اقتصاد سرآمد
شنبه ۲۸ آبان ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۰۴

گزارش

رشد ۷۵ درصدی جابه‌جایی مسافر دریایی

بررسی عملکرد حمل و نقل دریایی در سال ۱۴۰۱ حاکی است که در بخش تخلیه و بارگیری بنادر تجاری رشد ۲ درصدی، در بخش عملیات کانتینری بنادر رشد ۱۰ درصدی و در بخش جابه‌جایی مسافر رشد ۷۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته، محقق شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، عملکرد هفت ماهه بخش دریایی در بخش عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری، عملیات کانتینری بنادر و جابه‌جایی مسافر توسط معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت منابع اعلام شده است.بنابر گزارشی که توسط آن معاونت در وزارت راه و شهرسازی تدوین شده است میزان تخلیه و بارگیری بنادر تجاری کشور در هفت ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲ درصد افزایش، عملیات کانتینری بنادر در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۰ درصد افزایش و جابه جایی مسافر نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۷۵ درصد افزایش را تجربه کرده است. جزئیات عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری حاکی است که میزان عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری کشور در ۷ ماهه سال جاری ۸۸ میلیون تن بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۸۶ میلیون تن) ۲ درصد افزایش داشته است. با بررسی روند ۱۰ ساله عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری مشخص می‌شود که بیشترین میزان عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری در ۷ ماهه سال ۱۳۹۶ و به میزان ۹۲ میلیون تن ثبت شده است.عملیات کانتینری بنادر نیز نشان می‌دهد میزان عملیات کانتینری بنادر در ۷ ماهه سال جاری ۱۳۱۰ هزار TEU بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۱۱۹۵ هزار TEU) ۱۰ درصد افزایش داشته است. با بررسی روند ۱۰ ساله عملیات کانتینری مشخص می‌شود که بیشترین میزان عملیات کانتینری بنادر در ۷ ماهه سال ۱۳۹۶ و به میزان ۱۷۹۵ هزار TEU ثبت شده اسدر بخش جابه‌جایی مسافر (ورودی- خروجی) نیز آمارهای حاکی است که تعداد مسافر ورودی و خروجی از بنادر در ۷ ماهه سال جاری ۸.۴ میلیون نفر بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۴.۸ میلیون نفر) ۷۵ درصد افزایش داشته است.با بررسی روند ۱۰ ساله عملیات جابه‌جایی مسافر مشخص می‌شود که بیشترین میزان عملیات جابه‌جایی مسافر در ۷ ماهه سال ۱۳۹۸ و به میزان ۱۱ میلیون نفر ثبت شده است.

استاندار بوشهر: مجتمع‌های گردشگری دریایی با مشارکت بخش خصوصی اجرا شود

استاندار بوشهر با اشاره به ظرفیت‌های این استان در اقتصاد دریا محور گفت: مشارکت بخش خصوصی در اجرا طرح‌ها از جمله مجتمع‌های گردشگری دریایی در نقاط مختلف ساحلی استان یک ضرورت است.به گزارش اقتصادسرآمد، احمد محمدی‌زاده در جلسه شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان بوشهر با اشاره به اجرا طرح‌های اقتصاد دریا محور اظهار داشت: استان بوشهر با داشتن بیشترین ساحل و طولانی‌ترین مرز دریایی با خلیج فارس از ظرفیت‌های مهم برای اجرا طرح‌های اقتصاد دریا پایه دارد.وی یکی از فرصت‌های مهم اقتصاد دریا محور را طرح‌های گردشگری دانست و بیان کرد: استان بوشهر در عرصه گردشگری در ابعاد گوناگون از ظرفیت‌های مهمی در شهرستان‌های ۱۰گانه دارد که توجه به این ظرفیت‌ها یکی از اولویت‌های است.استاندار بوشهر با بیان اینکه سال گذشته ۸.۵ میلیون نفر گردشگری در مدت ۳.۵ ماه وارد استان شد خاطرنشان کرد: حضور گردشگر در هر منطقه نقش مهمی در رونق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دارد که تقویت زیرساخت‌های گردشگری با مشارکت شهرداری‌ها و دهیاری‌ها یک ضرورت است.محمدی‌زاده با تأکید با تشکیل کارگروه تخصصی در حوزه ورزش و گردشگری دریایی و ساحلی گفت: در حوزه ورزش ضمن وجود شناگاه و سواحل زیبا برای رشته‌های مختلف ورزشی، قایقرانی و غواصی یکی از دیگر ظرفیت‌ها محسوب می‌شود. وی با تأکید بر فراهم شدن آموزش غواصی برای علاقمندان به این رشته به حوزه گردشگری دریایی پرداخت و تصریح کرد: مشارکت بخش خصوصی در اجرا طرح‌ها از جمله مجتمع‌های گردشگری دریایی در نقاط مختلف ساحلی استان یک ضرورت است.استاندار بوشهر تدوین طرح‌های گردشگری دریایی و ساحلی برای مشارکت بخش خصوصی را مورد تأکید قرار داد و افزود: احداث مارینا پارک شناور تفریحی گردشگری در بوشهر مورد توجه قرار گرفته شود و در این زمینه پیست قایقرانی در خور لشکری بوشهر در راستای سیاست‌های اقتصاد دریا محور مهم است.

ایجاد یک بندر بزرگ در خوزستان با هدف توسعه حمل‌ونقل کانتینری

عضو هیات عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی آخرین اقدامات صورت گرفته در راستای ایجاد یک بندر بزرگ تجاری در استان خوزستان و نیز بزرگترین بندر تجاری کشور در سواحل مکران را تشریح کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، جلیل اسلامی درباره آخرین اقدامات صورت گرفته به منظور ایجاد بنادر جدید در خوزستان و سواحل مکران، اظهار داشت: با توجه به اینکه یکی از رویکردهای سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه زیر ساخت های حمل و نقل دریایی است، بنابراین در این زمینه توسعه بنادر موجود و ایجاد بنادر جدید در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد که یکی از مهم ترین آن‌ها، ساخت بزرگترین بندر تجاری کشور در سواحل مکران و در محدوده کوه مبارک شهرستان جاسک است. وی ادامه داد: این بندر در ۳ فاز و با ظرفیتی بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تن ایجاد خواهد شد و در این راستا سازمان بنادر و دریانوردی با تشکیل یک کارگروه داخلی متشکل از مدیران و کارشناسان خبره، موضوع را به عنوان یک پروژه ملی در دستور کار خود قرار داده است. معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی بیان کرد: در این رابطه ضمن بررسی و انجام اقدامات حقوقی در خصوص نحوه تملک اراضی و انجام بازدیدهای میدانی با مدنظر قراردادن موقعیت کوه مبارک به عنوان «پیشران توسعه صادرات و تقویت حلقه ترانزیت و سوخت رسانی به کشتی های تجاری»، افزایش سهم کشور از بازار بانکرینگ شاهد توسعه فضای کسب و کار در مقایسه با کشورهای رقیب خواهیم بود. به گفته اسلامی، در عین حال ایجاد صنایع پایین دستی در حوزه نفت و گاز در این منطقه می تواند علاوه بر اشتغال، جلوگیری از خام فروشی، توسعه صنایع ارزش افزوده ای و تبدیلی از محل تولید و فروش مشتقات نفتی به عنوان یک مزیت بالقوه منطقه، مدنظر قرار گیرد. وی با اشاره به ظرفیت و مساحت خوبی که منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) دارد، عنوان کرد: به دنبال ایجاد بندری بزرگ در شمال خلیج فارس در استان خوزستان هستیم که در این راستا نیز مقرر شده تا مطالعات ابتدایی آن با هدف افزایش مبادلات بازرگانی به ویژه در بخش حمل و نقل کانتینری انجام شود.

مانور جست و جو و نجات دریایی مقیاس بزرگ در بندر بوشهر برگزار شد

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: مانور جست و جو و نجات دریایی در مقیاس بزرگ با سناریو فرود اضطراری هواپیما بر روی دریا با موفقیت در بندر بوشهر برگزار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد شکیبی نسب در جمع خبرنگاران اظهار داشت: مانور یاد شده در چهار بخش جست و جو و نجات دریایی و هوایی، تخلیه اضطراری، مقابله با آلودگی دریایی و ارائه خدمات پزشکی برگزار شد.وی بیان کرد: بر اساس سناریو مانور هواپیمایی مسافربری از شیراز به مقصد قطر تصمیم به فرود اضطراری در فرودگاه بوشهر کرده بود که به دلیل شدت اشکال در سیستم پروازی به صورت اضطراری روی دریا می‌نشیند.شکیبی نسب ادامه داد: با اعلام شرایط به مرکز فرعی جست و جو و نجات دریایی ۱۰۰ نفر از مسافران هواپیما بر اثر آسیب دیدگی هواپیما روی آب شناور می‌شوند که از این شما تنها ۵۰ نفر ملبس به جلیقه نجات بودند.وی ادامه داد: با ادامه سناریوهای از پیش تعریف شده به کمک شناورهای حاضر در مانور عملیات نجات مسافران با موفقیت انجام شد.شکیبی نسب ادامه داد: با توجه به میزان سوخت موجود در هواپیما و احتمال حریق، تیم‌های واکنش سریع و اطفا حریق فوری به محل وقوع حادثه اعزام و با کمک پهباد محل دقیق وقوع حادثه به تیم‌های واکنش سریع اطلاع رسانی شد.وی یادآور شد: در بخش مقابله با آلودگی نیز با توجه به نشست چهار هزار لیتر سوخت هواپیما به دریا، تیم‌های مقابله با آلودگی دریایی عملیات پاک سازی را با موفقیت به سرانجام رساندند.شکیبی نسب ادامه داد: در برگزاری مانور جست و جو و نجات دریایی مقیاس بزرگ در بندر بوشهر علاوه بر اداره کل بنادر و دریانوردی دستگاه‌هایی همچون اورژانس، اداره کل فرودگاه‌ها، هلال احمر، دریابانی و هواشناسی استان بوشهر مشارکت داشتند.

زیرساخت‌های صنعت کشتی‌سازی باید تکمیل شود

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با تاکید بر لزوم تکمیل زیرساخت‌های صنعت کشتی‌سازی، اختصاص اعتبار برای این صنعت توسط مجلس را در بودجه سال آینده خواستار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، «علی نبوی» در جریان بازدید اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) افزود: اقدامات بسیار خوبی در سال‌های گذشته در راستای توسعه صنایع دریایی انجام شده است.رییس هیات عامل ایدرو گفت: صنعت دریا فرصت خوبی را برای کشور ایجاد می کند و امیدواریم برای تکمیل زیرساخت‌های کشتی سازی بتوانیم در قانون بودجه با توجه به دولتی بودن مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل، منابعی را برای بازسازی و تکمیل ظرفیت‌های ایزوایکو دریافت کنیم.معاون وزیر صمت تصریح کرد: قانون توسعه صنایع دریایی در سال ۸۷ تصویب شده است و با توجه به شرایط روز ضرورت دارد مجلس شورای اسلامی این قانون را به‌روز رسانی کند.

رئیس مرکز تجارت جهانی ایران پاسخ می دهد: چرا روسیه و چین به تغییر مسیر حمل کانتینری دریایی روی آوردند؟

روسیه، ترکیه را به ایران ترجیح نداده است؛ منافع ملی تعارف بردار نیست

» قرارداد جدید شرکت روسی فسکو تنها میان یک شرکت و ترکیه منعقد شده و این به معنای تمام دولت روسیه و پشت کردن این کشور به همراهی با ایران در مسیر جنوب - شمال نیست و در اقتصاد آزاد هر شرکت مختار به تعیین مسیر همکاری است و اجباری در آن نیست، لذا ایران برای جذب ترانزیت کالا باید با ایجاد زیرساخت حمل و نقل و عادی سازی روابط بین‌الملل و آرامش داخلی تلاش بیشتری داشته باشد

گروه اقتصاد دریا - به اعتقاد بسیاری از کارشناسان ایران در دولت رئیسی در حال رسیدن به اوج خود است، به جای تمرکز مفرط بر جلب‌نظر و برقراری روابط با کشورهای بلوک غرب به توازن روابط با بلوک‌های غرب و شرق و تمرکز بیش‌تر بر بلوک شرق و به طور خاص همسایگان نزدیک خود روی آورده است. امضای قرارداد راهبردی ۲۵ ساله با چین در دولت روحانی و اجرایی شدن آن در دولت رئیسی و امضای ظاهراً قریب‌الوقوع قراردادی مشابه با روسیه، صرفاً دو نمونه از این چرخش کانون تمرکز در سیاست خارجی ایران هستند. اما ادامه این روابط را برخی کاستی‌ها به مخاطره می‌اندازد.

به گزارش اقتصادسرآمد، نمونه بارز این نکته نیز تغییر مسیر حمل کالا در قالب کانتینر از سوی دو کشور روسیه و چین از کریدور جنوب - شمال ایران به سمت کریدور غرب به شرق در کشور ترکیه و انتخاب این کشور از طرف شرکت‌های روسی است. درباره چرخش این این دو کشور در مسیر یاد شده با محمدرضا سبز علیپور به گفتگو نشستیم که در ادامه به آن می‌پردازیم.

روسیه ترکیه را به ایران ترجیح نداده است

محمدرضا سبزعلیپور، رئیس مرکز تجارت جهانی ایران در گفت و گو با اقتصادسرآمد با تاکید بر این که این کشور روسیه نیست که از مسیر جنوب - شمال ایران به ترکیه در بخش دریایی گرایش پیدا کرده و تنها یک شرکت با تبعیت از اقتصاد آزاد با ترکیه وارد همکاری شده است، به خبرنگار ما گفت: چرا روس ها کریدور جنوب به شمال را رها کرده و مسیر شرق به غرب را جایگزین آن کردند؟ متاسفانه یک شرکت روسی قرارداد حمل کانتینر از مسیر مذکور را با چین و ترکیه برای ترانزیت کالا از روسیه به مقصد چین را از ترکیه به بازارهای هدف ارسال کند پیش برده است. این مسیر در برگشت کانتینرها از مسیر دریا هم صادق است. پس از دستخوش برخی تحولات شدن روابط روسیه با غرب، روسیه پذیرفت تا از راه آذربایجان و ایران کالاهای خود را ترانزیت کند و طبق گفته مسئولان روسی این ظرفیت تا ۱۰ سال آینده قرار بود به بیش از دوبرابر نیز افزایش پیدا کند. اما چرا این مهم دستخوش تغییر شد.

منافع ملی تعارف بردار نیست

وی افزود: باید گفت در مسائل اقتصادی و در آنچه مربوط به منافع ملی هر کشوری است، هیچ کشوری تعارف را نمی پذیرد و نباید انتظار داشت کشوری منافع خود را تحت الشعاع مشکلات زیرساختی دیگر کشورها قرار بگیرد. این باور سخت اشتباه است زیرا بسیاری از روابط در سطح دریای بین الملل متاثر از منافع جهانی است و هر آن امکان تغییر در آن وجود دارد. این موضوع نیز ممکن است اتفاق بیفتد و گاهی دشمنان برای جذب منافع خود در چرخشی پیش بینی نشده در صدد انتفاع برمی آیند. چرا که این آمادگی وجود دارد که برای دستیابی به منافع ملی خود دشمنی را کنار گذاشته و روابط دوستانه‌ای را در پیش بگیرند.

دنیا روی شاخ اقتصاد دریا می‌چرخد

سبزعلیپور با بیان اینکه دنیا روی شاخ اقتصاد منافع دریایی بیش از دیگر بخش‌ها در گردش است و لذا نباید با دید احساسی در پی یافتن دلیل برای عملکرد کشوری مانند روسیه بود هر چند که روس ها نشان داده‌اند که همراهی خوبی با ایران نداشته‌اند و افزود: به همین منظور ما باید در برخورد با چنین رفتاری پیش‌بینی لازم را از قبل صورت داده باشیم. اما چرا روسیه و چین به تغییر مسیر حمل کانتینری دریایی روی آوردند؟ بخشی از ترانزیت کالا تامین امنیت است و ایران این روزها با آذربایجان اختلاف نظراتی را پشت سرمی گذارد و از آنجا که بخشی از مسیر جنوب - شمال از این کشور می گذرد و لذا کمی نگرانی نزد روس ها طبیعی است و از سویی حدود ۷ هزار کیلومتر راه از روسیه تا دریای جنوب ایران باید طی شود که طولانی تر از کریدور شرق به غرب است و تامین امنیت آن چندان آسان به نظر نمی‌رسد.

ضرورت ایجاد جذابیت حمل و نقل

به گفته سبز علیپور، ضرورت ایجاد مسیر ریلی از دیگر جذابیت های حمل کالا در مسیر غرب به شرق است که متاسفانه کشورما نتوانسته ان را تکمیل کند. ایجاد زیرساخت در کریدور جنوب - شمال در ترانزیت کالای دریایی مستلزم تامین منابع مالی چند ده هزار میلیاردی است که با وضعیت تحریم کشورمان و فروش حداقلی نفت و کاهش درآمدهای ارزی، منبع مالی مورد نیاز تکمیل این پروژه در اختیار نیست و تامین آن نیز از مسیر فاینانس به دلایل ذکر شده قطعا ممکن نخواهد شد. به این ترتیب نباید انتظار داشت روسیه در تبادل کالا با کشورهای هدف منافع خود را تنها به دلیل دوستی با ایران دچار مخاطره کند. قطعا دنیا تا ابد منتظر ایران نمی ماند مصداق بارز «یک سوزن به خود و یک جوالدوز به مردم است».

روسیه به ایران پشت نکرده است

او با بیان این مهم که قرارداد جدید شرکت روسی فسکو تنها میان یک شرکت و ترکیه منعقد شده و این به معنای تمام دولت روسیه و پشت کردن این کشور به همراهی با ایران در مسیر جنوب - شمال نیست و در اقتصاد آزاد هر شرکت مختار به تعیین مسیر همکاری است و اجباری در آن نیست، گفت: لذا ایران برای جذب ترانزیت کالا باید با ایجاد زیرساخت حمل و نقل و عادی سازی روابط بین الملل و آرامش داخلی تلاش بیشتری داشته باشد. اما نباید ناامید بود در ایجاد امنیت اهتمام بیشتری باید نشان داد و تکمیل زیرساخت‌ها و تامین امنیت مهم‌ترین مولفه‌ها در جذب شرکت‌های خارجی به سمت ایران است که قطعا درامدهای ارزی عظیمی را برای ما خواهد داشت و قدرت سیاسی ما را نیز قوت خواهد بخشید. با این اتفاق دنیا به سادگی از کنار اهمیت ترانزیتی ایران نخواهد گذشت.

برگزیده ها

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی
در حوزه اقتصاد دریا محور عقب هستیم

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: به رغم رهنمود ها و سفارش های پیاپی که مقام معظم رهبری داشته اند در حوزه اقتصاد دریا محور عقب هستیم، در این حوزه سواحل جنوبی خلیج فارس و شمالی دریایی خزر با مشکلاتی روبرو است. به گزارش اقتصادسرآمد،احمد دنیا مالی در پاسخ به این سوال که کمیسیون عمران مجلس چه برنامه ای برای توسعه اقتصاد دریا محور در منطقه خلیج فارس و جزیره قشم دارد، اظهار داشت: یکی از سیاست های کلی نظام بر اساس منویات مقام معظم رهبری، بحث اقتصاد دریا محور است که متاسفانه ما با همه تلاش های که داشته ایم در این حوزه کارنامه ما کارنامه قابل دفاعی نیست. وی ادامه داد: ما اعتقاد داریم که فرهنگ استفاده از منابع دریا و حوزه های دریایی نیاز به کار بیشتری دارد و توجه ویژه مجلس و دولت ها را می خواهد.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه من سه دهه است که با موضوع جزایر آشنا هستم، توضیح داد: اعتقاد من این است که ما در حوزه خلیج فارس و دریای خزر بایستی اقدامات در واقع ویژه تری انجام دهیم و تسهیلات قانونی بیشتری را فراهم کنیم و اگر ما می خواهیم که جزایر ما به جزایری تبدیل شود که امکانات زندگی در آن محیا شود، بایستی به بخش گردشگری توجه ویژه ای داشته باشیم.دنیا مالی اضافه کرد: در مورد جزیره قشم، یکی از بحث های ما در مناطق آزاد توسعه کمی و کیفی این جزیره است. وی گفت: جزیره قشم از لحاظ مساحت یکی از بزرگترین جزایر کشور است و حتی در منطقه یکی از بزرگترین جزایر منطقه است و یکی از جزایر راهبردی است، بهرحال ما بحث ارتباط این جزیره را با سرزمین اصلی در دستور کار داریم و امیدوارم که خیلی زود بتوانیم مشکل بنادر پهل و لافت را حل کنیم و برای ما زیبنده نیست که ما یک زمان خیلی زیادی را برای این کار گذاشته ایم.نماینده مردم بندرانزلی در مجلس شورای اسلامی افزود: البته جریان آبی یا در اصطلاح حرفه ای فرهنگ آن «کارنتی» که اینجا دارد اینها مشکلات و موانعی را در سر راه احداث این پل ایجاد کرده بود، ولی بهرحال ما باید سریع تر تصمیم بگیریم و آن را اجرایی کنیم و اگر این ارتباط فراهم شود، مزیت های نسبی که قشم دارد می تواند تاثیر گذار باشد.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: این تاثیر گذاری به جز حوزه گردشگری می تواند حتی در موضوع تولید و اینکه سرمایه گذاران بیشتری به سمت سرمایه گذاری در این جزیره سرازیر شوند، کاربرد داشته باشد.

معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه
حمایت دولت از بخش خصوصی برای خرید کشتی‌های تجاری

معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه از برنامه ریزی دولت برای کمک به بخش خصوصی در زمینه خرید کشتی های تجاری خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی صفری در دیدار با جمعی از فعالان بخش خصوصی استان آذربایجان شرقی در تبریز اظهار داشت: سازمان توسعه تجارت به دنبال ایجاد مرکز تجارت در روسیه است که اتاق تبریز نیز می تواند پیگیری‌های لازم در این خصوص را داشته باشد. وی همچنین با اشاره به رایزنی‌ها برای خرید کشتی به منظور کمک به بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل دریایی گفت: در حوزه دریای خزر نیز دولت برای خرید کشتی یاریگر بخش خصوصی خواهد بود.صفری عضویت ایران در اتحادیه اوراسیا را ضامن ورود ایران به بازارهای کشور اوراسیا و کشورهای همسایه دانسته و گفت: از سوی دیگر اعزام هیأت تجاری از استان به روسیه و قزاقستان می تواند راهگشا باشد. هم اکنون کشور ترکیه می تواند به راحتی به این کشورها صادرات انجام دهد.معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه ادامه داد: همچنین باید از عضویت ایران در پیمان شانگهای نیز بهره ببریم و به بازار کشورهای عضو توجه ویژه داشته باشیم.وی با تاکید بر لزوم توجه بیشتر در بسته بندی محصولات به خصوص محصولات کشاورزی گفت: هم اکنون بسیاری از محصولات کشاورزی و میوه‌های تولیدی کشور با قیمتی ارزان‌تر از مقدار واقعی صادر می‌شوند در حالی که با سرمایه گذاری در بخش توسعه بسته بندی می توان شاهد ارزش افزوده بالایی در این بخش باشیم.یونس ژائله، رئیس اتاق تبریز نیز در این نشست اظهار داشت: باید از فرصت تجاری که در بازار روسیه ایجاد شده به خوبی بهره برد که در این راستا می توان شاهد مذاکراتی برای ایجاد مرکز تجاری کشور و به خصوص استان آذربایجان شرقی در این کشور باشیم.وی همچنین با تاکید بر لزوم اجرایی شدن مگاپروژه هایی در حوزه حمل و نقل گفت: در حوزه کشتیرانی، شرکت‌های بخش خصوصی اعلام آمادگی کرده اند تا برای خرید این کشتی ها مشارکت لازم را داشته باشند تا به دنبال آن، کالاهای ایرانی به بازار دیگر کشورها همچون آفریقا ارسال شود.ژائله افزود: این امر تنها با بخش خصوصی قوی و حمایت همه جانبه بخش دولتی محقق خواهد شد.رئیس اتاق تبریز ادامه داد: اگر بخواهیم تجارت موفقی در دنیا داشته باشیم، باید بخش خصوصی قوی و بزرگی داشته باشیم اما باید از دولت پرسید که اعتقادی به بزرگ شدن بخش خصوصی دارد. اصل ٤٤ در این خصوص باید به درستی اجرایی شود تا شاهد بخش خصوصی قوی در کشور باشیم. در این جلسه جمعی از فعالان اقتصادی استان نیز به بیان نظرات خود پرداختند.

رییس کمیته حمل‌ونقل مجلس شورای اسلامی:
توسعه سواحل مکران اقتصاد ایران را متحول می کند

رییس کمیته حمل‌ونقل مجلس شورای اسلامی با تاکید بر اینکه توسعه سواحل مکران می تواند اقتصاد ایران را متحول کند، گفت: تبدیل سواحل مکران به قطب اقتصاد کشور نیازمند نگاه و توجه ویژه دولت، حاکمیت و بخش خصوصی است.به گزارش اقتصادسرآمد، عادل نجف‌زاده در مورد ضرورت توسعه سواحل مکران و بهبود اقتصاد کشور با بهره‌مندی از ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی این سواحل، اظهار داشت: باید بدانیم اگر رهبری نسبت به یک مسئله نظیر سواحل مکران حساسیت به خرج می‌دهد و توسعه سواحل مکران را یک راهبرد می‌داند به طور قطع تمامی جوانب آن نظیر ابعاد اقتصادی و اجتماعی دیده شده است و می تواند برای بهبود وضعیت کشور، گره گشا باشد.به گفته وی، سواحل مکران دارای ویژگی های منحصر به فردی است و از نظر جغرافیایی و منطقه‌ای ظرفیت‌های فوق‌العاده‌ای دارد به طور حتم اگر شاهد توسعه سواحل مکران از نظر حمل‌ونقل دریایی با ایجاد بنادر، اسکله‌ها، شناورها و...باشیم اقتصاد ایران را متحول خواهد کرد. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه متاسفانه از اقتصاد مرزی ایران بهره بسیار کمی در اقتصاد کلان کشور برده‌ایم، عنوان کرد: ایران در تمامی نقاط خود دارای مرز استراتژیک است و با توجه به تاکید مقام معظم رهبری مبنی بر توسعه سواحل مکران، ضرورت دارد یک تیم راهبری که از قدرت اجرایی بالایی نیز برخوردار است در این راستا اختصاص پیدا کند و با برداشتن موانع موجود در سریع‌ترین زمان ممکن شرایط توسعه این سواحل را فراهم کند.نجف‌زاده با تاکید بر اینکه تا سند راهبردی برای توسعه سواحل مکران وجود نداشته باشد به نتیجه دلخواه نخواهیم رسید، گفت: با توجه به تاکید مقام معظم رهبری، باید از سوی دولت و حاکمیت نسبت به توسعه سواحل مکران اقدام جدی شود و حتی رییس جمهور شخصا به مقوله توسعه سواحل مکران ورود کند.به گفته این عضو کمیسیون عمران مجلس، سواحل مکران یک ظرفیت اقتصادی فوق‌العاده و استراتژیک برای کشور به شمار می‌رود که برای توسعه حمل‌ونقل امری بسیار ضروری است و می‌تواند هم‌پیوندی بسیار بالایی برای اقتصاد ملی و بین‌المللی داشته باشد.رییس کمیته حمل‌ونقل مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه توسعه سواحل مکران موجب رونق اقتصاد محلی، رونق کسب و کار، تحول اقتصادی و... می‌شود، خاطرنشان کرد: باید شرایط جذب سرمایه در سواحل مکران فراهم شود و با جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی، تسهیل فعالیت و حمایت از فعالان اقتصادی شاهد محرومیت‌زدایی در سواحل مکران باشیم و این منطقه را به قطب اقتصادی کشور تبدیل کنیم.

بنادر دریانوردی

منطقه آزاد انزلی، منطقه معین ارتباط با روسیه است

معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی نیز این منطقه را معین ارتباط با کشور روسیه دانست و گفت: منطقه آزاد انزلی تنها منطقه آزاد شمال ایران در دریای صلح و دوستی است که برای توسعه روابط با کشورهای روسیه و CIS تشکیل شده است. به گزارش اقتصادسرآمد،، ماکسیم کاستاروف در راس هیئتی ۱۰ نفره در نشست توسعه مبادلات تجاری ایران و روسیه که در منطقه آزاد انزلی بین مدیران سازمان منطقه آزاد انزلی و هیات تجاری روسیه برگزار شد، نتایج نشست‌های ۲ روزه خود را در این استان خوب و راه‌گشا دانست و اظهار کرد: تبادل نظر سنگینی بین تجار و بازرگانان ایرانی و روسی انجام شد و بیش از ۱۰۰ شرکت کننده روسی همتایان ایرانی خود را یافتند. به گزارش فارس،معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی نیز این منطقه را معین ارتباط با کشور روسیه دانست و اظهار کرد: میز تجارت با کشورهای حوزه اوراسیا مناطق آزاد هم در منطقه آزاد انزلی واقع شده تا با معافیت‌های گمرکی قانونی و مالیاتی بتواند ترانزیت و تجارت را میان ۲ کشور افزایش دهد. به گفته امین افقی، منطقه آزاد انزلی تنها منطقه آزاد شمال ایران در دریای صلح و دوستی است که برای توسعه روابط با کشورهای روسیه و CIS تشکیل شده و از این منطقه به عنوان حلقه اتصال ایران با اقتصاد بین الملل نام برده می‌شود. وی با اشاره به ظرفیت لجستیکی و بندری منطقه آزاد انزلی گفت: مهمترین محورهای توسعه در این منطقه وجود ۲ بندر مهم ایران یعنی بندرانزلی به عنوان قدیمی‌ترین بندر ایران با سابقه ۳۰۰ ساله و بندر نوین نسل سوم ایران کاسپین است. معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی با بیان اینکه روسیه مهمترین شریک تجاری ۲ مجتمع بندر انزلی و کاسپین است و بیش از ۷۵ درصد مبادلات تجاری این بنادر با تجار روسیه انجام می‌شود، تصریح کرد: بنادر کاسپین و انزلی با ۲۱ پست اسکله فعال دارای سیلوی ۲۰۰ هزار تنی ذخیره غلات، ظرفیت ۷۵ هزار تنی مخزن نگهداری روغن خام، ۱۱۰ هزار متر مربع انبار سرپوشیده و ۸۰ هکتار انبار رو باز است. افقی با بیان اینکه ساخت اسکله رورو توسط سازمان منطقه آزاد انزلی در حال انجام است، گفت: ظرف ماه‌های آتی پروژه اتصال راه آهن رشت - کاسپین نیز به بهره برداری می‌رسد. وی خواستار ایجاد خطوط لاینر منظم بین کشورهای ایران و روسیه شد و بیان کرد: باید تهاتر کالا با استفاده از ظرفیت منطقه آزاد انزلی گسترش یابد، با توجه به تفاهم نامه منطقه آزاد انزلی و منطقه ویژه لوتوس آستاراخان نخستین شورای همکاری منطقه آزاد انزلی در ایران و روسیه نیز در این منطقه تشکیل شد و می توانیم در این شورا از ظرفیت سایر مناطق آزاد روسیه استفاده کنیم. معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی همچنین پیشنهاد داد از بزرگترین مرکز نمایشگاهی شمال ایران منطقه آزاد انزلی که ظرفیت برگزاری نمایشگاه تخصصی برای رویدادهای بزرگ را دارد در گسترش تبادلات تجاری ۲ کشور مورد استفاده قرار گیرد. افقی بهره‌گیری از توانمندی‌های لجستیکی، ترانزیتی، بندری و تجاری کشورهای ایران و روسیه را مهمترین پیشنهاد این نشست عنوان کرد و گفت: دعوت از سرمایه‌گذاران کشور روسیه برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و لجستیکی منطقه آزاد انزلی هم مورد اقبال است تا این منطقه آزاد به هاب ترانزیت کالاهای روسیه به کشورهای خلیج فارس و آسیایی جنوب شرقی تبدیل شود. معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی با بیان اینکه منطقه آزاد انزلی برای ایجاد بانک‌های روسی و بورس مشترک جهت تبادل و تهاتر کالا آماده است، گفت: دانشگاه روسی منطقه تومسک می تواند شعبه خود در منطقه آزاد انزلی ایجاد کند.

ناوگان شرکت کشتیرانی دریای خزر به توسعه نیاز دارد

مدیرعامل و عضو هیأت مدیره شرکت کشتیرانی دریای خزر نیز اظهار کرد: همواره ۸۰ درصد جابجایی کالا در جهان و در ایران از طریق حمل و نقل دریایی صورت می گیرد و کشتیرانی دریای خزر یک سیلوی ٤٥ هزار تنی غلات در مجتمع بندری انزلی دارد و سالانه ۲ میلیون تن کالا اعم از خودرو، غلات و مصالح ساختمانی را در دریای خزر جابجا می کند. کامبیز جهانبانی با بیان اینکه این شرکت علاوه بر صادرات و واردات یک هزار کانتینر کالا را از طریق ترانزیت جابجا کرده است که غالبا از آستاراخان روسیه بود، گفت: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از ابتدای سال جاری تاکنون ٤٠ هزار کانتینر را از طریق ترانزیت جابجا کرده است. به گفته وی، کشتیرانی دریای خزر در بنادر شمال ایران و شعباتی در خارج از کشور و اروپا دارد و در خدمت فعالان اقتصادی ایران و روسیه است. جهانبانی، توسعه ناوگان شرکت کشتیرانی دریای خزر را از برنامه‌های این شرکت عنوان کرد و افزود: این توسعه از طریق ساخت و خرید شناورها امکانپذیر بوده و مستلزم بروزرسانی تجهیزات بندری و پشتیبانی است.

میثم محمد نژاد معاون توسعه مدیریت سازمان منطقه آزاد انزلی نیز در این نشست با اشاره به آمادگی کامل منطقه آزاد انزلی جهت توسعه همکاری ۲ کشور خواستار ارتقای سطح همکاریهای اقتصادی و سیاسی دو جانبه شد. مهدی کاظمیان سخنگو و مدیر روابط بین الملل منطقه آزاد انزلی نیز در این نشست گزارشی از توانمندی‌های تجاری، صنعتی و گردشگری ارائه کرد.