

در تجهیزات و ابزار آلات دریایی به خودکفایی رسیده‌ایم

وزیر کشور گفت: درحال حاضر می‌توان این ادعا را مطرح کرد که کشورمان در حوزه تجهیزات و ابزارآلات دریایی به خودکفایی رسیده است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، احمد و حیدری، پیرامون پیشرفت چشمگیر در صنعت دریایی کشور با دانشجو گفت: در سال‌های اخیر شاهد پیشرفت چشمگیری در صنعت دریایی کشور بوده‌ایم. ساخت انواع زیر دریایی، ناو، ناوچه و همچنین موشک‌های دریایی همگی نشان دهنده پیشرفت و اقتدار نیروی دریایی جمهوری اسلامی بوده است. از سوی دیگر اخیرا صنعت دریایی کشور به سمت ساخت زیر دریایی‌های مختلف نیز رفته است و از این طریق اقتدار خود را بر آب‌های ملی و بین المللی تثبیت کرده است. به همین دلیل شاهد تولیدات خوب و چشمگیری از سوی سپاه پاسداران و ارتش ایران اسلامی بوده‌ایم. وی ادامه داد: درحال حاضر می‌توان این ادعا را مطرح کرد که کشورمان در حوزه تجهیزات و ابزارآلات دریایی به خودکفایی رسیده است. چرا که اکثر ناوها و تجهیزات که در سفرهای دریایی استفاده می‌شود، توسط دانشمندان دفاعی کشور به تولید رسیده است. این مورد در ماموریت ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش کاملاً مشهود است. چرا که دو ناو مکران و دنا که از عناصر اصلی ماموریت دریایی اخیر ارتش بودند کاملاً بومی بودند و به خوبی هم امتحان خود را پس دادند. امیدواریم در ادامه شاهد موفقیت‌های پی در پی نیروی دریایی ایران در آب‌های ملی و بین المللی باشیم. و حیدری در پایان تصریح کرد: همچنین با ادامه روند رو به جلوی نیروی دریایی ارتش و سپاه پاسداران قطعاً شاهد تضعیف هژمونی ایالات متحده در آب‌های جهان و تنگه‌های راهبردی خواهیم بود.

افزایش ۱۴۳ درصدی واردات خودرو به بندر شهید باهنر

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان گفت: از ابتدای سال جاری تا کنون یک هزار و ۱۲۴ دستگاه خودرو وارد بندر شهید باهنر شده است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، حمیدرضا محمدحسینی تختی به رسانه‌ها اعلام کرد: یک هزار و ۱۲۴ دستگاه خودرو از ابتدای سال جاری تا کنون وارد بندر شهید باهنر شده که این میزان واردات نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۴۳ درصد افزایش را به دنبال داشته است. وی ادامه داد: طی این مدت نیز ۷۹۸ دستگاه خودرو از بندر شهید باهنر به کشورهای آسیای میانه ترانزیت شده است. مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان بیان کرد: در این بازه زمانی همچنین ۳۱ هزار و ۴۳۶ هزار تن کالای نفتی از بنادر شرق به کشورهای حوزه خلیج فارس صادر شده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، ۶۷ درصد افزایش به ثبت رسیده است. به گفته محمدحسینی تختی؛ ۲۸ هزار و ۷۹ تن کالا با ۲۳ درصد افزایش در بنادر شرق استان به جزایر استان شامل شن و ماسه، مصالح ساختمانی کاپوتاژ شده است. وی خاطر نشان کرد: در این بازه زمانی ۵۵ فروند کشتی با ظرفیت هزار تن و یک هزار و ۷۷۱ فروند شناور زیر هزار تن در بنادر شرق هرمزگان نیز پهلو گرفته‌اند.

۸۰۰ میلیون مترمکعب از حقایبه دریاچه ارومیه تأمین شده‌است

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست گفت: امسال حدود ۸۰۰ میلیون متر مکعب تأمین شده است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، مجتبی ذوالجودی؛ معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست امروز در نشست خبری سازمان حفاظت محیط زیست درباره آخرین شرایط دریاچه ارومیه اظهار کرد: امسال حدود ۸۰۰ میلیون متر مکعب تأمین شده است. مهم‌ترین قسمت آبگیری دریاچه، آبگیری تالاب‌های آقماری بود که ما توانستیم وزارت نیرو را مجاب کنیم که حقایبه اینها را پرداخت کند. پیش‌بینی ما این است که شرایط دریاچه بهتر از قبل شود. در ادامه حسن اکبری، معاون محیط طبیعی و تنوع زیستی سازمان حفاظت محیط زیست در خصوص گونه‌های پلنگ ایرانی و خرس قهوه‌ای بیان کرد: دیده شدن پلنگ از این نظر که هنوز در کشور وجود دارد، خبر خوبی است اما در خصوص خرس و پلنگ بیان می‌کند. خوشبختانه امسال بحث بیمه حیات وحش اجرا شد و اگر حیات وحش ما از جمله خرس و پلنگ به مزارع، زمین‌های کشاورزی یا دام‌ها آسیبی بزنند، خسارت آن پرداخت خواهد شد و این موضوع تعارضات را کاهش خواهد داد.



سید **گروه دانش دریا -** صنعت گردشگری، پس از صنایع خودروسازی، ساختمان و غذایی، چهارمین صنعت برتر و متنوع‌ترین صنعت جهان است. کشور ایران یکی از قطب‌های مهم گردشگری دنیا با توجه به دارا بودن تنوع اقلیمی، تمدن و فرهنگ، طبیعت و ... می‌باشد. در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، جذب سالانه ۲۰ میلیون گردشگر از بازار جهانی با درآمد ۳۰ میلیارد دلاری برنامه ریزی شده است؛ اما روند کنونی با توجه به نزدیکی به افق یاد شده، به هیچ عنوان رضایت‌بخش 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 جغرافیای جهانی، فرصت کم نظیری را برای فراهم آوردن است که می‌تواند 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 می‌کند.سومین نشست تخصصی اقتصاددریاپایه که به ابتکار و اجرای روزنامه دریا اقتصاد سرآمد و حمایت برخی از ارکان دریایی کشور آغازشد، این بار به میزبانی گرم موسسه رده‌بندی ایران‌بان برگزار شد و موضوع مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. در این نشست که با حضور مهندس فاطمی-مدیرکل توسعه گردشگری داخلی و زارتخانه میراث و گردشگری، کاپیتان مزینی‌فر-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:

هر دستگاهی ساز خودش را می‌زند

در زمینه سرمایه‌گذاری و موانع برشمرده کاملاً با آقای مزینی فر موافقم! در این زمینه وقتی به یک سازمان خاصی مراجعه می‌کنیم و بعد موضوع استعلام از دستگاه‌های تابعه پیش می‌آید، ما درخواست داریم که یک پنجره واحد برای این موضوع باز شود و یک استاکر مشترک در نهایت و به فوریت صادر شود.اما با اعضای همان مسئول، باید استعلام متعدد و با فرم‌های گوناگون باید از دستگاه‌های زیر دست آن گرفته شده و با اعضای همان مسئول صادر گردد. ما بعد از چندین جلسه و تدوین تفاهم نامه، نتوانستیم استعلام دستگاهی را یکی کنیم.

اینکه بگوییم یک پنجره واحد برای اعطای مجوز گردشگری داشته باشیم، در حال حاضر تا حدودی برای کشور ما رویایی محسوب می‌شود در بحث دریا هر دستگاه ساز خودش را می‌زند و هر کدام کار خودشان را انجام می‌دهند. ما با اینکه تصور بر آن است که متولی اصلی هستیم، اما از حق خود کوتاه آمدیم و گفتیم ما متولی آخر، اما بگذاریم کار پیش برود! با این حال تصور بر آن است که پیشرفت خوبی داشتیم که نتوانستیم ۱۹۷ مجوز گردشگری دریایی و ساحلی را صادر کنیم.

ولی به هر حال باید، پشت سر سرمایه‌گذار باقی بمانم و همه این موانع را ببینیم و پایه پای آنها برویم تا بتواند سرمایه‌گذاری خود را به نهایت و نتیجه برساند. فرآیند



سخت و دشواری است؛ اما در حال پیشروی هستیم.

امیر حسین مزینی‌فر:

مسئله اصلی ما در حوزه گردشگری ساحلی و دریایی این است که آیا قرار هست داشته باشیم یا خیر؟ پاسخ به این سؤال بسیاری از مشکلات پیش رو را حل خواهد کرد. من نمی‌دانم این تصمیم ساز و تصمیم گیر این حوزه کجاست و چه کسی است. باید این سؤال پرسیده شود که آیا گردشگری ساحلی و دریایی می‌خواهیم یا نه؟

در تبلیغات آخرین دوره انتخابات ریاست جمهوری، من توسعه گردشگری دریایی از از کاندیدای آن دوره و رئیس‌جمهور فعلی -جناب آقای رئیسی- بارها و بارها شنیدیم. امیدواریم که این خواست وجود داشته باشد. به نظر می‌رسد که در دولت و در مردم این خواست وجود دارد. در این بین چه اتفاقی باید رقم بخورد تا کار اجرایی شود؟

در گام اول، باید دستورالعمل‌های موازی و متعدد باید تفتیح شوند. باید یک کار گروهی یا ستادی-پیشنهاد می‌کنم در شورای عالی صنایع دریایی باشد- تشکیل شده و این موضوع به سرانجام برسد.

باز هم تکرار می‌کنم که گردشگری دریایی موتور محرکه گردشگری کشور و اقتصاد ایران است. چهارسال پیش در گفتگوی ویژه خبری تأکید کردم که ۲۵ میلیون گردشگر ظرف مدت ۵ سال ممکن است که با هجوم همه جانبه مبنی بر غیرممکن بودن مواجه شدم. یک ستادی باید تشکیل شود به ریاست هر کسی که کلام وی نافذ و اثرگذار باشد و اولین کار باید این باشد بسیاری از بخش نامه‌های خلق الساعه و قوانین -که خیلی از آنها قوانین قدیمی هستند؛ مثلاً قوانین منابع طبیعی مربوط به دوره پهلوی اول است- را بازخوانی و اصلاح و متمرکز شوند تا رفع تضادها و هم پوشانی‌ها فرآیند را تسهیل کنند.

گردشگری دریایی و ساحلی یک نوآوری است که هنوز متولد نشده است. قبلاً هم در اتاق بازرگان در حضور وزیر میراث فرهنگی و گردشگری و معاون گردشگری ایشان تأکید کردم که این نوژاد متولد نشده را از همان ابتدای تولد به بخش خصوص بسپارید. اجازه بدهید بخش خصوصی این نوژاد را پروراند و بزرگ کند.

قوانین و مقررات هم حاکم باشد. ما برای همه سازه‌های دریایی و گردشگری در دنیا استاندارد وجود دارد به اسم پرچم آبی یا blue flag که ۱۷۸ استاندارد دارد. کشور ما هنوز یک پرچم آبی را هم نتوانسته است کسب کند؛ در حالی که کشور همسایه ۳۱۳ پرچم آبی را کسب کرده است. ترکیه ۱۷۰ پرچم آبی را توانسته است کسب نماید. پس استاندارد آن هم وجود دارد؛ سرمایه‌گذار هم وجود دارد -به ضرر ضری قاطع می‌گویم که به دلیل زودبازده بودن سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری ساحل و دریا، سرمایه‌گذار به تعداد زیاد وجود دارد.

برای یک طرح سرزمین آبی ساحلی که طرح توجیهی و طرح تجاری (Business Plan) آن در نرم افزار کاموار پیازگشت سرمایه با یک دهم قیمت‌ها نسبت به کشورهای جنوبی خلیج فارس، برابر ۸/۹۷ درصد محاسبه‌شده. پس، هم سرمایه هست؛ هم خواست عمومی هست؛ هم خواست دولت هست، پس انتظار این است که وزرات میراث فرهنگی و گردشگری بحث هماهنگی را تسهیل کند. هر چند در میحت سازهای دریایی مانند همه دنیا سازمان مسئول، سازمان بنادر و کشتیرانی است. در حوزه آب هم وزارت نیرو و

سازمان‌های تابعه و در حوزه منابع طبیعی هم سازمان مربوطه وجود دارند؛ اما وزارت میراث فرهنگی و گردشگری باید در پیشانی مواجهه برای رفع این مشکل باشد و به عنوان هماهنگ‌کننده و تسهیل‌کننده، ارتباط بین دستگاه‌ها و تجویزها را آسان کند یا به نیابت بهشورای عالی صنایع دریایی واگذار نماید.

حسین رضا صفری: هیچ قانونی بازدارنده گردشگری دریایی در کشور نیست

مؤسسه رده‌بندی ایرانیان یک نهاد دانش‌بنیان، بین المللی و غیرانتفاعی است. امروزه تمام مجوزهای تردد و بهره‌برداری از تمام شناورهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران با مجوز را مؤسسه رده‌بندی ایرانیان صادر می‌کند و همه ۸۵ درصد تجارت دریایی کشور با گواهینامه این مؤسسه اجرایی می‌گردد.

در حوزه گردشگری، به نظر می‌رسد جایی از کار اشتباه گرفته‌شد؛ مثلاً یک شناور اگر بخواهد خدمات فراساحلی بدهد یا باری را حمل و نقل بکند، مجوزش تحت عنوان گواهینامه فنی، ایمنی و قانونی را از موسسه رده‌بندی می‌گیرد و با این گواهینامه می‌تواند به اقصی نقاط جهان تردد کند و مجوز دستگاه اجرایی دیگری را هم نیاز ندارد.

زمانی هم عضو اولین کمیته گردشگری دریایی ایران که تحت نظر انجمن مهندسی دریایی شکل گرفت، بودم. اقدامات قابل توجهی در آنجا انجام شد. در حوزه گردشگری دریایی به نظر می‌رسد برخی از مفاهیم اشتباه گرفته شده است؛ وزارت میراث فرهنگی و گردشگری و سازمان بنادر و دریانوردی به اشتباه خود را صادرکننده مجوز می‌پندارند، در حالی که گردشگری دریایی نیاز به مجوز ندارد و گردشگری دریایی تنها به استاندارد فنی و ایمنی بالاتر از سایر فعالیت‌های نیاز دارد؛ یعنی اینکه، وقتی به محیط دریا برای گردشگری وارد می‌شود متفاوت از کاپیتان و خدمه فعال بر روی کشتی، صرفاً با ایمنی برای تفریح و سرگرمی و حتی به صورت لوکس رفتار کند. بنابراین، استانداردهایی لازم برای کشتی‌های تفریحی و گردشگری وجود دارد.

گفته‌شده که اولین مجوز گردشگری اخیراً صادر شده است. نکته حالب توجه اینکه، مجوز این چنینی را مؤسسه سی سی سال پیش که مجوز فنی و ایمنی را برای شناورها صادر کرده است، در واقع مجوز گردشگری را هم برای آن شناور صادر کرده است.

البته استاندارد وجود دارد و سازمان بنادر و دریانوردی برای شناورهای دریایی وجود دارد و همچنین درباره فعالیت سایر دستگاه‌های مرتبط، باید گفت که گردشگری دریایی یک امر معمول در دنیاست و نیاز نیست چرخ دوباره در این کشور ابداع گردد و نیاز به همان پنجره واحد برای پیشبرد بهتر امور داریم.

در دنیا برای گردشگری دریایی و ساحلی چطور این امور اجرایی می‌گردد؟ در دنیا به جای مجوزهای چندگانه موجود در کشور که حالت سرقلی را دارد، باید ایمنی و استاندارد تفریحی و گردشگری شناورها و زیرساخت‌ها کنترل گردد.

در انجمن مهندسی دریایی، نامه‌های متعددی به میراث فرهنگی و گردشگری ارسال گردید که اولین آن در سال ۱۳۹۱ و آخرین آن در سال ۱۴۰۱ بوده است و برنامه جامع تقاضاپایه رسیدگی پایه به همین منظور به سازمان میراث فرهنگی و گردشگری ارجاع داده و درخواست کردیم چنانچه توسعه گردشگری دریایی در برنامه قرار

دارد، با توجه به مطالعات و استانداردهایی که در این برنامه مشخص شده است، آن سازمان می‌تواند به جای

در سومین نشست تخصصی اقتصاد دریا پایه با موضوع

گردشگری دریایی مطرح شد:

بخش سوم

آیا قرار است گردشگری ساحلی و دریایی داشته باشیم؟

صدور مجوزها، برای جذب سرمایه‌گذار، ضروری است تا نیازهای آنها برای توسعه کسب و کارشان را طی جلسات مشترک احصاء شده و حمایت شوند. براساس مطالعات انجام‌شده، هیچ قانونی بازدارنده گردشگری دریایی در کشور نیست؛ اما تفسیر قوانین و مرجیان آن بازدارنده هستند.

امیرحسین مزینی‌فر:

صدور مجوز فنی و ایمنی برای کشتی از سوی مؤسسه رده‌بندی موضوعیت دارد، اما مجوز لازم برای جذب مسافر را باید وزرات میراث فرهنگی و گردشگری صادر کند. به نظر مشکل اصلی در تفکرات و ذهنیات است که درباره گردشگری دریایی در کشور و بین مسئولان وجود دارد و این تفکر مهم‌ترین عامل بازدارنده در کشور است.

علاوه بر آن، ما با مسئولانی در این حوزه مواجهیم که شجاعت کافی برای تصمیم‌گیری لازم را ندارند؛ این موارد را در حین انجام کار، با تمام وجودمان حس کردیم. برای نمونه در یک شهری، با شهردار، شورای شهر و امام جمعه آن شهر برای یک پروژه در ساحل صحبت و مورد موافقت قرار گرفت. اجرای کار در نهایت، گیر اعضای یک دهیار واقع شد که ایشان ترس از امضا داشت و حتی در این مورد استانداردها مربوطه هم با ایشان تماس می‌گیرد؛ اما باز به دلیل ترس از یک ارگان امنیتی در آپند، کار پیش نرفت.

درست است که ممکن است قوانین بازدارنده نبینند؛ اما اگر بخواهید فعالیت گردشگری دریایی انجام دهید، همه آن ۳۷ دستگاه، کار را در محدوده مسئولیت خود می‌بینند و به صورت جداگانه، وقت و منابع پروژه را مستهلک می‌کنند و به وقت ایجاد مشکل کسی پای کار هم نیست.

سؤال: تعریف رسمی و ملی کشور ایران از گردشگری دریایی چیست؟

مصطفی فاطمی: هنوز تعریف واحدی وجود ندارد. تعریف متعدد و مختلفی از گردشگری آبی، گردشگری ساحلی و گردشگری دریایی در دنیا وجود دارد. ما در کشور گردشگری آبی را مطرح کردیم شامل موارد متفاوتی چون گردشگری در دریاچه سد و ماساز، سونا و استخرها -که هم یک بستر تفریحی مرتبط است و- همچنین گردشگری ساحلی و دریایی ذیل آن تعریف شده است.

این تعریف کلی است. در برخی موارد در ایجاد تأسیسات ساحلی، دسته‌بندی آن برای اینکه جزء تأسیسات دریایی به حساب آید یا صرفاً ساحلی و ما حتی خشکی ساحلی یا خشکی خشکی است، دچار ابهام و مشکل هستیم؛ چون در مواردی که زمینه مشترک با سایر ارگان‌ها پیش می‌آید، صدور مجوز و همکاری پیچیده و دشوار می‌شود.

وقتی می‌گوییم هیچ قانونی در بحث گردشگری دریایی نداریم، در موضوع تعاریف هم این بحث موضوعیت دارد؛ یعنی نه در سازمان بنادر و دریانوردی و نه در ۳۷ دستگاه مسئول دیگر، چیزی به عنوان گردشگری دریایی تعریف نشده است و هر کدام از منظر خود به گردشگری دریایی نگاه می‌کنند.

در بحث گردشگری، به هر سفری که کمتر از یک سال و بیشتر از ۲۴ ساعت به هر نقطه‌ای و با هر هدفی اتفاق بیفتد، سفر و گردشگری محسوب می‌شود. ما اگر با این منظر به گردشگری دریایی نگاه کنیم، سفرهای دریایی از دید ما گردشگری دریایی محسوب می‌شود.

