

افتتاح اولین قفس پرورشی ماهی بر پایه کشتشی کشور،مناسب برای امواج بلند در هرمزگان

با حضور معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران و مدیر کل شیلات هرمزگان و جمعی از مسئولان ساخت، نصب و راه اندازی اولین قفس پرورش ماهی پایه کشتشی مناسب برای استقرار در دریا‌های مواج در قالب یک پروژه پالپوت تحقیقاتی دانش بنیان در آب‌های جنوبی جزیره قشم انجام شد.
به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید حسین حسینی رئیس سازمان شیلات ایران،گفت: صنعت شیلات را در حال حرکت از حالت سنتی به سمت صنعتی شدن که در این بیان دانش بنیان محوری لازم و اساسی برای این تحول است.معاون وزیر تصریح کرد: بدون شک این پروژه تحولی عظیم در زمینه توسعه پرورش ماهی در قفس در مگا پروژه ها به وجود آورد.حسینی با تاکید بر توسعه دریا محور گفت:هیچ کدام از این اهداف، به نتیجه نخواهد رسید مگر اینکه در بخش علمی و دانشی تحول ایجاد کنیم و به همین دلیل لزوم استفاده از نتایج تحقیقاتی محققان و محور های دانش بنیان،امروز بیش از پیش احساس می شود.در ادامه مدیر کل شیلات هرمزگان با اشاره به افتتاح اولین قفس پرورش ماهی پایه کشتشی TLCمناسب برای امواج بلند در قفس در سواحل جنوبی جزیره قشم، عنوان کرد: ساختار نیمه مغروق برای در امان ماندن از امواج، قطر دهانه فوقانی شش متری، مخروط شش متری، ۲۴متر قطر اصلی، ۷۵تن ظرفیت پرورش، برخورداری از لنگر های ۱۵ تنی و ... بخشی از مشخصات این پروژه است.دریایی قابلیت استقرار ایمن در امواج بلند دریا‌های خشش، فعالساز ی ظرفیت یک میلیون تنی پرورش ماهی در قفس در سواحل مکران، ارائه یک الگوی موفق و قابل اعتماد از قفس های آب‌های خشن برای سرمایه گذاران خصوصی برای ورود به این صنعت، افزایش درآمد ارزی و سهم شیلات در صادرات غیر نفتی کشور با فعالساز ی ظرفیت های بالقوه، اشتغال آفرینی، رونق تولید، احیای ذخایر طبیعی آبریان و تمرکز تولید از طریق پرورش را به عنوان بخشی از مزایای راهبردی این طرح عنوان کرد.وی احداث تعداد ۲۵ قفس ۲۰۰ تنی،احداث مرکز تکثیر بچه ماهی، احداث خط تولید غذای ماهی و اشتغال زایی ۱۵۰ نفر مستقیم را به عنوان طرح توسعه پنج هزار تنی این پروژه مطرح کرد.

پهلوهی ۱۲ فروند کشتی حامل کالاهای اساسی در بندر شهیدرجایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: از ابتدای فروردین در نیمه اردیبهشت ماه در مجموع ۱۲ فروند کشتی حامل کالاهای اساسی در بندر شهید رجایی پهلوهی شده است.به گزارش اقتصادسراسرآمد،علی رضا محمدی کرچی‌ران در تشریح آخرین وضعیت واردات کالاهای اساسی، علی‌رضا بزرگ‌رین بندر تجاری ایران اظهارداشت: از ابتدای فروردین امسال تا نیمه اردیبهشت ماه جاری در مجموع ۱۲ فروند کشتی حامل کالاهای اساسی به این منطقه تاز ۶۹۵ هزار و ۱۰۱ تن در بندر شهید رجایی پهلوهی شده که در همسنجی با مدت مشابه از نظر وزنی ۷۵ درصد و از نظر تعداد ورود کشتی ۳۵ درصد افزایش را نشان می‌دهد.وی در خصوص پهلوگیری کشتی‌های حامل گندم به عنوان کالای استراتژیک کشور، بیان کرد: طی این بازه زمانی شش فروند کشتی حامل گندم با ۳۹۶ هزار تن پهلوگیری شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش ۴۷۰ درصدی به ثبت رسیده است.مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی ادامه داد: در حال حاضر یک فروند کشتی گندم حامل ۷۹ هزار و ۶۰۰ تن و ۲ فروند کشتی برنج حامل ۲۸ هزار و ۶۰۰ تن نیز در اسکله بندر شهید رجایی پهلوهی شده و در حال تخلیه بار خود هستند. محمدی کرچی‌ران گفت: با توجه به نیاز فوری کشور به محصول گندم، به عنوان یک کالای استراتژیک، تمامی شناورها با رویه حمل یکسره تخلیه و به سرعت به تمامی نقاط کشور در حال ارسال می‌باشند.وی اضافه کرد: در حال حاضر سه فروند کشتی دیگر حامل گندم و جو در لنگرگاه بندرعباس در حال طی فرآیند اسنادی خود برای پهلوهی و تخلیه محموله‌های خود هستند.

نبودمسیر مستقیم دریایی بندرعباس به سنگال یک ضعف جدی در صادرات کشور است

سفر جمهوری اسلامی ایران در سنگال با اشاره به برخورداری این کشور از منابع آبی گفت: با توجه به این پتانسیل زمینه انجام کشتش فرازمینی از جمله بادام هندی و ذرت در سنگال فراهم است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا دهشیری، سفیر جمهوری اسلامی ایران در سنگال، در همایش بررسی بازار اسنیم در کشور را هاب غرب آفریقا و دروازه ورود ایران به بازار این منطقه پرشمرد و اظهار کرد: سنگال به عنوان با ثبات‌ترین کشور آفریقایی طی ۵ سال اخیر رشد اقتصادی حدود ۶ درصدی داشته است. سفیر جمهوری اسلامی ایران در سنگال یکی از مضضلات مهم مرادات تجاری فعالان اقتصادی ایران با کشور هدف را نبود مسیر مستقیم دریایی از شهر بندرعباس به آنجا پرشمرد و گفت: در حال حاضر برای ارسال محموله های صادراتی ایرانی به سنگال یک مسیر دریایی از بندر جبل علی امارات به مقصد اسپانیا و ایتالیا و از آنجا به سنگال وجود دارد، این شیوه حمل و نقل حدود ۳ ماه زمان می‌برد.وی در ادامه عنوان کرد: دیگر مسیر حمل و نقل محصولات صادراتی ایران به سنگال که حدود ۴۵ روز به طول می‌انجامد از طریق حمل زمینی به بندر مرسین ترکیه و از آنجا به کشور مقصد است، در این فرآیند گاهی به دلیل عدم همکاری کافی از سوی کشور ترکیه، محموله های صادراتی ایران بعد از گذشت ۶ ماه به سنگال می‌رسد.دهشیری در ادامه بر گزار ی نمایشگاه سالانه داکار با نام دیداک را در دیگر ظرفیت‌های اقتصادی مهم ایران سرمایه‌گذاری ایرانی‌ها پرشمرد و گفت: این نمایشگاه بر اساس تقویم ایران در آذرماه بر گزار می‌شود و فرصت خوبی برای معرفی محصولات ایرانی و حضور تاجار کشورمان است.

تسهیلات و تخفیف ثبت کشتی وحق پرچم برای کشتی‌هایی با تکنولوژی سبز
موسسه ثبت کشتی‌های سنگاپور به کشتی‌هایی با تکنولوژی های سبز و کم بودن آلایندگی، تسهیلات و تخفیف‌های ثبت کشتی اعطای می‌کند.به گزارش اقتصادسراسرآمد از مرین پرلرم، سنگاپور اولین کشوری است که مشوق‌های مالی قابل توجهی را برای تشویق مالکان کشتی تحت پرچم به منظور سرعت بخشیدن به کربن‌دایی مطابق با استانداردهای IMO، در نظر گرفته است. این برنامه شامل کاهش هزینه‌های اولیه و سالانه بین ۲۰۰ تا صددرصد برای کشتی‌هایی می‌شود که به تازگی ثبت شده‌اند و یا اقدامات لازم برای بهینه سازی در مصرف انرژی را اتخاذ کرده‌اند.طبق آخرین گزارش‌ها،موسسه ثبت کشتی‌های سنگاپور (SRS) که در سال ۱۹۶۶ تأسیس شده، سنگاپور را در میان پنج کشور بزرگ صاحب پرچم جهان قرار داده است. طبق آمار، SRS بیش از ۴۰۰۰ کشتی تحت پرچم دارد که در مجموع بیش از ۹۶ میلیون تن ناخالص را شامل می‌شود. ناوگان تحت پرچم سنگاپور در حال حاضر یکی از جوان ترین ناوگان ها در دنیا است، اما از آنجا که رجیستری‌ها هاد سال‌های اخیر به‌طور فزاینده ای برای جذب تناژ بیشتر رقابتی شده‌اند، این برنامه جدید سنگاپور برای جذب کشتی‌های جدید و در عین حال تشویق به تلاش بیشتر برای کربن زدایی طراحی شده است. مشوق‌های جدید از ۱می ۲۰۲۲ تا ۳۱تأشمبر ۲۰۲۴ اعمال می‌شود.اداره بنادر و دریانوردی سنگاپور (MPA) اعلام کرد: اصل کلیدی برنامه "کشتی‌های سبز"، اعطای پاداش و تسهیلات به مالکان کشتی‌هایی است که داوطلبانه راه‌حل‌هایی را برای مطابقت با استانداردهای نظارتی زیست‌محیطی تعیین شده توسط اتحاد IMO اتخاذ می‌کنند. MPAاین برنامه را با الزامات شاخص طراحی بازده انرژی (EEDI)ماربل که از اول آوریل اجرایی شده است، مطابقت می‌دهد. کشتی‌های این منجر به موتورهای قابل به‌قادر به استفاده از سوخت‌های کم کربن با معادل LNG مانند bioLNG، اتان و متانول یا سوخت‌های کربن صفر مانند آمونیاک یا هیدروژن هستند. می‌توانند از این تسهیلات استفاده کنند: کشتی‌های که جدیدی که در سنگاپور ثبت می‌شوند، تخفیف‌هایی بین ۵۰ تا ۱۰۰ درصد برای هزینه‌ثبت اولیه و مالیات بر تناژ سالانه دریافت می‌کنند. کشتی‌هایی که در مرحله رجیستری هستند و استانداردهای جدید را اتخاذ می‌کنند واجد شرایط کاهش هزینه‌ها بین ۲۰ تا ۱۰۰ در صد هستند. صاحبان کشتی‌هایی که واجد شرایط باشند، یک مدرک شناسایی "سبز" دریافت می‌کنند.



گروه اقتصاد دریا – برهان محمودی – این روزها برخی منابع خارجی از دوزرده شدن ایران توسط هندی‌ها برای صادرات کالا، به روسیه خبر داده‌اند. هندی‌ها با عبور از دریای سیاه و کانال سوئز و سپس از طریق گرجستان، کالاهای صادراتی خود را به روسیه رسانده‌اند.این در حالی است که ۶سال از امضای موافقتنامه چهاربار میان ایران، هند و افغانستان می‌گذرد و نیز قرار بود هندی با سرمایه گذاری ۸۵میلیون دلاری در بندر چابهار، از آن به عنوان هاب ترانزیتی میان بندر هند با کشورهای آسیای میانه، روسیه و قفقاز استفاده کنند.اتفاقی که تا کنون رخ نداده و هندی‌ها بخش اندکی از سرمایه گذاری لازم را در این بندر هزینه نکرده‌اند؛ همچنین شرکت آی جی بی ال هند که اپراتور بندر چابهار است، تلاش خاصی در این بند پهلوگیری کشتی‌هایشان در بندر چابهار به خرج نداده است.

پیشنهاد رونالد دبلیو بی وزیر خارجه هند

وزیر خارجه هند نیز یک سال قبل خواهان الحاق بندر چابهار به کردیور شمال-جنوب شده بود؛در حال حاضر بندر بندر شهید رجایی مبدأ کردیور شمال-جنوب در ایران است و کشتی‌هایی که به مقصد کشورهای شمالی شرق و غرب دریای خزر از مسیر ترانزیتی ایران، اقدام به حمل کالای می‌کنند، عمدتاً در بندر شهید رجایی متوقف می‌شوند.با این حال، هندی‌ها که خود اپراتور بندر شهید رجایی چابهار هستند، در اقدامی عجیب به جای انتخاب ایران به عنوان مسیر ترانزیتی کوتاه‌تر و ارزان‌تر نسبت به مسیر گرجستان برای انتقال کالاهای صادراتی خود به مقصد روسیه، سراغ مسیر طولانی‌تر و گران‌تر رفته‌اند.

پش بینی وزیر راه، برعکس عمل کرد
رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی سال گذشته اعلام کرده بود که می‌توانیم بخشی از صادرات روسیه به هند را که عمدتاً از مسیر دریایی کانال سوئز حمل می‌شود که هم‌زمان زیادی می‌طلبید و هم هزینه بالا، حلال آنکه می‌توانیم بخشی از این جابه‌جایی زغال سنگ روسیه

نقش راهبردی نیروی دریایی ارتش در تأمین امنیت اقتصاد دریا

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی گفت: نیروی دریایی راهبردی ارتش نقش مهمی در تأمین امنیت دریاها و به‌ویژه اقتصاد دریایی ایفا می‌کند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، دریادار ایرانی افزود: هر میزان که در دریا حضور قوی‌تری داشته باشیم، کرانه و پس کرانه‌های ما نیز رشد قابل توجهی خواهند داشت و قطعاً بخش قابل توجهی از مشکلات اقتصادی و معیشتی ما به جهت حرکت به طرف دریاها مرتفع خواهد شد.

وی با اشاره به لزوم توجه جامعه علمی کشور به اقتصاد دریا محور، انتقاد تقاهم‌نامه همکاری میان نیروی دریایی ارتش و سازمان جهاد دانشگاهی را یادآور شد و افزود: تمام ظرفیت‌های‌مان را در اختیار جامعه‌نخبگانی کشور قرار داده‌ایم و بیشترین تلاش را تاکنون در حوزه دستیابی به اقتدار دریایی داشته‌ایم. فرمانده نیروی دریایی ارتش همچنین گفت: به جهت اهمیت توجه به مسائل ضروری، تصمیم گرفته‌ایم از مجموعه جهاد دانشگاهی هم با توجه به ظرفیتی که در اختیار دارد، در راستای توسعه سواحل مکران استفاده کنیم

رئیس اتاق ایران و چین: پروژه سرما به گذاری هندی‌ها در چابهار عملاً شکست خورده است

توافق چابهار «کاغذپاره» یا سند ترانزیتی



به هند را از خاک ایران انجام دهیم که هم‌زمان کمتری خواهد داشت و هم هزینه جابه‌جایی‌ها به‌شدت کاهش می‌یابد.البته تأکید قاسمی وزیر راه برای اجرای شدن این پیشنهاد، بر دادن تخفیف‌های مناسب به روس‌ها برای انتقال صادرات خود به شبکه ریلی –جاده‌ای – بندری ایران بود.

رئیس اتاق ایران و چین: پروژه سرمایه گذاری هندی‌ها در چابهار عملاً شکست خورده است
مجیدرضا حریری رئیس اتاق مشترک ایران و چین در گفت و گو با خبرنگار مهر درباره دوراهی واگذاری بندر شهید بهشتی چابهار به هندی‌ها یا چینی‌ها؟ اظهار کرد: ایران رسماً عضو ابتکار کمربند-راه چین است؛ این ابتکار در سال ۲۰۱۳ اعلام رسمی شد.ما هم به عنوان اتاق ایران و چین عضو شورایی تجارتی ابتکار کمربند-راه هستیم و از اعضای هیئت مؤسس و هیئت امنای آن هم به حساب می‌آییم. وی ادامه داد: سال ۲۰۱۶ در دانشگاه «ای او» در شرق چین سمینار مطالعات یک‌کمرند یک‌راه برگزار و کتابی در آن سمینار با عنوان شهرهای مهم جاده ابریشم منتشر شد؛ ۱۴ شهر کلیدی در این کتاب نام برده شده بود که یکی از آنها تهران بود. رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین یادآور شد: حتی در قالب همین ابتکار کمربند-راه، قرارداد فایننس راه‌آهن برقی تهران-مشهد را با چینی‌ها امضا کرده بودیم که پس از خروج ترامپ از برجام، این اتفاق رخ نداد.وی خاطر نشان کرد: پروژه سرمایه گذاری هندی‌ها در بندر چابهار، عملاً از نظر من یک طرح شکست خورده است؛ قرار بود هندی‌ها ۸۵ دلار در این بندر سرمایه گذاری کنند که مشخص نیست تا کنون چه میزان سرمایه گذاری در این بندر داشته‌اند؛ این نشان می‌دهد یک جاهایی اشکال دارد.حریری با بیان اینکه این وضعیت قابل تغییر است البته هند و چین با هم رقیب هستند و کنار هم نگه داشتن آنها کار سختی است ولی می‌شود در کنار اتفاقاتی که در چابهار با حضور هندی‌ها در حال رخ دادن است، با توجه به فاصله ۸۰ کیلومتری چابهار ایران با بندر گوادر پاکستان، این مسیر را راه آهن کشید تا از این ظرفیت استفاده کرد و از تباطات شرقی-غربی بندر چابهار را افزایش داد.

برگزیده ها

معاون امور دریایی سازمان بنادر اعلام کرد

ارائه تسهیلات و تخفیف تعرفه‌ای ۹۰درصدی برای خط کشتیرانی بوشهر –خارک



عضو هیأت عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از همکاری ویژه در بخش سوخت پارانه‌ای و تعمیرات کشتی‌های مسافری در بوشهر به منظور پشتیبانی از جام جهانی فوتبال ۲۰۲۲ خبر داد

و گفت: برای تأمین زیرساخت‌های باری و مسافری در بوشهر در سطح بین‌المللی برنامه‌های مختلفی تدارک دیده شده است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجید علی نازی درباره زیرساخت‌های حمل و نقل باری و مسافری در بوشهر، اظهار داشت: نهیادات برنامه‌های مختلفی در خصوص زیرساخت‌های باری و مسافری در بوشهر در سطح بین‌المللی اندیشیده و تسهیلاتی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به ویژه در جهت رفاه و آسایش مردم خارک در نظر گرفته شده است.وی ادامه داد: پس از سال‌ها توانستیم با مشارکت بخش خصوصی در بخش حمل و نقل مسافری و باری جزیره خارک، لندن‌ینگ کرافت آماده و خط جدید کشتیرانی بوشهر به خارک را راه اندازی کنیم.معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه ۹۰ درصد تخفیف تعرفه‌ای با نگاه ویژه مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی مدنظر قرار گرفته و در خصوص حمل و نقل بار و در جهت حمل و نقل مسافری بین‌المللی، پایانه مسافری برای آن تخصیص یافته و ایجاد اسکله مسافری به منظور پهلوگیری شناورهای مسافری تا سایز ۱۵۰ متر فراهم شده است و هم‌زمان یک فروند شناور مسافری بزرگ و ۲ فروند شناور مسافری سایز متوسط و چندین تر می‌توانند پهلوگیری داشته باشند و این یک پایانه بین‌المللی در جهت حمل و نقل مسافری بین ایران و خارج خواهد بود. وی با اشاره به نگاه ویژه سازمان بنادر و دریانوردی به پشتیبانی از برگزاری جام جهانی ۲۰۲۲ فوتبال در قطر، گفت: در این خصوص فعالیت‌ها به صورت شبانه‌روزی در حال انجام است تا بتوانیم زیرساخت‌های مسافری لازم را قبل از شروع جام جهانی آماده کنیم.معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی اظهار کرد: ۲ فروند کشتی مسافری بزرگ در حال آماده‌سازی و ایمن‌سازی هستند که تا دو ماه آینده آماده خواهند شد و اسکله مربوطه نیز تا پایان مردادماه به بهره‌برداری خواهد رسید و سالن مسافری نیز با استانداردسازی مناسب که دارای شاخص‌های بین‌المللی است مدنظر قرار می‌گیرد.

مدیر شیلات و آبریان استان ایلام مدعی شد

شیلات، ظرفیت صادرات ماهی به عراق را دارد



مدیر شیلات و آبریان سازمان جهاد کشاورزی ایلام گفت: مازاد آبریان تولیدی استان قابلیت و پتانسیل صادرات به کشور عراق و خارج استان را دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، رضا سلیمانی به ایرنا اظهار داشت: میانگین ماهی آزاد تولیدی مزارع پرورش ماهی استان ایلام در سال چهار هزار تن است. وی افزود: این آبریان مازاد با توجه به کیفیت و طعم خوب قابلیت صادرات به خارج از استان را دارد ت و در سال های اخیر به صورت موردی بخشی از ماهی مازاد استان از طریق مرز مه‌ران به کشور عراق صادر شده است.

سلیمانی یادآور شد: ماهی مازاد ایلام به استان‌های همجوار چون خوزستان، کرمانشاه و تهران نیز صادر می‌شود. وی تأکید کرد: صادرات آبریان تولید استان به کشور عراق یک پتانسیل قوی اقتصادی است که توسعه و پیگیری جدی آن منوط به همکاری دستگاه‌های ذیربط چون دامپزشکی، صنعت، معدن تجارت، اتاق بازرگانی، استانداری و دیگر نهادهای مرتبط داخل استان و همراهی طرف عراقی و بازرگانان این کشور است. سلیمانی ادامه داد: ماهی صادراتی به عراق باید بر اساس معیارها و بازرای پس‌دندی این کشور محصول جلب کرد.

وی در مورد تأمین نهاده‌های آبریان هم توضیح داد: تمام نهاده‌های آبریان از بازار آزاد تأمین و مزرعه داران پرورش ماهی نهاده‌های مورد نیاز خود را از بازار آزاد تهیه می‌کنند و برخلاف دام و طیور، به آبریان و بخش شیلات نهاده دولتی پارانه‌ای تعلق نمی‌گیرد.به گزارش ایرنا، پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال جاری ۱۰ هزار و ۵۰۰ تن ماهی سردآبی و گرم آبی از مزارع استان تولید شود.سال گذشته میزان تولید ماهی در استان ۱۰ هزار و ۳۰۰ تن بود.

در استان ایلام ۲۲۰ مزرعه پرورش ماهیان سرد و گرم آبی با ۲ هزار و ۵۰۰ بهره‌بردار و تعاونی صید و صیادی فعالیت دارد. وی تأکید کرد: صادرات آبریان تولید استان به کشور عراق یک پتانسیل قوی اقتصادی است که توسعه و پیگیری جدی آن منوط به همکاری دستگاه‌های ذیربط چون دامپزشکی، صنعت، معدن تجارت، اتاق بازرگانی، استانداری و دیگر نهادهای مرتبط داخل استان و همراهی طرف عراقی و بازرگانان این کشور است.



چهارشنبه ۲۱ دیبهبشت ۱۴۰۱ -شماره ۱۳۵۰

قزاقستان پل توسعه ترانزیت کالااز آسیابه اروپا بامحوریت دریای خزر

بندر آکاتو در غرب کشور قزاقستان و در مرکزیت استان مانگستاو و در سواحل شرقی دریای خزر به عنوان مهم‌ترین بندر قزاقستان مناسب‌ترین وضعیت را برای حمل‌ونقل محموله‌های گوناگون کالاهای خشک، نفت‌خام و محصولات پتروشیمی را داراست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، این منطقه دارای ۲۵ درصد محصولات نفتی و ۱۰۰ درصد محصولات استرونیوم (عنصر فلزی در لامپ‌های نوری) و همچنین معادن فسفات، منگنز، اورانیوم، گاز و زغال‌سنگ می‌باشد. بندر آکاتو به نحوی طراحی شده است که مناسب‌ترین وضعیت را برای حمل‌ونقل محموله‌های گوناگون دارد. براساس این گزارش، مانا، این بندر بعد از طرح توسعه به دو بندر قدیم و جدید که در کنار یکدیگر قرار دارند، تقسیم شد؛ که در بندر جدید دو اسکله برای محصولات گوناگون و یک اسکله برای غلات در نظر گرفته شد. بندر قدیم شامل هشت اسکله فعال است که چند اسکله ویژه بارگیری محصولات نفتی دارد و سه اسکله بزرگ برای بارگیری و تخلیه محموله‌های غیرنفتی دارد. در این بندر بیش از ۲۵۰۰ مترمربع انبار سربویشده و بالغ بر ۹۰ هزار مترمربع انبار فضای باز وجود دارد. اسکله‌های بارگیری ویژه محصولات نفتی ظرفیت بیش از ۱۲ میلیون تن دارد. بندر آکاتسو متصل به ریل‌های راه‌آهن سراسری از کنار کشتی می‌باشد که از مزیت‌های این بندر به‌شمار می‌رود. علاوه بر این وجود انبار غلات با ظرفیت بیش از ۹۰۰ هزار تن در سال همراه با اسکله بارگیری و تخلیه انحصاری از دیگر ویژگی‌های مثبت این بندر می‌باشند. علاوه بر موارد فوق بندر کورسک در ۱۴۰ کیلومتری جنوب شهر آکاتو قرار دارد که دارای اسکله برای پهلوهدی کشتی‌های روروی می‌باشد که در طرح توسعه آن ایجاد اسکله با تجهیزات بارگیری و تخلیه محصولات گوناگون به وجود خواهد آمد.

کشور قزاقستان با کشورهای چین، روسیه، قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان همسایه است که از طریق دریای خزر به کشورهای روسیه، آذربایجان و ایران متصل می‌باشد که این مزیت، قزاقستان را به مثابه پلی در میان آسیا و اروپا (اورسیا) قرار داده است. این کشور از جمله کشورهای آسیای میانه است که در سالیان اخیر تلاش کرده است تا نقش و سهم بیشتری در بازیان اقتصادی و سیاسی و اقتصادی منطقه داشته باشد.

پایه‌گذار اتحادیه اقتصادی اوراسیا

قزاقستان یکی از کشورهای پایه‌گذار اتحادیه اقتصادی اوراسیاست که برخی کشورهای دیگر نظیر روسیه، بلاروس و قرقیزستان نیز عضو آن هستند. با توجه به موارد فوق و ظرفیت حمل‌ونقل ریلی این کشور، می‌توان از بندر آکاتو به‌عنوان پلی در زمینه توسعه ترانزیت کالااز آسیای دور در چین به اروپا از طریق راه‌آهن و حمل‌ونقل دریایی از طریق دریای خزر به اروپا یاد کرد.

هم‌اکنون ترانزیت کالااز طریق موارد ذکر شده از چین و از طریق راه‌آهن قزاقستان به بندر آکاتو و بعد از طریق حمل دریایی در دریای خزر به کشورهای روسیه و آذربایجان و بعد به بندر پوتی گرجستان و به اروپا انجام می‌گیرد. همچنین درحال حاضر مسیر جایگزین آذربایجان به ترکیه

و سپس اروپا نیز وجود دارد. ترانزیت کالا از طریق بندر آکاتو به بنادر شمالی ایران و سپس کشور عراق و ترکیه صورت می‌گیرد که با توجه به ظرفیت و قابلیت‌های کشورمان و همچنین شرکت کشتیرانی دریای خزر، میزان قابل توجهی نیست.

در این راستا دفتر نمایندگی شرکت کشتیرانی دریای خزر در آکاتو با دستورات و رهنمودهای مدیریت ارشد گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و همچنین مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر تمامی تلاش خود را در راه افزایش حداکثری این امر که ترانزیت کالا از بندر آکاتو به بنادر شمالی و سپس کشور عراق و ترکیه صورت گیرد، معطوف داشته است که با حمایت بیشتر و رفع موانع موجود به گسترش آن امیدواریم، البته این امر توسط رایزنی با صاحبان کالا و معرفی پتانسیل و مزیت‌های حمل توسط شرکت کشتیرانی دریای خزر و امکانات بالقوه آن در شرف انجام است.

شرکت کشتیرانی دریای خزر یک دفتر نمایندگی در بندر آکاتو قزاقستان دارد که کلیه امور مربوط به واردات و صادرات کالا از این بندر توسط کشتی‌های کشتیرانی دریای خزر نیز نظر این شرکت در پیاده‌سازی دفتر مرکزی شرکت در بندر انزلی صورت می‌گیرد.

این دفتر تمامی امور مربوط به مشتریان و تجار ایرانی و قزاق در بندر آکاتو در زمینه حمل کالا و امور مربوط به آن توسط کشتی‌های شرکت کشتیرانی دریای خزر را عهده‌دار بوده و این امور توسط خطوط منظم کشتیرانی که توسط همکاران در دفتر مرکزی هماهنگ و مدیریت می‌شود، انجام می‌شود.

تعامل با مشتریان و هماهنگی امور مربوط به بازاریابی و حفظ شرایط ایمن و رقابتی برای آن‌ها در راستای سیاست‌های کلی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و گسترش زمینه‌های ترانزیت کالا از سر فصل‌های کاری این دفتر در بندر آکاتو می‌باشد.

نفت و محصولات کشاورزی و معنی‌ی‌شالکله اصلی اقتصاد قزاقستان را تشکیل می‌دهد. از طرفی این کشور نیازهای وارداتی مختلفی دارد که بیشتر در زمینه صنعتی و برخی حوزه‌های غذایی و کشاورزی است. روسیه، چین و برخی کشورهای اروپایی جزو شرکای تجاری اصلی این کشور محسوب می‌شوند. به طور کلی بخش زیادی از تجارت قزاقستان با کشورهای همسایه خود صورت می‌گیرد. روسیه اصلی‌ترین نقش را در تأمین کالاهای وارداتی این کشور داشته که نشان از وابستگی اقتصادی آن به روسیه دارد. طبق آمارهای جهانی حدود ۴۰ درصد از نیازهای وارداتی قزاقستان توسط روسیه تأمین شده که آمار قابل توجهی است. بعد از کشور روسیه چین بیشترین نقش را در واردات این کشور داشته است.