اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۳۰ آذر ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۳۲

همکاری نیروی دریایی سپاه با دانش بنیان‌ها برای ساخت شناورهای رزمی

فرمانده نیروی دریایی سپاه از همکاری این نیرو با شرکت های دانش بنیان برای ساخت شناورهای رزمی خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، سردار علیرضا تنگسیری درباره ساز و کار همکاری نیروی دریایی سپاه با شرکت‌های دانش بنیان، گفت: این نیرو با ۳۲ دانشگاه ارتباط علمی دارد و شعار امسال هم «تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرینی» است؛ این تنها یک شعار نیست بلکه یک فرمان است که از سوی فرماندهی معظم کل قوا به نیروهای مسلح ابلاغ شده است تا در این زمینه گام برداریم.
وی در خصوص همکاری با دانش بنیان‌ها در عرصه ساخت شناورهای رزمی،افزود : دانش بنیان ها همه نیازهای ما را تامین می کنند و تا پایان سال گام های بلندی در بخش های نظامی و کشوری در این زمینه برمی داریم.فرمانده نیروی دریایی سپاه با اشاره به جایگاه و اهمیت بالای نخبگان در جامعه، خاطر نشان کرد : با استفاده از ظرفیت نخبگان ، تحریم ها را پشت سر خواهیم گذاشت.

استخری که لب ساحل جاماند

این استخر از حریم دریا جمع شد!

گروه دریامحور – پس از دستور رئیس جمهور برای آزادسازی ساحل و به رغم آنکه حریم دریا از تصرف رها شد اما همچنان در برخی نقاط راه‌های دسترسی به آن بسته مانده است. این عنوان گزارشی است که در برخی خبرگزاری ها چشم نوازی می کند.
به گزارش اقتصادسرآمد، علیرضا نوری کجوریان در گزارشی از استان مازندران در مهر آورده بود که با صدور دستور رئیس جمهور، حریم قانونی دریا از تصرف خصولتی ها آزاد شد و خزر پس از دهه‌ها دست اندازی و ساخت وساز، حقش را از ساحل نشینان پس گرفت. طبق دستوری که بهمن ماه سال ۱۴۰۰ از سوی رئیس جمهور در جریان سفر استانی به گیلان صادر شد، برای همه سواحل کشور از شمال تا جنوب نسخه واحدی پیچیده شد، حریم قانونی و ۶۰ متری دریا باید آزاد شود، در این فرمان استثنایی در نظر گرفته نشد، همه بخش‌ها اعم از دولتی، خصوصی و یا نظامی ملزم به اجرای آن بودند.

استخری که لب دریا باقی ماند

در غرب مازندران و محمودآباد نیز به رغم آنکه دستگاه زیرمجموعه وزارت نفت از ساحل عقب نشینی کرد اما همچنان استخر سرپوشیده این دستگاه در حریم دریا واقع شده و تخریب نشده است. در ورودی این ورود هرگونه خودرو به ساحل مجتمع نفت ممنوع است و در ساحل سنگ‌ها و استخری چشم نوازی می‌کند.
حالا اما یک سوال پیش روی تحریریه روزنامه دریایی است، آیا این استخر سرپوشیده زیر مجموعه وزارت نفت در حریم دریا تخریب شده است اگر شده که اطلاع رسانی بفرمایید تا ما و مردم در جریان قرار بگیریم و منعکس کنیم کار خداپسندانه تان را. و اگر نه که ما همچنان استخر سرپوشیده این دستگاه در حریم دریا را بایستی نظار گر باشیم و ...

آزادسازی ساحل یاد و خاطره چند دهه قبل را در اذهان ساحل نشینان و پا به سن گذشته‌ها تداعی و زنده می‌کند، دهه‌هایی که در اوج گرما و تابستان و یا پاییز و زمستان، خانواده‌ها با ذوق و شعف، حصیر و زیلو به دست خود را از مرکز استان به ساحل می‌رساندند. آن روزها خبری از فنس و دیوارهای بلوکی و یا ساختمانی مشرف به ساحل با ورودی‌های پرمانع نبود و اعضای خانواده در ساحل شنی دریا قدم می زدند و نظاره گر دریای بیکران می‌شدند.بخش‌هایی از نوار ساحلی در تصرف ویلاسازها، دولتی‌ها و مجتمع‌های تفریحی و رفاهی بود و تا داخل دریا هم پیشروی کرده بودند و برخی نیز دریا را به نام خود سند زده بودند. در نکا، به رغم آنکه حدود پنج کیلومتر نوار ساحلی وجود داشت همه آن در اختیار نیروگاه شهید سلیمی بود و قدم زدن در کنار ساحل آرزوی دیرینه مردم منطقه به شمار می‌رود. محمدی از اهالی نکا با بیان اینکه بخش‌هایی از ساحل نکا در تصرف نیروگاه و نهادهای نظامی بود در حالی که استفاده نظامی نمی‌شد بلکه تفرجگاه و استراحتگاه بوده است و امروز اینکه مسیر آزاد شد، خرسند هستیم.
وی با اظهار اینکه طی این روزها آزادسازی و عقب نشینی بخشی از ساحل و حریم دریا انجام شد، گفت: همچنان به دلیل نبود راه دسترسی، اهالی برای رفتن به کنار ساحل دچار مشکل هستند و باید آزادسازی مسیرهای ورودی هم صورت گیرد.فرهاد توحیدی مقدم فرماندار نکا با اشاره به آزادسازی ۲۳ هکتار از ساحل دریا که در اختیار ارتش بود، به مهر اظهار داشت: با آزادسازی این منطقه مردم می‌توانند به راحتی از ساحل استفاده کنند.
وی گفت: پیرو دستور رئیس جمهور، حریم ۶۰ متری دریا در شهرستان بازگشایی شد و زیباسازی مسیر آزادشده نیز در دستور کار قرار دارد. درمرکز استان و فرح آباد ۱۲ کیلومتر از ساحل در تصرف ۲۵ دستگاه دولتی، قضائی و نهادها و مجتمع‌ها است و در ۲۰ روز گذشته حریم دریا و ساحل آزاد شد و در این مناطق نیز مشکل مسیر ورودی و راه دسترسی همچنان پابرجا است و اهالی باید چندین کیلومتر طی و سرانجام از باریکه‌هایی به ساحل برسند.
در ساحل نوشهر نیز حریم دریا توسط دولتی‌ها انجام شد و حدود ۱۰ هزار مترمربع از ساحل توسط دستگاه‌های دولتی و نظامی به دریا بازپس داده شد اما همچنان بخش‌هایی از ساحل در تصرف ۲۰۰ ویلای بخش خصوصی است و اجاره این ویلاها گاه تا شبی هفت میلیون تومان هم می‌رسد.
به گفته اهالی بخشی‌هایی از ساحل همچنان در تصرف بخش خصوصی قرار دارد واهالی برای رفتن به دریا وعبور از مجتمع نیازمند کارت تردد هستند. در عباس آباد شهرداری اصفهان ۱۴ ویلا و ۳۳ آپارتمان در حاشیه دریا در تملک دارد و مسیرهای ورودی ساحل غربی و شرقی را مسدود کرده است و با صدور فرمان رئیس جمهور، ۱۱۵ متر طول از حریم دریا آزادسازی شد.بسیاری از دستگاه‌های دولتی که مجتمع‌هایشان در ساحل بودند یا داوطلبانه و یا با اخم و اخطار از ساحل پا پس کشیدند، از بهزیستی که بخشی از اراضی مجتمع‌هایشان در ساحل بابلسر و در روز اول دستور رئیس جمهوری بازپس گرفته شد تا چند دستگاه ساختمان مجتمع کوثر رامسر که با هماهنگی صورت گرفته تخریب و آزادسازی شد.
ارتش در نوشهر، سازمان کشتیرانی در نوشهر، ارشاد در ایزدشهر از جمله دستگاه‌هایی بودند که داوطلبانه برای عقب رفت از حریم دریا اعلام آمادگی کرده بودند. در نور به گفته علی شادمان فرماندار شهرستان تمامی مناطق ساحلی و اراضی آن اعم از دولتی و خصوصی آزادسازی شد و مردم می‌توانند از حریم دریا استفاده کنند.

شیلات

بانک ژن ۹ گونه میکروجلبک در پژوهشکده آبزی پروری کشور ایجاد شد

رئیس پژوهشکده آبزی پروری آبهای داخلی کشورایجاد بانک میکروجلبک را از پروژه های مهم این پژوهشکده اعلام و بیان کرد: بانک ژن ۹ گونه میکروجلبک در این پژوهشکده تهیه شده و بزودی شناسنامه ژنتیکی آنها نیز تهیه می شود.به گزارش اقتصادسرآمد،محمد صیاد بورانی میکروجلبک ها را از گونه های مهم و اقتصادی دانست که به صنعت آبزی پروری کمک می کند.وی افزود: فیتوپلانکتون ها و میکروجلبک ها پایه و اساس یک منبع آبی بوده و از تولیدکنندگان اولیه و زنجیره اصلی غذایی هستند.وی تصریح کرد: هرم غذایی با فیتوپلانکتون ها و جلبک ها آغاز می شود که در آبزی پروری، لاروی کالچر و تولید ماهی می تواند نقش بسزایی داشته باشند.وی عنوان کرد: آزمایشگاه کشت جلبک این پژوهشکده با امضای تفاهم نامه ای با یکی از شرکت های دانش بنیان کشور تولید فیتوپلانکتون های مفید را برای معرفی به صنعت آبزی پروری در دستور کار قرار داده است.صیاد بورانی اظهار داشت: ماهی فیتوفاگ از جمله ماهیان پلانکتون خوار بوده و به لحاظ اقتصادی برای مردم ارزان و برای پرورش دهندگان مقرون به صرفه خواهد بود.وی افزود : جلبکها در عرصه های دیگر صنعتی مانند داروسازی، تولید مواد آرایشی، تولید انرژی، موضوعات زیست فناورانه و تصفیه فاضلاب می توانند بسیار مفید باشند.

کاهش ۲۷ درصدی صید ماهیان استخوانی در خزر

سرپرست اداره کل شیلات گیلان با اشاره به کاهش ۲۷درصدی صید ماهیان استخوانی در این استان گفت: در این مدت سه هزار و ۳۰۰تُن کیلکا توسط شناور های صیادی صید شده است.به گزارش اقتصادسرآمد،کوروش خلیلی اظهار کرد: از ابتدای فصل صید تاکنون ۴۵۰ تن انواع ماهیان استخوانی در سواحل استان صید شده که بر اساس آمارها این مقدار صید نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۷ درصد کاهش داشته است.وی افزود: بر اساس آمارهای موجود ۶۰ درصد از ماهیان صید شده از گونه کفال، ۳۸ درصد ماهی سفید و ۲ درصد سایر گونه‌های آبزیان است. خلیلی اضافه کرد: در مدت مشابه سال گذشته ۵۴۴ تن ماهی استخوانی شامل ۲۴۸ تن ماهی سفید و ۲۸۱ ماهی کفال صید شده بود که بر اساس آمارهای موجود صید امسال کاهش چشمگیری داشت.

برگزیده

در راستای سیاست حمایت از تولید داخلی

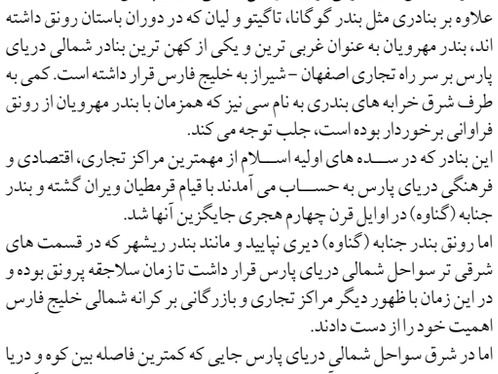
فاز نخست واگن‌های لبه بلند تولید داخل به گروه کشتیرانی تحویل داده شد

فاز نخست واگن های لبه بلند تولید داخلی در راستای سیاست‌های گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در جهت حمایت از تولیدکنندگان داخلی و به منظور استفاده در شرکت حمل و نقل ترکیبی، تحویل این ناوگان شد.فاز نخست واگن های لبه بلند سفارشی شرکت حمل‌ونقل ترکیبی گروه کشتیرانی به سازندگان داخلی، جهت بهره‌برداری در کریدور شمال–جنوب، به این شرکت تحویل داده شد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد کاشانی، عضو هیئت مدیره گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در این مراسم با اشاره به مأموریت محوله به گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در راستای رونق بخشیدن به کریدورهای حمل‌ونقلی کشور به ویژه کریدور شمال–جنوب، تصریح کرد: گروه کشتیرانی حمایت از شرکت حمل‌ونقل ترکیبی را یکی از اولویتهای راهبردی خود برای تقویت عملیات حمل‌ونقلی در کریدور می‌داند.وی سرمایه‌گذاری گروه کشتیرانی در این شرکت را از جمله تعهدات گروه دانست و افزود: خوشبختانه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با همت مدیریت ارشد و دیگر مدیران خود در جایگاه مهمی در صنعت حمل‌ونقل کشور قرار گرفته و با رکوردشکنی های پیاپی ثابت کرده که در ایفای مأموریت و وظیفه ملی که بر عهده آن می‌باشد، جدی و استوار است؛ به همین علت با اجرای این حمایت‌ها امیدواریم در سال جاری نیز رکورد ترانزیت را نسبت به گذشته بهبود بخشیم.همچنین، کاپیتان علیرضا ابراهیمی زاده، مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ترکیبی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در این مراسم که با حضور مقامات ارشد برگزار شد، با اشاره به رونمایی و تحویل گیری ۱۰ دستگاه واگن لبه بلند از یک تولیدکننده داخلی، گفت: با توجه به مأموریت ملی رونق بخشیدن به کریدورهای شمال–جنوب و شرق به غرب که بر عهده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گذارده شده، نیاز به توسعه حمل‌ونقل ریلی روزافزون است که خوشبختانه در فاز اول، همکاری با یک تولید کننده پرتوان داخلی سبب شد تا در زمان مقرر، سفارش‌های شرکت حمل‌ونقل ترکیبی گروه کشتیرانی تحویل داده شود.وی سهیم شدن هر چه بیشتر گروه کشتیرانی به واسطه همکاری با سازندگان داخلی را گامی مهم در جهت ایجاد اشتغال در کشور دانست و خاطرنشان کرد: با توجه به توسعه فعالیت‌های شرکت حمل و نقل ترکیبی در حوزه ترانزیت، نیازمند نوسازی ناوگان ریلی هستیم که در همکاری با تولیدکنندگان داخلی، این مهم انجام خواهد شد.ابراهیمی زاده در پایان سخنان خود به اشاره به حمایت‌های مستمر مدیریت ارشد گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در راستای توسعه فعالیت‌های این گروه به ویژه شرکت حمل‌ونقل ترکیبی در حوزه کریدور شمال–جنوب تصریح کرد: شرکت حمل و نقل ترکیبی گروه کشتیرانی به مدد تولید کنندگان داخلی، به زودی برترین شرکت حمل‌ونقل ریلی کشور خواهد شد.
همچنین در این مراسم، عفت شریعتی کوهبنانی، نماینده مردم زرند در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه قوای سه گانه در کنار یکدیگر برای رفع برخی مشکلات و آبادانی کشور در تلاش هستند، تصریح کرد: مجلس در گام دوم انقلاب، همواره با تولیدکنندگان و تلاشگران عرصه اقتصاد در کشور همراه و همگام بوده است تا ایران اسلامی بیش از پیش در سمت و سوی تعالی و دستیابی به تمدن نوین اسلامی گام بردارد.وی با تشکر از گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به جهت اعتماد به تولیدکنندگان داخلی به ویژه تولیدکننده‌ای که در یک منطقه محروم همچون زرند مستقر است.

گزارش

بخش اول

بندر بین‌المللی کاوه ظرفیت بی‌نظیر قشم در توسعه اقتصاد کشور



بندر بین‌المللی کاوه، علاوه بر نقش تجاری – خدماتی خود به عنوان دهکده بار و پایگاه لجستیک (در پیوند با بندر شهید رجایی) از سهم قابل توجهی در توسعه عمومی جزیره قشم برخوردار است و می‌تواند زمینه ساز تحول در اقتصاد کشور، افزایش ثبات سیاسی برای ایران در تنگه هرمز و تحکیم نام خلیج فارس باشد.
به گزارش اقتصادسرآمد، از روزگاران گذشته دریای پارس دارای اهمیت فراوانی بوده و به عنوان یکی از مهمترین شاهراه‌های تجاری، اقتصادی، نظامی و فرهنگی مورد توجه زمامداران و حکمرانان سرزمین های پیرامون آن و حتی سرزمین های دورتر بوده است. ایجاد بنادر پر رونق در سواحل شمالی این دریا در مقاطع زمانی مختلف، رونق بسیار و جایگزینی تدریجی این بنادر با بنادر نوظهور دیگر گواهی براین مدعاست.
بنابر گزارش منتشرشده از ایرنا، نگاهی به جغرافیایی تاریخی بنادر شمالی خلیج فارس که در کنار فعالیت های تجاری و بازرگانی، مراکز اقتصادی و فرهنگی نیز به شمار می رفته است، نشانگر تحول و جابجایی این بنادر از قسمت های غربی به طرف بخش های شرقی تر در سواحل شمالی دریای پارس است.
علاوه بر بنادری مثل بندر گوگانا، تاگیتو و لیان که در دوران باستان رونق داشته اند، بندر مهرویان به عنوان غربی ترین و یکی از کهن ترین بنادر شمالی دریای پارس بر سر راه تجاری اصفهان – شیراز به خلیج فارس قرار داشته است. کمی به طرف شرق خرابه های بندری به نام سی نیز که همزمان با بندر مهرویان از رونق فراوانی برخوردار بوده است، جلب توجه می کند.
این بنادر که در سده های اولیه اسلام از مهمترین مراکز تجاری، اقتصادی و فرهنگی دریای پارس به حساب می آمدند با قیام قرمطیان ویران گشته و بندر جنابه (گناوه) در اوایل قرن چهارم هجری جایگزین آنها شد.
اما رونق بندر جنابه (گناوه) دیری نپایید و مانند بندر ریشهر که در قسمت های شرقی تر سواحل شمالی دریای پارس قرار داشت تا زمان سلاجقه پرونق بوده و در این زمان با ظهور دیگر مراکز تجاری و بازرگانی بر کرانه شمالی خلیج فارس اهمیت خود را از دست دادند.
اما در شرق سواحل شمالی دریای پارس جایی که کمترین فاصله بین کوه و دریا وجود داشت، بندری پرآوازه از دوره های پیش از اسلام مورد توجه بازرگانان جهان آنروز بود. بندر سیراف با افول بنادر دیگر بیش از پیش مورد توجه امرای آل بویه قرار گرفته و رونق فراوان یافت.
زلزله ۳۶۷ه.ق در کنار عوامل سیاسی به تخریب بندر سیراف انجامید. به لحاظ تاریخی و بعد از سیراف، بنادری مانند کیش، هرمز قدیم، لنگه، کنگ و در نهایت بندر گمبرون یا بندرعباس از پررونق ترین بنادر ایران بودند.
امروزه بنادر از کاربردهای گوناگونی برخوردارند. کاربری های یک بندر به موقعیت جغرافیایی آن و اسکله ها و ترمینال های آن بندر بستگی دارد که در این نوشتار با بندر بین المللی کاوه در شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس که قشم را مانند پلی به سوی ارتباط جهانی آماده می کند، آشنا می شویم.
اسکله بندر بین المللی کاوه نخستین اسکله بزرگ کشور است که توسط مهندسان ایرانی طراحی و به اجر در آمد تا آماده پذیرش کشتی هایی با ظرفیت های مختلف باشد.اسکله بندر بین المللی کاوه نخستین اسکله بزرگ کشور است که توسط مهندسان ایرانی طراحی و به اجر در آمد تا آماده پذیرش کشتی هایی با ظرفیت های مختلف باشد.
این اسکله به عنوان نمادی از مشارکت و همیاری صمیمانه بخش خصوصی و بخش دولتی در کشور محسوب می شود که در جزیره قشم بزرگ ترین جزیره خلیج فارس به اجرا در آمده است.
ساحل شمالی جزیره قشم از نظر امواج سالیانه وضع مناسب و آرامی دارد و بستر نرم و لایروبی طبیعی آبراه توسط جریان های آبی، استعدادی مناسب برای ایجاد سازه های دریایی بزرگ (چون اسکله کاوه) بدون نیاز به موج شکن فراهم کرده است.
جزیره بزرگ و راهبردی قشم از جنوب به مسقط، ابوظبی، قطر، دبی و از شمال به بنادر شهید رجایی، شهید باهنر، لنگه، جاسک، چارک، سیری و سایر بنادر ایران از راه دریا دسترسی دارد و در نتیجه از توانایی چشمگیری برای تبادل کالا با کشورهای عمان، امارات، سرزمین اصلی و سایر کشورها و بنادر دنیا برخوردار است.محدوده کلی این بندر در زمینی به عرض ۷۰۰ متر و طول ۹۰۰ متر با مساحت تقریبی ۶۳ هکتار و در حد فاصل جاده درگهان لافت تا دریا قرار گرفته است.
احداث اسکله این بندر از سال ۱۳۷۶ با مشارکت سرمایه گذاری صنعت نفت و سازمان منطقه آزاد قشم آغاز و در پایان سال ۱۳۸۰ مرحله اول آن خاتمه یافت.
اسکله کاوه در منطقه شمالی جزیره قشم (در عرض جغرافیایی ۲۷ درجه و ۲۶ دقیقه و طول جغرافیایی ۵۶ درجه و ۵۵ دقیقه) برای واردات و صادرات اجرا شده و به علت جریانات آبی مساعد و کرانه بسیار عمیق آن (۲۳/۵ متر) قابلیت پهلودهی شناور های به ظرفیت یکصد هزار تن را دارا است.
این اسکله سه بخش عمده، پل دسترسی، سکوهای پهلوگیری و تاسیسات بندری را دارد، پل دسترسی آن ۲۳۰ متر است و دارای ۲ باند عبوری هر کدام به عرض ۳/۵ متر و مساحت یک متری در طرفین اسکله برای پیاده روها و لوله های آب و سوخت و آتش نشانی است.
دال بتون آرمه پل دسترسی از نوع مرکب و به ضخامت ۲۵ سانتی متر است و تاسیسات بندری در مساحت تقریبی ۱۳۶ هزار متر مربع پیش بینی شده که شامل انبار کالا و ترانزیت، انبار روباز به مساحت ۲۳ هزار و ۷۰۰ متر، ساختمان کنترل تردد، آتش نشانی، گمرک، آب شیرین کن، مخزن های آب و سوخت، پارکینگ ماشین آلات و فضای سبز، استراحتگاه خدمه کشتی ها و کامیون داران است که در مرحله های بعدی طول اسکله تا ۲۹۰ متر و عرض آن به ۳۶ متر خواهد رسید.
سرویس دهی به شناورهای صد هزار تنی، پیش بینی های لازم برای ریل گذاری و نصب جرثقیل های ریلی تخلیه و بارگیری از کشتی ها Ship Loader / Un Loader و در سمت دریا از نوع Ghntry crane و در سمت ساحل از نوع جرثقیل های زرافه ای به عمل آمده است.
از دیگر ویژگی های این بندر نزدیکی آن به شهرک صنعتی کاوه است. در این شهرک، بندر و بار انداز و انبار پشتیبانی، بندر چند منظوره در غرب بخش انبارها، راه آهن و ایستگاه راه آهن، تصفیه خانه صنعتی، فعالیت های صنعتی و خدماتی و غیره پیش بینی شده است که این ویژگی در دیگر کرانه جنوبی ایران وجود ندارد. بنابراین، با توجه به موقعیت استثنایی اسکله و همچنین قرار گرفتن در محلی که نیاز به موج شکن ندارد و عمق قابل ملاحظه آبخور آن، همچنین نزدیکی به اسکله شهید رجایی (در بندر عباس) شرایطی را به وجود آورده که نقش برجسته ای در مسیر کریدور شمال – جنوب پیدا کند و بهترین مسیر برای واردات و صادرات کالای عبوری به آسیای میانه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به شمار آید.
از طرفی، با اعلام محدوده ای به وسعت ۲۰۰ هکتار از بندر عظیم و مجهز شهید رجایی در بندر عباس به عنوان منطقه ویژه اقتصادی و افزوده شدن آن به محدوده اختیارات قانونی سازمان منطقه آزاد قشم، شرایط برای ارایه فصل جدیدی از تسهیلات در زمینه تخلیه و بار گیری انواع کالاها برای کشتی های اقیانوس پیما فراهم شده و امکاناتی مطلوب در تبادل و ترانزیت کالا ایجاد شده است.
فاصله دریایی اسکله کاوه تا بندر شهید رجایی نزیک به ۱۵ کیلومتر است که این فاصله کم نیز مزیت دیگری برای ترانزیت سریع کالا به داخل کشور و سپس کشورهای مقصد خواهد بود.
همچنین این اسکله با احداث یک پل دسترسی به عمق ۱۹ متر در دریا و به دنبال آن احداث اسکله (Jeety) به عمق ۲۳ متر دست یافته است.