



دوشنبه ۲۲ آذر ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۲۴

### ضرورت ساخت اسکله قایق‌های تفریحی در بندر بوشهر

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر از ساخت اسکله ویژه قایق‌های تفریحی به منظور تقویت ایمنی و ساماندهی قایق‌ها در بندر بوشهر خبر داده به گزارش اقتصادسراسر آمد، اسماعیل سجادی منش گفت: با توجه به پتانسیل بالای گردشگری دریایی استان بوشهر به دلیل طول نوار ساحلی و وجود جاذبه‌های منحصر به فرد طبیعی، توسعه زیرساختهای گردشگری دریایی در استان از ضروریات است.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر ادامه داد: در همین راستا ایجاد زیرساختهای اولیه مرتبط با توریسم دریایی مورد توجه تمام ارگان‌های مرتبط با دریا و سواحل در استان قرار گرفته است.وی در ادامه با اشاره به اینکه ابتدای ترین زیرساخت لازم در صنعت توریسم دریایی، اسکله است، اظهار داشت: به همین منظور ساخت اسکله قایق‌های تفریحی در دستور کار شهرداری بندر بوشهر قرار گرفته است.سجادی منش، اظهار داشت: ساخت اسکله قایق‌های تفریحی در دستور کار شهرداری بندر بوشهر قرار گرفته است.این مقام مسئول در استان بوشهر، اظهار امیدواری کرد: هر چه سریع‌تر شاهد آغاز عملیات اجرایی ساخت اسکله ویژه قایق‌های تفریحی در بندر بوشهر باشیم.به گفته وی، با توجه به توسعه زیرساختهای گردشگری طی سالهای اخیر در نوار ساحلی استان بوشهر، خرید شناورهای تفریحی و افزایش تعداد قایق‌های تفریحی، انتظار می رود شاهد افزایش چشمگیر گردشگران ورودی به استان بوشهر جهت استفاده از ظرفیت های گردشگری دریایی باشیم.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر، بیان داشت: به همین منظور تمام اقدامات لازم برای ارائه خدمات به گردشگران در بالاترین سطح مدیریتی در حال آماده شدن است.

### صودر بیش از چهار میلیون تن کالا از بندار غرب هرمزگان

بنادر غرب ارب استان به کشورهای هدف را چهار میلیون و ۲۹۸ هزار و ۸۷۸ تن اعلام کرد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، مرضی سالاری افزود: از مجموع صادرات کالاها نفتی و غیرنفتی انجام شده، ۲ میلیون و ۲۴ هزار و ۸۸۴ تن با افزایش ۶۰ درصدی مربوط به صادرات غیر نفتی و ۱ میلیون و ۲۴۶ هزار و ۱۵ تن صادرات نفتی است.
صنایع دستی استان بوشهر، بیان داشت: به همین منظور رویه اقدامات لازم برای ارائه خدمات به گردشگران در صورت رویه کاپوئاز (حمل و نقل ساحلی) در بنادر غرب استان هرمزگان است.مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان گفت: همچنین در این مدت یک میلیون و ۹۹ هزار و ۲۳۳ تن فرآورده غیرنفتی ۲۱ درصدافزایش و یک میلیون و ۶۶۲ هزار و ۲۷۸ تن فرآورده نفتی ۶۱ درصد افزایش از طریق بنادر غرب کاپوئاز شده است.
سالاری در بخش دیگری از سخنان خود به ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی در این بازه زمانی اشاره کرد و ادامه داد: طی این مدت حجم ترانزیت این کالاها(که عمده آن محموله خودرو بوده است) به ۲۲۷ هزار و ۷۹۳ تن رسید که ۱۲ درصد افزایش را نسبت به مدت مشابه سال گذشته را نشان می دهد.وی گفت: طی دوره زمانی یاد شده ترانزیت بیش از ۱۰۴ هزار و ۶۵۶ خودرو یا ۲۱ درصدافزایش از طریق بندرلنگه به کشورهای آسیای میانه و عراق انجام شد و این بندر توانست همچنان جایگاه نخست این بخش را در بین دیگر بنادر کشور به خود اختصاص دهد.مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان اضافه کرد: تخلیه این تعداد خودروی ترانزیتی توسط بکهار ۸۱۱ نفرند شناور فلزی انجام شد که پس از تخلیه و انجام و کامیون حمل خودرو به مقاصد کشورهای عراق، افغانستان و همچنین کشورهای آسیای میانه بازگریزی است.گفتنی است:بنادر غرب استان هرمزگان با پوشش بر ۱۰ بندر تجاری و مسافری و همچنین نظارت بر ۴۶ سازه دریایی از انتهای محدوده شهرستان تاکنون تخمیر تا ابتدای حوزه استشفاطی استان بوشهر و پشتیبانی نیمی از جزایر کشور را شامل می شود.

### شهرستان دشتی نیازمند ایجاد شهرک شیلاتی و گردشگری است

فرماندار دشتی گفت: شهرستان دشتی با دارا بودن ۲۵ کیلومتر مرز ساحلی، نیازمند ایجاد شهرک شیلاتی و گردشگری است.به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی بحرانی در نشست مدیرکل بندار مسکن انقلاب اسلامی استان بوشهر شاهد تلاش ها و خدمات بنیاد مسکن در روستاها و شهرهای زیر ۲۵ هزار نفر جمعیت در استان بشهر هتیم.وی اضافه کرد: بنیاد مسکن به عنوان یک نهاد انقلابی تاکنون توانسته خدمات ارزشمندی را مآخذاری در استان باشد و بازوی قوی اجرایی برای دولت به شمار می رود. بحرانی با اشاره به رایزنی هایش با معاون عمران روستایی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی کشور در خصوص ساختن میزان اعتبار اجرای طرح های هادی و گردشگری در شهرستان دشتی، افزود: شهرستان دشتی با دارا بودن ۲۵ کیلومتر مرز ساحلی، نیازمند ایجاد شهرک شیلاتی و گردشگری است.وی تصریح کرد: متأسفانه تاکنون اقدامات مهمی در این خصوص صورت نگرفته، که باید تلاش شود با پیگیری های ویژه اقدامات ماندگاری صورت گیرد.

### هشت هزار تن میگوی پرورشی در گناره تولید شد

رئیس اداره شیلات گناره گفت: هشت هزار و ۸۷۰ تن میگو در سال جاری از سطح هزار و ۹۱۶ هکتار استخر پرورش در این شهرستان تولید و برآشت شد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، سهراب ملای اظهار کرد: پرورش میگو امسال در سایت های بندرریگ، رودخانه، رودشور جنوبی و شمالی این شهرستان ۱۹۲۲ استخر انجام شد که میزان برداشت از چهار سایت فعال شامل رودخانه ۲۶۰۰ تن، بندرریگ ۱۵۰۰ تن، رودشور جنوبی ۵۲۰ تن و رودشور شمالی ۲۵۰ تن است.وی میزان تولید هشت گزشتنه سایت های میگوی پرورشی این شهرستان را هشت هزار تن اعلام و تصریح کرد: تولید سال جاری در مقایسه با پارسال ۲۱ درصد افزایش نشان می دهد.

### ممنوعیت صدور مجوز صید میگو سفید در صیدگاه های خوزستان

معاون صید و بنادر ماهیگیری اداره کل شیلات خوزستان از ممنوعیت صدور مجوز صید میگو سفید در صیدگاه های استان از امروز (۲۱ آذرماه ۱۴۰۱) تا اطلاع بعدی خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی دانش مهر در جمع خبرنگاران خبر داد: طبق بررسی های پژوهشکده آبیزی پروری جنوب کشور و به منظور بهسازی ذخایر آبیزان دریایی، صدور مجوز صید میگو سفید در صیدگاه های استان از ۲۱ آذرماه سال جاری تا اطلاع بعدی ممنوع اعلام می شود.

وی افزود: هرگونه صید، جابه جایی میگو و حمل ادوات صید این گونه در همه بنادر و صیدگاه های خوزستان از اول دی ماه سال جاری ممنوع خواهد بود.معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات خوزستان تاکید کرد: یگان حفاظت از منابع آبی علاوه بر نظارت مستمر بر ذخایر آبیزان صید گاه های استان نیز نسبت به تذکر و برخورد قانونی با متخلفان اقدام لازم را انجام خواهد داد.



### قیاس جبل علی و چابهار در گفت و گوی «اقتصاد سراسر آمد» با کمال اطهاری

# منافع قدرت و ثروت باتوسعه بندر چابهار گره خورده است



## «ایجاد سازوکار درست در جذب سرمایه برای توسعه بندر چابهار از دو مسیر داخلی و خارجی یک ضرورت است بدون داشتن الگوی مناسب قطعا بندر چابهار که سهل است هیچ یک از مناطق آزاد روی توسعه را نخواهد دید

زیرساخت های مورد نیاز یک منطقه آزاد در آن فراهم شده بود، افزود: منطقه آزاد چابهار با ۱۶ سال تأخیر نسبت به منطقه آزاد جبل علی، راه اندازی شد آن هم بدون بهره مندی از هرگونه امکانات و زیرساخت و مدیریت منظم که اساس و شالوده توسعه این بندر سوی لجیستی مانند چابهار است. نبود دانش توسعه و اراده در جذب دانش راهبری مناطق ویژه اقتصادی

وی دلیل عهده عدم موفقیت بندرچابهار در مقایسه با بندر جبل علی مانند سایر بخش های اقتصادی را توسعه این بندر سوی لجیشتی مانند چابهار است. مناطق ویژه اقتصادی دانست و گفت: پس از انقلاب و روزهایی اول شکل گیری مناطق نبود داش قابل توجه بود اما پس از گذشت ۴۰ سال از این اتفاق قطعا توجهی رافع مسئولیت کم کار در

نه تنها برای سیستان وبلوچستان بلکه برای تمام ایران ایجاد کند.

کمال اطهاری پژوهشگر اقتصاد سیاسی و توسعه با بیان این مهم که ما در استفاده از ظرفیت های مان کم کاری کرده ایم، به اقتصادسراسر آمد، گفت: منطقه آزاد چابهار ۱۶ سال بعد از منطقه آزاد جبل علی آغاز به کار کرد با یک تفاوت جزئی در سرمایه اولیه، منطقه آزاد چابهار با یک میلیارد ریال

سرمایه گذاری اولیه و منطقه آزاد جبل علی با ۲۰۵میلیارد دلار سرمایه گذاری اولیه!

نوید مدیریت چابهار را به عقب کشید وی در ادامه با اشاره به این که نکته قابل تأمل در رابطه منطقه آزاد جبل علی آن است که این منطقه آزاد زمانی به بهره برداری رسید که تمام

گروه اقتصاددرا یا – منطقه آزاد جبل علی امارات و منطقه آزاد چابهار؛ دو منطقه تجاری که فقط روی کاغذ

با عنوان رقیب شناخته می شسوند؛ اما در واقعیت شرایط آنها قابل قیاس نیست. منطقه آزاد جبل علی امارات حالا به تنهایی حدود ۳۰۵ برابر ایران از فروش نفت درآمد دارد و اقتصاد امارات را از نفت بی نیاز کرده است؛ اما در ایران منطقه آزاد چابهار عنوان حاشیه نشین ترین منطقه ایران را به خود اختصاص داده تا در ایسن مدل هم منحصر به فرد باشد چرا که نه تنها فرو داده و راه آهن مناسب ندارد بلکه از راه آسفاته مناسبی برای عبور کامیون های ترانزیتی برخوردار نیست.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، بیشتر از شش ماه است منطقه آزاد چابهار بدون مدیرعامل می گذراند و از این رهگذر سرمایه گذاران گرفتار یک امضای ساده اداری شده اند و بنا به گفته نماینده مردم چابهار در مجلس داهزم، حتی پرداخت حقوق کارکنان این سازمان با مشکل مواجه شده است. شش ماه زمان کمی نیست تا بندر جبل علی تا همیشه از رقیب کاشغذی خود پیش بیفتد. بنیاد نادیده گرفت سیستان وبلوچستان که تنها بندر اقیانوسی ایران را در اختیار دارد و بارها به عنوان نقطه طلایی ترانزیت ایران و کانون کریدور شرق به غرب و کریدور شمال به جنوب راه پریشم توصیف شده است، به عنوان یکی از محرم ترین استان های ایران شناخته می شود.

آخرین گزارش مرکز آمار ایران از سمرانه درآمد شهر وندان ایرانی حاکی از آن است که مردم سیستان وبلوچستان از تمام استان های ایران درآمد کمتری دارند و میانگین سمرانه درآمد مردم تهران حدود ۲۰۳ برابر میانگین درآمد سیستان وبلوچستان است. مسئله قهر در سیستان وبلوچستان به همین جا ختم نمی شود و بیشتر جمعیت ششده تنکشن این ایران درست در نقطه ای واقع شده است که روی کاغذ رقیب بندر جبل علی امارات توصیف می شود. جایی که می توانست جبل علی امارات را با موقعیت ممتازتر جغرافیایی به حاشیه براند و ثروت خیره کنده ای

### سهم ایران از بانکرینگ در منطقه صرفا ۱۰ درصد است



عضو کمیسیون انرژی مجلس با انتقاد به در دست دادن فرصت بانکرینگ که صرفه اقتصادی بسیاری برای کشور دارد، گفت: سهم ایران از بانکرینگ در منطقه صرفا ۱۰ درصد و در جهان ۲ درصد است، این در حالی است که هر ۱۲ دقیقه یک کشتی از تنگه هرمز عبور می کند.به گزارش اقتصادسراسر آمد،علیرضا ورناصری درباره روند اجرای تکلیف قانونی دستگاه های اجرایی در سوخت رسانی به کشتی ها (بانکرینگ)، گفت: موقعیت ژئوپلیتیک ایران برای بهره مندی از درآمدهای بانکرینگ به گونه ای است که هر ۱۲ دقیقه یک کشتی از تنگه هرمز و سالانه بالغ بر ۴۷ هزار فروند کشتی در منطقه خلیج فارس تردد می کنند.این نشان می دهد که سوخت رسانی به کشتی ها می تواند در صورتی که سرمایه گذاری لازم صورت گیرد برای کشور درآمدزایی بسیار بالایی داشته باشد.نماینده مردم مسجدسلیماندر گفتگو با خانه ملت افزود: لالی، هتنگل و اندیکا در مجلس شورای اسلامی ادامه داده: منطقه خلیج فارس با ۴۷.۹ درصد ذخایر اثبات شده نفت خام دنیا همچنین ۳۴.۹ درصد صادرات نفت خاوند دنیا از این منطقه و انتقال این حجم عظیم مواد نفتی و فرآورده های حاصل از آن، نیازمند عبور و مرور گسترده کشتی های غول پیکر و قاره پیمای نفتی است که به دلیل پیمایش مسافت های طولانی و حجم بزرگ خود، نیازمند بنادر قوی در عرصه صنعت بانکرینگ است جمهوری اسلامی ایران باید از این ظرفیت بزرگ درآمدهای ارزی بیشتری را نصیب خود کند.

مزیت های بزرگ راه اندازی بانکرینگ چیست؟

وی معتقد است رونق اقتصادی، ارتقای جایگاه جهانی ایران در حوزه سوخت رسانی به کشتی های بزرگ تجاری، کاهش میزان قاچاق سوخت، رونق کسب و کارهای دریایی و بندری، افزایش درآمدهای ارزی و کاهش نرخ بیکاری در کشور، جزایر و ساحل نشینان از مزیت های بزرگ راه اندازی بانکرینگ است.

طبق بر نامه ششم باید سالانه ۱۰ درصد به سهم ایران در صنعت بانکرینگ منطقه افزوده شود

ورناصری افزود: جهت ارتقاء جایگاه ایران در صنعت بانکرینگ منطقه و جهان، بند «ب» ماده ۴۸ قانون برنامه ششم توسعه دولت را موظف کرده است که سالانه ۱۰ درصد به سهم جمهوری اسلامی ایران در صنعت بانکرینگ منطقه بیافزاید و این سهم در پایان نامه ششم به ۵۰ درصد برسد اما متأسفانه با وجود این قانون بالادستی و تولید سوخت در کشور در این زمینه موفقیتی نداشته ایم که به دلایل مختلفی از جمله «عدم حمایت لازم از طرف دولت های مجری قانون برنامه ششم توسعه»، برخی شرایط تحریمی، «قوانین IMO (سازمان جهانی دریانوردی) مبنی بر الزام به استفاده از سوخت کم سولفور از سوی کشتیها» بوده است.به گفته وی سهم ما از بانکرینگ منطقه در سال ۱۳۹۶ حدود ۴.۵ میلیون تن سوخت کشتی ها بود اما در پایان سال ۱۳۹۹ این سهم به ۸۰۰ هزار تن کاهش یافت، در حال حاضر متوسط سهم ایران از این صنعت در منطقه کمتر از ۱۰ درصد و جهان حدود ۲ درصد است این نماینده مجلس اظهار کرد: در حالی ایران صنعت حمل و نقل دریایی توانسته است بیشتر از تأمین حداقل نیازهای داخلی بشویشی کند که در حال حاضر کمتر از یک میلیون تن سوخت مورد نیاز کشتی های داخلی را تأمین می کند در حالی که بیشتر سوخت مورد نیاز مراکز عرضه سوخت در خلیج فارس از ایران تأمین می شود.عضر کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: توجه داشته باشیم که بانکرینگ دیگر صرفا یک فعالیت سوخت رسانی تک بعدی به شمار نمی رود، بلکه در بنادر و پایانه های ترانشپی (انتقال کالا از یک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر) شاخص دنیا، علاوه بر سوخت رسانی به کشتی ها، تأمین کننده خدمات تعمیراتی، تأمین ابزار و قطعات، ارائه خدمات فنی سبار، تعویض خدمه، تأمین ابرسانی و ارائه ملازومات سفرهای ایمن دریایی دیگر است، به نحوی که امروز یکی از فاکتورهای تبلیغاتی نیازموند به بازاریابی و ارائه بسته های خدماتی و حمایتی با جدایت تمام لازم در بنادر و سواحل بر ترافیک است. سال گذشته ایران تنها ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار تن سوخت به کشتی ها عرضه کرده

بندر فجیره در امارات ۴۸ تا ۵۰ میلیون تن بانکرینگ داشته

وی با بیان اینکه سنگاپور، هند و امارات سه قطب بزرگ سوخت کشتی در دنیا هستند، گفت: امارات به تنهایی چیزی حدود ۲۷ میلیارد دلار در سال با فروش سوخت کشتی درآمد دارد. در سال گذشته ایران تنها ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار تن سوخت به کشتی ها عرضه کرده اند آنکه بندر فجیره در امارات (دومین مرکز بزرگ سوخت رسانی به کشتی ها در دنیا بعد از سنگاپور) ۴۸ تا ۵۰ میلیون تن بانکرینگ داشته است.

زیرساخت های سوخت رسانی به کشتی در ایران مناسب نیست

ورناصری با یادآوری اینکه زیرساخت های سوخت رسانی به کشتی در ایران مناسب نیست، بیان کرد: تنها پالایشگاه ایران آن که زیر ساخت سوئفورزدایی و تولید سوخت استاندارد کشتی را داشت، پالایشگاه شازند اراک است که البته پیش از این، این نوع سوخت را برای ا نیروگاههای برق تأمین می کرد و حالا کشتی های ایران ناچار هستند که سوخت را از پالایشگاه شازند اراک تحویل بگیرند و با تانکرهای سوخت نا جنوب کشور حمل کنند و هزینه اضافی بابت طی این مسافت بپردازند.به نژاگی بخشی از این سوخت در پالایشگاه های بندرعباس تأمین می شود. با این حال به نظر می رسد که تا سال ۲۰۲۰ خط تولید سوخت فسیلی برای کشتی ها جمع شود و مدل های جدید کشتی با موتورهای برقی، گاز سو و دو گانه سوژ در بازار جهان توسعه پیدا کنند که در آن صورت ایران باید به سمت تولید سوخت آل ان جی، متانول یا آمونیاک برای کشتی ها برود که البته در تولید سوخت آمونیاک مزیت دارد.این نماینده مجلس با بیان اینکه ناوگان کشتیرانی ایران سالانه نیازمند ۴۰۰ هزار تن سوخت است که نیاز به توسعه دارد، مطرح کرد: اگر به عنوان بزرگترین کشتیرانی خاورمیانه شناخته می شود. ایران با ۱۵۰ شناور ملکی بزرگترین کشتیرانی خاورمیانه است که ۵۵ سال قبل تأسیس شده است، سهم ایران در مقابل سوخت رسانی سالانه ۸ میلیون تن است اما سهم کم است. ایران سالانه کمتر از یک میلیون تن سوخت رسانی میکند این سوخت رسانی هم برای شناورهای ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران انجام می شود.وی بیان کرد: عملیات بانکرینگ علاوه بر ایجاد ارزش افزوده اقتصادی برای کشور، در بردارنده برخی مزایای دیگر همچون ارتقاء سطح اعتبار اقتصادی کشور بانکرینگ کننده در منطقه و اشتغالزایی به صورت مستقیم در صنعت بانکرینگ یا به صورت غیرمستقیم در صنایع است، همچنین زیرساخت های مورد نیاز برای عملیات بانکرینگ مانند بنادر و اسکله ها، خطوط لوله سوخت رسانی، مخازن ذخیره و نگهداری سوخت و... را که در سایر صنایع نیز مورد استفاده قرار می گیرند، توسعه می بخشد.ورناصری با بیان اینکه ادامه فعالیت صنعت دریانوردی بدون توجه به بانکرینگ بی معنا خواهد بود، گفت: در جهان سالانه ۲۰۰ میلیون تن سوخت نفت کوره به عنوان سوخت اصلی کشتی ها فروخته می شود. سنگاپور با بیشترین ارائه دهنده تناژ سوخت به کشتی ها رتبه اول را در بنادر دنیا دارد که سالانه ۴۲ میلیون متریک تن اولین قطب سوخت رسانی در جهان محسوب می شود و بعد از آن بندر فجیره امارات متحده عربی رتبه دوم را به خود اختصاص داده است.سجادی منش نیز بیان کرد: فروش بیش از ۲۴ میلیون متریک تن سوخت به کشتی های جهان در رده بندی بعدی قرار دارد که فقط ۱۶ میلیون متریک تن ظرفیت مخازن آن در طول سال است.

۹۰ درصد سهم بازار بانکرینگ در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در اختیار بندر فجیره امارات است

عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه ۹۰ درصد سهم بازار بانکرینگ در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در اختیار بندر فجیره امارات است، توضیح داد: در عرصه منطقه ای ۴ کشور جمهوری اسلامی ایران و امارات در حوزه صنعت بانکرینگ حرکت کرده اند البته پیشرفت امارات در موضوع بانکرینگ و عرضه مستقیم سوخت به کشتی ها بسیار بیشتر از ایران بوده است به طوری که فقط ۱۰ درصد سهم منطقه در اختیار ایران است و سهم ایران در بازارهای جهانی هم بین ۲ تا ۳ درصد است که بسیار اندک است در حالی که ظرفیت و پتانسیل کشورمان در این بخش می طلبد که سهم بیشتری از بازارهای جهانی را در اختیار داشته باشیم.