



تدوین آیین‌نامه «ماریناها و شناورهای تفریحی» در راستای اعمال سیاست‌های توسعه دریا محور کشور و به منظور تسهیل در توسعه و ساماندهی صنعت گردشگری دریایی کشور، آغاز شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، بنسأ به گفته نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، اکنون تدوین آیین‌نامه «ماریناها و شناورهای تفریحی» در راستای اعمال سیاست‌های توسعه دریامحور کشور و به منظور تسهیل در توسعه و ساماندهی صنعت گردشگری دریایی کشور، آغاز شده است.

علی عبدالعلی زاده خاطر نشان کرد: در ساختار فعلی دریانوردی کشور، شناور تفریحی گردشگری تعریف نشده است و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی می‌شوند که با تدوین این آیین‌نامه، یک چارچوب قانونی و پایدار برای گردشگری دریایی کشور شکل می‌گیرد.

نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، تصریح کرد: نخستین آیین‌نامه‌ای که در دبیرخانه توسعه دریامحور تدوین کردیم، مربوط به جداسازی کشتی‌ها و شناورها بود تا اختلافات موجود میان دستگاه‌های اجرایی به‌صورت نظام‌مند برطرف شود؛ این اقدام گامی مهم در جهت ایجاد انضباط اداری و فنی در حوزه دریا بود.

وی بیان داشت: تدوین آیین‌نامه «ماریناها و شناورهای تفریحی» با مشارکت سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی تدوین و اجرایی خواهد شد.

از اردیبهشت ماه سال جاری تاکنون انجام شده است: **پهلویگیری ۹ کشتی حامل کالاهای اساسی در بندر چابهار**



معاون استاندار سیستان و بلوچستان و فرماندار ویژه شهرستان چابهار گفت: از اردیبهشت ماه سال جاری تاکنون ۹ فرود کشتی حامل گندم و سایر اقلام اساسی در این بندر پهلوی گرفته و تا پایان سال نیز ورود ۱۶ کشتی دیگر برنامه‌ریزی شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علیرضا نورا اظهار کرد: چابهار با موقعیت راهبردی و زیرساخت‌های رو به توسعه، توانایی تبدیل‌شدن به پایلوت ملی واردات کالاهای اساسی را دارد. این دستاورد حاصل تلاش مستمر و هماهنگی کامل دستگاه‌های اجرایی، بخش خصوصی و سازمان بنادر و دریانوردی است.

فرماندار ویژه چابهار همچنین از افزایش صادرات شهرستان خبر داد و اظهار کرد: در حال حاضر حجم صادرات چابهار بیش از یک‌میلیون تن از میزان واردات پیشی گرفته و عمدتاً شامل مواد معدنی و سیمان است؛ موضوعی که جایگاه چابهار را به‌عنوان یک هاب تجاری و اقتصادی کلیدی در شرق کشور تثبیت می‌کند.

نورا با اشاره به چشم‌انداز آینده واردات کالاهای اساسی افزود: چابهار می‌تواند نخستین بندر کشور در تأمین برنج‌های وارداتی از هند و پاکستان باشد و ظرفیت انبارش و تخلیه روزانه بیش از ۷۰۰ کامیون در این بندر، امکان توزیع سریع و کارآمد کالاهای اساسی را فراهم کرده است.

وی همچنین از همکاری خط مستقیم کشتیرانی بین بنادر کراچی و چابهار خبر داد و گفت: این مسیر نقش مؤثری در تسهیل واردات برنج و سایر کالاهای اساسی به کشور ایفا خواهد کرد.

به گفته نورا، تاکنون بیش از ۲۴ هزار میلیارد تومان (۲۴ همت) سرمایه‌گذاری از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های بندر شهید بهشتی انجام شده است. این سرمایه‌گذاری‌ها شامل ایجاد مخازن ذخیره‌سازی، تجهیزات بندری، انبارها و پروژه‌های حمل‌ونقل ترکیبی است که به‌طور مستقیم به رشد اشتغال، رونق اقتصادی و افزایش امنیت غذایی شرق کشور کمک می‌کند.



شورای عالی انقلاب فرهنگی، هم‌و جهات قانونی دارد و هم، وظیفه و ماموریت تدوین و تبیین راهبردها و سیاست‌های کلان در همه حوزه‌ها. به بیانی، شورای عالی انقلاب فرهنگی به‌عنوان قرارگاه علمی، فناوری و فرهنگی جامعیت شمول‌بر همه مباحث کلان کشور دارد.

مصوبات شورای عالی انقلاب فرهنگی حکیم قانون دارد و این است که جایگاه حاکمیتی و قدرت و اختیاراتی که قانون به آن داده است، مجموعه‌ای از توانایی علمی و ستادی و اجرایی ایجاد کرده است که کشور بتواند در همه امور مهم ورود کرده و با سرعت و دقت، مسائل را حل کرده و مسیر توسعه را تسطیع کند.

ارزش و اعتبار خاصی برای تضارب اندیشه‌ها قائل است. او در مقدمه کتاب خود به نام تلنگر آورده است: «شکل‌گیری رویکردهای نظری، نحله‌های فکر یا تبیین، نقد و به‌روزرآوری اندیشه‌های متقدمان، مستلزم گذر زمان است که در بستر تعامل، تضارب اندیشه، تفاهم، تکامل و تبادل اندیشه‌های گوناگون شکل خواهد گرفت.»

اکنون در تبیین و تفاهم برای یک طرح کلان، یک برنامه مفصل و یک فرایند عمومی و تخصصی برای توسعه دریاپایه به نظر می‌رسد که «ضرورت چنین گفت‌وگو و تضارب اندیشه‌هایی» عیان شده است؛ زیرا گوناگونی در سازمان‌ها از یک سو و شخصیت‌های فعال در عرصه دریا از دیگر سو، ثابت می‌کند که به تضارب اندیشه و گفت‌وگو مفصل نیازمندند تا به هم‌اندیشی و تفاهم در فکر و عمل برسند.

چرا دو سند؟ چرا قسوره و اصول‌سندنویسی در سند هر مزگان رعایت نشده است؟ چرا دستور زبان‌سندنویسی رعایت نشده است؟ چرا در سمینار برگزارشده، هیچ‌کس مدافع سند ارائه‌شده نبود و تقریباً همه منتقد بودند؟ و ده‌ها پرسش دیگر که هر دام فرصت مفصلی برای پاسخگویی نیاز دارد. اینجاقصد طرح همه این پرسش‌ها را نداریم، زیرا مدیران و کارشناسان تهیه سند یا طرح تفصیلی در هر مزگان درب‌ها را به سوی نقد نیست‌اند و حتی از آن استقبال کرده‌اند. برگزاری یک سمینار برای نقد و بررسی این سند یا طرح یا هر چیزی که بشود آن را نامید، نشان از همین است که نخبگان حوزه دریایی حق دارند و می‌توانند نقد کنند تا در سایه نقد و نظر، کار نهایی کامل‌تر و قوی‌تر باشد.

در نهایت، انتظار ما این است که با تشکیل سلسله نشست‌های تخصصی با موضوع «برنامه‌های تفصیلی و راهبردی اجرای سند ۹بندی ابلاغی» از ارتباط فکر و اندیشه اهالی دریا را برقرار کرد. در میان سازمان‌های تودرتوی حوزه دریا، کسی این برنامه را متعلق به خود و در مسئولیت خود نمی‌داند و بسیار مناسب خواهد بود که شورای عالی انقلاب فرهنگی این مسئولیت را بپذیرد و حامی برگزاری این سلسله نشست‌ها شود.

باید توجه داشت: آنچه در عرصه دریا به‌وفور داریم، «سود دریایی، دانش و تجربه» است و آنچه که نداریم، یک نقطه معنادر برای اشتراک دانش و تجربه. دکتر طاهری‌نیا وعده کردند که مبنای برگزاری نشست‌ها و تضارب اندیشه اهالی دریا را بنا بگذارند و شورای عالی انقلاب فرهنگی به‌عنوان «قرارگاه علم و فرهنگ و فناوری کشور» به این اقدام ارزشمند ملد برساند.

به آن داده است، مجموعه‌ای از توانایی علمی و ستادی و اجرایی ایجاد کرده است که شورا بتواند در همه امور مهم ورود کرده و با سرعت و دقت، مسائل را حل کرده و مسیر توسعه را تسطیع کند. باین وصف، ورود شورای عالی انقلاب فرهنگی به مقوله توسعه دریازا ذیل تا صدر، یک وظیفه قانونی است و این شورا دقیقاً در چارچوب اختیارات و شرح وظایف خود عمل کرده و عمل خواهد کرد. کماینکه گزارش کارشورا نشان می‌دهد که در همه امور مهم کشور که لازم دیده یا از طرف رهبری یا سران قوا یا حتی دستگاه‌ها و سازمان‌ها خواسته‌اند، ورود کرده و نتیجه‌بخش بوده است. مقوله توسعه دریایی نیز جدای از این قاعده نبوده و نیست.

پاسخ ما به این توضیح، چنین بود. این پاسخ را می‌پسندیم و قبول می‌کنیم که شورای عالی انقلاب فرهنگی فرهنگ را به معنای عام آن در نظر دارد که شامل تمامی ابعاد عملی، فنی، صنعتی، تجساری و... می‌شود و نیز این پذیرفتی است که در یک کشور یک سامانه واحد برای فهم و درک و تدوین مسائل مهم کشور وجود داشته باشد تا کشور کمتر در بند و پی‌وورو کراسی مزن باشد و تصمیم‌ها سریع و روان گرفته شود. این‌ها از حسنات وجود شورای عالی انقلاب فرهنگی است و قابل دفاع است.

باید توجه داشت که برای ما به‌عنوان نماینده افکار عمومی اهالی دریا، اصلاً مهم نیست که کدام ساختار ورود می‌کند و با چه ابزاری سندنویسی یا طراحی یا برنامه‌ریزی می‌کند، مهم این است که سند یا طرح یا برنامه، علاوه‌بر اینکه متقن و دقیق باشد، عموم جنبه‌های علمی و اخلاقی را با هم در نظر گرفته باشد.

یک معنای این سخن این پرسش است: با قبول و پذیرش جایگاه و منزلت علمی و اجتماعی و سیاسی شورای عالی انقلاب فرهنگی به‌عنوان قرارگاه اصلی علم و فناوری و فرهنگ کشور، جایگاه شورای عالی صنایع دریایی چه می‌شود؟ چرا کنار گذاشته شده است؟ چرا در تدوین سند یا طرح مورد نظر شورای عالی انقلاب فرهنگی ورود داده نشده است؟ آن شورای عالی چرا باید این شورای عالی را کنار بگذارد؟ این برای اهالی دریا واقعاً سوال است.

جایگاه سایر ارکان توسعه دریایی کشور «طاهری‌نیا» فروتنانه می‌پذیرد که بهتر بود عوامل مرتبط با این فعالیت، نه تنها شورای عالی صنایع دریایی، بلکه تمامی ارکان دریایی و حتی شخصیت‌های حقیقی را درگیر این کار می‌کردند تا گفت‌وگو توسعه‌ای معناداری ایجاد می‌شد. وی به گفت‌وگو بسیار اهمیت می‌دهد و

رئیس ستاد علمی و فناوری شورای عالی انقلاب فرهنگی به «سرآمد» می‌گوید:

استقبال از بازنگری سند جامع توسعه دریایی

دریا ندارد و دیگر اینکه «شورای عالی صنایع دریایی» به‌عنوان یک رکن قانونی و هم‌تراز با شورای عالی انقلاب فرهنگی در موضوع دریا و توسعه دریایی وجود دارد؛ پس چرا باید با وجود این شورای عالی در تخصص دریا، یک شورای عالی دیگر ورود کند که اتفاقاً تخصص دریایی هم ندارد. آیا بین دو شورای عالی تضاد یا کار

موازی رخ نمی‌دهد؟ به‌طور کلی چرا شورای عالی صنایع دریایی در این ماجرا کنار گذاشته شده است؟

«طاهری‌نیا» در این باره با اشاره به تاریخچه شورای عالی انقلاب فرهنگی، وظایف و اهداف و نیز نگاه و تأکید مقام معظم رهبری به این شورا به‌عنوان «قرارگاه علم، فناوری و فرهنگ» به نکات مبسوطی درباره این پرسش نفاذانه اشاره می‌کند و می‌گوید: ابتدا و قبل از هر سخنی باید تأکید کنم که «گفت‌وگو» و گفت‌وگو» در چنین مباحثی لازم و ارزشمند است. هر آنچه که از جنس علم و اندیشه باشد، در تضارب اندیشه‌های سالم، پرمایه می‌شود. بنابراین، همواره از گفت‌وگو استقبال می‌کنیم و اکنون هم مایلم با شما مستدل، منطقی و تعاملی گفت‌وگو کنم. اما در توضیح پرسشی که درباره «دلایل ورود شورای عالی انقلاب فرهنگی به مقوله دریا» مطرح شد، چند نکته را مورد توجه قرار دهم:

اول: جامعیت شورای عالی انقلاب فرهنگی است. زمانی که بحث سیاست‌های کلی توسعه مطرح شد و تلاش برای تدوین و تکمیل و تشریح آن پیش آمد، به رهبر انقلاب مراجعه شد و ایشان فرمودند: بروید سراغ شورای عالی انقلاب فرهنگی. چرا که شورای عالی انقلاب فرهنگی، هم‌و جهات قانونی دارد و هم، وظیفه و ماموریت تدوین و تبیین راهبردها و سیاست‌های کلان در همه حوزه‌ها. به بیانی، شورای عالی انقلاب فرهنگی به‌عنوان قرارگاه علمی، فناوری و فرهنگی جامعیت شمول‌بر همه مباحث کلان کشور دارد.

گاهی واژه «فرهنگ» بر برخی اذهان چنین اثر گذاشته است که تصور کنند این شورا صرفاً یک شورای فرهنگی است؛ این نگاه صحیح نیست و بنابر اسناد و شرح وظایف و سابقه فعالیت شورا، نگرش حاکمیتی و توان تخصصی و اشراف کارشناسی به مباحث دارد؛ علاوه‌بر این، هر سند، طرح و برنامه‌ای با بهره‌گیری از متخصصان صاحب‌نظر موضوع، تدوین می‌شود و فرایند کارشناسی به دقت رعایت می‌شود. به بیانی، شورای عالی انقلاب فرهنگی هم اراده و اختیار حاکمیتی دارد و هم وظیفه ورود به تمامی عرصه‌های علمی، فناوری و فرهنگی و هم قدرت تخصص گرای. از این روست که یک مرجع محکم و قابل اعتماد برای رهبری و مسئولان در سه قوه است.

در کشور، چند شورای عالی وجود دارد، اما حضور سران سه قوه در همه آن‌ها رسمیت ندارد. در شورای عالی انقلاب فرهنگی، سران سه قوه حضور دارند و این به معنای جامعیت کامل شسورا در کشور است. مصوبات شورای عالی انقلاب فرهنگی حکم قانون دارد و این است که جایگاه حاکمیتی و قدرت و اختیاراتی که قانون

گروه دریاپایه – طرح جامع یا برنامه تفصیلی یا به تعبیر خودشان، «سند جامع دریایی کشور» محصولی نقدبر انگیز است که دانشگاه هر مزگان با دستور و حمایت شورای عالی انقلاب فرهنگی تدوین کرده است و طی یک سمینار یک‌روزه به میزبانی دانشگاه امیرکبیر ارائه کرد.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، این سمینار باعث تضارب اندیشه نخبگان دریایی کشور شد و اغلب خرده‌گیری کردند تا مفاهمه و هم‌اندیشی؛ زیرا اغلب با وارد کردن ایرادات اساسی به این کار، فضایی ایجاد کردند که کسی در پل‌های تخصصی وارد اصل متن و ماهیت موضوع نشد.

روزنامه اقتصاد سراسرآمد به‌واسطه رسالت رسانه‌ای و مطبوعاتی خود، نقد تحلیلی به این سند وارد دانسته و در شماره‌های پیشین انتشار داده است. پیامد این انتشار، توسعه نقد و نظر ها و گفت‌وگو‌هایی شد که با اهل نظر داشته و داریم. دکتر علی باقر طاهری‌نیا یکی از اندیشمندانی است که در این باره بسیار دقیق و شفاف و البته صمیمانه نقدهای ما را هم شنید و هم پاسخ گفت. آنچه می‌خوانید حاصل این گفت‌ووشنود است و از آن جهت اهمیت دارد که پاسخ بسیاری از منتقدان سند ارائه‌شده دانشگاه هر مزگان است که به نکات کلیدی تکیه و تمرکز داشتند.

دکتر علی باقر طاهری‌نیا کیست؟

دکتر علی باقر طاهری‌نیا، رئیس ستاد علمی و فناوری شورای عالی انقلاب فرهنگی است. شخصیتی با اخلاق و صمیمی و نیز سخنوری دقیق و پرمحتوا. دقت سخن وی را می‌توان در کتاب «تلنگر» که مجموعه مکتوب سخنرانی‌های او است، دید. بیش عمیق و جامع‌نگر و اخلاقی صمیمی و شاگرد‌نواز او، باعث شده تا بتوان با او راحت سخن گفت و بی‌دغدغه‌از برداشت‌های ناصواب، پرسش‌ها و نقدهای اهالی دریا را در درباره طرح دانشگاه هر مزگان با وی در میان گذاشت.

رابطه او با طرح دانشگاه هر مزگان که نام‌سند بر آن نهاده بودند، این است که «سند مذکور به خواست و دستور شورای عالی انقلاب فرهنگی طراحی و تدوین شده است» و از این بابت، رابطه مستقیمی بین طاهری‌نیا و سند وجود دارد و به همین دلیل در فرایند شکل‌گیری حاضر بوده و در سمینار یک‌روزه در دانشگاه امیرکبیر هم وظیفه جمع‌بندی نهایی را برعهده داشت. معرفی او نیز از این جهت اهمیت دارد که هم شناخت رویه و شخصیت علمی –اخلاقی و هم رابطه مستقیم وی با سند می‌تواند بحث را مستدل و محکم کند.

جایگاه شورای عالی انقلاب فرهنگی

یکی از مهم‌ترین پرسش‌های پیرامون سند ارائه‌شده دانشگاه هر مزگان این بود که: «چرا شورای عالی انقلاب فرهنگی در این امر ورود کرده است؟ زیرا تصور بر این است که این شورا ماهیت فرهنگی دارد و ربطی به مقوله

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هر مزگان:

افزایش ۱۴ درصدی سفرهای بین‌المللی از بنادر غرب هر مزگان به مقصد امارات



مسافر نیز در مسیرهای دریایی داخلی بین بنادرلنگه، آفتاب و چارک به مقصد کیش، بوموسی و سایر جزایر خلیج فارس رفت و آمد کردند که ۱۷ درصد افزایش را به دنبال داشته است.

وی تعداد تردد شناورها در این مسیر را ۲۱ هزار و ۴۸۱ فرود با چهار درصد افزایش اعلام کرد و افزود: از این میزان تردد، ۲ هزار و ۳۲۰ فرود شناور با افزایش ۲۶ درصدی بالای هزار تن است.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هر مزگان گفت: در راستای اعمال وظایف حاکمیتی و به منظور حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی، مرکز جستجو و نجات دریایی (MRCC) بنادر غرب استان با ۳۱ پیام اولیه و ۱۰۴ عملیات جستجو و نجات، موفق به نجات جان ۱۱۵ نفر در آب‌های حوزه استحفاظی خود شده است. سالاری خاطر نشان کرد: هموطنانی که قصد تجربه سفرهای دریایی از مسیر غرب هر مزگان به مناطق گردشگری را دارند، قبل از اقدام به سفر با تلفن گویای ۰۷۶۴۵۷۷ تماس گرفته و با ارسال عدد یک و ۲ به سامانه پیامکی ۰۷۱۹۸۳۶۹۲ یا ۵۰۰۰۴۰۰۰ از شرایط جوی دریایی و زمان حرکت شناورها مطلع شوند. وی اضافه کرد: مسافران و گردشگران همچنین در صورت بروز هر گونه سوانح دریایی و یا درخواست کمک با سامانه ۲۴ ساعته ۱۵۵۰ تماس و یا از طریق کانال اضطرار دریایی ۱۶۷vhf ارتباط رادیویی حاصل نمایند.

استان هر مزگان به دلیل نزدیکی به خلیج فارس و دریای عمان، بنادر مهمی از لحاظ تجاری و مسافری دارد که برخی از آن‌ها در غرب استان هر مزگان واقع شده و مدیریت بنادر و دریانوردی غرب با نظارت بر ۶۰۰ کیلومتر مرز دریایی و پوشش بر ۱۰ بندر تجاری و مسافری، کانون مهمی برای تبادلات تجاری و همچنین سفرهای دریایی کشور محسوب می‌شود.

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران:

تامین سوخت بانرخ حمایتی برای شناورهای صیادی دریای خزر



مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، گفت: در پی سیاست‌های حمایتی سازمان شیلات ایران از جامعه صیادی، تامین سوخت با نرخ حمایتی برای شناورهای صیادی پره در دریای خزر با همکاری شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی مطابق ضوابط قانونی از طریق سامانه سدف در حال انجام است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، رضا عباسپور نادری به مانا اظهار داشت: در پی سیاست‌های حمایتی سازمان

شیلات ایران از جامعه صیادی، تامین سوخت با نرخ حمایتی برای شناورهای صیادی پره در دریای خزر با همکاری شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی مطابق ضوابط قانونی از طریق سامانه سدف طی فرآیند قانونی مربوطه در حال انجام است.

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، بیان داشت: حمایت از تامین سوخت قایق‌های صیادی پره فعال در آب‌های دریای خزر، سومین سال پیاپی است که انجام می‌شود.

وی با تأکید بر اینکه تامین سوخت حمایتی، نقش مهمی در تامین اقتصاد و حفظ شرایط معیشتی جامعه صیادی دارد، چرا که قایق‌ها به‌عنوان ابزار اصلی در صید پره محسوب می‌شود و همواره تامین سوخت یکی از نیازهای صیادان در این بخش بوده است، بیان داشت: پیش از این سوخت این شناورها به صورت آزاد تامین می‌شد که با پیگیری‌های سازمان شیلات ایران و هماهنگی‌های انجام شده، هم‌اکنون به صورت سهمیه حمایتی، سوخت در اختیار آنها قرار می‌گیرد.

معاون دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران با بیان اینکه امسال ۸ هزار و ۹۰۰ نفر صیاد در قالب ۱۰۸ تعاونی پره صیادی در استان‌های گیلان، مازندران و گلستان به صید ماهیان استخوانی اشتغال دارند، بیان داشت: صید ماهیان استخوانی دریای خزر تا نیمه فرودین ماه سال آینده ادامه خواهد داشت.

وی خاطر نشان ساخت: در مجموع ۱۲۳ تعاونی پره صیادی شامل ۵۱ تعاونی در استان گیلان، ۵۴ تعاونی در استان مازندران و ۱۸ تعاونی در استان گلستان به ثبت رسیده‌اند که از این تعداد امسال ۱۰۸ تعاونی به فعالیت صیادی می‌پردازند.

به گفته دکتر نادری، مهمترین گونه‌های صید ماهیان استخوانی دریای خزر به ماهی سفید، کفال و کپور اختصاص دارد که صید آنها توسط تعاونی‌های پره استان‌های گلستان، مازندران و گیلان هر ساله به مدت حدود ۶ ماه انجام می‌شود