده است و در منطقه قرمز قرار دارند و بر همین اساس قطعنامه هایی صادر شده است که به کشورهای عضو توصیه به کاهش تلاش صید و کاهش میزان صید شده است. وی خاطرنشان ساخت: با توجه به اینکه تون و شبه تون ماهیان جزء ماهیان مهاجر دو کاشانه ای با مهاجرت های طولانی هستند، حدود ۸ درصد صید جهان را به خود اختصاص می دهند، ولی در ایران بیش از ۴۵ درصد صید کشور، مربوط به تون و شبه تون ماهیان است.

بهشتیان تاکید کرد: این نشان دهنده اهمیت و جایگاه صید تون ماهیان در فعالیت های صید و صیادی و صنعت شیلات کشور است، به طوری که حدود شش هزار فروند از ۱۱ هزار فروند شناورهای صیادی کشور در صید درشت ماهیان فعالیت دارند و در سال ۱۴۰۱ حدود ۳۴۸ هزار تن از ذخائر مذکور را در صیدگاه های خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند صید کردند که نسبت به سال گذشته ۵ درصد



ادامه خبر | مانا: مجموع صید تون ماهیان اقیانوس هند به 348 هزار تن رسید / رشد 2 برابری صید تون ماهیان اقیانوس هند طی 20

رشد داشته است.

به گفته وی، حدود ۲۰ سال پیش سهم کشور در بهره برداری از ذخائر تون ماهیان در اقیانوس هند حدود ۷ درصد بود که با سیاست گذاری‌های کلان شیلات، سرمایه گذاری‌های انجام شده، ایجاد زیرساخت‌ها، آموزش و هدایت بهره برداران، اکنون به حدود ۱۴ درصد افزایش یافته و تقریباً رشد دو برابری داشتیم.

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه استان سیستان و بلوچستان به دلیل همجواری با دریای عمان و دسترسی به اقیانوس هند بیشترین سهم صید را به خود اختصاص داده است، اظهار داشت: در سال ۱۴۰۱، حدود ۶۱ درصد صید تون و شبه تون ماهیان سهم صیادان استان سیستان و بلوچستان، ۲۸ درصد هرمزگان، ۹ درصد بوشهر و حدود ۲ درصد استان خوزستان بوده است.

وی یادآور شد: در سال ۱۴۰۱ به ترتیب چهار گونه هور مسقطی، هور، گیدر، و زرده بیشترین میزان صید را به خود اختصاص داده به طوری که ۷۲ درصد صید تون و شبه تون ماهیان سهم آن‌ها بود.

به گفته بهشتیان، سطح زیان درشت در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند عمدتاً شامل ۱۴ گونه تون منقوش، زرده، گیدر، مارلین، هور، گالیت، هور مسقطی، چشم درشت، قباد، سارم، سکلا، شیر، صبور و بیا می‌باشند، که سه گونه تون زردباله و هور مسقطی و تون چشم درشت از لحاظ اکولوژیک جزء تون ماهیان گرمسیری هستند که بیشتر صید شناورهای کشورمان نیز شامل این سه گونه با روش‌های عمده صید گوشگیر، پرساین و انواع رشته قلاب است.

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران در ادامه گفته‌های خود در خصوص صید تون ماهیان عنوان کرد: براساس مصوبه مجلس شورای اسلامی، جمهوری اسلامی ایران از بهمن سال ۱۳۸۰ به عضویت کمیسیون تون ماهیان اقیانوس هند درآمده است.

وی اظهار داشت: از اهداف و مسئولیت‌های کمیسیون تون ماهیان اقیانوس هند می‌توان به حفاظت و مدیریت ذخایر تون و شبه تون ماهیان در منطقه IOTC، کاهش صید ضمنی و گونه‌های غیرهدف، مبارزه با صید غیرانونی، گزارش نشده و تنظیم نشده (IUU)، کنترل صید و تلاش صیادی، نظارت کنترل و بازرسی (MCS)، تهیه چارچوب‌های لازم برای جمع آوری و ارزیابی آمار و داده‌های صید، تعیین معیارهای لازم برای ظرفیت صید، اجرای پروژه‌های تحقیقاتی در زمینه صید و صیادی و ارزیابی ذخایر، ایجاد ارتباط مؤثر با دیگر کشورهای عضو و سایر سازمان‌های حاضر در کمیسیون در راستای بهره برداری پایدار از ذخائر مذکور اشاره کرد.



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران بررسی کرد؛ الزامات توسعه تجارت ایران و برزیل چیست؟ (۱۲:۴۸-۰۲/۰۵/۰۴)

توسعه تجارت میان ایران و برزیل، نیازمند فراهم کردن الزاماتی نظیر حمل‌ونقل، گمرک و توافقی‌های تسهیل تجارت است. طبق آمار، در سال گذشته از مجموع ۵۳.۱۶ میلیارد دلار صادرات ایران، فقط ۰.۱۳ درصد به مقصد برزیل انجام شده است.

مرکز پژوهش‌های اتاق ایران با انتشار گزارش «دیپلماسی اقتصادی برزیل» ساختار اقتصادی و تجاری برزیل، مهمترین اسناد و استراتژی‌های کلان اقتصادی این کشور و روابط اقتصادی ایران و برزیل را بررسی می‌کند.

برخی از مهمترین نکات مطرح شده در این گزارش شامل موارد ذیل است.

- ارزش تجارت برزیل در سال ۲۰۲۲ برابر با ۱.۳ تریلیون دلار بوده است. مهمترین شرکای تجاری برزیل در سال ۲۰۲۲ عبارت بودند از: چین، ایالات متحده، آرژانتین، هلند، آلمان، کره جنوبی، ایتالیا، اسپانیا و مکزیک. این کشورها حدود ۶۰ درصد از کل تجارت برزیل در سال ۲۰۲۲ را تشکیل می‌دادند.

- عمده صادرات برزیل در سال ۲۰۲۲ عبارت بود از: سویا، سنگ‌آهن، نفت خام، کنجاله سویا، گوشت، مرغ، قند، اتومبیل، هواپیما و تجهیزات الکتریکی. در همین سال، واردات اصلی برزیل نیز شامل تجهیزات الکتریکی، تجهیزات حمل‌ونقل، محصولات شیمیایی، سوخت‌ها، دارو، آهن و فولاد، منسوجات کفش و کاغذ بود.

- برزیل سیاست تجاری مبتنی بر تعرفه را برای محافظت از صنایع داخلی و تضمین رقابت عادلانه به کار می‌گیرد؛ از همین رو این کشور دارای میانگین نرخ تعرفه اعمال شده نسبتاً بالایی است. به علاوه، برزیل موانع غیر تعرفه‌ای مانند سهمیه بندی، مجوز واردات و مقررات فنی را برای تنظیم واردات و حفاظت از صنایع داخلی اعمال کرده است.

- دولت برزیل با هدف ارتقای صادرات و تحریک رشد اقتصادی، یارانه‌های صادراتی را به روش‌هایی همچون معافیت‌های مالیاتی، کمک‌های بلاعوض، وام‌ها و سایر کمک‌های مالی ارائه می‌کند.

- برزیل از اعضای سازمان تجارت جهانی و بازار مشترک جنوبی (مرکوسور) است.

- برزیل نظام‌های تجارت خارجی خود را عموماً در قالب بلوکی سازمان داده است و سازمان منطقه‌ای مرکوسور مهمترین سازمان در این راستا برای سیاست تجاری برزیل به شمار می‌رود. این امر تا حدی در سیاست تجاری این کشور چشمگیر است که به جز شیلی که برزیل از سال ۲۰۱۸ یک معاهده تجارت آزاد با آن امضا کرده است، دیگر تفاهمنامه‌های تجاری برزیل در قالب بلوکی و با واسطه سازمان مرکوسور است.

- برزیل به منظور تنوع بخشیدن به اقتصاد خود و افزایش رقابت‌پذیری بین‌المللی، بر توسعه صادرات تاکید زیادی دارد و دولت مشوق‌های فراوانی را در به صنایع صادرات محور ارائه می‌کند.

- دولت برزیل حضور خود در بخش‌های معدن، استخراج نفت، و الکترونیسته را کاهش داده یا به طور کلی حذف کرده است. همچنین، گام‌هایی برای تقویت اداره و شفافیت بنگاه‌های دولتی فدرال برداشته شده است که ورود رقیبان در آن حوزه‌ها را تسهیل می‌کند. با این حال، رد پای بنگاه‌های دولتی در اقتصاد برزیل همچنان پررنگ هستند و سهام عمده بسیاری از نهادهای خصوصی نیز در اختیار بنگاه‌های دولتی است.

- از مجموع ۵۳.۱۶ میلیارد دلار صادرات ایران در سال ۱۴۰۱، برزیل تنها ۰.۱۳ درصد را به خود اختصاص داده است و از این نظر در جایگاه چهارویکم در میان شرکای تجاری ایران قرار گرفته است. در حوزه واردات نیز این کشور از مجموع ۵۹.۶۵ میلیارد دلار واردات ایران با

← ادامه خبر | اتاق بازرگانی ایران: الزامات توسعه تجارت ایران و برزیل چیست؟

اختصاص ۰.۶۶ درصد به خود، در جایگاه ۱۶ قرار گرفته است.

- ایران و برزیل فاقد هر گونه موافقت نامه اقتصادی هستند. تنها سند رسمی در خصوص همکاری های اقتصادی میان دو کشور «بیانیه مشترک همکاری های اقتصادی و کشاورزی ایران و برزیل» است که در سال ۱۳۹۳ در جریان دیدار وزیر کشاورزی ایران و وزیر کشاورزی، دام و تامین غذای برزیل به امضا رسید و بر توسعه همکاری های کشاورزی و همکاری های اقتصادی در زمینه مبادلات تجاری، ارز، کالا و نفت تأکید دارد.

- فقدان موافقت نامه های تجارت آزاد و ترجیحی میان دو کشور، عدم عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی، تحریم های بانکی و کشتی رانی، فاصله جغرافیایی دو کشور و ناآشنایی تجار برزیلی با تنوع محصولات صادراتی ایران مهم ترین تهدیدها در مسیر توسعه تجارت میان دو کشور هستند.

- توسعه تجارت میان ایران و برزیل، پیش از هر چیز نیازمند ارائه تعریفی از این کشور در کلیت اقتصاد و تجارت خارجی ایران و تلاش برای فراهم کردن بایسته های تجارت با برزیل همچون حمل و نقل، گمرک و توافقات تسهیل تجارت، مطابق این تعریف است. متن کامل گزارش «دیپلماسی اقتصادی برزیل» را از اینجا بخوانید.

چالش های حقوقی تجارت با چین در اتاق اهواز بررسی شد (۱۵:۱۱-۰۲/۰۵/۰۴)

با حضور نمایندگان موسسه حقوقی جمچن کشور چین در اتاق اهواز، چالش های حقوقی فعالیت تجاری با این کشور بررسی شد.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اهواز با اعلام این خبر، گفت: ایران یکی از کشورهای نزدیک به چین است که در فعالیت های اقتصادی مختلف با یکدیگر مشارکت و همکاری دارند و همین مسئله، اهمیت توجه به مسائل حقوقی در تجارت دوجانبه را افزایش می دهد.

محمدجواد امانی با اشاره به نشست با نمایندگان موسسه حقوقی جمچن کشور چین، افزود: بندر امام خمینی (ره) از جمله بنادر کشور است که در حوزه تجارت خارجی فعالیت تأثیرگذاری دارد و بخش قابل توجهی از تعاملات تجاری ایران و چین در زمینه واردات و صادرات کالا نیز از طریق این بندر انجام می شود.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اهواز ادامه داد: در جریان انجام برخی فعالیت های اقتصادی مشترک ایران و چین، احتمال بروز برخی اختلافات وجود دارد که باید با کمک از مشاوره های حقوقی، نسبت به پیگیری مطالبات و رفع موانع اقدام کرد. وی اظهار کرد: کار اصلی موسسه حقوقی جمچن کشور چین ارائه خدمات دعاوی و غیر دعاوی است و با تعاملی که بین اتاق اهواز و این موسسه صورت گرفته، برخی چالش ها در این زمینه ها شناسایی شده است.

امانی با اشاره به فعالیت مرکز داوری در اتاق اهواز گفت: استفاده از ظرفیت این موسسه می تواند به بهبود روابط تجار خوزستانی با فعالان اقتصادی کشور چین منجر شود.



اهم اخبار دریایی ایران و جهان

۱۴۰۲/۰۵/۰۴

