



معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها، بر بهره‌گیری از فناوری‌های نوین به ویژه هوش مصنوعی در پیشبرد برنامه‌های مرکز منطقه‌ای رامسر در سال جاری تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراآمد، هفتمین نشست تخصصی راهبری مرکز منطقه‌ای رامسر با حضور معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها، مشاوران و مدیر اجرایی این مرکز برگزار شد.

در این نشست، حاضران به مرور دستاوردهای یک‌ساله، ارزیابی نقاط قوت و ضعف فعالیت‌های سال ۲۰۲۵ و همچنین ترسیم مسیر پیش‌رو برای سال ۲۰۲۶ پرداختند. بررسی برنامه‌های اجرایی و نحوه بودجه‌بندی آن‌ها از دیگر محورهای این جلسه بود.

در این نشست، فرشاد امیر اصلانی، مدیر اجرایی مرکز منطقه‌ای رامسر، گزارشی جامع از عملکرد یک‌سال گذشته ارائه کرد و چالش‌های پیش‌رو را تشریح کرد. وی با اشاره به افق پیش‌رو در سال ۲۰۲۶، بر دو محور «ظرفیت‌سازی ملی و منطقه‌ای» و «مدیریت خردمندان تالاب‌ها» به‌عنوان اولویت‌های اصلی تأکید کرد.

بر اساس مباحث مطرح شده، برنامه‌های سال جاری با هدف رفع موانع موجود و استفاده بهینه از منابع مالی تدوین شده‌اند. از جمله مهم‌ترین محورهای این برنامه‌ها می‌توان به رفع مشکلات اداری و مالی، تقویت همکاری‌های منطقه‌ای، توسعه مهارت‌های تخصصی در حوزه حفاظت از تالاب‌ها و تدوین استراتژی‌های بلندمدت اشاره کرد.

در ادامه، احمدرضا لاهیجان‌زاده، معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها، با قدردانی از حمایت‌های صورت گرفته، سال ۲۰۲۵ را با وجود چالش‌هایی همچون جنگ تمیمیلی ۱۲ روزه، نقطه عطفی در فعالیت‌های مرکز دانست.

وی، تمهید سه ساله فعالیت مرکز منطقه‌ای رامسر، اخذ سند ساختمان پس از ۱۳ سال، ایجاد ردیف اعتباری مستقل و تدوین پیش‌نویس اساسنامه را از جمله دستاوردهای مهم این سال عنوان کرد.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها، همچنین بر برنامه‌های پیش‌بینی شده برای سال ۲۰۲۶ از جمله برگزاری دوره‌های آموزشی بین‌المللی در رامسر، گسترش همکاری با کشورهای همسایه، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین به ویژه هوش مصنوعی، پیگیری تصویب اساسنامه، تعامل با وزارت امور خارجه و برنامه‌ریزی برای بازدید نمایندگان بین‌المللی تأکید کرد.

این نشست در مجموع به‌عنوان گامی مهم در راستای ارتقای حفاظت از تالاب‌های کشور و همسویی با اهداف جهانی کنوانسیون رامسر ارزیابی می‌شود.



سرتیبه گروه راهبردی-مرتضی فاخری – تنگه هرمز، این آبراهه باریک و در عین حال حیاتی، از دیرباز نقش‌ی فراتر از یک گذرگاه صرفاً جغرافیایی ایفا کرده‌است. این نقطه اتصال استراتژیک، جایی که آب‌های گرم خلیج فارس به دریای عمان و از آنجا به پهنه بیکران اقیانوس ها می‌پیوندد، همواره کانون رقابت‌ها، همکاری‌ها و منازعات ژئوپلیتیکی بوده. اما آنچه در سالهای اخیر این آبراهه را به یک آزمایشگاه تمام عیار تحول در نظم مدیریت نواحی دریایی تبدیل کرده، پدیده موسوم به «جنگ شرافت» و دستاوردهای متعاقب آن است. در میان این دستاوردها، شکل‌گیری نظمی جدید در مدیریت تنگه هرمز نه یک رویداد گسسته، بلکه فرآیندی سیال، پیچیده و چندلایه است که عمیقاً در دو حوزه حقوقی و اقتصادی قابل واکاوی می‌نماید. با این وجود، آنچه اغلب در تحلیل‌های کارشناسی مغفول می‌ماند، شرط بنیادین تثبیت این نظم نوپاست: نیاز به یک مداخله ساختاری در سطح ملی، فراتر از اصلاحات نقطه‌ای یا هماهنگی‌های مقطعی.

درک ضرورت چنین مداخله‌ای، نخست مستلزم شناخت دقیق ابعاد حقوقی و اقتصادی نظم جدید است. از منظر حقوقی، آنچه در تنگه هرمز در حال تکوین است، چیزی کمتر از پیدایش یک رژیم حقوقی بدیع نیست. رژیم‌های سنتی حاکم بر آبراه‌های بین‌المللی، عمدتاً بر پایه دکترین «عبور بی‌ضرر» یا «عبور ترانزیتی» استوار بوده‌اند، اما پیچیدگیهای امنیتی، زیست محیطی و اقتصادی عصر حاضر، دیگر گنجایش این چهارچوب‌های صرفاً مرسوم را ندارند. تحولات میدانی و توازن قوای ایجادشده در جریان جنگ شرافت، زمینه‌ساز هنجارهایی‌شده که پیشتر در هیچ سند بین‌المللی ملاحظه نمی‌شدند: حق اعمال کنترل‌های سختگیرانه‌تر بر تردد شناورها، لزوم اخذ تضمین‌های مالی و بیمه‌ای برای جریان خسارات احتمالی، و حتی وضع عوارض عبوری با هدف تأمین هزینه‌های ایمنی و پایداری گذرگاه. اینها نه نقض حقوق بین‌الملل دریاه‌ها، بلکه بسط و تفسیر پویای آن در پرتو واقعیت‌های نوین میدان هستند. اما هر رژیم حقوقی، هرچند مرفی و متناسب، بدون پشتوانه اجرایی و نهادی، صرفاً مجموعه‌بی سر و صدایی از آرمان باقی خواهد ماند.

در سوی دیگر، بعد اقتصادی این نظم جدید-با طراحی سازوکاری برای مدیریت مالی عوارض مأخوذه در قالب یک صندوق یا نهاد مالی نیمه مستقل تعریف می‌شود. این ایده از این درک نشأت می‌گیرد که عوارض دریافتی از کشتی‌های عبوری، صرفاً یک منبع درآمدی عمومی و قابل مصرف در بودجه جاری دولت نیست، بلکه سرمایه‌ای راهبردی برای بازتولید امنیت، ایمنی و پایداری خود تنگه تلقی میشود. چنین نگاهی، الهام گرفته از مدل‌های موفق مدیریت بنادر بزرگ جهان و نیز برخی صندوق‌های توسعه‌ای منطقه‌ای است. با این تفاوت که در اینجا، دارایی پایه، نه یک بندر ثابت، بلکه یک شریان آبی پویا و پریسک است. ایده ایجاد یک نهاد مالی نیمه مستقل، با هدف شفافیت، تخصیص بهینه منابع، جلوگیری از فرسایش ارزش و جوه در فرآیندهای بودجه‌ریزی سنتی، و مهم‌تر از همه، جلب اعتماد ذینفعان داخلی و بین‌المللی نسبت به ثبات و بی‌طرفی مدیریت مالی تنگه مطرح می‌شود. این نهاد ایده‌آل، باید بتواند بسدون گرفتارآمدن در گرداب تأمین مالی سالانه از خزانه و بدون دغدغه تغییرات کوتاه مدت اولویت

«سراآمد» بررسی می‌کند؛

الزام تأسیس سازمان ملی

مدیریت تنگه هرمز

گذار از نظم میدانی به نظم نهادی

و قابل دفاع بر روی آب‌های تنگه تبدیل شوند. بدون چنین واسطه‌ای، حتی متقن‌ترین سیاست‌های ملی نیز در مواجهه با پیچیدگی‌های لحظه‌ای تردد دهها کشتی، تغییرات ناگهانی جوی، نقض مقررات توسط یک نفتکش سرکش یا یک آلودگی نفتی پراکنده، کارایی خود را از دست می‌دهند. دومین مأموریت، تنظیم‌گری هوشمندانه روابط میان کنش‌گران است. در سواحل و آب‌های تنگه هرمز، بازیگران متنوعی حضور دارند: سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت ملی نفتکش ایران، نیروی دریایی سپاه، نیروی دریایی ارتش، سازمان شیلیات، ادارات کل بنادر استان‌های هرمزگان

و بوشهر، شرکت‌های کشتیرانی خصوصی، اپراتورهای ترابینالهای نفتی و پتروشیمی، صیادان محلی، مؤسسات مطالعاتی و فعالان محیط زیست. هر یک از اینها، حق، تکلیف و منظر خاص خود را نسبت به تنگه دارند. تداخل و تعارض وظایف، نه تنها هزینه‌ای پنهان، بلکه منبعی پایدار برای اختلال در مدیریت یکپارچه تنگه است. ساختار جدید باید از طریق ایجاد سازوکارهای رسمی هماهنگی، تعریف پروتکل‌های شفاف تصمیم‌گیری در شرایط اضطراری، طراحی سیستم‌های اشتراک داده و حتی میناجی‌گری در اختلافات حرفه‌ای میان نهادهای مختلف، این شبکه شلوغ از بازیگران را به یک اکوسیستم منسجم و هم‌افزا تبدیل کند. این تنظیم‌گری، هم شامل روابط میان دستگاه‌های اجرایی و هم روابط فراقوه‌ای با نیروهای مسلح است که به دلیل حساسیت‌های امنیتی تنگه، از ظرفت مضاعفی برخوردار می‌شود. موفقیت در این مأموریت، مستلزم آن است که سازمان جدید، از یک سو مورد اعتماد و پشتیبانی بالاترین سطوح حاکمیتی باشد و از سوی دیگر، به دام تبدیل‌شدن به یک بوروکراسی موازی و صرفاً نظارتی نیفتد.

سومین مأموریت، طراحی، ارائه و مدیریت مجموعه‌ای از خدمات عمومی تخصصی در تنگه است. خدماتی که در نگاه اول شاید نامرئی به نظر آیند، اما بنودشان فوراً به فاجعه‌می انجامد: خدمات راهبری دریایی (به ویژه در مناطق شلوغ و پیچیده)، سیستم‌های جداسازی ترافیک (TSS)، شناورهای امداد و نجات سریع، تجهیزات مهار و جمع‌آوری لکه‌های نفتی، سامانه‌های پایش آنلاین آلاینده‌ها، زیرساخت‌های ارتباطی مطمئن برای تبادل اطلاعات بین کشتی‌ها و مراکز کنترل ساحلی، و حتی خدمات اطلاع‌رسانی هواشناسی بسیار دقیق و لحظه‌ای. این خدمات، شاید بار مالی بلندمدتی برای دولت نداشته‌زیرا می‌توانند از محل عوارض عبوری تأمین شوند اما بدون یک متولی واحد و حرفه‌ای، یا اصلاً ارائه نمی‌شوند، یا به صورت جزیره‌ای و ناکارآمد توسط

دستگاه‌های متعدد با تجهیزات دوباره کاری شده عرضه می‌شوند. مزیت رقابتی یک سازمان نیمه مستقل در این عرصه، توانایی آن در تصمیم‌گیری فنی برای خرید یا اجاره تجهیزات پیشرفته، عقد قراردادهای خدماتی با پیمانکاران داخلی و خارجی، و جذب نیروهای متخصص بازنشسته از نیروی دریایی یا سازمان بنادر بدون دغدغه‌های بوروکراتیک معمول است. به این ترتیب، نه تنها ایمنی و روانی عبور و مرور افزایش می‌یابد، بلکه زمینه برای ایجاد درآمد ارزی پایدار از محل ارائه خدمات تخصصی به کشتی‌های عبوری (فراتر از عوارض ساده) نیز فراهم می‌شود. در چنین مدلی، تنگه هرمز از یک گذرگاه صرفاً ترانزیتی، به یک «ارانه‌دهنده ارزش افزوده» در مسیرهای کشتیرانی جهانی تبدیل خواهد شد. چهارمین مأموریت، که به نوعی وظیفه تضمین شفافیت و پاسخگویی دائمی را بر عهده دارد، نظارت و ارزیابی مستمر فعالیت هاست. این سازمان باید مسئول استقرار و اجرای یک نظام گزارشگری مالی و عملیاتی شفاف و قابل راستی‌آزمایی باشد. نظارت بر عملکرد بازیگران مختلف از تأسیسات بندری گرفته تا شناورهای عبوری و حتی تجهیزات خود سازمان، نیازمند پایش لحظه‌ای داده‌های راداری، سیستم‌های شناسایی خودکار (AIS)، حسگرهای

بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیزی-اقتصاد سراآمد