



به بهانه ابلاغ سیاست های کلی توسعه دریامحور

از سوی رهبر معظم انقلاب؛ «اقتصاد سرآمد» بررسی می کند

دریاگریزی در هندسه حکمرانی محلی

تحلیلی بر پیدا و پنهان اقتصاد دریایایه در «هرمزگان»؛

بزرگترین استان ساحلی و دریایی ایران

گروه راهبردی – مهدی ده دار – اقتصاد دریایایه؛ مفهومی سهل و متنوع است، هم ترکیب واژگانی آسانی دارد برای گفتاردرمانی مدیران بی عمل، هم از سویی دیگر، پیاده سازی آن نیازمند فرایندی پیچیده و چندوجهی است! متأسفانه ذهن خیلی از مدیران اقتصادی، دولتمردان و به ویژه تشکیلات حکمرانی استانی و محلی در مناطق ساحلی، به ویژه در هرمزگان به عنوان مهم ترین استان ساحلی و دریایی ایران، همچنان پر از خالی است؛ مخصوصا اگر از دولتمردان پرسش کنید که دقیقا بهره برداری خردمندانه از دریا و عمران و آبادانی کرانه ها و پسرکانه ها، ایجاد خوشه های مختلف کسب و کارهای دریایی و توسعه دریامحور یا چه شکلی از الگوی حکمرانی و مدل مدیریت اجرایی قرار است کام مردم را از اضلاع متکثر مکعب چندوجهی دریای توسعه، شیرین کند؟!

رونمایی از سیاست‌های کلی توسعه دریا محور توسط سکاندار کشتنی نظام جمهوری اسلامی
مهدی ده دار، پژوهشگر پیشرفت دریایایه در سطوری سلسله وار به روزنامه دریایی اقتصادسرآمد نوشت: در ادامه توجهات حضرت آیت‌الله‌خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب به حوزه اقتصاددریایایه، در ابلاغی جدید جامعه دریایی و کنشگران اقتصادی و مدنی را به بهره برداری از ظرفیت های حوزه اقتصاددریایه امیدوار کردند. براین اساس، ایشان در راستای اجرای بند یک اصل یکصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را برای اقدام به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.

براساس این ابلاغیه قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را، شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم در مهلت شش ماهه ارائه کند.

سیاست‌های کلی توسعه دریا محور به این شرح است: دریاه‌ا و خصوصا دریاهای آزاد و اقیانوس‌ها از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تأمین نیازهای حیاتی و تولید اقتدار و بستر مناسبی برای تمدن‌سازی می‌باشند.

ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرارداشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم‌است با حضور مؤثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره گیری از آن به عنوان یک پیشران و محور توسعه کشور، برای احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره گیری از دریا اقدام کند. از این رو سیاست‌های کلی توسعه دریا محور به شرح زیر تعیین می گردد:

۱- سیاست گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه.

۲- توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس کرانه‌ها به گونه‌ای که نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریامحور (اقتصاد دریامحور) طی ده سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد.
۳- تسهیل و توسعه سرمایه گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم افزاری و سخت افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)
۴- تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس کرانه و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری، خصوصا در سواحل و جزایر جنوب و بالاخص سواحل مکران با تاکید بر هویت ایرانی –اسلامی طی حداکثر یک سال پس از ابلاغ سیاست.
۵- بهره‌برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط زیست دریایی بخصوص توسط کشورهای دیگر.
۶- تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد و ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی برای توسعه دریامحور و زیست بوم نوآوری و فناوری دریایی.
۷- توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای.
۸- افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی.
۹- حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای و حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری.

حکمرانی محلی در یامحور و انتظارات بی پاسخ

در نخستین سال‌های قرن جدید خورشیدی با استقرار دولت سیزدهم در راس ساختار مدیریت تشکیلات دیوانسالاری و حکمرانی، انتظار می رفت «مهدی دوستی» در مقام استاندار جوان و جویای نام هرمزگان، فعالانه تر از تجربه ۱۹استاندار پیش از خود، در قالب برنامه ای عالمانه، دل به دریا بزند و ریسک های هوشمندانه تری برای تحرک بخشی به کشتی پیشرفت دریایایه داشته باشد؛ همچنان‌اما فعالان اقتصادی دقیق و درست نمی دانند و یا شاید هم اطلاعی ندارند که سیاست وبرنامه عملیاتی مشخص دولت در حوزه اقتصاد دریا، صنایع پشتیبان آن در پسرکرانه‌ها برای تکمیل زنجیره تأمین کالا، رونق بخشی به بخش های ترانزیت، حمل و نقل و لجستیک و همچنین زنجیره تولید و صادرات چیست؟ این در حالی است که از همان روز نخستین دوره جدید مدیریتنی در استان، یعنی ۱۱مهرماه ۱۴۰۰، طبق حکم ابلاغی رئیس جمهور به جناب استاندار جوان هرمزگان با کوله باری از تجربه و کنشگری و مدیریت پروژه های صنعتی و نفتی، انتظار می رفت در این دوساله

اخیر، با تاکید بر سه اولویت مهم «اقتصاد دریا»، «اقتصاد انرژی» و «توسعه زیرساخت های گردشگری دریایی» که رئیس جمهور برای استانداردش در هرمزگان تعیین کرده بود، امروز به مرحله ای از شکوفایی اقتصادی می رسیدیم که حداقل ناظران ناامیدانه ناله حسرت و افسوس سر ندهند که: «هر سال دریغ از پارسال!»

خیل گسترده ای از کنشگران حوزه صنعت، تجارت و اقتصاد و به ویژه اهالی کسب و کارهای دریایی و بندری، پس از گذشت دوسال از حضور و کنشگری مهدی دوستی جوان، واقعا نمی دانند که برنامه جناب استاندار برای شکل گیری هندسه تحول آفرین اقتصاد دریایایه چیست؟ در ابتدایی ترین انتظار، پرسش این است که آیا پسرکرانه های بندری و شهر لجستیک از منظر استاندارد هرمزگان، شهرک صنعتی جدیدی مدنظر است یا منظورشان همان اراضی پسرکرانه ای بنادر شهید رجایی و باهنر است که در هم پیوندی با دیگر بنادر استان، یک «شهر لجستیک» را شکل می دهند؟! گمان نگارنده بر این است که احتمالا خود جناب استاندار هم بسان خیلی از مدیران و مشاوران پیرامونش، پس از دوسال از حکمرانی ش بر عمارت سپید استانداری، همچنان به الگوی مفهومی و پارادایم مشخصی از اقتصاد دریایایه نرسیده است!

اقتصاد دریایایه، بهره برداری پایدار از دریا

عموم صاحب نظران معتقدند که اقتصاد آبی(Blue Economy) یا اقتصاد دریایایه بهره برداری خردمندانه و استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره های آبی شامل اقیانوس ها، دریاها، دریاچه ها و جزایر برای رشد اقتصادی است.

بر اساس این تعریف، هدف از شکل گیری اقتصاد دریایایه، رامی توان به سه راهبرد کلی: بهبود شرایط زیستی و معیشتی عموم مردم از جمله ساحل نشینان و ساکنان پسرکرانه ها، ایجاد اشتغال پایدار و در نهایت رشد صعودی تولید دانست. حوزه اقتصاد دریایایه مستلزم حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا از جمله حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی های پاک و تجدیدپذیر، آبیزی پروری و شیلات، بیوتکنولوژی، زیست هوشناسی دریایی و معدنکاری دریایی قلمداد کرد.

آمارها از اقتصاد دریایایه روایت می کنند

در هندسه جهانی اقتصاد دریایایه، کشوری همچون ویتنام و سپس غول اقتصادی جهان یعنی جمهوری خلق چین با سهم بیش از ۵۰ درصدی اقتصادشان در حوزه کسب و



کارهای دریایی، مقام نخست را در جهان دارند. بنابر این آمارها، ایران کمتر از ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از منابع دریایی، تأمین می کند. الزامات اساسی برای شکل گیری اقتصاد دریایایه که صاحب نظران حوزه توسعه آن را جمع بندی و نظریه پردازی کرده اند، شامل ۸مفهوم بنیادین است:
۱- آینده نگری و توجه به رقابت های جهانی، تحولات منطقه ای در زمینه صنایع و حمل و نقل دریایی، لجستیک و زنجیره تأمین، توسعه یکپارچه.
۲- توجه به زیرساخت های راه آهن، حمل و نقل هوایی و زمینی (به طور کلی حمل و نقل چند وجهی)
۳- برنامه ریزی توسعه بر اساس اصول کاربری اراضی و آمایش سرزمین
۴- توجه به اصول بنیادین مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM)
۵- توجه به نیروی انسانی متخصص: با توجه به ظرفیت بالای دانشگاه ها و ارتباط آن ها با صنعت باید به جای استفاده از شعارهای عوام فریبانه بومی گرای و مهاجرستیزی، توجه جدی نسبت به شایسته سالاری و جذب نخبگانی صورت گیرد.
۶- توجه به سرمایه گذاری داخلی و خارجی و تسهیل فرآیندها
۷- توجه به بنادر و پایانه های دریایی
۸- توسعه زیرساخت های گردشگری دریایی

کارکردهای کلیدی استاندارد ی از اقتصاد دریایایه
این در حالی است که برای رقم زدن پانفرم کلی اقتصاد دریایایه بزرگترین وظایف یک استاندارد شامل بیش از ۱۰ رویکرد و رسالت کلی خواهد بود که ما در نوشتار حاضر، سه ماموریت کلیدی را بازخوانی می کنیم:

۱- توجه به ایجاد زیر ساخت های لجستیکی در زمینه حمل و نقل کالا و مسافر
۲- برنامه ریزی برای تعمیر و نگهداری به منظور حفاظت و جلوگیری از تخریب زیرساختهای موجود فعلی.
۳- ایجاد کار گره تخصصی اصلی، فرعی یا دبیری اداره کل بنادر و دریانوردی استان (همانند کار گره اشتغال) و تدوین شرح وظایف برای اعضای با تعیین شاخص اندازه گیری پیشرفت دریایایه.

این در حالی است که با توجه به آنچه در ادامه این نوشتار می آید، ما براینان روایت می کنیم که نماینده عالی دولت در هرمزگان، تصویر و تفسیر درستی از مفهوم اقتصاد دریایایه در ذهن و نظام فکری خود ندارد.

دریا

مدیرکل سرمایه گذاری و وزارت میراث فرهنگی خبر داد:

تشکیل شورای استانداران ساحلی جهت تحول

توربسم دریایی



مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از تشکیل شورایی به ریاست استانداران ساحلی کشور جهت تحول توربسم دریایی در شمال و جنوب خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، احمد تجری به ما نا اظهار داشت: به منظور ایجاد مدیریت یکپارچه و متمرکز در سطح استانی مصوبات بسیار مؤثر و کارآمدی در حوزه گردشگری دریایی ساحلی پیشنهادت در ذیل برنامه هفتم توسعه اقتصادی اجتماعی در هیئت دولت مصوب شده است.

مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ادامه داد: از جمله اختیارات در نظر گرفته شده برای تشکیل شورایی به ریاست استانداران ساحلی با تاکید بر اجرای پروژه‌های ترکیبی گردشگری از جمله اسکله‌های ترکیبی گردشگری در سواحل در متن لایحه مذکور لحاظ شده است که در صورت تصویب این لایحه توسط مجلس شورای اسلامی شاهد تحولی بزرگ در بخش ایجاد زیرساختهای گردشگری دریایی و ساحلی خواهیم بود.وی با اشاره به وجود برخی موانع بر سر راه توسعه توربسم دریایی گفت: برخی از موانع موجود بر سر راه سرمایه گذاری در نوار ساحلی خزر را می توان به سرعت برطرف کرد، به طور مثال فرآیند طولانی اخذ استعلامات و نقش برخی دستگاه‌ها مانند محیط زیست و سازمان بنادر و دریانوردی و غیره نمونه‌ای از موانع موجود است که می‌توان با تسریع در توسعه گردشگری ساحلی –دریایی در چارچوب اهداف اقتصاد دریامحور و تمرکززدایی تصمیم‌گیری و اجرای طرح‌های گردشگری ساحلی –دریایی با ایجاد هماهنگی‌های بین دستگاهی در مقیاس استانی نسبت به رفع آن اقدام کرد.این مقام مسئول در حوزه کسب و کار اقدامات شاخص در حوزه کمک به توسعه گردشگری ساحلی دریایی، اخذ مصوبه هیئت وزیران درخصوص تخصصی سوخت یارانه‌ای به شناورها و کشتی های تفریحی و مسافری است که قطعاً منجر به توسعه تردد و گردشگری دریایی خواهد شد.به گفته تجری، توسعه گردشگری سحالی –دریایی در طول نوار ساحلی شمالی و جنوبی کشور به عنوان یکی از مهمترین محورهای توسعه صنعت گردشگری محسوب می‌شود که در چارچوب اقتصاد دریامحور و بر مبنای سیاست گذاری و بهره برداری پایدار از ظرفیت‌های این بخش به ویژه پس از اقدام دولت برای آزادسازی سواحل و ساماندهی نوار ساحلی، مدنظر قرار داده است.



چهارشنبه ۱۷ آبان ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۷۷

اقتصاد دریا

کشورهای خلیج فارس

بخش دوم

دکتر همایون الهی – کابینه کویت مرکب از ۱۵ وزیر و یک نخست وزیر است. یک شورای مشورتی با امیر کویت در کار مملکت کمک و همکاری نموده و فعالیت‌های حکومت را نیز مجلس ملی کویت کنترل می‌کند. امارات کویت یک امیرنشین مشروطه سلطنتی موروثی است که حکمرانی آن خاص خاندان الصباح است. فعالیت احزاب در کویت ممنوع بوده و هیچ حزبی در آن اجازه فعالیت ندارد. طبق مصوبه سال ۱۳۷۸ (۱۹۹۹) زنان از سال ۱۳۸۲ (۲۰۰۳) حق انتخاب نمودن و انتخاب شدن در انتخابات مجلس را دارند.

کویت یک کشور تک محصولی بوده که درآمد آن متکی به صدور نفت است.

مهم‌ترین کالاهای وارداتی: کالاهای مصرفی، آهن و فولاد، مواد غذایی، وسایل الکتریکی، انواع اتومبیل و غیره (واردات مواد غذایی تا ۸ درصد کل واردات را تشکیل می‌دهد).

مهم‌ترین کالاهای صادراتی: نفت و مشتقات نفتی (۹۸ درصد) ماهی و مروارید.

کشورهای اصلی طرف تجارت: کشورهای عربی، ایالات متحده آمریکا، انگلستان، ژاپن، آلمان، ایتالیا، فرانسه و هند.

نفت و توسعه اقتصادی کویت: از هنگام شروع بهره برداری از منابع نفت در سال ۱۳۲۵ (۱۹۴۶) به تدریج تغییرات اساسی در اقتصاد کویت واقع شد. بخش‌های سنتی اقتصاد نظیر صیدها، صید مروارید، سیاست کشتی که رو به انحطاط می‌رفت با سرعت بیشتری اهمیت خود را از دست داد و با کاملاً متوقف گشت. به جای آن صنایع و کارگاه‌های جدید ایجاد شد و با تجارت و ارائه خدمات جایگزین آن‌ها گشت. در این امر یاه به وسیله دولت سرمایه‌گذاری و با حداقل به وسیله دولت یارانه اعطاء شد. این تحولات به خصوص با افزایش بهای نفت در سال ۱۳۲۵ (۱۹۷۳) ممکن گردید. افزایش درآمد نفت در تنها این تغییرات، بلکه ایجاد یک رفاه اجتماعی و همبستور سرمایه‌گذاری در خارج را نیز ممکن ساخت. البته کویت‌هایی برای کاهش وابستگی به درآمد نفتی به عمل آمده که چندان موفقیت آمیز نبوده و درآمد حاصل از نفت همچنان منبع اصلی (و شاید بتوان گفت منبع) کسب درآمد است.

با توجه به روند افزایش بهای نفت کویت موفق شده است درآمد خود را از نفت افزایش دهد. هر چند در اواخر دهه ۱۹۷۰تولید این کشور کاهش نشان می‌دهد ولی درآمد آن نسبت به دهه قبل پائزده برابر شد. البته به علل گوناگون و از جمله کاهش حجم تولید، درآمد کویت از صادرات نفت در سال ۱۳۶۴ (۱۹۸۵) نسبت به پنج سال قبل از آن کاهش چشمگیر داشت ولی هنوز نزدیک به پنج برابر درآمد نفتی این کشور در سال ۱۳۴۹ (۱۹۷۰) را شامل بود. در سال ۱۳۶۵ (۱۹۸۷) روند کاهش درآمد نفتی ادامه یافت، هرچند با تثبیت بازار نفت، این درآمد در سال ۱۳۶۶ (۱۹۸۷) افزایش مختصری را نشان می‌دهد.

سرمایه گذاری خارجی کویت: درآمد نفتی کویت باعث شده این کشور سرمایه گذاری وسیعی را در خارج از کشور انجام دهد، به طوری که در سال ۱۳۶۲ (۱۹۸۳) درآمد حاصل از کل سرمایه گذاری‌های خارجی کویت حدود ۹ میلیارد دلار برآورد شده‌ است که این سود در حد درآمد حاصل از صادرات نفت بود. از آن جا که این درآمد تمام و کمال دوباره در خارج هزینه می‌شود (اعم از سرمایه گذاری دوباره و یا سایر هزینه‌ها)، موجب تحرک اقتصادی در داخل نمی‌شود.

مجموع سرمایه گذاری خارجی کویت را در سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) معادل یکصد میلیارد دلار تخمین می‌زند که بیشتر از نصف آن در آمریکا و در ۵۰۰ کمپانی ردیف اول آن کشور سرمایه گذاری شده بود. علاوه بر آن کویت در کشورهای انگلیس، لیبی، ترکیه، بحرین، تانزانیا، یمن، پاکستان، چین و عربستان در زمینه‌های مختلف صنایع پتروشیمی سرمایه‌گذاری نموده است. کویت در آلمان نیز سرمایه‌گذاری وسیعی دارد، چنانکه ۲۵ درصد سهام کمپانی هوست، ۴ درصد سهام کمپانی مرسدس بنز و ۵۰ درصد سهام کمپانی فولاد کورف را در اختیار دارد. از جمله بخش‌هایی که سرمایه‌های کویت در آن فعال هستند، بخش لایاش و شبکه توزیع فراورده‌های نفت می‌باشد. «شرکت بین‌المللی سرمایه‌گذاری نفتی کویت» (KIPIC) فعالیت‌های خود را از سال ۱۳۶۲ (۱۹۸۳) به بعد با خریداری بیش از ۴۸۰۰ جایگاه فروش بنزین و تعدادی پالایشگاه در اروپای غربی توسعه بخشیده است. کویت در خریدهایش، در اختیار انحصاری تأسیسات نفتی را به معاملات مشترک ترجیح می‌دهد و علامت اختصاری AQ(کی یو ایت که خیلی شبیه تلفظ کویت است) را در جایگاه عرضه فراورده‌های خود در اروپا نصب کرده است.

کویت در اروپا و آمریکا پالایشگاه‌های زیر را در اختیار دارد:

پالایشگاه هونولولو در هاوایی با ظرفیت ۱۰۰/۰۰۰ بشکه در روز،

پالایشگاه ورت‌دام در هلند با ظرفیت ۷۵/۰۰۰ بشکه در روز،

بشکه در روز

پالایشگاه سارنی در ایتالیا با ظرفیت ۸۰/۰۰۰ بشکه در روز

همین طور دارای یک پالایشگاه اختصاصی روغن موتور در ووتر‌دام با ظرفیت نهایی ۵۰۰۰ بشکه در روز می‌باشد.