

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان: **رشد ۱۹۶درصدی در ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی از مجتمع بندر انزلی**



مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان از رشد ۱۰ درصدی صادرات کالا و افزایش ۱۹۶ درصدی در ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی از مجتمع بندری انزلی طی امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل خبر داد.

به گزارش اقتصادسرامد، حسین یونسی روز دوشنبه در گفت‌وگو باخبرنگار ایرنا افزود: رشد ۱۰ درصدی صادرات کالا و افزایش ۱۹۶ درصدی در ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی طی هفت ماه گذشته نشان‌دهنده روند صعودی فعالیت‌های تجاری در این بندر مهم شمال کشور است.

وی اضافه کرد: در این مدت، بیش از ۳۲۶هزار تن کالای صادراتی از طریق بندر انزلی به مقاصد مختلف صادر شده که نسبت به دوره مشابه سال گذشته بیش از ۱۰ درصد رشد را نشان می‌دهد.

یونسی افزود: این کالاهای صادراتی عمدتاً شامل مصالح ساختمانی، مواد خوراکی و محصولات تولیدی استان‌های شمالی کشور بوده که از طریق این بندر به بازارهای هدف منطقه‌ای و فرامطقه‌ای ارسال شده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به افزایش چشمگیر تردد کالا در مسیرهای بین‌المللی صاحبان کالا و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی به ظرفیت‌های بندر انزلی دانست و گفت: طی این مدت در مجموع یک‌میلیون و ۱۰۰ هزار تن کالا در مجتمع بندری انزلی تخلیه و بارگیری شده و ۳۳۶ فروند کشتی نیز به این بندر وارد شده است.

به گفته وی، توسعه زیرساخت‌های بندری، تجهیز اسکله‌ها و تسهیل فرایندهای گمرکی از جمله عواملی است که موجب افزایش رقابت‌پذیری بندر انزلی در میان بنادر شمال کشور شده است.

شتاب توسعه لجستیکی ۲۴۰۰هکتار اراضی بندر شهیدرجایی با پل دسترسی جدید



معاون مهندسی و عمران اداره‌کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به اینکه احداث پل دسترسی به اراضی ۲۴۰۰ هکتاری مجتمع بندری شهید رجایی با ۷۰درصد پیشرفت فیزیکی در حال انجام است، گفت: با ساخت این پل، پسکرانه بندر شهید رجایی توسعه یافته و به تبع آن حجم عملیات بندری و لجستیکی نیز افزایش پیدا می‌کند.

به گزارش اقتصادسرامد، حمید کمالی اظهار کرد: این طرح به‌عنوان یکی از پروژه‌های ملی بندر شهید رجایی با اعتباری افزون‌بر ۳۲ هزار میلیارد ریال سال ۱۴۰۲، در راستای اجرای طرح برنامه‌های اقتصاد دریامحور و با هدف ایجاد شهرک پشتیبانی، خطوط تولید، صنایع تبدیلی و ارزش افزوده، طراحی و کلنگ‌زنی شده است.

وی مدت زمان اجرای این طرح را ۲۴ ماه اعلام کرد و ادامه داد: با ساخت این پل، پسکرانه بندر شهید رجایی و همچنین حجم عملیات بندری و لجستیکی توسعه پیدا می‌کند.

معاون مهندسی و عمران اداره‌کل بنادر و دریانوردی هرمزگان اظهار کرد: این طرح شامل اجرای ۲دستگاه پل سه دهانه با دال مجوف بتنی پیش تنیده در مجموع به طول ۳۴۰ متر و مجهز به ادوات لرزه‌ای و سیستم پاش پیل پیشرفته، اجرای ۷۳۰متر طول خاک مسلح و ۲ مسیر دسترسی به طول سه کیلومتر است.

کمالی در خصوص وضعیت پیشرفت این طرح نیز گفت: بنابر گزارش واحد اجرایی، حدود ۷۰درصد از عملیات تაკون انجام شده و پیش‌بینی می‌شود این طرح تا نیمه سال ۱۴۰۵ تکمیل و بهره‌برداری برسد. طرح ۲۴۰۰هکتاری اراضی بندر شهید رجایی یک طرح ملی است که می‌تواند علاوه بر ارزآوری به اشتغال‌زایی هم منجر شود، در اراضی ۲۴۰۰ هکتاری امکان ایجاد شهرک لجستیک به منظور ایجاد خطوط تولید، مونتاژ، صنایع تبدیلی، بسته‌بندی و فعالیت‌های ارزش افزوده‌ای وجود خواهد داشت.



اقتصاد آبی باید بر پایه مناطق اولویت‌دار صورت گیرد. چابهار به‌عنوان دروازه اقیانوسی ایران می‌تواند محور اصلی صنایع فراساحلی، لجستیک بین‌المللی و انرژی‌های دریایی باشد. بوشهر می‌تواند به مرکز آموزش و فناوری‌های دریایی تبدیل شود و جاسک به‌عنوان بندر انرژی و صادرات فرآورده‌های دریایی نقش آفرینی کند.

۳- مدل‌های نوین تامین مالی و سرمایه‌گذاری: برای تحقق پروژه‌های بزرگ در حوزه دریا باید از مدل‌های مشارکت عمومی-خصوصی استفاده کرد. ایجاد صندوق توسعه اقتصاد آبی و انتشار اوراق سرمایه‌گذاری بندری می‌تواند منابع لازم را فراهم کند.

۴- توسعه فناوری‌های بومی و نوآوری دریایی: دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی باید به‌طور مستقیم وارد حوزه فناوری‌های دریایی شوند: از سنشش از دور و اقیانوس‌نگاری گرفته تا تولید تجهیزات فراساحلی و انرژی‌های تجدیدپذیر. ایجاد «پارک‌های علم و فناوری دریایی» در نزدیکی بندر جنوبی می‌تواند پیوند دانشگاه، صنعت و دولت را تقویت کند.

۵- دیپلماسی دریایی و همکاری‌های منطقه‌ای: ایران می‌تواند با عضویت فعال در برنامه‌های منطقه‌ای مانند

طرح‌های اقتصاد آبی اقیانوس هند و تعامل با IMO و UNDP، جایگاه بین‌المللی خود را در سیاست دریایی تقویت کند. همکاری با کشورهای همسایه برای حفاظت از اکوسیستم خلیج فارس و توسعه حمل و نقل سبز نیز بخشی از این مسیر است.

۶- ارتقای سرمایه انسانی و آموزش تخصصی: هیچ اقتصاد آبی بدون نیروی انسانی متخصص دوام ندارد.

ایجاد رشته‌های میان‌رشته‌ای در حوزه اقتصاد دریا، حقوق دریایی، انرژی‌های پاک و مدیریت بندری ضروری است. همچنین باید آموزش‌های مهارتی برای ساکنان سواحل با هدف اشتغال‌زایی محلی توسعه یابد. ۷- اصلاح چارچوب حقوقی و نهادی: قوانین مرتبط با بهره‌برداری از دریا در ایران پراکنده‌اند و گاه با یکدیگر تعارض دارند. تدوین «قانون جامع اقتصاد دریا» که حدود صلاحیت، مالکیت و مسئولیت نهادها را مشخص کند، پایه‌ای‌ترین پیش‌نیاز موفقیت در اجرای هر طرح اقتصاد آبی است.

جمع‌بندی

اقتصاد آبی صرفاً یک شعار زیست‌محیطی نیست، بلکه راهبردی اقتصادی برای قرن‌ی است که در آن منابع خشکی دیگر پاسخگوی نیاز بشر نیست. دریاها اکنون به میدان رقابت اقتصادی و فناوریانه تبدیل شده‌اند و کشورهایی که زودتر به این عرصه وارد شوند، سهم بیشتری از آینده خواهند داشت. برای ایران، حرکت به سمت اقتصاد آبی فقط انتخابی هوشمندانه نیست، ضرورتی راهبردی است.

این گذار می‌تواند سه‌دستاورد بزرگ به همراه داشته باشد؛ تنوع‌بخشی به اقتصاد ملی، ایجاد اشتغال پایدار در سواحل و افزایش سهم کشور از تجارت جهانی.

در شرایطی که بسیاری از اقتصادهای منطقه‌ای به دنبال تبدیل بنادر خود به قطب‌های نوآوری و انرژی پاک هستند، ایران نیز باید از نگاه سنتی به دریا عبور کرده و آن را به محور سیاست‌گذاری اقتصادی خود بدل کند. در دنیایی که مرزهای توسعه از خشکی به دریا منتقل شده‌اند، شاید وقت آن رسیده است که ایران هم اقتصاد خود را بر پایه «دریا» بازتعریف کند.

دریا، صنعت، دانشگاه و بخش خصوصی ضعیف است. در حوزه ششیلات و آبرزی‌پروری، ایران با وجود ظرفیت طبیعی بالا، سهم اندکی از بازار جهانی دارد. بخش زیادی از صادرات ما به‌صورت خام انجام می‌شود و زنجیره ارزش فرآوری و بسته‌بندی در سطح پایین قرار دارد.

در حوزه انرژی‌های دریایی، هنوز برنامه‌ای جدی برای بهره‌برداری از انرژی بادهای فراساحلی و جزرومد تدوین نشده است، در حالی که کشورهای منطقه، مانند عربستان و عمان، وارد اجرای پروژه‌های آزمایشی انرژی پاک در خلیج فارس شده‌اند.

در حوزه گردشگری دریایی، کمبود زیرساخت‌ها و نبود مدیریت یکپارچه، مانع بهره‌گیری از ظرفیت سواحل جنوبی و جزایر کشور شده است. در حالی‌که در کشورهای همسایه، صنعت کروز و گردشگری ساحلی به یکی از پایه‌های اقتصاد غیرنفتی تبدیل شده است.

در حوزه حکمرانی و قوانین نیز هنوز سند جامع ملی اقتصاد دریا تدوین نشده است. وظایف میان نهادهای مختلف از سازمان بنادر و شیلات تا وزارت نیرو و نفت پراکنده است و هماهنگی ساختاری وجود ندارد.

مسیر پیشنهادی برای ایران

برای ورود جدی به اقتصاد آبی، ایران نیازمند تدوین و اجرای راهبرد ملی اقتصاد دریاست؛ سندی که بر پایه سه اصل «پایداری منابع»، «نوآوری و فناوری» و «مشارکت بین‌نهادی» بنا شده، اما تحقق این راهبرد نیازمند اقدام‌های عملی و مرحله‌ای است:

۱- ایجاد دبیرخانه ملی اقتصاد آبی ایران: این نهاد باید زیرنظر شورای عالی اقتصاد کشور تشکیل شود و نمایندگان سازمان بنادر، وزارت صمت، جهادکشاورزی، نفت، نیرو، محیط‌زیست و بخش خصوصی در آن حضور داشته باشند. ماموریت آن تدوین «نقشه راه اقتصاد آبی» با اولویت‌بندی پروژه‌ها، مناطق و مدل‌های تامین مالی است.

۲- تمرکز منطقه‌ای بر چابهار، جاسک و بوشهر: توسعه



مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار مطرح کرد:

تقویت همکاری‌های اقتصادی یزدو چابهار بامحوریت بندر خشک پیشگامان

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار در دیدار با استاندار یزد با تأکید بر نقش راهبردی استان یزد در عرصه تولید و صادرات، گفت: بندر خشک پیشگامان یکی از فرصت‌های ارزشمندی است که می‌تواند محور توسعه ارتباطات تجاری و لجستیکی بین یزد و چابهار قرار گیرد.

به گزارش اقتصادسرامد، محمد سعید اربابی در نشست مشترک با استاندار یزد، با اشاره به ظرفیت‌های کم‌نظیر این استان در حوزه‌های تولید، صادرات و اشتغال‌زایی، اظهار داشت: در تلاش هستیم با بهره‌گیری از موقعیت ژئواکونومیک سواحل مکران، روابط اقتصادی منطقه آزاد چابهار با استان‌های مختلف کشور، به‌ویژه یزد، تقویت شود.

اربابی با بیان اینکه بندر خشک پیشگامان یزد ظرفیت بالایی در حوزه لجستیک و حمل و نقل دارد، افزود: این بندر می‌تواند به عنوان حلقه اتصال مؤثری میان استان یزد و منطقه چابهار عمل کند و با بهره‌گیری از زیرساخت‌های حمل کالا، نقش مکمل بنادر جنوبی کشور را ایفا نماید. وی ادامه داد: امیدواریم با همکاری فعالان اقتصادی و اتاق بازرگانی یزد، کارگروه مشترکی میان دو منطقه شکل گیرد تا از توانمندی‌های بخش خصوصی استان برای توسعه محور سواحل مکران استفاده شود و زمینه حضور سرمایه‌گذاران یزدی در طرح‌های بزرگ ملی فراهم آید.

در ادامه این نشست، استاندار یزد نیز با اشاره به جایگاه صنعتی و اقتصادی این استان گفت: یزد از ظرفیت‌های انسانی و تولیدی فوق‌العاده‌ای برخوردار است و در بسیاری از محصولات، فراتر از نیاز استان و حتی کشور تولید داریم؛ به همین دلیل، تعامل اقتصادی با مناطق آزاد و بنادر جنوبی کشور می‌تواند فرصت‌های تازه‌ای برای توسعه صادرات فراهم کند.

محمدرضا بابایی تصریح کرد: بر اساس سیاست‌های دولت در توسعه سواحل مکران، قرار است هر استان در بخشی از این مناطق برای ایجاد واحدهای صنعتی، تولیدی و کشاورزی مستقر شود و یزد نیز در همین راستا آماده حضور و سرمایه‌گذاری فعال در منطقه چابهار است. بابایی در پایان از ایجاد دبیرخانه مشترک همکاری‌های اقتصادی یزد و چابهار خبر داد و گفت: این دبیرخانه با هدف هماهنگی بیشتر میان بخش‌های دولتی و خصوصی دو منطقه راه‌اندازی خواهد شد تا سرمایه‌گذاران یزدی بتوانند در فضایی تسهیل شده، فعالیت‌های خود را در چابهار گسترش دهند.

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

پشت‌پرده غیبت راهبردی ایران در اقتصاد دریا

«اقتصاد آبی» دریایی از فرصت‌های فراموش شده برای ایران

• فناوری‌های نو ظهور دریایی، از اقیانوس‌نگاری و داده‌های ماهواره‌ای تا زیست فناوری و استخراج مواد معدنی بستر دریا.

طبق گزارش OECD Ocean Economy در سال ۲۰۲۳، ارزش اقتصادی آبی جهان به بیش از ۳ تریلیون دلار رسیده و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ از مرز ۵ تریلیون دلار عبور کند. به بیان دیگر، دریا نه‌فقط یک زیست‌بوم طبیعی، بلکه یکی از بزرگ‌ترین موتورهای رشد اقتصادی جهان است.

تجربه جهانی: دریابه عنوان موتور توسعه

کشورهای متعددی در دهه اخیر با طراحی سیاست‌های جامع Blue Economy مسیر رشد پایدار خود را متحول کرده‌اند. نروژ که زمانی صرفاً یک کشور ماهیگیر محسوب می‌شد، با سرمایه‌گذاری در فناوری‌های پاک و توسعه صنایع شیلات پیشرفته، اکنون یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان محصولات دریایی در جهان است. دولت نروژ مدل اقتصاد آبی خود را بر سه‌محور «نوآوری، پایداری و اشتغال محلی» بنا کرده و از دریا به‌عنوان اهرمی برای تنوع‌بخشی به اقتصاد استفاده کرده است. سنگاپور نیز با تلفیق بندر، دانشگاه و صنعت، تبدیل به یکی از قطب‌های اقتصاد آبی در آسیا شده است. در این کشور، بندر فقط محل تخلیه و بارگیری نیستند، بلکه مراکز داده، آزمایشگاه‌های انرژی دریایی و موسسات تحقیقاتی در دل ساختار بندری فعالیت می‌کنند.

در کشورهای در حال توسعه نیز الگوهای موفق وجود دارد. هند با برنامه Sagarmala بیش از ۵۰۰ پروژه دریایی را برای توسعه بندر، انرژی‌های ساحلی و زیرساخت‌های گردشگری آغاز کرده است. این پروژه علاوه‌بر بهبود تجارت، صدها هزار شغل جدید در نواحی ساحلی ایجاد کرده است. کنیا نیز با همکاری برنامه توسعه سازمان ملل راهبرد ملی اقتصاد آبی خود را تدوین کرده و بخش خصوصی را به سرمایه‌گذاری در شیلات، گردشگری و انرژی پاک فراخوانده است. نکته مشترک همه این کشورها، نگاه بلندمدت و چندبعدی به دریاست: دریا فقط مسیر حمل و نقل نیست، بلکه بستری برای نوآوری، اشتغال، انرژی و تعاملات بین‌المللی است.

ایران: ظرفیت بزرگ، غیبت راهبردی

ایران به لحاظ جغرافیایی یکی از معدود کشورهایی است که به دو پهنه آبی مهم -خلیج فارس و دریای خزر- دسترسی دارد. بااین‌حال، در سیاست‌گذاری اقتصادی هنوز نگاه «خشکی‌محور» بر کشور حاکم است. بنادر عمدتاً وظیفه ترخیص و ورود کالا را بر عهده دارند و حلقه ارتباطی میان

گروه دریاپایه- پدram علی‌زاده - در جهانی که منابع خشکی رو به پایان است، نگاه کشورها به دریا به‌عنوان منبعی پایان‌ناپذیر از ثروت،

انرژی و اشتغال تغییر کرده است. مفهومی که با عنوان اقتصاد آبی (Blue Economy) شناسخته می‌شود، امروز در سیاست‌گذاری اقتصادی بسیاری از کشورها جایگاهی راهبردی یافته و به یکی از ارکان توسعه پایدار قرن بیست‌ویکم تبدیل شده است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرامد، پدram علی‌زاده، وکیل پایه‌یک دادگستری و پژوهشگر حقوق گمرک و تجارت دریایی در نوشتاری و با نگاهی به گزارش‌های بانک جهانی، سازمان جهانی دریانوردی و برنامه توسعه سازمان ملل درباره اقتصاد آبی، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های موجود در کشور در حوزه فرصت‌های اقتصاد آبی را مورد بررسی قرار داده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

ایران با بیش از ۵۸۰۰کیلومتر مرز آبی، سواحل گسترده در خلیج‌فارس، دریای عمان و دریای خزر و موقعیتی ژئواستراتژیک در مسیر تجارت شرق و غرب، از معدود کشورهایی است که می‌تواند از این فرصت بی‌نظیر بهره‌برداری کند. بااین‌حال، سهم واقعی ایران از اقتصاد جهانی دریا ناچیز است. بنادر ما بیشتر به عملیات وارداتی محدود شده‌اند، صنایع شیلات و گردشگری ساحلی توسعه‌یافته باقی مانده و هنوز هیچ سند ملی جامع برای «اقتصاد آبی ایران» تدوین نشده است.

تعریف و ابعاد اقتصاد آبی

اقتصاد آبی مفهومی است که از دهه ۲۰۱۰ به‌طور جدی وارد ادبیات سازمان‌های بین‌المللی از جمله بانک جهانی، سازمان ملل متحد و سازمان جهانی دریانوردی شد. این مفهوم به‌طور خلاصه، به استفاده پایدار و هوشمند از منابع دریایا و اقیانوس‌ها برای رشد اقتصادی، بهبود معیشت انسان و حفاظت از محیط‌زیست اشاره دارد. ابعاد این اقتصاد گسترده و درهم‌تنیده است:

• حمل و نقل دریایی و لجستیک بین‌المللی، به‌عنوان شریان تجارت جهانی است که بیش از ۸۰درصد تبادلات کالایی را جابه‌جا می‌کند

• شیلات و آبرزی‌پرووری که منبع اصلی پروتئین برای بیش از ۳میلیارد نفر در جهان است

• انرژی‌های دریایی، از نفت و گاز فراساحلی گرفته تا انرژی موج، جزرومد و بادهای دریایی

• گردشگری ساحلی و دریایی، که در کشورهای توسعه‌یافته بخش بزرگی از تولید ناخالص ملی را تشکیل می‌دهد.

