اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۱۱ اسفند ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۹۹

اخبار

رشد ۳۷ درصدی جابه جایی کالاهای اساسی از بندر امام خمینی

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای خوزستان با اشاره به جا به جایی ۱۶ میلیون و ۸۱۷ هزار تن کالای اساسی از بندر امام خمینی(ره) در ۱۱ ماه امسال گفت:این میزان نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۷ درصد افزایش را نشان می دهد.به گزارش اقتصادسرآمد، غلامعباس بهرامی نیا به رشد ۳۹.۲ درصدی تعداد سفر در بازه زمانی یاد شده اشاره کرد وبه ایرنا اظهار داشت : این میزان کالاهای اساسی توسط ۶۷۹ هزار و ۹۹۷ دستگاه کامیون جابه جا شده اســت.مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای خوزستان بیان کرد: این کالاها شامل ۲ میلیون و ۸۱۲ هزار تن گندم، هفت میلیون و ۱۴۸ تن ذرت، یک میلیون و ۱۱۸ هزار تــن جو، یک میلیون و ۸۵۲ هزار تن دانه روغنی، ۲ میلیون و ۶۲۶ هزار تن کنجاله سویا، ۵۴۱ هزار تن شکر خام، ۳۷ هزار تن برنج و ۶۸۳ هزار تن روغن بوده که به سراسر کشور منتقل گردید.از ابتدای امسال تاکنون حدود ۱۷ میلیون تن کالاهای اساسی (نهاده های دامی و غلات) از طریق بندر امام خمینی(ره) وارد کشور شده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشــته ۲۲ درصد افزایش را نشان می دهد. مجتمع بندری امام خمینی (ره) با ۳۸ اســکله فعال به طول هفت کیلومتر بزرگترین بندر فعال ایران است.این بندر در سال ۱۳۹۰ پس از تغییر رژیم حقوقی خود از یک بندر عادی به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل شــد و هم اکنون با ۱۱ هزار هکتار مساحت، بزرگترین منطقه ویژه اقتصادی کشور محسوب می‌شود.

نصب کوپلینگ داخلی انتقال قدرت در شناورهای تجسس و نجات در بندر شهید رجایی

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: برای نخســتین بار کوپلینگ انتقال قدرت از موتور رانش که توســط صنایع داخلی کشور ساخته شده برای اســتفاده در شناورهای تجسس و نجات دریایی در بندر شهید رجایی نصب شد و در حال بهره برداری می باشد. به گزارش اقتصادسرآمد، محمدرضا پوررجبی به رسانه ها اعلام کرد: این قطعه مکانیکی بیش از یک ماه است که به صورت آزمایشی روی شناور ناجی ۱۵ نصب شده است.وی با بیان اینکه تنها چند شرکت در دنیا قادر به ساخت کوپلینگ انتقال قدرت هستند، بیان کرد: این قطعه نیز برای استفاده در شناورهای تجسس و نجات اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اولین بار است که توسط صنایع داخل کشور ساخته می‌شود.معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، ساخت کوپلینگ انتقال قدرت ایمن جهت شناورهای تجســس و نجات که توسط صنایع داخل کشور ساخته شده، وظیفه انتقال قدرت از موتور به جعبه دنده و از جعبه دنده به شافت انتقال قدرت سیستم رانش واتر جت را دارد‌پوررجبی ادامه داد: کوپلینگ در انگلیسی به معنی (flexible joint) یا اتصال قابل انعطاف گفته می شــود که علاوه بر میرا نمودن(کاهش ضربه) ضربه در زمانی که شــناور حرکت را آغاز می نماید، موجب عدم انتقــال ضربه های وارده معکوس از ســمت امواج دریا به موتورهای اصلی رانش می شود گفتنی است؛"کوپلینگ در لغت به معنای (اتصال، جفت کردن، جفت، سرپیچ، متصل کننده، جفت شــدگی، جفت ساز، جالس) می‌باشــد به تعبیری کوپلینگ به معنی اتصال دهنده دو قطعه بوده که هدف اصلی از کاربرد آنها نیز اتصال دو قطعه برای انتقال نیرو از یکی به دیگری و نهایتا تبدیل نیرو به حرکت است" به مقاوم کردن سازه‌ها در برابر بارهای ضربه ای و انفجاری نیز میرا کردن گفته می‌شود.

آغاز عملیات اجرایی تأمین برق ساحلی در بندر نوشهر

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران گفت: عملیات اجرایی پروژه تأمین برق ساحلی برای کشتی های تجاری در بندر نوشهر آغاز شد. به گزارش اقتصادســرآمد، محمد تقی انزان‌پور افزود: عملیات اجرایی پروژه تأمین برق ســاحلی برای کشــتی های تجاری در راستای اجرای مصــوبات سازمان جهانی دریانوردی و رعایت مســائل زیست محیطی و به منظور کاهش آلودگی و انتشار گازهای گلخانه ای و با هدف تأمین برق در اسکله های بندر نوشهر، طی ۱۰ ماه آتی اجرایی خواهد شد.این پروژه با اجرای دو دستگاه پســت کامپکت ۲۰ کیلو ولت، کابل کشی حدود ۳۰ کیلومتر، بهسازی و تعمیرات اساسی پســت های برق با رویکرد بهره گیری بهینه از توانمندی ها و تولیدات داخلی مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت.

تشکیل ۹۵ پرونده در راستای نظارت بر ساخت و ساز سواحل گیلان

اداره کل بنادر و دریانــوردی گیلان اعلام کرد: ۹۵ پرونده در راســتای نظارت بر ساخت و ســاز سواحل استان گیلان تشــکیل شد.به گزارش اقتصادسرآمد، نظارت بر ساخت وساز سواحل استان گیلان از سه طریق گشت های زمینی، دریایی و هوایی است و به طور مستمر انجام می شود و تا کنون ۹۵ پرونده در این راستا تشکیل شده است.از تعداد یاد شده ۲۶ پرونده دارای مجوز از جمله موافقت اولیه، احداث و بهره برداری است و همچنین پرونده های در حال رسیدگی در مراجع قضایی ۴۸ مورد بوده و پرونده های رفع تصرف شده با حکم و دستور قضایی و یا اخطار کتبی ۱۷ مورد به ثبت رسیده اســت.اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان به طور مستمر مبادرت به پایش سواحل گیلان، مازندران و گلستان از طریق عکس برداری هوایی و تحلیل دوره ای بر مناطقی می کند که امکان تردد زمینی و دریایی وجود ندارد. گفتنی است بند ۲۲ از ماده ۳ آیین نامه سازمان بنادر و دریانوردی که صدور اجازه تأسیس اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات را با داشتن حقوق نظارت در اجراء و بهره برداری به سازمان بنادر واگذار کرده و همچنین تبصره الحاقی به این بند بیان می دارد که ســاخت و ساز بدون مجوز یا خارج از مجوز ســازمان بنادر و دریانــوردی در دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی ممنوع است و ســازمان در صورت اطلاع ازطریق گارد بندر و یا سایر ضابطین دادگستری از ادامه عملیات ساخت و ساز و یا بهره برداری از تأسیســات و تجهیزات فاقد مجوز و یا خارج از مجوز جلوگیری کرده و بلافاصله موضوع را به عنوان شاکی به مرجع قضایی محل اعلام می کند.

مشکل کالاهای ملوانی و ته‌لنجی مرزنشینان رفع می‌شود

وزیر امور اقتصــادی و دارایی گفت: در کمیســیون اقتصــادی دولت آیین‌نامه‌ای مصوب شده است که به طور خاص مشکل کالاهای ته‌لنجی و ملوانی مرزنشینان ساماندهی شود و امیدواریم هفته آینده در جلسه هیئت وزیران مطرح و تصویب شود.به گزارش اقتصادسرآمد، دکتر سید احسان خاندوزی در جریان بازدید از گمرک و مجتمع بندری امام خمینی (ره) در گفتگو با خبرنگاران رسانه‌های گروهی افزود: یکی از نکات مورد توجه از منظر رئیس جمهوری ساماندهی و حل و فصل سریع مشکل کالاهای ملوانی و ته لنجی است که استان‌های جنوبی کشــور بسیار با آن درگیر هستند و مقرر شد به ســرعت در این زمینه تعیین تکلیف شود تا اقتصاد مرزنشینان رونق گیرد.وی ادامه داد: از فروردین ماه ۱۴۰۱ گشایش خوبی در حوزه معیشت مردم مرزنشــین به ویژه در استان‌های جنوبی که با این موضوع مواجه هستند ایجاد خواهد شــد.دکتر صادق خلیلیان استاندار خوزستان به خبرنگاران گفت: سفر وزیر امور اقتصادی و دارایی به بندر امام خمینی (ره) در ابعاد مختلفی دارای اهمیت است که می‌توان به بحث کمک در تخلیه کالاهای اساسی اشاره کرد.وی افزود: در ابتدای فعالیت دولت ســیزدهم، حدود چهار میلیون تن کالا در بندر امام رســوب شده بود که خوشــبختانه این میزان به حدود ۲.۱ میلیون تن رســیده است که این حرکت نشــان دهنده اهتمام دولت برای تامین نیازهای کشور است. وی گفت: باید بخشــی از درآمد ۴۸ هزار میلیارد ریالی درآمد گمرکات خوزستان برای آماده کردن زیرساخت‌ها در شهرهای ساحلی خوزستان هزینه شود تا زیرساخت‌های این شهرها بهبود یابد.

موانع امور ترمینال داری برخی از بنادر هند مرتفع شود

در دیدار هیئت هندی با جمعی از مدیران گروه کشتیرانی جمهوری اســلامی ایران، چگونگی روند همکاری‌ها در راستای نیل به اهداف مشترک راهبردی در خصوص توسعه کریدور ترانزیتی شمال – جنوب با توجه به پتانسیل‌های موجود در بندر چابهار مورد بحث و بررسی طرفین قرار گرفت.به گزارش اقتصاد سرآمد، در دیدار هیئت هندی با جمعی از مدیران گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که نمایندگان وزارت امور خارجه و سازمان بنادر و دریانوردی نیز حضور داشتند چگونگی روند همکاری‌ها در راستای نیل به اهداف مشترک راهبردی در خصوص توسعه کریدور ترانزیتی شمال – جنوب با توجه به پتانسیل‌های موجود در بندر چابهار، مشارکت در سرمایه گذاری بین کشتیرانی وطرف هندی در زمینه ی اسکراپ یارد و ساخت کانتینر و همچنین سایر امکانات و ظرفیت‌های طرفین مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.در این دیدار طرفین ابراز امیدواری کردند که با توجه به وجود منافع مشترک در گسترش روابط و همکاری‌های فی مابین، اهتمام ویژه بر رفع مشکلات موجود و سرعت بخشیدن به اهداف از پیش برنامه ریزی شده داشته باشند. همچنین مرتفع ساختن موانع موجود در برخی از بنادر کشور هند که امور ترمینال داری آن توسط بخش خصوصی انجام می شود، مورد تأکید ویژه قرار گرفت.

گزارش

توجه شدید کشورها به توسعه آبزی پروری
چین چگونه قطب صنعت تیلاپیا در جهان شد؟

۱۴۰ کشــور دنیا به ســمت توســعه تولید ماهی تیلاپیا و صادرات این گونه بی نظیر آبزی پروری رفته اند و توانسته اند از این طریق اشتغالزایی گسترده ای را ایجاد کنند.

به گزارش اقتصادســرآمد، در حالی که ۱۴۰ کشور دنیا به ســمت تولید ماهی تیلاپیا رفته‌اند؛ سازمان حفاظت محیط زیســت همچنان مانع پــرورش ماهی تیلاپیــا در ایران و اشتغالزایی در این زمینه شده اســت که این امر با توجه به کمبود منابع آبی شیرین و مقاومت بالای تیلاپیا در آب‌های شور و لب شــور و همچنین تاییده ســازمانهای بهداشت و محیط زیســت جهانی بر کیفیت این گونه آبزی پروری توجیه عقلانی ندارد.

در حال حاضــر چین بزرگترین تولید کننــده ماهی تیلاپیا و همچنین بزرگترین صادر کننده این ماهی نیز محســوب می‌شود؛ اولین بار در ســال ۱۹۵۶ ماهی تیلاپیا از تایلند به چین آورده شد ولی از سال ۱۹۷۸ به طور رسمی برای تولید گونه تیلاپیای نیل به آبزی پروران چینی معرفی شد.

شرایط مناســب برای پرورش تیلاپیا در این کشور سبب شده است که طی ۲۰ سال اخیر تولیدات این ماهی در چین چهار برابر افزایش یابد و در سال ۲۰۱۴ به ۱ میلیون و ۷۰۰ هزار تن برسد.

هر ســاله تولید ماهی تیلاپیا در چیــن افزایش می‌یافت به طوری که از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۴ تولیدات این کشور با نرخ رشد ۷.۳۵ درصد روبرو شد؛ چون در همین سال تیلاپیا در مزارع بیش از ۳۰ استان این کشــور پرورش داده می‌شد و حدود ۹۰ درصد از کل تولیــدات این ماهی در جنوب این کشور صورت می‌گیرد.

به لحاظ تجاری، ماهی تیلاپیا اهمیت زیادی برای چینی‌ها دارد به طوری که این کشور تا سال ۲۰۰۸ به تنهایی حدود ۴۵ درصد تولید جهانی را در اختیار داشت.

عمده تولید ماهی تیلاپیا در این کشور در استان‌های هاینان (جنوب)، گوانگ دونگ (جنوب) و گوانگشــی (جنوب) قرار دارد.

اما به راســتی چه عواملی سبب توســعه صنعت تیلاپیا در چین شد؟

محققان به فاصله‌های ســالهای ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۱ در تحقیقی بین آبزی پروران اســتان‌های مذکور دریافتند که عبور این کشور از مشــکلاتی از جمله قیمت پایین تیلاپیا در بازار، بیماری‌های مختلف آبزیان، کیفیت آب مزارع پرورشی، آب و هوای مناطق پرورشــی، دسترسی به تخم ماهی و کیفیت افزایش هزینه‌های پرورش توانسته به این جایگاه برسد.

۱- قیمت مطلوب:

قیمت پایین تیلاپیای تولید شده در چین یکی از مشکلات این صنعت به شمار رفته است به طوری که در سال ۲۰۰۹ قیمت هر کیلو ماهی زنده تیلاپیا با کاهش چشمگیری به ۱۴ یوان یا ۲.۳۲ دلار رسید، به همین دلیل آبزی پروران چینی با مشکلات عدیده ای مواجه شدند.

با این حال در اوایل ســال ۲۰۱۱ قیمت هــر کیلو تیلاپیای زنده به ۲۰ یوان رســید که باز هم نتوانســت از رنج آبزی پروران بکاهد.

۲- کنترل بیماری آبزیان:

میزان و شیوع بیماری ابزیان در سالهای اخیر در چین افزایش یافته است لکن آنها توانســته‌اند با مدیریت اصولی این امر همچنان بازار و صنعت تیلاپیا را در دستان خود داشته باشند.

۳- مدیریت صحیح منابع آبی:

مدیریت پایدار منابع آب یکی دیگر از مسائلی است که برای زنجیره ارزش تیلاپیا، به خصوص در میان آبزی پروران واقع در مناطق غیر ساحلی (شــمال چین) اهمیت دارد به همین دلیل احتمال می‌رود که آبزی پروران با تشــدید فزاینده و استفاده بیشتر از رژیم غذایی فرموله شده، کیفیت آب خود را بهتر مدیریت کنند.

اســتفاده از کیت‌های آزمایــش کیفیت آب نیــز متداول شده‌اســت، با این وجود کنترل منابع آبی برای شرکت‌های پرورش دهنده ماهی تیلاپیا به یک چالش تبدیل شده‌است. علاوه بر این در فصول کشت برنج این مزارع نسبت به مزارع تولید تیلاپیا در اولویت قرار دارند.

۴- آب و هوای مناطق پرورشی:

وضعیت آب و هوایی نیز بر رشــد تولیــد ماهی تیلاپیا در سالهای اخیر تأثیر گذاشته اســت، به طوری که با افزایش درجه حرارت در فصول گرم به یکبــاره تولید این ماهی با کاهش ۲۵ درصدی روبرو بوده است.

۵- در دسترس بودن تخم ماهی:

در حال حاضر بیــش از ۱۰۰ تولیدکننده ســالیانه بیش از میلیاردها قطعه تخم ماهی تولیــد می‌کنند و به همین دلیل آبزی پروران مشکلی در تأمین تخم ندارند ولی با این حال این تولید کنندگان همواره با مشــکلاتی از جمله الگوهای نامنظم آب و هوایی و سردی دلتای رودخانه‌ها، مرگ و میر بالا و تخم‌های ضعیف مواجه بوده‌اند.

۶- افزایش هزینه‌های جاری:

هزینه‌های کار، غذا، مواد شیمیایی و زیرساخت‌های پرورش و تولید ماهی تیلاپیا در چین در ســال‌های اخیر به شدت افزایش‌یافته است، به طوری که نرخ کار در سه سال گذشته به میزان ۵۰ درصد افزایش‌یافته است.

همچنین هزینه‌هــای بالا و قیمت پایین تیلاپیا، نوســانات یوان نســبت به دلار و افزایش قیمت برق در چین از دیگر مشکلاتی است که طی ســالهای اخیر تولید کنندگان با آن مواجه بوده‌اند.مهر

اتفاق معناداری با حضور هند در چابهار نیفتاده است، «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

وقت تجدید نظر برای همکاری با هند در چابهار نرسیده است؟

گــروه اقتصاد دریــا – در روزهای گذشــته، مدیــران هندی شــرکت IPGL که اپراتوری بنــدر چابهار را برعهده دارند به منظور بررسی و آخرین ارزیابی از وضعیــت بندر چابهــار و روابط ایــن بندر با بنادر منطقه (کشــورهای آسیای میانه، افغانستان، پاکستان) با مدیران ســازمان بنادر و دریانوردی و شرکت کشــتیرانی جمهوری اســلامی دیدار و از بندر شــهید بهشــتی چابهار بازدید کردند. این از معدود دفعاتی اســت که مدیــران هندی شــرکت IPGLبرای رایزنی با مقامات ایرانی و رفع چالش‌های فی مابین در ایران، رسما حضور می‌یابند. هنوزعلت اصلی این دیدارها، رسانه‌ای نشده اســت اما به نظر می‌آید که این دیدارها در جهت تعلل و کــم کاری های اپراتوری هندی در چابهار علیرغم ظرفیت‌های منحصر به فردی است که این بندر داراست.

به گزارش اقتصادسرآمد، این دیدارها و بازدید از بندر چابهار زمانی اهمیت پیــدا می کند که نتیجه ای در بر داشــته باشــد. در ماه‌های گذشته، این گمانه تقویت شــده بود که چنانچه اپراتور هندی و نیز شــرکت ایرانی طرف قرارداد بــا آن نتوانند در جذب بازارهای جدید و ترافیک کالا موفقیت قابل درخوری به دســت آورند ســازمان بنادر و دریانوردی در باره ادامــه فعالیت اپراتور هندی، تجدید نظر خواهد کرد.

هند، چابهار را دور زد و اخیرا این کشور محموله دو هزار تنــی گندم اهدایی خــود را از طریق ۴۱ کامیون افغان و از طریق پاکستان به افغانستان منتقل کرد. این اتفاق عجیب در شرایطی می افتد که هم هند سالهاست با داعیه ســرمایه گذاری در بندر چابهار حضور داشته و هم اینکه مناسبات نامساعد سیاسی بین کشور خود با پاکستان را نادیده گرفته و از آن طریق ایران را دور زده است. ظاهرا با وجود اختلافات دیرینه و رقابت‌هــای منطقه‌ای هند و پاکستان، حالا قرار است کمک‌های انسان‌دوستانه به جای چابهار ایران، از گذرگاه مرزی عطاری به گذرگاه واگه پاکستان انتقال داده شده و از طریق تورخم به افغانستان برسد.

هند با دست پس زده و چابهار را دور می‌زند

مجید آهنگر کارشناس دیپلماسی ایرانی در اینباره به خبرنگار روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: در حال حاضر بندر چابهار بخش مهمی از استراتژی دولت هند در راستای محافظت از نفوذ منطقه ای خود و تسریع شکل گیری روند روابط راهبردیش با ایران است. هند ایران را کلید دسترسی به افغانستان و آسیای میانه از طریق بندر چابهار می داند.

متزلزل شدن روابط دو جانبه دو کشور ناشی از تصمیم هند

وی با بیان این مهم که تا پیش از این نیز نخســت وزیر هند تاکید داشــت «چابهار بــرای هند مهم اســت؛ به عنوان ســنگ قدم اول برای تبدیل به توسعه دهنده زیرســاخت های منطقه ای بزرگتر و همچنین کمک به پیشــبرد تجارت با افغانستان اهمیت دارد، افزود: از سال ۲۰۱۶ که توافق برای توسعه چابهار با سرمایه گذاری طرف هندی امضا شد، هند جدیت لازم را برای به اتمام رساندن این پروژه نداشت. متزلزل شــدن روابط دو جانبه دو کشور ناشی از تصمیم هند مبنی بر پذیرش تحریم های آمریــکا علیه ایران و همچنیــن صفر کردن واردات نفت خود از جمله موارد مهم و تاثیرگذار بر این موضوع بود. با خروج غیر مسئولانه آمریکا از افغانستان و برگشتن قرعه به نفع قدرت گیری رقبای منطقه‌ای هند از جمله چین و پاکســتان در افغانســتان، دهلی نو متوجه ضرورت پی گیری روابط راهبردی خود با ایران شد.

چابهار یکی از مهم‌ترین متغیرها و اولویت‌های هند

او در بخش دیگری از سخنان خود با یادآوری این مهم که بندر چابهار هم اکنــون یکی از مهمترین متغیرها و اولویت های هند در شکل دادن روابط اســتراتژیک و تــوازن منطقه ای هنــد در مقابل پاکستان و چین است، ادامه داد: در ماه‌های گذشته، این گمانه تقویت شــده بود کــه چنانچه اپراتور هندی و نیز شــرکت ایرانی طرف قــرارداد با آن نتوانند در جذب بازارهای جدید و ترافیک کالا موفقیت قابل درخوری بدست آورند سازمان بنادر و دریانوردی در باره ادامه فعالیت اپراتور هندی، تجدید نظر خواهد کرد.

اتفاق معناداری با حضور هند در چابهار نیفتاده است

آهنگر اعتقاد دارد همانطور که از میزان عملکرد این بندر پیداســت، جز افزایش بار در جابجایی کالاهای اساسی، در عملکرد اپراتور و نیز جذب بازار جدید اتفاق معناداری نیفتاده است و ترافیک جابجایی کالاهای کانتینری طی ۱۵ ماهه گذشته در پایین‌ترین ســطح خود قرار داشته و ترافیک جدیدی در منطقه و کشــورهای همسایه جذب نشده است واتفاق اخیر نیز دلیلی شده تا مسئولان ایرانی به فکر تجدید نظر در ادامه همکاری با هند در چابهار بیفتند.

بنابراین، تغییر سیاســت‌ها و برنامه‌های زیان ده، یکی از راه‌های پیشــگیری از مخاطــرات آینده است و چنانچه سیاســت‌گذاران و برنامه ریزان اقتصادی نسبت به این غفلت مسامحه و کوتاهی بیشتر کنند، چه بسا در آینده با تهدیدات بیشتری مواجه شوند.

این در حالی اســت، که این کشــور جزء گروه ۲۰ شامل بیســت اقتصاد بزرگ جهان که شامل کشورهایی قدرتمندی از جمله آمریکا، بریتانیا، آلمان، بریتانیا، روســیه، چین، بوده و در جذب بازارهای جدید می‌توانست در کنار معافیت‌های کاملی که آمریکا نســبت به این بندر قائل شــده بود، ظرفیت متنوعی از بازارهای مختلف جهان جذب بندر چابهار کند اما از آنجایی این اپراتور از مجموع تعهدات سرمایه گذاری خود، تاکنون ۲۵ میلیون دلار آن هم با تاخیر و تعلل‌های زیاد، در این بندر سرمایه گذاری نموده حاکی از آن است که اساســا اعتقادی به این نوع سرمایه گذاری در بنادر ایران و توسعه بندر چابهار ندارد.

برگزیده ها

واکنش مدیرعامل سازمان بنادر به ادعای رسانه‌های خارجی

تمایزی بین دریانوردان ایرانی و خارجی قائل نیستیم

مدیرعامل ســازمان بنادر و دریانــوردی با رد ادعای برخی رسانه‌های خارجی برای زیر سوال بردن عملکرد در رابطه با خدمه خارجی کشتی‌ها، تصریح کرد: هیچ تمایزی بین دریانوردان ایرانی و خارجی قائل نیستیم.به گزارش اقتصادســرآمد از ســازمان بنادر و دریانوردی علی‌اکبر صفایی با اشــاره به برخی اخبار منتشر شده توســط برخی رسانه‌های بین‌المللی، هدف مباحث مطرح شده را زیر سوال بردن عملکرد حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در خصوص خدمه خارجی کشتی‌ها که روی ناوگان تحت پرچم و یا مالکیت کشور فعالیت می‌کنند، دانست و اظهار کرد: ادعاهای مطرح شده کذب محض است و اینگونه اخبار با هدف خدشه وارد کردن به وجهه ایران منتشر می‌شود.وی ادامه داد: ســازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در کنار سایر دستگاه‌های ذیربط از جمله وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی همــواره بر رعایت الزامات ملی و بین‌المللی به ویژه کنوانسیون کار دریایی (MLC) توسط مالکان و شرکت‌های کشتیرانی تاکید کرده است.معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: سازمان بنادر و دریانوردی در تعامل نزدیک با ارگان‌های مختلف از جمله انجمن صنفی دریانوردان و اتحادیه مالکان کشــتی، طبق اســتانداردهای موجود بر پیگیری حقوق دریانوردان در مواردی که شــکایتی مطرح می‌شود، اهتمام ویژه دارد؛ بدین جهت اجحاف نســبت به دریانوردان از هر نظر، خط قرمز ســازمان بنادر و دریانوردی است و همواره نظارت مستمر و موثر اعمال می‌شود.وی اضافه کرد: دولت جمهوری اسلامی ایران در پیگیری و احقاق حقوق دریانوردان، طبق موازین انسانی، شــرعی و قانونی دریانوردان هیچ گونه تمایزی میان دریانوردان ایرانی و خارجی قائل نیســت.صفایی با بیان اینکه براساس سند LEG ۴/۱۰۹ (a) کمیته حقوقی سازمان بین المللی دریانوردی حدود ۴۰۰ شــناور با پرچم‌های مختلف که عمدتا توسط ITF فدراسیون حمل و نقل دریایی گزارش شــده اند، وجود دارند، گفت: تنها ۱۸ شناور از شــناورهای مذکور، مربوط به خدمه رها شده در آب‌های جمهوری اسلامی ایران است که ۶۴ دریانورد از این تعداد، دریانوردان تبعه هند گزارش شده اند و مسائل بخش عمده آنها حل و فصل و به کارگروه مشترک IMO/ILO گزارش شده است.مدیرعامل ســازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: در ســال ۱۴۰۰، تعداد ۳۹۳ مورد از ادعاهای مربــوط به دریانورد ایرانی و خارجی مورد بررسی و پیگیری گروه MLC قرار گرفته است که از این تعداد ۱۰۲ مورد مربوط به دریانوردان تبعه هندی بوده است.

مدیر کل میراث فرهنگی و گردشگری بوشهر خبرداد

افزایش چشمگیر زیرساخت‌های گردشگری در قطب گردشگری خلیج فارس

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی اســتان بوشهر، گفت: رشــد ۳۰۱ درصدی اشــتغال در صنعت گردشگری اســتان بوشهر به عنوان قطب گردشــگری خلیج فارس، حاکی از ظرفیت بالای استان در زمینه توسعه گردشــگری به ویژه در زمینه توریسم دریایی و ساحلی است.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد حسین ارسطوزاده با اشاره به رشد چشمگیر زیرساخت‌های گردشگری در استان بوشهر به عنوان یکی از مهمترین قطب‌های گردشگری منطقه خلیج فارس، گفت: طی ســال‌های اخیر شاهد افزایش حضور ســرمایه گذاران بخش خصوصی و توسعه چشمگیر زیرســاخت‌های گردشــگری در استان بوشــهر به ویژه نوار ساحلی بوده‌ایم.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر، ادامه داد: بدون شک این امر نقش مهمی در توسعه گردشگری استان و حاشیه نوار ساحلی خلیج فارس داشته است.وی یکی از نمونه‌های بارز اثرات توسعه زیر ساخته‌های گردشگری در استان بوشهر را کسب رتبه اول رشد اشتغال گردشگری این استان در کشور طی سال جاری دانست و گفت: نتایج این بررسی طی ارزیابی آخرین وضعیت اشتغال حین ساخت و بهره‌برداری از تاسیسات گردشگری در بازه‌های زمانی شش ماهه اول سال گذشته و شش ماه نخست امسال به دست آمده است.به گفته ارســطوزاده، اهمیت موضوع تحلیل نتایج آماری پروژه‌های در دســت احداث گردشگری سطح کشور و همچنین تأثیر آن در آسیب شناسی این حوزه به منظور کمک به بهبود روند اجرای پروژه‌ها بسیار تاثیر گذار است که یکی از همین تاثیرگذاری‌ها رشد اشتغال مستقیم در این صنعت است.این مقام مسئول در اســتان بوشهر یادآور شد: رشد ۳۰۱ درصدی اشتغال در صنعت گردشگری استان بوشهر به عنوان قطب گردشــگری خلیج فارس، حاکی از ظرفیت بالای استان در زمینه توسعه گردشــگری به ویژه در زمینه توریسم دریایی و ساحلی اســت.وی در ادامه گفته‌های خود به افتتاح یکی از مهمترین تأسیسات گردشگری استان در شهرستان بوشهر در زمینی به مساحت چهار هزار و ۵۰۰ مترمربع با زیربنای مسقف هزار و ۷۵۰ مترمربع اشاره کرد و گفت: چندی پیش فاز نخست این پروژه به بهره برداری رســید.به گفتهٔ مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشــگری و صنایع دستی اســتان بوشهر در کنار احداث فضای مسقف، دو هزار و ۷۵۰ مترمربع از این مجموعه به محوطه سازی و ایجاد فضاهای ســنتی اختصاص یافته که می‌تواند به جذابیت محیط پیرامون آن کمک کند.

رئیس کمیسیون لجستیک اتاق بازرگانی ایران

تمایل فزاینده افغان‌ها برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار

رییس کمیســیون لجســتیک و حمــل و نقل اتاق بازرگانی ایران اظهار داشت: اتاق بازرگانی افغانستان بسیار علاقه‌مند اســت که کشــتی‌رانی جمهوری اســلامی ایران دفتــری در کابل تاســیس کند. این بسیار به آنها کمک می‌کند تا زمانی که در مضیقه هستند بتوانند از امکانات بندر چابهار اســتفاده کنند حتی در جلســه‌ای که با اتاق بازرگانی افغانستان داشتیم اعلام آمادگی کردند که در بندر چابهار سرمایه‌گذاری کنند.به گزارش اقتصادسرآمد، سیدعلی حســینی در مورد اهمیت بندر چابهار بــرای تجارت خارجی کشوربه ایلنا اظهار کرد: بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی ما است که با توجه به اینکه مرز آبی ما از طرف هند است، اهمیت بسیار زیادی دارد. همچنین بندر می تواند کشــورهای غرب پاکستان و کل کشور افغانســتان را از نظر ترانزیت و همچنین استان‌های سیستان و بلوچستان، خراسان، کرمان و یزد را از نظر کالا پوشش دهد، همچنین می‌تواند بخش عمــده‌ای از صادرات و واردات محصولات پتروشــیمی ما از این مسیر می‌تواند انجام شود. وی افزود: اهمیت بندر چابهار استراتژیک است و دولت هر میزان که بتواند روی آن سرمایه‌گذاری کند، به نفع اقتصاد ملی ما و تجارت خارجی کشور خواهند بود. کار بزرگی که چند سال است دولت شروع کرده و گفته می‌شود تا ۱۴۰۱ یا ۱۴۰۲ به نتیجه می‌رسد، الحاق راه‌آهن سراســری ایران به بندر چابهار است که می‌تواند مسیر شــکوفایی باشد. حســینی گفت: برای اینکه بتوانیم بندر چابهار را در یک بازه زمانی ده ســاله به عنوان هاب بین‌المللی داشته باشــیم، باید به مواردی توجه کنیم. ما باید کاری کنیم که خطوط کشــتیرانی که بندر چابهار می‌آیند سرویس مستقیم به این بندر داشته باشــند. الان حتی خطوط کشتی‌رانی ملی ما نیز خطوط مستقیم ندارند بلکه به بندر عباس رفته و از آنجا به بندر چابهار می‌روند. این موضوع می‌تواند مسئله بسیار مهمی باشد که کشتی‌رانی‌های ایرانی و خارجی بتوانند از این بندر با خط مستقیم سرویس بگیرند. وی اضافه کرد: در بندر چابهار و اسکله شهید بهشــتی، علی رغم آنکه محوطه کانتینری داشت اما عملا تعداد کانتینرها بسیار اندک است. اگر بخواهیم فعالیت یک بندر مستمر شده و مراجعه‌کنندگان زیادی داشته باشد، علاوه بر بار فله‌ای بار کانتینری نیز اهمیت دارد و می‌تواند در توسعه اقتصادی بندر تاثیر مثبت داشته باشد. رییس کمیسیون لجستیک و حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران بیان کرد: حتی اگر تا سال ۱۴۰۲ شبکه راه آهن به چابهار وصل شود، هنوز هیچ کاری روی شبکه داخلی راه آهن چابهار نشده است که خود این موضوع ۳ تا ۴ سال زمان می‌برد.