اقتصاد سرآمد
شنبه ۵شهریور ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۳۶

به نمایندگی از فدراسیون جهانی حمل و نقل (ITF)

بازدید دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران از دو نفتکش یونانی توقیف شده

دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران به نمایندگی از فدراسیون جهانی حمل و نقل (ITF)از دو نفتکش یونانی توقیف شده در لنگرگاه بندرعباس بازدید به عمل آورد.
به گزارش اقتصادسرآمد، در این بازید که منجر به دیدار با خدمه شد با همراهی نمایندگانی از بخش MLC سازمان بنادر و دریانوردی و بازرسی بندرشهید رجایی صورت گرفت ، وضعیت خدمه بر اساس شاخص های کنوانسیون کار دریایی MLCبررسی و به مشکلات این دریانوردان یونانی ، روس ، اکراینی و فلیپینی حاضر بر کشتی پرداخته شد.
در این دیدار انجمن دریانوردان ایران ، ضمن اعلام همبستگی ITF و دریانوردان ایرانی با خدمه دو نفتکش از تلاش های ویژه سازمان بنادر و دریانوردی ایران و همچنین شرکت یونانی مالک کشتی در رعایت الزامات MLC در این شرایط خاص، قدردانی و خواستار همکاری بیشتر طرفین جهت پایان توقیف و همچنین تعویض خدمه کشتی و بازگشت این دریانوردان به وطن شد.

بخش اول

بررسی «اقتصاد سرآمد» از تفاوت عملکرد چینی ها در گوادر با هندی ها در چابهار، از زمین تا آسمان!

هندی‌ها در قواره یک شریک تجاری در بندر چابهار نیستند

» متاسفانه یک خط رسانه ای مشکوک در تمام این سال ها، به دنبال تملق و بزرگنمایی عملکرد ناچیز و غیرقابل توجیه هندی ها در چابهار بوده است که نتیجه ای جز اتلاف وقت و واگذاری میدان رقابت به رقیب پاکستانی خود در گوادر نداشته است.

گروه دریامحور – محمد مونسان (عضو هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران) – سفیر هند در تهران اخیرا اعلام نموده است که می خواهیم ۸۵میلیون دلار در چابهار هزینه کنیم که تا کنون ۲۰ میلیون دلار آن را هزینه کردیم!. این در حالی ست که چینی ها اعلام کرده بودند ٤٦ میلیارد دلار در گوادر پاکستان سرمایه گذاری می کنند که بعدا آن را به ٥٤ میلیارد دلار افزایش دادند. مقایسه همین دو عدد به خوبی نشان می دهد که ایران برای یک مبلغ ناچیز، خود را برای سال ها معطل کشوری نموده است که همواره وقت کشی نموده و از تحریم های آمریکا تبعیت نموده است. متاسفانه یک خط رسانه ای مشکوک در تمام این سال ها، به دنبال تملق و بزرگنمایی عملکرد ناچیز و غیرقابل توجیه هندی ها در چابهار بوده است که نتیجه ای جز اتلاف وقت و واگذاری میدان رقابت به رقیب پاکستانی خود در گوادر نداشته است.
به گزارش اقتصادسرآمد، چین در قالب یک برنامه منظم و منسجم با عنوان مگاپروژه «یک کمربند یک جاده» در نظر دارد خود را از طریق شهر زینگجیانگ چین تا بندر گوادر پاکستان برساند و به همین دلیل یک سرمایه گذاری عظیم ٥٤ میلیارد دلاری را برای توسعه زیرساخت های کشور پاکستان اختصاص داده است که علاوه بر توسعه بندر گوادر شامل زیرساخت های حمل و نقل ریلی و جاده ای و احداث نیروگاهها و امکانات مناسب در طول مسیر می باشد. این حجم از سرمایه گذاری، بزرگترین مبلغ سرمایه گذاری خارجی در پاکستان از زمان استقلال این کشور می باشد که تخمین زده می شود در بین سال های ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰ بتواند ۲ میلیون شغل ایجاد کند و رشد اقتصادی پاکستان را سالانه دو و نیم درصد افزایش دهد. چین می خواهد ۳۰ میلیارد برای توسعه صنایع پتروشیمی و پالایشی در بندر گوادر سرمایه گذاری کند و این بندر را به هاب منطقه ای محصولات پتروشیمی تبدیل کند. این در حالی است که پاکستان دارای ذخایر نفتی و گازی نمی باشد و به نوعی این موضوع، ایران و جایگاه بندر چابهار را به چالش خواهد کشید. همچنین قرار است ۵ میلیارد دلار برای احداث ۱۱۰۰ کیلومتر آزادراه و بزرگراه برای دسترسی سریع و ایمن به بندر گوادر هزینه نماید. همچنین قرار است ٦ میلیارد دلار برای بازسازی ۱۸۷۰ کیلومتر از راه آهن پاکستان اختصاص دهد که شامل قطارهای مسافری با سرعت ۱٦۰ کیلومتر بر ساعت می باشد که علاوه بر نقش ترانزیت کالا، منجر به توسعه گردشگری ساحلی و دریایی در سواحل پاکستان می شود و می تواند تحول بزرگی را در اشتغال کشور ۲۲۰ میلیون نفری پاکستان ایفا کند. ۲۷ موسسه و شرکت معتبر چینی بر روی احیای گردشگری در سواحل پاکستان و گوادر متمرکز هستند تا توسعه منطقه گوادر، تک بعدی نباشد.
بیش از ۱٤۳ شرکت چینی در لیست ۵۰۰ شرکت بزرگ تجاری دنیا قرار دارند که نیمی از این شرکت ها در پاکستان فعال هستند. تمامی این پروژه های عظیم زیرساختی در حمل و نقل در صعب العبورترین مناطق کوهستانی اجرا می شود به گونه ای که بخشی از این مسیر از خونجراب با ارتفاع ٤۷۰۰ متر از سطح دریا عبور می کند تا به بندر کراچی و گوادر در مجاورت دریا برسد. جدیت چینی ها در انجام تعهدات خود در پاکستان به حدی بوده است که تعداد اتباع چینی فعال در پاکستان از ۲۰ هزار نفر در سال ۲۰۱۷ به ٦۰ هزار نفر در سال ۲۰۲۲ رسیده که ارقام غیر رسمی از فعالیت ٤۰۰ هزار نفر متخصص چینی در پاکستان حکایت دارد و طبق گفته رئیس چینی گروه ساخت این مگاپروژه، در ۱۰ سال گذشته ۸۸ نفر چینی تا کنون در اثر سوانح کاری در جاده ها و مسیرهای کوهستانی و پروژه های صنعتی، جان خود را از دست داده اند. این موارد نشان میدهد که چینی ها با تمام قدرت و سرمایه وارد پروژه پاکستان شده اند و به دنبال اتلاف وقت نیستند. چینی ها از سال ۲۰۰۷ فعالیت خود را در پروژه های بندر گوادر در قالب پیمانکاران کوچک شروع کردند ولی از سال ۲۰۱۳ با دیدگاه جدید رهبر چین و اعلام پروژه «یک کمربند یک جاده»، با جدیت کامل وارد توسعه زیرساخت های ترانزیتی پاکستان شدند و در سال ۲۰۱۵ نیز مبلغ سرمایه گذاری را از ٤٦ میلیارد دلار به ٥٤ میلیارد دلار افزایش دادند و برای ۹۲۳ هکتار زمین در بندر گوادر، برنامه های دقیق و جامعی اجرا کردند به گونه ای که در فاز ۲ توسعه این بندر تا سال ۲۰۲۹ چهار اسکله کانتینری، یک ترمینال فله، یک ترمینال غلات، یک ترمینال رو رو، دو ترمینال نفتی، یک ترمینال ال ان جی، یک آزادراه شش بانده برای اتصال به سواحل مکران، یک فرودگاه بین المللی جدید، کارخانجات شیرین سازی آب دریا، نیروگاه ۳۰۰ مگاواتی و افزایش عمق کانال دسترسی به ۲۰ متر احداث می کنند. آن ها در نظر دارند ظرفیت فعلی ۱۳ میلیون تنی بندر گوادر را در یک بازه زمانی ۲۰ ساله به ٤۰۰ میلیون تن و ۱۰۰ اسکله و عمق کانال دسترسی ۲٤/۵ متر برسانند (این در حالی است که ظرفیت فعلی بندر چابهار ۸/۵میلیون تن است که طبق ادعای مدیران سازمان بنادر ظرفیت ۱۲ میلیون تن را نیز دارد).

ایران در ازای سرمایه گذاری تحقیرآمیز هندی ها اعتراض نکرده است

علی رغم تمام جدیت چینی ها در پاکستان و حجم سرمایه گذاری عظیم آن ها، مجلس پاکستان در سال ۲۰۱۸ نسبت به عقب بودن طرح های چینی ها از برنامه اعلام شده اولیه اعتراض نمودند که باعث شد چینی ها ادوات مهندسی و تعداد کارشناسان خود در پاکستان را افزایش داده و نحوه تخصیص اعتبار خود را اصلاح کنند.

برگزیده‌ها

دغدغه رئیس سازمان شیلات از روند کُندتکثیر و رهاسازی بچه ماهی‌ها

کشورهای حاشیه خزر باید سهم خود از بازسازی ذخایر ماهیان را بپردازند

معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران گفت : درحال حاضر ایران و بخشی از کشور روسیه تکثیر و رهاسازی بچه ماهی‌ها را طبق سنوات گذشته انجام می‌دهد اما این کافی نیست و هرکشور باید سهم خود را در این بازسازی بپردازد. به گزارش اقتصاد سرآمد ،سید حسین حسینی عنوان کرد: با توجه به اینکه ایران و روسیه به تعهدات خود در این زمینه عمل می‌کنند باید سایر کشورهای حاشیه خزر نیز با ورود به این موضوع سهم خود را برای تامین بچه ماهی و تلاش برای احیاء و بهبود وضعیت آبزیان بپردازند. وی ادامه داد : برای حل مشکل این دریاچه که گنجینه ارزشمند زیست محیطی نه تنها برای کشورهای منطقه که برای آسیاست، سازمان شیلات ایران نمی تواند یک راهکار واحد ارائه کند این امر موضوعی بین المللی است که به لحاظ فرهنگی کشورهای مختلفی در آن دخیل هستند. وی افزود : درسطح بین المللی نیز کمیته تخصصی بهره برداری از منابع موجودات خزر نشست های مختلفی برگزار کرده و طی آن راهکارهای متعددی ارائه شده است اما لازمه عملیاتی شدن این راه‌حل‌ها ورود همه کشورها به این عرصه است. به گفته حسینی ذخایر دریا بر خلاف تصور عموم تمام نانشدنی نیست لذا برای برداشت از دریا باید در حوزه های صیادی و مدیریت ذخیره، تدبیر ویژه ای اندیشیده شود. وی تاکید کرد : برای آنکه فشار بر دریا کاهش یابد باید به منظور بازسازی و کاهش تلاش صیادی رویکرد صیانت از دریا تغییر یابد و به سمت آبزی پروری در دریا با رویکردی اساسی که قابلیت و ضمانت اجرا داشته باشد حرکت کنیم.وی تصریح کرد : برای دریا نمی توان فقط با یک بخشنامه، ابلاغ، سیاست و قانون کار انجام داد زیرا باید در کنار آن اقدامات فرهنگی گسترده شکل گیرد. معاون وزیر جهاد کشاورزی ادامه داد: اکثر گونه های ماهی در شمال کشور «کوچ‌رود» هستند (باتوجه به اینکه تکثیر طبیعی در دستور کار شیلات ایران قرار دارد) لذا باید جلوی ورودی رودخانه ها در بالادست گرفته شود.وی گفت: در حال حاضر مردم و تشکل‌های مردمی جلوی برخی رودخانه ها را مسدود کرده اند تا محیط برای تکثیر گونه های دریایی آماده شود و در رودخانه ها فضایی امن برای تخم ریزی ماهیان فراهم شود.وی توضیح داد: اگر تکثیر و رهاسازی در مکان طبیعی روی دهد ماهی به دریا باز می گردد اما این اتفاق زمانی حادث می‌شود که مردم پای کار باشند و فرهنگ سازی شود که در استانهای شمالی این اتفاق افتاده اما باید گسترش یابد. حسینی خاطر نشان کرد: برای کمک به بازسازی ذخایر و صید ضابطه‌مند و استاندارد باید به سمت کاشت، داشت و برداشت در حوزه آبزی پروری مانند پرورش ماهی در دریا و ایجاد محیط هایی در ساحل برای پرورش آبزیان حرکت کنیم که این امر برای شیلات ایران بسیار حائز اهمیت است. رئیس سازمان شیلات ایران همچنین در بخشی از این مصاحبه گفت : برنامه تحولی شیلات در حوزه تامین امنیت غذایی باید با حفظ و صیانت از منابع طبیعی مبتنی بر افزایش توان تولید باشد؛ در این برنامه در سال ۱٤۰۳ باید توان تولید کشور از ۱.۲ میلیون تن به ۲.٦ میلیون تن برسد. حسینی تصریح کرد : باتوجه به ظرفیت زیستی، کشور باید به سمت پرورش ماهی در آبهای شور و لب شور حرکت کند و ما در آبهای داخلی به افزایش بهره وری، مکانیزاسیون، بالا بردن کیفیت آب، محصول و بالابردن تولید در واحد سطح بیاندیشیم.
وی دستیابی به این مهم را در گرو استفاده از شرکت‌های دانش بنیان، بهینه‌سازی مکان‌های آبی، مکانیزاسیون، بالابردن اکسیژن و کیفیت آب، اصلاح نژاد، تولید بچه ماهیان مقاوم در برابر بیماری‌ها، تولید خوراک باکیفیت، استفاده از نهاده‌های باکیفیت و جایگزین، ارزان سازی و تغییر الگوی مصرف و ترویج آبزی مصرفی در حوزه تنوع مختلف در گونه‌های مختلف آبزی دانست. وی خواستار مشارکت مردم برای صیانت از منابع طبیعی و سرمایه گذاری حوزه آبزی پروری و فرهنگ سازی در حوزه مصرف شد و گفت : باید به امنیت غذایی پایدار کمک کنیم که آبزی پروری باتوجه به کم آب بر بودن، در تولید پروتئین می تواند سهم بسزایی در حوزه امنیت غذایی داشته باشد.

موازی کاری دستگاه ها عامل سختی حفاظت از محیط زیست دریایی

دشواری‌ها و چالش‌های حفاظت از محیط زیست دریایی

معاون محیط زیست دریایی گفت: یکی از مسائلی که باعث شده حفاظت از محیط زیست دریایی سخت شود، کارهای موازی شکل گرفته در دستگاه‌های مربوطه است.به گزارش اقتصاد سرآمد، مجتبی ذوالجودی، در نشست منطقه‌ای مدیران حفاظت محیط زیست کشور، با بیان اینکه مسائل محیط زیست جزو پر تکرارترین موارد در کشور است، افزود: محیط زیست دریایی در این زمینه نیاز به توجه دارد.وی تصریح کرد: یکی از مسائلی که باعث شده حفاظت از محیط زیست دریایی سخت شود، کارهای موازی شکل گرفته در دستگاه‌های مربوطه است و عدم هماهنگی‌ها باعث می‌شود چالش‌های محیط زیستی در حوزه دریا نیز رقم بخورد.به گفته ذوالجودی، از ظرفیت‌های ملی می‌توان برای رفع موانع و چالش‌های این حوزه استفاده کرد که سفرهای استانی هیأت دولت یکی از بارزترین ویژگی‌های توسعه همکاری می‌باشد.وی با بیان اینکه اصل پیشرفت اهداف در چارچوب مشخص می گنجد، ابراز کرد: اگر کارها بر اساس چارچوب و برنامه ریزی مشخصی پیش نرود، نمی‌توانیم سیاست‌های کلان را در نقاط کشور پیگیری کنیم.معاون محیط زیست دریایی کشور تاکید کرد: با اعتباراتی که از سوی معاونت به استان‌ها ابلاغ شد، توقع داریم برنامه ریزی دقیق همراه با گزارش پیشرفت کار صورت گیرد.ذوالجودی با اشاره به اینکه برنامه تحولی سازمان محیط زیست و معاونت با پیگیری‌های انجام شده، نهایی شده است، خاطرنشان کرد: سیاست‌ها، اهداف و برنامه‌های دیگر این سازمان به عنوان برنامه‌ها میان مدت ابلاغ می‌شود.در ادامه، علیرضا نورمحمدی مشاور اجرایی رئیس سازمان محیط زیست و معاون هماهنگی امور استان‌ها، گفت: سواحل در گذر تاریخ همواره اصلی ترین سکونتگاه‌ها برای انسان بودند، از پیدایش تمدن‌های کهن گرفته تا امروز بشر مناطق ساحلی را به عنوان مناطقی پر جاذبه برای سکونت مورد استفاده قرار داده است و منطقه ساحلی فضای اشتراکی از دو قلمرو جغرافیای مستقل، یعنی خشکی و دریا است، این محیط پویا متغیر و متنوع است که تحت تأثیر فرایندهای اقلیمی دریایی و انسانی قرار دارد و در عین حال بعد از ژئوپلیتیک دسترسی به دریا برای کشورها همواره یک امتیاز مهم محسوب می‌شود.وی افزود: از بعد اقتصادی نیز علاوه بر وجود بنادر و شهرهای ساحلی که یک فرصت اقتصادی برای کشورهای دارای ساحل به شمار می آیند، منابع فسیلی آب‌های ساحلی، سواحل را خاستگاه صنایع نفت و گاز کرده و دسترسی به آب فراوان مورد نیاز برخی از کارخانجات و صنایع را برآورده ساخته است، همچنین صنعت توریسم بر اهمیت اقتصادی مناطق ساحلی می‌افزاید، با این همه از آنجا که فضای این مناطق محدود است، تقاضای زیادی برای بهره برداری از سرزمین‌های ساحلی ناگزیر به رقابت و گاه تضاد منجر می‌شود و چنین شرایطی با پیامدهایی برای محیط زیست ساحلی دریایی همراه است که کاهش تنوع زیستی، کاهش منابع زنده تصرف حریم ساحل و تخریب اراضی ساحلی، فرسایش کرانه‌ها، دست اندازی به بستر دریا و استحصال زمین از دریا، رسوب گذاری در دهانه رودخانه‌ها، پر شدن تالاب‌های ساحلی و آلودگی‌ها از آن جمله‌اند.مشاور اجرایی رئیس سازمان محیط زیست گفت: ایران به برکت وجود دریاهای خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و دریای خزر در شمال دارای حدود ٦ هزار و ۲۰۰ کیلومتر خط ساحلی بوده که دارای انواع کارکردهای سکونت گاهی، اکتشافات نفتی و گازی، بازرگانی، شیلاتی، تجاری توریسم و حفاظت از تنوع زیستی هستند.وی افزود: ایران با سابقه حضور تاریخی در عرصه در یا توانمندی‌های فنی و سرمایه غنی انسانی می‌تواند اساس اقتدار اقتصادی سیاسی و نظامی خود را بر پایه توسعه پایدار دریایی بنا کند.نورمحمدی تاکید کرد: موقعیت ژئوپلیتیک منابع غنی انرژی وجود تنوع زیستی بالا دارا بودن تنوع زیستگاهی و سیمای سرزمینی خاص و منحصر به فرد نقش آفرینی به عنوان کریدور شمال جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا دسترسی به آب‌های آزاد و اشتغالزایی بالا تنها بخشی از پتانسیل‌هایی است که به واسطه دریا در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته است.

اخبار

آغاز عملیات لایروبی اسکله صیادی اروندکنار

یکی از نمایندگان مردم آبادان و اروندکنار در مجلس شورای اسلامی از شروع عملیات لایروبی اسکله صیادی نهر قصر اروندکنار با اعتباری بالغ بر ٦۵ میلیارد ریال از محل سازمان هدفمندی یارانه‌ها خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، جلیل مختار در این ارتباط توضیح داد: با اجرای این طرح ۱۰۰ هزار متر مکعب از گل و لای این اسلکه صیادی برداشته شده و تردد شناورها با سهولت و امنیت بهتری انجام خواهد شد.وی از به کارگیری یک بارج لایروب و پنج دستگاه بیل‌بوم بلند برای اجرای عملیات لایروبی اسکله صیادی والفجر ۸ نهر قصر بندر اروندکنار خبر داد و افزود: با اجرای عملیات لایروبی اسکله نهرقصر حرکت شناورهای صیادی از دهانه تا محل اسکله در موقع جذر آب روان‌تر خواهد شد.اسکله صیادی نهر قصر اروندکنار در نزدیکی دهانه آبراه اروندرود واقع شده است. بندر صیادی و تجاری اروندکنار در ۵۰ کیلومتری جنوب شهر آبادان واقع شده است.اسکله صیادی نهر قصر اروندکنار به طول ۱۱٦ متر در سال ۱۳۸۷ به بهره برداری رسید و قابلیت پهلوگیری بیش از ۱٦۰ فروند موتور لنج و افزون بر ۳۳۰ قایق موتوری را دارد.

صیادان بوشهری ۷۰۰ تن میگو در خلیج فارس صید کردند

مسؤول اداره صید شیلات استان بوشهر گفت: از آغاز زمان صید میگو در استان تا کنون، صیادان ۷۰۰ تن میگو صید کرده‌اند.به گزارش اقتصادسرآمد، سهراب قاسم‌زاده مسؤول اداره صید شیلات استان بوشهر اظهار کرد: صید و صیادی در آب‌های خلیج فارس یکی از ویژگی‌های استان ساحلی بوشهر است که بیشتر مردم ساحل‌نشین از این طریق امرار معاش می‌کنند.وی با اشاره به اینکه صیادان بوشهری از ۱۸ مردادماه برای صید میگو راهی دریا شدند، گفت: تاکنون ۷۰۰ تن میگو توسط صیادان استان بوشهر صید شده و ۲٤ بندر صیادی در استان بوشهر برای تخلیه صید میگو تعیین شده است.مسؤول اداره صید شیلات استان بوشهر خاطر نشان کرد: برای ٤۵٦ فروند لنج و ۸۸۲ فروند قایق مجوز صید میگو صادر شده است.

بارگیری نخستین محموله گاز مایع ایران برای صادرات دریایی

مدیر شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه هرمزگان گفت: نخستین محموله صادرات دریایی گاز مایع (LPG) در مرحله بارگیری قرار گرفت.به گزارش اقتصادسرآمد، احمد سالاری‌فر افزود: تاسیسات گاز مایع بندرعباس با داشتن ۹ سکوی تخلیه و ۲ موتورخانه امکان تخلیه همزمان ۹ دستگاه گاز کش و پمپاژ فرآورده های آن از طریق خط انتقال ۱٦ اینچ به اسکله نفتی شهید باهنر بندرعباس را دارا است.وی افزود : این موتورخانه از ۱۷ دستگاه پمپ و هفت دستگاه کمپرسور برای تامین فشار عملیاتی لازم برای انتقال گاز مایع بهره می‌برد.به گفته سالاری‌فر؛ این پروژه با بهره‌گیری از ٤۳ هزار و ۲۰۰ نفر ساعت متخصص حوزه های فنی و عملیاتی در رشته های مکانیک ابزار دقیق برق و ماشینری اجرایی و عملیاتی شده است.مدیر شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه هرمزگان ادامه داد: در این رویکرد متخصصان شرکت ملی پالایش پخش فرآورده‌های نفتی ایران با بازمهندسی و عملیات فرآیندی ضمن رعایت تمامی دستورهای HSE و رعایت مقررات ایمنی در صنعت نفت برای نخستین بار در کشور بدون بهره‌برداری از مخازن ذخیره سازی گاز مایع، فرآیند انتقال از گاز کش به کشتی را به طور مستقیم به اجرا در آورده اند سالاری فر اضافه کرد: با بهره‌برداری از این تاسیسات و تخلیه همزمان ۹ دستگاه گاز کش و بهره‌مندی از توان پمپ ها و کمپرسورها، امکان بارگیری دریایی به طور متوسط ٦۰۰۰تُن گاز مایع در شبانه روز میسر شده است.

کسب مقام دوم مسابقات تکاوران بین‌المللی توسط تیم نیروی دریایی سپاه

تیم نیروی دریایی سپاه پاسداران مقام دوم مسابقه تکاوران دریایی از سری مسابقات بین‌المللی نظامی روسیه ۲۰۲۲ را کسب کرد. به گزارش اقتصاد سرآمد، تیم اعزامی از نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در مسابقه (تکاوران دریایی) از سری مسابقات بین المللی نظامی روسیه ۲۰۲۲ که با حضور ٦ کشور در کالینگراد روسیه و در قالب مراحل زرهی، بقاء، میدان موانع و تصرف کشتی برگزار شد و در مجموع چهار مرحله یاد شده، پس از تیم روسیه به مقام دوم دست پیدا کرد و تیم ونزوئلا نیز سوم شد.

پایان مسابقات جام دریا در جمهوری آذربایجان

هفتمین دور از مسابقات بین المللی جام دریا با حضور ٤ کشور حاشیه‌ی خزر در باکو به کار خود پایان داد.به گزارش اقتصادسرآمد، هفتمین دور از مسابقات بین المللی جام دریا با حضور ٤ کشور حاشیه‌ی خزر در باکو به کار خود پایان داد.تیم‌های برتر نیروهای دریایی ٤ کشور، ایران، روسیه، قزاقستان و جمهوری آذربایجان، متشکل از ۳۰۰ ورزشکار با ۸ ناو جنگی پس از حدود ۱۰ روز رقابت، در رشته‌های مختلف معرفی شدند.در رشته مهار بویه دریادلان کشورمان با رکورد شکنی در کسب امتیازات دوره‌های هفتگانه در سکوی نخست ایستادند و کشورهای روسیه، جمهوری آذربایجان و قزاقستان به رتبه‌های دوم تا چهارم بسنده کردند.در رشته تیر اندازی به هدف سطحی هم تیم ایران توانست مقام اول را کسب و کشورهای روسیه، جمهوری آذربایجان و قزاقستان به ترتیب دوم تا چهارم شدند.در رشته‌ی تیر اندازی به هدف هوایی تیم کشورمان پس از روسیه مقام دوم را کسب کرد و تیم میزبان سوم و قزاقستان چهارم شد.در دو رشته‌ی کنترل صدمات و بقاء در دریا ورزشکاران کشورمان به مقام سوم اکتفا کردند و تیم‌های جمهوری آذربایجان و روسیه اول شدند؛ و قزاقستان در رتبه چهارم ایستاد.

گزارش

بندر آستارا برای پذیرش کشتی‌هایی با آبخور بالا مهیا می‌شود

با لایه‌برداری و افزایش عمق کانال ورودی بندرگاه آستارا به عمق استاندارد پنج و نیم متر، کشتی‌های بزرگ تجاری دریای خزر در آن پهلو خواهند گرفت.
به گزارش اقتصادسرآمد از ایسنا ،صادرات و ارزآوری در مرز دریایی و مجتمع بندری آستارا که به گفته کارشناسان امر و آمارهای موجود رسمی از ظرفیت بسیار ممتازی برخوردار است تا چند سال پیش لایروبی را چالش و مشکل مهم خود در این بندر مرزی شمال کشور می دید، در پی ضرب الاجل تعیین شده سه ماهه قوه قضاییه مبنی بر لایروبی بندر آستارا، عملیات لایروبی این بندرگاه در شمال غربی استان گیلان با استقرار دستگاه‌های ویژه لایروب(لایروب بسیار مجهز هاپر یاسین، شناور لایروب شهید رشیدی و لایروب کاتر متعلق به بخش خصوصی) با هدف افزایش عمق کانال و تسهیل تردد و پهلو گیری کشتی های بزرگ توسط اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان و با نظارت سازمان بنادر و دریانوردی نیز آغاز شد.
با انجام پروژه لایروبی و تعمیق بستر کانال دسترسی به بندر آستارا که از بنادر مهم جمهوری اسلامی ایران در حاشیه دریای خزر است، آبخور کشتی ها جهت ورود به بندر به حد استاندارد ۵.۵ متر افزایش یافته و موجب نگهداری عمق مناسب جهت تردد کشتی‌های بزرگ تجاری دریای خزر و با ظرفیت بارگیری زیاد به مجتمع بندری آستارا خواهد شد.

بندر آستارا برای پذیرش کشتی‌هایی با آبخور بالا مهیا می‌شود

در حال حاضر عملیات لایروبی بندر آستارا با بهره گیری از ۸۰ درصد ظرفیت لایروب های شمال کشور و با استقرار دستگاه‌های ویژه لایروب ادامه دارد و پس از دو هفته دیگر و با توجه به شرایط جوی دریای خزر، با انجام پروژه لایروبی و تعمیق بستر کانال دسترسی به بندر آستارا که از بنادر استراتژیک ایران در بین بنادر حاشیه دریای خزر است، آبخور کشتی‌ها جهت ورود به بندر افزایش یافته و شاهد تردد کشتی های بزرگ تجاری دریای خزر به مجتمع بندری آستارا خواهیم بود.
ارتباط تجاری مجتمع بندری آستارای جمهوری اسلامی ایران با بنادر حاشیه دریای خزر از جمله بندر باکو و هوسان در جمهوری آذربایجان، بندر آکتائو در قزاقستان، بندر ماخاچ کالا در جمهوری خودمختار داغستان روسیه و بندر آستاراخان در کشور روسیه برقرار است و با فراهم شدن شرایط استاندارد حوضچه اسکله برای پذیرش کشتی هایی با آبخور بالا، این ارتباط تجاری بین بندر آستارا و بنادر تجاری خارجی فعال در منطقه نیز تقویت خواهد شد.
بندر آستارا در تمام طول قرن نوزدهم تا ابتدای جنگ جهانی دوم یک بندر فعال واردات کالا، مصالح ساختمانی و فرآورده‌های نفتی از بندرهای مختلف دریای خزر به خصوص بندر باکو در کشور جمهوری آذربایجان بود. پس از تصمیم هیئت دولت وقت در سال ۸۷ مبنی بر انتقال مالکیت بندر آستارا از شیلات ایران به سازمان بنادر و دریانوردی و سپس تبدیل آن به منطقه ویژه اقتصادی در سال ۹۳ با وسعت ٦۰ هکتار با همراهی بخش خصوصی و اجرای یک طرح بزرگ ملی و بین المللی، شاهد حضور مجدد آستارا در بخش دریایی و در مبادلات دریای خزر به ویژه صادرات پس از سال‌ها عدم فعالیت بندری و تجاری هستیم.
با ایجاد مجتمع بندری آستارا که در مسیر جاده ابریشم و چهار راه کریدور شمال – جنوب قرار دارد و مهمترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است و در مقایسه با مسیرهای سنتی از حیث مسافت و زمان ٤۰ درصد کوتاه‌تر و به لحاظ هزینه ۳۰ درصد ارزان‌تر است که به راحتی می‌توان مزیت تجارت اقتصاد دریا محور را مشاهده کرد.
بندر آستارا در دوره شیوع کرونا و محدودیت‌های ناشی از آن، به عنوان فعال‌ترین بندر کشور نقش خود را به خوبی ایفا کرد. در سال‌های اخیر یکی از مهمترین اهداف مورد نظر در مجتمع بندری آستارا تبدیل آن به یک قطب قدرتمند و فعال در زمینه ترانزیت غلات است که بتواند در مقاطع ضروری در امر واردات این کالای استراتژیک نیاز بازار کشورهای آسیای میانه و عراق را تامین نماید و این امر با سرمایه گذاری‌های خوب در بندر آستارا به تدریج چشم انداز روشنی را نشان می‌دهد.
بخش خصوصی در سال های گذشته میلیارد ها تومان در بندر آستارا سرمایه گذاری کرد و در حال حاضر مشکلات بخشی از زیرساخت‌های حوزه صادرات و واردات نیز در بندر آستارا رفع شده است. مهمترین معضل بزرگ بندر آستارا لایروبی آن برای ورود کشتی‌هایی بزرگ‌تر از دو هزار و ۵۰۰ تنی بود که لایه‌برداری و افزایش عمق کانال ورودی بندرگاه آستارا، باعث خواهد شد تا کشتی های دریای خزر با هر اندازه و وزن در آن پهلو بگیرند و این لایروبی یک ضرورت بود تا بندر آستارا مانند دیگر بنادر شمالی کشور عمق مناسب برای پهلوگیری کشتی های بزرگ تجاری را داشته باشد.
سعید عمرانی، معاون قضایی دادستان کل کشور که با همراهی دادستان عمومی و انقلاب مرکز استان گیلان در حدود سه ماه پیش در بازدید از منطقه ویژه اقتصادی و زیرساخت های مجتمع بندری آستارا از نزدیک شاهد برخی نواقص و مشکلات این بندر بود، در جمع خبرنگاران با انتقاد از عدم تکمیل لایروبی بندر آستارا و تحویل به بخش خصوصی توسط اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان پس از ۱۳ سال، یک ضرب الاجل سه ماهه برای برای لایروبی کامل به عمق استاندارد جهت ورود کشتی هایی با ظرفیت بارگیری بالا در بندر آستارا و توسعه اقتصادی این بندر و مراودات اقتصادی با کشورهای حوزه قفقاز و CIS را تعیین کرد و گفت: قطعا باید تمامی و موازین قانونی به طور کامل رعایت و اجرا شود چرا که بندر آستارا یکی از کریدور های مهم ترانزیت، صادرات و واردات است و می تواند پیشرفت کند.

بندر آستار قابلیت پهلوگیری کشتی‌های ۲۵۰۰ تنی را دارد

فرماندار آستارا در همین رابطه در گفت‌وگو با ایسنا بر توجه بیشتر بازرگانان و فعالان بخش خصوصی برای بهره برداری و ارزآوری از راه‌های مرزی آستارا توصیه و اظهار کرد: سرمایه گذاران بخش خصوصی با ایجاد کارگاه‌های تولیدی در منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا می‌توانند به توسعه و اشتغال این شهرستان مرزنشین شمال کشور کمک کنند.

بندر آستارا برای پذیرش کشتی‌هایی با آبخور بالا مهیا می‌شود

عنایت رضایی پور با بیان اینکه آستارا به دلیل برخورداری از سه مرز فعال دریایی، ریلی و زمینی زبانزد است، افزود: بازرگانان می‌توانند از ظرفیت این بندرگاه مرزی شمال ایران برای تجارت خارجی و ارزآوری استفاده کنند.وی با اشاره به اهمیت لایروبی بندر آستارا تصریح کرد: بندر آستارا از بنادر مهم کشور در دریای خزر محسوب می‌شود که با توجه به موقعیت جغرافیایی و همجواری با خط ریلی بین المللی آستارا در استان گیلان و جمهوری آذربایجان، نقش مهمی در رونق اقتصادی ملی و کمک به رشد میزان حمل و نقل دریایی دارد.فرماندار آستارا اضافه کرد: بندر آستارا که از قابلیت پهلوگیری کشتی‌های ۲۵۰۰ تنی برخوردار است، با اتمام لایروبی و افزایش عمق کانال ورودی بندر شاهد تردد کشتی های بزرگ تجاری دریای خزر در بندرگاه آستارا خواهیم بود. به گزارش ایسنا، حال که لایروبی بندر آستارا با حمایت قاطع قوه قضاییه روزهای پایانی خود را سپری می کند باید پس از اتمام لایروبی با حمایت از تجار و بازرگانان و رفع سایر نواقص مختصر مجتمع بندری آستارا، در زمینه ارز آوری ملی همه دستگاه های مرتبط همت کنند. قطعا در توسعه اقتصادی، درآمدهای دریایی بی تأثیر نخواهند بود و بنادر در این زمینه نقش ویژه ای دارند. بنادری همچون بندر مرزی آستارا، نیرو و امتیازی راهبردی در اقتصاد دریا محور محسوب می‌شوند لذا در شرایط خاص تحریم، مسئولان مرتبط باید از همه ظرفیت‌های چنین بنادری که در حاشیه مرز قرار دارند برای توسعه بیشتر اقتصادی کشور بهتر استفاده کرده و کاستی‌های آنها را که مانعی برای توسعه بیشتر اقتصاد ملی محسوب می‌شوند رفع کنند.