

## دریاپایه ۳ بنادر

باراه‌اندازی سامانه خرید آنلاین در کشتیرانی والفجر؛ تهیه بلیط آنلاین سفر دریایی به کشورهای حاشیه خلیج فارس مهیا شد



شرکت کشتیرانی والفجر سامانه خرید آنلاین بلیط سفرهای دریایی خود از بنادر جنوبی به بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس را راه اندازی کرد. به گزارش اقتصادسرامد از روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، سامانه خرید آنلاین بلیط این شرکت کشتیرانی والفجر به آدرس (https://eticket.valfajr.ir) در جهت تسهیل سفرهای دریایی و گردشگری راه اندازی شده و این امکان را به مسافران می دهد تا علاوه بر مشاهده نوع بلیط و قیمت آن، تاریخ و ساعت حرکت شناور، امکان استرداد آنلاین بلیط و همچنین برنامه سفرها در روزهای قبل و بعد را مشاهده کرده تا در مناسب ترین زمان بلیط سفر خود را خریداری نمایند.

گفتنی است شرکت کشتیرانی والفجر نخستین شرکت کشتیرانی تخصصی حمل مسافر و بار در منطقه پس از انقلاب شکوهمند اسلامی ایران بوده و با دارا بودن ناو گانی مجهز و کادری مجرب نقش شایسته ای را در جابه جایی مسافر و حمل بار از بنادر جنوبی کشور به جزایر و نیز کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس ایفا می نماید. شایان ذکر است این شرکت به منظور رفاه حال مشتریان و کاربران خود، خرید اینترنتی را در سایت خود با رابط کاربری ساده‌ای ارائه داده است تا همگان بتوانند خریدی آسان و راحت را تجربه کنند. با خرید آنلاین بلیط سفر دریایی در هر ساعت از شبانه روز، سفری راحت و خاطره انگیز را تجربه خواهید کرد.

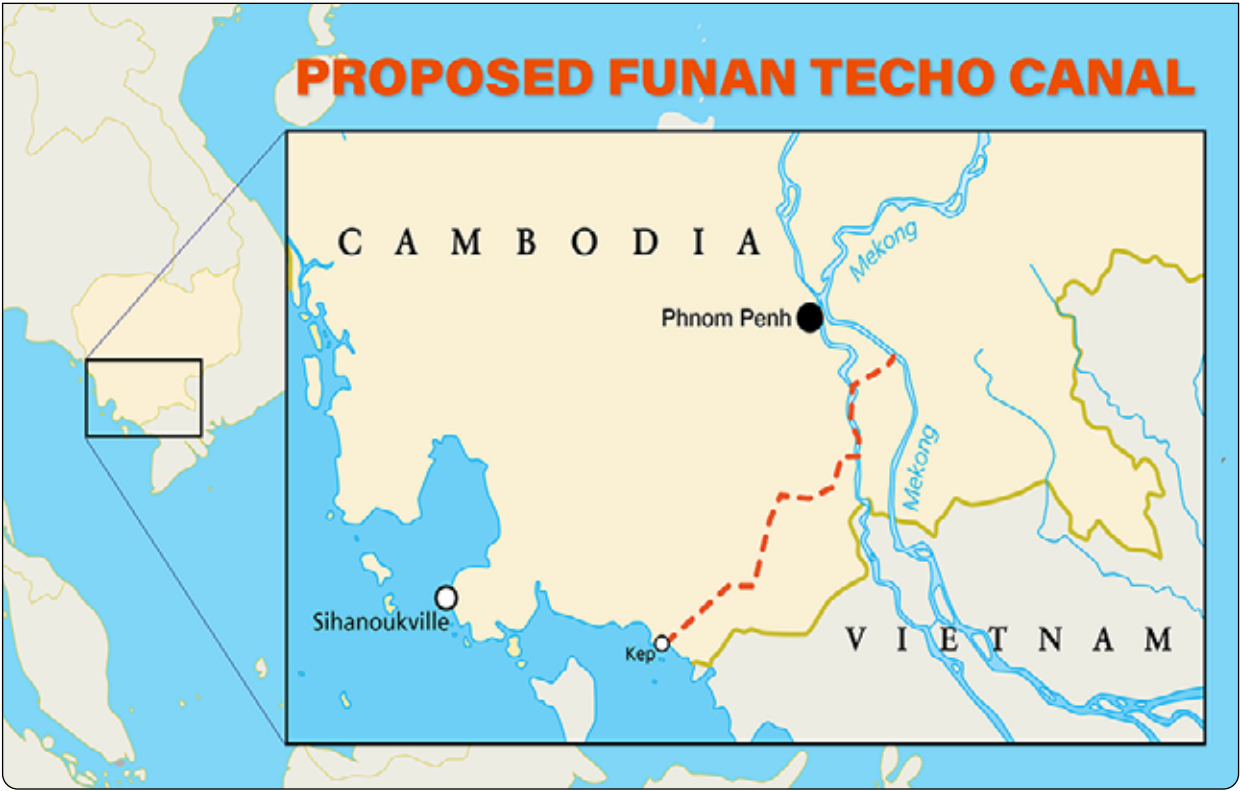
باصدور حکمی؛ وزیر راه و شهرسازی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی را ابقا کرد



فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی در حکمی علی اکبر صفایی را به مدت ۳ سال به سمت معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی منصوب کرد. به گزارش اقتصادسرامد، در حکم وزیر راه و شهرسازی چنین آمده است: جناب آقای علی اکبر صفایی

با عنایت به تخصص جنابعالی و با استناد به صورت جلسه شورای عالی به طور فوق العاده سازمان بنادر و دریانوردی به شماره ۵۰۶/۰۹/ص مورخ ۲۱/۷/۱۴۰۳ به موجب این حکم شما را به مدت ۳ سال به عنوان معاون وزیر، عضو اصلی هیات عامل و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی منصوب می نمایم.
توفیق روز افزون شمار در جهت خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران از خداوند متعال خواهانم.
فرزانه صادق

گفتنی است؛ این انتصاب پس از تایید اعضای شورای عالی این سازمان متشکل از وزیر راه و شهرسازی، رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور، وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، وزیر امور اقتصادی و دارایی و فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران صورت گرفته است.
علی اکبر صفایی دارای مدرک کارشناسی بنادر و کشتیرانی، کارشناسی ارشد علوم دریایی از دانشگاه جهانی دریانوردی مالمو سوئد و دکتری علوم دریایی (مهندسی دریا) از دانشگاه صنعتی امیرکبیر (پلی تکنیک تهران) و بیش از ۳۰ سال فعالیت در حوزه بندری و دریایی کشور در سمت های مختلف از کارشناسی تا مدیریت ارشد را در کارنامه خود دارد.



نشان می دهد که میزان آب مورد نیاز برای آبیاری ده برابر مقدار دریافتی در طول فصل بارندگی است که این امر تأثیر منفی بر صنعت کشاورزی و یتنام خواهد داشت. نکته دیگر اینکه، پیش بینی می شود این کانال دارای نقاط منفی بیشتری نسبت به منافع اقتصادی باشد. سان چانتول معاون نخست وزیر کامبوج تخمین می زند که درآمد حاصل از عوارض کانال در سال اول ۸۸ میلیون دلار و پس از ۲۵ سال سالانه ۵۷۰ میلیون دلار خواهد بود. چنین برآوردهایی حاکی از نرخ رشد سالانه ۱۸ درصد در ۲۵ سال است. این امر نیز بعید تلقی می شود.

#### دلیل نگرانی ویتنام

یکی از نگرانی های اقتصادی این است که این کانال به اندازه مورد انتظار منافع اقتصادی ایجاد نکند. بر اساس این دیدگاه؛ در حال حاضر بیش از ۳۰ درصد حجم محموله های دریایی به از پنوم پن در بنادر ویتنامی Cat Lai یا Cai Mep در نزدیکی شهر «هوش مین» جابه جا می شود. معاون نخست وزیر کامبوج، استدلال می کند که استفاده از کانال فنان تکو ۱۸۱ دلار به ازای هر TEU محموله حمل شده به بندر کامپوت صرفه جویی می کند. در مسیر فعلی ویتنام، این هزینه ۱۴۵ دلار در TEU است. یک ارزیابی اقتصادی نشان می دهد؛ کشتی هایی که از مسیر کانال استفاده می کنند در سال اول ۵۵۰ دلار به ازای هر TEU و ۲۵ سال بعد، ۱۵۱۸ دلار به ازای هر TEU پرداخت می کنند، در حالی که کشتی های عبوری از مسیر ویتنام به ترتیب ۱۴۵ و ۴۶۸ دلار/ TEU در دوره های مشابه پرداخت می کنند. همچنین این دیدگاه وجود دارد که باز کردن یک مسیر تجاری متفاوت جدا از بنادر ویتنام، کامبوج از وابستگی تجاری خود به ویتنام رها نمی شود. زیرا بر خلاف کشورهای همسایه، کامبوج در محصولات با ارزش افزوده پایین مانند پوشاک، کشاورزی در برخی مناطق و گردشگری فعالیت می کند و بنابراین باید بیشتر در زنجیره تأمین ویتنام ادغام شود.
همانطور که مشاهده می شود، بخش قابل توجهی از نگرانی ها توسط ویتنام ابراز می شود. در پس این نگرانی ویتنام این امر نهفته است که تأثیر این کانال بر محیط زیست می تواند به اقتصاد کشاورزی آن آسیب برسانند. با این وجود، ویتنام تاکنون آشکارا از این پروژه انتقاد نکرده است. بسته به پیشرفت این روند، نگرانی ها کاهش یا عمیق تر شود و روابط بین کشورهای منطقه به ویژه بین کامبوج و ویتنام تغییر کند.

پروژه ایجاد شود. سان چانتول، معاون اول شورای توسعه کامبوج و معاون نخست وزیر، در آوریل ۲۰۲۴ اظهار داشت که انتظار می رود این کانال سالانه ۸۸ میلیون دلار در سال اول و ۵۷۰ میلیون دلار سالانه تا سال ۲۰۵۰ تولید کند، همچنین حدود ۱.۶ میلیون شغل ایجاد و افزایش یابد. او خاطرنشان کرد که وزارت اقتصاد و دارایی با بانک جهانی تنها زمانی پروژه ها را تأمین مالی می کند که نرخ بازده داخلی اقتصادی محاسبه حداقل ۱۲ درصد باشد، اما برای کانال تکو فاینال، بر آورد ۳۰ درصد است.

از آنجایی که ساخت و ساز بخش بزرگی از آبرها را پوشش می دهد، دولت انتظار دارد مزایای بیشتری مانند ایجاد مناطق تجاری و مراکز لجستیکی، توسعه شهر های جدید اقماری و گسترش مناطق توسعه برای کشاورزی، آبیاری، آبیروپروری و دامداری داشته باشد. حدود ۱.۶ میلیون نفر در دو طرف کانال برنامه ریزی شده زندگی می کنند و تحت تأثیر ساخت و ساز آن قرار خواهند گرفت. دولت اعلام کرده است که طرح های عادلانه و اسکان مجدد برای این افراد اجرا خواهد شد.

#### چالش محیط زیستی کانال جدید کامبوج

برخی از نگرانی های مطرح شده مرتبط باکانال فنان تکو را می توان تحت عناوین مختلفی از جمله محیطی، اقتصادی و منطقه ای ارزیابی کرد. در مورد نگرانی های زیست محیطی، استدلال می شود که کامبوج تلاش می کند تا رودخانه باساک را به عنوان شاخه ای از مکنگ باز تعریف و رویه های توافقنامه مکنگ در سال ۱۹۹۵ را نادیده بگیرد. به گفته برخی از محققان آمریکایی، این نگرانی را ایجاد می کند که سایر کشورهای منطقه احتمالاً به طور مشابه از بخش های مکنگ برای منافع خود استفاده کنند. همچنین استدلال می شود که اقدامات زیست محیطی کامبوج و ویتنامی ناکافی بوده و این پروژه می تواند منجر به سیل و تخریب زمین شده و بسیاری از مردم را فقیر کند.
یکی دیگر از نگرانی های زیست محیطی مربوط به امکان سنجی پروژه است. این نگرانی وجود دارد که آیا این کانال می تواند میزان آب مورد نیاز برای آبیاری مناطق اطراف را تأمین کند یا خیر. کمیته ملی مکنگ کامبوج ادعا می کند که پروژه کانال آب رودخانه مکنگ را بطور کافی برای آبیاری در طول کانال تأمین می کند. با این حال، یک بررسی در ویتنام

پزشکیان در سومین جلسه بررسی و تحلیل طرح های توسعه در بامحور با تاکید بر منطقه ساحلی مکران:

## دولت مصمم به اجرای طرح های توسعه ای در بامحور است



رئیس جمهور با اشاره به اولویت دهی دولت به اقتصاد دریامحور و اهمیت رونق این بخش بر رشد، توسعه و آبادانی کشور گفت: دولت مصمم به اجرای طرح های توسعه ای دریامحور است.

به گزارش اقتصادسرامد، سومین جلسه بررسی و تحلیل طرح های توسعه در بامحور با تاکید بر منطقه ساحلی مکران، به ریاست مسعود پزشکیان برگزار و ضمن ارائه گزارش دستگاه های مختلف از فرآیند پیشبرد اهداف تعیین شده در جلسات گذشته، در خصوص ساختار، جایگاه و فعالیت دستگاه متولی توسعه سواحل مکران بحث و گفتگو

شد. رئیس جمهور با اشاره به اینکه اقتصاد دریامحور در توسعه کشورهای برخوردار از این موهبت نقشی اساسی دارد، گفت: یکی از اولویت های اصلی ما در دولت چهاردهم، ضرورت پیگیری و توسعه اقتصاد

دریا، برای رونق و توسعه اقتصادی در کشور است. پزشکیان با تاکید بر اینکه باید دغدغه های مقام معظم رهبری را در سند چشم انداز، سیاست های کلی و برنامه های توسعه مدنظر داشته باشیم، افزود: ضروری است برنامه های توسعه ای ما با نگاهی وسیع، اما واقعی طراحی شود تا بتوانیم در اقتصاد و تکنولوژی به مقام برتر در منطقه تبدیل بشویم.

رئیس جمهور در ادامه با اشاره به اینکه نگاه دولت، توسعه پایدار و سراسر جغرافیای کشور است، گفت: ما باید برآندگی طرح های توسعه ای را مدنظر قرار داده و توزیع پروژه های عمرانی را در همه نواحی کشور، از جنوب شرق تا شمال غرب ایران در اولویت خود قرار دهیم.

پزشکیان ضمن دستور به رئیس سازمان برنامه و بودجه برای نظارت دقیق بر نحوه بهره برداری از مجوزهای صادره در زمینه طرح های توسعه ای اظهار داشت: شرکت هایی که متولی طرح های توسعه ای شده اند، باید با یک برنامه ریزی مشخص به سرعت روند اجرایی را آغاز کنند و نباید مجوزهای صادره معطل بمانند. دولت نیز در این زمینه مکلف به نظارت دقیق می باشد.

همچنین در این جلسه به پیشنهاد معاون اول و دستور رئیس جمهور مقرر شد مصوبه اصلاح ساختار و جایگاه شورای مکران تهیه و برای بررسی و تصویب به هیئت دولت آماده ارائه شود.

عضو هیات رئیسه کمیسیون عمران مجلس تاکید کرد:

ضرورت توسعه زیر ساخت ها و ارائه مشوق ها بر ای سکونت در جزیره بوموسی

عضو هیات رئیسه کمیسیون عمران مجلس بر اهمیت توسعه زیر ساخت ها و فراهم کردن شرایط برای سکونت پایدار در جزیره بوموسی تاکید کرد و گفت: این جزیره با طبیعت بکر دریایی خود می تواند نقشی مهم در رونق گردشگری و تقویت اقتصاد دریامحور ایفا کند.

به گزارش اقتصادسرامد، احمد جباری با اشاره به پروژه ساخت مسکن در جزیره ابوموسی، بر اهمیت توسعه زیرساخت ها و فراهم کردن شرایط برای سکونت پایدار در جزایر خلیج فارس به خانه ملت تاکید کرد. نماینده مردم بندرلنگه، بستک و

پارسیان در مجلس تصریح کرد: توسعه جزایر به ویژه ابوموسی باید در اولویت برنامه های کشور قرار گیرد. اخیراً وزیر راه برای آغاز پروژه های ساخت مسکن به این جزیره سفر کرده و حالا باید با ارائه مشوق هایی این منطقه را به محل مناسبی برای سکونت تبدیل کنیم. جباری با اشاره به نقش مشوق های برای سکونت بیشتر در این مناطق، افزود: "بیشتر، مجوزهای مانند واردات خودروهای خارجی و تخصیص زمین به کارکنان و فرهنگیان فعال در جزیره ابوموسی ارائه می شد که با گذشت زمان لغو شدند. اکنون نیاز داریم که مشوق های جدیدی از جمله تسهیل وضعیت استخدام، مشوق های نظام وظیفه و معافیت های مالیاتی به کارکنان و ساکنان ارائه دهیم تا انگیزه لازم برای سکونت طولانی مدت در این منطقه فراهم شود. عضو هیات رئیسه کمیسیون عمران مجلس در ادامه بر ضرورت توسعه زیر ساخت های گردشگری و ترویج گردشگری دریایی تاکید کرد و گفت: گردشگری دریایی یکی از مولفه های اصلی برای توسعه اقتصاد دریا محور است و باید با الگو گرفتن از سایر جزایر کشورهای همسایه، به رشد و شکوفایی جزیره ابوموسی توجه ویژه شود.