

باتشخیص مصلحت نظام، دریاهای ایران به ساحل آرامش

می‌رسند؟ اقتصاد سرآمد بررسی می‌کند

# مصوبه مجمع، پایانی بر استعمار ۱۵۰ ساله دریایی ایران

آخرین زنجیرهای استعمار دریایی کشور پاره شد

**فصلنامه گروه اقتصاد دریاپایه – ابرج گلشنی –** ایران کشوری دریایی است؛ درست بر خلاف تصوراتی که ایران را کشوری خشک می‌پندارند. این تصور را باید حاصل استعمار و استثمار دانست که ۱۵۰ سال –از دوره قاجار تا امروز– بر سر فرهنگ ایرانیان سایه شوم گسترانده است. استعمار به قول مرحوم شریعتی می‌گوید: «این جان‌باش، هر جا می‌خواهی باش، چه به نماز، چه به شراب» «این جان‌بودن، جای درست نبودن و جایی که مد نظر استعمار است نبودن، برای استثمار مهم است و دیگر مهم نیست کجا باشی. این که تصور کنی کشوری خشک هستی و باید در دل کویر زندگی کنی و با کم آب دست درگیرایی باشی، مهم است و برای همین باید خیال کنی که دریایی نیستی، شستشوی مغز فرهنگی یعنی همین. یعنی با وجود دریا در شمال و جنوب، به دل خشکی چنگ بزنی و تقریبا همه داشته‌ها و کارخانجات بزرگ خود را به دل کویر و خشکی بنشانی. درختانی که بی آب در نهایت خشک خواهند شد.

**۱۵۰سال استعمار برای استثمار**

از دوره قاجار– که منحط‌ترین، ضعیف‌ترین و بی‌اراده‌ترین حکومت حاکم بر ایران بوده است– دور کردن ایرانی‌ها از دریا به طور جدی آغاز شد. پیش از آن، اقتصاد دریا آن گونه نبود که به طور جدی مد نظر قرار گیرد و در حد ظرفیت ممکن مورد بهره‌برداری قرار می‌گرفت. بعد از کشف نفت و توسعه اقتصاد دریا، استعمار با فهم عمیق‌ از موضوع، تلاش کرد که حکومت مرکزی ایران را معطوف به خشکی کند و موفق هم شد. در دوره پهلوی، نیم‌نگاهی به حوزه دریا شد؛ اما محدود و در حد و قواره نفت و گاز. باز هم کشور از دسترسی گسترده به اقتصاد آبی محروم ماند. در سال ۱۳۴۵ زمانی که پهلوی دوم، برنامه توسعه اول ایران را آغاز کرد، کشوری مانند کره‌جنوبی یک روستای بزرگ بود بدون هیچ برنامه توسعه‌ای. این کشور در ۱۳۵۰ اولین برنامه توسعه خود را آغازید، یعنی دقیق ۵ سال بعد از ایران. اما امروز با بهره‌برداری کره جنوبی از اقتصاد دریا، سال‌ها از هر نظر از ایران امروز جلو افتاده است. به خصوص در



راستین آن محقق کند.

**فاصله ذهن تا عمل**

البته بسیار زیاد است فاصله آن چه گفتند و مصوب کردند. با آن چه که قرار است اجرایی شود. بخش بزرگی از مسئولان کنونی ایران، فاقد اندیشه، تخصص و انگیزه دریایی هستند و اصولا درک مناسب و روشنی از اقتصاد دریاپایه ندارند. اغلب هم تحصیل کرده خشکی هستند و هم به مسائل زودبازده توجه دارند و هم از عایدات اقتصاد دریاپایه و فعالیت در آن حوزه اطلاعاتی ندارند و چون بی‌اطلاع هستند، از تصمیم در باره آن اجتناب می‌کنند و «اقتصاد دریاپایه را مساله» نمی‌دانند. نمونه بارز آن اقدام سازمان پر نام و بودجه در حذف مفاد اقتصاد دریاپایه از برنامه هفتم توسعه است. با تاکید بر این نکته که گفته‌اند: بر نامه هفتم توسعه مساله محور است! این بدان معناست که اقتصاد دریاپایه ایران جزو مسائل محسوب نمی‌شود! این یک پارادوکس بزرگ است.

یک طرف در مجمع تشخیص مصلحت نظام، اقتصاد دریاپایه محور بحث و مصوبه قرار می‌گیرد، یک جا مساله محسوب نمی‌شود و حذف می‌شود. این تناقض کجا حل می‌شود؟

**سیاست یک پارچه و مدیریت منسجم**

بعد از ۱۵۰ سال واماندگی دریایی و کشیدن بار ذهنی استعمار، مجمع مقرر کرده است که طرز فکر در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری دریایی متحول شود با این مصوبه:

«سیاست‌گذاری یک‌پارچه و مدیریت منسجم و هم افزایی توسعه دریامحور همراه با تقسیم کار ملی برای بهره‌گیری موثر و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر مناطق ساحلی و دریایی با ایجاد ساختار و سازوکار مناسب و اختیارات لازم.»

این مصوبه بر جستگی‌های قابل توجه دارد:

**اول: سیاست‌گذاری یک‌پارچه**

از دیرباز تا کنون، شاهد یک سیاست‌گذاری یک‌پارچه نبوده‌ایم و همواره سلیقه حاکم بوده است. سلیقه افراد بعلاوه میزان نفوذ فرد. این سسم مهلکی بوده که سالیان درازی است ما را از به‌هم پیوستگی فکری و سازمانی دور کرده است و نتیجه آن این شده است که کره جنوبی از یک روستای خرابه تبدیل به یک قطب بزرگ در آسیا و منطقه و حتا بین الملل شود و ما هنوز تکلیف‌مان با خودمان و دریا مشخص نباشد. این نکته برجسته بسیار امیدبخش است که مجمع الجزایر تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری را یک‌جا جمع کند و هم‌افزایی لازم به وجود آورد.

**دوم: مدیریت منسجم**

وحدت مدیریت و وحدت فرماندهی چیزی است که چند قرن است در دانش مدیریت به عنوان یک اصل مطرح شده است؛ اما قدرت استعماری آن را از ما گرفته است. هر چه از وحدت مدیریت دریایی دور باشیم، استعمار به استثمار خود به اشکال و انحاء گوناگون ادامه خواهد داد. اگر سیستم یک‌پارچه شود و مدیریت منسجم معنا پیدا کند، ما آخرین زنجیرهای استعمار دریایی ایران را پاره کرده‌ایم.

**سوم: سازوکار مناسب**

آن چه هست، مناسب نیست. تفرقه و سلیقه و خردکردن بودجه‌های کلان و تعارض و تعسل در تصمیم‌گیری و اجراست. با سه محور، سیستم یک پارچه، مدیریت منسجم و سازوکار مناسب، تمامی مسائل در مسیر حل قرار می‌گیرند. اکنون حساب و کتاب‌ها به هم ریخته است. مسائل در هم آشفته‌اند و اصلا معلوم نیست که مساله اول کدام است و مساله دوم کدام؟

ما بسیار امیدواریم با تصویب و حتا تقویت مصوبات در محضر رهبر انقلاب اسلامی، کار استعمار ۱۵۰ ساله بخش دریایی ما به اتمام برسد و ما در مسیر یک شروع خوب در حوزه اقتصاد دریا پایه قرار بگیریم.



**بعد از ۱۵۰ سال**

**واماندگی دریایی**

**و کشیدن بار**

**ذهنی استعمار،**

**مجمع تشخیص**

**مصلحت‌مقرر**

**کرده است که**

**طرز فکر در**

**تصمیم‌سازی**

**و تصمیم‌گیری**

**دریایی**

**متحول شود**

**با این مصوبه:**

**«سیاست‌گذاری**

**یک‌پارچه و**

**مدیریت منسجم و**

**هم‌افزایی توسعه**

**دریامحور همراه**

**با تقسیم کار ملی**

**برای بهره‌گیری**

**موثر و بهینه از**

**ظرفیت‌ها، منابع**

**و ذخایر مناطق**

**ساحلی و دریایی**

**با ایجاد ساختار و**

**سازوکار مناسب و**

**اختیارات لازم…»**



**عضو اتاق مشترک بازرگانی ایران و عمان:**

## افزایش تردد خطوط کشتیرانی بین بنادر اصلی ایران و عمان

**فصلنامه** عضو اتاق مشترک بازرگانی ایران و عمان با اشاره به اقدام ارزنده سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان توسعه تجارت در راه‌اندازی مجدد خط مستقیم کشتیرانی بین بنادر ایران و عمان، گفت: افزایش تردد خطوط کشتیرانی بین بنادر اصلی دو کشور به منظور افزایش حجم مبادلات تجاری، امری ضروری است. به گزارش اقتصادسرآمد، محسن ضرابی با اشاره به اینکه پیگیری‌های سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان توسعه تجارت ایران منجر به راه‌اندازی خط مستقیم کشتیرانی کانتینری بین بنادر شهیدرجایی و بندر صحرایم شده، پایگاه سازمان بنادر اظهار داشت: ارتباط با بنادر اصلی عمان برای ایران از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و متأسفانه به دلیل تحریم‌ها، ۵۰ درصد فعالیت‌ها بین بنادر ایران و عمان با محدودیت‌هایی مواجه بود. وی ادامه داد: خوشبختانه با پیگیری دولت سیزدهم و استقبال بخش خصوصی، شاهد راه‌اندازی مجدد خط مستقیم کشتیرانی کانتینری بین بندر شهیدرجایی و بندر صحرایم است. هشتم و باید شاهد تردد خطوط کشتیرانی بین بنادر اصلی ایران و عمان در آینده باشیم. رییس سابق اتاق مشترک بازرگانی ایران و عمان با بیان اینکه طی سال ۱۴۰۱ نزدیک به ۸۰۰ میلیون دلار واردات از عمان به ایران انجام شد، گفت: تا سال ۱۳۹۵ واردات از عمان به ایران معادل ۷۰ میلیون دلار بود و این در حالی است که حجم کل مبادلات تجاری بین ایران و عمان در سال گذشته معادل ۱ میلیارد و ۸۷۷ میلیون دلار بود. ضرابی با اشاره به اینکه مقوله صادرات مجدد از عمان باید از سوی فعالان اقتصادی ایران مدنظر قرار گیرد، عنوان کرد: در صورت تولید در عمان و صدور گواهی مبدا از عمان، تعرفه گمرکی صفر می‌شود و اگر بتوانیم ۳ درصد از تولیدات خود را در مناطق آزاد عمان مدنظر قرار دهیم مشمول تعرفه گمرکی شد و کالاها را قابت‌پذیر می‌شوند. وی افزود: با بهره‌مندی از خط مستقیم کشتیرانی بین ایران و عمان می‌توانیم کالا‌های نیمه‌ساخته خود را در مناطق آزاد عمان تولید کنیم و به خوبی از این مزیت اقتصادی بهره‌مند شویم. عضو اتاق مشترک بازرگانی ایران و عمان با اشاره به اینکه تردد به بنادر بزرگ عمان و اتصال بنادر ایران به بنادر بزرگ و اصلی این کشور، موجب افزایش حجم میزان کالای مبادله شده بین دو کشور و کاهش هزینه نهایی خواهد شد.



**در جلسه مشترک بذرپاش با مقامات روسی مطرح شد**

## راه‌اندازی شرکت کشتیرانی مشترک ایران و روسیه

**فصلنامه** در جلسه مشترک وزیر راه و شهرسازی کشورمان با دستیار رئیس جمهور روسیه و سه تن از استانداران این کشور راه اندازی شرکت کشتیرانی مشترک ایران و روسیه، گسترش تجارت و ترانزیت میان دو کشور، ارتباط ریلی روزانه در مرز قراقتان، پروژه ایجاد هاب رودخانه‌ای در سه بندر روسیه و در مجموع گسترش روابط ایران و روسیه مطرح شد. به گزارش اقتصادسرآمد، پی سفر مهرداد بذرپاش وزیر راه و شهرسازی به سن پترزبورگ روسیه، جلسه‌ای با دستیار رئیس جمهور روسیه و استانداران حوزه رود ولگا در راستای بررسی ظرفیت‌ها و امکانات حمل‌ونقل و انتقال کشتی و ولگا در دریای خزر برگزار شد. همچنین وزیر راه و شهرسازی با استانداران استان‌های سامارا، آستاراخان و چلیابینسک به دیدار و گفت‌وگو پرداخت. وزیر راه و شهرسازی با اشاره بر اهمیت اجرایی کردن ظرفیت‌های موجود در رابطه با روسیه بر راه اندازی هر چه سریع‌تر شرکت کشتیرانی مشترک تاکید کرد. بذرپاش همچنین همکاری فنی شرکت‌های ایرانی برای لایروبی و نیز همکاری‌های هوایی بین هواییمایی کشوری و شرکت‌های روسی را مطرح کرد و در بخش دیگری از سخنان خود تکمیل کریدورها و افزایش حجم تبادلات میان ایران و روسیه را عنوان و بر اجرایی شدن آن‌ها به جد تاکید کرد. در این دیدار استاندار سامارا ضمن تشکر از وزیر راه و شهرسازی کشورمان و لویتین دستیار ویژه پوتین، پروژه ایجاد هاب رودخانه‌ای در سه بندر سیزران، تالیاتی و سامارا که مورد تاکید رییس جمهور روسیه است را به طرف ایرانی پیشنهاد داد. به گفته استاندار سامارا این سه بندر دارای عمق مناسب برای تردد کشتی بوده و شبکه گسترده ریل متصل به خود و سه فرودگاه را دارند، همچنین شبکه وسیع جاده‌ای متصل به کریدور شرق –غرب و شمال جنوب را دارا هستند. وی درخواست معرفی یک نماینده ملی از طرف ایران برای هماهنگی‌های فی‌مابین دو کشور را مطرح کرد. در بخش دیگر این جلسه استاندار آستاراخان گفت: روابط ما با طرف ایرانی وسیع است و مبادله کالا‌های ترانزیتی از طریق بندر آستاراخان وجود دارد. در حال حاضر ظرفیت ۱۶ میلیون تن استاندارد کالا در این استان وجود دارد.



**وزیر امور اقتصادی و دارایی:**

## کاهش ۱۵ درصدی میزان رسوب کالا در بنادر کشور

**فصلنامه** وزیر امور اقتصادی و دارایی گفت: میزان رسوب کالا در بنادر کشور در ماه‌های نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۵ درصد کاهش یافته است. به گزارش اقتصادسرآمد، احسان خاندوزی در جریان سفر خود به خوزستان در حاشیه بازدید از اسکله بندر امام(ره) با تاکید بر تسریع ترخیص کالا از بنادر بیان کرد: رسوب بخشی از کالاها به دلیل اظهار نشدن در مناطق گمرکی و محوطه‌های بندری به دلیل دریافت نکردن شناسه‌های ارزی برای تخصیص ارز است. وی افزود: بخش دیگری از کالا‌های روسی در بنادر کشور به دلیل دریافت نکردن استعلام از دستگاه‌هایی همچون استاندارد، فرظتیه، سازمان غذا و دارو و سایر دستگاه‌های مربوطه است. وزیر امور اقتصادی و دارایی گفت: در مواردی نیز با وجود اینکه کالا تعیین تکلیف شده به دلیل احکام قضایی امکان خروج آنها از بندر نیست. وی افزود: با توجه به اینکه باید بود گزارششی به هیات دولت در خصوص وضعیت تجارت در نقاط گمرکی و مرزی کشور تهیه شود امروز از بندر امام خمینی (ره) بازدید شد و بعد از ظهر امروز نیز از منطقه ویژه شهید رجایی در استان هرمزگان بازدید خواهیم کرد. خاندوزی اظهار کرد: حدود ۱۶۰ میلیون تن کالای صادراتی در سسال وارد مرزها و گمرکات کشور می‌شود که حدود ۵۰۰ هزار تن از این میزان به صورت رسوب در ایامی از سال در بنادر باقی می‌ماند و با ورود محموله جدید وارد چرخه توزیع می‌شوند. وزیر امور اقتصادی و دارایی گفت: سه هزارم حجم تجارتی که در ایران انجام می‌گیرد در بنادر رسوب می‌شود و رویه متعارفی در فرآیندهای کالا‌های تجاری و گمرکی کشور است. وی افزود: در سال جاری هیات دولت به طور مشخص برای آلا‌های اساسی کشور و تجهیزات حوزه سلامت و دارو مصوباتی را در برای کاهش ماندگاری کالا در بنادر تصویب کرده که مصوبه کاهش نرخ حقوق ورودی از چهار درصد به یک درصد و کاهش نرخ مالیات بسر ارزش افزوده اکثر این کالاها از ۹ درصد به یک درصد از جمله این مصوبات بوده است. خاندوزی بیان کرد: وزارت اقتصاد و سازمان گمرک ایران زمینه اخذ ضمانت نامه به جای سایر مدارک و ترخیص درصدی کالا تا ۹۰ درصد و برای برخی کالا‌های اساسی تا ۱۰۰ درصد نیز تصویب کرده است.

