

نماینده شادگان در مجلس:

بندر صیادی ابوخضیر ظرفیت خوبی برای توسعه اقتصاد دریامحور است



نماینده مردم شادگان در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه بندر صیادی ابوخضیر ظرفیت بسیار خوبی برای توسعه اقتصاد دریامحور است، گفت: ساماندهی صیادان و تأمین سوخت و مجوزهای قانونی را با جدیت دنبال می‌کنیم. به گزارش اقتصادسراسر آمد، هاشم خنفری با تأکید بر اهمیت توسعه شیلات در این شهرستان، به ایسنا اظهار کرد: بندر صیادی خور ابوخضیر شادگان ظرفیت مهم و ارزشمندی برای توسعه اقتصاد دریامحور و همچنین ترویج و حمایت از شیلات و صیادان شهرستان است.

وی با اشاره به وجود ۵۵ کیلومتر ساحل دریایی در شهرستان افزود: با توجه به اهمیت صید و صیادی و ظرفیت‌های موجود، می‌توان از این فرصت‌ها برای رونق اقتصادی و ایجاد اشتغال بهره‌مند شد. خنفری با اشاره به تأکیدات مقام معظم رهبری بر اقتصاد دریامحور گفت: باید از تمام ظرفیت‌های موجود در حوزه شیلات، صنعت، تجارت و گردشگری استفاده کنیم و در این راستا ایجاد ۸۰۰۰ هکتار زمین برای طرح پرورش میگو در امتداد جاده خور ابوخضیر در دستور کار قرار دارد.وی ادامه داد: پس از مطالعات و جلسات متعدد با سازمان محیط زیست و سایر دستگاه‌های مرتبط، این طرح در دست بررسی است. خنفری با بیان اینکه اجرای این پروژه می‌تواند زمینه ایجاد بیش از ۳۳۰۰ فرصت شغلی را فراهم کند، بیان کرد: ساماندهی فعالیت صیادان، تأمین سوخت و صدور مجوزهای لازم نیز از اولویت‌های این پروژه است تا صیادان با آرامش و امنیت شغلی فعالیت کنند.

۱۱ درصد ماهیان گرمابی کشور در خرمشهر تولید می‌شود



فرماندار خرمشهر از تولید ۱۱ درصد ماهیان گرمابی کشور در این شهرستان خبر داد و امکان توسعه این صنعت را یادآور شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، شاهین هاشمی در گفتگو با خبرنگار مهر اظهار کرد: خرمشهر ۱۱ درصد تولید شیلات کشور را دارا است و ظرفیت بالایی برای توسعه آبی‌پروری دارد.وی افزود: پنج هزار هکتار از اراضی خرمشهر به تولید محصولات آبی‌پروری اختصاص یافته که زمینه اشتغال مستقیم برای سه هزار و ۵۰۰ نفر را فراهم کرده و سالانه ۳۰۰ هزار تن انواع ماهی و میگو در این شهرستان تولید می‌شود. هاشمی با اشاره به نقش صنایع تبدیلی در توسعه آبی‌پروری تصریح کرد: انتظار می‌رود دولت نگاه ویژه‌ای به تخصیص تسهیلات مالی و صدور مجوزهای لازم برای پروژه‌های تعریف‌شده در این حوزه داشته باشد.

صادرات ۳.۵ تن خاویار در نیمه اول ۱۴۰۴؛ بیشترین متقاضی در کشورهای عربی
گمرک ایران اعلام کرد: در نیمه نخست سال جاری ۳.۵ تن خاویار صادر شده که بیشترین مشتری آن کشورهای قطر، امارات و آلمان بوده‌اند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، گمرک جمهوری اسلامی براساس آخرین آمار خود اعلام کرد: در نیمه نخست سال جاری ۳.۵ تن خاویار به ارزش دو میلیون و ۳۱۴ هزار دلار صادر شده است.

صادرات انجام شده به کشورهای امارات متحده عربی، اتریش، استرالیا، بلغارستان، برزیل، کانادا، سوئیس، آلمان، اسپانیا، فرانسه، یونان، هنگ کنگ، ایتالیا، ژاپن، کویت، لبنان، لوکزامبورگ، مالزی، هلند، عمان، پرتغال، قطر، رومانی، سیشل، سوئد، سنگاپور، تایلند، تایوان، ازبکستان و آفریقای جنوبی بوده است. اولین مشتری خاویار ایران قطر بوده که با خرید ۱۲۸۰ کیلوگرم خاویار، ۷۶۲ هزار دلار برای کشور ارزآوری داشته است.بعد از قطر، امارات متحده عربی در جایگاه دومین خریدار خاویار پسر ایرانی قرار دارد که هزار کیلوگرم خاویار به ارزش ۷۲۲ هزار دلار خریداری کرده است.آلمان نیز با خرید ۴۴۲ کیلوگرم خاویار به ارزش ۳۲۲ هزار دلار، سومین مشتری این محصول شیلاتی ایران است.

ویژه دانش بنیان های دریایی

سراسرآمد



گروه بنادر- امید اسماعیلی – «فرایندهای کنونی در بنادر شامل تعداد زیادی مراحل اداری و محدودیت‌های غیرضروری است و هدف اصلی و برنامه‌ریزی‌شده توسط شرکت‌های دانش‌بنیان دریایی فعال در حوزه مدیریت بنادر، خروج فرایندهای زائد از چرخه و روان‌سازی ورود و خروج کالااست. در حال حاضر حدود ۱۵سازمان مختلف در جایگاه دستگاه‌های متعدد مقرراتی متناسب با نوع کالا سبب ایجاد توقف‌های طولانی برای ترخیص می‌شوند که ممکن است صرفا به دلیل تمرکز برخی فعالیت‌های غیر مرتبط در اختیار بندر با تاخیرهای غیرمنطقی مواجه شود. طبق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده تا پایان برنامه هفتم پیشرفت ۲۰۲۵در کشور هوشمند خواهد شد و بندر بوشهر به دلیل برخورداری از ظرفیت‌های عملیاتی، موقعیت جغرافیایی و زیرساخت‌های قابل توسعه، به عنوان بندر پایلوت اجرای هوشمندسازی انتخاب شده است». این‌ها بخش‌هایی از صحبت‌های مهدی خراسانچی، دبیر برنامه ملی توسعه اقتصاد دریامحور معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان ریاست جمهوری در نشست خبری نمایشگاه ملی توانمندی‌های دانش بنیان اقتصاد دریامحور که ۲۷ و ۲۸م‌آبان‌ماه در محل مصلای تهران برگزار شد.

وضعیت بنادر ایران و چالش‌های هوشمندسازی

به گزارش «سراسر آمد» بنادر ایران، به عنوان پل‌های ارتباطی بسا باراهرای جهانی، بیش از ۹۰درصد تجارت خارجی کشور را مدیریت می‌کنند. بندر شهیدرجایی به تنهایی بیش از ۵۰درصد کانتینری کشور را هندل می‌کند و ظرفیت سالانه بیش از ۸میلیون TEU دارد. با وجود موقعیت ژئوپلیتیک منحصربه‌فرد ایران در کریدورهای شمال -جنوب و شرق -غرب، بنادر کشور با مشکلاتی مانند زمان ماندگاری بالا (تا چند ماه در موارد رسوب)، فرایندهای کاغذی و عدم یکپارچگی سامانه‌ها مواجه هستند. طبق آمار گمرک ایران، در سال‌های اخیر زمان متوسط ترخیص کالا از ۲۶روز به حدود ۴روز کاهش یافته، اما همچنان رسوب کالا در بنادر اصلی مانند شهیدرجایی و امام خمینی چالش برانگیز است.

یکی از چالش‌های اساسی، تصمیمات خلق الساعه و عدم ثبات سیاست‌گذاری در بخش بندری کشور است که حتی در مهم‌ترین بندر اقتصادی ایران، شهیدرجایی نیز مشکلات متعددی ایجاد کرده است. این شرایط باعث شده ایران نتواند به یک هاب ترانزیتی بین‌المللی تبدیل شود و فرصت‌های اقتصادی قابل توجهی را از دست بدهد. بسیاری از کارشناسان باور دارند که چالش‌های اصلی هوشمندسازی بنادر را می‌توان در چهار محور اصلی مورد بررسی قرار داد و برای عبور از آن‌ها راهکارهایی را پیش‌بینی کرد. این موارد عبارتند از:

۱. تحریم‌های اقتصادی و محدودیت‌های فناوری:

بسیاری از شرکت‌های بین‌المللی فعال در حوزه فناوری‌های بندری، به دلیل تحریم‌ها حاضر به همکاری با ایران نیستند. از سوی دیگر، مهندسان نرم‌افزار با جذب به استارت‌آپ‌ها و تاکسی‌های اینترنتی، مسیر جایگزین یعنی مهاجرت را انتخاب می‌کنند.

۲. کمبود سرمایه‌گذاری و بودجه: اجرای پروژه‌های بنادر هوشمند به سرمایه‌گذاری کلان نیاز دارد، اما به دلیل مشکلات اقتصادی و سیاست‌های ناکارآمد در جذب سرمایه‌گذاری، این روند در ایران به کندی پیش می‌رود. راهکار این چالش، کوچک‌سازی دولت، تسهیل فضای کسب‌وکار و افزایش مشارکت بخش خصوصی است.

۳. عدم هماهنگی بین دستگاه‌های دولتی و خصوصی:

فرایندهای بوروکراتیک پیچیده و نبود یک نهاد متمرکز برای مدیریت تحول دیجیتال در بنادر، روند پیشرفت را کند کرده است. تصمیمات ناگهانی و پیچیدگی‌های گمرکی نیز چالش‌های جدیدی را برای تجار ایجاد کرده است.

۴. نیاز به آموزش نیروی انسانی: پیاده‌سازی فناوری‌های نوین نیازمند نیروی متخصص است، اما آموزش کافی در این حوزه

انجام نشده است. دانشگاه‌ها و مراکز علمی باید با همکاری بخش خصوصی، برنامه‌های آموزشی هدفمندی را برای تربیت نیروی انسانی مورد نیاز اجرا کنند.

ترسیم وضعیت ایران در مقایسه با سایر کشورها

ایران در مقایسه با رقبای منطقه‌ای مانند امارات، عربستان، عمان و ترکیه در حوزه بنادر هوشمند عقب مانده است. به عنوان نمونه، بندر جبل علی در امارات با استفاده از سیستم‌های پیشرفته مدیریت کالا و فناوری‌های داده‌محور، جایگاه خود را در میان ۱۰بندر برتر جهان تثبیت کرده است. در مقابل، بنادر ایران همچنان با مشکلات زیرساختی، مدیریتی و بوروکراتیک مواجه‌اند و به‌کارگیری فناوری‌های هوشمند در آن‌ها بسیار محدود است. در حالی که مسیرهای ترانزیتی به کشورهای CIS و شرق اروپا همچنان در دسترس ایران است، اما اگر اقدامات لازم طی ۲۴ماه آینده انجام نشود، ممکن است این فرصت نیز از بین برسد. ظاهرا فرصت‌سنجی در این حوزه به یک عادت تبدیل شده است، چنانکه در گذشته نیز به دلیل جنگ روسیه و اوکراین و سیاست‌های اتخاذی در مورد هند، فرصت‌هایی از دست رفته است.

هوشمندسازی بنادر مفهومی است که از دهه ۲۰۱۰ در بنادر پیشرفته مانند روتردام، سنگاپور و هامبورگ اجرایی شده و شامل استفاده از داده‌های بزرگ اتوماسیون و سیستم‌های پیش‌بینی‌کننده است. در ایران، سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۱۳۹۷ پروژه‌های هوشمندسازی را آغاز کرده و سامانه جامع بندری و پنجره واحد تجارت فرامرزی را راه‌اندازی کرده است. شرکت‌های دانش بنیان با



حمایت معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، می‌توانند این فرایند را تسریع کنند. بسیاری از کارشناسان بر این باورند، در حالی که جهان به سرعت به سوی اقتصاد دیجیتال و هوشمند پیش می‌رود، ایران با چالش‌های ساختاری در بخش لجستیک روبه‌روست. هوشمندسازی لجستیک، به عنوان یکی از ارکان کلیدی اقتصاد دانش بنیان، می‌تواند نه تنها هزینه‌های عملیاتی را کاهش دهد، بلکه ایران را به هاب منطقه‌ای حمل و نقل تبدیل کند. ایران با موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود و واقع شدن در تقاطع کریدورهای شرق -غرب و شمال -جنوب، پتانسیل بسیار مطلوبی برای تبدیل شدن به پلی برای تجارت جهانی را دارد.

طبق گزارش‌های اخیر، لجستیک ناکارآمد سالانه میلیارد‌ها دلار به اقتصاد ایران هزینه تحمیل می‌کند، در حالی که فناوری‌های نوین مانند هوش مصنوعی و اینترنت اشیا می‌توانند این روند را معکوس کنند. حرکت به سوی هوشمندسازی، نه تنها پاسخ به چالش‌های داخلی است، بلکه فرصتی را برای هم‌افزایی بسا اقتصادهای دیجیتال همسایه مانند ترکیه و امارات متحده عربی فراهم می‌آورد.

«سراسر آمد» بررسی می‌کند:

ضرورت استمرار ورود دانش بنیان‌ها برای هوشمندسازی بنادر

پیامدهای مثبت هوشمندسازی در بنادر ایران

ردیابی لحظه‌ای کانتینرها و RFID. هوش تجاری و استفاده از هوش مصنوعی در مدیریت گلوگاه‌های

عملیاتی، موجب ایجاد شفافیتی پایدار می‌شود. رسوب کالا یکی از مشکلات مزمن بنادر ایران بوده است. رسوب کالا نه تنها به کاهش فضای انبار و کندی گردش کانتینری منجر می‌شود، بلکه به‌طور مستقیم هزینه‌های دموراز، انبارداری و خواب سرمایه را افزایش می‌دهد. دولت‌ها و فعالان اقتصادی بارها به نسبت بالای زمان توقف کالا در بنادر ایران نسبت به بنادر پیشرو جهان اشاره کرده‌اند. هوشمندسازی با ابزارهایی مانند اتوماسیون کامل عملیات، اسناد الکترونیک، تحلیل داده‌ها و هوش مصنوعی می‌تواند به کاهش توقف کالا، افزایش سرعت تصمیم‌گیری و حتی پیش‌بینی زمان تخلیه یا بارگیری کمک کند.

کندی عملیات بندری به معنای اختلال در کل زنجیره تأمین است. کالاهایی که باید در کارخانه پردازش شوند، تجهیزات صنعتی، مواد اولیه و کالاهای اساسی، همگی نیازمند فرایند ورود سریع از مرزهای دریایی هستند. فعالان اقتصادی و کارشناسان اعلام می‌کنند که هر روز تأخیر در

ترخیص کالا در عمل، افزایش هزینه تمام‌شده کالا، اختلال در تولید کارخانه‌ها، کاهش ارزش‌های (برای کالاهای فاسدشدنی) و افزایش هزینه‌های مالی واردکننده را به همراه دارد. ایسن در حالی است که در کشورهای پیشرفته، مانند سنگاپور و کره جنوبی، فناوری نقش اصلی را در کوتاه‌سازی زمان ترخیص به ۲۴ تا ۲۸ساعت برعهده دارد. این سطح از سرعت، با مشارکت دانش بنیان‌ها در ایران نیز قابل دستیابی است.

شرکت‌های دانش بنیان ایرانی طی سال‌های اخیر توانسته‌اند در زمینه طراحی سامانه‌های نرم‌افزاری مدیریت عملیات بندری، پردازش اطلاعات دریایی، سامانه‌های ردیابی کالا و بهینه‌سازی ترافیک دریایی پیشرفت‌های قابل توجهی به دست آورند. ورود این شرکت‌ها باعث شده ایران به سمت کاهش وابستگی به نرم‌افزارهای خارجی



حرکت کند که از منظر امنیت اقتصادی و حاکمیت داده بسیار اهمیت دارد.

ضرورت‌های راهبردی هوشمندسازی بنادر

به نظر می‌رسد بنادر ایران در نقطه‌عطفی از تاریخ توسعه خود قرار دارند. تغییرات جهانی، افزایش رقابت در منطقه، رشد تجارت دریایی و ضرورت کاهش هزینه‌های اقتصادی، کشور را ناگزیر به تحول دیجیتال در حوزه بندری کرده است. شرکت‌های دانش بنیان ایرانی می‌توانند با ارائه فناوری‌های نوآورانه، طراحی سامانه‌های مدیریت هوشمند و ساخت تجهیزات پیشرفته، بنادر کشور را در مسیر گذار به بنادر هوشمند قرار دهند.

هوشمندسازی بنادر تنها یک انتخاب فناورانه نیست، بلکه یک الزام اقتصادی، راهبردی و امنیت ملی است. بدون این تحول، بنادر ایران مزیت رقابتی خود را از دست خواهند داد و امکان تبدیل شدن به هاب لجستیکی منطقه کاهش خواهد یافت. در چنین شرایطی حضور شرکت‌های دانش بنیان نه تنها سرعت ترخیص کالا، کاهش رسوب، افزایش شفافیت و کاهش خطا را به همراه دارد، بلکه اقتصاد ملی را توانمند کرده و زمینه‌ساز توسعه صادرات فناوری، رشد اقتصاد دریاپایه و تقویت امنیت غذایی و صنعتی کشور خواهد بود.

سهام بنادر از یکک اقتصاد ایران

بنادر در جهان امروز نه تنها زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی محسوب می‌شوند، بلکه به منزله موتور توسعه اقتصادی، پیشران تجارت خارجی، دروازه‌های لجستیکی و مراکز ارزش‌افزوده صنعتی شناخته می‌شوند. طبق برآوردهای بین‌المللی، بیش از ۸۰درصد تجارت جهانی از مسیر دریا و بنادر انجام می‌شود. این عدد به خوبی نشان می‌دهد که کارآمدی، سرعت و شفافیت عملیات بندری تا چه اندازه بر سهولت مبادلات اقتصادی و هزینه نهایی کالا برای مصرف‌کننده تأثیرگذار است.

بنادر ایران نقش محوری در اقتصاد غیرنفتی دارند. طبق گزارش‌های بانک مرکزی و گمرک، بیش از ۹۰درصد حجم تجارت خارجی (حدود ۲۰۰-۱۶۰میلیون تن در سال) از طریق بنادر انجام می‌شود. بندر شهیدرجایی با ظرفیت ۱۰۰میلیون تن، بزرگ‌ترین بندر کانتینری خاورمیانه است و بنادر چابهار و امام خمینی نقش کلیدی در ترانزیت به آسیای مرکزی و واردات کالاهای اساسی ایفا می‌کنند.

در ایران نیز بنادر جنوبی شامل بنادر شهیدرجایی، امام خمینی، بوشهر و بنادر چابهار، کنارک و جاسک و همچنین بنادر شمالی شامل انزلی، امیرآباد و نوشهر، نقش راهبردی در تجارت خارجی دارند. به‌رغم ظرفیت‌های قابل توجه، کاهش بهره‌وری عملیاتی، طولانی بودن فرایند ترخیص کالا، رسوب کالا و تداخل داده‌ها و فرایندها میان دستگاه‌های مختلف از چالش‌های جدی بنادر کشور است. هوشمندسازی بنادر در کنار ورود شرکت‌های دانش بنیان ایرانی می‌تواند این چالش‌ها را به‌طور ساختاری برطرف کند.

سهم بنادر از GDP ایران حدود ۱۰-۵درصد تخمین زده می‌شود (با احتساب زنجیره لجستیک و صنایع وابسته). در سال ۱۴۰۳، حجم تجارت خارجی ایران بیش از ۱۵۰میلیارد دلار بوده و بنادر سهم عمده‌ای در صادرات غیرنفتی (حدود