

اقتصاد دریایی

سه‌شنبه ۳ آبان ۱۴۰۱ - شماره ۱۲۸۲

توقیف یک فروند شناور حامل ۱۸ دستگاه ماینر قاچاق در قشمر

دادستان عمومی و انقلاب قسم از توقیف یک فروند شناور حامل ۱۸ دستگاه ماینر قاچاق در آب‌های جزیره قشم خبر داد.به گزارش اقتصادسرامد، امید مهدوی بیان داشت: در راستای مأموریت محوله، ناوگروه دریابانی مستقر در این جزیره حین پایش و حراست از مرز دریایی کشورمان، ضمن شناسایی یک فروند شناور حامل ۱۸ دستگاه ماینر قاچاق، نسبت به توقیف آن اقدام کرده است. این مقام قضایی تصریح کرد: ۲ سرنشین این شناور نیز دستگیر شده‌اند که جهت تکمیل روند تحقیقات و سیر مراحل قانونی در بازداشت به سر می‌برند. مأموران موفق شدند در جریان بازرسی از شناور مذکور، ۲۰ دستگاه فن ماینر به همراه متعلقات آن را نیز کشف و ضبط کنند. قشمر تا‌آورد شدند: با توجه به مأموریت باطنی از سوی دستگاه قضایی استان در راستای صیانت از حقوق عامه و حفظ بیت‌المال و با هدف بهره‌مندی یکسان همه مردم از حامل‌های انرژی خصوصاً برق ضمن اعمال نظارت مستمر و پایش دقیق به منظور جلوگیری از استخراج غیرمجاز ارز دیجیتال، با ناقضان قانون و متخلفان به شدت برخورد خواهد شد.

حدود ۲ میلیون تن کالادر بندر چابهار تخلیه و بارگیری شد

معاون استاندار سیستان و بلوچستان و فرماندار شهرستان ویژه چابهار گفت: امسال حدود ۲ میلیون تن کالا شامل کالاهای اساسی، نفتی، غیرنفتی و کانتینری در بندر چابهار تخلیه و بارگیری شده که در مقایسه با مدت مشابه پارسال ۳۰ درصد افزایش یافته است. به گزارش اقتصادسرامد،جواد سپاهی اظهارداشت: این حجم تخلیه و بارگیری کالا، ضرورت و تسریع در تکمیل زیرساخت‌های حمل‌نقل ریلی و جاده‌ای را بیشتر می‌کند. بندر چابهار امن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر برای صادرات و واردات و همچنین ترانزیت کالاهای متعلق به سایر کشورها نظیر هند، افغانستان و کشورهای حوزه CIS است. وی افزود: بندر چابهار با داشتن منطقه آزاد و ۲ بندر شید کلاتری و شهید بهشتی پس از تکمیل تمامی فازها و افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری، مزیت‌ها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری فراوانی را برای فعالان اقتصادی بخش خصوصی داخلی و خارجی فراهم می‌کند و می‌تواند به عنوان قطب تجارت و توسعه عمران و آبادانی را به شرق و جنوب شرق کشور هدیه‌کند. فرماندار چابهار گفت: چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران و متصل به آب‌های آزاد بین‌المللی در چند سال اخیر با همت و توجه نظام بویژه تاکید رهبر معظم انقلاب بر توسعه سواحل مکران به گنجی‌پرگ برای ایران و کشورهای منطقه تبدیل شده و می‌تواند برخی کشورهای همسایه و محصور در خشکی را از طریق دریا به دنیا متصل کند. وی بیان کرد: فراهم شدن زیرساخت‌ها و میلیاردها ریال سرمایه‌گذاری‌های کلان دولت و تاکید رهبر معظم انقلاب بر توسعه سواحل مکران، بندر چابهار را به یکی از مراکز مهم اقتصادی تبدیل کرده بطوریکه هم‌اکنون آماده سرمایه‌گذاری از سوی بخش خصوصی داخلی و خارجی شده و آینه درخشانی را برای سیستان و بلوچستان و استانهای شرقی و جنوب شرقی کشور نوید می‌دهد. سپاهی با اشاره به اینکه آماده شدن زیربناها در بخش‌های مختلف اقتصادی، فرهنگی و گردشگری در این بندر زمینه‌ها را برای سرمایه‌گذاری با سود ششار و بازگشت سریع سرمایه را فراهم کرده است، افزود: مشارکت در فاز دوم طرح توسعه بندر شهید بهشتی، ساخت ترمینال نفتی و پتروشیمی، ساخت انبار کالاهای خشک، ایجاد مخازن فرآورده‌های نفتی و خوراک، انبار و بازر و محوطه ترمینال اسکله مسافری دریایی، مراکز رفاهی و خدماتی، محوطه‌های نگهداری لجستیک کانتینر، کارخانه کشتی‌سازی و اوراق کشتی، ایجاد مرکز خدمات رسانی به کشتی‌ها، تعمیرات، آذوقه و سوخت رسانی و ایجاد صنایع کوچک پایین دستی پتروشیمی از جمله فرصت‌های سرمایه‌های گذاری کلان چابهار هستند که نیازمند حضور سرمایه و شرکت‌های بزرگ داخلی است.

توسعه بندر کوچک آبادان در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی سازمان بندار
صادرات کالا غیر نفتی از بنددر اروندکنار و چوپنده در شش ماه نخست سال جاری با رشد چشمگیری روبرو شد. به گزارش اقتصادسرامد، مدیر بندار و دریانوردی آبادان گفت: با آنکه دو اداره بنددر اروندکنار و چوپنده جزو بندار کوچک‌اند اما نقش بسزایی در صادرات کالا به کشورهای حاشیه خلیج فارس داشته‌اند.مدان زاده بیان اینکه صادرات کالا از بندر چوپنده در ۶ ماه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه آن در سال ۱۴۰۰ رشد ۷۵ درصدی و همچنین صادرات کالا از بندر اروندکنار در سال ۱۵ درصدی داشته است گفت: خوشبختانه در سال ۱۴۰۱ با توجه به طی شدن دوران کرونایی که قبلاً منجر به کم شدن عملیات صادرات بود، امسال مراودات و صادرات از سر گرفته شده است که با رشد چشمگیری رو برو شد.مدیر بندار و دریانوردی آبادان افزود: در طول این مدت در حوزه‌های مختلف صادرات کالاهای فلزای ، مثل انواع علوفه، انواع آبریان و احشام فعالیت، جریان داشت که عمده صادرات این بندار به کشور کویت بود. گفتنی است، بیش از این علی اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی بر سیاست این سازمان جهت ارتقا نقش بندار کو کوچک در مبادلات تجاری جهت ایفای مسئولیت اجتماعی سازمان بندار تاکید کرده بود تا از این طریق، اقتصاد خرد و محلی مردم مجاور بندار کوچک فعال و پویا شود.

پیگیری رفع خلاء قانونی در عملیات تجاری کانتینری واقدامات اسنادی بارنامه

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: در موضوع اقدامات اسنادی بارنامه و عملیات تجاری کانتینری، خلا قانونی داریم، اما تلاش کرده‌ایم در انجمن کشتیرانی این موضوع را پیگیری و دنبال کنیم.به گزارش اقتصادسرامد، مسعود پل‌ه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ضمن ارائه پیشنهاد درباره بهره‌مندی از ماده ۱۹۴ قانون دریایی، اظهار کرد: طبق این ماده قانونی اگر در قوانین یک کشور نسبت به موضوعات مرتبط با حوزه کسب و کار، قانونی وجود نداشته باشد، عرف و ضوابط بین‌المللی حاکم است. به گفته پل‌ه، قانون دریایی کشور بسیار کلی است، به عنوان مثال در موضوع اقدامات اسنادی بارنامه یا عملیات تجاری کانتینری، خلا قانونی داریم، در همین راستا به دلیل آنچه که در برخی موارد منتهی به تداخلات می‌شود پیشنهاد داریم مراجع قانونی در این موضوعات دریایی از عرف و ضوابط بین‌المللی تبعیت کنند و ما تلاش کرده‌ایم در انجمن کشتیرانی این موضوع را پیگیری و دنبال کنیم؛ در حال حاضر این بند را در اسامنامه نداریم، اما این بند با تشریحی که تعیین‌کننده و تبیین‌کننده موضوع می‌تواند باشد، در اهداف قابل پیگیری ما لحاظ خواهد شد.

بررسی «اقتصاد سرامد» از اقدامات سبز بندار ایران در گفت و گو با یک کارشناس محیط زیست

ایران از راهبر دایجاد بندار سبز سهمی دارد؟



سبزه‌کار بسته می‌شود.اما سهم از راهبردها چه میزان است. البته، بیشتر آن‌ها مربوط به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است.بازترین مسئله‌ای که در بدو امر باید مدنظر داشت، موضوع مصرف سوخت است. چراکه شناورهای اقیانوس‌پیما همچنان به سوخت نفت سنگین تکیه می‌کنند. این سوخت بسیار ارزان است، اما آلوده‌کننده‌ترین نوع سوخت موجود است.

وی در توضیح اقدامات سبزر بندار و سازمان‌ها در ایران، گفت: رویکرد برخی از بندار کشور مانند بندر انزلی، نوشهر و بوشهر که بندار شهری محسوب می‌شود و کشتی‌ها در درون شهر عملیات تخلیه و بارگیری را انجام می‌دهد باید تبدیل شدن به بندار سبز باشد و از انرژی‌های پاک استفاده‌کند. به گونه‌ای که بتوان از ساحل به کشتی‌ها برق انتقال داد.

بانک اطلاعات بندار سبز ضرورت انکار ناپذیر

همه شناورهای تحت پرچم کشورها باید از نظر

کنند تا بندار را به سمت هرچه سبزتر شدن پیش ببرند.

نگاه بین‌المللی تبدیل بندار به بنادر سبز
قادر محمدی کارشناس و ارزیاب محیط زیست و امور دریایی در گفت و گو با اقتصادسرامد با بیان اینکه نگاه بین‌المللی تبدیل بندار به بندار

سبز است، به خبرنگار ما ، گفت: یکی از موارد مهم در بحث بندار سبز، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است.در سال ۲۰۱۷ بود که سرانجام کنوانسیون آیمو برای آب‌های توازن لازم‌الاجرا شد. البته، برای مدیریت یک بندر سبزر باید به می‌شود، قبل‌تر از این سال‌ها، شاید یک رویای عجیب بود. هر چند اکنون اغلب بندار در سطحی از پیشرفت هستند، اما با مشکلات غیر قابل چشم‌پوشی محیط‌زیستی ازجمله آلودگی هوا، آلودگی آب ناشی از آب‌های توازن، آلودگی‌های صوتی، زباله‌ها و آلودگی‌های مرتبط با تصادفات دسته‌به‌گریان هستند. چند دهه‌ای است که متولیان بندار برای کاهش این مشکلات به فکر فعالیت‌های سبز افتاده‌اند. آن‌ها می‌خواهند تعادلی میان چالش‌های زیست‌محیطی و اقتصادی برقرار

سهم ایران از راهبر دایجاد بندار سبز
وی در ادامه افزود: در حال حاضر، بندر راهبرد برای کاهش تأثیرات محیط‌زیستی و ایجاد بندار

گروه دریا محور – براساس تازه‌ترین گزارش سازمان بندار اروپایی (espo)
بسیاری از بنادر اروپایی هنوز با

استانداردهای زیست محیطی، کشتیرانی و بندار سبز هوشمند فاصله دارند. چراکه در این گزارش آمده است اگر چه اولویت اصلی بندار اروپایی تغییرات آب و هوایی و محیط زیست پاک است اما در این زمینه موفق به تحقق شاخص‌های کلیدی نشده‌اند.متأسفانه سیاست‌گذاران بندری اروپایی فاقد بینش زیست‌محیطی بوده و برای حصول نتیجه در زمینه بندار و کشتیرانی سبز نیز موردی عمل می‌کنند و هر بندر به راه خود می‌رود. در نتیجه استراتژی مشخصی پیگیری نمی‌شود.

به گزارش اقتصادسرامد، براساس مطالعات برخی از بندار اروپایی توانسته‌اند در شاخص‌های کیفیت هوا، بهره‌وری انرژی، زباله‌های کشتی، زباله‌های بندری، لایروبی، توسعه بندار امتیازاتی کسب کنند اما اکثریت آنها در این‌باره ناتوان بوده‌اند. گفته شده سازمان بندار اروپا از تعلیق و رکود در برنامه‌های آموزشی زیست‌محیطی برای کارکنان بندری و نظارت‌پر کیفیت‌هوا به شدت انتقاد کرده و خواستار پیگیری این موضوعات از سوی بازرسان و کارشناسان شد.

بندار در روزهای نه‌چندان دور فقط جایی برای تخلیه و بارگیری بودند، فعالیتی که به هیچ‌عنوان با نقش و عملکرد امروزان قابل مقایسه نیست. فناوری‌هایی که این روزها در بندار به کار گرفته می‌شود، قبل‌تر از این سال‌ها، شاید یک رویای عجیب بود. هر چند اکنون اغلب بندار در سطحی از پیشرفت هستند، اما با مشکلات غیر قابل چشم‌پوشی محیط‌زیستی ازجمله آلودگی هوا، آلودگی آب ناشی از آب‌های توازن، آلودگی‌های صوتی، زباله‌ها و آلودگی‌های مرتبط با تصادفات دسته‌به‌گریان هستند. چند دهه‌ای است که متولیان بندار برای کاهش این مشکلات به فکر فعالیت‌های سبز افتاده‌اند. آن‌ها می‌خواهند تعادلی میان چالش‌های زیست‌محیطی و اقتصادی برقرار

سختی کار صیادان سرگردان در مسیر پاستور و بهارستان



صیادان در حالی بیش از یک دهه در میان وعده‌های مسئولان سرگردان هستند که گویی صدای مشکلاتشان تا کنون به گوش کسی نرسیده است.

به گزارش اقتصادسرامد، نامش صیاد است، البته نه آن صیادی که در کوه‌ها و جنگل‌ها به دنبال شکار صیدی باشد که از دور می‌بیند و با نزدیک شدن به آن شکارش می‌کند بلکه صید این صیاد در دل دریایی نهفته است که گاهی آرام است و گاه خروشان، گاه مهربان است و سخاوتمند و گاه خشمگین است و بخیل و ناچار است برای کسب روزی دل به دریایی بزند که نمی‌داند در آن روز چه به او ارزانی می‌دارد و آیا سفره‌اش از رزق و روزی امروز رنگین می‌شود یا باید به شامی ساده برای امید به فردایی بهتر اکتفا کند.

چهار هزار صیاد در قالب ۵۰ شرکت تعاونی پره در ۳۰۰ کیلومتر از آب‌های ساحلی گیلان به عنوان یکی از کانون‌های صیادی در شمال کشور در حالی دل به دریا می‌زنند که با وجود مشکلات برجامانده از گذشته و قول‌های عمل نشده در تلاشند تا لقمه نانی به خانه برده و دست نیاز به سوی کسی دراز نکنند اما درهای آنان سال‌ها است در ایستگاه و عده مسئولان متوقف مانده و هر ساله با آغاز فصل صید تنها به سن این وعده‌ها اضافه می‌شود و از عملی شدن آنها خبری نیست.

مهرنوشت: با گشایش پرونده‌ای برای پرداختن به وضعیت معیشت و مشکلات صیادان و اقدامات انجام شده و وعده‌های بر زمین مانده در دهه اخیر، تهیه و تولید سلسله گزارش‌هایی را در دستور کار قرار داده و این اقدام تا حصول نتیجه لازم و رفع مشکلات این قشر مظلوم و زحمتکش جامعه ادامه خواهد داشت.

وحدت کاشی ۱۷ درصدی حق بیمه پشت درهای بسته تصویب و اجرا
برطرف کردن مشکلات بیمه‌ای صیادان توقع به جای این قشر زحمتکش است و دولت باید مشکلات جامعه صیادی را با دقت بررسی و نسبت به رفع این مشکلات اهتمام ورزد چرا که با وجود معضلی به نام بیکاری در جامعه و هزینه بر بودن ایجاد اشتغال برای دولت، جامعه صیادی برای خود و دیگران اشتغال ایجاد کرده‌اند و با وجود مطرح بودن کاشی ۱۰ درصدی حق بیمه صیادان خبرها و اظهار نظرهای ضد و نقیضی از سوی برخی از مسئولان ارائه می‌شود.

و به رغم اینکه «محمد قاسمی» معاون صید و بندار ماهیگیری سازمان شیلات ایران در دولت دهم در مصاحبه‌ای خبر از کاهش ۱۰ درصدی حق بیمه صیادان در سال ۸۸ را داده و گفته بود که به منظور کمک به صیادان و رونق و درآمد مطلوب‌تر این شغل، مصوب شد که از این سال حق بیمه پرداختنی صیادان که بیش از این ۲۷ درصد بود، کاهش یافته و ۱۰ درصد توسط دولت و ۱۷ درصد باقیمانده را صیادان جهت بیمه صیادی خود پرداخت کنند اما «حسن خسته بند» نماینده مردم انزلی در دوره دهم مجلس شورای اسلامی ۹ سال بعد در در آبان ماه سال ۹۷ اعلام کرد حق بیمه صیادان گیلانی با کمک‌های مدیرکل تأمین اجتماعی استان، مدیرکل شیلات گیلان، مدیرعامل و هیئت مدیره اتحادیه پرورهای صیادی استان ۱۰ درصد کاهش پیدا کرده و این یعنی اینکه مشکل بیمه صیادان در فاصله سال‌هایی که این مصاحبه‌ها انجام شده همچنان بر روی ریز تعیین تکلیف در حرکت بوده و اقدام عملی صورت نگرفت.

«عظیم مدبری» مدیر کل سابق شیلات گیلان نیز در مصاحبه‌ای در دی ماه سال گذشته در خصوص حل مشکل بیمه صیادان گفته بود که با تلاش چندین ساله نمایندگان و پیگیری مسئولان شیلات معافیت ۱۰ درصدی حق بیمه صیادان گیلانی در سه ماهه پاییز سال ۹۷ به ثمر نشست اما بعد از گذشت چند ماه به دلیل عدم تأمین اعتبارات لازم از محل هدفمندی یارانه‌ها، تأمین اجتماعی خواستار پرداخت کامل حق بیمه شد و حتی مابه‌التفاوت و خسارات دیرکرد سه ماهه سال ۹۷ را نیز از صیادان زحمتکش گیلانی گرفته و صیادان همچنان ۲۷ درصد حق بیمه را پرداخت می‌کنند. مدیرعامل اتحادیه سراسری تعاونی‌های صیادی ایران نیز ۲۸ مهرماه امسال عنوان کرد صیادان در حال حاضر همان ۲۷ درصد کامل حق بیمه را پرداخت می‌کنند که این مبلغ بیمه برایشان بسیار سنگین بوده و حدود ۷۰ درصد از صیادان توان پرداخت حق بیمه خود را نداشته و نمی‌توانند از مزایای بیمه بهره‌مند شوند.

«یعقوب دوجی» معتقد است یکی از معضلات موجود بر سر راه صید و صیادی وجود دلالتی در بازار فروش است و این در حالی است که صیادان زیر دمسک جامعه بوده و دولت‌مدان باید توجه بیشتری به این قشر زحمتکش داشته باشند و در صورت حذف دلالتان و عرضه مستقیم صید به بازار علاوه بر کاهش قیمت ماهی وضعیت معیشت صیادان نیز بهبود یابد.

سختی کار صیادان سرگردان در مسیر پاستور و بهارستان
آذر ماه ۸۳ که «اسحاق شهبانی» مدیر کل وقت شیلات گیلان در مصاحبه‌ای اعلام کرده بود که با پیگیری‌های مستمر شیلات گیلان از ادارات تعاون، کار و رفاه اجتماعی، سازمان تأمین اجتماعی و تلاش نمایندگان شیلات ایران سرانجام با قرار گرفتن مشاغل صیادی و ملوانان و شناورهای صیادی در ردیف مشاغل سخت و زیان‌آور موافقت شده و در جلسات شورای عالی فنی وزارت کار، تعاون و رفاه اجتماعی کشور و بررسی میدانی نمایندگان این شورا از گیلان با قرار گرفتن مشاغل صیادی و ملوانان شناورهای صیادی در ردیف مشاغل سخت و زیان‌آور موافقت به عمل آمد و از سوی دبیر شورا جهت اجرا به ادارات کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی و سازمان تأمین اجتماعی سراسر کشور اعلام و اخیراً به اداره کل شیلات گیلان ابلاغ شد.

اما با وجود گذشت حدود هشت سال از تاریخ آن مصوبه، سازمان تأمین اجتماعی عدم تأمین منابع مالی این مصوبه را مهمترین مانع دانسته و از اجرای آن سرباز می‌زند در حالی که به دلیل کاهش میزان صید و به تبع آن پایین آمدن سطح درآمد صیادان در کنار افزایش سن صیاد، فعالیت را برای این قشر زحمتکش جامعه روز به روز سخت‌تر می‌کند به گونه‌ای که اغلب صیادان در ۵۰ سالگی با فرسودگی و بیماری‌های گوناگون مواجه می‌شوند و با وجود اتفاق نظر مسئولان کشور نسبت به سخت و زیان‌آور بودن شغل صیادی، گویی اراده‌ای برای اتخاذ تصمیم لازم و تعیین تکلیف این مصوبه وجود ندارد.

از سوی دیگر بر اساس قانون، برای مشاغل سخت و زیان‌آور ۲ گروه الف و ب تعریف شده و با توجه به اینکه شغل صیادی در گروه ب قرار دارد صیادان از این امتیاز بی‌بهره مانده‌اند و نیاز است در خصوص این قانون از سوی مجلس شورای اسلامی تجدید نظری صورت گرفته و اصلاح شود. با تمام این تفاسیر صیادانی که از یک سو وضعیت بیمه‌شان پلاتکلیف است و با همه مشقت‌ها و خطرهایش هنوز شغلشان در گروه مشاغل سخت و زیان‌آور محسوب نشده و هر روز جان خود را در کف دست گرفته و دل به دریا می‌زنند و از سوی دیگر نیمی از سال را نیز بیکار هستند و حق بیمه خود را پرداخت می‌کنند همچنان چشم به راه تحقق وعده‌هایی هستند که عمرشان دارد به یک دهه نزدیک می‌شود.

درخواست ازیکستان، قزاقستان، چین و روسیه برای ورود به بندر شهید بهشتی

مذاکرات جدی باچینی‌هابرای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار



مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی اظهار داشت:

در حال حاضر کشور‌های چین، ازبکستان، قزاقستان و روسیه برای ورود به بندر شهید بهشتی چابهار درخواست‌هایی داشتند که مذاکرات جدی هم با چینی انجام داده‌ایم.به گزارش اقتصادسرامد، علی‌اکبر صفایی درباره گلابیه صاحبان بار و تجار درباره طولانی بودن درد تردد کشتی‌ها بین بندار شمالی و بندار روسیه بقدرت‌رآمد، مدعی شد: در این مسیر و خط لاینر در خزر فعال هستند و تمام تردهای باری در این مسیر در حال انجام هستند به طوریکه تردد کشتی باری در مسیر رفت در ۵ روز به انجام می‌رسد و این عملیات بندری به آن اضافه می‌شود. وی در پاسخ به این سوال که مدت زمان عملیات بندری در بندر آستراخان روسیه چقدر است؟ ادامه داد: برنامه زمان‌بندی کشتی لاینر تعریف شده و وجود دارد و مدت زمان تردد بسیار کمتر از آنچه که گفته شده، بوده است و مسیر تردد در از بندار شمالی تا بندر قزاقستان با احتساب اینکه در طول مسیر در دو بندر هم توقف داشته باشند تنها ۴ روز زمان می‌برد و اگر کشتی از بندرانزلی به طور مستقیم به آستاراخان روسیه حرکت کند مدت زمان سیر بیشتر از ۵ روزه بیشتر نیست اما مدت زمان پهلوگیری و عملیات بندری به میزان تخلیه و بارگیری بستگی دارد و در برخی مواقع کشتی در لنگر گاه بندار به دلایل متعدد متوقف می‌شود.دیرعامل سازمان بندار و دریانوردی درباره سرمایه‌گذاری روس‌ها در بندار شمالی ایران گفت: روس‌ها وارد سرمایه‌گذاری در بخش بندار و دریانوردی همچنین درباره درخواست شرکت‌های خارجی برای اپراتوری در بندر شهید بهشتی چابهار گفت: برای اپراتوری جدید در بندر چابهار با چند کشور در حال مذاکره هستیم و اما فرایند مذاکره طولانی است چراکه اساساً معمولاً مذاکرات برای سرمایه‌گذاری زمان‌بر است و نکته مهم این است که ما علاقه‌مند هستیم که بخش خصوصی این کشورها وارد بندار ایران شوند. در حال حاضر کشورهای چین، ازبکستان، قزاقستان و روسیه برای ورود به بندر شهید بهشتی چابهار درخواست‌هایی داشتند که مذاکرات جدی هم با چینی انجام داده‌ایم.

عضو مجمع نمایندگان استان گیلان مطرح کرد

بندر آستارا می‌تواند سمبل حضور موفق بخش خصوصی در بندار کشور باشد



عضو مجمع نمایندگان استان گیلان در مجلس شورای اسلامی، لایروبی بندر آستارا را گام نخست در مدرن‌سازی و تجهیز این بندر دانست و گفت: بندر آستارا می‌تواند به سمبل حضور موفق بخش خصوصی در بندار کشور تبدیل شود.به گزارش اقتصادسرامد، پرویز محمدنژاد قاضی محله درباره اتمام عملیات لایروبی بندر آستارا، اظهار داشت: با لایروبی بندر آستارا ، این بندر می‌تواند با حداکثر ظرفیت و بالاترین سطح استانداردها، فعالیت‌های خود را پیش ببرد؛ اقدامی که از سوی سازمان بندار و دریانوردی مدنظر قرار گرفته و بسیار ارزشمند و قابل تقدیر است. وی افزود: به دلیل موقعیت مطلوب جغرافیایی بندر آستارا، این بندر می‌تواند در حوزه تجارتی برای کشور نقش بسیار مؤثری ایفا کند و مهم‌بالایی از بازار میلیارد دلاری موجود در منطقه داشته باشد، چرا که از امکان دسترسی به بازار شمال غرب، غرب و جنوب غرب کشور نظیر ترکیه و عراق برخوردار است، به کشور‌های شمالی ایران از طریق دریای خزر دسترسی بالایی دارد و از سمت شرق نیز می‌تواند ترانزیت داخلی را فعال کند.این عضو کمیسیون انرژی در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه لایروبی بندار مزیت‌های بسیار بالایی به همراه دارد، خاطر‌نشان کرد: لایروبی بندار از الزامات سالانه سازمان بندار و دریانوردی است که باید همواره در دستورکار این سازمان قرار داشته باشد و از جمله دستاوردهای آن افزایش دسترسی به تنز بالای تخلیه‌وبارگیری است.محمدنژاد افزود: لایروبی دستیابی به عمق مناسب جهت تردد ایمن کشتی‌ها و ترانزیت کالا را تضمین می‌کند و پایداری فعالیت‌ها در بندار را ارتقا می‌بخشد و موجب می‌شود حداکثر بهره‌بردار از سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته محقق شوند.این نماینده مجلس شورای اسلامی ادامه داد: مجموعه این فعالیت‌ها منجر به مرتبط با سرمایه شد تا از تأسیسات، ابنیه و تجهیزات ایجاد شده در بندر به نحوی مطلوب استفاده شود و شرایط را برای سرمایه‌گذاری هر چه بهتر بخش خصوصی فراهم شود.وی با تأکید بر اینکه استانداردهای بندر بندار موجب می‌شود تجار، بازرگانان، فعالان اقتصادی در حوزه حمل‌ونقل دریایی، انگیزه بیشتری به منظور فعالیت در بندار کسب کنند، گفت: باید از زحمات صورت‌گرفته در راستای لایروبی بندر آستارا و وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، مدیرکل بندار و دریانوردی استان گیلان و سایر مجموعه‌های درگیر به دلیل انجام این اقدام ارزشمند، تشکر کرد و امیدواریم پس از این اتفاق خوشایند، شاهد فعالیت هرچه بهتر بخش خصوصی در بندر آستارا باشیم.

برگزیده ها

ریس انجمن شناورسازان هرمزگان: دولت به فکر حل مشکل صنایع باشد
نبود حمایت از صنایع دریایی حاصل بی توجهی گذشتگان است



رییس انجمن شناورسازان هرمزگان با بیان اینکه مشکلات کنونی در حوزه صنعت، معدن و تجارت کشور حاصل یک تا ۲ سال اخیر نبوده و از گذشته وجود داشته است، گفت: این انتظار از وزیر صمت که مشکلات در یک بازه زمانی محدود یک تا ۲ ساله طرف شود، نادرست است.به گزارش اقتصادسرامد، کامبیز عرب افزود: عملکرد وزیر صنعت، معدن و تجارت در مدت زمان یکساله‌اش خوب بوده و تلاش کرده برخی از مشکلات صنایع را حل کند.وی ادامه داد: بدون شک چنانچه وزیر کنونی استیضاح و هر فرد دیگری جایگزین شود، دولت نخواهد بود در مدت زمان کوتاه، میراث به‌جامانده از گذشته و مشکلاتی که حاصل سال‌های متعادی است را به سرعت حل کند و باید زمان لازم را برای حل آن در نظر گرفت.وی اضافه کرد: مشکل‌های انرژی، تحریم‌ها، هدر رفت سرمایه، رانت نهفته در شرکت‌های دولتی، تولید با فناوری‌های قدیمی در صنایع، رونق گرفتن قاچاق که یکی از علل آن تحریم‌ها و سختی در دسترسی تولیدکنندگان به مواد اولیه، مشکلات بانکی و غیره، حاصل عملکرد یک ساله وزیر صمت نیست.رییس انجمن شناورسازان هرمزگان ابراز داشت: بایستی ریشه مشکل‌ها را در جای دیگری جست و جو کرد و با سیاست‌گذاری، اجرا و نظارت صحیح، بهره‌گیری از صنعتگران واقعی و کمک به صنایع می‌توان به تدریج مشکل‌ها را برطرف کرد اما این انتظار که در یک بازه زمانی محدود نواقص برطرف شود و به نفعه مطلوب برسمیم صحیح نیست.عرب با اشاره به اینکه بی توجهی و نبود حمایت از صنایع دریایی را در طی سال‌های متعادی گذشته شاهد بوده‌ایم، افزود: این مشکل ریشه‌ای دارد که بایستی به آن توجه و مساله حل شود، قانون حمایت از صنایع دریایی دوره آزمایشی ۱۰ ساله از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۷ داشته که دولت‌های گذشته در این بازه زمانی وجود داشتن سرمایه کافی توجهی به آن نداشتند.رییس انجمن شناورسازان هرمزگان با تأکید بر اینکه دولت در زمانی که درآمد و سرمایه کافی دارد بایستی به فکر حل مشکل صنایع باشد، گفت: اقدامات در این حوزه پول و سرمایه نیاز دارد و از طرفی کشورهای توسعه یافته راهبرد خود را حمایت از صنایع به‌خصوص در شرایط سخت قرار می‌دهند.وی اظهارداشت: صنایع کشور در این سال‌ها آسیب بسیاری از تحریم‌ها، ممنوعیت صادرات، منابع و مشکل های داخل کشور، ضعف مالی مردم در خرید و تأمین معیشت و غیره دارند، بنابراین بحث کردن در خصوص عمل کرد یک ساله وزیر صمت آن هم در دوره کوتاهی که تلاش شده مشکلاتی از پیش پای حوزه صمت درآشوده است، درست نیست.