

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی:تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
توزیع: کار و کارگر
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷
تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:
فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
چاپ: کارگر



چنین استراتژی را دنبال می کنند، نسبت به سایر کشورها، سطح رشد اقتصادی بالاتری خواهد داشت. درضمن زیرساخت های بندری باکیفیت و کارآمد، می تواند سرمایه گذاری در سیستم های تولید و توزیع را تسهیل کرده، منجر به افزایش تولید و خدمات لجیستیک و نیز افزایش فرصت های شغلی و افزایش سطح درآمدها شوند.

براساس این گزارش پیامدهای منفی آن برای کشورهای درحال توسعه محاط در خشکی و کشورهای در حال توسعه جزیره ای کوچک به ویژه قابل توجه است. تحلیلگران بانک جهانی معتقد اند توسعه زیرساخت های باکیفیت بندر کانتینری با عملکرد کارآمد، پیش نیاز استراتژی های موفق رشد مبتنی بر صادرات بوده است. کشورهایی که

جدیدترین آمار عملکرد بندر کانتینری توسط بانک جهانی منتشر شد؛

جای خالی ایران در میان بنادر برتر غرب آسیا

بندر کانتینری برتر جهان

براساس داده های منتشر شده است، بندر و ترمینال های به ویژه ترمینال های کانتینری می توانند زمینه تاخیر در حمل و نقل اختلال در زنجیره تامین، اعمال هزینه های اضافی و کاهش رقابت پذیری را فراهم آورند. علاوه بر این تأثیرات منفی عملکرد ضعیف یک بندر، می تواند فراتر از محدوده آن بندر به سایر بندر نیز گسترش یابد، زیرا خدمات حمل و نقل کانتینری داریا برنامه زمانی ثابت با پهلوی گیری مشخص در هر بندر مقصد و در مسیر هستند؛ بنابراین عملکرد ضعیف در یک بندر می تواند کل برنامه را مختل کند. این امر به نوبه خود هزینه های واردات و صادرات را افزایش داده، رقابت پذیری کشور منطقه پشت بندر را کاهش داده و مانع رشد اقتصادی و کاهش فقر میشود.

گروه ترانزیت- در بین اسامی بندر کانتینری برتر

غرب آسیا بندر ایران دیده نمی شود. به همین دلیل هم هزینه تجارت کمکان برای بازرگانان ایرانی همواره بالا بوده و هنوز هم بالاست. این موضوع هم تماما به تحریم بر نمی گردد. در مقابل بعد از بندر یانگشان چین، صلاوه عمان در لیست بندر کانتینری برتر جهان در سال ۲۰۲۳، قرار گرفته است.

به گزارش اکوایران؛ بانک جهانی تازه ترین نسخه گزارش دوره ای شاخص عملکرد بندر کانتینری را منتشر کرد. گزارش شاخص عملکرد بندر کانتنری در سال ۲۰۲۳، ارزیابی جامعی از عملکرد بندر کانتینری جهانی براساس زمان ماندگاری کشتی در بندر ارائه می کند. یافته های کلیدی این گزارش که مرکز پژوهش های اتاق بازرگانی ایران منتشر کرده است، نشان می دهد که حمل و نقل دریایی برای تجارت جهانی ضروری است؛ به طوری که بیش از ۸۰ درصد از تجارت کالایی جهانی از نظر حجم از طریق مسیرهای دریایی حمل می شود و بخش قابل توجه و رویه رشدی از این حجم که حدود ۳۵ درصد از کل حجم و بیش از ۶۰ درصد از ارزش تجاری را شامل می شود، توسط کانتینر ها حمل می شود.

در واقع حمل و نقل دریایی، ستون فقرات تجارت جهانی و زنجیره تامین تولید محسوب می شود. صنعت دریایی، کم هزینه ترین، از لحاظ مصرف انرژی، کارآمدترین و مطمئن ترین شیوه حمل و نقل برای مسافت های طولانی را فراهم می آورد. گروه جهانی حمل و نقل بانک جهانی و بخش اطلاعات و تحلیل بازار اطلاعات با همکاری یکدیگر نسخه چهارم شاخص عملکرد بندر کانتینری (CPPI) را تدوین کرده اند. توسعه (CPPI) براساس زمان ماندگاری کشتی های کانتینری در بندر است. بندر کانتینری برتر در CPPI ۲۰۲۳، بندر یانگشان چین، بندر صلاوه عمان و بندر کارتاگنا و رتبه چهارم بندر صنیحه مراکش است. در رتبه پنجم هم بندر تانجونگ پالپاس مالزی است.

روزنه

جانشین نیروی دریایی راهبردی ارتش: **ایران سالم ترین خطوط مواصلاتی رادر آب های جهان دارد**



جانشین نیروی دریایی راهبردی ارتش گفت: ایران اسلامی با پشتیبانی ناوگان نیروی دریایی سالم ترین خطوط مواصلاتی را آب های جهان دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، امیر دریادار حمزه علی کاویانی در حاشیه اختتامیه فرهنگی و ورزشی کارکنان این نیرو در دانشگاه علوم دریایی نوشهر در جمع خبرنگاران افزود: ناوگان نیروی دریایی ارتش همچنین در آبهای جهان به سایر کشورهایی که در معرض دزدان دریایی بودند کمک می کند.

وی اظهار کرد: امروز صحنه شمال اقیانوس هند که محل فعالیت دزدان دریایی به نمایندگی از نظام سلطه و آمریکایی ها بود، نیروی دریایی ارتش توانسته صحنه امن و پاک برای تبادلات تجاری و بازرگانی برای تردد کشتی ها فراهم کرده است.

وی یادآور شد: نیروی دریایی ارتش به نمایندگی از جمهوری اسلامی ایران صحنه دریایی را برای تردد کشتی هایی که مبادلات کالاها و نفت رادر دریا انجام می دهند، امن کرده که اینن از افتخارات نظام اسلامی است.

جانشین نیروی دریایی راهبردی ارتش با اشاره به برگزاری جشنواره فرهنگی و ورزشی فرزندان کارکنان این نیرو و نو شهپر گفت: ناوگان نیروی دریایی ارتش وقتی که در آب های جهان حضور می یابند این حضور در واقع پشتوانه و همکاری خانواده ها را می طلبد که امروز این همراهی و نشاط را در این جشنواره می بینیم.

کاهش آلودگی در شناگاه های یکی

از اولویت های سازمان محیط زیست است

مدیر کل بررسی و مقابله با آلودگی های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: کاهش آلودگی در سواحل و شناگاه ها یکی از اولویت های اصلی سازمان حفاظت محیط زیست است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، امید صدیقی اظهار کرد: با توجه به بازدید بیش از ۶۰ تا ۷۰ درصد گردشگران کشور از سواحل دریای خزر، یکی از اولویت های اصلی سازمان حفاظت محیط زیست کاهش آلودگی در سواحل و شناگاه ها می باشد ضمن اینکه سلامت مردم از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.

وی افزود: در همین راستا در سال جدید تفاهم نامه بین وزارت کشور، وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی و سازمان حفاظت محیط زیست که در سال های گذشته منعقد شده بود به روز گردید و برای اولین بار در سواحل شمالی طرح پرچم گذاری شناگاه ها در ساحل جفرود در منطقه آزاد انزلی آغاز شد. وی افزود: از جمله وظایف سازمان حفاظت محیط زیست پایش و نظارت برای رعایت ضوابط و استانداردهای زیست محیطی در این شناگاه است.

خبر

دبیر انجمن شرکت های کشتیرانی:

هیچ مستندی از معافیت تحریمی بندر چابهار وجود ندارد

دبیر انجمن شرکت های کشتیرانی درباره معافیت بندر چابهار از تحریم ها اظهار داشت: در مقطعی بندر چابهار صرفا برای علمیات حمل کالا به افغانستان آن هم برای اقدامات بشردوستانه معاف از تحریم بود و اساسا اینکه سرمایه گذاری هندی ها در چابهار با تاخیر ۲۲ ساله مواجه شد به دلیل تحریم ها بود و هیچ گونه مستندی درباره معافیت بندر چابهار از تحریم ها در دست نداریم. اواخر اردیبهشت ماه قرارداد سرمایه گذاری بلندمدت شرکت هندی IPLG برای تجهیز و بهره برداری از پایانه های کانتینری و کالای عمومی بندر شهید بهشتی چابهار با تاخیر

سه ساله منعقد شد، یکی از موضوعات مطرح شده در این قرارداد از سوی ایران راه اندازی یک شرکت کشتیرانی مشترک بین دو کشور بوده است که در این باره مدیرعامل سازمان بنادر به ایلنا گفت بود این پیشنهاد وزیر سابق راه و شهرسازی ایران باید مورد ارزیابی هندی ها قرار بگیرد و دو کشور درباره جزئیات آن به توافق برسند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود پل مه، دبیر انجمن شرکت های کشتیرانی درباره توافقات ایران و هند در قرارداد بلندمدت اپراتوری بندر چابهار درباره راه اندازی شرکت کشتیرانی مشترک به ایلنا اظهار داشت: حدود ۴۰ سال گذشته شرکت مشترک سرمایه گذاری بین ایران و هند در بخش کشتیرانی فعال بود که یک شرکت کشتیرانی مانند کشتیرانی ایران و مصر یا کشتیرانی ایران و روسیه فعالیت می کرد. وی ادامه داد: اما باید گفت در حال حاضر راه اندازی یک شرکت کشتیرانی مشترک و سرمایه گذاری مشترک بین جمهوری اسلامی ایران و هند برای به وجود آوردن یک شرکت بین المللی با توجه به شرایط موجود تحریمی تقریبا شدنی نیست. البته موضوع مذاکرات بین المللی دو دولت ایران و هند متفاوت است اما الان مطالبات مان از هند را نمی توانیم به صورت دلار یا یورو

اخذ کنیم، در این شرایط چگونه می توانیم وارد سرمایه گذاری مشترک و معامله دو طرفه شویم که قطعا کشور مقابل، در معرض تهدیدات تحریم و مشکلات خاص آن قرار می گیرد.
پل مه افزود: به این دلایل گفته شده، ایجاد شرکت مشترک کشتیرانی ایران و هند ناممکن است و از طرف دیگر اساسا راه اندازی چنین شرکتی برای هند توجیه اقتصادی ندارد چراکه اول این شرکت کشتیرانی خارج از ایران نمی تواند فعالیت نشانه دار داشته باشد و از سوی دیگر برای این حجم از تجارت بین دو طرف، مشکل تامین ناوگان نداریم که بین دو کشور بنگاه اقتصادی مشترک ایجاد شود. دبیر انجمن شرکت های کشتیرانی همچنین درباره عقد قرارداد نهایی و بلند مدت با اپراتور هندی بندر چابهار و ابهاماتی درباره معافیت بندر چابهار از تحریم ها اظهار داشت: در مقطعی بندر چابهار صرفا برای علمیات حمل کالا به افغانستان آن هم برای اقدامات بشردوستانه معاف از تحریم بود و اساسا اینکه سرمایه گذاری هندی ها در چابهار با تاخیر ۲۲ ساله مواجه شد به دلیل تحریم ها بود و هیچ گونه مستندی درباره معافیت بندر چابهار از تحریم ها در دست نداریم.

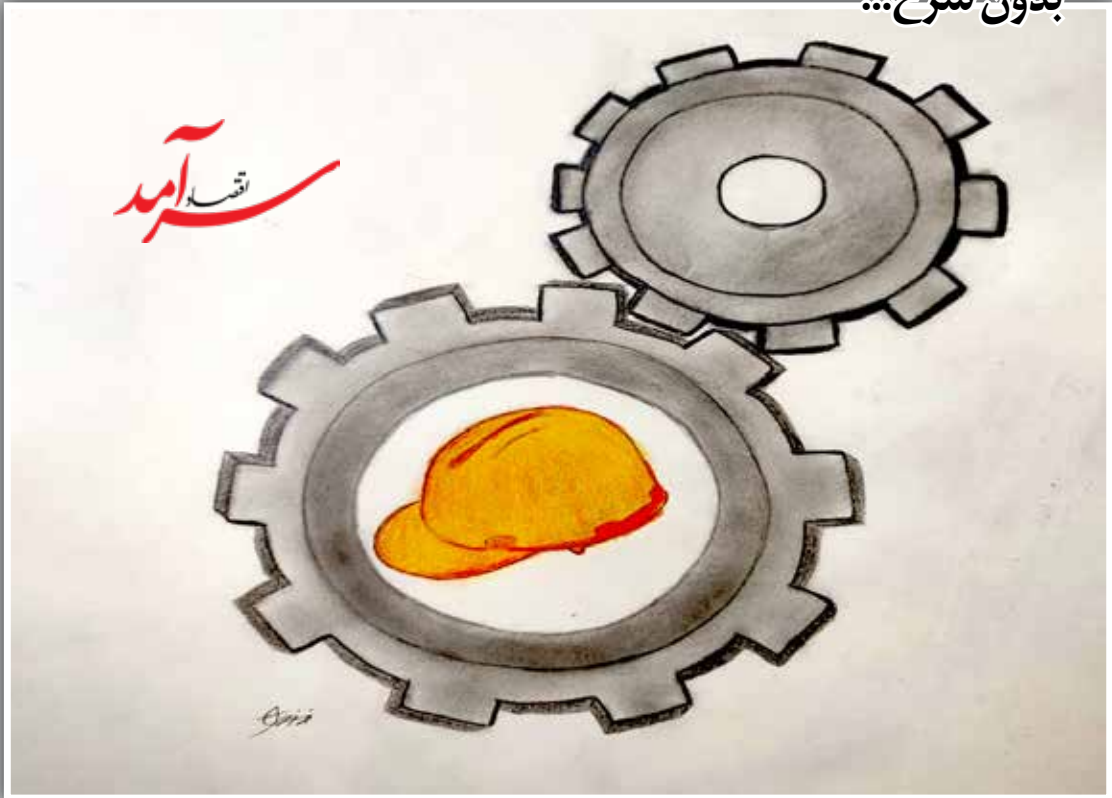
بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سراسرآمد