



شنبه ۱۲ اسفند ۱۴۰۲ - سال هفتم - شماره ۱۸۷۰

دریاپایه

﴿﴿﴿ بنادر ﴻ﴾﴾﴾

تخلیه و بارگیری ۲۱۴ میلیون تن کالا در بنادر ایران تا پایان بهمن‌ماه

میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنسادر مالکیتی و حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی از ابتدای امسال تا پایان بهمن ماه سال جاری، معادل ۲۱۳ میلیون و ۶۹۲ هزار و ۸۶۲ تن بود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، میزان تخلیه کالاهای نفتی تا پایان بهمن ماه سال ۱۴۰۲ در بنادر مالکیتی و حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی، معادل ۲۶ میلیون و ۶۱۳ هزار و ۲۳۰ تن، میزان تخلیه کالاهای غیرنفتی معادل ۴۶ میلیون و ۱۰۶ هزار و ۵۸۰ تن و مجموع تخلیه کالاهای نفتسی و غیرنفتی معادل ۷۲ میلیون و ۷۱۹ هزار و ۸۱ تن بوده است. میزان بارگیری کالاهای نفتی در بنادر مالکیتی و حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی تا پایان بهمن سال جاری، معادل ۷۴ میلیون و ۴۲۴ هزار و ۸۵۱ تن، میزان بارگیری کالاهای غیرنفتی ۶۶ میلیون و ۵۴۸ هزار و ۲۰۱ تن و مجموع بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی معادل ۱۴۰ میلیون و ۹۷۳ هزار و ۵۲ تن بوده است که در مجموع حاکی از رشد هفت درصدی در بخش کالاهای نفتی، رشد ۲۳ درصدی در بخش کالاهای غیرنفتی و رشد ۱۴ درصدی در بخش کالاهای نفتی و غیرنفتی است.جمع تخلیه‌وبارگیری کالاهای نفتی تا پایان بهمن ۱۴۰۲، معادل ۱۰۱ میلیون و ۰۳۸ هزار و ۸۰۰تن و جمع تخلیه‌وبارگیری کالاهای غیرنفتی ۱۱۲ میلیون و ۶۵۴ هزار و ۷۸۲تن بوده است. همچنین مجموع تخلیه‌وبارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در مدت مذکور معادل ۲۱۳ میلیون و ۶۹۲ هزار و ۸۶۲ تن بوده که حاکی از رشد پنج درصدی در بخش تخلیه‌وبارگیری کالاهای نفتی، رشد ۱۲ درصدی در بخش تخلیه‌وبارگیری کالاهای غیرنفتی و رشد ۹ درصدی در بخش تخلیه‌وبارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است.

تخلیه‌وبارگیری انجام شده در بخش عملیات کانتینری نیز تا پایان بهمن ماه سال ۱۴۰۲، معادل ۲ میلیون و ۴۱۵ هزار و ۱۰ TEU (واحد شمارش کانتینر) بود که در قیاس با عملیات کانتینری در مدت مشابه سال گذشته، رشد سه درصدی را نشان می‌دهد.

حضور ایران در نشست تکمیل پیش نویس پروتکل تأمین ایمنی دریانوردی خزر

نشست تکمیل پیش نویس پروتکل تأمین ایمنی دریانوردی دریای خزر با حضور ویدئوکنفرانسی سرپرست اداره کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، اله مراد عقیقی پور با اشاره به حضور کشورهای جمهوری فدرال روسیه، جمهوری آذربایجان و جمهوری قزاقستان به میزبانی ترکمنستان در این نشست، گفت: مفاد پروتکل ایمنی دریای خزر با توجه به سایر قوانین و مقررات بین المللی و با رعایت منافع ملی در این نشست بررسی شد.

سرپرست اداره کل امور دریایی خاطر نشان کرد: این نشست در راستای افزایش همکاری و تعامل با کشورهای حوزه دریای خزر برگزار شد و درصورت تدאו، ضمن تأمین منافع کشور، موجب افزایش ایمنی تردد شناورها و اجرای مقررات بین‌المللی خواهد شد.

آغاز ترانزیت مشتقات نفتی در مجتمع بندری نگین بوشهر
استاندار بوشهر با بیان اینکه مجتمع بندری نگین یکی از ظرفیت‌های مهم بوشهر در راستای رونق تجارت است، گفت: اکنون تردد کشتی‌های تجاری و ترانزیت مشتقات نفتی در مجتمع بندری نگین بوشهر فراهم شد که پویایی و رونق بندر را به دنبال دارد.
به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد محمدی‌زاده در بازدید از طرح‌ها در مجتمع بندری نگین بوشهر با بیان اینکه یکی از ظرفیت‌های مهم این استان در عرصه تجارت دریایی است اظهار داشت: بندر بوشهر از دیرباز به‌عنوان دروازه تجارت ایران محسوب می‌شد که نقش مهم بندر بوشهر در این عرصه را نشان می‌دهد.وی با اشاره به توسعه زیرساخت‌های بندری بوشهر در مجتمع نگین گفت: این مجتمع بندری از ظرفیت‌های مهمی برای تردد کشتی‌های پهن بیکر در بخش‌های مختلف فراهم کرده است.
استاندار بوشهر با اشاره به ترانزیت مشتقات نفتی در مجتمع بندری بوشهر تصریح کرد: آغاز ترانزیت مشتقات نفتی در مجتمع بندری نگین این مجموعه‌ها را در مسیر رونق روزافزون قرار داده است.محمدی‌زاده رونق و پویایی بندر بوشهر را مورد اشاره قرار داد و بیان کرد: مجتمع بندری نگین نقش مهمی در رونق بیش از پیش بندر بوشهر را فراهم کرده است.

وی با اشاره به سیاست‌های اقتصاد دریا محور اضافه کرد: با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا‌محور از سئوی رهبر معظم انقلاب طرح‌های مهمی در این حوزه تدوین و عملیاتی شده که اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در این عرصه نقش مهمی ایفا می‌کند.



درصد نفت خام مورد نیاز هند را تأمین می‌کنند و عربستان سعودی به تنهایی حدود ۱۸ درصد نفت مورد نیاز هند را صادر می‌کند، همچنین قطر با ۴۸ درصد واردات LNG هند بزرگترین تأمین‌کننده گاز طبیعی مایع (LNG) آن است. افزایش مورد انتظار در تقاضای هند برای نفت و گاز طی دهه جاری، انگیزه بزرگی برای هند برای پیشبرد روابط خود با کشورهای خلیج فارس و تأمین منابع سوخت فسیلی در آینده است.

همچنین، هند بیشترین مقدار حواله‌های مالی را از خارج دریافت می‌کند که حدود ۳ درصد از تولید ناخالص داخلی هند را تشکیل می‌دهد. کارگران هندی در خلیج فارس که بالغ بر ۸.۹ میلیون هندی هستند، حدود یک سوم از کل نقل و انتقالات مالی هند را به خود اختصاص می‌دهند. جریان‌ات حواله‌های هند به ویژه از توافق تجاری با امارات به ارزهای ملی سود می‌برد، زیرا استفاده از درهم روپیة در مبادلات فرامرزی نقش موثری در هدایت بیشتر حواله‌ها از طریق کانال‌های رسمی به هند دارد. امارات ۱۸ درصد (۲۲.۵ میلیارد دلار) از کل حواله های هند را به خود اختصاص داده که دومین منبع بزرگ حواله پس از ایالات متحده است.

همکاری امنیتی در حال گسترش است

همکاری امنیتی کم‌توسعه‌ترین حوزه در روابط هند و خلیج فارس است. با این حال، این بخش نیز اخیراً شاهد شتاب فزاینده‌ای بوده زیرا هند به دنبال تضمین آزادی خطوط کشتیرانی دریایی است. اشکال و روش‌های همکاری امنیتی بین هند و خلیج فارس مسیرهای متعددی را طی کرده که از آن جمله می‌توان به توافقنامه‌های همکاری دفاعی، همکاری در زمینه اطلاعات و مبارزه با تروریسم و رزمایش‌ها و مانورهای دریایی هوجانبه اشاره کرد. هند نقش مهمی در امنیت دریایی در دریای عمان و خلیج عدن ایفا می‌کند. بطوریکه، پس از تنش‌های اخیر، نیروی دریایی هند استقرار خود را در منطقه به ۱۲ کشتی در دریای سرخ افزایش داده است. البته دهلی از مشارکت با نیروهای آمریکایی و انگلیسی در حمله به حوثی‌ها یمن اجتناب کرد.

رییس سازمان شیلات ایران اعلام کرد: تولید ۱.۸ میلیون تن آب‌زیان در برنامه هفتم توسعه



رییس سازمان شیلات ایران گفت: تولید یک میلیون و ۸۰۰ هزار تن آب‌زیان با رویکرد توجه بیشتر به آبی‌پروری در مقایسه با صید در برنامه هفتم توسعه پیش‌بینی شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سیدحسین حسینی در برنامه کمیسیون‌های عالی مدیریت بهره‌برداری ذخایر آب‌زیان، به قانون حفاظت از منابع آب‌زیان، اشاره کرد و افزود: با توسعه عمودی و پرورش گیاهان و سایر آب‌زیان، پیکره آبی به مزایع تبدیل می‌شود.

معاون وزیر جهاد کشاورزی اظهار داشت: بر اساس سند امنیت غذایی در افق ۱۴۱۱ تولید ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تنی آب‌زیان برنامه‌ریزی شده و سهم استان‌ها ابلاغ شده است.

وی با اشاره به ابلاغ سیاست‌های کلان توسعه دریا‌محور و نقش آفرینی حوزه شیلات، در راستای تحقق منویات رهبر معظم انقلاب، تصریح کرد: این سیاست‌ها در ۹ بند و ۳۶ سیاست در ستاد توسعه دریا‌محور ابلاغ شد و توسعه رو به دریا با محورهای رشد تولید، پایداری و تاب‌آوری و خوداتکایی مد نظر قرار گرفت.

حسینی ادامه‌داد: نقش آفرینی شیلات در حوزه‌های توسعه کشت گیاهان آبی، جانوران، آبی‌پروری، صید و صیادی، بازسازی ذخایر و توسعه کشت عمودی و غیره برنامه‌ریزی شده است.وی گفت: بهره‌برداری یک طرفه امکان‌پذیر نبوده و باید پیکره آبی را به مزایع آبی‌پروری تبدیل کنیم. حسینی اضافه‌کرد: ظرفیت دریا برای تولید نهاده‌های دامی نباید مغفول بماند، زیرا ظرفیت‌های بسیاری برای تولید گیاهان آبی وجود دارد.

رییس سازمان شیلات ایران بر فرهنگ‌سازی و ارزان‌سازی آب‌زیان تاکید و تصریح کرد: سازمان شیلات در انجام دو مقوله فوق نقش آفرینی موثری دارد.وی ادامه‌داد: علاوه بر توسعه، عامل سرمایه‌گذاری در برداشتن سقف تولید بسیار موثر است.

حسینی از جذب ۱۵ همت (هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری) تا پایان سال جاری خبر داد و گفت: در سال آینده، حجم سرمایه‌گذاری با آورده بخش خصوصی به ۲۰ همت خواهد رسید.

وی به تولید و صادرات تشویق و تاکید و خاطر‌نشان کرد: نگاه تولید با هدف افزایش صادرات در اولویت قرار گیرد.

و دقیق‌تر بندهای نه‌گانه آن اهمیت بیش از پیش پیدا کرده است.معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به رشد اقتصاد دریاپایه در دولت سیزدهم، به‌رغم اعمال تحریم‌های ظالمانه، گفت: با تأکيدات رئیس جمهور و از ابتدای دولت مردمی، همواره از رویکردها و برنامه‌های توسعه‌ای سازمان بنادرودریانوردی پشتیبانی و حمایت شده است.

مدیرعامل مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی افزود: ارتقای فضای کسب و کار در حوزه اقتصاد دریا و رونق معیشت مردم ساحل‌نشین، مطابق با سیاست‌های تدوین شده، یکی از دستاوردهای دولت سیزدهم قلمداد می‌شود.

صفایی دربخش دیگری از سخنانش در نشست مسئولان حراست بنادر و ستاد، با تاکید بر تقدم پیشگیری بر برخورد، گفت: رویکرد مناسب پیشگیری و التزام به عدم برخورد با کارکنان و مدیران، سبب جلب اعتماد در مدیران می‌شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی خاطر‌نشان کرد : ثمره فعالیت‌های ما در وهله اول باید رضایت الهی و در مرحله بعد، رضایت مردم و رونق دادن به سفره آنها باشد.

عربی خلیج فارس محتاج بودند، مودی سعی کرد دیپلماسی هند را به سمت غرب آسیا، به‌ویژه منطقه خلیج فارس هدایت کند، بدون اینکه اهمیت زیادی به پاکستان بدهد. همچنین، جاه‌طلبی‌های اقتصادی هند، که انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۶ از آلمان پیشی بگیرد و به چهارمین اقتصاد بزرگ جهان تبدیل شود، نخست وزیر مودی را وادار می‌کند تا تعمیق روابط با کشورهای عربی خلیج فارس را با توجه به واردات انرژی و نیروی کار هند در اولویت قرار دهد. علاوه بر این، گسترش روابط چین در منطقه خلیج فارس، انگیزه دیگری برای هند برای تشدید تلاش‌های دیپلماتیک خود با کشورهای حاشیه خلیج فارس بود. این امر به ویژه با توجه به نگرانی هند در مورد تلاش‌های چین برای گسترش نفوذ خود از طریق بنادر مشرف به دریای عرب و تنگه باب‌المنداب و ایجاد پایگاه‌های نظامی تشدید شده است.

همچنین، هدف مودی جذب سرمایه خلیج فارس در راستای تسریع رشد اقتصادی کشور از طریق تشویق صندوق‌های ثروت دولتی خلیج فارس برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها هند است. طرح‌های دهلی در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، به ویژه عربستان سعودی، امارات و قطر قابل مشاهده بوده و با علاقه فزاینده این کشورها به هند به عنوان بازار نو ظهور مهمی برای صادرات انرژی خود و همچنین فرصت‌هایی برای پروژه‌های مشترک در راستای کاهش وابستگی به درآمد‌های نفت و گاز و روی آوردن به سرمایه‌گذاری عمدتاً در بخش انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری همخوانی دارد. در حال حاضر، شورای همکاری خلیج فارس بزرگترین بلوک شریک تجاری هند است که ارزش تجارت دوجانبه در سال مالی ۲۰۲۱-۲۰۲۲ به بیش از ۱۵۴ میلیارد دلار رسیده و در این میان، امارات و عربستان سعودی سومین و چهارمین شرکای تجاری بزرگ هند شدند.

نقش انرژی و حواله در روابط دوجانبه

هند برای تأمین بیشتر نیازهای نفتی خود به واردات وابسته است، زیرا ۹۰ درصد نفت مورد نیاز خود را وارد می‌کند. کشورهای عربی خلیج فارس حدود ۶۰

بررسی «روزنامه دریایی سرآمد» از اهداف

و موانع کریدور هند-اروپا

دهلی در خلیج فارس دنبال چیست؟

دلایل نزدیکی هند به خلیج فارس از «آی‌مک» تا انرژی

سرتیپ گروه دریاپایه-توحید ورستان- روز سه شنبه، ۱۳ فوریه، هند و امارات توافقنامه بهره برداری از کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه و اروپا (IMEC) را امضا کردند که در اجلاس گروه ۲۰ در دهلی نو در سپتامبر گذشته اعلام و قرار است هند تا امارات، عربستان سعودی و اردن و اسرائیل به اروپا را به یکدیگر متصل کند. نارندرا مودی، نخست وزیر هند پس از سفر امارات به دوحه رفت و با شیخ تمیم بن حمد آل ثانی امیر قطر دیدار کرد و دو طرف در مورد همکاری در زمینه‌های سرمایه‌گذاری، انرژی و فضا گفتگو کردند.

اهداف وموانع کریدور هند-اروپا

براساس گزارش ویسایت «اسباب» عربی، توافق هند و امارات به افزایش شانس پیشرفت پروژه کریدور اقتصادی بین هند، خاورمیانه و اروپا کمک می‌کند و در چارچوب استراتژی دولت بایدن برای مهار نفوذ چین در سطح بین‌المللی است، زیرا واشنگتن تلاش‌های بسیاری را برای تقویت روابط هند با کشورهای خاورمیانه به ویژه خلیج فارس و مصر دارد. دولت ایالات متحده پروژه کریدور اقتصادی هند-اروپا را به عنوان رقیب راهبردی برای طرح کمربند و جاده چین می‌داند که در نهایت منجر به ایجاد طرح‌های جدید می‌شود که زنجیره‌های تأمین اروپا که به جای اتکا به چین به هند متکی هستند. اگر چه اهداف اقتصادی و سیاسی ادعایی کشورهای شرکت‌کننده در این کریدور عبارت از ارتقای ارتباط منطقه‌ای و همکاری‌های اقتصادی است، اما موفقیت این کریدور تا حد زیادی با چشم انداز پیچیده ژئوپلیتیکی در خاورمیانه مرتبط است. برای نمونه، تأثیرات جنگ غزه بر این پروژه تأثیر خواهد داشت و اجرای عملی آن را در کوتاه مدت بعید می‌سازد.

با توجه به اینکه انتظار می‌رود بندر حیفا در اسرائیل دروازه اصلی کریدور با بنادر جنوب و غرب اروپا باشد، توسعه و تکمیل کریدور پیشنهادی عمدتاً به عادی سازی روابط بین عربستان سعودی و اسرائیل یا حداقل دستیابی به تقاهم در مورد بخش شمالی کریدور بستگی دارد. البته، دستیابی به این امر دشوار است مگر اینکه در یک زمینه توافق منطقه‌ای گسترده‌تر شامل روشن‌سازی وضعیت غزه پس از جنگ باشد.

دهلی در خلیج فارس دنبال چیست؟

توافق هند و امارات در شرایطی است که روابط دهلی با کشورهای عربی خلیج فارس از زمان روی کار آمدن مودی نخست وزیر هند در سال ۲۰۱۴، گسترش یافته است. برخلاف دولت‌های قبلی هند که به دلیل روابط تاریخی و متمایز خود با پاکستان، مخالف استراتژیک هند، در برخورد نزدیک با کشورهای



سرتیپ بررسی ها نشانان می‌دهد که در بازه زمانی ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۱، ۲۰۷۷ بخشنامه در حوزه تجارت خارجی صادر شده که اگر بخشنامه‌های ۱۱ ماهه امسال را هم محاسبه کنیم این عدد به ۲۱۹۶ بخشنامه می‌رسد.

یکی از عمده مشکلات در حوزه تجارت ایران مربوط به تعدد بخشنامه‌ها، قوانین و دستورالعمل‌ها می‌شود که اغلب آنها نیز به صورت یک شبهه صادر و بدون اطلاع قبلی محدودیت و ممنوعیت در امور مختلف تجاری از جمله واردات یا صادرات ایجاد می‌کنند.

صدور بخشنامه‌های متعدد و گاهاً متناقض با هم که از عوامل اصلی عدم پیش‌بینی‌پذیری اقتصاد محسوب می‌شود به خودی خود را از انجام فعالیت‌های اقتصادی مجاز دور کرده و به دلیل چالش‌های ایجاد شده و دامن زدن به فضای ناآرام، حتی به فرار سرمایه از کشور نیز منجر شود و این در حالیست که فعال اقتصادی نیازمند فضایی امن و پایدار برای برنامه‌ریزی بلندمدت است و تسهیل در فرآیند تجارت و ساده‌سازی قوانین و آئین‌نامه‌ها از راهکارهای اصلی برای کمک به آنها و دستیابی به یک محیط کسب و کار آرام محسوب می‌شود.

در این بین بررسی میزان بخشنامه‌های صادره در بخش تجارت در بازه زمانی ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۱ نشان می‌دهد که در این مدت به مجموع ۲۰۷۷ بخشنامه و دستورالعمل از سوی گمرک ایران ابلاغ شده است که ۱۰۴۹ مورد مربوط به بخش صادرات و ۷۴۹ مورد مربوط به بخش واردات بوده است.

ارزیابی جزئیات بخشنامه‌های صادر شده حکایت از آن دارد که در سال ۹۷ بیشترین بخشنامه تجاری ابلاغ شده است، به گونه‌ای که در این سال که همزمان با شروع تحریم‌های جدید آمریکا بود ۴۹۳ بخشنامه صادر شد که از این میزان ۲۳۴ مورد مربوط به واردات، ۱۵۳ مورد مربوط به صادرات و ۱۰۶ مورد هم مربوط به کل تجارت (هر دو حوزه صادرات و واردات) بوده است.

رتبه دوم در صدور بخشنامه‌ها مربوط به سال ۱۴۰۰ می‌شود که بعد از سال ۹۷ شاهد بیشترین بخشنامه صادره بود؛ به شکلی که در این سال ۴۰۹ بخشنامه صادر شد که ۱۱۶ مورد در حوزه واردات، ۲۴۷ مورد در حوزه صادرات و ۴۶ مورد نیز در حوزه تجارت بوده است.

در نشست سراسری مسئولان حراست سازمان بنادر و دریانوردی مطرح شد:

برنامه‌ریزی برای رونق معیشت مردم ساحل‌نشین

نشست دو روزه مدیران، معاونان و مسئولان حراست ستاد و بنادر کشور با حضور معاون و زیر راه و شهرسازی و مدیرعامل مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی در تهران برگزار شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی اکبر صفایی درآیین افتتاح این نشست، با اشاره به ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا‌محور از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی تاکید کرد: با ابلاغ این سیاست‌ها، وظایف و مأموریت‌های سازمان بنادر و دریانوردی، جامعه دریایی کشور و سایر نهادهای ارگان‌های مرتبط با دریا، در اجرای‌سازی هرچه سریع‌تر