

یک پژوهشگر علوم راهبردی در نوشتاری به «سر آمد» بررسی کرد؛

ریشه شکاف علم و اجرا در توسعه اقتصاد دریا

نهادهای عملی و دستگاه‌های اجرایی چه نقشی در اقتصاد آبی ایران دارند؟

گروه دریا پایه-مرتضی فاخری - اقتصاد دریامحور به عنوان یکی از ارکان نوین توسعه پایدار، نقشی بنیادین در ارتقای تاب‌آوری ملی، تنوع‌بخشی به منابع درآمدی و تقویت جایگاه ژئواقتصادی کشور ایفا می‌کند. ایران با برخورداری از بیش از ۵۸۰۰کیلومتر خط ساحلی، دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت راهبردی در مجاورت خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، ظرفیت‌های بی‌بدیلی برای بهره‌برداری از اقتصاد آبی دارد. بااین حال، بهره‌گیری مؤثر از این ظرفیت‌ها مستلزم بازاندیشی در سیاست‌گذاری، نهادسازی و پیوند میان دانش و اجراست؛ چراکه توسعه دریایی صرفاً یک پروژه عمرانی یا تجاری نیست، بلکه نیازمند درک چندبعدی از محیط‌زیست، حمل و نقل، انرژی، زیست‌فناوری و حکمرانی منطقه‌ای است.

به گزارش روزنامه اقتصادسرآمد، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطلبی اختصاصی برای این روزنامه، به تحلیل و بررسی شکاف ایجادشده میان حوزه علم و اجرا در توسعه اقتصاد دریایا به همان اقتصاد آبی در جمهوری اسلامی ایران پرداخته است. نگارنده در این مطلب با نگاهی به وضعیت فعلی کشور در حوزه اقتصاد دریامحور و نقش نهادهای علمی در توسعه این حوزه، ضرورت پیوند میان بدنه علمی و اجرایی در حوزه اقتصاد دریا را مورد تأکید قرار می‌دهد. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

در حال حاضر، شکاف معناداری میان توان علمی کشور و عملکرد اجرایی نهادهای مسئول در حوزه اقتصاد دریامحور مشاهده می‌شود. دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی، علی‌رغم تولید دانش تخصصی در زمینه‌های دریایی، اغلب در فرایند تصمیم‌سازی و اجرا نقشی حاشیه‌ای دارند. از سویی دیگر، نهادهای اجرایی با چالش‌هایی چون فقدان نقشه راه علمی، ضعف در جذب فناوری‌های نوین- و ناهماهنگی میان دستگاه‌ها مواجه‌اند. این گسست میان علم و اجرا موجب شده است که ظرفیت‌های دریایی کشور به جای تبدیل شدن به موتور محرک توسعه، در بسیاری موارد مغفول یا ناکارآمد باقی بمانند. بنابر این، بازاندیشی در اقتصاد دریامحور باید با هدف ایجاد سازوکارهای پایدار برای هم‌افزایی میان نهادهای علمی و اجرایی صورت گیرد؛ سازوکارهایی که بتوانند دانش بومی را به سیاست‌گذاری عملیاتی و پروژه‌های توسعه‌ای تبدیل کنند.

تعریف و ابعاد اقتصاد دریامحور

اقتصاد دریامحور به مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی اطلاق می‌شود که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم با دریا، سواحل و منابع آبی مرتبط‌اند و نقش مؤثری در توسعه پایدار، اشتغالزایی و ارتقای امنیت غذایی و انرژی ایفا می‌کنند. این مفهوم در ادبیات توسعه با اصطلاحاتی چون «اقتصاد آبی»، «اقتصاد دریایی» و «اقتصاد ساحلی» شناخته می‌شود که هر کدام بر جنبه‌ای خاص از تعامل انسان با محیط‌های آبی تأکید دارند. اقتصاد آبی بر بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی تمرکز دارد، در حالی که اقتصاد دریایی بیشتر به فعالیت‌های صنعتی و تجاری در بستر دریا اشاره دارد و اقتصاد ساحلی بر نقش مناطق ساحلی در جذب سرمایه‌گذاری، گردشگری و توسعه شهری تأکید می‌کند. ابعاد اقتصاد دریامحور بسیار گسترده و میان‌رشته‌ای است و شامل حوزه‌هایی چون حمل ونقل دریایی، شیلات و آبی‌پروری، انرژی‌های دریایی(نفت، گاز، باد و جزومرد)، گردشگری ساحلی و دریایی و زیست‌فناوری دریایی می‌شود. کسب وکار و نقل ودرای به عنوان ستون فقرات تجارت جهانی، نقش حیاتی در اتصال کشورها به بازارهای بین‌المللی دارد و توسعه بنادر، ناوگان تجاری و زیرساخت‌های لجستیکی از الزامات آن است. شیلات و آبی‌پروری نیز با تأمین پروتئین حیوانی و اشتغال در مناطق ساحلی، اهمیت اقتصادی و اجتماعی بالایی دارند. در حوزه

انرژی، بهره‌برداری از منابع فسیلی و تجدیدپذیر دریایی می‌تواند به تنوع‌بخشی به سبد انرژی کشور کمک کند و وابستگی به منابع زمینی را کاهش دهد. گردشگری دریایی و ساحلی، با ظرفیت جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال در مناطق کمتر توسعه‌یافته، یکی از محورهای مهم اقتصاد دریامحور محسوب می‌شود. همچنین زیست‌فناوری دریایی، با بهره‌گیری از تنوع زیستی موجودات دریایی برای تولید دارو، مواد غذایی و محصولات صنعتی، افق‌های نوینی در اقتصاد دانش‌بنیان گشوده است. تحقق اقتصاد دریامحور مستلزم نگاه تلفیقی به این حوزه‌ها، توسعه زیرساخت‌های فنی و حقوقی و ایجاد سازوکارهای هماهنگ میان نهادهای علمی، اجرایی و بخش خصوصی است؛ چرا که تنها از رهگذار چنین هم‌افزایی‌ای می‌توان ظرفیت‌های دریایی کشور را به مزیت‌های رقابتی و پایدار تبدیل کرد.

بررسی وضعیت فعلی کشور در حوزه اقتصاد دریامحور

ایران با برخورداری از موقعیت جغرافیایی ممتاز در مجاورت سه حوزه آبی مهم؛ دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان و بیش از ۵۸۰۰کیلومتر خط ساحلی، از ظرفیت‌های طبیعی قابل توجهی برای توسعه اقتصاد دریامحور برخوردار است. تنوع‌زیستی دریایی، منابع غنی شیلاتی، دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت ترانزیتی در مسیر کریدورهای بین‌المللی، همگی مؤلفه‌هایی هستند که می‌توانند ایران را به یکی از بازیگران منطقه‌ای در حوزه اقتصاد آبی تبدیل کنند. افزون بر این، وجود بنادر مهمی چون بندرعباس، چابهار، امام خمینی (ره) و نوشهر، امکان توسعه حمل‌ونقل دریایی، صادرات و جذب سرمایه‌گذاری خارجی را فراهم ساخته است؛ مشروط بر آنکه این ظرفیت‌ها در قالب راهبردی منسجم و پایدار به‌کار گرفته شوند.

بررسی وضعیت فعلی کشور نیز نشان می‌دهد که بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها با چالش‌های جدی نهادی، مدیریتی و زیرساختی مواجه است. سساختارهای اجرایی مرتبط با اقتصاد دریامحور، از پراکندگی وظایف، نبود هماهنگی میان دستگاه‌ها و فقدان نهاد مرکزی راهبردی رنج می‌برند. سیاست‌گذاری‌های دریایی اغلب بخشی‌نگر، کوتاه‌مدت و فاقد پشتوانه علمی هستند و در بسیاری موارد، تصمیم‌گیری‌ها بدون مشارکت نهادهای دانشگاهی و پژوهشی صورت می‌گیرد. همچنین ضعف در تدوین قوانین جامع دریایی، نبود نظام ارزیابی عملکرد و فقدان شفافیت در تخصیص منابع، موجب شده است که ظرفیت‌های موجود به‌طور کامل بالفعل نشوند و فرصت‌های توسعه‌ای از دست بروند.

در حوزه زیرساختی نیز بسیاری از بنادر کشور با مشکلاتی چون فرسودگی تجهیزات، محدودیت در عمق آبخور، ضعف در اتصال به شبکه‌های حمل و نقل زمینی و نبود زیرساخت‌های فناوریانه مواجه‌اند. توسعه پایدار اقتصاد دریامحور نیازمند سرمایه‌گذاری هدفمند در زیرساخت‌های بندری، لجستیکی، ارتباطی و زیست‌محیطی است؛ امری که بدون اصلاح ساختارهای مدیریتی و تقویت پیوند میان نهادهای علمی و اجرایی، تحقق آن دشوار خواهد بود. بنابر این، وضعیت فعلی کشور در حوزه اقتصاد دریامحور را می‌توان ترکیبی از ظرفیت‌های بالقوه و موانع بالفعل دانست که تنها از طریق حکمرانی دانشی، نهادسازی میان‌رشته‌ای و بازنگری در سیاست‌های اجرایی قابل‌رفع خواهد بود.

نقش نهادهای علمی در توسعه اقتصاد دریامحور

نهادهای علمی، به‌ویژه دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی، نقش بنیادینی در توسعه اقتصاد دریامحور ایفا می‌کنند؛ چراکه این حوزه نیازمند فهم میان‌رشته‌ای از علوم دریایی، مهندسی، اقتصاد، حقوق و



محیط‌زیست است. تولید دانش تخصصی، تربیت نیروی انسانی ماهر و ارائه راهکارهای فناوریانه برای بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی، از جمله وظایف این نهادهاست. دانشگاه‌های ساحلی و مؤسسات پژوهشی دریایی می‌توانند با طراحی برنامه‌های آموزشی هدفمند، اجرای پروژه‌های کاربردی و تعامل با صنعت، به ارتقای ظرفیت‌های ملی در حوزه اقتصاد آبی کمک کنند. همچنین پژوهش‌های بنیادی در زمینه تغییرات اقلیمی، آلودگی‌های دریایی و زیست‌فناوری می‌توانند زیرساخت دانشی لازم برای سیاست‌گذاری و مدیریت منابع دریایی را فراهم سازند.

در بسیاری از موارد، نهادهای علمی کشور با خالهای دانشی و ساختاری مواجه‌اند که مانع ایفای نقش مؤثر در توسعه اقتصاد دریامحور می‌شود. نبود نقشه راه پژوهشی منسجم، پراکندگی مراکز تحقیقاتی، ضعف در ارتباط با نهادهای اجرایی و کمبود منابع مالی برای تحقیقات کاربردی، از جمله چالش‌های رایج هستند. همچنین بخش قابل توجهی از تولیدات علمی در حوزه دریایی، فاقد پیوند با نیازهای واقعی کشور و صنعت است و در نتیجه، به جای حل مسائل عملی، در فضای انتزاعی باقی می‌ماند. این وضعیت نشان‌دهنده ضرورت بازنگری در مأموریت‌های دانشگاهی و پژوهشی و حرکت به سوی تولید دانش مسئله‌محور و بومی است.

تولید دانش بومی در حوزه اقتصاد دریامحور نه تنها به ارتقای استقلال علمی کشور کمک می‌کند، بلکه زمینه‌ساز توسعه فناوری‌های متناسب با شرایط اقلیمی، زیست‌محیطی و اجتماعی ایران خواهد بود. بـرای تحقق این هدف، لازم است نهادهای علمی با نهادهای اجرایی، بخش خصوصی، و جوامع محلی وارد تعامل سازنده شوند و سازوکارهایی چون مراکز نوآوری دریایی، شبکه‌های پژوهش محور و پروژه‌های مشترک میان دانشگاه و صنعت شکل گیرد. تنها از طریق چنین هم‌افزایی‌ای می‌توان ظرفیت‌های علمی کشور را به موتور محرک توسعه دریایی تبدیل کرد و اقتصاد دریامحور را از یک شعار به یک راهبرد عملیاتی بدل ساخت.

نقش نهادهای اجرایی و سیاست‌گذار

نهادهای اجرایی و سیاست‌گذار در توسعه اقتصاد دریامحور نقش تعیین‌کننده‌ای دارند؛ زیرا این حوزه نیازمند تصمیم‌گیری‌های کلان، تخصیص منابع، تدوین مقررات و اجرای پروژه‌های زیرساختی است. وزارتخانه‌هایی چون راه و شهرسازی، جهادکشاورزی، نفت، نیرو و میراث فرهنگی، هر کدام بخشی از مأموریت‌های مرتبط با دریا را برعهده دارند. سازمان‌هایی مانند سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط‌زیست و سازمان شیلات نیز در اجرای سیاست‌های تخصصی نقش دارند. مناطق آزاد تجاری-صنعتی، به‌ویژه در سواحل جنوبی کشور، می‌توانند به عنوان پیشران‌های توسعه دریایی عمل کنند، مشروط بر آنکه مأموریت‌هایشان با راهبرد ملی اقتصاد دریامحور هم‌راستا باشد و از ظرفیت‌های علمی و فناوریانه بهره‌گیرند. یکی از چالش‌های اساسی در عملکرد نهادهای اجرایی نیز فقدان هماهنگی میان دستگاه‌ها و نبود سازوکارهای بین‌سازمانی برای تصمیم‌گیری مشترک است. بسیاری از پروژه‌های دریایی به دلیل تداخل وظایف، تعارض منافع و نبود مرجع واحد برای سیاست‌گذاری، با تأخیر، دوباره‌کاری یا ناکارآمدی مواجه می‌شوند. همچنین نبود نظام اطلاعاتی یکپارچه، ضعف در تبادل داده‌های محیطی و اقتصادی و عدم‌بهره‌گیری از ظرفیت دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی، موجب شده است که تصمیم‌گیری‌ها اغلب بر پایه داده‌های ناقص یا غیرروزامد صورت گیرد. این وضعیت نه تنها بهره‌وری منابع را کاهش می‌دهد، بلکه اعتماد عمومی به سیاست‌گذاری دریایی را نیز تضعیف می‌کند.

در حوزه اجرا و ارزیابی عملکرد نیز چالش‌های جدی وجود دارد. بسیاری از پروژه‌های دریایی فاقد شاخص‌های دقیق برای سنجش

اثربخشی، پایداری زیست‌محیطی یا بازده اقتصادی هستند. ارزیابی‌ها اغلب پسینی، غیرنظام‌مند و فاقد پیوند با اهداف توسعه پایدار انجام می‌شوند. همچنین نبود نظام پاسخگویی شفاف، ضعف در گزارش‌دهی عمومی و فقدان ارزیابی مستقل از سوی نهادهای علمی یا مدنی، موجب شده است که سیاست‌گذاری دریایی از منظر حکمرانی خوب با کاستی‌های جدی مواجه باشد. برای عبور از این وضعیت، لازم است نهادهای اجرایی به سوی حکمرانی مشارکتی، شفاف‌سازی مأموریت‌ها و بهره‌گیری از ظرفیت‌های علمی و فناوریانه حرکت کنند تا اقتصاد دریامحور به عنوان یک راهبرد ملی، از سطح شعار به سطح اجرا ارتقا یابد.

ضرورت پیوند میان بدنه علمی و اجرایی

پیوند مؤثر میان بدنه علمی و اجرایی در توسعه اقتصاد دریامحور، نه تنها یک ضرورت راهبردی، بلکه پیش شرط تحقق حکمرانی دانشی در حوزه‌های دریایی است. در شرایطی که تصمیم‌گیری‌های اجرایی بدون پشتوانه علمی، منجره اتلاف منابع، آسیب‌های زیست‌محیطی و ناکارآمدی پروژه‌ها می‌شود، تعامل ساختار یافته میان دانشگاه‌ها، مراکز تحقیقاتی و نهادهای اجرایی می‌تواند مسیر توسعه پایدار را هموار سازد. این پیوند باید فراتر از مشاوره‌های مودی و به صورت نهادینه‌شده در قالب سازوکارهای رسمی، پایدار و مسئله‌محور شکل گیرد تا دانش تولیدشده در محیط‌های علمی به‌طور مستقیم در سیاست‌گذاری، طراحی پروژه‌ها و ارزیابی عملکرد اجرایی به‌کار گرفته شود.

تجربه کشورهای موفق در توسعه اقتصاد آبی نشان می‌دهد که نهادسازی میان‌رشته‌ای و بین‌سازمانی، کلید هم‌افزایی علم و اجراست. در اتحادیه اروپا، مراکز نوآوری دریایی با مشارکت دانشگاه‌ها، صنایع و دولت‌ها شکل گرفته‌اند که پروژه‌های پایلوت را در حوزه‌هایی چون انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، پایش محیط‌زیست و حمل و نقل هوشمند اجرا می‌کنند. در کشورهای جنوب‌شرق آسیا، کارگر و ه‌های مشترک میان وزارتخانه‌ها و مراکز علمی، وظیفه تدوین سیاست‌های دریایی مبتنی بر داده‌های بومی را برعهده دارند. این مدل‌ها نشان می‌دهند که موفقیت در اقتصاد دریامحور، مستلزم عبور از ساختارهای بخشی و حرکت به سوی حکمرانی شبکه‌ای است که در آن علم، اجرا و جامعه مدنی نقش مکمل ایفا می‌کنند.

برای تحقق چنین پیوندی در ایران، لازم است سازوکارهایی چون کارگر و ه‌های مشترک علمی-اجرایی، پروژه‌های پایلوت با مشارکت دانشگاه‌ها و مناطق آزاد و مراکز نوآوری دریایی با مأموریت مسئله‌محور ایجاد شوند. این نهادها می‌توانند با تعریف اولویت‌های پژوهشی، تدوین استانداردهای بومی و ارزیابی پروژه‌های اجرایی، نقش واسط میان دانش و سیاست را ایفا کنند. همچنین ایجاد پایگاه‌های داده مشترک، برگزاری نشست‌های تخصصی میان پژوهشگران و مدیران اجرایی و حمایت از پایان‌نامه‌ها و طرح‌های پژوهشی مرتبط با نیازهای واقعی کشور، از جمله اقداماتی است که می‌تواند این پیوند را تقویت کند. تنها از طریق چنین نهادسازی‌ای است که اقتصاد دریامحور می‌تواند به عنوان یک راهبرد ملی، مبتنی بر دانش، مشارکت و پایداری شکل گیرد.

پیشنهادهای راهبردی برای تقویت پیوند علم و اجرا

تقویت پیوند میان بدنه علمی و اجرایی در حوزه اقتصاد دریامحور نیازمند نهادسازی هدفمند و پایدار است. یکی از پیشنهادت کلیدی، ایجاد نهاد میانجی علمی-اجرایی با مأموریت تسهیل تعامل میان دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی و نهادهای اجرایی است. این نهاد می‌تواند به عنوان مرجع هماهنگ‌کننده، وظیفه تر ترجمه دانش تخصصی به سیاست‌های عملیاتی، تعریف پروژه‌های مشترک و ارزیابی علمی عملکرد اجرایی را برعهده گیرد. تجربه کشورهای موفق نشان داده

دوشنبه-۳۱ شهریور ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۲۰۴

دریا پایه

است که چنین نهادهایی با ساختار هیبریدی و ترکیب کارشناسان علمی، مدیران اجرایی و نمایندگان بخش خصوصی، می‌توانند شکاف‌های نهادی را کاهش داده و مسیر تصمیم‌گیری را مبتنی بر شواهد و داده‌های بومی سامان دهند.

تدوین نقشه راه ملی اقتصاد دریامحور نیز از دیگر الزامات راهبردی است که می‌تواند جهت‌گیری کلان کشور را در این حوزه مشخص سازد. این نقشه راه باید با مشارکت نهادهای علمی، اجرایی، و مدنی تدوین شود و شامل اهداف بلندمدت، شاخص‌های عملکرد، اولویت‌های سرمایه‌گذاری و چارچوب‌های نظارتی باشد. همچنین لازم است در این سند، نقش هر نهاد به صورت دقیق تعریف شده و باید قابلیت به‌روزرسانی دوره‌ای داشته باشد و براساس داده‌های محیطی، اقتصادی و فناوریانه، مسیر توسعه دریایی کشور را به صورت پویا هدایت کند.

اصلاح ساختارهای بودجه‌ای و حمایتی نیز شرط لازم برای تحقق پیوند علم و اجراست. در حال حاضر، بسیاری از پروژه‌های علمی فاقد حمایت مالی پایدار از سوی نهادهای اجرایی‌اند و از سوی دیگر، بودجه‌های اجرایی نیز بدون ارزیابی علمی تخصیص می‌یابند. برای رفع این نقیصه، باید سازوکارهای چون تخصیص بودجه رقابتی براساس ارزیابی علمی، حمایت از طرح‌های پژوهشی مسئله‌محور و ایجاد صندوق‌های مشترک میان دانشگاه و دولت طراحی شود. همچنین لازم است مشوق‌هایی برای جذب پژوهشگران به پروژه‌های اجرایی و برای مدیران اجرایی به بهره‌گیری از دانش علمی در تصمیم‌گیری‌ها در نظر گرفته شود. تنها از طریق چنین اصلاحاتی است که می‌توان اقتصاد دریامحور را بر پایه حکمرانی دانشی و مشارکت چندسطحی بنا نهاد.

سخن آخر: لزوم نگاه بلندمدت و فرابخشی

توسعه اقتصاد دریامحور در ایران، نه تنها یک ضرورت اقتصادی، بلکه یک تعهد بین‌نسلی در قبال منابع طبیعی، امنیت ملی و عدالت منطقه‌ای است. مسیر آینده این حوزه باید بر پایه نگاه بلندمدت، فرابخشی و مبتنی بر حکمرانی دانشی بناشود؛ نگاهی که فراتر از منافع کوتاه‌مدت سازمانی یا بخشی، به منافع ملی، پایداری زیست‌محیطی و تاب‌آوری اجتماعی توجه دارد. در چنین چارچوبی، سیاست‌گذاری دریایی نمی‌تواند صرفاً تابع نوسانات بازار یا فشارهای اجرایی باشد، بلکه باید براساس داده‌های علمی، سناریوهای آینده‌نگر و مشارکت ذی‌نفعان شکل گیرد. این امر مستلزم اصلاح ساختارهای تصمیم‌گیری، تقویت نهادهای میان‌رشته‌ای و ایجاد سازوکارهای ارزیابی مستقل است.

نگاه فرابخشی به اقتصاد دریامحور به معنای عبور از مرزهای سنتی میان وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و حوزه‌های علمی است. دریا به عنوان یک بستر طبیعی و راهبردی، همزمان درگیر مسائل زیست‌محیطی، امنیتی، اقتصادی، فرهنگی و فناوریانه است؛ ازین رو، سیاست‌گذاری در این حوزه باید با مشارکت نهادهای علمی، اجرایی، مدنی و خصوصی انجام شود. چنین نگاهی می‌تواند از تکرار سیاست‌های جزیره‌ای، دوباره‌کاری‌های پرهزینه، و تعارض منافع جلوگیری کند و زمینه‌ساز هم‌افزایی ملی در بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی شود. همچنین لازم است ظرفیت‌های بومی، دانش محلی و تجربه‌های منطقه‌ای از طریق سیاست‌ها لحاظ شوند تا توسعه دریایی به جای تحمیل از بالا، به صورت مشارکتی و پایدار شکل گیرد. در نهایت، اخلاق حرفه‌ای و مسئولیت اجتماعی باید به عنوان اصول بنیادین در سیاست‌گذاری دریایی مورد توجه قرار گیرند. تصمیم‌گیری در حوزه دریا، به دلیل تأثیرات بلندمدت بر اکوسیستم‌ها، جوامع ساحلی و نسل‌های آینده، نیازمند رعایت اصول احتیاط، شفافیت و پاسخگویی است. نهادهای علمی باید در تولید دانش، استقلال و صداقت علمی را حفظ کنند و نهادهای اجرایی باید در تخصیص منابع و اجرای پروژه‌ها، منافع عمومی را بر منافع سازمانی مقدم دارند. تنها در چنین چارچوبی است که اقتصاد دریامحور می‌تواند به عنوان یک راهبرد ملی، نه تنها موجب رشد اقتصادی، بلکه مظهر تعهد اخلاقی و مسئولیت‌پذیری در قبال آینده کشور باشد.

مقیسه درباره احتمال اختصاص منابع صندوق به بخش دولتی توضیح داد: ما سیاست‌گذار نیستیم و صرفاً درخواست‌هایی را که به صندوق می‌آید، عادلانه بررسی می‌کنیم. در چند ماه اخیر تمام منابع به بخش خصوصی اختصاص یافته و هیچ درخواستی از بخش دولتی دریافت نکردیم.

وی در ادامه با تأکید بر تمرکز صندوق بر استان‌ها گفت: تلاش داریم بخشی از فعالیت‌های صندوق در استان‌ها انجام شود. با توجه به گستردگی شرکت‌ها در استان‌ها، فعالیت راحت‌تر صورت می‌گیرد. قرار است منابع صندوق در بانک‌های استان‌ها تجهیز شود تا منابع به سمت استان‌ها سوق پیدا کند و بتوانیم هدفمندتر عمل کنیم. حتی جلسه‌ای با یکی از بانک‌های بوشهر داشتیم و درخواست کردیم سرعت تخصیص منابع افزایش یابد. همچنین توافقی با بانک‌های ساحلی داشتیم که در صورت ارجاع درخواست‌ها به استان‌ها و تصویب صندوق، منابع به بانک استان منتقل شود.

وی اضافه کرد: شاخص اصلی ما سفارش‌گیری است. اگر درخواست فرد منجر به عقد قرارداد شد، منابع به بانک استان منتقل خواهد شد. هدف ما این است که با انتقال منابع به استان‌های ساحلی، سرعت کار بالا برود و رضایت متقاضیان جلب شود.

مقیسه درخصوص عملکرد بخش خصوصی گفت: در بازدید از بندر لنگه، از حدود شش مجموعه شناورسازی، بندر و گمرک و ... دیدن کردیم. بخش خصوصی رونق خوبی دارد و تمامی پرورنده‌هایی که در این مدت منابع به آن‌ها اختصاص یافته، مربوط به بخش خصوصی بوده است.

وی در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت وصول منابع صندوق گفت: «اتفاق خاص و ویژه‌ای رخ نداده است. مشمولین با پرداخت نمی‌کنند یا بسیار کم پرداخت می‌کنند. بخش عمده‌ای از تلاش ما صرف وصول این منابع می‌شود.

مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی درباره ایجاد بانک توسعه فعالیت‌های دریایی اظهار داشت: این موضوع باید به تدریج پیش برود. ابتدا باید از ظرفیت‌های موجود استفاده کنیم. نظریه‌های مختلفی در این خصوص وجود دارد؛ مخالفان معتقدند اگر بانک‌های فعلی نتوانسته‌اند عملکرد مناسبی داشته باشند، بانک جدید هم تفاوتی ایجاد نخواهد کرد. بنابر این بهتر است از ظرفیت‌های کنونی بیشترین استفاده را ببریم.

وی با اشاره به اقدامات انجام‌شده در حوزه تعمیرات کشتی‌ها گفت: در گذشته برخی مالکان برای تعمیر کشتی‌های خود به امارات مراجعه می‌کردند، اما اکنون این تعمیرات در داخل کشور انجام می‌شود. عزم دولت نیز این است که تعمیرات به‌موقع صورت گیرد. در جریان مذاکرات با صندوق توسعه ملی برای تأمین مالی دو کشتی بزرگ نیز مقرر شد شرکت‌های دولتی تضمین زمانی بدهند و در صورت تأخیر، جریمه مالی پرداخت کنند.

مقیسه افزود: رسالت و وزارت صمت این است که صنعت دریایی کشور را تقویت کند و قصد ندارد سفارش‌ها را صرفاً به سمت ایزوایکو هدایت کند. همه سفارش‌ها در حال حاضر به سمت بخش خصوصی رفته است.

وی در پایان درباره شناورهای گردشگری توضیح داد: در خصوص این شناورها اقدام ویژه‌ای در نظر گرفته نشده و پرونده‌های آن‌ها همانند سایر بخش‌ها بررسی می‌شود. این بخش هم می‌تواند از ظرفیت‌های عام صندوق استفاده کند.

آگهی تحدید حدوداختصاصی

چون تحدید حدود شدشدگان یک باب دکان زرگری پلاک شماره ۶۷۵ در بخش ۴ ثبت اصفهان به نام آقای محمدت بشکن فرزند رسول و شریک در جریان ثبت است و به علت عدم حضور متقاضی ثبت به عمل نیامده بنا به دستور قسمت اخیر ماده ۱ قانون ثبت و طبق تقاضای نامبرده تحدید حدود پلاک مرقوم در روز سه شنبه ۱۴۰۴/۰۷/۲۹ ساعت ۹ صبح در محل شروع و به عمل خواهد آمد لذا به موجب این آگهی به کلیه مجاورین اخطار می گردد که در روز و ساعت مقرر در این آگهی در محل حضور یابند اعتراض مالکین یا مجاورین مطابق ماده ۳۰ قانون ثبت از تاریخ تنظیم صورت مجلس تحدیدی تا ۳۰ روز پذیرفته خواهد شد و طبق تبصره ۲ ماده واحده قانون تعیین تکلیف پرونده های معترضی ثبت معترضین ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض به این اداره با تقدیم دادخواست به مرجع ذصلاح قضایی گواهی تقدیم دادخواست را اخذ و به این اداره تسلیم نمایند.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۶/۳۱ شناسه آگهی: ۲۰۰۷۰۲۰

اسداله موسوی -رئیس منطقه مرکز ثبت و اسناد اصفهان