

### جذب کامیون های ترک به بندر گیلان در دوره مناقشات ارمنستان و آذربایجان



مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان اظهار داشت: اتفاقا در همان زمان جنگ بین ارمنستان و آذربایجان توانستیم کامیون‌هایی به مقصد روسیه را از طریق کشتی رو -رو انتقال دهیم. به طوری‌که حتی کامیون‌های ترکیه که راهی روسیه بودند به دلیل بروز مشکلات در مرز ارمنستان و آذربایجان، به سمت بندار گیلان آمدند اما در ادامه در جذب این کامیون‌ها موفقیت قابل توجهی نداشتیم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمیدرضا آبابی درباره عملکرد بندار تجاری استان گیلان درباره افزایش حمل بار و تصمیمات اخذ شده برای رونق این بندار در سفر اخیر رئیس جمهوری به همراه وزیر راه و شهر سازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، اظهار داشت: با توجه به نگرش دولت و تصمیمات مسئولان رده بالای کشور و آشنایی آنها با امکانات، تجهیزات و ظرفیت‌های بندار انزلی، همچنین سابقه این بندر در دریای خزر، اقداماتی برای رونق هر چه بیشتر بندر انزلی و سایر بندار استان گیلان در دستور کار قرار بگیرد. وی ادامه داد: پس از بازدید وزیر راه و شهر سازی به همراه مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی توانستیم درباره اقدامات در بحث استفاده از ظرفیت‌های کشتی‌های رو-رو، کانتینری، اتصال به شبکه ریلی، تقویت پسکرانه‌ها به یک جمع‌بندی برسیم و وزیر راه و شهر سازی هم در بازدید از این بندر در مورد رونق تجاری بندار گیلان و فعالسازی ظرفیت‌ها تأکید کرد.مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان با بیان اینکه بندر انزلی از سابقه‌به‌ترین و فعال‌ترین بندار کشور بوده اما در حال حاضر افتی در جایگاه خود داشته، گفت: برای اینکه بتوانیم بندر انزلی را به رونق تجاری سال‌های قبل بازگردانیم، باید استفاده از تمام ظرفیت‌های موجود از جمله اتصال به شبکه ریلی، افزایش عملیات کانتینری و کانتینر یخچالی را در دستور کار قرار دهیم. در این میان موضوع مورد اهمیت برای رونق بندار خزر استفاده از کشتی‌های رو-رو است و باید در این حوزه هم گام‌های اساسی برداریم. آبابی افزود: کشتی‌های رو-رو برای این ته‌نانه از جهت جابه‌جایی کامیون‌های حامل محمولات صادراتی و وارداتی بلکه از لحاظ جابه‌جایی خودروهای ترانزیتی بسیار حائز اهمیت هستند و هر چند که در حال استفاده از ظرفیت‌های این حوزه هستیم اما باید این ظرفیت را گسترش دهیم. البته بر خلاف نظر مسئولین کشتیرانی خزر که می‌گویند کشتنی رو-رو در اولویت قرار ندارد ما معتقدیم وجود اینگونه کشتی‌ها برای حمل کامیون‌های حامل محمولات ترانزیتی یک فرصت مناسب محسوب می‌شود و یک شرایط رقابتی با جاده ایجاد می‌کند.

وی در پاسخ به این سوال که گفته می‌شود در تدد سه کشتی رو-رو به بندر انزلی تنها ۴۸ دستگاه کامیون حمل شده و همین موضوع باعث غیراقتصادی بودن استفاده از کشتنی رو-رو بوده، تأکید کرد: در طول یک سال گذشته برای جابه‌جایی ۸۸ دستگاه کامیون از ظرفیت کشتنی رو-رو استفاده شده. ما هم معتقدیم باید به سمت کشتنی رو-رو با ظرفیت بالاتر برویم چرا که در طول قریب جابه‌جایی کامیون‌ها و کالا با کشتنی رو-رو با ظرفیت بیشتر باعث کاهش کرایه‌های حمل می‌شود اما مشکل مهم این است که برنامه زمان‌بندی و منظم برای حرکت کشتی‌های رو-رو نداریم و تردد کشتی‌های رو-رو به برنامه‌ریزی انجام نمی‌شود.مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان با بیان اینکه در این شرایط رانندگان کامیون از زمان دقیق تردد کشتنی‌ها اطلاع ندارند و این باعث می‌شود جاده را به مسیر دریایی ترجیح دهند، گفت: اگر سازمان توسعه تجارت به کشتی‌های رو-رو ای که به صورت منظم و برنامه‌ای تردد دارند، یارانه و سوبسید ارائه دهند می‌توان حمل از طریق از این کشتی‌ها را افزایش داد. اگر کشتی‌های رو-رو حتی برای یک کامیون دقیقا در زمان مقرر حرکت کنند، صاحبان بار، فرواردرها، ترانزیت‌نگاران به این خط منظم اعتماد می‌کنند و نسبت به حمل بار از این مسیر تمایل بیشتری خواهند داشت. آبابی در پاسخ به این سوال که چرا نمی‌توان برای کشتنی‌های رو-رو برنامه زمان‌بندی‌ی شده داشت، اظهار داشت: یکی از دلایلی اصلی این است که خط فعال در این حوزه در بندر انزلی یک خط خارجی است و در حال حاضر کشتی با پرچم ایران به در این خط وجود ندارد بنابراین کشتی باید توسط خطوط ایرانی چارتر شود که بتوانیم برنامه‌های زمان‌بندی شده را به شرکت اعلام کنیم. وی ادامه داد: واقعتا کشتی که برای کشتی خارجی و شرکت خارجی سود در اولویت قرار دارد و برای آن ملیت ایران یا هر کشور دیگری مهم نیست اما اگر بتوانیم کشتنی رو-رو با پرچم ایران داشته باشیم امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تر با توجه به شرایط و اقتضات به دست می‌آید.

مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان افزود: در حال حاضر کشتی رو-رو با پرچم ایران نداریم. تا کتون دو کشتی رو-رو به بندر انزلی آمده‌اند و در خط روسیه و قزاقستان تردد داشته‌اند که برنامه‌ریزی برای این کشتی‌ها سخت است و برای تردد منظم از بندار دشمنای باید کشتی رو-رو با پرچم ایران داشته باشیم. آبابی درباره دلایل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای عدم خرید کشتنی رو-رو گفت: نگرشی که وجود دارد این است که خرید کشتنی رو-رو به صرفه نیست و همین حمل و نقل را می‌توان از طریق کانتینر و به وسیله ترنلی یا کانتینرپرها انجام داد. در واقع شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان شرکت حمل‌کننده، به عملیات حمل و نقل گاهی مبتنی بر درآمد و هزینه دارد اما سازمان بندار و دریانوردی این موضوع را به صورت کلال می‌بیند و متافع کشتی‌ها را به درآید و هزینه ترجیح می‌دهد. از این رو ما به دنبال راه‌اندازی کشتی رو-رو با پرچم ایران هستیم. اگر کشتی رو-رو در کوتاه مدت صرفه اقتصادی ندارد اما به طور قطع حمل بار رو-رو در بلند مدت به صرفه‌تر است. وی درباره پرداخت یارانه از سوی سازمان توسعه تجارت به خطوط کشتیرانی برای جبران ناآین ناشی از حمل منظم کالا هر چند با حجم کم تأکید کرد: سازمان توسعه تجارت فعال برای خطوط لاابری یارانه مورد نظر را اختصاص می‌دهد و آن هم فقط برای کشتی‌هایی که به سمت آکتانو و روسیه حرکت می‌کنند اما خواست این است که باید در آینده حتما به کشتی‌های برنامه‌ای و منظم اختصاص داده شود و این انگیزه‌ای خواهد بود تا کشتی‌ها در همان زمان مقرر و ساعت اعلام شده حرکت کنند.مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان ادامه داد: درخواست ما این است که این یارانه باید به کشتنی‌هایی که به صورت منظم و لاابری بین ایران -قزاقستان، روسیه و حتی آذربایجان و ترکمنستان هم تردد دارند، اختصاص یابد. این یارانه باید به کشتنی‌های اختصاص پیدا کند که علی‌رغم بارگیری با حجم کم در تاریخ و مساعت از قبل اعلام شده، حرکت می‌کنند و باید مایه تفاوت و زیان این کشتی‌ها برطرف شود تا انگیزه‌ای برای فعالیت در بندار شمالی را داشته باشند. آبابی همچنین درباره آخرین تصمیمات برای لاابریی بندر آستارا اظهار داشت: لاابریی بندر آستارا توسط سازمان بندار و دریانوردی در حال انجام است. در روند لاابریی این بندر با مشکلاتی از جمله شرایط جوی و شرایط دریای خزر مواجه بودیم که قرار بر این است در لاابریی از امکانات سازمان بندار بیشتر از گذشته استفاده شود.وی ادامه داد: موضوع این است که لاابریوب هاپرسکش در دریای خزر وجود ندارد و برای استفاده از هاپر شرکت ششمت رود (پیمانکار منتخب اداره کل بندار و دریانوردی استان گیلان برای لاابریی بندر آستارا) هم با مشکلاتی مواجه هستیم از این رو تصمیم گرفته شده این است که امکانات سازمان بندار برای لاابریی این بندر به کار گرفته شود و این دستور باید از سازمان مرکزی به اداره بندار گیلان ابلاغ شود تا در ظرف مدت زمان مناسب لاابریی انجام و تکمیل شود.

مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان با اشاره به عملکرد بندر آستارا در ۱۰ ماه

امسال تأکید کرد: با همین سطح آب، بندر آستارا عملکرد خوبی داشته به طوری

که از نظر افزایش تردد تعداد کشتی رسد ۸ درصدی و از لحاظ عملکرد در

صادرات افزایش ۲۱ درصدی را رقم زده‌است. ایلا

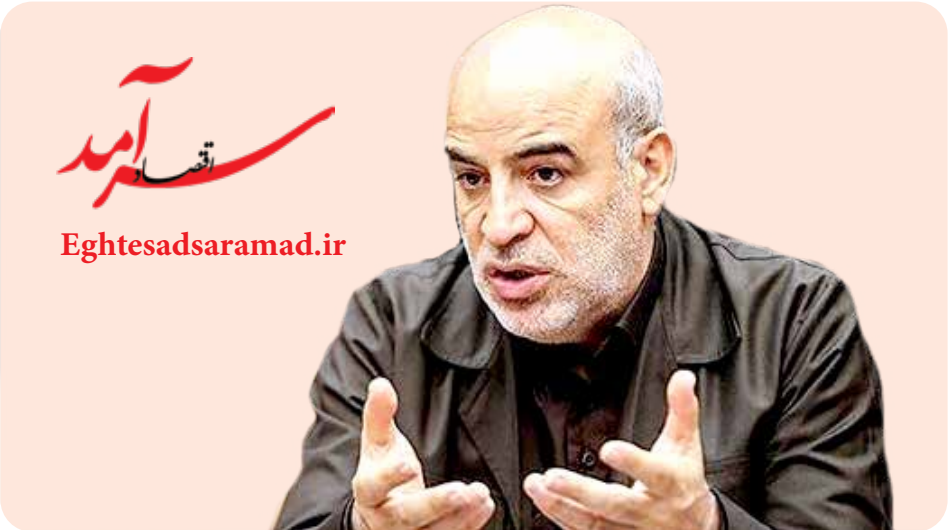


### افتتاح ۱۹ پروژه سازمان بندار در دهه فجر به ارزش ۶۸۰ میلیارد تومان

عضو هیات عامل و معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بندار و دریانوردی از افتتاح ۱۹ پروژه این سازمان به ارزش بیش از ۶۸۰ میلیارد تومان در دهه مبارک فجر خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا الهیار، اعلام کرد از ۱۹ پروژه قابل بهره برداری در دهه فجر سه پروژه مربوط به بندر امام خمینی (ره)، یک پروژه مربوط به بندر سجافی، یک پروژه مربوط به بندار چوئیده و اروندکنار، یک پروژه مربوط به بندر آبادان، یک پروژه مربوط به بندر خمیر، است. وی خاطر نشان کرد: ۲ پروژه مربوط به بندر شهیدرجایی، یک پروژه مربوط به بندر لنگه، یک پروژه مربوط به بندر شهیدحقانی، یک پروژه مربوط به بندر سیریک، یک پروژه مربوط به بندر گناوه، یک پروژه مربوط به بندر بوشهر، است. به گفته الهیار، یک پروژه مربوط به بندر شهیدکلانتری، یک پروژه مربوط به بندر چابهار، یک پروژه مربوط به بندر انزلی، یک پروژه مربوط به بندار انزلی، شهیدرجایی و بوشهر و یک پروژه نیز مربوط به بندار تابعه هرمز گان، سیستان و بلوچستان و خوزستان در دهه فجر امسال مورد بهره برداری قرار می‌گیرد.

شاگردی،عضو کمیسیون عمران مجلس درباره اهمیت اقتصاد در یادر ایران به «اقتصاد سراسرآمد» می‌گوید:

# قوی‌ترین نیروها باید در سازمان بندار و دریانوردی باشند



پیشرفت‌های خوبی داشتیم، اما در درآمدزایی و به تبع آن،

اشتغال‌زایی از حوزه دریا، عملکرد شایسته‌ای از خود به جای نگذاشتیم.

شاگردی در پاسخ به اینکه چاره کار چیست؟ گفت: اول از همه بدانیم که هر کار بنخواهیم انجام دهیم، راه‌حلش در داخل است، یعنی اینکه نباید نگاهمان به خارج از مرزها باشد و التماس دیگر کشورها را بکنیم؛ این رویکرد اشتباه محض است. پس باید به نیروهای داخلی که در این عرصه تجربه و سابقه گرانمایی دارند، اعتماد کرد. درخواست این افراد باید در زمان مشخصی توام با پاسخ‌های منطقی شود. در دولت گذشته، نگاه‌ها به دستان دیگر کشورها بود، اما در دولت جدید، رویکردها تغییر پیدا کرده و قرار بر کار جهادی است.

نماینده تهران در پایان خاطر نشان کرد: دولت سیزدهم، نوسايت، ما انتظار داریم آن‌ها ببینند و یگویند که این ظرفیت‌ها را درک کردند

و برنامه‌هایشان را اعلام کنند. این اتفاق، خواست مردم و مجلس است. تصور بر این است با تلاش‌هایی که در حال شکل‌گیری است در ماه‌ها و سال‌های آتی، نتایج بهتری را دریافت کنیم.

شایسته‌ای نداریم

این عضو کمیسیون عمران مجلس یادآور شد: ما در برخی صنعت‌ها

### برگزیده ها

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قزاقستان

## سه‌راهبردافزایش سهم کشتیرانی و تجارت دریایی ایران در کاسپین



رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قزاقستان سه راهبرد جدی برای افزایش سهم کشتیرانی و تجارت دریای ایران در دریای خزر را تشریح کرد و گفت: سازمان بندار و دریانوردی همواره بر نقش آفرینی مناسب ایران در کریدور شمال-جنوب تأکید داشته‌است.به گزارش اقتصادسراسرآمد،امیرعابدی در رابطه با ضرورت روابط تجاری و اقتصادی با کشورهای همسایه و به‌ویژه کشورهای حاشیه دریای خزر و رویکرد سازمان بندار و دریانوردی مبنی بر استفاده از ظرفیت دریایی و بندری ایران در این راستا، اظهارداشت: توسعه روابط تجاری با کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا، از جمله کشورهای حوزه دریای خزر، اقدامی مؤثر در جهت مقابله با تحریم‌های ظالمانه است و این ستر فرامه می‌شود تا ایران نقش پررنگ‌تری در اقتصاد قابل توجه کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا داشته باشد.

وی ادامه داد: از سویی دیگر با توسعه روابط تجاری با کشورهای حاشیه خزر، کریدور ترانزیتی شمال- جنوب نیز تقویت می‌شود و امکان دسترسی به بازار شرق اروپا برای ایران مهیا خواهد شد.رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قزاقستان به لزوم توجه به حضور کشورهای مهمی مانند روسیه در مجاورت دریای خزر، پتانسیل اقتصادی دریای خزر و زیرساخت‌های بندری ایجاد شده در حاشیه جنوبی این دریا اشاره و خاطر نشان کرد: این موارد باید به عنوان راهبرد جدی برای افزایش مبادلات تجاری کشور مورد توجه قرار گیرد تا از طریق آن سهم ایران در دریای خزر در مقوله کشتیرانی و تجارت دریایی افزایش پیدا کند.عابدی با بیان اینکه ممکن است از طریق دریای خزر و از مسیر کانال ولسکا-دن به آب‌های آزاد دریای سیاه‌آبره پیدا کرد، گفت: این اتفاق نشان‌دهنده نقش استراتژیک کشور در مسیر کریدورهای بین‌المللی موجود خواهد بود و در صورت استفاده بهینه از ظرفیت‌های دریایی و بندری در شمال کشور، زمینه رونق فعالیت‌های ترانزیتی نیز فراهم می‌شود. وی ادامه داد: یکی از پتانسیل‌های بالقوه‌ای که در دریای خزر وجود دارد، موضوع گردشگری دریایی و تردد مسافری بین بندار حاشیه این دریا است که می‌تواند آژآوری خوبی برای کشور به همراه داشته باشد.رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قزاقستان در رابطه با رویکرد سازمان بندار و دریانوردی در توسعه همکاری اقتصادی با کشورهای همسایه از جمله کشورهای شمالی دریای خزر با توجه به ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور، عنوان کرد: توسعه پسکرانه‌های بندری، افزایش ظرفیت بندار شمال کشور و به روزآوری تجهیزات تخلیه و بارگیری این بندار، همواره جزء برنامه‌های سازمان بندار و دریانوردی کشور بوده است.

معاون اجرایی رئیس جمهور در جریان بازدید از سواحل انزلی

## دستگاه‌های نظامی و انتظامی طبق قانون حریم سواحل را رعایت کنند

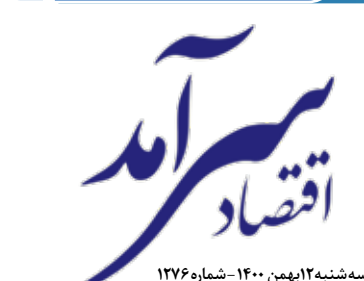


معاون اجرایی رئیس جمهور در جریان بازدید از سواحل انزلی با اشاره به مناطقی از سواحل که از اختیار نیروهای نظامی و انتظامی قرار دارد، گفت: دستگاه‌های نظامی و انتظامی نیز باید براساس دستور مقام معظم رهبری همانند دستگاه اجرایی عمل کنند و طبق قانون حریم سواحل را رعایت نمایند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید صولت مرتضوی در بازدید از طرح شنای بانوان منطقه آزاد انزلی اظهارداشت: نهادهای نظامی و انتظامی اگر مبحث خاصی داشته باشند باید سلسله مراتب رعایت شود و به طور حتم با همکاری یکدیگر این مسئله را حل و فصل خواهیم کرد. وی همچنین در تماس تلفنی با مدیرکل منابع طبیعی استان گیلان گفت: زمینهس این طرح در حریم دریا واقع شده و به نظام و دولت تعلق دارد نباید حریم دریا مسدود شود. مرتضوی افزود: دستگاه‌های اجرایی وابسته به دولت و اجرایی طرف ۲۰ روز باید این دستور را اجرا کنند. دستگاه‌های متعلق بسه دولت و بخش خصوصی کنه بعضا نیاز به طرح دعوا در مراجع قضایی دارد با شدت و قوت توسط مسئولان دستگاه قضایی، منابع طبیعی و جهاد کشاورزی پیگیری شده تا مشکلات حل و فصل شود. معاون اجرایی رئیس جمهور تأکید کرد: از بخش خصوصی نیز می‌خواهم مشخص کردیم تا نسبت به آزاد سازی حرایم اقدام کنند.

وی خاطر نشان کرد: قطعا استاندار گیلان دستور پیگیری و آزادسازی را دنبال خواهد کرد. معاون اجرایی رئیس جمهور از برگزاری نشست با دستگاه‌های اجرایی نیز خبر داد و گفت: عصر امروز جلسه‌ای با دستگاه‌های اجرایی برگزار خواهد شد و مشکلات آنها بررسی می‌شود. به گفته وی شهرداری‌ها نیز بخشی که در محدوده خدمات شهری واقع است موظف هستند با ضابط سازمان بندار و دریانوردی داشته باشند و اجازه ندهند ساخت و سازی صورت گیرد. ۱۲ کیلومتر از نوار ساحلی بندر انزلی در دست دستگاه‌های اجرایی و ۶ کیلومتر در دست ارگانه‌ای نظامی و انتظامی است.

### اقتصاد دریایی



سه‌شنبه ۱۲مهر ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۷۶

### گوناگون

## فنس‌های اردوگاه معلولان بابلسر در راستای آزادسازی ساحل دریا برداشته شده است

مدیرکل روابط عمومی استانداری مازندران گفت: اردوگاه معلولان بهزیستی بابلسر به‌هیچ‌وجه تخریب نشده و دست‌نخورده است و صرفا فنس‌هایی که مانع دسترسی عموم مردم به ساحل دریا بود در راستای اجرای دستور ششخص رئیس‌جمهور تخریب شده است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، نوربخش درباره ادعای تخریب اردوگاه معلولان بابلسر در استان مازندران اظهار کرد: این اردوگاه تنها اردوگاه معلولان در استان مازندران نیست و چند اردوگاه دیگر نیز در این استان وجود دارد. وی ادامه داد: استاندار مازندران اجازه هیچ تخریبی در این محدوده نداده است و حتی آلاچیق‌های اردوگاه که در حریم ۶۰ متر دریا قرار دارند، تخریب نشده‌اند و شخص استاندار تأکید داشت که این آلاچیق‌ها اموال بیت‌المال است و نباید تخریب شود تا هم مردم و هم معلولان مستقر در اردوگاه بتوانند از آنها استفاده کنند.مدیرکل روابط عمومی استانداری مازندران با بیان اینکه فنس پلاژ بانک تجارت به‌طول ۴۵۰ متر هم تخریب شده است، تصریح کرد: در مورد اردوگاه معلولان فقط فنس‌کشی این اردوگاه به‌طول ۶۰۰ متر تخریب شد که از ورود مردم به ساحل ممانعت می‌کرد؛ قسمت‌هایی هم سنگین‌شده بود که این مسیر سنگین هم تخریب شد تا حریم ۶۰ متر رعایت شود و مسیر برای مردم باز نشود.نوربخش متذکر شد: اردوگاه بهزیستی بابلسر به‌هیچ‌وجه تخریب نشده و دست‌نخورده است و صرفا فنس‌هایی که مانع دسترسی عموم مردم به ساحل دریا بود در راستای اجرای دستور شخص رئیس‌جمهور، تخریب شده است.

دستور قضایی برای ترخیص فوری دو

کشتی حامل ۱۲۴ هزار تن جو وارداتی

رئیس کل دادگستری هرمزگان از صدور دستور ویژه قضایی برای پهلویگیری فوری دو کشتی حامل ۱۲۴ هزار تن جو وارداتی و ترخیص محموله‌های آنها پس از چهار ماه بلاکلیتی در بندر خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی قهرمانی در سسی و چهارمین بازدید خود از بندر شهید رجایی بندرعباس ضمن بازرسی از قسمت‌های مختلف این مجتمع بندری، گمرک، انستگاه‌ها و انبارها، اقدامات انجام شده به منظور مقابله با قاچاق در بندر و گمرک شهیدرجایی را ششصا مورد بررسی قرار داد و علاوه بر این توده قضیه‌ای لازم‌خطاب به مسئول مربوطه به منظور تشدید تدابیر پیشگیرانه و مقابله‌ای، دستورهای ویژه صادر کرد. وی با اشاره به دستور مهم رئیس قوه قضاییه برای پیگیری و نظارت بر نحوه ورود، نگهداری و ترخیص کالا در گمرکات کشور و سازمان اموال تملیکی و ضرورت تعیین تکلیف آنها در سریع‌ترین زمان ممکن، اظهار داشت: در اجرای سیاست‌های کلال دستگاه قضایی و از باب نظارت بر حقوق عامه در جریان بازدید از بندر شهید رجایی بندرعباس، تصمیم‌های لازم به منظور شتاب‌بخشی به روند ترخیص کالاهای اساسی اتخاذ شدو بر این اساس، دستگاه‌های متولی مکلف شدند نسبت به بسیج تمامی امکانات برای ترخیص فوری اقلام دیو شده در محوطه و انبارهای گمرک و بندر شهید رجایی، به سرعت اقدام کنند. در ادامه این بازدید که مدیرکل بندار و کشتیرانی استان هرمزگان، معاون اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم دادگستری استان، مدیرکل دامپزشکی، مدیرکل پشتیبانی امور دام و جمعی از مسئولان قضایی و اجرایی نیز حضور داشتند، تصمیم‌های لازم به منظور تشدید اقدامات نظارتی در جهت کنترل ورود و خروج به بندر و تسریع در جهت تعیین تکلیف و ترخیص کالاهای اساسی دیو شده در بندار، گمرکات و در کشتی‌ها و لنگرگاه‌ها اتخاذ و به مسئولان مربوطه ابلاغ شد. وی درباره صدور دستور ویژه قضایی برای نمونه‌برداری فوری از دو کشتی حامل ۱۲۴ هزار تن جو وارداتی جهت ترخیص محموله های آنها پس از چهار ماه بلاکلیتی در بندر افزود: در بازدید صورت گرفته از بندر شهید رجایی بندرعباس و پس از کسب اطلاع از عدم تأخیر برای پهلویگیری این کشتی‌ها و عدم ترخیص محموله‌های بزرگ جو وارداتی مورد نیاز کشور، دستورات ویژه قضایی به منظور رفع موانع موجود و تسریع در پهلویگیری این کشتنی‌ها و ترخیص محموله‌هایشان صادر شد.

واردات کالاهای اساسی از بندر امام

خمینی از ۱۵ میلیون تن گذشت

مدیرکل بندار و دریانوردی خوزستان گفت: ۱۰ ماهه نخست سال جاری، ۱۵ میلیون و ۱۲۵ هزار و ۶۳۳ تن انواع کالاهای اساسی از بندر امام خمینی (ره) وارد کشور شده است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، عادل دریس به ماناافزود: این میزان واردات کالاهای اساسی در مقایسه با مدت مشابه پارسال ۲۰ درصد افزایش نشان می‌دهد. وی گفت: هم‌اکنون شش فروند کشتی حامل کالاهای اساسی در اسکله بندر امام خمینی (ره) در حال تخلیه هستند، گندم، روغن و شکر خام، ذرت، سویا، کنجاله و جو مهم‌ترین اقلام کالاهای اساسی وارداتی از بندر امام خمینی (ره) بوده است. دریس اظهار داشت: طبق برنامه واردات کالاهای اساسی (نهاده‌های دامی و غلات) از طریق بندر امام خمینی (ره) ادامه خواهد داشت.مدیرکل بندار و دریانوردی خوزستان در ادامه افزود: بخش اعظم کالاهای اساسی با ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی به نقاط مختلف کشور حمل شده است. حدود ۸۵ درصد حجم کالاهای اساسی مورد نیاز کشور از طریق بندر امام خمینی (ره) وارد کشور می‌شود.بر اساس آمار رسمی اخیر میزان واردات کالاهای اساسی به خصوص گندم را افزایش داده است.