چگونه بندر بندرعباس را به یک قطب ترانزیتی منطقه‌ای تبدیل کرد؟

گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت بنادر و دریانوردی تجارت‌پارس درباره توسعه اسکله‌های کانتینری، ظرفیت‌های تازه و نقشه راه ۱۴۰۴

(گفت‌وگو: آناهیتا رستمی‌فر)

بندرعباس – ۱۲ آبان ۱۴۰۲: بندرعباس سال‌ها بیشتر به‌عنوان دروازه‌ای برای واردات کالا شناخته می‌شد. اما در سال‌های اخیر، تغییر در مسیرهای تجاری منطقه و افزایش تقاضا برای جابه‌جایی کانتینر، این شهر را به یکی از نقاط مهم ترانزیت در جنوب ایران تبدیل کرده است. در همین چارچوب، شرکت بنادر و دریانوردی تجارت‌پارس تصمیم گرفت ظرفیت اسکله‌های کانتینری خود را تا سال ۱۴۰۴ تقریباً دو برابر کند. برای بررسی این طرح و پیامدهای آن، با مهندس کامران سلیمی‌نژاد، مدیرعامل شرکت، گفت‌وگو کرده‌ایم.

پرسش: چرا تجارت‌پارس تصمیم گرفت ظرفیت اسکله‌های کانتینری را تقریباً دو برابر کند؟

پاسخ: چون دیگر نمی‌شد با همان ظرفیت قدیمی جلو رفت. در سال ۱۴۰۰ حدود ۱ میلیون و ۱۲۰ هزار TEU کانتینر در اسکله‌های ما جابه‌جا شد. در ۱۴۰۱ این عدد به ۱ میلیون و ۳۴۰ هزار TEU رسید. یعنی رشد خوبی داشتیم، اما همان رشد باعث شد ازدحام کامیون، زمان انتظار و فشار روی محوطه‌ها بیشتر شود. اگر همین روند ادامه پیدا می‌کرد، بعد از ۱۴۰۴ عملاً جلوی رشد را گرفته بودیم. برای همین تصمیم گرفتیم پیش از رسیدن به سقف، ظرفیت تازه بسازیم.

پرسش: این توسعه دقیقاً شامل چه کارهایی می‌شود؟

پاسخ: ما در سه محور کار می‌کنیم. اول، اسکله شهید رجایی ۲ که ۴۲۰ متر طول دارد و عمق آن به ۱۶ متر می‌رسد. دوم، اسکله شهید باهنر ۳ که ۳۸۰ متر طول دارد و عمق آن ۱۵٫۵ متر است. سوم، محوطه پشت اسکله‌ها که ۱۲۰ هزار متر مربع مساحت دارد. روی هم رفته، ظرفیت سالانه این بخش‌ها حدود ۹۰۰ هزار TEU است. علاوه بر این، ۱۴ دستگاه جرثقیل کنار اسکله و ۳۶ دستگاه RTG در محوطه نصب می‌شود.

پرسش: این عدد برای یک بندر منطقه‌ای زیاد است. از کجا مطمئن هستید که بار کافی وجود دارد؟

پاسخ: ما فقط به بار فعلی نگاه نکرده‌ایم. بخشی از این ظرفیت برای بار ترانزیت افغانستان و آسیای مرکزی است که اکنون بیشتر از مسیرهای دیگر می‌رود. بخشی هم برای بار صادراتی منطقه است. اگر زیرساخت آماده نباشد، بار به جای دیگر می‌رود. ما نمی‌خواهیم فقط برای امروز بسازیم. می‌خواهیم وقتی مشتری سراغ ما آمد، جواب آماده داشته باشیم.

پرسش: برخی فعالان بخش خصوصی می‌گویند هزینه‌های بندری بالاست و همین موضوع رقابت را سخت می‌کند. نظر شما چیست؟

پاسخ: این انتقاد را می‌شنویم و بی‌جواب نیست. ما در سال ۱۴۰۱ نرخ‌های خود را ۱۲ درصد افزایش دادیم، در حالی که تورم عمومی بالاتر بود. در ۱۴۰۲ هم افزایش را محدود نگه داشتیم. اما مشکل اصلی فقط تعرفه نیست. گاهی کشتی ۳ روز در صف می‌ماند و این هزینه برای خط کشتیرانی سنگین است. برای همین می‌خواهیم با زمان‌بندی بهتر، کاهش توقف کشتی‌ها را هم جدی بگیریم.

پرسش: در بخش کانتینر، رقابت با بنادر همسایه چگونه است؟

پاسخ: رقابت وجود دارد و ما آن را پنهان نمی‌کنیم. اما رقابت سالم برای مشتری خوب است. اگر ما کارآمدتر شویم، خط کشتیرانی هزینه کمتری می‌پردازد و صرفه‌جویی را به صاحب کالا منتقل می‌کند. ما نمی‌خواهیم با تخلیه ارزان، مشکل دیگری ایجاد کنیم. هدف ما این است که بندر به گلوگاه تبدیل نشود.

پرسش: اگر این طرح‌ها عقب بیفتد، مهم‌ترین مانع کجاست؟

پاسخ: سه مانع اصلی داریم. اول، تأمین به‌موقع تجهیزات و قطعات. دوم، هماهنگی با گمرک و سازمان‌های مرزی برای کاهش زمان ترخیص. سوم، آماده‌سازی راه‌های دسترسی و جلوگیری از ترافیک شهری. اگر این سه بخش همراه نباشند، حتی بهترین اسکله هم نمی‌تواند به‌تنهایی مشکل را حل کند.

پرسش: اگر بخواهید وضع بندر را در یک جمله توصیف کنید، چه می‌گویید؟

پاسخ: بندر ما دیگر فقط جایی برای تخلیه کشتی نیست. ما می‌خواهیم به محلی تبدیل شویم که کالا در آن جابه‌جا، ترخیص و سریع‌تر به مقصد فرستاده شود. اگر این اتفاق بیفتد، بندرعباس نه‌تنها برای ایران، بلکه برای کل منطقه اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

شورای شهر بندرعباس با ۴ رأی موافق، طرح ساخت ۱۲ هزار واحد مسکونی در حاشیه شرقی شهر را تصویب کرد

مخالفان: کمبود آب، فرسودگی شبکه فاضلاب و نبود حمل‌ونقل عمومی کافی در منطقه

(گزارش از: مهدی رستگارنیا)

بندرعباس – ۲۱ مهر ۱۴۰۲: شورای شهر بندرعباس روز سه‌شنبه با ۴ رأی موافق در برابر ۳ رأی مخالف و ۲ رأی ممتنع، طرح ساخت ۱۲ هزار واحد مسکونی در حاشیه شرقی شهر را تصویب کرد. این طرح که از ماه‌ها پیش با اعتراض برخی اعضای شورا و فعالان محیط‌زیست روبه‌رو بود، در جلسه‌ای که تا ساعت ۱ بامداد ادامه داشت نهایی شد. جلسه علنی بود و جمعی از شهروندان نیز در سالن حضور داشتند.

طرح مربوط به منطقه‌ای است که تا سال ۱۳۹۵ بخشی از اراضی کشاورزی و باغ‌های اطراف روستای بیدخون بود. بر اساس مصوبه شورا، زمین‌ها ابتدا به شهرک صنعتی منتقل شده و سپس برای ساخت مسکن تغییر کاربری یافته‌اند. مساحت کل طرح ۱۴۰ هکتار است و پیش‌بینی می‌شود جمعیت ساکن در آن به حدود ۴۸ هزار نفر برسد.

مهندس فرهاد کیانی‌پور، عضو شورا و رئیس کمیسیون عمران، در توجیه رأی موافق خود گفت: «ما با کمبود زمین برای مسکن اقشار کم‌درآمد روبه‌رو هستیم و اگر امروز تصمیم نگیریم، فردا قیمت هر متر زمین دو برابر خواهد شد. این طرح فرصت خوبی برای جوانان شهر است.» او افزود که ۳۰ درصد واحدها به‌صورت رایگان در اختیار خانوارهای دارای سرپرست زن قرار می‌گیرد.

در مقابل، خانم دکتر سیمین رهنورد، عضو دیگر شورا، رأی مخالف داد و گفت که هیچ گزارش کارشناسی مستقلی درباره ظرفیت آبی منطقه ارائه نشده است. به گفته او، چاه‌های موجود در محدوده طرح پیش‌تر نیز با افت سطح آب روبه‌رو بوده‌اند و حفر چاه تازه می‌تواند فشار بیشتری بر آبخوان وارد کند. او خواستار آن شد که پیش از هر اقدامی، مطالعه جامع منابع آبی انجام شود.

اعضای ممتنع نیز به نبود برنامه مشخص برای حمل‌ونقل عمومی اشاره کردند. به گفته آنان، تنها یک خط اتوبوس تا ابتدای منطقه کشیده شده و فاصله بسیاری از ساکنان تا ایستگاه نزدیک بیش از ۴ کیلومتر است. آنان خواستار آن شدند که پیش از ورود ساکنان، حداقل سه خط اتوبوس و یک ایستگاه مترو در مسیر تعریف شود.

در جلسه علنی، نمایندگان ۱۷ صنف و اتحادیه شهری نیز حضور داشتند. برخی از آنان نگرانی خود را درباره فرسودگی شبکه فاضلاب شهر مطرح کردند و گفتند که در بسیاری از خیابان‌های مرکزی، لوله‌ها بیش از ۴۰ سال عمر دارند. به گفته آنان، افزودن ۱۲ هزار واحد جدید بدون نوسازی شبکه قدیمی، خطر آبگرفتگی و ترکیدگی لوله‌ها را در زمستان بالا می‌برد.

در پاسخ به این انتقادها، مهندس کیانی‌پور گفت که ۱۸ کیلومتر خط فاضلاب جدید در همین طرح اجرا می‌شود و ۶ مخزن ذخیره با ظرفیت مجموع ۴۵ هزار مترمکعب ساخته خواهد شد. او همچنین اعلام کرد که ۲۰ درصد از سود حاصل از فروش زمین‌های تجاری طرح به صندوق توسعه فاضلاب اختصاص می‌یابد.

شورای شهر بندرعباس اعلام کرده است که مجوزهای ساخت‌وساز تا زمان تکمیل شبکه فاضلاب صادر نخواهد شد. با این حال، برخی اعضا خواستار آن شدند که این شرط به‌صورت مکتوب در متن مصوبه درج شود. قرار است متن نهایی مصوبه ظرف ۱۰ روز آینده منتشر شود.

بندر شهید رجایی ۲ به ظرفیت ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار TEU رسید

اسکله‌های جدید، عمق ۱۶ متر و هدف تبدیل بندرعباس به هاب ترانزیتی منطقه

(گزارش از: مهدی رستگارنیا)

بندرعباس – ۱۲ آبان ۱۴۰۲: بندر شهید رجایی ۲ در بندرعباس روز سه‌شنبه با حضور مسئولان محلی و مدیران شرکت بنادر و دریانوردی تجارت‌پارس به بهره‌برداری رسید. با این اقدام، ظرفیت سالانه جابه‌جایی کانتینر در این بندر از ۶۰۰ هزار TEU به ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار TEU افزایش یافت. مراسم افتتاح با حضور مهندس کامران سلیمی‌نژاد، مدیرعامل شرکت، و جمعی از نمایندگان اتاق بازرگانی هرمزگان برگزار شد.

بندر شهید رجایی ۲ در ساحل شرقی خلیج بندرعباس قرار دارد و شامل ۴ اسکله جدید با عمق ۱۶ متر است. طول مجموع اسکله‌ها ۱ هزار و ۱۵۰ متر است و ۱۴ دستگاه جرثقیل کنار اسکله و ۳۶ دستگاه RTG در محوطه نصب شده است. به گفته مدیرعامل شرکت، ۲۲ هکتار از محوطه پشت اسکله‌ها به انبار کانتینر اختصاص یافته و ظرفیت ذخیره‌سازی همزمان ۱۸ هزار TEU را فراهم می‌کند.

سلیمی‌نژاد در آیین افتتاح گفت: «بندرعباس تا همین چند سال پیش بیشتر یک دروازه برای ورود کالا بود. ما می‌خواهیم آن را به یک مرکز ترانزیت واقعی تبدیل کنیم؛ جایی که کالا فقط عبور نکند، بلکه مدتی نگه داشته شود، بازسازی شود و سپس به مقصد بعدی برود.» او افزود که بخش مهمی از ظرفیت جدید برای کالاهای ترانزیتی به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان در نظر گرفته شده است.

به گفته مسئولان، ساخت فاز نخست بندر شهید رجایی ۲ حدود ۴۲ ماه طول کشیده و هزینه آن ۳۸۰ میلیارد تومان بوده است. بخشی از این مبلغ را شرکت بنادر و دریانوردی تجارت‌پارس تأمین کرده و مابقی از محل تسهیلات بانکی پرداخت شده است. مدیرعامل شرکت گفت که بازگشت سرمایه این طرح برای ۱۲ سال پیش‌بینی شده است.

با این حال، برخی فعالان بخش خصوصی نسبت به تعرفه‌های جدید ابراز نگرانی کرده‌اند. به گفته آنان، افزایش هزینه‌های بندری می‌تواند رقابت‌پذیری کالاهای صادراتی ایران را در بازارهای همسایه کاهش دهد. در پاسخ، مدیرعامل شرکت اعلام کرد که نرخ‌ها در سال ۱۴۰۲ تنها ۱۲ درصد افزایش یافته‌اند، در حالی که تورم عمومی بالاتر بوده است.

مهندس سلیمی‌نژاد همچنین از برنامه‌ای برای ایجاد یک منطقه ویژه اقتصادی در اطراف بندر خبر داد. به گفته او، این منطقه می‌تواند به جذب سرمایه‌گذاری در صنایع سبک و خدمات لجستیک کمک کند. وی گفت که مطالعات اولیه این طرح تا پایان سال ۱۴۰۲ به پایان می‌رسد و پیشنهاد آن برای تصویب به شورای عالی مناطق آزاد ارائه خواهد شد.

بندر شهید رجایی ۲ به ظرفیت ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار TEU رسید

اسکله‌های جدید، عمق ۱۶ متر و هدف تبدیل بندرعباس به هاب ترانزیتی منطقه

(گزارش از: مهدی رستگارنیا)

بندرعباس – ۱۲ آبان ۱۴۰۲: بندر شهید رجایی ۲ در بندرعباس روز سه‌شنبه با حضور مسئولان محلی و مدیران شرکت بنادر و دریانوردی تجارت‌پارس به بهره‌برداری رسید. با این اقدام، ظرفیت سالانه جابه‌جایی کانتینر در این بندر از ۶۰۰ هزار TEU به ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار TEU افزایش یافت. مراسم افتتاح با حضور مهندس کامران سلیمی‌نژاد، مدیرعامل شرکت، و جمعی از نمایندگان اتاق بازرگانی هرمزگان برگزار شد.

بندر شهید رجایی ۲ در ساحل شرقی خلیج بندرعباس قرار دارد و شامل ۴ اسکله جدید با عمق ۱۶ متر است. طول مجموع اسکله‌ها ۱ هزار و ۱۵۰ متر است و ۱۴ دستگاه جرثقیل کنار اسکله و ۳۶ دستگاه RTG در محوطه نصب شده است. به گفته مدیرعامل شرکت، ۲۲ هکتار از محوطه پشت اسکله‌ها به انبار کانتینر اختصاص یافته و ظرفیت ذخیره‌سازی همزمان ۱۸ هزار TEU را فراهم می‌کند.

سلیمی‌نژاد در آیین افتتاح گفت: «بندرعباس تا همین چند سال پیش بیشتر یک دروازه برای ورود کالا بود. ما می‌خواهیم آن را به یک مرکز ترانزیت واقعی تبدیل کنیم؛ جایی که کالا فقط عبور نکند، بلکه مدتی نگه داشته شود، بازسازی شود و سپس به مقصد بعدی برود.» او افزود که بخش مهمی از ظرفیت جدید برای کالاهای ترانزیتی به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان در نظر گرفته شده است.

به گفته مسئولان، ساخت فاز نخست بندر شهید رجایی ۲ حدود ۴۲ ماه طول کشیده و هزینه آن ۳۸۰ میلیارد تومان بوده است. بخشی از این مبلغ را شرکت بنادر و دریانوردی تجارت‌پارس تأمین کرده و مابقی از محل تسهیلات بانکی پرداخت شده است. مدیرعامل شرکت گفت که بازگشت سرمایه این طرح برای ۱۲ سال پیش‌بینی شده است.

با این حال، برخی فعالان بخش خصوصی نسبت به تعرفه‌های جدید ابراز نگرانی کرده‌اند. به گفته آنان، افزایش هزینه‌های بندری می‌تواند رقابت‌پذیری کالاهای صادراتی ایران را در بازارهای همسایه کاهش دهد. در پاسخ، مدیرعامل شرکت اعلام کرد که نرخ‌ها در سال ۱۴۰۲ تنها ۱۲ درصد افزایش یافته‌اند، در حالی که تورم عمومی بالاتر بوده است.

مهندس سلیمی‌نژاد همچنین از برنامه‌ای برای ایجاد یک منطقه ویژه اقتصادی در اطراف بندر خبر داد. به گفته او، این منطقه می‌تواند به جذب سرمایه‌گذاری در صنایع سبک و خدمات لجستیک کمک کند. وی گفت که مطالعات اولیه این طرح تا پایان سال ۱۴۰۲ به پایان می‌رسد و پیشنهاد آن برای تصویب به شورای عالی مناطق آزاد ارائه خواهد شد.

اتحادیه ۱۴ هنرمند لاک‌الکل‌نگار بندرعباس را ترک کرد

کمبود محل تمرین، نبود بازار و هزینه بالای مواد اولیه دلیل اصلی انصراف اعضا

(گزارش از: مهدی رستگارنیا)

بندرعباس – ۱۲ آبان ۱۴۰۲: اتحادیه هنرمندان لاک‌الکل‌نگار بندرعباس که از سال ۱۳۹۸ فعالیت می‌کرد، روز سه‌شنبه اعلام کرد که ۱۴ عضو از ۲۱ عضو خود این اتحادیه را ترک کرده‌اند. به گفته مسئولان، کمبود محل تمرین، نبود بازار مناسب برای فروش آثار و هزینه بالای مواد اولیه مهم‌ترین دلایل این انصراف‌ها بوده است. این اتحادیه در اوج فعالیت خود ۲۱ عضو داشت و برخی از آثار اعضایش در نمایشگاه‌های استانی بندرعباس و کیش به نمایش درآمده بود.

لاک‌الکل‌نگار هنری است که در آن رنگ‌های الکلی روی سطوح غیرمتخلخل مانند سنگ، شیشه و فلز با قلم‌مو یا ابزارهای باریک کشیده می‌شود و پس از خشک شدن، لایه‌ای براق و مقاوم روی اثر باقی می‌ماند. این هنر در سال‌های اخیر در بندرعباس طرفداران زیادی پیدا کرده بود، اما بسیاری از هنرمندان آن هیچ‌وقت نتوانستند از راه فروش آثار خود زندگی کنند.

مهندس فرهاد کیانی‌پور، عضو شورا و رئیس کمیسیون عمران، در توجیه رأی موافق خود گفت: «ما با کمبود زمین برای مسکن اقشار کم‌درآمد روبه‌رو هستیم و اگر امروز تصمیم نگیریم، فردا قیمت هر متر زمین دو برابر خواهد شد. این طرح فرصت خوبی برای جوانان شهر است.» او افزود که ۳۰ درصد واحدها به‌صورت رایگان در اختیار خانوارهای دارای سرپرست زن قرار می‌گیرد.

در مقابل، خانم دکتر سیمین رهنورد، عضو دیگر شورا، رأی مخالف داد و گفت که هیچ گزارش کارشناسی مستقلی درباره ظرفیت آبی منطقه ارائه نشده است. به گفته او، چاه‌های موجود در محدوده طرح پیش‌تر نیز با افت سطح آب روبه‌رو بوده‌اند و حفر چاه تازه می‌تواند فشار بیشتری بر آبخوان وارد کند. او خواستار آن شد که پیش از هر اقدامی، مطالعه جامع منابع آبی انجام شود.

اعضای ممتنع نیز به نبود برنامه مشخص برای حمل‌ونقل عمومی اشاره کردند. به گفته آنان، تنها یک خط اتوبوس تا ابتدای منطقه کشیده شده و فاصله بسیاری از ساکنان تا ایستگاه نزدیک بیش از ۴ کیلومتر است. آنان خواستار آن شدند که پیش از ورود ساکنان، حداقل سه خط اتوبوس و یک ایستگاه مترو در مسیر تعریف شود.

در جلسه علنی، نمایندگان ۱۷ صنف و اتحادیه شهری نیز حضور داشتند. برخی از آنان نگرانی خود را درباره فرسودگی شبکه فاضلاب شهر مطرح کردند و گفتند که در بسیاری از خیابان‌های مرکزی، لوله‌ها بیش از ۴۰ سال عمر دارند. به گفته آنان، افزودن ۱۲ هزار واحد جدید بدون نوسازی شبکه قدیمی، خطر آبگرفتگی و ترکیدگی لوله‌ها را در زمستان بالا می‌برد.

در پاسخ به این انتقادها، مهندس کیانی‌پور گفت که ۱۸ کیلومتر خط فاضلاب جدید در همین طرح اجرا می‌شود و ۶ مخزن ذخیره با ظرفیت مجموع ۴۵ هزار مترمکعب ساخته خواهد شد. او همچنین اعلام کرد که ۲۰ درصد از سود حاصل از فروش زمین‌های تجاری طرح به صندوق توسعه فاضلاب اختصاص می‌یابد.

شورای شهر بندرعباس اعلام کرده است که مجوزهای ساخت‌وساز تا زمان تکمیل شبکه فاضلاب صادر نخواهد شد. با این حال، برخی اعضا خواستار آن شدند که این شرط به‌صورت مکتوب در متن مصوبه درج شود. قرار است متن نهایی مصوبه ظرف ۱۰ روز آینده منتشر شود.

بندر شهید رجایی ۲ به ظرفیت ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار TEU رسید

اسکله‌های جدید، عمق ۱۶ متر و هدف تبدیل بندرعباس به هاب ترانزیتی منطقه

(گزارش از: مهدی رستگارنیا)

بندرعباس – ۱۲ آبان ۱۴۰۲: بندر شهید رجایی ۲ در بندرعباس روز سه‌شنبه با حضور مسئولان محلی و مدیران شرکت بنادر و دریانوردی تجارت‌پارس به بهره‌برداری رسید. با این اقدام، ظرفیت سالانه جابه‌جایی کانتینر در این بندر از ۶۰۰ هزار TEU به ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار TEU افزایش یافت. مراسم افتتاح با حضور مهندس کامران سلیمی‌نژاد، مدیرعامل شرکت، و جمعی از نمایندگان اتاق بازرگانی هرمزگان برگزار شد.

بندر شهید رجایی ۲ در ساحل شرقی خلیج بندرعباس قرار دارد و شامل ۴ اسکله جدید با عمق ۱۶ متر است. طول مجموع اسکله‌ها ۱ هزار و ۱۵۰ متر است و ۱۴ دستگاه جرثقیل کنار اسکله و ۳۶ دستگاه RTG در محوطه نصب شده است. به گفته مدیرعامل شرکت، ۲۲ هکتار از محوطه پشت اسکله‌ها به انبار کانتینر اختصاص یافته و ظرفیت ذخیره‌سازی همزمان ۱۸ هزار TEU را فراهم می‌کند.

سلیمی‌نژاد در آیین افتتاح گفت: «بندرعباس تا همین چند سال پیش بیشتر یک دروازه برای ورود کالا بود. ما می‌خواهیم آن را به یک مرکز ترانزیت واقعی تبدیل کنیم؛ جایی که کالا فقط عبور نکند، بلکه مدتی نگه داشته شود، بازسازی شود و سپس به مقصد بعدی برود.» او افزود که بخش مهمی از ظرفیت جدید برای کالاهای ترانزیتی به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان در نظر گرفته شده است.

به گفته مسئولان، ساخت فاز نخست بندر شهید رجایی ۲ حدود ۴۲ ماه طول کشیده و هزینه آن ۳۸۰ میلیارد تومان بوده است. بخشی از این مبلغ را شرکت بنادر و دریانوردی تجارت‌پارس تأمین کرده و مابقی از محل تسهیلات بانکی پرداخت شده است. مدیرعامل شرکت گفت که بازگشت سرمایه این طرح برای ۱۲ سال پیش‌بینی شده است.

با این حال، برخی فعالان بخش خصوصی نسبت به تعرفه‌های جدید ابراز نگرانی کرده‌اند. به گفته آنان، افزایش هزینه‌های بندری می‌تواند رقابت‌پذیری کالاهای صادراتی ایران را در بازارهای همسایه کاهش دهد. در پاسخ، مدیرعامل شرکت اعلام کرد که نرخ‌ها در سال ۱۴۰۲ تنها ۱۲ درصد افزایش یافته‌اند، در حالی که تورم عمومی بالاتر بوده است.

مهندس سلیمی‌نژاد همچنین از برنامه‌ای برای ایجاد یک منطقه ویژه اقتصادی در اطراف بندر خبر داد. به گفته او، این منطقه می‌تواند به جذب سرمایه‌گذاری در صنایع سبک و خدمات لجستیک کمک کند. وی گفت که مطالعات اولیه این طرح تا پایان سال ۱۴۰۲ به پایان می‌رسد و پیشنهاد آن برای تصویب به شورای عالی مناطق آزاد ارائه خواهد شد.

اتحادیه ۱۴ هنرمند لاک‌الکل‌نگار بندرعباس را ترک کرد

کمبود محل تمرین، نبود بازار و هزینه بالای مواد اولیه دلیل اصلی انصراف اعضا

(گزارش از: مهدی رستگارنیا)

بندرعباس – ۱۲ آبان ۱۴۰۲: اتحادیه هنرمندان لاک‌الکل‌نگار بندرعباس که از سال ۱۳۹۸ فعالیت می‌کرد، روز سه‌شنبه اعلام کرد که ۱۴ عضو از ۲۱ عضو خود این اتحادیه را ترک کرده‌اند. به گفته مسئولان، کمبود محل تمرین، نبود بازار مناسب برای فروش آثار و هزینه بالای مواد اولیه مهم‌ترین دلایل این انصراف‌ها بوده است. این اتحادیه در اوج فعالیت خود ۲۱ عضو داشت و برخی از آثار اعضایش در نمایشگاه‌های استانی بندرعباس و کیش به نمایش درآمده بود.

لاک‌الکل‌نگار هنری است که در آن رنگ‌های الکلی روی سطوح غیرمتخلخل مانند سنگ، شیشه و فلز با قلم‌مو یا ابزارهای باریک کشیده می‌شود و پس از خشک شدن، لایه‌ای براق و مقاوم روی اثر باقی می‌ماند. این هنر در سال‌های اخیر در بندرعباس طرفداران زیادی پیدا کرده بود، اما بسیاری از هنرمندان آن هیچ‌وقت نتوانستند از راه فروش آثار خود زندگی کنند.

صفحه ۸ از ۲۸ | ۲۲۸ پیشخوان | ۰.۶۳ کیلوگرم | ۸۳۰۰۵۱