

به دنبال انجام مطالعات جانمایی بندر جدید مطرح شد **پیشنهادهای ایجاد بندر جدید در کرانه دریای عمان** معاون حمل و نقل با توجه به سیاست‌های کلی برنامه پنج ساله هفتم توسعه، از انجام مطالعات جانمایی یک بندر جدید در کرانه دریای عمان علاوه بر بندر چابهار در مجاورت محدوده نفتی جاسک خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، شهریار افندی زاده با اشاره به اهمیت توسعه اقتصاد دریایپایه در فرمایشات مقام معظم رهبری و توجه به آن در سیاست‌های کلی برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه و تحقق آن در طرح جامع حمل و نقل کشور اظهار داشت: در گذشته طرح جامع بندر بازرگانی کشور تقاضای تخلیه و بارگیری این بنادر را تا افق ۱۴۰۴ برآورد کرده که در قالب فاز دوم طرح جامع حمل و نقل کشور و با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی، به هنگام سازی این طرح و برآورد تقاضای آن تا سال ۱۴۱۴ در دستور کار انجام قرار گرفته است. علاوه بر این، مطالعات دیگری در خصوص برآورد تقاضای بنادر کوچک (فرعی) کشور توسط سازمان مزبور صورت گرفته که این سند دارای تطابق با افق متصور در طرح جامع حمل و نقل کشور است.وی اعلام کرد: توجه ویژه به توسعه سواحل مکران به عنوان یکی از سیاست‌های نظام از نکاتی است که الزام ایجاد یک بندر جدید در کرانه دریای عمان علاوه بر بندر چابهار را از نقطه نظر فنی و اقتصادی نشان می‌دهد.بدین منظور، مطالعات جانمایی این بندر توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده و احداث یک بندر را در منطقه کوه مبارک در مجاورت محدوده نفتی و پالایشگاهی جاسک پیشنهاد کرده است.

ضرورت ارتباط و همکاری های دوسویه در جهت اعتلای اقتصاد دریامحور

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد در دیدار با مدیرعامل شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا) براهمیت ارتباط و همکاری های دو سویه تأکید و آن را موجب ترقی اقتصاد منطقه عنوان کرد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدعلی موسی پور به همراه جمعی از مدیران و مسئولین بندر در دیدار با مدیرعامل شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا) ضمن تأکید بر استفاده بهینه از ظرفیت صنایع دریایی صدرا، ساخت، تعمیر و نگهداری شناورهای دریایی را یکی از مولفه های مهم اقتصاد دریامحور برشمرد که وجود دو ارگان دریایی راهبردی بندرامیرآباد و کشتی سازی صدرا در مجاورت هم، فصل مشترک و همکاری های موثری را می‌سازد.تواند در تجارت منطقه رقم بزند. وی با بیان اینکه بندرامیرآباد از دیدراز با شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا) همکاری های مختلفی در زمینه تعمیر و سرویس شناورها دارد ابراز امیدواری کرد این همکاری و تعاملات در آینده افزایش و فصل جدیدی از مناسبات همکاری را بین این دو ارگان دریایی شاهد باشیم.موسی پور در ادامه از وضعیت اسکله ها،حوضچه و زیرساخت ها و توانمندی های تأسیساتی صدرا بازویید و بر تسریع عملیات ساخت ۴ روند شناور در دست اقدام با هدف توسعه ناوگان ایرانی در خزر تأکید نمود. موسی پور در پایان به منظور هم اندیشی و ارتقا ظرفیت و توان عملیات دریایی و بندری، تشکیل کارگروه مشترک و برگزاری نشست دوره ای ارگان های دریایی منطقه را خواستار شد.

زیرساخت های اقتصاد دریامحور در استان بوشهر تقویت می شود

استاندار بوشهر گفت: با برنامه ریزی صورت گرفته، زیرساخت های اقتصاد دریامحور در استان بوشهر تقویت می شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد محمدی زاده دربررسی روند ساخت جاده دسترسی به مجتمع بندری نگین بوشهر اظهار داشت: دریا ظرفیت بسیار مهمی برای استان بوشهر محسوب می شود و نقش مهمی در عرصه اقتصادی دارد.وی اقتصاد دریا محور را یکی از مهمترین محورهای توسعه استان بوشهر دانست و بیان کرد: بنادر نقش مهمی در تسریع روند توسعه و پیشرفت دارند که در این راستا طرح های مهمی در ایجاد زیرساخت های بندری تدوین و اجرایی شده است.استاندار بوشهر مجتمع بندری نگین را به عنوان پس کرانه مهم بندر بوشهر دانست و گفت: جاده دسترسی جزیره نگین به محور مواصلاتی و بزرگراه بوشهر به طول ۹.۵ کیلومتر در دستور کار اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر قرار گرفته است.وی پیشرفت این طرح را ۵۰ درصد اعلام و خاطر نشان کرد: تکمیل و افتتاح این طرح در توسعه مجتمع بندری نگین نقش بسزایی دارد.محمدی زاده با بیان اینکه راه اندازی این مسیر در ایمنی تردد خودروها به ویژه کامیون های سنگین نقش قابل توجهی دارد گفت: با ساخت این جاده، محور بزرگراه بوشهر به مجتمع بندری نگین دارای ۲ باند رفت و برگشت می شود که نقش مهمی در جلوگیری از تصادفات و حوادث دارد.



گروه دانش دریا – 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 ... می باشد. در سند چشم انداز افق ۱۴۰۴، جذب سالانه ۲۰ میلیون گردشگر از بازار جهانی با درآمد ۳۰ میلیارد دلاری بر نامه 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 در 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 پر طرفدار 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 اقتصاددریایپایه که به ابتکار و اجرای روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد و حمایت برخی از ارگان دریایی کشور آغازشد، این بار به میزبانی گرم موسسه رده بندی ایرانیان برگزار شد و موضوع مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. در این نشست که سا حضور مهندس فاطمی –مدیرکل توسعه گردشگری داخلی وزارتخانه، کاپیتان مزینی فر –پژوهشگر انجمن مهندسی دریایی و صفری –رئیس هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی و تعدادی از فعالان گردشگری برگزار شد، کارشناسان به بررسی ماهیت، وضعیت و ظرفیت های گردشگری دریایی ایران پرداختند.

مصطفی فاطمی:

رشد قابل ملاحظه ای در حوزه گردشگری دریایی داریم

با سابقه نزدیک به ۲۷ سال کار در حوزه گردشگری، باید مطلقاً را تصریح کنم. در کشور ما پیش تر افراد انجام بسیاری از کارها را بدون آن که درگیر آن باشند، راحت می پندارند و درخواست می کنند بسیاری از کارها به راحتی انجام گیرد.

گردشگری در کشور، تنها وابسته به وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی نیست و پهنه وسیعی و دستورات کلی درباره آن وجود دارد. ما اگر بخواهیم کشورمان را در این حوزه به کشور ترکیه مقایسه کنیم باید گفت آنها اقتصاد گردشگری، اقتصاد بنیادی و اصلی آنها محسوب می شود و گردشگری در ایران نه تنها اقتصاد اصلی که اقتصاد فرعی ما هم به حساب نمی آید. وقتی برای اجرای گردشگری دریایی باید بیشتر از ۳۰سازمان را طی جلسات طولانی اغنا کرده و در پایان برای کسب یک مجوز، این کار در همان سازمان گیر می کند، نشان می دهد که کلیت امر را نباید کشور پنداریم.

درباره سند گردشگری دریایی، ضروری است بدانیم که سند توسعه گردشگری هم که مصوبه هیأت وزیران را دارد، در مرحله اجرا با پیچیدگی مواجه است و از همان ابتدای تدوین مشخص بود که اجرای آن دشوار خواهد بود. حتی سندهای همان ۴۹ مورد گردشگری قابل اجرا در کشور نیز دچار همان سرنوشت هستند.

در موضوع گردشگری دریایی شیوه متفاوتی را در پیش گرفتیم و فرض اولیه آن شد که ما با گروهی از ذی نفعان مواجه هستیم که به فعالیت در حوزه گردشگری دریایی



راغب هستند. سعی کردیم بخشی از این ذی نفعان را از طریق بخش خصوصی درگیر موضوع کنیم. این ذی نفعان، شامل تشکل ها، گروه ها و فعالان در دو حوزه یکی به صورت کلی گردشگری و دیگری گردشگری دریایی مشغولند. در این راستا، ساختاری نیز برای گردشگری ایجاد شده و به نتایج هم دست یافت.

در بعضی موقعیت ها، قوانین موجود برخی دستگاه ها مانع زیادی را برای کار ایجاد می کند که سعی شد از طریق بخش خصوصی کار پیش برود تا بتواند آن دستگاه های اجرایی که مشکلات عدیده ای را ایجاد می کنند را دور بزنند. در برخی جا نیز سعی شد تعامل ایجاد شود، به طور نمونه، با سازمان بنادر و دریانوردی تعامل خوبی برقرار گردید. این ارتباط باعث شد مشکلات برخی سرمایه گذاری وزارتخانه ما مرتفع شود و برای کسب برخی مجوزها هم توافقاتی صورت بگیرد. مثلاً در صدور مجوز برای فعالیت های گردشگری در سواحل توافق شده است که در دو دستگاه بتوانند مجوز صادر کنند. در حال حاضر، ۱۹۷ مجوز در استان های ساحلی – به جزء خوزستان – صادر شده است. روش دیگری که پیش گرفته شد، پروژه پایه کردن امور گردشگری بوده است. در این باره بحث آمایش و مطالعات مطرح و انجام شد و محل های مناسب سرمایه گذاری برای گردشگری تعیین گردید. و از این طریق برای کل پهنه های دریایی کشور می توان برنامه گذاشت. در حال حاضر به صورت پروژه پایه کار پیگیری می شود.

مشکلات متعددی در اجرا و تسهیلات در این باره وجود دارد. مثلاً بحث سوخت یکی از این موارد است که با یک فرآیند سختی برای ایجاد تسهیل در تأمین سوخت کشتی ها و شناورهای حوزه گردشگری مواجه بودیم و وزارت نفت به شدت با این موضوع مخالفت کرده اما در هر صورت به تصویب رسید.

در ماه های اخیر توانستیم اولین مجوز شناور گردشگری در کشور را صادر کنیم و این مسیر به ترتیب باز شد. اما برای این که گردشگری دریایی داشته باشیم، راه بسیار درازی را در پیش داریم. ما قدم های اول را در این باره برداشتیم؛ هر چند که نمی توان قدم های اول را بلند برداشت. مثلاً برای توسعه گردشگری در سواحل مکران، نیازمند زیرساخت، امنیت و ... هستیم که زمان زیادی را برای ایجاد و تأمین آن نیاز داریم. بنابراین، با توجه نیازمندی زمانی و مالی، رویکرد پروژه پایه در پیش گرفته شد و بیش تر از ده درصد هزینه های تملکی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در سال گذشته به موضوع گردشگری دریایی اختصاص یافت و بیش ترین هزینه ای که برای ایجاد زیرساخت شده است در حوزه دریا و ساحل است که رویکرد وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی را به این موضوع نشان می دهد. در بحث سفرهای دریایی به تعبیری گردشگری دریایی محسوب نمی شود، ولی ما رشد بالایی را شاهد بودیم. آمار هم از طریق آمار مناطق آزاد، هم آمار تردد شناورها و آمار بلیت سازمان بنادر و دریانوردی نشان از رشد سفرهای ساحلی دارد. مثلاً جزیره قشم، به اندازه ۱۰ استان کشور مسافر داشته که نسبت به سال گذشته رشد ۳۶ درصدی داشته است. مردم ما نیز رویکرد جدیدی نسبت به سفرهای دریایی اخذ کرده اند و سفرهای دریایی بین مردم بیشتر شده است.

روند استقبال از محیط دریا، در سرمایه گذاری ها نیز بروز کرده است و شاهد رشد ۷۰ درصدی درخواست سرمایه گذاری در حوزه ساحل و دریا هستیم. همچنین تعداد زیادی از کشتی ها درخواست فعالیت در حوزه گردشگری دریایی را دارند که مشکلات و موانعی برای این کار وجود دارد که یکی از آن ها نبود استاندارد قبلی برای

ارزیابی و صدور مجوز است.

ما بر این باوریم که کارهای مقدماتی و ابتدایی خیلی کمی برای گردشگری دریایی انجام شده است؛ در حالی که اقدامات زیادی لازم دارد؛ هر چند باید گفت که موانع پرشماری بر سر راه وجود دارد. در حال حاضر دو اداره کل وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی درگیر گردشگری دریا هستند؛ اداره کل گردشگری داخلی و اداره کل سرمایه گذاری. و به طور مرتب برای بررسی و ساماندهی امور به مناطق ساحلی جنوب و شمال سفر می کنیم. به زودی نشست ستاد هماهنگی خدمات سفر که از ۲۷ دستگاه اجرایی تشکیل شده است، را در سواحل مکران خواهیم داشت و در تلاشیم تا به توافقات اساسی دست پیدا کنیم.

در این زمینه نتایجی هم حاصل شده است. در برخی موارد متوجه شده ایم که اگر موضوع را از تهران دور کنیم به نفع است؛ به این منظور، استانداران را پایه قرار داده ایم که امورات را به صورت استانی پیش می برند. شورای گردشگری ساحلی در استان ها به ریاست استاندار تشکیل می شود. برای مثال، در استان هرمزگان به دلیل آن که مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از نیروهای باسابقه ماست و نیز مدیرکل بنادر و دریانوردی سابقه طولانی در امر گردشگری دارد و شخص استاندار هرمزگان نیز دستی بر آتش دارد، کارها با سرعت و سهولت بیش تری پیش می رود. در مجموع این رخدادها، اتفاق خوب زیادی رقم زده شد. در سال گذشته مشکلات زیادی در بحث سفرهای دریایی وجود داشت و چون درگیر ستاد هماهنگی سفر هستیم، این مشکلات به ما منعکس می شد. در سال جاری، بسیاری از مشکلات به سبب هماهنگی بین این سه نفر رفع و رجوع شده است. نگاه های پراکنده و فعالیت های تک بعدی، دلیل بسیاری از مشکلات این حوزه محسوب می شود.

امیرحسین مزینی فر:

ضرورت رفع موانع سرمایه گذاری

ضروری است تأکید شود که در یک دهه گذشته مطالبه و خواست عمومی در جامعه برای استفاده از دریا در حوزه تفریحات و سرگرمی به وجود آمده است. برای تئور موضوع، خاطرهای از چرایی ورودم به حوزه گردشگری دریایی نقل می کنم:

سال ها پیش به آمایش ایکوپیمس (ICOPMAS) دعوت شدم که با لباس فرم –کاپیتان – شرکت کردم. در آن جا خانم مسن سرنده ای به من مراجعه کرد و درخواست کرد بتواند با صرف هزینه لازم، شنی را بر روی عرشه کشتی وقت بگذارد. و اتفاق های مشابه در موقعیت های دیگری که با لباس فرم حاضر بودم، به کرات برآیم رخ داده است. این نشان می دهد درخواست در جامعه در حال فرایگردن است. وقتی خواست و مطالبه عمومی وجود دارد، دولت مجبور به ایجاد زیرساخت است. به طور معمول بعد از تعطیلی مدارس، در آخر هفته ها بر اساس آمارهای متفاوت، جمعیتی بین ۱.۸ میلیون نفر تا ۴ میلیون نفر از تهران، کرج و باقی استان ها راهی شمال می شوند. این حجم از جمعیت چه آورده ای برای مقصد خود دارند؟ یک، ترافیک و دوم، آلودگی محیط زیست و خستگی مغرط! تمام وسایل مورد نیاز را نیز از همان مبدأ با خود می برند که باید توجه داشت که به این عمل (مسافرت) گردشگری گفته نمی شود؛ چون در مقصد هزینه نمی کنند. خیلی از آن ها حتی برای اسکان نیز هزینه ای نمی دهند و جادر خوابی می کنند و در نهایت چند تفریح آبی مثل جت اسکی و فلائی برد که هیچ کدام نه استاندارد دارند و نه بیمه!

در سومین نشست تخصصی اقتصاد دریایپایه با موضوع

گردشگری دریایی مطرح شد:

گردشگری دریایی موتور محرکه اقتصاد دریایپایه ایران است

اگر میزان غرق شونندگان و کشته شدگان جاده ای حاصل از این مسیر سفر محاسبه شود، با آمار بالایی مواجه می شویم که اگر سرمایه گذاری در همان محل گردشگری اتفاق بیفتد، بسیاری از مشکلات قابل حل خواهد بود.

برای ایجاد یک سسرزمین آبی در کنار دریا، با ۱۳۷ ارگان مسئول مواجه هستیم که کلام آن ها هم قانونی و هم درست است؛ اما با هم سازگار و گاه متضاد است. یعنی شما اگر مرحله مجوزهای میراث فرهنگی و گردشگری را بگذرانید و بعد از سازمان بنادر و دریانوردی مجوز لازم را کسب کنید و بعد از آن آب منطقه ای به شما مجوز بدهد، ستاد کل نیروهای مسلح نیز مجوز مربوطه را صادر کند؛ یک دهیار با استاندارد قانون، می تواند با یک بلدروز تأسیسات اجرا شده را جاکن کرده و از بین ببرد.

در سال ۱۳۹۶، پروژه ساخت یک سسرزمین آبی در ساحل قرق شهرستان تالش یک سرمایه گذاری خارجی در حال اجرا بوده است که سرمایه گذار قصد داشته تا ۴۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری کند. آن قدر درگیر چرخه باطل ادارات شد که بعد از یک سال، منصرف شد. اکنون اگر همان پروژه را بخواهیم اجرا کنیم نیاز به بیش از ۲۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری خواهیم داشت.

برای دفع مشکلات از این دست، بارها تصریح شده است که وزرات میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی باید مسیر مشخص و واحدی را باید ایجاد کند؛ یعنی یک سرمایه گذار اگر بخواهد وارد این حوزه شود باید یک جا را به نام وزرات میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی بشناسد و این وزارتخانه باید به عنوان متصدی یا بقیه دستگاهها مانند سازمان بنادر، نیروهای مسلح، آب منطقه ای، سازمان جنگلها و منابع طبیعی و ... تعامل و هماهنگی را ایجاد کند و اگر آن وزارتخانه با تدوین یک نامه بخواهد شخص به سایر دستگاهها ارجاع دهد، کاری از پیش نخواهد رفت.

همچنان که ذکر شد دولت درگیر تأمین مالی امورات مربوط به فعالیت های گردشگری دریایی و ساحلی مثل نجات غریق، مسائل فرهنگی و ... شده است که نیاز به بودجه ای دارد که بر عهده دولت نیست. در صورتی که باید روند معکوس باشد و دولت باید از این محل کسب درآمد کند؛ نه تنها نباید هزینه کند، وزارت میراث فرهنگی و گردشگری باید از آن موضع ها کسب درآمد داشته باشد که وضعیت جاری نعل و روانه است. در موضوع برنامه ریزی، جریان عجیبی بر کشور حکم فرماست ؛ امورات به صورت روز به روز پی گرفته شده و به صورت برنامه ریزی درازمدت پیگیری نمی شود. در حوزه کوتاه مدت برنامه وجود داریم؛ در حوزه میان مدت برنامه داریم؛ در حوزه درازمدت برنامه وجود دارد؛ سرمایه گذار آن هم وجود دارد، فقط همراهی می خواهد. دید فرهنگی جامعه به ویژه جامعه تصمیم ساز و تصمیم گیر، باید نسبت به حوزه گردشگری به طور کلی و به طور ویژه گردشگری ساحلی و دریایی عوض شود. در حوزه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان سرمایه گذاری زیادی در بحث سسرزمین آبی در کشور های عمان، امارات، کویت، عربستان و ... شده است و در صورت ایجاد تسهیلات مشابه در کشور، گردشگر زیادی را با توجه به بافت فرهنگی خودمان می توانیم جذب کنیم. در کشور ترکمنستان نیز در منطقه ترکمن یاشی سرمایه گذاری عظیمی در این رابطه شده است که ۶ سال پیش فریاد برآوردیم که ایران دره ای کاسپین را هم از دست خواهد داد. در این کشور، مدت زمان درخواست سرمایه گذاری تا پاسخ به این درخواست تنها دو هفته طول می کشد و دوستان ما الان در این کشور مشغول به فعالیت هستند. در کشور گرجستان نیز روال به همین ترتیب و با روی گشاده از سرمایه گذاری استقبال می شود.

