

نمایندگان مجلس، وزارت صنعت، معدن و تجارت را مکلف کردند تا با همکاری وزارت امور خارجه و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران، اقدامات لازم در زمینه شناسایی ذخایر معدنی فراسرزمینی و دریایی و برنامه‌ریزی جهت بهره‌مندی از این معادن را انجام دهد.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جلسه و در جریان رسیدگی به گزارش کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران درباره موارد ارجاعی به این کمیسیون، با تصویب اجزای ۱۳ و ۱۶ بند ب ماده ۴۸ این لایحه به شرح زیر موافقت کردند: «۱۳-وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است با همکاری وزارت امور خارجه و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران، در طول اجرای برنامه اقدامات لازم در زمینه شناسایی ذخایر معدنی فرا سرزمینی و دریایی و برنامه ریزی جهت بهره مندی از این معادن را انجام دهند.

۱۶- سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور مکلفند نسبت به ارائه پاسخ استعلام های مربوط به طرح های عمرانی و طرح های سرمایه گذاران پروژه های صنعتی، معدنی و اکتشافی حداکثر ظرف ۲ ماه اقدام نمایند و در صورت رد گزارش ها و درخواست های مذکور، دلایل آن را به صورت کتبی و شفاف و مستند به قوانین و ضوابط فنی مربوطه با ارائه راهکارهای عملیاتی برای رفع آن را به ذی نفعان اعلام کنند. عدم پاسخ سازمان های یاد شده در مهلت مقرر، به منزله تایید می باشد.» به گزارش ایسنا، اجزای ۱۴ و ۱۵ بند ب ماده ۴۸ لایحه برنامه هفتم توسعه نیز از سوی کمیسیون تلفیق بر نامه هفتم حذف گردید

آغاز پذیرش مقاله برای همایش ملی مدیریت،اقتصاد و توسعه در یامحور

رئیس جهاددانشگاهی استان هرمزگان از آغاز پذیرش مقاله برای همایش ملی مدیریت، اقتصاد و توسعه دریامحور خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد زاهری، با اشاره به آغاز پذیرش مقاله برای همایش ملی مدیریت، اقتصاد و توسعه دریامحور، به ایسا اظهار کرد: دومین همایش ملی «مدیریت، اقتصاد و توسعه دریامحور» در راستای ایجاد زمینه و بستری مناسب برای جهت دهی به تلاش های اساتید، محققین، مدیران و دانشجویان و همچنین در جهت کمک به بهبود مدیریت و حل مسائل مدیریتی و شناخت مسائل و چالش های حوزه مدیریت، توسعه و اقتصاد کشور و استان هرمزگان، به همت جهاد دانشگاهی هرمزگان و با همکاری برخی دانشگاهها و شرکت های استان در بهمن ماه ۱۴۰۲ برگزار می شود.

وی افزود: بنا به تاکید نماینده محترم ولی فقیه در استان و استاندار محترم هرمزگان بر لزوم توجه به دریامحور بودن توسعه و اقتصاد در استان هرمزگان، این حوزه بطور ویژه در این همایش که با حضور اساتید مختلف از دانشگاههای سراسر کشور برگزار می گردد؛ مورد توجه قرار خواهد گرفت.

رئیس شورای سیاست گذاری ایسن همایش، ادامه داد: محورهای ویژه این همایش عبارتند از نقش صنعت در توسعه دریا محور، مدیریت و اقتصاد دریا محور، نقش مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی در توسعه دریامحور. از دیگر محورهای همایش مدیریت، اقتصاد و توسعه دریامحور می توان به مدیریت بازرگانی و مدیریت آموزشی، جایگاه استاندارد در مدیریت و توسعه اقتصادی، مدیریت تولید، فرایند و عملیات، مدیریت منابع انسانی و رفقا ر سازمانی، مدیریت سیستم اطلاعاتی کسب و کار و فناوری اطلاعات، اقتصاد دانش بنیان و نوآوری، مدیریت کسب و کار و کارآفرینی، مدیریت مسئولیت های اجتماعی، مدیریت و توسعه صنایع دریا محور، مدیریت مالی و سرمایه گذاری، مدیریت استراتژیک و آینده پژوهی، مدیریت دانش، نقش شیلات در توسعه دریا محور، نقش گردشگری در توسعه دریامحور، اشاره کرد.



سنگین گروه امنیت دریا – سجاد مرادی کلارده – با توجه به اهمیت باب المندب و دریای سرخ، صهیونیست‌ها همواره نگرانی خود را از نقش انصارالله در این محدوده و دستیابی آن‌ها به قابلیت‌های تسلیحاتی برای حمله به منافع تل آویو ابراز کرده‌اند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سجاد مرادی کلارده پژوهشگر روابط بین‌الملل در باره اهمیت راهبردی باب المندب نوشت: با ورود رسمی جنبش انصارالله به جنگ غزه، تنگنای ژئوپلیتیکی رژیم صهیونیستی و وابستگی آن به تنگه باب المندب و دریای سرخ بیش از پیش به چشم می‌آید. یکی از مهم‌ترین چالش‌های این رژیم در مناطق اطراف سرزمین‌های اشغالی از جمله در حوزه دریای سرخ و باب المندب است که به عنوان یک رابط استراتژیک بین اقیانوس هند و دریای مدیترانه از طریق دریای سرخ و کانال سوئز عمل می‌کند. این امر به ویژه از زمان قدرت گرفتن انصارالله در یمن به یکی از چالش‌های اصلی ژئوپلیتیکی رژیم تبدیل شده است.

اهمیت راهبردی باب المندب

باب‌المندب یکی از مناطق سوق‌الجیشی دنیا است که یمن در جنوب و جیبوتی در شمال بر آن مسلط هستند. این تنگه دریای سرخ را به خلیج عدن و سپس به دریای عرب و اقیانوس هند وصل می‌کند. تنگه باب المندب در باریک‌ترین نقطه ۱۸ مایل عرض دارد و تردد نفتکش‌ها را به دو کانال به عرض ۲ مایل برای محموله‌های ورودی و خروجی محدود می‌کند. کشتی‌هایی که از اقیانوس هند می‌آیند پس از گذر از باب‌المندب و عبور از طول دریای سرخ می‌توانند راه خود را از کانال سوئز به سوی مدیترانه ادامه دهند. در بعد ارتباطی این تنگه ارتباطات سریع و کم هزینه میان قاره آسیا به اروپا و از اروپا به آمریکا راممکن ساخته است. به گونه‌ای که اقیانوس هند از طریق دریای عرب به تنگه باب‌المندب و بعد به دریای سرخ و از کانال سوئز به مدیترانه و از دریای مدیترانه به اقیانوس آرام می‌رسد و ارتباطات بین‌المللی و دریایی را تسهیل می‌کند.

در حوزه اقتصادی این آبراه شریان اصلی تجارت بین دریای مدیترانه و اقیانوس هند است که حدود ۷۰۰ میلیارد دلار در سال تخمین زده می‌شود. طبق آمار سال ۲۰۲۳ روزانه حدود ۴ میلیون بشکه نفت از باب المندب در مسیر اروپا ترانزیت می‌شود. همچنین در حدود ۲۵ هزار کشتی یا ۷ درصد تجارت دریایی جهان از ایسن منطقه عبور می‌کنند. بسته شدن این تنگه می‌تواند باعث توقف عبور نفتکش‌ها از خلیج فارس به سمت کانال سوئز شود و آنها را مجبور به تغییر مسیر در نوک جنوبی آفریقا نماید که نتیجه آن افزایش زمان ترانزیت و هزینه‌های حمل و نقل خواهد بود. مهم‌ترین تهدیدات پیرامون این منطقه افزایش رقابت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، سطح بالای خشونت و بی‌ثباتی در کشورهای اطراف، دزدی دریایی و قاچاق انسان است.

اهمیت باب المندب و دریای سرخ برای رژیم صهیونیستی

تنگه باب المندب و دریای سرخ در ابعاد امنیتی و اقتصادی برای رژیم اشغالگر مهم است. از منظر امنیتی، تسلط بر این تنگه بسیاری از نگرانی‌های غرب و رژیم را کاهش می‌دهد. نکته مهم این است که تل آویو برای حفظ موجودیت خود به آبراه‌های بین‌المللی وابستگی بالایی دارد. برای نمونه در سال ۱۹۶۷ بسنتی تنگه تیران از سوی مصر، یکی از دلایل وقوع جنگ در همان سال بود. رژیم در از زمان نسبت به از دست رفتن بازدارندگی خود نگران بوده و سایر موضوعات مربوط به تجارت با شرق، در قیاس با این مساله اهمیت چندان نداشته‌اند.

در استراتژی نظامی و امنیتی رژیم صهیونیستی، اطمینان یافتن از اینکه دشمنان بر این آبراه مهم مسلط نمی‌شوند حیاتی است. نگرانی تل آویو درباره باب‌المندب از طرفی ناشی از جایگاه جغرافیایی آن و از طرف دیگر ناشی از خطرانی است که این رژیم را تهدید می‌کند. دیوید بن گوریون بنیانگذار رژیم درباره چرایی اینکه تل آویو می‌خواست بر دریای سرخ مسلط شود گفت: «ما از لحاظ خشکی محصور شده‌ایم

راه‌اندازی شبکه امنیتی در یابی رژیم صهیونیستی

از جیبوتی تا مجمع الجزایر سقطری

وابستگی تل آویو به تنگه باب المندب و دریای سرخ

و دریا تنها راه دسترسی ما به جهان و دیگر قاره‌هاست.» در سال ۲۰۱۸، بنیامین نتانیاهو نخست‌وزیر رژیم نیز اعلام کرد که «اسرائیل بخشی از هر گونه اقدام بین‌المللی برای جلوگیری از مسدود کردن مسیرهای کشتیرانی دریای سرخ خواهد بود.»در حوزه اقتصادی نیز واردات و صادرات آسیایی حدود یک چهارم کل تجارت خارجی رژیم را تشکیل می‌دهد که عمدتاً از طریق مسیرهای دریای سرخ ترانزیت می‌شود و ایمنی آبراه را به یک مساله امنیت ملی تبدیل کرده است.نگرانی اصلی تل آویو از احتمال بسته شدن طریق این تنگه است. تنها جایگزین این تنگه، دور زدن قاره آفریقا از طریق دریا است.

سیاست رژیم در باب المندب

بنیای اصلی سیاست تل آویو در این منطقه، تلاش برای نظامی کردن منطقه است تا از افتادن آن به دست انصارالله جلوگیری کند. دیپلماسی نظامی رژیم در این منطقه عمدتاً بر دستیابی به پایگاه‌های نظامی، فروش تسلیحات و فناوری‌های نظامی بر مبنای تنش آفرینی، ایجاد آشوب و تجزیه کردن کشورها استوار است. به ویژه که این قاره مملو از منازعات درون کشوری و برون کشوری است. بنی گانتس رئیس سابق ستاد ارتش رژیم در سپتامبر ۲۰۱۵ در سخنرانی در اندیشکده خاور نزدیک با عنوان «امنیت ملی اسرائیل در شرایط متغیر منطقه» با اشاره به چالش‌های امنیتی مختلف رژیم تاکید کرد «چیزی که او را نگران می‌کند باب‌المندب و دیگر راه‌های دریایی است.» اهمیت این منطقه باعث شد رژیم در مقابل قرارداد تسلیحاتی به ارزش حدود یک میلیارد دلار شامل ۳۰ هواپیمای نظامی و مجهز کردن یگان زرهی به ۳۳۰ تانک، برای تقویت حضور در دریای سرخ پایگاه نظامی در بندر مصوع مشرف بر دریای سرخ در اریتره احداث کند.

همراهی با ائتلاف در جنگ یمن

یکی از مهم‌ترین دلایل همراهی رژیم صهیونیستی با عربستان در حمله به یمن از سال ۲۰۱۵، ریشه در هراس رهبران رژیم از افتادن این پهنه راهبردی در دست انصارالله بود. بر همین اساس با آغاز حملات عربستان به یمن، رژیم صهیونیستی ابتدا نیروهای نظامی خود را در جزایری در اریتره مستقر کرد. در ادامه نیز برخی منابع در منطقه عبیر در جنوب عربستان اعلام کردند که هواپیمای نیروی هوایی این رژیم سلاح‌ها، موشک‌ها و تجهیزات از بندر عصب در اریتره به پایگاه خمیس مشیط در عبیر برای حمایت از نیروهای هوایی ائتلاف علیه یمن منتقل می‌کند. ناظران این

معاون امور بندری و اقتصادی بنادر و دریانوردی استان گیلان

آغاز ممیزی قراردادهای سرمایه‌گذاری در بنادر کشور از بندر انزلی



معاون امور بندری و اقتصادی بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به برگزاری آغاز ممیزی قراردادهای سرمایه گذاری در بنادر کشور از بندر انزلی، تصریح کرد: برگزاری این ممیزی ها باعث ایجاد وحدت رویه و نظارت دوره ای بر انجام امورات مربوط به ادارات متناظر بنادر با ادارات تابعه در ستاد مرکزی سازمان خواهد شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی نظری، معاون امور بندری و اقتصادی بنادر و دریانوردی استان گیلان از آغاز ممیزی قراردادهای سرمایه گذاری در بنادر کشور از بندر انزلی خبرداد.

وی با اعلام این خبر اظهار داشت: کار گروه ممیزی قراردادهای سرمایه گذاری سازمان بنادر و دریانوردی متشکل از کارشناسان سرمایه گذاری، فنی و مهندسی، حقوقی، مالی، امور بندری و HSE بنادر کشور با حضور در اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان به بررسی قراردادهای سرمایه گذاری غیر دولتی در این اداره کل پرداختند.

نظری افزود: در راستای سیاست‌های کلان سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر کاهش انتظار نوبت کشتی های تجاری و ارتقای توان رقابتی منطقه ای با توسعه و تکمیل بنادر و زیرساخت ها و تأسیسات بندری و تأمین تجهیزات مورد نیاز دریایی و بندری کشور، شفافیت فرآیند سرمایه گذاری و تسهیل و تسریع جذب سرمایه داخلی و خارجی بخش خصوصی و غیر دولتی در بنادر کشور، و مناسب سازی قراردادی در بنادر، بهبود تشریفات اداری مربوطه و همچنین افزایش اثر بخشی ورود سرمایه‌های بخش خصوصی و غیر دولتی از اهداف سازمان بنادر و دریانوردی است.

معاون امور بندری و اقتصادی بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به برگزاری آغاز ممیزی قراردادهای سرمایه گذاری در بنادر کشور از بندر انزلی، تصریح کرد: برگزاری این ممیزی ها باعث ایجاد وحدت رویه و نظارت دوره ای بر انجام امورات مربوط به ادارات متناظر بنادر با ادارات تابعه در ستاد مرکزی سازمان خواهد شد.وی با بیان اینکه ممیزی تا پایان سال ادامه دارد، گفت: طبق برنامه اعلامی از سوی اداره کل امور اقتصادی و مناطق مقرر گردیده است تا این گروه کارشناسان تا پایان سال جاری تمامی قراردادهای سرمایه گذاری بخش غیر دولتی در بنادر کشور را با توجه به شیوه نامه مصوب در هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی بررسی و ممیزی کنند.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان خبرداد

اسکله‌های گردشگری بندر لنگه در آستانه بهره‌برداری

سه فروند اسکله شناور گردشگری تولید داخلی در بنادر غرب هرمزگان با ۸۰درصد پیشرفت فیزیکی در آستانه بهره‌برداری است.مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان گفت: در راستای ایفای نقش مسوولیت‌های اجتماعی سازمان بنادر و دریانوردی، طرح ساخت و نصب سه فروند اسکله شناور گردشگری بنادر غرب استان در دستورکار قرار گرفت که با پایان و نصب ۲فروند از این اسکله‌ها، ۸۰درصد پیشرفت حاصل شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مرتضی سالاری به ایرنا افزود: این طرح با اعتباری افزون بر ۴۵۰میلیارد ریال در دور دوم سفر