

کنند؛

رای‌های قشم

م به سازمان بنادر شد



این در حالی است که براساس برخی اسناد، در سال‌های گذشته و هم‌زمان با تصویب قانون ایجاد کریدور بین‌المللی جنوب – شمال، از جزیره قشم به عنوان یکی از نقاط پایانی کشور ایران در اتصال این دالان تجاری نام برده شده است. با این حال به نظر می‌رسد که با گذشت زمان و بویژه با تاخیر در راه‌اندازی این کریدور و همچنین به تعویق افتادن فرآیند احداث پل خلیج فارس نام قشم به مرور از این طرح عظیم اقتصادی حذف شد.

تفاهم‌نامه‌ای که با خوش‌خیالی تنظیم شد

پهمن ماه سال گذشته و هم‌زمان با سفر رئیس‌جمهور شهید به استان هرمزگان بود که رسانه‌ها تیتُر «خبر خوش رئیسی درباره پروژه پل خلیج‌فارس» را به‌سر خط خبرها بردند. آن زمان اعلام شد که رئیس‌جمهور شهید در نشست خبری پایان سفر استانی خود با اشاره به ساخت پل خلیج فارس و جلسه ویژه‌ای که با عادل پیغامی، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم مهدی دوستی، استاندار وقت هرمزگان و مهرداد



ساز دیگری کوک شده است.

سکوت نمایندگان هرمزگان و استاندار

نامه نهم دی ماه رئیس کمیسیون عمران مجلس و پیشنهاد واکذاری مدیریت بندر کاوه از سازمان منطقه آزاد قشم و انتقال آن به سازمان بنادر و دریانوردی کشور، در حالی برای رئیس‌جمهور ارسال شده است که تمامی نمایندگان استان هرمزگان در مجلس شورای اسلامی طی روزهای گذشته نسبت به آن سکوت کردند. این در حالی است که بررسی نام نمایندگان مجلس شورای اسلامی نشان می‌دهد که حتی برخی از نمایندگان استان هرمزگان در کمیسیون عمران که پیشنهاد

دهنده این موضوع بوده نیز دیده می‌شود. از سویی دیگر استاندار جدید هرمزگان نیز که طی هفته‌های گذشته فعالیت خود را در دولت چهاردهم آغاز کرده است، نیز در این میان موضعی اتخاذ نکرده است. به نظر می‌رسد که در حال حاضر تمامی ارکان تصمی‌سازی در استان هرمزگان نسبت به پیشنهاد واکذاری مدیریت بندر کاوه در جزیره قشم که می‌تواند یکی از پال‌های توسعه جزیره قشم باشد، سکوت کرده‌اند و تنها نظاره‌گر هستند.

سکوت بی‌معنای منطقه آزاد قشم

منطقه آزاد قشم مدیریت بندر کاوه را در اختیار دارد. این بندر از همان ابتدا به‌عنوان یکی از نقاط استراتژیک جهت توسعه تجارت خارجی و برای پهلوگیری کشتی‌های تجاری طراحی و نقشه راه توسعه آن تهیه شده بود. در سال‌های گذشته کمتر به توسعه و رونق این مجموعه توجه می‌شد. برخی منابع می‌گویند: «بخشی از کم‌توجهی صورت گرفته در سنوات گذشته به موضوع توسعه و بهره‌برداری از بندر کاوه ممکن است به علت مدل قرارداد بهره‌برداری آن پس از اتمام توسط یکی از پیمانکاران مطرح بخش خصوصی در حوزه بنادر باشد که سود کمتری به سازمان منطقه آزاد قشم تعلق می‌گرفته است.» با این حال انتظار این بود که منطقه آزاد قشم به‌عنوان به پیشنهاد مطرح شده در نامه رئیس کمیسیون عمران مجلس به رئیس‌جمهور مبنی بسر واکذاری مدیریت و ظرفیت‌های بندر کاوه جزیره قشم به سازمان بنادر و دریانوردی، سکوت نباشد. هرچند این سکوت این روزها تبدیل به یک سیاست رسانه‌ای برای این سازمان شده است.

خواب نمایندگان برای دارایی‌های قشم

محمدرضا رضایی‌کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در دوره های مختلف مجلس طی سال‌های گذشته این سمت را عهده‌دار بوده است. او نماینده‌ای است که به صورت معمول هر ساله با سفر به قشم همراه با سایر اعضای کمیسیون عمران مجلس، در جریان آخرین وضعیت اجرا و توسعه طرح‌های عمرانی در نقاط مختلف جزیره قرار می‌گیرد. جستجوی نام رضایی کوچی و قشم، لیستی از سایت‌های خبری مختلف را پیش روی مخاطب می‌آورد که در تمامی آنها رئیس کمیسیون عمران مجلس از پیشرفت‌های عمرانی و توسعه زیرساخت‌های جزیره قشم که توسط سازمان منطقه آزاد قشم اجرایی شده است، اظهار رضایت کرده و از حمایت مجلس از ادامه این روندها صحبت می‌کند.

حالا معلوم نیست که تحت چه شرایطی و با چه برنامه‌ای او در مقام رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نامه‌ای به رئیس‌جمهور نوشته است.



نوشته است که در آن درخواست واکذاری مدیریت بندر کاوه به عنوان یکی از منابع درآمدی اصلی منطقه آزاد قشم به سازمان بنادر و دریانوردی مطرح شده است؟

بندر کاوه وجه مصالحه احداث پل خلیج فارس

آنطور که در نامه رئیس کمیسیون عمران مجلس به رئیس‌جمهور آمده، سازمان بنادر و دریانوردی اعلام آمادگی کرده است تا ساخت «پل خلیج فارس» در جزیره قشم را مشروط به انتقال مدیریت بنادر کاوه و کاسپین از سازمان‌های مناطق آزاد قشم و انزلی به متولی حمل و نقل و ترانزیت وزارت راه و شهرسازی –سازمان بنادر و دریانوردی با هدف ایجاد درآمد پایدار و ایجاد توجیه اقتصادی برای این سرمایه‌گذاری عهده‌دار شود.

به نظر می‌رسد بی‌درایتی‌های سال‌های گذشته در تامین مالی مورد نیاز برای احداث پل خلیج فارس و همچنین اجرای سریع تر طرح جامع ارتباطی خلیج فارس در دولت‌های گذشته کار را به جایی رسانده است که حالا یکی از زیرمجموعه‌های دولت برای دارایی‌های مناطق آزاد و بویژه منطقه آزاد قشم خواب‌های باطلی ببیند.

فوریّت دستور فرماید طی افتقنامه‌ای فی‌مابین وزرای راه و شهرسازی و امور اقتصادی و دارایی ضمن واکگذاری و انتقال مدیریت بنادر کاوه جزیره قشم و کاسپین دریای خزر – استان گیلان از سازمان‌های مناطق آزاد مزبور به وزارت راه و شهرسازی سازمان بنادر و دریانوردی مکلف به سرمایه‌گذاری و تکمیل پل خلیج فارس و درآمدزا نمودن بنادر و

کریدور مزبور و تحصیل سهم کشور از ترانزیت کانترینی حوزه خلیج فارس شده و نتیجه دستور آن مقام عالی به کمیسیون عمران اعلام گردد. این در حالی است که بررسی گزارش‌های رسمی منتشر شده از سوی سازمان منطقه آزاد قشم در ماه‌های گذشته نشان می‌دهد که فرآیند توسعه و درآمدزایی بندر کاوه قشم از ماه‌ها قبل آغاز شده و حالا نقش موثری در کسب درآمدهای پایدار جهت احداث زیرساخت‌های مهم و ضروری در سراسر جزیره قشم را داراست.

حرکت خلاف قانون و سیاست‌های دولت

چند روز پیش از این بود که محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور در یک برنامه عمومی اعلام کرد که بسا برنامه‌ریزی صورت گرفته قرار است هر کدام از استاندارهای دولت چهاردهم دارای اختیارات ریاست جمهوری برای تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری جهت تسریع فرآیندهای توسعه و پیشرفت استان‌ها شود. به نظر می‌رسد که این ایده در صورت اجرای صحیح می‌توان سرعت دهنده فرآیندهای توسعه‌ای در مناطق مختلف کشور باشد. پیش از این مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور هم‌صحب‌های مشابهی درباره افزایش اختیارات استاندارها و مسئولان محلی انجام داده بود.

از سوی دیگر مانده ۶۵ بند قانون احکام دائمی برنامه توسعه کشور، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم را به عنوان رکن اصلی تصمیم‌سازی در مناطق آزاد کشور معرفی می‌کند. هرچند طی سال‌های گذشته کمتر توجهی از سوی بخش‌های مختلف دولتی و وزارتخانه‌ها برای اجرای این ماده قانونی و تفویض اختیار به مدیران عامل مناطق آزاد کشور صورت گرفته است.

در یک نگاه کلی می‌توان گفت که نامه رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی به رئیس‌جمهور مبنی بر واکذاری مدیریت دو بندر مهم (بندر کاوه و بندر کاسپین) متعلق به سازمان‌های مناطق آزاد قشم و انزلی، اقدامی خلاف سیاست‌های اعلام شده از سوی دولت چهاردهم است. به نظر می‌رسد اجرای پیشنهاد مطرح شده در نامه مذکور موجب کاهش اختیارات مدیران عامل مناطق آزاد و همچنین کاهش منابع درآمدی آنها خواهد شد. از طرف دیگر با توجه به اینکه سازمان‌های مناطق آزاد ماهیتی توسعه‌ای و غیردولتی دارند، واکذاری دارایی‌ها و اختیارات آنها به یک بخش دولتی مانند سازمان بنادر و دریانوردی کشور به نوعی خلاف اصل ۴۴ قانون اساسی در حوزه خصوصی‌سازی خواهد بود.

کارشناسان حوزه توسعه معتقدند که راه پیشرفت کشور از تغییر فاز دولت‌های جمهوری اسلامی از دولت‌های کنترل‌گر به دولت‌های تصدی‌گر با رویکرد نظارتی است، اما واکذاری اختیارات زیرساخت‌های اقتصادی و منابع درآمدی مناطق آزاد به سازمان بنادر و دریانوردی حرکتی خلاف این جهت خواهد بود.

قشم نیازمند اتحاد برای حفظ دارایی‌ها

قشم نمونه‌ای عجیب از حاکمیت دوگانه است. سال‌هاست که ابرچالش‌های زیادی در این جزیره استراتژیک کشور مشاهده می‌شود. ابربحران تنش آبی و کمبود منابع آبی قابل استفاده ساکنان جزیره هر سال در فصل گرما در روستاهای جزیره خود را به نمایش می‌گذارد.



نایبمن بودن جاده‌های جزیره، هر ساله تعدادی از گردشگران و ساکنان این منطقه را به کام مرگ می‌کشاند. مدت‌هاست که وجود اتباع خارجی غیرمجاز و عدم ساماندهی آنها ایجاد مشکلاتی در قشم کرده است. به این لیست ده‌ها مورد دیگر هم می‌توان اضافه کرد.

با وجود چنین ابربحران‌هایی متأسفانه شاهد دوگانگی مدیریت میان سازمان منطقه آزاد قشم و سایر دستگاه‌های اجرایی و دولتی در جزیره هستیم. تعریف نشدن مسأله «منافع جزیره قشم» موضوعی است که سال‌ها باعث شده تا تمام تلاش‌های صورت گرفته برای رونق و توسعه قشم بدون هیچ نقشه راه و بدون هیچ سنجشی در میزان موفقیت یا انحراف از برنامه‌ها اجرایی شود.

این مرتبه اما به نظر می‌رسد که نیازمند هم‌صدایی میان تمامی ارکان جزیره قشم هستیم. موضوع واکذاری بندر کاوه قشم پس از هزینہ‌کرد بالایی صورت گرفته از سوی منطقه آزاد قشم برای توسعه و بهره‌برداری از آن، مسأله‌ای است که می‌تواند تبعات منفی زیادی برای اقتصاد جزیره به همراه داشته باشد.

گردشگری و تجارت پال‌های اصلی توسعه در قشم هستند و سلب مدیریت سازمان منطقه آزاد قشم از بندر کاوه به مانند قیچی کردن یکی از پال‌های توسعه در این جزیره خواهد بود. این مرتبه شاید نیاز باشد تا سازمان منطقه آزاد قشم، سایر ارکان و دستگاه‌های تصمیم‌سازی و اجرایی، زعما و بسزرگان جزیره و حتی مجلس برای حفظ یکی از دارایی‌های اصلی خود که در آینده می‌تواند نقش بسیار موثری در توسعه اقتصادی و تامین منابع مالی برای ایجاد زیرساخت‌های لازم در جزیره قشم داشته باشد، همسو باشند.



در یک نگاه کلی می‌توان گفت که نامه رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی به رئیس‌جمهور مبنی بر واکذاری مدیریت دو بندر مهم (بندر کاوه و بندر کاسپین) متعلق به سازمان‌های مناطق آزاد قشم و انزلی، اقدامی خلاف سیاست‌های اعلام شده از سوی دولت چهاردهم است.

به نظر می‌رسد اجرای پیشنهاد مطرح شده در نامه مذکور موجب کاهش اختیارات مدیران عامل مناطق آزاد و همچنین کاهش منابع درآمدی آنها خواهد شد.



عادل پیغامی، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم پیش از این اعلام کرده بود: «چهارگانه طرح جامع ارتباطی خلیج فارس در زمان ریاست جمهوری محمود احمدی‌نژاد، به دلیل نوعی عوامزدگی با احداث پل شروع کردند و باید این طرح را با توسعه بندر کاوه شروع می‌کردند؛ این بندر کانون اصلی است. بندر کاوه است که این طرح را اقتصادی می‌کند»

مناطق آزاد

شنبه-۱۵ دی ۱۴۰۳- سال هشتم- شماره ۲۱۰۷

لزوم ایجاد دانشکده علوم دریایی در استان گیلان

توسعه روابط فرهنگی با کشور های حاشیه خزر از طریق راه اندازی خطوط مسافربری



نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در کارگروه توسعه دریا محور استان گیلان که با حضور معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین استاندار گیلان برگزار شد، با اشاره بر لزوم ایجاد دانشکده علوم دریایی در شمال کشور، گفت: برای ایجاد دانشکده دریایی در استان گیلان برنامه یزی خواهیم کرد تا علاقمندان به رشته دریانوردی در این دانشکده به تحصیل بپردازند.

به گزارش اقتصاد سراسر، علی عبدالعلی‌زاده در این نشست بیان‌اینکه باید هر تعریفی که از توسعه دریامحور در ذهن دارد را پاک کرده و تعریف واقعی برای آن ارائه کنیم، اظهار داشت: نقش دولت در توسعه اقتصاد دریا محور سیاست‌گذاری و نقش مردم توسعه آفرینی است چرا که توسعه با مردم ایجاد می‌شود.

وی با بیان اینکه مردم ایران و گیلان بسا دریا غریبه‌اند، خاطرنشان کرد: برای دستیابی به توسعه باید نخست آن را متوجه شد و بعد توسعه آفرینی کرد ضمن آنکه نمی‌توان یک نسخه واحد برای توسعه همه نقاط پیچید و هر شهر و روستا نسخه‌ای مجزا دارد به طور مثال در گیلان نسخه توسعه استار با رشت و بندرانزلی متفاوت است. عبدالعلی‌زاده با اشاره به اینکه برای دستیابی به توسعه دریامحور باید با دریا زندگی کنیم و بهره واقعی را از آن ببریم، تصریح کرد: استفاده از ظرفیت گردشگری دریا برای خزر حق مسلم مردم است و گردشگری دریایی مایه آرامش است. نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور با تأکید بر راه اندازی گردشگری دریایی در استان گیلان گفت: می‌توان با حمل بار و مسافر مردم را از بنادر شمالی ایران به باکو و قزاقستان منتقل کرد و به این ترتیب ظرفیت اشتغال را افزایش داد.

وی همچنین بر توسعه روابط فرهنگی با کشورهای همسایه خزر تأکید کرد و افزود: با راه اندازی خطوط مسافربری دریایی می‌توانیم به توسعه فرهنگی کشور کمک کنیم زیرا فرهنگ توسط دولتها ایجاد نمی‌شود بلکه مردم به رشد فرهنگی جوامع کمک می‌کنند. باید با گسترش راه‌های ارتباطی این پیوند را بین کشورهای حاشیه خزر برقرار کنیم.

عبدالعلی‌زاده با بیان اینکه برای توسعه سیاست‌های دریا محور در گیلان ۲ مشکل اساسی وجود دارد، اذعان داشت: نخست وضعیت تالاب بین‌المللی انزلی است که در معرض نابودی قرار دارد و دیگری پسرپی آب دریای خزر که باید با برگزاری جلسات مشترک با کشورهای حاشیه خزر و تشکیل تیم تحقیق و بررسی حقایع خزر مطرح و مورد بررسی قرار گیرد که این مسأله نیازمند کار مشترک و طولانی مدت و جدی است.

گیلان می‌تواند به مهد اقتصاد دریا محور کشور تبدیل شود

هادی حق‌شناس استاندار گیلان نیز در این نشست با بیان اینکه ظرفیت این استان در حوزه اقتصاد دریا محور بسیار حائز اهمیت است، اظهار کرد: سه درصد مساحت کشور مربوط به گیلان است ولی سهم این استان از توزیع سرانه تولید ناخالص ملی بسیار پایین است و تا زمانی که این سرانه افزایش پیدا نکند نمی‌توان به موفقیت رسید.

وی افزود: استفاده از ظرفیت اقتصاد دریا محور می‌تواند علاوه بر توسعه اقتصاد کشاورزی استان، زمینه افزایش درآمد سرانه مردمان استان را فراهم کند.

استاندار گیلان با اشاره به ظرفیت بالقوه این استان در حوزه اقتصاد دریا محور گفت: گیلان می‌تواند به مهد اقتصاد دریامحور کشور تبدیل شود زیرا در این استان بنادر مهمی وجود دارد که هر کدام دارای ویژگی‌های منحصر به فردی هستند. حق‌شناس ایجاد دانشکده دریایی را از پیش نیاز های توسعه اقتصاد دریا محور در استان دانست و تصریح کرد: بخش عمده‌ای از دانشجویان حوزه دریادر این استان برای تحصیل در رشته‌های دریایی به استان‌های دیگر می‌روند و این در حالی است که امروزه بسیاری از کشورها با توسعه صنعت دریانوردی و خدمات دهی در این زمینه، درآمد بالاتر از کل درآمد کشور ایران با وجود دارا بودن منابع نفت و گاز دارند. وی با بیان اینکه کشتی‌های مسافربری باید وارد دریای خزر و سواحل گیلان شوند، گفت: با اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی چندین تفریحگاه در جنوب کشور وارد دریای خزر خواهد شد و به توسعه صنعت گردشگری دریایی کمک شایانی خواهد کرد. استاندار گیلان از تردد ۸۶ کشتی با پرچم جمهوری اسلامی در دریای خزر خبر داد و افزود: باید از این ظرفیت فوق‌العاده به درستی استفاده کرد زیرا تجارت کشتی جزو پرسروترین مشاغل در دنیا می‌باشد.