



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: طی ۹ ماهه سال جاری، سه هزار و ۵۶۰ فقره انواع سند دریانوردی، توسط امور دریانوردان این اداره کل برای دریانوردان فعال در سطح کشور صادر شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سعید کیا کجوری با اعلام این مطلب افزود: در راستای اعمال حاکمیت دریایی و با هدف افزایش سطح ایمنی فعالیت های دریانوردی، از آغاز امسال تا پایان آذر ماه، ۳ هزار و ۵۶۰ فقره انواع سند دریانوردی شامل گواهینامه های شایستگی، مهارت، جانبی دریانوردی و شناسنامه‌های دریانوردی توسط امور دریانوردان این اداره کل صادر گردید.

وی در خصوص فرآیند صدور این اسناد گفت: دریانوردان و متقاضیان ششاعل بر روی شناورها، با گذراندن دوره‌های آموزشی برابر با استانداردهای جهانی آموزش دریانوردی و کسب دانش و آگاهی لازم درباره الزامات و استانداردهای دریانوردی، در صورت موفقیت در آزمون های مربوطه، موفق به دریافت مدارکی می‌شوند که صلاحیت و شایستگی آنان را برای آغاز و یسا ادامه فعالیت در حوزه دریانوردی تأیید می‌کند.

کیا کجوری با بیان این که آموزش حرفه‌ای دریانوردان، عاملی مهم در جهت ارتقاء کیفی فعالیت های دریانوردی است اظهار داشت: در این راستا از آغاز سال ۱۴۰۳ تا پایان آذر ماه دوره های متعدد آموزشی شامل بیش از ۵۳۰ نفر آزمون، تحت نظارت واحد دریانوردان این اداره کل برگزار شده است. مدیر منطقه و یژه اقتصادی بندر نوشهر در ادامه خاطر نشان کرد: انجام ۱۲۱ مورد نظارت بر عملکرد مراکز آموزشی دریانوردی فعال در استان، از دیگر اقدامات شاخص حوزه معاونت امور دریایی در ۹ ماهه سال جاری بوده است.

بخشی از تصمیمات برای توسعه مکران در شورای اداری نهایی می‌شود



رئیس دفتر رئیس‌جمهور گفت: بخشی از تصمیمات برای توسعه سواحل مکران که از چند ماه پیش آغاز شده، در نشست شورای اداری استان نهایی خواهد شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محسن حاجی میرزائی اظهار کرد: در دنیا وجود دریا و ساحل فرصت بی‌ظفیری برای توسعه به‌شمار می‌رود که در کشورمان از این ظرفیت به درستی استفاده نشده است.

وی ادامه داد: اقتصاد دریا محور در سیاست‌های کلی نظام وجود دارد که باید متمرکز بر توسعه اقتصادی منطقه پیرامونش باشد.

حاجی میرزائی بیان کرد: منطقه مکران، منطقه‌ای است که به اقیانوس متصل می‌شود و عرصه اقتصادی مناسبی را در اختیار فعالان این حوزه قرار می‌دهد.

رئیس دفتر رئیس‌جمهور گفت: در این سفر از بندر بازدید کردیم و در مورد طرح‌های توسعه‌ای و نقشه جامع آن گفت‌وگو کردیم.

حاجی میرزائی در بخش دیگری از اظهاراتش خاطر نشان کرد: شتاب دادن به فعالیت‌هایی که در حوزه راه وجود دارد از جمله کریدور اتصال شلمچه (خوزستان) به چابهار تأثیر بسزایی در ترانزیت کالا در کشور خواهد داشت. وی افزود: با تسریع در اجرای این بزرگراه، امیدواریم تا پایان دولت چهاردهم، این مسیر مهم به بهره‌برداری برسد. حاجی میرزائی تأکید کرد: تا زمانی که نتوانیم اتصال ریلی بندر شهید بهشتی در چابهار را برقرار کنیم، نمی‌توانیم سهم اقتصادی آن را توسعه دهیم. رئیس دفتر رئیس‌جمهور گفت: در حال حاضر بندر اقیانوسی شهید بهشتی چابهار، ۵ درصد سهم بندر کشور را به خود اختصاص داده که باید تلاش کرد این سهم را افزایش داد.



کاهش دهد. تمرکززدایی اداری و انتقال بخشی از نهاده‌ها به شهرهای دیگر، می‌تواند راه‌حلی میانی باشد.

۲. توسعه زیرساخت‌های مکران پیش از انتقال: هرگونه انتقال مرکزیت سیاسی و اقتصادی به مکران، باید با توسعه زیرساخت‌های اولیه این منطقه همراه باشد. مشارکت فعال مردم محلی و تأمین عدالت اجتماعی، از شروط اساسی موفقیت این پروژه است. ۳. بررسی تجربه جهانی: کشورهای متعددی مانند برزیل و قزاقستان، پایتخت خود را تغییر داده‌اند. ایران می‌تواند با مطالعه دقیق این تجارب، از فرصت‌ها و چالش‌های پیش‌رو درس بگیرد. ۴. شفافیت و مشارکت مردمی: تصمیم‌گیری درباره چنین پروژه‌ای بزرگ، باید با شفافیت کامل و در نظر گرفتن نظرات کارشناسان، مردم و گروه‌های ذی‌نفع انجام شود.

### نتیجه‌گیری

با این اوصاف مکران، با تمام ظرفیت‌های استراتژیک طبیعی و اقتصادی خود، می‌تواند پنجره‌ای به آینده‌ای روشن برای کشورمان ایران باشد. اما این رؤیا، تنها زمانی محقق خواهد شد که از یک «ایده خام» به یک «پروژه ملی» تبدیل شود؛ پروژه‌ای که در آن، عدالت اجتماعی، ملاحظات محیط زیستی، توان اقتصادی و زیرساختی، و امنیت ملی به‌طور هم‌زمان در نظر گرفته شوند.

انتقال پایتخت، اگرچه جذابیت‌های فراوانی دارد، اما نمی‌تواند صرفاً گریز گاهی از مشکلات تهران باشد. این طرح، نیازمند برنامه‌ریزی دقیق، اجرای مرحله‌به‌مرحله و تعهدی واقعی به منافع ملی است. تنها در این صورت است که مکران، به جای آنکه چالشی تازه برای ایران باشد، می‌تواند پل عبوری به آینده‌ای بهتر شود.

۲. زیرساخت‌های ناکافی: مکران، به‌ویژه در استان سیستان و بلوچستان، از کمبود زیرساخت‌های اساسی مانند جاده‌ها، آب آشامیدنی سالم، بیمارستان‌ها و امکانات آموزشی رنج می‌برد. در حالی که توسعه این زیرساخت‌ها خود به هزینه‌های هنگفتی نیاز دارد، آیا دولت می‌تواند هم‌زمان بار انتقال پایتخت را نیز به دوش بکشد؟

۳. مشکلات اجتماعی و سیاسی: بسا توجه به حساسیت‌های قومی و مذهبی در سیستان و بلوچستان و ظرفیت توسعه اقتصادی، به‌عنوان یکی از گزینه‌های اصلی برای پایتختی مطرح شده است. برخی از مسئولان معتقدند که انتقال مرکزیت سیاسی به این منطقه می‌تواند:

۱. مشکلات زیستی تهران را کاهش دهد. ۲. تمرکززدایی از قدرت و اقتصاد در مرکز کشور را تسهیل کند. ۳. جنوب ایران را به قطبی اقتصادی و سیاسی تبدیل کند. با این حال، نباید فراموش کرد که هزینه‌های بالای این پروژه عظیم، همواره یکی از موانع اصلی تحقق آن بوده است.

۵. مسائل زیست‌محیطی: سواحل مکران، با طبیعت بکر و زیستگاه‌های متنوع خود، یکی از ارزشمندترین گنجینه‌های محیط زیستی ایران است. اجرای پروژه‌های عظیم عمرانی در این منطقه، می‌تواند تهدیدی جدی برای اکوسیستم‌های حساس آن باشد.

### راهکارها و توصیه‌ها؛ چگونه از رویا به واقعیت برسیم؟

۱. تمرکز بر توسعه تهران پیش از ترک آن: به جای انتقال فوری پایتخت، دولت می‌تواند با برنامه‌ریزی دقیق و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های تهران، مشکلات زیست‌محیطی و اجتماعی این شهر را

روزنامه دریایی سرآمد بررسی کرد؛

# راهکارهای تحقق رؤیای توسعه سواحل مکران

چالش‌ها و موانع رؤیای مکران در مه واقعیت

مکران از دیرباز دروازه‌ای برای تجارت و تعاملات بین‌المللی ایران بوده است و امروز نیز بندر چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور، یکی از مهم‌ترین نقاط اتصال ایران به اقتصاد جهانی محسوب می‌شود. اما آیا این ویژگی‌ها برای پذیرش بار سنگین پایتختی کافی هستند؟

### پایتختی برای رفع بحران‌های گریز از مسئولیت؟

انتقال پایتخت، ایده‌ای است که نخستین بار در دهه شصت شمسی مطرح شد. تهران، این کلان‌شهر پر آشوب، با مشکلاتی همچون آلودگی شدید هوا، تراکم جمعیتی، کمبود منابع آبی، خطر زلزله و فرونشست زمین دست‌به‌گریبان است. این بحران‌ها، تهران را در آستانه فروپاشی امکانات زیرساختی و زیست‌محیطی قرار داده‌اند.

مکران، با دسترسی به سواحل آزاد، منابع طبیعی غنی، و ظرفیت توسعه اقتصادی، به‌عنوان یکی از گزینه‌های اصلی برای پایتختی مطرح شده است.

۱. مشکلات زیستی تهران را کاهش دهد. ۲. تمرکززدایی از قدرت و اقتصاد در مرکز کشور را تسهیل کند. ۳. جنوب ایران را به قطبی اقتصادی و سیاسی تبدیل کند. با این حال، نباید فراموش کرد که هزینه‌های بالای این پروژه عظیم، همواره یکی از موانع اصلی تحقق آن بوده است.

### چالش‌ها و موانع؛ رؤیای مکران در مه واقعیت

علی‌رغم جذابیت‌های ظاهری ایده انتقال پایتخت به مکران، این طرح با چالش‌های بزرگی مواجه است: ۱. مسائل امنیتی: مکران، به دلیل نزدیکی به مرزهای پاکستان و افغانستان و حضور نظامی کشورهای خارجی در آب‌های دریای عمان، منطقه‌ای حساس و آسیب‌پذیر از نظر امنیتی محسوب می‌شود. کارشناسان معتقدند که انتقال پایتخت به چنین نقطه‌ای می‌تواند ریسک‌های امنیتی ایران را افزایش دهد.

گروه توسعه دریامحور – سید محی‌الدین حسینی مقدم –موضوع انتقال پایتخت ایران از تهران به شهری دیگر دهه‌ها پیش برای نخستین بار مطرح شد. این موضوع در دولت چهاردهم طی هفته‌های گذشته از سوی رئیس‌جمهور، معاون اول رئیس‌جمهور و همچنین سخنگوی دولت نیز مطرح شده است. هرچند در یکی از آخرین اظهار نظر‌ها در این رابطه، مدیر اجرایی رئیس‌جمهور موضوع انتقال پایتخت به مکران را در حد یک «ایده» دانسته بود، اما بررسی چالش‌های اجرایی شدن این موضوع موضوع مهمی است که باید مورد توجه قرار گیرد.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سراسرآمد، سید محی‌الدین حسینی مقدم در نوشتاری به بررسی دلایل پیشنهاد شدن مکران به عنوان یکی از گزینه‌های اصلی جهت انتقال پایتخت و چالش‌های پیش‌رو برای اجرایی شدن این تصمیم پرداخته است. متن این نوشتار را که در اختیار روزنامه دریایی اقتصاد سراسرآمد قرار گرفته است را در ادامه می‌خوانید:

در ایسن آشفته‌بازار، جایی که اقتصاد نفس‌گیر، بحران‌های زیست‌محیطی و آسیب‌پذیری‌های اجتماعی سایه بر کشور افکنده‌اند، زمزمه‌هایی از تغییر مردنقل سیاسی و اداری کشور به گوش می‌رسد. سخن از انتقال پایتخت به مکران است؛ منطقه‌ای که با سواحل بکر و پهنه‌ای استراتژیک در جنوب شرقی ایران، گویی پنجره‌ای به فرایبی روشن گشوده است. اما آیا این رؤیا، واقعیتی دست‌یافتنی است یا سرابی دیگر در بیابان وعده‌ها؟ با نگاهی عمیق‌تر به موقعیت بی‌ظنیر مکران، دلایل مطرح‌شدن این ایده و چالش‌های فرا رو، به تحلیل

این پروژه عظیم ملی می‌پردازیم.

مکران، سرزمینی تاریخی با ریشه‌های کهن، سواحل جنوبی ایران را در بر می‌گیرد؛ جایی که از چابهار در استان سیستان و بلوچستان تا جاسک در هرمزگان گسترده شده و در امتداد دریای عمان و اقیانوس هند، به مرزهای پاکستان می‌رسد. این منطقه نه‌تنها از نظر جغرافیایی و اقتصادی، بلکه به‌لحاظ تاریخی نیز جایگاهی مهم دارد. نام مکران در متون کهن، به‌عنوان «سرزمین دریا» آمده است؛ مفهومی که امروز نیز در دسترسی این منطقه به آب‌های آزاد جهانی، تجلی می‌یابد.

رایزن بازرگانی جمهوری اسلامی ایران در قطر:

## مراودات تجاری ایران و قطر از طریق بندر دیر ۵۳ درصد افزایش یافته است



رایزن بازرگانی جمهوری اسلامی ایران در قطر ضمن اشاره به توسعه تعاملات تجاری ایران و قطر، از افزایش ۵۳ درصدی مراودات تجاری دو کشور در ۹ ماهه

۱۴۰۳ خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عباس عبدالخانی به استناد گزارش گمرک ایران، حجم مبادلات تجاری ایران و قطر را طی ۹ ماهه نخست سال جاری حدود ۲۶۵ میلیون دلار دانست و افزود:

این عدد در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، رشدی ۵۳ درصدی را نشان می‌دهد. به گفته وی، آمار تجارت در مدت زمان یاد شده بیانگر توسعه تعاملات اقتصادی میان دو کشور است.

عبدالخانی با برشمردن مهم‌ترین اقلام صادراتی ایران به قطر، خاطر نشان کرد: تره بار، محصولات کشاورزی، مواد غذایی، تخم مرغ، میگو، زعفران، فرش، مصالح ساختمانی و مواد معدنی از جمله مهم‌ترین کالاهای صادراتی ایران به قطر است؛ که نشان‌دهنده تنوع سبد صادرات غیرنفتی ایران است.

رایزن بازرگانی ایران در قطر ادامه داد: محصولات صادراتی ایران به قطر نقش مهمی در تأمین نیازهای این بازار ایفا می‌کند این در حالی است که واردات ایران از قطر به‌طور عمده به کالاهای واسطه‌ای اختصاص دارد که در فرآیند تولید داخلی کشور مورد استفاده قرار می‌گیرد. این روند حاکی از تکامل زنجیره تأمین و تقویت همکاری‌های اقتصادی در حوزه‌های صنعتی و تولیدی است.

وی با بیان اینکه مبادلات تجاری ایران و قطر از طریق مسیر دریایی بندر دیر در ایران به بندر الرویس در قطر انجام می‌شود، گفت: این مسیر به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کانال‌های ارتباطی نقش اساسی در تسهیل حمل‌ونقل کالا میان دو کشور ایفا می‌کند.

عبدالخانی خاطر نشان کر: افزایش چشمگیر مبادلات تجاری میان ایران و قطر نشان‌دهنده ظرفیت‌های اقتصادی بالقوه دو کشور است که می‌تواند در صورت گسترش زیرساخت‌ها و رفع موانع تجاری به رشد بیشتر تعاملات دو جانبه منجر شود.

استاندار خوزستان:

### دولت چهاردهم برای توسعه منطقه اروند بر نامه دارد

استاندار خوزستان با اشاره به راهبرد دولت برای توسعه تجارت دریایی در منطقه اروند گفت: یکی از

اولویت‌های استان برای تجارت دریا محور، مسأله لایروبی اروند و گشایش تجارت دریایی است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید محمد رضا موالی زاده به تسنیم اظهار داشت: یکی از ظرفیت‌های خوزستان داشتن مرز مشترک با کشورهای منطقه است که این داشتن مرز یک فرصت اقتصادی برای توسعه است. وی افزود: خوزستان با استانهای بصره، میسان و العماره مرز دریای و خاکی دارد و زیرساخت‌های خوبی برای تبادلات