

دریاپایه

بنادر

با پهلوگیری نخستین کشتی انجام‌شد؛ بهره‌برداری کامل از نخستین پایانه

مکانیزه غلات کشور در بندرامام خمینی(ره)

نخستین پایانه مکانیزه غلات کشور در منطقه ویژه اقتصادی بندرامام خمینی(ره) با پهلوگیری نخستین کشتی و انجام عملیات مکانیزه تخلیه غلات، به بهره‌برداری کامل رسید.

به گزارش اقتصادسرآمد، ابوطالب گریلو با اعلام این خبر گفت: یک فروند کشتی حامل ۷۲ هزار تن ذرت اول اسفندماه با پهلوگیری در اسکله‌های متصل به پایانه مکانیزه غلات شماره چهار این مجتمع بزرگ بندری عملیات تخلیه محموله خود را آغاز کرده است.

گریلو افزود: به دنبال بهره‌برداری کامل از این پایانه به‌عنوان نخستین پایانه مکانیزه غلات کشور، فرایند کامل عملیات بکپارچه و مکانیزه تخلیه و بارگیری غلات انجام شد.

به گفته وی، فاز اول این پایانه بسا دارا بودن ۱۷۰ هزار تن سیلوی نگهداری غلات و تجهیزات پیشرفته به ارزش سرمایه‌گذاری بیش از هشت هزار و ۶۰۰ میلیارد ریال و ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه سه میلیون تن همزمان با هفته دولت در شهریورماه سال ۱۴۰۲ به بهره‌برداری رسید.

گریلو ادامه داد: با پهلوگیری کشتی حامل ۷۲هزار تن ذرت، فرایند مکانیزه تخلیه و انتقال کالا از پای اسکله تا محل سیلوی‌ها به طول حدود یک هزار و ۶۰۰ متر در قالب فاز دوم، این طرح بزرگ تکمیل و به چرخه عملیات بندری وارد شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از مهم‌ترین مزایای این طرح را کاهش زمان توقف کشتی در اسکله از هفت روز به سه روز عنوان کرد و گفت: با تکمیل این طرح، ساعت عملیات کاری از ۱۸ ساعت به ۲۴ ساعت افزایش یافته است.

گریلو به افزایش میانگین تخلیه از ۵۰۰ تن بر ساعت به یک هزار تن بر ساعت با اجرایی شدن این طرح اشاره کرد و گفت: همچنین این فرآیند سه افزایش میانگین عملیات تخلیه روزانه از ۹ هزار تن به ۲۴ هزارتن منجر شده است.

بر اساس این گزارش، رعایت استاندارد های دریافت کالا(تخلیه، انتقال و نگهداری با حفظ بهداشت و سلامت کالا)، افزایش بهره وری تجهیزات ناشی از حذف جابجایی و توقفات،افزایش ضریب ایمنی عملیات ناشی از حذف عوامل انسانی درگیر در عملیات و کاهش حوادث و همچنین جلوگیری از ریزش کالا و آلودگی های ناشی از آن، به عنوان دیگر مزایای بهره برداری کامل از نخستین پایانه مکانیزه غلات کشور در منطقه ویژه اقتصادی بندرامام محسوب می شود.

افتتاح جاده دوم دسترسی به مجتمع بندری نگین تا پایان خردادماه سال آینده

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از افتتاح جاده دوم دسترسی به مجتمع بندری نگین بوشهر تا پایان خردادماه سال آینده خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد شکبایی نسب با بیان اینکه مشکل ترافیکی ناشی از ازدحام تردد کامیون‌های ترانزیت موادنفی در ورودی بندر بوشهر برطرف شد اظهار کرد: به دنبال ترافیک ایجاد شده در ورودی بندر بوشهر ناشی از توقف تاکرها؛ در نشستی اضطراری با دستگاہ‌های مربوطه از جمله مدیر کل اقتصادی استانداری، مسئول پیگیری‌های ویژه استاندارد، ناظر گمرکات استان و مدیرکل گمرک بوشهر، مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان برای گره‌گشایی از مشکل‌کندی تردد تصمیم‌گیری شد.

وی بیان کرد: تا پیش از این‌س کامیون‌ها برای تخلیه بار ترانزیتی در مجتمع بندری نگین ابتدا باید برای اقدامات کنترلی به محدوده پلیس راه قدیم بوشهر – برازجان می‌رفتند که با پیگیری های انجام شده و نگاه سازنده و مثبت دستگاه‌های متولی از امروز انجام اقدامات کنترلی کامیون‌های ترانزیتی در ورودی مجتمع بندری نگین انجام خواهد شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تصریح کرد: عامل اصلی در ترافیک ایجاد شده فعال شدن مجتمع بندری نگین بوشهر در ترانزیت مشتقات نفتی است که با هدف رونق بندر بوشهر از ماه گذشته عملیاتی شده است. شکبایی نسب اظهار کرد: بندر بوشهر با جذب سرمایه گذارانی توانمند در مسیر رونق روزافزون قرار گرفته است که این روند در مسیر ورودی به بندر بوشهر (خیابان طالقانی) ازدیاد تردد کامیون‌ها را به دنبال داشته است. وی افزود: با توجه به پروژه در حال احداث جاده دوم دسترسی به مجتمع بندری نگین، با افتتاح این پروژه تا پایان خردادماه سال آینده بخش عمده تردد کامیونی از بندر بوشهر به مجتمع نگین منتقل و ترافیک ورودی به بندر بوشهر به طور کامل روان خواهد شد.



تا بخش عمده‌ای از صنعت ترانزیت این کشور و درآمد ارزی حاصل از آن، علیرغم قرار داشتن در کانون مسیرهای ترانزیتی خاورمیانه، با مشکلات عدیده‌ای مواجهه شود. اگر سران اتحادیه اروپا به این نتیجه برسند که خطر تورم و رکود در اقتصادهای بزرگ منطقه یورو مانند آلمان، ایتالیا و فرانسه در حال بازگشت است؛ مسلماً اهمیت رفع خطر تورم اقتصادی بسیاری بیش از مشکلات موجود میان غرب و ایران خواهد بود

حقیقت امر این است که تا پیش از شکل‌گیری تنش در دریای سرخ، بسیاری از کشورهای همسایه تلاش کردند تا با احداث مسیرهای آلترناتیو در مقابل مسیرهای ایران، بخش قابل توجهی از بار مورد تبادل میان شرق و غرب را از آن خود نمایند. به عنوان مثال، می‌توان به مورد کریدور میانی ترانس کاسپین، تلاش ترکیه برای ساخت کریدور شمال ـ جنوب جدید با استفاده از خاک عراق و یا توافق هند و کشورهای عربی برای ترانزیت بار هند به سمت سواحل سرزمین‌های اشغالی از طریق شبکه ریل و جاده شوری همکاری خلیج فارس اشاره کرد.

اما شکل‌گیری تنش در دریای سرخ، بخش عمده‌ای از این معادلات را به هم ریخته و اکنون، همه چیز به نفع ایران است. با اینحال، باید دید که میزان فشار ناشی از کاهش تردد بار از دریای سرخ تا چه میزان به طرف غربی فشار وارد خواهد آورد.

به صورت طبیعی، تا زمان حل‌نشدن مشکلات میان تهران، بروکسل و واشنگتن، نمی‌توان حساب‌چندانی روی بهره‌برداری از ظرفیت‌های ترانزیتی ایران بار کرد. اما همه چیز بستگی به فشار اقتصادی ناشی از اختلال در ترانزیت دریای سرخ و کانال سوئز دارد.

اگر سران اتحادیه اروپا به این نتیجه برسند که خطر تورم و رکود در اقتصادهای بزرگ منطقه یورو مانند آلمان، ایتالیا و فرانسه در حال بازگشت است؛ مسلماً اهمیت رفع خطر تورم اقتصادی بسیاری بیش از مشکلات موجود میان غرب و ایران خواهد بود.

مناسب نبوده و دستکم طی ماه‌های آتی نمی‌توان حساب‌چندانی روی آن باز کرد.

در حال حاضر، بهترین مسیر موجود پیش‌دو طرف، مسیر ایران بوده که با توجه به غیر تحریمی بودن وضعیت حقوقی بندر چابهار از دوران ریاستست جمهوری دونالد ترامپ، برگ برنده در دستان چابهار و سواحل مکران قرار دارد. در حقیقت، به لحاظ حقوقی (فارغ از جهت‌گیری و فشارهای سیاسی) منعی برای استفاده از بندر چابهار و ترانزیت کالا به سمت ترکیه و سپس اروپا وجود ندارد. به نظر می‌رسد بخشی از آمار رو به رشد اعلامی از سوی وزیر راه و شهرسازی نیز به همین موضوع به ویژه ترانزیت کالاهای هند به سمت اروپا از طریق مسیر ترانزیتی ایران بازگردد.

در صورت اروپا از طریق مسیر ترانزیتی ایران بازرگردد. حقیقت امر این است که تا پیش از شکل‌گیری تنش در دریای سرخ، بسیاری از کشورهای همسایه تلاش کردند تا با احداث مسیرهای آلترناتیو در مقابل مسیرهای ایران، بخش قابل توجهی از بار مورد تبادل میان شرق و غرب را از آن خود نمایند.مساله دیگر، تلاش هند و دیگر اقتصادهای بزرگ منطقه جنوب و جنوب شرق آسیا به بازار آسیای میانه است. رشد اقتصادی کشورهای این منطقه طی سال‌های اخیر و قرار داشتن بازار آنها در انحصار چین، سبب شده تا هند به عنوان دومین چشمه بار آسیا، تلاشی مضاعف برای دستیابی به این بازار نسبتاً بکر و پر حجم، آن هم در دوران قرارگیری جهان در شرایط سخت اقتصادی ناشی از بی ثباتی شکل گرفته در اقتصاد جهان و خطر بروز رکود، به کار بندد. در حقیقت، کلید دستیابی‌هندی‌ها به بازار آسیای میانه، در دستان بندر چابهار و سواحل مکران است و لاغیر.

امکان تغییر در مختصات ترانزیتی فعلی منطقه و رونق مجدد مسیرهای ایران

یکی از موهبت‌های پنهان در دل صنعت ترانزیت به ویژه در بخش دریا و ریل، دستیابی به بازار پر رونق ترانزیت دریایی و درآمدهای ارزی حاصل از آن است. مشکلات ایجاد شده ناشی از تحریم طی سال‌های گذشته، سبب شده

«روزنامه دریایی سرآمد» اهمیت بندر چابهار در معادلات

ترانزیتی را بررسی می‌کند

ضرورت تسریع در روند تکمیل بندر مکران

فراخوان آغاز عملیات اجرایی فاز دو بندر مَکْران

با همکاری بخش خصوصی

مشکلاتی جدی مواجه ساخته است. با توجه به شرایط موجود و شرط حوثی‌ها برای توقف درگیری با کشتی‌های تجاری در صورت پایان جنگ در غزه، به نظر نمی‌رسد مشکلات دریای سرخ به سادگی و طی ماه‌های آتی نیز پایان‌یابد. لذا، طرف تمامی کشورها در جنوب و جنوب شرقی آسیا و غرب، می‌بایست هرچه سریعتر برای یافتن مسیری آلترناتیو و امن اقدام نمایند.

در حال حاضر، بیشترین تمرکز طرف غربی بر مسیر خشکی شورای همکاری خلیج فارس قرار دارد. «میری رچو» وزیر حمل و نقل رژیم صهیونیستی با انتشار پستی در شبکه اجتماعی X (توییتر) نوشت: «ما کارگروهی حرفه‌ای برای انتقال کالا به اسرائیل از طریق ابوظبی تشکیل داده‌ایم... حمل و نقل زمینی از این مسیر، زمان حمل کالا (به اسرائیل) را به ۱۲ روز کاهش داده و مشکل ایجاد شده از سوی حوثی‌ها را نیز برطرف خواهد ساخت. ما این کار را انجام خواهیم داد و موفق می‌شویم».

چابهار: بهترین جایگزین دریای سرخ نیاز مبرم اقتصاد اروپا به سواحل مکران

اگرچه مقام‌های دولت اسارات هنوز واکنشی به این تصمیم تل‌آویو نشان نداده‌اند؛ اما به نظر می‌رسد ابوظبی موافقت ضمنی خود را با این برنامه تل‌آویو اعلام کرده است؛ موضوعی که طی روزهای گذشته نیز بدون اشاره به کشور خاصی، مورد انتقاد شدید مقام‌های رسمی و ارشد جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته است.

در حال حاضر، بهترین مسیر موجود پیش‌دو طرف، مسیر ایران بوده که با توجه به غیر تحریمی بودن وضعیت حقوقی بندر چابهار از دوران ریاست جمهوری دونالد ترامپ، برگ برنده در دستان چابهار و سواحل مکران قرار دارد

اما مشکل اینجاست که زیرساخت‌های لازم برای ترانزیت میان جنوب و غرب به این‌گونه شکل گرفته که زیرساخت‌های لازم برای ترانزیت دریایی و درآمدهای ارزی حاصل از آن است. مشکلات ایجاد شده ناشی از تحریم طی سال‌های گذشته، سبب شده

گروه توسعه دریایی-اکبر محمودی – شکل‌گیری و تشدید تنش در دریای سرخ، بار دیگر نام بندر اقیانوسی چابهار را به عنوان بهترین مسیر جایگزین برای مبادله ترانزیتی میان شرق و غرب در کانون توجه قرار داده است.

وزیر راه شهرسازی جمهوری اسلامی ایران از جریان برگزاری جلسه هیات دولت (۲ اسفند ماه) از رشد ۹ درصدی تجارت دریایی و افزایش ۳۴ درصدی ترانزیت دریایی عبوری از آب‌های ایران خبر داد.

به گفته بذرفاس، در یک سال و نیم گذشته فقط در بندر شهید رجایی بیش از ۲۰۰ درصد، افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری تحقق یافته و با توجه به سرمایه‌گذاری توأمان دولت در توسعه بنادر بزرگ و کوچک، ظرفیت تخلیه و بارگیری بندری کشور در مرز ۳۰۰ میلیون تن قرار دارد.

بذرفاش با بیان اینکه با بهره‌برداری از بندر مکران، ظرفیت بندری کشور ۲۰۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت، در خصوص آخرین وضعیت ساخت تنها بندر اقیانوسی ایران یعنی چابهار، افزود: در حال حاضر فقط در تکمیل فاز نخست بندر شهید بهشتی چابهار، شاهد هشت هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی هستیم و برای عملیات اجرایی فاز دو فاز این بندر با همکاری بخش خصوصی نیز فراخوان داده شد.

چرایی اهمیت یافتن روزافزون بندر چابهار در معادلات ترانزیتی

اگرچه وزارت راه و شهرسازی در دولت سیزدهم تلاش نسبتاً قابل‌قبولی برای توسعه زیرساخت‌های بندر چابهار و سواحل مکران به خرج داده، اما باید به این نکته توجه داشت که ضرورت تسریع در روند ساخت این بندر، طی ماه‌های اخیر از دو حیث افزایشی بیش از پیش پیدا کرده است.

مورد نخست، شکل‌گیری و تنش در دریای سرخ است که در عمل، مراودات تجاری میان جنوب و غرب را با

دبیر شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی خبرداد

تخصیص اعتبارات قابل توجه به پروژه «پل خلیج فارس» در بودجه ۱۴۰۳



مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با اشاره به پیشرفت ۱۸ درصدی پروژه پل خلیج فارس، گفت: با برنامه ریزی‌های صورت گرفته و به دستور رئیس‌جمهور در ردیف اعتبارات سال ۱۴۰۳، بودجه قابل توجهی برای ادامه عملیات اجرایی ساخت پل خلیج فارس اختصاص خواهد یافت. به گزارش اقتصادسرآمد، حجت‌الله عبدالملکی در خصوص پل خلیج فارس به‌مانا گفت: عزم دولت بر این است که پل خلیج فارس به‌عنوان یکی از مهمترین پروژه‌های راهبردی کشور در بخش ترانزیت، بندری و گردشگری هر چه سریعتر ساخته و به بهره‌برداری رسد.

مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، ادامه داد: ساخت این پل، علاوه بر اینکه گردشگری در جزیره قشم را متحول خواهد کرد، ظرفیت بندری کشور را ۴۰ میلیون تن افزایش خواهد داد. وی ادامه داد: با توجه به اینکه این پل به خط ریلی نیز تجهیز خواهد شد و قابلیت تردد خودروهای سنگین را نیز خواهد داشت، بدون شک به یکی از رقبای اصلی بنادر کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس نیز تبدیل خواهد شد.

دبیر شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، با اشاره به اینکه در دولت قبلی عملیات ساخت پل خلیج فارس به‌طور کامل متوقف شده بود، گفت: در دولت جدید عملیات ساخت این پل از سر گرفته شده است. وی با اشاره به پیشرفت ۱۸ درصدی پروژه پل خلیج فارس، گفت: با برنامه ریزی‌های صورت گرفته و به دستور رئیس‌جمهور، در ردیف اعتبارات سال ۱۴۰۳، بودجه قابل توجهی برای ادامه عملیات اجرایی ساخت پل خلیج فارس اختصاص خواهد یافت. عبدالملکی با بیان اینکه در سفر اخیر ریاست‌جمهوری به استان هرمزگان، ایشان بر تأمین مالی این پروژه تأکید کرد، گفت: بخشی از تأمین مالی این پروژه به‌عهده سازمان منطقه آزاد قشم است که مقرر شده سال آینده این سازمان نیز اعتبار قابل توجهی تخصیص دهد. وی با تأکید بر اینکه پیمانکار پروژه احداث پل خلیج فارس، قرارگاه خاتم‌الانبیاء است، بیان داشت: این قرارگاه با کمک سایر پیمانکاران داخلی و خارجی این پروژه را اجرایی خواهد کرد و پیمانکاران چینی نیز به زودی ورود پیدا خواهند کرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان خبر داد:

ورود ۶۴۹ فروند شناور تجاری طی ۱۱ ماه در مجتمع بندری انزلی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استسان گیلان با بیان اینکه تعداد ۶۴۹ فروند شناور تجاری طی ۱۱ ماه وارد مجتمع بندری انزلی شده، تصریح کرد: این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۳۸ درصد رشد داشته است.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یونسی به ایسنا اظهار کرد: طی ۱۱ ماهه امسال بیش از یک میلیون و ۴۳۳ هزار تن انواع کالا از طریق مجتمع بندری انزلی وارد شده که این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل رشد ۴۹ درصدی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان:

عملیات اجرایی اراضی ۲۴۰۰ هکتاری بندر شهید رجایی و مکران در دستور کار است



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با تشریح پروژه‌های کلان و پیشران اقتصادی دریایی و بندری این استان، یکی از مهم‌ترین آنها را آغاز عملیات اجرایی اراضی ۲ هزار و ۴۰۰ هکتاری و مجتمع بندری مکران عنوان کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین عباس‌نژاد درباره مهم‌ترین پروژه‌های کلان اقتصادی دریایی و بندری استان هرمزگان، به ایرنا اظهار داشت: عملیات اجرایی اراضی ۲ هزار و ۴۰۰ هکتاری بندر شهیدرجایی، عملیات اجرایی مجتمع بندری مکران، بسته‌لایروبی بنادر استان هرمزگان، عملیات اجرایی بندر جدید لنگه، عملیات اجرایی طرح توسعه بندر «شهید حقانی» و توسعه حوضچه و پسرکرانه بندر شهید رجایی از مهم‌ترین مواردی است که می‌توان به آنها اشاره کرد.

وی افزود: پروژه عملیات اجرایی پسرکرانه بندر شهیدرجایی از ابتدای شهریور ماه سال گذشته با اعتباری معادل ۶۵ هزار میلیون ریال مدنظر قرار گرفت و طرح جامع اراضی تهیه و زون‌بندی آن مشخص شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان درباره آغاز عملیات اجرایی بندر بزرگ مکران هم اعلام کرد: این پروژه از ابتدای اسفندماه سال ۱۴۰۰ با اعتباری معادل ۸۰۰ میلیون ریال مدنظر قرار گرفت و تفاهم‌نامه بین وزارت نفت و وزارت راه و شهرسازی جهت واگذاری اراضی یک‌هزار و ۱۰۰ هکتاری مورد نیاز منعقد شد. عباس‌نژاد در مورد تهیه بسته لایروبی بنادر استان هرمزگان نیز گفت: برآورد تقریبی حجم لایروبی معادل ۶ میلیون و ۲۰۰ هزار متر مکعب است و طبق برنامه‌ریزی انجام شده، قرار است این پروژه از ابتدای مهرماه سال آینده کلید بخورد.

این مقام مسوول خاطر نشان کرد: اکنون هیدروگرافی بنادر ملکی شهید رجایی، شهید باهنر، شهید ذاکری، بندر بوموسی، جزیره هرمز، بندر جاسک، بندر سیریک و بندر شهید حقانی انجام شده‌است و از جمله مهم‌ترین مسائلی که باید مورد توجه قرار گیرد، تجهیزات مورد نیاز است.

وی با اشاره به اینکه امکان‌سنجی بندر جدید لنگه از پروژه‌های پیشران اقتصادی به شمار می‌رود، بیان‌داشت: این پروژه از ابتدای تیرماه سال جاری مدنظر قرار گرفته و مکان محل احداث نهایی شده است.

داشته است. یونسی مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان افزود: محصولات وارداتی شامل کالاهایی چون غلات، روغن خام خوراکی، چوب و آهن آلات بوده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با بیان اینکه طی این مدت بیش از ۲۸۷ هزار و ۷۰۱ تن انواع محصول از طریق این مجتمع بندری صادر شده، خاطر نشان کرد: این کالاها شامل مواد مختلفی از جمله پتروشیمی و مصالح ساختمانی بودند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان در مورد تخلیه و بارگیری کانتنیری طی این مدت، گفت: ۶ هزار و ۳۹۲ TEU در ۱۱ ماهه امسال در مجتمع بندری انزلی عملیات تخلیه و بارگیری شد.

یونسی مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با بیان اینکه تعداد ۶۴۹ فروند شناور تجاری طی این مدت وارد مجتمع بندری انزلی شده، تصریح کرد: این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۳۸ درصد رشد داشته است.