

گفت و گوی «سرآمد» با ثامن‌ی کارشناس برنامه‌ریزی و آمایش سرزمین:

توسعه مکران در گرو راهکارهای جدید و غیر دولتی است

–سواحل مَکران نیازمند سرمایه گذاری سالانه ۱۰۰

هزار میلیارد تومانی

–برای توسعه سواحل مَکران چه باید کرد؟

شماره گروه توسعه –امید اسماعیلی –سواحل مکران و توسعه آن سال هاست که شعار مسئولان اجرایی شده است، سال ۸۵ رهبری نظام تاکید جدی بر این منطقه داشته و از آن به گنج پنهان نام برده است، به نظر می‌رسد «دستی پنهان در کار است تا مکران توسعه نیابد» و گرنه با این همه تاکید، این همه سفر ه هدفمند، این همه کارگروه، شورا و وی گفت، وی افزود مسئولان درباره منطقه مکران، توسعه این منطقه نباید بی نتیجه می بود و بی نتیجه می ماند. آیا می شود در برنامه های توسعه کشور برای این مهم سر فصل و ماده و تبصره آورد اما بودجه ای برای آن در نظر نگرفت. می شود سواحل ناب، اقیانوسی، زیبا و منحصر بفرد در منطقه را این گونه رها کرد و فقط نظاره گر بیغوله بودن آن بود، بدون هیچ گونه استیصال و بهره برداری از آن؟ می شود نظارگر منطقه ای بود که صاحب گنج خدادای هستند که محروم ترین مردم کشور را در دل خود جای داده است؟ در همین راستا، ما در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد با امیر ثامنی، کارشناس برنامه ریزی و آمایش سرزمین هم صحبت شده ایم که ما حاصل این گفت و گو را با هم می‌خوانیم:

اقتصادسرآمد: منطقه و سواحل مکران از کی مورد توجه مسئولان و حکمرانی قرار گرفت؟
امیر ثامنی: هر چند منطقه مکران یک منطقه تاریخی با پیشینه ای طولانی در تاریخ ایران بوده است، اما بی راه نیست اگر بگوییم زمان کشف منطقه مکران بر روی نقشه جغرافیای توسعه سرزمینی کشور ایران کمتر از دو دهه می گذرد. به طرز عجیبی نظام حکمرانی کشور چه قبل از انقلاب و چه بعد از انقلاب به سبب ماهیت دریاگریز و خشکی محور تمدن سرزمینی کشور از ظرفیت‌ها، فرصت‌ها و استعدادهای کم‌نظیر این قلمرو بسیار مستعد غفلت کرده بوده و سرنوشت توسعه چاهپار، زرآباد، لیردف، سیریک، جاسک و میناب، به جای قرارگیری در مسیر راهی که دی، شسارجه، مسقط، صحار و این اواخر گوادر پاکستان رفتند، در مسیر بیراه‌های رفت که در نتیجه آن چیزی جز فقر، محرومیت، عدم برخورداری و گسترش اقتصاد غیر رسمی و زیرزمینی برای مردم به ارمغان نداشته است.

اقتصادسرآمد: سال هاست که مسئولان کشور شعار توسعه منطقه و سواحل مکران را سر می‌دهند، به نظر شما به زودی شاهد این اتفاق خواهیم بود؟

امیر ثامنی: با فرمان مقام معظم رهبری برای استقرار نیروی دریایی ارتش در این سواحل و تعبیر این منطقه به «گنج پنهان» ایران، به تدریج حضور و ایفای نقش دستگاه‌های اجرایی مختلف و نهادهای



راه کارهای جدید و غیردولت‌محور حرکت کرد. چرا علی‌رغم گذشت نزدیک به دو دهه، نتوانسته چهره محروم منطقه را تغییر دهد. چرا که ردیف اعتباری متفرقه مربوط به توسعه زیرساخت‌های مکران به تازگی در طی سال‌های ۱۳۹۵، ۱۳۹۶، ۱۳۹۷، ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب با اعتباری بالغ بر ۵۰، ۶۰، ۴۴، ۱۰۰، ۵۰، ۱۰۰، ۱۰۰ و ۲۰۰ میلیارد تومان تعریف شده و سایر اعتبارات ملی و استانی (از جمله ردیف محرومیت زدایی یا توازن) کلیه دستگاه‌های اجرایی مرتبط با این منطقه مندرج در قانون بودجه نیز به طور سالانه (میانگین دو سال اخیر) چیزی بین ۱.۵ تا ۳ هزار میلیارد تومان بوده که مجموع این ارقام اساساً نمی‌تواند موتور مولدی برای تحول در کاهش محرومیت‌ها و توسعه و تکمیل زیرساخت‌های مکران باشد. در شرایطی که به سبب تنگنای ناشی از تحریم و موانع فراروی فروش نفت در کشور از یک سو و نیز گسترش روزافزون بدنه دولت و کاهش سهم اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای به حدود ۱۰ درصد کل بودجه عمومی کشور از سوی دیگر، حساب کردن روی راه‌حل توسعه دولت‌محور در منطقه مکران بی‌شک یک خطای راهبردی و از قبل شکست خورده است.

اقتصادسرآمد: ایده‌های پیشنهادی شما برای توسعه مکران چیست؟

امیر ثامنی: بنده سه ایده کارگشای برای توسعه مکران مطرح کرده ام اول: تأسیس یک شرکت غیردولتی با مشارکت و سرمایه‌گذاری هلدینگ‌ها و شرکت‌های دولتی، شبه دولتی و خصوصی بزرگ کشور به منظور توسعه و سرمایه‌گذاری بر روی منطقه مکران: بر اساس این ایده باید تلاش شود تا از ظرفیت سرمایه‌ها و اعتبارات شرکت‌ها و هلدینگ‌های بزرگ کشور به منظور سرمایه‌گذاری در حوزه «زیرساخت‌ها» و استقرار «کسب و کارهای نوین» متناسب با قابلیت‌های این منطقه اعم از توسعه و تجهیز بندر و خطوط ترانزیتی و لجستیکی، توسعه کشت محصولات با ارزش افزوده بالا و صادراتی، توسعه و تکمیل زنجیره ارزش صنایع فولادی، پتروشیمیایی و معدنی، توسعه و تکمیل مراکز گردشگری طبیعی و سلامت مقیاس بین‌المللی و ... بهره‌گیری شود.

اقتصادسرآمد: دولت ریسی در مقام عمل، اهمیتی برای این منطقه قائل است؟
امیر ثامنی: دولت سیزدهم در چارچوب ظرفیت ماده ۶۸ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، که آن هم در فضای اقتصاد برجامی و انتظارات ناشی از آن تدوین شده بود، موضوع احیاء تشکیل «سازمان توسعه سواحل مکران» با شخصیت شرکتی و با در اختیارگیری تمامی دارایی‌ها و اختیارات کلیه دستگاه‌های اجرایی و اعمال مدیریت واحد برای توسعه این منطقه را در دستور کار قرار داده و در واقع گرانگه توسعه مکران را در حل مسئله «تفویض اختیار و مدیریت واحد» مفروض می‌داشت. در حالیکه از این واقعیت بسیار مهم غفلت نموده که گرانگه اصلی توسعه مکران بیشک جذب «سرمایه» و «تسهیل و تنظیم روابط درونی و بیرونی اقتصاد کشور» (گشایش روابط سیاسی – اقتصادی کشور با دنیا) است و تا این دو گره باز نشود، رفتن به سراغ باز کردن سایر گره‌ها اساساً امکان‌پذیر نیست.

اقتصادسرآمد: با این شرایط چاره کار توسعه مکران چیست؟
امیر ثامنی: برای توسعه مکران باید به دنبال ایده‌ها و

محصور در خشکی یا متقاضی به منظور ساخت و بهره‌برداری از بندر و خطوط ریلی مکمل، ایجاد شهرک‌ها و کارخانجات تولیدی و یا انتقال بخشی از زنجیره ارزش تولیدات خود به این منطقه: این ایده دهه ۱۳۶۰ هم به صورت اولیه مطرح شد، ولی به سبب حساسیت‌های مرتبط با اقتضانات دوره جنگ تحمیلی عملاً به فراموشی سپرده شد، اما واقعیت این است که این قلمرو مستعد ظرفیت بسیار خوبی برای هم‌پوندی اقتصاد ملی کشور با سایر کشورها به ویژه کشورهای عضو پیمان شانگ‌های یا پیمان بریکس یا کشورهای عضو کنفرانس اسلامی دارد تا بتوان از مزیت منابع طبیعی سرشار، نیروی کار متخصص و ارزان و بازار هدف گسترده بیش از ۷۰۰ میلیونی در منطقه جنوب غرب آسیا با گره زدن امنیت کشور با منافع اقتصادی سایر کشورها، یک بازی برد– برد برای متنوع‌سازی اقتصاد کشور و کاهش تحریم‌پذیری کشور از یک سو و ایجاد منافع اقتصادی سرشار برای کشورهای متقاضی از سوی دیگر طراحی نمود.

اقتصادسرآمد: به نکته پایانی برای توسعه مکران چه باید کرد؟

دوم: بهره‌گیری از ظرفیت جذب مازاد سرمایه‌گذاری استان‌های توسعه یافته کشور از جمله خراسان رضوی، کرمان، یزد، فارس و آذربایجان شرقی و اصفهان: بر اساس این ایده می‌توان با تدوین یک برنامه جامع، هماهنگ، حساب شده و همکارانه میان استان‌های میزبور و تقسیم کار دقیق میان آنها، منطقه را (یا به صورت متصل یا منفصل) پهنه‌بندی نموده و هر بخش را به یکی استان‌ها و آغاز نموده تا با هدایت سرمایه‌های مازاد درون استانی (اعم از سرمایه‌های بخش خصوصی، صنایع بزرگ استان و یا حتی سرمایه‌های مردمی) نسبت به توسعه و تکمیل زیرساخت‌ها و توسعه کسب و کارهای نوین طبق یک نقشه راه مشخص اقدام کنند و از این طریق ضمن مولدسازی سرمایه‌های استانی و بازگشت سود آنها به چرخه اقتصادی استان مبدأ، امتزاج فرهنگی – اجتماعی بیشتری میان این منطقه مغفول مانده با مناطق درونی کشور و در نهایت افزایش جمعیت‌پذیری منطقه مکران محقق گردد. ایده اولیه‌ای که به نام «اصفهان ساحلی» یا «یزد ساحلی» مطرح شده بود در واقع چیزی شبیه به همین ایده بوده است.

سوم: واگذاری اراضی (اجاره بلندمدت، بهره‌برداری و تضمین‌های لازم مرتبط) به کشورهای

دولت سیزدهم

در چارچوب ظرفیت ماده ۶۸ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، که آن هم در فضای اقتصاد برجامی و انتظارات ناشی از آن تدوین شده بود، موضوع احیاء تشکیل «سازمان توسعه سواحل مکران» با شخصیت شرکتی و با در اختیارگیری تمامی دارایی‌ها و اختیارات کلیه دستگاه‌های اجرایی و اعمال مدیریت واحد برای توسعه این منطقه را در دستور کار قرار داده و در واقع گرانگه توسعه سواحل مکران را در حل مسئله «تفویض اختیار و مدیریت واحد» مفروض می‌داشت

شنبه- ۷ شهریور ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۷۰

توسعه حمل و نقل

معاون مسافری راه آهن ایران:

اولویت توسعه حمل‌ونقل ریلی در دولت چهاردهم



معاون مسافری راه آهن با تأکید بر اولویت توسعه حمل‌ونقل ریلی در دولت چهاردهم گفت: توسعه کریدورهای ریلی شرق –غرب و شمال –جنوب و گسترش قطارهای حومه‌ای با هدف افزایش بهره‌وری، ارتقای خدمات و توسعه پایدار حمل‌ونقل کشور در دستور کار قرار دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، غلامحسین کریمی در مراسم سی و چهارمین سالگرد تأسیس بن ریل با اشاره به ضرورت ارتقای کیفیت خدمات در بخش حمل‌ونقل ریلی اظهار کرد: ارتقای کیفیت خدمات مسافری هم به عنوان یک اولویت و هم به عنوان یک ضرورت مطرح است و شرکت‌های مسافری باید در این مسیر گام‌های جدی‌تری بردارند.

وی افزود: برخی شرکت‌های ریلی در سال‌های فعالیت خود اقدامات قابل توجهی برای توسعه خدمات مسافری انجام داده‌اند که در همین زمینه از مدیران این شرکت‌ها، چه مدیران سابق و چه مدیران فعلی، تشکر می‌کنم که در مسیر ارتقای کیفیت سفر و جلب اعتماد مسافران تلاش کرده‌اند.

معاون مسافری راه آهن با بیان اینکه ایمنی و اعتماد مسافر دو خط قرمز صنعت ریلی محسوب می‌شود، گفت: مجموعه راه آهن خود را متعهد می‌داند که در کنار شرکت‌های مسافری برای ارتقای کیفیت خدمات و افزایش رضایت مسافران حرکت کند. کریمی ادامه داد: شبکه ریلی کشور در ماه‌های اخیر مقاطع حساس و شرایط دشواری را پشت سر گذاشت، اما مجموعه راه آهن و شرکت‌های ریلی با وجود همه محدودیت‌ها، وظیفه خود را در جابه‌جایی مسافران انجام دادند.

وی با اشاره به شرایط جنگی اخیر اظهار کرد: در جریان تجاوز رژیم صهیونیستی به کشور، صنعت ریلی نیز مانند سایر بخش‌های کشور با شرایط ویژه‌ای مواجه شد، اما کارکنان راه آهن و شرکت‌های مسافری با تلاش شبانه‌روزی اجازه ندادند روند جابه‌جایی مسافران متوقف شود.

معاون مسافری راه آهن با تقدیر از تلاش نیروهای عملیاتی شبکه ریلی گفت: در آن شرایط دشوار، بار دیگر اراده انهن راه آهن به نمایش گذاشته شد و همکاران ما نشان دادند که دانش، توانایی و ظرفیت عملیاتی صنعت ریلی همچنان در سطح بالایی قرار دارد.

کریمی افزود: نیروهای عملیاتی حوزه مسافری در دوره‌های حساس اخیر در کنار مردم حضور داشتند و در برنامه‌ها و مناسبت‌های مختلف از جمله مراسم تشییع شهدای اخیر و سفرهای اربعین، وظیفه جابه‌جایی مسافران را بر عهده گرفتند.

وی تأکید کرد: حضور صنعت ریلی در این مقاطع نشان داد که شبکه راه آهن و شرکت‌های مسافری ظرفیت لازم برای مدیریت شرایط ویژه و افزایش تقاضای سفر را دارند.

معاون مسافری راه آهن در ادامه با اشاره به سیاست‌های دولت در حوزه حمل‌ونقل ریلی گفت: ارتقای بهره‌وری، افزایش خدمات و توسعه کریدورهای ریلی در دولت چهاردهم به عنوان یکی از اولویت‌های مهم مورد توجه قرار گرفته است.

کریمی افزود: رئیس‌جمهور نیز به صورت مستمر موضوع توسعه حمل‌ونقل ریلی را پیگیری می‌کند و توسعه کریدورهای ریلی شرق –غرب و شمال –جنوب از جمله محورهای مهم این سیاست‌گذاری است.

وی ادامه داد: توسعه قطارهای حومه‌ای نیز یکی دیگر از موضوعات جدی در برنامه‌های ریلی کشور است و تحقق این برنامه‌ها می‌تواند نقش مهمی در افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی، کاهش فشار بر جاده‌ها و تسهیل جابه‌جایی مسافران داشته باشد.

کریمی با تأکید بر نقش شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در توسعه صنعت مسافری گفت: مجموعه راه آهن بدون حضور و فعالیت شرکت‌های مسافری عملاً مفهوم کاملی ندارد و توسعه خدمات ریلی نیازمند همکاری نزدیک میان راه آهن و شرکت‌های فعال در این حوزه است.

وی خاطر نشان کرد: راه آهن خود را در کنار شرکت‌های مسافری می‌داند و تلاش می‌کند با همکاری این مجموعه‌ها، زمینه ارتقای کیفیت سفر، افزایش اعتماد مسافران و توسعه خدمات ریلی فراهم شود.

معاون مسافری راه آهن در پایان با اشاره به اهمیت استمرار این همکاری‌ها گفت: توسعه پایدار حمل‌ونقل ریلی نیازمند ارتقای مستمر کیفیت خدمات، حفظ ایمنی مسافران و استفاده از ظرفیت شرکت‌های ریلی و نیروهای متخصص این صنعت است.