

#### وجود ظرفیت پذیرش کشتی‌های تفریحی در بندر نوشهر

معاون گردشگری اداره کل میراث‌فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران گفت: باید امکانات و خدمات برای پهلوگیری کشتی‌های تفریحی در بندر نوشهر ایجاد شود تا بتوان از این ظرفیت گردشگری این بندر بهره‌گیری کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مه‌ران حسینی درباره ظرفیت‌های گردشگری در بندر نوشهر و ضرورت بهره‌گیری از این بندر در بحث گردشگری به فارس اظهار کرد: در حال حاضر سه بندر استان مازندران تجاری هستند اما با توجه به وجود ظرفیت‌ها از جمله بندر نوشهر امکان اینکه به شکل تفریحی دریاورند را دارند.

وی با اشاره به وجود ظرفیت پذیرش کشتی‌های تفریحی در بندر نوشهر گفت: قبلاً هم کشتی‌های تفریحی در ایسن بندر پهلومی گرفتند.معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران بیان کرد: به‌منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های گردشگری بندر نوشهر باید زیرساخت‌های لازم در این زمینه ایجاد شود تا به لحاظ فنی این مهم مورد بررسی قرار گیرد.

#### شناسایی بیش از ۲۰۰ هزار هکتار اراضی پرورش میگو

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بودجه سازمان شیلات ایران گفت: بیش از ۲۰۰ هزار هکتار اراضی غیر قابل کشت، لم یزرع و مناسب پرورش میگو در سواحل جنوبی و استان گلستان شناسایی شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، رجبعلی قربان‌زاده افزود: از این میزان سطح شناسایی شده برای پرورش میگو، ۱۰۰ هزار هکتار در مرحله توسعه و نزدیک به ۴۰ هزار هکتار (غیر مفید) در مرحله احداث می‌باشد.مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بودجه سازمان شیلات ایران تصریح کرد: برای راه‌اندازی ۲۰۰ هزار هکتار اراضی پرورش میگو از مجموع ۲۰۰ هزار هکتار اراضی شناسایی شده، نزدیک به ۲۲ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز است که ۷۰ درصد آن از محل تسهیلات و ۳۰ درصد از طریق آورده شخصی تأمین خواهد شد. وی تصریح کرد: با ورود این میزان اراضی به چرخه تولید، میزان تولید میگوی پرورشی به حدود ۱۶۰ هزار تن خواهد رسید. قربان‌زاده اظهار داشت: سطح زیر کشت میگو در سال ۱۴۰۱ را حدود ۱۷ هزار هکتار (مفید) عنوان و اظهار کرد: میزان تولید میگوی آب شور نزدیک به ۶۱ هزار تن برآورد شده که بیش از ۸۷ درصد تحقق هدف را نشان می‌دهد و نسبت به سال ۱۴۰۰ بیش از ۵ درصد رشد داشته است.

#### ورود ریاست جمهوری به اجرای طرح خط آبی بندر آبادان –سیبه عراق

نماینده آبادان در مجلس شورای اسلامی خواستار ورود ریاستست جمهوری به اجرای طرح خط آبی بندر آبادان به سیبه عراق و تسریع در روند اجرایی این طرح شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سیدمحمد مولوی با اشاره به اهمیت اجرای طرح خط آبی بندر آبادان – سیبه عراقبه ایسنا اظهار کرد: در مکاتبه‌ای که با ریاست جمهوری انجام شده است خواستار ورود ایشان به بحث اجرای طرح بزرگ خط آبی بندر آبادان به سیبه و راه‌اندازی هرچه سریع‌تر آن شدیم.وی افزود: با توجه به جلسات و هماهنگی‌هایی که از سال گذشته تاکنون انجام شده است، از سسوی ایران هیچ مانعی برای اجرای این طرح وجود ندارد و همه اقدامات لازم در این زمینه انجام شده است.

نماینده آبادان در مجلس شورای اسلامی گفت: انتظار داریم با توجه به اهمیت طرح، ریاست جمهوری ایران از طریق وزارتخانه‌های امور خارجه، راه و شهرسازی، امور اقتصادی و دارایی، کشور، اطلاعات و دفاع اجرای طرح راه‌اندازی بندر آبادان – سیبه عراق را پیگیری کند تا شاهد تسریع در روند اجرای طرح باشیم.مولوی عنون کرد: وقتی یک طرح بزرگ برای اولین بار در مسیر اجرا باشد قطعاً ممکن است با مشکلاتی مواجه باشد اما با توجه به اینکه راه‌اندازی بندر آبادان – سیبه عراق یک طرح بزرگ بین‌المللی میان دو کشور است، باید تلاش کرد تا این مهم به سرعت اجرایی شود. وی با بیان اینکه اگر طرح برای ایام محرم و اربعین راه‌اندازی شود بسیار کمک‌کننده و موثر خواهد بود، افزود: راه‌اندازی خط آبی بندر آبادان – سیبه یکی از مطالبات فعالان اقتصادی و فعالان گردشگری و همچنین یک ظرفیت ویژه در توسعه مبادلات تجاری، گردشگری، توریست درمانی و زیارتی است.



**رشد گروه دانش دریا** – بخش نخست گفت و گو با مهندس‌ی دریا را در شماره پیش‌روزمانه دریایی اقتصادسراسرآمد، خواندید، حسب اهمیت موضوع، بخش دوم را تقدیم می کنیم با این امید که نگاه مردم، مجلس و دولت از خشکی محور به سمت دریامحور بچرخد و از نعمات بسیار بالای اقتصاد دریا بهره مند شویم:

**اقتصاد سراسرآمد: دانشکده ها زمانی موفق هستند که ورودی های پرانگیزه و تلاش گری داشته باشند که با اطلاع کافی، انتخاب رشته کرده باشند. آ یا با شرایط کنکور گرای و ورود به دانشگاه به هر قیمتی، ما دارای ورودی مناسب به دانشکده دریایی هستیم؟ آن چه ما بررسی کردیم این بود که بسیار هستند کسانی که بدون اطلاع از دریا و صنایع آن و حتا بازار کار و چگونه کار در آن، انتخاب رشته می کنند. بسیارند کسانی که رشته مهندسی دریا، انتخاب اول آنها نبوده و بنا به شرایط و روند کنکور وارد شده اند. چرا اطلاعات ورودی های دانشکده از آنچه می خواهند تحصیل کنند، کافی نیست؟ چرا خانواده ها همچنان مشوق به پزشکی و خلبانی و برخی مشاغل خشکی هستند و مشوق دریاگرایی فرزندانشان نیستند؟**

**زراعت گر:** خروجی دانشکده مهندسی دریا، باید یک مهندس دریا باشد –نه دریانورد–. در این رابطه، اطلاعات کافی در افکار عمومی نیست و لازم است رسانه هایی مانند روزنامه شما، بیشتر به این مقوله ورود کنند و اطلاعات کافی به جامعه برسانند. وظیفه ماست که فرهنگ سازی و اطلاع رسانی در حوزه دریا و مهندسی دریا را گسترش دهیم تا استعدادهای موجود در کشور، به دریا علاقه پیدا کنند.
**رشد:** این روزها خبر غرق شدن زیر دریایی «تایتان» و مرگ پنج سرنشین آن که با هدف بازدید از بقایای کشتی تایتانیک راهی اعماق دریا شده بودند، در صدر اخبار جهان قرار گرفته است. حال این سوال مطرح می شود گردشگری در زیر آب، که به تازگی هم قربانی گرفته است، چطور به محبوبیت رسید؟ به گزارش اقتصادسراسرآمد به نقل از بی‌بی‌سی، در عصری که خشکی چیزهای زیادی برای کاوش دارد، موج اخیر گردشگری زیر آب به مسافران اجازه می دهد تا به اعماق یکی از ناشناخته‌های زمین یعنی «اقیانوس» سفر کنند، آن هم در شرایطی که بیش از ۷۰درصد از سیاره ما را آب پوشانده است.

افتتاح مجموعه‌ای از مکان‌های تفریحی همچون نخستین هتل زیرآب جهان و بزرگ‌ترین رستوران زیرآبی جهان در نروژ به طور روزافزون مسافران ثروتمند را برای کاوش در دنیای جدید زیر آقیانوس جذب کرده است. اکنون که غرق شدن زیر دریایی حامل پنج گردشگر در مرکز توجه قرار گرفته است، شاید زمان آن فرا رسیده باشد که درباره محدودیت‌های این تجربیات خاص بیشتر صحبت کنیم؛ گردشگری زیر آب را نمی‌توان یک اتفاق جدید دانست؛ چرا که «آک-ایو کوستو» استفاده عمومی از تجهیزات غواصی را در سال ۱۹۴۲ میلادی آغاز کرد و «انجمن حرفه‌ای مربیان غواصی» (PADI) نیز از سال ۱۹۶۷ میلادی تاکنون ۲۷ میلیون مدرک در سراسر جهان صادر کرده است.

بر اساس اطلاعات منتشرشده توسط «Scubanomics»، حدود شش میلیون غواص فعال در سراسر جهان وجود دارند، همچنین تعداد بی‌شماری از افراد در سراسر جهان، غواصی در سطح نزدیک به آب را انجام می‌دهند. با این حال، وجود برخی از امکانات و تجهیزات ماجراجویی‌هایی شبیه به غواصی را برای افرادی به ارمان آورده است که غواص یا شناساگرهای ماهری نیستند، یا زمان یا وسیله‌ای برای کسب گواهینامه غواصی ندارند. تفرجگاه‌هایی مانند «Seawalker on Green Island» واقع در «دیواره بزرگ مرجانی» به مردم این فرصت را می‌دهد درحالی که کلاه ایمنی شیشه‌ای بزرگی بر سسر دارند به زیر آب بروند. این گروه از افراد با پوشیدن لباس محافظ، به آرامی تا کف اقیانوس پایین می‌آیند؛ جایی که کاملاً به معنای واقعی کلمه روی شش‌ها راه می‌روند و به لوله‌هایی متصل می‌شوند که به آن‌ها اجازه می‌دهد در زیر آب به طور عادی نفس بکشند.

امروزه همچنین شاهد امکانات تفریحی برای لذت بردن از سواری در زیر دریا هستیم. به این منظور تورهایی وجود دارد که بازدید در امتداد صخره‌های برخی از جالب‌ترین جزایر و مناطق ساحلی جهان، از هالوایی گرفته تا موریس را ارائه می‌دهد. این زیردریایی‌ها از بزرگ‌ترین زیردریایی‌ها برای گروه‌های گردشگر گرفته تا زیردریایی‌های خصوصی فوق‌العاده لوکس همچون «Deepflight»



بهتری برای تحصیل به دانشکده جذب کنیم. اما چرا تا کنون به نحو مطلوب اتفاق نیفتاده و اطلاع رسانی کافی صورت نگرفته، جواب آسانی ندارد؛ معیارهای گوناگونی را باید بررسی کرد تا به جواب رسید. همه ما مسئولیت داریم؛ از دانشکده تا رسانه ها و خوب است با اطلاع رسانی مناسب، کیفیت درک از مهندسی دریا– و دیگر بخش های مرتبط با دریا– را به جامعه مخاطب برسانیم تا شاهد وضعیتی بهتر از این باشیم. ملاحظه داشته باشید که کشور ما در شمال و جنوب دریا دارد. یک نعمت و فرصت بزرگ. کشوری که دریا ندارد، از نظر حمل و نقل دچار مشکل و گرانی است؛ زیرا دریا بهترین و ارزان ترین مسیر ترانزیتی و باربری و حمل و نقل است. بیش از ۹۰درصد حمل و نقل جهانی از طریق دریا صورت می گیرد. ما از این موهبت بزرگ خدادادی برخوردار هستیم؛ با توجه به برخورداری ما از دریا، استفاده از صنایع دریایی نیز اجتناب ناپذیر است؛ پس باید از تمامی عناصر و منافع این صنعت برخوردار شویم. بنادر، کشتیرانی و صنایع وابسته به آن، چه در طراحی، ساخت بدنه و تجهیزات و...، همچنین صنایع شیلات، نفت و گاز و... همه و همه منجر می شود به صنایع دریایی که فرصت بسیار وسیعی برای ایران و ایرانیان است و باید برای بهره برداری هر چه بیشتر از آن در همه زمینه ها کار و سرمایه گذاری کرد که زمینه افکار عمومی، اطلاعات عمومی خانواده ها و دانش جوان نیز از آن جمله است.

##### افکار عمومی و شناخت اقتصاد دریا

**اقتصادسراسرآمد: افکار عمومی، نسبت به رشته های حوزه دریا غریب و نا آشناست. بررسی روزنامه دریایی اقتصاد**



سراسرآمد با گفت و گو با جمعی از دانشجویان و خانواده ها حکایت دارد که اطلاع از علوم دریایی به شدت محدود است. مهندسی دریا ناشناخته است و دانشجویان اغلب با شناخت لازم و کافی، این رشته را انتخاب نمی کنند و قدر مسلم، این نقص باعث کاهش اثربخشی خروجی ها خواهد شد. حال سوال این است که چرا اطلاعات کافی –مانند رشته های دیگری چون پزشکی، حقوق و...– در میان خانواده ها و ورودی های کنکور نیست یا بسیار اندک است؟

زراعت گر: باید توجه بدهم که اساسا کسی که در مهندسی دریا تحصیل می کند، اصلا به دریا یا کشتی وارد نمی شود و در دریا زندگی نمی کند! و کنار دریا قرار می گیرد؛ زیرا تمام کارخانجات کشتی سازی، تعمیرات کشتی، ساخت سکو و... در کنار دریا(در ساحل) قرار دارند؛ و حتا بعضاً دفاتر طراحی در مراکز استان ها قرار می گیرند. بنابراین، خانواده مستحضر باشند که فرزندانشان که مهندسی دریا را برای ادامه تحصیل انتخاب می کنند، لزوماً وارد دریا نشده و در دریا زندگی نمی کنند. البته دریا رفتن و دریانوردی گرچه جزو کارهای سخت است؛ اما لذت و زیبایی خودش را دارد؛ ولی هر چه باشد شامل حوزه مهندسی دریا نمی شود و در حوزه دریانوردی، مهندسی کشتی و... قرار می گیرد که خانواده ها برای راهنمایی فرزندان خود برای انتخاب رشته باید به این نکات توجه بفرمایند. محل کار مهندس دریا جنوب و شمال ایران و تهران و مراکز استان هاست. مراکز تحقیقاتی و دانشگاهی در شهرهای ساحلی و بعضاً در مراکز استان ها است. بزرگترین کارخانه کشتی سازی ما ایزواویکو (isoico) است در بندرعباس، که با ظرفیت بسیار بالا، کشتی های کوچک و بزرگ و سکو می سازد. شرکت صدرا در جنوب و در جزیره صدرا هست که این هم ظرفیت بالایی در ساخت سکو و کشتی دارد و بخشی هم در نکاح دارد که ساخت و تعمیر کشتی انجام می دهد. غیر از این ها، تعداد زیادی شرکت های کوچک و بزرگ دیگر داریم که آن ها ساخت و ساز کشتی و سکو را در برنامه دارند و همگی هم در سواحل هستند. شرکت های طراحی و مهندسی علاوه بر استان های ساحلی، در تهران و مراکز استان ها هستند و خانواده ها و کسانی که

## چرا زیر آب رفتن پرطرفدار شد؟



گردشگری زیر آب وجود داشته باشد. معتقدم که این نوع تجربه به افراد ثروتمند و گسروه کوچکی از مردم محدود خواهد شد.»

«پاتریشیا رودریز مال تینز»، یکی از مقام‌های مسؤول در موسسه «Les Roches»، کسی که برگزارکننده نخستین نشست جهانی گردشگری فضا و زیرآب در سال ۲۰۱۹ بود، نظر متفاوتی دارد. «مار تینز» معتقد است همان‌طور که تقاضا در طول زمان افزایش پیدا می‌کند، هزینه‌های مربوطه نیز کاهش می‌یابد و آن را برای همه مردم بیشتر در دسترس قرار می‌دهد و این همان اتفاقی است که در نخستین هواپیماها، سفرهای دریایی و هتل ها رخ داد.

صرف نظر از این که آیا سواری‌های زیر دریایی به یک جریان اصلی تبدیل می‌شوند یا خیر، بسیاری از این تجربیات نوآورانه زیرآب یک مزیت ثانویه مهم دارند و آن هم این است که این نوع تجربیات به مخاطبان جدید در مورد نیاز به مراقبت از اقیانوس آموزش می‌دهند؛ اقیانوسی که با تهدیداتی مانند رنگ‌پریدگی مرجان‌ها به دلیل گرمایش جهانی، صید بیش از حد و آلودگی دست و پنجه نرم می‌کند. به گفته راش، این امر به شرکت «اوشن گیت» نیز شانس می‌یابد که به متخصصان مأموریت‌های آن، هر کدام این تغییر را دارند که به عنوان شهروند – دانشمند در جریان سفر ۱۲۵ هزار فوئی به اعماق دریا، با جمع‌آوری تصاویر و ویدئوهایی از تنوع زیستی دریا کمک کنند. سایر پروژه‌های زیردریایی نیز بسا متخصصان حفظ و نگهداری و زیست‌شناسان دریایی همکاری می‌کنند تا این تجربه سفری را به علاوه بر مفرح بودن به یک رویداد آموزشی نیز تبدیل کنند که آگاهی درباره تهدیدهای اقیانوس و موجودات آن را افزایش می‌دهد. مراکز تحقیقاتی، به‌ویژه در «دیواره مرجانی بزرگ»، تحقیقات خود را در مورد موضوعاتی مانند سفید شدن مرجان‌ها، اثرات زیاله‌های پلاستیکی و تخریب صخره‌ها به نمایش

رییس دانشکده مهندسی دریادانشگاه امیر کبیر به اقتصاد سراسرآمد پاسخ می دهد

## دلیل بی توجهی تصمیم سازان به اقتصاد دریا چیست؟

بخش دوم

**نگاه مردم، مجلس و دولت باید از خشکی به سمت دریا بچرخد**

علاقه مند به انتخاب رشته در حوزه مهندسی دریا هستند می توانند با مراجعه به این شرکت ها اطلاعات کافی به دست آورده و با خیال آسوده تری، فرزندان خود را راهنمایی و یا انتخاب رشته کنند.

##### وضعیت کشتی سازی در ایران

**اقتصادسراسرآمد:** از این توضیح شما استفاده می کنم تا بیرسم وضعت کلی کشتی سازی ما اکنون چگونه است و به طور مشخص تابع قوانین بین المللی هست یا خیر؟

**زراعت گر:** کشتی ها و فعالیت های مرتبط با کشتی ها و بنادر، فعالیت شان فعالیتی بین المللی است؛ به این مفهوم که کشتی به عنوان یک محصول، بین بنادر جهان رفت و آمد کند؛ بنابراین، تابع یک سلسله قوانین بین المللی است. چون کشتی ها یک محصول بین المللی هستند و کار بین المللی می کنند، تابع قوانین خاص بین المللی هم هستند. این قوانین حاکم بر طراحی، ساخت و حمل و نقل است؛ بنابراین آنچه در ایران می سازیم، و آنچه که بهره برداری می کنیم و آنچه که پشتیبانی می کنیم، باید کاملاً مانند دیگر محصولات در دنیا و کاملاً در چارچوب استانداردها و قوانین بین المللی باشد که هست.

##### دلیل غفلت از اقتصاد دریا

**اقتصادسراسرآمد:** اگر بپذیریم که ظرفیت بسیار بزرگی در اقتصاد دریا برای ایران وجود دارد؛ اما این ظرفیت بزرگ و کم نظیر، چندان مورد توجه قرار نگرفته است و از آن غفلت شده است؛ به نحوی که تنها ۲ درصد سهم ما از این سرمایه بسیار عظیم است. اگر این سخن درست باشد، دلیل بی توجهی تصمیم سازان و تصمیم گیران به اقتصاد دریا چیست؟

**زراعت گر:** به نظر من سوال خیلی خوبی است و فرصت مناسبی است که در این باره سخن بگویم.

اقتصاد یک کشور از بخش های مختلفی تشکیل شده است. با توجه به قابلیت ها، منابع و مزیت های نسبی هر کشور، اقتصاد آن کشور تعریف می شود. ایران در بخش کشاورزی، صنعت، خدمات و نفت و گاز، هر کدام سهمی از اقتصاد ایران را تشکیل می دهند. در بخش صنعت و خدمات دریا، ظرفیتی که برای ایران وجود دارد، ظرفیت بسیار بسیار زیادی است. من بر کلمه بسیار تاکید کردم و سه بار آن را با آگاهی و دقت، تکرار کردم.

می گذارند. این مراکز از بازدیدکنندگان می خواهند که علاوه بر تجربه یک بازدید لذت بخش، معلومات ضروری را نیز کسب کنند.

همچنین با توجه به موفقیت پارک‌های مجسمه‌ای زیر دریا همچون «موزه هنر زیر دریای کانکون در مکزیک» که در سال ۲۰۱۰ به عنوان بخشی از «اجلاس آب و هوای کانکون» افتتاح شد، اقداماتی برای ترکیب گردشگری زیرآب با گردشگری هنری صورت گرفته تا نوع جدیدی از مسافران را که صرفاً به غواصی علاقه ندارند، جذب کند.

پروژه «مجمسه‌های زیر دریای Ngaro» در «دیواره مرجانی بزرگ»

پروژه «مجمسه‌های زیر دریای Ngaro» در «دیواره مرجانی بزرگ» که در سال ۲۰۱۹ افتتاح شد، ۱۶ اثر هنری چندم‌مان همچون یک لاک‌پشت بزرگ را به نمایش می‌گذارد که تماشای آن‌ها با شنا در عمق کم و یا استفاده از قایق امکان‌پذیر است؛ چرا که این آثار هنری برای بازدیدکنندگانی است که به قسمت‌های عمیق دریا علاقه‌ای ندارند. این مسیر بازدید پس از ویرانی بیشتر صخره‌های این منطقه در سال ۲۰۱۷ راه‌اندازی شد و نه تنها بخشی از پروژه بازسازی صخره‌های مرجانی است، بلکه هدف آن آغاز گفت‌وگوها درباره حفاظت از دریا از طریق موضوعاتی همچون مهاجرت اسفرده‌ماهی دیو» است.

##### موزه هنر زیر آب استرالیا

کمی دورتر در امتداد ساحل «کوینزلند»، در نزدیکی شهر «آونزبیل» واقع در استرالیا، «MOUA»، نخستین موزه هنرهای زیر آب استرالیا، در چهار نقطه مختلف ساخته شده است که دسترسی به یکی از آن‌ها فقط توسط غواصان امکان‌پذیر است و سه سرباز به نام «جیسون دکایر تیلور»، مجسمه‌ساز بریتانیایی را به نمایش می‌گذارد. این نقطه، داستان صخره‌ها و اقیانوس‌ها را با کمک مجموعه‌ای از آثار هنری و تابلوهای راهنما روایت می‌کند.

ایده پشت گردشگری زیرآب، به نوعی با سفرهای اکتشافی به شمالگان، آمازون یا سایر اکوسیستم‌های دوردست تفاوتی ندارد، اما با وجود جاذبه‌های تاریخی، طبیعی و هنری بسیار که در زیر دریاها وجود دارد، این مسئولیت بر عهده دولت‌ها و برگزارکنندگان تور است که از مدیریت مکان‌ها به شنسوی اسازگار با محیط زیست و سودمند اطمینان حاصل کنند. این خطر وجود دارد که یک محوطه بیش از حد مورد توجه قرار بگیرد و ازدحام جمعیت آن زیستگاه طبیعی را از بین ببرد.

همانطور که روز به روز نوآوری بیشتری در گردشگری زیرآب ایجاد می‌شود و محبوبیت آن افزایش پیدا می‌کند، ما این فرصت را داریم که تجربیات و جاذبه‌های جدید را توسعه دهیم و از این طریق اطلاعات مسافران درباره اعماق دریا را افزایش دهیم. با این حال ضروری است که این کار با اولویت دادن به پایداری و ایمنی انجام شود.