



فرماندار دشتی بر ضرورت سرمایه گذاری در حوزه توسعه زیر ساخت های بندری و تقویت نقش بندر لاور ساحلی در اقتصاد منطقه تأکید کرد و خواستار حمایت بیشتر سازمان بندر و دریانوردی در این زمینه شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی بحرانی در دیدار با مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی کشور با اشاره به ظرفیت های گسترده این شهرستان در حوزه های مختلف، تأکید کرد: دریا یکی از مهم ترین فرصت های توسعه ای منطقه است.

علی بحرانی فرماندار دشتی با اشاره به ۲۵ کیلومتر مرز دریایی شهرستان دشتی، بندر لاور ساحلی را یکی از قدیمی ترین بندر کشور دانست و اظهار داشت: قدمت این بندر نشان دهنده پیشینه تاریخی و تجارت دیرینه منطقه است و می تواند به عنوان یک قطب مهم اقتصادی و تجاری در جنوب کشور مورد توجه قرار گیرد.

فرماندار دشتی همچنین از استقرار شاور ناجی و واحد اطفای حریق در ایسن بندر به عنوان یک اقدام مثبت و ضروری یاد کرد و افزود: این اقدامات باعث افزایش ایمنی دریایی و حمایت از جامعه دریانوردی منطقه خواهد شد.

علی بحرانی بر ضرورت سرمایه گذاری بیشتر در حوزه توسعه زیر ساخت های بندری و تقویت نقش بندر لاور ساحلی در اقتصاد منطقه تأکید کرد و خواستار حمایت بیشتر سازمان بندر و دریانوردی در این زمینه شد.

#### ۱۰ پروژه زیر ساختی در مجتمع بندری نگین در حال اجرا است



مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر گفت: نزدیک به ۱۰ پروژه زیر ساختی در مجتمع بندری نگین در حال اجرا است که این پروژه ها شامل برق رسانی، آبرسانی، آسفالت معابر، احداث مسیرهای دسترسی و زیر سازی و بیا هدف آماده سازی این مجتمع برای سرمایه گذاری بخش خصوصی انجام می شوند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکیبی نسب در جریان بازدید مهدی مهر انگیز، رئیس کل دادگستری استان از مجتمع بندری نگین گفت: تمامی این اقدامات با جدیت دنبال می شود و مجتمع بندری نگین آمادگی کامل برای پذیرش کالا و سرمایه گذاری را دارد.»

مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر بیان کرد: با اجرای این پروژه ها و همراهی خوب دستگاه های نظارتی، از جمله رئیس کل دادگستری استان، و همچنین پیگیری های مستمر استاندار و معاون عمرانی، ظرفیت هشت میلیون تنی این بندر عملیاتی شود.

مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر ادامه داد: این اقدامات می تواند فرصت های سرمایه گذاری و اشتغالزایی بیشتری برای جوانان استان فراهم کند. شکیبی نسب مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر همچنین با اشاره به پیشرفت مطلوب پروژه جاده دسترسی مجتمع بندری نگین گفت: پل این جاده، که ۱۷۴ متر طول دارد، به صورت شبانه روزی در حال ساخت است و تمامی قطعات آن تأمین شده است.

مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر افزود: احداث این جاده باعث شده است که درخواست های متعددی برای سرمایه گذاری در مجتمع بندری نگین ارائه شود. چندیन مورد از این درخواست ها در مراحل پایانی انعقاد قرارداد هستند و تلاش می شود تا فردین ماه یک یا دو پروژه جدید سرمایه گذاری به بهره برداری برسد.

رئیس کل دادگستری استان بوشهر نیز در این بازدیدب ضمن قدردانی از تلاش های سازمان بندر و دریانوردی گفت: افتتاح جاده دسترسی مجتمع بندری نگین می تواند مشکل ترافیک ناشی از تردد کامیون ها در شهر بوشهر را به حداقل برساند.

#### دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در گفت وگو با «روزنامه دریایی سرآمد» مطرح کرد

## فعالیت بنادر ایران فقط با ۵۰ درصد ظرفیت!

#### پلمه: بخش خصوصی در حوزه دریامحور روی پای خود ایستاده است

ظرفیت بندر ایران بلا استفاده مانده که به جای توسعه بندر باید به دنبال گسترش و توسعه بهره وری از بندر باشیم.

پلمه یادآور شد: بخش خصوصی در این راستا مسئولیت های متنوع و مختلفی بر عهده دارد که اجرای این موارد برای افزایش بهره وری در ید اختیار دولت بوده و دولت باید تمهیدات لازم را برای اجرایی کردن این برنامه ها به عمل آورد.

وی تشریح کرد: یکی از مباحثی که منجر به افزایش بهره وری بندر اعم از کمی و کیفی می شود، سرمایه گذاری خارجی است و قدر مسلم با ایجاد بستر و فرآیندی که بخش خصوصی شرکای بین المللی خود را ترغیب کند و در ایران فضای لازم برای فعالیت شرکای خارجی به وجود بیاید، نمی تواند استیفا کند.

دبیرکل انجمن کشتیرانی ایران با تأکید بر این که مشکلاتی در مسیر ایجاد سرمایه گذاری وجود دارد، ادامه داد: عدم حمایت سازمان های حاکمیتی در این موضوع بسیار مشهود است و اگر این بستر به وجود بیاید که سرمایه گذاری با طیب خاطر امکان توسعه فعالیت های لجستیکی را پیدا کند و در ایران حضور یابد و از تمامی ابزارهای لازم دولتی برای بهره وری حداکثری استفاده کرده و مورد حمایت قرار گیرد، چشم انداز بسیار خوبی برای توسعه فعالیت ها، به خصوص از منظر هوشمند سازی و استفاده از تکنولوژی های نوین برای کشورمان، به ارمغان خواهد آورد.

پلمه تصریح کرد: در این راستا تحریم ها موجب شده اند که کشورمان از نرم افزارهای لازم در حوزه بندر که منطبق بر امکانات روز و فرآیندهای روز باشد، بی بهره شود. البته متخصصان ایرانی توانسته اند با بومی سازی این نرم افزارها نیازهای داخلی را برآورده کنند. وی در ادامه توضیح داد: اگر بنسار بر به وجود آوردن دوباره چرخ برای استفاده در کشور در هر حوزه ای داشته باشیم زمان و منابع مادی را از دست خواهیم داد و فرصت های لازم برای این که درک قابل توجهی از بازار را در اختیار داشته باشیم، به سایر رقبا خواهیم سپرد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی ایران در بخش دیگری از گفت وگوی خود با خبرنگار «اقتصاد سراسرآمد» تأکید کرد: در حوزه دریا، اما موضوع متفاوت است. خوشبختانه بخش خصوصی به دلیل عدم ضرورت اتکال حداکثری به دولت روی پای خود ایستاده و موفق شده کشورها متعهد به اجرای آن هستند و شدیداً تحت کنترل قرار دارند، متعهد به اجرای بینه این قوانین هستیم.

پلمه خاطر نشان کرد: کشتی هایی که تحت پرچم جمهوری اسلامی با مالکیت ایرانی هستند این مزیت برخوردارند، البته با تابعیت از کنوانسیون ها و قواعد بین المللی در رعایت حفاظت از محیط زیست اعم از جلوگیری از آلودگی هوا و دریا که انجمن کشتیرانی ایران در همه این موفه ها پیشقدم بوده است.

پلمه عنوان کرد: اگر دولت در حوزه دریابسترهای نرم افزاری لازم،



و توسعه همکاری های منطقه ای، از جمله راهکارهای موثر برای مقابله با این چالش ها به شمار می رود.

در کنار چالش های اقتصادی، مسائل زیست محیطی نیز از اهمیت ویژه ای در صنعت دریایی برخوردار است. آلودگی دریاهای هوا ناشی از فعالیت های کشتیرانی و بندری، تهدیدی جدی برای سلامت انسان ها و محیط زیست به شمار می رود، از این رو، رعایت کنوانسیون ها و استانداردهای بین المللی در زمینه حفاظت از محیط زیست، استفاده از فناوری های پاک و توسعه بندر سبز، از اقداماتی است که می تواند به کاهش اثرات منفی فعالیت های دریایی بر محیط زیست کمک کند.

با توجه به اهمیت صنعت دریایی در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور، لازم است سیاست گذاران، مدیران و فعالان این حوزه با درک عمیق از چالش ها و فرصت های موجود، راهکارهای نوآورانه و پایداری را برای توسعه این صنعت حیاتی ارائه دهند. بررسی دقیق آمار و ارقام مربوط به عملکرد بندار و کشتیرانی کشور، مطالعه تجربیات سایر کشورها در زمینه توسعه دریایی و ارزیابی سیاست ها و برنامه های دولت در این حوزه، می تواند به اتخاذ تصمیمات آگاهانه و موثر کمک کند.

خبرنگار روزنامه دریایی اقتصاد سراسرآمد برای بررسی وضعیت کشتیرانی و بندر ایران و راه های توسعه اقتصاد دریا و بندر و نیل به بومی سازی تجهیزات دریایی و کشتی، گفت وگویی را با مسعود پلمه، دبیرکل انجمن کشتیرانی ایران ترتیب داده است که در ادامه می خوانید:

#### تنها از ۵۰ درصد ظرفیت بندار در ایران استفاده می شود

دبیرکل انجمن کشتیرانی ایران در گفت وگو با خبرنگار «اقتصاد سراسرآمد» اظهار کرد: توسعه زیر ساخت بندار در مسئولیت و سرمایه گذاری دولت است و خوشبختانه در شرایط فعلی بندار ایران نیازمندی های فعلی ما را برای اجرای اموریت های توسعه دریامحور تأمین کرده و تکاپو می بخشد.

پلمه اضافه کرد: البته بنداری که در اختیار داریم به نوعی با رویکرد نیل به بندار نسل سوم پیش بینی شده و ظرفیت های بسیار خوبی در اختیار ما گذاشته، هر چند به دلایل مختلف از کمتر از ۵۰ درصد ظرفیت بندار بهره مند هستیم.

دبیرکل انجمن کشتیرانی ایران بیان کرد: در حقیقت ۵۰ درصد

#### استاندار مازندران:

## زمینه جذب سرمایه گذاران در اجرای طرح اقتصادی دریا محور فراهم شود

استاندار مازندران بر لزوم اتخاذ راهکار درست و اصولی به منظور جلب و جذب سرمایه گذاران بخش خصوصی در راستای اجرای طرح های اقتصاد دریا محور در این استان تأکید کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی یونس رستمی در جلسه اقتصاد دریا محور استان افزود: جذب سرمایه گذران بخش خصوصی از یک سو و استفاده از اعتبارات دولتی در راستای اجرای طرح های اقتصاد دریا محور، فرصتی ارزشمند برای ایجاد اشتغال پایدار و توسعه در مازندران است.

وی اظهار کرد: طرح اقتصاد دریا محور ابلاغی رهبر معظم انقلاب اسلامی، ظرفیت بسیار بزرگی برای توسعه این استان است که باید به شکل مطلوب عملیاتی و اجرایی شود.

مقام عالی دولت در مازندران با اشاره به برخورداری این استان از سه بندر نوشهر، فریدونکنار و امیرآباد، خاطر نشان کرد: همسایگی این استان با کشورهای حاشیه دریای خزر و واقع شدن در کریدور شمال به جنوب، فرصتی ارزشمند برای عملیاتی کردن طرح های اقتصاد دریا محور است.

یونس رستمی تصریح کرد: همسو با اجرای طرح های اقتصاد دریا محور، در بودجه سالانه نیز، اعتبارات مربوط به این طرح بزرگ تأمین خواهد شد.

رهبر معظم انقلاب اسلامی در آبانماه سال گذشته در اجرای بند یک اصل یکصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست های کلی توسعه دریا محور را برای اقدام به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.

در پی تصویب سیاست های کلی توسعه دریا محور از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی، برنامه جامع تحقق سیاست های یاد شده ششامل متن لوایح مورد نیاز، مقررات ضروری و اقدامات اجرایی متناسب تدوین شد و در این راستا، هیات وزیران در جلسه ۱۲ اردیبهشت ۱۴۰۳ برنامه جامع تحقق سیاست های کلی توسعه دریا محور را تصویب و این مصوبه به ۱۹ اردیبهشت ماه سال جاری در ۴۴ ماده از سوی هیات وزیران، ابلاغ شد.

#### رئیس سازمان توسعه تجارت ایران خبر داد:

### تعیین سهمیه واردات رسمی برای ته لنجی ها

رئیس کل سازمان توسعه تجارت گفت: لنج داران می توانند در یک سفر از ماه جاری تا مرداد سال آینده به اندازه ظرفیت لنج هایشان واردات قانونی داشته باشند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدعلی دهقان دهنوی با اشاره به برگزاری نخستین جلسه کارگروه ساماندهی تجارت مرزی، افزود: موضوع سهمیه واردات رسمی ملوانان و ته لنجی ها مورد بررسی قرار گرفت. وی اظهار داشت: اعضای کارگروه موافقت کردند به لنج هایی که در بندار مشخص شده حضور

**گروه بندار و کشتیرانی – حسین بوذری** – باوجود برخورداری بندار ایران از ظرفیت های چشمگیر، تنها کمتر از نیمی از این توانمندی ها به کار گرفته می شود و این وضعیت نه تنها مانع از بهره وری اقتصادی بهینه شده، بلکه منجر به از دست رفتن فرصت های تجاری و اقتصادی بزرگ برای کشور می شود و نیاز به توسعه و استفاده بهینه از بندار، راهکارهای ضروری را برای افزایش رشد اقتصادی و توسعه زیر ساخت های دریایی کشور ارائه می دهد.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سراسرآمد، صنعت دریایی به عنوان شریان حیاتی اقتصاد جهانی، نقشی بی بدیل در تسهیل تجارت، حمل و نقل کالا و تبادل فرهنگ ها ایفا می کند. در این میان، بندار، به مثابه دروازه های ورود و خروج کالا، نقشی کلیدی در زنجیره تأمین جهانی بر عهده دارند و توسعه زیر ساخت های بندری و ارتقای بهره وری در این حوزه، از جمله عوامل حیاتی در رشد اقتصادی و توسعه پایدار کشورها به شمار می رود.

با این حال، صنعت دریایی ایران با چالش های متعددی روبه روست. ظرفیت های بالقوه بندار کشور، به دلایل مختلف از جمله محدودیت های ساختاری، موانع قانونی و کمبود سرمایه گذاری، به طور کامل مورد بهره برداری قرار نگرفته است. این امر، ضرورت بازنگری در رویکرد مدیریتی و اتخاذ تدابیری برای افزایش بهره وری و جذب سرمایه های داخلی و خارجی را آشکار می سازد. در عصر حاضر، سرمایه گذاری خارجی به عنوان یکی از عوامل کلیدی در توسعه صنایع مختلف از جمله صنعت دریایی شناخته می شود. ورود سرمایه های خارجی علاوه بر تأمین منابع مالی مورد نیاز، امکان انتقال فناوری های نوین، ارتقای دانش فنی و بهبود استانداردهای مدیریتی را نیز فراهم می سازد.

##### چالش های سرمایه گذاری و توسعه صنعت دریا

با این شرایط، جذب سرمایه گذاران بین المللی نیازمند ایجاد بستر مناسب، رفع موانع قانونی و ارائه مشوق های جذاب است. تحریم های اقتصادی به عنوان یکی از مهم ترین چالش های پیش روی اقتصاد ایران، تأثیر قابل توجهی بر صنعت دریایی کشور داشته است. محدودیت های ناشی از تحریم ها، دسترسی به فناوری های پیشرفته، نرم افزارهای روزآمد و بازارهای بین المللی را دشوار ساخته و هزینه های فعالیت های تجاری را افزایش داده است. در این شرایط، اتکا به توان داخلی، بومی سازی فناوری ها