اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه ۱۰ خرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۶۷

هیچ توافقی با روسیه برای تامین مالی راه آهن آستارا وجود ندارد

سفیر ایران در روسیه اظهار داشت: تا به این امروز هیچ توافقی برای تامین مالی روس‌ها برای ساخت راه آهن رشت – آستارا نشده است. البته بر روی این موضوع کار می کنیم که این پروژه به شکل مشترک انجام شود اما اینکه قرار باشد روسیه تامین مالی را انجام دهد، خبر درستی نیست.به گزارش اقتصاد سرآمد ،جلالی درباره جزییات توافق با روسیه برای تامین مالی ساخت راه آهن رشت- آستارا اظهار داشت: هیچ توافقی با روسیه برای تامین مالی این پروژه وجود ندارد. وی ادامه داد: تا به این امروز هیچ توافقی برای تامین مالی روس‌ها برای ساخت راه آهن رشت – آستارا نشده است. البته بر روی این موضوع کار می کنیم که این پروژه به شکل مشترک انجام شود اما اینکه قرار باشد روسیه تامین مالی را انجام دهد، خبر درستی نیست سفیر ایران در روسیه همچنین درباره خرید ۱۰۰۰ دستگاه لوکوموتیو از روسیه تاکید کرد: مذاکرات برای خرید ۲۰۰ دستگاه لوکوموتیو است. وزیر راه و شهرسازی در سفر اخیر خود به روسیه در این باره مذاکراتی داشت اما در این باره هنوز چیزی به طور دقیق مشخص نیست و فقط تقاضای ایران برای ۲۰۰ لوکوموتیو مطرح است.

گفت و گو

کمبود لوکوموتیو داریم اما نه هزار دستگاه

۱۵۰ دستگاه کسری داریم

رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی اعلام کرد: هیچ مشکلی برای تولید سالانه ۱۰۰ لوکوموتیو در داخل نداریم و رقم نیاز به هزار دستگاه لوکوموتیو، بزرگ نمایی است.به گزارش اقتصادسرآمد، رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی در حاشیه مراسم افتتاح نمایشگاه حمل و نقل ریلی بر برنامه وزارت راه و شرکت راه آهن برای خرید هزار دستگاه لوکوموتیو تأکید کرد.وی تصریح کرد: اگر همین امروز هزار دستگاه لوکوموتیو را داشتیم می توانستیم با تکمیل واگن‌های مورد نیاز ۲۰ میلیون تن بار از ریل کشور عبور دهیم و یکی از مهمترین منابع درآمدی کشور از یک سو و به عنوان مزیت سیاسی-امنیتی محسوب می‌شد چون مرجع ترانزیت منطقه می‌شدیم.

بابک احمدی درباره برنامه خرید هزار دستگاه لوکوموتیو از سوی شرکت راه آهن و وزارت راه و شهرسازی به مهر،اظهار کرد: دو موضوع جدید وجود دارد؛ اول اینکه رقم هزار دستگاه از کجا آمده است؟ به نظر می‌رسد این رقم از پیش نویس های اولیه اهداف کمّی قانون برنامه ششم که به صورت غیر رسمی اعلام و هیچ گاه هم به صورت رسمی منتشر نشد آمده باشد که در آن ذکر شده بود راه آهن به هزار و ۸۶ دستگاه لوکوموتیو نیاز دارد، ۱۴ هزار کیلومتر خط ریلی جدید به همراه ۵۸ هزار دستگاه واگن باری جدید و ۳۵۰۰ دستگاه واگن مسافری جدید نیاز دارد. وی افزود: آن ۱۴ هزار کیلومتر خط ریلی ایجاد نشد و ۵۸ هزار واگن باری و ۳۵۰۰ واگن مسافری هم، تأمین یا تولید یا خریداری نشده است ولی مسئولان ریلی کشور بر تهیه هزار دستگاه لوکوموتیو تأکید دارند که به تنهایی معنایی ندارد؛ این لوکوموتیو باید واگنی را همراه داشته باشد تا آن را بکشد یا خطوطی ایجاد شده باشد که روی آن حرکت کند که هیچکدام موجود نیستند؛ بنابراین روی اعداد و ارقام باید کارشناسانه‌تر تمرکز یا اظهار کنیم. این اظهار نظر مسئولان ریلی مثل این می‌ماند که برای ساختمانی که هنوز ساخته نشده و مصالح نداریم، شیرآلات خریداری و برخی تجهیزات تبعی را کنیم.رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی ادامه داد: به نظر می‌رسد که اولاً در تقاضا بزرگ نمایی شدیدی صورت گرفته است؛ ثانیاً آیا به لوکوموتیو نیاز داریم؟ که باید پاسخ داد بله نیاز داریم ولی در رقم آن بزرگ نمایی می‌شود. طی ۲ سال گذشته ۱۴۰ تا ۱۵۰ دستگاه لوکوموتیو از مجموع لوکوموتیوهای موجود دولتی متعلق به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران متوقف شده اند؛ از سوی دیگر ۲۵۰ دستگاه لوکوموتیو دیگر هم داریم که سال هاست متوقفند و امکان بازسازی با هزینه مناسب و اقتصادی را دارند؛ هزینه راه اندازی این ۲۵۰ دستگاه لوکوموتیو زیاد است ولی بخش خصوصی ای داریم که برای بازسازی آنها اعلام آمادگی کرده است اما اجرای آن زمان بر است.

وی تأکید کرد: با این حال ۱۵۰ دستگاه لوکوموتیوی که طی ۲ سال اخیر متوقف شده اند، طی کمتر از یک سال و حداکثر ۴۰ تا ۵۰ میلیون یورو سرمایه گذاری قابل بازسازی هستند؛ بنابراین همینکه راه آهن بدهی‌های خود به شرکت‌های متولی تعمیر و نگهداری لوکوموتیوها را پرداخت کند، این لوکوموتیوها تجهیز و مجدداً راه اندازی می‌شوند و به سرعت به چرخه حمل و نقل باز می گردند؛ در میزگردی که در حاشیه نمایشگاه حمل و نقل ریلی برگزار شد مدیرکل بازرگانی داخل راه آهن اعلام کرد که راه آهن امروز تنها ۵۰ دستگاه لوکوموتیو کم دارد لذا از ایشان سوال شد پس این رقم هزار دستگاه چرا اعلام می‌شود؟ ولی وی اعلام کرد: اگر ۵۰ دستگاه لوکوموتیو به ما اختصاص بدهند، مشکل فعلی ما حل می‌شود. اگر طی چند ماه آینده این تعداد به ۱۰۰ دستگاه لوکوموتیو برسد، فعلاً مشکلی نخواهیم داشت. احمدی یادآور شد: بنابراین اگر ۱۵۰ دستگاه لوکوموتیوی که طی ۲ سال گذشته متوقف شده اند، بار دیگر راه اندازی شوند، نیاز امروز ما مرتفع خواهد شد. ولی برای میان مدت و بلند مدت به لوکوموتیو نیاز داریم اما با عدد هزار دستگاهی که اعلام شده، بسیار متفاوت است که نشان می دهد در نیاز هزار دستگاه لوکوموتیو بزرگ نمایی شده است؛ به نظر می‌رسد تعداد واقعی مورد نیاز برای ۵ سال آتی اگر ۲۵۰ دستگاه لوکوموتیو به ناوگان اضافه کنیم، مشکل ما حل می‌شود؛ یعنی ظرفیت جذب بیش از سالی ۵۰ دستگاه لوکوموتیو را نداریم به شرط اینکه لوکوموتیوهای فعال هم متوقف نشوند اما اگر قرار باشد هر دستگاه لوکوموتیوی که اضافه می‌شود، یک دستگاه متوقف شود که اتفاق جدیدی نمی‌افتد. ضمن اینکه این رقم لوکوموتیو مورد نیاز نه با شرایط موجود که در صورت اجرای برنامه‌های توسعه‌ای شبکه با ترند موجود است. وی خاطرنشان کرد: حتی اگر قرار باشد ترند موجود تغییر کرده و رشد تندی داشته باشد، نهایتاً نیاز ما به لوکوموتیو به ۱۰۰ دستگاه در سال افزایش می‌یابد نه هزار دستگاه؛ تولیدکننده‌های داخلی می توانند همین ۱۰۰ دستگاه لوکوموتیو در سال را هم به راحتی بسازند و هیچ مشکلی نخواهند داشت به شرط اینکه پول آن پرداخت شود؛ این در حالی است که اگر بخواهند سراغ تأمین کننده‌های خارجی لوکوموتیو بروند، تا پول را نقد پرداخت نکنند که محصولی را تحویل نمی‌دهند اما وقتی سراغ سازنده‌های داخلی می آیند، توقع دارند که آنها بدون پیش پرداخت، اقدام به تولید کنند؛ ما این را قبول نداریم، تولیدکننده‌های داخلی قرار نیست بدون پول کار کنند. احمدی به مشکل دیگر در این خصوص اشاره و اظهار کرد: به ازای هر یک دستگاه لوکوموتیو، ۷ لوکوموتیوران نیاز است که برای هزار دستگاه، باید ۷ هزار لوکوموتیوران به شبکه ریلی افزوده شود؛ آموزش و تربیت لوکوموتیوران در سریع‌ترین حالت ممکن برای تبدیل شدن به راهبر پایه ۲، ۵ سال زمان است؛ برای جذب و گزینش و آغاز به آموزش هم ۲ سال زمان نیاز است که مجموعاً می‌شود ۷ سال؛ بنابراین باید ۷ هزار نیرو را ۷ سال تربیت کنیم تا بتوانند هزار دستگاه لوکوموتیو را راهبری کنند؛ یعنی اگر همین الان هزار دستگاه لوکوموتیو را بخریم، باز هم امکان استفاده از آنها را نداریم.

وابستگی ۹۰ درصدی واردات و صادرات کشور به ناوگان دریایی «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

سهم یک درصدی ایران از اقتصاد شناورسازی

گروه حمل و نقل دریایی – سهم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی به هیچ وجه با مزیت‌های این صنعت در کشور ما همخوانی ندارد. کشور ما با داشتن مرزهای آبی طولانی در شمال و جنوب پتانسیل بالایی در کشتی‌سازی، شیلات، دریانوردی و گردشگری دریایی دارد. این در حالی است که ایران با قرار گرفتن در کریدور ترانزیتی بهترین و اقتصادی‌ترین گزینه ارتباطی برای کشورهای آسیای میانه است که دسترسی به آب‌های آزاد ندارند. با این همه تاکنون از این ظرفیت‌ها استفاده نکرده‌ایم؛ هرچند در برنامه ششم توسعه و برای سال ۱۴۰۴ سهم ۰/۷ درصدی برای اقتصاد دریا پیش‌بینی شده است اما به گفته کارشناسان و مدیران فعال در این صنعت، رسیدن به این نقطه نیازمند اراده واقعی و یکپارچه، حمایت از این صنایع و عزم ملی است.

به گزارش اقتصادسرآمد، اگر بخواهیم وضعیت صنعت دریا را در ۲۰ سال گذشته تحلیل کنیم، باید بگوییم که طی این مدت هیچ گاه نتوانستیم جایگاهی که باید را داشته باشیم یا آن را حفظ کنیم. در این موضوع هم کشتی‌داران و هم کشتی‌سازان نقش داشته‌اند؛ در بخشی که مربوط به کشتی‌سازان است باید گفت صنعت دریایی ما امروز مانند ۲۰ سال یا ۱۵ سال پیش نیست و رشد و جهش را به‌خصوص در توانمندی و مهندسی به‌دست آورده‌ایم؛ اما در بخش کشتی‌داران سوالی که مطرح است اینکه آنها چقدر صنعت دریایی را حمایت و باور کرده‌اند تا بتوانیم در تولید محصول جدید با شرکت‌های خارجی رقابت کنیم. این معضلی است که باید به‌صورت کلان آن را بررسی کرد. باور صنایع دریایی نسبت به کشتی‌سازی هنوز به‌وجود نیامده است و این نقیصه بسیار بزرگی است؛ اگر این باور پیش بیاید که صنایع دریایی و کشتی‌سازی می‌تواند در اشتغال و درآمدزایی راهگشا باشد، می‌توان فصل جدیدی را در اقتصاد کشور شاهد بود.

کشتی‌های تحویل‌داده‌شده ازسوی کشتی‌سازان نشان می‌دهد امروز صنعت دریایی ما به یک بلوغ رسیده است و با توجه به نیازهای کشور به‌خصوص در حوزه نفت و گاز باید برای تامین نیازها و با رویکرد تحقق اقتصاد مقاومتی، نگاه به داخل را سرلوحه قرار دهیم. همان‌طور که با همکاری وزارت نفت شرکت‌های ایرانی در بخش سکوسازی، صاحب رکورد در عملیات گازرسانی پارس‌جنوبی هستند که ارزآوری بالایی برای کشور به همراه دارد، این فضا برای ساخت کشتی‌های حمل فرآورده‌های نفتی نیز باید به کشتی‌سازان ایرانی داده شود.

سهم یک درصدی ایران از اقتصاد کشتی و شناور سازی

مهدی مظفری فعال و کارشناس صنعت دریای کشورمان در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد، می‌گوید: سهم دریا در اقتصاد کشور ایران باوجود دسترسی به آب‌های آزاد در شمال و جنوب کشور بسیار ناچیز است؛ به‌طوری که سهم ساخت کشتی و شناور در تولید ناخالص داخلی کشور در حال حاضر تنها ۰/۱ درصد است. این سهم اندک زمانی بیشتر جلوه می‌کند که بدانیم ۹۰ درصد از حجم واردات و صادرات کشور ما و ۶۰ درصد ارزش تجارت کشور از طریق دریا انجام می‌شود.

رتبه ۲۱ را در مالکیت ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشورها

وی در ادامه یادآور می‌شود: در رتبه‌بندی موسسه World fleet statistics ایران در میان ۲۵ کشور در سال ۲۰۱۵ رتبه‌ای بهتر از ۲۱ ندارد. این جایگاه نشان می‌دهد تا چه حد باید ایران در حوزه مالکیت باید تلاش کند. ایران با ۲۲۷ شناور که در عمل یک درصد از ناوگان دنیا است، رتبه ۲۱ را در مالکیت ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشورها به خود اختصاص داده است. این عدد ابدا رتبهدر خور توجهی برای کشورمان نیست و باید تغییرات بنیادی در آن ایجاد شود.

وابستگی ۹۰ درصدی واردات و صادرات کشور به ناوگان دریایی

او تصریح کرد: این در حالی است که ۷۷ درصد مالکان پرچم شناورهای ما غیرایرانی هستند. با نگاهی دقیق‌تر به این آمار و ارقام به این نتیجه می‌رسیم که باوجود وابستگی ۹۰ درصدی واردات و صادرات کشور ما به ناوگان دریایی اما فقط مالک یک درصد شناورهای دنیا هستیم که ۷۷ درصد آن هم غیرایرانی هستند.

مظفری با بیان این مهم که هرچند بخشی از این اتفاقات به دلیل تحریم‌های چند سال اخیر رخ داده است اما مجموع این بررسی‌ها نشان می‌دهد که برای توسعه صنایع دریایی باید برنامه‌ریزی دقیق‌تر انجام داد؛ گفت: رسیدن به سهم ۰/۷ درصدی صنایع دریایی در تولید ناخالص داخلی در چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ نیاز به تدوین برنامه دقیق وتامین منابع مالی ارزان قیمت و...دارد.

به‌نظر این یک واقعیت است که مدل توسعه و رشد اقتصادی در کشور ما مبتنی بر خشکی است؛ بدین معنی که کلان‌شهرها و شهرهای بزرگ کشور ما غیر آبی هستند و شهرهای آبی ۷ استان کشور ما جزو استان‌های برخوردار و بزرگ ما نیستند و استان‌ها و کلان‌شهرهای ما دور از آب هستند. همین امر باعث می‌شود اهمیت دریا و تاکید بر توسعه آن کافی نباشد. در حالی که برای توسعه دریا باید کلان‌شهرهای ما نیز در کنار دریاها در شمال و جنوب کشور شکل بگیرند.

بر همین اساس هم می‌بینیم که در برنامه ششم توسعه بخش دریا اولویت نیست به جز بحث سواحل مکران. در موضوع اقتصاد مقاومتی بر توسعه سواحل مکران به‌شدت تاکید شده و از آن به‌عنوان یک فرصت یاد شده است. اما توجه به توسعه دریا باید در برنامه ششم توسعه پررنگ‌تر باشد تا بتوان شرایط را برای رسیدن به سهم ۰/۷ درصدی تا پایان سال ۱۴۰۴ مهیا کرد.

برگزیده ها

معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه

علاقه‌مندیم همکاری‌های خود را با سازمان همکاری اقتصادی دریای سیاه گسترش دهیم

معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه با بیان این که متاسفانه تحریم‌های یک‌جانبه و ظالمانه علیه ایران مانع از این شده که ما بتوانیم پتانسیل های بالقوه خود را بالفعل کنیم، گفت: ما علیرغم این فشارها و تحریم‌ها ، تلاش کرده‌ایم که از این ظرفیت‌ها حداکثر استفاده را داشته باشیم.

به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی صفری صبح در نشست « ایران و سازمان همکاری اقتصادی دریای سیاه: چشم اندازها برای همکاری » در سخنانی گفت : ایران ، چشم انداز گسترده ای را برای همکاری با سازمان BSEC و سازمان اکو در نظر گرفته است . ایران علاقه‌مند است که همکاری های خود را با سازمان همکاری اقتصادی سیاه گسترش دهد و وزارت خارجه و حوزه دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه ایران کاملا مصمم است تا از تمامی امکانات برای گسترش همکاری ها با کشورهای همسایه و سازمان های اقتصادی منطقه ای استفاده کند .

معاون دیپلماسی اقتصادی وزیر امور خارجه در بخش دیگری از صحبت‌های خود با تأکید بر اینکه همکاری با سازمان همکاری اقتصادی دریای سیاه یک هدف بالقوه برای ایران است، افزود: موقعیت ترانزیتی ایران از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است و در واقع BSEC می‌تواند از ظرفیت‌های ایران در این زمینه برای موضوع ترانزیت استفاده کند. جایگاه فوق‌العاده ایران از نظر دسترسی به دریای خزر، خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند ظرفیت ویژه‌ای است. ایران دسترسی خوبی به آسیای میانه دارد و می توان از این ظرفیت‌ها در همکاری‌های مشترک به نحو مناسب استفاده کرد.

وی با تأکید بر اینکه ایران برای گسترش همکاری‌ها با سازمان اکو و سازمان BSEC از ظرفیت‌های مناسبی برخوردار است و ما می‌توانیم در حوزه انرژی، تجارت، ترانزیت، گردشگری، محیط زیست و... همکاری‌های خوبی داشته باشیم، افزود: وزارت خارجه و بخش دیپلماسی اقتصادی ایران کاملا مصمم است که از همه امکانات برای گسترش همکاری‌ها با کشورهای همسایه و سازمان‌های منطقه‌ای اقتصادی استفاده کند.

این دیپلمات ارشد کشورمان با بیان اینکه خوشبختانه این رویکرد مورد استقبال شرکای ما قرار گرفته است، افزود: این روزها تهران به یک مرکز فعال در حوزه دیپلماسی اقتصادی تبدیل شده است و همان‌طور که پیش از این اشاره کردم سازمان BSEC می تواند بر روی گسترش همکاری‌ها با ایران حساب ویژه‌ای کند.

در راستای تثبیت اکوسیستم‌های تالاب شادگان و خوریات ماهشهر

خوزستان میزبان پانزدهمین همایش ملی علوم و فنون دریایی ایران

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست گفت: تالاب بندر شادگان و خوریات بندر ماهشهر به عنوان یکی از مهم‌ترین اکوسیستم های ساحلی دریایی در منطقه حساس و شکننده خلیج فارس و یکی از مهمترین نقاط صنعتی در سواحل کشور محسوب می‌شوند.به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی ذوالجودی در آخرین جلسه هماهنگی همایش ملی محیط زیست دریایی و تالاب‌ها از برگزاری «پانزدهمین همایش ملی علوم و فنون دریایی» خبرداد و گفت: این همایش همزمان با روز جهانی اقیانوس در روزهای (۱۷ و ۱۸ خرداد ماه ماه) از طریق انجمن علوم وفنون دریایی ایران با همراهی و مشارکت اداره کل حفاظت محیط زیست استان خوزستان در کنار تالاب شادگان و خوریات بندر ماهشهر برگزار خواهد شد .معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه اظهارکرد: تالاب بندر شادگان و خوریات بندر ماهشهر به عنوان یکی از مهم‌ترین اکوسیستم‌های ساحلی دریایی در منطقه حساس و شکننده خلیج فارس و یکی از مهم‌ترین نقاط صنعتی در سواحل کشورمحسوب می‌شوند.وی در ادامه اظهار کرد: نامگذاری روز جهانی محیط زیست به دنبال افزایش روند نابودی محیط زیست و هر آنچه که در آن است، انجام شد تا در این روز توجه جهانیان را به این موضوع جلب کند.معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه به تاریخچه روز جهانی محیط زیست اشاره کرد و گفت: تاریخچه روز جهانی محیط زیست به سال ۱۹۷۲ برمی گردد. در آن سال برای اولین بار سازمان ملل متحد کنفرانسی را با موضوع انسان و محیط زیست در استکهلم سوئد برگزار کرد. همزمان با برپایی این کنفرانس مجمع عمومی سازمان ملل قطعنامه‌ای را تصویب کرد که منجر به تشکیلبرنامه عمران ملل متحد (UNDP) شد. و در کشور ایران ضمن گرامیداشت روز جهانی محیط زیست هفته‌ای به این نام تعیین شده است که هر ساله برنامه‌های متعددی در این ایام برگزار می‌شود.وی درادامه گفت : در سال ۱۴۰۱، با توجه به تاکیدات علی سلاجقه – معاون رئیس جمهوری و رییس سازمان حفاظت محیط زیست – برنامه‌های متنوع و تاثیرگذاری در حوزه های مختلف تدارک دیده و برنامه‌ریزی شده است. یکی از برنامه‌هایی که در این هفته توسط انجمن علوم وفنون دریایی ایران ومعاونت دریایی و تالاب‌های سازمان پیش‌بینی شده، برگزاری همایش ملی محیط زیست دریایی و تالابهای است که با مشارکت سایر سازمان‌های مرتبط و با هدف فرهنگسازی و استفاده از تجربیات اندیشمندان و محققان محیط زیست کشور در حوزه محیط زیست دریایی و تالاب‌ها به انجام خواهد رسید که امیدوار هستیم با اجرای این همایش بتوانیم قدم‌های قاطع و بلندی در جهت حفاظت از محیط زیست دریایی برداریم.

عضو کمیسیون عمران مجلس تاکید کرد

ضرورت سوق دادن اقتصاد ایران به سمت حمل‌ونقل دریایی

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، توسعه حمل‌ونقل دریایی را یکی از اهداف مهم جمهوری اسلامی ایران عنوان‌کرد و گفت: باید در راستای توسعه بندری و دریایی کشور گام‌های جدی و بلندی برداشته شود.به گزارش اقتصادسرآمد، اقبال شاکری با اشاره به اینکه حمل و نقل دریایی کشور نسبت به سایر شقوق حمل و نقل کمتر مورد توجه قرار گرفته و کمتر توسعه یافته است، اظهار داشت: باید در راستای توسعه بندری و دریایی کشور گام‌های جدی و بلندی برداشته شود و شاهد توسعه و تجهیز حمل و نقل دریایی باشیم چرا که این مد حمل و نقل از مزیت‌های ویژه‌ای نسبت به سایر شقوق حمل و نقل برخوردار است.وی ادامه داد: ایمن بودن، کم هزینه‌تر بودن و طی مسافت کمتر از مهم‌ترین ویژگی‌های حمل و نقل دریایی است و اگر بتوانیم رویکردها را نسبت به توسعه این مد حمل و نقل تغییر دهیم و شاهد اشاعه فرهنگ دریایی باشیم به طور حتم اتفاق بسیار خوشایندی برای اقتصاد ایران رخ داده است.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه یکی از دلایل اصلی کمتر توسعه‌یافتگی حمل و نقل دریایی کشور، عدم توسعه سواحل بوده است، عنوان کرد: با عقب ماندگی تاریخی در بخش توسعه سواحل روبه‌رو هستیم و باید توسعه سواحل به صورت جدی و در کمترین زمان ممکن در دستورکار قرار گیرد. شاکری افزود: باید نگاه ویژه دولت سیزدهم به توسعه سواحل مکران باشد و با توجه به تاکید مقام معظم رهبری در رابطه با توسعه سواحل مکران باید در این راستا شاهد اقدامات عملی باشیم و توسعه سواحل مکران را در دولت مردمی رقم بزنیم.وی با تاکید بر اینکه خوشبختانه نسبت به توسعه بنادر و به ویژه بنادر جنوبی اقبال عمومی وجود دارد، گفت: ظرفیت‌های بسیار خوبی در بنادر ایران و به ویژه بنادر جنوبی وجود دارد و باید بدانیم که این بنادر از مزیت‌های نسبی نسبت به سایر بنادر منطقه به دلیل موقعیت ویژه جغرافیایی برخوردار هستند.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه حمل و نقل دریایی به دلیل کاهش مسافت موجب می‌شود، هزینه‌ها به میزان یک سوم کاهش یابد، اظهار داشت: به همین منظور توسعه ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور و سوق دادن اقتصاد ایران به سمت حمل‌ونقل دریایی باید در دستورکار قرار گیرد.شاکری با تاکید بر اینکه توسعه حمل‌ونقل دریایی از اهداف جمهوری اسلامی ایران است، گفت: باید از ظرفیت‌های کریدور شمال جنوب به خوبی بهره‌مند شویم و در عین حال به کریدور شرق غرب نیز توجه جدی داشته باشیم چرا که از این پتانسیل برخوردار هستیم که به دلیل موقعیت ویژه جغرافیایی و استراتژیکی کشور در حوزه ترانزیت و حمل و نقل دریایی چه در سطح منطقه و چه در سطح بین الملل به بهترین شکل ممکن ایفای نقش کنیم.

اخبار

ایستگاه‌های پروازی مسافران با علائم آبله میمون را پذیرش نمی‌کنند

رییس سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه نظارت و کنترل واحد بهداشت مستقر در فرودگاه‌ها افزیش یافته است، گفت: به تمام ایستگاه‌های پروازی اعلام و ابلاغ شده است که مسافران دارای علائم فیزیکی آبله میمونی را پذیرش نکنند.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد محمدی بخش درباره اقدامات بخش حمل و نقل هوایی برای جلوگیری از شیوع آبله میمون، گفت: همزمان با شیوع این ویروس در چند کشور اروپایی، کمیته بیماری‌های واگیردار وزارت بهداشت تشکیل جلسه داد و تصمیم بر آن شد تا در هر دو بخش مرزهای زمینی و هوایی رصد مسافران با دقت بیشتری انجام شود.رییس سازمان هواپیمایی با بیان اینکه تابع مصوبات وزارت بهداشت هستیم، گفت: دستور کار وزارت بهداشت در شرایط فعلی رصد و پایش مسافران توسط واحد بهداشت مستقر در فرودگاه‌ها است.به گفته محمدی بخش در مرحله نخست کنترل شیوع این بیماری در ایران، نظارت کنترلی واحد بهداشت مستقر در فرودگاه‌ها افزیش یافته است.وی گفت: بر این اساس از پذیرش مسافرانی که با علائم ظاهری آبله میمون در مبادی ورودی مشاهده شوند خودداری می‌شود.رییس سازمان هواپیمایی ادامه داد: اکنون در تمامی مسیرهای بین المللی پروازها ادامه دارد و محدودیت گذاری در سفرها نداریم. البته، هنوز در هیچ جای دنیا این محدودیت اعمال نشده است.به گفته محمدی بخش با این هدف که جهان دچار تبعات شیوع کرونا نشود به موضوع کنترل آبله میمونی ورود شده است تا بر اساس روش‌های علمی و تعریف شده تصمیم گیری شود و محدودیت‌ها اعلام و اعمال شود.

حمل کالا از بنادر کشور سرعت می‌گیرد

معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از بسیج همه امکانات و ناوگان به منظور تسریع در حمل کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی از بنادر کشور خبر داد و گفت: همزمانی ورود کالا به بنادر با فصل برداشت محصولات کشاورزی فسادپذیر، این سرعت عمل را می‌طلبد.به گزارش اقتصادسرآمد، حمیدرضا شهرکی ثانوی در نشست ویدیو کنفرانسی با حضور مدیران کل، معاونین حمل و نقل، رؤسای ادارات حمل و نقل کالای استان‌های سراسر کشور اظهارداشت: در حال حاضر با ورود و پهلوگیری کشتی‌های حامل کالاهای اساسی در بنادر جنوبی کشور و همزمانی با فصل برداشت محصولات کشاورزی فسادپذیر، اهمیت تسریع در حمل مایحتاج عمومی مردم وتأمین کالاهای اساسی مورد نیاز هم وطنان در اقصی نقاط کشور و توزیع در بازارهای مصرف، دو چندان شده است.وی گفت: تلاش بر این است با گستردگی و تقویت فعالیت‌ها، امکانات و نیروی انسانی، تخلیه کالاها از کشتی‌ها هرچه سریع‌تر انجام و مازاد کالاها در انبارهای مبادی ورودی ذخیره سازی شود.شهرکی ثانوی با بیان اینکه از ابتدای امسال تاکنون بالغ بر چهار میلیون تن کالاهای اساسی در کشور حمل شده، افزود: این میزان کالا توسط ۱۶۳ هزار سفر ناوگان حمل شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۷ درصد افزایش داشته است . بیشترین میزان حمل از مبادی بندر امام خمینی (ره)و بندر شهید رجایی با تلاش رانندگان کالا انجام گرفته است. وی خاطرنشان کرد: در پایان این نشست مقرر شد با تشکیل ستاد ویژه حمل کالاهای اساسی در ستاد مرکزی سازمان و کمیته حمل ونقل در ادارات کل و رصد و پیگیری لحظه‌ای از میزان سهمیه،ناوگان اعزامی و ارایه گزارشات و اقدامات به عمل آمده به دستگاه ها، وضعیت حمل کالاها به صورت روزانه و مستمر به ستاد سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ارائه و همچنین با صنوف حمل ونقل وسایرسازمان‌ها و دستگاه های ذی ربط، هماهنگی و تعامل‌های دوسویه برقرار شود.

حمل ۴ میلیون تن کالای اساسی در جاده‌ها از ابتدای سال تاکنون

معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: از ابتدای سال جاری تا کنون بالغ بر ۴ میلیون تن کالاهای اساسی در کشور حمل شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، معاون حمل و نقل این سازمان از بسیج ناوگان به منظور تسریع در حمل کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی از بنادر کشور هم زمان با روند فزاینده پهلوگیری کشتی‌ها خبر داد.حمیدرضا شهرکی ثانوی در نشست ویدئو کنفرانسی با حضور مدیران کل، معاونین حمل و نقل، رؤسای ادارات حمل و نقل کالای استان‌های سراسر کشور، اظهار داشت: در حال حاضر با ورود و پهلوگیری کشتی‌های حامل کالاهای اساسی در بنادر جنوبی کشور و همزمانی با فصل برداشت محصولات کشاورزی فسادپذیر، اهمیت تسریع در حمل مایحتاج عمومی مردم و تأمین کالاهای اساسی مورد نیاز هم وطنان در اقصی نقاط کشور و توزیع در بازارهای مصرف، دوچندان گردیده و تلاش بر این است با گستردگی و تقویت فعالیت‌ها، امکانات و نیروی انسانی، تخلیه کالاها از کشتی‌ها هرچه سریع‌تر انجام شود و مازاد کالاها در انبارهای مبادی ورودی ذخیره سازی شود.شهرکی ثانوی با اعلام این که از ابتدای سال جاری تا کنون بالغ بر ۴ میلیون تن کالاهای اساسی در کشور حمل شده است، افزود: این میزان کالا توسط ۱۶۳ هزار سفر ناوگان حمل شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۷ درصد افزایش داشته است. بیشترین میزان حمل از مبادی بندر امام خمینی (ره) و بندر شهید رجایی با تلاش رانندگان کالا صورت گرفته است.

توسعه خطوط ریلی کشور به ۲۵ هزار کیلومتر به شرط تامین منابع مالی

معاون شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل کشور گفت: خطوط ریلی کشور باید به ۲۵ هزار کیلومتر گسترش یابد.به گزارش اقتصادسرآمد،عباس خطیبی افزود: در حال حاضر ۱۴ هزار و ۳۰۰ کیلومتر راه آهن داریم، ولی برای رسیدن به ۲۵ هزار کیلومتر راه آهن با توجه به وسعت کشور و موقعیت خاص منطقه‌ای که دارد؛ کافی نیست و باید تلاش‌های بیشتری صورت گیرد تا بتوانیم به اندازه‌ای که مورد نیاز کشور است، برسیم. خطیبی با اشاره به توجه ویژه دولت به توسعه ریلی کشور گفت: برای توسعه ریلی کشور ظرفیت‌های نسبتا خوبی ایجاد شده که توانستیم از آن برخوردار شویم که یکی از این ظرفیت‌ها بهره گیری از صندوق توسعه ملی بوده و برای برخی از پروژه‌ها مثلا پروژه راه آهن چابهار –زاهدان که احداث آن تاثیر فرا منطقه‌ای دارد و خیلی مهم است که سریع احداث شود از آن بهره‌مند شدیم. معاون شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل کشور گفت: در توسعه ریلی کشور یکی از اهدافی که دنبال میشود تکمیل کریدورهای ترانزیتی یا بهبود آن‌ها و اتصال بنادر و به ویژه بنادر مهم کشور به شبکه ریلی است.وی افزود: از دیگر برنامه‌هایی که پیش بینی شده اتصال مراکز استان‌ها است که با توسعه ریلی این مناطق به لحاظ جابه جایی کالا و مسافر می‌توان شرایط خوبی را فراهم کرد.معاون شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل کشور گفت: تکمیل شبکه ریلی برای اتمام مسیر کریدور ترانزیتی کشور باید مورد توجه قرار گیرد.عباس خطیبی با اشاره به اهمیت شبکه ریلی برای ترانزیت کشور افزود: تکمیل سیستم حمل و نقلی ریلی در قسمت‌های جنوبی کشور الزاما باید از طریق بنادر صورت می گیرد و بارهایی که از بنادر می آیند عمدتا بارهای به صورت عمده هستند و حجم بزرگ یا تناژ بالایی را دارند که از مسافت‌های طولانی می آیند و به مقاصد طولانی‌تر ارسال می‌شوند و طبیعی است که سیستم ریلی خیلی میتواند به صرفه‌تر در مقایسه با بخش‌های دیگر عمل کند.خطیبی درباره مزیت‌های اتصال ریلی به بنادر گفت:با توجه به اینکه حمل و نقل ریلی یکی از نت‌های حمل و نقلی است که به لحاظ سازگاری با محیط زیست؛ صرفه جویی در مصرف سوخت؛ کاهش سوانح و تصادفات جاده‌ای و اینکه مسیرهای طولانی را می‌تواند سرویس دهد در مقایسه با بخش جاده‌ای از شرایط مناسب تری میتواند برخوردار باشد.وی همچنین با تاکید بر اینکه توجه به بنادر جنوبی کشور و تکمیل شبکه ریلی برای تکمیل کریدورهای ترانزیتی کشور در بخش ریلی بسیار مهم است، گفت: بر اساس پیش بینی کارشناسان با استفاده از شبکه ریلی نزدیک به ۳۰ درصد در کریدور شمال به جنوب میتوانیم کاهش هزینه را به دنبال داشته باشیم که طبیعتا برای صاحبان بار و کالا بسیار حایز اهمیت است و به لحاظ زمانی نیز محاسبات نشان می دهد که به نصف تقلیل پیدا میکند.