



ایمنی معادن باید تضمین شود

سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران، با انتشار بیانیه‌ای بر تبیین مسائل مربوط به حادثه معدن طیس تاکید کرد. در این بیانیه آمده است: در پی بروز حادثه غم‌انگیز شرکت زغال‌سنگ معدنچو در منطقه زغال‌سنگ طیس در شامگاه ۳۱ شهریور و فوت تعدادی از همکاران عزیز معدنچی در این حادثه، مطالب مختلفی از سوی اشخاص و گروه‌های مختلف در باب ارتباط این حادثه با سازمان توسعه و نوسازی معدن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو) طرح شده است که نیازمند تبیین مسائل از سوی این سازمان دارد. سازمان ایمیدرو ضمن عرض تسلیت مجدد به تمامی خانواده معدنچیان و هموطنان عزیز به اطلاع می‌رساند، شرکت زغال‌سنگ معدنچو متعلق به بخش خصوصی بوده و هیچ ارتباط سهمی با سازمان ایمیدرو ندارد، هر چند از ساعات اولیه این اتفاق، تمام امکانات و همکاران مجرب خود را برای کمک به حادثه‌دیدگان به منتقله اعزام کرده و مطابق با الزامات قانونی نظارت بر عملکرد این شرکت جزو وظایف سازمان ایمیدرو نبوده است.

سازمان ایمیدرو حسب وظایف خود در خصوص تأمین زیرساخت‌ها، تجهیزات و توانمندسازی معادن زغال‌سنگ برنامه‌های مختلفی را اجرا کرده و در دست اجرا دارد که می‌توان به ساخت و تجهیز پایگاه‌های امداد و نجات و برگزاری دوره‌های آموزشی رایگان بخش کارگری و کارشناسی اشاره کرد.

به طور خاص در خصوص موارد مرتبط با ساخت و تجهیز پایگاه‌های امداد و نجات زغال‌سنگ به اطلاع می‌رساند ساخت این پایگاه‌ها از تکالیف ابلاغی وزارت صنعت، معدن و تجارت به این سازمان بوده که حسب اعتبارات پرداختی و مشکلات مرتبط ۶ پایگاه در ۶ منطقه زغال‌سنگی کشور در دست ساخت و تجهیز است.

با توجه به هدف اولیه، ساخت و تجهیز این پایگاه‌ها در مناطق مختلف کشور به منظور ارائه خدمات پشتیبانی مدیریت بحران (سطح دو) به معدنی است که دچار بحران شده و امکانات امداد و نجات معدن تکافی کنترل بحران را ندارند و حسب مورد از امکانات این پایگاه‌ها جهت کنترل بحران استفاده خواهد شد. با توجه به این هدف، تاکنون وظایف نظارتی و ایمنی برای این پایگاه‌ها تعریف نشده است.

سازمان ایمیدرو حسب وظایف و تکالیف ابلاغی، خود را ملزم به تدوین و اجرای برنامه‌های مختلف در زمینه ارتقای سطح فنی و ایمنی معادن و صنایع معدنی کشور می‌داند و در این زمینه برنامه‌های مختلفی را در دست اجرا دارد.



نیاز ۵۵ میلیارد دلاری معادن

رشد ۱۳ درصدی در بخش معدن متضمن ۵۵ میلیارد یورو سرمایه‌گذاری در این حوزه است. محمدرضا بهرامن، رئیس خانه معدن ایران در گفت‌وگو با مهر اظهار کرد: رشد ۱۳ درصدی در بخش معدن متضمن ۵۵ میلیارد یورو سرمایه‌گذاری در این حوزه است. او در ادامه با اشاره به اهمیت دسترسی کشورها به مواد معدنی و مکانیزم قیمت‌گذاری این فرآورده‌ها گفت: روند تولید و فروش مواد معدنی در هر کشور به وفور آن ماده معدنی در نظر گرفته می‌شود. برخی کشورها در تولید مواد معدنی رتبه برتری و برخی دیگر نیاز به واردات دارند، برای مثال کشورهایی مانند استرالیا، برزیل، کانادا، چین و آمریکا در تولید مواد معدنی پیشرو هستند.

بهرامن اضافه کرد: در این بین، بورس مواد معدنی نقش مهمی در فعالیت‌های معدنی دارند. این بورس‌ها بستری را فراهم می‌کنند تا معاملات مربوط به مواد معدنی انجام و قیمت‌ها تعیین شود. برخی از بورس‌های معروف مواد معدنی شامل بورس نیویورک، بورس لندن، بورس طلا و نقره لندن است.



سه‌م یك درصدی از دریا

آیا رئیس جمهور با انتخاب **علی عبدالعلی‌زاده** قصد دارد برنامه توسعه دریامحور را در اولویت‌های اقتصاد قرار دهد؟



مریم رحیمی
خبرنگار اقتصادی



از انتصاب‌های رئیس‌جمهور می‌توان مشی مورد نظر تیم او در حوزه اقتصاد را پیش‌بینی کرد. ورود علی عبدالعلی‌زاده، با سمت نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور می‌تواند نشانه توجه مقامات به حوزه‌ای باشد که در این سال‌ها کمتر مورد توجه قرار گرفته است. علی عبدالعلی‌زاده سیاستمدار و مدیر اجرایی در دولت بوده است.

او سابقه نمایندگی در دوره‌های دوم و سوم مجلس را دارد. همچنین از سال ۱۳۷۱ تا ۱۳۷۶ استاندار آذربایجان شرقی بود و از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۴ به‌عنوان وزیر مسکن و شهرسازی فعالیت می‌کرد. او در دولت روحانی مدتی به‌عنوان رئیس هیئت مدیره شستا و همچنین مشاور عالی وزیر کشور فعالیت کرده است. انتصاب نامی آشنا برای اجرای سیاست‌های توسعه دریامحور، نشان می‌دهد که این مفهوم، به جد جزو برنامه‌های آینده در دولت چهاردهم است. کمتر از دو دهه است که موضوع دریا و ظرفیت‌های عظیم آن برای اقتصاد کشور در ایران مورد توجه قرار گرفته است. این در حالی است که «اقتصاد دریامحور» در جهان، قدمتی طولانی دارد. تا جایی که توسعه اقتصاد دریامحور، یکی از دلایلی است که عصر ملکه ویکتوریا، تبدیل به عصر درخشانی در تاریخ انگلستان شود.

اقتصاد دریا اگرچه در دولت قبل هم مورد تأکید بود اما اقدامی جهت برنامه‌ریزی در این حوزه صورت نگرفته است. به مانند توسعه منطقه مکران که بر توسعه آن بارها تأکید شده ولی رشد قابل‌ذکری برای آن نمی‌توان دید. مکران و دریا در هم تنیده‌اند و توسعه هر یک از این دو محور می‌تواند سبب توسعه دیگری شود. اگر این نکته را از یاد نبریم که چابهار همان بندری بود که ترامپ آن را از تحریم مستثنی کرد، اولویت‌دهی به این منطقه و دریا بیشتر روشن می‌شود. با همه فرصت‌هایی که دریا و بندر چابهار در اختیار مسان قرار داده، اقدام جدی و مهمی در این بخش صورت نگرفته است.

اقتصاد دریامحور چیست؟

یک سند رسمی که توسط مرکز پژوهش‌های مجلس منتشر شده نشان می‌دهد توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته، موضوعی بسیار کلی است و لازم است تا تصویر روشنی از آن ترسیم شود. تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy از آن یاد می‌شود، استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌شود؛ بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هواشناسی و معدنکاری دریایی است. اقتصاد دریامحور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنشگر و در نهایت، تحول‌آفرین است زیرا در سطح بالایی نهاده‌ها و سازمان‌های زیادی را درگیر می‌کند. همچنین این اقتصاد، توسعه‌ای است؛ زیرا با موضوعات مختلف توسعه‌ای و حاکمیتی مانند جمعیت‌پذیری، ایجاد زیرساخت‌ها و ارتباطات گره خورده است.

پیش‌نیازهای توسعه دریامحور

شاید اگر امروز تصمیم گرفته شود ۱۰۰ موضوع و اقدام اساسی در فرایند توسعه کشور فهرست شده و از بین آنها ۵۰ موضوع مهم‌تر انتخاب شده و در نهایت پنج موضوع کلیدی و جدی برگزیده شود، بدون شک موضوع توجه به اقتصاد دریامحور و توسعه سواحل مکران در سید انتخاب‌نهایی قرار می‌گیرد. ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی

(۴۰ درصد مرزهای کشور)، کشوری دریایی محسوب می‌شود؛ ولی در میزان استفاده از این نعمت خدادادی چندان موفق نبوده است. بیشترین فعالیت در عرصه سواحل کشور، مربوط به محدوده‌های شهری و روستایی و تأسیسات بندری و نظامی است که همه اینها حدود ۵ درصد از ظرفیت سواحل کشور را به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مورد توجه قرار نگرفته است. در حالی که این مناطق دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئولیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای هستند. در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیش از ۵۰ درصد، در صدر قرار دارند. ایران نیز حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور، رقم پائینی تلقی می‌شود. ایران حدود یک درصد اقتصاد دریایی دنیا را بدون احتساب منابع نفتی و گازی و حدود ۲/۵ درصد را با احتساب این منابع به خود اختصاص داده است. این در حالی است که از نظر پتانسیل موجود در اختیار کشور، ایران از بین ۱۸۴ کشور در رتبه چهارم قرار دارد، در صورتی که از نظر کسب درآمد، وضعیت مطلوبی نداشته و بیشترین فعالیت‌های اقتصادی در عرصه سواحل کشور متمرکز در محدوده شهرهای بزرگ ساحلی است.

چالش‌های تمرکزگرایی

موضوع دیگر که توسعه دریامحور را دشوار کرده چالش توزیع نامتوازن جمعیت در کشور و نگاه تمرکزگرایی است. عدم توجه جدی به پتانسیل‌ها و ظرفیت منابع نواحی مرزی و به‌خصوص در نواحی با مرز آبی بسیار مشهود است. به عنوان نمونه، هفت استان ساحلی ما که حدود ۲۵ درصد مساحت کشور را به خود اختصاص می‌دهند، تنها در برگیرنده حدود ۱۰ درصد جمعیت کشور هستند. در حالی که بررسی‌ها نشان می‌دهد به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریا، چهار شغل جدید ایجاد می‌گردد که در مقایسه با سایر بخش‌ها بسیار قابل توجه است.

در این زمینه، نمونه‌های موفق و ناموفقی به چشم می‌خورد. به عنوان نمونه، با ایجاد بندر شهید رجایی، جمعیت بندرعباس و به‌طور کلی استان هرمزگان دو برابر شد و پس از آن با اضافه شدن صنایع مادر در ناحیه بندرعباس مانند صنایع پتروشیمی، آلومینیم، کشتی‌سازی، فولاد و سیمان هرمزگان جمعیت این ناحیه بیش از پنج برابر شده است. از طرفی تجربه تقریباً ناموفق منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس در عسلویه به لحاظ کلان، بیانگر این مطلب است که عدم توسعه پایدار و متوازن اگر چه به عنوان یک مرکز پُراهمیت فعالیت‌های صنعتی و معدنی، منافع اقتصادی برای کشور به همراه دارد، لیکن چالش‌های جدی زیست‌محیطی، کالبدی و اجتماعی را (مانند آلودگی‌های بالای زیست محیطی و مسائل اجتماعی ناشی از مهاجرت‌های شغلی و دوگانگی فرهنگی) به دنبال داشته است.

در این میان، استفاده از ظرفیت بالای کنشگری مناطق آزاد و ویژه، در تحقق الگوهای اقتصاد دریامحور بسیار کلیدی است. در این خصوص می‌توان به تجربه موفق کیش در جذب گردشگر دریایی اشاره کرد. در نمونه‌ای دیگر می‌توان به مصوبه مجلس در بهمن‌ماه ۱۳۹۸ و الحاق اراضی شهر چابهار، شهر جدید تیس و بالغ بر ۸۰ روستا و افزایش محدوده ۱۴ هزار هکتاری به حدود ۹۲ هزار هکتاری اشاره کرد که این مصوبه هم‌راستا با نقش کلیدی بندر و شهر چابهار در مقیاس یکی از چهار شهر لجستیک کشور (براساس سند آمایش لجستیک کشور) و مبدآکریدور توسعه شرق کشور بوده است.

ضرورت توجه به اقتصاد دریامحور

دریاها نقش بی‌بدیلی در تأمین امنیت غذایی حدود ۳ میلیارد نفر از جمعیت جهان داشته و برآورد می‌شود در بلندمدت قریب به ۹ درصد پروتئین جهانی بر آبی‌پروری دریایی متکی باشند. همچنین بخش قابل‌توجهی از تأمین انرژی دنیا در پنجاه سال آینده وابسته به دریاها و اقیانوس‌ها خواهد بود و باد فراساحلی در آینده‌ای نزدیک به یکی از اصلی‌ترین منابع تأمین انرژی جهان تبدیل خواهد شد. با روند فزاینده تقسیم‌القیم و کاهش مقدار و الگوی بارش‌ها ناشی از افزایش دمای کره زمین، مهم‌ترین منبع تأمین آب موردنیاز

مردم جهان وابسته به نمک‌زدایی از آب دریاها و اقیانوس‌ها خواهد بود و نیاز به تأمین آب شیرین از دریا در ۳۰ سال آینده حداقل ۳ برابر خواهد شد. علاوه بر این گردشگری ساحلی و دریایی با توجه به هزینه‌های پایین، تنوع تفریحات و اشتغال‌زایی قابل توجه یکی از اصلی‌ترین مدهای گردشگری در جهان خواهد بود. با وجود این همه منابع و ظرفیت‌های قابل توجه در دریاها و اقیانوس‌ها و وجود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در شمال و جنوب کشور، اما توسعه اقتصادی و توسعه سرزمینی در ایران به علل مختلفی که ریشه‌های تاریخی آن اشاره شد، دریاگریز و محدود و متمرکز بر قلمروها و منابع خشکی کشور بوده است. همین عامل سبب شده تا مصائب توسعه خشکی محور در دهه‌های اخیر بیش از پیش آشکار شده و تداوم روند موجود در تشدید بارگذاری جمعیت و فعالیت در مناطق درونی کشور و غفلت از منابع و ظرفیت‌های قلمروهای دریایی کشور، ضمن از دست دادن فرصت‌های کلیم‌توسعه، کشور را با بحران‌های غیرقابل‌مهرای مواجه سازد.

در سال‌های بعد از جنگ تحمیلی و به سبب نگرانی‌های ناشی از آسیب‌پذیری صنایع مهم و حساس کشور، سرمایه‌گذاری بر روی ایجاد و توسعه این صنایع در شعاع ۲۰۰ کیلومتری مرزهای کشور محدود شده و همین مصوبه سبب شد تا بسیاری از صنایعی که منطقاً باید در قلمروهای ساحلی یا مناطق مرزی کشور مستقر شده تا از منابع و موقعیت آنها (اعم از دسترسی به آب و انرژی، نزدیکی به بازارهای صادراتی و...) بهره‌مند شوند به مناطق خشک و درونی کشور منتقل شده و توسعه جمعیت و فعالیت در کشور عمدتاً در مناطقی صورت بگیرد که فاقد توان اکولوژیک موردنیاز برای پذیرش این فعالیت‌ها و جمعیت تبعی آنها هستند و از همین رو توسعه سرزمین با پدیده شوم «عدم‌تعادل‌های سرزمینی و نابرابری‌های منطقه‌ای» مواجه شد.

کشورهای توسعه‌یافته و اقتصاد دریامحور

به‌طور کلی اتحادیه اروپا از سال ۲۰۰۶ تغییر چشمگیری در مفهوم و رویکرد خود به سیاست‌های توسعه دریایی ایجاد کرد و با استفاده از آنچه «سیاست‌های یکپارچه دریایی» نامیده شد، تلاش زیادی در جهت هماهنگ کردن بخش‌های مختلف برای ایجاد ارزش افزوده انجام داد. استراتژی توسعه اقتصاد مبتنی بر دریا که توسط اتحادیه اروپا در ابتدای دهه ۲۰۰۰ تدوین شد بیانیه اجلاس لیما سول یونان آمده «توسعه اقتصادی است که در آن از دریا و پتانسیل‌های آن برای رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال استفاده می‌شود.» در این بخش از گزارش، از نتیجه تحقیقات امیر ثامنی، کارشناس برنامه‌ریزی استفاده شده است.



تجربه انگلستان: رویکرد انگلستان به دریا از طریق معرفی یک رویکرد جامع مانند «سیاست یکپارچه دریایی» اتحادیه اروپا و تصویب قانون دسترسی دریایی و ساحلی در سال ۲۰۰۹ آغاز شد که این قانون به ایجاد نهاد جدیدی با نام سازمان «مدیریت دریایی» انجامید و این سازمان را مسئول توسعه سیاست‌های دریایی کرد. اخیراً در سال ۲۰۱۹ نیز «استراتژی دریا ۲۰۵۰-۲۰۵۰» مسیریابی در آینده «با مسئولیت وزارت حمل‌ونقل این کشور تصویب شده و در حال پیگیری است.



تجربه فرانسه: این کشور که سنت طولانی و محکمی در آمایش سرزمین و برنامه‌ریزی فضایی دارد، در راستای مدیریت توسعه سواحل و دریا قانون جامعی تحت عنوان «استراتژی ملی دریا و ساحل» را تصویب کرده است. اخیراً در سال ۲۰۲۰ نیز دولت فرانسه «وزارت دریا» را با مأموریت روشن برای افزایش اقتصاد دریایی و رشد آبی و همچنین مدیریت اقیانوس‌ها و سواحل ایجاد کرد.



تجربه آلمان: این کشور قانون برنامه‌ریزی فضایی فدرال را در سال ۲۰۰۴ تدوین کرد که براساس آن برنامه‌های فضایی دریایی برای دریای بالتیک و دریای شمال ارائه شده است. در ادامه با توجه به رشد اقتصاد دریایی، آلمان در سال ۲۰۱۱ یک استراتژی ملی را تحت عنوان «طرح توسعه دریایی» تصویب کرد. این استراتژی با هدف تقویت رقابت‌پذیری صنعت دریایی آلمان و در عین حال توجه به اهداف رشد اقتصادی برای دور دریای شمال و بالتیک و مناطق اولویت‌دار کشتیرانی و مناطق فراساحلی آنها در دستور کار است.