

### حمل ۵۰۰ هزار تن کالای اساسی از ابتدای امسال در بندر چابهار

مدیرکل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: با پهلوگیری دومین کشتی پهن پیکر حامل ۱۰۰ هزارتن گندم وارداتی در بندر چابهار؛ از ابتدای سال جاری نیم میلیون تن کالای اساسی مورد نیاز کشور به وسیله ۸فروند شناور از طریق بندر چابهار تخلیه و به مقاصد مصرف حمل شده است.به گزارش اقتصادسرامد، قاسم عسکری نسب به ایسنا اظهار کرد: زیر ساختها و امکانات بندر چابهار قابلیت پهلوگیری کشتی های حامل کالای فله غلات تا ظرفیت ۱۲۰ هزارتن را در بندر شهید بهشتی فراهم کرده است.وی با اعلام آمادگی بندر چابهار برای پذیرش کشتی های پهن پیکر حامل غلات تأکید کرد: از تمام ظرفیتهای موجود برای تسریع در تخلیه و ارائه خدمات مطلوب دریایی و بندری برای این نوع شناورها استفاده خواهد شد.

### ضرورت ایجاد زیر ساخت مناسب در بندار برای جذب تاجار و سرمایه گذاران

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بندار و دریانوردی گفت: یکی از وظیفه های اساسی ما در بندار، جذب سرمایه گذاران است که برای این امر مهم باید زیرساخت های مناسب و در خور و شُآن بندار را فراهم کنیم. به گزارش اقتصادسرامد، اسلامی در بازدید از بندر خرمشهر، اعلام کرد: شهرستان خرمشهر برای همه ما مقدس و بایرکت است و به همین علت کار و تلاش برای توسعه این شهر مجاهدات به حساب می آید.معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بندار و دریانوردی تصریح کرد: یکی از وظیفه های اساسی ما در بندار، جذب تاجار و سرمایه گذاران است که برای این امر مهم باید زیرساخت های مناسب و در خور و شُآن در بندار فراهم کنیم.اسلامی گفت: همه ماوظف هستیم که زیرساخت های مربوط به هر یک از بندار را توسعه دهیم که این امر موجب جذب سرمایه گذار و سپس توسعه منطقه می شود.به گفته وی، باید بندر خرمشهر نسبت به اجرای تمام و کمال پروژه ها به سرعت و دقت اقدام کند و خوشبختانه ظرفیت این بندر نیز بالا و رو به رشد است.

### بازدید دبیر شورایعالی مناطق آزاد وویژه اقتصادی کشور از بندرامیرآباد

مشاور رییس جمهور و دبیر شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی از بندرامیرآباد یکی از راهبردی ترین بندار ایران در نوار ساحلی دریای خزر بازدید کرد.به گزارش اقتصادسرامد، حجت اله عبدالملکی با حضور در بندرامیرآباد از ظرفیت ها، پروژه ها و زیرساخت های سرمایه گذاری این بندر بازدید کرد.وی در این بازدیدید طرح های توسعه ای و سرمایه گذاری بندرامیرآباد را مطلوب ارزیابی و ابرازامیدواری کرد؛ اقدامات ارزنده انجام شده توسط مجموعه مدیریتی این بندر، علاوه برافزایش جلب سرمایه گذار، بهبود شرایط اقتصادی منطقه را نیز به همراه داشته باشد.عبدالملکی همچنین بر شناسایی و ارزیابی فرصت های جدید سرمایه گذاری به منظور جهش تولید و صادرات در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و معرفی آن به سرمایه گذاران ایرانی و خارجی تأکید کرد.در این بازدید نیز مدیرکل بندار و دریانوردی امیرآباد به تبیین جایگاه و ظرفیت این بندر در منطقه پرداخت و عملکرد بندرامیرآباد در حوزه سرمایه گذاری اعم از فرآیند جلب، جذب و واگذاری اراضی به متقاضیان را با توجه به وجود ۱۰۶۰ هکتار اراضی پسرکرانه تشریح کرد.

### توقیف پنج میلیارد ریال لوازم آرایشی قاچاق در ساحل هندبجان

فرمانده مرزبانی و دریابانی خوزستان از توقیف پنج میلیارد ریال لوازم آرایشی قاچاق در آب های ساحلی هندبجان خبر داد.به گزارش اقتصادسرامد، سردار لطفعلی پاکباز به ماان افزود: مأموران دریابانی در جریان عملیات کشت و دریایی، به یک فروند شناور باری حامل کالای قاچاق مشکوک شدند که پس از توقف این شناور و بازرسی از آن مقادیر زیادی لوازم آرایشی غیر مجاز و قاچاق کشف و ضبط کردند.وی گفت: ایسن محموله که در یکی از بندار کشورهای حوزه خلیج فارس برای عرضه غیرقانونی آن به بازارهای داخلی کشور بارگیری شده بود فاقد هرگونه اسناد گمرکی بود.فرمانده مرزبانی و دریابانی خوزستان افزود: در این ارتباط یک متهم به قاچاق کالا بازداشت و شناور حامل لوازم آرایشی قاچاق و غیر مجاز به یکی از پایگاه های دریابانی هدایت شد.اداره کل تعزیرات حکومتی خوزستان مسئولیت رسیدگی به پرونده قاچاق کالا و ارز را بر عهده دارد.در سال جاری دست کم ۳۲فروند شناور حامل کالای قاچاق در مناطق ساحلی خوزستان و آب های سرزمینی شمال غرب خلیج فارس توقیف شدند.لوازم خانگی و آشپزخانه، لاستیک، کنسروجات، لوازم آرایشی و نوشیدنی از مهمترین کالاهای قاچاق مکشوفه بوده است.استان خوزستان با ۵۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، رودخانه ای و آبراهی همواره در معرض ورود کالای قاچاق به کشور بوده است.



#### گروه دانش دریا- امید اسماعیلی -

وجود ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی و دسترسی به آب های گرم و آزاد از طریق دریای عمان، وجود پتانسیل اکوتوریسم و ژئوتوریسم در مناطق ساحلی به ویژه سواحل جنوب، فرصت کم نظیری برای کشور فراهم آورده است که در صورت بهره برداری مناسب از طریق برنامه ریزی میان مدت و درازمدت، می تواند درآمدهای بسیار بیشتری را نسبت به منابع هیدروکربنی برای کشور رقم بزند.

در ادامه سلسله نشست های تخصصی اقتصاد دریایپاه که به ابتکار روزنامه دریایی اقتصادسرامد برگزار می شود، چهارمین نشست تخصصی با موضوع استانداردهای جهانی در حوزه گردشگری و به ویژه گردشگری دریایی و آسیب شناسی گردشگری دریایی در ایران و تدابیر و راهکارهای آن با حضور حسن رضا صفری، مدیرعامل مؤسسه رده بندی ایرانسان و عبدالله سپاهی، عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت در محل مؤسسه رده بندی ایرانیان و میزبانی گرم آنها پی گرفته شد که در ذیل مشروح آن را با هم مرور می کنیم:

#### دبیرنشست:

موضوع «صنعت گردش گری» به طور عام و «صنعت گردشگری دریایی» به طور خاص، از اهم امور سیاسی- فرهنگی و اقتصادی است که تمامی کشورهای جهان- به خصوص کشورهای پیشرفته و دارای ظرفیت گردشگری- را به خود مشغول کرده است. درآمد سرشار این صنعت که بیش از ۵،۱تریلیون دلار در سال است و اثرگذاری این صنعت راهبردی بر مسائل سیاسی- فرهنگی، باعث شده که صنعت گردشگری (صنعت توریسم) از اهم صنایع در جهان به شمار آید.

کشور ایران، بنا به آمارها و داده های معتبر جهانی، جزو باشگاه ده تایی های گردشگری جهان است و از حیث ظرفیت و جاذبه های گردشگری، می تواند ۱۰ تا ۱۲ برابر پول نفت را عاید کشور کند که البته با کمال تأسف، سهم ایران از این درآمد سرشار اکنون صفر یا نزدیک به صفر است.

یکی از معضلاتی که قبد و بند گردشگری ایران است، وجود قوانین متعدد، مکرر و مبهم و گاهی نوشته و نانوشته است که در نهایت، ابهامی است برای سرمایه گذاران و البته نگرانی که برای گردشگران ایجاد کرده و در بعد سیاسی هم تبدیل شده است به حربه دشمنان جمهوری اسلامی برای ایران هراسی.

نکته قابل طرح دیگر، ارائه آمارهای نجومی و تخیلی برخی مسئولان دولتی است. در برنامه صف اول سیمای جمهوری اسلامی، صفایی- رئیس سازمان بندار و دریانوردی- در آماری مبنی بر ۷ میلیون گردشگر دریایی در ایران اشاره و تأکید کرد که موجب حیرت و تعجب کارشناسان و فعالان شده است؛ زیرا، با توجه به قوانین و استانداردهای گردشگری از یک سو، زیرساخت ها و امکانات گردشگری دریایی از دیگر سسو، باید گفت که گردشگری دریایی ایران هنوز متولد نشده است. وقتی متولد نشده است، چگونه ممکن است که آمار ۷میلیونی از گردشگری دریایی صحیح باشد؟

به هر روی، باید پرسید که «وضعیت قوانین و استانداردهای جهانی در گردشگری دریایی چیست و وضعیت آن در کشور ایران امروز به چه صورتی است؟ آیا گردشگری دریایی در ایران امروز با توجه به روند و آمارهای جهانی معنا دارد یا همچنان برای تولد آن باید صبر و تلاش کرد؟

#### سپاهی:

#### ایمنی و گردشگری

چالش بعدی حوزه گردشگری دریایی، مسأله ایمنی است. گردشگری دریایی با جان انسان ها سر و کار دارد و تا به حال به علت عدم برنامه ریزی مناسب و ندانم کاری، در ساحل و خاک کشور تلفات زیادی را شاهد بوده ایم. حال اگر همین مردم را به وسط دریا ببریم، اوضاع چگونه خواهد بود و چه مقدار خطر وجود خواهد داشت؟ آموزش برای گردشگران برای این مسأله وجود ندارد.

توقع از صنعت گردشگری دریایی که هنوز به درستی پانگرفته است، بالا و غیرمنطقی است. به جای ایجاد موانع و پیچیدگی فرآیندها، ۲۴ دستگاه (و به تعبیر دیگر ۳۷دستگاه) متولی امر گردشگری بهتر است تقسیم وظایف، محدودیت ها و الزامات را به درستی مشخص کرده و در اختیار سرمایه گذار قرار دهند.



عکس های کتابخانه

#### آموزش و گردشگری

یکی دیگر از چالش های این حوزه، بحث آموزش است. برای مثال، اگر یک سرمایه گذاری در مقیاس بزرگ مانند یک دهکده دریایی در یکی از سواحل کشور انجام گیرد که نیازمند حدود ۲۰۰۰ نفر نیروی کار باشد، هیچ مرکز و سازمانی وجود ندارد که بتواند این میزان نیروی کار را آموزش مناسب داده و آماده کند. آموزش های با کیفیت پایین و نیروی کار ناشی، زیرساخت گردشگری را مستهلک خواهند کرد و از بین می برند.

از طرف دیگر در صورت راه اندازی دهکده دریایی، اگر مردم فرهنگ استفاده صحیح از آن محیط گردشگری دریایی را آموزش ندیده باشند، باز مشکل بهره برداری به قوت خود پابرجا خواهد بود. در یک مسافرت هوایی، قبل از سفر نکات ایمنی و ضروری به مسافران آموزش داده می شود؛ اما در گردشگری دریایی چنین آموزشی وجود ندارد. باید به مدیران، دانشجویان، کارگزاران، بهره برداران، گردشگران و از همه مهم تر به سرمایه گذاران آموزش لازم ارائه شود.

#### بهره برداری ونگهداری

به طور کلی باید متذکر شد که ایجاد گردشگری دریایی خود یک مسأله است؛ اما بهره برداری و نگهداری از آن چندین و چند مسأله بعد از راه اندازی دارد. همچنین، به دلیل نامشخص بودن تعداد متولی و قوانین این حوزه، مردم از خدمات گردشگری در سواحل شمال و جنوب کشور رضایت و کشتی ها استانداردهای لازم را ندارند.

#### تمرکز مدیریت

به عنوان راه کار، پیشنهاد می شود تمرکز مدیریتی برای این حوزه ایجاد شود؛ برای این منظور، ابتدا سازمان های صاحب تجربه و دانش، در یک موضع جمع شده و بعد براساس تجربیات و دانش اندوخته، بانک اطلاعاتی لازم را ایجاد کنند و بعد اطلاعات گردآوری شده را منطبق با قوانین ملی و بین المللی کرده و در نهایت، راهکارها و فرصت های سرمایه گذاری را تسهیل کرده و در اختیار سرمایه گذار قرار دهند. نباید زمان و سرمایه بخش خصوصی در فرآیندهای بورکراتیک

در چهارمین نشست تخصصی اقتصاددریا پایه مطرح شد:

بخش دوم

# توقع از گردشگری دریایی که هنوز پانگرفته، بالا و غیر منطقی است

سال ها، هیچ گونه استاندارد یا آیین نامه زیست محیطی باز یافت کشتی نداشتیم

ایمنی و قانونی نیز قابلیت کافی در کشور وجود دارد. اما مسأله اصلی را در مرحله اجرا باید دانست. از طریق سازمان جهانی دریانوردی و سایر سازمان جهانی مربوطه، کنوانسیون ها و مقررات زیادی برای تعریف استانداردهای فنی و ایمنی و قانونی شناورها، تأسیسات ساحلی و فراساحلی، هم پایه سایر فعالیت های دریایی مثل فعالیت های خدمات پشتیبانی سکوها، باربری نفت کشتی و سایر خدمات دریایی وجود دارد که از طریق مؤسسات بازرسی و رده بندی ایرانی و خارجی در دریا پایش، کنترل و گواهی می شود.

حتی برای مباحث زیست محیطی نیز کنوانسیون مارپل برای جلوگیری از آلودگی آب دریاها وجود دارد و این کنوانسیون برای کشتی در اندازه خاص، با کارکرد در محدوده خاص و عملیات خاص تعریف شده است. بنابراین در مسائل فنی، ایمنی و قانونی و محیط زیست استاندارد لازم وجود دارد.

اما چسرا علیرغم وجود کمیته متناظر گردشگری و خدمات وابسته در ایران و استانداردهای لازم، عملکرد قابل قبولی وجود ندارد، به این بر می گردد که به مجوزهای مربوطه به شیوه «موافقت اصولی» نگریمه می شود و به جای تمرکز بر مسائل ایمنی و فنی تجهیزات گردشگری دریایی و بهره برداری ایمن و لوکس از آن ها، با رویکرد موافقتنامه اصولی بیشتر بر جنبه های فرهنگی گردشگری متمرکز شد ایم.

اما در همین جامعه با فرهنگ خاص خود، مسائل فنی و ایمنی هم اهمیت زیادی دارند، اما در مرکز توجه نیستند. برای مسائل فرهنگی نیز مانند سایر حوزه های گردشگری می توان استانداردها و الزامات مشخصی تعریف کرد.

بنابراین، در کشور چالشی از نظر وجود استانداردهای مختلف و یا مؤسسات نظارت، کنترل، پایش و یا تولید استاندارد مانند سازمان بندار و دریانوردی و به همراه آن مؤسسات رده بندی و سازمان ملی استاندارد و سایر شرکت های گواهی انواع سیستم های کیفیت مدیریت نداریم.

#### کمیته غیردولتی

برای حل مسأله مذکور پیشنهاد می شود که کمیته متناظر گردشگری و خدمات وابسته تبدیل به یک کمیته غیردولتی بشود. در هیچ جایی در دنیا، استاندارد سازی و حفاظت از الزامات فنی و ایمنی و قانونی دولتی نمی باشد. استاندارد سازی و حفاظت از مسائل ایمنی و محیط زیست در دولت به سرانجام نخواهد رسید. برای این که دوره مدیریت مدیران با توجه به تغییرات دولت ها کوتاه است و سیاست زدگی آن ها کار را به سرانجام مطلوب

صنعت باریسک پایین نیستند. چگونه باید انتظار داشت که در گردشگری دریایی که حتی تکلیف آن مشخص نیست، سرمایه گذاری کنند؟ صنعت گردشگری دریایی پر ریسک و هزینه بر است. در گردشگری دریایی بسیاری از هزینه های آن قابل پیش بینی نیست و در روند کار به چالش های قانونی مختلفی مواجه خواهید شد. بنابراین، تسهیل سرمایه گذاری براساس قوانین و مقررات موجود و مهندسی معکوس جهت تدوین آیین نامه راه کار مناسبی می تواند باشد.

#### صفری:

### جنبه فرهنگی گردشگری نبایدسایر شئون موثر آن را متوقف کند

در ابتدا نکته ای را در خصوص چالش های قوانین و استانداردها به موضوعات زیست محیطی باید ذکر کرد. در مقام مقایسه فعالیت دریایی که با الزامات محیط زیست چالش دارند، صنعت بازیافت کشتی به نسبت درگیری بیشتری نسبت به گردشگری با محدودیت های زیست محیطی دارد؛ اما امروزه این مسأله حل شده است. قبل از حل مسأله، سازمان حفاظت محیط زیست هیچ گونه استاندارد، الزامات دریایی و ساحلی به ازای فعالیت های بازیافت کشتی نداشت و سالیان سال، مسئولان مربوطه، جلوگیری از فعالیت صنعت بازیافت کشتی به عنوان یک صنعت مخرب محیط زیست را با افتخار رسانه های می کردند. اما امروزه، در صورتی که ارزیابی های زیست محیطی لازم انجام بگیرد، و الزامات حفظ و جلوگیری از فعالیت های آلاینده بازیافت کشتی انجام گیرد، سازمان حفاظت محیط زیست با افتخار با شما همکاری خواهد کرد.

گردشگری دریایی نیز اکنون از این مقوله رنج می برد. متأسفانه در این کشور در جایی که نه قوانین و مقررات، بلکه استاندارد و یا شناختی از استاندارد وجود ندارد، فعالیت در آن حوزه غامض و مشکل می شود که گردشگری دریایی این چالش را با محیط زیست دارد. بنابراین راه کار مسأله آشکار است و باید استانداردهای و الزامات حفاظت از محیط زیست دریایی و ساحلی برای گردشگری دریایی و ساحلی مدون شده و براساس آن عمل گردد.

#### استاندارد بدون اجرا

در ادامه به وضعیت استانداردهای و الزامات گردشگری در ایران می پردازم. در ایران، در ابتدا معمولاً از عناوین و ساختارهای تزیینی استفاده می شود. همین الان در سازمان ملی استاندارد ما نیز کمیته متناظر گردشگری و خدمات وابسته وجود



مهندس صفری



دکتر سپاهی

دارد. از قضا ارتباط خوبی بین این کمیته و وزارت میراث فرهنگی و گردشگری ایران وجود دارد و تاکنون ۱۵ استاندارد تدوین کردند که بعضی از آن ها در حوزه گردشگری دریایی است. در حوزه آموزش مشاغل گردشگری بیش از ۲۵استاندارد در ایران نوشته شده است. اما چرا اجرا نمی شوند؟

در حوزه استانداردهای سیستم های مدیریت کیفیت گردشگری، با این که شرکت های مختلفی صدور گواهینامه استانداردهای مربوطه را تبلیغ می کنند و یا مواردی که به وسیله مرکز ملی تأیید صلاحیت ایران هم هستند. علاوه بر آن، سیستم های مدیریت کیفیت معمول مانند ISO ۹۰۰۰نسخه ۲۰۱۵آن می تواند به استقرار سیستم های مدیریت کیفیت کمک شایانی بنماید. در حوزه استانداردهای فنی،

نمی رساند.

بنابراین، کشور نیازمند مؤسسات غیردولتی مانند مؤسسات رده بندی است که الزامات و مقررات را کنترل و گواهی کنند. البته در بدنه مؤسسات پیشنهادی، حتما دولت هم به عنوان یک عضو و دستگاه متولی حضور داشته باشد. بنابراین، می توان گردشگری دریایی را بر پایه مجوزهای فنی، ایمنی و حفاظت از محیط زیست و HSE بنسأ نهاد و با تهیه پیوست فرهنگی برای الزامات فرهنگی جامعه و یا حاکمیت در دستور کار قرار گیرد تا کسی بر حسب سلیقه و نظر شخصی نتواند صرفاً مسائل فرهنگی را جایگزین کلیه الزامات کند و صنعت گردشگری به صورت قانون مند هم پای استانداردهای جهانی بتواند فعالیت معمول خود را ادامه دهد.