



رئیس کمیسیون گمرک اتاق ایران با اشاره به فعالیت بدون وقفه گمرکات کشور در شرایط جنگ، خبر از ترخیص فوری کالاها در شرایط بحرانی و غیر منتظره را داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا فاروقی، با اشاره به فعالیت مستمر گمرک در صادرات و واردات کشور، به اینلنا گفت: فعالیت مستمر گمرکات و ارائه خدمات نقش مهمی در تأمین به موقع کالاهای اساسی، دارو، تجهیزات پزشکی و مایحتاج تولید در شرایط جنگ ایران و رژیم صهیونیستی داشت.

رئیس کمیسیون گمرک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با اشاره به اینکه به صورت مداوم، موانع، مشکلات و چالش‌های این حوزه به‌صورت تخصصی بررسی و رصد می‌شود، افزود: علاوه بر تمهیداتی که در شرایط بحرانی اتخاذ می‌شود، ظرفیت‌های مناسبی برای ترخیص فوری کالاها در شرایط خاص در قانون امور گمرکی و سایر مقررات موضوعه پیش‌بینی شده که قابل اجراست.

فاروقی رئیس کمیسیون گمرک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران در پاسخ به این سوال که آیا اختلالی در دو هفته گذشته در گمرکات داخلی و مرزی وجود داشت؟ گفت: اختلالی در فعالیت گمرکات کشور اعم از داخلی و مرزی وجود نداشت و تشریفات گمرکی منتهی به واردات، صادرات و ترانزیت کالاها در جریان بود و هست.

رئیس کمیسیون گمرک اتاق ایران با بیان اینکه واردات و صادرات در گمرکات به صورت روان انجام می‌شد، گفت: تمهیداتی هم برای ترخیص ویژه کالاهای ضروری و اساسی کشور پیش‌بینی شده بود. ولی کار ترخیص به‌صورت روان جلو رفت و مشکلی هم نداشت.

فاروقی افزود: در مورد ترخیص فوری کالاها در شرایط خاص هم ظرفیت‌های قانونی مناسبی در قوانین داخلی داریم که می‌توانیم در صورت لزوم از آنها استفاده کنیم. اما در حوزه گمرکات مشکلات آنچنانی نداشتیم و کار بدون وقفه انجام شد.

وزیر صمت:

**صنایع و اصناف برای پشتیبانی کامل از مردم و نیروهای نظامی آمادگی کامل دارند**



وزیر صنعت، معدن و تجارت در جلسه شورای معاونین وزارت صمت گفت: صنایع و اصناف برای پشتیبانی کامل از مردم و نیروهای نظامی آمادگی کامل دارند

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید محمد اتابک در جلسه شورای معاونین وزارت صمت اظهار کرد: با مراقبت جدی از تداوم روند عادی جریان تولید در کشور به همراه صنایع و اصناف برای پشتیبانی کامل از مردم و نیروهای نظامی و تامین مایحتاج آنان آمادگی کامل داریم. این وزارتخانه هم از نظر گستردگی وظایف و مأموریت‌ها و هم از نظر طیف بسیار وسیعی از مردم که باید به آنان خدمت‌رسانی کند، وظایف سنگینی در دوره جنگ برعهده دارد.

وی افزود: مردم هوشمند ایران اسلامی با غیرت و تشخیص دقیق خود نه تنها در برابر این تهاجم وحشیانه سرخ خم نکرده‌اند بلکه چنان بر انسجام و اتحاد خود افزوده و در سایه وحدت فرماندهی همه پشتیبان نیروهای مسلح خود هستند که اکنون اطمینان داریم جمهوری اسلامی ایران این جنگ را با پیروزی به پایان خواهد رساند و در جایگاه رفیع‌تری در جهان قرار خواهد گرفت.

اتابک گفت: با تجربه گران‌بهایی که در دوران ۸ سال دفاع مقدس اندوخته‌اند برای اینکه بتوانیم در مقابل اقدامات خبیثانه و شیطانی دشمن با پیروزی و سربلندی از میدان خارج شویم وظیفه داریم ایثارگرانه و تا پای جان وظایف خود را به منظور تأمین و پویایی زنجیره تولید و توزیع و خدمات کشور به‌گونه‌ای انجام دهیم که روال زندگی عادی و روزمره مردم حفظ شود.

او تصریح کرد: در این راستا اعضای شورای معاونین که به عنوان معین استان‌ها تعیین شده‌اند بایستی به‌صورت روزانه آخرین وضع استانها را بررسی و پیگیر حل مشکلات آنها باشند.



**گروه اقتصاد دریا-سهیل مرتضوی** – برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که طی ۱۰ سال آینده تعداد کشتی‌های قابل اوراق به‌رقم ۱۶هزار فروند می‌رسد. از طرف دیگر، به نظر می‌رسد در این مدت تعداد بیشتری از کشتی‌های اوراقی به ناوگان کشتیرانی جهانی اضافه خواهد شد. در چنین شرایطی سهم ایران به‌عنوان کشسوری که در شمال و جنوب به آب‌های بین‌المللی دسترسی دارد و می‌توان آن را کشوری دریایی قلمداد کرد، از چرخه اقتصادی اوراق کشتی‌ها همچنان مبهم و به مانند یک معما باقی مانده است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، گزارش‌های رسمی منتشرشده توسط کارشناسان، نشان می‌دهد که ایران باوجود ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های بی‌نظیر در حوزه اقتصاد دریامحور و دسترسی به آب‌های بین‌المللی هنوز تا نقطه مطلوب برای بهره‌بردن از موهب اقتصاد دریا فاصله معناداری دارد. سهم ایران از ساخت کشتی در جهان، بسیار کم است. این در حالی است که چین، کره و ژاپن حدود ۹۵درصد از ساخت و تولید بازار جهانی را در سال ۲۰۲۳ در اختیار داشته و از مزایای درآمد ارزی عظیم، اشتغالزایی، رونق صنایع بالادستی، انتقال فناوری، پشتیبانی از ناوگان ملی و غیره بهره‌برده‌اند.

بررسی اطلاعات رسمی موجود نیز در این مرکز داده بین‌المللی نشان می‌دهد که از نظر مالکیت تناژ وزن مرده سهم ایران از کشتی‌های جهان نزدیک ۸۵/۰درصد است. سهم ایران در ثبت کشتی‌ها نیز در حدود ۰/۹درصد است. در این رابطه طی سال ۲۰۲۳، ۳۵کشور دارای بزرگ‌ترین دفاتر ثبت کشتی، حدود ۹۴درصد از ظرفیت ناوگان جهانی را پوشش می‌دادند.

جایگاه ایران در بخش بازیافت کشتی‌ها

در بخش بازیافت کشتی‌ها، سهم ایران صفر است. در حالی‌که با توجه به عمر کشتی‌ها، میانگین سنی ناوگان جهانی (حدود ۲۲درصد از کل کشتی‌ها بیش از ۲۰سال‌عمر دارند)، مضافاً تناژ کشتی‌های فروخته‌شده برای اسقاط در بازه ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۳، می‌توان با ایجاد مراکز اسقاط یا بازیافت کشتی با سرمایه‌گذاری متوسط از مزیت پتانسیل‌های اقتصادی و زیست‌محیطی آن بهره‌برد. در این ارتباط حدود ۸۰درصد وزن یک کشتی از فولاد تشکیل شده است، به همین دلیل، صنایع فولاد به‌عنوان اصلی‌ترین مشتریان صنعت بازیافت کشتی شناخته می‌شوند.

براساس گزارش الزامات تأسیس صنعت بازیافت کشتی در ایران، مزایای تأسیس این صنعت در کشور به‌عنوان یک کسبب‌وکار متوسط علاوه‌بر ایجاد درآمد و حدود ۱۰۰۰ فرصت شغلی مستقیم و ۱۰۰۰۰ فرصت شغلی غیرمستقیم در کنار مواردی نظیر صرفه‌جویی در مصرف سنگ‌آهن، گاز طبیعی، زغال‌کک، سنگ‌آهک، آب و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، توسعه صنایع بازیافت و ورود به عرصه اقتصاد چرخشی را در پی خواهد داشت. شایان ذکر است، در

«روزنامه سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

# سهم ایران از اقتصاد اوراق کشتی‌ها چقدر است؟

**طی ۱۰سال آینده ۱۶هزار کشتی در جهان قابل اوراق می‌شود**

برای ۱۰سال آینده به قدری بالااست که حجم DWT بازیافتی در هر سال از سال ۲۰۲۷ میلادی می‌تواند از این رکورد فراتر رود. راسموسن در پایان معتقد است: اگر تعادل عرضه و تقاضا به‌طور خاص قوی باشد، بازیافت واقعی ممکن است به‌طور طبیعی کمتر از پتانسیل محاسبه‌شده بیمکو باشد. از سوی دیگر، به دلیل بازارهای ضعیف و نیاز به جایگزینی، تناژ قدیمی‌تر برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای ممکن است بالاتر باشد. در هر صورت، ما به احتمال زیاد بازیافت را به‌طور قابل‌توجهی بالاتر از گذشته می‌دانیم، در حالی‌که تأسیسات اوراق در عین حال باید از رعایت الزامات سختگیرانه‌تر کنوانسیون هنگ‌کنگ اطمینان حاصل کنند.

**ایران برنامه‌ای برای اوراق کشتی دارد؟**

در سال‌های اخیر افزایش تعداد شناورهای با سن بیش از ۲۵سال یا شناورهای فاقد کارایی لازم در ایران، سواحل جنوبی کشور را با مشکلی به نام «کشتی‌های رها‌شده» مواجه کرده است. کشتی‌هایی که محیط‌زیست و اکوسیستم‌های طبیعی جنوب را به مخاطره انداخته است. این مسئله دوعامل دارد؛ یکی آنکه زیرساخت‌های مناسب اوراق کشتی در کشور وجود ندارد و دوم آنکه اوراق کشتی در خارج از کشور صرفه اقتصادی را برای مالکان ندارد. براساس این گزارش، کشتی‌ها با وجود عمر طولانی اما محدود در پایان کارایی باید اوراق شوند. کشتی‌های اقیانوس‌پیما معمولاً ۲۰ تا ۳۰سال، شناورهای فایبرگلاس و چوبی ۳۰ تا ۴۰سال و قایق‌های تفریحی فولادی اگر به خوبی تعمیر و نگهداری شوند، بیش از ۱۰۰سال عمر می‌کنند.

اولین طرح رسمی برای احداث محوطه بازیافت کشتی را سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در سال ۱۳۷۶ برای محرومیت‌زدایی و توسعه استان سیستان و بلوچستان مطرح کرد. پس از دریافت پروانه تأسیس از منطقه آزاد چابهار در سال ۱۳۷۸ کشتی «ایران پاسدار» به مبلغ ۱۰میلیارد ریال از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خریداری شد. سازمان محیط‌زیست با بازیافت این کشتی در ساحل تیس مخالفت کرد و قرار شد این طرح در ۵۰کیلومتری شرق شهرستان چابهار استقرار یابد، ولی باز هم پس از گذشت مدتی، سازمان محیط‌زیست با اجرای این طرح مخالفت کرد. در نهایت سرمایه‌گذاران پاکستانی که تمایلی به سرمایه‌گذاری در این طرح داشتند، به کشورشان بازگشتند و کشتی «ایران پاسدار» به اوراق‌کنندگان پاکستانی فروخته شد. توسعه صنعت بازیافت کشتی برای کشور اهمیت بسیاری دارد، چراکه از نظر زیست‌محیطی، اقتصادی، اشتغال و حمل‌ونقل دریایی نقش قابل‌توجهی را داراست.

با توجه به تخمین کشتی‌های از رده خارج در ۱۵سال آینده و همچنین با توجه به تعداد فراوان شناورهای مغروق، قطعاً حجم درخواست زیادی متوجه مراکز بازیافت خواهد بود. قوانین متعدد داخلی به‌طور صریح راه‌اندازی صنعت اوراق کشتی را تصویب کرده‌اند. در کنوانسیون‌های مختلفی نیز که ایران به عضویت آن‌ها درآمده و متعهد به رعایت مصوبات آن‌هاست، چگونگی توسعه این صنعت و کم‌وکیف آن تعیین شده است. رفع موانع و مشکلات پیش‌روی این صنعت بر سود بیشتر ششامل قوانین مورد نیاز، دستورالعمل‌ها، استانداردها و سیاست‌گذاری‌های مورد نیاز است. به این ترتیب می‌توان با تشکیل یک کمیته تخصص و متشکل از نمایندگان ارگان‌های مختلف مرتبط با این صنعت، بخش بزرگی از خلاءهای موجود در صنعت اسکرپ را برطرف کرد.

در بچه



مدیرعامل شرکت راه‌آهن خبر داد؛

**امضای تفاهمنامه میان راه‌آهن و سازمان بنادر برای**

**دستیابی به سهم ۲۵ درصدی حمل بار ریلی در بنادر**

**مدیرعامل شرکت راه‌آهن درباره سهم بار ریلی از بنادر کشور گفت:** خوشبختانه رسیدن به ظرفیت ۲۵ درصدی از بار موجود در بنادر در مجلس مصوب شده است که با امضای تفاهم‌نامه بین شرکت راه‌آهن و سازمان بنادر و دریانوردی، امیدواریم به نتیجه مطلوب برسیم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، دومین نشست صمیمی اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، به منظور بررسی مشکلات حمل بار و دستیابی به راهکارهای مناسب، در ساختمان مرکزی شهدای راه‌آهن برگزار شد. در این نشست که معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی، معاون وزیر راه و مدیرعامل راه‌آهن و عضو هیئت مدیره و معاون سازمان بنادر و دریانوردی حضور داشتند، مدیرعامل راه‌آهن ضمن قدردانی از حمایت‌های انجام‌شده از بخش ریلی گفت: با وجود اینکه در برنامه‌های توسعه کشور، سهم بار ریلی از کل بار کشور ۳۰درصد در نظر گرفته شده اما این میزان طی دهه‌های گذشته بین ۹ تا ۱۳ درصد متغیر بوده است. وی افزود: لازمه رسیدن به تکلیف در نظر گرفته‌شده برای راه‌آهن در برنامه‌های توسعه، فراهم کردن مقدمات و عزم جدی بین دستگاه‌های مختلف است.

ذاکری همچنین درباره سهم بار ریلی از بنادر کشور گفت: خوشبختانه رسیدن به ظرفیت ۲۵ درصدی از بار موجود در بنادر در مجلس مصوب شده است که با امضای تفاهم‌نامه بین شرکت راه‌آهن و سازمان بنادر و دریانوردی، امیدواریم به نتیجه مطلوب برسیم. وی با اشاره به اینکه در حال حاضر سهم راه‌آهن از بار موجود در بنداری همچون امیرآباد و کاسپین قابل قبول نیست تصریح کرد: وجود الزامات قانونی برای صاحبان دولتی بار می‌تواند منجر به افزایش سهم راه‌آهن از کل بار کشور شود.

به گفته ذاکری، استفاده از ظرفیت‌های موجود در بخش‌های مختلف کشور، اصلاح فرایندها و پرهیز از نگاه جزیره‌ای و بخشی، از دیگر مواردی است که می‌تواند در افزایش سهم ریلی بار کشور موثر باشد. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به عبور راه‌آهن از بحران کمبود ناوگان در سال گذشته، افزود: اکنون تعداد لکوموتیوهای آماده به کار از ۴۸۹ دستگاه در مرداد و شهریور سال گذشته، به ۵۵۵دستگاه رسیده است و در حال حاضر نیز در صدد اخذ چند مجوز از دولت به منظور تامین ناوگان ریلی هستیم.

وی با بیان اینکه تا رسیدن به اقق ۳۰درصد حمل ریلی بار کل کشور، فاصله زیادی داریم گفت: هدفگذاری راه‌آهن در سال جاری حمل ۵۴میلیون تن بار داخلی و بین‌المللی است که امیدواریم با انسجام تیمی و فراهم کردن مقدمات به این برنامه دست یابیم.

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز در این نشست با بیان اینکه میزان مصرف سوخت در حمل و نقل جاده‌ای ۴ تا ۷برابر حمل و نقل ریلی است گفت: این در حالی است که با انتقال بار از جاده به روی ریل، صرفه‌جویی قابل‌توجهی رخ می‌دهد.

باز تاب



معاون محیط زیست دریایی خبر داد:

**آماده‌باش زیست‌محیطی**

**در پی بحران‌های منطقه‌ای**

**معاون محیط زیست دریایی گفت:** در پی تشدید بحران‌های منطقه‌ای و با درس گرفتن از خسارت‌های زیست‌محیطی گذشته، ایران در حالت آماده‌باش کامل زیست‌محیطی قرار گرفته است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمدرضا لاهیجان‌زاده، در تشریح اقدامات انجام‌شده برای محافظت از اکوسیستم‌های دریایی و تالاب‌ها در مناطق ساحلی ایران، با توجه به تنش‌های اخیر در منطقه و تجربه حوادث گذشته، توضیحاتی به‌مهر ارائه کرد.

لاهیجان‌زاده با اشاره به حادثه‌ای که حدود یک تا یک و نیم ماه پیش در بندرعباس رخ داد، گفت: این حادثه، با وجود اینکه شاید بخشی از زنجیره خرابکاری دشمن محسوب شود، یک هشدار برای همکاران ما در محیط زیست بود.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها، افزود: این اتفاق، تجربه‌ای ارزشمند برای نحوه عمل در حوادث مشابه را فراهم آورد و خوشبختانه با حضور به موقع و حمایت خوب در استان، این اخطار به خوبی دریافت شد.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها تأکید کرد: پیش از جنگ اخیر و حتی بدون پیش‌بینی آن، به تمامی وزارتخانه‌ها به‌صورت مکتوب اعلام آمادگی کامل برای مقابله با هرگونه رویداد و حادثه غیرمنتظره ابلاغ شد. وی افزود: از آن‌ها خواستیم نقاط حساس در طول سواحل، از جمله صنایع آلودگی‌زا، سواحل و تالاب‌های ساحلی، و بنادر و اسکله‌های شیلانی را شناسایی کنند و مواردی را که بالقوه می‌توانند منشأ آلودگی ن اشی از حوادثی مانند آتش‌سوزی باشند، بررسی کنند. لاهیجان‌زاده به دو مورد آتش‌سوزی در سواحل جنوبی کشور در یک ماه گذشته اشاره کرد که گواه این آمادگی نسبی بود.

لاهیجان‌زاده به تجربه جنگ اول و دوم آمریکا با عراق اشاره کرد که خسارات زیست‌محیطی فراوانی را به ایران تحمیل کرد. وی به آتش زدن سکوهای نفتی، دکل‌های نفتی در کویت و آتش زدن نزارهای تالاب‌های بین‌النهرین توسط صدام و همچنین خشکاندن این تالاب‌ها که منجر به گرد و غبار شدید شد، اشاره کرد.

وی تصریح کرد: متأسفانه در آن مقطع زمانی، اواخر دهه ۶۰ و ۷۰ما مستندسازی شایسته و بایسته‌ای انجام ندادیم و نتوانستیم این آلودگی‌ها و خسارات را به‌هزینه‌های مطالبه‌گری تبدیل کنیم. با توجه به این تجربه، در بحران اخیر، محیط زیست ایران بلافاصله بر بحث مستندسازی قوی تأکید کرد.

لاهیجان‌زاده گفت: از همکارانمان خواستیم هر جایی که مورد هجوم قرار می‌گیرد و منجر به تولید آلودگی می‌شود، از جمله آتش‌سوزی و آلودگی هوا، نشست مواد نفتی و آلودگی خاک ناشی از مواد منفجره، عکس و فیلم تهیه کنند.

وی افزود: خوشبختانه پس از ۱۲ روز توقف جنگ، تمامی اتفاقات در این مدت ثبت شده و دستورالعمل مفصلی برای پاش و اندازه‌گیری ابلاغ شده است.