

«سر آمد» تحلیل می کند؛

## ضرورت ارتقای جایگاه شورای عالی صنایع دریایی چرا دبیر خانه شورای عالی صنایع دریایی در حد مطلوب ظاهر نشده است

گروه دریایایه- امید متین- پس از ابلاغ سیاست‌های کلی نظام در توسعه دریایپایه، مباحث دریایی ایران به دوران نوینی سوق داده شد. دراین حالت، تمامی فعالیت‌ها و ساختارهای دریایی اهمیت بیشتری پیدا کردند. انتظار می‌رفت که رکن اصلی تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر دریایی ایران، بیش از همه ارتقاء پیدا کرده و به منزلت نهایی و جایگاه اصلی در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری برسد، اما به نظر می‌رسد هنوز این‌گونه نشده است.

به گزارش «اقتصادسرآمد»، شورای عالی صنایع دریایی ایران به‌عنوان یکی از شوراهای عالی کشور که حق و قدرت تصمیم‌گیری درباره مسائل مهم دریایی کشور را دارد، همچنان در فرازوفرو د دوره‌های مختلف ریاست جمهوری، نوسان دارد. در دوره شهید رئیسی مورد توجه قرار گرفته و با روی کار آمدن دولت دیگر مجدد مورد بی‌مهری و بی‌اعتنایی قرار می‌گیرد. چرا این‌گونه است؟

#### تصمیم‌سازی دبیر خانه شورای عالی صنایع دریایی

به‌طور طبیعی خوراک اصلی شورای عالی به‌وسیله دبیرخانه آن شورا تامین می‌شود. شوراهای متعددی در سطح عالی در کشور داریم که شورای عالی صنایع دریایی ایران یکی از آن‌هاست. به‌دلیل



## شورای عالی صنایع دریایی کشور

کشور- در نسبت و مقایسه با سایر دبیر خانه‌ها- در حد مطلوب ظاهر نشده است. یک بخش از این ضعف به دبیران و مسئولان دبیرخانه‌ای برمی‌گردد که بنابه مشاهدات و ملاحظات سال‌های گذشته، همواره در گشت و گذار در جزایر بودند تا در دبیر خانه خود و نیز توان و قدرت علمی کافی برای مدیریت منابع نداشتند و در نهایت، دبیرخانه هرگز در سطح مطلوبی فعالیت نداشته است.

نکته دیگر، اما به خیرگان دریایی ایران برمی‌گردد که لازم است با این دبیرخانه ارتباط تنگاتنگی داشته باشند؛ زیرا مجموع اطلاعات و تجارب در اختیار گروه نخبگان دریایی است. علاوه بر این، نخبگان دریایی ایران باید مطالبه‌گر باشند تا دبیر خانه را به حرکت و جنبش درآورند. البته اینکه دبیر خانه باید زمینه حضور و هم‌اندیشی خبرگان دریایی را فراهم کند، امری طبیعی است، اما مسئله این است که دبیرخانه تاکنون به این امر طبیعی عمل نکرده تا جایی که دبیرخانه در بین خبرگان دریایی ایران یک غریبه است.

ارتباط دبیرخانه با خبرگان دریایی حدودا قطع شده است و اهالی دریا آن را نمی‌شناسند و عرقی به آن ندارند و اصولا باور نمی‌کنند که این شورای عالی هم مانند دیگر شوراهای عالی کشور می‌تواند در سطح راهبردی اثرگذار و مهم باشد. از این رو، چندان مراده‌ای با آن ندارند. این نقص بزرگ را دبیر خانه شورای عالی صنایع دریایی ایران باید جبران کند و راهکارهای ساده و موثری هم برای آن وجود دارد.

#### دور جدید دبیرخانه

معمولا در دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی ایران تغییرات بسیار زیادی انجام می‌شود که براساس معادلات در مدیریت منابع انسانی دانش مدیریت، نشان از عدم ثبات این دبیرخانه دارد. به اصطلاح نسبت خروجی‌ها به ورودی‌های این دبیرخانه نامتقارن و نامتعارف است و یکی از دلایل عدم وفقت آن محسوب می‌شود. نکته دیگر در توان علمی از یک سو و مدیریت رفتار سازمانی از دیگر سو برای دبیر و مسئول دبیرخانه است که نگاه به گذشته، بیشتر یک فرم رسمی اداری و محدود را به ما نشان می‌دهد. دانش معمولی با رفتار معمولی اداری که برای ارتباط با خبرگان



دریایی کشور نه انگیزه‌ای داشتند و نه اعتمادبه‌نفسی؛ تابع شرایط و زمان بودند و بیشتر زمان را طی می‌کردند تا مسیر تصمیم‌سازی را. به هر روی، چند ماهی است که مجدد مسئول دبیرخانه عوض شده است و این تغییر موجب حرکت شده است. هرچند این حرکت بسیار نحیف است، اما هم از سکون بهتر است و هم نویدبخش حرکت‌های بزرگ در آینده است که باید به آن امیدوار بود.

#### شورای عالی به جای شورای عالی

چند صباچی است که شورای عالی انقلاب فرهنگی به مقوله سست و برنامه نویسی توسعه دریایی ایران ورود کرده است. فارغ از اینکه این ورودیه چقدر ضعیف یا قوی بوده است، باید دید که چرا شورای عالی صنایع دریایی حرکت نکرده است. چرا کنار گذاشته شده است و آیا بهتر نیست به جایگاه واقعی خود برگشته و در فرایند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری راهبردی توسعه دریایی ایران موثر باشد؟

اینکه یک شورا به جای شورای دیگر می‌نشیند و اقدام می‌کند، منهای موازی‌کاری، اصلا زیبا و زینده نیست و جالب به نظر نمی‌رسد. دلیل مهم آن همان است که اشاره کردیم که شورای عالی صنایع دریایی کشور بیشتر روی کاغذ وجود دارد تا در عالم واقعیت دریایی ایران. به‌طور طبیعی اگر فعالیت محکمی آغاز کند، اقتدر به چشم می‌آید که حلال آن احساس شود و دیگران بخواهند جای خالی آن را پر کنند. اینکه شورای عالی دیگری وارد حمایت از توسعه دریایی ایران شود، اصلا بد نیست. آنچه بد و نامناسب به نظر می‌رسد، این است که وجهت شورای عالی صنایع دریایی کشور کاملا از بین می‌رود و دلیلی برای وجود آن بر کاغذ هم نخواهد بود و شاید باید به سمت انحلال پیش برد. این مطلوب جامعه دریایی نیست. بنابراین، بهترین و شاید تنها راه این است که «شورای عالی صنایع دریایی بیش از همیشه فعال شود و این فعالیت منوط به حرکت توفنده دبیرخانه آن است». زیرا این دبیرخانه است که مانند لکوموتو باید پیشران حرکت باشد. در صورت حرکت دبیرخانه، حتما اهالی دریا از آن حمایت خواهند کرد و شورای عالی صنایع دریایی را به اوج می‌رسانند.

### رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران:

## تکمیل خط ریلی چابهار- زاهدان ضرورت مسیر انتقال بار به افغانستان و کریدور گوادر



رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران گفت: کریدورهای شمال- جنوب و شرق- غرب مزیت‌های رقابتی کشور محسوب می‌شوند و باید هرچه سریع‌تر به تکمیل آنها بپردازیم. به گزارش اقتصادسرآمد، پیمان سندیجی در نشست خبری در جمع خبرنگاران افزود: هم اکنون تکمیل کریدور شمال- جنوب منتظر اتصال ریلی رشت- آستارا و چابهار به زاهدان است.

وی بیان داشت: عده‌ای این کریدورها را به هیچ عنوان اقتصادی نمی‌دانند و عده دیگر خلاف آن را بیان می‌کنند؛ در این راستا اتاق تهران یک طرح مطالعاتی برای بررسی کریدورها به لحاظ اقتصادی در دست تهیه دارد. رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران معتقد است: با توجه به مراداتی که جمهوری اسلامی ایران با کشورهای سی. آی. اس دارد، باید روی این کریدور سرمایه‌گذاری کنیم.

وی با اشاره به برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی برای تکمیل خط ریلی چابهار- زاهدان تا پایان سال، خاطرنشان کرد: در صورتی که شاهد این اتفاق مهم باشیم، مسیر انتقال بار به افغانستان و همچنین کریدور گوادر را می‌تواند تحت تاثیر قرار دهد.

در ادامه بهمن عشقی مشاور اتاق بازرگانی تهران و عضو کمیسیون حمل و نقل اتاق در همین زمینه اظهار داشت: روسیه سه بندر مهم ولادی وستوک، نیکولایف و سن پترزبورگ دارد که در تمام طول چهار فصل سال امکان دسترسی به آنها وجود داشته و مابقی بنادرشان در اقیانوس منجمد شمالی واقع شده است.

وی گفت: با این حال بنادر یاد شده، در نزدیکی به مناطق نفوذ ناتو یا ژاپن قرار دارند و به همین دلیل دریای خزر، راه امن روسیه محسوب می‌شود.

عشقی یادآور شد: پس از جنگ روسیه و اوکراین، ۴۰۰ میلیون تن از ۱.۲ میلیارد تن کامودیتی صادراتی روس‌ها روی دستشان باقی مانده است و این موضوع نیز اهمیت خزر را برای روس‌ها بیش از پیش می‌کند. وی خاطرنشان کرد: با این حال ایران در دریای خزر بسیار ضعیف است و حتی یک کشتی رو- رو در اختیار ندارد. مشاور اتاق تهران تاکید کرد: چنانچه خط ریلی رشت- آستارا تکمیل شود، آن وقت باید به فکر توسعه کشتیرانی در خزر باشیم.

وی ادامه داد: دریای خزر باید تحت تسلط کشتی‌های تجاری ایرانی باشد و در همین راستا صنعت کشتیرانی در شمال کشور باید توسعه یابد.



سه‌شنبه- ۱۸ آذر ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۲۷۰

## دریایپایه

#### بنادر

برگزاری نخستین همایش ملی بوم‌گردشگری دریایی در خرمشهر



نخستین همایش ملی بوم‌گردشگری دریایی، حفاظت، بهره‌وری و توسعه پایدار با محورهای حفاظت از اکوسیستم دریایی و ساحلی، بهره‌روی اقتصادی و معیشت، سیاستگذاری و برنامه‌ریزی مدیریتی و آموزش و فرهنگ سازی در خرمشهر برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی بختیاری در این همایش با بیان اینکه گردشگری یکی از پایه‌های مهم اقتصادی کشور است اظهار کر د: اقتصاد دریا محور، بوم‌گردشگری دریایی در کشور مورد توجه قرار گرفته است.

مرتضی بختیاری افزود: این همایش طرح‌هایی را در راستای توسعه اقتصاد منطقه، رفع مشکل بیکاری و ارتقای شرایط فرهنگی و اجتماعی ارائه خواهد شد.

وی به نقش دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر در توسعه اقتصاد دریا محور اشاره کرد و گفت: این دانشگاه به عنوان یک دانشگاه تخصصی در این حوزه، دارای بیشترین تعداد رشته‌های مرتبط است و هر اقدام مؤثری در حوزه اقتصاد دریا محور، از مسیر آموزش و پژوهش می‌گذرد.

بختیاری اظهار کرد: دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر به عنوان دانشگاهی پیشرو در مسیر تبدیل به دانشگاه نسل چهارم، می‌تواند نقش خاص و مؤثری در زمینه اقتصاد دریا محور بر عهده داشته باشد. دبیر علمی نخستین همایش ملی بوم‌گردشگری دریایی، حفاظت، بهره‌وری و توسعه پایدار ایجاد نقشه راه علمی و معرفی ظرفیت‌های اکوتوریسم دریایی را از اهداف برگزاری این همایش با حضور اندیشمندان، مسئولان و فعالان این حوزه عنوان کرد. بیتا

ارچنگی نیز گفت: اکوتوریسم دریایی با وجود ظرفیت‌های بسیار بالا، همچون گنجی دست‌نخورده در کشور باقی مانده است و این همایش با هدف معرفی اهمیت این حوزه، پیوند بخش علمی با دستگاه‌های اجرایی و ارتقای جایگاه ایران در گردشگری دریایی برگزار شده است. وی افزود: ایران در زمره پنج کشور نخست دنیا از نظر غنای منابع طبیعی است، اما جایگاه ثبات‌نستای در صنعت گردشگری دریایی ندارد و برای توسعه، نیازمند نقشه‌ای علمی و عملیاتی هستیم. ارچنگی گفت: ۱۰۰ مقاله علمی از سراسر کشور در حوزه‌های میان‌رشته‌ای مانند گردشگری سلامت، روانشناسی، مهندسی دریا، حقوق و محیط‌زیست به این همایش ارسال شده است که نشان‌دهنده گستردگی و اهمیت موضوع است. وی بی‌گیری راه‌اندازی رشته دانشگاهی اکوتوریسم دریایی به عنوان رشته‌ای اشتغال‌آفرین و کاربردی، احداث موزه تاریخ طبیعی دریا در دانشگاه برای بهره‌برداری علمی تبدیل به جاذبه گردشگری و تدوین و ارائه طرح جامع مدیریت گردشگری دریایی برای ساماندهی، شناسایی ظرفیت‌ها و بهره‌برداری اصولی از مناطق ساحلی، از اهداف این همایش عنوان کرد.

دبیر علمی نخستین همایش ملی بوم‌گردشگری دریایی، حفاظت، بهره‌وری و توسعه پایدار با اشاره به سیاست‌های کلی توسعه دریا محور اقتصاد دریا پایه ابراز امیدواری کرد: با همراهی نهادهای دولتی و بخش خصوصی، گام‌های عملی برای تحقق این اهداف برداشته شود.

مدیر توسعه گردشگری و میراث فرهنگی این سازمان منطقه آزاد اروند با اشاره به ظرفیت‌های متنوع گردشگری این منطقه، بر لزوم برنامه‌ریزی منسجم و هماهنگ برای توسعه این بخش تاکید کرد. سجاد پاک گهر اظهار کرد: منطقه آزاد اروند با دارا بودن رودخانه‌های پرآبی مانند اروند، بهمن‌شیر، کارون و انهار فراوان، ظرفیت ویژه‌ای برای کشور محسوب می‌شود که هر یک از این منابع آبی می‌تواند نقطه آغاز تحول در آبادان و خرمشهر باشد.

وی افزود: ۴۰ درصد مرزهای ایران، آبی است و حدود هفت درصد جمعیت کشور در این مناطق زندگی می‌کنند که حدود ۲۵ درصد وسعت سرزمینی را تشکیل می‌دهد.

باگهر گفت: در منطقه آزاد اروند بیش از هشت محور گردشگری از جمله تاریخی، صنعتی، تجاری، ورزشی وجود دارد که سه محور اقتصاد بازار، دفاع مقدس و دریا از اولویت ویژه‌ای برخوردار هستند. وی افزود: آمارهای سال گذشته بیانگر از رشد چشمگیر گردشگران حوزه گردشگری آبی و تنها در ایام نوروز بیش از ۱۳۰ هزار نفر از ظرفیت‌های گردشگری آبی منطقه آزاد اروند و ۱۱۵ هزار نفر در شهرستان خرمشهر از این جاذبه‌ها استفاده کردند. مدیر توسعه گردشگری و میراث فرهنگی این سازمان منطقه آزاد اروند اظهار کرد: رسیدن به اهداف توسعه گردشگری، نیازمند تدوین نقشه راه گردشگری با همکاری دانشگاه، سازمان منطقه آزاد اروند و سازمان حفاظت محیط زیست است. وی از برنامه‌ریزی مشترک سازمان منطقه آزاد اروند و میراث فرهنگی خرمشهر برای توسعه اسکله‌های گردشگری و صدور مجوزهای مربوط به توسعه بوم‌گردی در حاشیه رودخانه‌ها خبر داد و افزود: دستورالعمل‌هایی متناسب با اقلیه منطقه برای توسعه این بخش و ایجاد اشتغال تهیه شده است. دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر دارای چهار دانشکده شامل مهندسی دریا، علوم دریایی و اقیانوسی، مهندسی منابع طبیعی دریا و اقتصاد و مدیریت دریاست و در سه مقطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکترا دانشجوی می‌پذیرد.