

دیدار مدیرعامل شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) با مدیر کل بندر امیر آباد

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد در دیدار مدیرعامل شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا) بر اهمیت ارتباط و همکاری‌های دو‌سویه تأکید و آن را موجب ترقی اقتصاد منطقه عنوان کرد.به گزارش اقتصادسراسرآمد،محمدعلی موسی‌پور به همراه جمعی از مدیران و مسئولین بندر در دیدار با مدیر عامل شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا) ضمن تأکید بر استفاده بهینه از ظرفیت صنایع دریایی صدرا، ساخت، تعمیر و نگهداری شناورهای دریایی را یکی از مولفه های مهم اقتصاد دریامحور برشمرد که وجود دو ارگان دریایی راهبردی بندرامیرآباد و کشتی سازی صدرا در مجاورت هم ، فصل مشترک و همکاری های موثری را می تواند در تجارت منطقه رقم بزند.وی با بیان اینکه بندرامیرآباد از دیرباز با شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا) همکاری های مختلفی در زمینه تعمیر و سرویس شناورها دارد ابراز امیدواری کرد: این همکاری و تعاملات در آینده افزایش و فصل جدیدی از مناسبات همکاری را بین این دو ارگان دریایی شاهد باشیم.موسی پور در ادامه از وضعیت اسکله ها،خوشبچه ها و زیرساخت ها و توانمندی های تاسیساتی صدرا بازدید و بر تسریع عملیات ساخت ۴ فروند شناور در دست اقدام با هدف توسعه ناوگان ایرانی در خزر تأکید کرد.

موسی پور در پایان به منظور هم اندیشی و ارتقا ظرفیت و توان عملیات دریایی و بندری، تشکیل کارگروه مشترک و برگزاری نشست دوره ای ارگان های دریایی منطقه را خواستار شد.

اختصاص ۲۴۲ میلیارد تومان اعتبار به حوزه شیلات هرمزگان

مدیرکل شیلات هرمزگان گفت: ۲۹۳ میلیارد تومان اعتبار استانی سال گذشته در حوزه شیلات استان مصوب شد که تاکنون ۲۴۲ میلیارد تومان آن اختصاص یافته است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود بارانی به ایرنا افزود: سال گذشته با ۳۸ میلیارد تومان پولی که از سوی استانداری اختصاص یافت، اسکله چوپرو به بندرلنگه راه‌اندازی شد که تنها مقداری از محوطه‌سازی و پشتیبانی آن باقی مانده است.وی بیان کرد: ۵۹ میلیارد تومان نیز برای بندر صیادی رمجاه قشم اعتبار گذاشته شد که ۲ بازوی آن در حال احداث است و ۱۲۰ میلیارد تومان برای لایروبی نیاز داریم. مدیرکل شیلات هرمزگان با اشاره به اینکه سه مرکز جاسک، قشم و بندرلنگه با اعتبار مصوب ۳۰۰ میلیارد تومان از مصوبات سفر رییس جمهور بوده است، اظهار کرد: زمین این مراکز دریافت شده و تاکنون ۲۴ میلیارد تومان نیز اختصاص یافته است، برای یک مرکز مشاور انتخاب شده و ۲ مرکز دیگر نیز در حال گرفتن مشاور است.بارانی یادآورشد: ۱۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای یکپازر و ۵۰۰ زیستگاه مصنوعی اختصاص یافت که ۵۰۰ زیستگاه هم اکنون مستقر شده و یکپازر زیستگاه نیز ساخته و آماده راهسازی است. مدیرکل شیلات هرمزگان با اشاره به اینکه در سال گذشته ۲ هزار و ۳۳۳ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه شیلات استان اتفاق افتاد، بیان کرد: ۸۰ درصد این سرمایه‌گذاری در بخش آبی‌پروری بوده است.بارانی ادامه داد: این سرمایه گذاری در زیر بخش شیلات و در زمینه پرورش میگو، تکثیر میگو، پرورش ماهیان دریایی در قفس و پرورش سایر آبزیان آب شور و شیرین بوده است.

مجمعتم بندری انزلی میزبان ۳ کشتی رو-رو معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان از تردد شناورهای رو-رو جهت حمل خودروهای ترانزیتی در مجتمع بندری انزلی برای سومین بار طی سال جاری خبرداد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی نظری با اعلام این خبر، اظهار داشت: از ابتدای سال جاری تعداد ۷۴۶دستگاه خودرو در مجتمع بندری انزلی توسط کشتی های رو- رو ترانزیت شدند.به گفته وی؛ مقصد ترانزیت تمامی این خودروها بندر آکناثو قزاقستان بوده است.معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به مزیت های بهره گیری از کشتی های رو-رو در دریای خزر، بیان کرد: کاهش زمان عملیات تخلیه و بارگیری، ارتباط سهل با شبکه حمل و نقل زمینی و راه‌آهن و افزایش سرعت ترانزیت بین المللی از جمله اهم مزایای آن است.نظری با اشاره به رشد ترانزیت کالا در مجتمع بندری انزلی، تصریح کرد: پس از گذشت ۷۸روز از سال ۱۴۰۲ شاهد رشد ۷۳ درصدی ترانزیت کالاهای غیرنفتی نسبت به مدت مشابه سال گذشته هستیم.



برگزاری سلسله نشست‌های تخصصی اقتصاد دریامحور

سومین نشست: بررسی صنعت توریسم دریایی

کردم. تعریف ایشان از بعد اقتصادی است. از نظر این تعریف، ۷میلیون گردشگر دریایی صحت خواهد داشت.

سؤال: مهم ترین دلایل عدم توسعه گردشگری دریایی به چه صورت فهرست وار بفرمایید؟

مصطفی فاطمی: مهم ترین دلیل عدم توسعه گردشگری دریایی همچنان که دوستان هم ذکر کردند، تعدد سازمان‌های ذی نقش است که تعداد آن صورت دوره ای افزایش هم می‌یابد. جدیداً هم کمیته‌هایی هم در شهرداری استان‌های ساحلی ایجاد شده‌اند که آنها هم تصمیم گیرنده هستند.

سؤال: چرا گردشگری دریایی در ایران گران می‌باشد و به طور میانگین روزانه بین ۷تا۳میلیون تومان استفاده از شناورهای بزرگ دریایی هزینه دارد؟

مصطفی فاطمی: یک علت آن به دلیل هزینه تمام شده بالای آن است و از طرف دیگر تعداد متقاضی استفاده از آن کم است. برای اینکه بتوانیم از پتانسل دریا و خطوط دریایی داشته باشیم باید یک طرح تجاری (Business Plan) برای آن سفر داشته باشیم. در کشور ما موانع جدی وجود دارد؛ یکی مانع آن بحث اقتصادی است. مانع جدی دوم این است که زیرساخت‌های ما نمی‌توانند گردشگری دریایی را پشتیبانی کنند.

برای نمونه یک کشتی تفریحی در ساحل بوشهر بوده است که استاندار آن استان اصرار داشت که یک خط دریایی برای سفر به قطر در آنجا راه بیندازیم. آن کشتی گنجایش ۲۰۰۰ مسافر و ۱۷۰۰ خودرو را دارد. با ارزبایی آن کشتی به استانداردا گفته شد که راه اندازی این خط دریایی، به دلیل آن که بوشهر فاقد خط ریلی ایت و خط هوایی پامخوکی میزان مسافر لازم نیست، امکان ندارد. تعداد مسافر مورد نیاز باید از مناطق جمعیتی سایر نقاط کشور تأمین شود که روزانه باید بیشتر از ۲۰ پرواز به بوشهر رقم بخورد و به صورت چارتری باشد؛ چرا که مسافر بر کشت وجود ندارد. از طرف دیگر، اسکله لازم برای مسافرگیری کشتی مورد نیاز وجود ندارد.

راهبردهای گردشگری در کشورهای مختلف، متفاوت است؛ اما معمولاً دو راهبر د مشترک است. یکی تطابق صندلی و تخت است؛ به این معنا که به همان اندازه که تخت هتل ایجاد می‌کنیم، باید صندلی هواپیما وجود داشته باشد.

بنابر این به اندازه‌ای که تخت کشتی ایجاد می‌کنیم باید زیرساخت کافی برای پوشش و پشتیبانی باید داشته باشیم.

در کشور ما، معمولاً با توجه به نقایص، به یک موضوع و بعد توجه می‌شود و این تطابق مدنظر قرار نمی‌گیرد. برای مثال همین تعداد قابل توجه کشتی در کشور که درخواست مجوز گردشگری دارند، اما سایر زیر ساخت‌ها از این درخواست‌ها پشتیبانی نمی‌کنند.

امیر حسین مزینی فر: به صورت کلی در دنیا، گردشگری دریایی یک گردشگری لوکس و گران به حساب می‌آید. به خاطر همین هم خدماتی که در حوزه گردشگری ارائه می‌شود هم خدمات لوکسی و گرانی هستند و معمولاً متقاضی کمی دارند.

سؤال: بنابر این هفت میلیون گردشگر دریایی نباید داشته باشیم؟

مصطفی فاطمی: این بسته به تعریفی دارد که از گردشگری بشود.

امیر حسین مزینی فر: اقتصاد دریا با اقتصاد ساحل تفاوت‌هایی دارد. اول، اقتصاد دریا، سرمایه گذاری کلان می‌خواهد؛ الان سرمایه گذاری به میزان یکصد میلیارد تومان در خشکی سرمایه گذاری قابل توجهی محسوب

گروه دانش دریا – صنعت گردشگری، پس از صنایع خودروسازی، ساختمان و غذایی، چهارمین صنعت برتر و متنوع ترین صنعت جهان است. کشور ایران یکی از قطب های مهم گردشگری دنیا با توجه به دارا بودن تنوع اقلیمی، تمدن و فرهنگ، طبیعت و... می باشد. در سند چشم انداز افق ۱۴۰۴، جذب سالانه ۲۰ میلیون گردشگر از بازار جهانی با درآمد ۳۰ میلیارد دلار برای رنامه ریزی شده است؛ اما روند کنونی با توجه به نزدیکی به افق یاد شده، به هیچ عنوان رضایت بخش نیست. گردشگری دریایی که باید به همراه گردشگری ساحلی عنوان گردد در کشور ما که دارای ۷ استان ساحلی در شمال و جنوب کشور با ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل است و موقعیت مناسب ایران در جغرافیای جهانی، فرصت کم نظیری را برای کشور فراهم آورده است که می‌تواند درآمد سرشاری را برای کشور ایجاد کرده و وابستگی کشور به منابع نفتی را کم کند. گردشگری دریایی و ساحلی از اشکال پر طرفدار گردشگری در دنیااست که مزایای مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ... برای کشور و به ویژه برای استانگان بومی مناطق ساحلی ایجاد می‌کند. سومین نشست تخصصی اقتصاددریایابه که به ابتکار و اجرای روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد حمایت برخی از ارکان دریایی کشور آغاز شد، این بار به میزبانی گرم موسسه رده‌بندی ایرانیان برگزار شد و موضوع مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. در این نشست که با حضور مهندس فاطمی –مدیرکل توسعه گردشگری داخلی وزارتخانه میراث و گردشگری، کاپیتان مزینی فر– پژوهشگر گردشگری دریایی و مهندس صفری –رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی و تعدادی از فعالان گردشگری برگزار شد، کارشناسان به بررسی ماهیت، وضعیت و ظرفیت‌های گردشگری دریایی ایران پرداختند.

سؤال: راهبرد ملی ما در حوزه گردشگری دریایی چیست؟

مصطفی فاطمی: از قضا، در جلسات اخیر صحبت از چشم انداز و راهبرد در حوزه گردشگری دریایی در وزارت میراث فرهنگی و گردشگری و صنایع دستی شده است که ایجاد و توسعه سازه‌های آبی، آبی-خاکی و خاکی در بحث گردشگری ساحل و دریا می‌باشد. برای راهبرد ملی، ما سند توسعه گردشگری کشور را داریم که یک بند آن در حوزه آبی –بیشتر سدهاست. اما به صورت جامع چنین چیزی وجود ندارد

سؤال: آیا به زعم شما – دکتر مزینی فر– گردشگری ساحلی و دریایی یکی است و آیا اصولاً شما هفت میلیون گردشگر دریایی را تأیید می‌کنید؟ و آیا سفر متداول مردم به خطه شمال کشور جزء گردشگری محسوب می‌شود؟

امیر حسین مزینی فر: گردشگری ساحلی و دریایی دو موضوع جداوا لی به هم پیوسته هستند و ۷میلیون گردشگر دریایی قابل تأیید نمی‌باشد.

در خصوص سفر به شمال همچنان که قبلاً ذکر شد گردشگر یک تعریف مشخص دارد و آن هم اینکه کسی است که در مقصد گردشگری، حداقل به انداز یک و هشت دهم برابر افراد ساکن در مقصد هزینه کند. با این تعریف، اگر هر کسی در سفر خود حداقل این مقدار را هزینه کند، گردشگر محسوب می‌شود. به عنوان بخش خصوصی، این تعریف صراحت دارد و به دنبال بیلان سازی نیستیم. مصطفی فاطمی: من باید یک نکته را متذکر شوم؛ تعریف سازمان جهانی جهانگردی آن چیزی است که قبلاً ذکر



سومین نشست تخصصی اقتصاددریایا به چه ابتکار و اجرای روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد و حمایت برخی از ارکان دریایی کشور آغاز شد، این بار به میزبانی گرم موسسه رده‌بندی ایرانیان برگزار شد و موضوع مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.



این نشست که با حضور مهندس فاطمی –مدیرکل توسعه گردشگری داخلی وزارتخانه، کاپیتان مزینی فر– پژوهشگر گردشگری دریایی و مهندس صفری –رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی و تعدادی از فعالان گردشگری برگزار شد

در نشست بررسی صنعت گردشگری دریایی مطرح شد:

راهبرد ملی ما در حوزه گردشگری دریایی چیست؟

برگزاری سومین نشست تخصصی اقتصاد دریایبه توسط روزنامه دریایی سراسرآمد

امیر حسین مزینی فر: بیشتر هم می‌تواند باشد. ذکر یک مثال می‌تواند کمک کننده باشد؛ از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۴ سوم، بازه سه سرمایه گذاری دریا نسبت به خشکی بسیار متفاوت است.

هزینه هفت میلیون تومانی برای هر روز گردش دریایی نسبت به هزینه‌های ثرم دنیا، بسیار پایین است؛ مثلاً برای یک سفر هفت روزه با یک کشتی ۴ ستاره (و نه ۷ ستاره) که در سه کشور اروپایی توقف خواهد داشت، باید ۳۶۰ میلیون تومان بپردازید که نسبت مبلغ هفت میلیون تومانی قابل توجه است و بالا بودن مبلغ ۷میلیون تومان در کشور ما به میزان پایین سرانه درآمد کشور بر می‌گردد.

حسن رضا صفری: درباره علت عدم بازدارندگی قوانین باید گفت در آن ۳۷دستگاه مرتبط، چون تعریفی از گردشگری دریایی و ساحلی نداریم، سایر فعالیت‌های دریایی و ساحلی را به گردشگری دریایی و ساحلی تعبیر می‌کنند و چون در موضوع دیگری از فعالیت دریایی مجوز صادر می‌کنند، انتظار دارند که در زمینه گردشگری دریایی نیز مرجع صدور مجوز باشد.

ایزو یک کمیته ای به نام TC ۲۲۸ Technical Committee دارد که در آن بالغ بر ۲۰۰ استاندارد موجود است که هم گردشگری دریایی و هم دیگر حوزه‌های گردشگری به ویژه سیستم مدیریت گردشگری تعین کرده است. ما باید با توجه به تجربیات دنیا، قوانین شفافی را نوشته و نقش سازمان‌های مختلف را به صورت ساده و مشخص تعیین کنیم که مانع کار و فعالیت یک دیگر و گردشگری دریایی نشده و هر کدام نقش خود را در یک مسیر هماهنگ و متمرکز انجام دهند.

ما باید تعریف اسکله‌های گردشگری را از تعریف اسکله‌های تجاری و کاربردهای مبهم مجزا کنیم و فرصت بهره گیری از سواحل و دریا را در قانسون در نواحی که می‌توان گردشگری دریایی و ساحلی ایجاد کنیم، تسهیل نماییم.

سؤال: اقتصاد گردشگری در ایران چقدر به اقتصاد ایران و تولید ناخالص داخلی یاری می‌رساند؟

مصطفی فاطمی: اگر عایدی مستقیم از گردشگری را منظور کنیم کمتر از یک درصد اقتصاد کشور را شامل می‌شود. اما اگر درآمدهای غیرمستقیم و جانبی را مانند سازمان جهانگردی جهانی مدنظر قرار دهیمف بخش عمده ای از اقتصاد کشور در گیر حوزه گردشگری است. برای نمونه در دوره کرونا که جریان سفرها مختل شده بود، خسارت قابل توجهی به اقتصادها وارد شد. از ابتدای سال تا همین تعطیلات اخیر، حدود دو ماه حدود ۸۰میلیون سفر در کشور رقم خورده است. این آمار از چند جای مختلف، از ترددهماهای موبایل، ترددهماهای خودرو، اسکان در اماکن و مصرف سوخت به دست آمده است. اگر این ۸۰میلیون نفر به طور متوسط روزانه ۵۰۰ هزار تومان هزینه کنند، به میزان ۴۰ هزار میلیارد تومان صرف می‌شود. این چرخه مالی است که گردشگری ایجاد می‌کند و یکی از بزرگترین چرخه‌های مالی کشور است.

سؤال: در برخی برآوردها، گردشگری برای ایران، معادل ۱۰ تا۱۲ برابر فروش نفت ارزآوری برای کشور دارد، آیا امکان پذیر است؟ یعنی اگر نفت سالانه، ۲۰ میلیارد دلار عایدی برای کشور ایجاد کند، گردشگری ۲۰۰ میلیارد دلار می‌تواند درآمد برای کشور ایجاد کند؟

مصطفی فاطمی: درآمد گردشگری کشور ترکیه بیشتر از درآمد نفت ماست.

