

هدف گذاری تولید ۱۶هزار تن آبی در اردبیل

مدیرکل شیلات استان اردبیل گفت: بر اساس برنامه‌های تحولی وزارت جهاد کشاورزی در حوزه شیلات، تولید ۱۶ هزار تن آبی در اردبیل پیش‌بینی شده است.به گزارش اقتصاد سراسر آمد، محمد اله‌بخش به مهر، اظهار کرد: ۱۹ میلیارد ریال تسهیلات بانکی به آبی پروران استان از محل اعتبارات کمک‌های فنی و اعتباری در سال گذشته پرداخت شده است.وی تصریح کرد: برای سال جاری نیز کمک‌های فنی و اعتباری اعلام شده و متقاضیان می‌توانند به منظور دریافت تسهیلات به اداره کل شیلات استان مراجعه کنند. مدیرکل شیلات استان اردبیل گفت: ارائه کمک‌های فنی و اعتباری و نیز تسهیلات متنوع به بخش آبی پروری یکی از سیاست‌های سازمان شیلات ایران است تا بتوان اعتبارات و تسهیلات را به‌ر بهره‌پایین در اختیار تولیدکنندگان بخش شیلات قرار دهد.اله‌بخش افزود: پرورش و تولید ۱۶ هزار تن آبی بر اساس برنامه تحولی وزارت جهاد کشاورزی در حوزه شیلات برای سال ۱۴۰۴ هدف گذاری شده که این میزان در سال ۱۴۰۱ حدود ۱۱ هزار و ۵۰۵ تن بود. وی در بخش دیگری از سخنان خودخاطر نشان کرد: باینرنامه‌ریزی‌های انجام گرفته این میزان در سال جاری به ۱۲ هزار و ۵۰۰ تن افزایش خواهد یافت.مدیرکل شیلات استان اردبیل با اشاره به هدف گذاری تولید ۱۶ هزار تن آبی در سال ۱۴۰۴ در استان اردبیل اضافه کرد: ارتقا مکانیزاسیون و هوشمندسازی مزارع، بهبود کیفیت و ارزان سازی نهاده‌ها، توسعه آبی پروری و... از جمله راه‌های دستیابی به این هدف است.

رشد ۵۱درصدی حمل و نقل کانتینری سال گذشته در بندر بوشهر

مدیرکل بنادر و دریانوردی آستان بوشهر گفت: در یک سال گذشته در مجموع ۶ میلیون و ۴۰۰ هزار تن کالا در بندر بوشهر تخلیه و بارگیری شد که در مقایسه با سال ماقبل آن سه درصد رشد نشان می‌دهد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمد شکیبی نسب در نشست تخصصی حمل و نقل و نگهداری کالاهای خطرناک در بندر بوشهر با حضور عادل دریس مدیرکل امور بندری، خسرو سرای مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقات‌های سازمان بنادر و دریانوردی اظهار کرد: در مدت یاد شده حمل و نقل کانتینری نیز با رشد ۵۱ درصدی، در سال ۱۴۰۱ به ۶۳ هزار تی‌ای.یو افزایش پیدا کرد.وی بیان کرد: شمار سوانح در عملیات بندری بوشهر هفت مورد بود که با مدیریت و نظارت خوب انجام شده در سال ۱۴۰۱ به میزان قابل توجهی کاهش پیدا کرد.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تصریح کرد: بندر نا‌مین هیچگاه محل مراجعه شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کالا نخواهد بود بر همین اساس رعایت اصول مرتبط با ایمنی همواره اولویتی راهبردی برای بنادر استان بوشهر به شمار می‌رود.شکیبی نسب ادامه داد: در بخش حمل، نگهداری، تخلیه و بارگیری و اطفاء حریق کالاهای خطرناک اطلاعات جامع و کاملی در بندر بوشهر جمع آوری شده که به افزایش ایمنی فعالیت‌ها کمک شایان می‌کند.وی گفت: در صورت رعایت نشدن ایمنی لازم در حوزه کالاهای خطرناک خسارت‌های جبران ناپذیری به نیروی انسانی، تجهیزات و امکانات وارد می‌کند در همین راستابندر بوشهر نشست تخصصی حمل و نقل و نگهداری کالاهای خطرناک را برگزار کرده تا بتواند موانع و مسائل مانع افزایش ایمنی در این حوزه به حداقل ممکن کاهش دهد.شکیبی نسب عنوان کرد: برگزاری چنین نشست‌هایی فرصتی مغتنم است تا نسبت به افزایش سطح دانش و آگاهی کارکنان فعال در بخش کالاهای به نحو مطلوبی افزایش یابد.وی افزود: بندر بوشهر به عنوان یکی از بنادر فعال در تخلیه مشتقات نفتی و بویژه بنزین استان‌های همجوار همواره سعی کرده تا ایمنی در فعالیت های این چنینی در بالاترین سطح ممکن باشد.

ایران با کشورهای منطقه نیروی دریایی مشترک تشکیل می‌دهد؟

به گزارش اقتصاد سراسر آمد، پایگاه اینترنتی خبری الجدید قطر نوشت: رابزینی‌های این کشورها با هماهنگی چین و با هدف تضمین امنیت دریانوردی در خلیج فارس آغاز شده است.پیش از این وزارت امور خارجه امارات در بیانیه‌ای اعلام کرد: در نتیجه ارزیابی مستمر ما از همکاری امنیتی موثر با همه شرکا، امارات دو ماه پیش از مشارکت خود در ائتلاف «قدرت دریای متحد» خارج شد.وزارت خارجه امارات همچنین اعلام کرد: امارات متعهد به گفت‌وگوهای مسالمت آمیز و راه‌های دیپلماتیک به عنوان ابزاری برای پیشبرد اهداف مشترک امنیت و ثبات منطقه است.در بیانیه این وزارت خانه آمده است: امارات همچنین به تعهد خود برای تضمین ایمنی دریانوردی در آب‌های خود به شیوه‌ای مسئولانه ادامه می‌دهد.نیروی دریایی آمریکا تا بدین لحظه به خروج امارات از ائتلاف دریایی واشنگتن در منطقه واکنشی نشان نداده است.



سلسله نشست‌های تخصصی روزنامه دریایی اقتصاد سراسر آمد - صنعت گردشگری، پس از صنایع خودروسازی، ساختمان و غذایی، چهارمین صنعت برتر و متنوع ترین صنعت جهان است. کشور ایران یکی از قطب های مهم گردشگری دنیا با توجه به دارا بودن تنوع اقلیمی، تمدن و فرهنگ، طبیعت و ... می باشد. در سند چشم انداز افق ۱۴۰۴، جذب سالانه ۲۰ میلیون گردشگر از بازار جهانی با درآمد ۳۰میلیارد دلاری برنامه ریزی شده است؛ اما روند کنونی با توجه به نزدیکی به افق یاد شده، به هیچ عنوان رضایت بخش نیست. گردشگری دریایی که باید به همراه گردشگری ساحلی عنوان گردد در کشور ما که دارای ۷ استان ساحلی در شمال و جنوب کشور با ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل است و موقعیت مناسب ایران بر جغرافیایی جهانی، فرصت کم نظیری را برای کشور فراهم آورده است که می تواند درآمد سرشاری را برای کشور ایجاد کرده و وابستگی کشور به منابع نفتی را کم کند. گردشگری دریایی و ساحلی از اشکال پرطرفدار گردشگری در دنیاست که مزایای مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... برای کشور و به ویژه برای ساکنان بومی مناطق ساحلی ایجاد می کند. سومین نشست تخصصی اقتصاددریایا به به ابتکار و اجرای روزنامه دریایی اقتصاد سراسر آمد و حمایت برخی از ارکان دریایی کشور آغاز شد، این بار به میزبانی گرم موسسه رده‌بندی ایرانیان موضوع مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

سومین نشست تخصصی اقتصاددریایا به به ابتکار و اجرای روزنامه دریایی اقتصاد سراسر آمد و حمایت برخی از ارکان دریایی کشور آغاز شد، این بار به میزبانی گرم موسسه رده‌بندی ایرانیان برگزار شد و موضوع مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. در این نشست که با حضور مهندس فاطمی – مدیرکل توسعه گردشگری داخلی وزارتخانه، کاپیتان مزینی فر – پژوهشگر گردشگری دریایی و مهندس صفری – رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی و تعدادی از فعالان گردشگری برگزار شد، کارشناسان به بررسی ماهیت، وضعیت و ظرفیت‌های گردشگری دریایی ایران پرداختند.

مصطفی فاطمی: افق نگاه سازمان های برنامه ریز کشور در موضوع گردشگری دریامحدود است

گردشگری در کشور ما علیرغم آن که سبقه زیادی دارد، اما نوانسته است که موفق باشد. دلیل اصلی و عمده آن اقتصاد پر پایه نفت در کشور است و بهره گیری از سایر منابع اقتصادی به طور جدی برنامه ریزی نشده است. در انواع گردشگری، که ۵۷ زمینه آن در دنیا وجود دارد تا ۴۹ زمینه آن در کشور ما قابلیت انجام دارد و در این ۴۹ موضوع، علیرغم داشته های قوی مرتبط در کشور، نتوانستیم بهره برداری کنیم. برای نمونه در زمینه خوراک یکی از کشورهای غنی در این زمینه هستیم؛ اما گردشگری غذا و خوراک در کشور نداریم.

همچنین در زمینه گردشگری دریا، یکی از کشورهای هستیم که بیشترین طول ساحل را داریم. در حوزه تاریخ، کشور ما جزء هفت کشور اصلی دنیا در حوزه تمدن و تاریخ است. در حوزه طبیعت جزء پنج کشور اول دنیا می باشیم که از هیچ کدام از آن ها به منظور گردشگری استفاده کامل و درستی انجام نگرفته است.

از طرف دیگر، نوع مواجهه ما در مقاطع مختلف متعدد و متفاوت بوده است؛ در بازه های تصمیم بر آن شد که از برخی از این منابع استفاده شود و با یک هجمه ای در واگذاری به بخش خصوصی و عمومی مواجه بودیم که هجمه، آسیب هایی را به بسترهای گردشگری ما وارد نماید. در سال ۱۳۹۲ شورایی برای گردشگری دریا تشکیل شد و ۱۱ جلسه برای گردشگری دریا برگزار شد و بعد از آن موضوع متوقف شد و دوباره یک سالی است که دوباره مطرح شده است که یکی از موضوعات آن گردشگری دریایی و ساحلی است.

وقتی بررسی و برنامه ریزی برای گردشگری منابع آبی در دستور کار ما قرار گرفت، متوجه شدیم که یکی از پر موانع ترین زمینه گردشگری،



گردشگری دریاست که ۳۷ دستگاه دولتی متولی و مسئول هستند. به دلیل تعدد متولیان، طی یک سال اخیر بالای ۶۰ جلسه برای اغناسازی دستگاه های ذی مسئول برگزار شد که تعداد بالای جلسات بسیار، زمان زیادی را گرفته است. برای نمونه نشست در حوزه امنیتی و امور اجتماعی وزارت کشور با عنوان شورای سواحل برگزار می شود، که بعد از سال ها تازه به آن نشست دعوت شده ایم. در این نشست، از سازمان های امنیتی و نظامی، وزارت ورزش و جوانان برای استقرار ناچیان غریق در سواحل، ستاد امر به معروف و نهی از منکر، سازمان شیلات، سازمان های عمرانی سواحل و... حضور داشته و صحبت کردند و پایه و مبنای تمام صحبت ها بر پایه تأمین اعتبار جهت نیروهای نجات غریق، ایجاد پارکینگ، تذکرات دینی و فرهنگی، نظافت سواحل و... مطرح گردید که کارشناس سازمان برنامه و بودجه در انتهای جلسه موضوع را با نگاه بودجه ای آن جمع بندی کرد.

در پایان جلسه، به عنوان نماینده وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی درخواست صحبت کردم که با تعجب نماینده سازمان برنامه و بودجه مواجه شدم که اذعان داشت که گردشگری بلاموضوع است و حضور شما در این جلسه موضوعیت ندارد. در پاسخ، دلیل آزادسازی سواحل را خواستار شدم و پاسخ این است که دلیل آزادسازی سواحل

طی سال های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶ عضو کمیسیون گردشگری اتاق بازرگانی بودم؛ در آنجا مأموریتی از سوی پارلمان بخش خصوصی به من محول شد و جلسات متعددی با حضور ذی نفعان در حوزه

بخش اول

اقتصادسراسر آمد، سومین نشست تخصصی اقتصاددریایا به موضوع گردشگری دریایی را برگزار کرد؛

افق نگاه سازمان های برنامه ریز گردشگری دریامحدود است

اثری از سند توسعه گردشگری دریایی دیده نمی شود

بازنگری و تدوین توسعه گردشگری دریایی انجام شد و براساس جلسات متعدد، سند توسعه گردشگری دریایی تدوین شد؛ اما در حال حاضر واقعاً وضعیت آن سند اطلاعی در دست نیست. در سند توسعه گردشگری که بعد از آن وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی تدوین گردید، اثری از سند توسعه گردشگری دریایی دیده نمی شود.

در سندافق بیست ساله کشور برای ۱۴۰۴، مصوب شد که یک و نیم درصد گردشگران جهانی جذب گردند. آمار گردشگران جهانی در حال حاضر، حدود یک میلیارد و سی و پنج میلیون نفر است. براساس برآورد بانک جهانی، در سال ۲۰۳۰ میلادی آمار گردشگران به یک و هشت میلیارد نفر می رسد. اگر نیروی کار چینی و روسی که برای موارد خاص وارد کشور می شوند را لحاظ نکنیم، به نظر نمی رسد که گردشگر قابل ملاحظه ای وارد کشور شوند.

اصلاًتصویر درستی از گردشگری ساحلی ودریایی نیست

در حوزه گردشگری دریایی، در کشور متأسفانه یک خلأ فرهنگی وجود دارد. اگر بخواهیم به صراحت صحبت کنیم، وقتی حرف از گردشگری دریایی می شود، بنا به سابقه تاریخی و یا آنچه در بیرون از کشور رایج است، تصویری که از این موضوع به اهان متبادر می شود، تصویری از زن و مرد با لباس زیر به همراه نوشیدنی در ساحل است که این تصویر اصلاًتصویر درستی از گردشگری ساحلی و دریایی نیست. این تصویر نیاز به اصلاح دارد؛ نیاز به فرهنگ سازی دارد. گردشگری ساحلی و دریایی واقعاً این تصویر نیست. شاید در برخی کشورها و با دامنه قوانین متفاوت، بخشی از گردشگری آن باشد، ولی اصل گردشگری ساحلی و دریایی این نیست؛ فرهنگ سازی لازم انجام نشده است.

ما حتی قصد راه اندازی انجمن گردشگری دریایی ایران را داشتیم، متأسفانه به دلیل عدم همکاری لازم وزارت کشور، پا نگرفت. یک مسأله اساسی در حوزه گردشگری، تعریف گردشگر است. آماری از زبان رئیس سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر ۷میلیون گردشگر دریایی عنوان شده است که باید گفت که ما ۷میلیون نفر مسافر دریایی داریم؛ یعنی کسانی که از اتوبوس دریایی، برای حمل و نقل و جابجایی استفاده می کنند. گردشگر به کسی می گویند که به هر نقطه ای که وارد شود، حداقل یک و هشت برابر جمعیت بومی آنجا هزینه کند. اگر آن مسافران در آمار هستن؛ چرا شده است که تا افق ۱۴۰۴ درآمد کشور از حوزه گردشگری ۳۰میلیارد دلار باشد. آیا کشور چنین درآمدی از حوزه گردشگری کسب می کند؟ ما از لحاظ جاذبه اکوتوریسم جزء ۱۰ کشور اول دنیا، از لحاظ تنوع آب و هوایی و شرایط اقلیمی جزء ۵ کشور اول دنیا، از لحاظ گردشگری تاریخی جزء ۹ کشور دنیا و جزء ۱۰ کشور اول جهان به لحاظ گردشگری فرهنگی هستیم. تمام این جاذبه های گردشگری، یک موتور محرک می خواهد که موتور محر که گردشگری ایران، گردشگری دریایی است.

اثری از سند توسعه گردشگری دریایی دیده نمی شود

طی سال های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶ عضو کمیسیون گردشگری اتاق بازرگانی بودم؛ در آنجا مأموریتی از سوی پارلمان بخش خصوصی به من محول شد و جلسات متعددی با حضور ذی نفعان در حوزه

