



رئیس جمهور در حاشیه سفر چند ساعته خود به آستارا از بندر تجاری این شهرستان بازدید کرد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود پزشکيان ديروز از بندر تجاری آستارا بازدید و بر تسريع روند تکميل آنها تاکيد کرد. بازدید رئيس جمهور با هدف ارتقای وضعیت منطقه و بررسی مشکلات مردم انجام شد. گفتنی است؛ بندر تجاری آستارا یکی از دو بندر خصوصی دریای خزر است که از انتهای سال ۸۸ پس از برگزاری یک مزایده، راهبري آن به شرکت خدمات بندري و دریایی کاوه واگذار شده است.

این شرکت پس از ایجاد زیرساخت‌های بندري (اسکله، انبار، موج شکن، فنس کشی و مسیرهای دسترسی) در سال ۹۲ آغاز به کار کرد. اما به واسطه کاهش تدريجي عمق آب، متناوبا از خدمات دهی به کشتی‌ها محروم و در نتیجه بندر برای ماه‌ها و حتی سال‌ها متوقف شد.

آخرین بار سال گذشته باز هم به علت کاهش عمق آب، بندر مسدود شد و به رغم آنکه در یکی دو سال اخیر از سوی اداره بندر و دریانوردی گیلان لایروبی انجام شد، اما باز هم به علت جابه‌جایی رسوبات میان جزیره قشم و خصب عمان مجدداً مطرح شد. آن زمان هنوز افشار فتح‌اللهی رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم بود.

چند ماه پس از مطرح‌شدن این صحبت‌ها بود که عادل پیغامی به عنوان مدیرعامل منطقه آزاد قشم منصوب شد و فعالیت خود را آغاز کرد. همان روزها بود که پیغامی در جایگاه مدیرعامل منطقه آزاد قشم به همراه عبدالملکی، دبیر وقت شورای عالی مناطق آزاد در دولت سیزدهم سفری به عمان داشتند و آنجا نیز باز هم وعده ایجاد و راه‌اندازی مجدد این خط دریایی برای جابه‌جایی مسافرو و گردشگر مطرح شد. باین حال بیش از دوسال است که وعده راه‌اندازی خط کشتیرانی قشم و بندر خصب عمان، گذشته و در مدت فقط این وعده از سوی مسئولان مختلف سازمان منطقه آزاد قشم

ساخت سکوهای تفریحی در ساحل جوبیار مجوز گرفت



رییس اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی شهرستان جوبیار از اخذ موافقت اداره کل مربوطه برای راه اندازی ۱۲ ایستگاه تفریحات دریایی در سواحل دریای خزر در این شهرستان خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محسن نژادابراهیم در حاشیه نشست شورای گردشگری مازندران در ساری در گفت و گو با خبرنگاران افزود: تاکنون ۲ شرکت تعاونی باران ساحل جوبیار و شرکت تعاونی رنگین کمان ساحل که در زمینه ایستگاه تفریحات دریایی از سال‌های قبل در سواحل این شهرستان، بدون مجوز فعالیت داشتند و از فعالیت آنان به دلیل عدم اخذ مجوز، جلوگیری شده بود. اقدام به اخذ مجوز کردند.

وی با اشاره به دریافت مجوز شرکت باران ساحل جوبیار و رنگین کمان ساحل پس از سال‌ها قرار داشتن در گیر و دار اداری ادامه داد: شرکت رنگین کمان ساحل پس از طی مراحل دریافت استعلامات مربوطه، برای اخذ مجوز ایستگاه تفریحات دریایی از اداره کل میراث فرهنگی برای ادامه فعالیت خود مجوز گرفت.

رییس اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی شهرستان جوبیار ادامه داد: این دو شرکت در حوزه تفریحات دریایی، قایق، چهار چرخ و جت اسکی فعالیت دارند.

فرماندار شهرستان جوبیار پیش از این در این باره به خبرنگار ایرنا گفت: با توجه به ظرفیت و داشته های گردشگری موجود در این روستا علی الخصوص ۱۸ کیلومتر ساحل دریا به منظور بهره گیری از این ظرفیت برای خدماتدهی مطلوب و بهتر به گردشگران و مسافرانی که به این شهرستان می آیند در سال ۱۳۸۱ شرکت تعاونی به تعداد ۲ هزار و ۵۰۰ سهامدار ثبت شد.

محمد مدائلو افزود: با تشکیل این شرکت تعاونی با توافق های انجام شده در سازمان های مرتبط ۴۳ هکتار زمین برای سرمایه گذاری و اجرای طرح گردشگری به این مجموعه سپرده شد تا در حوزه تامین زیرساخت های گردشگری و مجموعه های خدماتی و رفاهی اقدام کنند.



سایه‌روشن کارنامه تجاری ایران و عمان

بررسی‌ها نشان می‌دهد که در ۷۰سال گذشته رابطه سیاسی میان ایران و عمان از کیفیت خوبی برخوردار بوده، اما باوجود برقراری روابط صمیمانه، تجارت دوکشور به موازات روابطه سیاسی ارتقا پیدا نکرده و هرچند در سه‌سال گذشته ارزش تجارت دو کشور از ۴۲درصد تا ۶۰درصد در هر سال رشد داشته، اما چون ارزش اولیه تجارت ناچیز بوده، لذا دستیابی به چشم‌انداز ۵میلیارد دلاری برای تجارت با عمان که مورد نظر اتاق مشترک ایران و عمان است، در سال۱۴۰۳ محقق نشد و پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال در خوش‌بینانه‌ترین حالت ارزش تجارت دوکشور رقمی بین ۳۰۵ تا ۳۰۵میلیارد دلار باشد.

برخی گزارش‌ها نیز حاکی از آن است که ارزش تجارت ایران و عمان باید دست‌کم به ۲۰میلیارد دلار در سال برسد و اگر این رقم محقق نشود روابط سیاسی صمیمانه دوکشور دستاوردی برای طرفین ندارد. بر همین اساس در نشست اخیر وزرای ایران و عمان درخواست ایجاد یک کمیته مشترک با هدف بررسی موانعی شد که مانع دستیابی به چشم‌انداز ترسیم‌شده در تجارت دوکشور می‌شود.

به نظر می‌رسد چالشی که در تجارت بسا عمان وجود دارد به خط کشتیرانی مستقیم و منظم بین ایران و عمان مربوط می‌شود؛ طرف عمانی حاضر به همکاری در این زمینه نشده و حاضر است عمات تا یک‌سال ۵۰درصد از سوبسید موردنیاز برای ایجاد خط کشتیرانی را پرداخت کند و پرداخت ۵۰درصد دیگر هم برعهده سازمان توسعه تجارت ایران است. در چنین شرایطی کارشناسان معتقدند، اگر ایران و عمان تصمیم به ایجاد خط کشتیرانی دارند که در آن هر روز کشتی‌ها بین دو کشور در رفت‌وآمد باشند، در حال حاضر ظرفیت کشتی‌ها تکمیل نمی‌شود زیرا حجم بار تجاری کمتر از ظرفیت کشتی است و این امر سبب می‌شود تردد روزانه کشتی‌ها توجیه اقتصادی نداشته باشد. این سوبسید برای جبران ظرفیت خالی پرداخت می‌شود.

نقش هرمز گان در ترانزیت بین‌المللی، می‌تواند دسترسی مسافران به کشورهای حوزه خلیج فارس را تسهیل کرده و زیرساخت‌های سفرهای دریایی را تقویت کند.

پیش از این نیز محمد حسینی، مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان از راه‌اندازی خط مسافربری دریایی در مسیر بندرعباس به عمان خبر داده بود.

به اعتقاد او؛ راه‌اندازی این خط مسافربری بین‌المللی در مسیر بندرعباس -عمان، نقش مهمی در تحول گردشگری دریایی به منطقه خلیج فارس ایفا خواهد کرد. حسینی همچنین اظهار امیدواری کرده بود: با توجه به وجود سرمایه‌گذاران علاقه‌مند جهت راه‌اندازی خطوط کروز دریایی در استان هرمزگان در آینده‌ای نه‌چندان دور شاهد تحول صنعت گردشگری دریایی باشیم.

ضرورت ایجاد گزینه جایگزین

برخی صاحب‌نظران معتقدند که به دنبال پیامدهای ویرانگر جنگ اسرائیل با ایران، چندین هفته‌شاهد لغو تردهای هوایی بین ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس بودیم، اما در اوج این تهدیدهای به ظاهر نگران‌کننده، فرصت کمتر پرداخته‌شده‌ای به عنوان «خطوط مسافرت دریایی بین‌المللی» بین بنادر شمال و جنوب خلیج فارس شکل گرفت. مسیر دریایی بین بندرعباس و بندر خصب عمان یکی از این فرصت‌ها محسوب می‌شود که نباید با نگاهی غیرراهبردی، تنها به عنوان گزینه جایگزین پروازهای هواپیمایی برای جابه‌جایی مسافران منطقه خلیج فارس بدان نگرسته شود. ضرورت دارد با تدبیر و نوآوری برای بازارپسندی خدمات دریایی و توسعه بازار گردشگری دریایی و سفرهای برون مرزی، «تداوم» این کانال ارتباطی بسه جهان بیرون از فلات ایران و حتی «دائمی»شدن خطوط مسافرت‌های دریایی در استان‌های ساحلی همچون خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان، دروازه‌های سفرهای دریایی به بنادر کشورهای همسایه جنوب خلیج فارس و حاشیه اقیانوس هند، فعال و برقرار باقی بماند.

مطرح شده است. در چنین شرایطی است که طی روزهای گذشته صحبت از راه‌اندازی خط کشتیرانی میان بندر خصب عمان با یکی دیگر از بنادر جنوبی جمهوری اسلامی ایران شنیده می‌شود. این مرتبه نام بندرعباس، مرکز استان هرمزگان سر از رسانه‌ها درآورده است.

راه‌اندازی خط دریایی جدید بین بندرعباس و خصب

حمیدرضا محمدحسینی تختی، مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان با اشاره به افزایش تقاضای سفرهای دریایی در هفته‌های اخیر، از پیگیری برای راه‌اندازی یک خط دریایی جدید بین بندرعباس و خصب در کشور عمان خبر داد. وی با اشاره به بسته‌شدن حریم هوایی کشور از ۲۳خردادماه، اظهار داشت: این اتفاق موجب افزایش چشمگیر مراجعه به مرز دریایی بندر شهید باهنر شد که در آکنش به آن، تمهیدات ویژه‌ای برای جابه‌جایی امن و سریع مسافران در نظر گرفته شد.

محمدحسینی تختی با ارائه گزارشی از وضعیت تردد دریایی طی این بازه زمانی گفت: از تاریخ ۲۳خرداد تا ۱۴تیرماه، در مجموع ۸۳۳۴نفر از بندر شهید باهنر به مقصد بنادر کشور امارات و عمان تردد کردند از این تعداد، ۷۵۰۷نفر خروجی و ۳۲۵۹نفر ورودی بوده‌اند. وی ادامه داد: این حجم از جابه‌جایی از طریق ۴۶سفر دریایی در مسیرهای بندرعباس -شارجه، بندرعباس -شُسناس و بندرعباس - خصب انجام شده است. با توجه به روند افزایشی تقاضا، برنامه‌ریزی برای دائمی‌سازی خط بندرعباس - خصب در دستور کار قرار گرفته و اقدامات لازم جهت اخذ مجوزهای قانونی آغاز شده است.مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر همچنین تصریح کرد: در حال حاضر نیز به دلیل ادامه محدودیت‌های پروازی و بسته‌بودن مسیرهای هوایی، استقبال از مرز دریایی همچنان ادامه دارد و تلاش ما بر ارائه خدمات ایمن، منظم و باکیفیت به مسافران متمرکز شده است. وی تأکید کرد: توسعه خطوط منظم دریایی در منطقه جنوب کشور، علاوه‌بر ارتقای

رئیس کمیسیون توسعه پایدار اتاق بازرگانی بوشهر خواستار شد:

ضرورت تسريع در فرآیند ترخيص کالا از گمرکات و بنادر استان بوشهر



رئیس کمیسیون توسعه پایدار، اقتصاد دانش بنیان اتاق بازرگانی بوشهر با اشاره به تأخیر در روند ترخیص کالا و ارزیابی استاندارد، خواهان ایجاد هماهنگی مؤثر در تسريع فرآیند ترخيص کالا از گمرکات و بنادر استان بوشهر شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سیدحسین رضوی در هشتمین نشست کمیسیون توسعه پایدار، اقتصاد دانش بنیان، کارآفرینی، استاندارد، مسئولیت اجتماعی، حاکمیت شرکتي و گردشگری اتاق بازرگانی بوشهر با

اشاره به دغدغه‌های فعالان اقتصادی استان، بر لزوم ایجاد هماهنگی و تعامل مؤثر میان اداره کل بنادر و دریانوردی، اداره کل استاندارد و گمرکات استان تأکید کرد.

وی ادامه داد: بررسی‌ها نشان می‌دهد مدت زمان توقف و تأخیر در روند ترخیص کالا و ارزیابی استاندارد افزایش یافته است و این مهم موجب افزایش هزینه‌های واردکنندگان و صادرکنندگان و کاهش رقابت‌پذیری استان در بازارهای منطقه‌ای شده است.

به گفته رضوی، تسهیل در فرآیند ترخيص کالا و تسريع ارزیابی استاندارد نه تنها به جلوگیری از رسوب کالا و کاهش هزینه‌ها کمک می‌کند بلکه ارتقای جایگاه رقابتی استان در زنجیره تجارت منطقه‌ای را نیز در پی خواهد داشت.

وی افزود: ضرورت دارد نهادهای مسئول با افزایش هماهنگی و بهره‌مندی از ظرفیت‌های دیجیتال، زمینه ترخيص سریع، دقیق و شفاف کالاها را فراهم کنند.

همچنین در ادامه این نشست، ابعاد مختلف راه‌اندازی باشگاه کارآفرینی اجتماعی با محور توسعه پایدار و مسئولیت‌های اجتماعی شرکتي مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت و اعضای کمیسیون توسعه پایدار، اقتصاد دانش بنیان، کارآفرینی، استاندارد، مسئولیت اجتماعی، حاکمیت شرکتي و گردشگری اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی بندر بوشهر حمایت خود را از این ابتکار با رویکرد نخبه‌پروری و حمایت از استعدادهای بومی استان اعلام کردند.

در بخش دیگری از جلسه، موضوع اصلاح و بازنگری ماده ۲۱ قانون کار در ارتباط با قراردادهای کارگری برای کارگران ماهر و متخصص، با توجه به اهمیت آموزش‌های تخصصی و هزینه‌های مرتبط با آن، بررسی شد.

تسريع در راه‌اندازی تشکيل های جدید در حوزه گردشگری، صدور خدمات فنی و مهندسی و نیز انجمن آب و محیط زیست از دیگر محورهای مورد توجه در این جلسه بود که توسط فعالان اقتصادی و اعضای کمیسیون مورد گفت‌وگو قرار گرفت.

نشست کمیسیون توسعه پایدار، اقتصاد دانش بنیان و کارآفرینی اتاق بازرگانی بندر بوشهر با هدف سیاست‌گذاری و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای تحقق توسعه متوازن و اقتصاد نوآور، به کار خود پایان داد.

تداوم پسروی آب دریای خزر طی ۲۵ سال آینده

کاهش سالانه ۲۰ سانتی متری تراز آب دریای خزر



معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: با توجه به تداوم پسروی آب دریای خزر طی ۲۵ سال آینده، تمام برنامه ریزی‌های کلان کشور در بحث توسعه دریا محور در نوار ساحلی شمالی از جمله سرمایه‌گذاری در صنعت شیلات، ساخت اسکله‌ها با کاربری‌های مختلف و حمل‌ونقل دریایی باید ذیل پسروی آب دریا در نظر گرفته شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد رضا لاهیجان زاده در خصوص وضعیت تراز آب دریای خزر به مانا اظهار داشت: کاهش تراز آب دریای خزر از سال ۱۹۹۵ میلادی شروع شد ولی آن زمان میزان کاهش چند سانتی متر در سال بود تا اینکه سال ۲۰۲۱ میلادی این رقم به هفت و نیم سانتی متر رسید، اما در سه سال اخیر، پسروی آب به شدت افزایش یافته به گونه‌ای که این رقم ۲۰ سانتی متر در سال گزارش شده است.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، ادامه داد: این شدت در کاهش پسروی آب در شمال دریای خزر در روسیه و قزاقستان و شرق دریای خزر در ترکمنستان و ارمنستان و قسمت غربی در کشور آذربایجان در مقایسه با آب‌های جمهوری اسلامی ایران بسیار محسوس‌تر و با شدت بیشتری در حال انجام است چراکه شیب دریای خزر به سمت جنوب است و عمق دریا در شمال کمترین حد خود است. به گفته وی، اینکه بیشترین عمق آب دریای خزر در آب‌های جمهوری اسلامی واقع شده یک موهبت الهی است که باید قدردان آن باشیم؛ همین عمق کم در شمال دریای خزر باعث شده که گزارش میزان پسروی آب در آن مناطق چندین کیلومتر گزارش شود و حال اینکه پسروی آب در محدوده آب‌های ایران چند صد متر است.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، تصریح کرد: میزان پسرروی در شرق دریای خزر در محدوده آب‌های ساحلی ایران در مقایسه با بخش غربی به مراتب بیشتر است به گونه‌ای که بیشترین میزان پسروی آب در جنوب شرق و سمت گمیشان در استان گلستان گزارش شده است. لاهیجان زاده با اشاره به اینکه آخرین آمارهای اخذ شده حاکی از آن است که رقم پسروی آب دریای خزر در محدوده آب‌های ایران نسبت به ۲۵ سال گذشته به دو و نیم متر رسیده است، بیان داشت: آمارها نشان می‌دهد که سطح آب خزر با سرعتی هشداردهنده در حال کاهش است، بر اساس مدل‌سازی‌ها و تحقیقات صورت گرفته توسط دانشمندان و صاحب‌نظران اقلیم دریای خزر، پیش‌بینی می‌شود پسروی آب این دریا سال ۲۰۵۰ میلادی کم‌اکان ادامه داشته باشد و احتمال توقف آن در آن سال وجود خواهد داشت.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست با تأکید بر اینکه احتمال کاهش ۱۸ متر دیگر از سطح تراز آب وجود دارد، اذعان داشت: این بحران، زنجیره‌ای از پیامدهای ویرانگر را نیز به دنبال خواهد داشت، از آسیب به صنایع ماهیگیری و گردشگری که معیشت میلیون‌ها نفر به آن وابسته است تا تهدید گونه‌های منحصربه‌فردی مانند ماهیان خاویاری و فک خزری که امروز در آستانه انقراض قرار دارند. وی در خاتمه اظهار داشت: بنابراین تداوم پسرروی آب دریای خزر طی ۲۵ سال آینده در تمام برنامه ریزی‌های کلان کشور در بحث توسعه دریا محور در نوار ساحلی شمالی از جمله سرمایه‌گذاری در صنعت شیلات، ساخت اسکله‌ها با کاربری‌های مختلف و حمل و نقل دریایی باید ذیل پسروی آب دریا در نظر گرفته شود.