

دریایایه

﴿﴾

﴿﴾

نخستین رویداد بین‌المللی همتایابی در اقتصاد در یامحور برگزار می‌شود

نخستین رویداد بین‌المللی همتایابی در اقتصاد در یامحور ایران (ISBE ۲۰۲۴) از تاریخ ۲۵ تا ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۳ برگزار می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسمد، رویداد بین‌المللی همتایابی در اقتصاد دریا، فرصت‌ها، چالش‌ها و راهکارها بر اساس مطالعات انجام شده در زمینه استفاده پایدار از منابع و گستره‌های آبی برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و با تمرکز بر سیاست‌های کلی توسعه دریا محور و نقش آفرینان این حوزه‌اعم از نهادهای تنظیم‌گر و دستگاه‌های عمومی، دولتی و غیر دولتی، شرکت‌های خصوصی و شرکت‌های دانش‌بنیان و با رویکردی متفاوت و به‌عنوان پلتفرم همتایابی (Business Matchmaking) طراحی گردیده‌است و فرصتی مناسب برای توسعه همکاری‌های دو جانبه و تعامل BYB و BYG بین فعالین حوزه اقتصاد دریا تلقی می‌شود.

در قالب این رویداد که مشترکا توسط شورای عالی صنایع دریایی کشور و منطقه آزاد قشم طراحی شده و اجرا خواهد شد، نشست‌ها و پنل‌های تخصصی مختلفی برگزار شده و شرکت‌های ایرانی این فرصت را خواهند داشت تا با همتایان خود جهت همکاری در حوزه‌های حمل‌ونقل ترکیبی، لجستیک دریایی، کشتیرانی، کشتی‌سازی، سازه‌های دریایی، اکتشاف، استخراج و انتقال نفت و میعانات، بانکرینگ و خدمات تأمین سوخت شناورها، خدمات بندرگاهی، گمرک، شلالت و صیادی، گردشگری و تفریحات دریایی آشنا گردیده و همکاری‌های چندجانبه را از طریق تعامل بین فعالان حوزه اقتصاد در یامحور توسعه دهند. گفتنی است؛ نخستین رویداد بین‌المللی همتایابی در اقتصاد در یامحور ایران (ISBE ۲۰۲۴) از تاریخ ۲۵ تا ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۳ برگزار می‌شود.

صدور ۶۰هزار تن مواد معدنی از بندر خمیر به کشورهای حوزه خلیج فارس

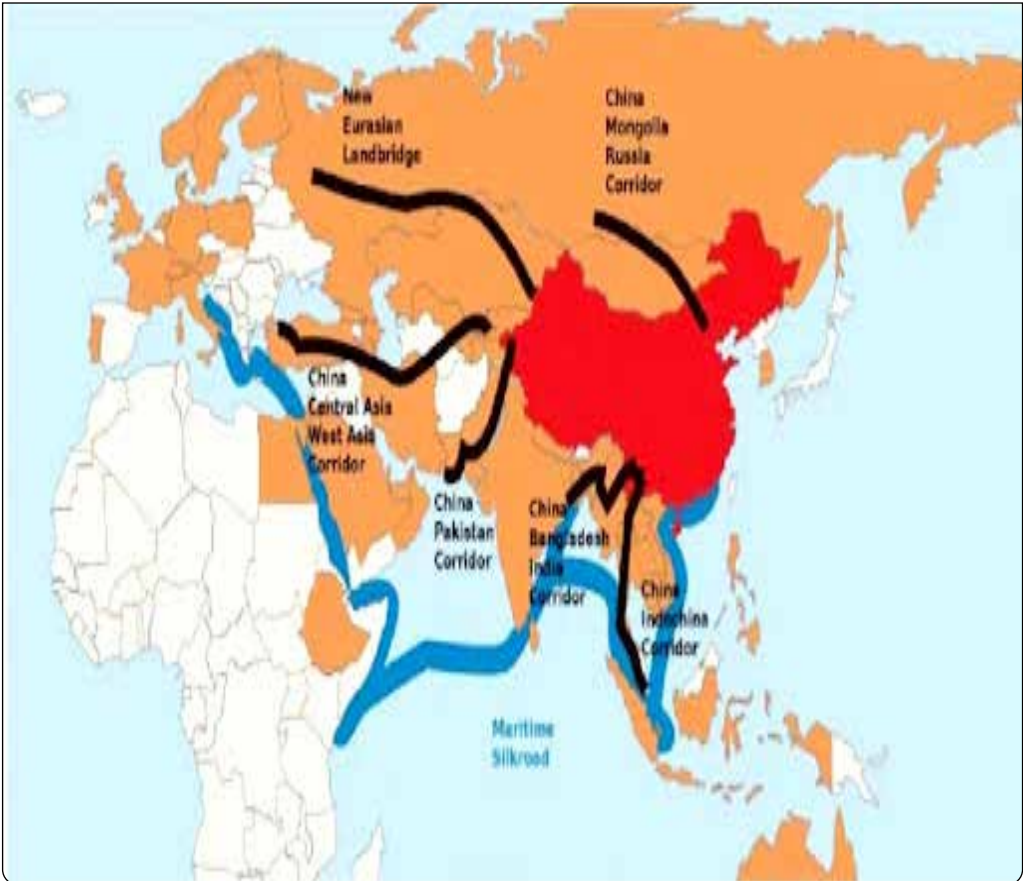
مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان از صادرات ۶۰ هزار تن مواد معدنی به کشورهای حاشیه خلیج فارس با ۶۰۰ درصدافزایش در یک‌ماهه سال جاری خبرداد. به گزارش اقتصادسراسمد، حسین عباس‌نژاد اظهارکرد: در یک‌ماه سال جاری بالغ بر ۶۰ هزارتن مواد معدنی به کشورهای حاشیه خلیج فارس صادر شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۶۰۰ درصد و نسبت به مدت ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۲ بیش از ۸۲ درصدافزایش داشته‌است.

وی پیش‌بینی کرد؛ با توجه به برنامهریزی‌های انجام شده در حوزه صادرات مواد معدنی از جمله تعیین نرم تخلیه و بارگیری و افزایش سرعت عملیات بندری تا پایان سال جاری،عملکرد صادرات در این بندر چندمنظوره حداقل به یک میلیون تن می‌رسد. به گفته مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان؛ سال گذشته سه شرکت فعال بخش خصوصی در حوزه صادرات مواد معدنی در بندر خمیر فعال بوده که با تدابیر انجام‌شده از سوی بندار استان و به‌منظور استفاده حداکثری از مجتمع بندری خمیر در ماه‌های آینده تعداد شرکت‌های فعال در حوزه عملیات بندری به ۱۰ شرکت افزایش می‌یابد.

عباس‌نژاد با بیان اینکه تمرکز بندر چندمنظوره خمیر بر صادرات غیرنفتی به ویژه مواد معدنی است، ابراز کرد: سال گذشته بالغ بر ۴۰۰ هزار تن انواع مواد معدنی شامل سنگ گچ، کلبنگر، سیمان، بتونیت و غیره از این بندر به کشورهای امارات و عمان صادر شد.

امدادرسانی بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان به آسیب‌دیدگان سیل کنارک

مدیرکل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: در پی بارندگی‌های شدید جنوب شرق کشور و نواحی جنوبی استان سیستان و بلوچستان فعالیت‌های امدادی اداره کل بشادر و دریانوردی استان به مردم کنارک صورت گرفت. به گزارش اقتصادسراسمد، قاسم عسکری نسب در گفت و گو با ایستافرو: به دنبال خسارات وارده سیلاب و معضل آب‌گرفتگی معابر و منازل در شهرستان کنارک در پی بارندگی‌های شدید دو روز گذشته، اداره کل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان در میدان خدمت رسانی حضور یافت. مدیر کل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان ادامه داد: به همراه تیم امداد و نجات و آتش‌نشانی بندر عازم کنارک و در این امدادرسانی، تیم امداد و نجات و آتش‌نشانی بندر چابهار نسبت به تخلیه آب‌های سطحی از معابر و منازل در کنارک اقدام کرد و اقلام رفاهی همچون پتو بین آسیب‌دیدگان سیل توزیع شد.



نقش کریدور میانی به‌عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از زیرساخت‌های حمل‌ونقل جهانی، اهمیت حیاتی آن را در تقویت پیوندهای تجاری بین آسیا و اروپا افزایش می‌دهد. همچنین، موقعیت جغرافیایی آن را به یک مسیر مهم برای جابجایی کالا تبدیل و کارایی حمل‌ونقل زمینی و دریایی را با هم ترکیب می‌کند. کریدور، به‌ویژه در مقایسه با مسیرهای جایگزین، آن را به عنصری ضروری در توزیع جریان جهانی کالا تبدیل می‌کند.

ایران در معادلات کریدور شرق به غرب

در سال‌های اخیر یکی از هشدارهای کارشناسان معطوف به حذف ایران از کریدورهای شرق به غرب بوده که یکی از آنها همین کریدور میانی است. اما روش دیگر توسعه کریدورها می‌تواند ایران را در آن دخیل کند. در ۲۸ دسامبر ۲۰۲۳، قرقیزستان اعلام کرد که ساخت راه آهن چین، قرقیزستان و ازبکستان به‌عنوان بخش مهمی از کریدور ریلی اوراسیا، در سال ۲۰۲۴ آغاز می‌شود. این کریدور که به همراه یک مسیر بسیار پیشرفته دیگر به نام ازبکستان – ترکمنستان – ایران – ترکیه ارائه می‌شود، حجم حمل و نقل کالا از چین به اروپا را حدود ۱۰ میلیون افزایش می‌دهد. این کریدور به‌عنوان جنوبی‌ترین کریدور، احتمالا کوتاه‌ترین نیز باشد. به گفته کارشناسان این سه کشور، مسیر شرق چین تا بندار اروپای جنوبی در امتداد این کریدور ۹۰۰ کیلومتر کوتاهتر و تقریبا یک هفته سریع‌تر از هر یک از مسیرهای موجود خواهد بود. همچنین این کریدور می‌تواند مقرون به صرفه‌ترین راه برای انتقال صادرات چین به تعدادی از مناطق دیگر، به ویژه خاورمیانه و شمال آفریقا باشد. بنابراین در صورت توسعه کریدور چین-قرقیزستان-ازبکستان، و سپس اتصال به ترکمنستان، ایران و ترکیه، انتقال بار با سرعت بیشتر ی از چین و اروپا صورت می‌گیرد و ایران نیز می‌تواند موقعیت راهبردی خود در کریدورهای شرق به غرب را تقویت کند.

توسط چین برای ساخت خط آهنی است که چین را به قرقیزستان و ازبکستان متصل می‌کند. این مسیر شامل حمل و نقل محموله‌های ریلی و جاده‌ای از طریق دریای خزر و به دنبال آن تحویل از طریق آذربایجان، گرجستان و ترکیه از طریق خط‌ریلی باکو – تفلیس – قارص است. چنین توسعه‌ای نه تنها اهمیت کریدور میانی را به‌عنوان یک مسیر حمل و نقل کلیدی تقویت می‌کند، بلکه فرصت‌های بیشتری برای افزایش حجم بار و تقویت ارتباطات تجاری در منطقه ایجاد می‌کند. در سال ۲۰۲۲، کریدور میدانی شاهد ۱۰۳ قطار در مسیر چین-اروپا بود که روند مثبت سال ۲۰۲۱ را ادامه داد. افزودن مسیرهای جدید از شیان، چونگ کینگ، چنگدو و ارومچی منجر به افزایش تعداد کل مسیرهای ریلی شد. در سال ۲۰۲۳، ۲۸ میلیون تن محموله از طریق TITR حمل و نقل شد که نسبت به سال قبل ۸۶ درصدافزایش داشت. پیش‌بینی‌ها برای سال ۲۰۲۴ رسیدن به حجم ۴ میلیون تن و در میان مدت رشد به ۱۰ میلیون تن است. این رشد قابل توجه بر نقش فزاینده کریدور میانی در لجستیک بین‌المللی، به ویژه در زمینه حمل و نقل کالا از چین به اروپا تأکید می‌کند. در مجموع، پروژه کریدور میانی در تقویت ارتباطات منطقه‌ای و کمک به پیشرفت اقتصادی و اجتماعی کشورها نقش مهمی ایفا می‌کند. این طرح با ابتکار کمربند و جاده هماهنگ بوده و از زنجیره تأمین جهانی محافظت می‌کند. در ایمن میان، تقویت روابط بین آذربایجان و چین برای توسعه بیشتر کریدور میانی بسیار مهم است.

جایگاه ایران در کریدور میانی و جنوبی؛

«روزنامه دریایی سرآمد» بررسی می‌کند

همگرایی باکو و یکن در کریدور میانی

آیا ایران در معادلات کریدور شرق به غرب حذف می‌شود

همگرایی باکو و یکن در کریدور میانی
در این زمینه، آذربایجان و چین با درک اهمیت کریدور میانی برای اقتصاد خود، در توسعه آن همکاری می‌کنند. این همکاری به بخش مهمی از ابتکار کمربند و جاده تبدیل شده که هدف آن ایجاد شبکه گسترده‌ای از پیوندهای تجاری و زیرساختی است. نشست بین نمایندگان بندر چینگدائو و بندر تجارت دریایی بین‌المللی باکو، پس از امضای یادداشت تفاهم در آوریل ۲۰۲۳، گامی کلیدی در تقویت این مشارکت است. این تفاهم نامه شامل توسعه زیرساخت‌های بندری، افزایش حجم محموله و افزایش جریان ترانزیتی است و فرصت‌های جدیدی برای حمل کالا از کشورهای شرق آسیا از طریق آذربایجان ایجاد می‌کند. برای نمونه، ورود اولین قطار از شیان به باکو، که با موفقیت محموله را تنها در ۱۱ روز تحویل داد، توجه ویژه‌ای را به خود جلب کرد و پتانسیل کریدور برای کاهش زمان تحویل و افزایش قابلیت اطمینان حمل و نقل را نشان داد. تلاش‌های فعال برای گسترش کریدور راه‌آهن باکو–تفلیس–قارص، که حجم بار را به ۵ میلیون تن در سال افزایش می‌دهد، نشان دهنده تقویت بیشتر شبکه حمل‌ونقل و کمک به افزایش گردش تجاری بین آسیا و اروپا است. بندر باکو، نقطه کلیدی در کریدور میانی و بزرگترین بندر دریای خزر، در حال نوسازی است. تکمیل فاز دوم ساخت این بندر را قادر می‌سازد تا ۲۵ میلیون تن بار و ۵۰۰ هزار TEU در سال جابجا کند و موقعیت آذربایجان را در حمل و نقل دریایی به طور قابل توجهی تقویت کند. گسترش محوطه کشتی‌سازی و ساخت تانکرهای جدید و کشتی‌های بار خشک در آذربایجان باعث افزایش گردش کالا و بهبود کارایی عملیات لجستیکی در منطقه می‌شود.

مزایا و اهمیت کریدور میانی
نقش کریدور میانی به‌عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از زیرساخت‌های حمل و نقل جهانی، اهمیت حیاتی آن را در تقویت پیوندهای تجاری بین آسیا و اروپا افزایش می‌دهد. همچنین، موقعیت جغرافیایی آن را به یک مسیر بهینه برای جابجایی کالا تبدیل و کارایی حمل و نقل زمینی و دریایی را با هم ترکیب می‌کند. ایمنی و پایداری کریدور، به ویژه در مقایسه با مسیرهای جایگزین، آن را به عنصری ضروری در توزیع جریان جهانی کالا تبدیل می‌کند. اهمیت آن همچنین در به حداقل رساندن زمان ترانزیت و کاهش هزینه‌های لجستیکی است که به رشد تجارت و بهبود روابط اقتصادی بین کشورهای اوراسیا کمک می‌کند. در ابتدا، تحویل محموله از طریق کریدور میانی ۵۳ روز طول می‌کشید، اما این مدت اکنون به ۱۸ تا ۲۳ روز کاهش یافته‌است. برنامه‌های کنونی ۱۸ تا ۲۳ روز کاهش زمان حمل و نقل به ۱۸ و سپس به ۱۰-۱۵ روز است.

مدیرکل بندار و دریانوردی امیرآباد خبر داد:

آغاز رکورد شکنی بندرامیرآباد در سال ۱۴۰۳ با رشد ۴۸ درصدی تخلیه و بارگیری

با تخلیه و بارگیری بیش از ۴۸۵ هزار تن کالا و رشد ۴۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل در فروردین ماه ۱۴۰۳، رکوردشکنی‌های بندرامیرآباد آغاز شد. به گزارش اقتصادسراسمد، محمد علی موسی پور گرچی با اعلام این خبر گفت در اولین ماه سال جدید، با ثبت رکورد ۴۸۵ هزار و ۳۵۲ تن تخلیه و بارگیری انواع کالا و همچنین میزان ۲۴ هزار و ۷۶۷ تن رکورد تخلیه و بارگیری روزانه، شاهد رشد ۴۸ درصدی نسبت به فروردین ماه سال قبل بوده ایم و امیدواریم این روند تا پایان سال ادامه داشته باشد و به ظرفیت اسمی ایجاد شده در بندر امیرآباد برسیم.

محمد علی موسی پور گرچی با اشاره به اینکه بندرامیرآباد در سال گذشته موفقیت‌های کم نظیری را در بخش‌های مختلف دریایی و بندری و بهره‌برداری از شقوق مختلف حمل و نقل کسب کرد افزود: فعالیت‌های هر بندر با میزان تخلیه و بارگیری کالاها و تردد شناورها سنجیده می‌شود و بر اساس آمار عملکردی بندر امیرآباد در حال حاضر با دارا بودن سهم ۵۷ درصدی کالا بین بندار شش گانه شمالی و با داشتن زیر ساخت‌های لازم و تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری بر مدار توسعه قرار گرفته و هر ساله با برنامه ریزی‌های انجام‌شده و اجرای سیاست‌های سازمان و حمایت مدیران سازمانی و استانی شاهد رشد و توسعه این بندر مهم و راهبردی هستیم. وی بیان داشت به دنبال آن هستیم که با هدف گذاری که در سال ۱۴۰۳ با جذب سرمایه گذاری‌های متنوع در چارچوب قوانین و مقررات سازمان بندار و دریانوردی انجام خواهد پذیرفت، علاوه بر ایجاد اشتغال، میزان تردد شناورها و همچنین روند تخلیه و بارگیری کالاچه در زمینه‌های صادرات و واردات و چه در زمینه ترانزیت در این بندر اتفاق بیفتد و در سال جاری هم شاهد رشد

و توسعه بزرگترین بنگاه اقتصادی شمال کشور باشیم. گفتنی است بندر امیرآباد با دارا بودن اراضی وسیع ۱۰۶۰ هکتاری بعنوان اولین بندر نسل سوم کشور و بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر شناخته می‌شود و سرمایه گذاری‌های زیادی در زمینه تولیدی و خدماتی از جمله کاغذ، فولاد، MDF و نگهداری و انبارش کالاهای اساسی خصوصا غلات و روغن خوراکی احداث و به بهره برداری رسیده‌است.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر خبرداد

ثبت بالاترین رکورد صادرات فرآورده‌های نفتی در تاریخ بندر خرمشهر

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: بندر خرمشهر در عملکرد تخلیه و بارگیری در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال قبل، رشد ۲۷ درصدی را تجربه کرده.به گزارش اقتصادسراسمد، علی عسکری در جمع خبرنگاران، با اشاره به عملکرد تخلیه و بارگیری کلا در بندر خرمشهر در سال ۱۴۰۲، اظهار داشت: در سال گذشته با تمرکز بر روی

مدیر شیلات امور آبزیان جهاد کشاورزی اصفهان خبرداد:

آغاز تولید تخم اصلاح شده ماهی قزل آلا در اصفهان

مدیر شیلات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی اصفهان از آغاز تولید تخم «تریپلویید» ماهی قزل‌آلا (تخم تمام ماده عقیم) با هدف اصلاح و بهبود نژاد این محصول خبر داد. به گزارش اقتصاد سراسمد، محمدرضا عباسی به ایرنا اظهار کرد: تولید تخم تریپلویید ماهی قزل‌آلا با حمایت سازمان شیلات ایران و پشتیبانی علمی دانشگاه صنعتی اصفهان انجام می‌شود. وی ادامه داد: اقدامات دیگر برای اصلاح نژاد (ایجاد لاین) نیز در حال انجام است و جزو طرح‌های علمی و تحقیقاتی ما محسوب می‌شود.

مدیر شیلات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی اصفهان خاطر نشان کرد: اقدام‌های مورد اشاره، افزایش کمی و کیفی تولید را در پی خواهد داشت. عباسی افزود: تخم تریپلویید ماهی قزل‌آلا از جمله محصولات صادراتی است و کشورهای مختلف از آن استقبال می‌کنند لذا در صورت رفع موانع، قادر خواهیم بود بخش قابل توجهی از آنها را صادر کنیم. وی تصریح کرد: «تخم چشم‌زده» ماهی قزل‌آلا به‌عنوان یک محصول راهبردی در تأمین گوشت سفید نیز از جمله محصولات تولیدی اصفهان است و سالانه بیش از ۱۰۰ میلیون قطعه از آن تولید می‌شود. مدیر شیلات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی اصفهان گفت: با تلاش مجموعه تولیدی «آبزی نگین شایان» فریدونشهر نخستین محموله تخم چشم‌زده تمام ماده به تعداد ۳۰۰ هزار قطعه در یک سال اخیر به تاجیکستان صادر شد.

عباسی ادامه داد: وابستگی شدید به تخم چشم زده خارجی در سال‌های گذشته در کشور وجود داشت اما این شرکت از نخستین مجموعه‌های ایرانی است که توانست محصول مذکور را تولید کند و در راه کاهش وابستگی گام بردارد.

به گزارش ایرنا، از مزایای ماهی قزل‌آلای تریپلویید می‌توان به رشد بیشتر نسبت به ماهی قزل‌آلای معمولی یا تمام ماده قزل‌آلای رنگین‌کمان، مقاومت بیشتر به بیماری و طول عمر بالاتر اشاره کرد. تولید انواع ماهیان خوراکی در استان اصفهان در یک سال اخیر نسبت به مدت مشابه سال قبل از آن پنج درصد افزایش یافت و به بالغ بر ۱۰ هزار تن رسید.



ظرفیت‌های کم نظیر بندر خرمشهر و تلاش و همت جهادی، آمار ۲۷۸۸۸۸۹ هزار تنی در عملیات تخلیه و بارگیری به ثبت رسید. وی ادامه داد: بندر خرمشهر در عملکرد تخلیه و بارگیری در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال قبل، رشد ۲۷ درصدی را تجربه کرد.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: ۹۰ درصد این عملیات مربوط به بخش صادرات بود که با توجه به آمار به ثبت رسیده، بندر خرمشهر در جایگاه سوم بندار کل کشور قرار گرفت. عسکری خاطر نشان کرد: ۲۹ درصد رشد در بخش صادرات، ۱۳ درصد رشد در بخش واردات، ۲۹ درصد رشد در فله خشک، ۱۷ درصد رشد در بخش کانتینری TEU.۲۶ درصد رشد در بخش تردد کامیون و ۱۳ درصد رشد در تردد شناورهای عملیاتی از دیگر پیشرفت‌های بندر خرمشهر در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال قبل بود.وی تأکید کرد: سال ۱۴۰۲ با فعال شدن ظرفیت صادرات فرآورده‌های نفتی به کشورهای همسایه، صفحه جدیدی برای توسعه بندر خرمشهر گشوده شد و با رقم خوردهن صادرات ۳۸ هزار تن، بالاترین رکورد صادرات فرآورده‌های نفتی در تاریخ کل بندر خرمشهر به ثبت رسید.

خبر