اقتصاد سرآمد
یکشنبه-۱۳اسفند۱۴۰۲-سال هفتم-شماره۱۸۷۱

بنادر

توقیف محموله بزرگ سیگار قاچاق در بندر هندیجان

فرمانده مرزبانی و دریابانی خوزستان از توقیف محموله بزرگ سیگار قاچاق در یکی از مناطق ساحلی هندیجان خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، سردار لطفعلی پاکباز در گفتگو با خبرنگار مانا افزود: مأموران دریابانی با رصد اطلاعاتی موفق شدند یک انبار بزرگ ۳۶۰ هزار نخی سیگار قاچاق که از طریق دریا وارد منطقه شده بوده کشف و ضبط کنند.

وی ارزش محموله سیگار قاچاق را ٦ میلیارد ریال بیان کرد و گفت: در این ارتباط یک متهم به قاچاق سیگار بازداشت و تحویل مرجع قضایی شد.

اداره کل تعزیرات حکومتی خوزستان مسئولیت رسیدگی به پرونده‌های قاچاق کالا و ارز را برعهده دارد.

فرمانده مرزبانی و دریابانی خوزستان با اشاره به اینکه این محموله قاچاق سیگار در یکی از بنادر کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس بارگیری شده بود افزود: این محموله قرار بود در بازارهای داخلی عرضه شود، ولی باهوشیاری مأموران دریابانی ناکام ماند.

سردار پاکباز بر برخورد جدی و هدفمند با پدیده قاچاق کالا در مناطق ساحلی و آب‌های شمال غرب خلیج فارس تأکید کرد.

استان خوزستان با ۵۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و آبراهی همواره به پدیده قاچاق کالا و سوخت روبه‌رو بوده است.

بررسی شبانه روزی گمرکات خوزستان

ناظر گمرکات خوزستان گفت: فعالیت شبانه روزی گمرکات با هدف افزایش حجم تجارت بررسی می‌شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، بهروز قره بیگی به مانا افزود: شبانه‌روزی کردن فعالیت گمرکات خوزستان نیازمند تأمین زیرساخت‌ها است؛ از جمله این زیرساخت‌ها تأمین فضا، روشنایی، امکانات رفاهی، تجهیزات مورد نیاز برای تخلیه و بارگیری، سیستم کنترل و دوربین مدار بسته می‌باشد.

وی گفت: نیروی مورد نیاز برای فعالیت شبانه‌روزی گمرکات باید تأمین شود، اگر تفاهم‌نامه‌ای امضا و زیرساخت‌ها تأمین شوند باید از گمرک ایران به صورت مکتوب تقاضای نیرو شود.

ناظر گمرکات خوزستان با اشاره به اینکه در صورت شبانه روزی شدن گمرکات، امکان افزایش صادرات کالاهای غیرنفتی به عراق فراهم خواهد شد، افزود: فعالیت شبانه روزی گمرکات، حجم تجارت و اشتغال در مناطق ساحلی خوزستان را افزایش خواهد داد.

وی گفت: هم اکنون وقت کاری گمرکات خوزستان تا ساعت ۱۵ است و صادرکنندگان کالا باید تشریفات گمرکی را قبل از این ساعت انجام دهد.

قره بیگی با اشاره به اینکه بخش مهمی از صادرات کالا از گمرکات خوزستان به عراق انجام می‌شود افزود:عراق نیز از شبانه روزی شدن گمرکات و افزایش مبادلات تجاری استقبال می‌کند.

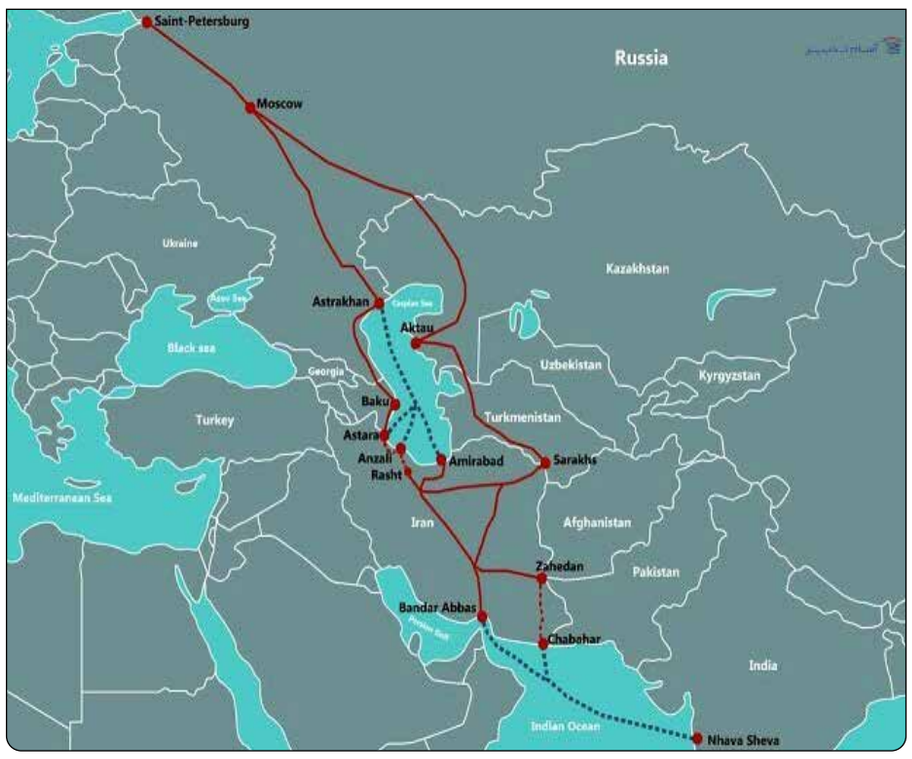
قره بیگی به برگشت ارز حاصل از صادرات از گمرکات خوزستان نیز اشاره کرد و افزود: ارزش کالاهای صادراتی باید بررسی شود تا مشکلاتی در آینده پیش نیاید که موجب تخلف و تضعیف حقوق دولت شود.

وی گفت: هم اکنون تردد گردشگران دو کشور ایران و عراق به صورت شبانه روزی انجام می‌شود و محدودیتی در این خصوص وجود ندارد.

ناظر گمرکات خوزستان در خصوص راه‌اندازی ایکس‌ری کامیونی در گمرک چذابه نیز گفت: برای کل گمرکات استان درخواست ایکس‌ری کامیونی شده؛ دستگاه در حال حاضر برای گمرک خرمشهر و چذابه قطعی و جانمایی شده و قرار است توسط بخش خصوصی واگذار شود که امیدواریم با پیگیری استانداری بتوانیم این دستگاه را در دو گمرک نیز راه‌اندازی کنیم.

قره بیگی ضرورت وحدت رویه در گمرکات خوزستان را یکی از الزامات توسعه صادرات بیان و در خصوص هماهنگی گمرکات ایران و عراق نیز گفت: نیاز است ملاقات‌های مرزی تقویت شوند تا موانع احتمالی در صادرات کالا به عراق برطرف شود.

در استان خوزستان چهار اداره کل اهواز، خرمشهر، آبادان و بندر امام خمینی فعال هستند. گمرکات خوزستان به لحاظ وزن کالاهای صادراتی در رتبه دوم کشوری قرار دارند.



خیز هندوستان برای جایگزین کردن عرب‌مِد با چابهار

نیاز اجتناب‌ناپذیر هند به تجارت با آسیای مرکزی و روسیه

لزوم توجه بیشتر دولت به کریدور شمال-جنوب

گروه ترانزیت دریا - مهدی کریمی - فعالسازی هر چه سریع تر کریدور شمال-جنوب علی الخصوص فعالسازی بندر چابهار و راه‌های ارتباطی به آن باید در اولویت دولت قرار بگیرد. توسعه بندر چابهار، دسترسی هند را به بازارهای آسیای مرکزی و اروپای شرقی به خصوص روسیه از طریق راهگذر شمال-جنوب برقرار می سازد که اثربخشی آن در اقتصاد کشور، وابسته به عزم دولت در تقویت این کریدور می باشد.

مهدی کریمی، کارشناس اقتصادی در یادداشتی درباره کریدورهای بین المللی نوشت: کریدور عرب-مدیترانه، سواحل غربی هند (بنادر بمبئی و جواهر لعل نهرو) بندر جبل‌علی(امارات)، عربستان، اردن، بندر حیفا (رژیم اشغالگر صهیونیستی) و بندر پیرائوس (یونان) را از طریق دریای مدیترانه به اروپا متصل می‌کند. البته این کریدور، شاخه‌هایی به بندر مرسین ترکیه و بندر اسکندریه مصر نیز دارد که به جذابیت تجاری آن می افزاید. در واقع معماری این اتصال جدید، ریشه در عادی سازی روابط دیپلماتیک بین امارات متحده عربی و رژیم اشغالگر صهیونیستی در سال ۲۰۲۰ یا همان پیمان ابراهیم دارد که موجب اتصال ریلی آن ها از طریق عربستان سعودی و اردن شده است.

مزیت رقابتی این کریدور، کاهش زمان سفر از بندر بمبئی به پیرائوس به ۱۰ روز است که در مقایسه با عبور از کانال سوئز، زمان را تا ٤٠ درصد کاهش می دهد. این امر با تکمیل ۲۳۰ کیلومتر باقی مانده از خط ریلی جبل‌علی-حیفا محقق می شود. لازم به ذکر است که با توجه به رشد ۳۰ درصدی تجارت میان اروپا و هند در دهه گذشته، هند مصمم به فعالسازی این کریدور است. رقابت اقتصادی با چین، تنش‌های موجود با پاکستان، تعریف نقش جدید خود در امنیت غذایی جهان، تثبیت منافع اقتصادی خود به واسطه روابط نزدیک با اروپا و آمریکا و برجسته کردن نقش خود در نظم نوین جهانی آتی عواملی است که هند را به حمایت از این کریدور سوق داده است.

همکاری‌های راهبردی کشورهای ذینفع کریدور عرب - مدیترانه

هند دومین تولید کننده بزرگ گندم جهان پس از چین است. جنگ روسیه و اوکراین و بحران غذایی ناشی از آن، این کشور را به فکر تعریف نقش ویژه در تامین امنیت غذایی جهان انداخته است. تدوین پروژه کریدور غذایی هند-خاورمیانه و سرمایه‌گذاری چند میلیارد دلاری عربستان و امارات در این پروژه ناشی از همین امر است که ضرورت مشارکت و ارتباط میان آن ها را افزایش داده است.

از طرفی، همکاری عربستان و امارات با دولت و شرکت‌های خصوصی و بزرگ هند برای تولید پتروشیمی با ارزش افزوده بالاتر در این کشور، همکاری امارات با هند در بخش کشاورزی و تکنولوژی های آن، همکاری نزدیک رژیم صهیونیستی و هند برای تولید نیمه هادی‌ها و پهپادهای بسیار پیچیده، سرمایه‌گذاری‌های مشترک در انرژی سبز، باتری الکتریکی، خودروی الکتریکی، ایستگاه‌های شارژ باتری، کشاورزی مبتنی بر فناوری، ایجاد یک صندوق سرمایه گذاری ۳ میلیارد دلاری توسط شرکت اماراتی DP World با مشارکت صندوق سرمایه‌گذاری زیرساخت ملی هند در بنادر غربی هندرا، ناواشوا و کوچی هند و همچنین واگذاری بندرگاه حیفا رژیم صهیونیستی به شرکت هندی Adani به ارزش ۱.۲ میلیارد دلار، تضمین مناسبی برای قوام‌بخش بودن کریدور عرب-مدیترانه با گره زدن منافع اقتصادی آن‌ها به یکدیگر و حمایت کشورهای درگیر و فعال در این کریدور است.

در حال حاضر با وجود گذشت چندماه از عملیات طوفان الاقصی، برخی شرایط مسیر عرب مد تغییر یافته است. در حالی که خدشه جدی به امنیت رژیم صهیونیستی و حملات چندباره گروه های مقاومت به حیفا امتداد این مسیر به اروپا و تبدیل آن به یک کریدور بین المللی را با چالش مواجه ساخته، اما مشارکت کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس در ایجاد یک مسیر زمینی مستقل برای این رژیم جهت خلاص کردن شریان های تجاری آن از حملات یمن در تنگه باب المندب، قطعه های مسیر زمینی آن را به شرایط عملیاتی نزدیک تر کرده است.

نیاز اجتناب‌ناپذیر هند به تجارت با آسیای مرکزی و روسیه

با این که کریدور عرب - مدیترانه می تواند دسترسی هند به بازارهای اروپایی را بدون عبور از ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه فراهم کند اما نمی تواند تمام دغدغه و نیاز هند برای سیاست های اقتصادی خود را مرتفع سازد. کشورهای آسیای مرکزی که محصور در خشکی بوده و اقتصاد در حال توسعه دارند، مقصدهای تجاری مناسبی برای هند به شمار می روند. از سوی دیگر شروع جنگ روسیه و اوکراین و تحریم های غرب علیه مسکو، روسیه را به سمت بازارهای جدید کشانده است که در صدر آن ها چین، هند و ایران قرار دارند.

مزیت مسیر عبوری از ایران برای هند، به منظور دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی، روسیه، افغانستان و قفقاز جنوبی اجتناب ناپذیر است. بندر چابهار که تنها بندر اقیانوسی ایران است، این دغدغه هند را مرتفع می کند.

> کریدور عرب-مدیترانه،سواحل غربی هند (بنادر بمبئی و جواهر لعل نهرو) بندر جبل‌علی(امارات)، عربستان، اردن، بندر حیفا (رژیم اشغالگر صهیونیستی)و بندر پیرائوس (یونان) را از طریق دریای مدیترانه به اروپا متصل می‌کند. البته این کریدور، شاخه‌هایی به بندر مرسین ترکیه و بندر اسکندریه مصر نیز دارد که به جذابیت تجاری آن می افزاید.

فعالسازی چابهار فرصت های بی نظیری را برای اقتصاد ایران به ارمغان می آورد

فعالسازی هر چه سریع تر کریدور شمال-جنوب علی الخصوص فعالسازی بندر چابهار و راه‌های ارتباطی به آن باید در اولویت دولت قرار بگیرد. ایران باید در نظم جهانی جدید، موقعیت ژئواستراتژیک خود را بهبود ببخشد. همکاری‌های اقتصادی کشورهای ذینفع کریدور شمال-جنوب و گره خوردن منافع آتی آن ها با یکدیگر، فعالسازی کریدور خلیج فارس-دریای سیاه، پشتیبانی کریدور آسیای مرکزی-خلیج فارس و اتصال جنوب شرق آسیا و آفریقا به بخش های شمالی ایران، فرصت های بی نظیری است که احیای کریدور شمال-جنوب در اختیار ایران قرار می دهد.

از طرفی، دولت به دلیل شرایط فعلی خود، قادر به تامین سرمایه لازم برای احداث زیرساخت های بندری، ریلی و جاده ای کریدور شمال - جنوب به ویژه بندر چابهار نیست که توصیه می‌شود با استفاده از مدل‌هایی چون شرکت سهامی عام پروژه محور، بخش غیردولتی را وارد این عرصه بکند.

معاون محیط زیست دریایی سازمان محیط زیست خبر داد

تداوم اجرای طرح حفاظت از تالاب‌های ایران در دستور کار محیط زیست

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به نتایج خوب به دست آمده از اجرای طرح بین‌المللی حفاظت از تالاب‌های ایران در حوضه‌های آبریز دریاچه ارومیه و دو تالاب شادگان و بختگان، از تلاش برای گسترش آن به نقاط دیگر کشور خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی ذوالجودی درباره آخرین رایزنی‌های انجام شده برای جلب همکاری‌های بین‌المللی به منظور تداوم اجرای طرح حفاظت از تالاب‌های ایرانبه ایسنااظهار کرد: این طرح یک برنامه چند ساله بوده و مدت زمان آخرین برنامه‌ای که تنظیم کردیم پنج ساله بوده است. حامی اصلی آن دولت ژاپن بود که به‌طور داوطلبانه مشارکت کرد تا هم از حمایت مالی و هم از تجارب آن‌ها استفاده کنیم. سه سال از اجرای این طرح تمام شده است.معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست اضافه کرد: برای اجرای این برنامه طی دو سال باقیمانده، با دولت ژاپن و با سایر دولت‌هایی که در این زمینه تمایل به همراهی با جمهوری اسلامی ایران هستند در حال رایزنی هستیم تا بتوانیم این پروژه را به نحو احسن ادامه بدهیم. طرح حفاظت از تالاب‌های ایران جزو پروژه‌های کاربردی خوبی است که در صورت تداوم می‌تواند نه‌تنها به تالاب‌های ایران بلکه به تالاب سایر کشورها کمک کند.وی ادامه داد: تجارب نسبتا خوبی از اجرای طرح تالاب‌های ایران در تالاب‌های ارومیه، شادگان و بختگان به دست آمده است، یعنی مرحله مطالعاتی صفر را پشت سر گذاشته‌ایم و خروجی خوبی داشته است. نتایج اجرای این طرح در ۲۰۰ روستا نشان داد که آب صرفه‌جویی نسبتا مناسبی در مصرف آب در کشاورزی انجام شده است. در کنار آن بهره‌وری افزایش یافته، محصولات بهتری تولید شده و درآمد اقتصادی خانواده افزایش یافته است.

ذوالجودی در پایان با اشاره چاپ و پخش نتایج به دست آمده از اجرای طرح حفاظت از تالاب‌های ایران اظهار کرد: این نتایج به‌صورت بروشور و کتاب درآمده و در روستاها توزیع شده است و می‌تواند به عنوان یک الگو در تمامی تالاب‌ها گسترش پیدا کند. اجرای این پروژه حتماً تداوم خواهد یافت همچنین با اقدامات همکاران در داخل و برخورداری از مشاوره‌های بین‌المللی سعی می‌کنیم در کل کشور آن را گسترش دهیم.

مرتضی سالاری: رشد ۷ درصدی صادرات غیرنفتی در غرب هرمزگان

جهش ۲٤ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینر یخچالی در بنادر غرب هرمزگان

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان گفت: از مجموع صادرات نفتی و غیرنفتی انجام شده سه میلیون و ۱۱۰ هزار و ٤۱۵ تن با افزایش هفت درصدی مربوط به صادرات غیرنفتی و سه میلیون و ۱۹۱ هزار و ۸۰۳ تن به صادرات نفتی اختصاص دارد.

به گزار ش اقتصادسرآمد، مرتضی سالاری با اشاره به جهش ۲٤ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینر یخچالی اظهار کرد: در سال‌جاری، ۱٤٦ هزار و ۸۲۷ TEU کانتینر یخچالی با تناژ یک میلیون و ٦۲۰ هزار و ٦٦٤ تن در بنادر غرب استان هرمزگان تخلیه و بارگیری شد.

وی حجم صادرات کانتینر یخچالی از طریق بنادر غرب استان در این بازه زمانی را ۷۳ هزار و ٤۱۳ TEU اعلام کرد که نسبت به میزان صادرات کانتینر یخچالی ۱۱ ماهه سال گذشته ۱۲ درصد افزایش داشته است.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان، میزان صادرات کالاهای نفتی و غیرنفتی شامل میوه و تره بار، خشکبار، مواد معدنی و مصالح ساختمانی در این بنادر را شش میلیون و ۳۰۲ هزار و ۲۱۸ تن اعلام کرد.

به گفته سالاری، از مجموع صادرات نفتی و غیرنفتی انجام شده سه میلیون و ۱۱۰ هزار و ٤۱۵ تن با افزایش هفت درصدی مربوط به صادرات غیرنفتی و سه میلیون و ۱۹۱ هزار و ۸۰۳ تن به صادرات نفتی اختصاص دارد.

وی ادامه داد: همچنین از مجموع عملیات انجام شده، چهار میلیون و ۱۲۹ هزار و ۹۲۱ تن فرآورده نفتی و غیرنفتی به صورت رویه کابوتاژ (حمل و نقل ساحلی) در بنادر غرب استان هرمزگان جابه‌جا شد.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان در ادامه از افزایش ۲۵ درصدی ترانزیت نفتی و غیرنفتی و همچنین ترانزیت حجمی افزون بر ۱٦٦ هزار دستگاه خودرو در بندرلنگه خبر داد.

سالاری گفت: در این دوره زمانی حجم ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی که عمده آن محموله خودرو بوده به ۳۸۹ هزارو ۹۳۰ تن رسید که نشانگر افزایش ۲۵ درصدی است.

وی خاطرنشان کرد: در این مدت بیش از ۱٦٦ هزار و ٤۷٦ خودرو با ۱۵ درصد افزایش از طریق بندرلنگه به کشورهای آسیای میانه، عراق و افغانستان ترانزیت شد.

محمدحسینی تختی: با ۴ میلیون و ۹۶ هزار مسافر صورت گرفت

رکوردشکنی جابه‌جایی بیش از ٤ میلیون مسافر در بنادر شرق هرمزگان

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان میزان رفت و آمد مسافر در بنادر شرق استان را بیش از ٤ میلیون و ۹٦ هزار نفر اعلام کرد و گفت: بندر شهید حقانی در صدر بنادر مسافری دریایی کشور با افزایش ۱۱ درصدی این جابه‌جایی‌ها قرار دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، حمیدرضا محمدحسینی تختی افزود: از ابتدای سال جاری تاکنون چهار میلیون و ۹٦ هزار و ٦٤۳ نفر مسافر از طریق این بنادر جابه‌جا شده‌اند.

وی ادامه داد: از این مجموع، ۲ میلیون و ۸۸۱ هزار و ۱٦۵ مسافر از طریق بندر شهید حقانی به جزایر قشم،هرمز و بالعکس تردد داشته، که این میزان نسبت به مدت مشابه سال گذشته در همین مدت ۱۱ درصد افزایش به ثبت رسیده است.

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان گفت: در جزیره هرمز نیز یک میلیون و ۱۹۷ هزار و ۸۱۳ مسافر با افزایش ۳۳ درصدی جابه‌جا شده که در زمینه رفت و آمد شناورها این با افزایش ۲۸ درصدی همراه بوده است.

محمدحسنی تختی، میزان جابه‌جایی مسافر در مسیر بین‌المللی بندر شهید باهنر به بندر شارجه را ۲۹ درصد اعلام کرد و گفت: ۱۷ هزار و ٦٦۵ مسافر با افزایش ۹ درصدی تردد شناور از طریق این بندر رفت و آمد داشته‌اند.