

دریاپایه

بنادر

تخلیه و بارگیری بیش از ۲۸ هزار TEU تخلیه و بارگیری بیش از ۲۸ هزار TEU



مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان میزان تخلیه و بارگیری کانتینرهای یخچالی در دو ماهه سال جاری را بیش از ۲۸ هزار TEU اعلام که ۱۹ درصد افزایش را به دنبال داشته است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مرتضی سالاری اعلام کرد: بنادر غرب استان هرمزگان با ظرفیت ۳۰۰ کانتینر یخچالی چرخدار و ۱۲ رمپ مخصوص بارگیری توانست در دو ماهه سال ۱۴۰۴، تخلیه و بارگیری ۲۸ هزار و ۹۴ TEU کانتینر یخچالی بسا تناژ ۳۰۱ هزار و ۶۵ تن، بنادر غرب استان توانست افزایش ۱۹ درصدی را به ثبت برساند.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان ادامه داد: حجم صادرات کانتینر یخچالی از طریق بنادر غرب استان هرمزگان در مدت یاد شده نیز ۱۴ هزار و ۴۷ TEU با تناژ ۱۵۰ هزار و ۵۳۲ تن بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۰ درصدافزایش داشته است. مدیریت بنادر و دریانوردی بندرلنگه به عنوان هسته مرکزی بنادر غرب استان هرمزگان با پوشش بر ۱۰ بندر تجاری و مسافری و نظارت بر ۴۶ سازه دریایی و پشتیبانیی نیمی از جزایر کشور، همچنین در برگیری ۶۰۰ کیلومتر مرز دریایی از نقاط مهم مدیریت بر سواحل کشور است.

مجری طرح توسعه مکران اعلام کرد: کریدور فاو، جدیدترین رقیب بندر چابهار



مجری طرح توسعه مکران با اشاره به تعدد رقبای بنادر ایران، ایجادکنندگان کریدورهای جدید را مهمترین رقبای بندر چابهار توصیف کرد و گفت: کریدور فاو، جدیدترین رقیب بندر چابهار است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد حسین شریف زادگان درباره طرح توسعه مکران به مانابیان کرد: کار مطالعاتی، هم در سواحل دریای عمان و هم در بندر چابهار انجام شده است.

مجری طرح توسعه مکران افزود: چابهار یک منطقه خاص است. این منطقه یک منطقه بین‌المللی حمل‌ونقل است و در مسیر کریدور شمال- جنوب قرار دارد. بندر چابهار می‌تواند منطقه لاکلند که در آسیای مرکزی واقع شده است و اهمیت ژئواکونومیک در جهان دارد را به ایران متصل کند.

شریف زادگان مجری طرح توسعه مکران گفت: بندر چابهار در خلیج چابهار قرار گرفته است. این بندر یک پست بندری است و در دهانه اقیانوس هند واقع شده است.

مجری طرح توسعه مکران درباره رقبای بندر چابهار توضیح داد: قاعداً ما رقبای زیادی داریم. مهمترین رقبای‌های ما رقبایهایی هستند که کریدورهای بین‌المللی جدید ایجاد کردند.

مجری طرح توسعه مکران افزود: این رقبا در منطقه مشخص هستند. آخرین آنها کریدوری است که از منطقه فاو شروع می‌شود، به خلیج فارس می‌آید و در نهایت از بندری که در پاکستان هست، استفاده می‌کند. مجری طرح توسعه مکران گفت: پسدري که در پاکستان واقع شده و عراق از آن استفاده می‌کند هم رقیب بندر چابهار است. از همه مهمتر در عمان بنادر سحار و بنادر دیگری هست که کارهای زیادی در زمینه ایجاد کریدورها کرده‌اند و اقدامات آنها پیشرفت‌هایی هم داشته است.

راهاندازی خط کشتیرانی چابهار-مسقط، دستاورد سفر پزشکیان

استاندار سیستان و بلوچستان با اشاره به گفت‌وگو خود با رئیس جمهور پزشکیان درباره رهاورد سفر اجتماعی ایکس نوشت: در مسیر بازگشت از عمان، با رئیس جمهور محترم پیروان رهاورد سفر برای سیستان و بلوچستان به گفت‌وگو پرداختیم.

وی ادامه داد: دکتر پزشکیان با تأکید بر حمایت از برنامه‌های توسعه‌محور استان، راه‌اندازی خط کشتیرانی چابهار-مسقط و گسترش دیپلماسی مردمی را گامی راهبردی در مسیر تحول جنوب‌شرق کشور دانستند.



کرده‌اند. دوخط از این خطوط از بالا و شمال دریای خزر به طرف اروپا رهسپار می‌شود. سومین خط از میانه خزر و خط چهارم از پایین خزر عبور می‌کند. خط چهارم در مسیر ایران قرار گرفته و در حال حاضر هم قطاری در حال تردد دارد.

به گفته حریری، این خط هنوز تأثیر وجهی بر صادرات و واردات ایران به چین ندارد زیرا یک خط دائمی و برنامه‌ریزی‌شده نیست. هر خط حمل‌ونقلی (زمینی، ریلی، دریایی و هوایی) زمانی به‌طور واقعی شکل می‌گیرد که متقاضی حمل بار یا مسافر از دوسو در آن باشد. وی افزود: در حال حاضر قطاری که از چین به ایران می‌آید، با محموله‌ای به سوی ایران رهسپار می‌شود؛ این در حالی است که ما در ایران محموله و باری نداریم که با خطوط ریلی به چین صادر کنیم.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین دلیل بی‌نظمی این قطار در رفت‌وآمد از چین به ایران را نبود بار از ایران به چین دانست و گفت: این قطار یک‌ماه یک‌بار یا چندماه یک‌بار به ایران بار می‌آورد زیرا زمانی به یک خط مواصلاتی بین ایران و چین تبدیل می‌شود که برای انتقال بار دوسر بر نامه بلندمدت داشته باشد.

حریری با بیان اینکه زیر ساخت این راه ریلی از محموله و بار آن بیشتر فراهم است، گفت: در زیرساخت هم ایراداتی وجود دارد و احتیاج به یک‌سری لجستیک خاص همانند بنادر خشک و... داریم؛ اما ابتدا باید بار وجود داشته باشد تا برای لجستیک همفکری کرد. وی در مورد زمان تحویل کالا از چین به ایران از راه‌آهن نسبت به کشتی، این: راه‌آهن زمان تحویل کالا از طریق دریا را از ۳۲ تا ۳۳ روزه به ۱۴ تا ۱۸روز از طریق زمین کاهش می‌دهد و از نظر هزینه‌ای هم ریل از کشتی ارزان‌تر است.

به غرب و در نهایت به اروپا می‌رسیدند. وی افزود: این مسیر نشان‌دهنده کوتاه‌ترین، امن‌ترین و اقتصادی‌ترین راه‌ها برای جابه‌جایی کالا در گذشته بود. لطیفی بیان کرد: در گذشته، کالاها از چین به قزاقستان منتقل می‌شدند، سپس وارد ترکمنستان شده و از مرز ایران و ترکیه در سرخس جابه‌جا می‌شدند. اتصال این مسیرها، سرعت جابه‌جایی کالا را بین ایران، چین و اروپا افزایش می‌دهد. سخنگوی کمیسیون تجارت‌خانه صمت ایران یادآور شد: پیمان‌شناسگهای که ایران، چین، روسیه و چندین کشور دیگر نیز عضو آن هستند، می‌تواند به تقویت این مسیر کمک کند. در این پیمان، یکی از موضوعات اصلی توسعه حمل‌ونقل و تجارت اقتصادی است که می‌تواند به بهبود روابط تجاری میان ایران و اروپا کمک شایانی کند. لطیفی توضیح داد: کاهش شدید زمان حمل کالا با توسعه مسیر ریلی چین-ایران-اروپا-ایران، امکان‌پذیر بوده و از گذشته بهترین مسیر عبور کالا از چین به اروپا بوده است. وی در پایان خاطر نشان کرد: فعال‌شدن بندر خشک آپرین در ۲۰کیلومتری تهران و ورود قطار چینی، به تقویت مناسبات چین و ایران و توسعه حمل‌ونقل بین دوکشور می‌پردازد.

نصف‌شدن زمان ارسال کالااز چین به ایران از طریق ریل

مجیدرضا حریری، رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین نیز در گفت‌وگویی با «ایلنا» با اشاره به قرار گرفتن ایران در مسیر ریلی چین به اروپا، گفت: یک‌سری خطوط ریلی، نقاط و استان‌های غربی چین را به غرب دنیا و اروپا متصل می‌کنند. وی در مورد جزئیات راه‌های ریلی چین به اروپا، گفت: این خطوط ریلی، راه‌های مواصلاتی زمینی است که چینی‌ها برای رفت و آمد کالا از/به چین طراحی

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد؛

کاهش زمان ترانزیت ریلی کالااز چین به ایران

ایران به میان بر ترانزیت ریلی چین به اروپا تبدیل شده است

شده و اکنون با طرح یک کمربند- یک جاده چین موردتوجه دوباره قرار گرفته است. کشور چین از طریق کریدور ترانزیت بین‌المللی شرقغرب به کشورهای آسیای میانه، منطقه قفقاز و کشورهای اروپای شرقی و مرکزی و جنوبی است و کشور ایران در شاخه جنوبی این کریدور ترانزیتی واقع شده است. کریدور یا دالان اقتصادی ایران-قزاقستان-چین، قسمتی از طرح سرمایه‌گذاری در زیربنایهای اقتصادی راه ابریشم جدید است که «سین‌کیانگ» چین را از قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان به ایران و در امتداد آن به اروپا متصل خواهد کرد.

بسیاری از کارشناسان معتقدند که مزیت ایران این است که از چند مرز امکان انتقال کالا از چین را دارد. از مدت‌ها قبل ۳مرز ریلی فعال در ایران وجود داشت که چین توانایی بهره گرفتن از طریق آن‌ها برای صادرات به اروپا داشت. چین می‌تواند از طریق قزاقستان-ازبکستان-ترکمنستان-سرخس وارد ایران شده و به‌صورت حمل یکسره ریلی تا مرز رازی و از آنجا به سمت ترکیه ترانزیت کند. این مسیر، مسیر کاملاً ریلی از سرخس تا مرز رازی را طی می‌کند. مسیر دوم ریلی، کریدور ریلی قزاقستان-ترکمنستان-اینچه‌یرون-رازی است. این دو مسیر کاملاً ریلی و حمل یکسره کالاست که چین می‌تواند برای صادرات کالاهای خود به اروپا از آن استفاده کند.

کاهش زمان حمل بار چین -ایران-اروپا

روح الله لطیفی، سخنگوی کمیسیون تجارت‌خانه صمت ایران در گفت‌وگویی با باشگاه خبرنگاران جوان، اظهار کرد: تجارت ایران و اروپا دارای یک مسیر واحد تاریخی است که به جاده ابریشم معروف است و ابریشم‌هایی که چین در ۱۰۰۰ یا ۲۰۰۰سال پیش تولید می‌کرد، از این مسیر به ایران وارد می‌شدند و سپس از طریق ایران

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر خبر داد:

خدمت‌رسانی پایگاه‌های جستجو و نجات دریایی به‌صورت شبانه‌روزی در سواحل بوشهر



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: پایگاه‌های جستجو و نجات دریایی به‌صورت شبانه‌روزی در سواحل استان بوشهر خدمات‌رسانی می‌کنند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکیبی نسب با اشاره به فعالیت شبانه‌روزی مراکز جستجو و نجات دریایی در سواحل و بنادر استان بوشهر گفت: در این مرکز تجهیزات کامل آمدادی به همراه نیروهای مجرب و توانمند فعالیت می‌کنند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به عملیات امداد و نجات دریایی در سال جاری خاطر نشان کرد: طی دو ماهه نخست سال جاری نیروهای امداد و نجات دریایی استان موفق به انجام عملیات‌های چشمگیری در حوزه جستجو و نجات افراد و شناورها شده‌اند. در این مدت، ۱۲ درخواست امداد و نجات دریایی ثبت و به تمامی آنها به موقع پاسخ داده شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به جزئیات این عملیات‌ها اظهار داشت: در دو ماه نخست با اعلام درخواست امداد و پیام اضطراری پس از بررسی و اعزام تیم‌های جستجو و نجات، ۱۶ نفر از غرق‌شدگی در خلیج‌فارس نجات یافتند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر ادامه داد: در این عملیات‌های آمدادی همچنین ۷ درخواست نیاز به خدمات پزشکی به دریانوردان، خدمه و سرنشینان کشتی و شناورها ثبت و خدمات لازم ارائه شد. در این مدت خدمات لازم به شناورها که در آستانه غرق‌شدگی و یا دچار سانحه بودند ارائه شد و با تلاش امدادگران دریایی به سلامت به ساحل بازگردانده شدند.

شکیبی نسب با بیان اینکه در دو ماه نخست امسال یک شناور در سواحل خلیج‌فارس محبوده استان بوشهر غرق شد اضافه کرد: خوشبختانه هیچ موردی از افراد مفقود در عملیات‌های آمدادی ثبت نشده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر افزود: این موفقیت‌ها نتیجه آمادگی و واکنش سریع واحدهای امداد و نجات دریایی استان است که سلامت و ایمنی دریانوردان و ساکنان مناطق ساحلی را تأمین می‌کنند.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران

سکوی صیادی و تفریحی در نوار ساحلی مازندران ساخته می شود

مدیرکل بنادر و دریانوردی گفت: کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با ساخت سکوی صیادی و تفریحی در نوار ساحلی استان مازندران (شهر کلارآباد) موافقت کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سعید کیا کجوری با اعلام این مطلب افزود: با توجه به پیگیری‌های انجام شده از سوی این اداره کل، کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با ساخت این سکو توسط سرمایه گذار بخش خصوصی، بر اساس مشخصات تعیین شده و رعایت کلیه قوانین و مقررات داخلی و کنوانسیون

خبر

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران

سکوی صیادی و تفریحی در نوار ساحلی مازندران ساخته می شود

مدیرکل بنادر و دریانوردی گفت: کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با ساخت سکوی صیادی و تفریحی در نوار ساحلی استان مازندران (شهر کلارآباد) موافقت کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سعید کیا کجوری با اعلام این مطلب افزود: با توجه به پیگیری‌های انجام شده از سوی این اداره کل، کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با ساخت این سکو توسط سرمایه گذار بخش خصوصی، بر اساس مشخصات تعیین شده و رعایت کلیه قوانین و مقررات داخلی و کنوانسیون