



یکشنبه- ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۴۸۸

دریا پایه

بندر

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس: طرح ساخت جاده ساحلی در پنج شهرستان مازندران کلید خورد



رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گفت: تا پایان امسال در پنج شهرستان ساحلی مازندران، عملیات اجرایی برای ساخت جاده ساحلی آغاز می‌شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید شمس‌الدین حسینی اسلامی در بازدید از طرح جاده ساحلی عباس‌آباد با بیان اینکه چالش‌ها و افق‌های طرح جاده ساحلی مازندران واکاوی خواهد شد، گفت: برای مهار پیشروی آب دریای خزر در دهه‌های قبل، سنگ چین‌های در پشت ساحل ایجاد شد که سد بزرگی در برابر دسترسی مردم به ساحل ایجاد کرده بود. سید شمس‌الدین حسینی با بیان اینکه با پیروی آب دریای خزر نه تنها مشکل حل نشد، بلکه فاصله مردم تا آب بیشتر هم شده است، افزود: این یک اشتباه مدیریتی نبود، بلکه اقدام اشتباه‌پذیر ولی بدون افق بلندمدت بود.

وی ادامه داد: طرح ساخت جاده ساحلی با نگاه حفاظت از محیط زیست و با مجوزهای دقیق پیش می‌رود و در قانون برنامه هفتم، به استانداران اختیار داده شده است تا در عرض ۲۰ متر از خط ساحل، زیرساخت‌هایی برای رفع گرغ ایجاد کنند.

حسینی گفت: این طرح تعرض به دریا یا تخریب نیست بلکه بازگشایی حق عمومی در طراحی جدید است تا با تغییر تراز آب، کمترین آسیب به محیط و سرمایه وارد شود.

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گفت: مطالعات هیدرولوژیک دقیقی انجام شده و آنچه مهم است این است که مردم حق دارند از ساحل استفاده کنند.

وی افزود: برای ساخت جاده ساحلی عباس‌آباد مجوزهای لازم گرفته شده و طراحی این جاده در فاصله ۲۰ متری ساحل درحال اجرا است.

حسینی با بیان اینکه در برخی شهرها هنوز بر سر مالکیت ساحل اختلاف نظر وجود دارد، ادامه داد: با جلسات مکرر استاندار مازندران با رئیس کل دادگستری و دادستان این گر‌ها در حال باز شدن است.

الزام باز تعریف نقش اصلی بندر به عنوان شریان‌های حیاتی تجارت



عضو کمیسیون کشاورزی مجلس گفت: نقش اصلی بندر به عنوان شریان‌های حیاتی تجارت نیاز به بازتعریف فوری دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، نادرقلی درباره عملکرد بندر، به تسمین اظهار کرد: طبیعت ذاتی کارکرد بندر، تسهیل جریان مستمر و روان کالاهاست، نه تبدیل شدن به محل انباشت و دپوی طولانی مدت. از اولویت‌های دولت در این برهه زمانی خاص، اتخاذ سیاست‌های اصولی و هدفمند، برای خشکاندن ریشه پدیده رسوب کالا در محوطه‌های بنادر است، نقش اصلی بندر به عنوان شریان‌های حیاتی تجارت نیاز به بازتعریف فوری دارد.

وی افزود: بدیهی است دسته‌ای از صاحبان کالا که به دلیل فرآیندهای ناقص در تأمین و تخصیص ارز، ناگزیر از توقف و نگهداری بار در بندر شده‌اند، نیازمند حمایت و چاره‌اندیشی جدی هستند. راه حل این معضل، اصلاح روشمند سیاست‌های ارزی و تسهیل گرهِ گشایی از فرآیندهای تخصیص است؛ نه روی آوردن به تدابیر غیر کارشناسی مانند کاهش یا معافیت تعرفه انبارداری.

عضو کمیسیون کشاورزی مجلس ادامه داد: در شرایط حساس فعلی اقدامات به ظاهر حمایتی از واردکننده، ضمن تضعیف انضباط اقتصادی در بندر، به ابزاری خطرناک برای دامن زدن به احتکار، رفتارهای سوداگرانه و توقف عمدی کالا در بندر تبدیل خواهد شد.

ابراهیمی تصریح کرد: از این رو هوشمندی اقتصادی ایجاب می‌کند به جای تخفیف‌های نادرست، به دنبال رفع ریشه‌ای موانع ارزی و شفاف‌سازی زنجیره تأمین باشیم.



روز جهانی ارتباطات مبارک

روابط عمومی‌های دریایی امروز باید کنشگر باشد؛ یعنی فقط پیام ندهد، بلکه مشارکت بسازد و کنشگری در حوزه دریا یعنی گوسش دادن به جامعه محلی، شنیدن صدای

کارشناسان، شفاف کردن مسائل و ایجاد گفت‌وگویی پایدار میان مردم و نهادها است که در جوامع ساحلی نباید فقط مخاطب توسعه باشند؛ باید شریک توسعه شوند که در میان صیاد، کارگر بندر، فعال محیط زیست، معلم، دانشجو و کسب‌وکارهای محلی همه بخشی از زیست دریامحورند و روابط عمومی در این میان باید از زبان خشک اداری فاصله بگیرد و به زبان مردم نزدیک شود؛ زبانی که دریا را با زندگی، معیشت و آینده پیوند می‌زند.

برای آن‌که دریا به اولویت ملی تبدیل شود، رسانه و آموزش باید نقش جدی‌تری بگیرند و فرهنگ دریایی در ایران هنوز ضعیف است و در کتاب‌های درسی، برنامه‌های رسانه‌ای و تولیدات فرهنگی، دریا اغلب حضوری حاشیه‌ای دارد و در نتیجه آنکه نسل جدید، دریا را می‌بیند اما آن را به‌دستی نمی‌فهمد و روابط عمومی دریامحور باید با رسانه‌ها، مدارس، دانشگاه‌ها و نهادهای فرهنگی همکاری کند تا دریا از یک موضوع فنی، به یک موضوع اجتماعی و ملی تبدیل شود و در این میان روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد بعنوان تنها رسانه دریا محور با کنشگری «فرهنگ دریایی» را پایه‌ریزی کرده است.

۲۷ اردیبهشت اگر تنها به روزی برای تریک و تقدیر تبدیل شود، فرصت را از دست داده‌ایم و این روز باید ما را به تأملی جدی درباره نسبت مردم با دریا و نسبت روابط عمومی با توسعه دریامحور برساند و «دریا» با تبلیغ صرف شناخته نمی‌شود؛ با شفافیت، آموزش، گفت‌وگو، مشارکت و کنشگری مسئولانه به اولویت ملی بدل خواهد شد و روابط عمومی اگر بخواد در این مسیر نقش واقعی ایفا کند، باید از تشریفات عبور کند و به نهادهی راهبردی تبدیل شود؛ نهادهی که بتواند در صلح و بحران، و حتی در دوران جنگ، پیوند میان مردم و دریا را زنده نگه دارد.

عمومی در چنین فضایی با انبوهی از خبرهای جزیره‌ای روبه‌رو می‌شود، اما به «فهم» نمی‌رسد و وقتی فهم شکل بگیرد، مطالبه نیز شکل نخواهد گرفت.

روابط عمومی‌های دریایی اگر بخوانند واقعاً اثر گذار باشند، باید از منطق گزارش دهی درون‌سازمانی عبور کنند و به منطق روایت‌سازی ملی برسند و این یعنی به‌جای اینکه هر مجموعه فقط درباره خود سخن بگوید، باید در کنار دیگر نهادها یک تصویر جامع از «دریا» بسازد؛ تصویری که در آن، بندر، شیلات، کشتیرانی، نفتکش، مناطق آزاد، صنایع دریایی، محیط زیست و حتی نهادهای نظامی، هر کدام بخشی از یک پیکره واحد دیده شوند.

در غیر این صورت، نتیجه چیزی جز موازی‌کاری رسانه‌ای، تکرار پیام‌ها، رقابت‌های غیرضروری و فراموش شدن مسئله اصلی نخواهد بود و در چنین وضعی، ممکن است از موفقیت‌های پراکنده سخن گفته شود، اما مسئله بنیادین همچنان پابرجا بماند «این‌که چرا دریا هنوز به اولویت ذهنی جامعه تبدیل نشده است؟»

نکته مهم این است که روابط عمومی در حوزه دریا نباید فقط در زمان بحران یا مناسبت فعال شود و میدان واقعی، همان جایی است که باید پیوسته، مستمر و هوشمندانه کار کرد.

به بیان دیگر، میدان واقعی روابط عمومی دریایی، نه پشت میزهای اداری، بلکه در مرز میان سازمان، رسانه و جامعه قرار دارد و آنجا که باید هم مسئله را بفهمد، هم آن را درست توضیح دهد، هم اعتماد بسازد و هم به مشارکت عمومی منجر شود.

اگر این نقش به‌درستی ایفا شود، دریا دیگر فقط یک پهنه جغرافیایی نخواهد بود؛ به یک موضوع ملی، مطالبه عمومی و سرمایه مشترک تبدیل می‌شود، اما اگر روابط عمومی‌های دریایی همچنان در مدار محدود خبر و تشریفات باقی بمانند، شکاف میان ظرفیت‌های عظیم دریایی و ادراک عمومی از آن، روزبه‌روز بیشتر خواهد شد.

استاندار گیلان:

سهم تجارت دریای خزر هنوز با ظرفیت واقعی آن فاصله دارد



گیلان استاندار گیلان با اشاره به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ترانزیت در شمال کشور گفت: با وجود ظرفیت بالای حمل‌ونقل دریایی در خزر، سهم تجارت دریای خزر هنوز با ظرفیت واقعی آن فاصله دارد و باید از این فرصت برای توسعه مبادلات با روسیه، قزاقستان و کشورهای آسیای میانه استفاده بیشتری شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، هادی حق‌شناس در نشست با جمعی از

سرمایه‌گذاران بخش خصوصی اظهار کرد: در سال‌های اخیر اتصال بندر شمالی به شبکه ریلی کشور شتاب گرفته و اکنون در بندر کاسپین، بندر امیرآباد و بندر انزلی خطوط ریلی فعال شده است؛ ظرفیتی که امکان انتقال مستقیم کالا از کشتی به شبکه ریلی را فراهم می‌کند.

وی با بیان اینکه زیرساخت‌های بندری شمال کشور نسبت به گذشته توسعه قابل توجهی یافته است، افزود: تعداد اسکله‌های فعال شمال کشور از حدود ۶ تا ۱۷ اسکله پیش از انقلاب به بیش از ۵۰ اسکله افزایش یافته و این بنادر امروز توان تخلیه و بارگیری هم‌زمان حجم بالایی از کالا را دارند.

استاندار گیلان با اشاره به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ترانزیت در شمال کشور گفت: استان‌های شمالی با برخورداری از بنادر، خطوط ریلی و موقعیت راهبردی در حاشیه دریای خزر، ظرفیت تبدیل شدن به پیشران تجارت منطقه‌ای ایران را دارند.

حق‌شناس با اشاره به ظرفیت بالای حمل‌ونقل دریایی در خزر تصریح کرد: با وجود امکانات موجود، سهم تجارت دریای خزر هنوز با ظرفیت واقعی آن فاصله دارد و باید از این فرصت برای توسعه مبادلات با روسیه، قزاقستان و کشورهای آسیای میانه استفاده بیشتری شود.

استاندار گیلان، کریدور شمال – جنوب را یکی از مسیرهای مهم و اقتصادی تجارت منطقه‌ای دانست و گفت: این مسیر می‌تواند زمان و هزینه جابه‌جایی کالا را به شکل قابل توجهی کاهش دهد.

وی همچنین از فعال شدن مسیرهای غرب به شرق در شمال کشور خبر داد و افزود: بخشی از کالاهای ترکیه از طریق منطقه آزاد انزلی به مقصد روسیه ترانزیت می‌شود و کالاهایی نیز از قزاقستان وارد بندرانزلی می‌شوند که نشان‌دهنده رونق تدریجی این کریدورهاست.

حق‌شناس یکی از موانع اصلی توسعه تجارت در شمال کشور را تمرکز تصمیم‌گیری‌های تجاری و ارزی و توجه بیش از حد به بنادر جنوبی اعلام و اظهار: استان‌های شمالی با توجه به ظرفیت‌های موجود می‌توانند اختیارات بیشتری در حوزه تجارت منطقه‌ای داشته باشند.

وی با اشاره به ظرفیت تولید محصولات کشاورزی و دامی در شمال کشور خاطر نشان کرد: استان‌های گیلان، مازندران و گلستان سهم قابل توجهی در تولید مرغ کشور دارند، اما همچنان تأمین نهاده‌ها وابسته به تصمیمات متمرکز است که نیازمند بازنگری و اصلاح روندهاست.

«سرآمد» بررسی می‌کند:

روابط عمومی ارگان‌های دریایی کجای میدان ایستاده‌اند؟

روابط عمومی های ارگان دریایی در صلح و بحران، باید پیوند میان مردم و دریا باشند

گروه دریاپایه – حمید الماسی نیا – روابط عمومی در حوزه دریامحور، اگر از تشریفات و مناسبت‌زدگی فراتر نرود، نمی‌تواند دریا را به اولویت ملی تبدیل کند، ۲۷ اردیبهشت، روز روابط عمومی، فرصتی است برای بازنگری در یکی از مهم‌ترین اما کم‌گفته‌ترین ظرفیت‌های ایران دریا است و در کشوری با دسترسی گسترده به آب‌های جنوبی و شمالی، دریا هنوز در ذهن بخشی از افکار عمومی، بیشتر یک پهنه جغرافیایی یا مقصدی برای سفر و تفریح است تا یک مؤلفه تمدنی، اقتصادی، امنیتی و هویتی باشد که این فاصله میان «ظرفیت واقعی» و «ادراک عمومی» نشان می‌دهد که مسئله دریا فقط مسئله توسعه نیست؛ مسئله روایت، فرهنگ و ارتباط نیز هست و اینجاست که روابط عمومی باید از نقش سنتی اطلاع‌رسانی عبور کند و به کنشگر اجتماعی تبدیل شود.

در بسیاری از کشورها، دریا ستون فقرات اقتصاد، حمل‌ونقل، امنیت غذایی، انرژی و قدرت ملی است ولی در ایران، هنوز این ظرفیت عظیم آن‌گونه که باید در زندگی روزمره مردم و در سیاست‌گذاری عمومی جای نگرفته است، اگر مردم ندانند که دریا چگونه بر اشتغال، معیشت، تجارت، محیط زیست و امنیت آینده آنان اثر می‌گذارد، طبیعی است که مطالبه‌گری و حساسیت اجتماعی نسبت به آن نیز شکل نگیرد و در چنین شرایطی، روابط عمومی تنها یک واحد خبری یا تشریفاتی نیست؛ بلکه باید سازنده روایت عمومی باشد و روایتی که دریا را از یک موضوع تخصصی و دور از ذهن، به مسئله‌ای ملموس برای مردم تبدیل کند؛ مسئله‌ای که با قیمت کالا، فرصت شغلی، امنیت

کشور و آینده فرزندان این سرزمین پیوند دارد. یکی از آسیب‌های جدی در این حوزه، مناسبت‌زدگی است؛ یعنی توجه به دریا فقط در چند روز خاص و فراموشی آن در باقی سال است و آسیب دیگر، شعارزدگی و تمرکز بر نمایش دستاوردها به‌جای حل مسئله است و روابط عمومی‌ای که فقط خبرهای مثبت را بازتاب دهد و از چالش‌های واقعی مانند آلودگی، فرسایش سواحل، ضعف زیرساخت‌ها یا مشکلات جوامع ساحلی سخن نگوید، نمی‌تواند اعتماد عمومی را جلب کند.

روابط عمومی‌های باید جسارت داشته باشد؛ باید بتواند درباره مسئله حرف بزند، نه فقط درباره موفقیت باشد زیرا مردم بیش از آنکه به تکرار شعارها نیاز داشته باشند، به فهم مسئله و راه‌حل نیاز دارند و همچنین اهمیت دریا در دوران جنگ چند برابر می‌شود و در جنگ، دریا فقط مسیر نقش‌آفرین باشد؟

پرسش از آن جهت مهم است که مسئله دریا، مسئله یک سازمان یا حتی یک وزارتخانه نیست بلکه دریا به‌طور هم‌زمان با اقتصاد، امنیت، محیط زیست، حمل‌ونقل، انرژی، اشتغال، فرهنگ و هویت ملی گره خورده است و بنابراین، اگر هر نهاد فقط از زاویه محدود خود به موضوع نگاه کند، تصویر نهایی نه‌تنها کامل نخواهد بود، بلکه پراکنده، ناهماهنگ و کمرنگ باقی می‌ماند و امروز یکی از ضعف‌های اصلی در حوزه دریا، نبود روایت مشترک است و هر سازمانی آمار، برنامه و دستاوردهای خود را منتشر کند، اما اگر این پیام‌ها در یک منظومه هماهنگ قرار نگیرند، در ذهن جامعه به یک تصویر منسجم تبدیل نمی‌شوند و افکار

رئیس سازمان امور اجتماعی کشور خبر داد:

آغاز اجرای طرح ساماندهی سواحل در ۷ استان



معاون وزیر و رئیس سازمان امور اجتماعی کشور گفت: طرح ساماندهی سواحل هفت استان ساحلی کشور در سال ۱۴۰۵ آغاز شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید محمد بطحایی در توضیح بیشتر با بیان اینکه طرح ساماندهی سواحل یکی از مهم‌ترین برنامه‌های اجتماعی و پیشگیرانه کشور است که به منظور صیانت از جان هم‌وطنان، ارتقای امنیت عمومی و تقویت نشاط اجتماعی اجرا می‌شود، افزود: این طرح علاوه بر کارکرد ایمنی، نقش مهمی در تقویت سرمایه اجتماعی دارد؛

چرا که احساس امنیت، اعتماد عمومی و رضایتمندی مردم از حضور مسئولان نهادهای خدمت‌رسان، از ارکان اصلی افزایش سرمایه اجتماعی در جامعه است.

رئیس سازمان امور اجتماعی کشور با تأکید بر اهمیت ویژه این طرح در استان‌های شمالی کشور، افزود: استان‌های ساحلی شمال کشور به دلیل شرایط خاص جغرافیایی و نیز افزایش حجم سفرها، به‌ویژه در مقاطع زمانی خاص سال، همواره با تراکم بالای مسافران مواجه‌اند. در سال جاری نیز به دلیل شرایط خاص ناشی از جنگ و تغییر الگوی سفر و زمان‌های مسافرپذیری، شاهد تمرکز بیشتر سفرها به این استان‌ها هستیم. از این رو، ضرورت آمادگی کامل و اجرای دقیق طرح ساماندهی سواحل بیش از گذشته احساس می‌شود. وی ادامه داد: با توجه به اهمیت موضوع، سازمان اجتماعی از همان روزهای ابتدایی بروز شرایط جنگی، برنامه‌ریزی‌های هماهنگی‌های لازم را آغاز کرد تا مقدمات اجرایی طرح فراهم شود. ما اجازه ندادیم شرایط خاص کشور موجب وقفه در آماده‌سازی این طرح مهم شود و تلاش کردیم تمام زیرساخت‌ها، هماهنگی‌های بین‌بخشی و تأمین منابع در زمان مناسب انجام گیرد تا در فصل حضور گسترده مسافران، اجرای طرح بدون خلل آغاز شود. رئیس سازمان اجتماعی با اشاره به یکی از چالش‌های سال‌های گذشته، اظهار کرد: در سنوات گذشته، گاهی تأمین اعتبارات مورد نیاز طرح با تأخیر انجام می‌شد و این مسئله بر پرداخت حقوق ناچیان غریق که مهم‌ترین و مؤثرترین بخش اجرای طرح هستند، تأثیر می‌گذاشت. این موضوع دغدغه جدی ما بود، چراکه ستون اصلی این طرح، نیروهای انسانی آن هستند.

رئیس سازمان اجتماعی با تأکید ویژه بر رویکرد جدید سازمان در سال ۱۴۰۵ گفت: امسال با پیگیری‌های مستمر و هماهنگی‌های انجام‌شده، تلاش کردیم برآیند تأمین و تخصیص اعتبارات را به موقع انجام دهیم. همچنین سازوکار پرداخت‌ها به گونه‌ای طراحی شده که حقوق و دستمزد ناچیان غریق با افزایش بیش از ۶۰ درصد نسبت به سال گذشته، نه‌تنها به‌صورت منظم و ماهانه، بلکه به صورت مستقیم به حساب شخصی آنان واریز شود. این اقدام در راستای صیانت از حقوق این عزیزان و ایجاد شفافیت و عدالت در پرداخت‌ها انجام می‌شود. بطحایی افزود: ناچیان غریق نیروهای پرتلاش و مسئولیت‌پذیر هستند که در موقعیت‌های حساس و با اتکا به توانایی‌های خود، برای حفظ جان هم‌وطنانمان در میدان حضور دارند. کار آنان ضمن دشواری، سرشار از مسئولیت انسانی است. امیدواریم پرداخت منظم و مستقیم حقوق آنان، علاوه بر احقاق حقوق قانونی‌شان، موجب افزایش انگیزه و دلگرمی بیشتر این نیروهای خدم و ابنارگر شود. بر اساس گزارش مرکز اطلاع‌رسانی وزارت کشور، وی با تأکید بر نگاه اجتماعی و پیشگیرانه این طرح، تصریح کرد: طرح ساماندهی سواحل جلوه‌ای از مسئولیت‌پذیری اجتماعی در قبال جان مردم است و با همکاری استانداران، دستگاه‌های امدادی، انتظامی و سایر نهادهای مرتبط، تلاش می‌کنیم تابستانی ایمن‌تر، سواحلی امن‌تر و فضایی بانشاط‌تر برای هم‌وطنان عزیز فراهم شود.