



یکی از شاخصه های توانمندی در بازارهای تجاری، برخورداری از زیرساخت‌های بندری است که این موضوع در شمال و جنوب کشور توسعه قابل توجهی پیدا کرده است و بر این اساس می توان گفت که بندر امام خمینی (ره) یکی از نقاط قوت تصمیم گیری های دولت سیزدهم در دیپلماسی اقتصادی بشمار می آید.مدیرعامل سازمان منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی همچنین از بندر به عنوان یکی از زیرساخت های اصلی فروش و صادرات مازاد تولید محصولات پتروشیمی در کشور نام برد و ادامه داد: خوشبختانه در مجموعه بندر کشور، ظرفیت بالایی ایجاد شده که می تواند مبنای سرمایه گذاری و توسعه صادرات این نوع محصولات باشد.پيام برزگر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) را یکی از مستعدترین مبادی صادراتی محصولات پتروشیمی کشور دانست و افزود: این بندر از تعداد اسکله های متنوع با عمق مناسب به منظور پهلوگیری کشتی های بزرگ و متوسط برخوردار است،او شرایط موجود برای حضور کشتی هایی با ظرفیت های مختلف در اسکله های بندر امام خمینی (ره) را فرصت مناسب برای صادرات محصولات پتروشیمی بیان کرد و گفت: چنین ظرفیتی، از افزایش دموارژها کشتی ها جلوگیری می کند و فرآیند بارگیری محصولات پتروشیمی برای صادرات، تسريع می یابد.برزگر به تولید مازاد ۱۰ میلیون تن انواع محصولات در منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی اشاره کرد و ادامه داد: ظرفیت های بندر امام خمینی (ره) فرصت مناسب برای صادرات محصول مازاد کشور را به خوبی فراهم کرده است که علاوه بر این می تواند زمینه ای برای توسعه صنعت پتروشیمی برای حضور مقتدرانه تر این صنعت کشور در بازارهای جهانی ایجاد کند.وی بیان کرد: البته مباحث مشترک بین صنعت پتروشیمی و موارد مربوط به دریانوردی تنها به بحث اسکله ها محدود نمی شود، بلکه برخورداری سازمان بندر و دریانوردی از فناوری تحریزودا و دور زدن تحریم ها برای این صنعت پتروشیمی بسیار برجسته و کاربردی است.

مدیرعامل سازمان منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی با بیان اینکه بندر کشور همیشه در توسعه صادرات پتروشیمی پیشاز هستند گفت: با وجود تحریم های ظالمانه، همواره در بیانوردان ما در عرصه صادرات سربلند بوده و کمک بزرگی برای کشور محسوب می شود.برزگر گفت: اضافه کرد: توسعه تعامل سازمان های مختلف، از ریل تا جاده، گمرک و در نهایت اسکله و بندر، زمینه مهارت، اقتدار و صلابت هرچه بیشتر کشور بر روی آب ها و خارج از سبزه زمین اصلی را فراهم آورده و همین موضوع باعث سربلندی صنعت پتروشیمی در تجارت خارجی شده است.

بندار در تحقق اهداف صادراتی طرح توسعه منطقه ویژه اقتصادی

پتروشیمی تاثیر گذار خواهند بود
مدیر کنترل تولید شرکت ملی صنایع پتروشیمی با بیان اینکه فاز دوم توسعه منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی با اهداف رشد مبادلات صادراتی محصولات تولیدی این منطقه تعریف شده است گفت: برای رسیدن به اهداف تجاری و اقتصادی تعریف شده در این طرح توسعه ای، زیرساخت های بندری نقش تاثیر گذاری دارند.بیژن چگنی بیان کرد: از چندی پیش در عرصه سیاست اقتصادی جهان نکات مهمی به وجود آمده که جنگ اوکراین و سوریه نیز از جمله عوامل بروز این شرایط هستند.وی با اشاره به اینکه تحریم ها بخشی از اقدامات و سیاست های ایران در حوزه حمل و نقل کالاها ی صادراتی را با تغییراتی همراه کرده است گفت: آینده پتروشیمی کشور، صادرات محور خواهد بود و باید از ظرفیت های بندری بیش از پیش استفاده کرد.مدیر کنترل تولید شرکت ملی صنایع پتروشیمی ایران اضافه کرد: در دوره ای که برجام به امضا رسید، کشورهای غربی، خروج پتروشیمی از تحریم ها را به عنوان یک امتیاز برای ایران مطرح کردند، در حالی که این کشورها به محصولات تولیدی (پتروشیمی) نیاز دارند و در عمل صادرات محصولات این صنعت، تحریم ناپذیر هستند.وی همچنین خواستار ایجاد فرآیندی برای پوشش بیمه ای، ویژه کشتی های ایرانی (حامل محصولات پتروشیمی) شد که در مواردی از سوی غرب مورد تحریم قرار می گیرند و ادامه داد: در صورت برخورداری شرکت های حمل و نقل دریایی از چنین بیمه ای، این شرکت ها با خسارات کمتری در عرصه تحریم ها رویه رو می شوند.چگنی، به خالی بودن بازار کشورهای اروپایی و آفریقایی از محصولات پتروشیمی ایران اشاره کرد و گفت: برای دست یابی به بازار این کشورها، نیازمند همکاری سازمان بندر و دریانوردی هستیم.

وی بیان کرد: در راستای این همکاری، جذب شرکت های حمل و نقلی توانمند، می تواند عملکرد صادراتی ایران را به این مناطق را بارشد بیشتری همراه کند.

زیرساخت های بندر امام خمینی (ره) شتاب دهنده سرمایه گذاری توسعه

محور در صنعت پتروشیمی
مدیرعامل شرکت بازرگانی پتروشیمی ایران گفت: زیرساخت های پشتیبانی و پسگردانه ای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) شتاب دهنده هایی تاثیر گذار برای توسعه سرمایه گذاری در صنعت پتروشیمی هستند.محمد ملکشاهی افزود: زیرساخت های بندری موجود در مجاورت صنایع پتروشیمی، رویکرد سرمایه گذاری های این حوزه (پتروشیمی) را با تحولات اساسی همراه کرده است.وی با قیاردانی از مسوولان سازمان بندر و دریانوردی در همراهی بسیار خوب در حوزه حمل و نقل دریایی محصولات بیان کرد: این همراهی به واسطه برگزاری نشست هم اندیشی، ابعاد بیشتری خواهد داشت که به ایجاد واحدهای پایین دستی این بخش منجر می شود.وی گفت: با این وجود، مشکلاتی در حوزه پذیرش کشتی های مربوط به حمل برخی محصولات داریم که باید با هماهنگی این بخشی، نسبت به رفع چنین چالش های برنامه ریزی کرد.

بندر امام خمینی (ره) مستعد سرمایه گذاری همه جانبه واحدهای تولیدی
این مقام مسئول ادامه داد: وزرای کشاورزی، اقتصاد، صمت و راه و شهرسازی به روسیه سفر کردند و توافقات خوبی رسیدند و امروز زمان آن رسیده است که نتیجه این توافقات را مشاهده کنیم.وی بحث حمل و نقل را در توسعه روابط تجاری مهم دانست و افزود: برای کریدور شمال – جنوب بیش از ۱۰ جلسه ۳، ۲، ۵، و ۷ جانبه برگزار شده تا بتوانیم مسائل تعرفه ای را در مورد راه آهن حل کنیم.سفری تصریح کرد: تعرفه های راه آهن در روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری اسلامی ثابت شود.

مدیرعامل دیپلماسی اقتصادی وزرات خارجه حمل و نقل دریایی در دریای خزر و دریای سیاه را مهم دانست و گفت: طرف ایرانی و روسی اقدام عاجل در این زمینه نکردند و به طور موقت چند کشتی برای حمل کانتینر خریداری شده است و چند بانک برای خرید کشتی در دریا خزر ورود کردند.

صفری با بیان اینکه خط هوایی نامحدود است، گفت: در ماه بیش از ۸۰ پرواز صورت می گیرد. در ۱۰ روز گذشته قطاری ۵۰ کیلومتری بین آذربایجان و روسیه شکل گرفت که ضایعات زیادی برای روابط تجاری دو جانبه ما ایجاد کرد که با پیگیری های آقای مخبر از دیروز این مشکل رفع شد.

وی خطاب به تاجار، گفت: گمرک و حمل و نقل مهم است و اگر این دو فاکتور نباشد کار به بن بست می رسد.به گفته صفری، پیشنهاد پلیم الکتریونیک بین دو کشور مطرح شده است اگر اجرا شود کالا بدون اینکه لمس شود به مقصد می رسد. این شیوه یک گام از گمرک سبز بالاتر است، روسیه موافقت خود را اعلام کرده است و اگر اجرا شود تجارت آزاد خواهیم داشت.

مدیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران نیز به بیان بخشی از دغدغه های فعالان حوزه حمل و نقل دریایی پرداخت و گفت: کشتی های حامل فرآورده های نفتی و محصولات پتروشیمی از چندی پیش برای خروج از گمرک بندر امام خمینی (ره) به دلایل مختلف از جمله اشکال در کارت های بازرگانی با توقف همراه می شوند.

محمد عقیقلو افزود: همچنین فرآیند گمرکی که مربوط به نمونه برداری برخی کالاهای صادراتی است، زمان بر است، به طوری که گاهی ارایه پاسخ نمونه برداری ها بین سه تا ۶ ماه طول می کشد.

گزارش

بخش بیانی

بندر امام خمینی یکی از نقاط قوت دولت در دیپلماسی اقتصادی



یکی از شاخصه های توانمندی در بازارهای تجاری، برخورداری از زیرساخت‌های بندری است که این موضوع در شمال و جنوب کشور توسعه قابل توجهی پیدا کرده است و بر این اساس می توان گفت که بندر امام خمینی (ره) یکی از نقاط قوت تصمیم گیری های دولت سیزدهم در دیپلماسی اقتصادی بشمار می آید.مدیرعامل سازمان منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی همچنین از بندر به عنوان یکی از زیرساخت های اصلی فروش و صادرات مازاد تولید محصولات پتروشیمی در کشور نام برد و ادامه داد: خوشبختانه در مجموعه بندر کشور، ظرفیت بالایی ایجاد شده که می تواند مبنای سرمایه گذاری و توسعه صادرات این نوع محصولات باشد.پيام برزگر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) را یکی از مستعدترین مبادی صادراتی محصولات پتروشیمی کشور دانست و افزود: این بندر از تعداد اسکله های متنوع با عمق مناسب به منظور پهلوگیری کشتی های بزرگ و متوسط برخوردار است،او شرایط موجود برای حضور کشتی هایی با ظرفیت های مختلف در اسکله های بندر امام خمینی (ره) را فرصت مناسب برای صادرات محصولات پتروشیمی بیان کرد و گفت: چنین ظرفیتی، از افزایش دموارژها کشتی ها جلوگیری می کند و فرآیند بارگیری محصولات پتروشیمی برای صادرات، تسريع می یابد.برزگر به تولید مازاد ۱۰ میلیون تن انواع محصولات در منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی اشاره کرد و ادامه داد: ظرفیت های بندر امام خمینی (ره) فرصت مناسب برای صادرات محصول مازاد کشور را به خوبی فراهم کرده است که علاوه بر این می تواند زمینه ای برای توسعه صنعت پتروشیمی برای حضور مقتدرانه تر این صنعت کشور در بازارهای جهانی ایجاد کند.وی بیان کرد: البته مباحث مشترک بین صنعت پتروشیمی و موارد مربوط به دریانوردی تنها به بحث اسکله ها محدود نمی شود، بلکه برخورداری سازمان بندر و دریانوردی از فناوری تحریزودا و دور زدن تحریم ها برای این صنعت پتروشیمی بسیار برجسته و کاربردی است.

مدیرعامل سازمان منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی با بیان اینکه بندر کشور همیشه در توسعه صادرات پتروشیمی پیشاز هستند گفت: با وجود تحریم های ظالمانه، همواره در بیانوردان ما در عرصه صادرات سربلند بوده و کمک بزرگی برای کشور محسوب می شود.برزگر گفت: اضافه کرد: توسعه تعامل سازمان های مختلف، از ریل تا جاده، گمرک و در نهایت اسکله و بندر، زمینه مهارت، اقتدار و صلابت هرچه بیشتر کشور بر روی آب ها و خارج از سبزه زمین اصلی را فراهم آورده و همین موضوع باعث سربلندی صنعت پتروشیمی در تجارت خارجی شده است.

بندار در تحقق اهداف صادراتی طرح توسعه منطقه ویژه اقتصادی

پتروشیمی تاثیر گذار خواهند بود
مدیر کنترل تولید شرکت ملی صنایع پتروشیمی با بیان اینکه فاز دوم توسعه منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی با اهداف رشد مبادلات صادراتی محصولات تولیدی این منطقه تعریف شده است گفت: برای رسیدن به اهداف تجاری و اقتصادی تعریف شده در این طرح توسعه ای، زیرساخت های بندری نقش تاثیر گذاری دارند.بیژن چگنی بیان کرد: از چندی پیش در عرصه سیاست اقتصادی جهان نکات مهمی به وجود آمده که جنگ اوکراین و سوریه نیز از جمله عوامل بروز این شرایط هستند.وی با اشاره به اینکه تحریم ها بخشی از اقدامات و سیاست های ایران در حوزه حمل و نقل کالاها ی صادراتی را با تغییراتی همراه کرده است گفت: آینده پتروشیمی کشور، صادرات محور خواهد بود و باید از ظرفیت های بندری بیش از پیش استفاده کرد.مدیر کنترل تولید شرکت ملی صنایع پتروشیمی ایران اضافه کرد: در دوره ای که برجام به امضا رسید، کشورهای غربی، خروج پتروشیمی از تحریم ها را به عنوان یک امتیاز برای ایران مطرح کردند، در حالی که این کشورها به محصولات تولیدی (پتروشیمی) نیاز دارند و در عمل صادرات محصولات این صنعت، تحریم ناپذیر هستند.وی همچنین خواستار ایجاد فرآیندی برای پوشش بیمه ای، ویژه کشتی های ایرانی (حامل محصولات پتروشیمی) شد که در مواردی از سوی غرب مورد تحریم قرار می گیرند و ادامه داد: در صورت برخورداری شرکت های حمل و نقل دریایی از چنین بیمه ای، این شرکت ها با خسارات کمتری در عرصه تحریم ها رویه رو می شوند.چگنی، به خالی بودن بازار کشورهای اروپایی و آفریقایی از محصولات پتروشیمی ایران اشاره کرد و گفت: برای دست یابی به بازار این کشورها، نیازمند همکاری سازمان بندر و دریانوردی هستیم.

وی بیان کرد: در راستای این همکاری، جذب شرکت های حمل و نقلی توانمند، می تواند عملکرد صادراتی ایران را به این مناطق را بارشد بیشتری همراه کند.

زیرساخت های بندر امام خمینی (ره) شتاب دهنده سرمایه گذاری توسعه

محور در صنعت پتروشیمی
مدیرعامل شرکت بازرگانی پتروشیمی ایران گفت: زیرساخت های پشتیبانی و پسگردانه ای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) شتاب دهنده هایی تاثیر گذار برای توسعه سرمایه گذاری در صنعت پتروشیمی هستند.محمد ملکشاهی افزود: زیرساخت های بندری موجود در مجاورت صنایع پتروشیمی، رویکرد سرمایه گذاری های این حوزه (پتروشیمی) را با تحولات اساسی همراه کرده است.وی با قیاردانی از مسوولان سازمان بندر و دریانوردی در همراهی بسیار خوب در حوزه حمل و نقل دریایی محصولات بیان کرد: این همراهی به واسطه برگزاری نشست هم اندیشی، ابعاد بیشتری خواهد داشت که به ایجاد واحدهای پایین دستی این بخش منجر می شود.وی گفت: با این وجود، مشکلاتی در حوزه پذیرش کشتی های مربوط به حمل برخی محصولات داریم که باید با هماهنگی این بخشی، نسبت به رفع چنین چالش های برنامه ریزی کرد.

بندر امام خمینی (ره) مستعد سرمایه گذاری همه جانبه واحدهای تولیدی
این مقام مسئول ادامه داد: وزرای کشاورزی، اقتصاد، صمت و راه و شهرسازی به روسیه سفر کردند و توافقات خوبی رسیدند و امروز زمان آن رسیده است که نتیجه این توافقات را مشاهده کنیم.وی بحث حمل و نقل را در توسعه روابط تجاری مهم دانست و افزود: برای کریدور شمال – جنوب بیش از ۱۰ جلسه ۳، ۲، ۵، و ۷ جانبه برگزار شده تا بتوانیم مسائل تعرفه ای را در مورد راه آهن حل کنیم.سفری تصریح کرد: تعرفه های راه آهن در روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری اسلامی ثابت شود.

مدیرعامل دیپلماسی اقتصادی وزرات خارجه حمل و نقل دریایی در دریای خزر و دریای سیاه را مهم دانست و گفت: طرف ایرانی و روسی اقدام عاجل در این زمینه نکردند و به طور موقت چند کشتی برای حمل کانتینر خریداری شده است و چند بانک برای خرید کشتی در دریا خزر ورود کردند.

صفری با بیان اینکه خط هوایی نامحدود است، گفت: در ماه بیش از ۸۰ پرواز صورت می گیرد. در ۱۰ روز گذشته قطاری ۵۰ کیلومتری بین آذربایجان و روسیه شکل گرفت که ضایعات زیادی برای روابط تجاری دو جانبه ما ایجاد کرد که با پیگیری های آقای مخبر از دیروز این مشکل رفع شد.

وی خطاب به تاجار، گفت: گمرک و حمل و نقل مهم است و اگر این دو فاکتور نباشد کار به بن بست می رسد.به گفته صفری، پیشنهاد پلیم الکتریونیک بین دو کشور مطرح شده است اگر اجرا شود کالا بدون اینکه لمس شود به مقصد می رسد. این شیوه یک گام از گمرک سبز بالاتر است، روسیه موافقت خود را اعلام کرده است و اگر اجرا شود تجارت آزاد خواهیم داشت.

مدیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران نیز به بیان بخشی از دغدغه های فعالان حوزه حمل و نقل دریایی پرداخت و گفت: کشتی های حامل فرآورده های نفتی و محصولات پتروشیمی از چندی پیش برای خروج از گمرک بندر امام خمینی (ره) به دلایل مختلف از جمله اشکال در کارت های بازرگانی با توقف همراه می شوند.

محمد عقیقلو افزود: همچنین فرآیند گمرکی که مربوط به نمونه برداری برخی کالاهای صادراتی است، زمان بر است، به طوری که گاهی ارایه پاسخ نمونه برداری ها بین سه تا ۶ ماه طول می کشد.

موافقت سازمان بندار و دریانوردی با ساخت سکوی تفریحی در نوار ساحلی تنکابن

معاون فنی و مهندسی اداره کل بندار و دریانوردی مازندران از موافقت سازمان بندار با تأسیس و ساخت سکوی تفریحی در نوار ساحلی تنکابن خبر داد و گفت: این سکو توسط بخش خصوصی اجرا می شود.به گزارش اقتصادسر آمد، محصل مصطفایی از موافقت سازمان بندار و دریانوردی با تأسیس و ساخت سکوی تفریحی در نوار ساحلی شهرستان تنکابن خبر داد و افزود: با توجه به پیگیری های انجام شده از سوی این اداره کل، کمیته صدور مجوز سازه های دریایی سازمان بندار و دریانوردی، با ساخت این سکو، در نوار ساحلی شهرستان تنکابن موافقت کرده است.وی افزود: بر اساس این مجوز، سرمایه گذار بخش خصوصی، مجاز است نسبت به تأسیس و ساخت سکوی شمع و عرشه به راه دسترسی به طول تقریبی ۳۰ متر در ۲ بال شرقی و غربی و ۱۶ سکوی فرعی با مشخصات تعیین شده و رعایت کلیه قوانین و مقررات داخلی و کنوانسیون های الحاقی مرتبط، اقدام کند.مصطفایی تصریح کرد: این مجوز طبق تأیید اعضای کمیته صدور مجوز سازه های دریایی و بر اساس موافقت ارگان های ذیربط استان مازندران صادر شده است.



دبیر فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به «اقتصاد سر آمد» می گوید: چرخش روس ها از آب های ایران به ترکیه

روسیه مسیر کانتینری ایران را دور زد

ماست قدرت دریایی عظیم چین در دنیا است که قابل مقایسه با هیچ کشوی نمی تواند باشد.
روسیه برای منافع خود از مسیر کانتینری ایران چشم پوشید
وی با تاکید بر این که هیچ کشوری منافع خود در انتظار ایجاد زیرساخت های کشور دیگر به خطر نمی اندازد، گفت: مسیر کانال جنوب – شمال تنها ده درصد از انتظارات نیازهای تجارت دریایی کشور روسیه را تأمین می کند و ترانزیت کالا در این مسیر از چین به روسیه پاسخگوی بازار این کشور نیست.
چه چیز ایران را از تجارت دریایی در کردید
جنوب – شمال بازداشت
موضوع صادرات کالای ایرانی به بازار روسیه یکی دیگر از مواردی بود کهه عقیقلو به آن پرداخت و گفت: این روزها تمرکز ایران بر این مهم قرار گرفته و ظاهر اسایر مسائل خندان مورد توجه نیست. این وضع نیز ناشی از تحریم های همه جانبه است که این روزها بیش از گذشته متوجه ایران اسلامی شده است. در شرایط فعلی کشور ایران می توان گفت، ترکیه برنده بزرگ تحریم های غرب علیه مسکو در زمینه حمل و نقل بوده است، چرا که مسیر دسترسی به روسیه از طریق کریدور شمال جنوب به دلیل تکمیل نشدن شبکه ریلی ایران و همچنین ظرفیت اندک حمل و نقل دریایی بین بندار شمال ایران و بندر استارخان هر روز ضعیف تر می شود و در مقابل بندار ترکیه امروز به دروازه های مطمئن برای صادرات و واردات روسیه تبدیل شده اند. به تصور برخی مسئولان کشورمان، روسیه به کریدور ترانزیتی عبوری از ایران وابستگی دارد و دسترسی نداشتن به مسیر ایران می تواند به عنوان نمونه محدودیتی بسرای تجارت بین هند و روسیه محسوب شود، این د حالی است که اخیرا دستپاچ رییس جمهور روسیه اعلام کرد که گردش مالی ناشی از تجارت بین روسیه و هند به بیش از دو برابر رسیده است. اما ایران کجای بازی که روسیه ایجاد کرده است ایستاده است؟؟

جایگزین امنی برای کانال سوئز شود چرا که شرایط ایجاب می کند برای حفظ جایگاه ترانزیتی در منطقه که روزبه روز براهمیت آن افزوده می شود، تلاش شود تا این مسیر تکمیل و وارد فاز بهره برداری شود چون قرار بود تا حجم محموله های روسیه از این مسیر تا سال ۲۰۳۰ دو برابر شود.

چرا روسیه چین را در تجارت دریایی جای ایران گذاشت

وی با بیان این که کریدور بین المللی حمل و نقل شمال جنوب و سایر مسیرهای جایگزین به دلیل (تغییرهای جهانی سازی جهانی) به چین، آسیای جنوب شرقی و خلیج فارس اهمیت پیدا می کند، افزود: دلیل این که روسیه چین را جایگزین ایران در راه اندازی خط دریایی کرده



برگزیده ها

در راستای افزایش توان تجهیزاتی صورت می گیرد
ایجاد پایانه لجستیکی و پشتیبانی در بندار غرب هرمزگان



مدیر بندار و دریانوردی غرب استان هرمزگان از ایجاد پایانه لجستیکی و پشتیبانی در راستای تسريع در خدمات رسانی و افزایش راندمان اقتصادی منطقه غرب این استان خبر داد.به گزارش اقتصادسر آمد، مرتضی سالاری با اشاره به تردد نزدیک به ۱۵ هزار فرودند شاور در سال گذشته از طریق بندار غرب استان اظهار داشت: پایانه لجستیکی و پشتیبانی در بندار غرب استان در راستای افزایش ظرفیت کالا و افزایش توان تجهیزاتی با مشارکت بخش خصوصی و افزایش اقتصادی منطقه غرب این استان ایجاد می شود. وی افزایش میزان سازگاری اقتصادی شهر و بندر، افزایش ظرفیت دیسو کالا و کانتینر و همچنین توسعه پسگردانه بندر را از اولویت های مهم سازمان بندار و دریانوردی در اجرای این طرح لجستیکی برشمرد. سالاری در بیان دیگر مزیت های پایانه لجستیکی و پشتیبانی در بندار غرب بیان کرد: ایجاد این پایانه لجستیکی و پشتیبانی در غرب استان هر مزگان نه تنها به عنوان فرصتی برای بهرموری اقتصادی وسواحل و ایجاد اشتغال و همچنین مدیریت ترافیک در ایسن منطقه دارای اهمیت است، بلکه با جذب سرمایه گذاران داخلی و خارجی نیز می توانیم به رشد و توسعه اقتصادی این منطقه دست یابیم.مدیر بندار و دریانوردی غرب هرمزگان اضافه کرد: با در نظر گرفتن مجاورت این بندر به کریدور بین المللی تردد کشتی های اقیانوس پیما و همچنین خدمات رسانی به شناورهای مرتد بین سکوهای نفتی و گاز و در محدوده غرب استان با ایجاد پایانه لجستیکی و پشتیبانی می توان ظرفیت مناسب سرمایه گذاری در این بخش را نیز فراهم کرد.سالاری ادامه داد: از طرفی با توجه به نزدیکی معادن مواد معدنی به بندار غرب استان هرمزگان و صادرات بیش از سه میلیون و ۷۰۰ هزارتن انواع مواد معدنی و ساختمانی در سال گذشته، با ایجاد بسترهای جدید امکان ارتقا به بیش از ۱۰ میلیون تن در سال فراهم خواهد شد.وی اضافه کرد: راه اندازی ایسن پایانه همچنین زمینه حضور شرکت های بین المللی فعال در بخش صادرات مواد معدنی و مصالح ساختمانی در بندار غرب استان را تقویت خواهد کرد. وی مدیر بندار و دریانوردی غرب هرمزگان خاطر نشان کرد: برای توسعه زیرساخت های اقتصاد دریامحور و رونق بخشی به مناطق ساحلی غرب این استان و سرعت بخشی در خدمات رسانی و محقق شدن توسعه بندر و رشد اقتصادی منطقه غرب هرمزگان تلاش خواهیم کرد.

معاون فنی و مهندسی اداره کل بندار و دریانوردی مازندران از موافقت سازمان بندار با تأسیس و ساخت سکوی تفریحی در نوار ساحلی تنکابن خبر داد و گفت: این سکو توسط بخش خصوصی اجرا می شود.به گزارش اقتصادسر آمد، محصل مصطفایی از موافقت سازمان بندار و دریانوردی با تأسیس و ساخت سکوی تفریحی در نوار ساحلی شهرستان تنکابن خبر داد و افزود: با توجه به پیگیری های انجام شده از سوی این اداره کل، کمیته صدور مجوز سازه های دریایی سازمان بندار و دریانوردی، با ساخت این سکو، در نوار ساحلی شهرستان تنکابن موافقت کرده است.وی افزود: بر اساس این مجوز، سرمایه گذار بخش خصوصی، مجاز است نسبت به تأسیس و ساخت سکوی شمع و عرشه به راه دسترسی به طول تقریبی ۳۰ متر در ۲ بال شرقی و غربی و ۱۶ سکوی فرعی با مشخصات تعیین شده و رعایت کلیه قوانین و مقررات داخلی و کنوانسیون های الحاقی مرتبط، اقدام کند.مصطفایی تصریح کرد: این مجوز طبق تأیید اعضای کمیته صدور مجوز سازه های دریایی و بر اساس موافقت ارگان های ذیربط استان مازندران صادر شده است.

مدیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به «اقتصاد سر آمد» می گوید: چرخش روس ها از آب های ایران به ترکیه

روسیه مسیر کانتینری ایران را دور زد

ماست قدرت دریایی عظیم چین در دنیا است که قابل مقایسه با هیچ کشوی نمی تواند باشد.

روسیه برای منافع خود از مسیر کانتینری ایران چشم پوشید

وی با تاکید بر این که هیچ کشوری منافع خود در انتظار ایجاد زیرساخت های کشور دیگر به خطر نمی اندازد، گفت: مسیر کانال جنوب – شمال تنها ده درصد از انتظارات نیازهای تجارت دریایی کشور روسیه را تأمین می کند و ترانزیت کالا در این مسیر از چین به روسیه پاسخگوی بازار این کشور نیست.

چه چیز ایران را از تجارت دریایی در کردید

جنوب – شمال بازداشت

موضوع صادرات کالای ایرانی به بازار روسیه یکی دیگر از مواردی بود کهه عقیقلو به آن پرداخت و گفت: این روزها تمرکز ایران بر این مهم قرار گرفته و ظاهر اسایر مسائل خندان مورد توجه نیست. این وضع نیز ناشی از تحریم های همه جانبه است که این روزها بیش از گذشته متوجه ایران اسلامی شده است. در شرایط فعلی کشور ایران می توان گفت، ترکیه برنده بزرگ تحریم های غرب علیه مسکو در زمینه حمل و نقل بوده است، چرا که مسیر دسترسی به روسیه از طریق کریدور شمال جنوب به دلیل تکمیل نشدن شبکه ریلی ایران و همچنین ظرفیت اندک حمل و نقل دریایی بین بندار شمال ایران و بندر استارخان هر روز ضعیف تر می شود و در مقابل بندار ترکیه امروز به دروازه های مطمئن برای صادرات و واردات روسیه تبدیل شده اند. به تصور برخی مسئولان کشورمان، روسیه به کریدور ترانزیتی عبوری از ایران وابستگی دارد و دسترسی نداشتن به مسیر ایران می تواند به عنوان نمونه محدودیتی بسرای تجارت بین هند و روسیه محسوب شود، این د حالی است که اخیرا دستپاچ رییس جمهور روسیه اعلام کرد که گردش مالی ناشی از تجارت بین روسیه و هند به بیش از دو برابر رسیده است. اما ایران کجای بازی که روسیه ایجاد کرده است ایستاده است؟؟

جایگزین امنی برای کانال سوئز شود چرا که شرایط ایجاب می کند برای حفظ جایگاه ترانزیتی در منطقه که روزبه روز براهمیت آن افزوده می شود، تلاش شود تا این مسیر تکمیل و وارد فاز بهره برداری شود چون قرار بود تا حجم محموله های روسیه از این مسیر تا سال ۲۰۳۰ دو برابر شود.

چرا روسیه چین را در تجارت دریایی جای ایران گذاشت

وی با بیان این که کریدور بین المللی حمل و نقل شمال جنوب و سایر مسیرهای جایگزین به دلیل (تغییرهای جهانی سازی جهانی) به چین، آسیای جنوب شرقی و خلیج فارس اهمیت پیدا می کند، افزود: دلیل این که روسیه چین را جایگزین ایران در راه اندازی خط دریایی کرده

مدیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به «اقتصاد سر آمد» می گوید: چرخش روس ها از آب های ایران به ترکیه

روسیه مسیر کانتینری ایران را دور زد

ماست قدرت دریایی عظیم چین در دنیا است که قابل مقایسه با هیچ کشوی نمی تواند باشد.

روسیه برای منافع خود از مسیر کانتینری ایران چشم پوشید

وی با تاکید بر این که هیچ کشوری منافع خود در انتظار ایجاد زیرساخت های کشور دیگر به خطر نمی اندازد، گفت: مسیر کانال جنوب – شمال تنها ده درصد از انتظارات نیازهای تجارت دریایی کشور روسیه را تأمین می کند و ترانزیت کالا در این مسیر از چین به روسیه پاسخگوی بازار این کشور نیست.

چه چیز ایران را از تجارت دریایی در کردید

جنوب – شمال بازداشت

موضوع صادرات کالای ایرانی به بازار روسیه یکی دیگر از مواردی بود کهه عقیقلو به آن پرداخت و گفت: این روزها تمرکز ایران بر این مهم قرار گرفته و ظاهر اسایر مسائل خندان مورد توجه نیست. این وضع نیز ناشی از تحریم های همه جانبه است که این روزها بیش از گذشته متوجه ایران اسلامی شده است. در شرایط فعلی کشور ایران می توان گفت، ترکیه برنده بزرگ تحریم های غرب علیه مسکو در زمینه حمل و نقل بوده است، چرا که مسیر دسترسی به روسیه از طریق کریدور شمال جنوب به دلیل تکمیل نشدن شبکه ریلی ایران و همچنین ظرفیت اندک حمل و نقل دریایی بین بندار شمال ایران و بندر استارخان هر روز ضعیف تر می شود و در مقابل بندار ترکیه امروز به دروازه های مطمئن برای صادرات و واردات روسیه تبدیل شده اند. به تصور برخی مسئولان کشورمان، روسیه به کریدور ترانزیتی عبوری از ایران وابستگی دارد و دسترسی نداشتن به مسیر ایران می تواند به عنوان نمونه محدودیتی بسرای تجارت بین هند و روسیه محسوب شود، این د حالی است که اخیرا دستپاچ رییس جمهور روسیه اعلام کرد که گردش مالی ناشی از تجارت بین روسیه و هند به بیش از دو برابر رسیده است. اما ایران کجای بازی که روسیه ایجاد کرده است ایستاده است؟؟

جایگزین امنی برای کانال سوئز شود چرا که شرایط ایجاب می کند برای حفظ جایگاه ترانزیتی در منطقه که روزبه روز براهمیت آن افزوده می شود، تلاش شود تا این مسیر تکمیل و وارد فاز بهره برداری شود چون قرار بود تا حجم محموله های روسیه از این مسیر تا سال ۲۰۳۰ دو برابر شود.

چرا روسیه چین را در تجارت دریایی جای ایران گذاشت

وی با بیان این که کریدور بین المللی حمل و نقل شمال جنوب و سایر مسیرهای جایگزین به دلیل (تغییرهای جهانی سازی جهانی) به چین، آسیای جنوب شرقی و خلیج فارس اهمیت پیدا می کند، افزود: دلیل این که روسیه چین را جایگزین ایران در راه اندازی خط دریایی کرده

مدیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به «اقتصاد سر آمد» می گوید: چرخش روس ها از آب های ایران به ترکیه

روسیه مسیر کانتینری ایران را دور زد

ماست قدرت دریایی عظیم چین در دنیا است که قابل مقایسه با هیچ کشوی نمی تواند باشد.

روسیه برای منافع خود از مسیر کانتینری ایران چشم پوشید

وی با تاکید بر این که هیچ کشوری منافع خود در انتظار ایجاد زیرساخت های کشور دیگر به خطر نمی اندازد، گفت: مسیر کانال جنوب – شمال تنها ده درصد از انتظارات نیازهای تجارت دریایی کشور روسیه را تأمین می کند و ترانزیت کالا در این مسیر از چین به روسیه پاسخگوی بازار این کشور نیست.

چه چیز ایران را از تجارت دریایی در کردید

جنوب – شمال بازداشت

موضوع صادرات کالای ایرانی به بازار روسیه یکی دیگر از مواردی بود کهه عقیقلو به آن پرداخت و گفت: این روزها تمرکز ایران بر این مهم قرار گرفته و ظاهر اسایر مسائل خندان مورد توجه نیست. این وضع نیز ناشی از تحریم های همه جانبه است که این روزها بیش از گذشته متوجه ایران اسلامی شده است. در شرایط فعلی کشور ایران می توان گفت، ترکیه برنده بزرگ تحریم های غرب علیه مسکو در زمینه حمل و نقل بوده است، چرا که مسیر دسترسی به روسیه از طریق کریدور شمال جنوب به دلیل تکمیل نشدن شبکه ریلی ایران و همچنین ظرفیت اندک حمل و نقل دریایی بین بندار شمال ایران و بندر استارخان هر روز ضعیف تر می شود و در مقابل بندار ترکیه امروز به دروازه های مطمئن برای صادرات و واردات روسیه تبدیل شده اند. به تصور برخی مسئولان کشورمان، روسیه به کریدور ترانزیتی عبوری از ایران وابستگی دارد و دسترسی نداشتن به مسیر ایران می تواند به عنوان نمونه محدودیتی بسرای تجارت بین هند و روسیه محسوب شود، این د حالی است که اخیرا دستپاچ رییس جمهور روسیه اعلام کرد که گردش مالی ناشی از تجارت بین روسیه و هند به بیش از دو برابر رسیده است. اما ایران کجای بازی که روسیه ایجاد کرده است ایستاده است؟؟

جایگزین امنی برای کانال سوئز شود چرا که شرایط ایجاب می کند برای حفظ جایگاه ترانزیتی در منطقه که روزبه روز براهمیت آن افزوده می شود، تلاش شود تا این مسیر تکمیل و وارد فاز بهره برداری شود چون قرار بود تا حجم محموله های روسیه از این مسیر تا سال ۲۰۳۰ دو برابر شود.

چرا روسیه چین را در تجارت دریایی جای ایران گذاشت

وی با بیان این که کریدور بین المللی حمل و نقل شمال جنوب و سایر مسیرهای جایگزین به دلیل (تغییرهای جهانی سازی جهانی) به چین، آسیای جنوب شرقی و خلیج فارس اهمیت پیدا می کند، افزود: دلیل این که روسیه چین را جایگزین ایران در راه اندازی خط دریایی کرده

مدیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به «اقتصاد سر آمد» می گوید: چرخش روس ها از آب های ایران به ترکیه

روسیه مسیر کانتینری ایران را دور زد

ماست قدرت دریایی عظیم چین در دنیا است که قابل مقایسه با هیچ کشوی نمی تواند باشد.

روسیه برای منافع خود از مسیر کانتینری ایران چشم پوشید

وی با تاکید بر این که هیچ کشوری منافع خود در انتظار ایجاد زیرساخت های کشور دیگر به خطر نمی اندازد، گفت: مسیر کانال جنوب – شمال تنها ده درصد از انتظارات نیازهای تجارت دریایی کشور روسیه را تأمین می کند و ترانزیت کالا در این مسیر از چین به روسیه پاسخگوی بازار این کشور نیست.

چه چیز ایران را از تجارت دریایی در کردید

جنوب – شمال بازداشت

موضوع صادرات کالای ایرانی به بازار روسیه یکی دیگر از مواردی بود کهه عقیقلو به آن پرداخت و گفت: این روزها تمرکز ایران بر این مهم قرار گرفته و ظاهر اسایر مسائل خندان مورد توجه نیست. این وضع نیز ناشی از تحریم های همه جانبه است که این روزها بیش از گذشته متوجه ایران اسلامی شده است. در شرایط فعلی کشور ایران می توان گفت، ترکیه برنده بزرگ تحریم های غرب علیه مسکو در زمینه حمل و نقل بوده است، چرا که مسیر دسترسی به روسیه از طریق کریدور شمال جنوب به دلیل تکمیل نشدن شبکه ریلی ایران و همچنین ظرفیت اندک حمل و نقل دریایی بین بندار شمال ایران و بندر استارخان هر روز ضعیف تر می شود و در مقابل بندار ترکیه امروز به دروازه های مطمئن برای صادرات و واردات روسیه تبدیل شده اند. به تصور برخی مسئولان کشورمان، روسیه به کریدور ترانزیتی عبوری از ایران وابستگی دارد و دسترسی نداشتن به مسیر ایران می تواند به عنوان نمونه محدودیتی بسرای تجارت بین هند و روسیه محسوب شود، این د حالی است که اخیرا دستپاچ رییس جمهور روسیه اعلام کرد که گردش مالی ناشی از تجارت بین روسیه و هند به بیش از دو برابر رسیده است. اما ایران کجای بازی که روسیه ایجاد کرده است ایستاده است؟؟

جایگزین امنی برای کانال سوئز شود چرا که شرایط ایجاب می کند برای حفظ جایگاه ترانزیتی در منطقه که روزبه روز براهمیت آن افزوده می شود، تلاش شود تا این مسیر تکمیل و وارد فاز بهره برداری شود چون قرار بود تا حجم محموله های روسیه از این مسیر تا سال ۲۰۳۰ دو برابر شود.

چرا روسیه چین را در تجارت دریایی جای ایران گذاشت

وی با بیان این که کریدور بین المللی حمل و نقل شمال جنوب و سایر مسیرهای جایگزین به دلیل (تغییرهای جهانی سازی جهانی) به چین، آسیای جنوب شرقی و خلیج فارس اهمیت پیدا می کند، افزود: دلیل این که روسیه چین را جایگزین ایران در راه اندازی خط دریایی کرده

مدیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به «اقتصاد سر آمد» می گوید: چرخش روس ها از آب های ایران به ترکیه

روسیه مسیر کانتینری ایران را دور زد

ماست قدرت دریایی عظیم چین در دنیا است که قابل مقایسه با هیچ کشوی نمی تواند باشد.

روسیه برای منافع خود از مسیر کانتینری ایران چشم پوشید

وی با تاکید بر این که هیچ کشوری منافع خود در انتظار ایجاد زیرساخت های کشور دیگر به خطر نمی اندازد، گفت: مسیر کانال جنوب – شمال تنها ده درصد از انتظارات نیازهای تجارت دریایی کشور روسیه را تأمین می کند و ترانزیت کالا در این مسیر از چین به روسیه پاسخگوی بازار این کشور نیست.