



فراخوان بازنگری «نقشه راه فناوری های دریایی ایران» تا افاق ۱۴۱۰ به همت برنامه ملی اقتصاد دریامحور معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان ریاست جمهوری منتشر شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد از معاونت علمی ریاست جمهوری، هدف از اجرای این پروژه، تدوین سندی جامع و اجرایی است که مسیر توسعه فناوری های دریایی کشور را در دهه آینده بسا روپکردی دانش بنیان، آینده نگر و منسجم ترسیم می کند.

نقشه راه فعلی که در بازه زمانی ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۴ تدوین شده، بستر فکری اولیه را برای سیاست گذاری دریایی فراهم کرده است؛ اما به گفته معاونت علمی، تحولات نو در اقتصاد آبی، انرژی های تجدیدپذیر، لجستیک و حفاظت محیط زیست، نیاز به بازآفرینی سند را ضروری کرده است.

در نسخه جدید، فناوری های مرتبط با حوزه هایی چون کشتیرانی، بنادر، انرژی های دریایی، زیست فناوری، گردشگری و صنایع دفاعی به صورت یکپارچه و کلان نگر باز تعریف می شوند. همچنین تحلیل آینده پژوهانه با افاق ۱۴۱۰، طراحی مدل حکمرانی چابک، و تعریف پروژه های ملی اولویت دار از دیگر اهداف کلیدی این فراخوان است. پیشنهاددهندگان باید مدارکی شامل معرفی تیم اجرایی، روش شناسی، برنامه زمان بندی، پیشنهاد مالی تفکیکی و جدول انطباق با شاخص های عملکرد (KPI) را ارائه دهند.

مهلت ارسال پیشنهادها تا ۹ اسفند ۱۴۰۴ اعلام شده است. علاقه مندان می توانند ضمن مطالعه جزئیات این فراخوان، طرح های خود را به نشانی m.bozorgifar@sat.isti.ir ارسال کنند یا برای دریافت اطلاعات بیشتر با شماره ۰۲۱۲۲۴۱۴۱۹۳ تماس بگیرند.



سید گروه راهبردی - مرضی فاخری - بنسدر، به مثابه دروازه ای طلایی میان پس کرانه های اقتصادی یک کشور و آب های بیکران بین المللی، همواره نقشی فراتر از یک زیرساخت صرف حمل و نقل ایفا کرده است. این گلوگاه های استراتژیک، هنگامی که در دل مناطق آزاد تجاری تعریف می شوند، کارکردی دوچندان یافته و به موتور محر که توسعه و حلقه اتصال زنجیره های تأمین جهانی تبدیل می گردند. اما آنچه در عمل، سرنوشت این بهینه های ویژه اقتصادی را رقم می زند، صر فاموقعیت جغرافیایی یا ظرفیت فیزیکی اسکله ها نیست، بلکه کیفیت تعامل و انسجام میان نهادهایی است که هر یک به سهم خود، سکان هدایت این کشتی عظیم تجاری را در دست گرفته اند. در این میان، سه ضلع اصلی یعنی اداره کل بنادر با دغدغه های ایمنی و حفاظت از حریم آبی، سازمان منطقه آزاد با رویکرد تسهیل گری و جذب سرمایه، و گمرک با رسالت صیانت از مرزهای اقتصادی کشور، مثلثی را تشکیل می دهند که هماهنگی یا عدم هماهنگی درون آن می تواند منطقه ای آزاد را به بهشتی برای سرمایه گذاران یا دالانی پر پیچ و خم از بروکراسی های موزای تبدیل کند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در نوشتاری درباره بنادر محدوده مناطق آزاد آورده است: آنچه امروز به عنوان چالش اصلی فراوی بنادر مستقر در مناطق آزاد خودنمایی می کند، نه نبود قوانین که تداخل تفسیرها و ناهماهنگی در اجراست. گویی هر یک از این نهاده ها، از منظر منافع سازمانی خود به مسئله تجارت می نگرند و هر کوشش مجزای آنان برای بهینه سازی، گاه به خلق گلوگاه های تازه می انجامد. بندر بر پایه اصول سختگیرانه کد بین المللی امنیت کشتی و تأسیسات بندری (ISPS) اصرار بر کنترل و نظارت دارد، منطقه آزاد در پی حذف هر آن چیزی است که سرعت تبادل کالا را کاهش می دهد، و گمرک نیز با نگاهی موشکافانه، مراقب است تا مزیت معافیت های گمرکی منطقه آزاد به در پیچهای برای ورود کالاهای قاچاق به سرزمین اصلی بدل نشود. این جندصدایی ناهماهنگ، در نهایت به میدان مین شده ای از فرآیندهای موزای می انجامد که فعال اقتصادی را سرگردان کرده و مزیت رقابتی مناطق آزاد را که همانا سرعت و چابکی است، به سهلت است، به تاراج می دهد. غایت این وضعیت، چیزی نیست جز شکل گیری بنداری که به رغم برخورداری از موقعیت ممتاز جغرافیایی و زیر ساخت های مدرن، به دلیل تشتت آرا و تداخل وظایف، هرگز قادر به ایفای نقش واقعی خسود در اقتصاد ملی نخواهد بود.

«مثلث توسعه یا میدان تعارض؟» واکاوی رابطه بندر، منطقه آزاد و گمرک

اگر سه نهاد کلیدی بندر، منطقه آزاد و گمرک را به مثابه سه فرزند یک خانواده در نظر آوریم که هر یک تحت تأثیر سبک تربیتی متفاوتی پرورش یافته اند، آنگاه ریشه بسیاری از ناهماهنگی های موجود در بنادر مناطق آزاد بر ایمان قابل درک خواهد بود. بندر را باید فرزند نظامی خانواده نامید: نهادی که اساس شکل گیری و حیانتش بر پایه انضباط، مقررات سختگیرانه و امنیت بنا شده است. این نهاد با دغدغه ایمنی کشتی ها، حفاظت از تأسیسات و صیانت از حریم آبی کشور، می اندیشد و هر گونه ساده سازی یا تسهیل فرآیندها را از منظر تهدیدی برای امنیت ارزیابی می کند. در سوی دیگر، سازمان منطقه آزاد شخصیت فرزند کارآفرین خانواده را دارد؛ جسور، ریسک پذیر، فرصت طلب و البته کم حوصله در



برابر تشریفات اداری. این نهاد تنها یک شعار دارد: «سرعت» زیرا می داند که سرمایه گذاران و فعالان اقتصادی به سرعت و سهولت، بیش از هر مزیت دیگری بها می دهند. گمرک اما فرزند حسابدار بیش از هر مزیت دیگری بها می دهد. محتاط و همواره نگران خروج کالا از شمول قوانیم. این نهاد با نگاه خرده بین خود، منطقه آزاد را سوراخی در حریم گمرکی کشور می بیند که نباید اجازه داد کالایی بدون شناسایی و اخذ حقوق قانونی از آن به سرزمین اصلی راه یابد. این سه سبک تربیتی متفاوت، که هر یک در جای خود منطقی و ضروری به نظر می رسند، هنگامی که در محیط عملیاتی یک بندر در منطقه آزاد در کنار هم قرار می گیرند، به جای هم افزایی، صحنه ای از تعارض را رقم می زنند. فرزند نظامی به بهانه امنیت، بر بازرسی های متعدد اصرار دارد و اجازه نمی دهد کالایی بدون کنترل دقیق از اسکله عبور کند. فرزند حسابدار نیز به بهانه صیانت از درآمدهای دولت و جلوگیری از قاچاق، بر فرآیندهای موزای و اظهار نامه های جداگانه پای می فشارد. در این میان، فرزند کارآفرین که می خواهد با سرعت از این مسیر عبور کند، خود را در گیر و دار دو نهاد دیگر گرفتار می بیند و سرمایه گذارانش را در صف های طولانی اداری سرگردان رها می کند. این کشاکش نهادی، که ریشه در تفاوت ذاتی مأموریت ها و مدل های ذهنی دارد، تا زمانی که ذیل یک سند راهبردی واحد و الزام آور تعریف و هدایت نشود، نه تنها به گلوگاهی مزم در مسیر تجارت بدل خواهد شد، بلکه مزیت رقابتی مناطق آزاد را که همانا سرعت و چابکی است، به سخره می گیرد و سرمایه گذار را به بن بست های اداری فرسایشی و فرصت های از دست رفته معطوف می دارد.

«گلوگاه های پنهان»؛ جایی که سرعت قربانی امنیت می شود (یا بالعکس)

برای درک عمق فاجعه بار ناهماهنگی میان سه نهاد بندر، منطقه آزاد و گمرک، بهتر آن است که دایره مفاهیم انتزاعی خارج شده و به مصادیق عینی و ملموسی پا نهیم که هر روزه در بنادر کشور تکرار می شوند. تصور کنید کشتی حامل مواد اولیه یک واحد تولیدی بزرگ که در دل منطقه آزاد مستقر است، پس از طی هزاران مایل دریایی، به اسکله پهلوی می گیرد. کالا رسیده و کارخانه تشنه تأمین مواد است، اما غائله تازه آغاز شده است. از یک سو، بندر به نمایندگی از حاکمیت دریایی، اصرار بر بازرسی های ایمنی و کنترل های ایجابی خود دارد و از سوی دیگر، گمرک برای اطمینان از هویت محموله و انطباق آن با اسناد، خواهان انجام تشریفات قانونی است. هر یک از این دو نهاد، بازرسان و فرآیندهای مختص به خود را دارند و متأسفانه هیچ اشتراک داده و هماهنگی زمانی میان آنها وجود ندارد. کشتی باید ۷۲ ساعت در اسکله معطل بماند تا این دو نهاد، مستقل از هم، تشریفات خود را به اتمام برسانند. در این توقف طولانی، تنها یک مسئله ساده روی نداده است: هماهنگی. اما هزینه های این بی هماهنگی، به وضوح قابل محاسبه است. از یک سو، خط کشتی رانی بابت دمو راز یا توقف فراتر از زمان تعیین شده، روزانه ده ها هزار دلار از صاحب کالا طلبکار می شود و از سوی دیگر، خط تولید کارخانه به دلیل کمبود مواد اولیه، یا متوقف می ماند و یا با نصف ظرفیت کار می کند. این یعنی تولید کمتر، بیکاری کارگران، افزایش قیمت تمام شده و نهایتاً کاهش توان رقابت در بازارهای صادراتی. اینجا است که سرعت، قربانی امنیت و تشریفات می شود و مزیت منطقه آزاد که همانا تسهیل و تسریع تجارت است، در عمل به بن بست یی فرسایشی بدل می گردد.

«سراسرآمد» بررسی می کند؛

«مثلث بنادر، مناطق آزاد و گمرک» هم افزایی یا موزای کاری!

به بازآفرینی چرخ های از پیش اختراع شده، محقق می گردد.

«پرو تکل سه جانبه»؛ پیشنهادی برای تفکیک قلمرو و وظایف

پس از واکاوی ریشه های تعارض و بررسی راهکارهای فنی، اکنون نوبت به ارائه یک بسته پیشنهادی عملیاتی می رسد که بتواند بدون نیاز به تغییرات بنیادین در قوانین بالادستی، با استفاده از همان ظرفیت های موجود، گره از کار فرو بسته بنادر مناطق آزاد بگشاید. نخستین و بنیادی ترین گام در این مسیر، تفکیک جغرافیایی دقیق محدوده های اختیار و مسئولیت است. پیشنهاد مشخص آن است که با تشکیل یک کارگروه مشترک نقشه بر داری، مرزهای فیزیکی حوزه استحفاظی بندر، قلمرو منطقه آزاد و محدوده نظارت گمرک با دقت یک متر تعیین و روی نقشه رسمی مصوب هیأت وزیران یا دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد ترسیم شود. در این نقشه، بندر تنها در محدوده اسکله و حریم بلا فصل عملیات دریایی، حق اعمال حاکمیت خواهد داشت. به محض آنکه کالا از دروازه خروجی بندر عبور کرد و وارد پهنه منطقه آزاد شد، حاکمیت مطلق با سازمان منطقه آزاد است و بندر دیگر حق دخالت در فرآیندهای بعدی را ندارد. گمرک نیز صرفاً در مرز خروجی منطقه آزاد به سرزمین اصلی، مستقر شده و مسئولیت نظارت بر ترانزیت کالا را بر عهده می گیرد. این شفافیت مرزها، به یکباره به جنگ قدرت و موزای کاری پایان می دهد و هر نهاد می داند که تا کجا حق امر و

نهی دارد و از کجا به بعد باید به تصمیم نهاد دیگر احترام بگذارد. دومین محور این پرو تکل پیشنهادی، به مدیریت یکپارچه اسناد و اطلاعات بازمی گردد. امروز یک کالای واحد، بسته به اینکه در کدام نقطه از زنجیره قرار دارد، دارای بارنامه بندری، اظهارنامه گمرکی و مجوز ورود به منطقه آزاد است که هر سه، اطلاعاتی مشابه اما در قالب هایی متفاوت و بعضاً آسازگار ارائه می دهند. پیشنهاد مشخص آن است که «سند واحد کالا» به عنوان تنها شناسنامه تجاری محموله تعریف شود. این سند که در بدو ورود کشتی توسط بندر صادر می شود، در طول مسیر تکمیل شده و هر سه نهاد، نظرات، مجوزها و مهرهای خود را صر فاً بر روی همین سند واحد اعمال می کنند. در این ترتیب، فعال اقتصادی دیگر مجبور نیست برای هر نهاد، یک پرونده جداگانه تشکیل دهد و ناهماهنگی میان اسناد موزای، ریشه کن می شود. سومین و حیاتی ترین بخش این بسته، تشکیل یک «کارگروه عملیاتی تسهیل» متشکل از نمایندگان تام الاختیار هر سه نهاد با اختیارات ویژه است. این کارگروه که به صورت مستمر و نه ادواری در محل بندر تشکیل جلسه می دهد، وظیفه دارد در کترین زمان ممکن به مشکلات میدانی، تداخلات اجرایی و موارد خاصی که در چهارچوب مقررات عادی قابل حل نیستند، رسیدگی کرده و تصمیم الزام آور صادر کند. رزم موفقیت این کارگروه، در اختیار ویژه آن است که بتواند در محل، رأی نهایی را صادر کرده و مانع از ارجاع پرونده ها به سطوح بالاتر و ایجاد صف های طولانی انتظار شود. این پرو تکل سه جانبه، اگر با اراده مدیران ارشد همراه شود، می تواند طی شش ماه، چهره بنادر مناطق آزاد را از میدان تعارض به الگویی از هماهنگی نهادی تبدیل کند.

سخن آخر

در پایان این واکاوی، باید اذعان داشت که مسئله بنادر مناطق آزاد فراتر از یک اختلاف ساده اداری، به چالش هویت و الگوی حکمرانی اقتصادی بازمی گردد. تا زمانی که سه ضلع بندر، منطقه آزاد و گمرک، هر یک خود را حاکم مطلق و دیگری را مزاحمی برای تصدی گری بدانند، نه تنها سرمایه گذار سرگردان در پیچ و خم بروکراسی های موزای خواهد ماند، بلکه مزیت رقابتی مناطق آزاد که همانا سرعت، سهولت و چابکی است، در مه تحمیل گری های سازمانی به تاراج خواهد رفت. آنچه امروز بیش از هر راهکار فنی یا حقوقی بدان نیازمندیم، اراده ای جمعی برای عبور از جزیره های مستقل تصمیم گیری و تن دادن به یک پرو تکل عملیاتی واحد است که در آن، امنیت بندر، سرعت منطقه آزاد و دقت گمرک نه در مقابل هم، که در امتداد یکدیگر تعریف شوند. آینده بنادر ایران در گرو این درک ساده اما راهبردی نهفته است: هماهنگی، یک انتخاب نیست، یک ضرورت انکارناپذیر بقا در عرصه تجارت جهانی است.

بدون شرح



عکس: اصغر بشارتی

قاب دوربین

بدون شرح...



فریبا عزیز ی - اقتصاد سراسرآمد