

مر تفضی فاخری در نوشتاری به «روزنامه سر آمد»بررسی کرد؛

چالش‌های پیش‌روی مدیریت یکپارچه‌امور دریایی

آب‌ها نیز چالش‌های جدیدی پیشش روی مدیریت پایدار منابع دریایی ایجاد کرده‌اند.

در بعد اقتصادی، رقابت بر سر بهره‌برداری از منابع دریایی میان بخش‌های مختلف مانند شیلات، کشتیرانی، صنعت نفت و گاز و گردشگری ساحلی، نیازمند ایجاد تعادل و مدیریت هوشمندانه است. کمبود سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین دریایی و ضعف زیرساخت‌های پایش و نظارت نیز از موانع مهم در مسیر مدیریت کارآمد محسوب می‌شوند. از منظر امنیتی، تهدیداتی مانند دزدی دریایی، قاچاق انسان و مواد مخدر، تروریسم دریایی و اختلال در خطوط ارتباطی زیردریایی، نیازمند پاسخ‌های هماهنگ و فرامرزی است.

چالش دیگر، کمبود نیروی انسانی متخصص و آموزش‌دیده در حوزه‌های تخصصی مدیریت دریایی است که بر نامه‌ریزی و اجرای طرح‌های یکپارچه را با مشکل مواجه می‌سازد. همچنین نبود داده‌های دقیق و به‌روز از وضعیت محیط‌های دریایی و فعالیت‌های انسانی در این عرصه، تصمیم‌گیری‌های مبتنی بر شواهد را دشوار کرده است. در سطح بین‌المللی، ناهماهنگی بین کشورها در اجرای قوانین و استانداردهای دریایی و همچنین ضعف مکانیسم‌های نظارتی بر فعالیت‌های فرامرزی، چالش مضاعفی ایجاد کرده است.

علاوه‌بر این، تنش بین اهداف توسعه‌ای کوتاه‌مدت و ملاحظات پایداری بلندمدت، بسیاری از برنامه‌های مدیریت دریایی را با مشکل مواجه ساخته است. فشار ذی‌نفعان قادر تمند اقتصادی برای بهره‌برداری حداکثری از منابع دریایی، گاه منجر به نادیده گرفتن اصول توسعه پایدار می‌شود. در نهایت، چالش‌های نوظهور مانند تأثیرات فناوری‌های جدید (از جمله استخراج معادن اعماق دریا و انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی) بر اکوسیستم‌های آبی، نیازمند بازنگری مستمر در شیوه‌های مدیریتی است. این چالش‌های چندلایه و درهم‌تنیده نشان می‌دهد که مدیریت یکپارچه امور دریایی نیازمند عزم ملی، همکاری‌های منطقه‌ای و تعهد بین‌المللی است تا بتوان بین بهره‌برداری اقتصادی و حفظ محیط‌زیست دریایی تعادل ایجاد کرد.

راهکارهای بهبود مدیریت یکپارچه امور دریایی

برای بهبود مدیریت یکپارچه امور دریایی، مجموعه‌ای از راهکارهای کلیدی و عملیاتی باید مدنظر قرار گیرد. نخستین و اساسی‌ترین گام، ایجاد یک نهاد هماهنگ‌کننده مرکزی در سطح ملی است که بتواند با اختیار قانونی کافی، بین تمام دستگاه‌های دریایی کشور هماهنگی ایجاد کند. این نهاد باید دارای ساختاری منعطف و کارآمد باشد تا بتواند به سرعت نسبت به تغییرات محیطی واکنش نشان دهد. تدوین سند راهبردی ملی دریایی با مشارکت تمام ذی‌نفعان، از جمله دولت، بخش خصوصی، دانشگاه‌ها و سازمان‌های مردمی، گام بعدی است که باید مبتنی بر اصول توسعه پایدار و با در نظر گرفتن تمام ابعاد اقتصادی،

گروه دریایا به - مر تفضی فاخری -
رشد فزاینده فعالیت‌های انسانی در محیط‌های دریایی، از کشتیرانی و صید صنعتی تا اکتشافات معدنی و توسعه زیرساخت‌های ساحلی، فشار بی‌سابقه‌ای بر اکوسیستم‌های ظریف دریایی وارد کرده است. هم‌زمان، رقابت ژئوپلیتیک بر سر کنترل مسیرهای دریایی استراتژیک و منابع بستر دریاها، امنیت دریایی را به موضوعی حیاتی در روابط بین‌الملل تبدیل کرده است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، مر تفضی فاخری، دکتری مدیریت بازرگانی و کارشناس مسائل اقتصادی در نوشتاری اختصاصی برای این روزنامه به چالش‌های موجود در مسیر ایجاد مدیریت یکپارچه در امور دریایی کشور با نگاهی به وضعیت تقسیم‌کار ملی صورت گرفته توسط دستگاه‌های مختلف پرداخته است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

در چنین شرایطی، مفهوم «مدیریت یکپارچه امور دریایی» به‌عنوان پارادایمی نوین در حکمرانی دریایی مطرح شده است. این رویکرد که بر هماهنگی بین بخش‌های مختلف اقتصادی، زیست‌محیطی و امنیتی تأکید دارد، در پی ایجاد تعادل بین بهره‌برداری از منابع دریایی و حفظ این اکوسیستم‌ها برای نسل‌های آینده است.

چالش‌های مدیریت یکپارچه امور دریایی

مدیریت یکپارچه امور دریایی با چالش‌های متعدد و پیچیده‌ای روبروست که ماهیت چندبعدی و فرابخشی این حوزه را نشان می‌دهد. یکی از عمده‌ترین چالش‌ها، تعدد نهادهای تصمیم‌گیر و تداخل وظایف سازمان‌های مختلف در حوزه دریایی است که منجر به موازی‌کاری، پراکندگی تصمیم‌گیری‌ها و کاهش کارایی مدیریت می‌شود. به‌عنوان مثال، در بسیاری از کشورها وزارتخانه‌های نفت، راه و ترابری، نیروهای مسلح، محیط‌زیست و سازمان‌های شیلاتی هر یک بخشی از امور دریایی را مدیریت می‌کنند که این امر هماهنگی را دشوار می‌سازد. چالش دیگر، محدودیت‌های حقوقی و نقصان قوانین جامع دریایی است که گاه با کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند UNCLOS ناسازگار بوده یا پاسخگوی نیازهای نوظهور نیستند.

مناقشات مرزی و اختلافات حاکمیتی بر سر آب‌های سرزمینی، مناطق انحصاری اقتصادی و حقوق بهره‌برداری از منابع بستر دریاها نیز از موانع جدی در مسیر مدیریت یکپارچه محسوب می‌شوند. این اختلافات گاه به تنش‌های سیاسی بین کشورها منجر شده و همکاری‌های منطقه‌ای را مختل می‌کند. از سوی دیگر، فشار فزاینده فعالیت‌های انسانی بر محیط‌های دریایی شامل آلودگی‌های نفتی، فاضلاب‌های صنعتی، پسماند‌های پلاستیکی و صید بی‌رویه، اکوسیستم‌های دریایی را در معرض تهدید جدی قرار داده است. تغییرات اقلیمی و پیامدهای آن مانند افزایش سطح آب دریاها، گرمایش اقیانوس‌ها و اسیدی شدن

در بازدید معاون سازمان پدافند غیر عامل از بندر امیرآباد مطرح شد:

دستگاه‌های اجرایی موظفند اقدامات پیشگیرانه پدافند غیر عامل را در همه پروژه‌ها اعمال کنند



معاون زیربنایی سازمان پدافند غیر عامل کشور با حضور در بندر امیرآباد، با بخش‌های مختلف و واحدهای عملیاتی این بندر بازدید و با مدیر کل این بندر دیدار کرد. مصطفی طرزی از واحدهای مختلف عملیاتی این بندر بازدید و با محمد علی موسی پور گرجی مدیر کل بندر امیرآباد دیدار و پیرامون اقدامات پیشگیرانه حوزه پدافند غیر عامل گفتگو کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد علی موسی پور گرجی

ضمن خیر مقدم، به اهمیت اجرای پدافند غیر عامل در توسعه صنعت حمل و نقل دریایی اشاره کرد و گفت: امنیت و آرامش، توسعه زیرساخت‌ها، توانمندی‌ها و استفاده از ظرفیت‌های لازم در توسعه صنعت دریایی با اجرای سیاست‌های ایلاغی پدافند غیر عامل محقق خواهد شد و دستگاه‌های اجرایی موظفند به لحاظ حفظ امنیت و اجرای اقدامات پیشگیرانه ملاحظات پدافند غیر عامل را در همه پروژه‌ها خصوصا پروژه‌های زیر ساختی اعمال نمایند. مدیر کل بندر امیرآباد افزود: اجرای پدافند غیر عامل در مناطق حساس و حیاتی علی‌الخصوص بندار کشور، باعث افزایش آمادگی در برابر انواع تهدیدات می‌شود و صنعت حمل و نقل به عنوان یک زیرساخت مهم و تأثیرگذار نیز از آن مستثنی نیست که با اجرای الزامات پدافند غیر عامل، آسیب‌پذیری زیرساخت‌ها در مواقع بحرانی تقلیل خواهد یافت. مصطفی طزری، معاونت زیربنایی سازمان پدافند غیر عامل کشور در این دیدار گفت: کشور ایران با موقعیت استراتژیک و منحصر به فرد خود همیشه در رصد دشمن قرار دارد و آنها همواره با تغییر در قاعده بازی و با همه ظرفیت‌های اقدامی، عملی و پشتیبانی و رسانه‌ای خود درصدد ضربه زدن به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران می‌باشند.

طرزی تصریح کرد: سازمان پدافند غیر عامل به عنوان یک نهاد حاکمیتی، بر سیاستگذاری‌های راهبردی، دفاعی و حفظ مصونیت زیرساخت‌ها نظارت داشته و متناسب با تهدیداتی که برای این زیرساخت‌ها در کشور متصور است، پیش‌بینی‌های مقابله‌ای و تخصصی را انجام می‌دهد و دستگاه‌های اجرایی نیز به عنوان بازوان اجرایی پدافند غیر عامل باید این قوانین و دستورالعمل‌های پیشگیرانه را به کار بندند تا آسیبی به زیر ساخت و روند فعالیت آن دستگاه‌ها وارد نیابد.

خبر

نماینده زرتشتیان ایران در مجلس شورای اسلامی:

چابهار ظرفیت بالقوه‌ای در حوزه مشاغل دریایی دارد

نماینده زرتشتیان ایران در مجلس شورای اسلامی بیان کرد: چابهار به‌عنوان یک بندر استراتژیک می‌تواند نقش مهمی در ترازیت کالا ایفا کند و همچنین از نظر اقتصاد دریا محور ظرفیت‌های بالقوه‌ای در حوزه مشاغل دریایی دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، بهشید برخوردار در این سفر، ضمن بازدید از نقاط مختلف این شهرستان‌ها، گفت: چابهار و دشتیاری مناطق بسیار زیبایی با مردمی خون‌گرم و مهمان‌نواز هستند که باید مورد توجه ویژه قرار گیرند.



اجتماعی و زیست‌محیطی طراحی شود. در بعد قانونی، بازنگری و به‌روزرسانی قوانین داخلی برای انطباق با استانداردهای بین‌المللی و رفع خلأهای موجود ضروری است. ایجاد سیستم یکپارچه پایش و نظارت دریایی با استفاده از فناوری‌های نوین مانند سنسجش از دور، ماهواره‌ها و سیستم‌های هوشمند، امکان مدیریت بهینه منابع و شناسایی سریع تهدیدات را فراهم می‌کند. سرمایه‌گذاری در پژوهش‌های کاربردی دریایی و ایجاد بانک اطلاعاتی جامع از منابع و اکوسیستم‌های دریایی کشور، پایه علمی لازم برای تصمیم‌گیری‌های مدیریتی را تأمین خواهد کرد. توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در زمینه‌های امنیتی، مقابله با آلودگی و مدیریت منابع مشترک دریایی، از دیگر راهکارهای مؤثر است. تربیت نیروی انسانی متخصص از طریق تأسیس مراکز آموزشی تخصصی دریایی و برگزاری دوره‌های مشترک برای کارکنان سازمان‌های دریایی، کمبودهای موجود در این حوزه را مرتفع خواهد ساخت. تشویق مشارکت بخش خصوصی در پروژه‌های دریایی از طریق ایجاد مشوق‌های مالی و قانونی، می‌تواند به توسعه زیرساخت‌ها و فناوری‌های دریایی کمک شایانی کند. اجرای برنامه‌های حفاظتی مانند ایجاد مناطق حفاظت‌شده دریایی و احیای زیستگاه‌های تخریب‌شده، باید در اولویت برنامه‌های مدیریتی قرار گیرد.

استفاده از مکانیسم‌های اقتصادی مانند تعیین ارزش اقتصادی خدمات اکوسیستمی دریاها و اعمال مالیات بر آلودگی، می‌تواند رفتار ذی‌نفعان را به سمت بهره‌برداری پایدار سوق دهد. تقویت دیپلماسی دریایی برای حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات مرزی و افزایش همکاری‌های دو جانبه و چند جانبه، فضای لازم برای مدیریت مشترک منابع را فراهم می‌کند. ایجاد سیستم هشدار سریع برای مخاطرات دریایی و برنامه‌ریزی برای مقابله با بحران‌هایی مانند آلودگی‌های نفتی یا طوفان‌های دریایی، از ضروریات مدیریت یکپارچه است. شفاف‌سازی اطلاعات و افزایش آگاهی عمومی از اهمیت دریاها و برنامه‌های آموزشی و رسانه‌ای، مشارکت جامعه را در حفاظت از محیط‌های دریایی افزایش خواهد داد. پیاده‌سازی اصول اقتصاد چرخشی در فعالیت‌های دریایی و ساحلی، به کاهش ضایعات و استفاده کارآمد از منابع کمک می‌کند. توسعه فناوری‌های نوین مانند انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، آب شیرین‌کن‌های سازگار با محیط‌زیست

معاون توسعه آبی‌پروری سازمان شیلات ایران:

تولید ۱۲۵ گونه ماهی زینتی در ایران

معاون توسعه آبی‌پروری سازمان شیلات ایران گفت: ۱۲۵ گونه از ۲ هزار و ۵۰۰ گونه اصلی ماهی‌زینتی دنیا در ایران تولید می‌شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی شکوری افزود: ایران جزو کشورهایی است که تنها ۲ درصد از تولید ماهیان زینتی را در اختیار دارد و این درحالی است که تولید این ماهیان در سنگاپور ۳۳درصد و در تایلند ۲۳درصد است.

وی ادامه داد: ۱۲۵ کشور در تجارت ماهیان زینتی نقش دارند و هفت هزار گونه ماهی زینتی در دنیا تجارت می‌شود.

معاون توسعه آبی‌پروری سازمان شیلات ایران با بیان اینکه، ۶۰درصد از ماهیان زینتی در آب شیرین و ۳۰درصد در آب شور تولید می‌شوند، ادامه داد: ۲۵درصد از تولیدکنندگان ماهیان زینتی در کشور جزو تولیدکنندگان بزرگ، ۵۵درصد متوسط و ۲۵ تا ۳۰درصد جزو تولیدکنندگان خرد هستند.

شکوری عنوان کرد: اصفهان، تهران، قزوین، مرکزی، فارس، البرز و آذربایجان شرقی تولیدکنندگان ماهیان زینتی در کشور هستند و سال گذشته ارزش صادرات ماهیان زینتی ایران به ۹۰۷هزار دلار رسید و در این سال ۶۴۳هزار دلار هم واردات انجام شد.وی اضافه کرد: تولید با آب کم، مساحت کم، امکان سرما به‌گذاری، تنوع گونه‌ای و نژاد مهمترین مزایای تولید ماهیان زینتی است و امکان گسترش بازار داخلی و صادرات در بازارهای منطقه‌ای و اروپا فراهم است.معاون توسعه آبی‌پروری سازمان شیلات ایران افزود: گسترش بیماری‌ها، افزایش هزینه‌های انرژی، نبود احساس نیاز در جامعه به جز شب عید، رقابت شدید بین‌المللی، پایین بودن استانداردها در عرصه جهانی و کمبود وسایل از جمله مشکلات تولید ماهیان زینتی در کشور است.شکوری یادآور شد: براساس برنامه هفتم توسعه، ۵۵۰ میلیون قطعه ماهی زینتی باید در کشور تولید شود که این ظرفیت فراهم است.وی با بیان اینکه، پنج میلیون قطعه ماهی زینتی در ۱۰۰ مرکز از طریق توسعه مشاغل خانگی تولید می‌شود، گفت: شهرک ماهیان زینتی ۲۰سال است که در مازندران متوقف مانده، در استان مرکزی ظرفیتی با ۱۰ میلیون قطعه آماده بهره‌برداری است و این شهرک در اصفهان نیز سال‌هاست متوقف است.

اقتصادسرآمد

پنج‌شنبه -۸ خرداد ۱۴۰۴ - سال یازدهم - شماره ۲۲۱۴

دریایا به ۳

بنادر

در فروردین واردبیهشت امسال ثبت شد
افزایش ۲۴درصدی جابه‌جایی کالاهای نفتی و غیرنفتی در بنادر غرب هرمزگان



مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان گفت: بیش از ۲ میلیون و ۲۲۸ هزار تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی در دو ماهه امسال در بنادر غرب این استان تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مر تفضی سالاری اظهار کرد: از ابتدای سال جاری تا پایان اردیبهشت، در مجموع ۲ میلیون و ۲۲۸ هزار و ۲۴۳ تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی در بنادر غرب هرمزگان جابه‌جا شده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۲۴درصد افزایش به ثبت رسیده است.

وی ادامه داد: از مجموع عملیات تخلیه و بارگیری انجام‌شده، یک میلیون و ۱۷۰هزار و ۱۸۷ تن با افزایش ۲۶درصدی مربوط به کالاهای غیر نفتی و یک میلیون و ۵۸ هزار و ۵۶ تن نیز با افزایش ۲۱درصدی به فرآورده‌های نفتی اختصاص دارد.

مدیر بنادر غرب هرمزگان همچنین از صادرات یک میلیون و ۱۸۰ هزار و ۹۸۶تن در بازه زمانی خبر داد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل افزایش ۵۴درصدی داشته است.

به گفته سالاری، از مجموع صادرات نفتی و غیرنفتی انجام‌شده که شامل میوه و تره بار، خشکبار، مواد معدنی و مصالح ساختمانی بوده، ۶۳۳ هزار و ۴۷۱ تن با رشد ۵۰درصدی مربوط به صادرات غیرنفتی بوده است.

اسکله صیادی و تفریحی در کلارآباد احداث می شود

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران از صدور مجوز ساخت سکوی صیادی و تفریحی در نوار ساحلی کلارآباد خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، سعید کیاکجوری از موافت سازمان بنادر و دریانوردی با ساخت سکوی صیادی و تفریحی در نوار ساحلی استان (شهر کلارآباد) خبر داد و به مهر افزود: با توجه به پیگیری‌های انجام‌شده از سوی این اداره کل، کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با ساخت این سکو توسط سرمایه گذار بخش خصوصی، بر اساس مشخصات تعیین‌شده و رعایت کلیه قوانین و مقررات داخلی و کنوانسیون‌های مرتبط، صرفاً با کاربری صیادی و تفریحی موافقت کرده است.

وی ادامه داد: مجوز پروژه مذکور در سال ۱۳۹۰ با کاربری شیلاتی صادر شده بود و هم‌اکنون حدود ۳۰درصد پیشرفت فیزیکی دارد و با اصلاح مجوز و طرح، کاربری تفریحی نیز به این پروژه اضافه شده است.مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر خاطر نشان کرد: مجوز ساخت این سکوی صیادی و تفریحی بر اساس تأیید اعضای کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین موافقت ارگان‌های ذیربط استانی، شامل دریایانی، شرکت سهامی آب منطقه‌ای، ادارات کل منابع طبیعی و میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی صادر شده است.

قانون ساماندهی ملوانی باید اجر اشود

یک نماینده مجلس با تأکید بر لزوم اجرای قانون ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی، گفت: در نظام قانون‌مدار کشور، اجرای قانون باوجود برخی انتقادات یا نواقص -امری الزامی است.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد سرگزی با تأکید بر ضرورت اجرای قانون ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی به مهر اظهار کرد: در نظام حقوقی کشور، قانون باید مبنای عمل قرار گیرد و هم مسئولان و هم مردم ملزم به رعایت آن هستند. طبیعی است که هر قانونی ممکن است با انتقاداتی مواجه شود یا نواقصی داشته باشد، اما این مسائل نباید مانع از اجرای قانون شوند.وی ادامه داد: در سازوکارهای قانونی کشور نیستی وجود ندارد؛ در صورت وجود ایراد یا نقص، امکان اصلاح قانون با طی فرایندهای مشخص و کارشناسی فراهم است. باین حال، تا زمانی که اصلاح صورت نگرفته، اجرای قانون موجود الزامی است. در واقع، بدون اجرای قانون نمی‌توان به‌درستی منافع یا آسیب‌های آن را ارزیابی کرد.سرگزی همچنین با اشاره به ضرورت اصلاحات مبتنی بر مطالعات تخصصی تصریح کرد: در صورت نیاز به اصلاح قانون، این فرآیند باید با دقت، بهره‌گیری از نظر کارشناسان و تمامی ذنفعان انجام شود؛ امری که معمولاً زمان‌بر است. با این حال، در شرایط کنونی، اولویت دولت و مجلس اجرای قانون مصوب است.