

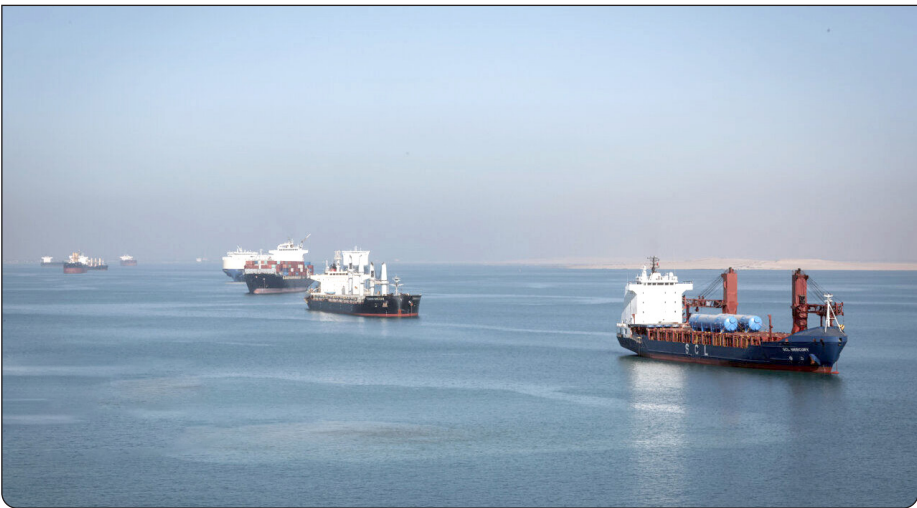
«سرآمد» آینده مبهم ایران دریایی را بررسی می کند؛

# چرا مدیران برنامه ریزی کشور توسعه دریایی را باور ندارند!

ارگان های موازی دریایی، بزرگ ترین چالش مدیریت حوزه در باست

گروه دریا پایه – امید اسماعیلی – برخی کارشناسان معتقدند که باوجود تمامی ظرفیت ها، توانمندی ها و تاکیداتی که از سوی مسئولان رده بالای جمهوری اسلامی برای توسعه دریامحور در کشور وجود دارد، اما هنوز هم بسیاری از ساختارهای موجود در کشور دریاگریز هستند و افرادی در بخش های مختلف بر پست های مدیریتی قرار گرفته اند که درک درستی از توسعه دریایا به نداشته و باوری به جایگاه ویژه اقتصاد دریا برای توسعه و پیشرفت ایران ندارند.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، ایران حدود ۵۸۰۰کیلومتر خط ساحلی دارد. حدود ۷۴۰کیلومتر خط ساحلی در شمال کشور، در استان های گیلان، مازندران و گلستان و در حاشیه دریای خزر واقع شده است. همچنین حدود ۲۴۴۰کیلومتر خط ساحلی در جنوب کشور وجود دارد. خط ساحلی جنوب ایران از مرز عراق تا مرز پاکستان را شامل می شود و سواحل استان های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان را در خود جای داده است. وجود چنین مساحتی از سواحل و دسترسی به



آب های بین المللی، ظرفیتی بی نظیر برای استفاده از اقتصاد دریامحور و ایجاد توسعه دریایا به در کشور است.

بسیاری از کارشناسان و فعالان حوزه اقتصاد دریایا به معتقدند که در حال حاضر ارتقای دانش مدیریتی در حوزه مدیریت دریایی کشور، یکی از الزامات حرکت رو به جلو جهت ایجاد توسعه دریایا به در ایران است. آن ها بر این باورند که در کشوری که به لحاظ جغرافیایی یک قدرت دریایی محسوب می شود، هنوز سطح دانش مدیریتی در این حوزه بسیار پایین است و متخصص معدودی در زمینه وجود دارند. گالیه ها و صحبت های انتقادی استاندار هرمزگان درباره ساختار دریاگریز بر نامه ریزی در ایران تنها یکی از آخرین نمونه های مطرح شده در رسانه ها در

مطورزاده در آئین راه اندازی خط دریایی خرمشهر – بصره:

## توسعه ظرفیت های دریایی خرمشهر در دستور کار نهادهای ملی قرار گرفته است



نماینده خرمشهر در مجلس از پیگیری ها برای توسعه ظرفیت های دریایی این شهرستان خبر داد و گفت: در راستای سیاست توسعه دریامحور، اقدامات مؤثری در خرمشهر آغاز شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، مصطفی مطورزاده در آئین افتتاح خط دریایی خرمشهر – بصره اظهار کرد: در قرون گذشته از ظرفیت های گسترده دریایی در مسیر توسعه کشور غفلت شده بود، اما در سال های اخیر، حرکت هایی در زمینه امکانات و قابلیت ها آغاز شده که نویدبخش آینده ای روشن است.

وی با اشاره به اقدامات انجام شده در حوزه صنایع دریایی، سواحل فراآفتاب، تأمین نیازهای شرکت های نفت و گاز و ساخت سازه های تخصصی افزود: خرمشهر در این میان جایگاه ویژه ای دارد. یکی از پروژه های کلیدی، یارد مهم تأسیسات دریایی خرمشهر است که در ۳۰ سال گذشته به کار گرفته شده و اکنون بار دیگر در کانون توجه قرار گرفته است.

نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی توضیح داد: یک کارخانه در جوار رود اروند از جمله ظرفیت های فعال منطقه است و یارد دوم کشتی سازی نیز یکی دیگر از طرح های محوری برای توسعه اشتغال و صنعت در خرمشهر به شمار می رود.

مطورزاده با اشاره به دیدار اخیر خود با مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: در این نشست، قول مساعد برای مشارکت در توسعه ظرفیت های شرکت های کشتی سازی خرمشهر داده شد.

وی با اشاره به سفر وزیر دفاع در تاریخ سوم خرداد به خرمشهر، بیان کرد: در جریان این سفر، مقرر شد شرکت موسوی، از زیرمجموعه های وزارت دفاع در زمینه ساخت شناورهای دریایی، سفارش های خود را به این مجموعه اختصاص دهد.

به گزارش خبرنگار مهر، در راستای تردد دریایی زائران اربعین حسینی از بندر خرمشهر به بصره و بالعکس، نخستین سفر دریایی امروز جمعه ۱۰ مردادماه از پایانه مسافری خلیج فارس بندر خرمشهر به سمت اسکله کورنیش بندر بصره انجام شد.

این سفر دریایی توسط کشتی توسط بخش خصوصی با امکانات ویژه انجام شد و با توجه به استقبال زائران، امکان برقراری این تردد به صورت روزانه فراهم شده است.

ترتیبال مسافری دریایی خلیج فارس با بیش از ۶ هزار متر مربع مساحت و ۲ پست اسکله، ظرفیت خدمات دهی روزانه و گسترده به مسافران دریایی را دارا و در حال خدمات رسانی به زائران اربعین حسینی است.



مدیریتی می شود. از طرف دیگر، گاهی اوقات، مدیران دولتی در این بخش ها منصوب می شوند که تخصص و تجربه کافی در زمینه امور دریایی نداشته و به ضرورت توسعه دریایی باور ندارند. این مدیران به جای پیگیری اهداف ملی، تنها به اهداف سازمانی خود توجه می کنند. درآمدهای نفتی که عمدتاً از منابع خشکی یا بخش های خاص دریایی به دست می آید، نیز باعث شده مدیران کمتر به دنبال تنوع بخشی به منابع درآمدی و توسعه سایر بخش های اقتصاد دریایی باشند. حالاً مدت ها است که شنیده می شود زیرساخت های بندری و حمل و نقل دریایی در کشور بیشتر در خدمت صادرات نفت و واردات کالا قرار گرفته و توسعه همه جانبه اقتصاد دریا با چالش های بیشتری مواجه است. شرایط اقتصادی و تحریم ها، ریسک سرمایه گذاری در پروژه های بزرگ دریایی را افزایش داده است. این پروژه ها به سرمایه گذاری های کلان و بلندمدت نیاز دارند که در شرایط فعلی، جذابیت کمتری برای سرمایه گذاران داخلی و خارجی دارند. همچنین نبود ابزارهای مالی تخصصی و نوین برای تأمین مالی پروژه های دریایی، باعث شده جذب منابع مالی با چالش مواجه شود. برخلاف بسیاری از کشورهای توسعه یافته که شهرهای مهم آن ها در کنار دریا قرار دارند، اکثر کلان شهرهای ایران در مناطق ساحلی و عدم توجه به توسعه این مناطق شده است. گروهی از کارشناسان معتقدند که بی اعتقادی یا کم توجهی برخی مدیران اجرایی به اقتصاد دریامحور، نتیجه ترکیبی از عوامل مختلف فرهنگی و اقتصادی است و در حال حاضر برای حل این مشکل، نیاز به یک تغییر نگاه بنیادین، اصلاح ساختارهای مدیریتی، تدوین یک نقشه راه جامع و بلندمدت و همچنین تخصیص منابع و سرمایه گذاری هدفمند در این بخش حیاتی وجود دارد.

### الزامات دستیابی به توسعه دریامحور

تحقق اقتصاد دریامحور در ایران نیازمند یک رویکرد چندجانبه است که شامل سیاست گذاری دقیق، سرمایه گذاری هدفمند، حفاظت محیط زیستی و تقویت همکاری های بین المللی باشد. با توجه به موقعیت استراتژیک ایران و منابع طبیعی غنی دریایی، این بخش می تواند به یکی از موتورهای اصلی رشد اقتصادی تبدیل شود، به شرطی که چالش های موجود (مانند تحریم ها، کمبود زیرساخت و مدیریت ناکارآمد) برطرف شوند. تحقق توسعه دریامحور در ایران به عوامل متعددی وابسته بوده که نیازمند هماهنگی بین سیاست گذاری،

سرمایه گذاری و مدیریت منابع است. برای دستیابی و موفقیت در این حوزه، تدوین یک استراتژی ملی جامع برای اقتصاد دریامحور که تمام بخش ها (تجارت، شیلات، گردشگری، انرژی و صنایع دریایی) را پوشش دهد، یکی از الزامات حیاتی است. همچنین هماهنگی بین نهادهای دولتی، از جمله وزارت راه و شهرسازی، سازمان بندر و دریانوردی، وزارت جهاد کشاورزی و وزارت نفت باید به صورت عملی و عملیاتی بیشتر شود. توسعه و نوسازی بندر کلیدی مانند بندرعباس، چابهار و بوشهر برای افزایش ظرفیت تجاری و ترانزیتی، بهبود زیرساخت های حمل و نقل دریایی، از جمله ناوگان کشتی های تجاری و باری و سرمایه گذاری در فناوری های نوین مانند کشتی سازی پیشرفته، بندر هوشمند و انرژی های تجدیدپذیر دریایی نیز از الزامات دارای اولویت در این زمینه به شمار می روند. گسترش همکاری با کشورهای منطقه ای (مانند هند، چین، عمان و کشورهای آسیای مرکزی) برای توسعه کریدورهای ترانزیتی مانند کریدور شمال-جنوب، جلب سرمایه گذاری خارجی برای توسعه بندر و صنایع دریایی و توسعه دیپلماسی سیاسی و اقتصادی با هدف کاهش تأثیر تحریم ها از طریق دیپلماسی فعال و توافق های دو جانبه نیز در این زمینه دارای اهمیت بالایی است.

کارشناسان معتقدند که استفاده از موقعیت ژئوپلیتیکی و موقعیت جغرافیایی، به ویژه دریاها و سواحل در زمره مهم ترین راهبردهای توسعه اقتصادی به طور عام و آمایش سرزمین به طور خاص در بسیاری از کشورها قلمداد می شود که از گذشته های دور استفاده از این موقعیت و منابع موجود در آن ها در کانون توجه دولت ها قرار داشته است و بر این اساس نیز سازمان قضایی کشورهای مبتنی بر توسعه دریامحور شکل گرفته و به دنبال آن بارگذاری های جمعیت و فعالیت ها در نواحی ساحلی تکوین و تکامل یافته است. به طوری که در حال حاضر مهم ترین و مترکم ترین کلانتهای فراملی در جهان را شهرهای بندری و ساحلی تشکیل می دهند.

پیوند تنگاتنگ اقتصاد جهانی و دریا و درهم تنیدگی اقتصاد و توسعه دریامحور نیز با زندگی امروز بشر مبین اهمیت استفاده از قابلیت های سواحل و دریاها بوده و در طول تاریخ، اقتصاد هر کشور بیانگر توانایی آن در اداره و حکمرانی اش در زمینه های مختلف بوده است. به همین دلیل امروزه کشورهای دارای اقتصاد برتر و پایدارتری هستند که از تمام ظرفیت خود به ویژه دریاها و سواحل به نحو مطلوبی استفاده کنند.

مدیرکل هواشناسی مازندران مطرح کرد

## عقب نشینی ۱۶ سانتیمتری آب دریای خزر



مدیرکل هواشناسی مازندران در تعریف خشکسالی با اشاره به این نکته که اگر مقدار بارش سالانه از میانگین دراز مدت کمتر باشد، آن سال خشکسالی اعلام می شود، گفت: خشکسالی هواشناسی، خشکسالی کشاورزی و خشکسالی هیدرولوژی که مربوط به افت آب سفره های زیر زمینی است را در مازندران شاهد هستیم. به گزارش اقتصادسرآمد، هوشنگ بهزادی در شورای برنامه ریزی و توسعه مازندران، با اعلام بررسی ها از تغییرات اقلیمی طی دوره ۱۰ ساله نشان می دهد مقدار بارش از غرب به شرق استان کاهشی و دما نیز از شرق به سمت غرب استان افزایشی شده است، اظهار کرد: این امر سبب شد تا سطوح خشکسالی کشاورزی مازندران گسترش یابد.

وی با اشاره به این موضوع که بارش ها در فصل پاییز با ۴۰ درصد، زمستان ۲۷، تابستان ۱۷ درصد و بهار ۱۶ درصد روند کاهشی را نشان می دهد، افزود: بررسی های انجام شده نشان می دهد که فصل بهار، پر مصرف ترین زمان آب کشاورزی است اما کمترین بارش ها را داریم. وی ادامه داد: آمار بارش دراز مدت ۵۶ ساله در مازندران نشان می دهد که مقدار بارش کاهشی و دما هم افزایشی شده است.

بهزادی با اعلام اینکه بررسی ها از دوره ۱۰ ساله خشکسالی در مازندران حاکی از آن است که خشکسالی کشاورزی خفیف، متوسط شدید و بسیار شدید در سطوح همه سرزمینی استان افزایش یافته است، بیان کرد: خشکسالی خفیف در دوره یکساله به چهار شهرستان و در دوره ۱۰ ساله به ۲۶ شهرستان گسترش یافته است. همچنین خشکسالی شدید در دوره یکساله ۱۵ شهرستان و در دوره ۱۰ ساله به ۲۰ شهرستان رسیده است. مدیرکل هواشناسی مازندران پس روی آب دریای خزر را یکی از مخاطرات جدی خشکسالی در مازندران دانست و اظهار کرد: طبق بررسی های انجام شده در دوره ۱۰ ساله آب دریا در سواحل استان ۱۱۶ سانتیمتر عقب نشینی داشته است. به گفته بهزادی، پس روی آب دریا خزر در مازندران سبب شد تا موج شکر در ساحل منطقه فرح آباد در وسعت ۱۸ هزار متر مربع به عقب رفته است همچنین پس روی آب دریا در میانکاله واقع در شرق استان زیاد و محسوس است. مدیرکل هواشناسی مازندران یادآور شد: بررسی ها نشان می دهد وسعت و دامنه برف در ارتفاعات استان کاهش یافته است و بارش برف در قله دماوند تا هزار متر بالاتر رفته است، یعنی از ارتفاع ۲ هزار و ۷۰۰ متر به سه هزار و ۷۰۰ متر رسیده است. وی با اعلام اینکه پیش بینی می شود، کاهش بارش و افزایش دما ناشی از تغییرات اقلیمی تا سال ۲۰۸۰ میلادی در مازندران را شاهد باشیم؛ هشدار داد: طبق بررسی های انجام شده بارندگی در منطقه رامسر و بابلسر دو تا ۶۰ درصد کاهش و دما هم دو تا چهار درجه افزایش می یابد. مدیرکل هواشناسی مازندران اثرات تغییر اقلیم بر اقتصاد استان را کاهش منابع آب سطحی، کاهش ذخیره آب سدها، پیشروی شوری آب در زیر زمین و اثرات منفی بر کیفیت آب و آسیب پذیری بر فعالیت های شیلاتی دانست. به گفته بهزادی، تغییرات اقلیمی در مازندران آسیب افزایش مهاجرت روستائیان به شهر، پرداخت ها در مدیریت بحران، گسترش خشکسالی کشاورزی و تأثیر مستقیم بر محیط زیست به خصوص افزایش آتش سوزی جنگل های هیرکانی و خشکی تالاب ها خواهد شد.



یکشنبه ۱۲ مرداد ۱۴۰۴ – سال یازدهم – شماره ۲۲۶۵

## دریا پایه

۳

اخبار دریا

دره تندیس ها، میزبان مرکز نوین اطلاع رسانی ژئوپارک قشم



مدیر ژئوپارک جهانی قشم از آغاز عملیات اجرایی پروژه مرکز اطلاع رسانی و خدمات گردشگری در ژئوسایت «دره تندیس ها» خبر داد و گفت: این طرح با هدف توسعه زیرساخت ها، ارتقای کیفیت بازدید گردشگران و ارائه خدمات جامع اطلاع رسانی در مسیر تحقق اهداف توسعه پایدار، در حال اجراست.

به گزارش اقتصادسرآمد، ابراهیم رستم گورانی با اعلام این خبر افزود: در فاز نخست این پروژه با محوریت اجرای فنداسیون مجموعه پذیرش گردشگران و محوطه سازی دره تندیس ها، با اعتباری بالغ بر ۱۲۷ میلیارد ریال آغاز شده است. وی با اشاره به پیشرفت فیزیکی ۳۰ درصدی پروژه، اظهار داشت: اجرای این مرکز علاوه بر نقش کلیدی در بهبود فرآیند مدیریت بازدیدها، ظرفیت های ژئوتوریستی ژئوپارک جهانی قشم را به شکل هدفمند معرفی خواهد کرد. رستم گورانی خاطر نشان کرد: با احداث این ساختمان علاوه بر اطلاع رسانی علمی به گردشگران در خصوص ژئوپارک، امکان پذیرایی از گروه های علمی، دانشجویی و دانش آموزی جهت آشنایی با این ژئوسایت فراهم خواهد آمد.

مدیر ژئوپارک جهانی قشم تأکید کرد: توسعه متوازن در ژئوسایت های جزیره، راهبرد اصلی سازمان منطقه آزاد قشم در راستای صیانت از میراث زمین شناسی، ایجاد فرصت های اقتصادی و تقویت برند جهانی ژئوپارک قشم در نظام گردشگری بین المللی است.

بنابراین گزارش، دره تندیس ها به عنوان یکی از ژئوسایت های خاص جزیره قشم، با چشم اندازی منحصر به فرد و جلوه هایی بی نظیر از فرسایش بادی و بارانی، سالانه میزبان شمار زیادی از گردشگران داخلی و خارجی است و توسعه خدمات گردشگری در این منطقه، گامی مؤثر در جهت حمایت از جوامع محلی و رونق اقتصاد گردشگری خواهد بود.

ناجیان گشت های پیشگیری از غرق شدگی در سواحل خوزستان همچنان در انتظار دستمزد

رییس هیات نجات غریق خوزستان با گلگه بندی از پرداخت نشدن دستمزد ناجیان طرح گشت های پیشگیری از غرق شدگی در سواحل استان، گفت: قصد تعطیلی طرح را داشتیم ولی ناجیان فداکار حاضر شدند کار را همچنان ادامه دهند. به گزارش اقتصادسرآمد، امید جشان زاده به ایستاد، اظهار کرد: با وجود اینکه طرح های گشت های پیشگیری از غرق شدگی از ابتدای نوروز ۱۴۰۴ در سواحل استان خوزستان آغاز به کار کردند و مقرر بود دستمزد ناجیان از اعتبارات وزارت کشور و بخشی نیز از سوی شهرداری های شهرستان ساحلی استان تأمین و پرداخت شود، ولی متأسفانه تاکنون این مهم انجام نشده است.

امید جشان آاده رییس هیات نجات غریق استان ادامه داد: قصد ما این بود که با توجه به عدم پرداخت دستمزد ناجیان، پایان تیر این طرح را تعطیل کنیم اما برای نجات جان هم استانی ها، ناجیان فداکار حاضر شدند کار را همچنان ادامه دهند. امید جشان زاده با بیان اینکه متأسفانه مصوبات شورای ورزش استان و مکاتبات مربوطه در خصوص پرداخت دستمزد ناجیان و این طرح تاکنون پیگیری و اجرایی نشده است، گفت: از استاندار درخواست دارم از تعطیلی طرح گشت های پیشگیری از غرق شدگی در سواحل استان خوزستان با تأمین اعتبار و حمایت پیشگیری کند. امید جشان زاده عنوان کرد: با توجه به گرمای بی سابقه خوزستان و قطعی های مکرر برق در استان شاهد حضور بیش از پیش مردم در سواحل رودخانه ها هستیم و با تعطیلی طرح و تسرک کار ناجیان حتماً تعداد فوتی های ناشی از غرق شدگی افزایش پیدا می کند.

پیشرفت چشمگیر عملیات عمرانی فانوس دریایی بوشهر

شهردار بوشهر از انجام موفقیت آمیز بتن ریزی تیر و راهپله ضلع جنوبی طبقه ششم برج فانوس دریایی خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، حسین حیدری با اشاره به روند ساخت این پروژه شاخص شهری گفت: با تلاش تیم های اجرایی، بتن ریزی بخش جنوبی طبقه ششم شامل تیرها و راهپله به پایان رسید و این عملیات گامی دیگر در مسیر تکمیل اسکلت بتنی این برج محسوب می شود.

حسین حیدری شهردار بوشهر با بیان اینکه اجرای دقیق مراحل سازه ای در طبقات فوقانی نیازمند برنامه ریزی فنی و نظارت مستمر است، افزود: تلاش ما این است که با همت سرمایه گذار، پروژه برج فانوس دریایی عنوان نماد نوین توسعه شهری در بندر بوشهر، در زمان بندی مقرر و با کیفیت مطلوب به بهره برداری برسد. شهردار بوشهر در پایان خاطر نشان کرد: این پروژه در کنار کارکردهای فرهنگی، گردشگری و نمادین، با رویکردی مدرن در طراحی و اجرا، در آینده نزدیک به یکی از شاخص ترین سازه های شهری جنوب کشور تبدیل خواهد شد.