اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۹ آبان ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۸۸

بندر کنگان مهیای صادرات به کشورهای حوزه خلیج فارس

بندر کنگان با بهره برداری از ۲ پست اسکله رمپ مهیای نقش آفرینی در صادرات به کشورهای حوزه خلیج فارس می شود.
به گزارش اقتصادسرآمد، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهردر توضیح این خبر اظهار داشت: احداث ۲ پست اسکله همزمان با هفته دولت سال جاری آغاز شده که با سرعت خوب اجرا، پروژه اکنون در روزهای پایانی خود قرار دارد.به گفته محمد شکیبی نسب، با احداث این پروژه و فراهم شدن امکان پهلوگیری لندیگرافت در بندر کنگان، این بندر برای صادرات به کشورهای حوزه خلیج فارس فعال خواهد شد.وی ادامه داد: قطر و امارات به عنوان دو مقصد اصلی صادرات بندر کنگان محسوب می شوند که فعال شدن این روند به رونق بندر کنگان و افزایش فرصت های شغلی نیز کمک خواهد کرد.شکیبی نسب افزود: بندر کنگان از بنادر مهم حوزه خلیج فارس محسوب می شود که برای رسیدن به جایگاهی شایسته در عرصه تجارت دریایی تلاشی مضاعف دارد.

یک کارشناس حمل و نقل به اقتصادسرآمد مطرح کرد: آینده ابهام برانگیز ترانزیت دریایی

جای خالی مطالعات جامع در ترانزیت دریایی

گروه اقتصاددریایی – اخیراً وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد، حجم ۳۰ میلیون تنی جابه‌جایی بار بین خاور دور، هندوستان، روسیه و اروپا، قابلیت افزایش تا ۱۰۰ میلیون تن را دارد و وزارت راه و شهرسازی در تلاش است تا سهم ایران را در جریان جابه‌جایی بار بین شرق به غرب به ویژه از طریق حمل‌ونقل ترکیبی ریلی- دریایی افزایش دهد. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که به عنوان نمونه حجم ترانزیت ریلی در کشور طی سال‌های اخیرکمتر از ۱۰ تا ۱۱ میلیون تن بوده است و دستیابی به این هدف،نیازمند برنامه‌ریزی مناسب و سپس اجرای دقیق آن است.

به گزارش اقتصادسرآمد، دراین میان باید گفت حوزه ریلی و دریایی سهم کم ترانزیت ریلی و دریایی درکشور به معنای عدم استفاده مناسب از فرصت‌ها و ظرفیت‌های ترانزیتی ایران است، این درحالی است که ایران، پتانسیل مناسبی برای افزایش سهم باراریلی به بیش از ۱۰۰ میلیون تن بار و نیز دریا راهم دارد. برخی دلایل مختلفی برای کمرنگ بودن سهم ایران در ترانزیت ریلی و دریایی مطرح می کنند، که مهم ترین آن نبود زیرساخت‌های مناسب ریلی و دریایی است، دلیل دیگر عدم استفاده از ظرفیت‌های موجود است. سهم پایین ایران در ترانزیت ریلی و دریایی، بوروکراسی گسترده و دست پاگیر در این زمینه و قوانین حاکم بر گمرک هم بسیار سختگیرانه است و همین موضوع موجب کاهش نقش ایران در ترانزیت شده است.

اما در ادامه باید مورد دیگری که به کاهش نقش ایران در بخش ترانزیت ریلی و دریایی منجر شده است اشاره داشت و آن هم، نبود سازمانی مستقل برای توسعه این بخش است، سازمانی که زیرمجموعه یک نهاد یاارگان دولتی نباشد. نبود استقبال سرمایه‌گذاران بخش خصوصی از ورود به حوزه ریلی و دریایی هم در پایین بودن حجم ترانزیت ریلی و دریایی بی‌اثر نبوده است. ولی چرا برای این موارد چاره جویی عاجل نمی‌شود ؟ یا شاید مسئولان امر ضرورتی برای تحول در این بخش حس نمی کنند وقرار است در ترانزیت دریایی و یا ترکیبی به همین مقدار موجود بسنده شود؟

آینده ترانزیت دریایی در ابهام

محمدرضاییان، کارشناس و تحلیلگر حمل و نقل در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: تا زمانی که سازمان‌ها قوانین ضد و نقیض و متعدد را ساماندهی نکنند قطعا، شرایط ترانزیت در هیچ یک از بخش ها اعم از دریا اصلاح نمی شود.

فرصت ترانزیت دریایی که جنگ اوکرابن در اختیار ایران گذاشت

وی با اشاره به استمرار جنگ بین روسیه و اوکراین، افزود: با بسته شدن مرزهای دریایی و زمینی روسیه، جهشی به سمت بازار ایران مشاهده شد، اما این روند بسیار کند است و منجر به از دست رفتن فرصت‌ها می شود؛ چرا که کالایی که به بنادر ایران می رسد یا از کشور ما به روسیه انتقال پیدا می کند، با توقف های زیادی مواجه است و این موضوع به ترانزیت دریایی ایران صدمه وارد می کند.

جای خالی مطالعات جامع در ترانزیت کالا از راه دریا

وی می گوید: تاکنون درباره پتانسیل جابه‌جایی بار از ایران، مطالعه دقیقی انجام نشده و درباره ظرفیت بار دریایی اظهارنظرهای مختلفی انجام شده است. چرا که تا به امروز مطالعه جامعی درباره حجم بار بالفعل و بالقوه در کشور به ویژه در بخش دریایی، صورت نگرفته است و زمانی که دسترسی به کشورهای مختلف انجام می گیرد، فرصت‌های جدیدی هم برای حمل و نقل بار ایجاد می‌شود که استفاده از ان نیازمند دستیابی به مواردی است که به آن اشاره شد.

ظرفیت‌های استفاده نشده ترانزیت دریایی

کارشناس ارشد حوزه بندری درباره ظرفیت ایران در این زمینه ابراز داشت: مبادی ورودی کشور مثل بندرعباس، بندرچابهار مواهبی است که از ظرفیت‌های آن به درستی استفاده نکردیم و این مزیت‌ها تا زمانی پایدار می‌ماند و بعد از آن توسط کشورهای دیگر بازتعریف می‌شود واز این کریدورها، درآمدهایی به دست می‌آید که نصیب ایران نمی‌شود، بنابراین باید نگاه ویژه‌ای به آن شود و به عنوان صنعتی که مثل صادرات ارزآوری دارد تسهیل شود.

مشکل دیگر نبود زبان مشترک در ترانزیت، هنوز بارنامه سراسری در کشور نداریم و نیازمند اصلاح ساختار نرم افزاری ترانزیت هستیم که اگر این ساختار بهبود یابد شاهد رشد ۳۰ تا ۴۰درصدی ترانزیت در کشور خواهیم بود، موضوع مهم دیگری بود که رضاییان به ان اشاره داشت و گفت: در حوزه ترانزیت دریایی، پارامترهای سرعت، کیفیت و قیمت اهمیت دارد که بدون آن ها ترانزیت دریایی قطعا رشد مطلوب نخواهد داشت.

در حال حاضر در هیچ یک از مسیرهای دریایی و زمینی ترکیه برای ترانزیت کالا به وسایل نقلیه ایران اجازه عبور داده نمی شود. بیشتر کالاهای ما از اروپا به دلیل تحریم ها با کامیون ها و راه آهن ترک حمل می شد، اما اکنون دیگر حاضر به همکاری با ما نیستند و فرصت های ما از بین رفته است. تا زمانی که سازمان ها یکی نشوند و قوانین ضد و نقیض و متعدد داشته باشند، شرایط ما درست نمی شود. سازمان های موازی با قوانین و دستورالعمل های خودشان، جلوی سرعت کار را می گیرند، درحالی که در حوزه ترانزیت زمینی و دریایی، پارامترهای سرعت، کیفیت و قیمت اهمیت دارد و اگر سرعت و کیفیت وجود نداشته باشد، قیمت بالا می رود و ترانزیت کالا در هیچ یک از شقوق حمل و نقل به ویژه دریا با صرفه اقتصادی همراه نخواهد بود.

برگزیده ها

سازمان شیلات ایران اعلام کرد

۶ بندر صیادی خوزستان امسال لایروبی می‌شوند

سرپرست دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران از لایروبی ۶ بندر صیادی خوزستان در سال جاری خبر داد و گفت: نرخ رسوب عمده بنادر خوزستان بسیار بالاست.به گزارش اقتصادسرآمد، الیاس واحدی در حاشیه نشست هماهنگی و برنامه ریزی برای ساماندهی وضعیت بنادر خوزستان عنوان کرد: در راستای سفر رئیس سازمان شیلات ایران به استان خوزستان، دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری موظف شد نسبت به احصای نیازها و مشکلات بنادر ماهیگیری استان خوزستان اقدام کند.وی افزود: در جریان این سفر نیز بحث توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری استان خوزستان در ۲ حوزه مجزا مورد بحث و بررسی قرار گرفت.سرپرست دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران بیان کرد: بندر صیادی آبادان یکی از بنادر پررونق استان خوزستان است و در سال جاری در بندر صیادی آبادان ۲ پروژه از جمله احداث اسکله برای شناورهای صیادی آبادان و دیگری ساخت تأسیسات و ابنیه پس کرانه بندر در دست پیگیری است و طی اجرای این دو پروژه امیدواریم نیازهای زیر ساختی شیلات این بندر تأمین شود.واحدی تصریح کرد: در بنادر خور ابوخضیر شادگان و بحرکان هندیجان نیز اقداماتی در دست اجرا است که در سال ۱۴۰۱ به اتمام می‌رسد و برای توسعه کار هم برنامه ریزی هایی صورت گرفته است که در صورت تأمین و تصویب اعتبار فاز تکمیلی این بنادر دنبال خواهد شد.وی با بیان اینکه لایروبی ۶ بندر صیادی استان در دستور کار سازمان قرار گرفته است؛ افزایش نرخ رسوب بنادر را یکی از مشکلات جدی زیرساختی بنادر ماهیگیری استان دانست و گفت: بحث مهمی که در زمینه توسعه بنادر وجود دارد این است که بنادر استان عمدتاً به دلیل اینکه در رودخانه‌ها و خوریات واقع شده‌اند نرخ رسوب آنها بسیار بالاست و برای رفع این مشکل نیز لایروبی ۶ بندر صیادی استان (آبادان، چوئبده، نهر قصر، سجافی، بندر امام خمینی (ره) و خور سمایلی) در دستور کار سازمان قرار گرفته است و هم اکنون عملیات هیدروگرافی انجام شده و به مرور بعد از تأمین اعتبار لایروبی صورت می گیرد. سرپرست دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران با اشاره به مدیریت بنادر ماهیگیری فعال مطرح کرد: این بنادر از نظر استقرار واحدهای مدیریت شیلاتی و روند واگذاری مدیریت آنها به تشکل‌های صیادی بررسی شدند.واحدی افزود: در راستای واگذاری بنادر ماهیگیری کارهایی که برای تشکل‌های صیادی تعریف شده است در واقع اقداماتی بوده که عمدتاً به پیشبرد سیاست‌های سازمان شیلات کمک کرده است و در حجم وسیع هزینه‌های جاری سازمان در بنادر (نیروی انسانی، آب و برق و خدمات) کاهش پیدا کرده و باری از روی دوش سازمان برداشته شده است.

ضرورت پایش ویژه زیستگاه‌های ساحلی استان خوزستان

لزوم راه‌اندازی پنج پاسگاه محیط بانی دریایی در خوزستان

رییس اداره محیط زیست دریایی اداره کل حفاظت محیط زیست خوزستان با تاکید بر ضرورت انجام پایش ویژه در زیستگاه‌های ساحلی استان، گفت: پنج پاسگاه محیط بانی دریایی در سواحل خوزستان جانمایی شده اما به دلیل نبود اعتبار هنوز راه‌اندازی نشده‌اند.به گزارش اقتصادسرآمد،علیرضا ری‌شهری بیان کرد: این پاسگاه‌های دریایی قرار است در بحرکان، سجافی، خور دورق، خور گوبان و خور گوارین خوزستان مستقر شوند.وی با اشاره به لزوم تامین اعتبار و نیروی انسانی برای راه‌اندازی این پایگاه‌های دریایی افزود: در صورت اختصاص بودجه امیدواریم پاسگاه‌های دریایی در سال‌های آینده به تدریج راه‌اندازی شوند.ری‌شهری اضافه کرد: سازمان حفاظت محیط زیست در حال پیگیری برای راه‌اندازی یگان دریایی است و هم اکنون در استان‌های شمالی تا حدی فعال شده است.وی وجود مناطق ساحلی و دریایی در خوزستان را یادآور شد و گفت: پارک ملی و حیات وحش "دارا" که یک پارک ملی ساحلی دریایی است و بخشی از تالاب شادگان نیاز به حفاظت و حراست ویژه دارند. ری‌شهری ادامه داد: نظارت بر تردد کشتی‌ها و آلودگی‌های منطقه، و پایش‌ها، به وجود یگان دریایی نیاز دارد.وی با بیان اینکه تالاب شادگان، خور دورق و جزیره دارا در خوزستان زیستگاه پرندگان هستند، گفت: تالاب شادگان محل زادآوری کلونی بزرگی از "فلامینگو"، و جزایر دارا و قبر ناخدا محل زادآوری گونه "سلیم خرچنگ خوار" هستند که به حفاظت توسط یگان دریایی نیاز دارند؛ همچنین چاه‌های نفتی دریایی در بندر بحرکان هندیجان به پایش نیاز دارند.به گفته وی، نخستین چاه نفتی دریایی (چاه شماره یک) در بندر بحرکان هندیجان) از سال ۱۳۴۳ به بهره‌برداری رسیده و در سالهای اخیر نیز ۲ تا سه چاه جدید احداث شده است.ری‌شهری افزود: زیستگاه‌های ساحلی خوزستان هم اکنون زیرنظر ادارات محیط زیست آبادان، ماهشهر و هندیجان هستند.خوزستان دارای ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی است که از آبادان تا هندیجان را دربرمی گیرد.تالاب بین‌المللی شادگان با بیش از ۵۰۰ هزار هکتار مساحت بخشی از سواحل خوزستان را تشکیل می‌دهد. این تالاب که به تنهایی بیش از یک سوم مساحت تالاب‌های ثبت شده کشور در رامسر سایت (کنوانسیون بین المللی تالاب‌ها) را به خود اختصاص داده، از مهمترین توقفگاه‌های پرندگان مهاجر در دنیاست و یک اکوسیستم وسیع متشکل از تالاب‌های شیرین و شور، به علاوه خلیج جزر و مدی خورموسی و جزایر آن است.

بهره‌مندی از ظرفیت بنادر مشکل اشتغال را حل می کند

ایجاد شرایط مناسب فعالیت‌های اقتصادی بنادر و پسکرانه‌ها در گروهم‌افزایی

عضو مجمع نمایندگان استان گیلان در مجلس شورای اسلامی با تاکید بر اینکه لایروبی مستمر و به موقع بنادر کشور می‌تواند، حمل‌ونقل دریایی کشور را رونق بخشد، گفت: لایروبی بندر آستارا از سوی سازمان بنادر و دریانوردی اتفاق بسیار مثبتی برای بنادر شمالی کشور به شمار می‌رود.به گزارش اقتصادسرآمد،محمدرضا احمدی ، با اشاره به اتمام عملیات لایروبی بندر آستارا و اتفاق مثبتی که در پی آن برای این بندر و سایر بنادر شمالی کشور رخ خواهد داد، اظهار کرد: لایروبی گام نخستی است که زمینه‌ساز فعالیت‌های بعدی در حمل‌ونقل دریایی خواهد شد و زمینه تردد شناورها و کشتی‌های مختلف در سایزهای گوناگون را فراهم می‌کند.وی ادامه داد: به طور حتم در صورت لایروبی مستمر بنادر و ایجاد شرایط مناسب برای لایروبی و تردد شناورها، شاهد پویایی بنادر کشور خواهیم بود و همین مسئله موجب می‌شود اتفاقات مثبتی در بخش صادرات و واردات رخ دهد.

عضو مجمع نمایندگان استان گیلان در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه فعالان اقتصادی به منظور انجام فعالیت‌ها نیازمند شرایط مناسب در حوزه حمل‌ونقل هستند، عنوان کرد: فعالیت‌های تجاری اعم از صادرات و واردات الزاماتی دارد که فعالان اقتصادی نیازمند آن هستند، از این رو حمل‌ونقل دریایی یکی از مهم‌ترین شقوق حمل‌ونقل است که می‌تواند شرایط مناسبی را در این راستا ایجاد کند و سازمان بنادر و دریانوردی به خوبی توانسته است با انجام لایروبی بنادر مختلف در راستای توسعه حمل‌ونقل دریایی کشور گام بردارد.احمدی با تاکید بر اینکه اشتغال‌آفرینی دیگر مسئله مهمی است که با رونق بنادر کشور رقم خواهد خورد، گفت: رونق بنادر موجب خواهد شد وضعیت بیکاری و اشتغال‌آفرینی در کشور بهبود یابد و شاهد ایجاد مشاغل مختلف در نوار ساحلی کشور باشیم و با توجه به ظرفیت‌های خدادادی ایران عزیز در بخش دریایی و بندری به طور حتم باید از ظرفیت تمامی بنادر کوچک و بزرگ خود به خوبی بهره‌مند شویم.وی افزود: لایروبی بندر آستارا از سوی سازمان بنادر و دریانوردی اتفاق بسیار مثبتی برای بنادر شمالی کشور است و به طور حتم در صورت بهره‌مندی درست از ظرفیت بنادر شمالی کشور به مجموعه فعالیت‌های اقتصادی از مسیر حمل‌ونقل دریایی کمک شایانی می‌کند.