

دریاپایه

بنادر

معاون استاندار خوزستان:
دستگاه‌ها تعامل لازم را برای ترخیص کالاهای ملوانی انجام دهند



سرپرست معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری خوزستان گفت: دستگاه‌های مربوطه تعامل و هم‌افزایی لازم را در روند صدور مجوز ترخیص کالاهای وارداتی ملوانی، به‌منظور بهبود شرایط معیشتی و اقتصادی مناطق مرزی و بندری استان داشته باشند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، جواد کاظم‌نسب الباجی در نشست ساماندهی مبادلات مرزی در محل این معاونت بیان کرد: دستگاه‌های صادرکننده مجوز مانند استاندارد بهداشت، علوم پزشکی و قرنطینه اداره کل بنادر استان فرآیند صدور مجوز ترخیص کالای ملوانی در استان را تسهیل و تسریع کنند.

معاون استاندار خوزستان با تأکید بر تأمین معیشت و اشتغال پایدار مرزنشینان استان گفت: تمامی طرح‌های توسعه بنادر از جمله تعداد لنج‌های آماده به سفر، زیرساخت‌های موجود مانند سردخانه‌ها، انبارها و اسکله‌ها باید مستندسازی و راستی‌آزمایی نموده و به‌سازمان توسعه تجارت کشور ارسال شود.

سرپرست معاونت هماهنگی امور اقتصادی استان اظهار کرد: لازم است فرمانداران با بهره‌مندی از ظرفیت تعاونی‌های لنج‌داران، مالکان شناورها را تشویع کنند تا با انجام دقیقست‌سازی و تهیه و ارائه مستندات لازم ترخیص کالا را سرعت ببخشند. الباجی سرپرست معاونت هماهنگی امور اقتصادی استان خاطر نشان کرد: اداره بنادر نیز باید در خصوص کالاهایی که نیاز به ثبت استاندارد و تعیین ماهیت دارند، همکاری لازم را در صدور قبض اموال تسریع کند.

سرپرست معاونت هماهنگی امور اقتصادی استان افزود: نشست‌هایی نیز با لنج‌داران و افرادی که به دلایل مختلف به شهرهای دیگر مهاجرت کرده‌اند برگزار خواهد شد تا با شناسایی موانع، زمینه بازگشت آن‌ها به فعالیت در بنادر استان فراهم شود. به گزارش ایرنا، واردات کالاهای ملوانی یکی از به‌ستراهی مهم کسب درآمد در مناطق بندری استان است.طبق اعلام دولت لنج‌داران در سال می توانند ۲ سفر واردات کالا داشته باشند.

استاندار سیستان و بلوچستان:

چابهار به دنبال تثبیت خط دریایی منظم با عمان است



استاندار سیستان و بلوچستان در دیدار با رئیس سازمان بنادر و دریانوردی کشور بر راه‌اندازی خط منظم و پایدار کشتیرانی با عمان و توسعه زیرساخت‌های بندر شهید بهشتی چابهار تأکید کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، منصور بیجار در این دیدار، بر حرکت به‌سوی راه‌اندازی یک مسیر پایدار و منظم میان چابهار و بندر مسقط تأکید کرد.

منصور بیجار استاندار سیستان و بلوچستان گفت: راه‌اندازی این مسیر می‌تواند جایگاه ایران را در زنجیره دریایی جنوب شبه‌قاره و خلیج فارس ارتقاء دهد.

بیجار استاندار سیستان و بلوچستان با اشاره به عملکردمؤثر بندر شهید بهشتی چابهار در مقاطعی که بندر شهید رجایی کشور با اختلال مواجه بود، گفت: چابهار در بزرگه‌های حساس، توانست نقش پشتیبان تجارت دریایی ایران را ایفا کند. امروز با تمرکز بر توسعه زیرساخت‌های بندری و فعال‌سازی بندر خشک ایرانشهر، به‌دنبال شکل دهی به یک منظومه لجستیکی متصل، پایدار و ملی هستیم.

منصور بیجار استاندار سیستان و بلوچستان افزود: اتصال پایدار چابهار به خطوط منطقه‌ای، بخشی از راهبرد تبدیل این بندر به یک نقطه ثقل در تجارت بین‌المللی ایران است.

به گزارش ایسنا، به نقل از استانداری، رئیس سازمان بنادر و دریانوردی نیز با اشاره به آمادگی این سازمان برای گسترش زیرساخت‌ها و تسهیل خطوط دریایی به جنوب شرق کشور، چابهار را دارای ظرفیت ویژه برای ایفای نقش در تجارت دریایی آینده کشور عنوان کرد.



گسترش دهد.

۳. فرصت‌های سرمایه‌گذاری و تجارت دریایی: حضور در دریای سرخ می‌تواند زمینه‌ساز سرمایه‌گذاری‌های مشترک با کشورهای آفریقایی و عربی در حوزه‌های بندری، کشتیرانی و انرژی باشد. ایران می‌تواند در توسعه بنادر این کشورها، راه‌اندازی خطوط کشتیرانی مشترک و حتی صنایع شیلات و کشاورزی مشارکت کند.

بخش چهارم: اهمیت نظامی و امنیتی دریای سرخ برای ایران

۱. حفاظت از منافع انرژی و اقتصادی: بسا توجه به عبور حجم عظیمی از انرژی جهان از دریای سرخ، حضور ایران در این منطقه می‌تواند ضامن حفاظت از منافع انرژی خود و متحدانش باشد. همچنین در صورت وقوع جنگ‌های احتمالی، این حضور می‌تواند به عنوان یک بازوی بازدارنده عمل کند.

۲. پاسخ به تهدیدات دشمنان: دریای سرخ منطقه‌ای است که پایگاه‌های نظامی آمریکا، فرانسه و سایر کشورها در آن مستقر است. حضور نظامی ایران یا همکاری با کشورهای منطقه در حوزه دفاعی می‌تواند به مقابله با تهدیدات احتمالی دشمنان کمک کند.

۳. حمایت از متحدان منطقه‌ای: ایران با حضور در دریای سرخ می‌تواند به حمایت از متحدانسی همچون یمن و گروه‌های مقاومت بپردازد و عمق استراتژیک خود را تا آفریقا گسترش دهد.

بخش پنجم: اهمیت فرهنگی و تمدنی دریای سرخ به عنوان پل فرهنگی ایران و جهان اسلام:
ایران با حضور در دریای سرخ می‌تواند نقش تاریخی خود را به عنوان پیونددهنده فرهنگ‌ها احیاء کند. این آبراه در گذشته نیز محل تبادل فرهنگی میان ایران، آفریقا، حجاز و مصر بوده است. حضور دوباره ایران در این منطقه می‌تواند به تقویت دیپلماسی فرهنگی کمک کند.

۲. تقویت گردشگری مذهبی و زیارتی: حضور در این منطقه می‌تواند مسیرهای زیارتی به مکه و مدینه را برای ایرانیان تسهیل و حتی با توسعه گردشگری دریایی، منابع درآمد جدیدی برای کشور ایجاد کند.

«سراسرآمد» بررسی کرد؛

راهبرد برای دسترسی ایران به دریای سرخ

اهمیت سیاسی و اقتصادی دریای سرخ برای ایران چیست؟

گروه دریایا به – سیدعمران طباطبایی – در دنیای پراسوب امروز که معادلات قدرت،

اقتصاد، سیاست و امنیت به‌طور مستقیم به جغرافیای کشورها گره خورده است، مسیرهای دریایی از جایگاهی بی‌بدیل برخوردارند. در میان آبراه‌های مهم جهان، دریای سرخ به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، ظرفیت‌های عظیم اقتصادی و نقشی که در اتصال شرق و غرب ایفا می‌کند، از اهمیت فراوانی برخوردار است. به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، سیدعمران طباطبایی، نویسنده و فعال رسانه‌ای در مطلبی اختصاصی برای این روزنامه به بررسی اهمیت ژئوپلیتیک و اقتصادی دریای سرخ برای سیاست‌های جمهوری اسلامی ایران پرداخته است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:
برای ایران، کشوری با پیشینه تمدنی کهن، جایگاهی ژئوپلیتیکی ویژه در منطقه خاورمیانه و آسیای جنوب غربی و اقتصادی وابسته به صادرات، دسترسی به چنین آبراهی نه تنها یک آرمان تاریخی، بلکه یک ضرورت راهبردی است.

بخش نخست: پیشینه تاریخی تعامل ایران با دریای سرخ

۱. عصر هخامنشیان و نخستین گام‌ها به سوی دریای سرخ: در دوران هخامنشیان، ایران به قدرتی جهانی بدل شد که از رود سند در شرق تا دریای مدیترانه در غرب گسترده بود. داریوش بزرگ به اهمیت مسیرهای آبی برای حفظ و گسترش امپراتوری آگاه بود. او دستور ساخت کانالی داد که رود نیل را به دریای سرخ متصل می‌کرد تا راهی ایمن و سریع برای جابه‌جایی کالا و نیروها میان مناطق مختلف امپراتوری ایجاد شود. این کانال که بعدها به کانال داریوش معروف شد، نشانی از درک عمیق ایرانیان از اهمیت دریای سرخ بود.

۲. ساسانیان و دریای سرخ به عنوان پل تجارت با آفریقا و هند: در دوره ساسانیان، رقابت با امپراتوری روم و بعدها بیزانس، ایرانیان را بر آن داشت تا به مسیرهای دریایی توجه بیشتری داشته باشند. دریای سرخ، به عنوان پلی میان ایران و بازارهای آفریقا و هند، یکی از مسیرهای کلیدی تجارت ساسانیان بود. آن‌ها با دولت‌شهرهای عربی جنوب شبه‌جزیره همکاری می‌کردند تا این مسیر را امن نگه دارند و کالاهای خود را به دست مشتریان برسانند.

۳. ایران پس از اسلام و دریای سرخ به عنوان مسیر حج و تجارت: با گسترش اسلام و پیوستن ایران به جهان اسلام، اهمیت دریای سرخ دوچندان شد. مسیر دریای سرخ نه تنها مسیری تجاری، بلکه راهی بود که زائران ایرانی برای رسیدن به مکه و مدینه از آن استفاده می‌کردند. بازرگانان ایرانی در کنار دریانوردان عرب، در تجارت از طریق دریای سرخ به آفریقا، مصر و حتی اروپا نقش مهمی ایفا کردند.

مدیر کل پایگاه‌های میراث ملی و جهانی وزارت میراث فرهنگی و گردشگری:

به دنبال ثبت جهانی سکونتگاه‌های تاریخی حاشیه خلیج فارس و مکران هستیم



مدیر کل پایگاه‌های میراث ملی و جهانی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از ثبت مجموعه سکونتگاه‌های تاریخی، معماری و شهرسازی حاشیه خلیج فارس و مکران در فهرست میراث جهانی در آینده‌ای نزدیک خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، فرهاد عزیزی به مانا اظهار داشت: یکی از اهداف مهم دنبال شونده در پایگاه‌های میراث فرهنگی این است که بتوانیم

استان را در حوزه معماری، شهرسازی، میراث ملموس و ناملموس و با توجه به ارزش‌های باستان‌شناسی است که با توجه به تهدیدکنیم تا بتوانیم بر اساس این مستندات، حقانیت و سیادت تاریخی خلیج فارس در منطقه را اثبات کنیم. مدیرکل پایگاه‌های میراث ملی و جهانی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گفت: فعالیت‌های انجام شده از سوی پایگاه‌های میراث فرهنگی خلیج فارس و مکران طی سال‌های گذشته منجر به این شد که در سال ۲۰۲۱ مبادی، مجموعه سکونتگاه‌های تاریخی، معماری و شهرسازی حاشیه خلیج فارس و مکران را در لیست موقت ثبت جهانی قرار دهیم.

وی خاطر نشان ساخت: ثبت نهایی سکونتگاهای تاریخی حاشیه خلیج فارس و مکران در فهرست میراث جهانی یونسکو نیازمند تکمیل پرونده و انجام مطالعات و کاوش‌های باستان‌شناسی است که با توجه به پیگیری این موضوع، امیدواریم به زودی و در آینده نزدیک شاهد ثبت جهانی این منطقه باشیم.

دکتر عزیزی در ادامه سخنان خود اذعان داشت: یکی از اقدامات مهم جهت ثبت جهانی مجموعه سکونتگاه‌های تاریخی حاشیه خلیج فارس و مکران ایجاد زیرساخت‌های لازم در این مناطق است که هم اکنون با همکاری پایگاه‌های میراث فرهنگی خلیج فارس و مکران در دست انجام است.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با اشاره به اینکه اقدامات وسیعی در حوزه طرح، مطالعات و اجرا تهیه شده است، بیان داشت: یکی از این اقدامات مهم تهیه طرح ویژه پایگاه میراث فرهنگی بو شهر است که به دنبال آن بخشی از اقدامات اجرایی برای ساماندهی بافت تاریخی بو شهر نیز آغاز شده است.

مدیرکل پایگاه‌های میراث ملی و جهانی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، خاطر نشان ساخت: آخرین پایگاه میراث فرهنگی ایجاد شده در حوزه خلیج فارس، فعال کردن پایگاه تاریخی لافت بوده است که در این راستا اقدامات اجرایی وسیعی شروع شده است؛ اولویت ما در لافت تهیه طرح ویژه است که می‌تواند تأثیر زیادی روی بحث معرفی و حفظ آثار داشته باشد و در کنار آن نقش مهمی در ثبت جهانی سکونتگاه‌های تاریخی ایفا کند.

رئیس هیئت نجات غریق و غواصی مازندران:

نجات غریق مازندران بیش از شعار نیازمند نیرو و تجهیزات است



رئیس هیئت نجات غریق و غواصی مازندران گفت: بیش از آنکه به شعار نیاز داشته باشیم به نیرو، تجهیزات و اختیارات

واقعی در میدان نیاز داریم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، نقی کریمی‌ان در جلسه ساماندهی سواحل استان نسبت به کمبود نیرو و تجهیزات در سواحل هشدار داد و خواستار تصمیم‌گیری فوری و عملیاتی برای جبران کمبودها شد.

وی با بیان اینکه از ۱۰ خرداد تا کنون ۱۳۳ نجات یافته آقا و ۳۲ نجات یافته خانم توسط متجیان در سواحل مازندران نجات پیدا کردن گفت:

بیشترین آمار نجات‌یافتگان در شهرستان‌های بابلسر، ساری و چالوس

ثبت شده است. اگرچه فعالیت‌های خوبی صورت گرفته، اما همچنان با کمبود حدود ۳۰۰ نیروی ناجی

مواجهیم که در صورت بی‌توجهی، با افزایش غریق روبرو خواهیم شد.

کریمی‌ان با اشاره به جایگاه و نقش کلیدی فرمانداران در مدیریت سواحل، تأکید کرد: فرمانداران به‌عنوان نمایندگان ارشد دولت در شهرستان‌ها، نقش حیاتی در ساماندهی سواحل دارند. اما متأسفانه در عمل شاهد مغایرت‌هایی با تصمیمات اعلام‌شده هستیم. به‌عنوان نمونه، شهرستان بابلسر در استقرار نیرو سهم اولیه‌اش ۱۰۰ نیرو بود، ولی به دلیل عقب نشینی آب دریا توانست ۳۲ نفر نیروی اضافه کند که متأسفانه استانداری زیر مسئولیت افزایش نیرو می‌رود.

رئیس هیئت نجات غریق استان همچنین از عدم همکاری برخی بهره‌برداران سواحل انتقاد کرد و گفت: برخی مجموعه‌ها روزانه دست کم ۱۰۰ میلیون تومان درآمد دارند، اما حاضر نیستند در تأمین حقوق ناجیان سهم داشته باشند و حتی از ایمنی سواحل مشارکت کنند. این بی‌عدالتی باید با مصوبه‌ای مشخص پایان یابد. یادولت برای ما نیرو و تأمین کند یا بهره‌برداران موظف به مشارکت مالی شوند.

کریمی‌ان در ادامه سخنان خود به ضعف در نیروهای دو شیفت اشاره کرد و گفت: سرمتجیان موتورسواران و کسانی که با وسایل شخصی برای جان مردم ایثار می‌کنند خوب دیده نمی‌شوند حتی در مورد شرق مازندران به دلیل فاصله زیاد از شهر تا دریا گفت همه این متجیان باید در قالب دو شیفت دیده شوند امکان تأمین تجهیزات جدید برای سواحل استان باید در اولویت قرار گیرد

وی همچنین پیشنهاد داد در مناطقی که امکان تأمین نیروی کامل نیست، از شیفت‌بندی مؤثر، استفاده هدفمند از وسایل نقلیه، و مدل‌های جایگزین بهره گرفته شود تا بتوان خدمات‌رسانی ایمن‌تری به گردشگران ارائه داد.

کریمی‌ان در پایان تأکید کرد: اگر هدف ما کاهش آمار غریق و حفظ جان مسافران است، باید تصمیمات جلسه به سرعت اجرایی شود. امروز بیش از آنکه به شعار نیاز داشته باشیم، به نیرو، تجهیزات و اختیارات واقعی در میدان نیاز داریم.