سرآمد اقتصاد
یکشنبه-۲۵مرداد ۱۴۰۵-سال دوازدهم-شماره ۲۵۵۹

گفتگو

مدیر ملی طرح بین المللی حفاظت از تالاب های ایران به سرآمد خبر داد:

اولویت توسعه رونق گردشگری در تالاب های شادگان و انزلی

مدیر ملی طرح بین المللی حفاظت از تالاب های ایران با اشاره به اینکه توسعه و رونق گردشگری در تالاب های بین المللی شادگان و انزلی در اولویت قرار دارد گفت: این تالاب ها ضمن داشتن پتانسیل بالا برای رونق گردشگری به برخی زیرساختهای اولیه نیز جهت خدمات رسانی به گردشگران مجهز هستند.

مهری اثنی عشری در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد، گفت: امسال دومین سال از اجرای پروژه های سند همکاری چهار ساله با دولت ژاپن و سازمان ملل متحد برای احیای ٤ تالاب کشور شامل تالاب انزلی، پریشان، شادگان و دریاچه ارومیه هستم و مشاور گردشگری اخیراً به تیم ما اضافه شده است.

مدیر ملی طرح بین المللی حفاظت از تالاب های ایران در ادامه افزود: همزمان با احیای تالاب مذکور، پروژه های گردشگری در تالاب های تحت حفاظت و احیای بین المللی که تحت پوشش اعتبارات تخصیص یافته از سوی دولت ژاپن هستند، اجرا می شود.

وی با اشاره به اینکه توسعه و رونق گردشگری در تالاب های بین المللی شادگان و انزلی در اولویت قرار دارد گفت: این تالاب ها ضمن داشتن پتانسیل بالا برای رونق گردشگری به برخی زیرساختهای اولیه نیز جهت خدمات رسانی به گردشگران مجهز هستند.

اثنی عشری، خاطرنشان ساخت: رونق گردشگری در روستاهای اطراف تالاب ها نقش مهمی در رونق اقتصادی و معیشت جامعه محلی ایفا می کند، لذا در نظر داریم بخشی از ظرفیت پروژه های حفظ و احیای تالاب ها را در بخش معیشت پیش بریم.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست به موضوع گردشگری تالاب شادگان نیز اشاره کرد و گفت: گردشگری یکی از موضوعاتی است که هم اکنون به صورت کم و بیش در تمام تالاب های کشور وجود دارد اما در تالاب شادگان به دلیل پتانسیل های موجود و حمایت های صورت گرفته، پررنگ تر دیده می شود و می تواند معیشت جامعه محلی را نیز تحت تاثیر قرار دهد.

وی اذعان داشت: البته امسال به دلیل شرایط جنگی که با نوروز و زمان پیک سفر در منطقه شادگان همزمان شده بود، جامعه محلی نتوانست از گردشگری بهره اقتصادی داشته باشند و امسال شاهد حضور گردشگر در تالاب شادگان نبودیم؛ این کاهش گردشگر قطعا تبعات اقتصادی زیادی برای جامعه محلی داشت.

اثنی عشری با تاکید بر اینکه هر ساله شاهد برگزاری کلاس های آموزشی در برنامه های پیشبرد پروژه های احیای تالاب ها هستیم، بیان داشت: امسال نیز طبق سال های گذشته ما برنامه های مشخصی را در این حوزه ها تعریف کرده ایم که تقویت گردشگری در حاشیه تالاب ها با کمک جامعه محلی یکی از برنامه های تدوین شده است.

مدیر ملی طرح بین المللی حفاظت از تالاب های ایران، تصریح کرد: پروژه حفظ و احیای ٤ تالاب کشور در قالب سند همکاری چهار ساله با دولت ژاپن و سازمان ملل متحد با همکاری های فرابخشی در حال عملیاتی شدن است و دستگاه های مختلفی در استان های مربوط با سازمان حفاظت محیط زیست همکاری دارند.

آگهی دعوت به مجمع عمومی فوق العاده نوبت اول و عادی انجمن صنفی کارگری نقاشان خراسان رضوی

از کلیه اعضاء محترم انجمن مذکور دعوت میگردد در جلسه مجمع عمومی فوق العاده نوبت اول و عادی نوبت اول انجمن که در ساعت ۹ صبح روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۸ به صورت الکترونیکی به آدرس http://majvote.com برگزار میگردد، حضور بهم رسانند.همچنین با توجه به اینکه مجمع به صورت الکترونیکی برگزار میگردد، میبایست داوطلبان عضویت در هیئت مدیره و بازرسان انجمن حداقل ۲ روز قبل از برگزاری مجمع درخواست کتبی خود را به دفتر انجمن به آدرس مشهد بین طبرسی شمالی ۳-۵، پ ۲۲۵ و یا از طریق شبکه مجازی به شماره ۰۹۱۵۹۱۵۷۳۹۳ ارسال و رسید دریافت نمایند.
ضمنا با توجه به اینکه مجمع به صورت مجازی برگزار میگردد، داوطلبین عضویت در هیات رئیسه نیز مکلفند درخواست کتبی خود را حداکثر تا ساعت ۱۲ روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۷ به دفتر انجمن یا به شماره ۰۹۱۵۹۱۵۷۳۹۳ از طریق ایتا ارسال نمایید.
دستور جلسه مجمع عمومی فوق العاده:۱-اصلاح اساسنامه ابلاغی اداره کل تعاون کار و رفاه اجتماعی خراسان رضوی ۲-اصلاح مواد ۲ و ۹ و ۱۱ و ۳۲ اساسنامه
دستور جلسه مجمع عمومی عادی:۱-گزارش عملکرد هیات مدیره ۲-گزارش عملکرد خزانه دار ۳-گزارش بازرس ۴-تغییر میزان حق عضویت و ورودیه ۵-انتخاب اعضای اصلی و علی البدل هیئت مدیره و بازرسان

هیئت مدیره

«معادلات تازه در تنگه هرمز»

از توافق عمان تا باز تعریف حاکمیت دو کشور ساحلی

گروه گزارش - هادی رضایی - «تنگه هرمز» که برای دهه ها بر اساس یک رویه سنتی و تحت تأثیر الگوی ناوبری تحمیل‌شده از سوی قدرت‌های فرامنطقه‌ای اداره می‌شد، اکنون در آستانه عمیق‌ترین تحول ژئوپلیتیک و حقوقی خود طی نیم قرن اخیر قرار گرفته است. آنچه طی ماه‌های اخیر در گفت‌وگوهای پشت درهای بسته و رایزنی‌های فشرده میان تهران و مسقط رقم می‌خورد، صرفاً یک هماهنگی فنی ساده یا تنظیم مجدد حرکت شناورها نیست؛ بلکه بازآرایی بنیادین توازن قدرت، بازتعریف حقوق حاکمیتی و گذار از رژیم عبور سنتی به مدلی مبتنی بر «حاکمیت مدیریت‌شده» توسط دو کشور ساحلی است. تنگه هرمز در حال ورود به دورانی جدید است که در آن، عبور مطلقاً آزاد و بدون پاسخگویی، جای خود را به انضباط حاکمیتی و مدیریت بومی داده است.

تحولات نظامی و دیپلماتیک شتابان در اسفند ۱۴۰۴ و بهار و تابستان سال جاری، بستر سازمانی این تغییر بزرگ را فراهم آورد. بند پنجم یادداشت تفاهم اسلام‌آباد که تلاشی برای پایان درگیری‌های حاد منطقه‌ای بود، نقطه‌ای عطف در تاریخ حقوقی این آبراهه به شمار می‌رود. بر اساس این بند، جمهوری اسلامی ایران متعهد شد ترتیبات عبور ایمن کشتی‌های تجاری را برای یک دوره انتقالی و محدود ۶۰ روزه، بدون دریافت هیچ‌گونه هزینه‌ای تضمین کند. اما جهت‌گیری اصلی و ساختاری این بند، ارجاع آینده مدیریت تنگه به گفت‌وگوهای مستقیم میان ایران و سلطنت عمان بود.

سفر هم‌زمان محمدباقر قالیباف و سیدعباس عراقچی به مسقط در اوایل تیرماه، پیام صریحی به جامعه بین‌المللی ارسال کرد: پایان دادن به دوره‌ای که اختیارات امنیتی و ترانزیتی آبراهه خارج از چارچوب کشورهای ساحلی تعریف می‌شد. بیانیه مشترک پایانی این سفر، محوریت حاکمیت ملی و حقوق حاکمه ایران و عمان را به عنوان شالوده هرگونه ترتیبات آتی اعلام نمود و نقشه راه تشکیل کمیته‌های حقوقی، فنی و امنیتی مشترک میان دستگاه‌های دیپلماتیک و دفاعی دو کشور را ترسیم کرد.

مذاکرات فشرده‌ای که پس از آن با محوریت معاونت حقوقی و بین‌المللی وزارت امور خارجه به مدیریت کاظم غریب‌آبادی و با پشتیبانی اطلاعاتی و تخصصی ارکان دفاعی ایران دنبال شد، ابعاد عملیاتی این تغییر را روشن‌تر ساخت. مهم‌ترین بعد فنی این توافقات، بازترسیم «طرح تفکیک ترافیک دریایی» (TSS) در تنگه هرمز است. برای بیش از نیم قرن، الگوی تردد به گونه‌ای طراحی شده بود که هر دو کریدور ورودی و خروجی عمدتاً از آب‌های سرزمینی عمان عبور می‌کردند. الگوی جدیدی که سخنگوی دستگاه دیپلماسی، اسماعیل بقائی، نیز بر پیشرفت‌های ملموس آن تأکید کرده، این الگوی شصت‌ساله را دگرگون می‌کند.

در این طرح جدید، مسیرهای شمالی قدیمی در نزدیکی جزیره لارک و کریدور جنوبی وابسته به عمان دستخوش تغییرات ساختاری می‌شوند و مسیری بینابینی جایگزین می‌گردد که بخش عمده‌ای از مسیر ورود و بخش‌هایی از مسیر خروج شناورها را به‌طور مستقیم از آب‌های سرزمینی ایران عبور می‌دهد. این جابه‌جایی جغرافیایی صرفاً یک اصلاح رویه در نقشه‌های ناوبری نیست؛ بلکه سطح اشراف نظارتی و آگاهی از حوزه دریایی (MDA) را برای ایران به شدت ارتقا می‌دهد. عبور شناورهای تجاری و نفتکش‌ها از آب‌های سرزمینی ایران، حق بازرسی پروتکلی، کنترل مدارک، پایش سیگنالی و اعمال اختیارات حاکمیتی را از حالت پدافندی به یک رویه استاندارد و تثبیت‌شده تبدیل می‌کند.

یکی از پیچیده‌ترین گره‌های مذاکراتی، نحوه مواجهه با مسئله هزینه‌های ناوبری و تعاریف حقوق بین‌الملل است. طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها - اگرچه ایران عضو رسمی آن نیست اما بخش‌هایی از آن را به‌عنوان عرف بین‌الملل می‌پذیرد - دریافت عوارض صرفاً به دلیل عبور از تنگه‌های بین‌المللی مجاز نیست. با این حال، دریافت هزینه در قبال «خدمات واقعی ارائه شده» کاملاً مشروعیت حقوقی دارد.

ایران و عمان در حال طراحی یک مرکز هماهنگی مشترک ناوبری هستند که وظایف متعددی از جمله هدایت ترافیک دریایی، اعلام پیام‌های ناوبری، ارائه خدمات ایمنی و جستجو و نجات، پایش آلودگی‌های زیست‌محیطی و بازرسی‌های فنی را بر عهده خواهد داشت. موضع رسمی تهران این است که در دوره موقت اولیه هیچ هزینه‌ای دریافت نمی‌شود؛ اما در فاز اجرایی نهایی، هزینه‌های ارائه‌شده در قالب چارچوب‌های استاندارد بین‌المللی از شناورها اخذ و میان دو کشور تقسیم خواهد شد.

این مدل، که شباهت‌هایی به الگوی تنگه مالاکا (میان اندونزی، مالزی و سنگاپور) دارد، مرز میان «دریافت حق عبور غیرقانونی» و «کسب درآمد از ارائه خدمات راهبردی ناوبری» را روشن نگه می‌دارد.

دیپلماسی عمان در این میان خصلتی دوگانه و احتیاط‌آمیز دارد. سلطنت عمان از یک سو مایل نیست متهم به تضعیف اصل آزادی ناوبری بین‌المللی شود و تحت فشار واشنگتن و پایتخت‌های اروپایی قرار گیرد؛ از سوی دیگر، توان نادیده گرفتن واقعیت‌های میدانی و قدرت عملیاتی همسایه شمالی خود را ندارد. مسقط دریافته است که ثبات تنگه هرمز بدون جلب رضایت امنیتی و حقوقی تهران غیرممکن است. پیشنهادهای مسقط برای منطقه‌ای‌سازی برخی سازوکارها، در واقع تلاشی است برای کاهش فشارهای غربی؛ اما موضع ایران قاطع بوده است: هرگونه دخالت قدرت‌های فرامنطقه‌ای یا واگذاری مسئولیت‌های امنیتی به نیروهای خارجی خط قرمز است و امنیت هرمز باید کاملاً بومی و منحصراً بر عهده دو کشور ساحلی باشد.

تبعات این تغییر رژیم برای اقتصاد جهانی نیز بسیار عمیق خواهد بود. تنگه هرمز شریان حیاتی انتقال بخش مهمی از نفت خام و LNG جهان است و هرگونه تغییر در قوانین عبور، مستقیماً بر هزینه‌های بیمه، کرایه حمل و قیمت تمام‌شده انرژی تأثیر می‌گذارد. با این حال، بازارهای جهانی انرژی و شرکت‌های بزرگ کشتیرانی بیش از آنکه با ذات «پرداخت هزینه خدمات» مشکل داشته باشند، از نااطمینانی و بی‌ثباتی امنیتی بیم دارند. اگر شفافیت مقرراتی در مرکز هماهنگی مشترک ایجاد شود و تضمین‌های عملیاتی لازم برای امنیت عبور داده شود، شرکت‌های ناوبری به‌سرعت خود را با رژیم جدید تطبیق خواهند داد؛ چرا که پذیرش حاکمیت مدیریت‌شده دو کشور ساحلی، بسیار ارزان‌تر از پرداخت حق بیمه‌های هنگفت جنگی در شرایط بلاتکلیفی است.

آینده این گذرگاه راهبردی به تحولات فراتقویمی وابستگی مستقیم دارد. توافق دوجانبه ایران و عمان، شرط لازم برای ثبات در تنگه هرمز است، اما شرط کافی محسوب نمی‌شود. مقامات ارشد سیاسی و نظامی ایران به‌روشنی اشاره کرده‌اند که بازگشایی کامل و عادی‌سازی ترددهای دریایی منوط به تحقق کامل سایر مفاد یادداشت تفاهم اسلام‌آباد، از جمله رفع کامل موانع و محاصره‌های پنهان تجاری، پاک‌سازی کامل مین‌های احتمالی و عدم مداخله بازیگران فرامنطقه‌ای است.

در نهایت، تنگه هرمز در حال ورود به دورانی جدید است که در آن دوران عبور مطلقاً آزاد و بدون پاسخگویی، جای خود را به انضباط حاکمیتی و مدیریت بومی داده است. اگرچه مسیر تحقق کامل این الگوی جدید با چالش‌های حقوقی، فشارهای سیاسی غربی‌ها و پیچیدگی‌های فنی همراه است، اما واقعیت‌های میدانی ثابت کرد که دیگر نمی‌توان با الگوهای قدیمی دهه ۱۹۷۰ به مدیریت یکی از حساس‌ترین نقاط گلوگاهی جهان پرداخت. مذاکرات تهران و مسقط، سنگ بنای رژیمی را می‌گذارد که اگر به نتیجه نهایی برسد، نه تنها الگویی نو برای مدیریت تنگه‌های استراتژیک جهان خواهد بود، بلکه موازنه قدرت در خلیج فارس را برای دهه‌های آینده به نفع بازیگران ساحلی سنگین‌تر خواهد کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر:

«توقف‌زدایی» در مرزها، برگ برنده ایران در رقابت کریدورهای ترانزیتی است

مدیرعامل سازمان بنادر «توقف‌زدایی» در مرزها را اقدامی راهبردی خواند و گفت: در حوزه ترانزیت، زمان حتی از هزینه مهم‌تر است و کاهش زمان عبور، برگ برنده ایران در رقابت با کریدورهای جایگزین است.

به گزارش اقتصاد سرآمد ،محمد شکیبی‌نسب، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اهمیت کریدورهای عبوری از خاک ایران به مهر اظهار کرد: یکی از اقدامات بسیار ارزشمندی که اخیراً از سوی وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان متولی ترانزیت کشور پیگیری شده، موضوع «توقف‌زدایی» است.

وی افزود: در این زمینه جلسات متعددی برگزار شده و وزیر راه و شهرسازی با شعار محوری «مرز، محل عبور است، نه محل توقف»، این ابتکار را با جدیت دنبال کرده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: این اقدام می‌تواند یک تحول واقعی در بهره‌برداری از قلمرو ایران برای فعال‌سازی کریدورهای ترانزیتی ایجاد کند. اینکه کالاها و کانتینرهای عبوری از مرزهای ایران متوقف نشوند، تأثیر تعیین‌کننده‌ای بر افزایش رقابت‌پذیری کریدورهای کشور دارد؛ چراکه در حوزه ترانزیت، زمان حتی از هزینه نیز مهم‌تر است و کاهش زمان عبور، برگ برنده ایران در رقابت با کریدورهای جایگزین خواهد بود.

معاون وزیر راه و شهرسازی، هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف را یکی از عوامل کلیدی موفقیت طرح توقف‌زدایی دانست و تصریح کرد: تسهیل‌گری‌های انجام‌شده در این زمینه و هماهنگی بین‌دستگاهی ایجادشده، نویدبخش یک اقدام تاریخی در حوزه ترانزیت کشور است؛ برهمین اساس با ابلاغ مصوبه مربوطه، تحول قابل توجهی در بهره‌وری و استفاده بهینه از کریدورهای ترانزیتی کشور ایجاد خواهد شد.

وی با اشاره به ظرفیت بالای بنادر ایران ادامه داد: در بنادر کشور بیش از ۳۰۰ میلیون تن ظرفیت اسمی وجود دارد، اما در حال حاضر تنها حدود ۵۰ تا ۵۵ درصد این ظرفیت مورد استفاده قرار می‌گیرد.

شکیبی‌نسب یادآور شد: این وضعیت نشان‌دهنده وجود ظرفیت قابل توجه برای افزایش عملکرد بنادر است که بخشی از آن به قوانین، مقررات و دستورالعمل‌های تسهیل‌گرانه بازمی‌گردد.

وی بیان کرد: با توجه به حضور بیش از ۲۷ دستگاه در فرآیند ترخیص و ورود و خروج کالا، اگر مقررات و فرایندها به‌گونه‌ای مدیریت و تسهیل شوند که روزبه‌روز چابک‌تر شوند، این موضوع می‌تواند تأثیر قابل توجهی در بهبود خدمات و تسریع فعالیت‌های بندری داشته باشد.

مدیر ژئوپارک جهانی قشم به سرآمد می گوید:

راه اندازی تورهای مجازی ژئوپارک قشم با فناوری VR

مدیر ژئوپارک جهانی قشم، گفت: در راستای توسعه فناوریهای نوین در حفاظت ژئوپارک قشم، بهره گیری از ساماندهی های هوشمند پایش محیطی در ژئوپارک قشم در دستور کار قرار گرفته است.

سجاد اشگرف در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد گفت: در راستای توسعه فناوریهای نوین در حفاظت ژئوپارک قشم، بهره گیری از ساماندهی های هوشمند پایش محیطی در ژئوپارک قشم در دستور کار قرار گرفته است.مدیر ژئوپارک جهانی قشم، افزود: همچنین بهره گیری از محتوای دیجیتال چندزبانه، تورهای مجازی جدید با فناوری VR و توسعه اپلیکیشن راهنمای بازدید از دیگر برنامه های مدیریت ژئوپارک جهت ایجاد کردن شرایط متناسب با استانداردهای روز دنیا جهت بازدید گردشگران از سایت های ژئوپارک است.

این مقام مسئول در سازمان منطقه آزاد قشم در ادامه گفته های خود خاطرنشان ساخت: با این اقدام همزمان با ارتقای کیفی بازدید گردشگران از سایت های ژئوپارک قشم، شرایط حفاظت بیش از پیش از سایت های ژئوپارک فراهم می شود.

وی همچنین به توسعه فناوری های نوین در مدیریت ژئوپارک و بهره گیری همیاران ژئوپارک جهانی اشاره کرد و بیان داشت: در همین راستا ارتباط الکترونیکی و ایجاد داشبورد الکترونیکی برای همیاران ژئوپارک جهانی قشم و همچنین بهره‌گیری از فناوری‌های مبتنی بر GIS و داده‌های مکانی در برنامه توسعه ژئوپارک دیده شده است.اشگرف با اشاره به اینکه ژئوسایت های جزیره ظرفیت بزرگ بین‌المللی محسوب می شوند، تصریح کرد: امیدواریم با همکاری سایر دستگاه های مرتبط در جزیره قشم، بتوانیم شرایط توسعه اقتصادی جزیره را از طریق ژئوپارک جهانی قشم با جذب گردشگر و سرمایه گذاران بخش خصوصی فراهم کنیم.

مدیر ژئوپارک جهانی قشم، اذعان داشت: تولید محتواهای چندرسانه‌ای، تورهای مجازی، مستندهای تخصصی، حضور در نمایشگاه‌ها و رویدادهای تخصصی، رایزنی‌های مرتبط در این رویدادها، همکاری با برخی خطوط هوایی و خطوط حمل‌ونقل برای معرفی ژئوپارک در مبادی گردشگری جزیره قشم از جمله برنامه های در نظر گرفته شده برای ارتقای جایگاه ژئوپارک است.

این مقام مسئول در سازمان منطقه آزاد قشم، بیان داشت: همچنین استفاده از پلتفرم‌ها و بسترهای دیجیتال بین‌المللی نیز برای تقویت برنامه های در نظر گرفته شده در ژئوپارک در دستور کار مدیریت این ژئوپارک جهانی قرار گرفته است.