

تخلیه دومین محموله ترانزیت خودرو

در بندر گناوه

رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه گفت: دومین محموله ترانزیت خودرو در سال جاری، شامل ۹۶ دستگاه خودرو خارجی در بندر گناوه تخلیه شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، کیامرت جوکار در جمع خبرنگاران اظهار داشت: دومین محموله ترانزیت خودرو به صورت دریایی از مبدأ کشور کویت به مقصد بندر گناوه بارگیری و امروز در این بندر تخلیه شد.رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه افزود: این محموله شامل ۹۶ دستگاه خودرو و خارجی است که تا مقصد نهایی به صورت زمینی به کشور عراق حمل می‌شوند.وی بیان کرد: محموله خودروهای یاد شده توسط فعال بخش خصوصی وارد کشور شده و بر اساس تعاملات صورت گرفته واردات این خودروها در بندر گناوه همچنان تداوم خواهد داشت.رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه با بیان اینکه این بندر در راستای حمایت همه‌جانبه از ترانزیت خارجی تمهیدات و یژه‌ای تدارک دیده است گفت: تجار و بازرگانان می‌توانند از این ظرفیت برای فعالیت‌های اقتصادی خود بهره ببرند.بندر گناوه از مهمترین بنادر تجاری در جنوب کشور و در استان بوشهر است.

پهلویگیری کشتی گندم در لنگرگاه بندر امام خمینی

مدیرکل غله و خدمات بازرگانی خوزستان از پهلویگیری یک فروند کشتی اقیانوس پیمای حامل ۶۳ هزار تن گندم در لنگرگاه بندر امام خمینی خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، امید جهان نژادبان مانا افزود: این محموله گندم توسط شرکت بازرگانی دولتی ایران وابسته به وزارت جهاد کشاورزی از کشور روسیه سفارش و خریداری شده است.وی گفت: واردات گندم از طریق بندر امام خمینی تا تأمین کامل نیاز کشور به این کالای اساسی طبق برنامه تنظیمی شرکت بازرگانی دولتی ایران ادامه خواهد یافت.مدیرکل غله و خدمات بازرگانی خوزستان در ادامه افزود: چندین کشتی حامل گندم در مسیر بندر امام خمینی هستند که به زودی در لنگرگاه این مجتمع بندری پهلوی خواهند گرفت.به گفته جهان نژادبان در سال جاری ۱۰ فروند کشتی گندم به تناژ ۶۸۸ هزار تن در بندر امام خمینی تخلیه شده است.وی اظهار داشت: پارسال حدود ۱.۹ میلیون تن گندم در بندر امام خمینی تخلیه و به سایر نقاط کشور حمل شد.حدود ۸۰درصد حجم کالاهای اساسی (نهاده‌های دامی و غلات) از طریق بندر امام خمینی وارد کشور می‌شود.بندر امام خمینی در ۱۲۰ کیلومتری جنوب اهواز و در ساحل خور موسی، پرترافیک‌ترین بندر کشور پس از بندر شهید رجایی است.این مجتمع بندری با ۱۱ هزار هکتار اراضی عملیاتی و پشتیبانی، سالانه ظرفیت تخلیه و بارگیری ۶۰میلیون تن کالاهای نفتی و غیرنفتی را دارد.

لایروبی ارونردود در نشست سران قوا بررسی می‌شود

نماینده مردم آبادان در مجلس شورای اسلامی از بررسی لایروبی آبراه ارونردود در نشست سران قوا در ابتدای نزدیک خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سیدمحمد مولوی در نشست خبری با خبرنگاران، رسانه‌ها افزود: لایروبی ارونردود پسرای امنیت کشتیرانی و تردد کشتی‌های بزرگ یک ضرورت است.وی گفت: لایروبی ارونرد رود به عنوان یکی از اولویت‌های مهم ملی و بین‌المللی در سطح نشست سران قوا مطرح خواهد شد.این نماینده مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه جمهوری اسلامی آمادگی دارد لایروبی ارونردود را شروع کند افزود: طرف عراقی تاکنون وفق قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر آمادگی خود را برای شروع لایروبی اعلام نکرده است.مولوی افزود: عدم لایروبی ارونردود به عنوان تنها مسیر دریایی بنادر آبادان و خرمشهر مشکلات زیادی برای تردد کشتی‌ها ایجاد کرده است و میزان آبخوری این آبراه بر اثر رسوبات به شدت کاهش یافته است.وی با بیان اینکه مسئولیت لایروبی ارونردود بر اساس قرارداد ۱۹۷۵ برعهده دو کشور ایران و عراق است افزود: تاکنون طرف عراقی نسبت به اجرای تعهدات بین‌المللی خود جدی نیست، مولوی افزود: موضوع لایروبی ارونردود قرار است به‌زودی در نشست سران قوا بر گزار شود.آخرین بار لایروبی ارونردود در سال ۱۳۵۶ به صورت مشترک توسط ایران و عراق انجام شد و از آن زمان تاکنون لایروبی انجام نشده است.گفته می‌شود میزان رسوب در برخی نقاط ارونردود تا ۱۵ متر نیز رسیده است.



گروه گردشگری دریا - امید اسماعیلی -

روزنامه اقتصادسراسرآمد به عنوان روزنامه نمونه دریایی کشور خرسند خواهد بود که خبرهای خوش از گردشگری دریایی کشور را منتشر کند و برای این کار خوب، مشتاق دیدن اسناد و شنیدن سخنان مسئولان هستیم. بسیار مشتاقیم که مسئولان گردشگری جوابیه هایی بدهند که تمامی مباحث ما را رد کنند. خبر از توسعه ای بدهند که قولش را داده بودند و ثابت کنند که ما به بیراهه رفته ایم و گردشگری ایران زنده است و رو به رشد دارد. بسیار خوشحال خواهیم شد از نوشته های خود پوزش خواهی کنیم و بگویم بر اساس فلان سند از فلان مسئول ذی ربط، تمام تحلیل ها و بر داشت ها و نوشته های ما غلط بوده است.

«اقتصادسراسرآمد» یادآور می شود که: در نشستی که عزت‌الله ضرغامی با نمایندگانی از فعالان گردشگری استان‌های گلستان، گیلان و مازندران داشته است، درباره ضعف گردشگری دریایی در ایران بحث شده است. به عقیده وزیر جدید وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری: ۴۰۰ کیلومتر ساحل در شمال و ۱۱۰۰ کیلومتر در جنوب داریم که با جزایر آن به ۲۴۰۰ کیلومتر می‌رسد، با وجود این ظرفیت‌ها گردشگری دریایی ما صفر است.

ضرغامی همچنین برای ساحل‌سازی، ساخت اسکله‌ها و بهره‌داری از این ظرفیت‌ها و همچنین خرید کشتی‌های گردشگری از کشورهای منطقه و بهره‌برداری از ظرفیت تفریحی آن‌ها ابراز تمایل کرده است.در نشست دیگری، جعفر پورکیگانی رئیس شورای اسلامی شهر بوشهر از تلاش ویژه برای تقویت گردشگری دریایی گفته و ابراز داشته که احداث پلاژ بانوان و ایجاد مارینا در بندر بوشهر را پیگیری کند. حال باید دید با همه این اظهار نظرها و قول های مساعاد، گردشگری دریایی در شمال، جنوب و جزایر ایرانی خلیج فارس چه اندازه در سال‌های پیش رو توسعه خواهد یافت.

آمارها نشان می دهند اواخر سال ۱۴۰۱ است و گویا



مانند سال های گذشته، ورود توریسم خارجی نزدیک به صفر است و گردشگری داخلی هم منحصر به حضور پرچم مردم در سواحل خزر خلاصه می شود. یک سسال دیگر بدون برنامه و بدون نتیجه گذشت و گردشگری ایران، یک سال دیگر در جازد.

ناگفته نماند که هر چه جستیم، سفر دریایی داخلی کمتر یافتیم. هر چه بود گردشگری دریایی به خارج از ایران است و آن هم با تورهایی که ارزان ترین آن ها از ۷میلیون تومان برای هر نفر حکایت دارد! با برآورد سرانگشتی می توان گفت برای یک خانواده چهار نفره، با اضافه کردن تفریحات و خرید و سوغات احتمالی، یک سفر دریایی چند روزه، بالغ بر ۵۰ میلیون تومان پول می خواهد. حال می توانیم پرسسیم که یک کارمند در طول سال چند میلیون درآمد دارد؟ یک کارگر چطور؟ و آیا می توانیم گفت که گردشگری دریایی یک سفر لاکچری است و به این زودی ها نصیب اکثر ایرانیان نمی شود؟

نصب گردشگری دریایی ایرانیان منحصر است به همان سواحل خزر و به طور مشخص و فشرده، مازندران و گیلان. سواحل جنوب که شوریخانه فاقد امکانات اولیه است و حتا کناره های بنادر آبادان و خرمشهر، جذایت و امکانات لازم را ندارد. محدود و بی رمق هستند. می ماند همان سواحل خزر و کناره ساحلی پر از زباله. این تمام گردشگری دریایی ایران است. آیا جای تأسف نیست؟ در همین رابطه کاپیتان امیرحسین مزینی فر به عنوان کارشناس حوزه گردشگری دریا به اقتصادسراسرآمد می نویسد: هم اکنون سهم صنعت گردشگری ایران از تولید ناخالص داخلی کمتر ۱۲۰میلیون دلار، معادل ۲/۴درصد است. همچنین قبل از پاندمی کووید ۱۹۷۵ هزار ایرانی در صنعت گردشگری و صنایع مرتبط با آن اشتغال داشتند که این میزان ۱/۲درصد کل میزان نیروی کار فعال در ایران است که بر اساس برنامه های دولت این رقم در سال ۲۰۲۲می بایست به ۳/۲درصد افزایش یابد.

آنچه می خوانید نوشته کاپیتان مزینی فر است که به

بررسی اقتصادسراسرآمد از سهم گردشگری دریایی ایران

از تولید ناخالص داخلی؛

بخش یابانی

ریسک بالای سرمایه گذاری گردشگری دریایی همت دولت را می طلبد

خرسند می شویم خبرهای خوش از گردشگری دریایی ایران منتشر کنیم امانیست!

گردشگری و تأثیرات آن بر محیط زیست و جامعه است.

ضرورت سرمایه گذاری دولت

با توجه به بحث هزینه فایده و با توجه به سنگین بودن هزینه سرمایه گذاری در حوزه صنعت دریایی ایجاد زیر ساخت های لازم توسط دولت و اعطای تسهیلات مناسب و تضمین حداقل سود و سرمایه توسط دولت ضروری است. سرمایه گذاری بلندمدت بخش خصوصی با ریسک بالا همراه است؛ زیرا گردشگری به طور جدی به سیاست ها و رفتارهای دولتی وابسته است. دولت باید ریسک سرمایه گذاری را بپذیرد تا بخش خصوصی شهامت سرمایه گذاری را به دست آورد. همچنین، به منظور کاهش مشکلات و تأمین پایداری صنعت گردشگری و منابع ساحلی که توسط بخش های دیگر استفاده می شود، باید به ادغام گردشگری دریایی در برنامه ریزی های استراتژیک توسعه ای توجه زیادی شود و نوع معماری شهری بنادر ایران به سمت توسعه گردشگری دریایی تغییر یابد. در برنامه ریزی های توسعه گردشگری، بسیار مهم است که بر برنامه ریزی مناسب رشد گردشگری با توجه به ظرفیت ها و امکانات مناطق محلی تأکید شود.

در دسترس بودن سیستم های حمل و نقل، آب آشامیدنی، انرژی، مخابرات، بازیافت زباله و خدمات اساسی بهداشتی و امنیتی اهمیت زیادی برای موفقیت بخش گردشگری دارد. زیرساخت ها و برنامه های خدماتی و مدیریتی باید به صورت جامع تدوین شود و وضعیت موجود و تقاضای آینده بخش گردشگری، جامعه محلی و بخش های دیگر را در نظر بگیرد. تدوین دستورالعمل ها و استانداردهای فنی و زیست محیطی برای تأسیسات و موسسات دریایی، برای گردشگری دریایی در حال قدم برداشتن در عرصه های صنعتی و دور شدن از فضا س سنتی است بسیار ضروری به نظر می رسد. موضوع مهم در این بخش کاهش مدت زمان تدوین دستورالعمل ها و شفاف سازی آن برای افزایش استقبال سرمایه گذاری بخش خصوصی است.

محیط زیست: الزامات زیست محیطی اسقاط شناورها را سال گذشته ابلاغ کردیم

اسقاط شناورها صنعت سود آور اما عامل آلودگی محیط زیست



صنعت اسقاط شناورها یکی از پردرآمدترین صنایع است اما در مقابل آلودگی های محیط زیستی زیادی به همراه دارد از این رو الزامات ۱۸ گانه ای تهیه و ابلاغ شد و متقاضیان ایجاد این مراکز باید حتما تمام آنها را پاس کنند تا موفق به دریافت مجوز برای فعالیت شوند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، امید صدیقی مدیر دفتر بررسی و مقابله با آلودگی های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست دراین باره به ایرنا گفت: اسقاط شناورها صنعت سودآوری است اما در مقابل، آلودگی محیط زیستی زیادی به همراه دارد که می تواند با روند اسقاط، وارد دریاها شود.امید صدیقی افزود: برای اینکه چنین صنعتی را در کشور داشته باشیم باید در ابتدا قوانین سختگیرانه ای وضع شود

بر این اساس الزامات زیست محیطی اسقاط شناورها را سال گذشته ابلاغ کردیم و اکنون به دنبال این هستیم متقاضیانی که برای اسقاط شناور درخواست داده اند یک سری از این الزامات را که به عنوان الزامات ۱۸ گانه است، پاس کنند.وی اظهار داشت: تاکنون ۱۰ سایت برای اسقاط شناورها متقاضی شده اند که در حال بررسی آنها هستیم، این ۱۰ سایت که سه مرکز در شمال و هفت مرکز در جنوب کشور هستند، یک سری زیرساخت ها را دارند اما شرط ما این است که بتوانند الزامات ۱۸ گانه را پاس کنند و مجوز بگیرند، به عنوان مثال باید سیستم اطفا ه حریق، سیستم جمع آوری فاضلاب و مدیریت پسماند داشته باشند تا کمترین آلودگی وارد پهنه های آبی شود.وی ادامه داد: در حال بررسی سه تا چهار مورد از این ۱۰ مورد هستیم که به الزامات ۱۸ گانه ما نزدیک تر هستند، برای ما مهم این است که زیرساخت های لازم را فراهم کنند در این صورت تاییدیه خواهند گرفت اما اکنون هیچ کدام از آنها تاییدیه دریافت نکرده اند و هر کدام که موفق به پاس کردن این الزامات شوند مجوز می گیرند.الزامات ۱۸ گانه محیط زیستی ایجاد مراکز اسقاط شناورهای فرسوده در کشور تهیه و ابلاغ شد و متقاضیان باید حتما تمام آنها را پاس کنند تا موفق به دریافت مجوز شوند.صدیقی در پاسخ به اینکه در صورت گرفتن جواز آلودگی شناوری را از شناورهای دیگر می پذیرند گفت: قیلا موضوع اسقاط شناورهای خارجی در داخل کشور مطرح بود و به علت آلاینده گی بالای این صنعت پیشنهاد شده بود که مرکزی در دریای عمان ایجاد شود اما تاکنون درخواستی برای این منظور به سازمان محیط زیست نیامده بنابراین فعلا بحث ما بر روی اسقاط موردی شناورهای داخلی است، یعنی شناوری که بسیار قدیمی و فرسوده است و آلودگی ایجاد می کند و یا شرایطی اضطراری دارد و در حال غرق شدن است در این مراکز اسقاط می شود.

توسعه را به ارمغان خواهد آورد.عسکری ضمن تأکید بر افزایش معافیت حق توقف کانتینر تصریح کرد: در این زمینه نیز اقدامات و برنامه ریزی های کاربردی در دستور کار است که می تواند زمینه رضایت بیشتر فعالان اقتصادی را در پی داشته باشد.وی افزود: این شرایط باعث می گردد که صاحبان کالا از زمان بیشتری برای انجام امورات گمرکی و ترخیص کالای خود داشته باشند که این امر باعث ترغیب صاحبان کالا به انتخاب بندرخرمشهر به عنوان مقصد نهایی ترخیص کالا خواهد شد.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر همچنین با تأکید بر ضرورت ارتباط بندر خرمشهر با دیگر بنادر مهم گفت: راه اندازی خط فیدری جبل علی به بندر خرمشهر نیز در حال پیگیری است.بندرخرمشهر با برخورداری از ۲۰ پست اسکله، ۲۳۰۰ هکتار وسعت، تجهیزات پیشرفته، قرار گرفتن در محدوده منطقه آزاد تجاری اروند، بهره مندی از سیستم حمل و نقل چند وجهی و اتصال به گریدور بندرامام خمینی(ره)، سومین بندر آزاد کشور در حوزه خلیج فارس محسوب می شود.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر

زمان جابجایی ترانزیت کانتینر از بندر عباس به خرمشهر نصف می شود

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با اشاره به برقراری خط منظم کشتیرانی بین بندرعباس و این بندر گفت: زمان جابجایی ترانزیت کانتینر از بندرعباس به بندر خرمشهر نصف می شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی عسکری در نشست با مدیر عامل شرکت کشتیرانی جنوب خط ایران اظهار کرد: به دنبال این هستیم که ترانزیت زمان جابجایی کانتینر از بندرعباس به بندر خرمشهر را به نصف زمان فعلی کاهش دهیم.وی افزود: کاهش زمان جابجایی کانتینر از بندرعباس به بندرخرمشهر موجب افزایش و جذب بیشتر کالا می شود که در نهایت رونق و