اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۴ آبان ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۸۴

گزارش

## خبری از طرح تحول در صنعت توریسم مسافرخیزترین خطه کشور نیست

حدود سه سال از تصویب طرح ساخت اسکله‌های گردشگری در مازندران و پس از نخستین کلنگ‌زنی در سال ۹۹ می‌گذرد اما هنوز هیچ خبری از این طرح تحولی در صنعت توریسم مسافرخیزترین خطه کشور نیست.

به گزارش اقتصادسرآمد، طرح اسکله های تفریحی دریایی در سواحل مازندران یکی از پروژه های حوزه گردشگری استان بود که سال ها در میان نهادهای عالی کشور و استان دست به دست و سرگردان است.

بر اساس این گزارش منتشر شده از ایرنا ،این طرح بر روی کاغذ و در پشت تریبون و بدون نگاه دقیق کارشناسی در سال ۹۷ در دستور کار قرار گرفت و به همه نهادهای استانی برای پیگیری این مسئله تکلیف شد اما تکلیفی که ضمانت اجرای آن همان وعده های پشت تریبونی بود.سرانجام ساخت اسکله های تفریحی برای بهره گیری بهینه بیش از ۴۰۰ کیلومتر خط ساحلی مازندران، مهرماه سال ۹۸ در جلسه تسهیل ایجاد اسکله‌های تفریحی و گردشگری استان که بر اساس ماده ۱۰۰ برنامه ششم توسعه تشکیل شده بود، مصوب شد و با جانمایی ۱۳۴ مکان برای سازمان بنادر و دریانوردی ارسال شده بود. این خبر را مسئولان استان مازندران در ۳۰ شهریور ۱۳۹۸ اعلام کردند.

همچنین طبق برنامه ریزی مجموعه اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و استانداری مازندران جانمایی اسکله تفریحی در شهرستان های رامسر، تنکابن، جویبار، عباس آباد، چالوس، نوشهر، نور، بابلسر، فریدونکنار، میاندرود، بهشهر و محمودآباد انجام شد.جالب آنکه مسوولان در همان زمان از اعلام آمادگی ۱۲۲ سرمایه گذار برای اسکله سازی در مازندران خبر دادند.

علاوه بر این اعلام شد که دولت اعتباری افزون بر ۴۰میلیارد تومان جهت ساماندهی و استفاده گردشگری تعیین کرد که هنوز آماری دقیق از این میزان اعتبار و هزینه کرد آن مشخص نیست. تنها حدود پنج ماه از اعلام تصویب ساخت اسکله های تفریحی، در بهمن ماه سال ۹۸ بار دیگر مسوولان استانی از صدور نخستین مجوز موافقت اصولی اسکله تفریحی مازندران خبر دادند. اما هفت ماه طول کشید تا صدور مجوز به کلنگی در گوشه ای از ساحل مازندران تبدیل شود. پنجم شهریور ماه ۹۹ همزمان با هفته دولت کلنگ ساخت نخستین اسکله تفریحات دریایی استان مازندران در ساحل شهرستان رامسر زده شد. این اسکله ساخته شد اما طبق آخرین گزارش با پسروی آب دریا به طور کامل در خشکی قرار گرفت. با این حال غیر از این مورد استثنا، تا امروز مسوولان متعدد موانع بزرگی برای این طرح عنوان کردند که می توان به استعلامات محیط زیستی، اختلاف با منابع طبیعی، موانع سازمان بنادر و دریانوردی، مالکیت و مواردی از این دست اشاره کردبا این حال ساخت اسکله تفریحی در دریای مازندران تا به امروز در حد تصویب، اعلام و کنلگ باقی مانده و هنوز نیز سرنوشتی مشخص برای آن تعیین نشده است. قصه پر غصه‌ای که در صورت عملی شدن شاید یکی از بزرگترین تحولات در دهه اخیر برای صنعت توریسم این خطه از شمال کشور باشد که لازم است بار دیگر بازنگری در شرایط آن شود. از آذرماه ۱۴۰۰ که خبرگزاری جمهوری اسلامی گزارشی در این زمینه با تیتر "دو روی سکه ساخت اسکله‌های گردشگری مازندران"، منتشر کرد و اظهارات مسوولان امر را طی مصاحبه ای ارائه داد، هنوز هیچ خبر تازه ای از سرنوشت طرح ساخت اسکله ها وجود ندارد.

**همه راه‌ها به استعلامات ختم می شود**

طی سالهای اخیر سرنخ تمامی موانع پروژه های اقتصادی استان به سد استعلامات ختم می شود و در مورد اسکله های گردشگری نیز موضوع مستثنی نشده است. استعلاماتی که حتی برخی از مهم ترین پروژه های اقتصادی استان مازندران را به ورطه نابودی و فرار سرمایه گذار کشاندند.

معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در مصاحبه با خبرنگار ایرنا گفت: در حال حاضر طرح ساخت اسکله های تفریحی با وجود دریافت مصوبه از هیات وزیران، پس از چندین سال بار دیگر پشت مانع استعلام منابع طبیعی قرار گرفته است.

مهران حسنی با بیان اینکه منابع طبیعی، محیط زیست، راه و شهرسازی و شیلات مهم‌ترین دستگاههای مرتبط با پروژه هستند، افزود: با وجود پیگیری جدی استانداری مازندران و معاونت امور عمرانی آن، اما همچنان به دلیل قوانین داخلی نهادها با موانعی جدی روبرو هستیم.

البته او از پیشنهاد برای استعلام و آماده سازی ۲۰ اسکله خبر داد و گفت: برای این تعداد نیز بطور جدی پیگیر هستیم اما هنوز به نتیجه نرسیده است.

همین اظهارات نشان میدهد که چه میزان استعلامات توانسته در پروژه های اقتصادی تاخیر ایجاد کند و البته همانطور که گفته شد محدود به گردشگری هم نمی شود زیرا در حوزه های کشاورزی، صنعتی و برخی دیگر از پروژه های سرمایه گذاری ردپای مشابهی دیده می شود.

معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران ادامه داد: متاسفانه بسیاری از سرمایه گذاری‌ها در بخش گردشگری در حوزه استعلامات هدر می روند که بخش قابل توجه آن به دلیل قوانین متناقض دستگاهها است و ارتباطی با شخص مدیران ندارد. قوانینی که یکپارچه نبوده و همین موانع جزیره ای علاوه بر دلسرد کردن سرمایه گذار، به دلیل تاخیرات زمانی طولانی از لحاظ قانونی نیز منجر به انقضای موافقت اصولی و برخی مجوزهای اولیه می شود.

حسنی بار دیگر موضوع ساخت اسکله های تفریحی را مورد پیگیری خطاب کرد و گفت: فضای تازه ای ایجاد شده و پیگیری ها نیز از ابتدا آغاز گردید که امیدواریم با همراهی نهادهای مرتبط به نتیجه مطلوب برسیم.

**محیط زیست مشکلی ندارد**

مدیرکل حفاظت محیط زیست مازندران درباره استعلامات زیست محیطی ساخت اسکله های تفریحی به ایرنا گفت: آنچه برای ما اولویت دارد ضوابط زیست محیطی است که بیشتر بر مبنی رفتار و طراحی سازه است که عملاً مانعی در ساخت و اجرا ایجاد می کند. عطاالله کاویان ادامه داد: بجز محل قرار گیری که نباید در کنار رودخانه ها یا محل تخم ریزی ماهیان و آبزیان باشد، باقی ضوابط زیست محیطی همچون نحوه تخلیه پساب و فاضلاب و چگونگی سازه مانعی برای ساخت نیست و در صورت رعایت این موارد در طراحی و اجرا که مربوط به مجری می شود، منعی وجود ندارد. وی همچنین به مسئله ای دیگر اشاره کرد و گفت: متاسفانه برخی از مجوزهایی که در حوزه گردشگری داده می شود بعدها با تغییرکاربری از سوی مجری و سرمایه گذار مواجه می شود که به طور کامل ضوابط زیست محیطی را زیر سوال می برد. حال آنکه چرا چنین اتفاقی در حوزه اجرا رخ می دهد مسئله ای تازه ای است که از حوصله گزارش حاضر خارج بوده اما می تواند به تنهایی چالشی بزرگ برای حوزه گردشگری و بخش های اقتصادی دیگر باشد.

**منابع طبیعی و انتظار استعلامات دیگر نهادها**

برای روشن شدن ابعاد دیگر موضوع استعلامات به سراغ معاون حفاظت و امور اراضی اداره کل منابع طبیعی مازندران- ساری رفتیم که وی به خبرنگار ایرنا گفت: با توجه به اینکه قرار است اسکله های تفریحی در بستر دریا احداث شود، عقد قرار داد باید مابین میراث فرهنگی و منابع طبیعی باشد.

موسی مقیمی ادامه داد: برای عقد این قرار داد نیز استعلاماتی از دستگاهای دیگر لازم است که در صورت مثبت بودن پاسخ آنها عملاً منابع طبیعی مانعی برای عقد قرار داد ندارد که شامل محیط زیست، دریابانی، سازمان بنادر، آب منطقه ای و شیلات می شود.

## گیلان، زیرساخت لازم برای ورود کشتی‌های کروز را دارد

معاون امور مجلس، حقوقی و استان‌های وزارت میراث‌فرهنگی،گردشگری و صنایع‌دستی کشور با بیان اینکه گیلان زیرساخت لازم برای ورود کشتی‌های کروز(هتل‌های لوکس ۵ ستاره دریایی) را دارد، گفت: گردشگری دریایی یکی از اولویت‌هاو مباحث مورد تاکید وزارت میراث فرهنگی است که در گیلان شرایط مناسب آن فراهم است.به گزارش اقتصادسرآمد، جواد واحدی افزود: منطقه آزاد انزلی دارای مارینا(محوطه بندری کوچک ویژه قایق های تفریحی) است و کشتی کروز برای پهلوگیری به بندر نیاز دارد و این زیرساخت در گیلان وجود دارد و در استان مازندران نیز در یک بندر این امکانات فراهم شده است.وی تاکید کرد: برای ورود کشتی کروز به دریای خزر موانعی وجود دارد که یکی از آنها سایز کشتی‌های کروزی است که باید از رود ولگا عبور کنند، ضمن آنکه کشتی های کروز در سایز کوچک اقتصادی نبوده و کشتی های سایز بزرگ هم از دهانه ولگا عبور نمی کنند که این وزارت خانه با همکاری کشورهای منطقه برای رفع این مشکلات تلاش می کند.وی عدم برخورداری کشتی‌های مسافری و کروز از بنزین یارانه ای را از دیگر موانع موجود برای توسعه این صنعت عنوان کرد و گفت: کشتی های مسافری باید از بنزین آزاد استفاده کنند که با پیگیری و انعقاد تفاهم نامه با وزارت نفت آیین‌نامه‌ای تدوین شد تا این کشتی های فعال در دریاهای کشور از این یارانه بهره مند شوند.

بررسی سهم ایران از اقتصاد اقیانوسی در گفت و گوی «اقتصادسر آمد» با یک پژوهشگر اقیانوس شناسی

# ایران از شهرهای اقیانوسی بهره مند می‌شود؟

**گروه دریامحور** – بقای ایران و مردم ما به سلامت دریاها وابسته است. به همین جهت است که الگوی درست تصمیم‌گیری در مورد اقتصاد آبی باید حول سه محور بچرخد؛ یعنی نیازهای اقتصادی، اجتماعی و محیط زیستی را برآورده کند. حوزه علم اقتصاد آبی در یک دهه اخیر برای گوش‌ها کمی آشنا شده. این اصطلاح که از اقتصاد سبز الهام گرفته شده، به استفاده پایدار از اقیانوس‌ها و جانوران دریایی برمی‌گردد که البته منشأ مناقشات زیادی هم هست. مسئله اصلی در اقتصاد آبی این است که چطور و چقدر می‌توان از طریق توسعه صنعتی سنتی و نوظهور از اقیانوس‌ها سود برد اما در عین حال به پایداری محیط زیست و نیازهای جوامع محلی هم پاسخ مناسب داد؛ آن هم در شرایطی که کشتی‌های هوشمند، فعالیت‌های دریایی دیجیتال و صدها تکنولوژی جدید دارند هرروز بیشتر روی آب‌ها متمرکز می‌شوند.

به گزارش اقتصادسرآمد، از آنجا که زمین به دلیل جمعیت زیاد شاهد کاهش منابع و ذخایر خود است، انسان‌ها دارند هرچه بیشتر به آب‌ها هجوم می‌برند و منابع اقیانوسی حالا در معرض خطر قرار دارند. همچنین فعالیت‌های بشر که در طی سالیان دراز تأثیر خود را روی اقیانوسها نشان نداده بود، حالا به وضوح دارد نابودی آب‌ها را رقم می‌زند. تأثیر گرمایش زمین، اسیدی‌شدن آب‌ها، ماهی‌گیری بیش از اندازه، آلودگی آب و مسائل دیگر دارند آب‌های زمین را نابود می‌کنند. این در حالی است که اقیانوس‌ها و دریاها محل زندگی میلیون‌ها گونه زنده هستند و بیش از نیمی از اکسیژنی که تنفس می‌کنیم و نیز غذای بیش از یک میلیارد نفر از مردم جهان نیز از این طریق تأمین می‌شود.

ادامه حیات جامعه بشر به سلامت اقیانوسی وابسته است به همین جهت است که الگوی درست تصمیم‌گیری در مورد اقتصاد آبی باید حول سه محور بچرخد؛ یعنی نیازهای اقتصادی، اجتماعی و محیط زیستی را برآورده کند. به گفته میشل ویور از مرکز ملی امنیت منابع اقیانوس استرالیا دیگر در جهان امروزی نمی‌توان به صورت مجزا به مقتضیات صنعت کشتیرانی یا شیلات یا صنایع دریایی دیگر پرداخت، بلکه برای زنده‌نگه‌داشتن آب‌های زمین و تداوم استفاده ما از آنها، باید شیوه جامع‌تری برای توجه به اقتصاد آبی داشته باشیم و این خودش چالش بزرگی است.

**ایران بی بهره از شهرهای اقیانوسی**

مصطفی مدنی، کارشناس و پژوهشگر اقیانوسشناسی به اقتصادسرآمد، گفت: ایران به‌رغم بهره‌مندی از چند هزار کیلومتر مرز دریایی بالاخص در جنوب کشور که از طریق دریای عمان ایران را به اقیانوس هند متصل می‌کند، توسعه چشمگیری در حوزه دریا و اقیانوس نداشته است.

وی با اشاره به این مهم که شاهد آنکه به‌رغم آنکه بخش بزرگی از جمعیت جهان در حاشیه دریاها زندگی می‌کنند، افزود: نزدیک به ۹۰ درصد حمل و نقل کالا در جهان از طریق دریا صورت می‌گیرد و مهم‌ترین شهرهای جهان در حاشیه یا نزدیک به دریاها و اقیانوس‌ها ساخته شده‌اند، هیچ یک از شهرهای مهم ایران به استثنای بندرعباس و شرایط خاص بندری آن در حاشیه خلیج‌فارس یا دریای خزر قرار نگرفته و مرکز تجمع جمعیت نیستند.

**نبود سیاستگذاری پرداختن به اقیانوس در کشور**

او اعتقاد دارد که بیم آن می‌رود که این روند که به دلایل ساختاری یا نوع سیاستگذاری‌ها شکل یافته، کماکان ادامه پیدا کند. این همه در حالی است که یکی از بزرگ‌ترین مراکز تجاری منطقه جنوب غرب آسیا امروز در نزدیکی ایران و در امارات متحده عربی شکل گرفته و کاملاً از ظرفیت‌های دریایی و اقیانوسی استفاده کرده است.

**اقتصاد پایدار اقیانوس‌ها چطور می‌تواند شکل بگیرد؟**

وی در پاسخ به این پرسش که اما در این میان، اقتصاد پایدار اقیانوس‌ها چطور می‌تواند شکل بگیرد؟ گفت: واقعیت این است که بخش اعظم تجارت بین‌الملل دارد از طریق آب‌ها صورت می‌گیرد و بعید است که به این زودی‌ها راهی برای کاهش تأثیر آن روی اقیانوس‌ها پیدا شود. استفاده از منابع انرژی موجود در آب‌ها مثل نفت هم فعلاً ادامه دارد و آلودگی شدید ناشی از استخراج را به فضای آب‌های زمین تحمیل می‌کند.

با این تفاسیر، یکی از راه‌حل‌هایی که دانشمندان برای این مسئله دارند این است که از اطلاعات بهتری برای تحلیل وضعیت آب‌های جهان و استفاده تجاری از آنها به دست بیاید؛ اطلاعاتی که بتواند اهداف اقتصاد آبی پایدار را تأمین کند. از این لحاظ، پیشرفت تکنولوژی می‌تواند دست بالا در خصوص اقیانوس ها را به انسان بدهد. اطلاعات ماهواره‌ای دقیق از تحولات در اقیانوس‌ها، استفاده از هواپیماهای بی‌سرنشین برای جمع‌آوری اطلاعات و تحت نظر داشتن دائمی وضعیت آب‌های جهان برای ردیابی تحولات هشداردهنده زیست‌محیطی از جمله راهکارهایی است که برای بهبود استفاده انسان از اقیانوس‌ها و دریاها ارائه شده است.

با این حال، یک مسئله را نباید فراموش کرد: مدیریت اقیانوس‌ها و دریاهای جهان دارد بسیار بیشتر از گذشته سیاسی می‌شود و بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی بیشتری به آن وارد می‌شوند. این مسئله باعث ایجاد مانع در تدوین یا اصلاح قوانین آبی جهان می‌شود چون سطح تعهدات و نیز حساسیت‌های استراتژیک کشورهای مختلف با هم به شدت تفاوت دارد و حتی بر اساس اوضاع امروز جهان می‌توان پیش‌بینی کرد که این تفاوت‌ها در آینده بیشتر هم بشوند. با این اوصاف، اقتصاد آبی و آینده آبی همراه با آن هدفی است که تحققش دشوار است اما کنار گذاشتنش آن قدر برای آینده بشر خطرناک است که اصلاً نباید فکرش را هم کرد. در این مسیر ایران نیز برای توسعه متوازن، بهره‌گیری از ظرفیت‌های طبیعی و ژئوپلیتیک خود، و همچنین استفاده از ظرفیتی که به‌واسطه جایگاه جغرافیایی کشور در اختیار قرار گرفته، ملزم به توسعه دریایی و دسترسی و بهره‌برداری بیشتر از اقیانوس است.

## برگزیده ها

دریادار ایرانی: به دنبال پیشرفت وارتقا ناوشکن‌های نداجا

### تجهیز ناوشکن سهند به ۸ موشک کروز و سامانه پدافندی نواب

فرمانده نیروی دریایی ارتش از تجهیز ناوشکن‌های نیروی دریایی ارتش به ۸ موشک کروز خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، دریادار شهرام ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش، در گفتگویی با اشاره به پیشرفت وارتقا ناوشکن‌های نداجا گفت: با توجه به پیشرفتی که در کشور اتفاق می‌افتد محدودیتی برای تجهیز و ارتقا توان و آمادگی رزمی یگان‌های خود نداریم. در توان موشک کروز سطح به سطح ظرفیت ما دو برابر شده و ناوشکن‌ها به ۸ لانچر موشک کروز مجهز خواهند شد و رونمایی از این دستاورد بزودی اتفاق خواهد افتاد. البته ناو شکن سهند هم اکنون این تجهیزات را در اختیار دارد.وی افزود: سامانه‌های سطح به هوای برد متوسط نواب هم روی ناوشکن‌ها نصب شده است و سطح اولیه آن نیز به دوبرابر ارتقا پیدا کرده است. علاوه بر این هم ناوشکن سهند و هم سایر ناوشکن ها به سامانه‌های دفاع نقطه‌ای هم مجهز شده‌اند. در حوزه زیر سطح هم سامانه‌های سونار ناوشکن‌ها با ارتقا جدی روبرو بوده است.دریادار ایرانی تصریح کرد: ناوشکن دماوند هم در حال گذراندن تست‌های خود است و امیدواریم بتوانیم به وعده خودمان عمل کنیم و هفتم آذرماه ناوشکن دماوند به نیروی دریایی ارتش ملحق شود.فرمانده نیروی دریایی ارتش عنوان کرد: انشا الله به زودی ناوشکن‌های ما به موشک‌ها کروز ابومهدی و حتی موشک‌های با برد بالاتر هم مجهز می‌شوند. این موشک در محیط جنگ الکترونیک بخوبی می‌تواند عمل کند و تست‌های این موشک انجام شده، دشمن هم از توانمندی این موشک اطلاع دارد. کار روی موشک با بردهای بالاتر را هم در دستورکار داریم و اخبار آن را به اطلاع مردم خواهیم رساند.وی در ادامه به تشریح جزئیات توقیف دو قایق آمریکایی پرداخت و عنوان کرد: وقتی در دریا حضور پیدا می کنیم امنیت و ایمنی همه شناورها برای ما مهم است. ناوشکن جماران در دریای سرخ در حال اجرای ماموریت بود که آنجا با این دو شناور برخورد کرد. عزیزان تماس گرفتند و کسب تکلیف کردند ما هم بررسی کردیم دیدیم هیچ علائم مشخصه‌ای روی این قایق ها نیست. ما آنجا دو تا سه ساعت از طریق بیسیم سوال کردیم این شناورها متعلق به چه کسانی است که کسی جواب نداد.دریادار ایرانی ادامه داد: پس از آن دستور دادیم این قایق‌ها جمع آوری شوند. بعد از این اتفاق آمریکایی‌ها ابتدا با یک بالگرد و پس از آن هم با دو ناوشکن وارد صحنه شدند و گفتند این شناورها برای ما است و آنها را پس بدهید. ما در ابتدا گفتم چون این شناورها علائم شناسایی ندارد و امنیت دریانوردی را به خطر انداخته اند ما مکلف هستیم این شناورها را جمع کنیم.

معاونت علمی و فناوری مطرح کرد

### اعتماد به شرکت‌های دانش‌بنیان در صنعت کشتی‌سازی تحول ایجاد می‌کند

رفع خلاءهای موجود صنعت کشتی‌سازی توسط دانش‌بنیان‌ها می‌تواند فرصت خوبی را ایجاد کند که این صنعت در کشور به دستاوردهای مهمی دست یابد.به گزارش اقتصادسرآمد، صنعت کشتی‌سازی همانند صنعت خودروسازی جزء صنایع مادر محسوب می‌شود که می‌تواند عامل توسعه صنعتی و اقتصادی هر کشور و زمینه‌ای برای رشد صنایع مختلف باشد.در حال حاضر کشورهایی از قبیل ژاپن و کره جنوبی جزو پیشرفته‌ترین کشورهای دنیا محسوب می‌شوند که بر اساس اصول و مفاهیم تجارت صنعتی در دنیا، در طول سالیان مختلف حوزه فعالیت خود را در حوزه‌های صنایع نساجی، الکترونیک و ماشین‌سازی تغییر داده‌اند اما هیچ‌گاه صنعت کشتی‌سازی را ترک نکرده و به این صنعت توجه داشته‌اند.در ایران نیز به دلیل بهره‌مندی از بازار گسترده داخلی در بخش‌های مختلف صنایع دریایی از قبیل کشتی‌سازی و فراساحل، در سال‌های اخیر میزان حمایت‌ها از این بخش تا حدودی افزایش یافته است. به‌گونه‌ای که انتظار می‌رود در آینده نزدیک ایران بتواند به‌عنوان یکی از کشورهای صاحب نام در صنعت کشتی‌سازی شناخته شود. همگام‌سازی صنعت با کمک دانش‌بنیان‌ها این فرصت را به صنعت کشتی‌سازی می‌دهد که در راه توسعه تجارت، به نقاط دوردست جهان نگریست تا بتوان چرخ این صنعت در ایران را همچنان به حرکت درآورد.درواقع هنگامی یک تحقیق و خلاقیت علمی، کاربردی می‌شود که به تسهیل توسعه صنایع مختلف کشور و ایجاد مسیرهای جدیدی برای دستیابی به رضایت اجتماعی منجر شود. اگر از این دیدگاه وظیفه شرکت‌های دانش‌بنیان را بررسی کنیم می‌توان گفت برطرف کردن نیازهای جامعه صنعتی بر اساس نیازهای کشور و شناسایی بازار جزو وظایف این شرکت‌ها محسوب می‌شود. صنعتی مانند دریانوردی به‌شدت جزء صنایع بین‌المللی محسوب می‌شود و حوزه‌های مختلفی از جمله کشتی‌سازی را در بر می‌گیرد، جایگاه شرکت‌های دانش‌بنیان در این مرحله مشخص می‌شود و درواقع این شرکت‌ها باید با فناوری‌های روز دنیا خلأ موجود در این صنعت را از بین ببرند.فاصله‌ای که بین فناوری و صنعت دریایی وجود دارد به دلیل قدیمی بودن فناوری نیست، بلکه به‌واسطه ورود با تأخیر کاربرد فناوری به این صنعت است. شرکت‌هایی که در حوزه کشتی‌سازی فعالیت می‌کنند نیز باید به شرکت‌های دانش‌بنیان اعتماد کرده تا نیازهای این صنعت به‌موقع تأمین شود.

میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی هرمزگان اعلام کرد

### زیرساخت‌های گردشگری سواحل مکران واقع در جاسک ایجاد شد

مدیرکل اداره میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان هرمزگان از پایان عملیات ایجاد زیرساخت گردشگری در سواحل مکران واقع در جاسک خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، سهراب بناوند با تأکید بر اینکه بندر جاسک واقع در ساحل مکران دارای طبیعت بی‌نظیری در زمینه بهره برداری گردشگری است، اظهار داشت: به همین منظور توسعه زیرساخت‌های گردشگری در ساحل این شهرستان در دستور کار قرار گرفته است.مدیرکل اداره میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان هرمزگان، افزود: هرساله تعداد زیادی مسافر و گردشگر از شهرستان جاسک بازدید می‌کنند که با ایجاد زیرساخت‌های گردشگری بی‌شک تعداد این گردشگران چندین برابر خواهد شد.به گفته وی، در همین رابطه سرمایه‌گذارانی از شهرستان جاسک برای سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری اعلام آمادگی کرده‌اند که مجوزهای لازم برای آن‌ها صادرشده است. بناوند خاطر نشان ساخت: در راستای توسعه زیرساخت‌های گردشگری سواحل جاسک از سوی اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان، ایجاد امکانات گردشگری جهت رفاه گردشگران ورودی به ساحل جاسک انجام شده است.به گفته این مقام مسئول در استان هرمزگان، برای عملیات ایجاد زیرساخت گردشگری جاسک مبلغ یک میلیارد ریال از محل اعتبارات ملی هزینه شده است.وی با تأکید بر اینکه تأمین اعتبار پروژه‌های گردشگری شهرستان جاسک جهت تسریع در ایجاد زیرساخت‌های لازم و توسعه توریسم منطقه در دستور کار قرار گرفته است، بیان داشت: امیدواریم به زودی شاهد تأمین اعتبارات لازم باشیم.بناوند با اشاره به وجود بیش از ۲۱ خور در سواحل جاسک، اذعان داشت: این خورها که زیستگاه و توقفگاه انواع پرندگان مهاجرند در فصول مختلف سال دیده می‌شوند یکی از مهمترین پتانسیل‌های گردشگری مکران محسوب می‌شوند که تاکنون مورد بهره برداری قرار نگرفته‌اند.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان، یادآور شد: در همین راستا ایجاد زیرساخت‌های گردشگری در یکی از خورهای منطقه به نام " کرتی " برنامه ریزی و طرح مطالعاتی آن در دست تهیه است. این مقام مسئول در استان هرمزگان، اظهار امیدواری کرد: در آینده‌ای نه چندان دور شاهد رونق توریسم در خورهای سواحل جاسک به عنوان مرکز توریسم دریایی و پرنده نگری سواحل عمان باشیم.

بنادر دریانوردی

## خط سبز دریایی در مازندران ایجاد می شود

مدیرکل پدافند غیرعامل استانداری مازندران با بیان این که مازندران با ۲۰ ابرتهدید روبرو است، فاضلاب ها و جنگل های هیرکانی را از جمله تهدیدها بیان کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، حمید بخشی تسهیل مدیریت بحران را از جمله وظایف سازمان پدافند غیرعامل ذکر کرد و افزود: طی دوسال اخیر چهار رکن اساسی به تشکیلات سازمان پدافند غیرعامل در استان‌ها اضافه شد که شورای پدافند از جمله آن است.وی همچنین از شکل گیری ۱۱ کارگروه تخصصی در استان و عضویت دستگاه‌های اجرایی خبر داد و گفت: در حال حاضر در تمامی شهرستان‌های استان شورای پدافند غیرعامل تشکیل و فعال شده است.وی تهدید زیستی را از مهمترین مسائل در استان بیان کرد و گفت: همچنین به دلیل ضریب نفوذ اینترنت، تهدیدات سایبری مهمترین مسائل مورد بحث است و جزو استان‌هایی در معرض تهدیدات پرتابی نیستیم.بخشی با بیان اینکه تهدیدات شیمیایی در استان حداقلی است، افزود: در حوزه سایبری ۸۵ درصد تهدیدات در سطح اول محسوب می‌شود و کارشناسان بر آن اشراف دارند و در سطح دو سایبری، معمولاً به روزرسانی سایت‌ها و غیره کمتر مورد توجه قرار می گیرد.مدیرکل پدافند غیرعامل استانداری مازندران از ابلاغ طرح جامع پدافند غیرعامل خبر داد و گفت: بیش از هزار عنوان دارایی واجد ارزش در استان ممیزی و سطح بندی و در ۵۳۲ عنوان رده بندی شده است از این رو نیازمند کاربست جدی در حفاظت از آن هستیم.وی با اشاره به اینکه با حدود ۲۰ مورد ابرتهدید در استان مواجه هستیم، فاضلاب‌های شهری و آلایندگی پساب‌ها، جنگل‌های هیرکانی، آلودگی خاک را از جمله ابرتهدیدها ذکر کرد و در طرح جامع پدافند غیرعامل کاهش و رفع تهدید مطرح است و در این سند ۴۲ عنوان سند انتظار در قالب ۱۰ موضوع گنجانده شده است.

## رفع بخشی از مشکلات ترخیص نهاده‌های دامی از بنادر

مدیرعامل شرکت پشتیبانی امور دام گفت: با کمک دستگاه‌های اجرایی و اخذ تعهد مالی نهاده‌های دامی از بنادر آزاد شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، سلامی افزود: حدود ۵۰۰ هزار تن، یعنی نیمی از نهاده‌های دامی رسوبی در بندر امام خمینی در حال بارگیری و تخلیه است. وی افزود: مابقی نهاده های دامی همچنان در انتظار تخصیص ارز در انبارها مانده است.جوادی مسئول انبار شرکت پشتیبانی امور دام وزارت جهاد کشاورزی هم از فعالیت شبانه روزی برای تخلیه و تکمیل ذخایر راهبردی خبر داد. جوادی اضافه کرد که ده‌ها تریلی حامل نهاده در نوبت تخلیه قرار دارند

## عملیات نجات خلیج گرگان؛ ۵.۵ درصد جلوتر از برنامه

عملیات ساخت دایک در کانال آشوراده از برنامه زمان بندی ۵.۵ درصد جلوتر است.به گزارش اقتصادسرآمد، نوراله عباسی سرپرست بنادر و دریانوردی استان گلستان، درباره آخرین وضعیت پیشرفت پروژه نجات بخشی خلیج گرگان، گفت: ساخت دایک یک تاکنون ۷۱ درصد، دایک دو ۵۱ درصد و دایک سه ۸۷ درصد پیشرفت داشته است. وی افزود: از دو محل تخلیه شماره ٤ یکی ۱۰۰ درصد انجام شده است و دیگری هم در حال اخذ مجوزات لازم است.سرپرست بنادر و دریانوردی استان گلستان عنوان کرد: در حال حاضر ۵.۵ درصد از برنامه زمان بندی جلوتر هستیم.به گفته عباسی، در حال حاضر ۱۵ بیل مکانیکی، ۲۵ کامیون، ۳ دستگاه لودر، ۲ دستگاه بولدوزر، ٤ دستگاه تراکتور، یک لایروب کاترساکشن و یک لایروب دو زیست در منطقه حضور دارند.وی تاکید کرد: ساخت دایک‌ها به گونه‌ای است که برای آغاز لایروبی نیاز به تکمیل آن‌ها نیست و به صورت شبکه بندی کار می‌کنند.

## خروج ۷۸ خودروهای ترانزیتی از گمرک بندر دیر به مقصد قطر

رئیس گمرک بندر دیر در جنوب استان بوشهر گفت: ۷۸ خودرو سواری ون از طریق کشور ترکیه ترانزیت و از مسیر گمرک بندر دیر با ۲ فروند شناور به مقصد کشور قطر برای برگزاری بازی‌های فوتبال جام جهانی بارگیری شد.به گزارش اقتصادسرآمد، فضل الله احمدی در بندر دیر، با اشاره به اینکه فعالیت‌های تجاری از بندر دیر به قطر افزایش یافته است به تسنیم اظهار داشت: در این راستا صادرات محصولات مختلف از بندر دیر به قطر در آستانه جام جهانی قطر افزایش یافته است.وی تصریح کرد: در مرحله اول و دوم خروج خودروهای ترانزیتی از گمرک بندر دیر ۷۸ خودرو سواری ون و اتوبوس از این گمرک به کشور قطر بارگیری شد.احمدی از توسعه زیرساخت‌های تجاری بندر دیر خبر داد و اضافه کرد: در زمان حاضر زیرساخت اسکله تجاری بندر دیر ظرفیت بسیار خوبی برای ورود و خروج خودروهای صادراتی و وارداتی و ترانزیتی نسبت به سایر گمرکات شهرستان‌ها دارد. رئیس گمرک بندر دیر با اشاره به فعال بودن ۹ رویه گمرکی در بندر دیر خاطرنشان کرد: ارتقای گمرک به اداره کل در بندر دیر یکی از اولویت‌ها است که استاندار بوشهر، فرماندار دیر و نماینده مجلس در منطقه جنوب استان بوشهر به‌صورت مستمر پیگیری این موضوع هستند.