

اذان صبح ۳:۲۶

طلوع آفتاب ۵:۰۶

اذان ظهر ۱۲:۱۱

غروب آفتاب ۱۹:۱۵

اذان مغرب ۱۹:۳۶

نیمه شب ۲۳:۲۱

ارز (تومان)

۴۸,۵۰۰	دلار
۵۳,۷۵۰	یورو
۶۲,۲۲۰	پوند
۲۸,۸۴۱	صدین
۱۳,۴۵۰	درهم امارات
۱,۸۰۰	لیبر ترکیه

ارز بازار (تومان)

۴۸,۵۰۰	دلار
۵۳,۷۵۰	یورو
۶۲,۲۲۰	پوند
۲۸,۸۴۱	صدین
۱۳,۴۵۰	درهم امارات
۱,۸۰۰	لیبر ترکیه

ارز مبادله‌ای (ریال)

۴۰۸,۹۶۷	دلار
۴۵۴,۹۲۴	یورو
۵۲۵,۸۱۸	پوند
۴۷۲,۲۷۶	فرانک
۲۸۸,۴۱۶	صدین
۱۱۱,۳۵۹	درهم امارات

طلا و سکه (تومان)

۲,۲۹۹,۷۰۰	یک گرم طلای ۱۸ عیار
۲۴,۵۰۱,۰۰۰	تمام سکه (طرح جدید)
۲۷,۱۳۱,۰۰۰	تمام سکه (طرح قدیم)
۱۴,۶۵۰,۰۰۰	نیم سکه
۹,۶۵۰,۰۰۰	ربع سکه

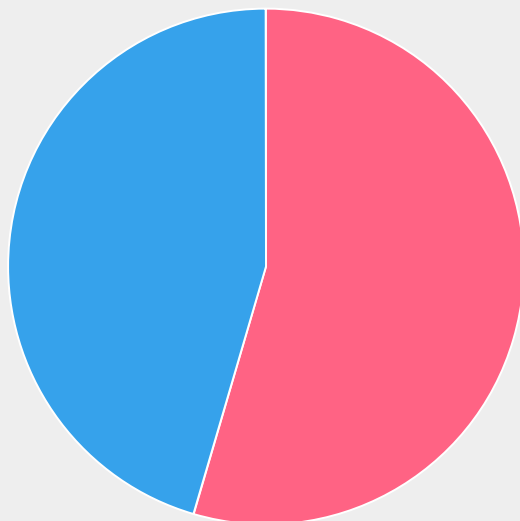
فهرست

۳	عرضه سوخت ناخالص به 600 کشتی 5 میلیارد دلار ضرر زد	
۴	عزم خط کشتیرانی فرانسه برای پیشی گرفتن از مرسک	
۶	صنایع مهم بازار سرمایه در صورت احیای برجام کدام هستند؟ / بررسی نموداری صنعت حمل و نقل و بزرگترین هلدینگ آن «حکشتی»	
۷	توسعه ظرفیت‌های بندر امیرآباد می‌تواند دروازه ورودی مازندران به اوراسیا باشد	
۸	چراغ سبز قاره سیاه به توسعه تجارت با ایران	
۱۱	انعقاد قراردادهای 246 میلیون دلاری صادرات محصولات مازندران به روسیه	
۱۴	پیشرفت ۷۷ درصدی ساخت مرتفع‌ترین برج کنترل ترافیک دریایی کشور	
۱۴	10 فروند شناور مغروقه پرخطر از آب‌های هرمزگان خارج‌سازی شد	
۱۵	انتصاب مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان	
۱۶	تصویب اجرای طرح‌های توریسم دریایی در هیئت دولت	
۱۸	تخلیه و بارگیری بیش از ۱۳ میلیون تن کالا در بندر امام خمینی	

گزارش

نمودار تعداد محتوا بر حسب رسانه

(تعداد محتوا ۱۱ | تعداد کل: ۱۱)



● پایگاه خبری ۶ (۵۴.۵%) ● خبرگزاری ۵ (۴۵.۵%)



عرضه سوخت ناخالص به ۶۰۰ کشتی ۵ میلیارد دلار ضرر زد (۱۳:۴۴-۰۲/۰۵/۰۲)

آلودگی، ناخالصی و عدم شفافیت در ارائه سوخت‌های دریایی و اقدامات غیر اخلاقی در ذخیره سازی سوخت کشتی‌ها باعث شد تا حدود ۶۰۰ کشتی با ۵ میلیارد دلار زیان متحمل شوند.

اختصاصی مانا- به گزارش سایت maritime-executive؛ براساس تجزیه و تحلیل یک مؤسسه استارت‌آپی با عنوان FuelTrust که در هیوستون و تگزاس آمریکا به آنالیز سوخت دریایی پرداخته‌اند مشخص شد بازار سوخت دریایی ید طولایی در ارائه سوخت ناخالص دارد و برخلاف تلاش‌هایی که صورت گرفته فعالیت‌های غیراخلاقی، تقلبی و مغایر بودن سوخت دریایی با استانداردها و آلودگی در سوخت دریایی را دارا هستند.

در ادامه این گزارش آمده است از آنجایی که سوخت کشتی بخش مهمی از هزینه‌های عملیاتی را تشکیل می‌دهد بدین ترتیب ناخالصی سوخت، سودآوری برای مراکز بانکرینگ غیراستاندارد و ضرر و زیان را برای اپراتورهای کشتی به ارمغان می‌آورد.

تحقیقات این گروه حاکی است ۱۶ درصد سوخت‌های ارئه شده به کشتی‌ها به موتور اصلی کشتی خسارت عمده وارد کرده‌اند. در این ارتباط با توجه به غیراستاندارد بودن یک مرکز تأمین کننده سوخت در هیوستون آمریکا موتورآلات ۱۱ کشتی از کار افتاده است و ۱۰۰ کشتی دیگر نیز دچار آسیب در نیروی محرکه شده‌اند.

از سوی دیگر بررسی‌ها حاکی است در سال ۲۰۲۲ میلادی در مرکز بانکرینگ سنگاپور ۲۰۰ کشتی بر اثر عرضه سوخت ناخالص و آلوده دچار آسیب شده و ۱۲۰ میلیون دلار ضرر به مالکان آنها وارد شد.

همچنین در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ میلادی حدود ۳۹ درصد مراکز بانکرینگ جهانی دچار انحرافات غیراستاندارد ۲ درصدی شده‌اند که این رقم براساس اسناد منتشره از سوی آنها مشخص می‌شود وگرنه ممکن است انحرافات دیگری داشته باشند.

تحلیلگران FuelTrust تخمین زده‌اند که تحویل هر سوخت غیراستاندارد به کشتی‌ها به طور متوسط ۱۵۰۰۰ دلار ضرر نصیب مالک کشتی می‌کند.

مواردی که در سوخت‌های ناخالص وجود داشته است ۳۷ درصد مربوط به محتوای سوخت، ۱۱ درصد مربوط به چگالی و ۷ درصد مربوط به آلاینده‌ها بوده است.

نتیجه‌گیری تحلیلگران FuelTrust بر این اساس است که بیش از ۶۰۰ کشتی به علت مشکلات سوخت در سال ۲۰۲۲ میلادی از کار افتاده، زمین‌گیر شده و یا آسیب کلی دیده‌اند. آنان تخمین می‌زنند این کار پنج میلیارد دلار به زنجیره تأمین و لجستیک کالا زیان وارد کرده است.

در ادامه این گزارش آمده است البته برخی مشکلات مربوط به سوخت‌های عرضه شده در بنادر به کارکنان مراکز سوخت‌گیری برمی‌گردد و ممکن است نمونه‌هایی از سوخت سولفوردار به جای سوخت کم‌سولفور به کشتی‌ها عرضه کنند. متأسفانه در این ارتباط باید گفت صنعت کشتیرانی توانایی شناسایی اینگونه تقلب‌ها را قبل از سوخت‌گیری ندارد.

در پایان این گزارش آمده است با پیگیری بعضی از مدیران بنادر بررسی‌های تصادفی در مراکز عرضه سوخت با دستگاه دبی‌سنج الکترونیکی electronic mass flow meters انجام می‌شود که در کاهش سوخت تقلبی مفید است؛ هرچند با استفاده از فناوری هوش مصنوعی در آینده صنعت کشتیرانی به راحتی از عهده تشخیص سوخت تقلبی از استاندارد برمی‌آید.

ادامه خبر | مانا: عرضه سوخت ناخالص به 600 کشتی 5 میلیارد دلار ضرر زد



عزم خط کشتیرانی فرانسه برای پیشی گرفتن از مرск (۱۰:۳۴-۰۲/۰۵/۰۲)

خط کشتیرانی CMA CGM فرانسه با داشتن ۶۲۵ کشتی و ۳.۴۹ میلیون TEU کانتینر قصد دارد از رتبه سوم جهانی به رتبه دوم در بین ۱۰۰ شرکت کانتینری جهان دست یابد.

اختصاصی مانا- براساس گزارش منتشر شده از سوی آلفالاینر تحلیلگران این مؤسسه پیش‌بینی می‌کنند این خط فرانسوی قادر است در سال ۲۰۲۶ میلادی از شرکت مرск پیشی گرفته و از رتبه سوم به رتبه دوم برسد.

در این گزارش آمده است در حال حاضر کشتی‌هایی که از سوی خط کشتیرانی فرانسه و یاردهای کشتیرانی سفارش داده شده‌اند ۳۵ درصد از ظرفیت ناوگان موجود کانتینری را تشکیل می‌دهند.

این خط کشتیرانی برنامه خرید کشتی‌های دست دوم در سایز متوسط را نیز در دست اقدام دارد و پیش از این تعداد زیادی کشتی با سایز متوسط خریداری کرده است.

در حالی این موفقیت‌ها رقم می‌خورد که تاریخچه شروع عملیات کانتینری آن به سال‌های خیلی دور برنمی‌گردد بلکه از سال ۲۰۰۹ میلادی این خط کشتیرانی نسبت به تقویت ناوگان خود اقدام کرد؛ تناژ ظرفیت کشتی‌های کانتینری این کشتیرانی ابتدا بیشتر از یک میلیون TEU نبود و پس از پنج سال یعنی در سال ۲۰۱۶ میلادی توانست به ظرفیت دو میلیون TEU دست یابد.

براساس این گزارش با احتساب تعداد کشتی‌های موجود این شرکت و سفارشات که در دست دارد تا پایان سال ۲۰۲۴ میلادی تناژ کشتی‌های کانتینری این خط کشتیرانی به چهار میلیون TEU خواهد رسید؛ زیرا این شرکت استراتژی مشخصی را برای تحویل کشتی‌ها و افزایش ظرفیت در دست دارد.

دستیابی به ظرفیت ۴.۲۰ میلیون TEU برای اواخر سال ۲۰۲۶ میلادی توسط این خط کشتیرانی برنامه‌ریزی شده که در مقابل ۴.۱۴ میلیون TEU شرکت مرск کمی جلو خواهد افتاد.

سفارش کشتی‌های سازگار با محیط زیست و مدرن توسط خط کشتیرانی فرانسه دنبال شده و از سوی تحلیلگران یک جاه‌طلبی فوری در برنامه‌های این شرکت برای رشد ناوگان محسوب می‌شود که همه این موارد کمک می‌کند تا بتواند به جایگاه دوم دست یابد.

تعداد کشتی‌هایی که شرکت CMA CGM در دست ساخت دارد ۸۲ فروند کشتی در سایزهای بالای ۷۵۰۰ TEU است که ۱.۳ میلیون TEU به ظرفیت فعلی اضافه خواهد شد. علاوه بر این گفته می‌شود که تعداد ۴۱ فروند کشتی را که این شرکت در سال ۲۰۲۲ میلادی سفارش داده تا پایان سال ۲۰۲۳ و اوایل ۲۰۲۴ میلادی تحویل خواهد گرفت. اکثر این کشتی‌ها در سایزهای ۳۰۰۰ تا ۷۰۰۰ TEU می‌باشد حتی برخی از آن‌ها با تناژ ۲۰۰۰ TEU برای تردد در مسیر داخل اروپا سفارش داده شده است.



← ادامه خبر | مانا: عزم خط کشتیرانی فرانسه برای پیشی گرفتن از مرسک

اما این شرکت کشتی‌های بزرگتری را نیز با تناژ ۱۳۰۰۰ TEU و ۱۶۰۰۰ TEU به کارخانه دولتی چین و هیوندای کره جنوبی سفارش داده است.

علاوه بر تعداد کشتی‌هایی که این شرکت در دست ساخت دارد از خط کشتیرانی CMA CGM به عنوان بزرگترین خریدار کشتی‌های دست دوم کانتینری یاد می‌کنند به گونه‌ای که از زمان تأسیس شرکت تا کنون ۱۰۵ کشتی کانتینری از سایز ۱۰۰۰ تا ۱۴۰۰۰ TEU با میانگین سنی ۱۴ ساله خریداری کرده است.

در بخش اجاره نیز این شرکت از وضعیت خوبی برخوردار است و در حال حاضر ۳۸۰ کشتی اجاره‌ای دارد.

در ادامه این گزارش آمده است خط کشتیرانی فرانسه در سال ۲۰۲۲ میلادی به سود خالص ۲۴.۹ میلیارد دلار دست یافت که از آن زمان تاریخ ساز شد به همین جهت این شرکت برتری سود بر تجارت دریایی را

به گزارش گروه بین الملل مانا بر اساس گزارش منتشر شده از سوی آلفا لاینر تحلیگران این موسسه پیش بینی می‌کنند این خط فرانسوی قادر است در سال ۲۰۲۶ از شرکت مرسک پیشی گرفته و از رتبه سوم به رتبه دوم تبدیل شود

در این گزارش آمده است در حال حاضر کشتی‌هایی که از سوی خط کشتیرانی فرانسه و یاردهای کشتیرانی سفارش داده شده اند ۳۵ درصد از ظرفیت ناوگان موجود کانتینری را تشکیل می‌دهند

این خط کشتیرانی برنامه خرید کشتی‌های دست دوم در سایز متوسط را نیز در دست اقدام دارند و پیش از این تعداد زیادی از کشتی‌ها را با سایز متوسط خریداری کرده اند

در حالی این موفقیت‌ها رقم می‌خورد که تاریخچه شروع عملیات کانتینری آن به خیلی سال‌های دور برنمی‌گردد بلکه از سال ۲۰۰۹ این خط کشتیرانی نسبت به تقویت ناوگان خود اقدام کرد که تناژ ظرفیت کشتی‌های کانتینری آن ابتدا بیشتر از یک میلیون TEU نبود و پس از ۵ سال یعنی در سال ۲۰۱۶ توانست به ظرفیت ۲ میلیون TEU دست یابد

بر اساس این گزارش با احتساب تعداد کشتی‌های موجود این شرکت و سفارشات که در دست دارد تا پایان سال ۲۰۲۴ تناژ کشتی‌های کانتینری این خط کشتیرانی به ۴ میلیون TEU خواهد رسید، زیرا استراتژی مشخصی را این شرکت برای تحویل کشتی‌ها و افزایش ظرفیت در دست دارد

دستیابی به ظرفیت ۴.۲۰ میلیون TEU برای اواخر سال ۲۰۲۶ توسط این خط کشتیرانی برنامه ریزی شده که در مقابل ۴.۱۴ میلیون TEU شرکت مرسک کمی جلو خواهد افتاد

سفارش کشتی‌های سازگار با محیط زیست و مدرن توسط خط کشتیرانی فرانسه دنبال شده و از سوی تحلیگران یک جاه طلبی فوری در برنامه‌های این شرکت برای رشد ناوگان محسوب می‌شود که همه این‌ها کمک می‌کند تا به جایگاه دوم بتواند دست یابد

تعداد کشتی‌هایی که شرکت CMA CGM در دست ساخت دارد ۸۲ کشتی در سایزهای بالای ۷۵۰۰ TEU می‌باشد که ۱.۳ میلیون TEU به ظرفیت فعلی اضافه خواهد شد علاوه بر این گفته می‌شود که تعداد ۴۱ فروند کشتی را که این شرکت در سال ۲۰۲۲ سفارش داده تا پایان سال ۲۰۲۳ و اوایل ۲۰۲۴ تحویل خواهد گرفت. اکثر این کشتی‌ها در سایزهای ۳۰۰۰ تا ۷۰۰۰ TEU می‌باشد حتی برخی از آن‌ها دارای تناژ ۲۰۰۰ TEU برای تردد در مسیر داخل اروپا سفارش داده شده است.

اما این شرکت کشتی‌های بزرگتری را نیز با تناژ ۱۳۰۰۰ TEU و ۱۶۰۰۰ TEU به کارخانه دولتی چین و هیوندای کره جنوبی سفارش داده است.

علاوه بر تعداد کشتی‌هایی که این شرکت در دست ساخت دارد خط کشتیرانی CMA CGM به عنوان بزرگترین خریدار کشتی‌های

← ادامه خبر | مانا: عزم خط کشتیرانی فرانسه برای پیشی گرفتن از مرسک

دست دوم کانتینری یاد می‌کنند به گونه‌ای که از زمان تاسیس شرکت تا کنون ۱۰۵ کشتی کانتینری از سایز ۱۰۰۰ تا ۱۴۰۰۰ TEU با میانگین سنی ۱۴ ساله خریداری کرده است

در بخش اجاره نیز این شرکت از وضعیت خوبی برخوردار است و در حال حاضر ۳۸۰ کشتی اجاره‌ای دارد.

در ادامه این گزارش آمده است خط کشتیرانی فرانسه در سال ۲۰۲۲ به سود خالص ۲۴.۹ میلیارد دلار دست یافت که از آن زمان تاریخ ساز شد به همین جهت این شرکت برتری سود بر تجارت دریایی را ترجیح می‌دهد. اما فراموش نکنیم که ۹۰ درصد از سودهای دریافتی این شرکت به سرمایه گذاری در کسب و کار دریایی اختصاص دارد که رقم آن حدود ۲۱.۸ میلیارد دلار می‌باشد. با این استراتژی یعنی توجه به سرمایه گذاری، این شرکت به رشد قابل توجهی دست یافته است.

در بخش عملیات لجستیک زنجیره تأمین و گسترش فعالیت‌های احداث ترمینال‌ها، خط کشتیرانی فرانسوی فعالانه عمل می‌کند و چندی پیش جدیدترین قرارداد را به مبلغ ۴.۶۵ میلیارد دلار به منظور مشارکت در گروه لجستیکی BOLLORE LOGIST امضا کرد.

این خط کشتیرانی با خرید این گروه لجستیکی قصد دارد عملیات لجستیکی ترکیبی را به منظور کسب درآمد بیشتر دنبال کند و قابل توجه است که این شرکت در سال ۲۰۲۲ میلادی از محل عملیات لجستیک ترکیبی ۲۴ میلیارد دلار سود به دست آورد.

ظرفیت این شرکت در حال حاضر ۱۲.۸ درصد از ناوگان کشتیرانی کانتینری جهان است که در بین ۱۰۰ شرکت کانتینری جاخوش کرده است و قبل از آن خط کشتیرانی MSC با ۱۸.۹ درصد و مرسک ۱۵.۲ درصد ظرفیت ناوگان کانتینری را دارد.



صنایع مهم بازار سرمایه در صورت احیای برجام کدام هستند؟ / بررسی نموداری صنعت حمل و نقل و بزرگترین هلدینگ آن «حکشتی» (۱۳:۳۶-۰۲/۰۵/۰۲)

امسال بحث توافق‌های احتمالی برجام داغ‌داست و دلار به دنبال این اخبار به همراه کنترل و سیاست تثبیت بانک مرکزی و عدم غلبه تقاضا بر عرضه‌ها کاهش یافته است. از طرفی بازار سرمایه نیز به دلیل هم بستگی با دلار از اردیبهشت ماه در اصلاح به سر می‌برد و روزهای خوبی نداشته است. اخبار مهم اقتصادی مثل افزایش نرخ خوراک و انرژی و قیمت گذاری دستوری و تصمیمات ضد و نقیض دولت نیز سایه سنگین و مخرب خود را بر اقتصاد و صد البته بازار گذاشته و شاهد افت قیمت‌ها در چندین ماه اخیر بوده ایم.

اقتصادآنلاین - مینا یوسفی؛ حال باید دید در صورت احیای توافق روی چه صنایعی سرمایه گذاری بهتر است. صنایع ریالی مانند صنعت بانک، و حمل و نقل و صنایع پرداخت و ای تی می‌توانند در مرحله اول رشد قیمتی داشته باشند زیرا این صنایع به واسطه تحریم‌ها وضعیت سختی را داشته و با گشایش‌های جدید می‌توانند وضعیت بهتری داشته باشند. صنایع دلار محور نیز ابتدا ممکن است بی‌رمق دنبال شوند ولی در وهله دوم به دلیل افزایش روابط خارجی و صادرات و سودآوری کم کم جذاب خواهند بود. به عبارتی کاهش ریسک‌های سیستماتیک و ابهامات در بلند مدت، کاهش هزینه‌های مبادلاتی، تسهیل در فروش نفت و کاهش هزینه‌های تولید

← ادامه خبر | اقتصادآنلاین: صنایع مهم بازار سرمایه در صورت احیای برجام کدام هستند؟ / بررسی نموداری صنعت حمل و نقل و بزر...

شده که نهایتاً برای بازار یک امتیاز محسوب شده و به نفع بازار سرمایه خواهد بود.

اگر توافق شکل گیرد صنعت حمل و نقل یکی از گروه های پیشرو بازار خواهد بود که از دید نموداری مورد بررسی قرار گرفته است. همانگونه که مشاهده می شود پس از تکمیل الگوی دیامتریک و پایان اصلاح یک ساله گروه حمل و نقل از پایان ۱۴۰۰ در یک روند تصحیحی صعودی قرار گرفته و این روند ادامه دار است. در صورتی که الگو دیامتریک باشد در حال تکمیل شاخه d از D از الگوی بزرگ هستیم که چند ماه اخیر شکل گرفته و احتمالاً اصلاح یک مثلث است. یک رشد موقت سپس یک اصلاح موقت و نهایتاً شروع رشد خوب این گروه را داریم که با شکست ۷۸۰۰۰ واحد رخ خواهد داد. روند پیش رو برای سال ۱۴۰۲ به تصویر کشیده شده است. تحلیل نموداری حکشتی به عنوان هلدینگ مهم این صنعت:

نماد حکشتی که بزرگترین هلدینگ حمل و نقل کشور است نیز در این گزارش بررسی خواهد شد. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۴۶ تأسیس شد. این شرکت فعالیت حمل و نقل دریایی خود را در سال ۱۳۴۷ با به کارگیری دو فروند کشتی کوچک در حوزه خلیج فارس و چهار فروند کشتی اقیانوس پیما آغاز کرد. در سال ۱۳۸۷، سهام کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بورس اوراق بهادار تهران با نماد «حکشتی» عرضه شد. این شرکت دارای ناوگانی با ۱۳۸ فروند شناور (تاریخ انتهای خرداد ۱۴۰۱) است که شامل انواع کشتی های کانتینر، فله بر، حمل کالای عمومی، تانکر، مسافری، رو-رو، فراساحل و خدمت رسان با مجموع ظرفیت حمل ۵ میلیون تن است. براساس آخرین اطلاعات موسسات معتبر بین المللی (آلفالاینر)، حکشتی در بین شرکت های بزرگ حمل و نقل کانتینری دارای رتبه ۱۵ (آگوست ۲۰۲۰) جهانی است.

از دید نموداری مشابه شاخص گروه رفتار میکند و در حال تکمیل شاخه ی D است.

حمایت مهم ۱۴۵۰-۱۵۰۰ تومان بوده و هدف نزدیک سهم ۱۹۰۰-۲۰۰۰ تومان است. در صورت شکست که در یکی دوماه اخیر رخ خواهد داد می توان به اهداف بالاتر ۲۵۰۰ و سقف تاریخی حکشتی در ۲۹۰۰-۳۰۰۰ تومان نیز فکر نمود.

توسعه ظرفیت های بندر امیرآباد می تواند دروازه ورودی مازندران به اوراسیا باشد (۱۰:۲۳-۰۲/۰۵/۰۲)

نائب رئیس اول کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی تکمیل کریدور شمال به جنوب و اتصال بندر امیرآباد به اسکله رورو جهت افزایش ظرفیت صادرات به کشورهای CIS دانست و گفت: با توجه به اینکه بندر امیرآباد از بنادر نسل سوم و بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر است، توسعه و تکمیل ظرفیت آن می تواند دروازه ورودی به اوراسیا باشد.

به گزارش خبرگزاری فارس از مازندران، کمال علیپور خنکدار در جمع خبرنگاران درباره دست آوردهای سفر تیم اقتصادی با مدیریت استاندار مازندران به روسیه با بیان اینکه اوراسیا مستعد ورود تجار و سرمایه گذاران کشور ما است، اظهار کرد: استاندار مازندران با هوشیاری و شناخت کامل از این ظرفیت به همراه تیم اقتصادی و تجاری راهی روسیه شد که می تواند زمینه ساز افزایش تبادلات تجاری بین دو کشور باشد.

وی تکمیل کریدور شمال به جنوب و اتصال بندر امیرآباد به اسکله رورو جهت افزایش ظرفیت صادرات به کشورهای CIS دانست و افزود: با توجه به اینکه بندر امیرآباد از بنادر نسل سوم و بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر است، توسعه و تکمیل ظرفیت آن می تواند دروازه ورودی به اوراسیا باشد.

نماینده مردم قائم شهر، سوادکوه، جویبار، سیمرغ و سوادکوه شمالی در مجلس شورای اسلامی با قدردانی از استاندار مازندران برای

← ادامه خبر | فارس: توسعه ظرفیت‌های بندر امیرآباد می‌تواند دروازه ورودی مازندران به اوراسیا باشد

برقراری ارتباط اقتصادی و سیاسی فرامرزی در راستای سیاست‌های دولت سیزدهم، یادآور شد: اقدام استاندار در پیگیری توانمندی صادرات مازندران به روسیه بهنگام بود و انتظار می‌رود تا ضمن حفظ این روبه، ارتباطات بیشتر تا زمینه تبادل تجاری بیشتر فراهم شود.

علی‌پور از حمایت مجمع نمایندگان مازندران از دستاوردهای سفر استاندار و گروه تجاری، اقتصادی مازندران به روسیه خبر داد و تصریح کرد: با توجه به نگاه دولت آیت‌الله رئیسی به سیاست خاجی و ارتباط با دولت‌های مختلف جهت تحکیم روابط بین‌المللی و اقتصادی و تجاری، مازندران به دلیل قرار داشتن در حاشیه خزر و نوار مرزی کشور، از فرصت بالایی جهت ارتباط‌گیری در راستای نقش آفرینی در افزایش GDP کشور دارد.

وی از استاندار و همه مسؤولان مازندران خواست تا توانمندی کشاورزی و گردشگری مازندران به کشورهای اوراسیا شناسانده شود و اظهار کرد: در حوزه جذب توریست از کشورهای CIS باید بیشتر تلاش شود و تحقق تکمیل ظرفیت گردشگری و توریست‌پذیری مازندران می‌تواند استان را به توان بالای اقتصادی برساند.

پایان پیام/۸۶۰۳۴/غ



کارشناسان بر پایان غفلت از ظرفیت‌های همکاری اقتصادی با جهان تاکید دارند؛ چراغ سبز قاره سیاه به توسعه تجارت با ایران (۱۴۰۲/۰۵/۰۲-۴۱:۱۲)

براساس آخرین اخبار، ایران قصد دارد ضمن افزایش تعداد رایزنان بازرگانی خود در کشورهای این منطقه، از ظرفیت افریقا برای تامین محصولات کشاورزی استفاده کند. طی سال‌های اخیر، مهم‌ترین اقلام استراتژیک ایران مانند گندم و دانه‌های روغنی، از طریق واردات تامین شدند. با کاهش ارزش پول ملی و درگیری روسیه و اوکراین، هزینه واردات این محصولات برای ایران افزایش یافت. این موضوع دولت را بر آن داشت تا به سمت کاهش هزینه‌ها حرکت کند. رویکرد خودکفایی، نخستین راهکار ارائه شده برای عبور از بحران بود، اما تا رسیدن به این مرحله، سال‌ها فاصله داریم. از سوی دیگر، کشورهای قدرتمند اقتصادی لزوماً تولیدکننده و خودکفا در تمامی بخش‌ها نیستند. از این‌رو، باید دولت به سمت اتخاذ راهکاری جوابگو در مدت زمان کوتاه می‌بود. ظرفیت‌های بالقوه در افریقا برای تولید محصولات کشاورزی و دامی، سبب شد تا نگاه شرق و غرب به این قاره متمرکز شود. تقویت همکاری‌های تجاری میان ایران و افریقا را می‌توان به‌عنوان آغاز تعاملات اقتصادی مثبت دانست. اما دو سر برد بودن این همکاری‌ها، نیازمند وجود بستری امن برای تبادلات تجاری است که ایران باید بیش از کشورهای طرف معامله، نسبت به آنها حساس باشد. صمت در این گزارش ضمن بررسی ظرفیت‌های توسعه تجارت با افریقا، به موانع و پیامدهای گسترش روابط اقتصادی ایران با کشورهای این قاره پرداخته و در این باره با

← ادامه خبر | گسترش صمت - آنلاین: چراغ سبز قاره سیاه به توسعه تجارت با ایران

کارشناسان گفت‌وگو کرده است.

سهم ناچیز ایران در تجارت با آفریقا حجم تبادلات تجاری آفریقا در سال گذشته حدود هزار و ۲۰۰ میلیارد دلار، اما سهم ایران از این تبادلات ناچیز بوده است. براساس آمارهای منتشرشده، در سال قبل بیش از ۱۲۸.۵ هزار تن کالا به ارزش ۷۳ میلیون و ۷۸۱ هزار دلار، تجارت ایران با کنیا، اوگاندا و زیمبابوه بود که ۱۲۴ هزار و ۲۱۴ تن کالای ایرانی به ارزش ۵۴ میلیون و ۶۶۷ هزار دلار، سهم صادرات ایران و ۴ هزار و ۳۵۱ تن کالا به ارزش ۱۹ میلیون و ۱۱۴ هزار دلار، سهم واردات ما از این ۳ کشور بوده است. براساس آمار کمرگ جمهوری اسلامی ایران، صادرات ایران به کنیا ۵۳.۲ میلیون دلار، به اوگاندا ۱.۲ میلیون دلار و به زیمبابوه ۲۳۶ هزار دلار بوده و قیر با ۴۱ میلیون دلار، ۷۵ درصد ارزش صادرات ایران به این ۳ کشور را به خود اختصاص داده و بعد از آن روغن صنعتی با ۳.۷ میلیون دلار، سایر فرآورده‌های نفتی با ۲.۳ میلیون دلار و رشته‌های خوراکی با ۱.۹ میلیون دلار و پلی‌اتیلن با ۹۵۵ هزار دلار قرار دارند.

ظرفیت‌های همکاری ایران و آفریقا بیشتر از این ارقام است. آفریقا از ۵۴ کشور تشکیل شده و براساس پیش‌بینی‌های موسسات معتبر بین‌المللی، جمعیت آفریقا، تا سال ۲۰۵۰ به ۲.۵ میلیارد نفر می‌رسد و در آن زمان، حدود ۴۰ درصد از کل جمعیت زیر ۱۸ سال جهان، آفریقایی خواهند بود. بنابراین، آفریقا در حال تبدیل شدن به بزرگ‌ترین بازار کالاها و خدمات مصرفی دنیا است. بخش تکنولوژی دیجیتال آفریقا شامل نرم‌افزار، تکنولوژی ابری و خدمات اینترنت، از سال ۲۰۱۰ رشد قابل‌توجهی را تجربه کرده و نفوذ اینترنت در ۱۲ سال گذشته، ۱۰ برابر شده است و اقتصاد اینترنتی در آفریقا تا سال ۲۰۵۰ به ۷۱۲ میلیارد دلار خواهد رسید. بیش از ۶۰۰ قطب دیجیتال در این قاره وجود دارد که همگی پیشرفت‌های قابل‌توجهی در پرورش نوآوری داشته‌اند. همکاری در ارائه خدمات درمانی، فنی، آموزشی، رفاهی و توانمندسازی نسل جدید آفریقا، همکاری دانشگاه‌های ایرانی و آفریقایی و تبادل فناوری، به‌ویژه با استفاده از شرکت‌های دانش‌بنیان از جمله راهکارهای توسعه همکاری با کشورهای آفریقایی است.

بالفعل شدن ظرفیت‌ها با تامین منابع مالی‌بوالفتح نیکنام، نماینده اسبق مجلس شورای اسلامی و کارشناس امنیت غذایی در گفت‌وگو با صمت با اشاره به اهمیت گسترش و تحکیم روابط اقتصادی بین‌المللی گفت: یکی از ابعاد و پیامدهای افزایش تعاملات تجاری با کشورهای مختلف، امکان سرمایه‌گذاری و سرمایه‌پذیری است. اگر به روند اقتصادی کشورها نگاه کنیم، می‌بینیم تمامی کشورها، حتی کشورهای ثروتمند و قدرتمند در عرصه‌های مختلف جهانی، از ورود سرمایه به کشورهای خود استقبال می‌کنند. این کشورها تنها به فکر سرمایه‌گذاری نبوده و برنامه‌های جذب منابع مالی و انسانی را همواره در دستور کار خود دارند، چراکه با این اقدام، توانایی و بضاعت کشورها برای بهره‌برداری از منابع داخلی بیشتر و زمینه توسعه‌های اقتصادی و تجاری برای آنها فراهم می‌شود. وی ادامه داد: کشورهایمانند آمریکا، استرالیا و کانادا که جزو کشورهای سردمدار در اقتصاد جهانی هستند، هیچ‌گاه مانع ورود سرمایه‌گذاران نشده و زمینه را برای فعالیت‌های این‌چنینی مساعد کرده‌اند. بنابراین اگر یک کشور برای توسعه و بالفعل شدن ظرفیت‌های بالقوه کشوری دیگر سرمایه‌گذاری کند، در عرصه بین‌الملل اتفاق خوبی است و منجر به افزایش مرادوات و استحکام روابط سیاسی و اقتصادی خواهد شد. ایران قصد دارد که روابط خود با کشورهای قاره آفریقا را توسعه داده و در بسیاری از حوزه‌ها از جمله بخش کشاورزی این کشورها سرمایه‌گذاری کند. در نگاهی کلی، این اقدام مناسب است و در ادامه می‌تواند منجر به نتایج مثبتی شود. اما در نگاهی جزئی، باید به یک‌سری از نکات در این‌باره توجه کرد.

تامین اقلام استراتژیک با هزینه کم‌ترین کارشناس امنیت غذایی در ادامه صحبت‌های خود، به ظرفیت‌های اقتصادی آفریقا اشاره کرد و گفت: قاره آفریقا، محدوده‌ای سرشار از ظرفیت‌های بالقوه است، اما توانایی بالفعل شدن این ظرفیت‌ها وجود ندارد. کشورهای آفریقایی توانایی مالی مناسب برای بهره‌برداری از منابع خود را ندارند و از امکانات تجهیزاتی تخصصی در این زمینه برخوردار نیستند.

← ادامه خبر | گسترش صمت - آنلاین: چراغ سبز قاره سیاه به توسعه تجارت با ایران

براساس اخبار اعلام شده، ایران قصد دارد تا همکاری‌های اقتصادی و تجاری خود را با منطقه افریقا توسعه دهد. بیشتر این همکاری‌ها در حوزه کشاورزی و تامین اقلام استراتژیک ایرن است، از این رو باید رویکردی دقیق و جزئی نسبت به این مسئله داشت. وی ادامه داد: اگر ایران راهی مطمئن برای تامین نیازهای خود پیدا کند، باید ضمن بررسی شرایط، از فرصت پیش آمده، نهایت استفاده را ببرد. تمرکز بر افریقا برای تهیه اقلام مورد نیاز و استراتژیک کشور، می‌تواند هزینه تجارت را برای ایران کاهش دهد. تا پیش از جنگ اوکراین - روسیه، بخش زیادی از اقلام استراتژیک حوزه کشاورزی ایران از این ۲ کشور وارد می‌شد. با شروع جنگ، نرخ این محصولات کشاورزی وارداتی افزایش جهانی یافتند. حال توجه به کشورهای افریقایی می‌تواند ثمرات اقتصادی بسیاری برای ایران داشته باشد، اما نباید بدون بررسی همه جانبه ابعاد توسعه همکاری‌ها در کشورهای این منطقه، دست به اقدام زد.

تنش‌های داخلی و خارجی بررسی شونده‌کنام بررسی موانع داخلی و خارجی را یکی از الزامات سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی عنوان کرد و گفت: همان‌طور که پیش‌تر گفته شد، کشورهای این قاره ظرفیت خوبی برای کشاورزی دارند، اما منابع مالی و تجهیزاتی کافی برای بهره‌برداری‌های گسترده از این زمین‌ها را ندارند و قرار است ایران در این بخش از افریقا سرمایه‌گذاری داشته باشد. فارغ از ابعاد مثبتی که به آنها اشاره شد، ایران باید پیش از ورود به عرصه‌های اقتصادی و تولیدی افریقا، به بسیاری از موارد، توجهی جدی داشته باشد. در گام نخست، باید موانع و دست‌اندازهای خارجی این قاره مدنظر قرار گیرد. ظرفیت کشورهای افریقایی، در حال حاضر برای کشورهای غربی نیز پوشیده نیست و ممکن است غرب، روی خوشی به حضور ایران در افریقا نداشته باشد. بنابراین، باید کارشکنی‌های احتمالی غرب در این مسئله را فراموش نکنیم. وی ادامه داد: نکته بعدی، موانع و تنش‌های داخلی کشورهای افریقایی است. نبود مقاومت داخلی برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی به‌ویژه فعالان اقتصادی ایرانی، از درجه بالای اهمیت برخوردار است. تنها زمانی می‌توانیم از فرصت تجارت و تعامل اقتصادی با افریقا منفعت داشته باشیم که از تمامی زوایا، به موانع، چالش‌ها و مخاطرات سرمایه‌گذاری در افریقا نگاه کنیم. این رویکرد، مدیریت سیستمی نام دارد و در برخی مواقع، جای خالی آن در مدیریت کلان کشور احساس می‌شود.

برنامه‌ها اجرایی شوند سیدروح‌الله لطیفی، قائم‌مقام باشگاه تجار ایران و افریقا و سخنگوی این باشگاه در گفت‌وگو با صمت به تشریح شرایط فعلی تعاملات تجاری و اقتصادی با افریقا پرداخت و گفت: طی چند سال اخیر، برنامه‌های مختلفی برای بالا بردن سطح همکاری‌ها با کشورهای افریقایی تدوین شده است و از جمله نتایج آن، می‌توان به راه‌اندازی تعدادی مرکز تجاری در برخی کشورهای این قاره اشاره کرد. اعزام ۳ الی ۴ رایزن بازرگانی به افریقا، از دیگر برنامه‌های مدنظر است که با توافقات تجاری انجام گرفته اخیر، باید به سرعت اجرایی شود.

لطیفی با تاکید بر اینکه این دست‌اندازها در روند فعالیت‌های آتی اثرگذار بوده است و می‌توان نتایج آن را در آینده دید، گفت: این برنامه‌ریزی‌ها اگر به درستی اجرا شده و بسترهای مورد نیاز فراهم باشند، می‌توانند اثرات مثبتی بر تجارت کلان و میزان درآمدهای صادراتی ایران داشته باشند.

وی ادامه داد: از مهم‌ترین مولفه‌های توسعه تجارت با افریقا، حمایت از بخش خصوصی است. در توضیح این موضوع، باید گفت که میدان‌دهی و فراهم‌سازی زمینه ورود و مانور پررنگ فعالان تجاری بخش خصوصی، از مواردی است که منجر به تقویت روابط اقتصادی میان کشورها می‌شود. منطقه افریقا، یک بازار تجاری ناشناخته برای دوطرف است که نیاز به شناسایی و شناساندن ظرفیت‌های طرفین دارد. بنابراین، اقدامات فعالان و نمایندگان ایرانی در کشورهای مقصد حائز اهمیت است. علاوه بر آن، اعمال حمایت‌های مختلف از سوی دولت برای تجار، تسهیل روابط بانکی با کشورهای منطقه افریقا و بهبود خلأهای لجستیکی، از دیگر لازمه‌های گسترش روابط و بهره‌برداری از فرصت افریقا است. در حال حاضر تجار نیاز به همکاری و یاری دولت برای گسترش فعالیت‌های خود در محدوده افریقا

← ادامه خبر | گسترش صمت - آنلاین: چراغ سبز قاره سیاه به توسعه تجارت با ایران

دارند.

مشکلات تجارت با افریقایطیفی در پایان صحبت‌های خود به مشکلات فعلی توسعه روابط تجاری با قاره افریقا اشاره کرد و گفت: در حال حاضر مشکلات و موانع مختلفی در مسیر تجارت ایران با کشورهای قاره افریقا وجود دارد که از مهم‌ترین آنها می‌توان به عدم شناخت طرف‌های تجاری دوطرف از یکدیگر، مشکلات حمل‌ونقل و نبود خط کشتیرانی، کمبود مراکز تجاری ایران در کشورهای مقصد، محدودیت‌های بانکی برای نقل‌وانتقالات مالی و سایر موارد این‌چنینی اشاره کرد. مشکلات حمل‌ونقل را می‌توان نخستین و یکی از مهم‌ترین موانع توسعه تجارت ایران با افریقا عنوان کرد، چراکه هم‌اکنون، ایران برای صادرات به کشورهای قاره افریقا خطوط مستقیم کشتیرانی ندارد و باید در طول مسیر، چند نقطه توقف داشته باشد. وی ادامه داد: به دلیل نبود خط مستقیم دریایی و هوایی به کشورهای این قاره، جابه‌جایی‌های مداوم کانتینرهای باری، فرآیند انتقال بار را زمانبر و هزینه‌بر کرده است که به نوبه خود یک دست‌انداز برای صادرات محسوب می‌شود. دولت اعلام کرده است در تلاش است تا با رایزنی با کشورهای افریقایی، این مشکل را برطرف کند که به نظر می‌رسد، رفع این مانع زمانبر باشد و در مدت زمان کوتاه تاثیر آن را در تجارت نخواهیم دید.

سخن پایانی طی سال‌های اخیر، برخی تحولات در رویکرد نهادهای دولتی سبب شده است تا فرصت‌های جدیدی در عرصه تجارت دیده شود. یکی از این فرصت‌های مهم، کشورهای قاره افریقا هستند که طی سال‌های اخیر کشورهای مهم و تعیین‌کننده اقتصاد جهانی مانند آمریکا و چین، به آنها توجهی ویژه نشان داده‌اند. دولتمردان و همچنین فعالان تجاری بر این باور هستند که بازار افریقا فرصتی بکر برای توسعه تجارت ایران است و با برنامه‌ریزی‌های مدون، ایران می‌تواند سهم خود از این بازار را توسعه دهد. نوع نگاه ایران به تجارت با افریقا در گذشته سبب شده بود تا افریقا تنها به عنوان مقصدی برای صادرات توصیف شود؛ این در حالی است که کارشناسان بر این باور هستند که کشورهای افریقایی ظرفیت‌های مهم و تعیین‌کننده‌ای برای تامین نیازهای کالایی جهان دارند و می‌توانند تبدیل به تامین‌کننده اصلی برای کالاهای اساسی سایر کشورها از جمله ایران شوند. بنابراین، با داشتن نگاهی صحیح به ظرفیت‌های این منطقه، می‌توان منافع وارداتی و صادراتی ایران را تامین کرد. از سوی دیگر، آمارها نشان می‌دهد که نیمی از کل حجم تجارت جهان با کشورهای افریقایی بوده که رقمی قابل توجه است. از این رو ظرفیت افریقا نه تنها برای ایران، بلکه برای تمامی کشورها شناخته شده است و نباید با غفلت، فرصت تجارت با افریقا را از دست بدهیم.

انعقاد قراردادهای ۲۴۶ میلیون دلاری صادرات محصولات مازندران به روسیه (۱۳:۵۳-۰۲/۰۵/۰۲)

استاندار مازندران از انعقاد قراردادهای ۲۴۶ میلیون دلاری صادرات محصولات مختلف تولیدی و صنعتی استان به خصوص مواد غذایی به کشور روسیه خبر داد.

به گزارش خبرنگار اجتماعی خبرگزاری برنا از مازندران، سید محمود حسینی پور پس از بازگشت از روسیه، در تشریح دستاوردهای این سفر در نشست با خبرنگاران در ساری افزود: دولت سیزدهم در راهبرد سیاست خارجی تعامل و ارتباط با حوزه کشورهای شرق را با هدف بی اثر گذاشتن تحریم‌های غرب مورد توجه قرار داده است.

وی با بیان این که استان مازندران که تاکنون از مزیت‌های مرزی خود با پنج کشور حاشیه دریای خزر بهره نبرده است، توضیح داد: با راهبرد دولت سیزدهم، ارتباط با کشور روسیه و استان مازندران مورد اهتمام قرار گرفت، مازندران با سه فرودگاه و سه بندر نقش

ادامه خبر | برنا: انعقاد قراردادهای 246 میلیون دلاری صادرات محصولات مازندران به روسیه

محوری در فعال کردن کریدور شمال به جنوب دارد.

حسینی پور، تصریح کرد: طی حدود ۲ سال گذشته رفت و آمدهای مختلفی از سوی مسولان دولتی و بخش خصوصی ایران با کشورهای خزر انجام شد و در این مدت از استانداران ولگا گراد، آستراخان و سامارا روسیه نیز دعوت نامه به استانداری مازندران داشته ایم.

وی با اظهار این که استانداری مازندران بررسی همه جانبه در سفر هیات کاربردی اقتصادی به روسیه را انجام داده است، گفت: در این سفر حضور مدیران دولتی را کمتر به همراه داشته ایم و با گرایش توسعه فعالیت اقتصادی و تجاری مازندران، افراد بخش خصوصی را در ۶ روز برنامه ریزی کرده و جلسات رسمی و فشرده ای با مسوولان دولتی و فعالان بخش خصوصی روسیه برگزار کردیم.

نماینده عالی دولت در مازندران دستاورد های این سفر را قابل توجه توصیف کرد و گفت: در این سفر تقویت ارتباطات تجاری مورد توجه قرار گرفت یعنی در این سفر فراتر از تفاهم نامه به قرارداد های اجرایی رسیده است.

حسینی پور گفت: در این سفر با استانداران ولگا گراد، آستراخان و سامارا دیدار و گفت و گو و قراردادهای اجرایی صورت گرفته است، دیدار و نشست کاربردی با مسوول گمرک کشور روسیه از دیگر برنامه های سفر هیات اقتصادی استان مازندران بوده است، با توجه به این که مازندران در کریدور شمال جنوب قرار دارد، مسوول گمرک روسیه با علاقمندی در این نشست شرکت کرد.

وی با اظهار این که، از سوی مسوولان روسیه به خصوص گمرک این کشور موقعیت مازندران در توسعه روابط ایران و روسیه و با کشورهای سی آی اس محوری تشخیص داده شده است، گفت: نقش گمرک روسیه در تقویت تجارت مازندران محوری است، از آن جایی که ۲ موضوع گمرک و دامپزشکی مهمترین موارد پیگیری سفر هیات اقتصادی مازندران به روسیه بوده است، قرارداد های خوبی برای حل مشکلات و موانع پیش رو منعقد شد.

استاندار مازندران گفت: مسایل دامپزشکی مازندران و روسیه را با هدف صادرات محصولات غذایی در قالب برگزاری آموزش برای صادرات و واردات برنامه ریزی و عملیاتی کرده ایم.

حسینی پور با بیان این که در دیدار با رییس سرویس فدرال گمرک روسیه به برخی مشکلات فعالان تجاری این استان در فرایند صادرات کالا به روسیه اشاره شده است، گفت: شتاب بخشی به ترخیص این کالاها در گمرکات کشورهای مسیر حمل و نقل کالا را خواستار شدیم.

استاندار مازندران با بیان این که پایانه محصولات کشاورزی روماک استان قرارداد فروش محصولات غذایی را در سه فروشگاه زنجیره ای روسیه با ۲۷ هزار شعبه امضا کرده است، گفت: در واقع ارزش صادرات محصولات کشاورزی مازندران از این طریق تا ۲۰۰ میلیون دلار برآورد شده است.

حسینی پور به حل مشکلات گمرکی در بنادر روسیه مبنی بر معطلی مواد غذایی اشاره کرد و گفت: این موضوع با انتخاب نمایندگان کشور روسیه و استان مازندران حل و فصل شده است.

وی با اظهار به این که در این راستا تشکیل سه کارگروه پیگیری و حل مشکلات تجاری و پولی با استانداران ولگا گراد، آستراخان و سامارا تشکیل شده است، گفت: تمامی پیشنهادهای سفر در سفر آینده نمایندگان روس به استان مازندران تبدیل به قرارداد و امضا خواهد شد.

استاندار مازندران حل مشکلات توسعه تجارت آبریان، حضور پر شور و افزایش تردد گردشگران، باز کردن ال سی و جابجایی پول در بانک ها را از دیگر قرارداد ها اعلام کرد و گفت: اکنون در تبادلات پولی مشکلی با کشور روسیه نداریم.

وی با بیان این که از این پس گردشگران روسیه و مازندران با صدور کارت ویژه تردد خواهند داشت، گفت: بزرگترین کشتی گردشگری

ادامه خبر | برنا: انعقاد قراردادهای 246 میلیون دلاری صادرات محصولات مازندران به روسیه

کروز روسیه در بندر آستراخان آماده آب اندازی است که این کشتی وارد دریای مازندران نیز خواهد شد.

تولید و تامین موتور **کشتیرانی** روسیه در مازندران

استاندار مازندران به ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش و نمایش قدرت در کل آب‌های کره زمین با موتور تولیدی این کشتی در استان مازندران اشاره کرد و گفت: تعامل حداکثری کشتی سازی روس و ایران به خصوص تولید موتور کشتی در آمل مورد تعجب و در عین حال اهتمام مسوولان روس قرار گرفت.

وی با بیان این که پای تولید کنندگان مازندران از فرصت تحریم علیه روسیه در این کشور باز شده است، اظهار داشت: خرید لیزینگ کشتی برای مازندران با همکاری مالی بانک روسیه نیز از دیگر دستاوردهای این سفر است.

حسینی پور با بیان این که طبق قرارداد مقرر شد تا برنج فاخر طارم مازندران در فروشگاه های روسیه و سر سفره مردم این کشور قرار گیرد، افزود: دانشگاه های مازندران نیز علاوه بر تبادل اطلاعات علمی و پژوهشی برگزاری دوره آموزشی زبان فارسی و روسی را انجام می دهند.

استاندار مازندران بر لزوم توجه به تولیدات محصولات کشاورزی با هدف صادرات تاکید کرد و گفت: با توجه به سختگیری هایی که دامپزشکی فدرال روسیه دارد، باید همه مقررات طبق استاندارد های مقصد محصولات غذایی رعایت شود و این یعنی محصولات استان باید صادرات محور تولید شود.

حسینی پور ادامه داد: به طور یقین اکنون باید یکسری اصلاحات را در تولید انواع محصولات غذایی و صنعتی داشته باشیم، مطمئناً برای رسیدن به مهمترین اهداف که همان فعال کردن کریدور شمال جنوب است، توجه به استاندارد های تولید است.

وی گفت: گفتمان اهمیت کریدور شمال جنوب باید گفتمان قالب رسانه‌های استان و کشور شود، بررسی ها نشان می دهد در طول تاریخ مازندران را از این مزیت عقب نگه داشته اند، امروز غلات و نهاده های دامی مورد نیاز کشور باید از دریای مازندران وارد شود. استاندار مازندران از برگزاری همایش گردشگری مازندران و روسیه در تاریخ پنجم مهر در استان خبر داد و گفت: گردشگری موضوع جدی در پیگیری این سفر بوده است که مقرر شد در این تاریخ بزرگترین همایش گردشگری با حضور سفرای دو کشور ایران و روسیه و ۲۰۰ نفر مسولان بخش خصوصی حوزه گردشگری این دو کشور برگزار شود.

حسینی پور گفت: کشور روسیه با ایجاد خط پروازی روسیه به ساری و خط دریایی گردشگری به دریای مازندران موافقت کرده است. استاندار مازندران با بیان این که رودخانه ولگا تنها مسیر تردد کشتی از دریای خزر به دریای سرخ است، گفت: لایروبی این رودخانه مورد تاکید قرار گرفت تا مشکلات ترانزیت دریایی تجار مازندران نیز حل و فصل شود.

به گزارش ایرنا، استاندار مازندران در رأس هیاتی از فعالان اقتصادی بخش های دولتی و خصوصی این استان در راستای دیپلماسی اقتصادی دولت سیزدهم مبنی بر تقویت مناسبات با همسایگان به کشور روسیه سفر کرده بود.

وی در این سفر مذاکراتی با استانداران ولگاگرا و آستراخان و دیگر مسوولان ارشد کشور روسیه داشت.

در بندر امام خمینی؛ پیشرفت ۷۷ درصدی ساخت مرتفع‌ترین برج کنترل ترافیک دریایی کشور (۰۹:۱۱-۰۲/۰۵/۰۲)

روند ساخت برج کنترل عملیات دریایی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی به عنوان مرتفع‌ترین برج کنترل دریایی کشور با ۷۷ درصد پیشرفت ادامه دارد.

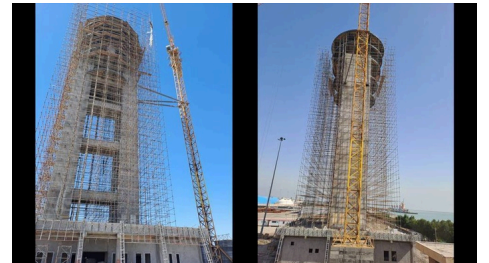
به گزارش خبرگزاری صدا و سیما استان خوزستان، معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان با اشاره به اجرای عایق حرارتی و رطوبتی طبقه همکف و آغاز نصب آسانسورهای مرتفع‌ترین برج کنترل ترافیک دریایی کشور در بندر امام خمینی گفت: در ادامه پیشرفت روند تکمیل ساخت برج کنترل دریایی، بخشی از برج موجود تحویل شد.

صدراله بهرامی افزود: اجرای فاز یک تأسیسات طبقه همکف شامل؛ شاتکریت دیوارها، بتن کف‌سازی، بتن‌ریزی سقف طبقات دید و منظر، MRCC و VTS و همچنین آغاز اجرای زیرسازی نمای طبقات رأس برج ساختی از جمله مراحل تکمیل برج به شمار می‌آید که موجب پیشرفت بیش از ۷۷ درصدی این طرح شده است.

وی در تشریح ضرورت ساخت این برج می‌گوید: به دلیل وسعت این مجتمع بندری و برخورداری از ۳۸ پست اسکله به طول ۷ کیلومتر و همچنین حساسیت کنترل ترافیک دریایی در این مجتمع بزرگ بندری نیاز به برج کنترل بلندتر و بزرگتر ضروری بود.

بهرامی ادامه داد: ساخت برج شماره ۲ کنترل عملیات دریایی مجتمع بندری امام خمینی با مساحت یکهزار و ۸۵۸ مترمربع، با اعتباری بیش از یکهزار و ۱۶۰ میلیارد ریال از محل اعتبارهای سازمان بنادر و دریانوردی در حال اجرا است.

وی افزایش ایمنی، ارتقاء سامانه کنترل ترافیک شناورها (VTS) و ساماندهی مرکز جستجو و نجات دریایی (MRCC) و تأمین زیرساخت مورد نیاز جهت نصب تجهیزات مدرن رادیویی را از مزایای بهره‌گیری از این برج برشمرد.



۱۰ فروند شناور مغروقه پرخطر از آبهای هرمزگان شد (۱۱:۱۴-۰۲/۰۵/۰۲)

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: تا کنون بیش از ۱۰ فروند شناور مغروقه پرخطر واقع در مسیرهای تردد دریایی در این استان خارج شده است.

به گزارش خبرگزاری تسنیم از بندرعباس، فریدون پیشدار صبح امروز در جمع خبرنگاران، ایمن‌سازی تردد دریایی را وظایف سازمان بنادر و دریانوردی برشمرد و اظهار کرد: تا کنون بیش از ۱۰ فروند شناور مغروقه پرخطر واقع در مسیرهای تردد دریایی در استان خارج‌سازی شده و تا پایان امسال هفت فروند مغروقه دیگر نیز خارج‌سازی خواهد شد.

وی در ادامه از خارج‌سازی مغروقه معروف به دیگ بخار از کانال ورودی حوضچه بندر شهید باهنر خبر داد و گفت: این مغروقه با تلاش شبانه‌روزی تیم‌های غواصی با روش برشکاری زیرآبی انجام و به طور کامل خارج‌سازی شده است.

← ادامه خبر | تسنیم: 10 فروردین ماه مغروقه پرخطر از آب‌های هرمزگان خارج‌سازی شد

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان افزود: بعد از برشکاری به ابعاد کانتینر، این مغروقه بر روی بارج قرار داده شده و به بندر شهید رجایی منتقل شد.

پیشدار ادامه داد: کل زمان عملیات خارج سازی بعد از استقرار بارج جرثقیل‌دار در محل و تجهیز کارگاه حدود ۷۰ روز به طول انجامید. به گفته وی؛ مغروقه یاد شده شناوری با سیستم رانش ماشین بخار بوده که به واسطه همین موضوع به دیگ بخار معروف شده است. معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، از ویژگی های این مغروقه به نبود هرگونه جوش در اتصالات بدنه اشاره کرد که از سیستم اتصال پرچ فولادی (فرآیند رایج برای اتصال قطعات) در زمان ساخت بیش از ۷۰ سال قدمت دارد.

پیشدار اضافه کرد: انواع مختلف روش‌های خارج‌سازی مغروقه‌ها وجود دارد که بسته به نوع و محل مغروقه از روش‌های مختلفی برای خارج‌سازی استفاده می‌شود که روش برشکاری بدنه و متعلقات در زیر آب یکی از روش‌های معمول است.

شایان ذکر است؛ پاک سازی مغروقه‌های واقع در مسیر تردد دریایی از مهم‌ترین اقدامات ایمن سازی آبراه‌های حاکمیتی کشور بوده و موجب جلوگیری از برخورد سایر شناورها به مغروقه و آسیب دیدن آنها می‌شود.

گفتنی است؛ پرچ یک اتصال دهنده مکانیکی است که برای اتصال چندین ورق به یکدیگر استفاده می‌شود. پرچ از یک شافت استوانه‌ای دارای سر تشکیل شده و مناسب بست‌های غیرقابل جداسازی بکار می‌رود.

جنس این قطعه معمولاً از فولاد کم کربن، آلومینیوم و مس ساخته می‌شود که بستگی به وزن و محیط مورد نظر دارد. پرچ‌های بزرگ می‌تواند قطعات فلزی را به هم متصل کنند؛ اما پرچ‌های کوچک‌تر تنها برای اتصال ورق‌های نازک فلزی، صفحات کاغذی و چوبی مناسب هستند.



انتصاب مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان (۱۱:۵۶-۰۲/۰۵/۰۲)

با حکم معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ابوطالب گرایلو به سمت مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان منصوب شد.

به گزارش مانا، علی‌اکبر صفایی در حکم ۱۴ بندی خود خطاب به گرایلو بر "رعایت کامل قوانین و مقررات و مصوبات هیات عامل و شورای عالی سازمان به عنوان فصل الخطاب در اجرای کلیه امور؛" توانمندسازی تقویت و ارتقای نیروهای انسانی متخصص و متعهد و تاکید بر انتخاب مدیران از میان همکاران کارآمد و پاکدست" و "توسعه سرمایه‌گذاری و پویایی در فضای کسب و کار با ارتقای فعالیت‌های ارزش افزوده" تاکید کرده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین "بازاریابی مناسب و تسهیل جریان کالا کشتی و رفع دغدغه‌های بخش خصوصی؛" "توسعه بنادر منطبق با طرح‌های جامع مصوب و اهتمام در جهت توسعه بنادر کوچک با هدف افزایش رقابت پذیری و رفع مشکلات ساحل نشینان و فعالان حوزه دریایی و بندری استان خوزستان" و "ارتقای ایمنی در زمینه فعالیت‌های بندری و دریایی حفظ محیط زیست دریایی و امنیت دریانوردی (SPS Code)" را از مهم‌ترین وظایف مدیرکل جدید بنادر خوزستان برشمرده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حکم ابوطالب گرایلو، همچنین بر "اهتمام در جهت توسعه حمل و نقل چندوجهی و زنجیره تامین

← ادامه خبر | مانا: انتصاب مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان

در بندر استان خوزستان؛ " توسعه و تجهیز ناوگان مسافری دریایی در راستای افزایش مسافرت‌های دریایی؛ " فرآیند سازی جریان کالا مبتنی بر فناوری اطلاعات و دولت الکترونیک؛ " توجه جدی به ارائه خدمات دریایی و بندری با کیفیت و سریع " و " اهتمام جدی برای ایجاد شفافیت و مبارزه با فساد در راستای سیاست‌های دولت مردمی " نیز تاکید کرده است.

گفتنی است، ابوطالب گرایلو، دارای مدرک تحصیلی کارشناسی در رشته مهندسی دریا از دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر و کارشناسی ارشد در رشته مهندسی صنایع گرایش مدیریت سیستم‌ها و بهره‌وری است.

سرپرستی اداره کل تامین و مهندسی تجهیزات سازمان بندر و دریانوردی، معاون امور دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی و منطقه آزاد اقتصادی بندر خرمشهر؛ معاون امور دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان و منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، معاون امور دریایی اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران و منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر و رئیس اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر؛ از مهم‌ترین سوابق اجرایی گرایلو می‌باشد.



تصویب اجرای طرح‌های توریسم دریایی در هیئت دولت (۱۱:۵۶-۰۲/۰۵/۰۲)

مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گفت: به منظور ایجاد مدیریت یکپارچه و متمرکز در سطوح استانی مصوبات بسیار مؤثر و کارآمدی در حوزه گردشگری دریایی ساحلی، پیشنهادات در ذیل برنامه هفتم توسعه اقتصادی اجتماعی در هیئت دولت مصوب شد که بر اساس آن اجرای طرح‌های گردشگری ساحلی - دریایی ذیل کارگروهی متشکل از دستگاه‌های اجرایی مرتبط با ریاست استانداران ساحلی صورت گیرد.

احمد تجری در گفتگو با خبرنگار مانا به اشاره به توجه ویژه و تأکید دولت به موضوع توریسم دریایی و توسعه آن در نوار ساحلی جنوبی و شمالی کشور گفت: بر این اساس وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی به عنوان متولی توسعه گردشگری کشور با مسئله شناسی دقیق اقدام به پیشنهاد حکمی در برنامه هفتم توسعه کرده است.

مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ادامه داد: این حکم با رویکرد حمایتی و تشویقی و تفویض اختیار به استان‌ها و تمرکززدایی از تصمیم‌گیری در ستاد دستگاه‌های مربوطه کرده تا هرگونه اجرای طرح‌های گردشگری ساحلی - دریایی ذیل کارگروهی متشکل از دستگاه‌های اجرایی مرتبط با ریاست استانداران ساحلی صورت گیرد.

وی ادامه داد: به نحوی که دستگاه‌های اجرایی استان‌های ساحلی با انجام مطالعات فنی کارشناسی و با درک ملاحظات توسعه هر استان زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را تسهیل و با کاهش فرآیند بروکراسی اداری و برنامه ریزی خردمندانه از پایین به بالا هزینه‌های توسعه پایدار گردشگری دریایی را فراهم کنند.

ادامه خبر | مانا: تصویب اجرای طرح‌های توریسم دریایی در هیئت دولت

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی تصریح کرد: در همین راستا به منظور ایجاد مدیریت یکپارچه و متمرکز در سطوح استانی مصوبات بسیار مؤثر و کارآمدی در حوزه گردشگری دریایی ساحلی پیشنهادات در ذیل برنامه هفتم توسعه اقتصادی اجتماعی در هیات دولت مصوب شد.

تجری تأکید کرد: از جمله اختیارات در نظر گرفته شده برای شورایی به ریاست استانداران ساحلی با تأکید بر اجرای پروژه‌های ترکیبی گردشگری از جمله اسکله‌های ترکیبی گردشگری در سواحل در متن لایحه مذکور لحاظ شده است که در صورت تصویب این لایحه توسط مجلس شورای اسلامی شاهد تحولی بزرگ در بخش ایجاد زیرساخت‌های گردشگری دریایی و ساحلی خواهیم بود. مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، اذعان داشت: به این ترتیب ظرفیت‌های مربوط به این بخش فعال و امکان توسعه صنعت گردشگری ساحلی دریایی که در طول سالیان گذشته مغفول و توجه کمتری به آن‌ها شده بود تحقق خواهد یافت.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، عنوان کرد: پس از تصویب دو حکم پیشنهادی در برنامه هفتم توسعه از سوی مجلس شورای اسلامی برای توسعه گردشگری ساحلی و دریایی اقدامات و هماهنگی‌های لازم انجام خواهد پذیرفت. تجری در ادامه گفته‌های خود همچنین در خصوص پروژه‌های توریسم ساحلی و دریایی در سال ۱۴۰۲، گفت: امسال شاهد اجرایی شدن تعداد ۳۶۰ پروژه ساحلی دریایی در استان‌های هرمزگان، مازندران، خوزستان، گیلان، گلستان، بوشهر و سیستان و بلوچستان خواهیم بود.

مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، در ادامه اذعان داشت: این پروژه‌ها با حجم سرمایه گذاری بیش از ۳۷ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان در دست احداث هستند؛ پس از بهره برداری پروژه‌های مذکور، زمینه اشتغال ۱۸ هزار و ۳۴۵ نفر در صنعت توریسم دریایی کشور در شمال و جنوب فراهم خواهد شد.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، عنوان کرد: با توجه به اینکه از مجموع ۳۶۰ پروژه توریسم دریایی در حال اجرا، بخشی از پروژه به احداث هتل‌های ساحلی و دریایی اختصاص دارد، لذا براساس برآوردهای صورت گرفته پس از اتمام پروژه‌های مذکور، ۲۹ هزار و ۵۸۰ تخت به بخش اقامتی کشور افزوده خواهد شد.

وی با اشاره به افزایش تقاضای سرمایه گذاران بخش خصوصی جهت ورود به سرمایه‌گذاری در صنعت گردشگری دریایی کشور در استان‌های شمالی و جنوبی، گفت: به همین منظور تقاضاهای رسیده به وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی پس از بررسی و مطالعه توسط کارشناسان مربوطه جهت اجرایی شدن مصوب می‌شوند.

تجری در ادامه گفته‌های خود اظهار داشت: پروژه‌های مذکور به ایجاد امکانات مختلف مرتبط با توریسم دریایی و ساحلی از جمله رستوران دریایی و ساحلی، هتل دریایی و ساحلی، کلوپ‌های تفریحی، مراکز تفریحات دریایی و ... اختصاص دارند.

مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، عنوان کرد: ایجاد این مراکز گردشگری زمینه‌ساز ورود هر چه بیشتر سرمایه گذاران بخش خصوصی در حوزه توریسم دریایی است که امیدواریم در آینده‌ای نه چندان دور شاهد تحقق این مهم در صنعت توریسم کشور باشیم.

← ادامه خبر | مانا: تصویب اجرای طرح‌های توریسم دریایی در هیئت دولت



تخلیه و بارگیری بیش از ۱۳ میلیون تن کالا در بندر امام خمینی (۱۴۰۲/۰۵/۰۲-۰۳:۰۱)

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندر و دریانوردی خوزستان: ۱۳ میلیون و ۳۷۹ تن انواع کالاهای نفتی و غیر نفتی در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شده است.

به گزارش خبرگزاری صدا و سیما استان خوزستان، داود چگنی گفت: بیش از ۱۳ میلیون و ۳۷۹ تن انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی در ۴ ماه نخست امسال تخلیه و بارگیری شده است که ۲ میلیون و ۶۷۰ هزار تن از این میزان را کالاهای غیرنفتی تشکیل می‌دهد. وی افزود: علاوه بر برنج، انواع کالاهای اساسی دیگر نظیر جو، ذرت، روغن سویا، دانه روغنی، کنجاله سویا، شکر و گندم به میزان ۳ میلیون و ۶۷۵ تن در این مدت تخلیه و در انبارها و مخازن این مجتمع بزرگ بندری نگهداری و انبارش می‌شود. چگنی به پهلوگیری نخستین محموله کشتی حامل برنج وارداتی در روزهای قبل پس از ۳ سال در مجتمع بندری امام خمینی اشاره کرد و ادامه داد: عملیات تخلیه کشتی یاد شده به وزن ۲۶ هزار و ۲۰۰ تن بلافاصله پس از پهلوگیری، با بهره‌گیری از تجهیزات پیشرفته عملیاتی آغاز شد.

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی به لحاظ نزدیکی به مراکز بزرگ جمعیتی و صنعتی و دسترسی به راه‌های مواصلاتی ریلی و جاده‌ای از جایگاه مهمی در زمینه زنجیره تأمین کالاهای اساسی و امنیت غذایی کشور برخوردار است.





اهم اخبار دریایی ایران و جهان

۱۴۰۲/۰۵/۰۲

