

**کشتی‌های بار ایران را در امارات تخلیه و بارگیری می‌کنند؛**

## تर्फه‌های بنادر کشور دو برابر بندر جبل علی است

**■ عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل و نقل اظهار داشت: در حال حاضر لاینرها ترجیح می‌دهند که بار ایران را در امارات تخلیه و بارگیری کنند.**

**گروه اقتصادی –** تردد هر کانتینر بین بندرعباس و دویب ۵۰۰ دلار هزینه اضافی برای ایران در پی متعلق به ایران در دویب تخلیه و بارگیری می‌شود به عبارت دیگر همین روند برای امارات ۵۰۰ میلیون دلار درآمد زایی دارد و ایران بابت عدم کارایی بندر خود که از تباطی هم به تحريم‌ها ندارد، ۵۰۰میلیون دلار را دور می‌اندازد.

مسعود دانشمند درباره اثرگذاری احیای برجام و رفع تحریم‌ها بر روی فعالیت بندار و احتمال برگشت لاینرهای خارجی به بنادر ایران اظهارداشت: توافق دیر و با زود به سرانجام می‌رسد اما آثار و تبعات تحریم‌ها در طول این سال‌ها بر روی تجارت ایران، عقب‌ماندگی در ایجاد، ساخت

**گروه اقتصادی –** رئیس گروه مهندسی حفاظت از آب و خاک پژوهشکده حفاظت خاک و آبخیزداری می‌گوید حد مجاز فرسایش خاک بر اساس تنوع کاربری‌ها حدود ۲.۴ تن در هکتار در سال است در صورتی که این عدد در کشور ما به صورت متوسط به ۱۶ تن در هکتار در سال می‌رسد. این یعنی میزان فرسایش خاک در کشور بیش از ۷ برابر حد مجاز است.

حمیدرضا پیروان با بیان اینکه حدود ۸۰ درصد از سطح کشور دارای اقلیم خشک و نیمه‌خشک بوده و به همین علت عرضه‌های منابع طبیعی کشور دارای فقر پوشش گیاهی هستند، گفت: خشکسالی پایبی دهه‌های اخیر باعث شده که الگوی پسا‌رش از نظر زمانی، مکانی و نوع آن تغییر یابد.
نوح‌باش یعنی میزان برف از مجموع نزولات جوی کاسته

### ریس اتاق مشترک ایران و آذربایجان مطرح کرد؛ تجارت چمدانی را از دست دادیم

**گروه اقتصادی** -رییس اتاق مشترک ایران و آذربایجان اظهار داشت: متأسفانه در سومین سالی هستیم که از ابتدای کرونا مرزهای میان دو کشور بسته است. این موضوع سبب شده که طرفین از این نظر تحت فشار باشند و در حقیقت ما تجارت چمدانی که پشت مرزهای دو کشور بود و در سطح بالا دنبال می‌شدا را در این چند سال از دست دادیم. حسین پیرمؤذن در گفت‌وگو با ایلنا با اشاره به وجود مشکلات و چالش‌هایی در ارتباط با مبادلات تجاری میان ایران و آذربایجان، گفت: همان‌طور که در مصاحبه‌های قبل گفتم، با توجه به مسئله کرونا و جنگ (آذربایجان و ارمنستان) متأسفانه رفت و آمد تجار دو طرف به مشکل خورد که با پیگیری‌های وزارت امور خارجه و سفیر ما در آذربایجان، خوشبختانه پرواز میان دو کشور راه‌اندازی شد اما تردد زمینی همچنان مسدود است. البته با توجه به مذاکراتی که سفیر انجام می‌دهد و جلسه‌ای که با سفیر آذربایجان در ایران داشتیم، وعده داده شد که این مشکل هر چه زودتر برطرف شود زیرا همان‌طور که می‌دانید هرچه تردد بین دو کشور بیشتر شود، زمینه‌های تجاری نیز گسترش پیدا می‌کند. وی با اشاره به تأثیر کرونا بر تجارت میان دو کشور، گفت: متأسفانه در سومین سالی هستیم که از ابتدای کرونا مرزهای میان دو کشور بسته است. این موضوع سبب شده که طرفین از این نظر تحت فشار باشند و در حقیقت ما تجارت چمدانی که پشت مرزهای دو کشور بود و در سطح بالا دنبال می‌شدا را در این چند سال از دست دادیم. در گذشته مرزهای ما دارای رونق بود و داد و ستد وجود داشت که با مسئله کرونا این مسئله کاهش یافت و هر دو طرف از این بابت متضرر شدند. با این حال کاری از طرف ایرانی برنمی‌آید زیرا دولت ما و وزارت امور خارجه همواره در مذاکرات و حتی در کمیسیون مشترک میان دو کشور که آخرین بار در ایران برگزار شده، از شاهین مصطفی‌اف طرف آذری درخواست کردیم و ایشان هم قول مساعد دادند. البته یک سال از این موضوع می‌گذرد و اتفاق خاصی نیفتاده است و در مقابل مشارکت در بازسازی قره باغ نیز زوری نداده زیرا وقتی ترددی نباشد، ایرانی‌ها در بحث‌هایی نظیر مناقصه و بازسازی نمی‌توانند مشارکت کنند. وی و درخواست مهم بخش خصوصی را این‌گونه ارزیابی کرد: شرکت در بازسازی مناطق جنگ زده آذربایجان و باز شدن مرزها دو مسئله مهم است اما به عنوان مثال در زمینه حمل و نقل و ترانزیت کالا و ارسال آن به بازار مشکلی نداریم.

رییس اتاق مشترک ایران و آذربایجان در خصوص تأثیرات درگیری آذربایجان و ارمنستان بر روابط تجاری ایران و آذربایجان گفت: چندان تأثیر منفی در این باره بر روابط ایران و آذربایجان وجود ندارد. در زمینه‌های سیاسی شاید اختلافاتی باشد که دوستان وزارت امور خارجه در حال مذاکره هستند اما من در بحث تجارت با آذربایجان نه تنها مشکلی را در دو سال اخیر ندیدم، بلکه نسبت به سال قبل ۲۵-۲۰ درصد افزایش ظرفیت صادرات مرغ تفتی از طریق گمرک آستارا و بیله سوار داشتیم. بنابراین سطح مبادلات مطلوب است و تجارت از به کشورهای CIS را نیز داشتیم. پیرمؤذن در خصوص تعرفه‌های گمرکی گفت: تعرفه‌های ترجیحی یکی از مباحثی است که با پیشنهاد دادیم و از چند سال قبل نیز از سودی هر دو طرف (سازمان توسعه تجارت و وزارت اقتصاد آذربایجان) مکاتباتی با هم داشتند و جلساتی برگزار کردند که یکی از مهم‌ترین راهکار برای افزایش ظرفیت صادرات به کشورهای اوراسیا همین مسئله تعرفه‌های ترجیحی است که متأسفانه تا به امروز نه تنها با آذربایجان، بلکه با روسیه هم نتوانستیم به توافق برسیم؛ در حالی که ترکیه به این مهم دست پیدا کرده و صادرات رو به رشدی با آذربایجان و روسیه دارد اما متأسفانه ما از این موضوع غافل مانديم.

رییس اتاق بازرگانی اردبیل در خصوص چالش‌های پیش روی روابط تجاری ایران و آذربایجان، گفت: صادرات چمدانی، یازگشایی برای ترددتجار و مسافر افراد و تعرفه‌های ترجیحی موردتوجه بخش خصوصی است و میان‌هفته تازه روز آینده برای مذاکره با بخش خصوصی آذربایجان راهی این کشور هستیم که دولت‌شان را متقاعد کنند که این مسائل را حل کنند. در این سفر با بخش خصوصی، کانون کارآفرینی و اتاق بازرگانی آذربایجان دیدار خواهیم داشت. در این دیدار لیستی از نیازهای طرف مقابل ارائه خواهد شد که براساس آن، ما جمع بندی می‌کنیم و همايشی در آذربایجان خواهیم داشت. طرف مقابل نیز برای ارتباط علاقه و تمایل زیادی دارد زیرا فرهنگ و زبان و پیشینه فعالیت مشترکی با هم داریم که مسبب نزدیکی دو کشور شده است. این مسائل فرهنگی در مناسبات تجاری بسیار تأثیرگذار هستند و هر دو طرف (بخش خصوصی ایران و آذربایجان) برای تبادلات مشتاق هستند اما هر چه در دیدارها و تردها تاخیر رخ دهد، شکاف ایجاد می‌شود.

پیرمؤذن در پایان گفت: در خصوص آذربایجان، نقطه نظرات اصلی با دولت است و با بخش خصوصی نیست. یکی از بحث‌هایی که داریم، اینکه باید بخش خصوصی‌شان را تشویق کنیم که برای تعرفه‌های ترجیحی، باز بودن راها برای تردد و حضور شرکت‌های ایرانی در قره باغ بویژه بخش فنی مهندسی و تقاهم نامه‌ها تبادلی صورت گیرد. ما خارج از توافقی که میان دو دولت است، حرف نمی‌زنیم و براساس توافقات کمیسیون مشترک اقتصادی سیزدهم که طی آن تقاهم نامه شکل گرفت، پیش می‌رویم که اگر طبق همین‌ها پیش ببریم، بیشتر نیازهای بخش خصوصی دو کشور حل می‌شود.

#### اقتصادی



**با مقایسه‌ای بین تعرفه‌های بنادر منطقه و کشورمان می‌توان میزان تفاوت هزینه‌های عوارض بندری را دید. در حال حاضر با این سطح از کیفیت ارائه خدمات و اتلاف زمان، عرفه‌های بنادر کشورمان نسبت به بندر جبل علی دو برابر است. از سوی دیگر سرعت عملیات در بنادرمان بسیار پایین‌تر از بنادر کشورهای منطقه است و قاعدتا با این سطح از خدمات، این میزان تعرفه‌ها منطقی و به صرفه است.**

بندر جبل علی دو برابر است. از سوی دیگر سرعت عملیات در بنادرمان بسیار پایین‌تر از بنادر کشورهای منطقه است و قاعدتا با این سطح از خدمات، این میزان تعرفه‌ها منطقی و به صرفه است. عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل و نقل گفت: از دانشمند افزود: به مقایسه‌ای بین تعرفه‌های بندر منطقه و کشورمان می‌توان میزان تفاوت هزینه‌های عوارض بندری را دید. در حال حاضر با این سطح از کیفیت ارائه خدمات و اتلاف زمان، عوارض و تخفیفات مقطعی، تعرفه‌ها را اصلاح

**رئیس گروه مهندسی حفاظت از آب و خاک:**

## میزان فرسایش خاک در کشور؛ ۷ برابر حد مجاز!

وقوع سیل های مخرب هم بیشتر شده. پیروان با بیان اینکه خاک‌های ایران به شدت حساس هستند، افزود: عامل طبیعی خاکزایی در کشور سازندهای زمین‌شناسی است که به نوعی بسستر خاک‌های ایران محسوب می‌شوند و عمدتاًحساس به فرسایش‌اند. همین امر باعث می‌شود خاک‌هایی که در سطح زمین‌شناسی تشکیل می‌شوند در مقابل بارش‌های شدید از خودشان مقاومت چندانی نشان‌دهند. همچنین فعالیت انسانی، دخالت بشری، تریز کاری اراضی و عدم برنامه‌ریزی‌های مدون برای منابع خاکی هم دست به دست هم داده و لذا میزان فرسایش خاک نسبت به سه‌م تولید آن بالاتر رود و متعاقباً

رئیس گروه پژوهشی مهندسی

کشتی‌هایی لاینری دقیقاً باید بلدانند چه تاریخی از بندر ایران خارج و چه تاریخی به بندر بعدی می‌رسند چراکه هر میزان تاخیر در بندر بعدی، هزینه و خسارتی به کشتی‌ها و لاینرها وارد می‌کند و نظم عبور و مرور کشتی‌ها را بر هم می‌زند.

وی ادامه داد: از این رو کشتی‌ها ترجیح می‌دهند وارد بنادر ایران نشوند و بار مربوط به ایران را در بندار امارات تخلیه و بارگیری کنند، حال اینکه این موارد دیگر ارتباطی به مسائل تحریمی ندارد.

دانشمند با بیان اینکه عدم مدیریت یکپارچه در بنادر ایران باعث گران شدن هزینه‌های بندری در کشورمان شده، اظهار داشت: باید ساختار اداره بندار ایران تغییر کند از الگوهای بندرداری جهانی بهره ببریم. به این شکل که برای مثال در بخش کانتینری بندار به شرک‌ها اجاره واگذار دهند و آن شرکت در شرایط کاملاً رقابتی سقف تعرفه‌ها و سطح خدمات را تعیین کند.

وی با بیان اینکه در حال حاضر لاینرها ترجیح می‌دهند که بار ایران را در امارات تخلیه و بارگیری کنند، تاکید کرد: تردد هر کانتینر بین بندر عباس و دویب ۵۰۰ دلار هزینه اضافی برای ایران در پی دارد و سالانه یک میلیون کانتینر متعلق به ایران در دویب

آب، خاک‌های پایین دست را نیز شور کنند. هر چه میزان دخالت انسان در طبیعت بالا رود این حساسیت بیشتر می‌شود.

**میزان فرسایش خاک در کشور بالااست**

پیروان در ادامه گفت:حد مجاز فرسایش خاک بر اساس تنوع کاربری‌ها از جمله جنگل‌ها، مراتع و اراضی وارد مزراع و باغات، شبکه‌های انتقال آب و مسدها شده و خسارت ایجادمی‌کند.

**رواناب‌ها می‌توانند خاک و آب را شور کنند**

به گفته وی حساسیت بالای خاک‌های ایران به ترکیب شیمیایی سنگ‌های مادر بستگی دارد. در بخش‌های مرکزی ایران، اراضی مارنی گچی و نمکی زیادی وجود دارد و رواناب‌ها می‌توانند این املاح را بساخه و به این سواال که آیا

**مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر:**

### امکان ارسال دریایی بسته‌های پستی به روسیه فراهم شد

به روسیه، گفت: بخشی از تقاهم‌نامه‌هایی که در این سفر بین ایران و روسیه منعقد شد در ارتباط با ترانزیت در مسیر پستی روسیه بود.

ععیدی ادامه داد: روسیه روزانه حدود ۲۰ تن کالای صادراتی پستی دارد که در حالی حاضر امکان صادرات آن را ندارد که حمل‌ونقل آن می‌تواند درآمد ترانزیتی مناسبی برای کشور ایجاد کند.

وی تصریح کرد: در سفر جناب وزیر به روسیه استفاده از ظرفیت لجستیکی دریایی ایران یکی از راهکارهای این بود که در خصوص حمل‌ونقل محموله‌های پستی روسیه مطرح شد. پیشترین بار پستی از سمت روسیه به ایران خواهد بود.

مدیرکل دفتر ارتباطات شرکت ملی پست ایران یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های این شرکت را مدت زمان حمل‌کالای پستی اعلام کرد و گفت: در حال بررسی تمام روش‌ها برای حمل مقرون به صرفه محمولات پستی روسیه از طریق ایران هستیم.



گفتنی است؛ قرارداداحداث آب شیرین کن درگهان در سال ۸۷ منعقد و دو سال بعد در سال ۸۹ با ظرفیت ۳ هزار مترمکعب به بهره‌برداری رسیده اما در مردادماه ۱۳۹۱، با ظرفیت واقعی مجددا وارد مدار بهره‌برداری شد.

است. وی تصریح کرد: با تکمیل ظرفیت آب شیرین کن در گهان، دوره نوبت بندی آب مستترکان در گهان و هارلر به یک سوم مدت زمان قبل کاهش یافته و ۶ هزار و ۷۳۰ مشترکان از آب شرب پایدار بهره‌مند شدند.



۰۹۰۲ ۲۹۹ ۲۰۹۹ Hany\_tahrir

آدرس: مرکز خرید آراین، طبقه اول، غرفه ۴۱

سیمای

تايب

فتوگیا

منگه