

مطالبه‌گری گفتمان «توسعه‌دریامحور» ابلاغی رهبر معظم انقلاب؛

استانداری هرمزگان،همچنان به‌الگوی مشخصی از اقتصاد دریایایه نرسیده‌است!

حکمرانی محلی دریامحور و انتظارات بی پاسخ

سید گروه اقتصاددریایایه – مهدی ده دار – شاید اگر امروز تصمیم گرفته شود ۱۰۰ موضوع و اقدام اساسی در فرآیند توسعه کشور فهرست شود و از بین آنها ۵۰ موضوع مهم تر انتخاب و در نهایت ۵ موضوع کلیدی و جدی برگزیده شود، بدون شک موضوع «توجه به اقتصاد دریایا به و توسعه سسواحل و جزایر» در سبد انتخاب نهایی قرار می‌گیرد.

مهدی ده دار، پژوهشگر پیشرفت دریایا به صبح ساحل نوشت: خداوندگار حکیم و آفریننده جهان به سرزمین ایران نگاهی ویژه و پرنعمت داشته‌است؛ این جغرافیای سراسر فرصت و ظرفیت خدادادی، با بهره مندی از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی (۴۰ درصد مرزهای کشور) کشوری دریایی محسوب می‌شود؛ استان هرمزگان خود به تنهایی ۲۲۳۸ کیلومتر نوار ساحلی دارد که به همراه مزیت‌های رقابتی دیگری همچون مدیریت ۱۴ جزیره بزرگ و کوچک در خلیج فارس، همجواری با تنگه راهبردی هرموز و همچنین همکرانه بودن با دو پهنه دریایی عمان و خلیج فارس و همچنین سواحل مکران، سرزمین فرصت‌های طلایی توسعه دریامحور و اقتصاد دریایا به محسوب می‌شود اما افسوس که از این همه فرصت حاصلی جز «دریاسوزی» عاید مردمان مردمان ساحل نشین، ساکنان جزایر و دریابیشگان نشده‌است. اقتصاد دریایا به؛ مدیریت هوشمندانه سرزمین با تکیه بر قدرت تمدن‌ساز دریاست؛ هر چند ترکیب اقتصاد و دریا مفهومی سهل و ممتنع است، زیرا ترکیب واژگانی آسانی دارد اما نه برای نخبگان بلکه برای گفتاردرمانی مدیران؛ از سویی دیگر، پیاده‌سازی نظام حکمرانی بر مبنای مدل اقتصاد دریا نیازمند طراحی و اجرای فرآیندی پیچیده و چندوجهی است! متأسفانه ذهن خیلی از مدیران اقتصادی و دولتمردان همچنان پر از خالی است! به ویژه تشکیلات حکمرانی محلی مناطق ساحلی از جمله استان هرمزگان به عنوان مهم ترین استان ساحلی و دریایی ایران که کلکسیون‌ی از فهرست فرصت‌سوزی و دریاسوزی است. در سطح استانی و حتی ملی، از دولتمردان پرسش کنید که دقیقا بهره‌برداری خردمندانه از دریا و عمران و آبادانی کرانه‌ها و پسرکرانه‌ها، ایجاد خوشه‌های مختلف کسب و کارهای دریایی و توسعه دریامحور با چه شکلی از الگوی حکمرانی و مدل مدیریت اجرایی قرار است کام مردم را از اضلاع متکثر مکعب چندوجهی دریای توسعه، شیرین کند؟!

رونمایی از سیاست‌های کلی توسعه دریا محور توسط سکندار کشتی‌نظام

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب که طی ۲ دهه همواره مشوق و مروج گفتمان حکمرانی دریایا به بوده و هستند، در قالب مهندسی مجدد فرآیندهای

حکمرانی منجر به تمدن‌سازی نوین ایرانی –اسلامی و ریل‌گذاری درست مدیریت کلان کشور برای قرارگیری در کانال توسعه دریایا به، به ایسن انتظار بحق کنشگران اقتصادی و مدنی پاسخ مثبت دادند و در راستای اجرای بند یک اصل یکصدد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را برای اقدام به روسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.

براساس این ابلاغیه قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را، شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم در مهلت شش‌ماهه ارائه کند.

حکمرانی محلی دریامحور و انتظارات بی‌پاسخ

در نخستین سال‌های قرن جدید خورشیدی با استقرار دولت سیزدهم در راس‌ساختار مدیریت تشکیلات دیوانسالاری و حکمرانی، انتظار می‌رفت «مهدی دوستی» در مقام استاندار جوان و جویای نام هرمزگان، فعلاانه‌تر از تجربه ۱۹ استاندار پیش از خود، در قالب برنامه‌ای علامانه، دل به دریا بزند و ریسک‌های هوشمندانه‌تری برای تحرک بخشی به کشتی پیشرفت دریایا به داشته باشد؛ همچنان‌اما فعالان اقتصادی دقیق و درست‌نمی‌دانند و یا شاید هم اطلاعی ندارند که سیاست و برنامه عملیاتی مشخص دولت در حوزه اقتصاد دریا، صنایع پشتیبانی آن در پسرکرانه‌ها برای تکمیل زنجیره تامین کالا، رونق بخشی به بخش‌های ترانزیت، حمل و نقل و لجستیک و همچنین زنجیره تولید و صادرات چیست؟

این در حالی است که از همان روز نخستین دوره جدید مدیریتی در استان هرمزگان، یعنی ۱۱ مهرماه ۱۴۰۰، طبق حکم ابلاغی رییس جمهور به جناب دوستی استاندار جوان با کوله‌باری از تجربه و کنشگری و مدیریت پروژه‌های صنعتی و نفتی، انتظار می‌رفت در این دوساله اخیر، با تأکید بر سه اولویت مهم «اقتصاد دریا»، «اقتصاد انرژی» و «توسعه زیرساخت‌های گردشگری دریایی» که رییس جمهور برای استاندارش در هرمزگان تعیین کرده بود، امروز به مرحله‌ای از شکوفایی اقتصادی می‌رسیدیم که حداقل ناظران ناامیدانه ناله حسرت و افسوس سر ندهند که: «هر سال دریغ از پارسال!»

خیل گسترده‌ای از کنشگران حوزه صنعت، تجارت و اقتصاد و به ویژه اهالی کسب و کارهای دریایی و بندری، پس از گذشت دوسال از حضور و کنشگری مهدی دوستی، واقعا نمی‌دانند که برنامه جناب استاندار برای شکل‌گیری هندسه تحول آفرین اقتصاد دریایا به چیست؟

در ابتدایی ترین انتظار، پرسش این است که آیا پسرکرانه‌های بندری و شهر لجستیک از منظر استاندارد هرمزگان، شهرک صنعتی جدیدی مدنظر است یا منظور ششان همان اراضی پسرکرانه‌ای بنادر شهید رجایی و باهنر است که در هم‌پیوندی با دیگر بنادر استان، یک «شهر لجستیک» را شکل می‌دهند؟! گمان‌نگازنده بر این است که احتمالا استاندار هم‌پسان خیلی از مدیران و مشاوران پیرامونش، پس از دوسال از حکمرانی بر عمارت سپید استانداری، همچنان به الگوی مفهومی و پارادایم مشخصی از اقتصاد دریایا به رسیده‌است!

اقتصاد دریایا به، بهره‌برداری پایدار از دریا
عموم صاحب‌نظران معتقدند که اقتصاد (بی) Blue Economy) یا اقتصاد دریایا به بهره‌برداری خردمندانه و استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی شامل اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی است.

بر اساس این تعریف، هدف از شکل‌گیری اقتصاد دریایا به، را می‌توان به سه راهبرد کلی: بهبود شرایط زیستی و معیشتی عموم مردم از جمله ساحل‌نشینان و ساکنان پسرکرانه‌ها، ایجاد اشتغال پایدار و در نهایت رشد صعودی تولید دانست.

حوزه اقتصاد دریایا به مستلزم حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا از جمله حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر، آبزی پروری و شیلات، بیوتکنولوژی، زیست‌هوشناسی دریایی و معدنکاری دریایی قلمداد کرد.

روایت آماری از اقتصاد دریایا به

در هندسه جهانی اقتصاد دریایا به، کشوری همچون ویتنام و سپس غول اقتصادی جهان یعنی جمهوری خلق چین با سهم بیش از ۵۰ درصدی اقتصادشان در حوزه کسب و کارهای دریایی، مقام نخست را در جهان دارند. بنابر این آمارها، ایران کمتر از ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از منابع دریایی، تأمین می‌کند.

الزامات اساسی برای شکل‌گیری اقتصاد دریایا به که صاحب‌نظران حوزه توسعه آن را جمع‌بندی و نظریه‌پردازی کرده‌اند، شامل ۸ مفهوم بنیادین است:



۱- آینده‌نگری و توجه به رقابت‌های جهانی، تحولات منطقه‌ای در زمینه صنایع و حمل و نقل دریایی، لجستیک و زنجیره تامین، توسعه یکپارچه.
۲- توجه به زیرساخت‌های راه‌آهن، حمل و نقل هوایی و زمینی (به‌طور کلی حمل و نقل چندوجهی)
۳- برنامه‌ریزی توسعه بر اساس اصول کاربری اراضی و آمایش سرزمین
۴- توجه به اصول بنیادین مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM)

۵- توجه به نیروی انسانی متخصص: بسا توجه به ظرفیت بالای دانشگاه‌ها و ارتباط آنها با صنعت باید به جای استفاده از شعارهای عوارفبانه بومی‌گرایی و مهاجرت‌سبزی، توجه جدی نسبت به شایسته‌سالاری و جذب نخبگانی صورت گیرد.

۶- توجه به سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و تسهیل فرآیندها

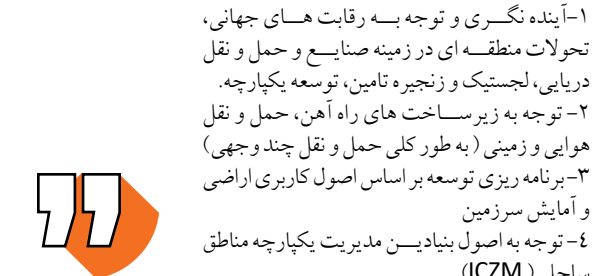
۷- توجه به بنادر و پایانه‌های دریایی

۸- توسعه زیرساخت‌های گردشگری دریایی

کارکردهای کلیدی استانداری در اقتصاد دریایا به

این در حالی است که برای رقم‌زدن پلنفرم کلی اقتصاد دریایا به بزرگ‌ترین وظایف یک استاندار شامل بیش از ۱۰ رویکرد و رسالت کلی خواهد بود که ما در نوشتار حاضر، سه مأموریت کلیدی را بازخوانی می‌کنیم:

۱- توجه به ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی در زمینه حمل و نقل کالا و مسافر
۲- برنامه‌ریزی برای تعمیر و نگهداری به منظور حفاظت و جلوگیری از تخریب زیرساخت‌های موجود فعلی.
۳- ایجاد کارگروه تخصصی اصلی، فرعی یا دبیری اداره کل بنادر و دریانوردی استان (همانند کارگروه اشتغال) و تدوین شرح وظایف برای اعضای با تعیین شاخص اندازه‌گیری پیشرفت دریایا به.
این در حالی است که با توجه به آنچه در ادامه این نوشتار و شماره‌های آتی روزنامه صبح ساحل می‌آید، ما برایتان روایت می‌کنیم که در هرمزگان، تصویر و تفسیر درستی از مفهوم اقتصاد دریایا به در ذهن و نظام فکری مدیران ارشد وجود ندارد.



از همان روز نخستین دوره جدید مدیریتی در استان هرمزگان، یعنی ۱۱ مهرماه ۱۴۰۰، طبق حکم ابلاغی رییس جمهور به استاندار جوان هرمزگان، انتظار می‌رفت در این دوساله اخیر، با تأکید بر سه اولویت مهم «اقتصاد دریا»، «اقتصاد انرژی» و «توسعه زیرساخت‌های گردشگری دریایی» که رییس جمهور برای استاندارش در هرمزگان تعیین کرده بود، امروز به مرحله ای از شکوفایی اقتصادی می‌رسیدیم



سه‌شنبه- ۲۲ آبان ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۸۲

اقتصاد دریا

کشورهای خلیج فارس
بخش دوم

اختلافات سرزمینی در منطقه خلیج فارس
دکتر همایون الهی - در ضمن قرارداد استخراج نفت شارجه با یک شرکت خارجی که قبل از این سال برای استخراج نفت در میدان نفتی مبارک منعقد شد، عینا به ایران منتقل گردید. هرچند موافقت شدد که منافع حاصل از این میدان نفتی به طور مساوی بین دو کشور تقسیم شود. ولی این توافق با ساحل ۱۲ میلی اوموسی مشکلی با آب‌های ساحلی ام‌القوین ایجاد کرد که در آن امتیاز کشف و استخراج نفت واگذار شده بود. مسأله بالاخره با توافق غیررسمی مبنی بر واگذاری ۱۵درصد از درآمد حاصل از فعالیت کمپانی مربوط در منطقه تحت قرارداد حل شد. این بدان معنی بود که با تولید یکصد هزار بشکه نفت در روز میبایست قیمت فروش ۱۵هزار بشکه نفت در روز به این شیخ نشین پرداخت شود.

موضوع مرزهای دریایی ایران با عراق در واقع همان اختلافات قدیمی در ارون‌درو است. در سال ۱۳۶۹ (۱۹۹۰) قبل از حمله عراق به کویت دولت عراق به ایران اطلاع داد که خط تالوگ را در ارون‌درو که قرار گرفته بود، به عنوان خط مرز آبی دو کشور قبول دارد.

خلیج فارس به علت عمق کم آن به صورت یک فلات قاره یکپارچه محسوب می‌شود. هشت کشور بر این دریا ساحل دارند که شانزده منطقه دریایی در میان آن‌ها می‌تواند به وجود آید.

از این تعداد هفت منطقه تعیین حدود شلده‌اند که عبارتنداز:

۱- ایران – بحرین سال ۱۳۵۱ (۱۹۷۲)
۲- ایران – عربستان سال ۱۳۴۷ (۱۹۶۸)
۳- ایران – قطر سال ۱۳۴۹ (۱۹۷۰)
۴- ایران – عمان سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵)
۵- قطر – امارات متحده عربی (ابوظبی) سال ۱۳۴۸ (۱۹۶۹)
۶- بحرین – عربستان سال ۱۳۳۷ (۱۹۵۸)
۷- ایران و امارات متحده عربی سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵)
که بخشی از این مرز دریایی بین ایران و دوبی تعیین شد و به اجرا درآمد، اما هنوز رسمیت نیافته است. جدا از این موارد حداقل ۱۰ مورد مرز دریایی دیگر در خلیج فارس باید تعیین شوند:
۱- مرز دریایی بحرین – قطر که به علت اختلافات دو کشور بر سر مالکیت مجمع‌الجزایر حوار نامشخص مانده است.
۲- مرز دریایی ایران – عراق که در حقیقت ادامه مرز دو کشور در ارون‌درو است.
۳- مرز دریایی ایران – کویت که طرفین در اوایل ۱۳۵۰ (دهه ۱۹۷۰) در مورد حدود دریایی طرفین به توافق رسیدند، ولی با توجه به اختلاف عراق – کویت تعیین دقیق آن ممکن نیست.
۴- مرز دریایی ایران – ابوظبی
۵- مرز دریایی عراق – کویت
۶- مرز دریایی ایران – امارات متحده عربی که به دلیل پیچیدگی وضعیت مرزی جزیره ابوموسی و موافقتنامه ایران و شارجه، این مرز‌ها هنوز تعیین و رسمیت نیافته‌اند.

۷- مرز دریایی ایران – دوبی که در سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵) موجودیت یافت و به نزدیکی جزیره ابوموسی می‌رسد.
۸- مرز دریایی عربستان –کویت که به علت اختلاف بر سر مالکیت جزایر فارو و ام‌المرامد بلا تکلیف مانده است.
۹- مرز دریایی عمان – امارات متحده عربی که به علت اختلاف در مرزهای خشکی در بخش شمالی رأس الخیمه و عمان شمالی در شبه جزیره مستدام تعیین نشده است.

۱۰- مرز دریایی قطر – عربستان که از یک سو در خلیج سلوا به دلیل اختلافات قطر و بحرین در مورد مالکیت جزایر حوار و مشخص نبودن نقطه اتصال مرز سوم، لاینحل مانده و از سویی دیگر، در خورالعید به دلیل نامشخص بودن وضع دقیق مرزهای خشکی دو کشور پس از توافق تامطمئن سال ۱۳۵۳ (۱۹۷۴) میان، آن‌ها همچنان نامعلوم مانده است.

۲- اختلافات مرزی و سرزمینی کشورهای حوزه خلیج فارس

الف – اختلافات ایران و عراق به دوران سلطه امپراتوری عثمانی بر این کشور بر می‌گردد. عثمانی‌ها در سال ۸۵۱ (۱۳۷۲)، عراق را از ایران جدا نمودند، هر چند این کشور چندین بار بین دو کشور تغییر حاکمیت داد اما در سال ۱۰۷۱ (۱۶۳۸) به طور کامل به تصرف عثمانی درآمد و این تصرف تا سال ۱۳۰۹ (۱۹۲۰) ادامه داشت. پس از سلطه عثمانی بر عراق، حدود مرزی بین دو کشور ایران و عثمانی طی معاهدات متعدد از جمله معاهده ذهاب ۱۰۱۸ (۱۶۳۹)، کردان ۱۱۲۵ (۱۷۴۶) و ارز روم (ارض روم) ۱۲۰۲ (۱۸۲۳) تعیین گردید. در قرارداد ۱۲۲۶ (۱۸۴۷) ارز روم (که به قرارداد دوم ارز روم مشهور است) برای اولین بار از شط‌العرب (ارون‌درو) نام برده می‌شود هر چند از مالکیت آن با تعیین حدود مرزهای دو طرف صحبتی به میان نمی‌آورد.