

امکان ارسال محموله های کانتینری یخچالی از بندر چابهار محقق شد

مدیرکل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: با راه اندازی سرویس مستقیم حمل کانتینری امکان ارسال محموله های کانتینری یخچالی از بندر چابهار محقق شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، قاسم عسکری نسب به راه اندازی سرویس مستقیم حمل کانتینری از مبداء و مقصد چابهار به بندار ناواشیوای هند، ژوهای، نایکنگ و کینگدائو چین با همکاری کشتریانی جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد و به ایرنا افزود: راه اندازی این سرویس همچنین هزینه حمل دریایی کالاهای کانتینری در این بندر را کاهش داده است. وی هزینه حمل یک دستگاه کانتینر چهل فوت از ژوهای چین به بندر چابهار را یک هزار و ۵۰۰ دلار و هزینه حمل یک دستگاه کانتینر بیست فوت را در این مسیر یکهزار و ۵۰۰ دلار ذکر کرد.

وی همچنین هزینه ارسال کانتینرهای چهل فوت و بیست فوت پر از مبداء بندر چابهار به ناواشیوای هند را به ترتیب ۲۰ و ۱۰ دلار ذکر کرد که کمترین قیمت نسبت به سایر مسیرهای مشابه است.

مدیرکل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان افزود: باراه اندازی سرویس های مستقیم حمل کانتینری امکان ارسال محموله های کانتینری یخچالی از طریق بندر چابهار به ناواشیوا با هزینه انتقال ۶۰۰ دلار به ازای هر دستگاه کانتینر ۴۰ فوت یخچالی وجود دارد.

وی بیان کرد: علاوه بر تخفیف ۷۵درصدی در هزینه های انبارداری، هزینه های تخلیه و بارگیری کانتینر (THC) نیز در بندر چابهار نسبت به سایر بندار از ۳۰درصد تخفیف برخوردار است.

رشد ۲۲۲درصدی تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری در بندر گناوه

رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه گفت: توسعه اقتصاد دریامحور در این بندر بسا اجرا طرح جامع بندر گناوه به عنوان یکی از طرح های شاخص سازمان بندار و دریانوردی متق می شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کیامرث جوکار در توضیح این خبر اظهار کرد: طرح جامع توسعه بندر گناوه اکنون با جدیت و شتاب قابل قبولی در حال اجرا است که اتمام آن گامی بزرگ و ارزشمند برای بهبود رونق و معیشت بندر نشینان گناوه است.

وی بیان کرد: معیشت ساحل نشینان ارتباطی ناگسستی با دریا و حوزه تجاری دارد که سازمان بندار و دریانوردی با اجرا یکی از طرح های شاخص در بنسدر گناوه نقش حاکمیتی خود در این منظر را به نحو مطلوبی محقق کرده است.رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه تصریح کرد: طرح جامع توسعه بندر گناوه اکنون پنج درصد پیشرفت فیزیکی دارد و ۲۵۰متر موج شکن اصلی و ۲۹۰ متر از دایک اصلی آن احداث شده است.

جوکار در بخش دیگری از صحبت های خود با اشاره به تخلیه و بارگیری ۵۷هزار تن کالا در بندر بوشهر اظهار کرد: در نیمه نخست امسال میزان تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری در بندر گناوه با افزایش ۲۲۲درصدی به سه هزار و ۹۹۴تن رسیده است.

به گفته وی: در ۶ماه ابتدایی امسال همچنین ۸۲۷ TEU کانتینر در بندر گناوه تخلیه و بارگیری شده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۳ درصد رشد نشان می دهد.

جوکار افزود: در شاخص جابجایی مسافر نیز عملکرد بندر گناوه در مدت یاد شده با افزایش ۲۳درصدی به ۳۴هزار و ۸۰۶نفر رسیده است.

آغاز عملیات خارج سازی ۳۰شناور مغروقه از اروندرود

مدیر بنسادر و دریانوردی آبادان از آغاز عملیات خارج سازی ۳۰شناور مغروقه از اروندرود خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کامبیز مالکی زاده بعد از عملیات خارج سازی ۳۰شناور مغروقه از اروندرود خبر داد و تصریح کرد: تاکنون ۶۸درصد از این عملیات انجام شده است.وی افزود: با هدف افزایش ایمنی تردد شناورها و زیبایی محیط و منظر در محدوده اسکله های آبادان و بندر اروندکنار، با حمایت های سازمان بندار و دریانوردی، در عملیات خارج سازی ۳۰مغروقه از اروند، ۲۰شناور از این ورودخانه خارج شده است.

مدیر بندار و دریانوردی آبادان افزود: همه مغروقه های شناسایی شده در محدوده اسکله های بندر آبادان و بندر اروندکنار، اسکله شیلات و بازار ماهی آبادان قرار دارند که با توجه به چوبی بودن به دلیل فرسودگی در آن نقاط رها شده اند.وی با بیان اینکه این طرح با اعتباری افزون بر ۹میلیارد ریال به مرحله اجرایی رسیده است، یادآور شد: با بهره گیری از جرقیل، کامیون، یدک کش و بارج، عملیات ابتدا در محدوده بندر اروندکنار از خرداد ماه آغاز شده و این عملیات تا پایان آبادان ماه امسال ادامه دارد.



گروه ترانزیت دریا - وحیده اسماعیلی

- درحالی که حمل و نقل زمینی در گمرک آستارا و عبور کامیون های حمل کالاها از پل مرزی با تعلل و انتظار طولانی مدت همراه است، فعالان حوزه دریای خزر بخش عمده ای از صادرات محصولات کشاورزی را عهده دارند . نزدیکی گیلان با کشورهای حاشیه دریای خزر و اوراسیا بسترهای مناسبی برای صادرات انواع محصولات غیر نفتی از طریق مرزهای مختلف این استان فراهم کرده است.

سر مایه گذاران بخش خصوصی در بندر انزلی و بندر آستارا، امکانات حمل و نقل و زیرساختهای دریایی مناسبی را برای تسریع در رونق اقتصادی و توسعه صادرات محصولات کشاورزی برای فعالان این بخش فراهم کرده اند.

رشد صادرات در این حوزه به دلیل نبود بازاریابی و ضعف در زیرساخت های کانتینری و یخچال دار در کشتی های باری افزایش نداشته است.

در این گزارش، در گفت و گو با دو تن از فعالان حوزه حمل و نقل دریایی در بندر انزلی و آستارا از آن ها در خصوص صادرات محصولات کشاورزی به کشورهای حاشیه دریای خزر و مشکلات و موانع پیش روی رشد صادرات این محصولات پرسیدیم. این فعالان در صحبت های خود به ضعف زیرساخت در کشتی های باری و نبود بازاریابی در بازارهای هدف اشاره داشتند.

تجار از فرصت های اقتصادی و نمایشگاهی بازارهای هدف بهره نمی برند

«آرش فهمیده» مدیرعامل شرکت حمل و نقل دریایی پارس عبور با اشاره به عدم رشد صادرات محصولات کشاورزی از طریق حمل و نقل دریایی به مرور بیان کرد: رشد صادرات در این حوزه به دلیل نبود بازاریابی و ضعف در زیرساختهای کانتینری و یخچال دار در کشتی های باری افزایش نداشته است.

وی با تاکید به اینکه برای رونق حمل و نقل دریایی محصولات کشاورزی صادراتی نیازمند کانتینرهای یخچالی هشتم اظهار کرد: برای حفظ کیفیت میوه ها و صیفی جات ایرانی در ارسال به کشورهای حاشیه دریای خزر نیازمند کانتینرهای یخچال دار مناسب برای حفظ کیفیت محصولات هستیم.

فهمیده افزود: با بیان اینکه ۲۰درصد صادرات، محصولات جایزهی است است این تولیدات را عمدتاً از استان اردبیل و بخشی نیز مرکبات استان مازندران بوده است.

نماینده اتحادیه مالکان کشتی در دریای خزر با بیان اینکه پایانه های مرزی استان فاقد سردخانه و قرنطینه است تاکید کرد: چون زیرساخت ها در این بخش فراهم نیست، صادرکنندگان استانهای دیگر تجربه خوبی در صادرات از مرزهای گیلان ندارند چون عمده محصولات آنها به دلیل فراهم نبودن کانتینرهای یخچالی تا رسیدن به مقصد کیفیت خود را از دست

می دهد.

این فعال تجارت دریایی به نبود بازاریابی در کشورهای هدف صادراتی اشاره و اضافه کرد: در این بخش تجار ما موفق عمل نکردند و نتوانستند در نمایشگاههای اقتصادی شرکت کنند ولیکن یکی از دلایل عدم رشد صادرات محصولات کشاورزی، عدم استفاده تجار از فرصت های اقتصادی و نمایشگاهی بازارهای هدف است. همچنین با توجه به کاهش ارزش پول روسیه، یک مقدار روند صادرات به این کشور نیز کند شده که نیاز به زمان برای رونق دوباره دارد.

فهمیده در ادامه این بحث اضافه کرد: عدم رقابت پذیری با رقیب، عدم مشارکت در نمایشگاههای بازارهای هدف و ناموفق بودن در معرفی محصولات در کنار بسته بندی نامناسب باعث شده نتوانیم آنگونه که باید در بازاریابی و برند سازی محصولات موفق باشیم. این درحالیست که یکسری از محصولات صادراتی جای خود را در بازارها یافته اند اما در برند سازی و بسته بندی موفق نبوده اند.

طوفانی بسودن دریا در اغلب مواقع موجب می شود محصولات کشاورزی با تأخیر به مقصد برسند و حمل و نقل جاده ای در صادرات این محصولات ناکارسته موفق ترعمل کند.

دولت باید در خرید کشتی های جدید، به کشتی های کانتینر دار توجه کند

وی با بیان اینکه دولت باید در خرید کشتی های جدید، به کشتی های کانتینر دار توجه کند تا امکان ارسال محصولات صادراتی بیشتر برای کشورهای دریا خزر فراهم شود گفت: کشتی های فعال در دریای خزر بیشتر چند منظوره هستند.

فهمیده، کمبود سردخانه و نبود پایانه خاص محصولات کشاورزی را از بزرگترین مشکلات تجار برای صادرات محصولات کشاورزی عنوان کرد.

۱۰درصد کالاهای صادراتی کشتیهای خزر صیفی جات هستند

«علی روشنی» یک فعال دیگر تجارت دریای خزر نیز، زیرساختهای صادرات محصولات کشاورزی از طریق حمل و نقل دریایی را ضعیف اعلام کرد و گفت: طوفانی بسودن دریا در اغلب مواقع موجب می شود محصولات کشاورزی با تأخیر به مقصد برسند و در این میان حمل و نقل جاده ای توانسته در صادرات این محصولات موفق ترعمل کند.

این کارشناس حوزه دریایی، صف های طولانی و محدودیت های گمرکی در مرزهای گیلان را در بروز صدمه به کیفیت محصولات کشاورزی صادراتی برای روسیه تأثیرگذار دانست و تصریح کرد: وجود برخی قوانین از جمله جلوگیری از فعالیت برخی کارت های بازرگانی موجب توقف یا کاهش صادرات می شود. این محدودیت ها، زمان ارسال محصولات را افزایش داده و

فعالان حوزه دریای خزر درباره موانع پیش روی رشد صادرات

محصولات کشاورزی می گویند:

ضعف زیرساخت های کانتینری و یخچال دار در کشتی های باری

صادرات محصولات کشاورزی، زیر ساخت می خواهد

آغاز صادرات محصولات باغی و کشاورزی از مجتمع بندری کاسپین

در همین رابطه سرپرست معاونت امور بندار و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی از ارسال نخستین محموله صادراتی محصولات کشاورزی با بهره گیری از کانتینر های یخچالی از مجتمع بندری کاسپین به کشورهای اوراسیا خبر داد.

«محمدی زاده» با اشاره به اینکه حمل و نقل زمینی محصولات کشاورزی، باغی و مواد غذایی به دلیل معطلی کامیون ها و مشکلات در مرز با کشورهای واسطه، به طولانی شدن زمان حمل و وارد آمدن خسارات زیاد به محصولات کشاورزی صادراتی کشور وارد کرده است با راه اندازی خطوط منظم کشتیرانی بین بندر کاسپین و بندر اکتائو قزاقستان توسط بخش خصوصی، امکان حمل کانتینرهای یخچالی توسط کشتیهای فعال در این مسیر از بندر کاسپین مهیا شده است.

برای صدور مجوز های صادراتی محدودیت نداریم. متقاضیان در خواست کنند

در حالی که پیش تر در گزارش قبلی مسرور، فعالان تجارت حوزه دریای خزر از سهم ۱۰ درصدی محصولات کشاورزی و صیفی جات در کشتی های تجاری خبر دادند. تولیدکنندگان و فعالین تجاری استان، با اشاره به صادرات ناچیز محصولات کشاورزی این محصولات را صرفاً مرکبات و کیوی و گیاهان زینتی اعلام کردند؛ کلیه صیفی جات و سبزیجات از استان های مرکزی به گیلان حمل و از طریق مرزهای زمینی و دریایی به کشورهای همسایه حمل می شوند.

در حالی که گیلان بسا تولید انسواع محصولات کشاورزی به نوعی قطب تولید این محصولات در کشور است چرا سهم ناچیزی در سبد صادراتی کشور دارد؟

«قاسم جواد زاده» معاون بازرگانی و صنایع تبدیلی سازمان جهاد کشاورزی گیلان در پاسخ به سوال مرور اظهار کرد: محدودیتی برای صادرات انواع محصولات کشاورزی بخصوص صیفی جات نداریم. متقاضیان صادرات باید از طریق سامانه گمرک درخواست مجوز کنند.

جواد زاده با تاکید به اینکه جهاد کشاورزی بعد از احصای درخواست متقاضیان صادرات و تایید وزراتخانه، نسبت به تایید زنتیک محصول اقدام می کند اظهار کرد: همه محصولات کشاورزی ما بعد از تایید وزارتخانه می توانند کد کواژ گمرکی دریافت کنند و در صورت مجاز بودن کلیه مجوزهای صادراتی برای فعالین این بخش صادر خواهد شد.

وی در پاسخ به این سوال که چرا تولیدات کشاورزی استان صادرات محور نیست افزود: افزایش تولید و تولید صادرات محور در حوزه معاونت تولیدات گیاهی است و معاونت بازرگانی صرفاً تایید و مجوزهای صادراتی را برای متقاضیان صادر می کند. جواد زاده تاکید کرد: مانع کلسی در صادرات محصولات کشاورزی وجود ندارد مگر اینکه این

استاندار هرمزگان

چرا با ۲ میلیون کانتینر بندر ۶ میلیونی شهید رجایی قفل می شود



استاندار هرمزگان گفت: سیاستگذاری هایی بعضاً نامتوازن، قاتل توسعه است چنانچه شاهدیم بسیاری از زیرساخت ها و قابلیت های کشور و استان با ظرفیت کامل کار نمی کنند و به بهره وری نمی رسیم که نمونه واضح آن بندر شهید رجایی است که ۶ میلیون TEU ظرفیت دارد اما در بالای ۲ میلیون TEU نفسش به شماره می افتد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی دوستی استاندار هرمزگان در نشست با روسا و اساتید دانشگاه های هرمزگان، اظهار داشت: با توجه به ظرفیت های معدنی خوبی که در استان داریم اما سهم معدن در اقتصاد لستان کمتر از نیم در صد است. لازم است اساتید و پژوهشگران دانشگاهی، جهت بالابردن

بهره وری در این حوزه و آغاز کارهای جدید ورود کنند. وی ادامه داد: اقتصاد دولتی بهره وری و خروجی لازم را ندارد از این رو دولت بر اساس اوامر رهبر معظم انقلاب به دنبال مردمی سازی اقتصاد است بر همین اساس در استان تلاش داریم بستر حضور بیشتر مردم در اقتصاد دریابا به را شناسایی کنیم. وی با بیان اینکه اقتصاد صورت های دیگری نیز دارد، گفت: باید به دنبال مدل های جدیدی در اقتصاد باشیم و حتی به سمت تفکیک مدیریت از مالکیت برویم با کمترین سرمایه گذاری به بیشترین بازدهی دست پیدا کنیم. استاندار هرمزگان، با اشاره به طرح ساماندهی فاضلاب بندرعباس گفت: با استفاده از یک مدل جدید، بدون اینکه ریالی در طرح ساماندهی فاضلاب بندرعباس، اعتبار دولتی هزینه شود در حال اجرا است اما در استان های دیگر برای چنین پروژه هایی اعتبارات دولتی صرف می شود. دوستی عنوان کرد: یکی از مشکلات ما گسسته بودن زنجیره هایمان است به عنوان مثال ما در استان حجم بالایی فولاد و آلومینیوم تولید می کنیم اما حتی یک کیلو از تولیدات مان هم به درد کشتی سازی نمی خورد بر همین اساس زنجیره ای برای تولید فولاد و آلومینیوم در گریدهای مورد نیاز صنعت پشیران مان تعریف کنیم. وی با تاکید بر به کارگیری سیاست های نرم افزاری در راستای میل به اهداف توسعه ای، اضافه کرد: سیاستگذاری هایی بعضاً نامتوازن، قاتل توسعه است چنانچه شاهدیم بسیاری از زیرساخت ها و قابلیت های کشور و استان با ظرفیت کامل کار نمی کنند و به بهره وری نمی رسیم که نمونه واضح آن بندر شهید رجایی است که ۶ میلیون TEU ظرفیت دارد اما در بالای ۲ میلیون TEU نفسش به شماره می افتد.