

احیاء ترانزیت کالاهای اساسی به افغانستان از طریق چابهار توسط ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

اولین بخش از کالاهای بشر دوستانه اهدایی به کشور افغانستان، از طریق به کارگیری بیش از یکصد دستگاه کانتینر متعلق به ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، وارد بندر چابهار و پس از تخلیه و بارگیری، از طریق حمل و نقل ترکیبی به مقصد کشور افغانستان ارسال شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، براساس توافق چندجانبه صورت گرفته میان ایران و کشورهای دوست، مقرر گردید با به کارگیری ظرفیت‌های موجود در بندر چابهار، کمک‌های بشر دوستانه جامعه بین‌الملل از این طریق به مقصد کشور افغانستان ارسال شود. در این راستا و با حضور نقش آفرین گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ظرفیت راهگذر شمال _ جنوب که پیش‌تر از طریق سایر رقبای منطقه‌ای محدود شده بود، مجدداً با توافقات صورت گرفته به معبر اصلی ارسال کالا به افغانستان تبدیل گردید. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از اواخر سال گذشته با هدف بهره‌برداری مطلوب از زیرساخت‌ها، تجهیزات بندری و ظرفیت‌های چابهار به منظور توسعه عملیات کانتینری و دسترسی صاحبان کالا به شبکه حمل و نقل دریایی کانتینری؛ سرویس‌های منظم کشتیرانی از مبدأ بندر چابهار به مقاصد گوناگون را با قدرت بیشتر آغاز کرده است. با حضور فعال و جدی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و با راه‌اندازی سرویس‌های منظم کانتینری از مبدأ و به مقصد چابهار توسط ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از اواسط سال ۱۴۰۱، علاوه بر افزایش قابل توجه عملکرد کانتینری بندر چابهار، مسیرهای جدیدی به کشورهای همسایه از طریق کریدور بین‌المللی شمال- جنوب نیز ایجاد شده است.

فراهم شدن تردد کشتی‌های تجاری با ظرفیت ۵۰ هزار تن در بندر بوشهر

نماینده بوشهر، گناوه و دیلم در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر افزایش عمق آب کانال دسترسی به بندر بوشهر گفت: با توجه به تصویب بندر آزاد تجاری بوشهر، تردد کشتی‌های ۵۰ هزار تنی یکی از نیازهای این بندر است که باید محقق شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عبدالکریم جمیری یکی از ظرفیت‌های مهم بندر بوشهر را فعالیت تجاری، تخلیه و بارگیری کالا دانست و افزود: با پیگیری‌های انجام شده عمق کانال دسترسی بندر بوشهر تا ۱۰۵ متر افزایش یافت و امکان تردد کشتی‌های ۳۰هزار تنی فراهم شد. عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشاره به پیگیری برای افزایش عمق حوضچه بندر بوشهر تا ۱۴ متر تصریح کرد: با توجه به تصویب و عملیاتی شدن بندر آزاد تجاری بوشهر، یکی از نیازهای مهم بندر آزاد بوشهر تردد کشتی‌های پهن پیکر است که باید با افزایش عمق کانال دسترسی به بندر بوشهر این مهم محقق می‌شود. عضو مجمع نمایندگان استان بوشهر در مجلس شورای اسلامی اضافه کرد: با توجه به نیاز بندر آزاد تجاری بوشهر برای تردد کشتی‌های ۵۰ هزار تنی اجرایی شدن این مهم در دستور کار سازمان بندر و دریانوردی قرار گرفته است. نماینده بوشهر، گناوه و دیلم در مجلس شورای اسلامی از اجرایی شدن طرح مطالعاتی افزایش عمق بندر بوشهر و لایروبی آن خبر داد و اضافه کرد: امید می‌رود با افزایش عمق حوضچه بندر بوشهر زمینه تردد کشتی‌های تجاری با ظرفیت ۵۰ هزار تن فراهم شود.

ذخایر آذربایان هر مزگان کفاف تمامی متقاضیان صیادی را نمی دهد

مدیرکل شبیلات هر مزگان گفت: ذخایر آذربایان استان هر مزگان به گونه‌ای نیست که برای همه متقاضیان صیادی مجوز صادر شود و باید بر اساس وضعیت ذخایر تصمیم گیری شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود بارانی در جمع خبرنگاران، در واکنش اینکه به مدتی است که شماری از صیادان، در درگاه ملی مجوزها، مجوز صیادی دریافت کرده اند، اما شبیلات هر مزگان آن را مشروط به درخواست دوباره در سامانه شبیلات کرده است، افزود: مجوز صادر شده از درگاه ملی مجوزها را قبول داریم، اما با توجه به ثبت مجوز بودن این سامانه، صیادان باید در سامانه تأیید محور شبیلات هم ثبت نام کنند تا شرایط آن‌ها بررسی شود. وی با بیان اینکه حدود ۴ هزار و ۶۰۰ شتاور در استان مجوز صیادی دارند، عنوان کرد: ذخایر آذربایان استان به گونه‌ای نیست که برای همه متقاضیان مجوز صادر شود و باید بر اساس وضعیت ذخایر تصمیم گیری شود. مدیرکل شبیلات هر مزگان از صدور شماری مجوز در ماه‌های آینده خبر داد و اضافه کرد: ۵۰ مجوز صیادی در آب‌های دور و ۱۵۰ مجوز هم برای شناورهای قایق دیزل برای شوق هر مزگان صادر می‌شود. بارانی، پس از صدور این مجوزها و با توجه به وضعیت ذخایر آذربایان، برای صدور دوباره مجوز تصمیم گیری می‌شود.



گروه اقتصاد دریا- امید متین - زمانی که

حاکمیت از اقتصاد دریاپایه سخن می‌گوید، انتظار می‌رود که تمامی بخش‌های مهم و راهبردی این اقتصاد در گستره کشور مورد نظر قرار گیرد. در غیر این صورت، اتفاق مثبتی نخواهد افتاد زیرا، زمانی موفقیت در سطح یک کشور ممکن است که چیزی به اسم توسعه همه جانبه و متوازن معنا داشته باشد. توسعه همه جانبه و متوازن معنای روشنی دارد: به همه بخش‌های مرتبط با اقتصاد یک کشور باید توجه شود و همه بخش‌ها از یک رشد مناسب و هماهنگ برخوردار باشند.

رشد نامتوازن

رشد نامتوازن بسیار خطرناک است. رشد نامتوازن از رشدنیافتگی خطرناک‌تر است و اگر نباشد، آسیب کم‌تری به جامعه وارد می‌شود. رشد نامتوازن مانند یک سرطان بدخیم عمل می‌کند و سایر ارکان و ارگان‌های جامعه را به سمت بی‌ثباتی، فروریختگی و حتی فروپاشی پیش می‌برد.

۱۴=۵۵

در دوره سازندگی (دوران ریاست جمهوری هاشمی رفسنجانی که به دوران سازندگی موصوف شد) با تبلیغ ویژه‌ای روبرو بودیم که بسیار عوام فریب بود؛ اما از نگاه کارشناسی و با توجه به قواعد و معیارهای مدیریت توسعه، کاری بحث، خطرناک و مخرب بود. قصه از این قرار بود، دولت مدعی بود که در حوزه مخابرات و ارتباطات پیش‌تازی کرده است و یک ساله ره ۵۵ ساله رفته است. دولت با افتخار اعلام می‌کرد که از برنامه جلو افتاده است!!! در حالی که این ادعا، عین بی‌برنامگی است و بی‌برنامگی عین خطر.

نتیجه=۱۵۵

نتیجه این رشد سرطانی در مخابرات این بود که توقع



تمام مردم از شهری و روستایی را تغییر داد و سبد خانوار را دچار دگرگونی کرد. اما با توجه به این که سبد مخابراتی رشد سرطانی کرده بود و احساسات، نگاه‌ها و نیازهای جامعه را دگرگون کرده بود؛ اما سایر سبدها رشدی نکرده بودند، باعث شکست و شکاف بیشتر بین جامعه شد. برای مثال، سیستم ارتباطات پیچه‌های روستاهای دور افتاده را هم با پفک و چیپس آشنا کرده بود؛ اما پفک و چیپس در آن روستاها وجود نداشت! این مثال ساده نشان می‌دهد که آن کودکان چقدر سرخورده شده بودند. توقع‌ها زیاد و باعث نیازهای متعدد و فراوان شد، اما تولید مناسبی برای رفع نیازها به وجود نیامد و در نتیجه، سرخوردگی اجتماعی از یک سو و فشار به ارکان تولید از دیگر سو باعث تخریب هر چه بیشتر شد که نسل‌های بعدی در حال تاوان پس دادن آن هستند.

نتیجه‌مخرب دیگر

از دیگر سو، پیش‌تازی غیرمنطقی و سرطانی مخابرات و سامانه‌های ارتباطاتی باعث شد سرمایه هنگفتی به سبد آن ریخته شود و با توجه به کسری سایر سبدها، بودجه‌های بعدی کفاف ارتباطات را نداد و دولت مجبور شد که سبدهای ضعیف دیگر را تأمین کند؛ این بود که فرصت به روزرسانی از سامانه ارتباطات گرفته شد. به بیان دیگر، ارتباطات باید می‌ایستاد و منتظر می‌شد تا سایر سبدها تا حدی پر شوند و به او نزدیک شوند یا به او برسند. این ایستایی، سامانه ارتباطات را از تکنولوژی روز به مرور دور کرد و باعث فرسودگی دستگاه‌ها و ابزارآلات آن شد. نتیجه این شد که سامانه‌ها به خوبی کار نکنند. مردم برای دریافت آنتن موبایل خود تا جایی به زحمت می‌افتادند که دست‌مایه طنز و توهین شده بود. انبوه و انواع موبایل در بازار بود، اما اپراتورها جوابگو نبودند. وقتی موبایل به تعدد و تکثر وجود دارد؛ اما خط آنتن

اقتصادسراسرآمد یادآوری می‌کند؛

آبراهه شمال- جنوب فرصت فراموشی شده

اقتصاد دریا پا به دچار بیماری رشد نامتوازن است

نمی‌دهد، نماد مستقیم و مشخصی است از رشد نامتوازن. یکی هست و یکی نیست.

کریدور آبی شمال- جنوب

در اقتصاد دریاپایه دارد چنین اتفاقی می‌افتد. یعنی اقتصاد دریاپایسه دارد دچار بیماری رشد نامتوازن می‌شود؛ زیرا به یک بخش توجه می‌شود و به بخش دیگر نه.

بسته کامل (پکیج) برنامه‌ای اقتصاد دریاپایه مبهم و ناقص است؛ نشان به آن نشان که در بحث‌ها و برنامه‌ها خبری از تعیین تکلیف ایران‌رود(آبراهه شمال- جنوب) نیست. بالاخره عاقبت این ابرپروژه ۵۰-۶۰ساله چه شده یا چه می‌شود؟ چرا هیچ‌کس از مسئولان عالی در باره آن حرفی نمی‌زد که بگوید بله یا نه؟

برنامه هفتم توسعه

برنامه هفتم توسعه، نسبت به اقتصاد دریاپایه توجه ویژه دارد؛ هر چند که مفاد سیاست‌های مرتبط با دریا به وسیله سازمان برنامه و بودجه به اغما رفت و از برنامه حذف شد؛ اما سخنان رئیس جمهور، چیز دیگری می‌گوید. از دیدگاه رئیس جمهور رشد متوازن مورد نظر است و برنامه‌های کامل و همه جانبه مورد تأیید قرار می‌گیرد؛ اما سازمان برنامه و بودجه چیز دیگری رو می‌کند که ما در نهایت نمی‌دانیم که دم کدام را ببینیم؟!

اما انتظار منطقی این است که نقشه کلی راه، دقیق و همه جانبه باشد. و در این طرح و نقشه کلان، لازم است که تکلیف آبراه شمال- جنوب که به تعبیری ایران‌رود هم نامیده می‌شود، روشن شود. چرا نمی‌شود؟

می‌گویند دولت سیزدهم هم مانند دولت‌های قبلی، از بس چاله و چوله دارد که یاد شام شب نمی‌افتد. از بس پروژه‌های نیمه کاره و وعده‌های عمل نشده -از ساختمان‌های مهر احمدی‌نژاد که بعد حدود ۱۷ سال هنوز تحویل نشده‌اند گرفته تا وعده چهار میلیون مسکنی که هنوز حتی یک آجر هم روی آجر قرار داده نشده- همه این‌ها باعث می‌شود که کسی یاد یک ابر پروژه به نام «آبراهه شمال- جنوب» نیفتد و ما هم گاهی یک‌باره یادی از گذشته‌های دور و نزدیک می‌کنیم و می‌بینیم که پرونده آبراهه شمال- جنوب(ایران‌رود) باز

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست

برگزاری اجلاس حفاظت از محیط زیست دریای خزر به میزبانی سوییس



معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست از برگزاری اجلاس کنوانسیون تهران بن منظور حفاظت از محیط زیست دریای خزر در اواخر خرداد ماه امسال به میزبانی کشور سوییس خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی سلماجقه با اشاره به اهمیت برگزاری جلسات کنوانسیون تهران و همکاری کشورهای عضو جهت حفاظت هر چه بیشتر محیط زیست دریای خزر، گفت: جلسه بعدی این اجلاس اواخر خرداد ماه به میزبانی کشور سوییس در ژنو برگزار خواهد شد. معاون رئیس جمهور ادامه داد: در این نشست علاوه بر اخذ تصمیمات مهم در خصوص چگونگی همکاری کشورهای حاشیه

دریای خزر در خصوص حفاظت محیط زیست خزر و نیز کاهش آلودگی های این دریا، در مورد برگزاری جلسه بعدی این کنوانسیون به میزبانی ایران نیز تصمیم گیری خواهد شد.وی خاطر نشان ساخت: با نهایي شدن دستاوردهای نشست ژنو، به طور قطع اقدامات مهمی جهت اجرایی کردن تعهدات پنج کشور حاشیه دریای خزر جهت حفاظت از محیط زیست دریای خزر انجام خواهد شد. سلماجقه با اشاره به همکاری و نقش مهم وزارت خارجه در برگزاری این کنوانسیون، بیان داشت: این اجلاس در سطح وزاری محیط زیست کشورهای حاشیه دریای خزر برگزار خواهد شد. وی برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته تلاش خواهیم کرد به تمام طرح‌های به امضا رسیده در خصوص حفاظت از دریای خزر جامع عمل بپوشانیم. به گفته این مقام مسئول در محیط زیست کشور، رفع آلودگی‌های دریای خزر، حفاظت از فوک خزری و حفاظت از ماهیان خاویاری را از جمله مهمترین مواردی دانست که از سوی دولت جمهوری اسلامی ایران به منظور حفاظت از محیط زیست دریای خزر مطرح و پیگیری خواهد شد. به خاطر افزایش فعالیت‌های اکتشاف و استخراج نفت و گاز، کاهش منابع آبی به خصوص ماهی خاویاری که در دره گونه‌های در حال انقراض قرار گرفته بودند و منجر به کاهش خاویار به عنوان یک منبع ارز خارجی شده بود، تخریب زیستگاه‌ها و همپنظر ورود گونه‌های غیر بومی، باعث شد پنج کشور حاشیه دریا خزر به فکر همکاری برای رفع این بحران‌ها باشند. کشورهای ایران، آذربایجان، ترکمنستان، قزاقستان و روسیه با حمایت مالی برخی سازمان‌های بین‌المللی به طور خاص سازمان ملل، برای حفاظت از دریا شروع به همکاری با یکدیگر کردند.

مازندران با اشاره به ایجاد تاسیسات و فعالیت‌ها در حوزه دریا از جمله اسکله‌های تفریحی و گردشگری، افزود: در بحث گردشگری دریایی، اسکله مارینا در نوشهر در حال ساخت بوده که از پیشرفت فیزیکی خوبی برخوردار است. معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران اضافه کرد: بخش دیگر ایجاد اسکله‌های تفریحی با سازه‌های مختلف است که در این زمینه سرمایه‌گذاران مختلفی به دنبال مجوز ساخت هستند. حسنی معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران تصریح کرد: درست است مطلوبیتی که مدنظر ماست از گردشگری دریایی فاصله داریم، اما گام‌های خوبی در این حوزه برداشته شده و سرمایه‌گذاران خوبی به دنبال این موضوع آمدند و توانستند در این راستا ورود پیدا کنند. معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران گفت: همچنین میز تخصصی گردشگری دریایی را شکل دادیم که امیدواریم رونق یابد.

معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران در پیچه‌ای نو برای گردشگری دریایی مازندران با احداث ۳ اسکله

معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران گفت: گام‌های خوبی در حوزه گردشگری دریایی برداشته شده و سرمایه‌گذاران به دنبال این موضوع آمدند و توانستند در این راستا ورود پیدا کنند که در حال حاضر سه اسکله تفریحی در استان در حال احداث است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مه‌ران حسنی اظهار کرد: بحث گردشگری دریایی متفاوت از استفاده از دریا برای شنا که در قالب طرح ساماندهی دریا اجرا می‌شود، است. معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری