اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه-۲۳ آبان ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۷۸۲

بنادر

توجه به اقتصاد دریا، به بهبود معیشت و رونق اشتغال منجر می شود

امام جمعه شهر بندر امام خمینی(ره) با اشاره به سیاستهای اقتصاد دریامحور ابلاغی مقام معظم رهبری گفت: استفاده پایدار از منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها، سواحل و جزایر به رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل یاری می‌رساند.

به گزارش اقتصادسرآمد، جاسم عبادی تاکید کرد: اگر ما به مقوله دریا و اقتصاد دریایی و آبی توجه کنیم، خیلی از معضلات منطقه، معضلات معیشتی و اقتصادی منطقه حل می‌شود.

امام جمعه شهر بندر امام خمینی(ره) با اشاره به سهم ۵۰ درصدی تولید ناخالص ملی کشورهای توسعه یافته از سواحل و سهم ناچیز کشورمان در استفاده از دریا در تولید ناخالص ملی، اظهار داشت: یکی از آفت‌های خانمان‌سوز در کشورمان عدم توجه به ظرفیت‌های درون کشورمان از جمله ظرفیت‌های دریایی است.

حجت الاسلام و المسلمین جاسم عبادی اظهار داشت: یکی از عناصر قدرت سیاسی و ظرفیت‌های رشد اقتصادی کشور، اقتصاد دریامحور است.

وی در ادامه با برشمردن ویژگی‌ها، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های منطقه ویژه اقتصادی بندرامام خمینی(ره)، این بندر بزرگ تجاری را از مهم‌ترین پایانه‌های بندری کشور عنوان کرد و تصریح کرد: مدیران شهرستان باید با برنامه‌ریزی دقیق و علمی و بهره‌گیری از دانش نخبگان از ظرفیت‌های دریایی منطقه در حوزه گردشگری و تجاری برای رفع معضلات منطقه از جمله بیکاری استفاده بکنند.

امام جمعه شهر بندر امام خمینی(ره) افزود: مدیران سازمان بنادر و دریانوردی و استان با تدوین دستورالعمل جامعی مبتنی بر کار علمی و به دور از هیجان زدگی، برای بهره‌گیری مطلوب از تمامی ظرفیت‌های ساحلی و دریایی تلاش کنند.

۲۵ تن کالای متروکه منقضی شده از انبار بندر دیر خارج شد

مدیر اداره بندر و دریانوری دیر گفت: ۲۵.۵ تن کالای متروکه منقضی شده با همکاری سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی از انبار این بندر خارج سازی و امحا شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، راحله پورمحمد در جمع خبرنگاران اظهار داشت: این کالاها با دستور مستقیم مدیرکل بازرسی و دادستان به منظور امحا به سازمان فروش و جمع آوری اموال تملیکی تحویل شدند.

وی بیان کرد: این کالاها شامل مواد غذایی، نوشیدنی انرژی‌زا و لوازم آرایشی است که به دلیل عدم مراجعه صاحب کالا تاریخ مصرف آن منقضی شده است.

پورمحمد ادامه داد: ۲۵.۵ کالای متروکه توقیفی در بندر دیر در ابتدا به دلیل کامل نبودن مدارک از سوی گمرک این بندر توقیف شده بود.

وی اضافه کرد: ترخیص به موقع کالا از بندر یکی از راهبردهای مهم اداره بندر و دریانوردی دیر است که در این زمینه از هیچ تلاشی دریغ نخواهد شد.

پورمحمد یادآور شد: در همین راستا برای کالاهایی که ترخیص آنها از انبارها ظرف کمتر از یک ماه انجام شود هزینه انبارداری آن مشمول تخفیف ۳۳ درصدی می‌شود.

برگزاری جلسه هم اندیشی با گروه همت در خصوص حذف روش های صید مخرب

پیرو گزارش های واصله مردمی و گشت های دریایی یگان حفاظت از منابع آبزیان شیلات استان در خصوص استفاده تعدادی از بهره‌برداران با روش های صید نامناسب و استفاده از ادوات صید غیرمجاز در محدوده ی آبهای ساحلی و سرزمینی جلسه هم اندیشی با جمعی از معتمدین و اعضای گروه همت، در خصوص حذف روشهای صید مخرب با حضور مسئولین و کارشناسان ادارات محیط زیست کنارک و چابهار و جامعه شریف صیادی جنوب استان در محل نمازخانه اداره کل برگزار گردید. به گزارش اقتصادسرآمد، پارسا مسئول پیگیری امورات معاونت صید و بنادر ماهیگیری شیلات استان ضمن بیان اهمیت ذخایر آبزیان در اشتغال مستقیم حداقل ۲۵هزار نفر صیاد در منطقه به تأثیر استفاده از ادوات صید مجاز بر حفظ ذخایر آبزیان برای نسلهای آینده و همچنین اشتغال دائم و امرار معاش صیادان اشاره کرد.

وی افزود: از جمله اهداف و سیاستهای مهم سازمان شیلات ایران کمک به اشتغال صیادان خرد و ترویج روش های صید استاندارد می باشد و به استناد بند ج ، ردیف ۵ ماده ۲۲ قانون حفاظت از منابع آبزی جمهوری اسلامی ایران صیادان موظف به رعایت قوانین و مقررات ابلاغی توسط سازمان شیلات ایران در دریا و ملزم به صید با روشی می باشند که در پروانه بهره برداری قید شده و براساس محدوده ی صیدگاهی مندرج در دفترچه صیادی نیز باشد.

سند ابلاغی چگونه اجرا می‌شود؟ «اقتصاد سرآمد» بررسی می‌کند:

ظرفیت‌های دولتی با سند سیاست‌های کلی دریامحور توازن ندارند

اسناد بالادستی و راهبردی زمانی معنای واقعی پیدا می کنند که به نحو احسن اجرایی شوند

گروه اقتصاد دریا پایه – ایرج گلشنی

– سند ابلاغی سیاست های کلی دریامحور توسط رهبر معظم انقلاب، باعث خوشحالی و خرسندی اهالی دریا شد. با این سند، اولین مساله توسعه دریایی ایران حل شد و آن «ایجاد نگاه و مسیر و به رسمیت شناختن توسعه دریایی ایران به وسیله نظام جمهوری اسلامی» است. پیش از این، به دریا توجه در حد توصیه‌ها و تذکرها و اقدام در توسعه دریایی در حد بودجه‌های معمول و مرسوم و به کارگیری سازمان‌های دست سوم دولتی بود؛ اما با این ابلاغیه، توسعه دریاپایه ایران از یک نگاه بخشی، به یک نگاه ملی و حاکمیتی راهبردی تغییر کرد و تمامی ظرفیت‌های کشور را در یک مسیر مشخص قرار داده است.

فارغ از این که این سند دارای ایرادات و کمبودهایی است و مجمع تشخیص مصلحت نظام باید دقت و حساسیت بیشتری به خرج می‌داد تا سندی که برای امضاء به رهبری نظام ارسال می‌شود، کامل تر از این باشد، کلیات خوب است و نگاه توسعه دریایی و راهبرد کلان را مشخص می‌کند. با توجه به گذشته دریایی ما، همین سند را باید به فال نیک گرفت و به فکر اجرای مناسب و اثربخش آن بود.

سند سیاست های کلی دریامحور چگونه باید اجرا شود؟ اصل سند، مفاهیمی است که بر روی کاغذ آمده است و به خودی خود، منجر به توسعه نمی‌شود. چگونه باید اجرایی شود تا ارزش‌های ماهوی خود را نشان دهد؟ آیا وضعیت موجود برای تحقق اهداف سند کفایت می‌کند؟ آیا رویه و روش دولتی و مدیریت دولتی قادر است توسعه دریایی ایران را محقق کند؟ نقش بخش خصوصی در این میانه چیست؟ جایگاه مردم در این توسعه بزرگ کدام است؟

ماهیت سند

گفتیم که ماهیت سند، بنا به قاعده ای که اسناد راهبردی و کلان دارند، «ایجاد نگاه و مسیر کلی» است که در این باره تا حد زیادی توفیق یافته است. همین که مساله دریا و توسعه دریایی یک مساله رسمی حاکمیتی و ملی باشد، بسیار حائز اهمیت است. این سند به انتظار یک‌صدساله اهالی دریا پایان داد و کشور ما بعد از سال‌ها که نگاهی کژدار و مریز به دریا داشت، تبدیل شد به کشوری که توسعه دریایی به طور رسمی و گسترده برای آن مهم است و توسعه دریایی اکنون مطالبه حاکمیتی و مردمی است و قوای سه‌گانه موظف‌اند که در چارچوب سند، مسیر توسعه دریایی را هموار کرده و اهداف مد نظر سند را محقق کنند.

ماهیت اجرای سند

اما سوال این جاست که آیا این سند به معنای واقعی کلمه اجرا می‌شود یا به سرنوشت اسناد دیگر –مانند سند توسعه ۱۴۰۴– دچار می‌شود؟ به طور کلی این سند چگونه باید اجرا شود؟ اصل سند، مفاهیمی است که بر روی کاغذ آمده است و به خودی خود، منجر به توسعه نمی‌شود. چگونه باید اجرایی شود تا ارزش‌های ماهوی خود را نشان دهد؟ آیا وضعیت موجود برای تحقق اهداف سند کفایت می کند؟ آیا رویه و روش دولتی و مدیریت دولتی قادر است توسعه دریایی ایران را محقق کند؟ نقش بخش خصوصی در این میانه چیست؟ جایگاه مردم در این توسعه بزرگ کدام است؟

هر چه هست، اسناد بالادستی و راهبردی زمانی معنای واقعی پیدا می کنند که به نحو احسن اجرایی شوند. ضعف در اجرا می تواند یک سند را –هر چند قوی و کامل باشد– از حیز انتفاع ساقط کند. این است که بعد از سند، آن چه به طور طبیعی و منطقی معنا پیدا می کند، «اجرای درست» آن است. آیا در شرایط فعلی اجرای صحیح و دقیق سند ممکن است؟

تجارب ناموفق

نگاه به پروژه‌های بسیار بسیار کوچک‌تر از توسعه دریایی نشان می دهد که با وضعیت موجود، امیدی به موفقیت اجرای سند نیست. ساخت آزادراه شمال، آزادراه شرق تهران، وضعیت مسکن مهر، ثلمه در وضعیت نهضت ملی مسکن، سستی در ساماندهی بانک‌ها، وضعیت عبرت‌آموز متروی پرند و.... ده ها پروژه دیگر در دولت های گذشته نمونه‌های تلخی هستند که ثابت می کند که وضعیت موجود، قادر به یک اجرای پویا و مستمر نیست.

به طور کلی، هر جا که پای دولت و مدیریت دولتی در میان است، موفقیتی قابل انتظار نیست. این نکته نه به دولت سیزدهم، بلکه به دولت‌های گذشته و آینده هم اشاره و تاکید دارد. مساله، نگاه سیاسی دولت‌ها نیست؛ مساله، ماهیت مدیریت دولتی در کشورهای جهان سومی یا در حال توسعه است که از بیخ و بن، واژه مدیریت را به بازی گرفته اند. این سبک از مدیریت، قادر به انجام کارهای بزرگ نیست؛ کما این که در انجام کارهای بسیار کوچک‌تر در مانده است.

ماهیت دولت

به طور کلی، ماهیت دولت‌ها، ماهیت اجرایی محض نیست. فلسفه وجودی دولت‌ها تنظیم گری و نظارت است و نه بیشتر. زمانی که تنظیم‌گری و نظارت و اجرا به دولت سپرده شود، کار خراب می‌شود. نمونه‌هایی که ذکر شد موید این نکته هستند. اجازه بدهید موضوع را با مثالی روشن کنم: یک فوتبالیست، ماهیت بازی با پا را دارد و یک والیبالیست، ماهیت بازی با انگشتان و یک هندبالیست ماهیت بازی با دست. هیچ‌کدام نمی‌تواند جای دیگری را بگیرد. هر کس باید در جای خود و در تیم خود و در بازی خود قرار بگیرد تا به کارایی قابل قبول برسد. اگر یک فوتبالیست را جای یک والیبالیست قرار دهیم و انتظار بازی خوب داشته باشیم، اشتباه بزرگی کرده‌ایم. هر کس باید در جای خود باشد. به قول شاعر: هر کس که ننشیند در جای خود/ افتد و بیند سزای خود.

اکنون در کشورهای عقب نگاه داشته شده، کشورهای جهان سومی، کشورهای در حال توسعه یا هر اسمی که بخواهند روی این‌ها بگذارند، دولت ها در جای خود نیستند. دولت‌ها همه جوره خود را صاحب اختیار ملت و مملکت می دانند و نگاه حاکم به دارایی ها دارند. خیال می کنند که خودشان باید ببرند و بدوزند. اینجا خطر آفرین است. اینجا درست همان جایی است که هیچ سند راهبردی اجرایی نمی شود. مگر این که دولت، در جای خود بنشیند و بر مسند تنظیم‌گری و نظارت تکیه زند و باقی کار را به کاردان‌ها و سرمایه‌های بخش خصوصی و مردم واگذار کند. اگر دولت بخواهد خودش هم برنامه‌ریزی و تنظیم‌گر و ناظر و سرمایه‌گذار باشد، قصه به داستان چیز دیگری ختم می شود.

سرمایه دولت

اجرای یک سند با سرمایه رابطه مستقیم دارد. بدون سرمایه، کاری از پیش نمی‌رود. آیا دولت سرمایه لازم برای توسعه دریایی ایران دارد؟ جواب منفی است. دولت سرمایه های لازم را ندارد. این یک امر بدیهی و ثابت شده است. ۹۰درصد سرمایه دولت صرف بودجه جاری و حقوق کارمندان و هزینه‌های جاری دولت می‌شود و فقط ۱۰درصد برای مباحث عمرانی و توسعه‌ای باقی می‌ماند. با این مقدار اندک، چه می توان کرد؟ دولت ها در چنین شرایطی همواره مجبور به جذب سرمایه‌های خارجی هستند و برای نمونه، برای توسعه چابهار چشم ملتمسانه ای به جیب هندی‌ها دارند که البته در آن هم موفق نبوده‌اند. راه دوم، جذب سرمایه داخلی است که در این باره هم توفیقی نداشته‌اند؛ زیرا مردم چندان از این نوع سرمایه‌گذاری‌ها خاطره خوش و موفق ندارند.

در ضمن سرمایه لازم برای توسعه فقط به ریال ختم نمی‌شود و حداقل به چند گروه سرمایه برای توسعه دریایی کشور نیازمندیم که حداقل در سه گروه قابل تقسیم و بحث هستند.

الف: سرمایه نیروی انسانی متخصص

ب: سرمایه مردمی

ج: سرمایه ریالی

هر کدام از این بخش‌ها، نکات خاصی دارند که در شماره آتی روزنامه دریایی اقتصادسرآمد بیشتر در باره آن سخن خواهیم گفت.

رییس سازمان شیلات ایران تاکید کرد:

لزوم تبدیل دریا به مزرعه آبزی‌پروری در راستای تامین امنیت غذایی

رییس سازمان شیلات ایران گفت که در راستای تامین امنیت غذایی، لازم است از ظرفیت دریاها استفاده کرده و آنها را به مزرعه آبزی‌پروری تبدیل کنیم.

به گزارش اقتصادسرآمد، سیدحسین حسینی در جلسه شورای مدیران که با حضور معاونان و مدیران ستادی و مدیران استانی که به صورت وبیناری با موضوع بررسی اقدامات و برنامه‌های وزارت جهادکشاورزی در راستای سیاست‌های کلی اقتصاد دریامحور برگزار شد، افزود: دریا باید به مزرعه‌ای با نگاه آبزی‌پروری تبدیل شود و در این راستا لازم است صید و صیادی به ماهیگیری مسوولانه و آبزی‌پروری به سمت تولید گیاهان و جانداران دریایی منتهی شود.

رییس سازمان شیلات ایران با اشاره به این که نخستین گام سرزمینی کردن دریا تقویت نقاط تلاقی دریا و خشکی است، ادامه‌داد: بیش از ۲۰۰ بندر و موج‌شکن مردمی وجود دارد که لازم است شیوه مدیریت بنادر به صورت خودگردان انجام شود.

وی اضافه‌کرد: لازم است شناسنامه‌دار کردن و طبقه‌بندی بنادر و ایجاد بندرهای شناور مجهز به سیستم gis در دریا برای خدمات‌رسانی بهتر در دستور کار قرار گیرد.

حسینی همچنین بر استفاده از ظرفیت‌های گیاهان آبزی، خارپوستان و دوکفه‌ای‌ها برای تبیین بهتر زنجیره ارزش تاکید کرد.

وی با اشاره به این که ایجاد مزرعه دریایی با نگاه تکمیل گونه‌های پرورشی باید به الگو تبدیل شود، گفت: تکمیل و کیفی‌سازی صنایع تبدیلی و تکمیلی با ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان باید اجرایی شود.

رییس سازمان شیلات ایران بیان‌داشت: تولید ماهیان زینتی برای ایجاد ثروت و جذب توریسم در بنادر از مواردی است که می‌تواند صنعت شیلات را جامع‌تر کند و در این راستا لازم است نقش‌آفرینی بخش خصوصی در دستور کار قرار گیرد.

وی با اعلام این که زنجیره ارزش بدون بازار اتفاق نمی‌افتد، تصریح‌کرد: ایجاد بازارهای تخصصی خرد و عام برای معرفی ظرفیت‌های شیلاتی از مواردی است که باید مدنظر قرار گیرد.

معاون توسعه بازار گروه کشتیرانی:

ورود کشتیرانی جمهوری اسلامی به صنعت کشتی‌سازی

معاون توسعه بازار گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: کشتیرانی جمهوری اسلامی در راستای تحقق منویات رهبر معظم انقلاب و حمایت از تولید داخل در زمینه ساخت کشتی وارد شده است.امیر بیات در آیین رونمایی از اولین واگن لبه بلند از محل قرارداد ۲۰۰ دستگاه با شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی جمهوری اسلامی در شرکت واگن پارس اراک، در جمع خبرنگاران، افزود: کشتیرانی کارش حمل کردن محموله‌ها است و در جهت حمایت از ساخت داخل و کمک به تولید کنندگان داخلی در زمینه ساخت کشتی هم وارد شده است.وی بیان کرد: کشتیرانی و هیات مدیره به دنبال کمک به تولیدات داخلی و فعال سازی کارخانجات داخلی است.معاون توسعه بازار گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ادامه داد: یکی از کارهای بزرگ کشتیرانی کارهای لجستیک است که یک موضوع زنجیره‌ای می‌باشد و همه محموله‌هایی که حمل و در بنادر تخلیه می‌شوند نیاز به حمل به داخل و یا ترانزیت از داخل کشور به خارج دارند که به همین دلیل لوکوموتیو و ریل یک موضوع مهم برای تسریع در حجم انبوه انتقال کالا دارد.بیات اظهار کرد: با پیگیری مدیرعامل کشتیرانی، قرارداد چهار فروند کشتی کانتینری و رورو در دریای خزر با شرکت صدرا منعقد شده که امید است این شرکت با توجه به مشکلاتی که در گذشته داشته، این چهار فروند را تولید و تحویل دهد.وی گفت: چهار فروند شناور دیگر با کشتی‌سازی اروندان در جنوب کشور منعقد شده است.وی تاکید کرد: می‌طلبد راه‌آهن و گمرک کمک دهند تا خط ترانزیت را فعال و کریدور گسترش یابد تا شاهد توسعه بیشتری در حمل و نقل کشور باشیم.وی در بخش دیگری از سخنانش گفت: قرارداد ساخت ۲۰۰ دستگاه واگن لبه بلند با واگن پارس مپنا منعقد شده و در جریان پیش پرداخت آن هستیم.بیات بیان کرد: واگن‌های لبه بلند در جمهوری اسلامی ایران به منظور انتقال محمولاتی که از جنوب، شمال و اقصی نقاط وارد کشور می‌شود، موضوع مهمی است.

وی اظهار کرد: این واگن‌ها می‌تواند کمک به توسعه فعالیت‌های لجستیک در کشتیرانی برای انتقال محمولات بویژه فله و کمک به توسعه کریدور شمال و جنوب که نقش مهم و اساسی در قرارداد کریدور شمال – جنوب دارد، ایفا کند.

خبر

بنیاد شهید و امور ایثارگران

اردوی «راهیان نور دریایی» برگزار می شود

مدیران فرهنگی بنیاد شهید و امور ایثارگران با حضور در منطقه یکم نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، در خصوص برگزاری اردوی راهیان نور دریایی جهت اساتید، دانشجویان و دانش آموزان ایثارگر رایزنی کردند.

به گزارش اقتصادسرآمد، امیر وجدانی‌نیا، در این دیدار گفت: حضور جوانان و نوجوانان در پهنه‌های دریایی و مشاهده توانمندی‌های کشور در ساخت و به کارگیری تجهیزات و تاسیسات نظامی و امنیتی می‌تواند نسل جدید انقلاب را امیدوار و مقاوم سازد.محمد میرکاظمی، مدیرکل ورزشی و اردویی بنیاد شهید و امور ایثارگران نیز با اشاره به اهمیت گردشگری در تقویت روحیه و نشاط ایثارگران اظهار کرد: مناطق دریایی یادآور رشادت‌ها و مجاهدت‌های رزم‌آوران کشور است و باید همچون مناطق عملیاتی غرب و جنوب مورد توجه قرار گیرد.

میرکاظمی به اهمیت ورزش‌های ساحلی و دریایی جهت حفظ تندرستی ایثارگران تاکید کرده و خواهان همکاری نزدیک برای برگزاری مسابقات ورزشی ایثارگران در این فضا شد.عبدالرضا یوسفی، معاون فرهنگی بنیاد شهید و امور ایثارگران استان هرمزگان نیز در این نشست گفت: در حال حاضر به برگزاری اردوهای راهیان نور دریایی توجه شده و باید زیرساخت‌های خدماتی جهت اسکان و پذیرایی از گردشگران فراهم شود.سردار غلامشاهی، فرمانده منطقه یکم نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی نیز در این دیدار گفت: دریا نعمت خدادادی برای ملت ایران است و باید شرایطی را فراهم کنیم تا ایثارگران از این نعمت عظیم بهره‌مند شوند.