

سرمآمد

سه‌شنبه‌امرداد۱۴۰۱-شماره ۱۴۱۷



بررسی «اقتصاد سرآمد» از راهکارهای کنترل سیلاب و کاهش خسارت های آن

ضرورت برخورد قضایی با تعرض هادر حریم رودخانه

نیروهای مسلح، سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری اذعان میدارد که بخشی از خسارات وارده بر شهرها و روستاهای کشور به دلیل شدت بالای بارش اجتناب ناپذیر بود اما بخش قابل توجهی از سیلاب ها با اقدامات سطوح و مقیاس های مختلف قابل کنترل، حذف یا تعدیل است. که عزم جدی کلیه مراجع مرتبط را در حوزه های شهری، فراشهری و بخش های مختلف حاکمیت را طلب می کند. شورای عالی شهرسازی و معماری با استناد به این مصوبه در راستای تکلیف صریح و قانونی خود مبنی بر ایجاد هماهنگی بین تصمیمات و برنامه های دستگاه مختلف به منظور ایجاد محیط زیستی بهتر برای مردم بر مجموعه ای از تدابیر و تکالیف لازمه الرعايه جهت دستگاه های مرتبط اعلام می نماید.

تهیه و تدوین اسناد فرادست مرتبط با کاهش خطر سیل

وزارت راه و شهرسازی با همکاری سایر دستگاه های مرتبط و بهره گیری از توان علمی و تخصصی کشور؛ تهیه نقشه های پهنه بندی خطر سیل با تاکید بر سکونتگاه های شهری و روستایی کشور با رویکرد کاهش خطر، تغییر نگرش از جمع آوری و دفع آنهای سطحی شهر به مدیریت سیلاب های شهری با رویکرد پیشگیرانه در سطح حوزه آبخیز بالادست، ضوابط مربوط به استقرار کاربری و فعالیت در حرایم کمی و کیفی رودخانه ها و میل ها از سوی وزارت نیرو، مجموعه آموزه ها و تجارب تاریخی معطوف به مدیریت و کنترل، تاکید بر عدم توسعه شهری در پهنه های سیل خیز و سیل گیر، راهکار تصویب شده در مورد عرصه های طبیعی پیرامون شهرها اعم از جنگل و مرع از طریق پیشنهاد پهنه هایی نظیر طرح آبخیز داری و کمربند سبز حفاظتی، توسعه جنگل کاری و پارک های جنگلی در طرح های توسعه و عمران حفاظت گردد.

وزارت راه و شهرسازی تدابیر لازم جهت تقویت ضمانت اجرایی قوانین ویر برخورد قضایی با تخلفات شهرسازی و جرم انگاری این تخلفات در قالب تهیه این نامه جامع کنترل شهرسازی و ارایه به مراجع تخصصی، طرح های آبخیز داری و آبخون داری در سطح حوزه های آبخیز



مشرف بر شهرها با راهبری وزارت جهاد و کشاورزی و مشارکت شهرداری ها با هدف کنترل سیل و رسوب وودی به شهرها انجام گردد در این اقدامات عملیاتی سازمان برنامه و بودجه کشور مساعدت نماید. علامت گذاری دقیق و شفاف حرایم کمی و کیفی رودخانه ها توسط وزارت نیرو به منظور استفاده از ظرفیت پایش عمومی و نظارت های اجتماعی، در روستاها نیز بنیاد مسکن انقلاب اسلامی موظف است؛ تا طی برنامه زمانی معین، اولویت روستاهای واقع در شناخته‌های ناپایدار را شناسایی و اقدامات لازم را در جهت ایمن سازی و پایدار سازی و در صورت نیاز جابجایی آنها در چارچوب احکام و ضوابط طرح های توسعه و عمران ناحیه ای و منطقه ای فراهم نماید، و ممنوعیت صدور هر گونه پروانه ساختمانی و تعیین کاربری متعارض در حریم و بستر رودخانه ها و میل ها.

وجود مصوبات شورای عالی؛ ضوابط ها و لوایح را نمیتوان اجرایی قوانین ویر برخورد قضایی با تخلفات شهرسازی و جرم انگاری این تخلفات در قالب تهیه این نامه جامع کنترل شهرسازی و ارایه به مراجع تخصصی، طرح های آبخیز داری و آبخون داری در سطح حوزه های آبخیز

آمادگی منطقه آزاداروند برای رونق اقتصاد منطقه با همکاری بندر خرمشهر

معاون سرمایه گذاری و توسعه کسب و کار منطقه آزاد اروند گفت: این سازمان آماده است تا در کنار بندر خرمشهر برای رونق اقتصاد منطقه از تمام توان خود استفاده کند. به گزارش اقتصاد سرآمد، علی خانی در نشست مدیران بنادر خوزستان در اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، اظهار داشت: سازمان منطقه آزاد اروند با همه دستگاهها و سازمان‌ها به ویژه بنادر منطقه و ارتباط مفید و مناسب دارد. وی عنوان کرد: خوشبختانه بندر خرمشهر هر جا که نیاز بود، به صورت متعهدانه وارد میدان شد و اقدامات بسیار خوبی را در زمینه‌های مختلف و متنوع انجام داده است.معاون سرمایه گذاری و توسعه کسب و کار منطقه آزاد اروند گفت: حمل‌ونقل چند وجهی یکی از ظرفیت‌های مهم اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر است که ما به این ظرفیت عظیم و ویژه می‌بالیم. خانی افزود: بندر خرمشهر با داشتن سابقه، قدمت و زیرساخت‌های لازم مستعد استفاده از پتانسیل و ظرفیت‌های بیشتری در زمینه‌های گوناگون است و سازمان منطقه آزاد اروند نیز اعلام آمادگی می‌کند که در کنار بندر خرمشهر در خدمت پویایی اقتصاد منطقه تمام توان خود را به کار گیرد.

بخش پابانی

سوخت یارانه‌ای، محرک برای سرمایه گذاری و توسعه

کشتیرانی در دریایی خزر

تفاوت نرخ سوخت در کشورهای حوزه خزر و وزن سنگین سوختگیری در سواحل کشورمان همواره یکی از دغدغه‌های سرمایه گذاران و مالکان کشتی های باری بوده که معتقد هستند علاوه بر افزایش هزینه حمل و کاهش توان رقابت در برابر کشتی های خارجی، این مسئله منجر به سوختگیری در کشورهای همسایه و خروج ارز از کشور می شود.

به گزارش اقتصاد سرآمد، گسترش تجارت در حوزه دریایی و همچنین ایجاد کریدور تجارت دریایی با توجه به شرایط جغرافیای ایران، همواره یکی از برنامه های دولت های متعدد طی این سالها بوده است. برخورداری از ۲ ابراه در جنوب و شمال ایران و همچنین قرارگیری در مسیر تجارت شرق به غرب(آسیا به اروپا) ویژگی ممتازی را به کشورمان برای بازیگری در جایگاه کریدور دریایی داده است.

توسعه جایگاه کریدور دریایی در کنار تسهیل تولیدکنندگان و بازرگانان برای ورود به حوزه صادرات باعث شد تا امتیازات متعددی برای مهم ترین زنجیره آن یعنی کشتی رانی در نظر گرفته شود. اما همچنان یکی از مهم ترین دغدغه این حوزه چه در بخش تجاری و چه تفریحی، بار سنگین سوخت و تعمیرات است که همواره بخش قابل توجهی از توان سرمایه گذاران و فعالان این حیطه را می کاهد.

برای بخش تعمیرات و دسترسی به تجهیزات مصرفی باید گفت که تحریم های ظالمانه، یکجانبه و بی منطق غرب به رهبری آمریکا آسیب‌ها و موانع بسیاری را برای صنعت کشتی رانی کشور ایجاد کرده است که البته هیچگاه نتوانست مانع از فعالیت های دریایی نمی شود. خوشبختانه طی سالهای اخیر با تکیه بر توان فنی متخصصان داخلی و همچنین ارتباطات موثر با کشورهای پیرو در این حوزه بخش عظیمی از تحریم‌ها در حوزه دریایی خشتی با یی اثر شد.

اما موضوع سوخت و سنگینی این مسئله گویا موضوعی متداوم و دغدغه ای همیشگی برای حمل و نقل دریایی کشور بوده است. البته طی یکسال اخیر دولت سیزدهم با دنبال کردن سیاست توسعه حمل و نقل دریایی گام های موثری برداشت که یکی از پرونده‌های آن اختصاص سوخت یارانه ای به کشتی های تفریحی و مسافرتی بود که به اعتقاد برخی کارشناسان فصل تازه از را برای صنعت گردشگری نیز رقم خواهد زد. تا اینکه در ادامه اسامال هم مصوبه هیئت وزیران برای اختصاص سوخت یارانه ای به کشتی‌ها، شناورها و قایق‌های تفریحی و مسافری دارای مجوز از وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی که در مسیرهای داخلی و بین المللی از مدأ یا به مقصد بنادر ایران تردد می کنند، ابلاغ شد.

اما بار سنگین سوخت برای کشتی های تجاری و باری هنوز به قوت خود باقی است در حالی که به گفته بسیاری از دارندگان کشتی های باری و تجاری بخصوص در حوزه خزر، سوختگیری در برخی کشورهای همسایه ارزانتر است که این اتفاق می تواند زمینه را برای دلزدگی کشتی های داخلی و حتی خارجی فراهم کند. البته این مسئله ای تازه نیست ولی باید یکبار به این مسئله پرداخته شود که آیا سوخت یارانه ای برای حمل و نقل دریایی می تواند موثر باشد یا خیر؟

نابرابری نرخ سوخت و خرج شدن ارز در کشورهای همسایه

چندی پیش تعدادی از مالکان کشتی های تجاری داخلی طی جلسه ای در دفتر خبرگزاری ایرنا مرکز رشت به بیان مشکلات بخش خصوصی فعال در عرصه حمل و نقل دریایی پرداختند که یکی از این مشکلات عدم تخصیص سوخت یارانه ای به شناورهای داخلی و تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران است در ابهای بین المللی بود.

علیرضا محمدی مدیرعامل شرکت پارسا گستر آبراه دریا در این جلسه با اشاره به گرانی سوخت کشتی در داخل کشور اظهار داشت: مالکان کشتی امروزه با مشکل گرانی سوخت مواجه اند اگر در گذشته این سوخت به قیمت سه میلیون تومان خریداری می شد امروز برای سوختگیری یک کشتی حدود ۹۰۰ میلیون تومان هزینه می شود در حال که سوختگیری در کشورهای همسایه حدود ۲۰ درصد ارزانتر است.

سنگین بار سوخت بر توان حمل و نقل خزر؛ خروج ارز تا رقابت ناپذیری؟

وی اضافه کرد: ۷۰درصد کرایه بار مالک ایرانی در کشتی های داخلی صرف سوخت و هزینه های بندری می شود، در حالی که در کشورهای همسایه به کشتی های خود سوخت یارانه ای می دهد تا مشوقی برای کشتی رانی و سرمایه گذاران باشد. محمدی با بیان اینکه ۵۰ درصد کرایه بار کشتی ایرانی برای سوخت هزینه می شود و این مبلغ در سایر کشورها کمتر از ۳۰درصد است، تصریح کرد: اگر سوخت ارزان در اختیار ما قرار گیرد می توانیم هزینه کرایه بار را کاهش دهیم. درحال حاضر هزینه هر بار صادراتی ۱۲ تا ۱۸ دلار ، خودر و ۲۰۰ تا ۲۵۰ دلار، کانتینر ۴۰ فوت ۴۰۰ تا ۷۰۰ دلار، کانتینر ۲۰ فوت ۲۵۰ تا ۳۰۰ دلار و پالت حدود ۱۵ دلار است.

وی همچنین به موضوع احتمال قاچاق سوخت در فضای سوخت یارانه ای اشاره کرد و اظهار داشت: خوشبختانه بنادر شمالی امکان قاچاق سوخت ندارند، زیرا سوخت در کشورهای حاشیه خزر ارزان است. گرانی سوخت در کشورمان موجب می شود مالکان کشتی های ایرانی با سوخت گیری در خارج از کشور از را از این کشور خارج کنند.

وی خواستار تخصیص سوخت یارانه ای برای کشتی های بابربری شد و افزود: کشتی های مسافری در بندرعباس از سوخت یارانه ای استفاده می کنند از مسئولان تقاضا داریم این سوخت را به کشتی های بابربری نیز تخصیص دهند.

سنگین بار سوخت بر توان حمل و نقل خزر؛ خروج ارز تا رقابت ناپذیری؟

وی اضافه کرد: ۷۰درصد کرایه بار مالک ایرانی در کشتی های داخلی صرف سوخت و هزینه های بندری می شود، در حالی که در کشورهای همسایه به کشتی های خود سوخت یارانه ای می دهد تا مشوقی برای کشتی رانی و سرمایه گذاران باشد. محمدی با بیان اینکه ۵۰ درصد کرایه بار کشتی ایرانی برای سوخت هزینه می شود و این مبلغ در سایر کشورها کمتر از ۳۰درصد است، تصریح کرد: اگر سوخت ارزان در اختیار ما قرار گیرد می توانیم هزینه کرایه بار را کاهش دهیم. درحال حاضر هزینه هر بار صادراتی ۱۲ تا ۱۸ دلار ، خودر و ۲۰۰ تا ۲۵۰ دلار، کانتینر ۴۰ فوت ۴۰۰ تا ۷۰۰ دلار، کانتینر ۲۰ فوت ۲۵۰ تا ۳۰۰ دلار و پالت حدود ۱۵ دلار است.

وی همچنین به موضوع احتمال قاچاق سوخت در فضای سوخت یارانه ای اشاره کرد و اظهار داشت: خوشبختانه بنادر شمالی امکان قاچاق سوخت ندارند، زیرا سوخت در کشورهای حاشیه خزر ارزان است. گرانی سوخت در کشورمان موجب می شود مالکان کشتی های ایرانی با سوخت گیری در خارج از کشور از را از این کشور خارج کنند.

وی خواستار تخصیص سوخت یارانه ای برای کشتی های بابربری شد و افزود: کشتی های مسافری در بندرعباس از سوخت یارانه ای استفاده می کنند از مسئولان تقاضا داریم این سوخت را به کشتی های بابربری نیز تخصیص دهند.

سنگین بار سوخت بر توان حمل و نقل خزر؛ خروج ارز تا رقابت ناپذیری؟

وی اضافه کرد: ۷۰درصد کرایه بار مالک ایرانی در کشتی های داخلی صرف سوخت و هزینه های بندری می شود، در حالی که در کشورهای همسایه به کشتی های خود سوخت یارانه ای می دهد تا مشوقی برای کشتی رانی و سرمایه گذاران باشد. محمدی با بیان اینکه ۵۰ درصد کرایه بار کشتی ایرانی برای سوخت هزینه می شود و این مبلغ در سایر کشورها کمتر از ۳۰درصد است، تصریح کرد: اگر سوخت ارزان در اختیار ما قرار گیرد می توانیم هزینه کرایه بار را کاهش دهیم. درحال حاضر هزینه هر بار صادراتی ۱۲ تا ۱۸ دلار ، خودر و ۲۰۰ تا ۲۵۰ دلار، کانتینر ۴۰ فوت ۴۰۰ تا ۷۰۰ دلار، کانتینر ۲۰ فوت ۲۵۰ تا ۳۰۰ دلار و پالت حدود ۱۵ دلار است.

وی همچنین به موضوع احتمال قاچاق سوخت در فضای سوخت یارانه ای اشاره کرد و اظهار داشت: خوشبختانه بنادر شمالی امکان قاچاق سوخت ندارند، زیرا سوخت در کشورهای حاشیه خزر ارزان است. گرانی سوخت در کشورمان موجب می شود مالکان کشتی های ایرانی با سوخت گیری در خارج از کشور از را از این کشور خارج کنند.

وی خواستار تخصیص سوخت یارانه ای برای کشتی های بابربری شد و افزود: کشتی های مسافری در بندرعباس از سوخت یارانه ای استفاده می کنند از مسئولان تقاضا داریم این سوخت را به کشتی های بابربری نیز تخصیص دهند.

سنگین بار سوخت بر توان حمل و نقل خزر؛ خروج ارز تا رقابت ناپذیری؟

وی اضافه کرد: ۷۰درصد کرایه بار مالک ایرانی در کشتی های داخلی صرف سوخت و هزینه های بندری می شود، در حالی که در کشورهای همسایه به کشتی های خود سوخت یارانه ای می دهد تا مشوقی برای کشتی رانی و سرمایه گذاران باشد. محمدی با بیان اینکه ۵۰ درصد کرایه بار کشتی ایرانی برای سوخت هزینه می شود و این مبلغ در سایر کشورها کمتر از ۳۰درصد است، تصریح کرد: اگر سوخت ارزان در اختیار ما قرار گیرد می توانیم هزینه کرایه بار را کاهش دهیم. درحال حاضر هزینه هر بار صادراتی ۱۲ تا ۱۸ دلار ، خودر و ۲۰۰ تا ۲۵۰ دلار، کانتینر ۴۰ فوت ۴۰۰ تا ۷۰۰ دلار، کانتینر ۲۰ فوت ۲۵۰ تا ۳۰۰ دلار و پالت حدود ۱۵ دلار است.

وی همچنین به موضوع احتمال قاچاق سوخت در فضای سوخت یارانه ای اشاره کرد و اظهار داشت: خوشبختانه بنادر شمالی امکان قاچاق سوخت ندارند، زیرا سوخت در کشورهای حاشیه خزر ارزان است. گرانی سوخت در کشورمان موجب می شود مالکان کشتی های ایرانی با سوخت گیری در خارج از کشور از را از این کشور خارج کنند.

وی خواستار تخصیص سوخت یارانه ای برای کشتی های بابربری شد و افزود: کشتی های مسافری در بندرعباس از سوخت یارانه ای استفاده می کنند از مسئولان تقاضا داریم این سوخت را به کشتی های بابربری نیز تخصیص دهند.

سنگین بار سوخت بر توان حمل و نقل خزر؛ خروج ارز تا رقابت ناپذیری؟

عضو کمیسیون عمران مجلس مطرح کرد

سازمان بنادر در جذب نیروی انسانی مستثنی شود



عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی باید در زمینه جذب نیروی انسانی مستثنی شود، گفت: تسهیل فرآیند جذب نیروی انسانی در این سازمان باید در دستورکار قرار گیرد و مجلس در این زمینه همراه و حامی است و دولت و حاکمیت باید در حوزه دریایی و بندری سنگ تمام بگذارند.

به گزارش اقتصاد سرآمد، غلامرضا شریعتی، با تاکید بر اینکه باید نیروی انسانی مورد نیاز سازمان بنادر در حوزه دریایی و بندری با توجه به اهمیت حمل و نقل دریایی برای اقتصاد کشور تامین شود، اظهار داشت: با توجه به اظهارات مسئولان سازمان بنادر، این سازمان در حوزه نیروی انسانی به ویژه در حوزه دریایی با کمبود جدی مواجه است و باید دولت و مجلس شورای اسلامی نگاه ویژه‌ای به این منابع انسانی مورد نیاز سازمان بنادر داشته باشند.

وی ادامه داد: فضای مجلس شورای اسلامی حمایت از سازمان بنادر و دریانوردی است و کمیسیون عمران مجلس از آمادگی کامل برخوردار است تا فکده‌های این سازمان را رفع کند.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی باید پیشنهاد خود در راستای جذب نیروی انسانی مورد نیاز ارائه کند، عنوان کرد: سازمان بنادر و دریانوردی یک سازمان تخصصی است که با سازمان‌های بین‌المللی در ارتباط است و باید از نیروی انسانی متخصص بهره‌مند باشد، بنابراین تسهیل جذب نیروی انسانی مورد نیاز این سازمان باید در دستورکار قرار گیرد و مجلس در این زمینه با سازمان بنادر همراه است.شریعتی با تاکید بر اینکه سازمان بنادر و دریانوردی و دولت پیشنهاد خود را در راستای تسهیل جذب فرایند نیروی انسانی ارائه کند، اظهار داشت: به طور حتم، مدیریت کار را پیش خواهد برد و امیدواریم مشکل جذب نیروی انسانی سازمان بنادر برطرف شود و بتوان از ظرفیت نیروی انسانی کشور به بهترین شکل استفاده کرد چرا که حوزه دریایی و بندری از این پتانسیل برخوردار است که بتواند اشتغال آفرینی بالایی برای کشور به همراه داشته باشد.

وی با اشاره به اینکه جایزه‌های شغلی حمل و نقل دریایی باید به بهترین شکل معرفی شود و در عین حال شاهد مزیت‌های مالی و رفاهی برای افراد شاغل در حوزه دریایی و بندری باشیم، گفت: دریانوردی از جمله مشاغل سخت دنیا است و به همین دلیل باید شرایطی برای آن در نظر گرفته تا به موجب جذب علاقمندان به فعالیت در این حوزه شود.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ادامه داد: اقتصاد دریامحور می تواند شاه‌کلید اشتغال آفرینی در کشور باشد و مشکل بیکاری را در ایران حل کند؛ باید از ظرفیت منابع انسانی در مناطق محروم و ساحلی نهایت استفاده را کرد و با توجه به آمار بالای بیکاری در مناطق محروم و ساحلی و نیز علاقمندی جوانان به اشتغال و درآمدزایی، نیازمند حمایت همه‌جانبه دولت و حاکمیت در حوزه دریایی و بندری هستیم و باید در این زمینه سنگ تمام گذاشت.

برگزیده‌ها

با حضور نماینده وزیر راه و شهرسازی:

توسعه بنادر کوچک در دستور کار سازمان بنادر



نشست شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی با حضور مهدی نورانی؛ نماینده وزیر و رئیس مرکز امور مجامع و نظارت بر قراردادهای وزارت راه وشهرسازی و علی اکبر صفایی؛ معاون وزیر راه و مدیرعامل این سازمان برگزار شد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، سازمان بنادر و دریانوردی، در نشست شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی که نمایندگان وزارت امور اقتصاد و دارایی، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، وزارت راه وشهرسازی، نیروی دریایی راهبردی ارتش، سازمان برنامه و بودجه کل کشور و اعضای هیات عامل و جمعی از مدیران این سازمان حضور داشتند، عملکرد گذشته سازمان بنادر در زمینه فعالیت‌های دریایی و بندری بررسی و اهداف و برنامه‌های توسعه‌ای، تجهیزاتی و سرمایه‌گذاری مرجع دریایی کشور تشریح شد.

مهدی نورانی؛ رئیس مرکز امور مجامع و نظارت بر قراردادهای وزارت راه، با مثبت ارزیابی کرد عملکرد سازمان بنادر طی یک‌سال گذشته، از پیشرفت‌های صورت گرفته در بخش‌های ترانزیت بندری، تخلیه وبارگیری کالاهای تجاری، رشد سرمایه‌گذاری های غیردولتی و توسعه زیرساخت‌های بندری به ویژه در بنادر کوچک خبر داد.وی با اشاره به رویکردهای منطقه‌ای و تعاملات صورت گرفته برای توسعه همکاری‌های بندری و دریایی با کشورهای همسایه و منطقه، تاکید کرد: با بازگیری ظرفیت‌های همه بازیگران و دستگاه‌های مرتبط با حوزه تجارت، می توان سهم سازمان بنادر و دریانوردی را در تجارت بین‌الملل ارتقاء داد.نورانی افزود: سازمان بنادر دستگاه حاکمیتی و تخصصی است و کلیه اقدامات و برنامه‌های توسعه‌ای این سازمان، قابل اندازه‌گیری و بررسی علمی است.در این نشست، همچنین علی اکبر صفایی؛ معاون وزیر راه‌وشهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اینکه امروزه بیش از ۲۰۰ بندر بزرگ و کوچک تجاری در شمال و جنوب کشور در حال خدمات‌رسانی بندری و دریایی برای پذیرش ترافیک دریایی و جابه‌جایی کالا هستند، گفت: سازمان بنادر و دریانوردی، مطابق با قانون، کلیه فعالیت‌هایی را که قابلیت واکزاری به بخش خصوصی داشته‌است، واکذار کرده است.وی از پیگیری و رایزنی جدی این سازمان برای سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌های جزیره نگین در بوشهر توسط شرکت‌های قطری خبر داد و خاطرنشان کرد: در استان بوشهر، توسعه سه بندر کوچک گناوه، دیلم و ریگ، مطابق مصوبه هیات دولت، در دستور کار سازمان بنادر قرار دارد.

صفایی از رایزنی جدی با قطری‌ها برای سرمایه‌گذاری در بندر خبر داد و گفت: مطابق توافق صورت گرفته، شرکت سرمایه‌گذاری قطری پذیرفته است در دو حوزه ایکس‌ری و اسکله ورسو-در بندر دیر سرمایه‌گذاری کند؛ در این میان لایروبی بندر ریگ تا دو هفته آینده اجرایی و عملیاتی خواهد شد.مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تأمین ایمنی شناورها، آبراه‌ها و یک‌کشتی‌ها را یکی از مهم‌ترین ماموریت‌ها و وظایف این سازمان برشمرد و گفت: مطالعات لایروبی کانال دسترسی بندر بوشهر به اتمام رسیده و با خرید لایروپ‌های جدید، عملیات لایروبی این بندر بلافاصله آغاز خواهد شد.وی توسعه ناوگان دریایی را یکی از جدی‌ترین مطالبات این سازمان از شرکت‌های کشتیرانی تجاری و نفتکش عنوان کرد و از خرید ۸ فروند شناور بزرگ تجاری برای دریای خزر و سفارش ساخت ۴ فروند شناور اقیانوس پیما در جنوب کشور خبر داد.به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ترانزیت بندری در سال جاری رشد ۴۴ درصدی داشته و به رغم محدودیت‌های ناشی از تحریم، برنامه‌های توسعه این سازمان در بخش‌ها و حوزه‌های مختلف، با جدیت پیگیری می شود.

خبر

معاون امور بندری سازمان بنادر در همایش «روز چاپهار» در هند

استراتژی اصلی بندر چاپهار؛ بهره‌مندی کشورهای مختلف از ظرفیت‌های بندر

عضو هیات عامل و معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه استراتژی اصلی بندر چاپهار؛ بهره‌مندی کشورهای مختلف از ظرفیت‌های این بندر است، گفت: تخفیف‌های بسیار زیادی برای توسعه بندر چاپهار در راستای افزایش حمل و نقل کالا میان هند و ایران، اعمال شده است.به گزارش اقتصاد سرآمد، جلیل اسلامی در مراسم روز چاپهار در شهر بمبئی هند با قدردانی از برگزاری همایش «روز چاپهار» بسا حضور وزرای هند، مسئولان دولتی،

شرکت‌های بندری، خطوط کشتیرانی و انجمن‌ها در این شهر اظهار داشت: مباحث مطرح شده فرصت بسیار خوبی را ایجاد می کند تا شناخت خوبی از ظرفیت‌های بنادر ایران شکل گیرد. وی افزود: در اسامال برنامه توسعه بندر چاپهار، فاز اول با هزینه یک میلیارد دلار توسط جمهوری اسلامی ایران ساخته شده و در سال ۲۰۱۷ به پایان رسیده است؛ در این فاز زیرساخت‌های بندر مانند اسکله ساخت اسکله با عمق ۱۷ متر، فرصت حضور انواع کشتی‌ها، فرصت تخلیه و بارگیری انواع محمولات و کانتینر را فراهم کرده است.

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی بیان کرد: هدف تمام این فعالیت‌ها کمک به رسیدن سقف توانایی بندر چاپهار است تا کشورهای اطراف این بندر نیز از ظرفیت‌های موجود بهره‌مند شوند و این یکی از اصلی‌ترین استراتژی‌های برای توسعه بندر چاپهار است، اسلامی با اشاره به اینکه توسعه ریلی برای رسیدن به چاپهار نیز در حال انجام است و تاکنون بخش اعظمی از این خط پیشرفت فیزیکی داشته است، عنوان کرد: ارتباط میان سازمان بنادر و دریانوردی با وزارت بنادر و کشتیرانی هند برای پیادمسازی توافقی که پیش از این صورت گرفته ادامه دارد و نتیجه این توافق، فراهم کردن امکانات و حضور پورت اپراتور هندسی بوده و ارتباط خوبی طی چند سال اخیر شکل گرفته است. وی با اشاره به اینکه باید فشار زیادی را برای کنار گذاشتن مشکلات باقی‌مانده تحمیل کنیم تا قراردادهای مدت هرچه زودتر عملیاتی شود، گفت: سازمان بنادر و دریانوردی ایران در جلسات دیپلماتیک مختلفی اهمیت بندر چاپهار را بارها و بارها به کشورهای مختلف یادآور شده و از نظر لجستیکی در ماه‌های اخیر برای همه آشکار شده است که این بندر برای کشورهای هم مرز یا غیر هم‌مرز ایران از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است؛ علاوه بر این آشکار شده است که کشورها علاقه دارند از طریق این حمل و نقل کالاهای خود را انجام دهند. معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه ظرفیت‌های اقتصادی جدید در منطقه باعث توسعه حمل و نقل دریایی و بندری خواهد شد، اظهار داشت: عضویت ایران در پیمان شانگهای و دیگر پیمان‌های اقتصادی و همچنین درخواست عضویت برخی دیگر از کشورها برای عضویت در توافقنامه چاپهار از نشانه‌های این مسئله است و ایران به عنوان یکی از کشورهای بنیانگذار توافق، متعهد به تقویت تعهد است و به همین منظور ظرفیت بندر چاپهار افزایش داده شد.