

گردشگری

تالاب صورتی یا **چاپهار** جاذبه‌ای شگفت‌انگیز و دیدنی در نوار ساحلی مَکران



دریاچه و تالاب صورتی لیب‌ار در ۲۰ کیلومتری شرق چاپهار در مسیر ساحلی جاده رمین به بریس این شهرستان در جنوب سیستان و بلوچستان جاذبه‌ای شگفت‌انگیز، زیبا و دیدنی در نوار ساحلی مَکران برای گردشگران و مسافران است که سالانه هزاران دوستدار طبیعت از آن دیدن می‌کنند. به گزارش اقتصادس‌رآمد، دریاچه صورتی لیب‌ار از جاذبه‌های شگرف چاپهار محسوب می‌شود و علاوه‌بر زیبایی‌های رنگ صورتی و تولید نمک، محل تجمع انواع پرندگان و لاک پشت هاست.بنابر گزارش ایرنا ، تالاب لیب‌ار در دو طرف جاده چاپهار-بریس واقع شده و به دلیل دسترسی مناسب و همجوار بودن جاده ساحلی روزانه صدها گردشگر و افراد محلی از آن دیدن می‌کنند. گردشگران با حضور در تالاب و دریاچه صورتی می‌توانند نمک خوراکی، دارویی و انواع صنایع دستی ساخت دستان هنرمند زنان ساکن در روستای کدژب لیب‌ار را خریداری و به عنوان سوغات ببرند.

لیبار نیز مانند دیگر تالاب‌ها اکوسیستم و پوشش گیاهی ویژه‌ای دارد. در تالاب و پیرامون آن می‌توان گونه‌های بلوط و گزنه را دید که رویش برخی از آنها در آب منظره زیبایی را خلق می‌کند. علاوه‌بر این پنبه‌های وحشی در اطراف لیب‌ار می‌رویند که مردم منطقه از آن تشک و بالشت تهیه می‌کنند. این اکوسیستم همچنین موجب شده تا حیات‌جانوری در کنار لیب‌ار شکل گیرد. وجود پرندگان چون چنگر، فلاینگو، کشیم، انواع حواصیل، طاوسکین، باقر قره، تپه‌ر، عقاب دشتی، زیبایی این منطقه را دوچندان کرده است.در این منطقه تالاب‌های دیگری نیز وجود دارند که اغلب آنها بر اثر جزر و مد دریا به وجود آمده‌است. به‌همین دلیل، لیب‌سار تنها تالاب منطقه نیست و تالاب «دشتار» از جمله آنهاست که در نزدیکی‌های لیب‌ار واقع شده و مورد توجه گردشگران است. دشتار در زبان بلوچی به دختران جوان معجزین می‌توان به تماشای درخت انجیر معابد و ساحل فوق‌العاده زیبای حواصیل، طاوسکین، باقرقره، تپه‌ر، عقاب دشتی، زیبایی تالاب صورتی لیب‌ار را دوچندان کرده‌استلیبار دریاچه صورتی در جهان نیست و نمونه‌های مشابه دیگری در برخی نقاط دنیا مانند کیسبون در استرالیا، روسیه، سنگال، بولیوی و اسپانیا نیز وجود دارد.اکثر اغلب گردشگران و طبیعت دوستانی که تمایل دارند دورترین نقطه شرقی ایران یعنی «گوآتر» در ساحل دریای عمان را ببینند لیب‌ار را خوب می‌شناسند و هنگام رفتن به گوآتر حتما در ساحل این تالاب که در تنگه و دره‌ای صخره‌ای واقع شده توقف می‌کنند. برای رسیدن به تالاب لیب‌ار باید وارد جاده بسیار زیبای چاپهار به گوآتر شد. لیب‌ار در ۱۵ کیلومتری شرق چاپهار در نزدیکی روستای رمین قرار دارد. در این مسیر همچنین می‌توان به تماشای درخت انجیر معابد و ساحل فوق‌العاده زیبای رمین هم رفت و لانه‌های پر شمار خرچنگ‌ها را نیز از نزدیک دید. در بیشتر روزهای سال هم تعدادی از زنان و مردان محلی در ساحل لیب‌ار بازارچه‌ای دایر می‌کنند و کالاهایی همچون تولیدات صنایع دستی، انواع صدف‌های صید شده و محصولات کشاورزی خود را در بازارچه می‌فروشند. آ‌نجا به وجود پلانتکون‌های گیاهی در آب‌های شور موجب می‌شود تا رنگ آب تغییر نکند، پلانتکون موجود در تالاب لیب‌ار هم باعث شده تا آب این دریاچه در برخی ماه‌های سال به رنگ صورتی درآید که همین موضوع پلانتکون‌های گیاهی و سواد عالی فراوانی در فصل «موسسون» که فصل طوفان‌های دریایی است، وارد این تالاب می‌شوند.معمولا موسون از اواسط خرداد شروع می‌شود و تا اواسط شهریور ادامه دارد. در این زمان آفتاب پلانتکون وارد تالاب می‌شود که بر اثر واکنش‌ها باعث تغییر رنگ آب تالاب به صورتی می‌شوند. البته باید گفت بارندگی‌های شدید نیز موجب پراکنی تالاب می‌شوند.لیبار در همه فصول سال رنگی نیست اگر می‌خواهید رنگ صورتی آب‌های آن را ببینید، بهتر است زمستان را برای تماشای این تالاب کم‌نظیر انتخاب کنید.

دریاچه صورتی لیب‌ار چاپهار جاذبه ای زیبا و دیدنی

رئیس اداره محیط زیست چاپهار در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا اظهارداشت: نامگذاری این دریاچه به نسام دریاچه صورتی به علت وجود پلانتکون‌های گیاهی زیاد و غنی بودن آب منطقه از مواد آلی و معدنی است که از طریق رودخانه لیب‌ار به این حوزه هدایت می‌شود.اشرنر فعلی حسینی افزود: رنگ آب دریاچه لیب‌ار ملقب به دریاچه صورتی در تابستان و با گرم شدن هوا تبدیل به قرمز و صورتی می‌شود.وی افزود: عوامل و جریانات دریایی حاصل از طوفان‌های موسون نیز سبب افزایش بیش از حد پلانتکون‌های گیاهی در این دریاچه می‌شود.رئیس اداره محیط زیست چاپهار وجود انواع پرندگان، لاک پشت‌های سبز، دلفین‌ها در گوآتر و بریس، بندر صیادی و گردشگری، ساحل شنی، ماسه‌ای و صخره‌ای در سواحل چاپهار و دشتیاری را از جاذبه‌های مهم گردشگری برای مسافران داخلی و خارجی عنوان کرد. وی بیان کرد: بیش از ۷۰۰ منطقه تفریحی، طبیعی، تاریخی و گردشگری سواحل مَکران در محدوده چاپهار از گوآتر تا زراباد و یکی از ۱۰ نقطه مهم راهبردی جهان آماده استقبال و پذیرایی از گردشگران داخلی و خارجی است. حسینی تصریح کرد: وجود آب و هوای مطلوب، سواحل و چشم اندازهای زیبا، آثار تاریخی و فرهنگی، بازارهای سنتی و مدرن و ده‌ها جاذبه دیگر، چاپهار را به مقصدی شایسته و مناسب برای گردشگران داخلی و خارجی تبدیل کرده‌است. وی افزود: چاپهار به عنوان پز نزدیک‌ترین بندر اقیانوس ایران و سرزمین موج و مرجان واقع در قلب مَکران بلوچستان و در فاصله ۶۵ کیلومتری جنوب زاهدان مرکز استان سیستان و بلوچستان از ۲ شهر ۱۱ تنمک، آن را احاطه کرده‌است. شهر کی، پروند، تبت این اثر طبیعی بهد از طی کردن روند بررسی در شورای ثبت میراث فرهنگی استان و شورای ثبت بناها و آثار طبیعی کشور و تایید نهایی، حکم آن توسط وزیر میراث فرهنگی و به استنادار و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چاپهار ابلاغ شده‌است. به گفته وی، این اتفاق، باعث حفاظت و معرفی بیشتر این اثر می‌شود و مقدمه‌ای برای ثبت منظر این دریاچه در فهرست آثار طبیعی جهانی خواهد بود.



گروه گردشگری دریایی – ناخدا

صنعت مهم و ارزآوری است که برخی از کشورها روی آن حساب آید. ظرفیت کم نظیری در حوزه صنعت گردشگری برخوردار است؛ به نحوی که ایران جزو ۱۰ کشور برتر جهان در داشتن قابلیت‌های گردشگری به حساب می‌آید. ظرفیت اسمی اقتصاد گردشگری ایران را سالانه تا ۲۰ هزار میلیارد درآمد نفت محاسبه کرده اند؛ اما شورویخانه از این درآمد کلان و سرشار که می‌تواند مسا را از نخوت نجات دهد، تقریبا صفر است. یعنی به جای درآمدی حدود ۲۰۰میلیارد دلار در سال، محروم هستیم. این روزها حال گردشگری ایران اصلا خوب نیست و علاوه بر ضعف زیرساخت‌ها، «ایران هراسی» و پایکوت‌های سیاسی، فرهنگی و اجتماعی ایران عامل مهمی در حذف صنعت گردشگری ایران است که ظاهرا در کوتاه مدت هم چاره‌ای برای آن قابل تصور نیست. به هر روی، لازم است در باره گردشگری سخن بگوییم و حداقل این انتظار را داشته باشیم که گردشگری داخلی – که بیشتر باید بگوئیم تعطیلات محدود و تفریحات خانوادگی – با شرایط بسیار سخت امروزی، تا حدی رونق داشته باشد. برای همین منظور سلسله گفتاری منتشر می‌آید. ناخدا امیرحسین مزینی فر که دانش کلاسیک و تجربه عملی گردشگری را با هم جمع کرده است. بخوانید:

برای تعریف گردشگری دریایی، ابتدا باید خود گردشگری را تعریف کنیم. گردشگری گونه‌ای از سفر است که اغلب به قصد تفریح انجام می‌شود. دویید ویسور، متخصص مدیریت گردشگری، می‌گوید: گردشگری مجموع پدیده‌ها و ارتباطات ناشی از کنش متقابل میان گردشگران، سرمایه، غیردولتی، در فرایند جذب، حمل‌ونقل، پذیرایی و کنترل گردشگران و دیگر بازدیدکنندگان است. در تعریفی که سازمان جهانی گردشگری از این مفهوم کرده است، گردشگری به فعالیت‌های افرادی که برای استراحت، کار و دلایل دیگر به خارج از محیط سکونت معمول خویش سفر کرده و حداکثر برای یک سال متوالی در آن جا اقامت می‌کنند، گفته شده که در این تعریف گردشگری به دو دسته بومی و خارجی تقسیم می‌شود. اگر بخواهیم گردشگری (tourism) را واژه‌شناسی کنیم، باید گفت که واژه tourism از لغت tour به معنای گشتن گرفته شده که ریشه در لغت لاتین turns به معنای دور زدن، رفت و برگشت بین مبدأ و مقصد و چرخش دارد. در فرهنگ ویستر، گردشگری و مسافرت گردشگر در نظر گرفته شده، اما فرهنگ لغت لانگمن گردشگری را سفری به قصد تفریح تعریف کرده‌است. امروزه واژه صنعت نیز به عنوان پیشوندی در کنار گردشگری به کار می‌رود و در اکثر کشورها اصطلاح صنعت گردشگری پذیرفته شده‌است. پذیرفته شدن اصطلاح صنعت گردشگری از این باب اهمیت دارد که اگر به لحاظ قانونی و حقوقی گردشگری به‌عنوان صنعت پذیرفته شود، می‌تواند از وام‌های صنعتی استفاده کند و از معافیت‌های مالیاتی صنایع برخوردار شود. اما گردشگری دریایی چیست؟

درباره گردشگری دریایی

گردشگری دریایی نوعی از گردشگری است که فعالیت‌های مربوط به آن در دو محیط ساحلی و دریا (محیط آبی) –صورتی می‌گیرد. از این رو برای تعریف گردشگری دریایی باید به دو گونه آن اشاره کنیم: گردشگری ساحلی و گردشگری دریایی.

اگرچه این دو در نگاه اول دارای شباهت‌هایی هستند، اما از نظر اهمیت و حوزه فعالیت باهم تفاوت دارند. ریشه گردشگری در مناطق ساحلی را باید در دوران روم باستان، هنگامی که نخستین خانه‌های رومی در بخش جنوبی ایتنین پنینسولا

تاکید جانشین فرماندهی فراجا بر افزایش ضریب امنیت کشتیرانی در آبراه اروندرود

جانشین فرماندهی فراجا بر افزایش ضریب امنیت کشتیرانی در آبراه اروندرود تاکید کرد.به گزارش اقتصادس‌رآمد، سردار سرتیپ قاسم رضایی در جریان بازدید از آبراه اروندرود و گفتگو با تعدادی از مأموران دریایی خوزستان افزود: نباید هیچ عاملی سبب بروز ناامنی در آبراه بین‌المللی اروندرود شود.وی اروندرود را عامل دوستی دولت ایران و عراق توصیف کرد و افزود: خوشبختانه فرماندهی گارد مرزی عراق با فرماندهی مرزبانی و دریایی خوزستان تعامل قابل تحسین دارد.جانشین فرماندهی فراجا افزود: در سایه این تعامل مثبت، کشتیرانی در اروندرود بدون مسأله خاصی جریان دارد.رضایی با بیان اینکه مواردی از تردهای غیرمجاز در دو سوی اروندرود در ماه‌های اخیر وجود داشته است، افزود: خوشبختانه در سایه همکاری مرزبانان دو کشور این تردهای غیرمجاز ناکام مانده است و هم اکنون شرایط امنیتی در اروندرود در بهترین وضعیت قرار دارد.وی گفت: برای کنترل تردهای غیرمجاز در اروندرود از پهپاد و وسایل الکترونیکی استفاده می‌شود.جانشین فرماندهی فراجا در ادامه افزود: کشتیرانی و تردد شناورهای صیادی و تجاری در اروندرود بدون مشکل خاصی جریان دارد و در این مسیر دولت عراق همکاری خوبی دارد.رضایی از شهرهای بندری و ساحلی خرمشهر و آبادان بازدید کرد.

اقتصاد آبی (blue economy) و گردشگری دریایی؛ نوشتاری از ناخدا مزینی فر به «اقتصادس‌رآمد»

سهم ناچیز اقتصادی ایران از صنعت گردشگری دریایی



«ایران با دارا بودن ۵۸۰۰ کیلومتر طول نوار ساحلی، دارای مزیت مطلق است. جاذبه‌های گردشگری ایران در دنیا منحصر به‌فرد، بی‌نظیر و زاین‌د خاص و عام است. در حوزه گردشگری دریایی نیز کشور دارای فرصت‌های بی بدیلی است که بسیاری از کشور های جهان در حسرت آن هستند

آقای و دیگر سرگرمی‌هایی که در محدوده آسبال انجام می‌شود، بیشترین حجم فعالیت‌ها را شکل می‌دهند.

چهارپاره گردشگری ساحلی
گردشگری و تفرج در نواحی ساحلی، دارای جایگاهی است که در چهار زیرمنطقه موازی با ساحل قرار دارد: منطقه آب‌های ساحلی: این منطقه دریایی اکولوژیکی نزدیک ساحل، از فلات قاره شروع می‌شود تا ساحل ادامه دارد. این منطقه غنی‌ترین منطقه برای ماهیگیری است و غالبا شامل صخره‌ها و ستون‌های سنگی جالب توجه است. این قسمت برای سفر به جزایر نزدیک نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد.

منطقه ساحل: هم محدوده‌ای از دریا و هم محدوده‌ای از خشکی را دربرمی‌گیرد. به‌خصوص اگر گسترده و شنی باشد، بسیاری از بازی‌و ورزش‌های آبی گروهی را پوشش می‌دهد. منطقه پهنه گرانه‌ای: این منطقه به ناحیه پست‌ت وجود داشته باشد. نوع فعالیت‌های تفریحی در منطقه ساحل اطلاق می‌شود و بسیاری از تفریحات دریایی را حمایت می‌کند. مانند چسادر زن، پیکنیک و گردش بیرون شهر. در برخی مکان‌ها این منطقه متلا ها و برخی مشاغل را دربرمی‌گیرد. چشم‌انداز مهم این منطقه منظره دریاست. منطقه ساحل برای تفریح از این صنعت ناشی است. عموما شامل مناطقی است که خدماتی را برای فعالیت‌های تفریحی دربرمی‌گیرد. منظره ساحلی توسط پستی‌ها و بلندی‌ها و پوشش گیاهی شکل گرفته است.

گردشگری دریایی ایران: مزیت‌ها و معضلات
حال که گردشگری دریایی را تعریف کردیم، به مزیت‌ها و معضلات آن در ایران عزیز بپردازیم : گردشگری دریایی در ایران چه معنایی دارد؟ این تعریف چه تفاوتی با کشورهای توسعه یافته‌ای مانند چین، ژاپن، آمریکا و ترکیه دارد. آن‌ها از حداقل ظرفیت‌های موجود در حوزه دریا استفاده حداکثری را می‌برند تا در زمینه‌های مختلف اقتصادی اعم از گردشگری، استحصا انرژی و حمل و نقل ارزان استفاده مطلوب را داشته باشند. باید توجه داشت که میزان جابه جایی مسافر بین جزایر و بندار مختلف نمی‌تواند معیار و شاخص مناسبی برای تعریف از این صنعت باشد. به توجیه به این که گردشگری آن هم در زمینه دریا امری چند وجهی و دارای تعین‌های متفاوت است و از بازی‌په‌ها با شیف و ماسه شروع می‌شود و تا کشتی‌های کروز و هتل‌های دریایی می‌تواند ادامه داشته باشد، متأسفانه در کشور ما ساده ترین امکانات حتی برای تماشای دریا وجود ندارد

برگزیده

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اعلام کرد

چالش تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای داخلی و خارجی

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن تشریح چالش‌های تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای بین‌المللی داخلی و خارجی، گفت: اگر به الزامات حمل‌ونقل دریایی توجه نداشته باشیم و به مقوله مهمی همچون سوخت کم‌سولفور توجه نکنیم، از معادلات اقتصادی منطقه‌ای و جهانی عقب خواهیم ماند.به گزارش اقتصادس‌رآمد، مسعوم‌بل مدیراه اهمیت و ضرورت تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی مزدد در بندار کشور،به ایسنا اظهار کرد: مقوله سوخت کم‌سولفور پذیرایی از گردشگران داخلی و خارجی است. به توجیه به رویکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و اطلاعیه‌های صادرشده باید از ۱۵ سال قبل در مجموعه نفتی کشور مدنظر قرار می‌گرفت. با توجه به تعداد شناورگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و میزان سوخت مورد نیاز، پروژه تامین سوخت کم‌سولفور در داخل کشور توسط یک پالایشگاه کلبد خورد و مساعدت‌های لازم در این راستا از سوی وزارت نفت صورت گرفت.وی با اشاره به چالش نحوه انتقال

بخش اول

میزت های شمالی

ایجاد یک شغل در حوزه دریا منجر به ایجاد چهار شغل جانبی می‌شود؛ بر این اساس است که لزوم توجه به این بخش مهم از کشور و اقتصاد دریامحور و توجه به حوزه گردشگری دریایی که یکی از زیرشاخه‌های مهم گردشگری است را ضروری می‌نماید.

ایران با دارا بودن ۵۸۰۰ کیلومتر طول نوار ساحلی، دارای مزیت مطلق است. جاذبه‌های گردشگری ایران در دنیا منحصر به‌فرد، بی‌نظیر و زاین‌د خاص و عام است. درحوزه گردشگری دریایی نیز کشور دارای فرصت‌های بی بدیلی است که بسیاری از کشور های جهان در حسرت آن هستند.

مزیت های شمالی

سواحل متنوع، بندار تاریخی، در کنار زیست‌گاه پرندگان خاص و چشم‌اندازهای بکر مانند آن چه در جزایر خلیج پارسی می‌بینیم، کوچک‌ترین بخش از توان‌مندی‌های کشور در عرصه دریا به شمار می‌رود. در حوزه دریای کاسپین جزیره آشورا در بندر ترکمن، وجود تالاب‌های بین‌المللی ازلی و میان کاله و خلیج کرگان و شادگان و خور آذینی و مناظر بسیار زیبا در سواحل چاپهار، شهرهای توریستی رامسر، محمودآباد و بابلسر و

کشورهای ساحلی حوزه کاسپین از طریق گردشگری دریایی می‌توانند روابط اقتصادی، فرهنگی و سیاسی خود را گسترش دهند و به همین خاطر، گردشگری دریایی در مناطق شمالی، فرصتی بی نظیر به شمار می‌رود.

مزیت های جنوبی

در جنوب نیز هزاران کیلومتر ساحل وجود دارد که از طریق آن می‌توان به کشور و این مهم خاورمیانه از جمله امارات متحده عربی، قطر و عمان دسترسی داشت. گسترش بیش از پیش روابط اقتصادی و فرهنگی میان ایران با کشورهای ساحلی خلیج فارس و دریای عمان، فرصتی استراتژیک است که گردشگری دریایی در اختیار هرودندان قرار می‌دهد. جزایر قشم، کیش، هرمز و ... با جاذبه‌های دریایی متنوع آن‌ها و سالیات‌های تخم‌گذاری لاک‌پشت‌های دریایی، بازار ماهی فروشان بندر عباس، قلعه‌های پر تفراهی در سواحل جنوب، شهر دریانوردان کنگ با موزه‌های دریایی قدیمی‌اش، بندر باستانی سیراف و موزه دکتر وایت هوس، یوشهر و موزه مردم‌شناسی و غذاهای دریایی‌اش، بندر کنگان با ساختار معماری دریایی‌اش، کارگاه‌های ساخت‌لنج‌های سنتی در سواحل جنوب، هنگام و هندورابی با مهابان اکواریومی و دلفین‌های دریایی زیبای شان، صنایع دستی دریایی، جشن‌های دریایی مانند نوروز صیاد در ساحل سلخ قشم، جنگل‌های حرار در سواحل جنوب، سایت تخم‌گذاری پرندهگان دریایی در جزیره شیدور، غواصی علمی مانند چین، ژاپن، آمریکا و ترکیه دارد. آن‌ها از حداقل ظرفیت‌های موجود در حوزه دریا استفاده حداکثری را می‌برند تا در زمینه‌های مختلف اقتصادی اعم از گردشگری، استحصا انرژی و حمل و نقل ارزان استفاده مطلوب را داشته باشند. باید توجه داشت که میزان جابه جایی مسافر بین جزایر و بندار مختلف نمی‌تواند معیار و شاخص مناسبی برای تعریف از این صنعت باشد. به توجیه به این که گردشگری آن هم در زمینه دریا امری چند وجهی و دارای تعین‌های متفاوت است و از بازی‌په‌ها با شیف و ماسه شروع می‌شود و تا کشتی‌های کروز و هتل‌های دریایی می‌تواند ادامه داشته باشد، متأسفانه در کشور ما ساده ترین امکانات حتی برای تماشای دریا وجود ندارد

گردشگری دریایی ایران: مزیت‌ها و معضلات
حال که گردشگری دریایی را تعریف کردیم، به مزیت‌ها و معضلات آن در ایران عزیز بپردازیم : گردشگری دریایی در ایران چه معنایی دارد؟ این تعریف چه تفاوتی با کشورهای توسعه یافته‌ای مانند چین، ژاپن، آمریکا و ترکیه دارد. آن‌ها از حداقل ظرفیت‌های موجود در حوزه دریا استفاده حداکثری را می‌برند تا در زمینه‌های مختلف اقتصادی اعم از گردشگری، استحصا انرژی و حمل و نقل ارزان استفاده مطلوب را داشته باشند. باید توجه داشت که میزان جابه جایی مسافر بین جزایر و بندار مختلف نمی‌تواند معیار و شاخص مناسبی برای تعریف از این صنعت باشد. به توجیه به این که گردشگری آن هم در زمینه دریا امری چند وجهی و دارای تعین‌های متفاوت است و از بازی‌په‌ها با شیف و ماسه شروع می‌شود و تا کشتی‌های کروز و هتل‌های دریایی می‌تواند ادامه داشته باشد، متأسفانه در کشور ما ساده ترین امکانات حتی برای تماشای دریا وجود ندارد

اقتصاد دریایی



دوشنبه ۱ اسفند ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۸۰

بندار دریانوردی

مشکلات ارزی مانع پهلوگیری ۳۸ کشتی کالای اساسی شده‌است



مدیرکل بندار و دریانوردی خوزستان از خالی بودن ۹ اسکله بندر امام خمینی خبر داد و گفت: در حال حاضر مشکلات استنادی، مانع از پهلو گیری ۳۸ کشتی حامل کالاهای اساسی در اسکله‌های این بندر شده‌است.به گزارش اقتصادس‌رآمد، بهروز آقایی به ایسنا اظهار کرد: مشکلاتی که در بحث مسائل استنادی و ارزی وجود دارد، در حال حاضر مانع از پهلوگیری ۳۸ کشتی حامل کالاهای اساسی در اسکله‌های بندر امام خمینی (ره) شده‌است.وی از خالی بودن ۹ اسکله بندر امام خمینی خبر داد و افزود: این شرایط باعث شده که از بین اسکله‌های موجود بندر امام، تعداد ۹ اسکله خالی و در انتظار پهلوگیری کشتی‌ها باشد.مدیرکل بندار و دریانوردی خوزستان با بیان اینکه تجهیزات و اسکله‌های بندر امام خمینی آمادگی لازم را برای ارائه خدمات به کشتی‌ها دارد،ن گفت: حجم کالاهای اساسی ۳۸ کشتی موجود در لنگرگاه بندر امام خمینی (ره) بیش از ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تن برآورد می‌شود.آقای عنوان کرد: در صورت رفع مشکلات استنادی، اسکله‌های پهلو گیری این کشتی‌ها که بخش مهمی از مسائل آن‌ها مربوط به تعیین ارز از سوی صاحبان کالا است در اسکله‌های بندر امام فراهم می‌شود تا نسبت به تخلیه آن‌ها اقدام شود.وی در خصوص تخلیه کالای اساسی در طول سال جاری افزود: از ابتدای امسال تاکنون ۱۳ میلیون و ۱۰۰ هزار تن کالای اساسی تخلیه شده در بندر امام خمینی (ره) به منظور توزیع و مصرف در نقاط مختلف کشور توسط ناوگان ریلی و جاده‌ای از این بندر خارج شده‌است.آقایی خاطر نشان کرد: حجم کالای اساسی موجود در انبار و سیلوه‌های مجتمع بندری امام خمینی (ره) در حال حاضر ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تن است.

نصب و راه اندازی ۳ ایستگاه جزر و مدسنجی در بندار هرمزگان

مدیر کل بندار و دریانوردی هرمزگان گفت: در سال جاری ۲۱ فقره مجوز ساخت و بهره‌برداری سازه و تأسیسات دریایی با کاربری‌های مختلف در استان صادر شده که این مهم بیاگرنر توجه ویژه دستگاه‌ها جهت طرح موضوعات خود در کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان و اخذ مجوزهای لازم از این کمیته است.به گزارش اقتصادس‌رآمد، حسین عباس نژاد با اشاره به وسعت نوار ساحلی استان هرمزگان بعنوان گسترده‌ترین استان ساحلی کشور گفت: نظارت بر ۲۲۳۸ کیلومتر طول این نوار با انضمام ۱۶ جزیره و ۷۴ سکوی نفتی از جمله اقداماتی است که به شکل مداوم و بهره‌برداری سازه و تأسیسات دریایی با کاربری‌های مختلف در استان صادر شده که این مهم بیاگرنر توجه ویژه دستگاه‌ها طرح موضوعات در کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان و اخذ مجوزهای لازم است.مدیر کل بندار و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: به منظور تأمین امنیت تردد معساری دریایی‌اش، کارگاه‌های ساخت‌لنج‌های سنتی در سواحل جنوب، هنگام و هندورابی با مهابان اکواریومی و دلفین‌های دریایی زیبای شان، صنایع دستی دریایی، جشن‌های دریایی مانند نوروز صیاد در ساحل سلخ قشم، جنگل‌های حرار در سواحل جنوب، سایت تخم‌گذاری پرندهگان دریایی در جزیره شیدور، غواصی علمی مانند چین، ژاپن، آمریکا و ترکیه دارد. آن‌ها از حداقل ظرفیت‌های موجود در حوزه دریا استفاده حداکثری را می‌برند تا در زمینه‌های مختلف اقتصادی اعم از گردشگری، استحصا انرژی و حمل و نقل ارزان استفاده مطلوب را داشته باشند. باید توجه داشت که میزان جابه جایی مسافر بین جزایر و بندار مختلف نمی‌تواند معیار و شاخص مناسبی برای تعریف از این صنعت باشد. به توجیه به این که گردشگری آن هم در زمینه دریا امری چند وجهی و دارای تعین‌های متفاوت است و از بازی‌په‌ها با شیف و ماسه شروع می‌شود و تا کشتی‌های کروز و هتل‌های دریایی می‌تواند ادامه داشته باشد، متأسفانه در کشور ما ساده ترین امکانات حتی برای تماشای دریا وجود ندارد

درباره گردشگری دریایی

درباره گردشگری دریایی ایران: مزیت‌ها و معضلات
حال که گردشگری دریایی را تعریف کردیم، به مزیت‌ها و معضلات آن در ایران عزیز بپردازیم : گردشگری دریایی در ایران چه معنایی دارد؟ این تعریف چه تفاوتی با کشورهای توسعه یافته‌ای مانند چین، ژاپن، آمریکا و ترکیه دارد. آن‌ها از حداقل ظرفیت‌های موجود در حوزه دریا استفاده حداکثری را می‌برند تا در زمینه‌های مختلف اقتصادی اعم از گردشگری، استحصا انرژی و حمل و نقل ارزان استفاده مطلوب را داشته باشند. باید توجه داشت که میزان جابه جایی مسافر بین جزایر و بندار مختلف نمی‌تواند معیار و شاخص مناسبی برای تعریف از این صنعت باشد. به توجیه به این که گردشگری آن هم در زمینه دریا امری چند وجهی و دارای تعین‌های متفاوت است و از بازی‌په‌ها با شیف و ماسه شروع می‌شود و تا کشتی‌های کروز و هتل‌های دریایی می‌تواند ادامه داشته باشد، متأسفانه در کشور ما ساده ترین امکانات حتی برای تماشای دریا وجود ندارد

برگزیده

چالش تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای داخلی و خارجی
دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن تشریح چالش‌های تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای بین‌المللی داخلی و خارجی، گفت: اگر به الزامات حمل‌ونقل دریایی توجه نداشته باشیم و به مقوله مهمی همچون سوخت کم‌سولفور توجه نکنیم، از معادلات اقتصادی منطقه‌ای و جهانی عقب خواهیم ماند.به گزارش اقتصادس‌رآمد، مسعوم‌بل مدیراه اهمیت و ضرورت تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی مزدد در بندار کشور،به ایسنا اظهار کرد: مقوله سوخت کم‌سولفور پذیرایی از گردشگران داخلی و خارجی است. به توجیه به رویکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و اطلاعیه‌های صادرشده باید از ۱۵ سال قبل در مجموعه نفتی کشور مدنظر قرار می‌گرفت. با توجه به تعداد شناورگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و میزان سوخت مورد نیاز، پروژه تامین سوخت کم‌سولفور در داخل کشور توسط یک پالایشگاه کلبد خورد و مساعدت‌های لازم در این راستا از سوی وزارت نفت صورت گرفت.وی با اشاره به چالش نحوه انتقال



توجه داشته باشیم و مقوله بانکرینگ را نیز مدنظر قرار دهیم.بل‌مه با بیان اینکه در صورت صرف اختصاص یک پالایشگاه جهت تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی این مسئله توجه اقتصادی نخواهد داشت.وی با بیان اینکه تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی یک مسئله بسیار مهم است، خاطر نشان کرد: در صورتی که توانیم به موارد مختلف حوزه حمل‌ونقل دریایی توجه داشته باشیم و به مسائلی از جمله سوخت کم‌سولفور توجه کنیم به طور محتمل نخواهیم توانست در معادلات منطقه‌ای ایفای نقش کنیم.