

یک فعال رسانه‌ای در مطلبی به «سر آمد» بررسی کرد؛

توسعه‌قشم نیازمند «سکاندار دریافهم»

معماری توسعه دریا پایه قشم براساس یک مدل حکمرانی یکپارچه

سید گروه جزایر-امید متین- طولانی‌شدن فرایند انتخاب مدیرعامل جدید برای منطقه آزاد قشم چالش‌ها و حاشیه‌هایی را طی هفته‌ها و ماه‌های گذشته به همراه داشته است. اواخر اردیبهشت‌ماه سال‌جاری بود که کارزار برکناری عادل پیغامی، مدیرعامل کنونی سازمان منطقه آزاد قشم در پلتفرم جمع‌آوری امضا ثبت شد و در مدت زمانی اندک امضاهای فراوانی پای این کارزار ثبت شد.
باین حال، هنوز هم خبری از انتصاب مدیرعامل جدید یا تمدید حکم مدیرعامل فعلی نیست. در این میان بسبببازی از فعالان اقتصادی، اجتماعی و سیاسی استان هر مزگان امیدوارند گزینه‌ای بومی بتواند سکاندار منطقه آزاد قشم شود.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، امید متین، فعال رسانه‌ای در مطلبی که برای این روزنامه ارسال کرده، به بررسی ویژگی‌های یکی از گزینه‌های بومی برای انتصاب در مقام مدیرعامل جدید سازمان منطقه آزاد قشم پرداخته است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید.
در ضمن ذکر این نکته لازم است که مطلب پیش‌رو تنها نظرات نگارنده بوده و به معنای تأیید آن از سوی روزنامه اقتصاد سرآمد نیست.
ابلاغ «سیاست‌های کلی توسعه دریامحور»، در آبان ۱۴۰۲، یک بیانیه راهبردی برای تغییر پارادایسم در اقتصاد ایران بود؛ گذار از یک اقتصاد عمدتاً خشکی‌پایه و متکی بر منابع زیرزمینی، به سمت یک اقتصاد آبی دانش‌بنیان و ارزش‌آفرین. تحقق این چشم‌انداز ملی، مستلزم تبدیل سیاست‌های کلان به پروژه‌های عملیاتی بوده و این امر نیازمند یک منطقه آزمایشی با ظرفیت‌های اقتصادی ویژه و مدیری با تفکر سیستمی و برنامه فنی مدون است.
در این معادله استراتژیک، جزیره قشم به عنوان آزمایشگاه ملی این گذار و وجود ایوب زارعی به عنوان فرزند یک شهر بندری مهم در خلیج فارس و نیز سوابق موفق‌اش در استان هرمزگان (شهرداری بندرکنگ، مدیریت میراث‌فرهنگی و گردشگری در جزیره قشم و عضویت در هیات‌مدیره سازمان منطقه آزاد) می‌تواند به عنوان معمار این تحول، کلیدی‌ترین مولفه راهبردی برای موفقیت این ایده باشد.

تحلیل فنی موانع تحقق اقتصاد آبی در ایران
پیاده‌سازی موفق سیاست‌های توسعه دریامحور با دو ابرچالش فنی مواجه است که هرگونه راه‌حل مدیریتی باید مستقیماً به آن‌ها پاسخ دهد:

۱. ناترازی حکمرانی: چالش اصلی، وجود بیش از ۳۵ نهاد ملی و محلی با وظایف متداخل در حوزه دریا و سواحل ارتقای زیرساخت‌ها و افزایش یک نقص فنی در ساختار حکمرانی است که منجر به «تجزیه و تجزیره ارزش و اتلاف منابع می‌شود. راه‌حل این معضل، نه صرفاً دعوت به هم‌کاری، بلکه طراحی یک «مدل حکمرانی ماتریسی و یکپارچه» است که در آن، یک نهاد توسعه‌گرای

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارونند:

تاکید بر تسهیل تجارت دریایی و رفع نواقص زیرساختی در آبادان



مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اروند بر توسعه همکاری‌ها برای رونق اقتصادی، ارتقای زیرساخت‌ها و افزایش تاب‌آوری در آبادان و خرمشهر در شرایط بحران تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، دکتر مصطفی خانزادی در این نشست با مدیرعامل و دریانوردی آبادان و جمعی از مدیران این مجموعه اشاره به پیوند دیرینه مردم اروند با دریا، تسهیل تجارت خرد بین مردم، رفع نواقص زیرساختی و تقویت سامانه‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری را از اولویت‌های کاری سازمان برشمرد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اروند بر تسریع در فرآیند ترخیص کالا علاوه بر رونق اقتصادی به عنوان بخشی از الزامات پدافندی منطقه آزاد تأکید کرد و افزود: باید با استفاده حداکثری از ظرفیت‌های قانونی، مسیر واردات و صادرات آسان را هموار کرد.

خانزادی مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اروند با تأکید بر لزوم توجه به روش‌های جایگزین و پدافندی در حمل‌ونقل و تجارت دریایی ادامه داد: آمادگی برای شرایط بحرانی و به‌روزرسانی مستمر شیوه‌نامه‌ها، به منظور حفظ جریان پایدار تجارت در منطقه ضروری است.

در ادامه، مدیربنادر و دریانوری آبادان ضمن قدردانی از رویکرد توسعه‌محور سازمان منطقه آزاد اروند، ارتقای دریا، جرم‌زدایی از کسب و کارهای خرد در چارچوب قانون، و به‌روزرسانی آیین‌نامه‌ها به‌ویژه در شرایط بحران را مورد تأکید قرار داد.

کامبیز ملکی‌زاده گفت: تجربه جنگ تحمیلی ۱۲ روزه نمونه‌ای از ضرورت وجود دستورالعمل‌های جامع در شرایط اضطراری دانست.

این دیدار با حضور مدیران بنادر و دریانوردی آبادان برگزار شد و دو طرف بر تدوام نشست‌های مشترک و استفاده از تمامی ظرفیت‌های دریایی و تجاری منطقه برای توسعه پایدار تأکید کردند. شهرستان آبادان دارای سه بندر در شهرهای اروندکنار، چوئبده و آبادان است.

منطقه آزاد اروند با مساحت ۳۷ هزار و ۴۰۰ هکتار در شمال غربی خلیج فارس شامل شهرهای آبادان، خرمشهر و مینوشهر(جزیره مینو) در محل تلاقی دو رودخانه اروند و کارون واقع است.

این منطقه در همجواری با کشورهای عراق و کویت با داشتن ظرفیت‌های مناسب نظیر حمل و نقل جاده ای، ریلی، دریایی و هوایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.



کند. او به دنبال تبدیل سازمان منطقه آزاد قشم از یک اداره صرفاً محلی، به نهاد هماهنگ‌کننده یک خوشه صنعتی – لجستیکی ملی است.

۲. تبدیل «ابرپروژه» به ابزار مهندسی مالی و رفع ریسک: تمرکز استراتژیک زارعی بر «ابرپروژه شبکه ارتباطی خلیج فارس» (شامل پل، راه‌آهن، بزرگراه و بندر) یک انتخاب هوشمندانه و فنی برای حل همزمان چندمسئله است. این پروژه صرفاً یک سازه عمرانی نیست، بلکه یک «کریدور لجستیک چندوجهی است که اجرای آن:

–ریسک‌زدایی می‌کند؛ با ایجاد جریان اصلی حمل‌ونقل، ریسک سرمایه‌گذاری در حوزه‌های وابسته مانند احداث پارک‌های لجستیک، صنایع فرآوری و مراکز خدماتی – تجاری را برای بخش خصوصی به شدت کاهش می‌دهد.

–جذابیت برای مدل PPP ایجاد می‌کند؛ مقیاس و منافع ملی این پروژه، آن را به گزینه‌آل ایده‌آل برای مدل‌های تأمین مالی مشارکتی تبدیل می‌کند و دولت را برای



سرمایه‌گذاری زیربنایی ترغیب می‌نماید.

–زنجیره‌های ارزش را تکمیل می‌کند؛ این کریدور، حلقه‌های مفقوده میسان تولید در جزیره، دسترسی به بازارهای داخلی از طریق شبکه ریلی و جاده‌ای و دسترسی به بازارهای جهانی از طریق بنادر با سه یکدیگر متصل می‌سازد.



علاوه بر این، تأکید او بر فعال‌سازی ظرفیت‌های مشخص و با ارزش افزوده بالا مانند صنعت بانکرینگ، نشان‌دهنده تسلط او بر اجزای فنی و تخصصی اقتصاد دریایی و حرکت فراتر از کلی‌گویی‌های مدیریتی است.

از سیاست‌گذاری کلان تಾಮعماری پروژه

ایران در آستانه یک تحول استراتژیک قرار نگرفته، بلکه در قلب آن ایستاده است: گذار از یک اقتصاد متکی به منابع زیرزمینی به یک اقتصاد دریاپایه یا «اقتصاد آبی». این یک انتخاب از میان گزینه‌های مختلف نیست، بلکه یک ضرورت تاریخی برای بقا و پیشرفت ملی است. موفقیت در این مسیر سرنوشت‌ساز، بیش از آنکه به مدیران اجرایی روزمره که صرفاً چرخ‌دنده‌های سیستم موجود را روغن کاری می‌کنند، نیاز داشته باشد، به معماران سیستم نیازمند است؛ متفکرانی که بتوانند چارچوب‌های کهنه را در هم شکنند و بنیان‌های یک ساختار نوین را طراحی کنند. در این نقطه عطف، ایوب زارعی با ارائه یک نقشه راه عملیاتی، نشان داده که از جنس همین معماران است.
کمبود ایده نیست، بلکه فقدان یک «پلتفرم عملیاتی» است که بتواند ایده‌ها را به واقعیت متصل کند. طرح او برای تمرکز بر یک زیرساخت محوری، پاسخی مهندسی‌شده به همین خلأ است؛ زیرساختی که نه به عنوان هدف، بلکه به عنوان ابزاری برای توانمندسازی صدها کسب‌وکار دیگر و جذب سرمایه‌های خرد و کلان عمل خواهد کرد.

انتصاب فردی با این دیدگاه در منطقه استراتژیک قشم، یک تغییر مدیریتی ساده نیست. این انتصاب به معنای یک بیانیه قدرتمند است: انتخاب یک رویکرد سیستمی و مهندسی‌شده برای حل یکی از پیچیده‌ترین معماهای توسعه در ایران. این موضوع به معنای تبدیل «سیاست‌های کلی توسعه دریامحور» از مجموعه‌ای از اسناد روی کاغذ، به یک آزمایشگاه ملی موفق است. موفقیت قشم تحت چنین رهبری، نه‌تنها سرنوشت یک جزیره، بلکه سرنوشت کلان‌روایت توسعه در ایران را تغییر خواهد داد و مدلی قابل تکرار، الهام‌بخش و غرورآفرین برای سایر سواحل کشور، از خلیج‌فارس تا دریای عمان، خلق خواهد کرد. این امر فرصتی برای ساختن یک میراث ماندگار است، نه صرفاً اداره یک منصب.

مدیر گمرک، بازرگانی و توسعه صادرات مناطق آزاد اعلام کرد:

جزئیات کامل ورود خودروهای مناطق آزاد به سرزمین اصلی و دریافت پلاک ملی



مدیر گمرک، بازرگانی و توسعه صادرات دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی از ابلاغ آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۱ قانون ساماندهی صنعت خودرو در سال ۱۴۰۳، توسط هیئت وزیران خبر داد و گفت: بر اساس ماده ۹ این آیین‌نامه، خودروهایی که تا تاریخ ۲۴ تیرماه ۱۴۰۳ وارد مناطق آزاد تجاری – صنعتی کشور شده باشند و کمتر از پنج سال از زمان ورود آن‌ها گذشته باشد – سال ساخت از ابتدای ۲۰۱۳ به بالا – امکان ورود و ترخیص به سرزمین اصلی و دریافت پلاک ملی را خواهند داشت.

به گزارش اقتصادسرآمد، ناصر خرمالی با اشاره به مصاحبه دبیر شورای عالی و اعلام امکان پلاک‌گذاری ملی خودروهای موجود در مناطق آزاد کشور و سوابق واردات این خودروها به فرینا افزود: آخرین تاریخ واردات خودرو از خارج کشور به مناطق آزاد هفتگانه، اواخر سال ۲۰۱۷ میلادی بوده است. بنابراین بر اساس بند (۹) آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو، خودروهایی که سال ساخت آن‌ها از ابتدای سال ۲۰۱۳ به بالا باشد و با پلاک منطقه آزاد وارد کشور شده‌اند، مشمول این طرح خواهند بود.وی با تأکید بر ضرورت شفاف‌سازی روند اجرایی این مصوبه گفت: در هماهنگی با وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان توسعه تجارت، ضوابط و فرآیند اقدام برای متقاضیان مشخص و به سازمان‌های مناطق آزاد کشور ابلاغ شده است. به گفته مدیر گمرک، بازرگانی و توسعه صادرات دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، مراحل و الزامات برای واردات خودرو از مناطق آزاد به سرزمین اصلی به شرح زیر است:
۱. دریافت کد شیمای مختص «پلاک ملی خودرو» از سامانه ثبت آماری مناطق آزاد که هم‌اکنون فعال و قابل استفاده است.
۲. یکسان بودن مشخصات مالک و واردکننده خودرو شامل نام و نام خانوادگی، کد ملی و تاریخ تولد. مالک و واردکننده نمی‌توانند دو فرد متفاوت باشند.
۳. ثبت و تطبیق مشخصات خودرو در سامانه با مدارک، شامل نام خودرو، سال ساخت (از ۲۰۱۳ به بالا) و تاریخ اخذ پلاک منطقه آزاد که باید پیش از ۲۴ تیر ۱۴۰۳ باشد.
۴. بارگذاری مدارک در سامانه شامل تصویر سند پلاک خودرو، کارت ملی، گواهینامه رانندگی و مدارک سکونت در منطقه (سند مالکیت یا اجاره‌نامه به همراه قبض برق، آب یا تلفن). خرمالی همچنین تصریح کرد: از آنجا که خودرو به‌عنوان کالای وارداتی از مناطق آزاد وارد سرزمین اصلی می‌شود، رعایت ضوابط گمرکی جمهوری اسلامی ایران الزامی است. این ضوابط شامل پرداخت حقوق ورودی، مالیات بر ارزش افزوده و اخذ گواهی‌ها و تأییدیه‌های لازم مطابق مقررات واردات و صادرات کشور است که توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران در مبادی ورودی اعمال می‌شود.وی خاطرنشان کرد: این دستورالعمل‌ها به سازمان‌های مناطق آزاد ابلاغ شده و از معاونین اقتصادی و سرمایه‌گذاری مناطق خواسته شده است که آن را به‌صورت مقتضی به اطلاع متقاضیان برسانند. همچنین متقاضیان یا سازمان‌های مناطق در صورت داشتن هرگونه سوال یا ابهام در فرآیند ذکر شده، می‌توانند موضوع را با کارشناسان مدیریت گمرک، بازرگانی و توسعه صادرات دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد مطرح کنند تا با هماهنگی سازمان توسعه تجارت و سامانه جامع تجارت، شفاف سازی شود.

اقتصادسرآمد

سه‌شنبه-۲۱ مرداد۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۲۷۲

دریایپایه

بنادر

اجرای بیش از ۱۲۰ پروژه علمی در حفاظت از زیست‌بوم‌ها وسواحل دریایی کشور



مدیرکل دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از نقش کلیدی این دفتر در مدیریت پایدار اکوسیستم‌های دریایی و بازسازی زیستگاه‌های ارزشمند خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، شهرام فداکار با اشاره به اجرای بیش از ۱۲۰ پروژه علمی و کاربردی در چند سال اخیر گفت: این پروژه‌ها نقش مهمی در حفاظت، مدیریت و بازسازی اکوسیستم‌های دریایی کشور ایفا می‌کنند.

وی افزود: حوزه‌های متنوع این پروژه‌ها شامل حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی، بررسی زیستگاه‌های آبسنگ‌های مرجانی، پهنه‌بندی عرصه‌های ساحلی، مطالعات پستانداران دریایی، بررسی وضعیت سلامت اکوسیستم‌های دریایی و مطالعات مرتبط با جنگل‌های مانگرو است که نشان‌دهنده توجه ویژه معاونت به سلامت دریاها و منابع طبیعی دریایی است.

فداکار تأکید کرد: از پروژه‌های کلیدی می‌توان به مطالعات بازسازی زیستگاه‌های تخمگذاری لاک‌پشت‌های دریایی در سواحل خلیج فارس و دریای عمان، پایش ساحل و فراساحل خلیج فارس و دریای عمان، تدوین برنامه‌های اقدام ملی گونه‌های در خطر انقراض و ارزیابی تنوع زیستی بی‌مهرگان دریایی اشاره کرد.

ارتقای ایمنی ناوبری بابزرگاری دوره پیشرفته بازرسی کشتی‌ها در بنادر هرمزگان

معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، برگزاری دوره آموزشی پیشرفته کنترل و بازرسی کشتی‌ها، اقدامی مؤثر در ارتقای دانش و مهارت کارشناسان و تضمین ایمنی ناوبری دریایی دانست.

به گزارش اقتصادسرآمد، «اسماعیل مکی‌زاده» در آیین افتتاحیه دوره سه روزه آموزشی پیشرفته بازرسی کشتی‌ها اظهار کرد: کنترل و بازرسی فنی کشتی‌ها نقش مهمی در ارتقای ایمنی تردد و رعایت استانداردهای بین‌المللی دارد و برگزاری این دوره پیشرفته، توان کارشناسان را در تشخیص سریع و دقیق نواقص فنی افزایش می‌دهد.

وی ادامه داد: این دوره سه‌روزه با هدف آشنایی کارکنان اداره کنترل و بازرسی کشتی‌ها با آخرین فناوری‌ها و استانداردهای جهانی و تقویت مهارت‌های عملی در محیطی کارگاهی برگزار شد. معاون امور دریایی بنادر هرمزگان اضافه کرد: این دوره آموزشی علاوه بر انتقال دانش روز، فرصتی برای تبادل تجربه و بررسی چالش‌های حوزه بازرسی فنی کشتی‌ها ایجاد کرد.

مکی‌زاده تأکید کرد: اداره‌کل بنادر و دریانوردی هرمزگان متعهد است با برگزاری دوره‌های آموزشی مستمر و تخصصی، سطح دانش فنی نیروی انسانی خود را همگام با استانداردهای روز دنیا ارتقا دهد و سهمی مؤثر در بهبود کیفیت ناوبری دریایی کشور داشته باشد.

وی گفت: توسعه منابع انسانی متخصص و مجهز به دانش نوین، زیربنای موفقیت هر سازمان است و این مهم در برنامه‌های اداره‌کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با جدیت دنبال می‌شود

بررسی راهکارهای تقویت پوشش تلفن همراه و توسعه خدمات مخابراتی در بنادر خوزستان

نشستی مشترک بین مدیران شرکت مخابرات ناحیه خوزستان و اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان برای بررسی و حل مسائل مخابراتی بنادر برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد نظری معاون فنی و نگهداری اعلام کرد: این نشست با حضور مدیران دو مجموعه و در راستای ارتقا سطح خدمات ارتباط مخابراتی بنادر استان برگزار شد.

به گفته وی؛ در این جلسه فلاح‌زاده مدیر ناحیه خوزستان شرکت مخابرات به همراه معاونان و مدیران ارشد شرکت مخابرات حضور داشتند. همچنین مدیرکل بندر و جمعی از مدیران و مشاوران اداره کل بنادر و دریانوردی استان نیز در این نشست شرکت کردند. بر اساس این گزارش، موضوعات مطرح شده در این نشست شامل بهبود پوشش شبکه مخابراتی در مجتمع بندری، بررسی نیازهای مخابراتی بنادر تابعه، ارتقاء آماده به کاری شبکه مخابراتی و سایر نیازمندی‌های بندر در راستای بهره‌گیری از تکنولوژی‌های به روز بود.