

مهمترین برنامه‌های مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۴۰۳ تقویت بخش مهندسی و تولید محتوای به‌روزرسانی‌شده در زمینه‌های نیازسنجی، طراحی، ساخت

سرپرست اداره کل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی گفت: تقویت بخش مهندسی و تولید محتوای به‌روزرسانی‌شده در زمینه‌های نیازسنجی، طراحی، ساخت، نگهداشت، اسقاط و جایگزینی دارایی‌ها، از اهم برنامه‌های سال آینده این اداره کل در سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد.به گزارش اقتصادسراسر،مد، سعید حسن عباسی با بیان این مطلب، برنامه‌های عملیاتی اداره کل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی در راستای مأموریت محوله در حوزه تدوین ضوابط مهندسی و همچنین استقرار سیستم

گروه امنیت دریایی – توحید وروستان – کارخانجات خودروسازی در بلژیک و آلمان آمریکایی تولیدکننده لوازم بیمارستانی، نمی‌داند چه زمانی باید قطعات یدکی لازم را از آسیا تهیه کند. همه این موارد به دلیل تأثیر بحران دریای سرخ بر تجارت بین‌المللی است. حمله به کشتی‌های مرتبط با اسرائیل در دریای سرخ و افزایش تنش در آن، شوک جدیدی به تجارت جهانی وارد کرد که از جهاتی بیشتر از تأثیرات مرتبط با بیماری کرونا در بنادر و جنگ روسیه و اوکراین بود. انصارالله یمن به کشتی‌های باری اسرائیل در آب‌هایی دریای سرخ که آسیا را به اروپا و ایالات متحده متصل می‌کنند، حمله می‌کنند. زیرا اقدامات آنها با هدف توقف جنگ اسرائیل علیه غزه صورت می‌گیرد و کشتی‌ها را ناگزیر به دور شدن از کانال سوئز و دور زدن آفریقا می‌کند. ایسن اختلال باعث تأخیر در حمل و نقل و افزایش هزینه‌ها می‌شود، بنابراین جهان هنوز باید با بازگشت تورم کنار بیاید.

اگر جنگ یک‌سال طول بکشد…

تأثیر بحران دریای سرخ بر اقتصاد جهانی با تداوم جنگ در غزه، به میزان قابل توجهی افزایش می‌یابد. براساس مطالعات صورت گرفته، اختلال در تجارت سراسر دریای سرخ برای یک سال می‌تواند منجر به تورم در قیمت کالاها در ۲ درصد شود و این در شرایطی است که جهان از افزایش قیمت مواد غذایی، اجاره بها و غیره رنج می‌برد. این امر احتمالاً به معنای نرخ بهره بالاتر و بنابراین تضعیف اقتصادها نیز باشد. شرکت «Man & Machine» که ابزار برای دستگاه‌های بیمارستانی تولید می‌کند، معمولاً ماهی



یک بار محموله‌ای از قطعات تولیدی را دریافت می‌کند، اما آخرین محموله که چهار هفته پیش آسیا را ترک کرد، به دلیل بسته شدن مسیر عادی از طریق کانال سوئز با تأخیر مواجه شد و سه هفته دیگر طول می‌کشد. تغییر مسیر به کانال پاناما نیز ناموفق بود، زیرا محموله‌ها در آشفته‌گی ناشی از خشکسالی گیر کرده بود و اکنون، احتمالاً مجبور شود از اقیانوس آرام به لس آنجلس در ساحل غربی آمریکا بگذرد، سپس با کامیون یا قطار به مرینلد در شرق ایالات متحده برسد. این شرکت هیچ ایده‌ای ندارد که محصولات چه زمانی وارد می‌شوند. البته، سایر صنایع نیز به دلیل بحران دریای سرخ با مشکلات مشابهی روبرو هستند. تولیدکننده خودروهای الکتریکی «تسلا» مجبور شد کارخانه خود در نزدیکی برلین را از دوشنبه ۲۹ ژانویه تا ۱۱ فوریه تعطیل کرد. همچنین به دلیل تأخیر در ارسال بار، شرکت خودروسازی سوئدی ولوو متعلق به چین، خط مونتاژ خود را در بلژیک، برای سه روز متوقف کرد. تولید در کارخانه سوزوکی موتور در مجارستان به دلیل تأخیر در تهیه موتور و سایر قطعات از ژاپن به مدت یک هفته متوقف شد (محصولات این کارخانه به برخی از کشورهای غربی صادر می‌شود).

۴۰درصد پوشاک اروپا

از دریای سرخ می‌گذرد

همچنین، خرده‌فروش بریتانیایی «مارکس اند اسپنسر» هشدار داد که این اختلال باعث به تعویق افتادن مجموعه‌های لباس‌های بهاری و کالاهای خانگی جدید می‌شود که قرار بود در فوریه و مارس تحویل شوند. استیو لامار، مدیر عامل انجمن پوشاک

و کفش آمریکا، گفت که تقریباً ۲۰ درصد از پوشاک و کفش‌های وارداتی به ایالات متحده از طریق کانال سوئز وارد می‌شود. البته در مورد اروپا، تأثیر آن بیشتر است. ۴۰ درصد از واردات پوشاک و ۵۰ درصد کفش آن از دریای سرخ عبور می‌کند. از ۱۹ ژانویه، تقریباً ۲۵ درصد از ترافیک جهانی کشتیرانی مسیری غیر از دریای سرخ را طی خواهد کرد. این امر هزاران مایل و یک یا دو هفته را به زمان سفر اضافه می‌کند. از همین روی، هزینه حمل و نقل یک کانتینر استاندارد ۴۰ فوتی (۱۲.۹۱ متری) از آسیا به شمال اروپا از کمتر از ۱۵۰۰ دلار در اواسط دسامبر به نزدیک به ۵۵۰۰ دلار افزایش یافته است. اما اوضاع می‌تواند بدتر باشد. دو سال پیش، هزینه حمل یک کانتینر از آسیا به شمال اروپا به ۱۵۰۰۰ دلار و حدود ۱۴۲۰۰ دلار از آسیا به دریای مدیترانه رسید.

آیا وضعیت بدتر از در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ است؟

به باور برخی از کارشناسان، از نظر اختلالات زنجیره تامین، مساحتی به وضعیتی که در طول همه‌گیری حاکم بود نزدیک نیستیم. در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲، مصرف‌کنندگان آمریکایی به دلیل اختلال در قرنطینه کووید-۱۹ و داشتن چک‌های کمکی دولتی، هزینه‌های زیادی برای میلمان، تجهیزات ورزشی و سایر کالاها پرداختند. خواسته‌های آنها کارخانه‌ها، بنادر و شرکت‌های کشتیرانی را فرسوده کرد که منجر به تأخیر و کمبود در تامین دارو و گرانی شد. اما شرایط هم اکنون و پس از اختلال در زنجیره تامین، شرکت‌های کشتیرانی ناوگان خود را گسترش دادند و کشتی‌های بیشتری برای مقابله با هر گونه شوک

در اختیار دارند. حتی بازار در وضعیت ظرفیت بار مازاد قرار دارد، که باعث می‌شود ظرفیت کافی برای جذب اختلالات ناشی از بحران دریای سرخ وجود داشته باشد. علاوه بر این، تقاضای جهانی کاهش یافته است که دلیل آن تا حدی به دلیل تصمیم فدرال رزرو ایالات متحده و سایر بانک‌های مرکزی برای افزایش نرخ بهره در راستای مبارزه با تورم و بخشی به دلیل اقتصاد متزلزل چین است. تورم طی یک سال و نیم گذشته کاهش یافته، اگرچه همچنان بالاتر از نرخ‌ی است که بانک‌های مرکزی به دنبال آن هستند. کاترین راس، اقتصاددان و مشاور اقتصادی کاخ سفید در دولت اوباما گفت: «در حال حاضر نیروهای قابل توجهی برای کاهش تورم کار می‌کنند. دشوار است ک بحران دریای سرخ و اختلالات ناشی از آن بتواند تورم را به طور قابل توجهی افزایش دهد. ما حتی شاهد کاهش بیش از یک دهم درصدی هستیم.» با این حال، برخی نیز هشدار می‌دهند که اگر شرکت‌های کشتیرانی به مدت یک سال از عبور از کانال سوئز اجتناب کنند، یک معامله بزرگ برای شرکت‌هاست. زیرا هزینه‌های اضافی منجر به تورم کالاها از ۱ تا ۲ درصد می‌شود. همچنین، یان هافمن، کارشناس کشتیرانی سازمان ملل، در ۲۵ ژانویه هشدار داد که بحران دریای سرخ با کند کردن توزیع غلات به مناطقی مانند آفریقا و آسیا، که به محموله‌های گندم از اروپا و کشورهای دیگر وابسته است، خطری جدی برای امنیت غذایی جهان به همراه دارد. از همین روی، اگر درگیری در خاورمیانه گسترش یابد و منجر به افزایش قیمت نفت شود که اکنون کمتر از قبل از ۱۷ اکتبر است، می‌تواند شرایط اقتصاد جهانی بدتر نیز بکند.

یک کارشناس حمل‌ونقل دریایی می‌گوید:

درآمد ۸۰میلیارد دلاری با توسعه سواحل مکران



کارشناس حمل‌ونقل دریایی با بیان این‌که برای توسعه سواحل مکران نیازی به استفاده از منابع صندوق توسعه ملی نیست، گفت: ۴۰۰ صفحه طرح توسعه سواحل مکران در وزارت راه و شهرسازی داریم. به گزارش اقتصادسراسر،ملک‌رضا ملک‌پور اظهار کرد: سال ۹۶ طرح توسعه سواحل مکران به عنوان پروژه‌ای که حدود ۲۰سال روی آن کار شده بود به وزارت راه و شهرسازی ارسال و حدود ۱۰ ماه روی آن کار کردیم. پس از این مدت، همه بخش‌های مختلف وزارت راه‌وشهرسازی اعم از ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی در این جلسات حضور داشتند و تاکید کردند که این طرح بسیار خوبی است‌وی ادامه داد: این طرح برای اجرا دو شرط داشت، یکی این‌که دولت فقط حمایت‌کننده باشد و اجرا به بخش خصوصی واگذار شود. شرط دوم هم این بود که سواحل مکران در صورتی آباد می‌شود و کشورهای مجاور از ایران برای حمل‌ونقل کالا استفاده می‌کنند که به آنها اطمینان استمرار ثبات وضعیت را بدهیم. به‌عنوان مثال اگر در افغانستان حکومت تغییر می‌کند به‌هیچ وجه ایران برای حمل‌ونقل بین‌المللی ممانعت ایجاد نمی‌کند‌وی تصریح کرد: همه موافق این دو شرط بودند و در نهایت برآوردهای صورت گرفته نیز نشان داد که ایران با توسعه سواحل مکران حدود ۸۰میلیارد دلار درآمد کسب خواهد کرد. کارشناس حمل‌ونقل دریایی اضافه کرد: وقتی این عدد را مکتوب کردیم، گفته شد نکند برآوردها درآوردهای ایران درست نباشد که اعلام کردیم این برآوردها صحیح است. میزان کالاهای مربوط به تاجیکستان، ازبکستان، آذربایجان و … اگر از مسیر فعلی مکران حمل شود، درآمدهای فراوانی را نصیب کشورمان خواهد کرد. ملک‌پور با یادآوری این‌که یکی از آرزوهای روسیه این بود که طرح توسعه سواحل مکران هرچه سریع‌تر به نتیجه برسد، تصریح کرد: این‌کشور آرزو داشت وارد طرح شود تا به آنها آزاد دسترسی داشته باشد. لازم به یادآوری است که برآورد درآمد ۸۰میلیارد دلاری بدون احتساب روسیه صورت گرفته بود‌‌وی با تاکید بر این‌که قرار بود اجرا طرح توسعه سواحل مکران به بخش خصوصی واگذار شود، گفت: این درحالی است که دولت مصوب کرده ۵میلیارد یورو از صندوق توسعه ملی برای توسعه سواحل مکران برداشت شود. باید به این نکته اشاره کنم که برای توسعه و آباد کردن سواحل مکران اساساً نیازی به بودجه‌های دولتی ندارد.



شرکت Man & Machine که ابزاری برای بیمارستانی تولید می‌کند، معمولاً ماهی یک‌بار محموله‌ای از قطعات تولیدی را دریافت می‌کند، اما آخرین محموله که چهار هفته پیش آسیا را ترک کرد، به دلیل بسته شدن مسیر عادی از طریق کانال سوئز با تأخیر مواجه شد و سه هفته دیگر طول می‌کشد. تغییر مسیر به کانال پاناما نیز ناموفق بود، زیرا محموله‌ها در آشفته‌گی ناشی از خشکسالی گیر کرده بود و اکنون، احتمالاً مجبور شود از اقیانوس اطلس به لس آنجلس در ساحل غربی آمریکا بگذرد، سپس با کامیون یا قطار به مرینلد در شرق ایالات متحده برسد. این شرکت هیچ ایده‌ای ندارد که محصولات چه زمانی وارد می‌شوند.



دوشنبه ۲۳ بهمن ۱۴۰۲ – سال هفتم – شماره ۱۸۵۵

دریاپایه

بنادر

موافقت گمرک ایران و بنادر

با افزایش ساعت کاری بندر مسافربری شهید ذاکری قشم

فرماندار شهرستان قشم گفت: با توجه به ازدحام بالای گردشگران در این منطقه و به منظور ارایه خدمات بیشتر، با هماهنگی گمرک ایران و بنادر، ساعت کاری بندر مسافربری شهید ذاکری قشم افزایش یافت.

به گزارش اقتصادسراسر، محمد محمدحسینی تختی در جمع خبرنگاران اظهار داشت: طی چند روز اخیر شاهد حضور بسیار زیاد گردشگران در این منطقه به منظور بازدید از جاذبه‌های گردشگری و تجاری قشم هستیم.

وی افزود: در این شرایط با هماهنگی گمرک ایران، اداره بنادر و منطقه آزاد قشم در راستای رفاه بیشتر مسافران و گردشگران ساعت کاری بندر مسافری شهید ذاکری قشم افزایش و پایان ساعت کاری آن از ۲۲ به ۲۳:۳۰ افزایش یافت.

فرماندار شهرستان قشم تصریح کرد: افزایش ساعت کاری این بندر تا شامگاه ۲۳ بهمن ماه ادامه خواهد داشت و پس از آن فعالیت بندر مسافربری شهید ذاکری قشم به روال قبل باز خواهد گشت که در صورت تصمیم به ادامه افزایش ساعت کاری اطلاع‌رسانی خواهد شد.

حضور تعداد بسیار زیاد گردشگران در قشم در روزهای اخیر موجب ایجاد صف‌های چندکیلومتری شده و شناورهای فعال در مسیر بندرعباس – قشم، پاسخگوی این تعداد مسافر با توجه به زمان فعالیت بندر شهید ذاکری قشم نبودند که با افزایش ساعت کاری بندر احتمالاً شاهد حل بخشی از مشکل معطلی گردشگران و قشموندان برای تردد در این مسیر خواهیم بود.

قشم، منطقه‌ای با جاذبه‌های گردشگری، تجاری، تاریخی و فرهنگی بسیار است که در حال‌وهوایی بهاری به‌سرمی‌برد و از همین منظر مقصد خوبی برای گذران تعطیلات و آسایش و آرامش خوبی است. براساس آمارهای اعلام‌شده، نیمه دوم هر سال به‌خصوص بهمن و اسفند و همچنین ماه‌های فروردین و اردیبهشت جمعیت بسیار قابل توجهی حتی دو تا سه میلیون مسافر و گردشگر داخلی برای استفاده از این ظرفیت‌های گردشگری قشم به این منطقه سفر می‌کنند. توسعه تجاری و تقاضا برای بازارگردی و خرید کنار جاذبه‌های طبیعی قشم که ظرفیت‌هایی همانند ژئوپارک جهانی را نیز در دل خود جای داده سبب افزایش قابل توجه سفرها به قشم در سال‌های اخیر به‌ویژه در نوروز شده است.

کشف محموله ۳۶هزار لیتری سوخت قاچاق در آب‌های ساحلی آبادان

فرمانده مرزبانی و دریابانی خوزستان از کشف محموله ۳۶هزار لیتری سوخت قاچاق در آب‌های ساحلی آبادان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسر، سردار لطفعلی پاکباز به مانا افزود: مأموران پایگاه دریابانسی آبادان در راستای طرح تشدید کنترل نوار مرزی و جلوگیری از خروج سرمایه‌های ملی و هرگونه قاچاق، در نتیجه ساعت‌ها کار اطلاعاتی موفق به شناسایی محل دپو و انتقال سوخت قاچاق در آب‌های ساحلی آبادان شدند.

وی گفت: مأموران دریابانی سریعاً به منطقه مورد نظر عزیمت و پس از پایش با استفاده از تجهیزات الکترونیکی و بررسی‌های دقیق منطقه، دو عدد جتری برزنتی معروف به شوکت ماری حاوی ۳۶ هزار لیتر سوخت که به مصرف بلاصاحب در سواحل اروندرد رها شده بود را کشف کردند. وی گفت: محموله سوخت قاچاق پس از تکمیل صورت جلسه تحویل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران شد.

سردار پاکباز افزود: تلاش برای شناسایی و بازداشت عوامل قاچاق سوخت در منطقه ادامه دارد.

در سال جاری بیش از ۲.۵ میلیون لیتر سوخت (گازوئیل) قاچاق، قبل از خروج از کشور در مناطق ساحلی و آبراهی خوزستان و آب‌های سرزمینی جمهوری اسلامی ایران در شمال غرب خلیج فارس کشف و ضبط شده است.

قاچاقچیان سوخت با خروج غیرقانونی این سرمایه ملی، سود نامشروع زیادی را به جیب می‌زنند. استان خوزستان با ۵۰۰ کیلومتر سواحل آبراهی و دریایی، همواره با پدیده قاچاق سوخت روبه‌رو بوده است.

توقیف ۱۵فروند شناور لنج و قایق در استان هرمزگان

یگان حفاظت منابع آبی استان هرمزگان در دهه ابتدای بهمن ماه سال جاری موفق به توقیف ۱۵ فروند شناور لنج و قایق از آبهای این استان شد. به گزارش اقتصادسراسر، استفاده از تور محاصره‌ای و عدم رعایت موارد ایمنی از تخلفات این شناورها بود.

لازم به ذکر است گشت یگان حفاظت منابع آبی در بندر صیادی بستانه، موج شکن بجل، منطقه باسعیدو درگهان انجام شد.