

#### ظرفیت نهفته شیلاتی سیستان و بلوچستان، بایستی پویاشود

استاندار سیستان و بلوچستان گفت: یکی از ظرفیت های بی نظیر استان؛ صنعت آبیزی پروری است که سواحل گسترده سیستان و بلوچستان بهترین مکان برای رونق این صنعت است و این ظرفیت ها باید به بهترین شکل ممکن از حالت بالقوه به بالفعل تبدیل شوند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدکرمی در جریان سفر به جنوب استان از ظرفیتهای شیلاتی شهرستان های دشتیاری و چابهار بازدید کرد و گفت: مقام معظم رهبری (مدظله العالی) نگاه ویژه ای به اقتصاد دریا محور دارند و سیستان و بلوچستان از جمله استانهایی است که در حوزه های مختلف شیلاتی سراسر از ظرفیت های بی نظیر و خدادادی می باشد. وی تصریح کرد: برای رونق صنعت آبیزی پروری، دولت با تمام توان در کنار سرمایه گذاران ایستاده است و هر جا لازم باشد، با ارائه تسهیلات به سرمایه گذاران کمک خواهد کرد.

همچنین استاندار با حضور در اسکله بریس ضمن بررسی مشکلات صیادان، بر رفع مشکلات جامعه شریف صیادی سیستان و بلوچستان تاکید کرد و گفت: یکی از مهمترین مشکلات صیادان لایروبی اسکله های صیادی است، که این امر بسیار مهم نیز در اسکله های صیادی در حال انجام می باشد.

وی در بازدید از ظرفیت آبیزی پروری سایت پرورش میگوی صنعتی گوتر، جهت تأمین اعتبار و رفع مشکلات قبل از دوره پرورش میگو قول مساعد داد و بر افزایش سطح زیر کشت میگو در دوره پرورش آتی تاکید کرد.

کرمی در بازدید از اسکله پسایندر با توجه به تأکیدات وزیر جهادکشاورزی مبنی بر تجاری بودن این اسکله و در اولویت بودن صادرات محصولات کشاورزی از این اسکله در راستای ارزآوری، اشتغال زایی، توسعه منطقه و تولید پایدار، قول مساعد جهت تخصیص اعتبارات لازم در این زمینه را داد.

#### ۷۶ طرح شیلاتی در هرزگان آماده بهره برداری شد

مدیرکل شیلات هرمزگان گفت: ۷۶ طرح شیلاتی با هزینه ۶۱ هزار و ۲۰ میلیارد ریال تکمیل و آماده بهره برداری در دور دوم سفر رئیس جمهور به استان شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود بارانی با اعلام این خبر افزود: فراهم کردن زیر ساخت و بهره برداری از چهار هزار و ۳۶۷ هکتار زمین های پرورش میگو، برقرسانی به ۶ هزار هکتار از سایت های پرورش میگو و بهره برداری از زیرساخت های پرورش ماهی در قفس با ظرفیت ۶ هزار و ۱۰۰ تن از مهم ترین طرح های افتتاحی شیلات است.

وی بیان کرد: همچنین در این سفر ساخت پنج هزار زیستگاه مصنوعی و تکمیل بندر گوکسر شهرستان جاسک مورد بهره برداری قرار می گیرد.

مدیرکل شیلات هرمزگان اظهار کرد: با راه اندازی این طرح ها برای ۲ هزار و ۲۸۰ نفر به صورت مستقیم و ۲ هزار و ۸۸۰ نفر نیز به صورت غیرمستقیم اشتغالزایی می شود.

#### گروه همت، کمک رسان بخش نظارت و حفاظت از منابع دریایی

مشاور نیس سازمان و امور بین الملل، تشکل ها و گروه همت شیلات از توانایی و ظرفیت گروه همت در امور نظارتی و حفاظت از منابع دریایی بهره گرفته خواهد شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مرتضی آزادی درباره اقدامات انجام شده توسط این گروه گفت: با توجه به سازماندهی گروه همکاران مردمی ترویج (همت) در سال گذشته که در راستای مردمی سازی ترویج و تحکیم ارتباط بین سازمان شیلات ایران و بهره برداران و تشکل های شیلاتی صورت گرفت، مقرر شد به منظور بهره گیری از توانایی ها و ظرفیت های اعضای این گروه، در استان های ساحلی، تعدادی از اعضای علاقه مند، متعهد و پسا تجربه انتخاب و در امور نظارتی و همکاری با یگان حفاظت از منابع آبریان به کار گرفته شوند.مرتضی آزادی افزود: پس از بررسی و هماهنگی با استان های ساحلی، تعداد ۴۱ نفر از اعضای گروه همت، شناسایی و اسامی آنها برای همکاری در اختیار دفتر حفظ و بهسازی منابع دریایی و یگان حفاظت از منابع آبریان شیلات ایران قرار گرفت و بر اساس هماهنگی های صورت گرفته، این مروجین به عنوان ناظران صید در تعاونی های صیادی پره شمال، ناظر صید بر روی شناورهای صیادی و یا همکار یسگان حفاظت از منابع با بخش های مربوطه همکاری خواهند کرد.



#### گروه و دریاپایه-امید اسماعیلی – نگاه

به دریا در برنامه ریزی های کلان کشور، علی رغم تأکید رهبری بر بهره گیری از فرصت دریا، محلی از اعراب نداشته و رد و اثر محدودی از توسعه دریامحور و اقتصاد دریامحور در برنامه های کلان کشور وجود داشته است. اما فرصت بهره گیری از دریا، فرصت غیر قابل چشم پوشی است.

«امیرثامنی»، کارشناس اقتصاد دریاپایه در گفت و گو روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد درباره حکمرانی دریاپایه می گوید: در کشور تقریباً اجماعی بر روی مفهوم، ماهیت و ابعاد اقتصاد دریامحور وجود ندارد! هر کارشناس و سازمانی یک تلقی ای دارد؛ سازمان بنادر و دریانوردی از یک منظر به آن نگاه می کند، سازمان صنایع دریایی ایران به یک گونه، کشتیرانی جمهوری اسلامی به گونه دیگری، معاونت حمل و نقل و زرات راه و شهرسازی به نحو دیگری به آن می نگرند. اندیشمندان و صاحب نظران هم نظرات متفاوتی را ارائه می دهند.

وی می افزاید: البته که این تفاوت دیدگاه هم فقط مختص کشور ما نیست و در کشورهای دیگر دنیا نیز اجماعی بر سر تعریف آن وجود ندارد. اصلاً تعریف جهانی واحدی ندارد؛ بانک جهانی، اتحادیه اروپا، سازمان اقیانوس شناسی آمریکا و ... هر کدام تعاریفی را از نقطه نظر خود دارند. اقتصاد دریاپایه در آمریکا ۱۰ بعد دارد و در اروپا ۵ بعد منظور شده است.

این کارشناس اقتصاد دریاپایه گفت: از سال ۲۰۱۰ حرکت جمیع نهادهای دریایی در کشورهای مختلف شروع شده است. در برخی کشورها مانند برزیل و چین به این جمع بندی رسیدند تا برای این موضوع یک وزارتخانه جداگانه تأسیس کنند. در آمریکا، یک اداره ملی ذیل وزارت بازرگانی خود در نظر گرفتند. یکی از اندیشمندان گرامی به نام در اقتصاد دریاپایه می گوید: نباید به دنبال اجماع در این حوزه باشیم و هر کشوری باید به اقتضات خود تعریف خود را داشته باشد.

#### شورای عالی صنایع دریایی به دلیل ماهیت بین بخشی، عملکردموقفی نداشته است

ثامنی درباره نقش شورای عالی صنایع دریایی در حکمرانی دریاپایه می گوید: شورای عالی صنایع دریایی زیر نظر وزارت صمت قرار دارد که جلساتی هم طی سال های گذشته برگزار کرده است، ولی به خاطر ماهیت بین بخشی مسأله عملکردموقفی نداشته است و نتوانسته است تا موضوع چندوجهی و مهم اقتصاد دریاپایه را رهبری کند. عملکرد شورای عالی صنایع دریایی، عملکرد قانع کننده ای نیست و فقط از دیدگاه صنعت به موضوع دریاپایه نگاه می کند و به مسائل چون آب، محیط زیست و بنادر التفاتی ندارد. وی با بیان این که در سند دولت مردمی تأکید شده است شورای عالی صنایع دریایی کشور با محوریت و دبیرخانگی سازمان برنامه و بودجه کشور که یک دستگاه فرابخشی است، فعالیت کند. افزود: بر سر این موضوع بحث های زیادی شد. وزارت راه و شهرسازی و ذیل آن سازمان بنادر و دریانوردی قائل به این بودند که با توجه به اینکه بیشترین سطح تماس را با مقوله دریادارند و امور بنادر با آن هاست، باید راهبری موضوع اقتصاد دریاپایه در اختیار آن ها باشد. و این استدلال درستی نیست؛ چرا که آن ها هم بیشتر از زاویه بندر به موضوع می اندیشند. خلط میثت بزرگی است و تلاش کردند که احکام در دولت عوض شود و نتوانستند.

ثامنی اضافه کرد: در حال حاضر در تلاش اند از طریق مجلس و کمیسیون تلفیق بتوانند نقشی را که دولت در سند دولت مردمی برای سازمان برنامه و بودجه در نظر گرفته را تغییر دهند. در جلسه اول کمیسیون تلفیق به بحث گذاشته شد و این پیشنهاد رد شد. در دولت هم پسا توجه به لابی هایی که شد و در پیش نویس برنامه گنجانده شد، نظر بر این بوده است با توجه به نقش فرابخشی سازمان برنامه و بودجه و نظرات صائب ترین سازمان در امور اقتصادی از ایده واگذاری دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی به سازمان برنامه و بودجه حمایت می کنند.

این کارشناس اقتصاد دریاپایه ادامه داد: اما پیشنهاد کمیسیون تلفیق مبنی بر دبیرخانگی سازمان بنادر و دریانوردی در غیاب دولت در کمیته تدوین برنامه هفتم مجلس رأی آورد. در ماده ۶۱ برنامه هفتم شورای عالی صنایع دریایی و شورای عالی اقیانوس شناسی در هم ادغام شوند ـ که پیشنهاد کارگروه ما هم بود ـو سند راهبردی آن نوشته شود و تکلیف کشور برای ۲۰ سال آینده مشخص شود و در حوزه های مختلف بازگذاری جمعیت،



ترانزیت، گردشگری، شیلات و ... برنامه های آن مشخص شود.

#### موضوع اقتصاد دریامحور، یک موضوع بین بخشی، فرابخشی و سرزمینی است

وی اظهارداشت: معتقدم که موضوع اقتصاد دریامحور، یک موضوع بین بخشی، فرابخشی و سرزمینی است و اقتضاء نمی کند که یک دستگاه بخشی که فقط تمرکز آن بر موضوع بنادر است، آن را پیگیری کند. چون بندر یک مستحده مهم در اقتصاد دریامحور است و مقوله های مهم دیگری در این امر مهم وجود دارد. مثلاً وزارت نفت معتقد است که موضوع نرخ خوراک ها باید در اختیار آن وزراتخانه باشد و آن وزراتخانه می تواند این نرخ را مدیریت کند.

#### اختلاف وزارتخانه هادر حوزه دریاپایه آسیب زاست

این کارشناس برنامه ریزی و آمایش سرزمین، اظهارداشت: موضوع نهادهی که مطرح شده است به این دلیل است که تأکید دارم که همه باید دست به دست هم داده و یک عقلانیتی حاکم شده و سازمان برنامه و بودجه کشور که ابزار برنامه و بودجه را در اختیار دارد و می تواند باعث هماهنگی دستگاه های ذی مدخل گردد، مسئولیت را عهده دار شود. از آن طرف، واقعیت این است که اگر سازمان بنادر و دریانوردی مسئول گردد، چون یک دستگاه بخشی است، دیگر دستگاه های بخشی با زمینه کاری متفاوت مانند وزارت صمت و همراهی و همکاری لازم را انجام نخواهد داد؛ همانطور که الان وزارت صمت مسئول است و وزارت راه و شهرسازی همکاری نمی کند و این اختلاف آسیب زاست و ضربه های جبران ناپذیری را برای کشور به همراه خواهد داشت.

ثامنی در ادامه می گوید: اگر نتوانیم در حوزه اقتصاددریاپایه یک سازمان دهی مناسب و هماهنگی



خوبی داشته باشیم، نمی توانیم به نتیجه مطلوب برسیم و فرصت های کشور از دست می رود؛ همان طور که فرصت چابهار از دست رفت و همان طور که کشور از طریق کربدورهای مختلف دور خورده است و مزیت سرزمینی کشورمان که همیشه بر آن تکیه می شده که ما می توانیم شاهراه عبور ترانزیت، مواد، داده و ... باشیم، از بین رفت؛ چون اهمال و غفلت شده است. وی به خبرنگار اقتصادسراسرآمد تأکید می کند ما هیچ راهی غیر از شنبه برون ز که متکی بر توان داخلی و سرمایه و ظرفیت های وارداتی خارجی است، نداریم. بایدکشورهایی مانند هند و پاکستان که قراردادهایی با هم داریم و کشورهای مانند چین و روسیه که برنامه های راهبردی بلندمدتی با همدیگر داریم، سرمایه خود را برای توسعه بنادر ما در اختیار بگذارند.

#### خط مقدم توسعه دریامحور، توسعه بنادر و لجستیک بنادر است

این کارشناس اقتصاددریاپایه با بیان اینکه خط مقدم توسعه دریامحور، ابتدا توسعه بنادر و دوم، لجستیک بنادر ماست گفت: در کشور، هم بنادر و هم لجستیک شامل ریل و انبارداری آن در اختیار یک وزراتخانه است و شرایط لازم برای بهره برداری کامل را نتوانسته فراهم کند. در بندر شهید بهشتی چابهار عزم برای بهره برداری کامل وجود داشته است، اما سیستم ریلی که بتواند فرآیند پشتیبانی آن را انجام دهد، ساخته نشده است و هنوز مجبوریم بارها را هم به دلیل نبود ریل و هم آبخور آن در بندر شهید رجایی تخلیه کنیم.

#### بررسی حکمرانی اقتصاددریاپایه در گفت و گوی

«روزنامه دریایی سرآمد» باامیر ثامنی:

## مدعیان

## «حکمرانی دریا»

#### سازمان بنادر و دریانوردی یا سازمان بر نامه و بودجه ؟

از ۱ میلیارد دلار در سال اوج آن یعنی سال ۱۳۹۴ بوده است. یعنی همان سالی که تحریم ای کشور برداشته شد. چون بحث تراکشن های بانکی در این صنعت خیلی مهم است و کشتی که بخواهد سوخت بگیرد و مستقر شود، وقتی بندر تحریم باشد، نمی تواند تراکشن مالی خود را انجام دهد و به بندر دیگر منطقه که این امکان برای آن ها مهیا باشد، می رود.

#### چرا سازمان برنامه و بودجه دیر به مقوله توسعه دریامحور ورود کرد

این کارشناس اقتصاددریاپایه به دلایل تأخیر با کم کاری سازمان برنامه بودجه در حوزه اقتصاددریاپایه اشاره می کند و می گوید: متأسفانه سازمان برنامه و بودجه از سال ۱۳۸۵ به بعد و انحلالی که صورت گرفت، از یک سازمان توسعه ای اندیشه ورز در خصوص مسائل جامعه، کم کم تبدیل به یک سازمان اداره روزمره جامعه تبدیل شد و حجم مسائل و مشکلات کشور روز به روز افزایش پیدا کرد. در سال ۱۳۸۵ سهم اعتبارات عمرانی کشور نسبت به بودجه عمومی کشور حدود ۳۵ درصد بوده است که الان به زیر ۱۰ درصد ـ حتی در واقع به زیر ۵ درصد ـ رسیده است و هرچه در آمد حاصل می شود، سازمان برنامه و بودجه برای حقوق و دستمز باید لحاظ کند. حجم دولت بسیار بزرگ شده است و این اشتباهی بوده است که همه مجلس ها و دولت ها فارغ از نگرش سیاسی آن ها، انجام دادند.

#### سازمان برنامه و بودجه در گیر مشکلات روزمره و جاری است و رویکرد آتش نشانی دارد

ثامنی می افزاید: سازمان برنامه و بودجه به همین خاطر در گیر مشکلات روزمره و جاری بوده است و به صورت رویکرد آتش نشسانی هر جایی که بحرانی بوده است، توانسته است ورود کند و نتوانست با دید راهبردی به مسائل ورود کند. هر چند نگرش راهبردی



در بدنه سازمان وجود داشته است ک پیشنهادات لازم برای همین توسعه دریامحور از ده سال پیش هم ارائه می شد، اما در سطح تصمیم گیران و مقامات به خاطر تعدد و تکرر مسائل و مشکلات جاری مورد غفلت قرار گرفت. یعنی پیشنهادات ارائه شد، اما مجالی برای ورود به مسأله تا به حال ـ یعنی فرصت برنامه هفتم و تشکیل کارگروه نبود.

#### نظر ثامنی درباره تأکید روزنامه دریایی سر آمدبرای تشکیل وزارت دریاداری

ثامنی به نظر این ایده و تأکید خوبی است، اما الان موقع طرح آن نیست! الان باید تلاش ما این باشد که نمایندگان مجلس به این جمع بندی برسند که زعامت شورای عالی را برعهده یک سازمان فرابخشی بگذارند. ما ۶ سال و اسپاری این شورا به وزارت صمت را تجربه کردیم و الان بر همان مبنا، می خواهیم این شورا را به سازمان بنادر و دریانوردی واگذار نماییم که به نتیجه نمی رسد. باید پسا یک عقلانیی این موضوع به سازمان برنامه و بودجه کشور واگذار گردد و از سازمان برنامه بخواهند که ظرف شش ماه سند راهبردی ۲۰ ساله دریایی کشور را ارائه دهد و ظرف ۶ ماه بعدی برنامه عملیاتی کشور را آماده کند. برنامه ای که اجماع همگان باید پشت آن باشد. ایده ای خوبی است که بنده هم به آن واقفم، اما قبل از آن باید اصلاح حکمرانی دریا باید مطرح گردد و بین بخشی، فرابخشی و سرزمینی بودن توسعه دریامحور باید نهادینه گردد.

#### دلایل طرح دبیر خانگی شورای عالی صنایع دریایی برای سازمان برنامه و بودجه

ثامنی اضافه کرد: می توان نشست های را با این موضوع برگزار کرد و از تعصب دوری ورزید. اینکه دبیر خانگی شورای عالی صنایع دریایی را برای سازمان برنامه و بودجه مطرح کردم نه از روی تعصب، بلکه با توجه به موقعیت فرابخشی سازمان و اینکه طرح آمایش سرزمین در اختیار سازمان است، مقوله مدیریت بودجه هم در اختیار این سازمان است که این ابزار توانایی همراه کردن سازمان های مختلف را دارد. نظام ما، یک نظام بخشی است و یک وزیر صرفاً خودش در برابر مجلس پاسخگو ست؛ مانند وزیر نفت به دلیل فشارهای نمایندگان مجبور به ایجاد شبکه گاز حتی به روستاها کرده و باعث ناترازی می شود و مشکلات و پیامدهای وسیعی را دامن گیر کشور می کند.

#### فرصت دریا را نباید بایی مبالاتی و غفلت از دست بدهیم

وی اضافه می کند: در جلسات مربوطه کاملاً مشخص شد؛ ناسازگاری و تعارض بین مأموریت ها، دیدگاه ها و اهداف کاملاً مشهود بود و همچنین، اینکه فرصت دریا را نباید بایی مبالاتی و غفلت از دست بدهیم و چاره ای نداریم جز اینکه از این فرصت به عنوان اهرمی برای اصلاح بسیاری از اشکالاتی که در رویکرد توسعه سرزمینی کشور به عنوان کشور خشکی پایه داریم، استفاده کنیم. مابعد از صفویان و حمله پرتغالی ها، یک کشور بیشتر دریانگیز بودیم و نقل به مضمون یک فرستاده انگلیسی که می گوید که ایرانیان همیشه از دریا می ترسند. در زمان جنگ هشت ساله نیز این ترس تشدید شد و باعث شد تا از بازگذاری صنایع در سواحل و مرزها جلوگیری شود. حتی این مسأله را با مرزها هم داریم. در کشورهای مختلف مرز یک پدیده فرصت آفرین است، اما در کشور ما مرز چه خشکی