سرآمد اقتصاد

دوشنبه-۲۷فروردین۱۴۰۲-سال هشتم-شماره۱۸۹۴

پژوهش

دستاوردی دیگر از دانش‌بنیان‌های ایرانی؛

تولید خوراک قزل‌آلای رنگین‌کمان با صرفه‌جویی ۹۱ میلیون دلاری

یک شـــرکت دانش‌بنیان با توجه به نیاز مبرم صنعت شـــیلات، موفق به تولید خوراک ماهـــی قزل آلای رنگین کمان شد. این دستاورد ۹۱ میلیون دلار صرفه جویی ارزی برای کشور به همراه دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، رشد جمعیت و نیاز به تامین پروتئین با کیفیت برای مصرف انســـانی زمینه‌ساز گسترش روز افزون مزارع پرورش ماهی در کشور شد. با توجه به افزایش تقاضا در زمینه تامین خوراک مناسب و عدم وجود کارخانه هایی که پاسخگوی این نیاز و کاهش وابستگی به واردات و ارزبری شوند، شرکت‌های دانش‌بنیان در مسیر تولید خوارک دام، طیور و آبزیان گام برداشتند.

براســـاس اعلام معاونت علمی، فنـــاوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاســـت جمهوری، محمدرضا حیدری مدیرعامل شـــرکت خوراک آماده دام و طیور آبزیان فرادانه با تشریح فعالیت این شرکت در زمینه تامین خوراک مورد نیاز صنعت دام، طیور و آبزیان گفت: پس از سال ها تلاش مســـتمر، این شرکت موفق به تولید محصولاتی متنوع و بـــا کیفیت در این بخش شد که نتیجه آن به دست آوردن سهم قابل توجهی از بازار داخلی و شناخته شدن این شرکت برای آبزی پروران شد.

این فعال فنـــاور به تامین خـــوراک ماهی قزل آلای رنگین کمان اشـــاره کرد و اظهار داشـــت: با توجه به حجم قابل بـــه عنوان اولین و یکـــی از پرفروش ترین محصولات فرادانه جایگاه ویژه ای را به خود اختصاص داده است که با تحقیق و توسعه و با استفاده از متخصصین داخلی و خارجی، بسته به نیاز پروش دهندگان تولید می‌شود.

حیدری با بیان اینکه خوراک ماهی قزل آلای رنگین کمان تولیدشـــده توسط این شـــرکت دانش‌بنیان با استفاده از جدیدترین اطلاعات تغذیه ای و فناوری دنیا، فرموله و تولید می‌شود، ادامه داد: در تولید این خوراک، از مواد اولیه باکیفیت همـــراه با مکملها و افزودنیهای اختصاصی همراه با فناوری اکستروژن استفاده می شود.

وی تصریح کرد: خوراک تولید داخل، ســـبب بهبود تولید و کیفیت قزل آلای پرورشـــی در مزارع شده است به طوری‌که که این خوراک بیش از ۶۰ درصد نیاز کشور را تامین می کند.

مدیرعامل شـــرکت فردانه به وجوه تمایز محصول خوراک ساخته شـــده توسط این شـــرکت، نسبت به نمونه‌هـــای مشـــابه داخلی و خارجی اشـــاره و خاطرنشان کرد: این محصول توانسته است با کسب استانداردهای بین المللی مورد نیاز، علاوه بر این که کیفیت بالاتر را نسبت به ســـایر نمونه‌ها ارائه دهد، مجوزهای لازم را بـــرای صادرات به کشـــورهای مختلف کسب کند.

حیدری ادامه داد: فرمولاسیون پیشرفته، علمی و به روز خوراک توســـط متخصصان در کنار بسته بندی مناسب و امکان نگهداری و انبارداری طولانی مدت، تنوع زیاد محصول بر اســـاس انـــدازه ماهی و نیاز مشتری، شـــکل منظم، پایداری و شناوری مناسب دانه های خـــوراک از مهم‌ترین ویژگی‌های خوراک ساخت داخل به شمار می‌روند.

وی ایجاد رشد قابل توجه و یکنواخت ماهی متناسب با شرایط پرورش همراه با بقای بالای ماهی ها را از مزایای این محصول عنوان کرد و افزود: بهبود فلور میکروبی دســـتگاه گوارش، ارتقای ایمنی و افزایش مقاومت ماهی در برابر عوامل بیماری و استرســـزا و افزایش کارایی تولید و کیفیت گوشت ماهی از نظر ارزش غذایی و شـــاخصهای ظاهـــری از مهم‌ترین مزیت‌های این خوراک به شمار می‌رود.

مدیرعامل این شرکت دانش بنیان یادآور شد: با توجه به آمار فروش رو به رشد این محصول در سال های متمادی، این محصول تنها از ابتدای ســـال تا دی ماه ۱۴۰۲، مانع ارزبری حدود ۹۱ میلیون دلار شده است.

حیدری به تنوع در سبد محصولات خوراک دانش بنیان فرادانه اشـــاره و عنوان کرد: دیگر محصولات آبزیان مانند خوراک‌های اقتصـــادی، ویژه، رنگدانه دار، ایمنوپلاس و... و قابلیت کاربـــرد آنها در انواع سیستم‌های پرورشی مزیت رقابتی ویژه‌ای برای این محصول ایجاد کرده است؛ همچنین با درنظر گرفتن تولید و تامین مواد اولیه و در نتیجه کاهش هزینه تولید خوراک، خوراک دانش بنیان فرادانه قیمت تمام شده کمتری نسبت به سایر رقبا دارد.

وی درمورد ایجاد یک زنجیره ارزش کامل در صنعت خوراک آبزیان گفـــت: فرادانـــه دارای کامل‌ترین زنجیره ارزش در تولید پروتئین آبزیان است که شامل کارخانجاتی مانند کارخانه های تولید پودر ماهی در شمال و جنوب کشور، کارخانه فراوری و بسته بندی ماهی، کارخانه تولید کنسرو ماهی، کارخانه مکمل سازی، کارخانه چاپ کیسه چاپ نمونه، مجتمع شیر و گوشت فرادانه و... را شامل می‌شود.

این فناور ادامـــه داد: مجموع این فعالیت‌ها ســـبب اشتغال‌زایی مستقیم برای بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ نفر نیروی انسانی شده است از این بین بیش از ۵۰۰ نفر آنها به طور مستقیم در کارخانه تولید خوراک آبزیان فعالیت می‌کنند.

نوشتاری درباره لزوم مدیریت یکپارچه در توسعه دریامحور؛

تبلور اقتصاد دریایی در گرو تعهد حاکمیت به توسعه دریاست

گروه توسعه دریایی - پویا فیروزی - بر کسی پوشیده نیست که اقتصاد دریایی سهم بزرگی از کیک اقتصاد جهانی دارد. آمارها نشـــان می‌دهد فقط در ســـال ۲۰۲۱ میلادی بیش از ۱۱ میلیارد تُن کالا از مسیر دریایی تجارت شده است. بر اساس آمار سال ۲۰۲۳ میلادی بخش تجارت و توســـعه سازمان ملل (آنکتاد) نیز بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از مسیر دریایی جابه‌جا شده است تا این شِق از حمل مهم‌ترین و اثرگذارترین شیوه حمل در لجســـتیک بین‌المللی باشد و صنایع مرتبط با این بخش از جمله بنادر، نظام‌های نرم‌افزاری، سخت‌افزاری و مغزافزاری پشتیبان و در یک کلام سبد درآمدهای منبعث از آن به یک برگ برنده برای کشورهای توانمند در این مزیت، در قیاس با کشورهای دیگر، تبدیل شده است. این کشورها همچنین با به‌کارگیری ظرفیت موهبت جغرافیایی دریا و تبدیل آن به منابع درآمدی نه تنها در ایجاد فرصت اشتغال از موقعیت بهتری برخوردار هستند بلکه در عرصه بین‌المللی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در حوزه امنیت (از منظر درگاه‌های تأمین نیاز کشـــورها) دارند؛ اما بی‌شـــک چنین موهبت جغرافیایی را مدیریت صحیح متبلور می‌سازد.

دبیر اتاق بازرگانی مشترک ایران و کره جنوبی در یادداشتی به مانا نوشت: آنچه ســـبب شده اســـت تا اقتصاد دریایی کشوری، چون سنگاپور با وسعتی حدود ۷۳۰ کیلومترمربع (تقریباً نزدیک به وسعت شـــهر تهران) و جمعیتی کمتر از ۶ میلیون نفر (قریب به ۶۵.۵ درصد تهران) از GDP ۳۹۷ میلیارد دلاری آن کشـــور ســـهمی در حدود ۷ درصدی داشته باشـــد؛ ولی در ایران با بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر خط ســـاحلی حداکثر ۲ درصـــد از حـــدود ۳۶۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی را تشـــکیل دهـــد، نحوه مدیریت و بهره‌گیـــری از مزیت‌های این موهبت الهی اســـت. این مدیریت شامل ســـرمایه‌گذاری به منظور استفاده بهینه از ظرفیت حمل دریایی و به‌کارگیـــری دانش و فنّاوری روز جهت بهره‌برداری از آن است.

ایران با اتصال به دریای آزاد (اقیانوس) و ارتباط مناسب با خشکی، نه تنها می‌تواند ارتباط دهنده حمل دریایی به مسیر زمینی برای خود و سایر کشورهای همسایه، اما محصور به خشکی باشد بلکه می‌تواند موجبات تعدیل و حتی کاهش هزینه‌های لجســـتیکی در حمل کالا برای خود و زنجیرهٔ جهانی تأمین را نیز فراهم آورد.

بنا به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، متناسب با حجم تجارت دریایی، بنادر ۱۱ گانه تجاری در جنوب و شمال کشور به لحاظ وزنی درگاه ورود و خروج حدود ۹۰ درصد تجارت ایران هستند و شـــیوه‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی به‌ترتیب حـــدود ۸، ۱ و ۰.۲ درصـــد از تناژ صادرات و واردات کشور را انجام می‌دهند.

از ســـوی دیگر بررســـی موقعیت جغرافیایی ایران نشان می‌دهد که با توجه به قرارگیری در موقعیت ممتاز اتصال قاره‌ای در عین ایجاد نقطه ارتباط بین خشکی و اقیانوس، کشـــور ما دارای ظرفیت کم‌نظیر بالقوه‌ای برای عبور بار ترانزیتی است. برخی برآوردها گویای این است که حداکثر ظرفیت پوشـــش تقاضـــای ترانزیت ایران پـــس از ایجاد زیرساخت‌های لازم در بلندمدت می‌تواند به حدود ۳۰۰ میلیون تُن کالا در سال برسد.

اگرچه بخشـــی از این ظرفیت ترانزیتی مربوط به انرژی و قسمتی نیز مرتبط به ترانزیت هوایی است؛ اما سهم ترانزیت از مسیر دریایی و ظرفیت بالقوه قابل استفاده از آن را نباید فراموش کرد.

کمتر کسی منکر این مسئله است که برای به دست آوردن کارایی و اثربخشـــی در اقتصاد دریایی و استفاده از مزیت ســـرزمینی در اتصال به آب‌های آزاد و توســـعه کسب و کارهای حوزه دریایی، کشـــور نیازمند رویکردی جامع، فراگیر و درعین‌حال قابل اتکاء است.

اما این نکته را نباید از نظر دور داشت که حمل‌ونقل دریایی بخشی از زنجیره تأمین و در عین حال نیازمند توجه ویژه سیاســـت‌گذاران اســـت؛ به طور هم‌زمان نیز باید از منظر واقعیت به موضوع نگریســـت و تأکید کرد که این حلقه از زنجیره تأمین بر اساس نقاط ضعف و قوت، چارچوب‌ها و توانمندی‌های کل زنجیره لجستیک، تقویت یا تضعیف می‌شود. به بیانی شـــفاف‌تر اگر این بخش تقویت و همه ظرفیت‌های بالقوه آن شناسایی شـــود تنها زمانی می‌توان انتظار رشد و بالندگی آن را در همه جوانب داشت که امکان نمود و بروز آن در کل زنجیرهٔ فراهم باشـــد و از آنجایی‌که قدرت هر زنجیـــره به توان ضعیف‌تریـــن حلقه آن متکی است، نمی‌شود اقتصاد دریایی را به طور مجزا مورد تجزیه و تحلیل قرار داد بدون اینکه به اثر آن بر ســـایر بخش‌های اقتصادی توجهی داشت. همچنین نمی‌توان از این بخش به تنهایی و بدون درنظر گرفتن اثرپذیری، منتظر اثرگذاری و معجزه بر اقتصاد بود.

اهمیت اقتصاد مبتنـــی بر ظرفیت‌های دریایـــی و به طور مصطلح آن «اقتصاد دریامحور» به حدی است که همواره مورد توجه مقامات عالی کشور بوده و خواهد بود.

در آخرین فصل الخطاب، رهبر انقلاب در جهت اجرای بند یک از اصل یکصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، «سیاست‌های کلی توسعه دریامحور» را برای اقدام به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.

براساس ابلاغیه سیاست‌گذاری مذکور، قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اســـلامی و قوه قضائیه و با به‌کارگیری همه‌جانبه دستگاه‌های مسئول، برنامه جامعی جهت تحقق سیاســـت‌های کلان حوزه دریایی و مبتنی بر توسعه دریامحور شـــامل تدوین و تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم در بازه زمانی ۶ ماهه ارائه دهد.

اولین نکته‌ای که در متن سیاست‌های کلی توسعه دریامحور به طور برجسته‌ای خودنمایی می‌کند، تأکید بر «بهره‌گیری از آن به عنوان یک پیشران و محور توسعه» است. تبدیل دریا به یک «پیشران» برای توسعه از همه جوانب، چه از دریچه اقتصادی و چـــه در ابعاد اجتماعی و حتـــی امنیتی نیازمند هماهنگی همه‌جانبه بین تمام ارکان سیاسی کشور و درک درست این نیاز از طرف آنهاست.

به صورت تاریخی ســـرزمین‌های متصل به دریا ظرفیت خوبی به‌لحاظ اجتماعی و اقتصادی دارند، به‌طوری‌که نه تنها دریا درگاه بازرگانی آن ســـرزمین با قلمرو خارجی و ارتباط با دور دســـت‌ها بوده، که به دلیل مراودات متعدد، انگیزه‌های جوامع همجوار با دریا برای قدم گذاشـــتن در مسیر پیشرفت منجر به توسعه بیشتر است. این مقایسه حتی در میان جوامع داخل یک کشور نیز قابل مشاهده است، به این شرح که شهرهای همسایه با دریا و به‌ویژه آب‌های آزاد نه تنها به‌جهت اشتغال‌زایی دارای امتیاز و محل رفت و آمد افراد از ملیت‌ها و اقوام مختلف هستند بلکه به‌دلیل وجود برخی پتانسیل‌های اجتماعی نسبت به شهرهای محدود به خشکی مزیت‌های قابل توجهی دارند. به طور مثال می‌توان آشنایی شـــهروندان با زبان کشـــورهای اطراف، آشنایی با فرهنگ و رســـوم ملل مختلف، شـــناخت بیشتر نسبت به جوامع بیگانـــه، میزان مهاجرفرســـتی و مهاجرپذیری، اثرپذیری و اثرگذاری اجتماعی و حتی آشـــنایی و تسلط آن‌ها به فنون دریانوردی را از مثال‌های قابل لمس و مشاهده در گروهی از این جوامع دانست؛ لذا پیشگامی دریا در ابعاد مختلف اجتماعی و اقتصادی غیرقابل انکار است، اما شرط بهره‌گیری از این رجحان در نحـــوه مواجهه و مهم‌تر از آن مدیریت است.

همان‌طور که در بند اول سند سیاســـتی توسعه دریامحور اشاره شده، شرط لازم برای سیاست‌گذاری در امور دریایی این است که «یکپارچه» باشد؛ بدان معنی که در عین شناخت دقیق مختصات عوامل مؤثر و متأثر در اقتصاد دریایی و نقاط ضعف و قوت آن، با پرهیز از هرگونه بخشی‌نگری و ترسیم انتزاعی مسیر تصمیم‌سازی‌های مرتبط با آن به پیش رود.

یکی از بزرگ‌ترین موانع اتکاء بر تصمیم‌سازی‌های معمول، پراکندگی تصمیمات و اتخاذ رأی بر اساس نفع و ضرر در هر یک از موضوعات به صورت واحد و جداگانه اســـت. غافل از اینکه در زنجیره ارتباطی اجزای اقتصادی باید نقش و وزن هریک از عوامل را به صـــورت جداگانه و با هدف توفیق برآیند همه بخش‌ها در نظر گرفت.

شرح مختصر مبحث اینکه، زمانی می‌توان از ظرفیت دریایی کشور انتظار موفقیت (در حداکثر بهره‌وری) داشت که سایر عوامل پشتیبان از قوانین و مقررات کلان تجارت (فضای کسب و کار) تا سایر بخش‌های حمل‌ونقل و لجستیک نیز در نظر گرفته شده و همگی در چارچوبی هماهنگ و مهم‌تر از آن بهره‌ور حرکت کنند.

مثال مشخص می‌تواند اندازه کیک اقتصاد باشد. در فضای رقابتی هر بخش اقتصادی تلاش دارد سهم بیشتری از عواید اقتصادی را به ســـمت خود جذب کند و طبیعی است در شرایطی که کیک اقتصاد کوچک باشد این به قیمت کاهش سهم بخش‌های دیگر میسر می‌شود.

در یک تقابل عینی این قابل تعمیم به رقابت حمل جاده‌ای با ریلی و حتی دریایی (درمسیرهای جایگزین) است؛ اما این همهٔ ماجرا نیست. توسعه زیرساخت نیازمند سرمایه‌گذاری است. موضوعی که در بندهای سوم، هفتم و نهم سیاست کلان دریامحور به آن اشاره مســـتقیم شده است. قوانین و مقررات دست و پاگیر، بخشـــنامه‌محوری، تغییر رویکرد مبتنی برسلایق مدیران وقت، اتخاذ تصمیمات خلق‌الساعه، اقتصاد دستوری (دولتی)، فضای اقتصادی آلوده به رانت، عدم شفافیت و حتی سرمایه اجتماعی متزلزل یک کشور به همراه نبود دسترسی به آمار متقن و شفاف برای برآوردهای آتی، در برابر تشویق به سرمایه‌گذاری، همگی سیگنال‌های متناقض به سرمایه‌گذار می‌فرستند. نتیجه این وضعیت در فضای غیرقابل پیش‌بینی تجارت جهانی، «نااطمینانی» را پدید می‌آورد که تیر خلاصی به سرمایه‌گذاری است. بدون سرمایه‌گذاری به طور قطع بخش بزرگی از برنامه‌ریزی‌های بالقوه هرگز بالفعل نمی‌شـــود. اینجا نیز رقابت در جذب ســـرمایه، به‌خصوص در زمان محدودیت منابع، ســـبب ایجاد برخی اولویت‌بندی‌ها می‌شـــود که نتیجه آن انقطاع سیاســـت‌ها و در نهایت عملکرد اجزا از یکدیگر اســـت. به‌طوری‌که هر یک از بخش‌ها، مسیر متصور خود در توسعه را به صورت جداگانه طی کرده و به نوعی جزیره‌ای عمل می‌کند. نتیجه چنین امری ممکن اســـت به ارتقاء محدود و بخشـــی منجر شـــود، اما به توســـعه همه‌جانبه و پایدار نمی‌انجامد.

دقیقاً در همین‌جا واجب می‌شود تا نگاه سازمان‌های متعدد درگیر در مسئله محدود به مأموریت سازمانی خود نباشد و لازم اســـت دســـتگاه‌های صاحب نظر و مجری با یک فرانگری به نوعی از دریچه منافع ملی کار را پیش ببرند.

سند توسعه دریامحور بازه زمانی مشخصی (۱۰ سال) برای رشد اقتصادی مداوم در حوزه فعالیت‌های دریامحور درنظر گرفته و شـــاخص این بازه را دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور تعیین کرده اســـت. اینکه تا چه میزان مجموعه‌های ذی‌مدخل در این امر می‌توانند به این شاخص پایبند باشند و اینکه مسئولیت اندازه‌گیری در هر دو بُعد پایش و کنترل برعهده چه بخشـــی است بحث کارشناســـی جداگانه‌ای می‌طلبد، اما باید پذیرفت دقیقاً پایبندی به رشد مداوم (فارغ از عدد و رقم) است که توسعه را به همراه دارد. به عبارتی در عرصه اقتصاد، رشـــد همچون موج و توسعه، چون مَدّ است. برای دستیابی به این روند مداوم نه فقط هدف‌گذاری کوتاه‌مدت که میان و بلندمـــدت هم‌زمان و با یک اولویت تقریباً یکسان (هرکدام در محدوده خود) نیاز است. شرط کافی در دستیابی به اهداف عالیه البته چسبندگی به هدف اســـت، به طوری‌که با گذار زمان و تغییر دولت‌ها یا وقوع بحران‌ها و تغییر شـــرایط نه اهداف به فراموشـــی سپرده شوند و نه اولویت‌ها دســـتخوش تغییر. اینکه با آمدن هر «کشتی‌بان»، سیاست دیگری در دولت آید مهم‌ترین مانع برای دستیابی به نتیجه و عامل خاک خوردن هزاران برگه سند، طرح، دستور و بخشنامه است. در اینجاست که سایر اسناد سیاستی می‌تواند پشتیبان و پیش‌برنده مفاد تأکید شده بر واژگان ابلاغیه سیاست کلان توسعه باشند.

در بحث حاضـــر اهمیت تقارن ابلاغ سیاســـت‌های کلی توسعه دریامحور با تدوین برنامه هفتم توسعه می‌تواند یک مزیت محسوب شود به طوری‌که ظرفیت بالقوه هماهنگی با سایر اسناد و برنامه‌های کشور در دولت‌های مختلف را فراهم آورد؛ اگرچه دوباره تأکید می‌شود که این هماهنگی نیازمند مدیریت جامع و پرهیز از هرگونه بخشـــی‌نگری سازمانی است.

در قانون پیشـــنهادی برنامـــه هفتم توســـعه، فصل ۱۲ به «ترانزیت (گذر)» و «اقتصـــاد دریامحور» اختصاص یافته اســـت. در ماده ۵۶ مربوط به فصل مذکـــور از این قانون متوســـط رشـــد ســـالانه ارزش افزوده اقتصاد دریامحور ۱۶ درصد نظر گرفته شده اســـت که در مقایسه با بند دوم سیاست‌های توسعه دریامحور مبتنی بر حداقل نرخ رشد دو برابری نسبت به رشد اقتصادی کشور طی یک دهه از تاریخ ابلاغ، به‌نظر می‌رسد برنامه هفتم نیازمند بازبینی و تعدیل مبتنی بر واقعیات عملیات حمل‌ونقل و بازرگانی است.

از ســـوی دیگر نباید از نظر دور داشت که بخش مهمی در بهره‌گیری و بهینه‌ســـازی منافع اقتصاد دریامحور در گرو توسعه ســـواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها بوده و از این حیث نیز نیازمند توســـعه عمرانی این بخش‌هاســـت. به اذعان مقامات، ایران فقط از ۵ درصد ظرفیت ســـاحلی و دریایی خود اســـتفاده کرده و این به معنای وجود ظرفیتی بی‌نظیر برای توسعه و ایجاد یک اهرم برای رشد اقتصادی است.

بند چهارم ابلاغیه سیاســـت‌گذاری در حالی به ضرورت توســـعه پس‌کرانه اشـــاره دارد که برنامه هفتـــم نیز ایجاد (تبدیل) حداقل سه بندر کشـــور به بنادر نسل سوم را در اهداف خود قرارداده است.

در دســـتیابی به این اهداف بدیهی اســـت که بنادر باید به گونه‌ای توسعه یابند تا بتوانند در عین حفظ انعطاف‌پذیری در برابر تغییرات و تحولات جهانی در ابعاد زیرساختی - عمرانـــی، ســـخت‌افزاری و نرم‌افزاری حـــوزه فنّاوری اطلاعات، رقابت‌پذیر باشند و به‌صورت کارآمد در خدمت تســـهیل جریان کالا عمل کنند. به عبارتی بنادر دقیقاً باید منطبق با دانش و فنّاوری به‌روز لجســـتیکی تجهیز شوند. چیزی که دقیقاً باز می‌گردد به همان لزوم ســـرمایه‌گذاری مداوم و از آن جهت اهمیـــت دوچندان می‌یابد که به خود یادآوری کنیم در چه منطقه‌ای قرار داریم و رقبای منطقه‌ای ما چه کشورهایی هستند.

موقعیت ژئوپلیتیک ایران به گونه‌ای است که علاوه بر قرار گرفتن در کانون بســـیاری از بحران‌های سیاسی و نظامی منطقه‌ای و حساسیت راه رفتن بر روی شیشه نازک ثبات، رقبای مشتاق توسعه در همسایگی خود کم ندارد.

کافی است نگاهی به مناقشات فعلی جهان بیندازیم تا ببینیم شرایط نااطمینانی چطور بر شعاع نزدیک ایران سایه افکنده. تأثیرات مستقیم یا غیرمستقیم، اما بدون‌شک متقابل ایران از کانون‌های بحران نظیر جنگ روسیه-اوکراین در شمال، بحران غزه، وضعیت ســـوریه، عراق و یمـــن، نااطمینانی حاصـــل از حاکمیت طالبان در شـــرق، شـــرایط را برای برآوردها و برنامه‌ریزی‌های مبتنی بـــر «ثبات» غیرممکن ساخته و وضعیت پیچیده‌ای را پدید آورده است.

از طرفی وجود بنادری، چون جبل‌علی و ابوظبی (امارات متحده عربی)، صلاله (عمان)، جده (عربســـتان) و حتی گوادر (پاکستان) می‌توانند تهدیدی برای درآمد بنادر ایران از مسیر ترانزیت دریایی محسوب شوند.

تبدیل بنادر ایران به بنادر نســـل سوم (که البته سال‌هاست آرزوی روی کاغذ ســـازمان‌های ذی‌ربط شده و در برنامه هفتم نیز برآن به صورت مستقیم تأکید شده است) می‌تواند پیوند محکمی بیـــن اقتصاد دریایی با ســـایر بخش‌های اقتصادی ایجاد کند و این بدان معنی اســـت که اگرچه در طرح جامع فعلی از بین سه بندر نسل دومی شهید رجایی، امام خمینی (ره) و امیر آبـــاد فقط مورد اول برای تبدیل به نسل سوم هدف‌گذاری شـــده؛ اما برنامه هفتم ذیل سایه سند جامع سیاست‌گذاری اقتصاد دریامحور برای دو بندر دیگر نیز می‌تواند چنین مســـیری را در نظر گیرد. اگرچه تأکید مؤکد است که روند و فرایند ارتقاء نسلی بنادر بسیار سخت و فراتر از آرزومحوری اســـت. این فرایند نه تنها نیازمند توســـعه متوازن و هماهنگ ابعاد نرم و سخت به طور مثال به کارگیری فنّاوری روز، هوشمندسازی بنادر، بهبود و توســـعه زیرســـاخت‌های بندر و پس‌کرانه است که اصلاحات در ساختارســـازمانی، عملیاتی، مدیریتی و همچنین استفاده بهینه از سرمایه انسانی را طلب می‌کند.

در کشـــور ما طی نیم قرن گذشـــته چهار طرح جامع در حوزه بنادر بازرگانی تدوین شـــده اســـت که هریک به دلیل اتکاء به اقتضائـــات و نیازهای زمان خود نقاط مثبت و منفی داشتند. این طرح‌ها که تقریباً هریک با رویکردی استاتیکی تدوین می‌شود، سعی در ایجاد و یا بهبود بنادر جهت رفع و رجوع نیازهای احصاء شده در زمان خود را داشـــته و با غفلت از برخی موارد پویایی و تطبیق‌پذیری لازم را با تغییر اولویت‌ها در گذار زمان از دســـت دادند. به‌عنوان مثال در هیچ‌کـــدام از این طرح‌ها هماهنگی طرح جامع بنادر با طرح جامع حمل‌ونقل کشور مورد توجه قرار نگرفته است؛ اگرچه ممکن است نتیجه این رویکرد بسته سبب شود اجرای این طرح‌ها در مقاطع مشخص و محدود سودمند باشد، اما به دلیل عدم هماهنگی با سایر بخش‌ها در بلندمدت موجب اتلاف منابع، زمان و ناکارایی می‌شود. همان‌طور که پیش‌تر عنوان شد اصلاح این روند نیازمند شناسایی بندر به‌عنوان یک حلقه در یک زنجیره (سیستم) است. توسعه بنادر و در گامی فراتر اقتصاد دریایی در خلأ رخ نمی‌دهد و درهم‌تنیدگی اجزاء شکل‌دهنده یک اقتصاد سبب تقویت و یا تضعیف سایر بخش‌ها می‌شود. اجزای اقتصاد دریامحور در نظام اقتصاد کلان کشور فعال است، لذا تعریف هرگونه ساختار و چارچوب، منابع درآمدی و حتی قوانین پشـــتیبان برای آن باید با این نگاه انجام شود. مجادلات حاصل از تضاد منافع در برهه‌های زمانی مختلف که بین صاحبان بار، ســـرمایه‌گذاران در بندر و مدیریت سازمان‌های ذی‌ربط به ویژه ســـازمان بنادر و دریانوردی مشـــاهده می‌شـــود، خروجی همین نگرش جزیره‌ای در تدوین و اجرای طرح‌های جامع اســـت. تبدیل یک سند سیاســـتی به طرح‌های اجرایی با نگاه «درون‌گرا» ســـبب نادیده گرفتن فضای کسب و کار، فرصت‌ها و تهدیدهای بیرونی می‌شود.

طرح‌های جامع بندری یک نکته مغفول دیگر هم داشتند که در آخرین مورد این مسئله تا حدودی پوشش داده شد و آن عدم توجه به یکپارچگی ملاحظات محیط زیســـت درکنار ســـایر بخش‌های اقتصادی، مهندسی و اجتماعی است. از نقاط قوت ابلاغیه سیاســـت توسعه دریامحور، تأکید بر بهره‌برداری از زیست بوم با حفظ محیط زیست و جلوگیری از تخریب آن اســـت. این نـــه فقط در حوزه کشاورزی (شـــیلات) که در بهره‌برداری از ظرفیت‌های بازرگانی - صنعتی و لجستیکی دریا و بندر هم لازم‌الاجرا خواهد بود.

کوتاه سخن اینکه ابلاغ سیاست‌های کلان در حوزه اقتصاد دریامحور نشان از افزایش حساســـیت درست نسبت به مزایای کشور در ایجاد ارزش افزوده بالا و البته در تناسب با نیاز به سرمایه‌گذاری در هر دو بعد سرمایه‌های مالی و انســـانی و بهره‌برداری بهینه از ظرفیت جغرافیایی کشور است؛ اگرچه این مهم زمانی به نتیجه می‌رسد که بخشی از اهداف به حوزه ترانزیت و بخشـــی به مراودات بازرگانی خود کشور اختصاص یابد. هردوی این بخش‌ها نیازمند زیرساخت‌های دیگری اعم از قوانین و مقررات و به طور عملیاتی توان ترغیب صاحبان کالا (کشورها) به استفاده از مسیر ایران است. مدیریت و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف باید در مســـیری هماهنگ بـــرای این هدف گام بردارند.

جذب سرمایه نیز چه مبتنی بر بند هفتم سیاست ابلاغی با مشارکت بین‌المللی باشد و چه به تأکید در بند نهم بومی و محلی، دقیقاً نیازمند حمایت و ضمانت قانونی است تا دل صاحبانش را قرص و محکم نگاه دارد و نگران آینده نکند؛ آنچه در بند دوم با لزوم توجه به زیرساخت‌های حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی به آن دقیقاً اشاره شده است.

اگرچه نبایـــد از نظر دور داشـــت که بنابـــر ارزیابی‌های کارشناســـی، اقتصاد دریـــا خود در آینده بـــا چالش‌های متعددی نظیر کربن‌زدایی، اثرات بحران‌های سیاســـی بر زنجیره تأمین جهانی و حتی تغییرات ســـریع در فنّاوری اطلاعات مواجه اســـت؛ اما بدون‌شـــک چنانچه در آینده ایران ظرفیت دریا را چه برای مبادلات بازرگانی واردات و صادرات خود به‌کار گیـــرد و چه برای ترانزیت و ایفای نقشی مؤثر در تجارت بین‌الملل، باید هم از جنبه عملی و هم روانی اعتماد جهان را به شـــرایط اقتصادی خود و در رأس آن تصمیم‌سازی‌های حوزه اقتصادی جذب کند.

سند سیاستی توسعه دریامحور با دقت و درستی چندین منبع درآمدی را برای کشـــور متصور شـــده است. سبد متنوعـــی از حوزه کشـــاورزی و صـــادرات محصولات دریایی، خدمات بندری تا کشتیرانی و حتی سوخت‌رسانی (بانکرینگ) کـــه همگـــی می‌توانند برای کشـــور منابع درآمدی، اشـــتغال پایدار و در یـــک کلام ارزش‌افزوده ایجاد کنند.

شرط کافی برای بالفعل شـــدن چنین خوان گسترده‌ای، یکپارچگی و تعهـــد حاکمیتی به اهداف اســـت تا عمر تصمیمات بـــه عمر و ســـلیقه دولت‌هـــای مختلف گره نخورد.