



نخستین اجرای تماشاخانه سیار کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان در سواحل دریای خزر، از ساحل شهر ساری در استان مازندران آغاز شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، نمایش «زندگی در اعماق اقیانوس» به کارگردانی زهرا مریدی از روز ۱۵ تا ۲۱ شهریور ۱۴۰۳ در سواحل دریای خزر به همراه ویژه برنامه‌های قصه‌گویی، بازی و سرگرمی و مسابقه با اجرای علی اصغر ساقی با هدف افزایش نشاط اجتماعی و غنی‌سازی اوقات فراغت کودکان، نوجوانان و خانواده‌ها و در امتداد طرح سالم‌سازی دریا اجرا می‌شود.

این نمایش با موضوع حفاظت از محیط زیست و دوستی با طبیعت است که هنرمندان این گروه نمایشی با زبان هنر به اهمیت حفظ و صیانت از محیط زیست، به‌ویژه در رودخانه، دریا و اقیانوس‌ها می‌پردازند.

تماشاخانه سیار کانون با ۱۵ اجرا در ۹ نقطه ساحلی شهرستان‌های ساری، بابلسر، فریدونکنار، محمودآباد، نور، چالوس، نوشهر، تنکابن و رامسر از سوسو هنرمندان و مربیان مراکز کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان با مشارکت سازمان امور اجتماعی کشور به ارائه خدمات فرهنگی هنری می‌پردازد.

یادآوری می‌شود تماشاخانه سیار کانون پرورش فکری، تریلی نمایشی است که مجهز به امکانات صحنه نمایش، صدا و تصویر و... است که با حضور گروه‌های نمایشی به منظور ایجاد نشاط و شادی برای بچه‌های ایران به فعالیت فرهنگی هنری می‌پردازد. این تماشاخانه از ۲۳ تا ۲۷ شهریور نیز در استان گیلان به اجراهای خود ادامه می‌دهد.

نجات ۳۷ گردشگر توسط ناچیان غریق در آب‌های ساحلی آستارا



از آغاز اجرای طرح سالم‌سازی دریا تاکنون، ناچیان غریق مستقر در سواحل شهرستان مرزی بندر آستارا جان ۳۷ مسافر ناتوان در فن شنار از مرگ حتمی نجات دادند. سالم‌سازی دریا عنوان طرحی است که برای کاهش غریق در مناطق ساحلی جمهوری اسلامی ایران از آن یاد می‌شود و برای اجرای آن ناچیان غریق کاربرد در سواحل شهرستان‌های مختلف ساحلی کشور مستقر هستند و به مسافران درباره شنند در نقاط خطر آفرین هشدار می‌دهند؛ هر چند بارها شاهد عدم همکاری مردم با ناچیان غریق هستیم اما ناچیان غریق در دریا به فریاد مردم می‌رسند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، فرماندار آستارا به اینستا، اظهار کرد: از ابتدای شروع طرح سالم‌سازی دریا در تاریخ ۱۶ خرداد به مدت دو ماه و نیم تعداد نجات یافتگان ۲۱ نفر و از تاریخ ۱۰ الی ۱۵ شهریور نیز ۱۶ نفر نجات یافته داشتیم که جمعا از آغاز اجرای طرح ۳۷ نفر نجات یافته را شامل می‌شود.

محمد رضا شهاب زاده با بیان اینکه تعداد زیادی از نجات یافتگان به دلایل شخصی از ارائه مشخصات خودداری می‌کنند اما برآوردها به تعداد ۱۲۰ نفر است، گفت: برخی از مسافران نسبت به شنند در نقاط خطر آفرین شهرستان اقدام می‌کنند که باید از آن جلوگیری و به طرح‌های سالم‌سازی هدایت شوند و ناچیان غریق نیز باید در این نقاط حضور مستمر داشته باشند تا از حادثه‌های احتمالی پیشگیری کنیم و اجرای طرح نیز بدون غریق پایان یابد.

به گزارش اینستا، شهرستان مرزی بندر آستارا با فاصله ۲۰۰ کیلومتری از مرکز گیلان در شمال غربی این استان واقع شده است و از شمال به رودخانه مرزی آستاراجای در مرز جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان، از طرف شرق به دریای خزر، از جنوب به شهرستان تالش و از غرب به استان اردبیل محدود می‌شود و با داشتن جاذبه‌های ویژه تجارت مرزی و طبیعت زیبای ساحل دریای خزر و گردنه کوهستانی حیران، در تمام فصول سال پذیرای مهمانان و گردشگران است.



سخن یک دانش آموخته دریایی با وزیر راه و شهرسازی؛

«روزنامه دریایی سراسرآمد» منتشر می‌کند

مدیریت کنونی ترانزیت دریا در محاق

راهبری حمل و نقل دریایی ایران نیازمند نفسی تازه است

سپهر گروه دریامجور - ناخدا امیر حسین مزینسی فر، دانش آموخته دانشگاه دریایی امام خمینی (ره) در نوشتاری به وزیر راه و شهرسازی آورده است: سرکار خانم مهندس فرزانه صادق - وزیر محترم راه و شهر سازی - سلام علیکم - بی‌تردید از مهمترین مزایای کشور ایران در صنعت حمل و نقل دریایی موقعیت جغرافیایی و ژئوپولیتیک ایران و قابلیت ایجاد کربدور و هاب لجستیک جهانی می‌باشد. ایران در شمال از طریق دریای خزر در جنوب از طریق خلیج فارس، دریای عمان و تنگه هرمز پتانسیل بسیار خوبی برای پیشبرد این صنعت را داراست. وجود بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران موقعیت بسیار ارزشمندی را برای پیشبرد و درآمذزایی از طریق این صنعت مهیا می‌کند از طرفی با توجه به تحریم‌های پیش روی ایران، ناوگان دریایی ملی خط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (بازویی توانمند برای تسهیل ترانزیت دریایی به حساب می‌آید. کشتیرانی جمهوری اسلامی در رتبه‌بندی جهانی شرکت‌های حمل و نقل دریایی بین المللی در مقام ۱۴ دنیا قرار گرفته که البته پتانسیل‌های بسیار زیادی برای داشتن جایگاه بالاتر و بهتر را دارد.

بعد از موقعیت جغرافیایی و ناوگان حمل و نقل ملی ایران وجود نیروهای زبده و متخصص ایرانی را می‌توان به عنوان یکی از مهمترین نقاط قوت صنعت حمل و نقل دریایی ایران به حساب آورد، چرا که در دوران تحریم متخصصان لجستیک ایرانی با تکیه بر دانش و تخصص خود توانستند بخش عظیمی از نیازهای مردم شریف ایران را با وجود تمامی محدودیت‌ها و تحریم‌ها تامین نمایند. در ادامه تیر وار به بخشی از نقاط قوت این حوزه اشاره می‌شود:

- ۱-موقعیت استراتژیک و ژئوپولوتیک سواحل شمالی و جنوبی و هژمونی گستره بنادر ایرانی ر خلیج فارس و دریای عمان
- ۲- نزدیکی بنادر ایران به هاب‌های لجستیکی منطقه
- ۳- ناوگان تحت پرچم تجاری و نظامی
- ۴- قابلیت ساخت تعمیر و اورهال ناوگان و صنایع دریایی
- ۵- وجود پس کرانه‌های ارزشمند در جوار بنادر با قابلیت بهره برداری در ارایه خدمات بندری و دریایی
- ۶- وجود مناطق آزاد و ویژه صنعتی در مجاورت بندر و سواحل
- ۷- امکان ارائه خدمات با نرخ رقابتی در منطقه و حتی آسیا
- ۸- امکان ارائه خدمات ارزش افزوده در مناطق آزاد و ویژه مرتبط با بنادر ایران

شایان ذکر است، باتوجه به ۵۸۰۰ کیلومتر مرز های دریایی و ۷۳۰۰ کیلومتر مرز آبی جمهوری اسلامی ایران در شمال و جنوب و با بهره‌گیری از تخصص نیروهای ایرانی، سرمایه‌گذاری در این صنعت نوید بخش درآمذزایی بسیار کلان برای کشور می‌باشد. مشکلات زیرساختی حمل و نقل دریایی ایران را می‌توان به صورت تیر وار به شرح ذیل بیان کرد:

الف) جاده محور بودن بندر با توجه به گسترده بودن مرزهای آبی ایران در شمال و جنوب، متأسفانه عدم اتصال بندر به ریل و کامیون و جاده محوریبودن بندر اصلی کشور، بخصوص بندر شهید رجایی از مشکلات مهم در این حوزه در راستای ترانزیت و تبدیل شدن ایران به هاب ترانزیتی جنوب به شمال است.

ب) تعرفه‌های بندری: اخذ تعرفه‌های بندری یسکان در همه بنادر، آن هم زمانی که تمام بنادر بزرگ دنیا بر سر کاهش هزینه‌ها و تعرفه‌های بندری رقابت دارند. در حقیقت عدم وجود برنامه استراتژیک برای وارد چرخه کردن بندار کوچک مشهود است.

پ) پایین بودن سرعت بارگیری و تخلیه کالا: از مهمترین مشکلات زیرساختی صنعت دریایی ایران می‌باشد که به نبود تجهیزات و گتتری کرین‌های پیشرفته و جرثقیل‌های مدرن و عدم پویایی نرم‌افزارهای پورت اپورتورها‌های داخلی مربوط می‌باشد. به طور متوسط سرعت تخلیه و بارگیری در بنادر بزرگ دنیا به چند ساعت برای شناورهای ۱۸ تا ۲۰ هزار تنی می‌رسد اما این زمان در بندر شهیدرجایی نزدیک به ۲۴ ساعت به طول می‌انجامد، که باعث ترافیک کشتی‌ها در نزدیکی بندر شده و نهایتا مشکلات بسیار زیادی رو به وجود خواهد آورد.

ت) پایین بودن کیفیت خدمات کشتیرانی:

مدیر گمرک سازمان منطقه آزاد قشم

تراز تجاری منطقه آزاد قشم از ۳۵۰ میلیون دلار فراتر رفت



سپهر مدیر گمرک سازمان منطقه آزاد قشم گفت: تراز تجاری این گمرک به رقم مثبت ۳۵۰ میلیون و ۹۳۶ هزار و ۸۶۰ دلار

رسیده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، امیر علی داود اظهار کرد: تراز تجاری یاد شده به بازه زمانی ۱۷ ماهه (اول فروردین ۱۴۰۲ تا پایان مرداد ۱۴۰۳) از محل عملکرد صادرات نسبت به واردات از مبدا گمرک سازمان منطقه آزاد قشم مربوط می‌شود.

وی ادامه داد: تراز تجاری سال گذشته گمرک قشم به ۳۱۳ میلیون و ۳۱۹ هزار و ۴۲۷ دلار رسیده بود و ۳۷ میلیون و ۶۱۷ هزار و ۴۲۳ دلار هم به تراز تجاری پنج ماهه اول امسال این گمرک مربوط می‌شود.

مدیر گمرک سازمان منطقه آزاد قشم توضیح داد: در این بازه زمانی ارزش دلاری صادرات مجدد کالا از قشم به ۱۱۳ میلیون و ۲۲۴ هزار و ۷۶۰ دلار رسید که بیش از ۱۰۵ میلیون دلار آن به سال گذشته و افزون بر هفت میلیون و ۵۴۹ هزار دلار دیگر آن هم مربوط به پنج ماهه اول امسال است.

داود اضافه کرد: درآمد حاصل از عوارض کالا‌های صادرات مجدد از قشم در طول ۱۷ ماه یاد شده به بیش از ۵۸ میلیارد و ۷۵۸ میلیون و ۴۵۴ هزار ریال رسیده است. به گزارش ایرنا، جزیره زیبای قشم مشرف به تنگه هرمز و مجرای ورودی به خلیج فارس و دریای عمان است.

این جزیره که بزرگ ترین جزیره خلیج فارس است، به دلیل مجاورت با اقیانوس هند، وجود منابع نفت و گاز و واحدهای پتروشیمی و پالایشگاهی و تجهیزات فرا ساحلی و برخورداری از تسهیلات بندری برای کشتی‌های بزرگ (در رده پاناماکس) یکی از استراتژیک ترین جزایر ایران و خلیج فارس است که به دلیل خدمات سوخت رسانی به کشتی‌های عبوری از آبراهه بین المللی و پارک‌های انرژی و زیست - فناوری آن شهرتی جهانی دارد. از سوی دیگر، ویژگی‌های طبیعی و تاریخی این جزیره، باعث شده قشم به یکی از مقاصد گردشگری اصلی در ایران تبدیل شود.

و از ۴۰ هزار کانتینری که تخلیه و بارگیری شده سهم ترانشیپ ۱۰ هزار کانتینر بوده که حدود ۲۵ درصد از تخلیه و بارگیری کالا را شامل می‌شود. وی ادامه داد: در حال حاضر ترانشیپ در بنادر داخلی قشم، عسلویه و بندر بوشهر و بندر خرمشهر انجام شده و کانتینرها از بسیاری نقاط دنیا مخصوصا کانون‌های اصلی وارد بندر چابهار شده و سهم مرادات ما از بندر چابهار به بندر جبل علی سهم ۲۳ درصد، بندر هند ۲۲ درصد و بندر کشور چین هم ۵۵ درصد بوده است. عسکری نسب اظهار کرد: بندر چابهار آماده پذیرش کانتینر و تسهیلاتی در تخلیه و بارگیری کالا است و هدف گذاری که در این بخش انجام داده ۱۰۰ هزار TEU است که از این میزان ۲۵ درصد به ترانشیپ باز می‌گردد. مدیرکل بندر شهید بهشتی اظهار کرد: این بندر محل ورود و خروج کالا و تخلیه و بارگیری است که در حوزه واردات کالا ۴۸ درصد فعالیت داشته اینم که بخش عمده‌ای از نیازهای مشتریان از جمله قطعات بدکی خودروها که نیاز مشتریان بوده است را وارد کرده ایم.

مدیرکل بندر شهید بهشتی:

۴۰ هزار کانتینر در بندر شهید بهشتی تخلیه شد

سپهر مدیرکل بندر شهید بهشتی گفت: ۴۰ هزار کانتینر در بندر شهید بهشتی تخلیه و بارگیری شده که سهم ترانشیپ از این میزان ۱۰ هزار کانتینر بوده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، قاسم عسکری نسب با بیان اینکه یکی از روش‌های حمل و نقل کالا در دنیا ترانشیپ است به طوری که کالا مستقیم از بندر مبدأ وارد بندر مقصد نمی‌شود بلکه در این بین وارد یک بندر واسط شده و از طریق این بندر اقدام به تخلیه و بارگیری کالا می‌کنند گفت: از سال گذشته که در بندر شهید بهشتی چابهار به دلیل موقعیت استراتژیک که داشته بحث ترانشیپ کالا را شروع کرده‌ایم