

مذاکره ایران و روسیه برای تأسیس شرکت کشتیرانی مشترک

سفیر ایران در روسیه طی مصاحبه‌ای با شبکه روسیه ۲۴ گفت که دو کشور در حال مذاکره برای تأسیس یک شرکت کشتیرانی مشترک هستند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد کاظم جلالی، سفیر کشورمان در روسیه، اعلام کرد که دو کشور در حال گفتگو درباره امکان تأسیس یک شرکت مشترک کشتیرانی هستند.

وی گفت: باید بنادر دو کشور تقویت شود و به توسعه ناوگان کشتیرانی بین دو کشور نیز نیاز است و حتی لازم است که یک شرکت کشتیرانی مشترک بین دو طرف تأسیس شود.

این دیپلمات ایرانی ادامه داد: من به تازگی با آندری بلوسوف، معاون اول نخست وزیر روسیه، دیدار کرده ام. وزارت راه ایران هم در این باره با وی گفتگو کرده است. جلالی تأکید کرد: مقامات روس هم از ایجاد یک شرکت کشتیرانی مشترک استقبال کرده‌اند.

سفیر تهران در مسکو افزود: دو کشور باید بنادر خود را توسعه داده و شبیه راه آهن به یکدیگر متصل کنند. پتانسیل حمل بار از طریق دریا بین دو طرف بسیاری بالا است.

تکثیر و رها سازی بچه ماهیان در دریا توسعه پایدار صید و صیادی را به دنبال دارد

مدیرکل پایش و بهسازی منابع دریایی سزاهان شیلات ایران در امیر آباد بهشهر اعلام کرد: تکثیر و رها سازی بچه ماهیان در دریا توسعه پایدار صید و صیادی را بدنبال دارد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، بابایی که در مراسم برداشت و رهاسازی بچه ماهیان حاصل از تکثیر طبیعی آبزیان در سایت بندر صیادی امیرآباد بهشهر حضور یافته بود با اعلام خبر فوق گفت: ماهیت تولید مثل و تکثیر آبزیان دریای خزر به گونه ای است که ۹۰ درصد از آنها باید به مناطق بالا دست رودخانه ها مهاجرت نمایند ولی به دلیل عوامل مختلف و نیز ورود مواد آلاینده به رودخانه شرایط مساعدی برای تخم ریزی و تکثیر طبیعی آبزیان دریایی وجود ندارد ، ضمن آنکه باید وجود صیادان غیر مجاز در داخل دریا را در فشار بر منابع و ذخایر آبزیان دریایی اضافه کرد. مدیرکل بهسازی و پایش منابع آبزیان شیلات ایران در ادامه افزود: با توجه به موارد فوق و کاهش منابع و ذخایر آبزیان دریایی، تکثیر و رهاسازی بچه ماهیان به منظور ترمیم و بازسازی ذخایر بیش از پیش ضرورت و اهمیت می یابد چرا که تکثیر و رهاسازی سالانه میلیونها قطعه بچه ماهی چه بصورت تکثیر مصنوعی در مراکز بازسازی و چه طرح های بزرگ این چنینی که امروز شاهد برداشت و رهاسازی بچه ماهیان هستیم بی شک استمرار صید و صیادی و توسعه پایدار این فعالیت را بدنبال خواهد داشت ولی همه اینها نیازمند عزم همگانی، فرهنگ سازی و مشارکت و تشریک مساعی نهادهای مختلف است.

پیشرفت ۵۰ درصدی پایانه مکانیزه غلات در بندر امام

معاون اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان گفت: با اتمام عملیات مونتاژ ۲ دستگاه مکنده در پایانه مکانیزه شماره ۲ غلات بندر امام روند احداث آن به ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی رسید.به گزارش اقتصادسراسر آمد، صدراالله بهرامی با اشاره به سرمایه گذاری ۱۶ میلیارد ریالی بخش خصوصی با هدف افزودن پنج میلیون تن ظرفیت تخلیه و بارگیری کالای اساسی در مجتمع بزرگ بندر امام بیان کرد: در ادامه روند تکمیل احداث این پایانه تمام مکانیزه غلات، عملیات مونتاژ ۲ دستگاه مکنده تکمیل و چهار دستگاه مکنده دیگر در حال آماده سازی برای مونتاژ بر اسکله هستند.معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان افزود: بهره گیری از تأسیسات و تجهیزات پیشرفته شامل ۶ دستگاه مکنده پر قدرت با ظرفیت تخلیه یک هزار و ۸۰۰ تن بر ساعست از ویژگی های قابل توجه تجهیزات پایانه مذکور به شمار می رود.وی در تشریح آخرین وضعیت عملیات اجرایی این پروژه سرمایه گذاری بخش خصوصی، احداث ۱۵ کندوی نگهداری غلات از مجموع ۲۰ کندو، اجرای سقف کندوهای باقی مانده، محوطه سازی ها، آماده سازی شمع کوبی زیر سیلوهای صادراتی و سیلوهای انتقال و همچنین آماده سازی اسکله برای نصب سازه خط انتقال را از جمله بخش های این عملیات برای تکمیل پایانه مذکور عنوان کرد.



سازمان گردشگری دریا – ایرج گلشنی – گردشگری در ایران با همان سفرهای معمول و مرسوم خانواده ها– اغلب به مشهد یا شمال – خلاصه می شود. سفرهایی که بارو به سنتی و هر از گاهی شکل می گیرد. سفر رفتن با گردشگری فرق دارد. مهمانی رفتن، سری به شمال زدن یا زیارت کردن با «گردشگری» به معنای واقعی آن، بسیار متفاوت است.

حال «گردشگری» در ایران خوب نیست. کسل و بیمار است و آن هیجان و مسیری که گردشگری در جهان دارد، در ایران به هیچ وجه دیده نمی شود. نه هیجان گردشگری هست و نه مسیر مشخص دارد. براساس این تحلیل اقتصادسراسر، سفرهای سیاحتی و زیارتی را هم متمایز می کنند. هر کدام اهداف و مسیر مشخص دارند. این دو را نباید در کنار هم قرار داد؛ بلکه باید به طور مستقل تحلیل و بررسی شوند. اگر می بینید که دولت برای آمار بالابلد ستون آمار گردشگری، این دو را کنار هم قرار می دهد، به شدت به طولانی بودن ستون آمارهایشان افتخار می کنند و کاری به کیفیت واقعی ندارند. به همین خاطر، سفرهای سیاحتی و زیارتی را کنار هم می چینند و از آن نتیجه می گیرند که آن همه «گردشگری» دارند؛ در حالی که سفر معنوی زیارتی هیچ مناسبتی با سفرهای گردشگری ندارد و حتا در عمق معنا، با آن در تعارض است.

اگر سفرهای زیارتی سه محور امام رضا(ع)، حضرت معصومه(س) و اربعین آقا اباعبدالله الحسین (ع) را از مجموع ستون آماری گردشگری حذف کنیم – که باید چنین باشد– یک ستون قد کوتاه و مغلوک خواهیم داشت. وزارت مربوطه اما تلاش دارد سیاحت و زیارت را یکی بداند تا بدین وسیله، نشان دهد که وضعیت گردشگری در ایران خوب است؛ در حالی که بهتر می داند که حال گردشگری ایران اصلا خوب نیست. فلج است و رها شده. گردشگری حتا با سفرهای مرسوم تفریحی متفاوت است. هر از گاهی به شمال رفتن و یکی دو روز در ساحل قدم زدن و سپس برگشتن به خانه و ماه ها بعد سفر تفریحی دیگر به اطراف شهر، این را نمی توان جزو سفرهای گردشگری به حساب آورد؛ با این حال انقاض می کنیم و می گوئیم که این ها هم جزو سفرهای گردشگری است؛ با این حال، روی گردشگری زرد است و حال خوشی ندارد.



گردشگری به معنای واقعی کلمه سه ویژگی بر جسته دارد

اول: هدفمند است. دوم: غیر تکراری است: سوم: مستمر است.

هدفمند است بدان معنا که گردشگر برای خود و سفرهای خود، هدف مشخصی را تعیین می کند و آن هدف را دنبال می کند. به بیانی دقیق و روشن، می گردد به دنبال هدف خود.

دوم: غیر تکراری است بدان معنا که گردشگر هر ساله کوله بر نمی دارد که برود شمال!

سوم: مستمر است، بدان معنا که گردشگر آن نیست که گاه و بی گاه حوصله اش که سر رفت از شهر بزند بیرون! بلکه گردشگر، برای گردش های خود تعریف، هدف، تاریخ معین و به طور کلی بر رفتار گردشگری خود مدیریت دارد.

گردشگری در آمارسازی دولتی ها عبارت است از: تعداد ماشینی هایی که از عوارضی ها خارج می شوند! آیا این گردشگری است یا طنز روزگار؟

به هر روی، اگر بخواهیم اصل و اساس گردشگری را معنا کنیم و آن چه اتفاق می افتد را بر اساس آن محاسبه کنیم، چیزی به نام گردشگری در ایران امروز نداریم. بنابراین، برای این که مایوس نشویم و وزارت خانه ای برای آن راه بیندازیم، همه سفرهای سیاحتی و زیارتی و تفریحی و ترحیمی و تحقیقی و چند تای دیگر را به آن می افزایم؛ دلائیل ضعف مفرط گردشگری دریایی بسپارند. به

چند نکته به اشاره می پردازیم تا بدانیم چرا گردشگری پرهیجان دریایی برای ایرانیان شور و حالی ندارد: اول: فرهنگ گردشگری دریایی

دوم: ضعف زیرساخت های گردشگری دریایی سوم: محدودیت های شرعی و عرفی چهارم: گرانی سفر و گردش دریایی پنجم: پروکراسی و ششنتاک

اجازه دهید توضیحی مختصر بدهیم و هر کدام را شرحی بنگاریم تا کمی تاری موضوع روشن شود: در باره گردشگری دریایی، نه تبلیغی هست، نه ترویجی که اصولا مردم بداندند منظور از گردشگری دریایی چیست؟ مردم گردشگری دریایی را به همان قدم زدن در کنار ساحل خزر تعریف و تحدید می کنند. گاهی آتشی در ساحل یا

گردشگری دریایی یک رویاست! اقتصادسر آمد تحلیل می کند

حال «گردشگری» در ایران خوب می شود؟ نکات رها شده در گردشگری دریایی ایران

نکته رها شده دیگر در گردشگری دریایی این است که اغلب کشتی های تفریحی، با تعداد زیادی مسافر حرکت می کنند که این مسافرها دارای مسلک و روش و سبک زندگی متفاوت هستند. باز هم نبود مدیریت موجب می شود که برخی سفرها تلخ شود و با برخورد فرهنگ ها به درگیری افراد بینجامد.

به هر روی، محدودیت شرعی و عرفی مایرانی ها باید مدیریت شسود تا گردشگری دریایی معنای قوی تری بگیرد. و نکته دیگر، گرانی و هششتاک گردشگری دریایی است. از یک سو به طور کلی گرانی در کشور حاکم است و یک فافلا به مرز ۵۰ هزار تومان رسیده است؛ و از طرفی همراهی با یک کشتی کروز، الان یک گردشگری لاکچری است دریا شبیه یک خواب آشفته است. می ترساند! گردش کشتی های کروز، الان یک گردشگری لاکچری است فقط کسانی می توانند بهره مند شوند که درآمد بالایی داشته باشند. این یعنی: کارکنان دولت که حجم بزرگی از مردم را تشکیل می دهند از این تفریح محروم خواهند بود. کارگران که ضعیف تر از کارکنان دولت هستند که دیگر جای خود دارند. از مجموع بازاری ها هم فقط کسانی می توانند که بازاریان گرفته باشد و درآمد عالی داشته باشند. حداقل ماهی ۵۰ میلیون تومان لازم است تا در طول سال

بتوانی پس اندازی کنی و در پایان سال بتوانی یکی دو روز گردشگری دریایی را تجربه کنی؛ با این وصف، حداقل ۸۰ درصد مردم ایران قادر به گردشگری دریایی نخواهند بود. در نهایت، در کنار این همه معضل و مشکل و مساله، قدرتی برای حل مسائل و مشکلات نیست. قدرت در تار و پود بروکراسی و هششتاکِ یک گردشگر است که نه قانون سازی را میسر می کند و نه تصمیم سازی را. مسائل و مشکلات را می دانند ولی قادر به حل آن نیستند. یک موضوع را که بخواهند حل کنند، هفت خان رستم که چه عرض کنم، هفتاد خان بروکراسی را باید بگذرانند تا مجوزی صادر بشود یا قانونی اصلاح بشود یا قانونی ایجاد. گیر و دار بروکراسی، فعالان گردشگری را با سختی مواجه کرده است؛ کافئ است فرایندی که یک شرکت برای راه اندازی یک کشتی تفریحی باید طی کند را مرور کنید؛ واقعا اعصاب پولادین می خواهد که در سامانه جان (سامانه صدور مجوز گردشگری کشتی های دریایی) وارد شوید و کشتی خود را برای حرکت ثبت نام کنید. از این نکته گرفته تا مجموع قواعد و قوانینی که معلوم نیست از کجا آمده اند، چرا این همه زیاد هستند و چرا سبک و چالاک نمی شوند، همه و همه و همه چنگ در حلق گردشگری انداخته اند و دارند آن را که نیمه جانی دارد، خفه می کنند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران:

حدود یک هزار میلیارد ریال برای لایروبی آبراه بندر نوشهر اختصاص یافت

سازمان بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: حدود یک هزار میلیارد ریال اعتبار برای اجرای طرح لایروبی آبراه دسترسی به حوضچه منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر اختصاص یافت.به گزارش اقتصادسراسر آمد، سعید کیاکجوری به ایرا افزود: پیمانکار اجرای این طرح قرارگاه خاتم الانبیا انتخاب شده و قرار است به زودی با استقرار تجهیزات و ماشین آلات در حوضچه بندر نوشهر این عملیات را شروع کند.وی اظهار کرد: پسروی و کاهش سطح تراز آب دریای خزر در شمال کشور در دهه ۷۰ تاکنون به عنوان یک چالش اساسی است به گونه ای که مسیرهای تردد ناوگان حمل و نقل دریایی منتهی به بنادر که آبراه نامیده می شود دچار مشکل کرده است.طبق آمار، سطح آب دریای خزر طی چهار

سال گذشته حدود ۳۸ سانتی متر کاهش داشته است و در اثر کاهش ۱۷۰ سانتیمتری سطح آب خزر از دهه ۷۰ تاکنون بنابر بررسی های کارشناسی مسئولان مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر این عقب نشینی قابل ملاحظه دریا به افزایش گستره زیادی از عرصه ساحلی در سواحل شمالی به ویژه مازندران منجر شده است.بر اساس مطالعه صورت گرفته در سال ۲۰۱۷ مشخص شد که آب خزر تا سال ۲۰۵۰ پسروی خواهد داشت و این پسروی بنا به گفته کارشناسان به علت تغییر اقلیم است که احتمال افزایش هم دارد در حالی که حدود ۵۰ درصد پسروی دریایی خزر به سرعت تبخیر آب در آن بر می گردد و در صورتی این روند با این سرعت ادامه یابد ۲۰ تا ۲۵ درصد مساحت خزر در بخش شمالی که سواحل روسیه را شامل می شود، کاهش خواهد داشت.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: از آنجایی که آبراه حوضچه بندر نوشهر تا نزدیکی محدوده لنگرگاهی در عمق دریای خزر امتداد دارد مدت یک دهه اخیر به خاطر عواملی نظیر پسروی آب دریای خزر و کاهش سطح تراز آن ، ورود و نشست بیش از حد رسوبات منجر به کاهش عمق و عرض آن شده است. کیاکجوری افزود: آبراه در حقیقت همان راه دسترسی کشتی ها به بنادر است بنابراین عرض این آبراه هرچه زیادتر و عمق آن بیشتر باشد مسیر ایمن تر و تردد کشتی ها آسان تر انجام می گیرد.وی تصریح کرد: از آنجایی که خزر به عنوان بزرگ ترین دریاچه جهان به شمار می آید دارای موج های بلند بوده به طوری که همه بنادر شمالی را تحت تاثیر قرار می دهد و نخستین شرط فعال بودن بنادر در حقیقت برخورداری از یک آبراه ایمن ، عمیق و عریض برای تردد ایمن کشتی ها است. این مسوول ابراز امیدواری کرد به سرانجام رسیدن طرح لایروبی آبراه منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر در سال جاری تا حدودی این دغدغه آمد و شد کشتی ها در بخش تخلیه و بارگیری کالا بر طرف شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اعلام کرد:

بندر نخل ناخدا و نیز طرح توسعه جزیره هرمز، مدنظر قرار گرفته است.وی ادامه داد: طرح سه گانه مذکور با توافقنامه صورت گرفته بین سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، وزارت راه و شهرسازی و نیز استانداری هرمزگان در حال پیش برد و قرار بر این است تمامی تپشلی ها جمع شوند و در این سه طرح شاهد جذب سرمایه گذار و توسعه باشیم و در نهایت یکی از بزرگترین مراکز گردشگری و مسافری دریایی ایجاد شود.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با اشاره به اینکه خوشبختانه مراحل کار پیشرفته و طرح ها آماده شده است، خاطر نشان کرد: مزایده و فراخوان شناسایی سرمایه گذار انجام شده و در حال تنظیم اسناد پشتیبان ملی هستیم و امیدواریم در آبان ماه سال جاری با حضور رئیس جمهور در استان هرمزگان شاهد کلنگ زنی باشیم.عباس نژاد با بیان اینکه طرح سه گانه مذکور به منظور ایجاد بزرگترین طرح گردشگری و مسافری دریایی با تخمین بالای ۱۵۰۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است، گفت: اعتبار این پروژه هم اکنون بیش از رقم تخمینی مربوطه بوده و طرح بسیار جامعی است که در راستای تحقق آن تمام تلاش خود را به کار خواهیم بست.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اعلام کرد:

بزرگترین مرکز مسافری و گردشگری دریایی کشور در هرمزگان ایجاد می شود

سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با اشاره به اینکه بزرگترین مرکز مسافری و گردشگری دریایی کشور در استان هرمزگان ایجاد می شود، گفت: در این پروژه سه طرح توسعه بندر شهید حقانی، اسکله بندر نخل ناخدا و جزیره هرمز، مدنظر قرار گرفته است.به گزارش اقتصادسراسر آمد، حسین عباس نژاد با اشاره به اینکه بزرگترین پروژه گردشگری و مسافری دریایی کشور در استان هرمزگان در دستور کار قرار گرفته است، اظهار داشت: پروژه مذکور در قالب طرح متفاوت شامل طرح توسعه بندر شهید حقانی، طرح سرمایه گذاری زیرساخت های گردشگری و مسافری دریایی اسکله

خبر