



مدیر بنادر و دریانوردی قشم گفت: ۹ میلیون و ۱۲۵ هزار و ۴۲۵ تن کالای نفتی و غیرنفتی در ۹ ماهه منتهی به دی ماه امسال در بنادر بزرگ ترین جزیره ایران تخلیه و بارگیری شد که این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۰ درصد افزایش داشت. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی اشتری به ایرنا، اظهار کرد: این میزان شامل ۹۰۹ هزار و ۹۰ تن کالای نفتی و هشت میلیون و ۲۱۶ هزار و ۳۵۵ تن کالای غیر نفتی است. وی ادامه داد: در این مدت ۱۰۱ هزار و ۳۴۷ تن کالای غیر نفتی از بندرهای این جزیره صادر، ۴۴ هزار و ۸۸۸ تن کالا وارد، ۴۳ هزار و ۷۲۸ تن کالا ترانSHIP (حمل و نقل دریایی) و هشت میلیون و ۱۵۱ هزار تن کالا کابوتاژ (حمل کالا از یک نقطه به نقطه دیگر کشور از راه دریا یا رودخانه های مرزی) شد. مدیر بنادر و دریانوردی قشم توضیح داد: صادرات فرآورده های نفتی نیز در این مدت، ۷۰۴ تن و کابوتاژ ۴۵۳ هزار و ۲۴۴ تن بود. اشتری اضافه کرد: در این بازه زمانی، ۱۲ هزار و ۸۹۲ TEU (واحد شمارش کانتینر) در مجموعه بنادر قشم تخلیه و بارگیری شده است. وی گفت: عملیات تخلیه و بارگیری ۹ میلیون و ۱۲۵ هزار و ۴۲۵ تن کالای نفتی و غیرنفتی در ۹ ماهه منتهی به دی ماه امسال در ۶ بندر تجاری و نفتی جزیره قشم انجام شده است.

TEU یا Twenty-Foot Equivalent Unit یک واحد اندازه گیری استاندارد است که در صنعت حمل و نقل دریایی برای محاسبه ظرفیت کشتی ها و کانتینرها استفاده می شود.

این واحد معادل یک کانتینر بیست فوتی (۲۰ فوت) است.

TEU به ویژه در صنعت حمل و نقل بین المللی بسیار کاربردی است، زیرا یک معیار ساده و یکپارچه برای اندازه گیری حجم بار و ظرفیت کشتی های کانتینربر فراهم می کند.

ضرورت ساخت اسکله های تفریحی و ماریناهای ایمن در کشور



مدیر کل سرمایه گذاری، زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، گفت: ساخت اسکله ها و ماریناهای کوچک ایمن با رعایت استانداردهای بین المللی باید در اولویت توسعه گردشگری دریایی کشور قرار گیرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد تجری با اشاره به توسعه زیرساخت های گردشگری دریایی و ساحلی در شمال و جنوب کشور بر ضرورت ایجاد زیرساخت های ایمنی با اولویت اسکله ها و ماریناها تاکید کرد و مانا اظهار داشت: ساخت اسکله ها و ماریناهای کوچک ایمن با رعایت استانداردهای بین المللی باید در اولویت توسعه گردشگری دریایی کشور قرار گیرد.

مدیر کل سرمایه گذاری، زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، همچنین بر ضرورت تجهیز نقاط پرتردد دریایی در آب های شمالی و جنوبی کشور به خدمات نجات دریایی، اورژانس دریایی و ایستگاه های هیدروگرافی تاکید کرد.

به گفته این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، برنامه ملی آموزش و صدور گواهینامه برای خدمه و اپراتورهای گردشگری دریایی، میزبانی و ثبت شناسنامه های تفریحی از جمله هویت سنتجی، بیمه، بازرسی، موارد فنی و ... باید در دستور کار قرار گیرد.

تجری در ادامه با اشاره به وضع چارچوب های سیاستی و قانون گذاری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی به منظور توسعه و رونق صنعت توریسم دریایی کشور در آب های شمالی و جنوبی کشور از ضرورت ایجاد راهنمای ملی گردشگری دریایی خبر داد.



«سرآمد» تحلیل می دهد؛

«اقتصاد دریا» تصمیم سریع – اجرای قاطع

ساختار قانونی مدیریت دریا داریم چرا ساختار سازی می کنید!

گروه راهبردی – فیروز اسماعیلی نژاد-

نارضایتی مبردم، ریشه در «تصمیم نگرفتن» دارد. تصمیمی که دولت مردان باید بگیرند و نمی گیرند. تصمیمی که به امروز و فردا طوری می افتد که کار را ماه ها و بلکه سال ها به تعویق می اندازد و ایسن خلاف آن مفهوم «مدیریت جهادی» دارد. برخی از قوانین در حوزه دریایی کشور به چندین سال قبل از انقلاب اسلامی مربوط است که گذشت زمان به بازنگری و دقت در آن ها الزام می کند، اما باز هم امروز به فردا می افتد. برخی تصمیم گیری های اقتصادی باید سریع اخذ و قاطع اجرا شود، که بنا به پیچ و خم های اداری از یک سسو و نداشتن روحیه قوی در بخشی از دولت مردان، به تعویق می افتد و در نهایت، کار با دیرکرد جبران ناپذیر به سرانجام می رسد که مانند نوشدارو بعد مرگ سهراب عمل می کند. نمونه کالابرگ هایی که بعد از چندماه تاخیر اجرایی شد، از این دست موارد است. همین کالابرگ با توجه به فشار سنگین اقتصادی که روی دوش همه ماست، اگر چند هفته زودتر عملی می شد، ممکن بود کار اعتراض به اغتشاش و سوء استفاده اجانب نکشد. اما امروز و فردای تصمیم گیران در دولت ها، باعث شد که ما خسارت مادی و معنوی سنگینی تحمل کنیم.

تحول در اقتصاد دریا

مگر نه این که مساله اصلی مردم ایران در حال حاضر مساله اقتصادی و معیشتی است؟ اگر چنین است، تحول در اقتصاد کشور تنها راه حل مساله است. و اگر اقتصاد دریا آن گونه که از رییس جمهور تا پایین ترین سطح کارشناسی در سازمان های دریایی و غیردریایی، شعار می دهند و بر اقتصاد دریا تاکید



می کنند و اصرار دارند که تحول در اقتصاد دریا می تواند تمام اقتصاد ایران را بهبود ببخشد، پس چرا رویکرد به سمت دریا و اقتصاد دریا از چارچوب چند شعار و سخنرانی خارج نمی شود؟ چرا دولت چهاردهم حدود دو سال است که در گیر و گرفت ایجاد یک ساختار جدید به نام شورای هماهنگی اجرای سیاست ها گیر کرده است و گامی پیش نمی رود؟ تصمیم دولت چهاردهم در بخش دریایی کشور کمی ناپخته بود. دولت چهاردهم، سازوکار نماینده رییس جمهوری در امور هماهنگی اجرای سیاست های دریامحور را ایجاد کرد! مگر ایجاد ساختار به معنای تحول در اقتصاد دریاست؟ مگر ساختار رسمی و قانونی به نام شورای عالی صنایع و امور دریایی نداریم؟ چرا این ساختار قانونی به کار گرفته نمی شود در مقابل به دنبال ساختار سازی به

قواره یک شخص هستند؟

یک شورای دیگر احداث شد به نام «شورای توسعه مکران» که آن هم نه اولش پیدا بسود و نه پایش. ساختار سازی را به جای اقتصاد سازی گذاشته اند و خیال می کنند که کاری از پیش برده اند و در نهایت می شود آن چه که نباید بشود.

تصمیم به ادغام

دولت چهاردهم به جد به دنبال حذف ساختار های اضافی است تا هم سامانه دولتی را چابک کند و هم هزینه های جاری را کاهش دهد. در این باره، سازمان های مختلفی را حذف یا ادغام کرده است که به طور کلی کار خوبی است.

در این راستا، بهتر است که «شورای هماهنگی اجرای سیاست های دریامحور» را منحل کند و وظایف آن را به عهده «شورای عالی صنایع دریایی» بگذارد تا مرجع تصمیم گیرنده مشخص و مسیر مستقیم باشد.

برخی به اشتباه می گویند که شورای عالی صنایع دریایی فقط به صنایع دریایی می پردازد و به سایر موارد ورود نمی کند. این به استناد قانون مصوب این شورا صحیح نیست. در قانون مصوب شورای عالی به «صنایع و امور دریایی» تاکید شده است و می توان مجموع برنامه ها و فعالیت ها را از طریق آن انجام داد. حتا اگر چنین ظرفیتی نباشد، کافی است با همکاری مجلس شورای اسلامی، به اختیارات این شورا افزوده شود تا به جای دو ساختار موازی با هم پوشانی بسیار بالا، یک ساختار قوی تر داشته باشیم.

در این صورت، اجرای سیاست ها مسیر مستقیم می گیرد و تصمیم ها در لایه های چندگانه مطرح نمی شود. نمی توان صنایع دریایی را با یک شورا مدیریت کرد و مسائل دیگر دریایی را جای دیگر. به هر روی، اگر قرار بر چابک سازی، کاهش هزینه ها، مدیریت جهادی برای تصمیم سازی و تصمیم گیری سریع و قوی باشد، بهتر است از شر ساختار های اضافی و غیر قانونی خلاص شد. دولت چهاردهم به جای جنگیدن با ساختار های قانونی مصوب مجلس شورای اسلامی، بهتر است از آن ساختار ها استفاده کند و خود را در گیر ساختار سازی های جدید نکند.

فرماندار چابهار:

رعایت الزامات زیست محیطی در تمامی فعالیت های بندری ضروری است



فرماندار ویژه چابهار به کاهش هزینه و زمان توقف کالاهای ترانSHIP (حمل و نقل دریایی) تاکید کرد و افزود: رعایت الزامات قانونی، محیط زیستی، ایمنی و بهداشت حرفه ای در تمامی فعالیت ها ضروری است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علیرضا نورا به ایسنا افزود: کاهش و پیشگیری از آلودگی در آب، هوا، خاک و کنترل ضایعات نیز جزو سیاست های کلیدی بندر است و

برنامه های توسعه شامل بررسی روش های علمی و بازاریابی برای کالاهای ترانزیتی و ترانشیپ و ایجاد زیرساخت های مناسب با موقعیت بندر چابهار می شود.

نورا از جمله اقدامات عملیاتی را ساخت ۹ پست اسکله جدید، احیای ۲۲۰ هکتار اراضی برای محوطه های بارانداز و انبار و اتصال بندر به شبکه ریلی کشور عنوان و تاکید کرد: هدف نهایی توسعه، ارتقاء عملکرد بندر چابهار تا سطح یک مگاپورت و تبدیل آن به هاب منطقه ای است.

وی بیان کرد: با تکمیل این برنامه ها بندر چابهار سهم قابل توجهی در تجارت خارجی و ترانزیت کالا به دست خواهد آورد و به یکی از نقاط کلیدی اقتصادی جنوب شرق کشور تبدیل می شود.

فرماندار ویژه چابهار با اشاره به موقعیت استراتژیک بندر چابهار، از سرمایه گذاری ها و توافقات بین المللی در این بندر خبر داد و آن را یکی از نقاط کلیدی تجارت و ترانزیت جهانی معرفی کرد.

وی با اشاره به توسعه تجارت جهانی، گفت: کارآمدی حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از باصرفه ترین و ایمن ترین روش های حمل و نقل، مزیت رقابتی مهمی برای کشورهای ساحلی محسوب می شود.

نورا افزود: کشورهای مختلف برای بهره مندی از این ظرفیت طبیعی، سرمایه گذاری های کلانی در حوزه دریا انجام داده اند و ایران نیز به دلیل موقعیت استراتژیک در شمال و جنوب کشور و قرار گرفتن در کریدورهای بین المللی شمال – جنوب و شرق – غرب، از لحاظ ترانزیتی اهمیت ویژه ای دارد.

وی گفت: بندر چابهار به عنوان پیشانی توسعه کشور و دروازه ورود به آب های آزاد در سال های اخیر مورد توجه بسیاری از کشورها قرار گرفته است.

فرماندار چابهار با اشاره به اینکه دریای عمان و سواحل مکران یک گنج کشف نشده است، افزود: خیل عظیمی از کشور ها، سازمان ها و نهادهای مختلف برای سرمایه گذاری و کشف این گنج وارد عمل شده اند.

معاون هماهنگی اقتصادی استانداری بوشهر:

ترخیص کالای ملوانی در بنادر تجاری استان بوشهر پنج روزه شد



معاون هماهنگی اقتصادی استانداری

بوشهر گفت: ترخیص کالا ملوانی در بنادر تجاری استان تسریع یافته و حداکثر ۵ روز ترخیص می شود که نقش مهمی در تأمین کالای مورد نیاز مردم دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، رسول رستمی اظهار کرد: واردات کالا به ویژه برنج در بنادر استان سرعت گرفته است.

وی افزود: بر اساس برنامه ریزی های صورت گرفته در کارگروه های مختلف اقتصادی، ظرفیت های اجرایی برای حل مشکلات اقتصادی در استان بوشهر بررسی و موضوعات با فوریت بررسی و حل و فصل خواهند شد.

معاون استانداری بوشهر همچنین در تشریح اقدام های حمایتی دولت یادآور شد: دولت مصوبه آیین نامه حمایت معیشت خانوار مورخ ۱۰ دی ماه را در دستور کار قرار داده و از ۱۷ دی ماه طرح کالابرگ الکترونیکی فعال شده است.

رستمی افزود: در حال حاضر سه هزار و ۹۸۳ فروشگاه در شهرها و روستاهای استان بوشهر برای اجرای این طرح فعال بوده و ۱۱ قلم کالا را در اختیار مردم قرار می دهند.

وی گفت: در یک ماه گذشته به صورت میانگین ۱۲ درصد از واحدهای صنفی استان بوشهر با حمایت های بسیج اصناف استان مورد بازرسی قرار گرفتند.

رستمی همچنین از افتتاح کارخانه روغن استان بوشهر تا پایان امسال و طرح جامع روز بازارها در شهرهای استان خبر داد.

معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری بوشهر ادامه داد: روز بازارها و نمایشگاه های میوه و تره بار در شهرهای مختلف استان برای تأمین کالای اساسی و کنترل قیمت ها ایجاد خواهد شد.

رستمی همچنین از اجرای طرح اصلاح اقتصادی و تبیین طرح تضمین امنیت غذایی به عنوان یکی از مهم ترین مأموریت های مسئولان خبر داد. وی با اشاره به سیاست های ارزی جدید دولت، گفت: طرح امنیت غذایی در چارچوب سیاست های ارزی جدید اجرا شد و کالابرگ یک میلیون تومانی به هر نفر اختصاص یافت.

معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری بوشهر با اشاره به تأمین سرمایه در گردش مرغداران، از طراحی کیف پول الکترونیکی خبر داد و افزود: منابع مالی این کیف پولی الکترونیکی مستقیم به تولیدکنندگان می رسد.