

گزارش «سر آمد» از ادامه وابستگی واردات غلات به مسیرهای محدود؛

«اینچه برون» مسیری ریلی و بین المللی در محاصره موانع اجرایی!

هفت مانع در مسیر هاب غلات شدن اینچه برون

گروه حمل و نقل - امید عباسی - ایران سالانه **۵ میلیون** ها تن گندم، جو، ذرت، کنجاله و سایر نهاده‌های دامی وارد می‌کند. بخش عمده این واردات از طریق بندر جنوبی انجام می‌شود؛ مسیری که اگرچه طی سال‌های گذشته نقش اصلی را در تأمین کالاهای اساسی ایفا کرده، اما تمرکز بیش از حد بر آن، آسیب‌پذیری زنجیره تأمین کشور را افزایش داده است.

نکته قابل تأمل آن است که بخش عمده مصرف غلات و نهاده‌های دامی کشور در استان‌های شمالی، شمال شرقی و شمال غربی قرار دارد، اما همچنان حجم بزرگی از این کالاهای ابتدا وارد بندر جنوبی شده و سپس هزاران کیلومتر در داخل کشور جابه‌جا می‌شوند. این الگو نه تنها هزینه حمل داخلی را افزایش می‌دهد بلکه فشار مضاعفی بر شبکه حمل‌ونقل کشور وارد می‌کند. در چنین شرایطی، این پرسش مطرح می‌شود که چرا مسیرهای جایگزین و مکمل همچنان سهم ناچیزی در تأمین کالاهای اساسی دارند؟

در حالی که امنیت غذایی یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های امنیت ملی در هر کشوری محسوب می‌شود، بخش قابل توجهی از واردات کالاهای اساسی ایران همچنان از مسیرهایی انجام می‌شود که در برابر تحولات منطقه‌ای، محدودیت‌های لجستیکی و نوسانات بازارهای بین‌المللی آسیب‌پذیر هستند. این در حالی است که در اینچه‌برون در شمال استان گلستان، مسیری ریلی و بین‌المللی وجود دارد که سال‌هاست از آن به عنوان یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های ترانزیتی و تجاری ایران یاد می‌شود؛ اما هنوز نتوانسته به جایگاهی متناسب با ظرفیت‌های خود دست یابد.

«اینچه‌برون» تنها یک گذرگاه مرزی نیست. این نقطه، محل اتصال شبکه ریلی ایران به ترکمنستان، قزاقستان، روسیه و در ادامه به بخش مهمی از شبکه حمل‌ونقل اوراسیاست. با این حال، آنچه در عمل مشاهده می‌شود فاصله‌ای قابل توجه میان ظرفیت‌های بالقوه این مسیر و واقعیت اجرایی آن است.

مسیری که درباره آن زیاد گفته شد، اما کمتر ساخته شد

سال‌هاست که از اهمیت کریدور شرق خزر و ظرفیت اینچه‌برون سخن گفته می‌شود. جلسات متعدد برگزار شده، تفاهم‌نامه‌های مختلف امضا شده و گزارش‌های متعددی درباره مزیت‌های این مسیر منتشر شده است. با این حال، آنچه عملی این تلاش‌ها هنوز با اهداف اعلام‌شده فاصله دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد اینچه‌برون هنوز فاقد

معاون سازمان شیلات ایران به «سرآمد» می‌گوید:

صادرات ۹ تن خاویار پرورشی به اروپا و آسیا انجام شد



صادرکنندگان موفق به صادرات ۹ تن خاویار پرورشی و ۶۵۰ تن گوشت ماهیان خاویاری به بازارهای هدف شدند.

به گفته معاون توسعه آبرزی پرورزی سازمان شیلات ایران، در طول جنگ تحمیلی، سازمان شیلات ایران تلاش‌های بسیار مثبتی برای بازشدن دروازه‌های صادراتی این محصول به بازارهای هدف انجام داد تا بخش خصوصی فعال در صنعت شیلات ایران، دچار کمترین آسیب شود.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، خاطر نشان ساخت: این‌آمار در حالی است که از ۶۵۰ تن گوشت ماهیان خاویاری صادر شده به بازارهای هدف، ۳۰۰ تن گوشت تنها در دو ماه اخیر صادر شده است، همچنین در دو هفته اخیر با بازگشایی پروازها شاهد از سرگیری صادرات خاویار به صورت چمدانی هستیم.

وی با بیان اینکه صادرات خاویار تولید شده طی سال گذشته و گوشت ماهیان خاویاری همچنان ادامه خواهد داشت، تصریح کرد: این محصولات شیلاتی با ارزش و پرطرفدار در سطح بین‌المللی عمدتاً به کشورهای حوزه خلیج فارس و کشورهای اروپایی به عنوان دو مقصد اصلی صادر می‌شوند. شکوری با اشاره به اینکه کشورهای اروپایی یکی از مهم‌ترین مقصدهای صادرات محصولات خاویاری ایران محسوب می‌شوند و در خصوص صادرات به این کشورها با مشکلی روبه‌رو نیستیم، بیان داشت: در صدر این کشورها می‌توان به انگلیس، فرانسه و اسپانیا اشاره کرد.

معاون توسعه آبرزی پرورزی سازمان شیلات ایران، خاطر نشان ساخت: همچنین بخشی از این محصول با ارزش شیلاتی نیز به کشورهای آسیای شرقی از جمله سنگاپور، مالزی و تایلند صادر می‌شوند؛ همچنین صادرات به ونزوئلا و استرالیا نیز انجام می‌شود.



معتقدند هنوز بسته مشخص و رقابتی برای واردات غلات از مسیر اینچه‌برون تعریف نشده است. این مسئله موجب شده مزیت راهبردی مسیر شرقی در برخی موارد تحت تأثیر هزینه‌های عملیاتی قرار گیرد.

قطارهایی که باارمی آیندو خالی برمی‌گردند

یکی دیگر از مشکلات ساختاری این مسیر، نبود بار برگشتی است. در اقتصاد حمل‌ونقل، مسیرهایی موفق هستند که در هر دو جهت دارای جریان بار باشند. در حال حاضر نگرانی اصلی آن است که واگن‌ها و کانتینرهای حامل غلات پس از ورود به ایران، بدون بار صادراتی به مبدأ بازگردند. نتیجه چنین وضعیتی افزایش هزینه حمل و کاهش جذابیت اقتصادی مسیر خواهد بود. کارشناسان معتقدند تا زمانی که برنامه مشخصی برای تجمع کالاهای صادراتی و استفاده از ظرفیت برگشتی واگن‌ها تدوین نشود، دستیابی به مزیت اقتصادی پایدار دشوار خواهد بود.

گروه قدیمی تسویه‌ارزی

تجربه تجارت با روسیه و برخی کشورهای آسیای مرکزی نشان داده که حمل‌ونقل تنها بخشی از مسئله است. بخش مهم دیگر به سازوکارهای مالی و بانکی مربوط می‌شود. فعالان اقتصادی بارها تأکید کرده‌اند که مشکلات مربوط به انتقال پول، تسویه حساب و نبود سازوکارهای مالی پایدار، یکی از موانع اصلی توسعه تجارت در این مسیر است. در واقع اگر مسیر حمل فراهم باشد اما انتقال منابع مالی همچنان با پیچیدگی و هزینه بالا انجام شود، بخش مهمی از مزیت‌های اقتصادی این کریدور از بین خواهد رفت.

تعارض نهادی؛ موانع پنهان توسعه

شاید مهم‌ترین مانع توسعه اینچه‌برون نه کمبود ظرفیت فنی، بلکه نبود مدیریت یکپارچه باشد. در سال‌های اخیر بارها از اختلاف دیدگاه‌ها و تداخل مسئولیت‌ها میان دستگاه‌های مختلف در این منطقه سخن گفته شده است. از راه‌آهن گرفته تا منطقه آزاد، گمرک، سازمان‌های مرتبط با تجارت خارجی و نهادهای اجرایی، هر یک بخشی از مسئولیت را بر عهده دارند، اما در عمل نبود یک فرماندهی واحد موجب کندی تصمیم‌گیری‌ها شده است. تجربه بسیاری از پروژه‌های لجستیکی موفق در جهان نشان می‌دهد که توسعه چنین کریدورهایی بدون مدیریت متمرکز و هماهنگی نهادی امکان‌پذیر نیست.

احمد تجری در گفت و گو با «سرآمد»:

صنعت توریسم دریایی کشور با چالش روبه‌رواست



رئیس اداره سرمایه‌گذاری، زیرساخت و مناطق

نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی،

گردشگری و صنایع دستی به بررسی چالش‌های صنعت توریسم دریایی کشور پرداخت و اظهار داشت: صنعت توریسم دریایی با چالش‌هایی در بخش سرمایه‌گذاری دولتی طی سال گذشته همراه بوده است که از آن جمله می‌توان به محدودیت منابع مالی عمومی اشاره کرد، بودجه عمرانی دولت در سال‌های اخیر کاهش یافته و اولویت‌های زیربنایی اساسی حمل‌ونقل، آب و انرژی است؛ لذا اعتبارات مستقیم برای گردشگری محدود می‌شود.

احمد تجری در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد به بررسی چالش‌های صنعت توریسم دریایی کشور پرداخت و اظهار داشت: صنعت توریسم دریایی با چالش‌هایی در بخش سرمایه‌گذاری دولتی طی سال گذشته همراه بوده است که از آن جمله می‌توان به محدودیت منابع مالی عمومی اشاره کرد، بودجه عمرانی دولت در سال‌های اخیر کاهش یافته و اولویت‌های زیربنایی اساسی حمل‌ونقل، آب و انرژی است؛ لذا اعتبارات مستقیم برای گردشگری محدود می‌شود.

رئیس اداره سرمایه‌گذاری، زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، افزود: همچنین می‌توان به حکمرانی و هماهنگی بین نهادهای مرتبط با توسعه گردشگری دریایی از جمله وزارت میراث فرهنگی، سازمان بندار و دریانوردی، سازمان‌های منطقه‌ای و دستگاه‌های زیست محیطی اشاره کرد که پرآکندگی مسئولیت و کندی در تصمیم‌گیری رابه همراه دارد

وی خاطر نشان ساخت: تأمین مالی و ابزارهای مالی تخصصی، نداشتن لیزینگ، وام تخصصی برای خرید و ساخت شناورها و اسکله‌ها و در نهایت ریسک گریزی بانک‌ها از دیگر چالش‌های پیش روی توسعه توریسم دریایی است. موضوع ایمنی و استانداردهای خدمات گردشگری دریایی، قایق‌های فاقد هویت، نبود آموزش و صدور گواهینامه برای راهبران و اپراتورها نیز معضل مهم دیگر این صنعت است. به گفته این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، آسیب به محیط زیست نیز چالش دیگری در صنعت توریسم دریایی کشور محسوب می‌شود؛ به گونه‌ای که در برخی موارد به دلیل ضعف در مدیریت ظرفیت زیست محیطی، شاهد آسیب به اکوسیستم مرجانی و ایجاد زیاده دریایی همراه با توسعه توریسم دریایی هستیم.

تجری در ادامه گفته‌های خود یادآور شد: علاوه بر معضلات مذکور، صنعت توریسم دریایی با چالش‌هایی در بخش سرمایه‌گذاری دولتی طی سال گذشته همراه بوده است که از آن جمله می‌توان به محدودیت منابع مالی عمومی اشاره کرد، بودجه عمرانی دولت در سال‌های اخیر کاهش یافته و اولویت با پروژه‌های زیربنایی اساسی حمل‌ونقل، آب و انرژی است؛ لذا اعتبارات مستقیم برای گردشگری محدود می‌شود.

رئیس اداره سرمایه‌گذاری، زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی،،

اذهان داشت: همچنین پرآکندگی دستگاه‌های ذی ربط معضل دیگر سرمایه‌گذاری این صنعت محسوب می‌شود؛

وزارت میراث، سازمان بنادر، مناطق آزاد، سازمان محیط زیست و حتی وزارت راه و شهرسازی هم سهمی دارند؛ نبود

وحدت فرماندهی باعث می‌شود تخصیص اعتبارات قطره چکانی و غیره فمند باشد



چهارشنبه- ۲۷ خرداد ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۱۳

دریا پایانه

بندار

گام بلند هر مژگان در نوسازی تجهیزات بندری با تکیه بر توان داخلی



مدیرکل بندار و دریانوردی هر مژگان گفت: برای نخستین‌بار در کشور و هم‌زمان با جنگ اخیر و اوج تحریم‌ها، هشت دستگاه تجهیزات راهبردی تخصصی و فوق‌مهم توسط متخصصان داخلی طراحی و ساخته شد که هم‌اکنون در بندر شهید رجایی در حال نصب است.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین عباس‌نژاد در توضیح این خبر افزود: این اقدام که هم‌زمان با ایام جنگ تحمیلی اخیر و در اوج تحریم‌ها به سرانجام رسیده، با هدف به‌روزرسانی و تقویت ظرفیت عملیاتی تجهیزات راهبردی تخلیه، بارگیری و چیدمان کانتینر اجرایی شده است.

وی ادامه داد: طراحی، تهیه نقشه‌های ساخت، مونتاژ و تکمیل این هشت بوژی عظیم به دست مهندسان توانمند داخلی صورت گرفته و تجهیزات ساخته‌شده پس از گذراندن موفقیت‌آمیز آزمایش‌های لازم به این اداره‌کل تحویل شده است.

به گفته عباس‌نژاد در حال حاضر چهار بوژی در حال نصب بر روی یکی از ترانستینرهای سامسونگ است و چهار دستگاه دیگر نیز به‌زودی روی دومین ترانستینر نصب خواهد شد.

مدیرکل بندار و دریانوردی هر مژگان، مشکل اساسی بوژی‌های قدیمی را بروز ترک‌های سازه‌ای اعلام کرد که به‌طور مستمر این تجهیزات را از مدار عملیاتی خارج می‌کرد.

به گفته این‌مسئول دریایی هم‌زمان با ساخت نمونه‌های جدید، بوژی‌های تعویض‌شده نیز با انجام آزمایش‌های دقیق غیرمخرب، ضخامت‌سنجی و بازرسی خطوط جوش، بازرسازی و بهینه‌سازی شده‌اند و در صورت تأیید نهایی، روی سایر ترانستینرها مورد استفاده قرار خواهند گرفت.

عباس‌نژاد با تأکید بر تداوم مسیر خودکفایی و توسعه فناوری‌های بندری توسط متخصصان ایرانی تصریح کرد: تمام این اقدامات برای کاهش وابستگی به خارج و تحقق اهداف کلان صنعتی کشور صورت می‌گیرد و جهادگران عرصه صنعت با تلاش شبانه‌روزی ثابت کرده‌اند که با تکیه بر دانش بومی می‌توان گره‌های بزرگ لجستیکی کشور را در سخت‌ترین شرایط باز کرد.

طرح جامع توسعه بندر دیلم تصویب شد



مدیرکل بندار و دریانوردی استان بوشهر از تصویب و ابلاغ طرح جامع توسعه بندر دیلم خبر داد و گفت: اجرای این طرح در سه فاز پنج‌ساله، زمینه ارتقای زیرساخت‌های بندری، افزایش ظرفیت صادرات و واردات، توسعه ناوگان تجاری و ایجاد فرصت‌های جدید اشتغال در شمال این استان را فراهم می‌کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، سیاوش ارجمندزاده در جمع خبرنگاران اظهار کرد: بندر دیلم به واسطه موقعیت راهبردی و دسترسی مناسب به شبکه حمل و نقل، از ظرفیت‌های قابل توجهی برای افسای نقش مؤثر در توسعه اقتصادی و تجارت دریایی شمال استان بوشهر برخوردار است.

وی افزود: وجود شرکت‌های فعال در حوزه‌های مختلف صنعتی به‌ویژه صنایع معدنی، فرصت ارزشمندی برای توسعه صادرات از طریق بندر دیلم فراهم کرده و اجرای طرح جامع این بندر می‌تواند زمینه بهره‌برداری حداکثری از این ظرفیت‌ها را مهیا سازد. مدیرکل بندار و دریانوردی استان بوشهر با بیان اینکه مطالعات طرح جامع بندر دیلم از سال ۱۴۰۰ آغاز شده است، تصریح کرد: این مطالعات پس از به‌روزرسانی در سال ۱۴۰۱ و انجام مطالعات مهندسی ارزش توسط مشاور تخصصی در سال ۱۴۰۳، پس از طی مراحل کارشناسی و تأیید هیأت عامل سازمان بندار و دریانوردی، در سال ۱۴۰۵ به تصویب رسید و ابلاغ شد.

ارجمندزاده یادآور شد: این طرح با حمایت‌های مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی در سه فاز پنج‌ساله اجرا خواهد شد و متناسب با روند توسعه بندر و نیازهای آینده، پیش از پایان فاز دوم مورد بازنگری و به‌روزرسانی قرار می‌گیرد.