توسعه شرق بندرعباس با اتصال نوار ساحلی به دروازه مکران

■ **شهر ساحلی بندرعباس که امروز جمعیت آن به حدود ۶۰۰ هزار نفر رسیده و به یک کلان شهر تبدیل شده، برای خروج از حصار بافت فرسوده و سکونت‌گاه‌های غیررسمی وهمچنین سرریزشدن جمعیت به سوی آن، اقدام به توسعه از سمت شرق با احداث نوار ساحلی به تیاب میناب با عنوان دروازه ورودی و طلایی مکران کرده است.**

گروه اقتصادی- شهرساحلی بندرعباس از دهه‌ها پیش بواسطه محصور شدن نهادهای نظامی از شرق و غرب آن، آنچنان که باید امکان توسعه نداشت و مدتی به سمت شمال پیشروی و رشد کرد اما اکنون با موانع جدی درزمینه پیشرفت و توسعه جمعیتی مواجه شده که برای خروج از این بن بست نیازمند یک حرکت جدید به سمت شرق بود.

در سه دهه اخیر نیز طرح‌های توسعه در قالب شهرک علوی، آبشورک، پیامبراعظم (ص) در بندرعباس به اجرا درآمد که تا حدودی در جذب جمعیت موفق بود اما نتوانست سرریز جمعیتی را بطور کامل در خود جای دهد و هرچند امروز هجوم به زمین‌های بافت فرسوده کم شده اما دورنمای این شهر نشان می‌دهد که بایستی طرح‌های جدیدی ارایه شود که درهمین راستا راه و شهرسازی اقدام به ساخت جاده ساحلی از شرق بندرعباس تا تیاب میناب کرد.

این نکته نیز حائز اهمیت است که از سال‌های قبل دانشگاه هرمزگان در شرق بندرعباس مستقر شد و هم اکنون پیش بینی پارک‌های علم وفن آوری و سایر تاسیسات تفریحی و گردشگری هم به این سمت پیش رفته تا جمعیت درآینده برای گذران زندگی و اوقات فراغت خود از آن‌ها بهره مند شوند.

جاده ساحلی برای توسعه جمعیت به سمت شرق بندرعباس کشیده شد

ابتدا تصور می‌شد جاده ساحلی شرق بندرعباس تا تیاب میناب برای کمک به استخرها و سایت‌های پرورش ماهی و میگو بوده اما مدیرکل راه وشهرسازی هرمزگان اعلام کرد: شاید تا بهره برداری کامل از جاده برای این طرح‌ها استفاده شود اما زمانی که بحث سکونت مردم شکل گرفت این واحدها در داخل شهر قرارمی‌گیرند و ادامه فعالیت آن‌ها هم متوقف می‌شود.

آرش رضایی افزود: ساخت این جاده چندمنظوره بوده که یکی از اهداف آن توسعه صنعت پرورش آبزیان است اما در نهایت زمین‌های ساحلی برای جمعیت سرریز شهر بندرعباس درنظرگرفته شده که درآینده نزدیک، به این سمت هدایت می‌شوند و ضمن داشتن شغل و کسب وکار به سکونت‌گاه دائمی تبدیل می‌شود.

وی ادامه داد: امروز شهر بندرعباس با کمبود زمین برای ساخت مواجه است و دیگر کشش جمعیت موجود را ندارد و توسعه از سمت شمال وغرب هم امکان پذیر نیست لذا بهترین مسیر ضلع شرقی شهر بندرعباس بوده که تاکنون طرح زیرساختی جاده به پایان رسیده و برای سال‌های آینده پیش بینی تکمیل آن و سپس گسیل جمعیت به این سمت خواهد بود.

مدیرکل راه وشهرسازی هرمزگان، یکی از سیاست‌های توسعه به سمت شرق بندرعباس را کاهش قیمت زمین و ملک عنوان کرد و اظهارداشت: درحال حاضر دیده شده خانه‌هایی با عمر کم تخریب و دوباره برج سازی می‌شود.

رضایی افزود: این نشان می‌دهد که سوداگری در بخش مسکن در شهر بندرعباس وجود دارد و برای افراد هم مقرون به صرفه هست که در همین سکونتگاه‌های فعلی تولید ثروت کنند بنابراین برای شکسته شدن قیمت‌های مسکن، چاره‌ای جز گسترش شهر به سمت شرق نداریم. مدیرکل راه وشهرسازی هرمزگان اظهارداشت: این جاده ساحتی با سختی و با وجود کمبود اعتبارات در دولت تدبیر و امید کلید خورد و امید می‌رود که توسعه شهر بندرعباس به شرق انتقال یابد چرا که زمینه و زیرساخت به صورت طولی دارد و تا سال‌ها این رشد ادامه پیدا می‌کند. رضایی اضافه کرد: امروز در سطح شهر بندرعباس با سکونتگاه‌های فرسوده مواجه هستیم که برای آن طرح‌هایی احیا شده ولی تلاش می‌شود شهر از این حالت بسته و محدود خارج و فضا برای ساخت وسازهای مناسب مسکن در ابعاد بزرگتر صورت گیرد که مستلزم حرکت به سمت شرق است.

۲۸ کیلومتر از جاده ساحلی شرق بندرعباس احداث شده است

قطعه نخست بزرگراه شرقی ساحلی بندرعباس به سمت بندر تیاب میناب به طول افزون بر ۸۰ کیلومتر بوده که مرحله اول آن به طول ۲۸ کیلومتر توسط شهرداری بندرعباس احداث شده است.

طبق اظهارات معاون سابق عمرانی شهرداری بندرعباس در سال ۹۷ سه پیمانکار همزمان مشغول فعالیت بودند تا قطعه نخست بزرگراه بندرعباس به بندرتیاب را به سرانجام برسانند که افزون بر یکهزار و ۵۰۰ میلیارد ریال قرارداد برای انجام این مرحله با پیمانکاران منعقد شد و قطعه‌های بعدی بزرگراه توسط اداره کل راه و شهرسازی هرمزگان در دست مطالعه است.

معاون امور عمرانی استانداری هرمزگان در این خصوص اظهارداشت: برای احداث این جاده ساحلی که تا آخرین مد دریا حدود ۵۰۰ متر فاصله دارد؛ با رعایت الزامات زیست محیطی و اکولوژیکی ساخت شده تا مشکلی بوجود نیاید و رفت وآمد از این مسیر تسهیل و راحت صورت گیرد. به گفته رضا مدرس، این مسیر به طول ۸۰ کیلومتر و عرض ۱۱۰متر، در آینده بار ترافیکی ورودی و خروجی شرق بندرعباس را از بزرگراه کنونی بندرعباس به رودان کاهش خواهد داد.

وی یادآورشد: در واقع فاصله طولی بندرعباس تا تیاب میناب ۱۲۵ کیلومتر بوده که با ساخت و راه اندازی این مسیر ساحلی، ۳۰ کیلومتر از مسیر کوتاه‌تر می‌شود.

جانمایی بیش از ۶ هزار هکتار زمین در نوار ساحلی شرق بندرعباس

نوار ساحلی شرق بندرعباس به عنوان دروازه ورودی به مکران به بندر تیاب متصل می‌شود که با ساخت این محور، ۳۰ کیلومتر از مسیر مواصلاتی بندرعباس به بندر تیاب کوتاه‌تر می‌شود.

استاندار هرمزگان گفت: در مرحله نخست این طرح از انتهای بلوار خلیج فارس تا دانشگاه هرمزگان بیش از ۶ هزار هکتار زمین برای فضای گردشگری، ساخت شهرک‌های جدید و استقرار سرمایه گذاری در بخش‌های شیلاتی و صنعتی جانمایی می‌شود.

فریدون همتی افزود: هزینه اجرای مرحله نخست خط ساحلی بندرعباس به تیاب به طول ۲۸ کیلومتر از محل مالیات بر ارزش افزوده تامین شده که ۲۴ کیلومتر آن از از انتهای بلوار خلیج فارس تا پل شور دوم به طول ۱۸ کیلومتر و مسیر دیگر نیز تا دانشگاه هرمزگان به طول ۶ کیلومتر بوده است. وی بیان داشت: در این مرحله برای دسترسی آسان مردم به سواحل شرقی بندرعباس بلوار ۲۴ متری به عنوان بزرگترین بلوار منطقه و همچنین بزرگراهی به عرض ۱۱۰ متر در چند خط ساخته شده است.

استاندار هرمزگان یادآورشد: در این طرح مسیرهای پیاده رو، دوچرخه رو، کند رو به صورت چهار خط رفت و چهار خط برگشت پیش بینی شده است.

بندرعباس شهری ساختاری ساخته نشده دارد

شهردار بندرعباس نیز در برابر این پرسش که بسیاری از مشکلات مزمن این شهر بویژه در محله‌ها همچنان دست نخورده باقی مانده یا به اندازه کافی و مورد انتظار تغییر نکرده، پاسخ داد: شهر بندرعباس در حقیقت ساختاری ساخته نشده دارد که نشان می‌دهد زیرساخت‌های آن متناسب با توسعه جمعیتی و کالبدی شهر نیست.

مدیرکل راه وشهرسازی هرمزگان، یکی از سیاست‌های توسعه به سمت شرق بندرعباس را کاهش قیمت زمین و مِلک عنوان کرد و اظهارداشت: درحال حاضر دیده شده خانه‌هایی با عمر کم تخریب و دوباره برج سازی می‌شود.

عباس امینی زاده افزود: جمعیت شهر بندرعباس از ابتدای انقلاب تاکنون حداقل ۱۰ برابر شده و از ۴۰ تا ۵۰ هزار نفر در سال ۱۳۵۷به حدود ۵۸۰ تا ۶۰۰ هزار نفر درسال ۹۹ رسیده اما واقعیت اینست که متناسب با این رشد سریع جمعیت پس از انقلاب، زیرساخت‌های عمرانی، رفاهی، خدماتی و حمل ونقلی آن ارتقا پیدا نکرده است.

وی، ضمن استقبال از توسعه شهر به سمت شرق اظهارداشت: ۴۳ درصد مساحت بندرعباس را بافت فرسوده و سکونت‌گاه غیررسمی تشکیل می‌دهد که اکنون حاشیه نشینی در آن تحت کنترل درآمده و از بیشتر شدن آن جلوگیری شده است. به گفته شهردار بندرعباس، همه شهرها با چنین چالشی مواجه هستند ولی این نسبت زیاد بر توسعه شهری مرکز استان تاثیر منفی گذاشته لذا انتظار می‌رود طرح‌های جدیدی برای همچون احداث جاده ساحلی در شرق بندرعباس برای برون رفت این شهر از فضای موجود اجرا شود.

رفع مشکلات شهری بندرعباس با توسعه نوار ساحلی درشرق

نبود مدیریت یکپارچه شهری و قوانین و مقررات قدیمی شهری که سال ۱۳۳۴ مصوب شده بخشی ازمشکلات بخش شهری بندرعباس است که در کنار آن مهاجرپذیری و تجمع خرده فرهنگ‌ها نیز اگر به درستی مدیریت نشود می‌تواند تهدیدها و چالش‌های دیگری به شمار بیایند.

بندرعباس شهری پرجاذبه و دارای مشاغل مختلف و همچنین جمعیت مهاجر از سراسر کشور است و هر روز به جمعیت آن برای داشتن شغل و کسب و کار بیشتر می‌شود لذا ضمن عنوان کلان شهر دارای محدودیت‌های توسعه‌ای بوده که با توسعه شهر به شرق بسیاری از مشکلات شهری آن رفع می‌شود.

درحال حاضر شهر بندرعباس در ابعاد ۲۵ در چهار کیلومتر است که با طرح توسعه به سمت شرق، مساحت آن به ۲ برابر خواهد رسید و شهر از مسیر ساحل به صورت طولی امتداد می‌یابد.

«هرمزگان سه بندر کوچک تیاب، سیریک و جاسک در سواحل مکران دارد که در راستای اقتصاد مقاومتی و سند توسعه سواحل مکران باید توسعه داده شود. بندرتیاب آخرین نقطه از ساحل مکران در بخش غربی در هرمزگان است.ظرفیت‌های اقتصادی، کشاورزی، شیلاتی در منطقه نیز فرصت مناسبی برای توسعه این بندر است.

بندر تیاب در فاصله ۲۶ کیلومتری غرب شهر میناب و ۱۲۵ کیلومتری شرق بندرعباس قرار دارد و یکی از بنادر تجاری قدیمی هرمزگان به شمار می‌رود.»

اولین تصمیم خودرویی وزیر صمت؛ آزاد سازی قیمت گذاری خودرو!

گروه اقتصادی –بازار خودرو منتظر تغییر قیمت از کارخانه تا بازار است، اما برخوردهای سلیقه‌ای برخی متولیان نتایج مطلوبی را به همراه نخواهد داشت.

صنعت خودرو یکی از صنایع پر فراز و نشیب و البته با حاشیه در کشور است که هر ساله قیمت گذاری آن دست خوش تغییراتی می‌شود. چندین سال است که خودرو بر اساس قیمت گذاری دستوری، به فروش می‌رسد.

شورای رقابت که به عنوان نهاد اصلی در قیمت گذاری خودرو مشغول به کار بوده، بیش از ۱۰ سال است که فعالیت خود را در این زمینه آغاز کرده است. یعنی در اصل می‌توان گفت که یکی از مهم‌ترین اقدامات شورای رقابت، قیمت‌گذاری دستوری خودروهای داخلی و به عبارتی تعادل قیمت این خودروها است.

این نهاد در اصل با هدف تسهیل فعالیت بخش خصوصی در عرصه اقتصاد و همچنین کاهش ریسک این بخش شکل گرفت تا به نوعی انحصار بازارهای رقابتی را کاهش و به تدریج از بین ببرند. به همین منظور، مرکز ملی رقابت بر اساس موضوع ماده ۵۳ اصلاح برخی مواد از قانون برنامه چهارم توسعه کشور و همچنین اجرای سیاست‌های کلی اصل ٤٤ قانون اساسی، تشکیل شده است. از سال ۸۸ این شورا فعالیت خود را تا بهمن سال ۹۷ ادامه داد تا وزیر وقت صمت آمد و پس از آن اعلام شد که شورای رقابت باید از قیمت گذاری خودرو خارج شود، پس از آن فعالیت این شورا متوقف شد تا اینکه زمزمه‌های بازگشت شورای رقابت به قیمت گذاری دستوری خودرو از نیمه دوم سال ۹۸ آغاز شد.

در آن بازه زمانی، بازار خودرو چندین شوک قیمتی را تجربه کرد تا بازگشت شورای رقابت قوت گرفت. این شورا وظیفه قانونی خود می‌داند تا در امر نظارت بر قیمت‌گذاری محصولات تولیدی دو خودروساز بزرگ کشور، ایران خودرو و سایپا را برعهده داشته باشد.

پس از آن شورای رقابت به قیمت گذاری خودرو پرداخت تا اینکه کمیته خودرو، سازمان حمایت و شورای رقابت در اردیبهشت امسال جلسه‌ای برگزار کردند و در آن برای بازار خودرو تصمیم گرفتند تا در نهایت مبنی بر این شد که شورای رقابت به قیمت گذاری دستوری خودرو وارد شود و پس از آن قیمت‌های جدید به بازار اعلام شد. اکنون چند روزی است که انتقادهایی بر قیمت گذاری دستوری خودرو وارد شده است. کمیته سیاست‌گذاری خودرو در جلسه اخیر خود تصویب کرد قیمت گذاری خودرو، تا زمانی که طرح مجلس برای عرضه خودرو در بورس نهایی شود، از شورای رقابت به سازمان حمایت مصرف کنندگان منتقل شود، دلیل این امر نیز افزایش زیان خودروسازان به واسطه روند صعودی هزینه‌های تولید است.

قیمت گذاری خودرو در زمین و آسمان مانده!

رضا شیوا رئیس شورای رقابت، در خصوص خبری مبنی بر اینکه آیا قیمت گذاری خودرو از شورای رقابت به سازمان حمایت منتقل می‌شود یا خیر، گفت: این خبر را شنیده ام که چنین تصمیمی گرفته شده است، همانطور که همه اطلاع دارند شورای رقابت بر اساس ماده ۵۸ اصل ٤٤، عمل می‌کند. او بیان کرد: یعنی جزو وظایف شورای رقابت است که برای کالاهای انحصاری و غیر انحصاری قیمت گذاری انجام دهد که هم اکنون نیز اینکار را انجام می‌دهیم، اما در این رابطه چند نکته خیلی خوب است تا بیان شود. شیوا بیان کرد: در وزارت صمت از آن زمانی که ما در شورای رقابت فعالیت می‌کنیم، ۵ تا ٦ وزیر عوض شده است، هر وزیری که عوض شده است قصد دارد بازار خودرو را ظرف یک تا دو ماه سر و سامان دهند. این مقام مسئول گفت: وضعیت بازار خودرو به این راحتی‌ها سر و سامان پیدا نمی‌کند چرا که ما کمبود تولید داریم، وزارت صمت باید تلاش کند تولید را افزایش دهد، باید سرمایه گذاران دیگر را تشویق کنند که در این بازار سرمایه گذاری کنند تا تولید خودرو افزایش پیدا کند. رئیس شورای رقابت تشریح کرد: با بالابردن قیمت به هیچ وجه نمی‌توانیم خودروسازان را از این وضعیت کنونی نجات دهیم، یک بار این اتفاق افتاد یعنی بهمن ۹۷ وزیر وقت صمت آمد بر اساس ابلاغیه سران قوا گفت شورای رقابت باید از قیمت گذاری خودرو خارج شود و ماهم چاره‌ای نداشتیم و از قیمت گذاری خارج شدیم، اما به مراجع قانونی شکایت کردیم، از بهمن ۹۷ تا اردیبهشت ۹۹ مجدد گفتند شورای رقابت باید به قیمت گذای خودرو برگردد و حق با شورای رقابت بود. او افزود: اگر از بهمن ۹۷ که آن‌ها قیمت گذاری خودرو را به عهده گرفتند تا اردیبهشت ۹۹، وزیر صمت باید یک ارزیابی کند که وزارت صمت زمانی که قیمت گذاری را در دست گرفت، چیکار کرد؟ آشفته‌ترین وضعیت را در آن دوره داشتیم؟

این مقام مسئول گفت: در آن زمان بیشترین زیان را خودروسازان کردند. خود خودروسازان بیان می‌کنند بیشترین زیان را در آن زمان داشتند که قیمت گذاری خودرو دست وزارت صمت بود. او ادامه داد: اگر می‌توانستند کاری انجام دهند همان زمان انجام می‌دادند، خود وزیر که کاری انجام نمی‌دهد، بلکه بدنه وزارت خانه است که انجام می‌دهد و اکنون بدنه تغییری نکرده است. رئیس شورای رقابت ادامه داد: همین تئوری ۵ درصد زیر قیمت حاشیه بازار را آن زمان هم مطرح کردند. در حال حاضر هم این پیشنهاد را مطرح کردند باید از آن‌ها سوال کرد که در آن زمان وزیر صمت همین آیین نامه را پیاده کرد پس چرا عملی نشد؟ چرا تولید افزایش نیافت؟ ما که حدود ۱۹ ماه از قیمت گذاری خودرو خارج شدیم پس چرا بازار خودرو سر و سامان پیدا نکرد؟

او ادامه داد: اولا، چون قانون ما را موظف کرده است هیچکس نمی‌تواند هیچ مصوبه‌ای را تصویب کند که قدرت ما را بگیرند، مگر اینکه خود قانون گذار بیاید و بگوید که شورای رقابت شما دیگر وظیفه قیمت گذاری خودرو را ندارید و ماده ۵۸ را تغییر دهد بعد از آن فرمودند که به تایید سران ۳ قوه برسد.

رئیس شورای رقابت تشریح کرد: سران ۳ قوه هم در گذشته تایید کردند، اینها، چون قانون گذار بودند حتی سران ۳ قوه هم نمی‌توانستند قانون را تغییر دهند.

انتقاد وزیر صمت از قیمت‌های دستوری خودرو

با وجود اینکه شورای رقابت مدعی قیمت گذاری دستوری است، وزیر جدید صمت بر قیمت گذاری دستوری خودرو نیز گله‌هایی دارد. علیرضا رزم حسینی وزیر جدید صمت با بیان اینکه قیمت‌های دستوری، صنعت خودرو کشور را با زیان هنگفت روبرو کرده است، گفت: با توجه نوع قیمت‌گذاری، شاهد سه نوع قیمت مصوب، تمام شده و قیمت بازار هستیم. در شرایط فعلی باید نقدینگی موجود به سوی بخش‌های مولد کشور هدایت و عطش بازار خودرو به شکل موثری کنترل شود.

زیان روز افزون خودروسازان با قیمت گذاری دستوری!

احمد نعمت بخش دبیر انجمن خودروسازان با انتقاد از قیمت گذاری دستوری خودرو، گفت: خودروسازان از سیستم قیمت گذاری دستوری و ثابت نگه داشتن قیمت در درب کارخانه تاکنون ضرر و زیان زیادی دیده اند چرا که تفاوت زیادی بین قیمت کارخانه و حاشیه بازار وجود دارد. دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو با تاکید بر اینکه خودروسازان در شرایط فعلی با کمبود نقدینگی مواجه هستند، گفت: ادامه دار شدن این روند در نهایت باعث تغییر روز افزون ضرر خودروسازها و افزایش بدهی آن‌ها خواهد شد؛ ادامه دار شدن قیمت گذاری دستوری آینده خودروسازی کشور را تحت تاثیر قرار می‌دهد. نعمت بخش بیان کرد: زمانی که قیمت کارخانه تغییر پیدا کند، خودروسازان می‌توانند کیفیت و تنوع محصولات را توسعه دهند. درحالی که اکنون شاهد کیفیت معمولی در خودروها هستیم در حالی که می توانیم کیفیت را با افزایش قیمت تغییر دهیم.

حالا در میان این اختلاف نظرها، قیمت‌های بازار افسارگسیخته‌تر از قبل شده و از طرفی کاهش عرضه خودروسازان نیز بر این آشفته بازار دامن زده است. در مجموع این اتفاقات باعث شده تا عده‌ای از آشفته بازار این روزهای کشور سو استفاده کرده و از آب گل آلود ماهی بگیرند. کارشناسان خودرو بر این باور هستند که باید قیمت گذاری خودرو آزاد و از طرف دیگر واردات خودرو هم آزاد شود، اینگونه اختلاف قیمت بین بازار و کارخانه کاهش پیدا خواهد کرد.

بعد از هشت ماه وقفه؛

سفر دریایی بین المللی از بنادر ایران آغاز شد

گروه اقتصادی – خط مسافربری دوبی به بندرلنگه که به علت شیوع ویروس کرونا از سال گذشته با وقفه مواجه شده بود، از این پس به صورت منظم در هر هفته مسافران دریایی را جابجا می‌کند.

هفتم اسفند ماه سال گذشته بود که حرکت خطوط بین‌المللی مسافربری ایران به سمت بنادر کویت و امارات به دلیل گسترش شیوع کرونا در ایران از سوی این کشورها متوقف شد.

سفرهای بین‌المللی دریایی تا پیش از شیوع ویروس کرونا بین بندر «شهیدباهنر» در بندرعباس و «شارجه» در امارات، همچنین بین «بندر لنگه» در استان هرمزگان و «دبی» در امارات و بین «خرمشهر» در استان خوزستان و «کویت» انجام می شد.

امروز کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر داد: باتلاش و پیگیری‌های مستمر کشتیرانی والفجر از مراجع ذیصلاح خط مسافری دوبی-بندرلنگه با شناورهای تندرو کاتاماران به صورت منظم و هفتگی و با رعایت حداکثری پروتکل‌های مقرر از سوی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی راه‌اندازی شد.

بر این اساس تمامی مسافرین با به همراه داشتن تست عدم ابتلا به بیماری کرونا و دارا بودن ملزوماتی از قبیل: ماسک و دستکش بر روی صندلی‌های علامت‌گذاری شده سفر خود را آغاز می‌کنند و تا پایان سفر با رعایت حداکثری پروتکل‌ها سفر خود را به انجام می‌رسانند.

بر اساس اعلام شرکت کشتیرانی والفجر، با توجه به استاندارد بالای اجرای پروتکل‌های بهداشتی در شناورهای مسافری این شرکت و با توجه به نظم و انضباط هنگام سوار و پیاده شدن مسافرین و در طول سفر، مقامات بندری و بهداشتی امارات متحده عربی نسبت به فعال سازی مجدد خط بندرلنگه-دوبی همکاری لازم را داشتند.

بنا بر دستور ستاد ملی مقابله با شیوع کرونا، سالن مسافری شناور نگین به عنوان یکی از شناورهای مسافری شرکت کشتیرانی والفجر با وجود دارا بودن گنجایش ۲۳۵ نفر مسافر تنها پذیرای ۱۰۰ نفر مسافر است.

قیمت بلیت سفر با شناورهای مسافری شرکت کشتیرانی والفجر در مسیر دوبی-بندرلنگه و بالعکس، ۵۰ درصد ارزان‌تر از سفرهای مشابه هوایی است.

طی این سفرها هر مسافر می‌تواند از مزایای حمل رایگان تا ٤٠ کیلو بار بهره‌مند شود، این در حالی است که مسافرین مجاز به حمل ۲۰۰ کیلو بار در این سفرها هستند.این سفرها به صورت منظم و هر هفته طبق برنامهٔ اعلامی در حال انجام است .

مدیرعامل سازمان بنادر ودریانوردی خبر داد:

استمرار شبانه روزی فعالیت‌های بنادر تجاری کشور

گروه اقتصادی –مدیرعامل سازمان بنادر ودریانوردی گفت: تاکنون هیچ شرایطی باعث حتی یک ساعت توقف و رکود بنادر تجاری کشور نشده و تمامی فعالیت‌ها در اسکله‌ها و بنادر به صورت شبانه روزی فعالیت می کنند.

محمد راستاد در سفر یک روزه به استان هرمزگان به همراه مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، از بخش‌های مختلف بندر شهید رجایی از جمله ترمینال‌های کانتینری و فله بازدید کرد و در جریان آخرین فعالیت ها و پروژه های این بندر قرار گرفت.

محمد راستاد در بازدید از بندر شهید رجایی در بندرعباس با بیان اینکه تمامی فعالیت‌ها در بنادر تجاری کشور به صورت شبانه روزی و بدون وقفه برای بارگیری انواع محموله های صادراتی و تخلیه محموله های وارداتی در جریان است، عنوان کرد: از ابتدای سال جاری تاکنون در تمامی بنادر تجاری کشور که دارای ظرفیت ۲٤٦ میلیون تن هستند، بالغ بر ۷۰ میلیون تن تخلیه و بارگیری انواع کالاها صورت گرفته است.

وی ادامه داد: هیچ شرایطی باعث نشده حتی یک ساعت بنادر کشور دچار رکود و توقف شوند و تمامی اسکله ها و بنادر برای تخلیه و بارگیری انواع محموله ها فعال هستند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: در بنادر استان هرمزگان به ویژه در بندر شهید رجایی به عنوان بندر اصلی کشور نیز فعالیت ها بی وقفه ادامه دارد و از ابتدای سال جاری تاکنون بالغ بر ۳٦ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا و ٦۷۰ هزار TEU تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر شهید رجایی صورت گرفته است.

راستاد تاکید کرد: علی‌رغم تمامی تحریم ها و تهدیداتی که به صورت ناعادلانه و غیر قانونی بر کشور ما تحمیل شده است و تلاش هایی که برای ایجاد مشکل در زمینه فعالیت های بندری کشور ما صورت می گیرد اما روند حمل و نقل و تجارت دریایی کشور در همه بنادر کاملاً فعال و در حال انجام است.

وی خاطرنشان کرد: فعالیت ها و پروژه های توسعه ای در بنادر کشور نیز با قوت به پیش می‌روند و عمدتاً در چارچوب برنامه زمان‌بندی صورت گرفته در حال اجرا هستند و به واسطه این سرمایه گذاری ها ظرفیت های جدید در بنادر کشور ایجاد خواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: بخشی از این سرمایه گذاری ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی برای ایجاد زیربناها و زیرساخت های بندری انجام شده و بخش قابل توجهی از آن نیز سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در راستای ایجاد روبناها و تجهیزات بندری است.

راستاد یادآور شد: امیدواریم تعداد قابل توجهی از این پروژه ها تا پایان سال جاری به بهره برداری برسند.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی با همراهی مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از بخشهای عمرانی، نفتی و سرمایه گذاری بندر شهید رجایی از جمله روند احداث ساختمان مرجع دریایی، پایانه کانتینری و روند تخلیه و بارگیری کالا در بزرگترین بندر تجاری کشور بازدید کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه جهت بررسی روند ارائه خدمات در بندر امام خمینی (ره)، استان هرمزگان را به مقصد خوزستان ترک کرد.

رئیس اداره نظارت بر بازار بورس‌های کالایی سازمان بورس:

امکان سپرده‌گذاری سکه بهار آزادی فراهم شد

گروه اقتصادی –رئیس اداره نظارت بر بازار بورس‌های کالایی سازمان بورس اعلام کرد: در پی اصلاح موادی از دستورالعمل «پذیرش انبار و صدور، معامله و تسویه گواهی سپرده کالایی» در هیئت مدیره سازمان بورس، توثیق گواهی سپرده کالایی به طور قابل ملاحظه‌ای عملیاتی شد.

مهدی زمانی سبزی گفت: طبق مفاد دستورالعمل پذیرش انبار و صدور، معامله و تسویه گواهی سپرده کالایی، وثیقه‌گذار به منظور توثیق گواهی سپرده کالایی پس از تکمیل فرم‌های مربوطه وفق فرمت شرکت سپرده‌گذاری مرکزی اوراق بهادار و تسویه وجوه نسبت به ارسال آن به شرکت مذکور اقدام می‌کند.

مهدی زمانی سبزی اضافه کرد: همچنین وثیقه‌گیر نیز می‌تواند با داشتن وکالتنامه رسمی متضمن اعطای اختیار توثیق گواهی سپرده کالایی مربوطه، به نمایندگی از وثیقه‌گذار نسبت به تکمیل فرم‌های مذکور و ارسال آن به شرکت سپرده‌گذاری مرکزی اوراق بهادار و تسویه وجوه اقدام کند.

تغییرات اعمال شده در دستورالعمل

وی توضیح داد: از تغییرات اعمال شده در دستورالعمل می‌توان به نقش‌دهی به کارگزار ناظر و امکان فروش گواهی توثیق شده علاوه بر وثیقه‌گیر، توسط وثیقه گذار نیز اشاره کرد؛ به نحوی که در صورت فروش گواهی سپرده کالایی توثیق شده توسط وثیقه گذار یا وثیقه گیر، شرکت سپرده‌گذاری مرکزی پس از انجام فرآیند تسویه، وجوه مربوطه را به حساب کارگزار ناظر منظور می‌کند. کارگزار ناظر هم مکلف است وجه فروش را به حساب وثیقه گیر واریز کند.

کارکردهای توثیق گواهی سپرده

رئیس اداره نظارت بر بازار بورس‌های کالایی سازمان بورس با اشاره به کارکردهای توثیق گواهی سپرده گفت: از این کارکردها، می‌توان به امکان اخذ تسهیلات بانکی به پشتوانه گواهی توثیق‌شده در شرکت سپرده‌گذاری مرکزی اوراق بهادار و تسویه وجوه نام برد. مهدی زمانی سبزی، تصریح کرد: گواهی سپرده کالایی که به پشتوانه قبض «انبار پذیرفته شده» امکان معامله در بورس کالا را دارد، معرف میزان مشخصی از کالای سپرده شده در انبار است؛ تاکنون با پذیرش انبارهای تخصصی، گواهی سپرده انواع محصولات کشاورزی از قبیل زیره، زعفران، پسته و کشمش قابلیت معامله داشته‌اند.

پذیرش خزانه ۴ بانک برای سپرده‌گذاری

وی افزود: علاوه بر این با پذیرش خزانه چهار بانک رفاه، سامان، صادرات و ملت، امکان سپرده‌گذاری سکه بهار آزادی نیز فراهم شده و داد و ستد آن در قالب گواهی سپرده کالایی در بین فعالان بازار سکه طلا تسهیل شده است.

رئیس اداره نظارت بر بازار بورس‌های کالایی سازمان بورس در ادامه خاطر نشان کرد: اگر هدف از توثیق، اخذ تسهیلات بانکی باشد، توثیق گواهی سپرده کالای کشاورزی به دلیل تاریخ محدود معاملاتی آنها برای اخذ تسهیلات کوتاه‌مدت همچون سرمایه در گردش کاربرد دارد. این درحالی است که اعطای تسهیلات بلندمدت‌تر برای دارایی‌های پایه ماندگارتر مانند سکه طلا امکان‌پذیر است. زمانی سبزی در پایان بیان کرد: بدیهی است، اصلاحات دستورالعمل مطابق آنچه بیان شد «امکان» توثیق گواهی سپرده را در بازار سرمایه میسر کرده و اعطای هرگونه تسهیلات بانکی و مدیریت ریسک ناشی از آن با رعایت مقررات نظام بانکی و مطابق سیاست‌گذاری ناظر بازار پول خواهد بود.

اقتصاد کیش روزنامه

پرتیراژترین و با سابقه ترین نشریه جزیره کیش

گسترده ترین شبکه اطلاع رسانی داخلی منطقه آزاد کیش

۴۴۴۲۴۹۶۹
۴۴۴۲۴۹۹۹