

#### دستاوردهای رویداد جام آبی یزد

#### حمایت می‌شوند

معاون علوم تحقیقات و فناوری و نوآوری سازمان صنایع دریایی در اختتامیه رویداد جام آبی در دانشگاه یزد، اعلام کرد: از طریق مرکز نوآوری باز دریایی می‌توانیم سازه‌های این مسابقه را حمایت کنیم و این آمادگی وجود دارد که به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی جبار رشیدی در مراسم اختتامیه رویداد جام آبی در دانشگاه یزد با بیان این که جام آبی تمرین کار تیمی، سیستمی و حل مسئله بود، بیان کرد: این اقدام کاری مشترک و با ابتکار بود و هر کدام از کارهای نوآورانه می‌توانند به حداقل یک شرکت دانش‌بنیان و کسب و کار خوب منتج شوند.

وی با بیان این که یزد شهری فرهنگی و علمی است، عنوان کرد: انتظاری غیر از این از یزد نمی‌رفت که این اقدامات خوب و علمی را بتواند رقم یزند و امیدواریم مستمر باشد. معاون سازمان صنایع دریایی گفت: از طریق مرکز نوآوری باز دریایی می‌توانیم سازه‌های این مسابقه را حمایت کنیم و این آمادگی وجود دارد که این اقدام بزرگ به مرکز

ریابتک دریایی تبدیل شود.

وی با اشاره به این که سمت و سوی کشور به سمت دریایی شدن پیش می‌رود و سیاست های آن نیز ابلاغ شده بنابراین ساخت ربات‌های زیر آبی و امداد و نجات چندین برابر صنعت پهپاد جای کار دارد.

رشیدی با تاکید بر حمایت از رویداد جام آبی، گفت: این رویداد می‌تواند در راستای دانشگاه نوآوری ادامه پیدا کند و تیم هایی که موفق نشدند هم رها نشوند علاوه بر آن ایده های برتر قابلیت تبدیل به اختراعات فنی داشته باشند که آن را دنبال می‌کنیم.

#### شناسایی هشت طرح برای توسعه آبی‌ پروری در استان همدان

مدیر شیلات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی استان همدان گفت: هشت طرح از جمله مجتمع ماهیان زبیتی ۲ میلیون قطه‌ای، در راستای توسعه آبی‌پروری استان احصا و شناسایی شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد بختیاری در جمع خبرنگاران افزود: مجتمع ماهیان سردابی با استفاده سراب‌های گیان و کنگاور کهنه در نهاوند و پرورش ماهیان خاویاری با ظرفیت ۵۰۰ تن در پایین دست سد کلان ملایر از دیگر طرح های شناسایی شده در این بخش است.

وی با بیان اینکه فرصت‌های سرمایه گذاری احصا شده در حوزه توسعه شیلات بزودی در همایش سرمایه گذاری کشاورزی همدان ارائه خواهد شد ادامه داد: فرصت‌های سرمایه‌گذاری شیلاتی در راستای افزایش اشتغال در استان است. وی اظهار کرد: حاصل رانداندازی این واحدهای تولیدی افزایش تولید ماهی و خاویار استان با رویکرد محصولات صادراتی است از همین رو ارزآوری نیز به همراه دارد.بختیاری به مزایای توسعه پرورش شیلات در استان اشاره کرد و گفت: نزدیکی به مرز عراق همچنین نزدیکی به تهران از مزایای استان برای توسعه این صنعت به شمار می‌رود.

#### قزاقستان از فعالیت منظم خطوط حمل‌ونقل بنادر آکئاتو و کاسپین ایران خبر داد

وزیر حمل و نقل قزاقستان گفت که خطوط حمل و نقل بین بندر آکئاتو این کشور، بندر باکو در جمهوری آذربایجان و بندر کاسپین جمهوری اسلامی ایران افتتاح و به طور منظم فعالیت دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مارات کارابایف وزیر حمل و نقل قزاقستان در میزگردی درباره سرمایه‌گذاری جهانی افزود که اقداماتی برای افزایش حمل و نقل بار از طریق بنادر دریایی آکئاتو و کوریک این کشور به منظور توسعه حمل و نقل در مسیر دریای خزر در حال انجام است.به گفته وی، ظرفیت تردد بنادر دریایی این کشور حدود ۲۱ میلیون تن در سال است.

او تصریح کرد: یک هاب کانتری در بندر آکئاتو ساخته خواهد شد که حجم حمل و نقل را به ۳۰۰ هزار «تی. ای. یو» کانتینر در سال افزایش می‌دهد.

این مقام قزاق اظهار داشت: ترمینال غلات نیز امسال در بندر کوریک راه اندازی می‌شود.

وزیر حمل و نقل قزاقستان خاطر نشان کرد: ساخت ترمینال چند منظوره «سرسه» در حال انجام است که این پروژه شامل ساخت مرکز حمل و نقل و لجستیک و پایانه های غلات، مایعات و بارهای عمومی است.

کارابایاف افزود: بنادر آکئاتو و کوریک در سال ۲۰۲۴ لایروبی خواهند شد تا از عمق کافی برای کشتی ها اطمینان حاصل شود. این اقدامات ظرفیت انتقال بنادر قزاقستان را به ۳۰ میلیون تن در سال (۱۰+ میلیون تن) افزایش می دهد.وی بر لزوم توسعه ناوگان کشتی قزاقستان و افزایش ناوگان تانکرها تاکید کرد.



**گروه ترانزیت – توحید ورستان** – در ۱۶ اکتبر ۲۰۲۳، شاهین مصطفی اف معاون نخست وزیر راه و شهرسازی ایران در مراسم کلنگ بذرشا و وزیر راه و کشور بر روی رودخانه ارس شرکت کردند. این پل در راستای یادداشت تفاهم دوجانبه بین دولت‌های جمهوری آذربایجان و ایران در مورد توسعه خطوط حمل و نقل جدید بین منطقه جمهوری آذربایجان و خودمختار نخجوان از طریق ایران ساخته می‌شود. این جاده از طریق خاک ایران از روی پل‌هایی که در نزدیکی آنگند در منطقه زنگیلان و منطقه نخجوان ساخته می‌شود، عبور خواهد کرد. باید توجه داشت که روابط دو جانبه ایران و جمهوری آذربایجان در سال‌های اخیر دچار تنش جدی شده که یکی از عوامل اصلی آن تصمیم باکو برای احداث کریدور زنگرور از طریق استان سینویک ارمنستان است. در این صورت، مرز ایران با ارمنستان قطع خواهد شد که ایران بارها اعلام کرده که مخالف هر گونه تغییرات ژئوپلیتیک در قفقاز جنوبی است.

#### نقش راهبردی کریدور ارس

توافق دوجانبه اخیر جمهوری آذربایجان و ایران برای آغاز پروژه مشترک ریلی حاکی از توسعه‌محوری در چشم‌انداز ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی است. به باور کارشناسان اقتصادی منطقه فواد شهبازوف، این سرمایه گذاری استراتژیک زیرساختی پتانسیل ایجاد ثبات در منطقه را دارد. این پروژه مشترک ریلی با دور زدن منطقه مناقشه برانگیز سینویک در ارمنستان که باکو قصد ایجاد کریدور زنگرور را داشت، نه تنها به منافع حیاتی اقتصادی دو کشور می‌پردازد، بلکه نشان دهنده اهداف سیاسی دو کشور بر ایجاد ثبات در منطقه را دارد. آذربایجان

پس از پایان جنگ دوم قره باغ در سال ۲۰۲۰، به دنبال اتصال منطقه نخجوان به سایر نقاط کشور بوده است. این امر در طرح‌های پیشنهادی برای ایجاد «کریدور زنگرور» از طریق استان سینویک جنوبی ارمنستان محقق می‌شود. باکو و تهران پس از یک رویارویی شدید طولانی مدت در دو سال گذشته به تدریج روابط دیپلماتیک خود را احیا کردند. از زمان جنگ دوم قره باغ در سال ۲۰۲۰، مواضع دو کشور در قبال یکدیگر باعث شعله ور شدن توازن امنیتی شکننده و تضعیف شراکت دوجانبه شد. اما منافع اقتصادی دو کشور باعث کاهش تنش دوجانبه شد، باید توجه داشت که مشارکت باکو و تهران در نیمه اول سال جاری میلادی از ۲۱ مارس تا ۲۲ سپتامبر ۲۰۲۳ شاهد افزایش ۴۴ درصدی مبادلات کالا از طریق راه آهن مشترک آن هادر گذرگاه مرزی آستارا بوده است. در نتیجه، روابط سیاسی قوی‌تری باید به تقویت روابط اقتصادی قوی‌تر کمک کند. بخش ترانزیت محرک خاصی برای بهبود روابط تهران و باکو بوده است. مصطفی اف، معاون نخست وزیر آذربایجان، در سفر به ایران در ماه ژوئیه با اشاره به اینکه ترانزیت بین المللی بین باکو و تهران ۵۸ درصد رشد داشته، تاکید کرد که هزاران شرکت ایرانی در آذربایجان فعال هستند. به این ترتیب، مسیر ترانزیتی جدید روابط تجاری ایران با آذربایجان را تقویت و تهران را قادر می‌سازد تا نفوذ خود را در قفقاز جنوبی تقویت کند. بسا این وجود، پروژه جدید نشان دهنده تلاش‌های استراتژیک ایران برای حفاظت از مرزهای خود با ارمنستان نیز است. در این زمینه، ارتباط ریلی بین دو کشور با تأثیر گذاری بر پویایی قدرت و ملاحظات سرزمینی در قفقاز جنوبی، همکاری اقتصادی را تقویت می‌کند که دارای اهمیت ژئوپلیتیکی است. در مجموع، کریدور آذربایجان-ایران-نخجوان گردش تجاری منطقه را

#### یک عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس می‌گوید:

## لازمه اجرای یکپارچه سیاست‌های توسعه دریامحور، برنامه‌ریزی دولت است

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، تحقق سیاست‌های توسعه دریامحور را برای اقتصاد ایران بسیار حیاتی دانست و گفت: برنامه‌ریزی «دولت» برای اجرای یکپارچه سیاست های کلی توسعه دریامحور، امری ضروری است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، الله وردی دهقانی، درباره سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و تأثیر تحقق این سیاست‌ها بر اقتصاد ایران، اظهار داشت: استراتژی بسیار مهمی از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شد که تحقق آن برای اقتصاد ایران بسیار حیاتی است و مطمئناً می‌تواند رشد اقتصادی کشور را توسعه بخشد.

وی ادامه داد: متأسفانه طی سالیان گذشته از ظرفیت ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی مغفلت کرده کرده‌ایم و نتوانسته‌ایم آنگونه که باید و توسعه سواحل کشور را رقم بزنیم و جمعیت را به سوی نوار ساحلی سوق دهیم.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی افزود: کشور ما از نظر موقعیت جغرافیایی به بازارهای شرق و غرب دسترسی دارد و باید از این فرصت با توجه به وجود دریا در شمال و جنوب کشور استفاده کند. وی داد: انتقال صنایع آب بر به نوار ساحلی کشور یک ضرورت است تا شاهد فعالیت‌های صنعتی و تولیدی باشیم؛ پسگرانه بنادر با توجه به امکانات موجود، بهترین فرصت برای فعالیت در بخش‌های مختلف از جمله پتروشیمی، نفت و گاز، صنایع آب‌بر و...است و با توجه به نزدیکی آن به دریا می‌توانیم تولید و صادرات به بازارهای هدف را در دستور کار قرار دهیم.

دهقانی گفت: طبق راهکارهای ارائه شده در سیاست‌های کلی توسعه دریامحور نیازمند سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی هستیم

به گفته این نماینده مجلس، فعالیت های صنعتی و تولیدی در پسگرانه بنادر موجب می‌شود با قیمت پایین‌تری صادرات محصولات را مدنظر قرار داد و در همین راستا و در بخش‌های مختلف نیازمند حضور و فعالیت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی هستیم تا ضمن تأمین منابع مالی بتوانیم مسیر حرکت اقتصاد کشور را تسهیل کنیم و شاهد رونق فعالیت‌ها باشیم.

#### بررسی «اقتصادسراسرآمد» از نقش راهبردی کریدور ارس در منطقه

# افزایش اهمیت راهبردی کریدور ارس برای قفقاز جنوبی

## یکی از پیامدهای مهم کریدور ارس، توسعه و گسترش کریدور شمال – جنوب خواهد بود

مسیرهای ترانزیتی را متنوع و در صورت بروز هرگونه مشکل از مسیر جایگزین استفاده کند. البته این امر برای هند نیز از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا دهللی همواره به دنبال اتصال به آسیای مرکزی و قفقاز بوده که توسعه کریدور شمال-جنوب در همه شعب آن میتواند این امر را محقق کند.

بر اساس گزارش اقتصادسراسرآمد؛ هدف پروژه کریدور ارس تقویت ارتباط بین آذربایجان و نخجوان است. مسیر فعلی که پر از تنش‌های سیاسی است. مسیر ترانزیتی پیشنهادی از طریق ایران، جایگزینی را ارائه می‌کند که نیاز به عبور از منطقه مورد مناقشه

را دور می‌زند. انتظار می‌رود ساخت این مسیر جدید ارتباطات تجاری و حمل و نقل بین دو منطقه را بهبود بخشد. این توسعه صرفاً یک ابتکار حمل و نقل نیست، بلکه یک تصمیم استراتژیک با پیامدهای گسترده است. این امر می‌تواند موقعیت مذاکره آذربایجان را تقویت کند و در عین حال اهرم ارمنستان در مذاکرات صلح جاری را کاهش دهد. بنابراین، مزایای اقتصادی این کریدور ترانزیتی بسیار زیاد است. این مسیر فرصتی برای تنوع بخشیدن به مسیرهای حمل و نقل و کاهش وابستگی به زیرساخت‌های موجود است. پتانسیل افزایش تجارت و بازرگانی بین دو منطقه می‌تواند توسعه اقتصادی را تحریک و در دوره‌ای که عدم قطعیت‌های اقتصادی مشهود است، رونق اقتصادی را در پی داشته باشد. در مجموع، ساخت این مسیر ترانزیتی می‌تواند چشم‌انداز ژئوپلیتیکی منطقه را تغییر دهد. با پیشرفت پروژه، احتمالاً بر مذاکرات صلح بین آذربایجان و ارمنستان تأثیر خواهد گذاشت. علاوه بر این، این مسیر می‌تواند بر نفوذ ایران در منطقه تأثیر و آن را افزایش دهد.

تسهیل می‌کند و از نظر اقتصادی، منافع قابل توجهی را برای تهران و باکو نوید می‌دهد. در واقع، ایران و باکو اهمیت مسیر ترانزیتی جدید را درک و آن را شروعی تازه در همکاری‌های منطقه‌ای برای ارتقای صلح و ارتباط اقتصادی در قفقاز تعریف می‌کنند. اگرچه ایران روابط عمیق خود با ارمنستان را برای ایجاد توازن در محور آذربایجان-ترکیه حفظ خواهد کرد، اما برای حضور قدرتمندتر در قفقاز جنوبی باید تعامل با آذربایجان را افزایش دهد. در این راستا، پروژه‌های اقتصادی و زیرساختی گرینه‌های مناسبی برای حفظ شراکت در سطح بالا هستند.

#### توسعه کریدور شمال –جنوب

پس از جنگ اوکراین، اهمیت کریدور شمال –جنوب برای کشورهای منطقه به ویژه روسیه افزایش یافته است. اما این امر همزمان با تشدید تنش ها بین تهران و باکو همراه بود که باعث شد توسعه شاخه غربی این کریدور که آذربایجان و ایران را به هم متصل می‌کند با عدم توسعه همراه شود. بنابراین، یکی از پیامدهای مهم کریدور ارس و ایجاد ثبات در قفقاز توسعه و گسترش کریدور شمال – جنوب خواهد بود.

#### دهلی، همواره به دنبال اتصال به آسیای مرکزی و قفقاز است

باید توجه داشت کریدور شمال –جنوب از سه شاخه شرقی، دریای خزر، غربی تشکیل شده است که با وجود چالش در بخش غربی، ایران به دنبال توسعه بخش دریایی و شرقی است. بخش شرقی این کریدور، کشورهای آسیای میانه مانند قزاقستان و ترکمنستان را از طریق ایران به کشورهای جنوب خلیج فارس پیوند می‌دهد. بنابراین، ایران با توسعه هر سه بخش کریدور شمال –جنوب می‌تواند

#### در بازدید از محور اصلی ساحلی جاسک به کنارک مطرح شد:

## تکمیل راه‌های دسترسی به ساحل یکی از مولفه های توسعه سواحل مَکَران



معاون ساخت و نگهداری راه‌های فرعی و روستایی سازمان حمل و نقل و راهداری با اشاره به اینکه توسعه سواحل مکران با تکمیل راه‌های دسترسی به ساحل در شرق هرم‌گان محقق می‌شود، گفت: این اقدام در اشتغال پایدار ساحل نشینان و توسعه اقتصادی این منطقه نیز موثر خواهد بود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، خداداد مقبلی در بازدید از راه‌های روستایی در دست ساخت شهرستان‌های شرق استان در جاسک و بشاگرد افزود: ساخت و تکمیل راه‌های دسترسی به ساحل در شرق هرم‌گان از محل اعتبارات توسعه سواحل مَکَران تأمین اعتبار شده است.

وی در بازدید از محور اصلی ساحلی جاسک به کنارک و همچنین پروژه‌های در حال اجرای اتصال محور اصلی در بخش لیردف و گابریک که نقش اقتصادی درحوزه اشتغال صید و صیادی روستایان منطقه دارد، بیان کرد: از آنجا که شغل بیشتر روستاییان سواحل شهرستان جاسک صیادی است و امرار معاش آن‌ها از طریق دریا انجام می‌شود، تسریع در تکمیل راه‌های دسترسی به ساحل می‌تواند رفع مشکلات زیادی درحمل و نقل صیادان باشد که بر این موضوع تاکید می‌شود.

مقبلی در ادامه بازدید از مسیر فرعی ارتباطی جاسک – جكدان تشریح کرد: این مسیر بخشی از مسیر ارتباطی بین شهرستان‌های جاسک و بشاگرد و همچنین شهرستان قلعه‌گنج در استان کرمان است و انجام مستمر عملیات بهسازی، نگهداری و ایمن‌سازی به موقع می‌تواند تردد ایمنی را برای ترددکنندگان در این مسیر فراهم کند.وی همچنین از راه‌های ارتباطی در حال احداث در شهرستان بشاگرد که در سال‌های قبل و سال جاری از محل اعتبارات محرومیت‌زدایی و همچنین اعتبارات سواحل مکران تأمین اعتبار شده بود نیز بازدید کرد.

این مسوول خاطر نشان کرد: ۲ پروژه بسیار مهم در شهرستان بشاگرد از ردیف توسعه سواحل مکران در دست اقدام است که اجرای کامل این پروژه‌ها در آینده تأثیر قابل توجهی بر توسعه شرق هرم‌گان خواهد داشت، ضمن این که مسیر قابل دسترسی مناسبی بین شرق استان هرم‌گان و غرب استان سیستان و بلوچستان در چرخه عبور و مرور قرار خواهد گرفت.

#### باهدف ترویج و توسعه ورزش‌های آبی و ساحلی صورت گرفت

### سایت قایقرانی بندر گاه‌امام خمینی آماده بهره‌برداری

معاون برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان گفت:سایت قایقرانی بندر امام خمینی با هدف ترویج و توسعه ورزش‌های آبی و ساحلی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های اقلیمی در شرایط ایمن آماده بهره‌برداری شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، نورالله اسعدی در گفتگو با خبرنگاران رسانه‌های گروهی افزود: با بهره‌برداری از این سایت قایقرانی زمینه مساعد برای انجام تمرینات ورزشی تیم‌های قایقرانی کارکنان و خانواده‌های آنان و برگزاری مسابقات

ملی و استانی در شرایط ایمن فراهم می‌شود.معاون برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان در ادامه افزود: کمیته ورزش این اداره کل با جامعایی نقطه‌ای ایمن در یکی از نقاط اسکله این مجتمع بزرگ بندری و مناسب‌سازی آن، محلی ایمن و منطبق با شرایط لازم برای برگزاری تمرینات و مسابقات ایجاد کرده است.

اسعدی معاون برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان افزود: همچنین با توافق انجام شده با شهرداری بندر امام خمینی، از حوضچه پارک ساحلی که در مجاورت این مجتمع بندری قرار گرفته به عنوان محل پشتیبان برای فعالیت‌های ورزشی در رشته قایقرانی بهره‌برداری خواهد شد.

به گزارش مانا، توسعه و ترویج فرهنگ ورزش همگانی و حرفه‌ای بین کارکنان و خانواده‌های آنان با ایجاد امکانات و تسهیل شرایط ورزشی از اهم اهداف کمیته ورزش اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان است که با احداث فضاهای ورزشی در طول سال دنبال می‌شود.