



پیام همایش اقتصاد دریا محور ایران؛

دریا، گنج پنهان اقتصاد ایران

● گزارش اجمالی از همایش اقتصاد دریا محور ایران

صفحه ۱۲

رئیس کل سازمان توسعه و تجارت ایران طی تقدیرنامه‌ای به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران مطرح نمود:

نقش کلیدی انجمن
کشتیرانی در توسعه
اقتصاد دریامحور ایران

صفحه ۵

گزارش

مخالفت اتاق بازرگانی تهران
با تعطیلی پنجشنبه‌ها
به جای شنبه‌ها

اتاق بازرگانی تهران در بیانیه‌ای در مورد افزودن روز پنجشنبه به جای شنبه، به تعطیلات پایان هفته عنوان کرد که تصمیمی گرفته شده که نشانه عدم باور قلبی و ذهنی به بخش خصوصی است. در بخشی از بیانیه اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران آمده است: اسباب نگرانی است که نمایندگان مردم در کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی، در تازه‌ترین تصمیم خود با بی توجهی ...

صفحه ۱۶

بایندر بررسی می‌کند؛ وقتی اعداد سخن می‌گویند؛

چرنام ایران در لیست
بزرگترین بنادر جهان
وجود ندارد؟!

صفحه ۴

بایندر گزارش می‌دهد؛

نتایج این نظر سنجی، گزارش گمرک ایران را زیر سوال می‌برد.
جهش یا بهبود ترانزیت؟
مسئله این است!

صفحه ۷

دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی؛

مناطق آزاد و ویژه،
سرپنجه‌های اقتصاد ایران
در عرصه بین‌المللی هستند

صفحه ۹

مسعود پل مه دبیر کل انجمن کشتیرانی مطرح کرد؛

کشتیرانی هادر کشاکش
مشکلات ارزی و اختلافات
دستگاه‌های دولتی

صفحه ۱۱



کسب رتبه A+



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در رتبه بندی تشکل های حرفه ای اتاق بازرگانی ایران



مقایسه وضعیت مولفه‌ها در سه ارزیابی اخیر



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی: عالی
- عضویت: عالی
- خدمات: عالی
- تاثیرگذاری بر سیاست: عالی
- تنظیم‌گری: عالی
- تعامل با اتاق: عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN

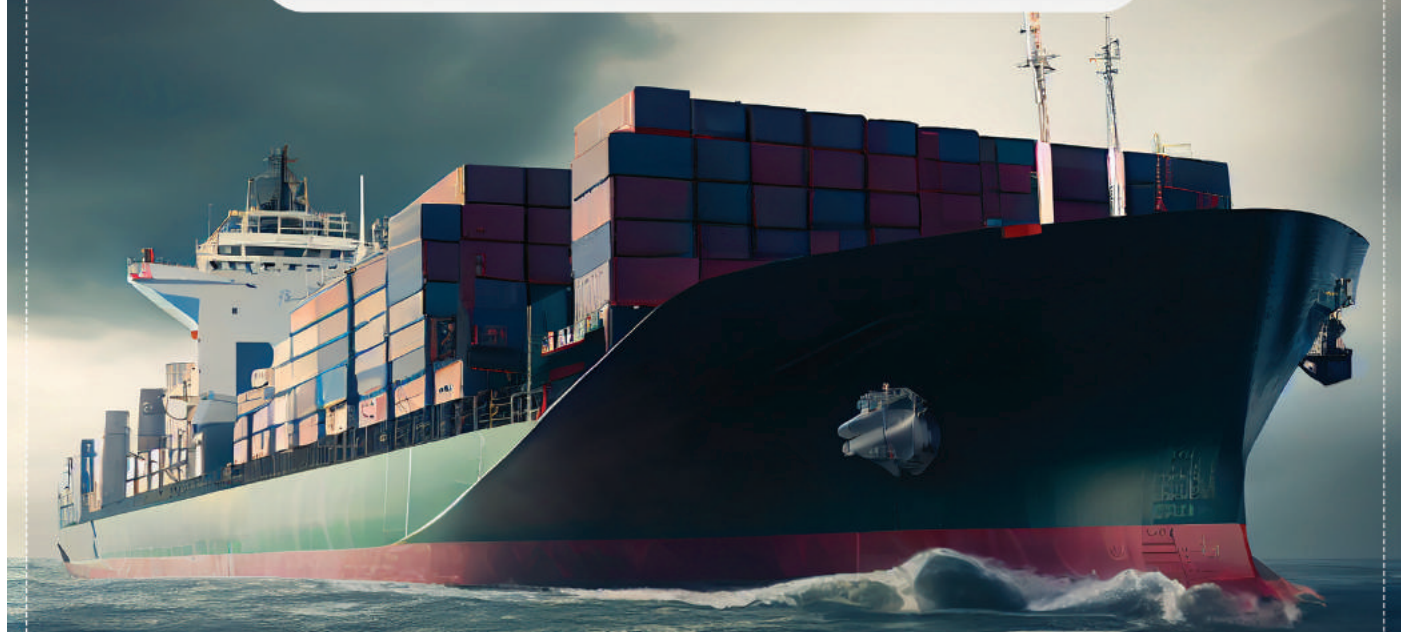


انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با همکاری بیمه پاسارگاد اجرا می کند:



طرح تضمین

تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



● تسهیلات طرح

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکت های متصدی کانتینری
- پوشش خسارت های وارده به بدنه کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- پوشش ۱۵ روزه حق توقف ناشی از حادثه (مشروط به احراز شرایط)

در حال حاضر بیش از ۳۸۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی
بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و
کلرگز از گمرکی، تولید کنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

وقتی اعداد سخن می‌گویند؛

چرا نام ایران در لیست بزرگترین بنادر جهان وجود ندارد؟!

مصرف‌کنندگان غربی از محصولاتی مانند تلویزیون و لوازم خانگی، لباس، کفش و میلمانی که از سوی دیگر جهان حمل می‌شدند به طور آسان و ارزان بهره می‌بردند و حجم حمل و نقل در بنادر کانتینری به شدت افزایش یافت. در سال ۱۹۹۰، حجم کل حمل و نقل کانتینری جهان زیر ۱۰۰ میلیون تن بود و تا آغاز قرن بیست و یکم، این عدد بیش از دو برابر شده بود و به حدود ۲۵۰ میلیون تن نزدیک شد. موفقیت کانتینری‌سازی در دهه ۱۹۹۰ جلب توجه چین را به خود نشان داد، جایی که بحث‌های زیادی در مورد چگونگی بهره‌برداری از این صنعت در حال گسترش صورت می‌گرفت. در اواخر دهه ۱۹۹۰، چین شروع به سرمایه‌گذاری سنگین در زیرساخت‌های بنادر کرد. ترمینال‌های کانتینری بزرگی در سراسر سواحل آن توسعه یافتند که به تجارت صادراتی پر رونق کمک کردند. چین به عنوان کارخانه جهان شناخته شد. در سال ۲۰۱۰، شانگهای سنگاپور را به عنوان بزرگترین بندر کانتینری جهان جایگزین کرد، که تا به امروز اینطور مانده است و حداقل شش بندر چینی در میان بزرگترین بنادر جهان در اصطلاحات حجم سالانه حمل و نقل قرار دارد. صعود اقتصادی چین در اوایل قرن جاری به همراه ادامه شتاب تجارت کانتینری روی داد. زنجیره‌های تأمین جهانی پیچیده‌تر و جامع‌تر شدند و در رشد سریع تجارت الکترونیک حمایت می‌کردند. در دهه ۲۰ میلادی همانند دهه‌های گذشته، حجم حمل و نقل کانتینری به طور مداوم به نسبت رشد تولید ناخالص داخلی (GDP) پیشی گرفت و با پایان آن دهه، حجم حمل و نقل کانتینری به بیش از ۵۰۰ میلیون تنی‌یو در سال افزایش یافت. تنها توفقی که در سال ۲۰۰۹ رخ داد، مربوط به بحران مالی جهانی بود که منجر به نخستین کاهش سالانه حجم حمل و نقل کانتینری از آغاز تا کنون شد البته نباید ویروس کوئید را هم در توفیق مقطعی کاهش سالانه حجم حمل و نقل کانتینری نادیده گرفت. اکنون، بنادر چین بزرگترین بنادر جهان را تشکیل می‌دهند و بیش از یک چهارم از تراکم تجارت توسط ۱۰۰ بندر را به خود اختصاص داده‌اند.

چرا نام ایران در لیست بزرگترین بنادر جهان وجود ندارد؟!

غیاب ایران از لیست بزرگترین بنادر جهان و حضور نداشتن در رتبه‌بندی تراکم تجارت جهانی به عوامل متعددی برمی‌گردد. برخی از این عوامل عبارتند از: ۱. ظرفیت بنادر: بنادر ایران، در مقایسه با برخی از کشورهای که در لیست بزرگترین بنادر جهان حضور دارند، ادامه در صفحه ۵



نیویورک-نیوجرسی را کنار زده و همزمان بنادر آسیای شرقی شروع به رشد سریع کردند. رشد صنعتی در آسیای شرقی منجر به رشد بنداری مانند کوبه و یوکوهاما در ژاپن، کاتوشیونگ در تایوان، و همچنین بوسان در کره‌ی جنوبی شد. سنگاپور هم همزمان در حال صعود بود. آقای لوینسون توضیح می‌دهد که تصمیم بریتانیا در اوایل دهه ۱۹۷۰ برای خروج از پایگاه‌های نظامی خود در جنوب شرق آسیا تأثیر زیادی بر این کشور داشت. سنگاپور فرصتی را برای تبدیل شدن به یک مرکز حمل و نقل برای تجارت منطقه‌ای که می‌توانست به اقتصاد آن سود فراوانی برساند بدست آورد و تبدیل به مدلی شد که جهان از آن الگو گرفت. موفقیت سنگاپور در بازار حمل و نقل، باعث رشد بنادر آن به بزرگترین بندر جهان در دوره‌هایی در دهه ۱۹۹۰ آغاز قرن ۲۱ شد. در واقع، سنگاپور از سال ۱۹۸۸ تا به امروز در بین بزرگترین بنادر کانتینری شلوغ جهان بوده است. صعود سنگاپور همزمان با صعود هنگ کنگ بود، که همچنین در طول این دوره چندین بار به بالاترین میزان حجم حمل و نقل رسید. قبل از آنکه چین در دهه ۱۹۹۰ اقتصاد خود را کمی باز کند، صادرات چین به هنگ کنگ حمل می‌شد، که در واقع دروازه تجاری آن به دنیا شد. آقای لوینسون اضافه می‌کند که هرچند صنعت زیادی در چین وجود داشت، اما هنگ کنگ یکی از مکان‌های اصلی زبیرساختی برای صنایع ژاپنی و آمریکایی بود. در دهه ۱۹۹۰، دوران طلایی حمل و نقل کانتینری آغاز شد، زیرا تجارت جهانی رونق گرفت. محصولات بیشتر و بیشتر به طور اقتصادی معامله می‌شدند، و صنایع تولیدی در کشورهای در حال توسعه در آسیای شرقی به شدت گسترش یافت. کانتینری‌سازی حمل و نقل باعث شد حمل و نقل کالاهای تولیدی در آسیای شرقی رشد بسیاری پیدا کند.

تحلیل تجاری بایندر از نمودارهای شلوغ‌ترین بنادر کانتینری دنیا از ۱۹۷۰ تا ۲۰۲۱ و بررسی چرایی لزوم سرمایه‌گذاری دولتی، خصوصی و خارجی در صنعت حمل و نقل کانتینری دریایی در ایران

جهان از اوایل دهه ۱۹۷۰ با یک تحول بزرگ در حوزه حمل و نقل بین‌المللی روبرو بوده است؛ تحولی که با ظهور کانتینری‌سازی، یکی از بزرگترین نوآوری‌های صنعت حمل و نقل، روی داده است. از آن زمان تا کنون، این صنعت به یکی از مهمترین عوامل ارتقاء تجارت جهانی تبدیل شده و تأثیرات ژئوپلیتیکی و اقتصادی گسترده‌ای را به همراه داشته است. لیست لوید، به عنوان یکی از معتبرترین منابع در زمینه حمل و نقل کانتینری، از سال ۱۹۷۳ به بعد، تغییرات بزرگ در حجم حمل و نقل کانتینری را رصد کرده است. در این مقاله، به بررسی مسیر تکامل این صنعت از اوایل دهه ۱۹۷۰ تا کنون و مقایسه بنادر برتر دهه‌های گذشته با بنادر برتر امروزی و بررسی تغییرات در حجم و مسیر تجارت کانتینری می‌پردازیم. بنیان‌گذاری این صنعت برای اولین بار با تبدیل کشتی Ideal-X توسط مالکوم مک‌لین در سال ۱۹۵۶ آغاز شد و از آن زمان به بعد، صنعت کانتینری‌سازی به یکی از پرشتابترین و موثرترین عوامل توسعه تجارت جهانی تبدیل شد. این رشد فراتر از حجم حمل و نقل فیزیکی بوده و تأثیرات عمیقی بر اقتصاد جهانی و رونق تجارت بین‌المللی داشته است. در این نوشتار، به بررسی تحولات حجم حمل و نقل کانتینری از دهه‌های گذشته تا امروز پرداخته و اثرات آن بر توسعه صنعت، جغرافیای تجارت جهانی و تغییرات سیاسی و اقتصادی می‌پردازیم.

اولین گام؛ استاندارد سازی

پس از ظهور Ideal-X که برجسته‌ترین مورد در حمل و نقل کانتینری بود، کشتی‌های حامل کانتینر به سرعت آغاز به فعالیت در امتداد سواحل اطلس آمریکا و خلیج مکزیک کردند. مارک لوینسون، تاریخ‌نگار، اقتصاددان و نویسنده معروف، می‌گوید که آزمون و خطاهایی در سواحل غربی آمریکا از کالیفرنیا تا هاوایی، و همچنین از سواحل شرقی آمریکا به پورتوریکو انجام پذیرفت و مسیری که با حمل و نقل ریلی نمی‌شد از آنها استفاده کرد با کشتی‌های حامل کانتینر این مهم تحقق پیدا کرد. همچنین این صنعت (کانتینری‌سازی) تا دهه ۱۹۶۰، نه تنها در آمریکا و سرزمین‌های تابعه آن بلکه طور بین‌قاره‌ای گسترش یافت. یکی از موارد حیاتی در این توسعه، استانداردسازی کانتینر بود که ابتدا در آمریکا و سپس در اروپای غربی و ژاپن و در نهایت از طریق سازمان بین‌المللی استانداردسازی (ISO) انجام شد، جایی

ورود کشور های آسیایی

زمانی که آسیا به بازار کانتینرها پیوست، فرصت‌های جدیدی برای توسعه تجارت و تبادلات بین‌المللی فراهم شد. این واردات و صادرات گسترده‌تری را به وجود آورد که به رشد اقتصادی منطقه و کشورهای دیگر کمک کرد. علاوه بر این، با باز شدن آسیا به تجارت بین‌المللی، شبکه‌های تجاری جدیدی شکل گرفتند و رونق تجارت در منطقه بهبود یافت. در مجموع، ورود آسیا به عرصه تجارت کانتینری نشان از تغییرات عظیم در تجارت جهانی داشت. این تغییرات، با ایجاد فرصت‌های جدید و ارتقای تبادلات بین‌المللی، به توسعه اقتصادی و تقویت ارتباطات بین کشورها کمک می‌کرد و نقش مهمی در شکل‌گیری جهانی شدن اقتصادها داشت. در اوایل دهه ۱۹۸۰، در حالی که بنادر اصلی در آمریکا و اروپای شمالی همچنان بزرگترین حجم حمل و نقل را سالانه ثبت می‌کردند؛ با رتدرام به عنوان بزرگترین بندر جهان

صنعت حمل و نقل کانتینری دریایی می تواند چرخه اقتصادی معیوب کشور را به ساحل آرامش برساند!

ادامه مطلب صفحه ۴

ظرفیت و تجهیزات کمتری دارند. این ممکن است توسعه صنعت حمل و نقل کانتینری را محدود کند و این بخش نیازمند سرمایه گذاری های بلند مدت است. ۲. تحریم ها و محدودیت های اقتصادی: تحریم ها و محدودیت های اقتصادی بر ایران اثر گذاشته و باعث محدودیت هایی در حمل و نقل کانتینری شده است، از جمله محدودیت های مربوط به دسترسی به تجهیزات حمل و نقل مدرن و فناوری های پیشرفته. ۳. عوامل جغرافیایی: موقعیت جغرافیایی ایران، به عنوان یک کشور داخلی در منطقه، ممکن است باعث کاهش جذابیت برای شرکت های حمل و نقل کانتینری شود.

۴. عوامل سیاسی و امنیتی: عوامل سیاسی و امنیتی، از جمله ناپایداری در منطقه و تنش های بین المللی، ممکن است باعث کاهش حضور ایران در این صنعت شود. به طور کلی، ترکیبی از عوامل اقتصادی، سیاسی، و جغرافیایی منجر به غیاب ایران از رده بندی بزرگترین بنادر جهان شده است. ایران چگونه در صنعت حمل و نقل کانتینری پیشرفت خواهد کرد؟! توسعه و بهبود صنعت حمل و نقل کانتینری می تواند بهره وری اقتصادی و رشد اقتصادی را تقویت کند و برای افزایش حضور در این صنعت و ایجاد ارزش افزوده بیشتر، می توان اقدامات زیر را در نظر گرفت: ۱. توسعه زیرساخت ها: افزایش

ظرفیت و بهبود تجهیزات و زیرساخت های بنادر و تسهیلات حمل و نقل می تواند توسعه حمل و نقل کانتینری را تسریع بخشد. ۲. تسهیلات مالی و سرمایه گذاری: ایجاد تسهیلات مالی مناسب و جذاب برای سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل کانتینری، از جمله تسهیلات اعطایی، امکانات حمایتی و مالیاتی، می تواند جذابیت سرمایه گذاری را افزایش دهد. ۳. تقویت همکاری های بین المللی: برقراری همکاری های فنی، تجاری و اقتصادی با کشورها و شرکت هایی که در حوزه حمل و نقل کانتینری تجربه و توانمندی دارند، می تواند به انتقال فناوری، افزایش دسترسی به بازارهای جهانی و تقویت قدرت رقابتی کمک کند.

۴. حفظ و تقویت امنیت و استقرار سیاسی: تقویت امنیت در بنادر و مسیرهای حمل و نقل، همچنین ایجاد استقرار سیاسی و اقتصادی، اعتماد سرمایه گذاران را افزایش داده و جذب سرمایه گذاری خارجی را تسهیل می کند. ۵. توسعه فناوری و نوآوری: بهره گیری از فناوری های نوین و نوآوری در حوزه حمل و نقل کانتینری، از جمله بهینه سازی فرایندها، استفاده از هوش مصنوعی و اینترنت اشیا، می تواند به بهبود کارایی و کاهش هزینه ها کمک کند. به طور کلی، برای توسعه حمل و نقل کانتینری و افزایش حضور ایران در این صنعت، نیاز است که سیاست ها و برنامه های مؤثری در زمینه های فوق اجرا شود که به



جهت دسترسی به نمودارهای دیداری آسکن کنید

راه اندازی خط دریایی مسافری ایران و عراق



علی اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: جلسه ای با موضوع توسعه حمل و نقل دریایی مسافر با طرف عراقی برگزار و بر راه اندازی خط دریایی مسافری بین دو کشور تاکید شد. وی در ادامه افزود: با توجه به آمادگی بنادر خرمشهر و آبادان برای جابجایی مسافر به مقصد بنادر بصره و واسطیه در عراق، هر دو طرف برای آغاز حمل و نقل دریایی اعلام آمادگی کردند. مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی تصریح کرد: از این رو با توجه به وجود زیرساخت های لازم و توافقات صورت گرفته، مقرر شد نخستین اعزام مسافران از طریق خطوط دریایی بین دو کشور ظرف دو ماه آینده انجام شود.

تمرکز آکار بر تولید قطار سریع السیر!

وزیر حمل و نقل ترکیه از ساخت و راه اندازی سومین رام از قطارهای برقی تولید این کشور خبر داد.



راه آهن این کشور برای تولید نخستین قطار سریع السیر این کشور با سرعت ۲۲۵ کیلومتر در ساعت خبر داده و تاکید کرد که برنامه آنکارا، صادرات این قطارها به خارج از کشور است. وی مدعی شد که ترکیه به زودی از واردات هرگونه ناوگان ریلی بی نیاز شده و قادر به تامین تمامی نیازهای خود از ظرفیت های تولیدی داخل این کشور است.

عبدالقادر اورال اوغلو طی سخنانی با تاکید بر اینکه ترکیه به جایگاهی ممتاز در طراحی و ساخت ناوگان ریلی دست یافته، اعلام کرد که سومین رام از قطارهای برقی تولید این کشور نیز ساخته و آماده بهره برداری است. به گزارش بایندر؛ اورال اوغلو با تاکید بر اینکه قطارهای برقی ملی ترکیه کاملاً در داخل این کشور و توسط شرکت «توراساس» ساخته شده، اعلام کرد که حداکثر سرعت این قطارها به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت رسیده و در حال حاضر، امکان سیر با ۳ الی ۶ سالن مسافری را دارند. وی در مراسم بهره برداری از سومین رام قطارهای برقی تولید ترکیه گفت: «هر قطار شامل ۵ سالن بوده که در مجموع، ظرفیت حمل ۳۲۴ مسافر را فراهم می نماید. این قطارها همچنین از رستوران و امکانات رفاهی مافی برای سفرهای طولانی برخوردار هستند». وزیر حمل و نقل ترکیه همچنین از برنامه

رئیس کل سازمان توسعه و تجارت ایران طی تقدیرنامه ای به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران مطرح نمود:

نقش کلیدی انجمن کشتیرانی در توسعه اقتصاد دریامحور ایران



سیاست ها و برنامه ها در زمینه آرایه خدمات لجستیکی و حمل و نقل ترکیبی با رویکرد بهبود توسعه مستمر در راستای مقابله با جنگ اقتصادی از مهمترین اولویت های سازمان توسعه و تجارت بوده است و انتظار می رود آن انجمن محترم به عنوان بازوی فکری و اجرایی بخش عمومی کشور یاری رسان این امر باشد. امید است با اتکا به عنایت حضرت حق و ظل توجهات حضرت ولی عصر (عج) شاهد اعتلای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران باشیم. مهدی ضیغمی معاون وزیر و رئیس کل سازمان توسعه و تجارت ایران

مهدی ضیغمی معاون وزیر و رئیس کل سازمان توسعه و تجارت ایران طی تقدیرنامه ای از دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران جناب آقای مسعود پل مه جهت برگزاری همایش اقتصاد دریا محور ایران تقدیر و تشکر نمودند. متن این تقدیرنامه به شرح ذیل است:

جناب آقای پل مه دبیرکل محترم انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران باسلام و احترام نظر به تلاش و کوشش انجمن محترم کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در برگزاری «همایش اقتصاد دریامحور ایران» بدینوسیله مراتب تقدیر و تشکر سازمان توسعه تجارت را از آن انجمن محترم ابراز نموده و موفقیت روز افزون تشکر مذکور را از خداوند متعال مسئلت دارم. بدیهی است ضرورت مدیریت هماهنگ، یکپارچه و آینده نگر در حوزه کریدور شمال و جنوب و لزوم انسجام

با یک مصاحبه و یک عذرخواهی سر و ته قضیه اختلاس کارمند امور مالی مجتمع بندری هم آورده شد!

چرا کسی برکنار نشد، چرا کسی استعفان داد؟



وی هم با دریافت تمامی این مبلغ از کشور متواری شده است (به نقل از علی خضریان، سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس، ۲۷ اسفند ۱۳۹۹). آقای خضریان همچنین مدعی شده که «حمله سایبری اواخر سال ۹۹ به این سازمان عمدی و در راستای از بین بردن برخی مدارک و شواهد بوده و با هدف سرپوش گذاشتن بر سوء مدیریت ها و فسادهای کلان مجموعه صورت گرفته و در بررسی اولیه خسارت این اتفاق هزار میلیارد تومان برآورد شده که رقم قابل تاملی است.» وی همچنین مدعی تخلفات گسترده در واگذاری بندر نفتی خلیج فارس، واگذاری محوطه های بندری و اسکله ها بدون مناقصه و چندین مورد دیگر شده است. سرنوشت این تخلفات در یکی از مهم ترین سازمان های زیر مجموعه وزارت راه و شهرسازی چه شده است؟ منبع: روزنامه اعتماد

سر و ته قضیه هم آورده شود؟ دوم- درباره همسر متهم این پرونده یعنی خانم «آ.ش» (باز هم به دلیل محدودیت های موجود قادر به اعلام نام کامل وی نیستیم) چه اطلاعاتی وجود دارد و نقش وی در شکل گیری این اختلاس چیست؟ بنابراین اطلاعات موجود، این خانم مدیر یکی از شرکت های زیرمجموعه هلدینگ «الف» و فعال در حوزه صنایع غذایی است که قرارداد های کلانی با بندر امام داشته است. آیا با نام بردن از این فرد، احتمال افشای تخلفات مالی دیگری نیز وجود دارد؟ سوم- گفته می شود که آرش اشتری تنها ۶ ماه پیش به سمت یکی از حساس ترین جایگاه های شغلی در بندر امام منصوب شده است. کسانی که با شیوه استخدام در سازمان های دولتی آشنا هستند به خوبی می دانند که رسیدن به چنین پست های بالایی نیازمند عبور از چه کانال های نظارتی است. بنابراین ابهام موجود این است که حراست سازمان بنادر و دریانوردی چگونه وی را به عنوان مسوول صدور چک که مبالغ بالایی زیر دست او می آید؛ تایید کرده اند؟ چهارم- گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس نشان می دهد که در یک فقره این سازمان مبلغ ۲۰ میلیون دلار در قالب خرید های سازمان بازنشستگی به یکی از افراد نزدیک خود واگذار کرده و

کشور گریخته و با «فن» خاصی پول ها را هم به صورت ارز دیجیتال خارج کرده. پیش از این متهمان دیگری نیز به کانادا گریخته اند و خبری از دستگیری و بازگشت آنها نشده است. حالا ابهام های دیگری نیز در این باره مطرح است و افکار عمومی در انتظار است تا وزیر راه و شهرسازی به عنوان متولی این سازمان پاسخ آنها را بدهد. اول- شاید بگویید که مجتمع بندری امام آنقدر بزرگ است که ارقامی در سطح ۱۰۰ میلیارد تومان در آن چندان دیده نمی شود. شاید اعداد فساد اقتصادی در ایران آنقدر بزرگ شده که حساسیت خاصی روی رقم در سطح ۲ میلیون دلار برای آن دیده نمی شود. اما این ابهام وجود دارد که آرش اشتری از چه زمانی دست به چنین کاری زده که کسی خبری از آن نداشته است؟ مقصرین و سهل انگاران چنین اتفاقی که در یک سازمان دولتی عریض و طویل رخ داده که از بودجه بیت المال ارتزاق می کنند چه کسانی بوده اند؟ از ظواهر امر اینگونه برمی آید که این افراد برکنار نشده اند. چون اگر چنین اتفاقی رخ می داد قطعاً جناب مدیرعامل در صحبت های دیروز خود به آن اشاره می کردند. چرا هیچ کس برکنار نشده و آیا با یک مصاحبه و یک عذرخواهی قرار است

های نظارتی و امنیتی استان برای دستگیری و «بازگرداندن» فرد متخلف که به خارج از کشور گریخته، همچنان ادامه دارد. هر چند این وعده آقای مدیرعامل، چندان هم عملی نیست. چرا که متهم این پرونده، مدت هاست کشور را به مقصد کانادا (همان جایی که بهشت اختلاسگران نامیده می شود) ترک کرده و مطابق اطلاعات موجود، پول برداشتی هم به صورت بیت کوین در کیف پول ارز دیجیتال خود ذخیره کرده و به نوعی باید گفت بعید است دیگر نه از این فرد و نه از پول های اختلاس شده خبر تازه ای بیاید. «اعتماد» سه روز پیش در گزارشی جزئیات این اختلاس را منتشر کرد و البته بنا به محدودیت های موجود در حوزه قضایی و اخلاق مطبوعاتی، قادر به انتشار نام کامل متهم این پرونده نبود و تنها به ذکر عنوان اختصاری وی (الف) اکتفا کرد. اما در شبکه های اجتماعی به تازگی فیلمی از آرش اشتری منتشر شده که او به صورت تقطیع شده با لبخند و رو به دوربین در پاسخ به این سوال که «تعریف حسابداری چیست؟» می گوید: «حسابداری یک فن است!» اما این «فن» حسابداری برای یک سازمان دولتی دو میلیون دلار هزینه برداشته البته که به قول و وعده ارایه شده نمی توان چندان دل بست و فرد متخلف از

به گزارش بایندر؛ با توضیحات تازه مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، «آرش اشتری» کارشناس دفترداری مجتمع بندری امام به عنوان مسوول اختلاس ۲ میلیون دلاری اخیر از حساب های این بندر معرفی شده است. علی اکبر صفایی در توضیحات خود عنوان کرده که «متخلف فردی به نام آرش اشتری کارشناس مسوول مالی یکی از ادارات مالی بنادر تابع بوده که ششادانه ۱۰۸ میلیارد تومان را از کشور خارج کرده است. چند روز بعد این اختلاس توسط مسوولان حراست کشف شد و اکنون وزارت اطلاعات، اطلاعات سپاه و دادستانی در حال ردیابی فرد مذکور هستند و برخورد قاطع با متخلف انجام خواهد شد.» وی افزوده است: «در اوایل فروردین ماه امسال واحدهای ذی ربط اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان متوجه سوءاستفاده یکی از کارکنان امور مالی مجتمع بندری امام خمینی (ره) مبنی بر برداشت مبالغی از حساب سازمانی شده و بلافاصله با هماهنگی و اقدام به موقع مقام قضایی، تمامی اشخاص و افرادی که از طریق این فرد به حساب آنها مبالغی واریز شده بود، مورد شناسایی و حساب آنها مسدود شده و مبالغ بازگردانده خواهد شد.» او همچنین وعده داده که هماهنگی های لازم با دستگاه

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان مطرح کرد؛

جابه جایی بیش از ۱۲.۵ میلیون تن انواع کالا در بندر غرب هرمزگان

مدیر بنادر غرب هرمزگان، حجم ترانزیت کالاهای غیرنفتی که عمده آن محموله خودرو بوده را ۴۳۶ هزار و سه تن اعلام کرد که افزایش ۲۸ درصدی را به دنبال داشته و بنادر غرب استان هرمزگان توانست در این بخش از عملیات حمل و نقلی در سطح بنادر ایران رتبه سوم را کسب کند. گفتنی است؛ بندر لنگه بدلیل برخورداری از مزیت نزدیکترین فاصله بندر کشور به بنادر امارات، رتبه نخست تردد شناورها با بیش از ۳۶ هزار تردد دریایی و رتبه اول ترابری مسافر بین المللی دریایی با بیش از ۲۰ هزار جابجایی مسافر بین بندر لنگه و کشور امارات را در بین بنادر کشور به خود اختصاص داده است.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان گفت: سال گذشته (۱۴۰۲) بیش از ۱۲ میلیون و ۵۳۵ هزار تن انواع کالا در بندر غرب این استان تخلیه و بارگیری شد. هرمزگان، مرتضی سالاری در تشریح عملکرد ۱۲ ماهه بنادر و دریانوردی غرب استان در سال ۱۴۰۲ اظهار داشت: در مجموع ۱۲ میلیون و ۵۳۵ هزار و ۵۷۴ تن با افزایش پنج درصدی انواع کالا در بندر غرب استان تخلیه و بارگیری شد. وی ادامه داد: از این میزان پنج میلیون و ۷۸۲ هزار و ۷۲ تن به فرآورده های نفتی و ۶ میلیون و ۷۵۳ هزار و ۵۰۲ تن با ۱۰ درصد افزایش به کالاهای غیرنفتی اختصاص داشت. **افزایش ۲۸ درصدی ترانزیت کالای غیرنفتی**

معاون فنی بنادر و دریانوردی هرمزگان خبر داد؛

بازسازی یک فروند شناور جستجو و نجات در بندر شهید رجایی

سایر تنظیمات آماده به کار شود. معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان بیان کرد: این شناور با سرعت حداکثر ۴۰ گره دریایی دارای هشت متر طول، سه متر عرض و ۳۰ سانتیمتر آبخور است. بروغنی مهم ترین مأموریت و کاربری این شناور را نجات افراد مضطر در مناطق کم عمق و سواحل عنوان کرد که سایر شناورها قادر به انجام عملیات جست و جوی و نجات در آن مناطق نیستند. نیمه فروردین ماه امسال نیز با پایان کار تعمیرات اساسی و زیربنایی یدک کش های (محرم و عسلویه ۲) از بندر بوشهر، در سراسر تعمیراتی بندر شهید رجایی، این دو یدک کش نیز به چرخه خدمات دریایی برگشتند.

بندرعباس - معاون فنی بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: با اتمام عملیات بازسازی یک فروند شناور جستجو و نجات در بندر شهید رجایی، این شناور به چرخه فعالیت های دریایی بازگشت. به گزارش بایندر، به نقل از روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، مهدی بروغنی گفت: یک فروند شناور جست و جوی و نجات سبک وزن و پرسرعت معروف به Rib مخصوص انجام عملیات در نقاط کم عمق و سواحل پس از بازسازی در سراسر بندر شهید رجایی به آب اندازی شد. وی در توضیح مشخصات فنی شناور یاد شده گفت: این شناور با آبخور کمتر از نیم متر و سبک وزن بعد از نصب کولار به آب اندازی شد تا بعد از انجام

طی پیامی صورت گرفت؛ تقدیر رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور، از انجمن کشتیرانی



محمد مهدی سالاری رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور طی پیامی به پاس برگزاری همایش اقتصاد دریا محور، از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تقدیر و تشکر کرد.

متن این پیام به شرح ذیل است: انجمن محترم کشتیرانی و خدمات وابسته ایران باسلام و احترام؛ نظر به تلاش و کوشش انجمن محترم کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در برگزاری همایش اقتصاد دریا محور ایران، بدینوسیله مراتب تقدیر و تشکر دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور را از آن انجمن محترم ابراز نموده و موفقیت روز افزون تشکر مذكور را از خداوند متعال مسئلت دارم. بدیهی است مدیریت هماهنگ، یکپارچه و آینده نگر در حوزه ارائه خدمات لجستیکی و حمل و نقل دریایی با رویکرد بهبود و توسعه مستمر در راستای مقابله با جنگ اقتصادی از مهمترین اولویت های این دبیرخانه بوده و است و انتظار می رود آن انجمن محترم به عنوان بازوی فکری و اجرایی بخش عمومی کشور یاری رسان این امر باشد. در پایان از خداوند متعال توفیق روز افزون شما جهت اعتدالی رسالت مهم انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را خواستاریم.

محمد مهدی سالاری
رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور



نتایج این نظر سنجی، گزارش گمرک ایران را زیر سوال می برد! جهش یا بهبود ترانزیت؟ مسئله این است!



باور ندارم و ترانزیت واقعی کشور چنین رشدی نداشته است. (۴۳٪)
۷- سایر موارد (۱۰٪)
همانطور که مشخص است کسانی که در این نظر سنجی شرکت کرده اند به درستی آمار منتشر شده باور ندارند و معتقدند رشد ترانزیتی با این درصد وجود نداشته است.
جهش یا بهبود ترانزیت؟ مسئله این است
اگر چه تلاش های فعلی برای ارتقای ترانزیت کشور مثبت و شایسته قدرانی است، اما باید گفت در صورتی که این تلاش ها در قالب یک برنامه ریزی راهبردی قرار نگیرند، همچنان نخواهند توانست بخش اعظم استعداد های ترانزیتی ایران را فعال کنند. گزارش شماره ۲۵۰۱۸۱۴۵ مرکز پژوهش های مجلس منتشر شده،

مبدأ ترانزیت خارجی در رده های چهارم تا دهم قرار گرفتند. گفتنی است، حدود ۸۸ درصد از ترانزیت خارجی از مسیر ایران در سال ۱۴۰۲ از مبدأ ۱۰ گمرک فوق الذکر بوده است. یادآور می شود؛ روند افزایشی ترانزیت که از آغاز سال گذشته در کشور آغاز شده بود تا پایان سال ادامه داشت و موجب شد افزایش ۳۶.۵ درصدی را پس از چند سال تجربه کنیم. طبق آخرین نظر سنجی اندیشکده لجستیک و زنجیره تامین ایران از فعالین دریایی و بندری، فعالان صنعت حمل و نقل و ترانزیت با مضمون این سوال که به نظر شما، اصلی ترین علت جهش ترانزیت ایران در سال ۱۴۰۲ (بالغ بر ۳۶٪) کدام مورد بوده است؟ پاسخ های این نظر سنجی در نوع خود جالت توجه می باشد. ۷ گزینه این نظر سنجی به همراه درصد آرا به هرکدام تا لحظه تنظیم گزارش به شرح ذیل است:
۱- جنگ روسیه و اوکراین
استفاده از مسیر ایران (۳۰٪)
۲- مجوز دولت مرکزی عراق به اقلیم کردستان برای فروش و صادرات نفت (و در نتیجه ترانزیت از مسیر ایران) (۸ درصد)
۳- دیپلماسی اقتصادی دولت در توسعه همکاری های منطقه ای (۵٪)
۴- تسهیل ترانزیت از طریق رفع موانع داخلی ترانزیت و بهبود های مدیریتی و هماهنگی های نهادی در کشور (۲٪)
۵- جذاب تر شدن مسیر ترانزیتی ایران با توسعه و بهبود زیر ساخت های لجستیکی و ترابری (جاده و ریل) (۲٪)
۶- به درستی آمار منتشر شده

توافق تازه انجمن کشتیرانی ایران با شرکت روسی در خصوص توسعه تعاملات بین المللی

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، شرکت روسی LTB که در حوزه حمل و نقل لجستیک فعالیت می کند در دفتر مرکزی انجمن کشتی رانی و خدمات وابسته ایران حضور یافت و جهت تعاملات با این انجمن و شرکت های زیر مجموعه به توافقی رسید. میثاق اصلی این نشست در خصوص گسترش و تبادل تجاری لجستیکی ما بین این شرکت روسی و شرکت های عضو انجمن کشتیرانی بود که با توافقات صورت گرفته مقرر گردید که تعاملات با این شرکت بین المللی از طریق انجمن کشتی رانی در سطح عالی صورت پذیرد. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در تلاش است با توجه به وظیفه ذاتی خود، بستر هرچه بهتر شدن تعاملات شرکت های بین المللی و شرکت های داخلی و زیر مجموعه این انجمن را فراهم آورد. لازم به ذکر است، این شرکت روسی که در زمینه تمامی خدمات حوزه لجستیک در کشور روسیه، هند، چین و امارات فعالیت می کند، درخواست خود را جهت عضویت در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به ثبت رسانده است.

جهت دسترسی گزارش تصویری اسکن کنید

بایندر ابعاد محیطی و اقتصادی عقب‌نشینی دریای خزر را بررسی می‌کند؛ برای نجات خزر از خشک شدن، همت جمعی تمامی کشورهای حوزه این دریاچه ضروری است



ایران به گزارش بایندر؛ سازمان فضای ایران نیز با استفاده از تصاویر ماهواره‌ای وضعیت سطح آب دریای خزر به عنوان بزرگترین دریاچه جهان را بررسی و کاهش سطح آب این دریا را تایید کرد.

مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر نیز بر اساس آمار از کاهش ۲ متری سطح آب این دریا از سال ۱۳۷۵ تا کنون خبر داد و اعلام کرده که فقط در سال گذشته سطح آب این دریا ۲۶ سانتی‌متر کاهش یافته است. ماه‌هاست که هشدارهایی درباره پیامدهای گوناگون زیست‌محیطی کاهش تراز و پس‌روی آب دریای خزر مطرح می‌شود و کارشناسان و صاحب‌نظران نگرانی‌هایی را از استمرار این وضعیت در سال‌های آتی مطرح می‌کنند. بر اساس مطالعات صورت گرفته در سال ۲۰۱۷ مشخص شد که آب خزر تا سال ۲۰۵۰ پس‌روی خواهد داشت. این پس‌روی بنا به گفته کارشناسان به علت تغییرات اقلیمی است که احتمال افزایش آن نیز وجود دارد. حدود ۵۰ درصد پس‌روی آب دریای خزر به سرعت تبخیر آب در آن برمی‌گردد و در صورتی که این روند با همین سرعت ادامه یابد ۲۰ تا ۲۵ درصد مساحت خزر در بخش شمالی که سواحل روسیه را شامل می‌شود کاهش می‌یابد. نتایج این مطالعات همچنین نشان داده که فقط در سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۰ سطح آب دریای خزر حدود ۵۰ سانتیمتر کاهش یافته که این رخداد به عقب‌نشینی دریا از ۱۰ تا ۱۰۰ متر در نقاط مختلف ساحل منجر شده است. بنا بر مطالعات و اندازه‌گیری دقیق زمینی که در ایستگاه‌های شاخص ساحلی دریای خزر انجام شد، این پس‌روی سبب افزایش قابل توجه محدوده ساحلی در طول بیش از ۸۵۰ کیلومتر سواحل شمالی کشور شد. کارشناسان بر این باورند که با تشدید روند کاهش آب، در آینده‌ای نه چندان

دور شاهد پس‌روی بیشتر دریا و خروج بخش عمده‌ای از بستر دریا خواهیم بود. با توجه به این رخداد طبیعی به تاکید کارشناسان ضروری است که در گام نخست به اهمیت موضوع حفاظت از حریم و بستر دریا توجه شود و در گام بعدی نیز مسوولان دست‌اندرکار نسبت به پیامدهای ناشی از این پدیده توجه جدی و برنامه‌ریزی اصولی و اساسی داشته باشند. ایجاد چالش در زیرساخت‌ها، کاربری‌های اقتصادی، اجتماعی، اختلال در روند فعالیت بنادر و دریانوردی، صید و صیادی، خشک شدن ذخایر آبی وابسته به دریای خزر مانند تالاب‌ها و خلیج‌ها، افزایش عرصه ساحل، دخل و تصرف انسانی به حریم دریا و اثرات منفی بر آبخوان‌های ساحلی از جمله اثرات عقب‌نشینی و کاهش تراز سطح دریای خزر است. شرایط به گونه‌ای است که حتی بر اساس برخی گمانه‌زنی‌ها با ادامه روند کنونی پس‌روی دریای خزر این احتمال وجود دارد که فعالیت برخی بنادر حاشیه این دریا در سال‌ها یا دهه‌های آینده متوقف شود. برای جلوگیری از کم عمق شدن دریای خزر چه اقداماتی انجام شده است؟ در سال ۲۰۱۶، توافق نامه ای بین قزاقستان و روسیه امضا شد و کمیسیون

برای حفظ اکوسیستم حوضه رودخانه فرامرزی ژایبک (اورال) (رودخانه ای که از خاک روسیه می‌گذرد و در قزاقستان به دریای خزر می‌ریزد - ایجاد شد. همچنین در سال ۲۰۲۰ سندی مبنی بر انجام تحقیقات در حوضه رودخانه‌های بزرگ (ژایبک، ارتیس و غیره) امضا شد. در حال حاضر، کارشناسان قزاق و روسی شروع به جمع آوری داده‌ها و تجزیه و تحلیل ویژگی‌های هیدرولوژیکی بدنه‌های آبی در حوضه رودخانه ژایبک کرده‌اند. اساس نتایج تحقیق، کارشناسان در نظر دارند پیشنهاداتی برای هماهنگ سازی رژیم مخزن در طول دوره سیل ارائه دهند. این اقدامات امکان انجام رهاسازی‌های زیست‌محیطی را ممکن می‌کند، همچنین برای زمینه سازی و بهبود وضعیت اکولوژیکی رودخانه ژایبک (اورال) تخم‌ریزی فلاشینگ در این منطقه انجام شده است. کارشناسان می‌گویند برای نجات خزر از خشک شدن همت جمعی تمامی کشورهای حوزه این دریاچه ضروری است و این اقدامات پراکنده تأثیر چندانی در کاهش آب خزر ندارد و به همین علت ایران می‌تواند نقشی مهم‌رادر جلوگیری از پس‌رفت این دریاچه با همکاری سایر کشورها انجام دهد.

در جلسه شورای مدیران اداره کل محیط زیست و توسعه پایدار مطرح شد؛

ستاد «جهش تولید محیط زیست محور» تشکیل می‌شود

به نقل از روابط عمومی اداره کل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران؛ «حلیا سادات حسینی» با اشاره به شعار سال ۱۴۰۳ و همچنین سیاست‌های موجود در زمینه محیط زیست در حوزه مشارکتهای مردمی گفت: اداره کل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران، مردمی سازی محیط زیست را در اولویت کاری خود قرار خواهد داد. مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران در راستای نام گذاری سال جاری از سوی مقام معظم رهبری از تشکیل ستاد «جهش تولید محیط زیست محور» در این اداره کل، خبر داد و گفت: اعضای این ستاد متشکل از شرکتهای دانش بنیان، نهادهای مرتبط، دبیران محیط زیست مناطق ۲۲ گانه و همکاران اداره کل محیط زیست خواهد بود که با تشکیل این ستاد و اقدامات مرتبط با محیط زیست، منشا اتفاقات خیر و اثر گذار در حوزه محیط زیست شهری خواهیم بود. حسینی در ادامه جلسه به بحث پویایی و انگیزه کاری در محیط کار پرداخت و گفت: در زمینه سیاست گذاری برنامه‌های ابلاغی در بدنه شهرداری به مناطق ۲۲ گانه، خلأقیت و نوآوری از ارکان مهم کاری ما باشد که می‌بایست، نظارت مستمر و پیگیری برنامه‌ها، ضمیمه این موضوع گردد. تا بیشترین اثرگذاری و نتیجه مطلوب حاصل شود.

تبدیل آب دریا به سوخت هیدروژنی در سنگاپور!

که تاکنون مورد استفاده قرار داشته، به سیستم وارد کرده است. از آنجا که همه این سیستم‌ها به‌ویژه در مراحل اولیه، هزینه‌های سرمایه‌ای بسیار بالایی دارند، باید ثابت شود که می‌توانند در برابر ورودی‌های بسیار کثیف نیز مقاوم باشند. با این وجود استارت‌آپ حاضر با تنوع بخشیدن به منابع انرژی پاک، کاهش آلودگی کربن و تقویت نوآوری‌های فناوری، مسیری ملموس به سوی آینده‌ای پایدار را نشان می‌دهد و به سمت نوآوری‌هایی در حرکت است که زندگی بشر را بهبود می‌بخشند و سیاره زمین را نجات می‌دهند.

از طریق فرایندی به نام الکترولیز (تقسیم آب به هیدروژن و اکسیژن) استفاده شود، تنها محصول جانبی آب است. نیروگاهی برای آزمایش تولید هیدروژن تلاش‌های صورت گرفته بسیار نویدبخش است، اما آزمایش این فناوری در شرایط متفاوت پیش از اجرا در مقیاس وسیع اهمیت بالایی دارد، بنابراین استارت‌آپ یادشده از نیروگاه جدید خود در سنگاپور برای آزمایش این امر بهره خواهد برد که آیا این سیستم‌ها پذیرش استفاده از آب دریا را دارند یا خیر، زیرا این آب تاکنون آسیب بیشتری نسبت به آب خالصی

بیرون کشیدن دی‌اکسیدکربن از هوا و اقیانوس و دوم با تولید هیدروژن، به دو روش به سیاره زمین کمک می‌کند که هر دو بسیار مهم است، زیرا دی‌اکسیدکربن بیش از حد موجب گرم شدن بیش از حد زمین می‌شود و هیدروژن نوعی سوخت است که به‌اندازه سوخت‌های کثیف مانند نفت یا گاز آلودگی ایجاد نمی‌کند. هیدروژن به‌ویژه زمانی که با استفاده از منابع تجدیدپذیر مانند باد یا انرژی خورشیدی تولید شود، اغلب به‌عنوان انرژی پاک معرفی می‌شود و زمانی که از این منابع پاک برای تولید سوخت هیدروژن

به گزارش سی نیوز، یک استارت‌آپ مستقر در کالیفرنیا در حال آزمایش فناوری جدیدی است که دی‌اکسیدکربن را به‌طور هم‌زمان از اقیانوس و هوا حذف و در عین حال هیدروژن را به‌عنوان جایگزین سوخت تولید می‌کند. این شرکت شروع به ساخت یک کارخانه جدید در سنگاپور کرده است تا به‌منظور جبران آلودگی، روند حذف کربن خود را افزایش دهد. نیروگاه پس از اتمام ظرفیت جذب سالانه چهار هزار و ۲۳ تن دی‌اکسیدکربن را خواهد داشت و بیش از ۱۰۰ تن هیدروژن تولید خواهد کرد. فناوری این استارت‌آپ اول با کمک به

دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی:

مناطق آزاد و ویژه، سرپنجه‌های اقتصاد ایران در عرصه بین‌المللی هستند



مدیرعامل منطقه آزاد تجاری قهرشیرین یاد کرد که هم اقتصاددانان بوده و هم بواسطه کار در منطقه آزاد تجاری قشم با ادبیات مناطق آزاد تجاری آشنا است و گفت: از ظرفیت دکتر نادری مدیر اجرایی پیشین این منطقه نیز در هیأت مدیره استفاده خواهد شد. به گزارش ایمناد این مراسم «یعقوب محمودیان» به عنوان مدیرعامل منطقه آزاد تجاری قهرشیرین معرفی و از خدمات «نادر نادری» مدیر اجرایی پیشین این منطقه تقدیر شد.

جایگاهی که در هر استان دارند، مناطقی ملی و بین‌المللی و متعلق به همه مردم و ایران هستند و سرپنجه‌های اقتصاد ایران در عرصه بین‌المللی به شمار می‌روند و همین رو باید با این رویکرد دیده شوند. دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی همچنین با بیان اینکه کرمانشاه نیز میزبان یکی از این مناطق آزاد تجاری است، خاطرنشان کرد: برای سال ۱۴۰۳ از محل عوارض مواصلاتی کالاهای تجاری بودجه‌ای را به این منطقه اختصاص می‌دهیم، اما در کنار آن باید منابع استانی نیز برای شروع به کار اولیه منطقه لحاظ شود و پس از آن منطقه آزاد تجاری قهرشیرین خود به سودآوری خوبی خواهد رسید. وی از تجارب کاری «یعقوب محمودیان»

نماینده ویژه رئیس جمهور و دبیر شورایی عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی گفت: مناطق آزاد و ویژه فارغ از جایگاهی که در هر استان دارند، مناطقی ملی و بین‌المللی و متعلق به همه مردم و ایران هستند و سرپنجه‌های اقتصاد ایران در عرصه بین‌المللی به شمار می‌روند. به گزارش باینس از کرمانشاه، حجت‌الله عبدالملکی - شنبه بیست‌وپنجم فروردین - در نشست معرفی مدیرعامل منطقه آزاد قهرشیرین در محل استانداری کرمانشاه از وجود ۴۸ منطقه آزاد و ویژه در کشور یاد کرد و گفت: قهرشیرین دوازدهمین منطقه آزاد تجاری و صنعتی است که کار خود را آغاز می‌کند. وی گفت: مناطق آزاد و ویژه فارغ از

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اروند مطرح کرد:
تعریف منطقه آزاد اروند به عنوان الگوی توسعه سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ در بخش‌های فرهنگی و اقتصادی کشور

علی زارعی در حاشیه بازدید و سرکشی از طرح‌ها و مکان‌های تاریخی و گردشگری منطقه آزاد اروند در گفت‌وگو با خبرنگاران محلی ضمن اعلام این مطلب، اظهار کرد: هم‌اکنون در منطقه آزاد اروند با تکیه بر توان افزایش جوامع محلی و مشارکت سرمایه‌گذاران، فعالیت‌های مختلف فرهنگی و اجتماعی بدون اتکا به کمک دولت در حال انجام است. او به سابقه حوزه فرهنگی و اجتماعی و گردشگری در منطقه آزاد اروند اشاره کرد و گفت: توانمندسازی جوامع محلی، ایجاد کارگاه‌های آموزشی برای اصناف و افراد فعال در بخش‌های فرهنگی، ایجاد آموزشگاه‌ها و آموزش‌های غیرمستقیم برای شهروندان برای تعمیق باورها و ارزش‌های دینی و اسلامی از برنامه‌های معاونت فرهنگی و اجتماعی این سازمان است. مدیرعامل منطقه آزاد اروند افزود: با تکیه بر فرهنگ بومی و فولکلور منطقه (خرمشهر و آبادان) هنرمندان و صاحبان هنر این منطقه شناسایی شده و با استفاده از اساتید برتر و برگزاری نشست‌های تخصصی کارگاه‌های آموزشی در بخش‌های تئاتر، فیلم‌سازی، نقاشی، موسیقی برگزار و با استفاده از فرهنگ بومی منطقه به اجرای برنامه پرداخته و حتی برنامه‌های مشترک و نمایشگاه‌های چندجانبه با کشورهای همسایه در این ارتباط طی سال جاری اجرا خواهد شد. رییس هیأت مدیره سازمان منطقه آزاد اروند در پایان ضمن اشاره به فعالیت‌های بخش گردشگری این سازمان، اضافه کرد: سالانه بیش از چند میلیون نفر از مرز بین‌المللی شلمچه تردد می‌کنند که برای جذب این مسافران احداث اقامتگاه‌های مجهز رفاهی در دستور کار منطقه آزاد تجاری و صنعتی اروند قرار دارد و علاوه بر آن قابلیت‌های گردشگری طبیعی و مناطق زیبای این منطقه هم برای معرفی به مسافران شناسایی شده است.

سه‌ماهه مسافری سال ۱۴۰۳ مناطق آزاد ابلاغ شد



و همچنین سهمیه پوشاک برای هر منطقه به میزان یک چهارم سهمیه سال گذشته توسط دبیرخانه شورایی در سامانه ثبت آماری لحاظ گردد. لازم به ذکر است ثبت آماری برای واردات اقلام فوق الزامی بوده و با توجه به تغییرات تعرفه‌های جداول کتاب مقررات صادرات و واردات فهرست و سهمیه نهایی حداکثر تا پایان خرداد ماه اعلام خواهد شد، خواهشمند است دستور فرمائید مراتب به گمرکات ذیربط جهت اجرا ابلاغ گردد.

سازمان توسعه تجارت ایران در نامه‌ای به گمرک ایران، سهمیه مسافری سال ۱۴۰۳ مناطق آزاد تجاری صنعتی به صورت علی‌الحساب سه ماهه را ابلاغ کرد. در این نامه آمده است: به پیوست تصویر نامه شماره ۱۳۱/۳۲/۱۴۰۳ مورخ ۱۵/۱/۱۴۰۳ دبیرخانه شورایی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی به انضمام صورتجلسه مورخ ۱۵/۱/۱۴۰۳ کارگروه تعیین سهمیه و فهرست کالای همراه مسافر برای سال ۱۴۰۳ که در اجرای مصوبه شماره ۳۵۶۹-۵۴۹۱۱ مورخ ۲۱/۱/۹۷ هیأت وزیران جهت تعیین سهمیه ورود کالای همراه مسافر و فهرست اقلام قابل ورود آنها به مناطق آزاد تجاری صنعتی توسط کارگروهی متشکل از نمایندگان وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت جهاد کشاورزی اقتصادی ایران با مسؤولیت دبیرخانه شورایی مناطق آزاد تجاری صنعتی تشکیل شده است ارسال می‌گردد. بر اساس صورتجلسه مذکور مقرر گردید تا پایان خرداد ماه سال جاری به میزان یک چهارم کل سهمیه سال گذشته مناطق آزاد مطابق فهرست قبلی در سامانه جامع تجارت تخصیص یافته و تقسیم بندی سهمیه کل سه ماهه

بیشترین تعداد منطقه ویژه اقتصادی در کدام استان قرار دارد؟

ارگ جدید واقع در شهرستان بم، منطقه ویژه اقتصادی رفسنجان واقع در شهرستان رفسنجان، منطقه ویژه اقتصادی جازموربان واقع در شهرستان رودبار جنوب، منطقه ویژه اقتصادی شهر بابک واقع در شهرستان بابک و منطقه ویژه اقتصادی گل‌گهر واقع در شهرستان سیرجان از مناطق ویژه اقتصادی استان کرمان به شمار می‌روند. بر اساس این گزارش: پس از آزادسازی مجدد واردات خودرو در تاریخ ۱۶ خرداد ۱۴۰۱ دولت اعلام کرد مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد این اجازه را دارند تا بتوانند در چارچوب قوانین خود نسبت به ورود خودرو و ویژه خودروهای برقی اقدام کنند که یکی از مناطق ویژه اقتصادی که قرار است در حوزه واردات خودرو فعالیت داشته باشد منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید واقع در شهرستان بم است.

شرعی و قانونی) معاف و مستثنی هستند. اصلی‌ترین اهداف مناطق ویژه اقتصادی (ماده ۱ قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی، شامل: پشتیبانی از فعالیت‌های اقتصادی، برقراری ارتباط تجاری بین‌المللی و تحرک در اقتصاد منطقه‌ای، تولید و پردازش کالا، انتقال فناوری، صادرات غیر نفتی، ایجاد اشتغال مولد، جذب و تشویق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و صادرات مجدد و عبور خارجی (ترانزیت) و انتقال کالا (ترانزیت) است. در این میان استان کرمان یکی از استان‌هایی است که دارای بیشترین مناطق ویژه اقتصادی است، که بخش عمده فعالیت‌های کلیدی مجموعه دبیرخانه شورای عالی این مناطق در این استان انجام می‌شود. منطقه ویژه اقتصادی سیرجان واقع در شهرستان سیرجان، منطقه ویژه اقتصادی

منطقه ویژه اقتصادی به محدوده جغرافیایی در داخل مرز کشور گفته می‌شود که قوانین تجاری حاکم بر آن، در قیاس با سایر نقاط کشور از محدودیت کمتری برخوردار است. مطابق مواد ۸ و ۲۰ قانون مناطق ویژه، محدوده مناطق ویژه اقتصادی جزء قلمرو گمرکی جمهوری اسلامی ایران نیستند و گمرک مکلف است با رعایت مفاد قانون مناطق ویژه اقتصادی، در مبادی ورودی و خروجی آن‌ها به منظور اعمال مقررات مربوط به صادرات و واردات استقرار یابد. به عبارت دیگر مبادلات کالا در این مناطق پس از ثبت در گمرک، از پرداخت کلیه حقوق و عوارض و همچنین از محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های مقررات صادرات و واردات (به جز محدودیت‌های

در راستای تامین آب مورد نیاز صنایع؛ انتقال آب از خلیج فارس پیگیری می‌شود

عباس علی آبادی شامگاه چهارشنبه در جمع خبرنگاران در حاشیه رونمایی از یک محصول دانش بنیان در اتاق بازرگانی سمنان ضمن اشاره به ظرفیت‌های سمنان در بخش صنایع تاکید کرد: استان سمنان یکی از استان‌های صنعتی و مهم کشور است. وی با بیان اینکه تولید ناخالص ملی در بخش صنعت در استان سمنان بیش از دیگر بخش‌ها است و این نشان دهنده اهمیت صنایع در این استان است، گفت: یکی از مهمترین دغدغه‌های صنایع استان سمنان مانند دیگر نقاط کشور، آب است. عضو کابینه سیزدهم با بیان اینکه موضوع تامین آب صنایع یکی از دغدغه‌های وزارت صمت است، گفت: ابر پروژه ملی انتقال آب خلیج فارس به همین منظور کلید زده و در حال پیگیری اجرای آن هستیم. علی آبادی با بیان اینکه طرح انتقال آب خلیج فارس یکی از طرح‌های بی نظیر تاریخ کشورمان محسوب می‌شود، گفت: این طرح انتقال آب، می‌تواند آب مورد نیاز صنایع کشورمان را تامین کند. وی همچنین تحقق شعار سال و حمایت از واحدهای صنعتی را دو اولویت اساسی وزارت صمت در سال جاری دانست.

۲۸ میلیارد دلار پروژه
نیمه تمام تکمیل شد

اوجی: در تولید نفت و گاز رکورد خواهیم زد

به گزارش پایندر، جواد اوجی وزیر نفت در گفت‌وگو با خبرنگاران گفت: سال ۱۴۰۲ با سرمایه‌گذاری خوبی که وزارت نفت در بخش‌های بالادستی و پایین دستی انجام داد، بیش از ۲۸ میلیارد دلار پروژه نیمه تمام به اتمام رسید، این سرمایه‌گذاری موجب رشد در تولید نفت، گاز، فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی شد. در سال ۱۴۰۲ رشد تولید نفت و گاز به بالای ۲۰ درصد رسید. وزیر نفت ادامه داد: بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده امسال هم با سرمایه‌گذاری جدید در پروژه‌های نیمه‌تمام باقی‌مانده، جهش خوبی را در رشد تولید خواهیم داشت. تلاش می‌کنیم با افزایش میزان تولید به بیش از ۲۰ درصد سال گذشته، رکورد بزینیم.

افتتاح نیروگاه سمنان؛ گامی در جهت تحقق تولید برق توسط صنایع



یکی از برنامه‌های وزارت نیرو در دولت سیزدهم احداث نیروگاه توسط صنایع برای تامین پایدار برق مورد نیاز آنان است. بر همین اساس تفاهم‌نامه‌ای در سال ۱۴۰۰ بین وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت نیرو منعقد شد که بر اساس آن صنایع انرژی‌بر ملزم به احداث نیروگاه شدند. سال گذشته ۸۷۰ مگاوات ظرفیت نیروگاهی کشور توسط صنایع بزرگ احداث شد و پیش‌بینی شده امسال نیز یک هزار و ۷۰۰ مگاوات تا اوج مصرف توسط صنایع بزرگ احداث شود. یکی از این نیروگاه‌ها که روز پنجشنبه به مدار خواهد رسید نیروگاه سمنان است. در همین رابطه سید زمان حسینی مجری طرح احداث نیروگاه‌های خود تامین صنایع در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایرنا افزود: در راستای اجرای مفاد ماده ۴ قانون مانع‌زدایی از توسعه صنعت برق کشور احداث ۱۰ هزار مگاوات نیروگاه خود تامین توسط صنایع انرژی‌بر الزامی است. وی ادامه داد: براین اساس دو واحد گازی آن هر کدام به ظرفیت ۱۸۳ مگاوات عملیات نصب و راه‌اندازی به اتمام رسیده و توسط آقای

رئیس‌جمهور افتتاح می‌شود. مجری طرح نیروگاه‌های خود تامین صنایع گفت: چون طرح این نیروگاه‌ها به‌صورت سیکل ترکیبی هستند دو واحد بخار ۱۸۰ مگاواتی در دست اجرا قرار دارد. این دو نیروگاه توسط سازمان توسعه صنایع و معادن و با همکاری وزارت نیرو و صمت احداث خواهد شد. نیروگاه سیکل ترکیبی قدس سمنان در ابتدا، هدف احداث ۴ واحد ۱۸۳ مگاواتی را در برنامه قرار داد که ۲ واحد آن سال ۸۷ احداث و در آن برهه زمانی دارای ظرفیت ۱۶۰ مگاواتی بود که سال ۹۹ در فاز توسعه ۲۳ مگاوات به ظرفیت پیشین اضافه شد. احداث دو واحد جدید این نیروگاه سال ۱۴۰۱ آغاز شد

که نخستین آن طی مدت کمتر از ۵ ماه، با شبکه سراسری سنکرون شد و در ادامه واحد چهارم این نیروگاه فروردین سال ۱۴۰۲ با شبکه سنکرون شد. میزان سرمایه‌گذاری در واحدهای سوم و چهارم نیروگاه بالغ بر ۹۰ میلیون یورو است که میزان اشتغال‌زایی دوران ساخت آن بیش از ۱۰۰ نفر است. طبق برنامه‌ریزی‌های انجام شده پروژه احداث بخش بخار این نیروگاه با سرمایه‌گذاری حدود ۳۰۰ میلیون یورو و با ظرفیت ۳۶۰ مگاوات و با رویکرد تامین برق پایدار برای صنایع عملیاتی شده است. این نیروگاه در مساحت ۱۰۰ هکتاری در استان سمنان جانمایی شده است.

احیای پتروشیمی آبادان توسط شستا کلید خورد

برخی خبرها حکایت از آن دارد که با تشکیل کارگروه رفع مشکلات پتروشیمی آبادان ظرف مدت دو ماه اخیر، بخشی از زبان انباشه این مجتمع جبران شده و تولید روزانه به ۱۰۰ تن در روز رسیده و زرمزه‌های احیای این مجموعه بحران‌زده به گوش میرسد. زبان انباشه مجتمع پتروشیمی آبادان در سال‌های اخیر باعث بروز مشکلات متعددی برای ۱۵۰۰ کارگر و مهندس و بروز مشکلاتی از قبیل به تأخیر افتادن پرداخت حقوق آنها، افزایش تعداد طلبکاران و تأخیر در روند تولید و کمیت آن شده است. اسفندماه سال گذشته عارف نوروزی مدیرعامل شستا در سفری به آبادان و بازدید میدانی از این مجتمع بحران‌زده و گفت‌وگو با جمعی از کارکنان و شنیدن گلایه‌های کارگران معترض این مجموعه وعده رسیدگی ویژه و تشکیل کارگروه برای حل این مشکلات را داد. گفته میشود بلافاصله پس از این بازدید کارگروه‌های ویژه‌ای برای حل بحران پتروشیمی آبادان تشکیل شد که جلسات این کارگروه‌ها به صورت هفتگی و با حضور مدیرعامل شستا همچنان در حال پیگیری است. همچنین مدیرعامل این مجتمع نیز برکنار و یکی از اعضای هیئت مدیره به عنوان سرپرست مجموعه انتخاب شده است. بنابراین اعلام شستا، با پیگیری‌های این کارگروه و بسیج شدن تمام ظرفیت‌های استان و پای کار آوردن سایر دستگاه‌های اجرایی روند تولید این مجتمع که در برهه‌های دچار توقف و یا تولید بسیار پایین شده بود با رشد قابل توجهی در ایام تعطیلات نوروز به ۱۰۰ تن در روز رسیده است.

عمده بدهی مجتمع پتروشیمی آبادان به فقدان سرمایه در گردش برای خرید مواد اولیه و تامین خوراک، بدهی مالیاتی و همچنین بدهی به سازمان‌های آب و برق و تامین اجتماعی و عدم تامین تجهیزات لازم و فناوری روز و استفاده از ظرفیتهای دانشبنیان بازمیکرد. مدیرعامل شستا به کارگران این کارخانه وعده داده ظرف مدت سه ماه شرایط این کارخانه تغییرات جدی پیدا خواهد کرد و وی مجدداً در این کارخانه حضور خواهد یافت، حال باید دید این وعده‌ها و اقدامات جدید، منجر به احیای مجموعه بزرگ و قدیمی پتروشیمی آبادان خواهد شد یا نه.

رئیس سازمان برنامه و بودجه:

از درآمدهای نفتی برای پرداخت حقوق و دستمزد استفاده نمی‌کنیم



رئیس سازمان برنامه و بودجه با بیان اینکه از درآمد نفت به عنوان یکی از روش‌های تامین پول پر قدرت استفاده نمی‌کنیم، گفت: جهش قابل توجهی در صادرات نفت و گاز داریم و خوشبختانه امروز قیمت نفت در بازار جهانی به بالای ۹۰ دلار رسیده است.

داوود منظور رئیس سازمان برنامه و بودجه تاکید کرد: در عین حال که سهم نفت در بودجه را کاهش دادیم، دولت تلاش کرد که ظرفیت‌های تولید نفت را افزایش دهد به ۳.۵ میلیون بشکه در روز رسیدیم در حالی که این عدد در سال ۱۴۰۰ حدود ۲ میلیون بشکه بود اما در این دولت ظرفیت تولید نفت را به قیل از تحریم رساندیم. منظور ادامه داد: از ظرفیت درآمد های نفت و گاز برای پیشرفت و توسعه کشور استفاده می‌کنیم و نه برای پرداخت حقوق و دستمزد این در حالی است که دشمن بسیار تلاش کرد که بازار نفت را برای ایران تنگ کند البته که زحمت خود را زیاد کردند و دیدیم که تحریم صادرات نفت کم اثر شد و امروز نفت روی کشتی و آب نداریم و خریدار آن مشخص است.



مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی مطرح کرد؛

کشتیرانی هادرکشاکش مشکلات ارزی و اختلافات دستگاهای دولتی



به دنبال افزایش سهم مالیات و سایر درآمدهای عمومی دولت از ۵۰ درصد در بودجه امسال به ۶۱ درصد در بودجه سال ۱۴۰۳ و جهش از ۷۴۹ همت به ۱۱۲۲ همت از دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره تأثیرات احتمالی این افزایش پایه مالیاتی بر عملکرد شرکت‌های کشتیرانی و امکان افزایش مالیات بر درآمد آنها پرسیدیم. دکتر مسعود پل مه در ابتدا با بیان اینکه بر اساس مولفه‌های مصوب برای برنامه هفتم توسعه و لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ مالیات بر ارزش افزوده یک درصد افزایش داشته که در سنوات بعدی برنامه هفتم نیز سالانه یک درصد به آن افزوده می‌شود، گفت: «این افزایش به صورت عمومی در سطح همه خدمات و کالاهایی است که در کشور عرضه می‌شود؛ اما خوشبختانه کرایه حمل دریایی اعم از واردات و صادرات مشمول این قانون نیست؛ بنابراین بخش قابل توجهی از واردات و صادرات ما که دریاپایه هستند، از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف خواهند بود.» او با اشاره به اینکه خدمات و فعالیت‌های بندری مشمول این افزایش هستند، تأکید کرد: «با این حال، این موضوع تأثیری بر فعالیت‌های دریایی نخواهد داشت؛ زیرا این افزایش یک درصدی عدد قابل توجهی نیست که به شکاف در فعالیت‌های دریایی و بندری منجر شود. به این ترتیب، هزینه‌ها برحسب حد و حدود متعارف افزایشی به خود می‌گیرد که به دلیل شیب کم، بر نگرش‌ها و فعالیت‌های اقتصادی این حوزه تأثیر چندانی نخواهد داشت.» پل مه درباره مالیات بر درآمد شرکت‌ها و احتمال تغییر آن در سال آینده اظهار کرد: «در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ ماخذ مالیاتی که مالیات بر درآمد را برای شرکت‌ها - نه صرفاً شرکت‌های کشتیرانی - لحاظ می‌کند، خوشبختانه تغییر مشهودی را نداشته است و شفافیت‌های مالیاتی که اخیراً برای شرکت‌های کشتیرانی ایجاد شده، باعث شده که بسیاری از خودرأیی‌ها که توسط حوزه‌ها یا ممیزان مالیاتی رخ می‌داد، حذف شود. تا جایی که تغییرات

در خشکی استفاده می‌شود. او افزود: «بنابراین کانتینر وسیله‌ای متعلق به مالک یک کشتی غیرایرانی است که بر اساس قواعد حقوقی به صورت ورود موقت وارد کشور می‌شود و باید در یک پروسه زمانی معمولاً ۶ ماهه - تا ۴ دوره ۶ ماهه قابل تمدید است - از کشور خارج شود. حالا وقتی یک شیء بدون هیچ گونه دخل و تصرف از کشور خارج می‌شود و تعهد ورود موقت را می‌گیرد، ما نباید آن را صادرات بدانیم و برای اینکه نگاه صادراتی خود را قانونی جلوه دهیم بر آن مالیات وضع کنیم.»

جولان‌دهی ارزی

او در بخش دیگری از سخنان خود درباره مشکلات سال ۱۴۰۲ شرکت‌های کشتیرانی، با بیان اینکه یکی از نقیصه‌هایی که در سال ۱۴۰۲ ما را بیش از پیش گرفتار کرد، مباحث ارزی و مشکلات بانکی در حوزه ارز بود؛ خاطر نشان کرد: «بر اساس شیوه متعارف بین‌المللی پایه مالی فعالیت‌های دریایی و بندری ارز از نوع دلار است؛ بنابراین ما هم در تبادلات بین‌المللی ناچار هستیم ۱۰۰ درصد بخشی از هزینه‌ها را بر اساس این ارز رایج محاسبه کنیم که متأسفانه برای آن امکان و راه انتقال / دریافت ارز را نداریم؛ اگر به شیوه غیررسمی برای تبادلات ارزی مبادرت کنیم که مخاطرات زیادی را متوجه ما می‌کند و بر اساس قوانین

معمول در بخش مالیات بر درآمد خوشبختانه تاکنون گزارش نداشته‌ام، اما موارد معدودی بوده است که مباحث مالیات بر ارزش افزوده این افراد مورد حساسی قرار گرفته و چالش‌هایی را برای شرکت‌ها به وجود آورده است. متأسفانه در این زمینه، در برداشت از قانون اختلاف نظر وجود دارد که ما درصدد هستیم این مطلب را از طریق استفساریه از مراجع حقوقی ناظر و حاکم بر این موضوع و احصای اطلاعات دقیق درباره اصل واقع، پیگیری کنیم و مانع اجحاف بر حقوق اعضا شویم.»

پل مه در پرسشی دیگر مبنی بر اینکه تعیین تکلیف نهایی موضوع وضع مالیات بر کانتینرهای عبوری از ایران به کجا رسید، با بیان اینکه این موضوع همچنان در دست پیگیری است، چنین پاسخ داد که متأسفانه به دلیل استنباط غلط در گمرکات اجرایی و ناقص بودن عملکرد سامانه‌ها، گزارش‌ها در محل صحیح خودش اعمال نمی‌شود، بنابراین یکی از مصیبت‌های گریبانگیر شرکت‌ها مربوط به این بخش است؛ چراکه در گمرکات اجرایی گزارش‌های ورود و عبور کانتینر را در زمره صادرات کانتینر به حساب می‌آورند؛ در حالی که کانتینر به‌زعم ما جزء توسعه‌یافته از کشتی است که برای استمرار حمل دریایی

به وجود آمده تسهیل فرایندهای مالیاتی و پاسخگویی‌هایی را هم در پی داشته است.» او افزود: «با وجود اینکه به نظر نمی‌رسد اگر یک مؤدی مالیاتی یا یک بنگاه اقتصادی اقدامات مالی خود را بر اساس قانون پیش‌بینی کرده حتی اگر در مواردی هم خطا و سهوی وجود داشته باشد، چالش چندانی برای او ایجاد شود؛ اما باز هم ما استثنائاتی را داریم که متأسفانه با همه این شفافیت‌ها هنوز بخشی از هزینه‌ها را حوزه‌های مالیاتی نمی‌پذیرند و بخشی از درآمد ما را با وجود معافیت از مالیات مشمول یک اتفاقات دیگر می‌دانند.» دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: «هرچند اگر بنگاه‌های اقتصادی به حقوق قانونی خود واقف و نسبت به آنها مطلع باشند، جلوی رفتارهای فردی خارج از چهارچوب قانون را می‌گیرند و با توسل به قانون می‌توانند حقوق حقه خود را استیفا کنند.»

در فهم قانون اختلاف داریم

او در پاسخ به این پرسش که با توجه به ایجاد مزاحمت‌های سازمان تامین اجتماعی برای شرکت‌های حمل و نقلی در همه شقوق و حساسی از دفاتر سنوات قبل از تاریخ ۱۳۹۶ و وضع جرایم سنگین در این حوزه برای شرکت‌ها آیا این مشکل برای شرکت‌های کشتیرانی نیز رخ داد؛ تصریح کرد: «به صورت

گزارش اجمالی از همایش اقتصاد دریا محور ایران دریا، گنج پنهان اقتصاد ایران



به گزارش روابط عمومی انجمن کشتی رانی و خدمات وابسته ایران، تشکل ملی کشتیرانی بر اساس وظایف حرفه ای و با هدف جامعیت بخشی به توسعه دریا محور، همایش اقتصاد دریا محور را از سال ۱۳۹۴ بصورت دوسالانه با موضوعات کاربردی و بصورت بین المللی برگزار نموده است. به همین منظور همایش اقتصاد دریا محور ایران ۲۳ و ۲۴ بهمن ماه سال ۱۴۰۲ در مرکز همایش های صدا و سیما با برنامه های ویژه ای به همت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار گردید. این همایش متشکل از پنل های مختلف آموزشی، سخنرانی، نمایشگاه، تقدیر از شرکت های برتر در زمینه حمل و نقل دریایی و... بود که در ذیل این گزارش اختصارا به آنها می پردازیم. سخنرانان این همایش از افراد لشکری، کشوری، مسئولین و صاحب نظران بنام حوزه لجستیک بوده اند که از جمله می توان به حضور آقایان حجت اله عبدالملکی مشاور رئیس جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی، امیر دربادار حبیب اله سیاری ریاست ستاد و معاونت هماهنگ کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران، علی آقا محمدی رئیس گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری و عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام، مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، سید میعاد صالحی معاون وزیر و مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران، علی اکبر صفائی مدیر عامل سازمان بندار و دریانوردی ایران، محمد مهدی سالاری مشاور وزیر صمت و دبیر شوراییالی صنایع دریایی کشور، امین ترفع مدیرکل دفتر تجاری سازی و امور تشکل های وزارت راه و شهرسازی

، مجید وروشوساز رئیس هیئت مدیره انجمن، خسرو سزایی مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقنامه های سازمان بندار و دریانوردی، محمد سیاوشی مدیرعامل هلدینگ توسعه لجستیک آداک، علیرضا چشم جهان کارشناس لجستیک دریایی و بندری، بهمن عشقی دبیر کل اتاق بازرگانی تهران، آتوش رحام مشاور و دستیار رییس کل سازمان توسعه تجارت در امر احیا کردورها و تحلیلگر ارشد لجستیک و تجارت خارجی، سبحان نظری رئیس هیئت مدیره انجمن حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته اشاره نمود. مجموع شرکت کنندگان در این همایش به طور میانگین روزانه ۶۰۸ نفر تخمین زده شده که در مجموع به صورت میانگین می توان گفت ۱۲۱۶ نفر در این همایش شرکت نموده اند. همچنین این همایش پنل های مختلفی را با موضوعات ۱- حمل و نقل دریایی و خدمات بندری (لجستیک دریایی و بندری) ۲- حمل و نقل زمینی، بنادر خشک و پایانه های مرزی (لجستیک در پسرگانه) ۳- نقش دولت ها در تسهیل تجارت و توسعه ترانزیت ۴- انتظارات ذینفعان زنجیره ارزش ۵- جمع بندی پنل ها برای حصول وضعیت مطلوب در خود جای داده بود که به ریاست آقایان خسرو سزایی، امین ترفع، بهمن عشقی و میر هادی سیدی برگزار شد. لازم به ذکر است در این همایش روسای شرکت های بین المللی از کشورهای اسارات، هندوستان، قطر، عمان، کره جنوبی، ترکمنستان، بنگلادش، عربستان، ترکیه، روسیه و... حضور داشتند. در بخش دیگری از این همایش، از تندیس بهره وری بایندر که به یاد دربادار بایندر نام گذاری شده است رونمایی گردید که قرار است به فعالان و مؤثرین صنفی که از طریق شرکت در ارزیابی

این تشکل برگزیده می شوند اهدا شود. در انتهای این همایش نیز بیانیه ای از سوی انجمن کشتی رانی و خدمات وابسته ایران صادر گردید که متن آن به شرح ذیل می باشد: به نام خدا با توجه به نقش تاریخی جغرافیای ایران در تبادلات اقتصادی، تجاری، فرهنگی و تمدنی شمال-جنوب و شرق-غرب، ضرورت تقویت همگرایی با کشورهای منطقه آسیا و اروپا اهمیتی کلیدی دارد. بی تردید توسعه آشکار در ترانزیت و نقش آفرینی در زنجیره تولید ارزش بین المللی، بدون مواجهه هوشمندانه و اتخاذ تدابیری برای کاهش ریسک های مالی و تجاری در سطح منطقه در کنار توسعه زیرساخت های اتصال پایدار حمل و نقلی با کشورهای همسایه بر مبنای سیاست راهبردی اتصال و دیپلماسی راه و اصلاح و یکپارچگی زنجیره فرایندهای لجستیک و کنترلی برای عبور و تردد بدون توقف از قلمرو ایران رخ نخواهد داد. لذا دستیابی به هدف توسعه پایدار راهگذر شمال جنوب و راهگذر شرق به غرب از مسیر ایران مستلزم الزاماتی به شرح ذیل می باشد. ۱. ایجاد دبیرخانه راهگذر شمال جنوب با هدف رصد، پایش و مطالبه گری نیازهای توسعه پایدار این راهگذر توسط بخش خصوصی ۲. توجه به ضرورت بهبود رتبه کشور در زمینه شاخص های مهم لجستیک و کشتیرانی در عرصه رقابت های بین المللی ۳. ایجاد و التزام عملی به مدیریت واحد ترانزیت کشور ۴. کاهش تصدیگری دولتی با رویکرد بکارگیری حداکثری ظرفیت های تشکلی وفق قانون بویژه در حوزه اجرایی و مسئولیتی معاونت های وزارت راه و شهرسازی ۵. ایجاد زمینه مشارکت بخش خصوصی در

تصمیم گیریهای تجاری توسط دولت ۶. اتخاذ استراتژی های بازاریابی و بازاریابی برای جذب محمولات ترانزیتی به مسیر ایران با نقش آفرینی و مشارکت ذینفعان بین المللی ۷. توسعه و توانمندسازی سرمایه انسانی متخصص حوزه لجستیک با مشارکت های بین المللی ۸. احیا و تجهیز صندوق توسعه حمل و نقل کشور، صندوق توسعه صنایع دریایی و وجوه اداره شده با هدف توسعه ناوگان و تامین تجهیزات لجستیک بخش خصوصی ۹. استقرار مدیریت یکپارچه پایانه های مرزی ۱۰. استفاده از استعداد و ظرفیت های ناوگان ملی برای توسعه شبکه ترانزیت کالا از مسیر ایران ۱۱. ایجاد قطارهای برنامه ای با ورود و تامین ناوگان جدید ریلی با مشارکت بخش غیردولتی و کشورهای منطقه ۱۲. ایجاد صندوق مشترک سرمایه گذاری بین المللی در راستای توسعه لجستیک کشور ۱۳. تنظیم روابط تعرفه ای و حذف موانع اجرایی و قانونی راهگذر شمال جنوب خصوصا با کشورهای همسایه و ذینفعان منطقه ای ۱۴. تبادل الکترونیک اسناد و اطلاعات تجاری و لجستیک میان کشورهای مسیر راهگذر شمال جنوب پایان همچنین لازم به ذکر است که در حاشیه ی این همایش، نمایشگاهی با حضور شرکت های مختلف از جمله کشتی رانی آبدیس مارین، بیمه پاسارگاد، انجمن کشتی رانی و خدمات وابسته ایران، ایندیاپورتنس گلوبال، دریا پرتو گیتا و توسعه خدمات دریایی و بندر سینا برگزار گردید.

رئیس جمهور:

تولید شرط داشتن اقتصادی مقاوم در برابر تکانها است



سال

آیت‌الله رئیسی خاطرنشان کرد: امسال از سوی رهبر فرزانه انقلاب سال «جهش تولید با مشارکت مردم» نامگذاری شده است. مشارکت مردم ساز و کارهایی نیاز دارد. یکی از بخش‌هایی که حتما می‌تواند در تحقق شعار سال نقش داشته باشد تعاونی‌هاست. افرادی که در تعاونی‌ها عضو هستند و آمادگی و تمکن دارند می‌توانند به اقتصاد کشور کمک کنند. وی افزود: اتاق تعاون، معاونت تعاون وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و بخش‌هایی که در حوزه تعاون فعال هستند، بدانند امسال یکی از جلوه‌های تقویت مشارکت مردم میدان دادن به تعاونی‌هاست. رئیس‌جمهور تصریح کرد: میدان دادن به بخش خصوصی فعال در این مسیر بسیار مهم است. تلاش همه دولت‌مردان و فعالان اقتصادی و بخش‌های خصوصی و تعاونی دولتی برای تحقق شعار سال ضروری است. همگان با اخلاص تلاش کنند که این کار انجام شود. همین کارخانه کاشی در سمنان که احیا شده یکی از نمونه‌های قابل انجام بودن این کار است.

عزم دولت برای حمایت از بخش خصوصی

رئیس دولت سیزدهم با بیان این که دولت توجه ویژه‌ای به حمایت‌های حقوقی دارد، اظهار کرد: وزیر صمت و معاونان و مدیران این وزارتخانه انگیزه

آیت‌الله سید ابراهیم رئیسی در جشن احیای ۲۰۱ واحد را کد استان سمنان به همت دولت سیزدهم در واحد تولید کاشی در سمنان، افزود: افزایش تولید هیچ تناسبی با قاچاق کالا ندارد. قاچاق کالا خنجری بر پشت تولید است. مبارزه با قاچاق کالا می‌تواند کمک به تولید باشد. وی با تأکید بر اینکه ایجاد اشتغال مورد توجه دولت است، اضافه کرد: هشت هزار و ۴۰۰ واحد تولیدی تا کنون احیا شد و به چرخه برگشته است. هدف‌گذاری شده که واحدهای دیگر هم به چرخه تولید وارد شود. وی ادامه داد: از واحدهایی بازدید کردیم که توسط بانک‌ها تملک شده بود و به مرور زمان گرفتار رکود شدند. این شایسته نیست که وقتی بانک واحدی را به دلیل مسائل مالی تملک می‌کند به خاطر مشغله‌های مالی و پولی از امر تولید آن واحد غافل شوند. وی با اشاره به لزوم فعال شدن کارگروهی برای فعال شدن واحدهای تملک‌شده بانک‌ها، افزود: از وزیر صمت، معدن و تجارت خواستم که کارگروهی برای فعال شدن آن دسته از واحدهای تولیدی که به تملک بانک‌ها در آمده و عددش را تا ۲ هزار واحد تولیدی بیان می‌کنند، باید تشکیل شود.

نقش تعاونی در تحقق شعار

نماینده مجلس شورای اسلامی: اگر دولت قبول کند مشکل هست، مشکلات حل می‌شود

صدیف بدری، درباره این که پس از نوسانات نرخ ارز و سکه مطرح شد دولت باید رویه و تیم اقتصادی خودش را تغییر دهد، آیا چاره تغییر تیم اقتصادی دولت است یا تغییر در رویه‌ها گفت: به نظر من مهم‌تر از همه این‌ها، دولت اگر قبول کند مشکل هست؛ مشکلات حل می‌شود. این نماینده مجلس شورای اسلامی ادامه داد: دولت‌مدان ما، مسئولین تصمیم‌گیر مادر حوزه سکه و ارز بازار قبول نمی‌کنند که مشکل هست. اگر قبول کنند مشکل وجود دارد، خودشان راهکاری پیدا می‌کنند. نماینده اردبیل در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: نمی‌شود ما همیشه منتظر افزایش قیمت‌ها باشیم. ما منتظریم مثلاً ۳ ماه دیگر فلان درصد روی قیمت‌ها برود همه منتظر هستند و دولت‌مدان هم قبول نمی‌کنند. وی با اشاره به صحبت‌های اخیر رئیس بانک مرکزی اظهار داشت: صحبت‌های رئیس بانک مرکزی را نگاه کنیم، من استنباط این است که این‌ها قبول نمی‌کنند مشکلی هست. وی ادامه داد: دولت کار خودش را انجام می‌دهد و می‌گوید هیچ مشکلی وجود ندارد. افزایش قیمتی در بازار نداریم در صورتی که برای ماشین‌آلات کارخانه‌ها یک واردکننده اگر بخواهد کاری کند و وارداتش را برای تولیدات انجام دهد ارزی نمی‌دهند می‌گویند فعلاً اولویت نیست.

فعال شود. در تمام کشور اعلام شده که این تعاونی‌ها فعال شوند و زمین هم برای ساخت مسکن کارگری در اختیارشان قرار بگیرد. رئیس‌جمهور تصریح کرد: فعال شدن تعاونی‌های مسکن و تعاونی‌های مصرف در دستور کار دولت قرار دارد و از این اقدام حمایت می‌کنیم. مدیران هم در تلاش هستند که مساله دستمزدها و مسکن و درخواست‌های متعدد کارگران از سوی کارفرمایان و دولت محقق شود تا تولید بدون دغدغه دنبال شود. وی افزود: بسیار خرسندیم از این که این کارخانه و بیش از ۲۰۰ واحد تولیدی در استان سمنان فعال شده است. بنای دولت سیزدهم این است که اجازه ندهیم هیچ واحدی دچار رکود و تعطیلی شود و همین روند ادامه یابد تا بگوییم سمنان استان نمونه‌ای در احیای واحدهای راکد و پیشگیری از تعطیل شدن کارخانه‌هاست.

و تلاش جدی برای کمک به جهش تولید دارند. البته جهش تولید به معنای رشد یک درصدی نیست. جهش یعنی عدد قابل توجهی رشد داشته باشیم. وی افزود: امروز می‌بینیم که به دست جوانان ما رژیم صهیونیستی و حامیانش ذلیل شده‌اند. همین جوانان ما توان احیای کارخانه‌های راکد را هم دارند.

ضرورت حمایت از کارگران در مسیر تولید

آیت‌الله رئیسی اظهار کرد: برنامه دولت این است که هم از دولت حمایت کند و هم حامی کارگرانی باشد که بازوان توانای آن‌ها می‌تواند کارهای بزرگی را در عرصه اقتصادی و تولیدی کشور رقم بزند. برنامه‌ها و اقدامات دولت در همین جهت است که بتواند مسکن کارگری را فعال کند و تعاونی‌های کارگری را برای رفع مشکل مسکن کارگران عزیز

آیت‌الله جوادی آملی:

تولید و اشتغال بار ناممکن نیست

چهارم اقتصاد آن است که در سوره «حشر» مشخص کرد: فرمود این ثروت نباید در دست دولت باشد نباید در بخش خصوصی باشد، نباید در بخش خصولتی باشد، بلکه باید در بخش عمومی باشد؛ یعنی برای توده مردم میسر باشد که از مال مملکت برای تأمین معاش خودشان زندگی آبرومندانه داشته باشند. البته هر کسی به اندازه استعداد اقتصادی خود، قدرت و ادراک و فهم اقتصادی، تلاش و کوشش اقتصادی سهم بیشتری می‌برد و این به منزله خونی است که باید در رگ‌های این ۳۶۰ درجه دایره‌ای جریان داشته باشد و اگر این مال به بخشی نرسد، آن بخش فلج می‌شود، مثل آنکه اگر خونی به عضوی نرسد آن عضو فلج است.

این است که مال عامل قیام است، ملتی که عامل قیام ندارد یک ملت ویلچری است. وی افزود: اگر نظام دولت‌سالاری سوسیال شرق باشد که شکست می‌خورد و اگر نظام کاپیتالیست غرب باشد که سرمایه در دست گروه خاص باشد که شکست می‌خورد و اگر تلفیقی از دولت و سرمایه‌داران باشد که شکست می‌خورد و اگر مردمی باشد که محفوظ می‌ماند و این بدون بانک‌های منزه از ربا و مظهر از نزول محقق نخواهد شد. تولید و اشتغال با ربا ممکن نیست و جنگ با خداست و «يَفْحَقُ اللَّهُ الرِّبَا». [۳] بنابراین اگر ملت این چنین باشد به تولید و اشتغال توجه می‌کند. آیت‌الله جوادی آملی مطرح کرد: عنصر

و مانند آن آسیب ببیند، این ملت فقیر می‌شود. در فرهنگ قرآن ملتی که جیبش تهی و کیسه‌اش خالی است، این ملت فقیر است. فقیر به آن ملتی می‌گویند که ستون فقراتش شکسته است، زیرا عامل قیام که ثروت است آن را از دست داد و از آن بهره‌بردار صحیح نبرد. «مسکین» هم به همین معناست؛ یعنی زمین‌گیر؛ یعنی قدرت پویایی و حرکت را از دست داده است: «إِنَّمَا الصَّدَقَاتُ لِلْفُقَرَاءِ وَ الْمَسْكِينِ» به همین معناست. مرجع تقلید شیعیان تصریح کرد: عنصر سوم آن است مال در اسلام به معنای ستون فقرات است. ملتی که ستون فقراتش شکسته است قدرت قیام ندارد چه رسد به مقاومت، تا برسد به اقتصاد مقاومتی. آیه سوره «نساء»

آیت‌الله جوادی آملی در پیام تصویری به همایش ملی «اقتصاد اسلامی در مواجهه با چالش‌های اساسی اقتصاد ایران» که در دانشگاه قم برگزار شد، عنوان کرد: عناصر محوری اقتصاد را قرآن کریم در چند آیه بیان کرده است: «وَلَا مَالَ رَا بَه مَنزَلَه سَتُونِ فُقَرَاتِ بَك مَلْت وَ جَامِعَه مَعْرِفَى كَرَد. در اوایل سوره «نساء» فرمود: ﴿لَا تُؤْتُوا السُّفَهَاءَ أَمْوَالَكُمُ الَّتِي جَعَلَ اللَّهُ لَكُمْ قِيَامًا﴾؛ یعنی ثروت مملکت را به دست سفیهان نسپارید، زیرا ثروت مملکت عامل قیام و استقامت و پایداری یک ملت است. پس عنصر اول آن است که ثروت در مملکت ستون فقرات آن ملت است. وی بیان کرد: عنصر دوم اقتصاد آن است که اگر این ستون محفوظ نماند و در اثر ربا

مخالفت اتاق بازرگانی ایران و آلمان با تحریم‌های جدید علیه تهران

رویترز امروز (چهارشنبه) اعلام کرد که اتاق بازرگانی و صنایع ایران و آلمان با ارسال نامه‌ای به اعضا و دوستان این نهاد، مخالفت خود را با تحریم‌های جدید علیه تهران اعلام کرد. در نامه اتاق بازرگانی ایران و آلمان آمده است: طبق معمول پیش از هر چیز درخواست تحریم‌های جدید در اولویت قرار دارد؛ هر چند که این اقدام به منظور پوشاندن فقدان تأثیرگذاری اروپا است تا آنکه بخشی از راه حل باشد. در این نامه با اشاره به آنکه برلین روابط ویژه‌ای را که زمانی میان ایران و آلمان وجود داشت حفظ نکرده و توسعه نداده، تأکید شده است که این موضوع به فقدان تأثیرگذاری اروپا منجر شده است. این نامه می‌افزاید: نقش آفرینان اصلی کماکان در واشنگتن هستند و نقش پکن روز به روز پررنگ‌تر می‌شود. رویترز نوشت که جوسپ بول مسئول سیاست خارجی اتحادیه اروپا دیروز خبر داد که برخی از کشورهای عضو این نهاد به بهانه واکنش تنبیهی ایران علیه رژیم صهیونیستی خواهان افزایش تحریم‌های ایران هستند. آنالسا باریبوک وزیر امور خارجه آلمان نیز در گفت‌وگو با شبکه آر. ا. د آلمان گفته بود: من قویاً طرفدار گسترش آنها (تحریم‌ها) علیه ایران هستم، زیرا می‌توانیم ببینیم که اقدامات ایران در حال حاضر چقدر خطرناک است. سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ایران شنبه گذشته با صدور بیانیه‌ای اعلام کرد که به منظور تنبیه متجاوز، با استفاده از توانمندی‌های راهبردی اطلاعاتی، موشکی و پهپادی خود به اهداف نظامی مهم ارتش تروریستی صهیونیستی در سرزمین‌های اشغالی حمله و آنها را با موفقیت مورد اصابت قرار داد و منهدم کرد. ناصر کنعانی سخنگوی وزارت امور خارجه کشورمان نیز دیروز تصریح کرد: اقدام ایران کاملاً مشروع و پس از مدت‌ها خویشتن داری در برابر حملات رژیم صهیونیستی انجام داده و این نشان دهنده رفتار کاملاً مستولانه و حرفه‌ای ایران نسبت به صلح و امنیت منطقه‌ای و بین‌المللی است.

وزیر صمت مطرح کرد

۸ هزار خودروی وارداتی تحویل مردم شد

دارایی‌های مردم هستند، بنابراین در خصوصی‌سازی باید از روش‌های قانونی انجام شود. بر این اساس واگذاری دارایی‌ها از طریق وزارت اقتصاد و واگذاری مدیریتی با همکاری وزارت صمت خواهد بود که در حال انجام است. علی‌آبادی در پاسخ به اینکه پیش‌تر بحث‌هایی درباره واردات لوازم خانگی مطرح شده بود، گفت: ما واردات هیچ کالایی را ممنوع نمی‌کنیم. اما اگر قانون واردات کالایی را ممنوع کرده باشد، طبق قانون واردات کالا را ممنوع نکرده باشد، ممنوعیت جدید ایجاد نمی‌کنیم و با تعرفه‌گذاری از ساخت داخل حمایت می‌کنیم. در مجموع در حال حاضر با واردات کالایی که قانون اجازه داده باشد، مخالفتی نداریم. سیاست شخص خود من این است که باید مسیر تولید هموار و مسیر وارداتی که کالای مشابه داخل دارد ناهموار باشد. چراکه هدف حمایت از صنعت و اشتغال داخلی است، اما به طور کلی تابع قانون هستیم.

شده و آئین نامه واردات هم تنظیم و برای دولت ارسال شده است. در حال حاضر این کار از مسیر مناطق ویژه در حال اقدام است و در سایر زمینه‌ها هم انجام خواهد شد. وی گفت: همچنین در حال بازبینی در آئین نامه واردات خودروهای دست دوم با کمک نمایندگان مجلس و همکاران وزارت صمت در بخش‌های تخصصی هستیم تا واردات این خودروها با کمترین عارضه و مشکل انجام شود. وی گفت: خودروهای جدید در سال جاری با کیفیت‌ها و استانداردهای بهتر عرضه می‌شود، بنابراین از مردم می‌خواهیم از خرید خودرو و ذخیره آن در پارکینگ‌ها خودداری کنند، چرا که این کار تلف کردن سرمایه‌های ملی است. وزیر صمت درباره خصوصی‌سازی خودروسازان نیز گفت: به دنبال این هستیم که دخالت دولت را حداقل و نقش مردم را حداکثر کنیم و این موضوع در خودروسازی هم در دستور کار است، اما این شرکت‌ها سهامی عام و

عباس علی‌آبادی وزیر صمت در حاشیه جلسه پاسخگویی به نظرات و مشکلات شهروندان در مرکز ارتباط مردمی ریاست جمهوری در جمع خبرنگاران اظهار کرد: اولین تلاش ما در حوزه خودرو تولید کمی است و امسال رشد تولید بهتری خواهیم داشت. سال گذشته تولید خودرو هشت درصد رشد داشت و امسال برنامه‌ریزی شده این رقم به بیش از ۱۵ درصد برسد. وی افزود: برنامه وزارت صمت رونق واردات است. تاکنون ۱۳۳ هزار خودروی وارداتی ثبت سفارش شده که از این تعداد ۵۰ هزار خودرو در گمرکات کشور است. البته این روندها تا حدودی کند است، اما به زودی این خودروها عرضه خواهد شد. تاکنون ۸۰۰۰ خودروی وارداتی به مردم تحویل داده شده است. بازبینی آئین نامه واردات خودروهای کارکرده

وزیر صمت با تأکید بر اینکه واردات خودرو ادامه خواهد داشت، تصریح کرد: واردات خودروهای دست دوم امسال هم در قانون بودجه دیده

در نشست کمیسیون فناوری اطلاعات و ارتباطات اتاق ایران بررسی شد یکی از موانع توسعه فناوری، چالش تامین برق مورد نیاز است

انصاری با بیان اینکه در اقدامات توسعه‌ای وزارتخانه، یکی از مشکلات اصلی تامین برق است، بیان کرد: اجرای این پروژه‌ها به حدود ۲۰ مگاوات برق نیاز دارد که در حال حاضر شبکه برق توان تامین و انتقال آن را ندارد. البته قرار است در راستای توسعه شبکه و تولید برق با شرکت برق مشارکت کنیم، اما این امر زمان‌بر است. وی با ابراز امیدواری برای به پایان رساندن برخی پروژه‌های فناوری با همراهی بخش خصوصی تا پایان دولت، گفت: در اصفهان و مشهد مناطقی را به عنوان پارک‌دیتاناسایی کردیم و قرار است برای توسعه در اختیار بخش خصوصی قرار بگیرند. انصاری افزود: پارک‌دیتا در مشهد ۷۰ درصد پیشرفت کاری دارد و در اصفهان نیز مراحل کار آغاز شده و در حال پیشرفت است. معاون برنامه‌ریزی وزارت ارتباطات با تشریح برنامه این معاونت در امر تولید، توسعه زیرساخت‌ها و برنامه‌ریزی، گفت: توسعه بازار دولتی، بازار داخل و بازار خارجی از اهداف بخش تولید است. باید تلاش کنیم با بازریایی خارجی، مازاد تولید داخل را صادر کنیم. در تلاش هستیم با مکاتبات مختلف در جهت رفع موانع تولید اقدام کنیم. در بحث تجهیزات و سامانه‌ها نیز قرار است فهرست مورد نیاز خود را به تولیدکنندگان اعلام کنیم و مشکلات این گروه از تولیدکنندگان در مسیر تولید را نیز شناسایی و رفع کنیم. انصاری با تأکید بر اینکه توسعه زیرساخت، سکو و خدمات پایه از برنامه‌های اصلی وزارت ارتباطات با همکاری دستگاه‌های متولی است، بیان کرد: بخش عمده توسعه اقتصاد دیجیتال مربوط به همین بخش است. توسعه بازار محتوا، بازار بازی، بازار خدمات هوشمند، بازار هوشمندسازی صنایع و بازار ترافیک و دسترسی پرسرعت، همگی از اهداف توسعه این بخش هستند. انصاری با اذعان به اینکه جایگاه وزارت ارتباطات در برخی کانون‌های تصمیم‌گیری کم‌رنگ است، ادامه داد: باید تلاش کنیم این جایگاه را به وزارتخانه برگردانیم. تدوین نظام تعرفه‌گذاری و مدل اقتصادی، تدوین قوانین، مقررات و ضوابط، تدوین استاندارد و پایش شاخص‌ها از جمله برنامه‌های این وزارتخانه است.

مخالفت اتاق بازرگانی تهران با تعطیلی

پنجشنبه‌ها به جای شنبه‌ها

موضوع تعطیلی ایام پایان هفته، نمودی از تجمع و یکدستی خواسته‌های فعالان اقتصادی و سایر شقوق اجتماعی کشور است که در همراهی با یکدیگر و با انتشار سیلی از بیانیه، اطلاعیه، مصاحبه و اظهارنظر، تلاش می‌کنند تا از خواسته و آرزوی سربازان خط مقدم اقتصادی کشور که مجدداً نادیده انگاشته شده‌را به جهت پیشینه‌سازی منافع ملی محقق کنند. امیدواریم نظر نهایی سیاستگذاران و قانونگذاران در مجلس شورای اسلامی، شورای نگهبان و مجمع تشخیص مصلحت نظام، عدم تأیید این تصمیم و استماع نظرات کارشناسی فعالان اقتصادی و بخش خصوصی با هدف پیشینه‌سازی منافع ملی و به کار بستن آن باشد.

کشوری با کاهش ساعات کاری هفته با ۴۴ به ۴۰ ساعت، روزهای کاری را نیز شنبه تا چهارشنبه و تعطیلات دوازده‌روزه پایان هفته را روزهای پنجشنبه و جمعه تعیین کردند. تصمیم اخیر کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی در صورت تأیید نهایی و تبدیل به قانون جاری کشور، قطع ارتباط اقتصاد کشور با بازارهای بین‌المللی را به چهار روز در هفته افزایش می‌دهد و روشن است که در شرایط تحریم و محدودیت‌های خارجی و تنگنای داخلی، ضمن تحمیل زیان مضاعفی بر اقتصاد کشور خصوصاً در شرایط دشوار کنونی، نقض اکید منویات مقام معظم رهبری در دستیافت به اهداف شعار سال خواهد بود. در ادامه این بیانیه آمده است: از

اتاق بازرگانی تهران در بیانیه‌ای در مورد افزودن روز پنجشنبه به جای شنبه، به تعطیلات پایان هفته عنوان کرد که تصمیمی گرفته شده که نشانه عدم باور قلبی و ذهنی به بخش خصوصی است. در بخشی از بیانیه اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران آمده است: اسباب نگرانی است که نمایندگان مردم در کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی، در تازه‌ترین تصمیم خود بابت توجیهی به پیشنهاد منطقی، کارشناسانه و مبتنی بر منافع ملی که توسط فعالان اقتصادی و صاحبان کسب‌وکار در مورد تعیین روز شنبه به عنوان دومین روز تعطیلات پایان هفته ارائه شده بود، در اصلاح لایحه ماده ۸۷ قانون مدیریت خدمات

بایندر گزارش می دهد؛

آخرین وضعیت از لایروبی «ولگا» از زبان سرکنسولگری ایران در روسیه



هزار تن در کانال حرکت نمایند. ملاحظات: ۱- هدف اصلی لایروبی کانال ولگا - خزر توسعه بنادر دریایی واقع در منطقه دریای خزر آستراخان؛ اولیا و ماچاق قلعه می باشد. ظرفیت حمل کالاها از طریق سه بندر مذکور ۱۹ میلیون تن در سال است اما هم اکنون سه بندر مذکور فقط به میزان ۲۸ تا ۳۰ درصد ظرفیت خود استفاده می نمایند لذا رابطه مستقیمی بین افزایش عمق ولگا - خزر با افزایش ظرفیت بارگیری و تخلیه بنادر مذکور و آمار تردد کشتی ها در دریای خزر وجود دارد. ۲- کانال ولگا - خزر نقش مهمی در کریدور شمال - جنوب دارد و لذا از دیدگاه دولت فدرال روسیه توسعه و تقویت کریدور مذکور همراه با لایروبی کانال ولگا خزر را می توان در راستای سیاست های اولویت دار دولت فدراسیون روسیه در قلمرو منطقه خزر قلمداد نمود.

کوچکیکان سرکنسول محترم با مقامات آستراخان و تاکید بر انجام لایروبی کانال ولگا، این مقامات اعلام کردند که عملیات لایروبی تا پایان سال جاری میلادی (۵۰ روز آینده منتهی به ۱۰ ماه ۱۴۰۲) در صورت مساعد بودن شرایط آب و هوایی حداکثر با برداشت ۹ میلیون تن گل و لای از بستر رودخانه ولگا - خزر کشتی ها عبوری می توانند تا عمق ۱۵/۴ متر براحتی عبور کنند. این وضعیت در سال ۲۰۲۴ با برداشت ۱۱ میلیون تن به شرایط با ثبات حفظ عمق ۵/۴ متر خواهد رسید. آنها تاکید کردند که از سال آینده با اقداماتی که انجام خواهد شد در هر گونه شرایط جوی و آب و هوایی تأثیری در تردد کشتی ها با عمق ۵/۴ متر بوجود نخواهد آمد. در صورتی که این موضوع محقق شود کشتی ها قادرند به راحتی با حجم بار بیش از ۵

مسیر کریدور شمال - جنوب بودجه لازم را برای این امر تخصیص داد. در نتیجه حمایت های مربوطه، کارهای لایروبی و دسترسی به عمق بیش از ۴ متر تا اواخر سال جاری میلادی و منتهی به ماه دسامبر ۲۰۲۳ بوجود خواهد آمد. این اقدام امکان ورود کشتی ها با ظرفیت بیشتر به بندر اولیا و بندر آستراخان و افزایش حمل بار را فراهم می نماید. لازم به ذکر است در سال گذشته (۲۰۲۲) عمق کانال ۵/۳ متر بود که این امر محدودیت هایی را در تردد کشتیرانی در این ناحیه ایجاد نموده بود و چندین کشتی به گل نشستند. یکی از بزرگترین مشکلات و موانع انجام عملیات کشتی های لایروبی در رودخانه ولگا - خزر شرایط نامساعد آب و هوایی و اقلیمی منطقه است بطوریکه عملاً زمان مفید برای فعالیت کشتی های لایروبی از اردیبهشت ماه تا مهرماه (شش ماه) می باشد و بقیه زمان ها بدلیل سرما و یخ زدگی امکان فعالیت لایروبیها مقدور نمی باشد. به همین علت این کانال در مدت ۳۶۵ روز سال ۲۵۰ روز کمتر از ۵/۴ متر عمق دارد که با استانداردهای جهانی منطبق نمی باشد و این امر سبب کاهش حمل کالاها و کاهش ظرفیت عبور و مرور کشتی ها می شود. طبق اطلاع واصله در ملاقات های متعدد جناب آقای مهدی

حمل و نقل «شمال - جنوب» همین کانال کشتیرانی ولگا می باشد، این کانال قابلیت آن را دارد تا فدراسیون روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا را به کشورهای آسیای مرکزی، خلیج فارس و شبه جزیره هندوستان متصل نماید. مشکل اصلی این کانال به گل نشستن کشتی های عبوری به دلیل عمق کم آن می باشد که انجام اقدامات و عملیات فوری لایروبی در این رودخانه را ضروری می نماید. این اتفاق در بازه زمانی شش ماهه دوم سال بدلیل سرما و یخ زدگی و نیز محدودیت های فعالیت کشتی های لایروبی بسیار سخت خواهد بود. افزایش میزان حمل بار در کانال ولگا - خزر از طریق بنادر آستراخان و اولیا (واقع در استان آستراخان) اهمیت ویژه ای دارد و بدون انجام عملیات لایروبی تردد کشتی ها با حجم بار بالای ۴ هزارتن و نیز آنچه (سه و نیم متر) اجتناب ناپذیر است. عمق کانال مذکور جهت عبور کشتی ها باید حداقل ۵/۴ متر باشد در حالیکه تا قبل از در بهترین شرایط پرباری رودخانه ولگا - خزر، عمق آن به سه و نیم تا سه متر و هفتادسانتیمتر می رسد اما با تصمیمات و پیگیری های استاندار آستراخان و طرح موضوع نزد رئیس جمهور آقای پوتین) شرایط به مقدار قابل توجهی بهبود پیدا کرد و دولت فدرال با توجه به اهمیت یافتن

به گزارش بایندرکانال کشتیرانی دریایی ولگا - خزر مهمترین واحد زیرساخت در مسیر سراسری خزر و حلقه مهم سراسری بین المللی حمل و نقل «شمال - جنوب» قلمداد می گردد؛ در این میان، افزایش میزان حمل بار در کانال ولگا - خزر از طریق بندر آستراخان و اولیا واقع در استان آستراخان از اهمیت ویژه ای برخوردار بوده و بدون انجام عملیات لایروبی، تردد کشتی ها با حجم بار بالای ۴۰۰۰ تن و نیز آنچه (سه و نیم متر) اجتناب ناپذیر است. به همین منظور سرکنسولگری کشورمان در آستراخان روسیه گزارشی تحت عنوان آخرین فعالیت ها و وضعیت لایروبی رودخانه ولگا - خزر تنظیم کرده است که در آن به عملیات لایروبی توسط روسیه اشاره شده است. در ادامه متن گزارش تنظیم شده توسط سیدستار پورسید، کارشناس اقتصادی سرکنسولگری ج.ا.ایران در آستراخان روسیه را مشاهده می کنید: آخرین وضعیت عملیات لایروبی کانال کشتیرانی ولگا - خزر کانال کشتیرانی دریایی ولگا - خزر مهمترین واحد زیرساخت در مسیر سراسری خزر و حلقه مهم سراسری بین المللی حمل و نقل «شمال - جنوب» قلمداد می گردد. در حال حاضر یکی از راههای مهم کریدور بین المللی چندوجهی

آمار هولناک کودکان شهید در غزه اعلام شد



مدیر اجرایی صندوق کودکان سازمان ملل متحد (یونیسف) وضعیت کودکان در نوار غزه را دردناک و غم انگیز توصیف کرد. «کاترین راسل» مدیر اجرایی صندوق کودکان سازمان ملل متحد (یونیسف) اعلام کرد که مقیاس و سرعت تخریبها در نوار غزه «تکان دهنده» است و در نتیجه حمله های رژیم صهیونیستی تاکنون بیش از ۱۳ هزار کودک فلسطینی شهید شدند. پایگاه اینترنتی سازمان یونیسف به نقل از مدیر اجرایی صندوق کودکان سازمان ملل متحد (یونیسف) اعلام کرد که از هفتم اکتبر، بیش از ۱۳ هزار و ۸۰۰ کودک در نوار غزه جان خود را از دست داده اند. از سوی دیگر، وزارت بهداشت فلسطین در نوار غزه تازه ترین آمار شهدا و مجروحان جنگ در غزه را اعلام کرد. این وزارتخانه

چین: عضویت فلسطین در سازمان ملل را به رسمیت می شناسیم



به نقل از گلوبال تایمز، وانگ یی وزیر امور خارجه چین روز پنجشنبه پیش از جلسه شورای امنیت سازمان ملل اعلام کرد که از عضویت رسمی فلسطین در سازمان ملل به عنوان یک کشور مستقل حمایت خواهد کرد. وی گفت: درگیری اسرائیل و فلسطین باعث یک فاجعه انسانی شده است و در این میان دولت چین خواستار آتش بس فوری و بدون قید و شرط و ایجاد مکانیسم کمک های بشردوستانه برای جلوگیری از تشدید بیشتر است. هفته گذشته نیز مائو نینگ سخنگوی وزارت امور خارجه چین این خبر را در نشست خبری و در پاسخ به سوالی درباره موضع چین نسبت به عضویت فلسطین در سازمان ملل بیان کرد. تشکیلات خودگردان فلسطین اخیراً



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN



مرکز داوری و حل اختلاف انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

www.saoi.ir

خدمات ما

- کمیته حل اختلاف دریایی و بندری تاسیس سال ۱۳۹۰
- مرکز داوری تخصصی دریایی و بندری تاسیس سال ۱۳۹۳
- شورای حل اختلاف دریایی و بندری شعبه ۸۰۶۲ تاسیس سال ۱۳۹۵
- مرجعیت اظهار نظر کارشناسی (وزارت راه، صمت، قوه قضائیه)
- کارشناسی خبره در حوزه کسب و کار
- حل و فصل دعاوی و اختلافات حقوقی و تجاری صنف از طریق داوری، کارشناسی و با رویکرد سازش و جلوگیری از اطاله دادرسی
- تعامل مستمر با نهادهای حاکمیتی از جمله سازمان تعزیرات، قوه قضائیه و... در رفتار سازی حرفه ای و صیانت از حقوق صنفی در افق منافع ملی
- تعامل و همکاری با تشکل های اقتصادی و تجاری داخلی و بین المللی برای مدیریت و ارائه خدمات داوری و حقوقی

راه های ارتباطی با دپارتمان حقوقی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

تماس تلفنی: ۱۰۱ داخلی ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶ ایمیل طرح اختلاف: info@saoi.ir

پیام رسان ۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۵ مشاوره حقوقی: www.saoi.ir/law-counseling

• به چه کسانی می توانیم خدمات حقوقی ارائه دهیم :

کلیه صاحبان صنعت اعم از صنایع تولیدی (وارد کننده و صادر کننده)
بازرگانان، ترخیصکاران گمرکی، شرکت های حمل و نقل
شرکت های کشتیرانی، نمایندگی کشتیرانی و خدمات وابسته





مشاوره تخصصی مسائل و قوانین

مالیاتی و بیمه‌ای



مالیات

مشاوره به منظور نگارش تخصصی لایحه های مالیاتی توسط متخصصان حوزه مالیات



بیمه

مشاوره تخصصی در زمینه حسابرسی بیمه و انجام پیش حسابرسی بیمه



مشاوره تخصصی

انجام مشاوره در نحوه چیدمان و کدینگ مالی و حسابداری حمل و نقل دریایی و بین المللی



اهم خدمات قابل ارائه به شرح ذیل می باشد:

- انجام مشاوره در نحوه چیدمان و کدینگ مالی و حسابداری حمل و نقل دریایی و بین المللی
- انجام مشاوره های مالی در نحوه ثبت های حسابداری
- مشاوره تخصصی در زمینه اخذ شناسه خدمات حمل و نقل دریایی و بین المللی به منظور راه اندازی سامانه پایانه های فروشگاهی و سامانه مودیان مالیاتی
- مشاوره به منظور نگارش تخصصی لایحه های مالیاتی توسط متخصصان حوزه مالیاتی
- مشاوره تخصصی در زمینه حسابرسی بیمه و انجام پیش حسابرسی بیمه
- حضور نفرات حرفه ای در هیات های مالیاتی شهر تهران و بندرعباس بر اساس مفاد قانون مالیات های مستقیم به منظور احقاق حق اعضا
- عضویت در کمیته های تخصصی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی ICC به منظور فراگیری و دریافت سریع قوانین جاری کشور در حوزه مالیات و بیمه

www.saoi 09026588959



021-88947646-9 info@saoi.ir

NAVBAN

خدمات کشتیرانی ناوبان



خدمات فورواردری و
DOOR TO DOOR
خدمات CROSS STUFFING



نماینده‌گی NVOCC



حمل به سراسر دنیا
با بهترین قیمت



+98 21 2811 1100



تهران، خیابان سمیه، بین بهار و مفتح
پلاک 38، واحد 15



info@navban-shipping.com

شرکت کشتیرانی

صفا دریای ساحل جنوب



تهران، میدان ونک، خیابان والی نژاد، پلاک ۲۰، طبقه اول، واحد یک

☎ ۰۹۱۹۴۸۶۲۹۹۳

☎ ۰۲۱ - ۸۸۶۷۸۳۵۷ - ۸

🌐 www.sdsj-shipping.com

✉ info@sdsj-shipping.com

SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد ساحل



سازمان بازرسی دریایی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS