

دریاپایه

بنادر

ترخیص روزانه سه هزار و ۵۰۰ کامیون کالای اساسی از بندرامام



مدیرکل امور اقتصادی و دارایی خوزستان گفت: در شرایط جنگی، گمرکات خوزستان با کار جهادی ترخیص کالا را بسدون وقفه از بنسادر ادامه دادند و روزانه سه هزار و ۵۰۰ کامیون کالای اساسی از بندر راهبردی بندر امام خمینی (ره) ترخیص کردند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، امید احمدی به ایرنا بیان کرد: خوزستان یکی از شاهراه‌های واردات کالا به کشور محسوب می‌شود و در شرایط جنگی، گمرکات استان با مدیریت هوشمندانه و جهادی، عالی عمل کرد و در بحث ترخیص کالا با تمام ظرفیت پای کار بود تا کشور با مشکلی در تامین کالا روبه‌رو نشود.

وی افزود: جذب اعتبارات و تحقق درآمدهای استان در حوزه مالیاتی و گمرک و فرآیند ترخیص کالا و خدمات از گمرکات استان از جمله اقدامات این دستگاه برای پایداری شرایط اقتصادی استان در شرایط حساس کنونی است که با جدیت دنبال می‌شود.

مدیرکل امور اقتصادی و دارایی خوزستان تصریح کرد: از دستگاه‌های تابعه وزارت اقتصاد در استان درخواست دارم تدابیر خاص و ویژه‌ای در حوزه پدافند غیرعامل داشته باشند تا علاوه بر فرآیند سیستمی، در صورت بروز هرگونه اختلال، فرآیندهای دستی را برای ارائه کالا و خدمات داشته باشند تا کوچک‌ترین خللی در ارائه خدمات به مردم ایجاد نشود.

احمدی عنوان کرد: تیم اقتصادی استان تمام تلاش خود را دارد تا هیچ خللی در حوزه اقتصاد و تولید استان در این شرایط حساس ایجاد نشود.

به گزارش ایرنا، بندر امام خمینی (ره) طی سال‌های اخیر به‌عنوان مهم‌ترین بندر واردات کالاهای اساسی کشور، سهمی بیش از ۶۰ درصد از تخلیه و ترخیص این نوع کالاها را به خود اختصاص داده است. بر اساس آمارهای رسمی سازمان بنادر و دریانوردی، سالانه بین ۲۰ تا ۲۵ میلیون تن کالای اساسی از طریق این بندر وارد و توزیع می‌شود و روند تخلیه و خروج کالا در آن، به‌ویژه با توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل ترکیبی، در مسیر رشد مستمر قرار دارد.

سرمایه گذاری ۲۰همتی در ۳ پروژه توريسم دریایی مازندران



مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان مازندران با اشاره به اهمیت توسعه توریسم دریایی در نوار ساحلی دریای خزر، گفت: ۳ موافقت اصولی برای پروژه‌های اقتصادی دریامحور با حجم سرمایه‌گذاری ۲۰ همت صادر شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین ایزدی با اشاره به اهمیت توسعه توریسم دریایی در نوار ساحلی دریای خزر به مانا اظهار داشت: ۳ موافقت اصولی برای پروژه‌های اقتصادی دریامحور با حجم سرمایه‌گذاری ۲۰ همت صادر شده است. مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان مازندران، بیان داشت: همچنین سال گذشته ۲۵۱ موافقت اصولی با حجم سرمایه گذاری افزون بر ۷۴ همت تومان برای سرمایه‌گذاری گردشگری در استان مازندران اخذ شد.

وی با اشاره به اینکه ۱۷۸ پروژه گردشگری با حجم سرمایه گذاری ۱۴۱ همت در دست احداث است، اظهار داشت: ۱۵ پروژه زیر ساخت گردشگری نیز در دست انجام است.

ایزدی در ادامه گفته‌های خود بر ضرورت توسعه مراکز اقامتی در استان مازندران تأکید کرد و بیان داشت: یکی از مهمترین اولویت‌های امسال توسعه هتل‌های سه ستاره در سطح استان است تا اکثر اقامت مردم بتوانند از خدمات این هتل ها بهره‌مند شوند. این مقام مسئول در استان مازندران، همچنین به اهمیت توسعه بوم گردی‌ها در نوار ساحلی و مناطق جنگی استان نیز تأکید کرد و گفت: با توجه به استقبال گسترده مردم جهت اقامت در بوم گردی‌ها، اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان همچون موارد گذشته از سرمایه گذران ورودی در این حوزه استقبال و حمایت خواهد کرد.



در بسیاری موارد بدون جمعیت رها شوند.

این است که پشت کم کاری و بی اعتنایی مسئولان امروزی کشور به «توسعه فرهنگ دریایی» تبلیغات و فشار استکبار بوده که همچان موثر افتاده است و تفکر خشکی گرای مسئولان همچنان در ریلی حرکت می کند که استکبار آن را بنانهاده است.

کشوری مانند کره جنوبی که دیر تر از ایران شروع کرد در حالی که بیغوله ای به تمام معنا بود، اما بر امواج دریا سوار شد و شتاب گرفت و رسید و گذشت. آیا اکنون زمان آن فرا نرسیده که ما از نعمت دریا در همه ابعاد آن استفاده کنیم؟ آیا همچنان تصور بر این باید باشد که دریا یعنی یک بندر و یک اسکله و جابجایی بار؟

سیاست‌های ابلاغی توسعه دریاپایه

نکته دیگری که باعث شد توسعه دریایی ایران، روند ناخوشایندی داشته باشد و بعد از حدود ۵۰ سال در دوران جمهوری اسلامی هم به جایی نرسد، نبود سیاست های کلانی بود که تمام کشور را در مسیر تحقق این توسعه قرار دهد. پراکندگی آزاردهنده سازمان ها و نهادها و فعالان دریایی، ریزش‌دن بودجه های کلان و ... همه باعث شده بود حرکت شستابنده ای در توسعه دریایی رخ ندهد و اساسا توسعه دریایی ایران به رسمیت شناخته نشود. بعد از ابلاغ سیاست‌های توسعه دریاپایه، انتظار می رفت که فضا کاملا عوض شود؛ اما بعد از گذشت دو سال از ابلاغ، همچنان تحرک معناداری مشاهده نمی شود.

مورد دیگری که گریبان گیر توسعه دریایی ایران است، انبوهی از سازمان های پراکنده اند که به دلیل نبود وحدت مدیریت در حوزه دریایی کشور، حرکت را کند کرده اند. در وضعیت دریایی ایران، این بار چند پادشاه در یک اقلیم گنجدیه اند که هر کدام سر سودای خود دارد. این پراکندگی باعث شده است که به جای وحدت رویه، بزرکشی افغانی در مدیریت دریایی ایران وجود داشته باشد.

در همین راستا، همه سازوکارهای رسمی و غیر رسمی دریایی، نگاه فیزیکی به توسعه دریایی دارند و از نگاه فرهنگی و اجتماعی غافل اند. اصولا، نگاه فرهنگی ندارند و درک معناداری از فرهنگ در بساط آن ها پیدا نمی شود. عموما روابط عمومی های تبلیغی دارند تا فرهنگی. اساس کار روابط عمومی ها چیزی جز برگزاری چند جلسه و نشست خبری و همایش نیست و شوربختانه این اقدامات سطحی را به جای تفکر و فعالیت های بنیادین فرهنگ می دانند.

از یک سو نگاه فیزیکی به توسعه و تصور این که ساخت و ساز فیزیکی می تواند به توسعه همه جانبه ختم نشود و از طرف دیگر نبود تفکر فرهنگی و

«سرآمد» تحلیل می‌دهد؛

از پراکندگی ساختاری دریایی ایران تا درک فرهنگ دریا

توسعه فرهنگ دریایی ایران نیازمند اقدام ملی و گسترده

گروه فرهنگ دریا- ایرج گلشنی - اهمیت کار فرهنگسازی دریاپایه در کشور تحریریه سرآمد را بر آن داشته که متن پیش رو را مجدد باز کند. باشد که تلنگری مثبت بر پیکره نحیف و مهجور این حوزه وارد گردد. بیش از سه سال از فرمایش مقام معظم رهبری مبنی بر «نهادهینه شدن فرهنگ دریایی در فرهنگ عمومی کشور» می گذرد و تا کنون کمترین حرکتی از سوی هیچ نهاد و دستگاهی برای یک اقدام ملی و گسترده مشاهده نشده است! تا مطلوبیت و غربت فرهنگ دریایی کشور همچنان در مسیر مورد نظر استکبار مبنی بر دورماندن ایرانیان از دریا ادامه یابد. برای هر اهل اندیشه و فرهنگی این سوال بزرگ و آزاردهنده وجود دارد که چرا میل به راهبرد، سیاست و برنامه های کلان برای بازگشت به فرهنگ دریایی در ایران وجود ندارد؟

استکبار برای استعمار و استثمار، طی چند سده تلاش هدمند و معینی انجام داده است تا کشورهایی که به دریا راه دارند از دریا دور و دورتر شوند. این سیاست شامل حال ایرانیان هم شد و نفوذ تبلیغی تا جایی است که امروزه ایرانیان هنوز خود را محصور در کشوری خشک می دانند. برخی کشورها، از زیر نفوذ استکباری گذر کردند و با توجه به دریا به اقتصاد شکوفایی رسیدند. یک نمونه بارز، کره جنوبی است که بعد از سال‌ها که مستعمره ژاپن بود و ژاپن این کشور را به معنای واقعی کلمه، عقب نگاه داشت به نحوی که شهرهای بزرگ کره جنوبی بیشتر شبیه روستاهای بزرگ بود.

کره بعد از استقلال، با انبوهی از مشکلات و گرفتاری‌ها مواجه بود و توان برنامه‌ریزی نداشت. نسبت به ایران، بسیار عقب مانده‌تر بود. اولین برنامه توسعه کره، ۵ سال بعد از ایران آغاز شد؛ اما با تکیه و تأکید بر دریا، امروزه از نظر توسعه و مدرنیته، سال‌ها از ایران جلو افتاده است تا جایی که در مواردی مانند کشتی سازی، جزو کشورهای برتر دنیا شده است.

استکبار، فقط علیه کشور ما عمل نکرد. بدون استثنا تمام کشورهایی که به استقلال دست یافتند و پیش از آن تحت سلطه بودند، همین وضعیت را داشتند و استکبار آن‌ها را از هرگونه فعالیت مفید منع می کرد. برای مثال، در همین آمریکا که امروزه خود یک استکبار جهانی است، در زمان استقلال از بریتانیای کبیر آن زمان، با مشکلات عدیده مواجه بود، زیرا کشور مسلط، در دوران تسلط حنا اجازه «تولید کلاه» هم به آمریکایی ها نداد! این نکته ای است که در تاریخ ثبت است.

در مورد ایران، وضعیت چنین بود که در گام اول، مردمان این کشور باید رو به کویر و خشکی می نهادند و مسیر پرآب و با صفای زاگرس و سپس سواحل طولانی کشور خالی از سکنه باشد. انبوه جمعیت در استان های کویری مانند یزد و اصفهان و کرمان باشد، اما ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل، با کمترین جمعیت و

رئیس پیشین سیا:

کنترل تنگه هرمز، قدرت راهبردی ایران را افزایش می‌دهد



رئیس پیشین سازمان جاسوسی آمریکا (سیا) اعلام کرد کنترل تنگه هرمز، قدرت راهبردی ایران را افزایش می‌دهد و با گرفتن عوارض از کشتی‌های عبوری می‌تواند خرابی‌های ناشی از جنگ را بازسازی کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ژنرال دیوید پترائوس فرمانده پیشین فرماندهی مرکزی ارتش آمریکا (سنتکام) و رئیس پیشین سیا در مصاحبه با سسی‌ان‌ان خاطر نشان کرد با اینکه ایران در نتیجه حملات آمریکا از نظر نظامی ضعیف شده

است اما در صورت حفظ کنترل بر تنگه هرمز می‌تواند از نظر راهبردی قوی‌تر ظاهر شود. وی با اشاره به طرح ایران برای گرفتن عوارض عبور از تنگه هرمز، خاطر نشان کرد: هر روز حدود ۱۰۰ کشتی از تنگه عبور می‌کنند و در صورت پرداخت عوارض ۲ میلیون دلاری به ایران، این کشور خواهد توانست خرابی‌های ناشی از حملات را بازسازی کند.

این مقام آمریکایی، پاسخ به این سوال که آیا ایران از نظر راهبردی بعد از اتمام جنگ قوی‌تر خواهد یا نه را سوالی دانست که باید بعد از اتمام کامل جنگ و رسیدن به آتش بس پایدار به آن جواب داد.

پترائوس از همرای نکردن کشورهای عضو سازمان پیمان آتلانتیک شمالی (ناتو) با آمریکا در جنگ علیه ایران نیز انتقاد کرد و گفت: آنها حتی درباره صدور مجوز استفاده از پایگاه‌هایشان برای حمله به ایران نیز تردید نشان دادند و حتی برخی مثل اسپانیا این کار را هم انجام ندادند. به گزارش خبرگزاری ایرنا، روزنامه نیویورک تایمز نیز با اشاره به کنترل ایران بر تنگه هرمز، نوشت: ایران با «جغرافیای خود» ابزار بازدارندگی را در اختیار دارد. این رسانه آمریکایی نوشت، برای ایران، اعمال کنترل بر آبراه (تنگه هرمز) عامل بازدارندگی جدید است. آمریکا بر رژیم صهیونیستی این جنگ را با این بهانه آغاز کردند که اگر ایران روزی به سلاح هسته‌ای دست یابد عامل بازدارندگی را علیه هرگونه حمله‌ای در آینده در اختیار خواهد داشت اما ایران اکنون عامل بازدارندگی را در اختیار دارد: جغرافیای سرزمینی این کشور. نیویورک تایمز ادعان کرد که تصمیم ایران برای اعمال کنترل بر عبور و مرور کشتی‌ها از طریق تنگه هرمز که گلوگاه راهبردی جریان ۲۰ درصد از نفت جهان است، فشار اقتصادی در جهان را با افزایش قیمت بنزین، کود و دیگر مواد خام افزایش داده است. این امر برنامه ریزی جنگ آمریکا و رژیم صهیونیستی را مختل و آن‌ها را وادار کرده گزینیه‌های نظامی را برای خارج کردن تنگه هرمز از کنترل ایران طراحی کنند. این رسانه آمریکایی نوشت: ایران می‌تواند از این جنگ با طری‌حی برای دور نگه داشتن دشمنانش، بدون هیچ گونه محدودیتی علیه برنامه هسته‌ای اش خارج شود.

رئیس کمیسیون عمران مجلس تشریح کرد:

اعلام جزئیات طرح ۱۰ بندی مدیریت تنگه هرمز در مجلس



رئیس کمیسیون عمران مجلس برای نخستین‌بار جزئیات طرح ۱۰ بندی مجلس برای مدیریت تنگه هرمز را تشریح کرد؛ طرحی که با هدف تنظیم عبور و مرور شناورها و تقویت ضمانت‌های امنیتی تدوین شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس، برای نخستین بار جزئیات طرح مصوب «اقدام راهبردی تأمین امنیت و پیشسرفت پایدار تنگه هرمز و خلیج فارس» را تشریح کرد.

رضایی کوچی با اشاره به اهمیت راهبردی تنگه هرمز اظهار داشت جمهوری اسلامی ایران اعمال حاکمیت خود در این آبراه حیاتی‌س را رها نخواهد کرد و با تصویب این طرح، مدیریت تنگه وارد مرحله تازه‌ای از تنظیم‌گری و کنترل می‌شود. او تأکید کرد مفاد این طرح ده‌بندی چارچوب‌های لازم برای تردد شناورها، نحوه اخذ هزینه‌ها و نحوه برخورد با تخلفات را مشخص می‌کند. بر اساس توضیحات ارائه‌شده، محورهای اصلی این طرح به شرح زیر است: تردد هرگونه شناور یا محموله مرتبط با رژیم صهیونیستی ممنوع است.

تردد شناورهای کشورهای متخاصم، با تشخیص ستادکل نیروهای مسلح، ممنوع خواهد بود.

شناورها یا محموله‌های کشورهایی که اقدامات خصمانه علیه جبهه مقاومت انجام می‌دهند، اجازه عبور نخواهند داشت. سایر شناورها پس از دریافت مجوز و پرداخت هزینه‌های مربوط به هدایت، نظارت و تأمین امنیت، امکان تردد خواهند داشت. تمامی هزینه‌ها باید به صورت ربایی پرداخت شود.

کشورهایی که در جنگ تحمیلی مشارکت داشته‌اند، پس از پرداخت غرامت خسارات وارده، مجاز به عبور شناورها یا اشخاصی که علیه ایران تحریم یک‌جانبه وضع یا اقدام خصمانه انجام دهند، مشمول ممنوعیت عبور می‌شوند. تردد ناوگان کشورهایی که در اسناد رسمی خود از نام‌های غیر واقعی برای خلیج فارس استفاده می‌کنند، ممنوع خواهد بود. منابع مالی حاصل از دریافت هزینه‌ها در سه حوزه مصرف می‌شود: تقویت بنیه دفاعی و معیشت نیروهای مسلح، بازسازی و توسعه زیرساخت‌ها، و حمایت از معیشت مردم. عدم رعایت قوانین این طرح به توقف شناور، جریمه و مصادره ۲۰ درصد ارزش محموله منجر خواهد شد. رضایی کوچی تأکید کرد این طرح با هدف افزایش امنیت، تنظیم‌گری دقیق‌تر و حفاظت از منافع ملی در یکی از مهم‌ترین آبراه‌های بین‌المللی تدوین شده است.