

رشد صفر درصدی ظرفیت بنادر شمالی در ۸ سال گذشته

طبق گفته معاون سازمان بنادر ایران در حال حاضر ۹۰درصد کشتی های ورودی به بندر انزلی خالی برمی گردد و برنامه بار منظمی برای بنادر شمالی وجود نداشته و مسیر دریایی برای خریدمالک‌ها صرفه اقتصادی ندارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد از ایلینا، از مجموع ۱۱ هزار و ۲۴۰ کیلومتر مرزهای کشورمان ۳۳ درصد آن مرز خشکی و ۳۷درصد مرز آبی است و ایران تقریبا با ۸۰درصد همسایگان خود مرز دریایی دارد و ۹۳درصد صادرات و ۸۳درصد واردات کشور از طریق دریا انجام می‌شود. البته بنادر جنوبی کشورمان سهم عمده‌ای در این اعداد و ارقام دارند و در بنادر شمالی کشورمان در دریای خزر فقط با دو کشور قزاقستان و روسیه مرز مشترک دریایی داریم.

اما علی‌رغم تعدد بنادر در شمال کشورمان، در حال حاضر میزان کالایی که از بنادر شمالی صادر می‌شود حدود ۳۰درصد از کالاهایی است که از مرزهای زمینی ایران به کشورهای حوزه دریای خزر در حال صادرات است و ۷۰درصد مابقی از طریق مرزهای ریلی و جاده‌ای حمل می‌شود. از سوی دیگر در حالی که ظرفیت بنادر شمالی کشورمان بیش از ۳۰میلیون تن است اما فقط از ۶ میلیون تن آن استفاده می‌شود. البته آمار و ارقام نشان می‌دهد بنادر شمالی کشورمان در سال‌های اخیر نه تنها رشدی نداشتند بلکه دچار افت هم شدند چراکه در ابتدای دهه ۹۰میزان بهره‌برداری از ظرفیت بنادر شمالی به ۱۱ میلیون تن رسیده بود اما با شیب نزولی این ظرفیت به ۶میلیون تن کاهش پیدا کرده است.

برخی از کارشناسان معتقد هستند که یکی در دلایل کاهش میزان تخلیه و بارگیری در بنادر شمال عدم یاراییابی دقیق و عدم توسعه بازار است و اساسا برای بنادر کشورمان در سال‌های گذشته سیاست‌گذاری جامع و دقیقی انجام نشده و تعدد بنادر با بار بسیار پایین محصول همین بی‌برنامگی‌ها است به طوری که در شهر انزلی دو بندر وجود دارد که اساسا همین موضوع باعث اختلافات و کشمکش‌هایی برای اتصال راه‌آهن به دو بندر در یک شهر شده است.

حالا در این شرایط عدای از کنار گذاشتن بنادر ایران در مسیر ترانزیتی با ایجاد بندر مشترک آذربایجان و ترکمنستان هشدار می‌دهند و توسعه این بندر مشترک، احتمالا ایران از مسیر ترانزیتی جدید دور زده می‌شود.

معاون دیپلماسی وزارت امور خارجه معتقد است از دلایل رکود بنادر شمالی کشورمان نبود کشتی رو –رو است و اگر تعداد کشتی‌های رو –رو افزایش یابد این بنادر رونق پیدا می‌کنند اما معاون سازمان بنادر می‌گوید مشکل اساسی نبود بار است و اساسا تردد از مسیر دریایی برای خرید مالک‌ها صرفه اقتصادی ندارد البته مذاکراتی با روسیه انجام شده تا با راه‌اندازی خطوط دریایی رکود بنادر بنادر شمالی شکسته شود.

سید رسول مهاجر،معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه در گفت‌وگو باخبرنگار اقتصادی ایلنا درباره پایین بودن اعداد و ارقام صادرات دریایی از بنادر شمالی اظهار داشت: یکی از نکات مور تأکید وزارت خارجه این است که حتما باید کشتی‌های رو-رو در دریای خزر فعال شوند و در این باره مذاکراتی هم با وزیر راه و شهرسازی داشته‌یم.

وی با اشاره به سهم پایین ایران از تجارت دریایی از طریق بنادر شمالی در حالی که صادرات به اوراسیا و آسیا بسیار زیاد است، گفت: وزارت خارجه به شدت به دنبال این است که با همکاری سایر دستسگاه‌ها از کشتی‌های رو-رو در مسیر بندر امیرآباد به قزاقستان، از بندر انزلی به استراخان روسیه برقرار شود.

وی با اشاره به سهم پایین ایران از تجارت دریایی از طریق بنادر شمالی در حالی که صادرات به اوراسیا و آسیا بسیار زیاد است، گفت: وزارت خارجه به شدت به دنبال این است که با همکاری سایر دستسگاه‌ها از کشتی‌های رو-رو در مسیر بندر امیرآباد به قزاقستان، از بندر انزلی به استراخان روسیه برقرار شود.

معاون وزیر امور خارجه ادامه داد: البته خوببختانه کشتی رو-رو از بندر امیرآباد به سمت قزاقستان راه‌اندازی شده اما این مسیر باید رونق داشته باشد و توسعه پیدا کند. مهاجر با بیان اینکه در راستای منافع کشور وزارت امورخارجه در این باره مکاتباتی با ریاست جمهوری داشتیم تا موانع موجود برطرف شود، گفت: اصرار داریم کشتی‌های رو-رو در داخل ساخته شودو وزارت امور خارجه معتقد است که باید به وزارت راه اجازه داده شودت تا کشتی‌های رو-رو خارجی را برای دو الی سه سال اجازه کند چرا که در حال حاضر صادرات ایران معطل این ناوگان است.

همچنین قوه‌ها دو کمساری، معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا با اشاره به وضعیت و ظرفیت بنادر شمالی و با تشریح مشکلات و موانع بنادر شمالی برای افزایش تخلیه و بارگیری اظهار داشت: ظرفیت بنادر شمالی کشور برای انواع کالا در بخش صادرات و واردات حدود ۳۰میلیون تن است که در حال حاضر ۶میلیون تن از این ظرفیت استفاده می‌شود اما می‌توان با توسعه ترانزیت، ظرفیت استفاده را افزایش داد.

وی با اشاره به تردد کشتی‌های رو-رو در بنادر شمالی کشور برای افزایش حمل بار اظهار کرد: ناوگان کشتی رو-رو ریلی و کامیونی در دریای خزر فعال است که البته می‌توان گفت ۷۰درصد رو روهای دریای خزر، از نوع کامیونی هستند. کشتی‌های رو رو در تمام بنادر شمالی اعم از انزلی، نوشهر، امیرآباد، فریدون کنار و ... می‌توانند پهلو بگیرند.

معاون سازمان بنادر و دریانوردی افزود: پیش از این کامیون‌های ترانزیتی با عبور از کشور ترکمنستان عبور به قزاقستان می‌رفتند و از آنجا از ترکستان و تاجیکستان، قزقیزستان و بندر بیشکک می‌رسیدند اما در حال حاضر از طریق بندر انزلی خود را به بندر کورویک قزاقستان می‌رسانند. به طور قطع در صورت استقبال شرکت‌های حمل و نقل، این خط تقویت می‌شود و می‌توانیم کشتی‌های رو-رویی بیشتری در این خط استفاده کنیم.

کوهساری از مذاکره با شرکت روسی برای افزایش تعداد کشتی‌های رو –رو در این خط خبر داد و گفت: برای افزایش تعداد ناوگان کشتی رو-رو در این خط با کشور روسیه در حال مذاکره هستیم که کشتی دوم در خط بندر انزلی- بندر نوشهر- بندر امیرآباد به بندر استراخان راه‌اندازی می‌شود و همچنین این کشتی می‌تواند در مسیر بنادر اولیا-انزلی یا اولیا-امیرآباد فعال باشد تا کامیون‌های ترانزیتی که از ایران یا ترکیه به روسیه می‌روند یا بالعکس، از راه دریایی به کشور روسیه تردد داشته باشند که البته این اقدام هم در حال اجرا است.

وی با اشاره به سیاست و برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی برای ساخت داخلی کشتی‌های رو –و اظهار داشت: اقدام دیگری که برای افزایش استفاده از بنادر شمالی انجام شده، ارایه تسهیلات به بخش خصوصی برای ساخت کشتی‌های رو-و است. اگر بخش خصوصی از برنامه استقبال کند، از محل وجوه اداره شده برای ساخت کشتی رو رو به متقاضیان تسهیلات ویژه ارایه می‌شود تا کشتی‌هایی ساخته شوند که ظرفیت حمل کامیون‌های بیشتری را داشته باشند.

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر ادامه داد: کشتی‌های رو –روهای فعلی توان جابه جایی ۳۶دستگاه کامیون را دارند اما برنامه ما این است که کشتی رو-رو مناسب دریای خزر و دو طبقه احداث کنیم که بتواند با تعداد کامیون بیشتری تردد داشته باشد و ظرفیت آن به حمل بیش از ۶۰ دستگاه کامیون برسد تا از این طریق هزینه حمل دریایی کاهش پیدا کند و در نهایت باعث افزایش استقبال صاحبان کالا از مسیر دریایی شود. وی افزود: در حال مذاکره با چندین بخش خصوصی هستیم و آمادگی ارایه تسهیلات در این بخش را داریم تا این خط با کشتی‌های رو –رو جدید تقویت شود.

کوهساری درباره استفاده از ظرفیت کانتری‌های یخچالی در بنادر شمالی کشور اظهار داشت: کانتری‌های یخچالی در بنادر استارا، نوشهر، انزلی و امیرآباد مجهز به سوکت‌های یخچالی هستند و کانتری‌های یخچالی در این بنادر موجود است و بخش خصوصی در این بنادر کانتری یخچالی تأمین کرده است. کشتی‌های کارگویی که در این مسیر تردد می‌کنند، می‌توانند از کانتری‌های یخچالی را به کشورهای حاشیه خزر جابه‌جا کنند. این مقام مسئول تأکید کرد: سازمان بنادر و دریانوردی برای افزایش حمل کالای کانتری-رو در بخش کشتی و کانتری تخفیفاتی را ارایه می‌دهد تا کشتی‌های عمومی که به صورت کامل کانترینر با بارگیری می‌کنند بتوانند از تخفیف ۲۵درصدی برخوردار شوند.



گروه اقتصاددریا- مریم ساحلی –

وجود گذشته سه هفته از شروع فصل گرما، طرح‌های سالم سازی گیلان همچنان در انتظار تصمیم مدیریت ستاد کروانی استان برای تعیین تکلیف بازگشایی شناگاه‌های خود هستند. این درحالی‌ست که آمار بالای غرق شدگان در سواحل خطر آفرین گیلان حاکی از بی توجهی شهروندان به شیوع کرونا در این مناطق و درغیاب راه اندازی طرح‌های سالم سازی است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، وجود ۳۰۰کیلومتر سواحل و آزاد سازی ۷۰درصدی آنها در استان بسترهای مناسبی برای حضور گردشگران و شهروندان علاقه مند به دریافرهام کرده‌است.علیرغم اینکه شناگاههای طرح‌های سالم سازی راه اندازی نشده اند اما امسال مردم به انتظار بازگشایی شناگاه‌ها نمانده و سواحل مملو از مسافران و شهروندان بومی در کنار یکدیگر و بدون رعایت پروتکل‌های بهداشتی است.

درهمین رابطه امروز«حسینی» معاون فرمانده انتظامی گیلان از رها شدگی سواحل گیلان انتقاد کرد.

حسینی افزود: هیچ طرح ساماندهی و سالم سازی امسال در سواحل گیلان اجرا نشده و مردم هم علیرغم شیوع ویروس کرونا بدون رعایت شیوه نامه‌های بهداشتی در سواحل تردد می‌کنند.وی اضافه کرد: بر اساس قانون، وجود خوردها در جزایر فرهنگی سواحل ممنوع است درحالیکه تقریبا در همه سواحل خوردها در نزدیکیمن فاصله به ساحل پارک می‌شوند.درعین حال «سپاسک حیدری» مدیر کل اجتماعی و فرهنگی استانداری گیلان به مرور اعلام کرد: طرح‌های سالمسازی استان از پیش ازفروردین ماه فعال هستند اما بنا بر تصمیم ستاد کرونا گیلان به منظور جلوگیری از ورود مسافرین در موج چهارم کرونا این مناطق مسدود شدند که همزمان با لغو محدودیتهای تردد بین استانی شاهد حضورمسافرین دراین مناطق شدیم.وی افزود: درحالی حاضر طرح‌های سالم سازی با چالش کرونا و بازگشایی شناگاههای خود درگیرهستند. با بازگشایی شناگاه به دلیل عدم رعایت دستورالعملهای بهداشتی خطرشیوع

ورود سومین بخش از تجهیزات سرمایه گذار هندی به بندر چابهار

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از ورود سومین بخش از تجهیزات استراتژیک شرکت سرمایه گذار هندی به بندر شهید بهشتی چابهار خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد،، حسین شهدادی معاون امور بندری و اقتصادی اظهار کرد: کشتی حامل دو دستگاه جرثقیل ساحلی ۱۰۰ تنی از محل تعهدات قرارداد سرمایه‌گذاری ۸۵میلیون دلاری شرکت سرمایه گذاری هندی، در بندر شهید بهشتی چابهار پهلو گرفت.وی افزود: در جرثقیل ساحلی از مدرن‌ترین و با کیفیت‌ترین تجهیزات بندری به شمار می‌روند و به این ترتیب ارزش تجهیزات وارداتی در سه مرحله جمعاً به حدود ۲۴میلیون دلار می‌رسد که تقریبا ۲۸درصد از تعهدات هند در زمینه استقرار تجهیزات در این بندر محقق شد.شهدادی خاطر نشان کرد: پیش از این چهار دستگاه جرثقیل ساحلی ۱۰۰ و ۱۴۰ تنی وارد بندر چابهار شده بود و با اضافه شدن این دو جرثقیل ظرفیت سالانه عملیات تخلیه و بارگیری در بندر شهید بهشتی به سطح بسیار مطلوبی رسیده است.

آمار بالای غرق شدگان در سواحل خطر آفرین گیلان

چالش سالم سازی با بازگشایی شناگاه‌ها



کرونا در آنها وجود دارد.از سوی دیگر با توجه به اینکه اکثر طرح‌های سالم سازی در اختیار بخش خصوصی قرار دارند این طرح‌ها تاگزیرند برای پرداخت هزینه ها، حقوق پرسنل و استخدام نجات غریق پذیرای گردشگران باشند. چنانچه طرح‌ها موظف شدند در صورت تداوم تعطیلی شناگاه، حتما نجات غریق در آنها حضور داشته باشد.مدیر کل اجتماعی فرهنگی استانداری گیلان افزود: از ۳۰۰کیلومتر سواحل در استان حدود ۲۰۰کیلومتر برای استفاده گردشگران رها سازی و آزاد است. به این منظور در رایزنی با فرمانداری‌ها و هیات نجات غریق استان از حضور ناچیان غریق برای همه مناطق ساحلی اعم از طرح سالم سازی و مناطق پر خطر نیز استفاده می‌شود.

وی با اشاره به اینکه در طول سواحل استان، ۳۲۲ نقطه خطر آفرین، ۳۵ طرح سالم سازی و ۶۸شناگاه فعال داریم افزود: بر اساس مصوبات ستاد سواحل استان، طرح‌های سالم سازی می‌بایست از ۸ خرداد ماه بازگشایی می‌شدند اما هنوز ستاد ملی کرونا و ستاد استانی در خصوص بازگشایی طرح‌های سالم سازی تصمیمی اتخاذ نکرد.ن این درحالیست که

برگزیده ها

مدیر کل امور دریانوردان سازمان بنادر

مردادماه؛ آغاز واکسیناسیون دریانوردان



مدیرکل امور دریانوردان و سازمان‌های بین‌المللی تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه تعداد دریانوردان ایرانی حدود ۱۲۰ هزار نفر است، گفت: از وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی درخواست می‌کنیم هر چه سریع‌تر جمعیت دریانوردان را واکسینه کند و آن‌ها را در اولویت تزریق واکسن قرار دهد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی‌الکر میزان ضمن تیریسک روز دریانورد و تقدیر از تلاش تمامی دریانوردان، اظهارداشت: شغل دریانوردی با چالش‌های خاصی همراه است و این مشکلات در زمان شیوع ویروس کرونا، دوچندان شده است؛ از سوی بسیاری از کشورها به دلیل مقابله با شیوع ویروس کرونا از سوی دریانوردان، تسهیلات رفاهی و بهداشتی بندری و همچنین مرخصی خشکی دامحدود و بعضاً به طور کامل متوقف کرده‌اند.مدیرکل امور دریانوردان، سازمان‌های بین‌المللی تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه محدودیت‌های یاد شده در کشورهای مختلف مدنظر قرار گرفته و به طور مثال در کشوری نظیر چین شایدت‌تر است، عنوان کرد: مشکل جایگزینی خدمه از دیگر مسائلی است که باید به آن در زمان شیوع ویروس کرونا اشاره کرد و بعضاً برخی دریانوردان مجبور شدند، به مدت شش ماه و حتی بیشتر روی کشتی بمانند.

وی با بیان اینکه سازمان بین‌المللی کار و سازمان بین‌المللی دریانوردی؛ قطعنامه‌ها، دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های متعدد را صادر کرده‌اند و از دولت‌ها خواسته‌اند تا زمینه بازگشت دریانوردان به میهن‌شان را فراهم کنند، خاطر نشان کرد: این بخشنامه‌ها موثر واقع شد؛ اما بعضاً گزارش‌هایی می‌رسد که دریانوردان در بعضی بنادر جهان؛ زمین‌گیر شدند.میزان با اشاره به اینکه سازمان بین‌المللی دریانوردی به منظور جلب توجه دولت‌ها به دریانوردان در این شرایط خاص، شعار روز جهانی دریانورد را «دریانوردان در کانون کشتیرانی آینده» در نظر گرفته است، عنوان کرد: از تمامی دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی خواسته شده تا دریانوردان را به عنوان کارکنان کلیدی صنعت حمل و نقل دریایی، در دنیا به شمار آورند.وی افزود: حمل و نقل دریایی تنها بخشی از شقوق حمل و نقل است که در ایام شیوع ویروس کرونا تعطیل و متوقف نشد، بنابراین باید به خواست دریانوردان بیش از پیش توجه شود.مدیرکل امور دریانوردان و سازمان‌های بین‌المللی تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه در حال حاضر یکی از خواسته‌های به حق جامعه دریانوردان ایرانی که حدود ۱۲۰ هزار نفر اعم از صیادی، مسافری، خدماتی، باری و... هستند، این است که در اولویت واکسیناسیون کرونا قرار گیرد.

محیط و کار وزارت بهداشت ادامه داد: سایر تسهیلات موجود در محل شناگاه مانند مراکز تهیه و توزیع مواد غذایی، دوش و سرویس‌های بهداشتی، دفع فاضلاب و پسماند نیز در صورت غیر بهداشتی بودن می‌تواند سلامت شناگران و بهداشت عمومی را به خطر اندازد. وی با اشاره به اینکه بازرسین بهداشت محیط شناگاه های موجود در استان های ساحلی کشور را نظارت می کنند، افزود: بازرسین بهداشت محیط، به صورت مستمر در تمام ایام هفته، وضعیت بهداشتی طرح های شنا از قبیل کیفیت آب دریا (قسمت شناگاه ها)، کیفیت آب آشامیدنی، سیستم جمع آوری و دفع فاضلاب، مراکز تولید و عرضه مواد غذایی، جمع آوری و دفع فاضلاب و پسماند، سرویس های بهداشتی و دوش ها را پایش و کنترل می کنند.رئیس اداره بهداشت آب و فاضلاب مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت تصریح کرد: در جهت ارتقای وضعیت بهداشتی، ایمنی و محیط زیستی شناگاه های طبیعی، تقاهم نامه همکاری بین سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت کشور و وزارت بهداشت، تدوین و ابلاغ شده است و پرچم گذاری سواحل جهت اعلام وضعیت شناگاه ها اجرا خواهد شد.شقایق گفت: بر اساس دستورالعمل های ابلاغی، بررسی های میدانی (بازرسی بهداشتی و زیست محیطی) و نمونه برداری از آب های مناطق محدوده طرح های سالم دریا انجام می شود و شناگاه های که رعایت موازین بهداشتی و زیست محیطی را انجام دهند، پرچم آبی و مرکزی که نیاز به اصلاحات دارند، پرچم زرد دریافت می کنند.

وی ادامه داد: شناگاه هایی که دارای ایرادات اساسی بوده و سلامت شناگران را مورد تهدید جدی قرار می دهند فاقد پرچم بوده و لازم است از فعالیت آنها جلوگیری شود.رئیس اداره بهداشت آب و فاضلاب مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت، بیان کرد: نظارت و مراقبت بهداشتی از طرح های سالم سازی دریا از نظر حفظ بهداشت عمومی اهمیت زیادی دارد، لذا باید مدیران طرح های مذکور در جهت کنترل و اجرای دقیق مقررات بهداشتی و زیست محیطی، نهایت تلاش و مراقبت را به عمل آورند.

اقتصاددریایی



سه‌شنبه۹ تیر ۱۴۰۰-شماره۱۹۹

گوناگون

ساخت بندخاکی برای جلوگیری از ورود آب خلیج فارس به کارون

مدیرعامل سازمان آب و برق خوزستان از اجرای طرح اضطراری ساخت بندخاکی "مارد" درخرمشهر با هدف جلوگیری از پیشروی آب خلیج فارسس به رودخانه کارون و کاهش شوری آب خبر داد.به گزارش اقتصاد سراسرآمد، فرهاد ایزدجو افزود: با ساخت این بند خاکی مدت یک ماه، "مد دریا" جلوگیری خواهد شد.وی با اشاره به کاهش شدید آورد رودخانه کارون در سال جاری که با خشکسالی شدید و بی سابقه همراه بوده است افزود: این بند خاکی اجازه نخواهد داد آب دریا وارد شبکه آبیاری و تصفیه خانه آب شهرهای آبادان، خرمشهر و روستاهای مسیر رودخانه کارون شود.مدیرعامل سازمان آب و برق خوزستان با بیان اینکه برای ساخت و تکمیل این بند خاکی ۱۸۰ میلیارد ریال هزینه شده است، افزود: بند اضطراری خاکی مارد با طول ۱۹۰ متر و عرض تاج ۱۱ متر و ارتفاع تقریبی ۱۹ متر ساخته شده است.ایزدجو افزود: با ساخت این بند خاکی رودخانه کارون کامل مسدود شده و اتصال این رودخانه با خلیج فارس قطع و آب شور و شیرین جداسازی شده است.به گفته وی با ساخت بند خاکی مارد، شوری آب در کارون در حال کاهش قابل ملاحظه است و انتظار می رود شوری آب تا ۵۰ درصد کاهش یابد.ایزدجو پیش بینی کرد با اجرای بند خاکی مارد شوری آب در انتهای در خرمشهر از ۱۶ هزار میکروموس به هشت هزار میکروموس کاهش یابد.بر اساس اعلام سازمان آب و برق خوزستان آورد رودخانه کارون از ۴۰۰متر مکعب در ثانیه به ۲۰۰متر مکعب در ثانیه کاهش یافته است ضمن آنکه بخشی از آورد کارون را فاضلاب‌های صنعتی، کشاورزی و خانگی تشکیل می‌دهد.رودخانه کارون که به منزله شاهرگ حیاتی خوزستان محسوب می‌شود پس از عبور از مناطق مرکزی استان در خرمشهر به اروند رود پیوند می‌خورد و سپس راهی خلیج همیشه فارس می‌شود.در سال‌های اخیر با کاهش دبی رودخانه کارون، آب خلیج فارس به هنگام مد دریا، به رودخانه غالب می‌شد و شوری آب رودخانه کارون را به شدت افزایش می‌داد. پیشروی آب دریا (خلیج فارس) از طریق کارون گاهی تا "دارخوین" در ۵۰۰کیلومتری خرمشهر ادامه می‌یافت و مشکلات زیادی برای کشاورزان و روستاهای همجوار کارون بوجود می‌آورد.

ظرفیت بالای حمل و نقل کانترینری مزیت کم‌نظیر بندر خرمشهر

بندر خرمشهرمدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با بیان اینکه از سرمایه‌گذارای در بندر خرمشهر حمایت می‌تواند، گفت: حمل و نقل کانترینری در بندر خرمشهر؛ بستر مناسبی برای انجام همکاری و توسعه حمل و نقل دریایی با دیگر کشورهای منطقه دارد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، نورااله اسعدی با اشاره به بسترهای مناسب سرمایه گذاری بندر خرمشهر، اظهار داشت: ظرفیت‌های کم‌نظیر و منحصر به فردی در بندر خرمشهر وجود دارد که در صورت توجه به آن می‌توان بستر صادرات انواع کالا را بیش از پیش تقویت کرد.به گزارش سازمان بنادر و دریانوردی، مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با تأکید بر اینکه سیاست‌های تشویقی برای جذب سرمایه گذاران در بندر خرمشهر وجود دارد، گفت: در حال حاضر ظرفیت کانترینری بندر خرمشهر ۴۰۰ هزار TEU کانترینر در سال است که می‌توان با بهره‌گیری از این ظرفیت، در راستای توسعه فعالیت‌های اقتصادی حرکت کرد.

سهم ایران از کشتیرانی و حمل بار در خزر به ۴۰درصدافزایش یافت

سهم روس‌ها از بازار کشتیرانی و حمل بار در دریای خزر به ۵۹٫۹درصد و سهم ایران به ۳۸٫۹درصد رسیده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، گزارش‌های منتشره از وضعیت حمل کالا در بارته خزر در سال ۱۳۹۹ و سهم کشورهای حاشیه این دریا نشان می‌دهد سهم ناوگان دریای ایران از روسیه مجموعاً ۹۸٫۸درصد و سایر کشور ۱٫۲درصد است.بر اساس این گزارش، سهم ناوگان ایرانی شامل شرکت کشتیرانی خزر از شرکت‌های زیرمجموعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با حمل بیش از یک میلیون و ۵۰۰هزار تن و سایر ناوگان ایرانی با ۴۲۴هزار و ۹۹۳تن کالا در سال ۱۳۹۹، یک میلیون و ۲۵۰هزار و ۲تن است.سهم کشتی‌های ایرانی از بازار حمل کالا در دریای خزر در سال گذشته، ۳۸٫۹درصد است که در ۳۰٫۳درصد آن به شرکت کشتیرانی خزر اختصاص دارد.همچنین ناوگان حمل و نقل دریایی روسی نیز در سال گذشته ۲میلیون و ۹۶۱هزار و ۲۶۹تن کالایین بنادر حاشیه خزرجهاب جاکرده اند. سهم ناوگان متعلق به دیگر کشورها از بازار حمل کالا در خزر، ۱۱هزار و ۴۷۰تن، آذربایجان ۱۲هزار و ۸۳۴تن و قزاقستان ۳۳هزار و ۵۹۰تن بوده است.بنابراین کشتی‌های روسی توانستند ۵۹٫۹درصد از بازار حمل کالا در خزر در سال گذشته را به خود اختصاص دهند که بیشترین حجم حمل کالا در دریای خزر است.این در حالی است که در سال ۱۳۹۸، شش میلیون و ۲۷۶هزار تن کالا در دریای خزر حمل شده بود که نشان می‌دهد به دلیل شیوع کرونا تا توقف فعالیت‌های بندری در بنادر حاشیه خزر، یک میلیون و ۳۲۹هزار و ۸۳۴تن از حجم جابه جایی کالا در سال گذشته (۱۳۹۹) نسبت به سال قبل از آن (۱۳۹۸) کم شده است.در سال ۱۳۹۸ سهم ناوگان روسی از حمل بار در خزر ۶۱٫۴درصد بود و حالی که ناوگان‌های ایرانی در همان سال، ۳۴٫۹درصد از بازار حمل کالا را به خوداختصاص دادند که نشان دهنده رشد فعالیت ناوگان ایرانی در سال گذشته نسبت به سال قبل از آن در مقایسه با ناوگان دریایی روسی بوده است.