اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۱۶ مهر ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۸۷

گزارش

کمرنگ‌شدن نقش آذربایجان در مبادلات دریایی ایران با روسیه و قزاقستان

با راه‌اندازی ۶ خط منظم دریایی از بنادر شمالی ایران به بنادر روسیه و قزاقستان، نقش جمهوری آذربایجان به عنوان کشور ثالث در ترانزیت و صادرات کالا به روسیه کمرنگ می‌شود ولی در این حوزه باید به مواردی نظیر تردد کشتی‌ها با ظرفیت کامل، ایجاد زنجیره تامین یکپارچه و حذف تردد یک‌سر خالی، توجه داشت.

به گزارش اقتصادسرآمداز فارس، در چند روز گذشته توافقنامه‌ای میان سازمان توسعه تجارت ایران و شرکت کشتیرانی دریای خزر صورت گرفت که بر اساس آن مقرر شد ۶ خط منظم حمل دریایی از بنادر شمالی ایران به بنادر روسیه و قزاقستان توسط کشتیرانی دریای خزر راه اندازی شود.

طبق این توافقنامه قرار است در فاز نخست، ۶ خط منظم از مبادی بنادر شمالی ایران به مقصد بنادر «آستراخان» و «ماخاچ کالا» روسیه و همچنین بندر «اکتائو قزاقستان» از اول آبان اجرایی شده و شرکت کشتیرانی دریای خزر به نمایندگی از کشتیرانی جمهوری اسلامی، ایران نسبت به حمل کالاهای صادراتی به صورت منظم و ماهانه اقدام کند.

عملیاتی شدن این پروژه خبر بسیار خوبی برای تجار و فعالان اقتصادی حوزه اوراسیا و خصوصا صادرکنندگان به کشور روسیه خواهد بود زیرا به دلایل مختلف حمل کالا به همسایه‌های شمالی را تسهیل خواهد کرد، شاید یکی از مهمترین دلایل آن حذف جمهوری آذربایجان به عنوان کشور ثالث در ترانزیت و صادرات کالا به روسیه باشد.

سال گذشته با افزایش دو برابری صادرات ایران به روسیه، جمهوری آذربایجان با ایجاد موانع مختلف در گمرک آستارا موجب معطلی و ایجاد صف کیلومتری کامیون‌ها در مرز شده بود و این اتفاقات به افزایش چشمگیر کرایه و زمان حمل کالا از ایران به روسیه انجامید، مهمتر از همه آن که این سنگ اندازی‌ها منجر به افت کیفیت و فاسد شدن محصولات صادراتی ایران به روسیه شد.

اما اکنون با راه اندازی خطوط کشتیرانی از بنادر شمالی ایران به سمت روسیه، حمل کالا به صورت مستقیم انجام خواهد شد و نه تنها دیگر پای کشور ثالثی در میان نخواهد بود بلکه تجار و صادرکنندگان می توانند از مزایای حمل و نقل دریایی نیز بهره مند شوند.

امین اعظمی، کارشناس اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران در این‌باره به خبرنگار فارس می گوید: استفاده هر چه بیشتر از دریای خزر برای تبادلات کالا میان ایران و روسیه، بالاخص در این برهه زمانی که جمهوری آذربایجان به دنبال تنش با همسایه خوش نام خود یعنی جمهوری اسلامی ایران است، بسیار اقدامی شایسته است زیرا بار دیگر امکان داشت در نیمه دوم سال که صادرات ایران به روسیه با افزایش خوبی رو به رو می شود اتفاقات ناگوار سال گذشته در مرز با کشور جمهوری آذربایجان رخ دهد و تعاملات تجاری رو به رشد ایران و روسیه دچار لطمه شود.

وی اظهار کرد: در کنار این موضوعات، یکی دیگر از مزایای مهم استفاده از خطوط دریایی برای صادرات به روسیه، هزینه و کرایه حمل کالا است که در هزینه تمام شده تجارت در سطح بین المللی نیز نقش بسیار تعیین کننده ای دارد؛ واضح است که حمل و نقل دریایی نسبت به روش‌های دیگر حمل و نقل ارزان‌تر است اما مدل و چگونگی اجرای آن، در تعیین کرایه حمل به شدت حائز اهمیت است.کارشناس اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران اضافه کرد: حال که راه اندازی خطوط کشتیرانی به طور جدی در دریای خزر مورد توجه قرار گرفته است باید اقداماتی صورت گیرد و ساز و کارهایی ایجاد شود تا صادرات کالا از ایران به روسیه از طریق حمل و نقل دریایی، توجیه پذیری اقتصادی داشته باشد، برای دستیابی به این مهم توجه به دو نکته بسیار حائز اهمیت است.وی افزود: اول آنکه کشتی حدالمقدور با ظرفیت کامل از بنادر ایران به سمت بنادر مقصد در روسیه حرکت کند، بر اساس آمار حجم صادرات سال گذشته ایران به روسیه که بیش از یک میلیون تن بوده است، این ظرفیت کاملا وجود دارد تا کشتی‌ها با تکمیل گنجایش خود به سمت بنادر روسیه مانند آستراخان و ماخاچ کالا حرکت کنند، اما برای تحقق این مهم نیاز است تا تجار و صادرکنندگان به روسیه، همگی بسیج شوند تا با ایجاد یک زنجیره تامین یکپارچه، این امکان فراهم شود. ذکر این نکته بسیار حائز اهمیت که محصولات صادراتی ایران به روسیه را اغلب مواد غذایی و کشاورزی تازه تشکیل می دهد که فساد پذیری بالایی دارد بنابراین باید در اسرع وقت در بنادر شمال کشور بارگیری شده و به کشور هدف ارسال شود.اعظمی بیان کرد: نکته دیگر که باید به آن توجه داشت مسیر برگشت کشتی از روسیه به سمت ایران است که در این مسیر نیز باید کشتی با ظرفیت کامل باز گردد، توضیح بیشتر آن که کشتی‌ها باید هم در مسیر رفت به روسیه و هم در مسیر بازگشت به ایران با تکمیل ظرفیت باری خود تردد کنند تا در کل هزینه حمل و نقل تمام شده برای کشتی و به دنبال آن کرایه حمل برای تجار و صادرکنندگان توجیه پذیری اقتصادی پیدا کند.

وی با بیان اینکه این مسئله پیچیدگی های خاصی دارد، توضیح داد: همان طور که گفته شد صادرات ایران به روسیه اغلب شامل میوه جات، سبزیجات و در کل مواد غذایی تازه است که باید توسط کانتینرهای یخچالی به روسیه صادر شود در حالی که صادرات روسیه به ایران اغلب شامل غلات است که اصطلاحا به صورت فله‌ای در کشتی بارگیری و حمل می شود، این عدم تطابق کالاهای صادراتی و وارداتی و متفاوت بودن نوع حمل آن ممکن است موجب شود کشتی‌ها در یکی از مسیرهای رفت یا برگشت با ظرفیت کامل حرکت نکنند.

کارشناس اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران ادامه داد: برای حل بخشی از این مشکل می توان به صادرات روسیه به کشورهای حاشیه خلیج فارس اشاره کرد، فدراسیون روسیه سالانه بالغ بر ۵ میلیارد دلار به کشورهای حاشیه خلیج فارس صادرات دارد که بخشی از آن را خوار و باری تشکیل می دهد که نیاز به حمل با کانتینر یخچالی دارد بنابراین این امکان وجود خواهد داشت تا با پیگیری مسئولان دو کشور ایران و روسیه، حمل و ترانزیت این کالاها از طریق ایران انجام شود تا هم کشتی‌ها در دریای خزر با حداکثر استفاده از ظرفیت خود تردد کنند و کرایه حمل صادرات ایران به روسیه در حد امکان کاهش یابد و هم ارز آوری قابل توجهی به واسطه ترانزیت کالا از روسیه به کشورهای حاشیه خلیج فارس از خاک ایران عاید کشور شود.

وی بیان داشت: در نهایت همچنین باید به این نکته اشاره کرد که همه این تلاش‌ها و اقدامات در راستای فعال سازی کریدور شمال □ جنوب نیز خواهد بود و می توان با تکمیل زیرساخت‌های ریلی و جاده ای در داخل کشور و تقویت مسیرهای دریایی در خزر به این مهم نیز دست یافت زیرا رونق هر چه بیشتر حمل و نقل دریایی در خزر این نکته را به کشورهای منتفع از کریدور شمال–جنوب یادآوری می کند که این مسیر می تواند هر چه زودتر به حمل ایمن و ارزان کالاها تبدیل شود.

اخطاریه دفترخانه به آقای جبار داستانی اصل سنجیدی فرزند جلیل، فعلاً مجهول المکان «نوبت اول»

همسر جنابعالی خانم راضیه علیزاده اصل فرزند حسین جهت اجرای دادنامه شماره ۱۴۰۰۹۱۳۹۰۰۰۰۱۷۵۳۲۵ شعبه دوم دادگاه خانواده اسلامشهر (که تحت شماره ۱۴۰۰۹۱۹۹۰۰۲۳۴۳۶۷۴۲ مورخ ۱۴۰۰.۰۶.۳۱ قطعیت یافته وقابل اجراست) به این دفترخانه مراجعه نموده لذابه موجب این آگهی به شما اخطار قانونی می گردد حداکثرظرف مدت ده روز از تاریخ نشراین آگهی به دفترخانه طلاق شماره یک شهرستان بهارستان واقع در شهرگلستان سلطان آباد ابتدای ۲۴ متری شهیدچمران مراجعه فرمایید در غیر این صورت وفق مقررات اجرای صیغه طلاق و ثبت قانونی آن صورت خواهد گرفت.

م الف / ۴۰۶۸ سیدجعفر موسوی –سردفتر رسمی طلاق ۱ رباط کریم

تصویب لایحه پروتکل حفاظت از تنوع زیستی دریای خزر

نمایندگان مجلس شورای اسلامی کلیات و جزییات لایحه پروتکل حفاظت از تنوع زیستی الحاقی به کنوانسیون چهارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر را به تصویب رساندند.به گزارش اقتصادسرآمد، مجلس شورای اسلامی ادامه رسیدگی به گزارش کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست در مورد لایحه پروتکل حفاظت از تنوع زیستی الحاقی به کنوانسیون چهارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر مورد بررسی قرار گرفت و با ۱۳۹ رای موافق کلیات و جزییات آن تصویب شد.رییس فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی افزود: تنوع زیستی در دریای خزر با مشکلات بسیاری روبرو شده، به گونه ای که حتی در ماهی کیلکا نیز با مسائلی روبرو هستیم، وابستگی معیشت مردم به دریای خزر بیانگر ضرورت امضای این پروتکل است. این پروتکل در کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست مجلس به دقت بررسی شده و استعلامات پنج گانه و همچنین نظرات سازمان محیط زیست، وزارت امور خارجه، پدافند غیرعامل و مرکز پژوهش های مجلس درباره این پروتکل اخذ شده که همه آنها نظر موافق در این زمینه داشته اند.

عدم تعهد دولت و اداره کل بنادر برای لایروبی بندر آستارا

بی‌دقتی در جانمایی اسکله بندر آستارا

گروه اقتصاددریا– وحیده اسماعیلی –هیاتی متشکل ازعضوکمیسیون کشاورزی مجلس با همراهی رییس سازمان جهاد کشاورزی گیلان، رییس کمیسیون کشاورزی اتاق بازرگانی و چند تن از اعضای هیأت نمایندگان و اعضای کمیسیون کشاورزی اتاق بازرگانی از نزدیک از اسکله بندر آستارا، پایانه‌های ریلی و زمینی، گمرک و بارانداز ریلی بخش خصوصی متعلق به شرکت کاوه بازدید کردند. این هیات از روند لایروبی بندر آستارا و مشکلات گمرک ریلی و زمینی این شهرستان انتقاد کردند.

به گزارش اقتصادسرآمد، در همین رابطه ذبیح‌اله اعظمی در گفت وگو با مرور از وضعیت بندر و گمرک زمینی و ریلی شهرستان آستارا انتقاد کرد و با اشاره به ظرفیت و پتانسیل‌های بخش کشاورزی و صادرات محصولات کشاورزی از گمرکات شهرستان آستارا گفت: امروز در کمیسیون کشاورزی مجلس با حضور وزیر راه و شهرسازی تصمیمات جدیدی در خصوص وضعیت بندر، لایروبی اسکله و خط ریلی آستارا اتخاذ می‌شود.

این عضو کمیسیون کشاورزی مجلس گفت: بندر آستارا از زیرساختهای ارزشمند تجارتی و بازرگانی کشور در گیلان است. اما در بازدید میدانی که از بندر آستارا داشتیم متاسفانه مشاهدات عینی ما حاکی ازعدم تعهد دولت طی ۸ سال گذشته در این بندر بوده است.

وی با اشاره به تعهد دولت و وزارت راه و شهرسازی برای لایروبی بندر آستارا تا عمق ۶ متری و امکان پهلوگیری کشتی‌های بزرگ افزود: این بندر هم اکنون فقط تا ۴/۲ مترعمق دارد و کشتی‌های بالای ۳۵۰۰ تن نمی توانند در اسکله بارگیری کنند. این در حالیست که برای لایروبی این پروژه کمتر از ۱۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است. دولت و اداره کل بنادر استان متعهد شده بودند این عمق را به ۶ متر برساند که انجام ندادند.

اعظمی در خصوص پایانه‌ی زمینی گمرک آستارا و کندی تردد ترانزیت در این گمرک نیز اظهار کرد: پیشنهاد شده یک پل مرزی دیگر در این گمرک بین ایران و آذربایجان احداث شود و همزمان به احداث پایانه محصولات کشاورزی صادراتی نیز در گمرک سرعت داده شود.

این نماینده مجلس همچنین با اشاره به تنش های مرزی اخیر در شمال کشور و تاثیر آن بر تجارت از گمرک زمینی آستارا افزود: مقرر شده از ظرفیت گمرک دریایی بیشتر بهره برداری شود اما این اسکله همچنان که اشاره شد فاقد عمق مناسب برای پهلوگیری کشتی های تجاری است و سرعت لایروبی بندر برای واگذاری به «شرکت بهره بردار کاوه» بسیار پایین است. در حال حاضرعمق اسکله بندر آستارا جوابگوی پوشش دهی به گمرک زمینی و پهلوگیری کشتهای باری با تناژ بالای کالا نیست.

بی نظمی در گمرک بندر آستارا

وی همچنین با انتقاد از کندی احداث خط ریلی آستارا به رشت افزود: خط ریلی رشت تا آستارا ۳۶۰ کیلومتر است که از ضروریات کریدور شمال به جنوب محسوب می‌شود و لازم است مجمع نمایندگان گیلان بیش ازهمیشه پیگیر احداث این خط باشند.

در جانمایی اسکله بندر آستارا بی دقتی شد

غلامرضا مرحبا نماینده مردم آستارا در مجلس شورای اسلامی در پاسخ به سوال مرور در خصوص انتقادات مطرح شده از وضعیت گمرک و خط ریلی آستارا به مرور اظهار کرد: به شدت پیگیر مشکلات گمرک آستارا است و پیش از انتقاد عضو کمیسیون کشاورزی مجلس اقدامات زیادی انجام داده است.

مرحبا با تأکید به ای نکه در جانمایی اسکله بندر آستارا بی توجهی و بی دقتی انجام گرفته افزود: اسکله بندر از لحاظ موقعیت جغرافیایی به گونه ای است که جریانهای آبی مرتب کانال ورودی بندر را از رسوب انباشه می کنند. در لایروبی این کانال سازمان بنادر متعهد شده بود عمق بندر را به ۶ متر برساند تا تحویل بخش خصوصی بدهند که نتوانست به موقع به تعهد خود عمل کند و به موقع به شرکت بهره بردار بخش خصوصی واگذار نکرد.

درقرارداد خط ریلی آستارا – آستارا مقرر شده بود آذربایجان ظرف ۳ سال از زمان تحویل بندر، خط ریلی بارانداز را اجرا و ۶۰ میلیون دلار سرمایه گذاری کند. اما کمتر از ۲۰ میلیون دلار سرمایه گذاری انجام شد و آذربایجان بعد از بهره برداری مورد نظر خود عملا پروژه را رها کرده است . دراینجا آذربایجان به ایران خیانت کرد.

وی اضافه کرد: در حال حاضر آنچه که مشکل اساسی این بندر است، ساختار اسکله است. بخش خصوصی بعد از تحویل اسکله می‌بایست طول موج شکن‌ها افزایش بدهد تا قادر به فعالیت باشد.

خیانت آذربایجان در خط ریلی آستارا

این نماینده مجلس همچنین در خصوص خط ریلی آستارا به رشت نیز اظهار کرد: در خط ریلی آستارا با دو مقوله جداگانه مواجه هستیم. یکی خط آستارا به آستارا است که دولت به مدت ۲۵ سال این خط ریلی را به Bot آذربایجان واگذار کرد و این کشور بدون آنکه به تعهدات خود عمل کند با بهره برداری به نفع خود، ادامه پروژه را رها کرد.

مرحبا در توضیح بیشتر افزود: دراین قرارداد، مقرر شده بود آذربایجان ظرف ۳ سال از زمان تحویل بندر، خط ریلی بارانداز را اجرا و ۶۰ میلیون دلار سرمایه گذاری کند. اما کمتر از ۲۰ میلیون دلار سرمایه گذاری انجام شد و آذربایجان بعد از بهره برداری مورد نظر خود عملا پروژه را رها کرده است. مفاد این قرارداد به گونه ای است که عملا دست طرف ایرانی بسته است و این خیانتی بود که در اجرای این قرارداد به ما شد.

سختگیری های گمرک استارا در ترانشیپ کالا

نماینده آستارا همچنین درباره گمرک زمینی نیز اظهار کرد: مواردی از عدم انعطاف در مسؤولان گمرک آستارا با تجار وجود دارد. در حالیکه قانون اختیاراتی به گمرک داده و دست مجری را برای تسهیل در امور تجاری باز گذاشته اما اینکه مدیر کل گمرک به اختیار خود یکسری سختگیری در محیط بازرگانی مرزی کشور ایجاد کند و از ترانشیپ کالا توسط کامیونها در گمرک جلوگیری کند مورد قبول نیست .

برگزیده ها

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی

متوسط توقف کشتی های حامل کالای اساسی در لنگرگاه، ۲ ماه است

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی میانگین توقف کشتی ها روی آب در لنگرگاه ها برای صدور مجوز پهلوگیری را ۲ ماه عنوان کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، محسن رضایی معاون اقتصادی رئیس جمهور اواخر هفته گذشته سفری به بندر امام خمینی (ره) داشته و از اسکله‌های واردات کالاهای اساسی بازدید کرده است.وی با بیان اینکه بندر امام خمینی (ره) یکی از مهم‌ترین بنادر کشور است که بخش عمده‌ای از کالاهای اساسی کشور از طریق آن وارد کشور می‌شود، گفت: البته مشکلاتی ما در بندر امام خمینی (ره) داریم که این امر نشان می‌دهد ما علاوه بر درگیری با تحریم‌های کشورهای خارجی با تحریم‌های داخلی نیز درگیر هستیم.محسن رضایی یکی از مشکلاتی که در بندر امام خمینی (ره) مشاهده می‌شود را میزان ماندگاری بسیار طولانی مدت برخی کالاهایی که وارد این بندر می‌شود دانست و ادامه داد: حتی برخی کشتی‌ها تا ۲ ماه روی آب می‌مانند و کالاهای آنها تخلیه نمی‌شود.محمد راستاد معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی سه شنبه هفته گذشته در حاشیه مراسم گرامی داشت روز جهانی دریانوردی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: از لحاظ ظرفیت بنادر کشور جزو کشورهای برتر هستیم که ۲۶۰ میلیون تن ظرفیت فعلی بنادر ما است و تا پایان سال به ۲۸۵ میلیون تن می‌رسد.این در حالی است که بر اساس سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی، در سال ۱۳۹۹ اندکی بیش از ۱۳۰ میلیون تن حجم کل کالاهای تخلیه و بارگیری شده در بنادر کشور بوده که نسبت به سال قبل از آن، ۱۳۹۸ که حدوداً ۱۵۴.۵ میلیون تن کالا تخلیه و بارگیری شده بود، کاهش ۱۳.۵ درصدی داشته است.در سال ۱۳۹۹ حدود ۲۲.۹ میلیون تن کالای اساسی از بنادر وارد کشور شد که نزدیک به ۱۴.۸ میلیون تن آن معادل ۵۴.۷ درصد آن تنها از بندر امام خمینی وارد کشور شد.به عبارت دیگر تنها از ۵۰ درصد ظرفیت بنادر کشور در سال گذشته بهره برداری شده است که نشان می‌دهد تأخیر کشتی‌ها در پهلوگیری و معطلی آنها، ناشی از کمبود زیرساخت‌های بندری نیست و ریشه در علل دیگری دارد.این در حالی است که به دلیل خشکسالی‌های امسال، میزان واردات کالاهای اساسی افزایش یافته و در نیمه نخست امسال بیش از ۱۳ میلیون تن انواع کالای اساسی وارد کشور شد.فرهاد منتصر کوهساری معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت وگو با خبرنگار مهر درباره علت توقف کشتی‌ها در لنگرگاه بندر امام خمینی (ره) اظهار کرد: مهمترین مشکلی که کشتی‌ها در لنگرگاه می‌مانند، تأمین ارز از سوی صاحب کالاست.

معاون مهندسی سازمان بنادر خبرداد

تعیین تکلیف ساخت ۴۸ فروند شناور از طرح تحول صنایع دریایی

عضو هیأت عامل و معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام اینکه ساخت ۴۸ فروند شناور از طرح تحول صنایع دریایی، تعیین تکلیف شده است، گفت: فرآیند مناقصه ۵ شناور راهنمابر شمال، ۵ شناور آتشخوار متوسط و ۷ شناور آتشخوار بزرگ در حال طی شدن است.به گزارش اقتصادسرآمد، محمدرضا اله یار در گفت و گو با پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، در رابطه با برنامه ریزی صورت گرفته به منظور تامین تجهیزات استراتژیک مورد نیاز بنادر در قالب طرح تحول صنعت دریایی، اظهار داشت: قرارداد ساخت ۳۲ فروند شناور و ۵ فقره قرارداد تولید بار اول در شش ماهه نخست سال جاری از سوی سازمان بنادر، منعقد شده است.وی ادامه داد: در راستای طرح تحول صنایع دریایی کشور، تامین تجهیزات دریایی مورد نیاز از طریق صنایع دریایی داخلی کشور در دست اقدام است و طبق برنامه ریزی انجام گرفته تا سال ۱۴۰۲، تجهیزات مختلف و مشخصی آماده تحویل خواهد بود.معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی به تجهیزات دریایی در نظر گرفته شده در طرح تحول صنایع دریایی که تا سال ۱۴۰۲ آماده تحویل خواهند بود اشاره و اعلام کرد: این تجهیزات دریایی شامل، ۲ فروند یدک کش ۶۰۰۰ اسب بخار، ۴ فروند یدک کش ۴۴۰۰ اسب بخار، ۴ فروند یدک کش ۱۸۰۰ اسب بخار، ۲ فروند شناور PSC، ۲ شناور تجسس و نجات، ۱ فروند بویه گذار و ۱ فروند شناور مادرسار است.اله یار با اشاره به اینکه بخشی از نقش آفرینی این سازمان در حوزه سفارش ساخت ناوگان عملیاتی مورد نیاز خود به تولیدکنندگان داخلی است، یادآورد شد: در قالب طرح تحول صنایع دریایی، برنامه ریزی سازمان بنادر و دریانوردی در قالب ۸۳ فروند شناور مدنظر قرار گرفته و برآورد ریالی آن بالغ بر ۶۰۰۰ میلیارد تومان است و خوشبختانه سازمان بنادر در سال جهش تولید، بیش از تعهد خود در قالب طرح تحول صنایع دریایی عمل کرد.وی با اشاره به انعقاد قرارداد ساخت ۳۲ فروند شناور و ۵ فقره قرارداد تولید بار اول، عنوان کرد: در جهت تأمین تجهیزات خدماتی مورد نیاز بنادر تابعه، قراردادهای طراحی و ساخت ۵ فروند شناور راهنمابر برای بنادر جنوبی، ۱۲ فروند شناور گارد و ۱۵ فروند شناور RIB برای تمامی بنادر با سازندگان داخلی، در شش ماهه اول سال ۱۴۰۰ منعقد شده است.اله یار افزود: علاوه بر موارد اشاره شده، ۵ شناور راهنمابر شمال، ۵ شناور آتشخوار متوسط و ۷ شناور آتشخوار بزرگ در حال طی فرآیند مناقصه قرار دارند. وی با تاکید بر ضرورت رفع نیازهای داخلی در بخش تجهیزاتی که تاکنون در داخل کشور نمونه ساخت نداشته اند و از خارج از کشور تامین شده اند.

معاون امور دریایی مدیرکل سازمان بنادر

آمادگی برای مقابله با خطرات دریا با سیستم لایروب مکران افزایش می یابد

یک مقام مسئول گفت: مانور مقابله با حریق در عملیات‌های اطفاء حریق، افزایش سطح توان و آمادگی مقابله با خطرات احتمالی در دریا برگزار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، اسماعیل مکی‌زاده معاون امور دریایی مدیرکل سازمان بنادر در گفت و گو با خبرنگار راه و شهرسازی گروه اقتصادی باشگاه خبرنگاران جوان، از برگزاری مانور مقابله با حریق و آتش با استفاده از سیستم rainbow (شناور پیشرفته لایروب مکران یک) در آستانه هفته پدافند غیرعامل خبر داد و گفت: این مانور با هدف سنجش و ارزیابی قابلیت‌های کاربردی سیستم شناور لایروب مکران در عملیات‌های اطفاء حریق، افزایش سطح توان و آمادگی مقابله با خطرات احتمالی در دریا به ویژه مهار به موقع آتش و نجات جان دریانوردان و مسافران در مواقع ضروری علاوه بر کاربرد اصلی لایروبی شناور برگزار شد.او نتایج حاصل از اجرای این مانور را، ارزیابی و تحلیل فنی و عملیاتی لایروب و قابلیت مانورینگ این شناور در مواقع اضطرار و حریق در دریا عنوان کرد و افزود: اجرای چنین مانورهایی در حوزه دریایی نقش بسیار موثری در کاهش خطرات ناشی از حوادث احتمالی دارد.مکی زاده درباره سناریو و گستره اجرای این مانور هم گفت: خبری مبنی بر حریق شناور صیادی عبوری از لنگرگاه به دلیل تسری مواد سوختی به موتورخانه به مرکز هماهنگی و جستجو و نجات دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی ارسال شود، بلافاصله دستور اعزام شناور مکران که در همان محدوده مشغول لایروبی کانال دسترسی بندر است، صادر می‌شود.او تصریح کرد: لایروب مکران یک، پس از وصول شرایط اضطرار شناور صیادی با حضور در محل، نسبت به اطفاء حریق به وجود آمده در لنج صیادی اقدام و در مدت زمانی کمتر از یک ساعت کل حریق را خاموش می‌کند.معاون امور دریایی مدیرکل سازمان بنادر با بیان اینکه شناخت تجهیزات و توانایی آن‌ها در مانورهای امداد و نجات یکی دیگر از اهداف تعیین شده در برگزاری مانورهای دریایی است، گفت: مانور اطفاء حریق با شناور لایروب مکران، برای ما یک مانور خاص محسوب می‌شود، چراکه ایده استفاده از ظرفیت فنی این لایروب و نصب تجهیزات آتشخواری برروی این شناور از سوی اداره کل بنادر و دریانوردی اجرایی شده و این کاربرد برای لایروب در مواقع اضطرار پیش بینی شده است.۳او با بیان اینکه «شناور هایر ساکشن مکران یک» با کاربری لایروبی در کانال‌ها و حوضچه‌ها جهت نگه داری و حفظ عمق مناسب و به منظور تردد ایمن کشتی‌های ورودی و خروجی ساخته شده است، افزود: این شناور به طول ۸۷.۲۵ سانتی متر، عرض ۱۹.۶۰ و ۷.۵ متر ارتفاع از ۶.۵ متر آبخور برخوردار است که قابلیت نگه داشت مواد لایروبی به میزان ۴ هزار متر مربع را در هر نوبت برداشت داراست.

گوناگون

پیش بینی درآمد ۱۵۰ میلیارد دلاری خطوط کانتینری در سال ۲۰۲۱

با ادامه اختلال در زنجیره تأمین و افزایش تقاضای بازار، موسسه Drewry پیش بینی کرد که خطوط حمل و نقل کانتینری در سال ۲۰۲۱ در حدود ۱۵۰ میلیارد دلار سود خواهند کرد.به گزارش اقتصادسرآمد از مرین استار، سود قبل از بهره و مالیات برای خطوط کانتینر در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۱ بسیار فراتر از انتظار بوده و شرکت های بزرگ پیش بینی سود خود را برای مدت باقی مانده از سال افزایش داده اند.موسسه تحقیقات دریایی Drewry در سه ماهه دوم برآورد کرد که سود ناخالص خطوط کانتینری به ۳۹,۲ میلیارد دلار رسیده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۱ برابر افزایش داشته است. این موسسه خاطرنشان کرد: هزینه های بیشتر سوخت گیری و چارتر برای هر حامل تاثیر چندانی بر روی حاشیه های سود خطوط کانتینری نداشته و در برخی موارد در مقایسه با سه ماهه اول سال جاری، افزایش ۵۰ درصدی داشته است.آخرین گزارش در ماه جولای مجموع سود خطوط کانتینری برای سال ۲۰۲۱ را ۱۰۰ میلیارد دلار تخمین زده بود، اما در حال حاضر پیش بینی سود ناخالص خطوط کانتینری به رقم قابل توجه ۱۵۰ میلیارد دلار رسیده؛ روند رو به رشدی که در سال ۲۰۲۲ نیز ادامه خواهد داشت. در حال حاضر تعداد کشتی های کانتینری تا سال ۲۰۲۳ از میزان تقاضا کمتر است و انتظار می رود میزان تخلیه و بارگیری بندرها امسال ۸,۲ درصد و در سال ۲۰۲۲ در حدود ۵.۲ درصد افزایش پیدا کند. Drewry با توجه به نرخ کنونی حمل و نقل گفت: در سال ۲۰۲۲، انتظار می رود نرخ های نقطه ای کاهش پیدا کند، اما افزایش قابل توجهی در قیمت قراردادها وجود خواهد داشت که منجر به افزایش متوسط قیمت جهانی در حدود ۶ درصد می شود.

دومین مزرعه پرورش ماهی در قفس گناوه وارد مدار تولید شد

رئیس اداره شیلات گناوه گفت: دومین مزرعه پرورش ماهی در قفس با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در محدوده آب‌های ساحلی این شهرستان شروع به فعالیت کرد.به گزارش اقتصادسرآمد،سهراب ملایی افزود: این مزرعه با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فعال و مجوزهای لازم را از دستگاه‌های مرتبط اخذ و در مرحله اول ۲۰۰ هزار قطعه ماهی ۴۰ تا ۵۰ گرمی از گونه "سی باس " در ۲ قفس ذخیره‌سازی شده است.وی اظهارداشت: این طرح، ۵۰۰ تن ظرفیت اسمی دارد که در مرحله اول ۲ قفس ۱۲۵ تنی با مجموع ظرفیت ۲۵۰ تن، نصب و ذخیره‌سازی شده است.ملایی، انتظار تولید این طرح را در مدت هشت ماه دوره پرورش ۱۵۰ تا ۲۰۰ تن ذکر کرد و گفت: با توجه به اینکه چنین طرحی توسط بخش خصوصی پیش از این با مشخصات مشابه ۲۰۰ هزار قطعه ماهی ذخیره سازی شده است انتظار می‌رود ظرفیت برداشت ماهی در فصل تولید به ۳۰۰ تن افزایش یابد.رئیس شیلات گناوه ادامه داد: گونه ماهی پرورش در قفس "سی باس "است که گوشت لذیذ و مشتریان زیادی در سطح کشور دارد و از زمان ذخیره‌سازی تا برداشت، مرتب زیست سنجی و میزان رشد آنها بررسی می‌شودوی، روند سرمایه گذاری در طرح‌های آبزی پروری این شهرستان را مثبت ارزیابی کرد و افزود: هم اینک چهار مجتمع پرورش میگو و ۲ مجتمع پرورش ماهی در این شهرستان فعال است و پیش بینی می‌شود تا پایان سال آتی در حوزه پرورش ماهی ۲ واحد دیگر نیز افزایش یابد.وی بیان کرد: پرورش آبزیان بویژه ماهی در قفس و میگو به عنوان یکی از برنامه‌های اولویت دار و مهم‌ترین طرح اقتصاد مقاومتی شیلاتی برای تولید و اشتغال و یکی از صنعت‌های پرسود و اشتغال‌زا در استان بوشهر و بویژه شهرستان گناوه به شمار می‌رود که با حمایت و پشتیبانی دولت و مشارکت بخش خصوصی مورد توجه و گسترش یافته است.شهرستان ساحلی گناوه در ۱۲۰ کیلومتری شمال مرکز استان بوشهر واقع است و از مراکز مهم آبزی پروری در جنوب کشور به شمار می‌رود.

افزایش ۱۲ درصدی واردات غلات از بندر امام خمینی

مدیرغله و خدمات بازرگانی خوزستان گفت: در نیمه نخست امسال یک میلیون و ۸۸۶هزار تن غلات مورد نیاز کشور از بندر امام خمینی وارد شده است که در مقایسه با مدت مشابه پارسال ۱۲ درصد افزایش داشته است.به گزارش اقتصادسرآمد، امید جهان نژادیان با بیان اینکه در نیمه نخست پارسال مجموع واردات غله یک میلیون و ۶۶۵هزار تن بوده است افزود: هم اکنون ۱۸ فروند کشتی حامل غلات در لنگرگاه‌های بندر امام خمینی در انتظار ورود به اسکله و تخلیه محموله‌های خود هستند.مدیرکل غله و خدمات بازرگانی خوزستان با اشاره به اینکه از مجموع واردات غلات در نیمه نخست امسال یک میلیون و ۳۳۳هزار تن گندم، ۲۸۸هزار تن روغن خام نباتی و ۲۶۴هزار تن شکر بوده است افزود: امسال میزان واردات غلات مورد نیاز کشور به علت خشکسالی در سال زراعی گذشته و کاهش تولیدات محصولات اساسی کشاورزی، افزایش خواهد یافت.جهان نژادیان افزود: براساس برنامه ابلاغی شرکت بازرگانی دولتی ایران، تا پایان امسال دو میلیون تن غلات دیگر از طریق بندر امام خمینی به منظور تامین نیازهای داخلی وارد کشور می‌شود.حدود ۸۵ درصد حجم کالاهای اساسی (غلات و نهاده‌های دامی) مورد نیاز کشور از طریق بندرامام خمینی وارد کشور می‌شود.هم اکنون حدود چهار میلیون تن کالای اساسی (غلات و نهاده های دامی و و خوراک طیور) در انبارهای بندر امام خمینی وجود دارد که توسط شبکه حمل و نقل ریلی و جاده ای در حال حمل به نقاط مختلف کشور هستند.محسن رضایی معاون اقتصادی رئیس جمهوری روز جمعه در بازدید از بندر امام خمینی بر حمل یکسره کالاهای اساسی از این بندر به سایر نقاط کشور با هدف کاهش هزینه ها و جلوگیری از تکانه های منفی در بازار تاکید کرد.