

### امکان سنجی وفرصت‌های راه‌اندازی خط کشتیرانی کانتینربر میان ایران وروسیه در دریای خزر

نشیست تخصصی «امکان‌سنجی و فرصت‌های راه‌اندازی خط کشتیرانی کانتینربر میان ایران و روسیه در دریای خزر» به حضور جمعی از فعالین و صاحب‌نظران این حوزه، روز یکشنبه ۲۱ شهریور به صورت وینپار بر گزار شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمداز مانا، در این نشست که توسط اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران و به صورت وینپار برگزار گردید، صاحب‌نظرانی همچون کاپیتان تقی مدیر عامل کشتیرانی دریای خزر، دکتر کوهساری عضو هیئت عامل و معاون امور بندری و مناطق ویژه، دکتر ایلاتی مدیر عامل کشتیرانی بنیاد مستضعفان، مهندس کاخکی مدیر کل دفتر همکاری‌های بین‌الملل گمرک ایران و مهندس افشاری فعال بخش خصوصی حضور داشتند. در ابتدای نشست دکتر عبدی مدیر اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران با طرح بحث پیرامون ابعاد مختلف مسئله اذعان کرد: معاهداتی که از دهه‌های گذشته میان ایران و روسیه وجود داشته است صرفاً در حد تفاهم‌نامه باقی مانده و بحث قراردادهای اقتصادی – تجاری نمود خارجی و نتایج در خوری نداشته‌است که از اصلی‌ترین موانع عملی شدن آن‌ها، نبود زیرساخت‌های لازم بوده که مانع از عملیاتی شدن و به سرانجام رسیدن قراردادها و بر خورداری از مزایای آن شده‌است.

وی تاکید کرد: با توجه به پیشنهاد رئیس جمهور، مسئولین و سطوح کارشناسی اندیشکده‌ها مبنی بر انعقاد قرارداد جدید و جامع با روسیه، در راستای گسترش همکاری‌های اقتصادی بین‌المللی، خشتی‌سازی تحریم‌ها و کاهش تحریم‌پذیری کشور، لازم‌ است اهمیت وجود زیرساخت‌های مورد نیاز تحت بررسی قرار گیرد تا پس از عقد قرارداد با طرف روس، امکان استفاده و بهره‌مندی از مزایای آن فراهم شود.

دکتر عبدی مساله حمل‌ونقل را از مهمترین زیرساخت‌های لازم دانست و افزود: برای عملیاتی شدن یک چنین قراردادی، موضوع ترانزیت بالاخص حمل‌ونقل دریایی بسیار اهمیت دارد چرا که جمهوری اسلامی ایران با کشور روسیه مرز دریایی مشترک دارد اما از این ظرفیت و فرصت استفاده شایانی نشده و بعضاً ملاحظات و ابهاماتی در این زمینه وجود دارد. به نظر می‌رسد علی‌رغم راه‌اندازی و بهره‌برداری از خط کشتیرانی کانتینری میان ایران و روسیه، این اقدام آنچنان مورد استقبال صادرکنندگان و صاحبان کالا قرار نگرفته و به دلایلی همچون عدم توجه‌پذیری اقتصادی و مسئله نوع خاص کالاهای صادراتی، به مسیر اصلی صادراتی محصولات ایران به روسیه تبدیل نشده‌است. لذا تصمیم بر آن شد تا با استفاده از نظرات فعالین این حوزه، و وضعیت فعلی این مسئله مورد بررسی قرار گیرد و الزامات و وضعیت مطلوب برای حمل‌ونقل دریایی میان ایران و روسیه ترسیم شود تا در آینده و با عقد قرارداد جامع میان دو کشور، این زیرساخت‌ها فراهم باشد. در شرح بحث کاپیتان تقی مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر با اشاره به محصور بودن دریای خزر در خشکی گفت: در منطقه دریای خزر رقابت میان روش‌های مختلف حمل‌ونقل وجود دارد و به غیر از مسیر دریایی، حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای نیز فعال است. برای مثال صادرات کتک می تواند در آینده و با عقد قرارداد جامع میان دو کشور، این زیرساخت‌ها فراهم باشد. در شرح بحث کاپیتان تقی مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر با اشاره به محصور بودن دریای خزر در خشکی گفت: در منطقه دریای خزر رقابت میان روش‌های مختلف حمل‌ونقل وجود دارد و به غیر از مسیر دریایی، حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای نیز فعال است. برای مثال صادرات کتک می تواند در آینده و با کامیون کالای خود را از ایران به سمت روسیه حمل کند و این مسئله کار در حوزه حمل‌ونقل دریایی را کمی سخت می کند لذا نیاز است تا در حوزه دریایی بستر و امکاناتی ایجاد شود تا صاحبان کالا ترغیب به حمل از مسیر دریایی شوند. در همین راستا در سال گذشته کشتیرانی دریای خزر با کمک و پشتیبانی سازمان بنادر و دریانوردی دست به تقویت زیرساخت‌ها در بنادر شمالی در دو به توسعه زیرساخت‌ها، شرایط حمل کانتینری را ریش از پیش فراهم نمود.

وی افزود: در حال حاضر کشتی کانتینربر با ظرفیت تقریباً مناسب به سمت روسیه حرکت می‌کند اما باید با تمهیدات بیشتر به این فرایند سرعت ببخشید و ظرفیت کانتینری را افزایش داد.

کاپیتان تقی عنوان کرد: در حال حاضر بنادر شمالی ایران در دریای خزر از این زیرساخت‌ها بر خوردار است اما یک مسئله جدی این است که تقاضا برای حمل‌ونقل دریایی نسبت به مسیر زمینی کمتر است و صرفاً به صادرات و واردات دو کشور محدود شده و حمل محموله‌های ترانزیتی انجام نمی‌گیرد.مدیر عامل کشتیرانی دریای خزر اعلام کرد: ما حتی در سمت کشور روسیه و در بندر سانپتاک نیز زیرساخت‌های تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری را فراهم کرده‌ایم، اما باید با اقدامات و مشقوق‌های مختلف، تمایل صادرکنندگان و صاحبان کالا را برای حمل از این مسیر جذب کنیم. در این حوزه بالاخص در بحث ترانزیتی نیز باید سازمان‌ها و دستگاه‌های مختلفی مانند وزارت امور خارجه، وزارت صمت، راهداری و سازمان گمرکات کشور فعال شوند. در ادامه مهندس افشاری فعال بخش خصوصی با ذکر این نکته که در سال گذشته، صادرات کشور ما به روسیه دو برابر شده گفت: علی‌رغم این افزایش ۱۰۰ درصدی، کمکان حجم مبادلات تجاری ایران با روسیه به یک درصد از حجم کل تجارت روسیه هم نرسیده است. مسئولین و سرمایه‌گذاران روس تمایل به همکاری با ایران دارند اما مسائل از سمت کشور ما آنچنان پیگیری نمی‌شود. در مورد موضوع جلسه هم باید عرض کنم که در حال حاضر شاید مسیر زمینی گران تر باشد اما به سبب و راحتی بیشتری دارد. در حمل‌ونقل دریایی بحث منظم بودن زمان و روز حرکت کشتی‌ها بسیار مهم است که باید مورد توجه قرار گیرد. مساله دیگر نوع حمل کالاها در کشتی‌ها است. برای مثال ممکن است یک کانتینر مپوه در کنار یک کانتینر حمل شده که این از لحاظ فنی مشکل ساز خواهد بود. مساله دیگر این که در حمل‌ونقل دریایی کانتینر تا مقصد نهایی حمل نمی‌شود و پس از تخلیه در بنادر روسیه، تشریفات گمرکی وجود دارد و نیاز به سازوکارهایی است تا دوباره محموله تا مقصد نهایی حمل شود. همچنین با توجه به یک محصولات صادراتی ما به روسیه که مواد غذایی و محصولات فسف‌دپایز است نیاز است تا زیرساخت‌های بنادر ما برای سرعت بخشیدن به زمان بارگیری تقویت شود.

دکتر کوهساری عضو هیئت عامل و معاون امور بندری و مناطق ویژه، دیگر کارشناس حاضر در این نشست بود. وی با بیان این که در حال حاضر بنادر شمالی ایران با ظرفیت ۳۰ میلیون تن در وضعیت خوبی قرار دارند تصریح کرد: تنها نزدیک به بیست میلیون تن از ظرفیت بنادر شمالی ما در حال استفاده است. وی برای افزایش ظرفیت ترافیک حمل‌ونقل دریایی در خزر پیشنهاد کرد: سه کشور ایران، روسیه و هند باید با انجام هماهنگی‌ها بتوانند حمل‌ونقل ترکیبی را در کریدور شمال-جنوب راه‌اندازی کنند. در این راستا نیز باید از ظرفیت هر دو مسیر رفت و برگشت حمل‌ونقل استفاده شود و حمل کالا صرفا یک طرفه نباشد تا هزینه تمام شده کاهش یابد و توجه‌پذیری اقتصادی داشته باشد.

معاون امور بندری و مناطق ویژه افزود: اقدامی دیگر که باید صورت گیرد آن است که این سه کشور در تمام حوزه‌های حمل‌ونقلی اهم از جاده‌ای، ریلی و دریایی تخفیفاتی را برای یک مدت محدود اعمال کنند تا ترانزیت و حمل‌ونقل از این مسیر به طور جدی شکل بگیرد. این که صرفاً در حرف گفته شود کریدور شمال-جنوب کوتاه‌ترین، ایمن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر برای انتقال کالا از جنوب شرق آسیا به شمال اروپاست، این مهم عملی نخواهد شد. بلکه برای عملیاتی شدن این کریدور نیاز است تا چنین نشست‌هایی با حضور همه دست‌اندارکان و مسئولین امر به صورت مداوم برگزار شود و با پیگیری‌های مستمر در عمل، الزامات و ملاحظات این طرح بزرگ و ملی به سر انجام برسد.موضوع دیگری که دکتر کوهساری برای رونق کشتیرانی جهت صادرات ایران به روسیه از طرق دریای خزر ضروری دانست، ایجاد یک پایگاه صادراتی در روسیه است. وی عنوان کرد: نیاز است در کشور هدف نیز برای ایجاد زیرساخت‌ها جهت داشتن یک مرکز تجاری در خور، سرمایه‌گذاری کرد. چراکه به دلیل کالاهای حساس و فسف‌دپزیری که ایران به روسیه صادر می‌کند نیاز است تا شرایط لجستیکی مناسبی مانند انبارهای سر پوشیده، سردخانه و... در خاک روسیه و متعلق ایران‌این وجود داشته باشد تا بتوان صادرات منظمی به روسیه داشت به طوری نه در یک زمان آنچنان صادرات زیاد شود که قیمت‌ها با بازار بشکند، نه آنقدر صادرات کاهش یابد که نیاز بازار هدف را تأمین نکند.



#### حمله سایبری مجدد به بزرگ‌ترین خط کشتیرانی فرانسه

بزرگ‌ترین کشتیرانی فرانسه در کمتر از یک سال مورد حمله سایبری دیگری قرار گرفت. به گزارش اقتصاد سراسرآمد، شرکت CMA CGM به مشتریان خود اعلام کرد مورد حمله سایبری دیگری قرار گرفته‌است. این گزارش حاکی است هم اکنون تیم‌های فناوری اطلاعات خط کشتیرانی فرانسه در حال بررسی و نصب سیستم‌های امنیتی برای مقابله با این حمله هستند. این شرکت به مشتریان خود توصیه کرده‌است رمز عبور و شماره حساب طرف قرارداد با شرکت را به هیچ عنوان در سیستم‌های مربوط به خط کشتیرانی به اشتراک نگذارند، همچنین از مشتریان درخواست شده تا از طریق یک ایمیل از پاک شدن اطلاعات مربوط به آن‌ها در سیستم مطلع شوند.هنوز از میزان خسارت احتمالی و درخواست هکر‌ها خبری منتشر نشده‌است.
نا گفته نماند خط کشتیرانی فرانسه در تاریخ ۲۹ سپتامبر سال ۲۰۲۰ مورد حمله سایبری قرار گرفت.شایان ذکر است شرکت CMA CGM چهارمین شرکت بزرگ حمل و نقل دریایی جهان پس از مرک، msc و کاسکو چین است که هر سه شرکت در سه سال اخیر دچار حمله سایبری شده‌اند. در این ارتباط حمله هکری به سیستم‌های شرکت مرک در سال ۲۰۱۷، بیش از ۳۰۰ میلیون دلار خسارت وارد کرد.

#### مهر تا یبدر رئیس مجمع نمایندگان بر معایب ایجاد منطقه آزاد در مازندران

# طرح منطقه آزاد مازندران به یک جوک می‌ماند



همین مناطق ویژه اقتصادی است.
وی از سوی دیگر به این موضوع نیز اشاره کرد که در خصوص منطقه آزاد مازندران تلاش شده ایرادات وارد از سوی متخصصان تا حدودی بر طرف شود و ششورای نگهبان نیز بر روی آن چکش کاری کرد تا نگرانی‌ها، از بین برود.

#### طرح منطقه آزاد در مازندران به یک جوک دانشگاهی‌ماند

دکتر محسن نگهبان عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد جویبار نیز در این زمینه با اشاره به معایب و مضرات ایجاد منطقه آزاد در مازندران، اظهار کرد: در سطح کشور ۲۱ بنادر فعال داریم که ۱۵۰ میلیون تن ظرفیت صادرات و واردات دارند اما از این میزان ۵ میلیون تن یعنی زیر ۳درصد سهم مازندران است.

وی با بیان اینکه از این میزان در مازندران ۲٫۲ میلیون تن واردات و ۸۰۰ هزار تن صادرات صورت می‌گیرد و اکثر محصولات صادر شده، میوه و گندم است، تصریح کرد: فرق منطقه آزاد با منطقه ویژه با این شرایط چیست و چرا می‌خواهیم به منطقه آزاد برسیم.
عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد جویبار با اشاره به اینکه تنها ۷ منطقه آزاد در کشور داریم و طرح منطقه آزاد در مازندران به یک جوک دانشگاهی می‌ماند، خاطر نشان کرد: آمار کشته‌های ما در بهشتپر حدود ۳برابر شهرستان‌های دیگر است و ایجاد منطقه آزاد شکاف جمعیتی ایجاد می‌کند.

### برگزیده ها

معاون وزیر راه و شهر سازی

## آغاز به کار دبیر خانه هیئت رسیدگی به تخلفات انضباطی دریانوردان



در راستای حمایت سزاندۀتر از حقوق دریانوردان در چالش‌ها و اختلافات در محیط کاری و اطمینان از اجرای دقیق قوانین و استانداردهای بین‌المللی در رابطه با فضای کسب و کار در دریا، هیئت رسیدگی به تخلفات انضباطی دریانوردان در سازمان بنادر، تشکیل شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد راستاد؛ معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم آغاز به کار دبیر خانه هیات رسیدگی به تخلفات انضباطی دریانودان که در معاونت امور دریایی این سازمان برگزار شد، گفت: تشکیل این هیئت، حلقه مفقوده در بخش دریایی کشور بود که خوشبختانه، اجرایی شد.وی تاکید کرد: شروع به کار هیئت رسیدگی به تخلفات دریانوردان، یکی از مصادیق اجرا و اعمال نظام مند قانون در ساختار منظم دریایی کشور است. همچنین محمد راستاد؛ معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، شروع فعالیت این دبیر خانه را یکی دیگر از اقدامات توسعه‌ای سازمان در حوزه دریا عنوان کرد و گفت: تشکیل و آغاز به کار هیات رسیدگی به تخلفات انضباطی دریانوردان گامی در راستای توسعه و استاندارد سازی فعالیت حقوقی کار دریایی است.عباس تونازی‌زاده؛ مدیرکل دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی، نیز در این مراسم، اظهار داشت: مطالعه سوابق تاریخی کار و رابطه خدمه با فرمانده کشتی، نشان می‌دهد که حرفه دریانوردی به سبب دو ویژگی "خطر خا بودن کار در دریا" و "وجه بین‌المللی کار دریایی"، به نظام حقوقی خاص نیاز دارد.وی تاکید کرد: این‌نامه انضباطی کار دریایی، هم به جهت اقتضات عملی و هم به لحاظ ضرورت بین‌المللی، ایجاد می‌کند که خاص باشد.وی خاطر نشان کرد: در تاریخ دریانوردی، هر چه از گذشته به زمان حال می‌آیم، اصل حاکمیت قانون در کشتی انطباق بیشتری پیدا می‌کند. در این مراسم علی اکبر مرزبان؛ مدیرکل امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی در تشریح اقدامات صورت گرفته برای اجرایی سازی این‌نامه رسیدگی به تخلفات انضباطی دریانوردان، تا تهیه صرف‌ف‌های درسی آشنایی با تخلفات و تنبیهات انضباطی دریانوردان و نحوه رسیدگی به تخلفات خبر داد.وی گفت: نامه آغاز به کار دبیر خانه هیئت برای کلیه بنادر کشور و واحدهای ستادی تهیه و به اعضای مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ارسال شده و سامانه ثبت برخط شکایات نیز راه‌اندازی شد. گفتنی است، در این مراسم مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری و دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی‌ها به عنوان نمایندگان هر سه ارگان دریایی در هیئت رسیدگی به تخلفات دریانوردان، حضور داشتند.

نگهبان با بیان اینکه در منطقه کشورهای حاشیه دریای خزر، تنها با ۳ کشور همسایه هستیم و با بسیاری از کشورها نمی‌توانیم ارتباط برقرار کنیم، گفت: نباید در ایجاد منطقه آزاد، به دنبال منفعت فداگرانه باشیم، چرا که برای مردم محروم متوسط و زیرمتوسط مازندران، منطقه آزاد فایده‌ای ندارد.

وی با بیان اینکه تغییر کاربری اراضی در پسرکرانه و اراضی اطراف مهم‌ترین مشکل ایجاد منطقه آزاد در مازندران است، خاطر نشان کرد: وقتی مازندران به منطقه آزاد تبدیل شود، به عنوان مثال، در ۱۰ هزار هکتار زمین کشاورزی، ۵۰ پلاک خانه، ۵۰ اشتراک برق و خدمات باید صورت بگیرد و در شرایطی که ما در حال حاضر با مشکلات فراوانی رو به رو هستیم، چطور با ایجاد منطقه آزاد این مشکلات فائق می‌آییم.

دکتر مهدی بشارت‌ده سلوطفی اقتصاددان و عضو هیئت علمی دانشگاه علم و فناوری مازندران در این جلسه با بیان اینکه شورای نگهبان، مجمع مشورتی فقهی شورای نگهبان و مجمع تشخیص مصلحت نظام مخالف این موضوع است، تصریح کرد: اینکه بگوییم عموم مردم مازندران موافق ایجاد منطقه آزاد هستند، بی‌انصافی است.

عضو هیئت علمی دانشگاه علم و فناوری مازندران، خاطر نشان کرد: حضور فعال در بازارهای جهانی، محوریت‌زدایی و استفاده بهینه از تکنی‌نگی سرگردان بخشی از اهداف ایجاد مناطق آزاد است و با گذشت ۳۰ سال، به نظر می‌رسد زمان مناسبی برای بررسی این مناطق در کشور باشد. عضو هیئت علمی دانشگاه علم و فناوری مازندران گفت: کشور چین ۱۱ هزار و ۷۰۰ منطقه آزاد با ۱۶ منطقه ویژه اقتصادی دارد، میانگین وسعت مناطق آزاد در دنیا ۷۵۰هکتار است اما میانگین وسعت منطقه آزاد در ایران به ۹۳هزار هکتار می‌رسد که چندین برابر میانگین وسعت جهانی است. بشارت‌ده با بیان اینکه بر روی کاغذ مخالف منطقه آزاد نیستیم اما در عمل مخالف طرح منطقه آزاد مازندران هستیم، خاطر نشان کرد: سه نقطه از مازندران را درگیر منطقه آزاد می‌شود که تنها برای آن ۶ صفحه طرح نوشته شده که ۵ صفحه آن فقط نقشه است.

#### منطقه آزاد در مازندران پدیده خلق الساعه‌ای است

وی تاکید کرد: طرحی که پیوست اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی ندارد، اصلاً قابل بررسی نیست. پایان‌نامه با پروپوزال بررسی می‌شود، اما برای منطقه آزاد حتی پروپوزال هم نوشته نشده‌است.
بشارت‌ده با بیان اینکه منطقه آزاد در مازندران پدیده خلق الساعه‌ای است که بر روی آن پاشماری می‌کنیم، اظهار کرد: رهبر انقلاب گفتند بدناف اقتصاد از درآمدهای نفتی جدا کنید ما هم بنابر فرمایشات رهبر، به دنبال راه‌های درآمدی دیگری همچون دریافت مالیات هستیم اما احداث این منطقه آزاد قرار مالیاتی را قانونی نمی‌کند.

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان

## سایت مخابرات دریایی در سواحل مکران ۹۰ درصدپیشرفت فیزیکی دارند



معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: پنج سایت مخابرات دریایی در بنادر گوآتر، بریس، جابهیار، گورگیم و زراباد محدوده سواحل مکران ۹۰درصد پیشرفت فیزیکی دارند و تا قبل از پایان سالجاری افتتاح و بهره‌برداری می‌شوند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید حسن ابراهیمی اظهار داشت: این پروژه مهم زیربنایی با هدف ارتقای ایمنی و دریانوردی در طول سواحل مکران در حال اجراست، که با پوشش رادیویی VHF در آبهای ساحلی مکران، ملوانان و جوامع محلی می‌توانند با خطری آسوده دل به دریا بزنند.وی بیان کرد: در راستای ارتقاء ایمنی دریانوردان و صیادان و عمل به تعهدات بین‌المللی از جمله کنوانسیون نجات جان انسانها SOLAS و جستجو و نجات دریا SAR، پروژه پوشش کامل رادیو سواحل استان در سال جاری توسط این اداره کل بهره برداری می‌شود.وی با بیان اینکه پروژه راهبردی پوشش رادیو منطقه ۸۱دریایی در امتداد آبهای سواحل ۵۶۱کیلومتری استان با ایجاد پوشش رادیویی VHF، ارتباط پایدار و سریع دریانوردان و صیادان محدوده مذکور بسا مراکز اضطرار دریایی MRCC بندر جابهیار ایجاد کرده و با دریافت و ارسال بوقع اطلاعیه‌ها و اخطارهای دریایی، امکان اعزام سریع‌تر تیم های امداد دریایی و واکنش موثر در مواقع اضطرار و عملیات های جستجو و نجات دریایی را فراهم می‌سازد. معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: اشتغال و تجارت در ۵۶۱ کیلومتر سواحل سیستان و بلوچستان (جابهیار، دشتبیار، زراباد و کنارک) رونق خوبی دارد و توجه بیشتر به زیرساختهای مختلف این مناطق ساحلی می‌تواند موجب توسعه پایدار و کمک به جوامع محلی شود.ابراهیمی ادامه داد: سواحل سیستان و بلوچستان که به سواحل مکران شهرت دارد و به دلیل اهمیت آن رهبر معظم انقلاب نیز بر آبادسازی و توسعه مناطق ساحلی این محدوده در بخش‌های مختلف تاکید برموده‌اند، از منطقه پسپابندر و گوآتر آغاز می‌شود و تا زراباد در انتهای حوزه ساحلی این استان ادامه دارد.وی تصریح کرد: در محدوده سواحل جنوب سیستان و بلوچستان ۹۰ بندر ماهیگیری شامل «تیس، شهر کنارک، زمین، کلات زراباد، بزم، ۷تیر جابهیار، بریس، تنگ و پسپابندر» و ۲ جایگاه تخلیه صید جُذ و گوآتر فعال هستند. وی با اشاره به اینکه وجود سواحل در دنیا به جذب میلیون‌ها گردشگر منجر شده‌است و علاوه بر رونق صید و صیادی و توسعه ترانزیت کالا و تجارت نقش مهمی در جذب توریست دارد، خاطر نشان کرد: چنانچه مسوولان بتوانند قوانین را برای جذب گردشگر آسانتر و بروکراسی اداری را کمتر کنند می‌توان انتظار داشت رونق گردشگری و تجارت و شیلات اوضاع موجود بیش از پیش بهتر شود.وی گفت: وجود سواحل در هر کشوری موجب اشتغال، آبادانی و توسعه پایدار می‌شود.

### اقتصاد دریایی



چهارشنبه ۲۱ شهریور ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۹۸

### گو‌ناگون

### ترخیص کالاهای ملوانی در بنادر سه گانه آبادان بااولویت مواد فاسدشدنی

مدیرکل گمرک آبادان از ترخیص کالاهای ملوانی در بنادر آبادان، چوبنده و اروندکنار که مدت‌هاقبل در انبارهای بنادر انباشته‌شده بود خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا پارسا اصل در افزود: ترخیص کالاهای ملوانی با اولویت کالاهای مصرفی نظیر مواد خوراکی برای جلوگیری از فاسد شدن و انقضای تاریخ مصرف و کالاهای اشتعال زا که در لنج‌های چوبی هستند انجام خواهد شد.وی اظهار داشت: آن بخش طبق مصوبه سال ۱۳۹۹ و در راستای ساماندهی ورود کالاهای ملوانی به منظور رونق کسب و کار و معیشت مردم منطقه و جلوگیری از ورود کالای قاچاق، محدودیت‌هایی برای حمایت از تولید داخل از سوی کمیسیون مبارزه با کالا و ارز به سازمان‌های مربوطه ابلاغ شده بود که متعاقب آن ترخیص این نوع کالاهارا با مشکلاتی همراه کرده بود. استاندار ویژه خوزستان هفته گذشته در سفری از پیش اعلام‌شده به بنادر سه گانه آبادان گفت‌بود ترخیص این نوع کالاهای ملوانی بزودی شروع خواهد شد تا از نابودی سرمایه ملی جلوگیری شود.پیش‌تر برخی ملوانان آبادانی از ترخیص نشدن کالاهای نه لنجی خود انتقاد کرده و خواستار خروج این کالاهای قبل از نابودی آن‌ان شده بودند.بر اساس قانون هر ملوان می‌تواند تا سقف ۹۰ میلیون ریال در طول سه سفر دریایی، طبق فهرست مجاز اعزام شده، کالاهایی را بدون پرداخت حقوق گمرکی وارد کند.چندی پیش ملوانان هندچنانچیز نیز در اعتراض به ترخیص نشدن کالاهای ملوانی خود مقابل فرمانداری این شهرستان بندری تجمع کرده و خواستار رفع مشکلات خود شدند.واردات کالاهای ته لنجی در سال‌های اخیر به چالشی برای ملوانان خوزستانی و واحدهای گمرکی تبدیل شده‌است.بر اساس مصوبه دولت بنادر خرمشهر، شادگان، بنادر سه گانه آبادان، ماهشهر و هندچنان مجاز به واردات کالاهای ملوانی با سقف تعیین شده هستند و بیشتر از آن تخلف محسوب شده و جولی ترخیص آن گرفته می‌شود.

### برگزاری آزمون دریانوردی در مازندران

آزمون دریانوردی سرفرمان محدود ه‌همان‌با بنادر سراسر کشور در بندر نوشهر برگزار شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، روابط عمومی اداره کلبنادر و دریانوردی مازندران اعلام کرد: آزمون دریانوردی سرفرهای نامحدود ه‌همان‌با بنادر سراسر کشور با حضور ۵۱ دریانورد در بندر نوشهر برگزار شد.این آزمون در دسته‌های نامحدود شامل افسر اول، افسر دوم، افسر مهندس سوم، افسر مهندس دوم و افسر مهندس الکترونیک برگزار شد.دریانوردانی که در این آزمون حائز حد نصاب نمره علمی بشوند، می‌توانند پس از موفقیت در دیگر آزمون‌های پیش رو، نسبت به دریافت گواهینامه‌های دریانوردی رده مربوطه اقدام کنند.

### تکمیل انتقال مکانیزه غلات از اسکله‌به سبیلوی ۱۵۰هزار تنی بندر امام خمینی

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان گفت: مکانیزه‌سازی مسیر انتقال غلات به طول ۱۲۰۰ متر از اسکله تا بندر سبیلوی ۱۵۰ هزار تنی با هدف تکمیل پایانه ۱۵۰ هزار تنی غلات در مجتمع بندری امام خمینی با پیشرفت ۷۵درصدی در دست اجرا است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، عادل درسی با اشاره به تعهدات سرمایه‌گذار بخش خصوصی برای راه‌اندازی بخش کاری خط انتقال مکانیزه غلات از کشتی به سبیلوها گفت: مرحله شمع‌کوبی زیرفونداسیون‌های گالری انتقال به طول ۱۲۰۰ متر به پایان رسیده و به سه مرحله زیرینزی فونداسیون‌ها و نصب سازه‌های فلزی رسیده‌است.وی در ادامه افزود: پروژه احداث انتقال مکانیزه غلات از اسکله به سبیلوها شامل عملیات تخریب آسفال، شمع‌کوبی به طول ۵۹۰۰ متر، خاک‌برداری، آرماتوربندی و بتن‌ریزی فونداسیون‌ها، تأمین، ساخت و نصب سازه‌های فلزی مسیر به وزن تقریبی ۲۵۰۰ تن می‌باشد که در حال شروع انجام این پروژه با پیشرفت ۷۵درصدی همراه بوده‌است.دریس گفت: در تشریح مزیت‌های بهره‌گیری از مسیر انتقال غلات مکانیزه، بهینه‌سازی و کاهش در هزینه‌های جابه‌جایی غلات با وسایل سنگین، کاهش بار ترافیکی موجود در اسکله و اشتغالزایی مستقیم برای ۱۵۰ نفر از همعترین مزت‌های بهره‌گیری از این امکان عنوان کرد.وی با اشاره به اینکه سازه‌های فلزی مسیر انتقال غلات در حال حاضر ساخته تهیه شده و در اسکله مونتاژ و نصب می‌شود گفت: اجرای سازه‌های فلزی مسیر انتقال تاکنون ۷۵درصد پیشرفت داشته که پس از تکمیل مراحل مونتاژ سازه‌های فلزی مسیر انتقال، تجهیزت مربوطه نیز نصب خواهد شد.کل این پروژه به پایانه مکانیزه غلات ۱۵۰ هزار تنی تاکنون ۶۷درصد پیشرفت داشته‌است که در صورت تکمیل و بهره‌گیری از آن، چهار میلیون تن به ظرفیت مجتمع بندری امام خمینی (ره) در زمینه تخلیه، بارگیری و نگهداری کالاهای اساسی افزوده می‌شود.این بندر هم اکنون ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه ۵۰ میلیون کالاهای نفتی و غیرنفتی را دارد.

### تعمیر مادربردهای رادار ترما توسط مهندسان داخلی در بندر شهیدرجایی

مهندسین داخلی بندر شهیدرجایی موفق به تعمیر تخصصی ۵عدد مادربرد رادار ترما با بودجه‌ای به میزان ۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون ریال شدند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، شرایط منائر از تحریم‌های ظالمانه امکان خرید بردها از خارج از کشور را غیر ممکن کرده‌است از این رو تجهیزات تخصصی سه عدد مادربرد به دست توانمند متخصصان داخلی و با مشارکت یک شرکت دانش بنیان در بندر شهید رجایی، با موفقیت انجام شد. تعمیرات این سه مادربرد ۱۱۱هزار دلار؛ صرفه جویی ارزى دربار داشته‌است. گفتنی است، از سال گذشته با راه‌اندازی کارگاه تخصصی تعمیر و ساخت انواع بردهای الکترونیکی، تجهیزات مخابراتی و بندری در مشارکت یک شرکت دانش بنیان در بندر شهید رجایی، امکان تعمیرات اساسی مادربردهای رادار در این مجتمع فراهم شده‌است.