



گروه توسعه - **امید عباسی** - چندسالی است که موضوع اقتصاد آبی و توسعه دریامحور تبدیل به یکی از دغدغه‌های دولتمردان، نمایندگان مجلس و بخش‌هایی از حاکمیت شده است. باوجود ظرفیت‌های فراوان ایران در این حوزه، اما بسیاری از کارشناسان معتقدند که هنوز هم فاصله زیادی تا رسیدن به نقطه مطلوب در این حوزه باقی مانده است. در تمام این سال‌ها بنابر دلایل متعددی موفقیت چندانی در حوزه توسعه دریامحور حاصل نشده که یکی از مهم‌ترین آن‌ها موانی کاری و نبود حکمرانی یکپارچه در این بخش بوده است.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، توسعه دریامحور مجموعه‌ای از برنامه‌ها، سیاست‌ها و اقداماتی است که با هدف بهره‌برداری پایدار و موثر از ظرفیت‌های دریا و مناطق ساحلی برای رشد اقتصادی، ارتقای اجتماعی و حفاظت محیط‌زیست به کار برده می شود. به بیان ساده‌تر، توسعه دریامحور یعنی استفاده هوشمند و پایدار از دریا برای پیشرفت اقتصادی، ایجاد شغل، تقویت تجارت و حفظ محیط‌زیست دریایی.
باین حال، انظور که در برخی منابع آمده: ارکان توسعه دریامحور شامل اقتصاد آبی، زیرساخت‌ها، دیپلماسی دریایی، پایداری محیط‌زیست دریایی و توانمندسازی جامع ساحلی است.

در ذیل موارد ذکر شده در بالا، توسعه بندار و اسکله‌ها، گسترش خطوط ریلی و جاده‌ای متصل به دریا، مدیریت مرزهای آبی، توسعه مباحث مربوط به شیلات و گردشگری دریایی، بهره‌برداری اصولی از انرژی‌های تجدیدپذیر، توسعه حمل‌ونقل و تجارت دریایی، استخراج منابع زیرسطحی و زیرساخت‌ها، محافظت از منابع و تنوع زیستی دریا، مقابله با آلودگی‌ها، اشتغالزایی و بهبود معیشت ساکنان سواحل قرار گرفته است.

ویژگی‌های ممتاز ایران در توسعه دریامحور

ایران با ۵۸۰۰کیلومتر خط ساحلی و دسترسی به آب‌های آزاد خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، از پتانسیل بی‌نظیری برای توسعه اقتصاد دریامحور برخوردار است. بااین حال، سهم فعلی اقتصاد دریا در تولید ناخالص داخلی کشور تنها ۵ تا ۱۰درصد است. ایده توسعه دریامحور از

دهه‌های گذشته در ایران مطرح بوده، اما در آبان ۱۴۰۲، با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور توسط رهبر معظم انقلاب، این موضوع وارد مرحله‌ای جدیدی شد. این سیاست‌ها در ۹بند بر افزایش سهم اقتصاد دریا، توسعه پایدار سواحل و تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی کشور تأکید دارند. در بهار ۱۴۰۴، اساسنامه پیشنهادی سازمان توسعه دریامحور در جلسه‌ای به ریاست رئیس‌جمهور بررسی شد که نشان‌دهنده جدیت دولت برای ایجاد یک نهاد متمرکز جهت سیاست‌گذاری دریایی است.

در حال حاضر ایران در پروژه‌های دریایی، مانند کریدورهای شمال به جنوب، فشارافزایی میدان گازی پارس جنوبی و ... بسا عقب‌ماندگی‌هایی مواجه است. در چنین شرایطی به اعتقاد کارشناسان، سازمان توسعه دریامحور می‌تواند با توسعه زیرساخت‌های بندری و ترانزیتی، این کاستی‌ها را جبران کند. برای مثال، تقویت بنادر اصلی و ایجاد زنجیره‌های ترانزیتی چندوجهی می‌تواند تجارت بین‌المللی ایران را گسترش دهد. حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان نیز می‌تواند فناوری‌های موردنیاز این پروژه‌ها را تأمین کند.

کارشناسان معتقدند که موفقیت این سازمان به اجرای اصلاحات پیشنهادی در لایحه، از جمله شفافیت مالی،

هماهنگی نهادی و تمرکز بر توسعه نیروی انسانی بستگی

دارد. بارفع این چالش‌ها، سازمان توسعه دریامحور

و مکران می‌تواند سواحل ایران را به قطب‌های پیشرو

اقتصادی و ترانزیتی تبدیل کند. در غیر این صورت، خطر

بوروکراسی و ناکارآمدی، مشابه تجرب‌های گذشته، وجود

خواهد داشت.

ایده تأسیس سازمانی برای توسعه دریامحور

در بهار ۱۴۰۴، اساسنامه پیشنهادی سازمان توسعه دریامحور در جلسه‌ای به ریاست رئیس‌جمهور بررسی شد که نشان‌دهنده جدیت دولت برای ایجاد یک نهاد متمرکز جهت سیاست‌گذاری دریایی است. لایحه اساسنامه، سازمان توسعه دریامحور و مکران را به‌عنوان نهادی با شخصیت حقوقی مستقل و ماهیت شرکت دولتی معرفی می‌کند که وظیفه سیاست‌گذاری یکپارچه، هماهنگی و اجرای پروژه‌های دریایی را بر عهده دارد. این سازمان با

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد؛

جدیت دولت برای ایجاد سازمان توسعه دریامحور

چالش‌های ایجاد نهاد متمرکز سیاست‌گذاری دریایی چیست؟

تأسیس دفاتر دائمی در سواحل مکران (شامل چابهار، کنارک، قشم، جاسک) و جزایر بوموسی (شامل تنب‌بزرگ و کوچک، سیری، و فارور)، توسعه مناطق کم‌برخوردار و ژئوپلیتیکی را در اولویت قرار داده است. به گفته کارشناسان، این تمرکز می‌تواند بندر چابهار را به دروازه ترانزیتی آسیای میانه و جزایر خلیج فارس را به مقاصد گردشگری و اقتصادی تبدیل کند.

وظایف گسترده سازمان شامل برنامه‌ریزی برای ترانزیت چندوجهی (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه گردشگری و شیلات و حتی تعیین کاربری اراضی است. همچنین همکاری با نهادهای دفاعی برای تضمین امنیت سرمایه‌گذاری در مناطق حساس، از نقاط قوت این طرح است. اخیرا سعید رسولی، سرپرست سازمان بندر و دریانوردی اعلام کرده که برنامه اجرایی تحقق سیاست‌های اقتصاد دریامحور در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۳ به تصویب رسید و با توافق صورت گرفته در دولت این برنامه با جدیت در حال پیگیری است و دبیر خانه توسعه دریامحور کار خود را نهایی کرده و نظرات دستگاه‌های ذی‌ربط دریافت شده است.

رسولی همچنین گفته که در بسته قبلی، برای ۳۵دستگاه وظایفی تعیین شده بود که پس از بازنگری، نظرات آن‌ها اعمال شد. وظایف تعیین‌شده برای سازمان بندر و دریانوردی در این بسته و همچنین مأموریت‌های ذاتی سازمان، در حال اجرا هستند. وی همچنین اشاره کرده است که اجرای طرح‌ها مستلزم راهبری متمرکز توسعه دریامحور و هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط است و بر این اساس اساسنامه پیشنهادی برای تشکیل «سازمان توسعه دریامحور» که از تکالیف قانونی مصوب در قانون احکام دائمی بوده و سال‌ها معطل مانده بود، تهیه شده است. سرپرست سازمان بندار همچنین اعلام کرده است که این پیش‌نویس در جلسه توسعه دریامحور با ریاست رئیس‌جمهور مطرح و نقطه‌نظرات رئیس‌دولت دریافت شد. این سازمان وظیفه حاکمیتی، هماهنگی و هم‌افزایی میان دستگاه‌ها را بر عهده خواهد داشت.

چالش‌هایی برای ایجاد سازمان توسعه دریامحور باوجود ظرفیت‌ها و توانمندی‌های ویژه ایران در حوزه توسعه دریامحور، اما هنوز هم بسیاری از کارشناسان به‌دروستی معتقدند که چالش‌های قابل توجهی پیش روی این حوزه قرار دارد. هرچند به نظر می‌رسد که تدوین اساسنامه پیشنهادی برای تشکیل سازمان توسعه

وزیر میراث فرهنگی و گردشگری:

آغاز پروژه ملی گردشگری در سواحل کارون

وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گفت: به زودی شاهد توسعه زیرساخت‌های گردشگری و ایجاد انواع امکانات تفریحی در سواحل کارون به عنوان یکی از مراکز اصلی گردشگری آبی کشور در استان خوزستان خواهیم بود.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید رضا صالحی امیری با اشاره به اینکه استان خوزستان از قابلیت‌های زیادی در زمینه گردشگری دریایی، ساحلی و آبی برخوردار است، به مانا گفت: در این استان علاوه بر وجود سواحل زیبای خلیج فارس، شاهد وجود رودخانه‌های پرآب و جذابی هستیم که به لحاظ طبیعی بسیار منحصر به‌فرد هستند. وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی ادامه داد: همچنین وجود سدهای متعدد در این استان و به دنبال آن ایجاد دریاچه‌های پشت سد باعث شده تا زمینه توسعه هر چه بیشتر گردشگری آبی در خوزستان فراهم شود.وی با اشاره به جذابیت‌های رودخانه کارون گفت: در سفر اخیرى که به این استان داشتیم، توسعه زیرساخت‌های گردشگری و ایجاد انواع امکانات تفریحی در ساحل این رودخانه به عنوان یکی از مراکز اصلی گردشگری آبی کشور در استان خوزستان مصوب شد. وی تأکید کرد: به زودی با تخصیص اعتبارات لازم شاهد آغاز عملیات اجرایی این پروژه مهم در استان خوزستان هستیم که امیدواریم به دنبال آن شاهد رونق بیش از پیش گردشگری در خوزستان باشیم. رود کارون به طول ۹۵۰کیلومتر، طولانی‌ترین رود ایران است. آب آشامیدنی اهواز از رودخانه کارون تأمین می‌شود. علاوه بر اهواز، شهرهای شوشتر، مسجدسلیمان، خرمشهر و ایذه در حاشیه این رود قرار دارند. رودخانه کارون به غیر از تأمین آب آشامیدنی و کشاورزی و تولید برق مصرفی دارای موابه دیگری نیز است، از جمله بستر مناسبی، برای جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد مکان‌های تفریحی پرونق و نیز حمل و نقل کالا هست؛ به علت آن که از طریق آن می‌توان کالاهای تجاری و صادراتی ایران را با استفاده از حمل و نقل آبی، از اهواز و حتی شوشتر تا بندار بین‌المللی خوزستان مانند خرمشهر و آبادان منتقل کرد.رود کارون یکصد و هفدهمین میراث طبیعی ایران است که توسط سازمان میراث فرهنگی در ۲۰ بهمن ۱۳۸۹ در فهرست میراث طبیعی ایران قرار گرفت.

انقلاب بر دو واژه «ایمان» و «امید»، این دو مفهوم را مبنای حرکت نیروی دریایی در سال ۱۴۰۴ عنوان کرد و افزود: «امروز جامعه ما بیش از هر زمان دیگری نیازمند تقویت ایمان و امید است و این مهم باید در تمامی حوزه‌ها، به ویژه در نیروهای مسلح، مورد توجه قرار گیرد.»

فرمانده نیروی دریایی ارتش با اشاره به تحولات منطقه‌ای و حضور نیروهای بیگانه در آب‌های خلیج فارس گفت: «امروز آمریکایی‌ها صفا‌رایی کرده‌اند، اما ما با اعزام واحدهای سبک، ضمن حفظ اقتدار خود، توانستیم تحرکات آن‌ها را خنثی و حضورشان را بی‌اثر کنیم.»

وی همچنین از تلاش‌های مجموعه عقیدتی سیاسی نیروی دریایی، به ویژه علمای این مجموعه، تقدیر کرد و افزود: «حضور علمای عزیز در این مجموعه، پشتیبان قوی برای نیروهای ماست و باید از این ظرفیت بزرگ در جهت تقویت ایمان و روحیه جهادی بهره‌مند شویم.»

شنبه- ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۴ - سال یازدهم - شماره ۲۲۰۳

دریاپایه ۳ بنادر

ایجاد مسیر آبی در بندار و گمرکات، در کاهش فرایند ترخیص اثر گذار است



عضو هیئت نمایندگان تهران گفت: با اجرایی شدن مسیر آبی در بندار، نه حادثه‌ای مشابه حادثه بندر شهید رجایی اتفاق می‌افتد و نه کالا رسوب می‌کند و کارگاه‌های تولیدی متضرر می‌شوند.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمدرضا نجفی منش در رابطه با علل و عوامل مؤثر در طولانی شدن روند ترخیص کالاها در گمرکات و بندار، اظهار کرد: این مشکلات به صورت مستقیم ارتباطی به گمرکات ندارد بلکه سازمان‌ها و نهادهایی که با گمرک فعالیت می‌کنند در این زمینه نقش دارند که هر کدام به این پرسه زمان اضافه می‌کنند. وی عنوان کرد: برای نمونه سازمان استاندارد و بانک مرکزی در این پرسه نقش دارند. چند سال پیش پیشنهادی به گمرک دادیم و امیدوار به عملیاتی شدن آن هستیم و آن، ایجاد مسیر آبی است یعنی کالا زمانی که به گمرک می‌رسد فقط با یک نمونه‌گیری، به دست مصرف کننده برسد و بعد مراحل رسیدگی و مباحث مربوط به ارز و...انجام شود.

عضو هیئت نمایندگان اتاق تهران خاطر نشان کرد: با اجرایی شدن این پیشنهاد نه بار در بندر باقی می‌ماند و نه حادثه‌ای مشابه حادثه گمرک شهید رجایی اتفاق می‌افتد و نه کالا رسوب می‌کند و کارگاه‌های تولیدی در این راستا متضرر می‌شوند.

نجفی منش تصریح کرد: بهبود شرایط یک کار کارشناسی بسیار دقیق می‌طلبد و ما باید مبنای اعتماد سازی را تقویت کرده و به بخش خصوصی اعتماد کنیم تا کارها در زمان کمتری انجام شود.

ناخدا علی کم کوزه ساز به عنوان جانشین و معاون هماهنگ کننده جدید اداره عقیدتی سیاسی نیروی دریایی ارتش، منصوب شد.

ناخدا کم علی کوزه ساز به عنوان جانشین و معاون هماهنگ کننده جدید اداره عقیدتی سیاسی نیروی دریایی ارتش، منصوب شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مراسم تکریم و معارفه جانشین و معاون هماهنگ کننده قدیم و جدید اداره عقیدتی سیاسی نیروی دریایی ارتش با حضور امیر دریادار شهرام ایرانی فرمانده نادجا، امیر سرتیپ محمد اکرمی نیا معاون هماهنگ کننده سازمان عقیدتی سیاسی ارتش، حجت الاسلام والمسلمین سعید نصیرالاسلامی رئیس اداره عقیدتی سیاسی نادجا و معاونین سازمان عقیدتی سیاسی آجا و همچنین معاونین نیروی دریایی ارتش و جمعی از فرماندهان و مسئولان نیرو های مسلح در ستاد نادجا برگزار شد.

خودسوزی طبیعی دانه‌های روغنی در بندر امام با آمادگی و واکنش سریع تیم‌های عملیاتی بندر امام(ره) آتش مهار شد



تیم عملیاتی آتش‌نشانی و ایمنی بندر امام خمینی (ره) امروز جمعه حوالی ساعت ۱۱ با واکنش سریع و حرفه‌ای، آتش‌سوزی ناشی از خودسوزی طبیعی دانه‌های روغنی در یکی از انبارهای بخش خصوصی را با موفقیت مهار کردند.

به گزارش اقتصادسرآمد، ابوظالب گرایلو در این خصوص اظهار داشت: این حادثه که ناشی از خاصیت خودسوزی طبیعی دانه‌های روغنی بوده، در محموله حدود ۲۵۰۰ تنی متعلق به یک شرکت خصوصی رخ داد که تا مدت‌ها زمان ممکن تحت کنترل قرار گرفت.

گرایلو افزود: آمادگی مستمر تیم‌های ایمنی و آتش‌نشانی بندر برای مواجهه با این گونه حوادث که در فصول گرم به دلیل خاصیت خودسوزی دانه‌های روغنی امری شناخته‌شده است، موجب شد حادثه آتش سوزی به سرعت مدیریت و مهار شود.

وی تأکید کرد: طبیعت دانه روغنی سوپا این است که گاهی در شرایطی دچار خودسوزی می‌شود و در سال‌های گذشته نیز حادثه مشابهی در همین بندر روی داده است و خودسوزی کالای سوپا، در سال ۱۴۰۰ نیز رخ داده است. به گفته گرایلو، با توجه به خاصیت این دانه روغنی معمولاً دود ناشی از حریق آن بیش از حد معمول است. مدیرکل بندار و دریانوردی استسان خوزستان تصریح کرد: خوشبختانه این حادثه هیچگونه خسارت جانی در پی نداشته و مراحل پایانی اطفاء کامل آن در حال انجام است. فعالیت‌های عملیاتی بندر نیز طبق روال معمول و بدون وقفه در جریان می‌باشد.