

یک فعال رسانه‌ای در یادداشتی برای روزنامه دریایی سرآمد بررسی کرد

معشیت مردم در پی حادثه اسکله شهیدرجایی بندرعباس!

حمید الماسی نیا - اسکله شهیدرجایی، بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران که بخش عمده‌ای از مردم بندرعباس و مناطق اطراف در مشاغل وابسته به بندر کار می‌کنند: باربری، گمرک، حمل‌ونقل دریایی، خدمات

لجستیک و ... حادثه انفجار دراین اسکله باعث کاهش فعالیت‌های تجاری و متوقف‌شدن بخشی از این مشاغل شد و در نتیجه، معیشت هزاران خانواده را به خطر انداخت.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، حمید الماسی نیا، فعال رسانه در یادداشتی نوشت : حادثه و انفجار مهیب در بندر شهیدرجایی بندرعباس در تاریخ ۷ اردیبهشت ۱۴۰۴ تأثیرات گسترده‌ای بر زندگی و معیشت مردم منطقه و اقتصاد ملی ایران داشته‌است. این حادثه که ناشی از نگهداری نامناسب مواد شیمیایی خطرناک مانند پرکلرات سدیم در محوطه کانتینری بندر بود، منجر به کشته‌شدن حداقل ۲۵ نفر و زخمی شدن بیش از ۸۵۰ نفر شد.

بندر شهیدرجایی، بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران است که سالانه حدود ۱۰میلیون تن کالا را جابه‌جا می‌کند. با توقف فعالیت‌های این بندر پس از انفجار، هزاران نفر از کارگران، رانندگان، کارکنان گمرک و خدمات لجستیک با کاهش درآمد ی بیکاری مواجه شده‌اند. درحالی‌که بندر شهیدرجایی سهم بالایی در واردات و صادرات کشور دارد، لذا انفجار و اختلال در این بندر، باعث افزایش قیمت کالاها، کمبود برخی اقلام و افزایش هزینه‌های زندگی خواهد شد؛ هم در سطح محلی (بندرعباس) و هم ملی که در نتیجه فشار اقتصادی بیشتری بر خانوارها وارد می‌کند.

سانحه دلخراش اسکله شهیدرجایی ممکن است باعث نشت مواد شیمیایی یا سوختی به دریا شود که علاوه بر تخریب محیط‌زیست دریایی، معیشت صیادان محلی را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد. این انفجار باعث تخریب ساختمان‌ها و زیرساخت‌های بندری شده است که بازسازی آن‌ها نیازمند زمان و منابع مالی قابل توجهی خواهد بود و در میان آلودگی هوا نیز موجب نگرانی‌های بهداشتی شده است. همچنین ترس و اضطراب ناشی از این حادثه و نگرانی درباره آینده اقتصادی باعث افزایش اضطراب، افسردگی و دیگر اختلالات روانی در میان مردم منطقه می‌شود.

مشکلات زیست‌محیطی ناشی از انفجار اسکله شهیدرجایی بندرعباس بسیار گسترده و چندلایه هستند. براساس اطلاعات موجود و تحلیل‌های مشابه در حوادث اینچینی باعث پخش‌شدن موادی مانند پرکلرات سدیم، مواد نفتی، سوخت‌های صنعتی و سایر ترکیبات سمی به آب‌های خلیج فارس شده است. این آلودگی می‌تواند اکوسیستم دریایی منطقه، شامل ماهی‌ها، مرجان‌ها و موجودات کوچک‌تر را به‌شدت تخریب کند و ترکیبات شیمیایی می‌توانند باعث مرگ دسته‌جمعی ماهی‌ها و سایر آبزیان شوند که مستقیماً بر معیشت صیادان محلی هم اثر می‌گذارد و تخریب زیستگاه‌های ساحلی و دریایی به دلیل آلودگی نیز می‌تواند تعادل طبیعی بین گونه‌های مختلف (از پلانکتون‌ها گرفته تا ماهی‌های بزرگ‌تر و پرندگان دریایی) را مختل کند و روند بازسازی طبیعی سال‌ها زمان ببرد.

بندر شهیدرجایی به‌عنوان دروازه اصلی تجارت دریایی ایران، نقش حیاتی در صادرات و واردات کشور دارد. توقف فعالیت‌های بندر می‌تواند به تأخیر در تحویل کالاها و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل منجر شود. کاهش صادرات از طریق این بندر می‌تواند به کاهش درآمد‌های ارزی کشور منجر شود که در شرایط تحریم‌های اقتصادی، فشار مضاعفی بر اقتصاد ملی وارد می‌کند و تأثیر آن بر صنایع وابسته که به واردات مواد اولیه یا صادرات محصولات از طریق این بندر وابسته هستند، با اختلال در زنجیره تأمین مواجه خواهند شد.

شرکت‌های کوچک حمل‌ونقل، لجستیک، باربری، گمرک، صنایع بسته‌بندی، کارخانجات صادراتی و وارداتی به‌شدت آسیب خواهند دید که ورشکستگی برخی از این کسب و کارهای محلی و بیکاری گسترده آن‌ها را شاهد خواهیم بود. در پی این حادثه، کاهش عرضه کالا در بازار به‌ویژه در جنوب کشور (هم‌زمان، کرمان، فارس) باعث افزایش قیمت کالاهای وارداتی می‌شود و افزایش هزینه‌های مصرف‌کننده در سطح ملی حس خواهد شد، چون بندر شهیدرجایی محل اصلی ورود کالاهای اساسی است.

بی‌ثباتی در زنجیره‌های تأمین صنایع داخلی که مواد اولیه وارداتی داشتند (مثل خودروسازی، صنایع غذایی، داروسازی) با کمبود مواد اولیه روبه‌رو شده که تأخیر در تولید و عرضه محصولات داخلی پیش‌بینی می‌شود. بندر شهیدرجایی حدود ۷۰ درصد تجارت دریایی ایران را پوشش می‌دهد. این سانحه

یک استاد دانشگاه در نوشتاری برای «روزنامه سرآمد» بررسی کرد

در جست‌وجوی سکان‌دار و نقشه‌راه اقتصاد دریامحور

نقدی بر مسیر توسعه اقتصاد دریامحور به بهانه پخش میزگرد تخصصی راهبردهای توسعه اقتصاد دریایا به در رسانه ملی



سید گروه دریایه- مهدی عجمی - چند روز پیش بود که شبکه خبر صداوسیما جمهوری اسلامی ایران با برگزاری میزگردی با عنوان راهبردهای توسعه اقتصاد دریایا به حضور برخی فعالان و کارشناسان مرتبط با حوزه اقتصاد دریامحور به بررسی آخرین وضعیت و چالش‌های پیش‌رو در این حوزه پرداختند. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، دکتر مهدی عجمی، عضو هیأت علمی گروه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی دانشگاه صنعتی شاهرود و رئیس پیشین انجمن مهندسی دریایی ایران در نوشتاری اختصاصی برای این روزنامه به بهانه برگزاری این میزگردی تلویزیونی به نقد مسیر توسعه اقتصاد دریامحور در کشور پرداخته است. این نوشتار را در ادامه می‌خوانید:

الف -ضرورت بازنگری در حکمرانی دریایی برای توسعه اقتصاد دریایا

در روزگار پرچالش امروز که اقتصادهای منطقه‌ای و جهانی در رقابتی سخت و سریع بر سر بهره‌برداری مستقیم و غیرمستقیم هوشمندانه از ظرفیت‌های طبیعی و ژئوپلیتیکی دریایی هستند، ایران نیز با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰کیلومتر نوار ساحلی، فرصت منحصره‌فردی در اختیار دارد که اگر به‌درستی درک و مدیریت شود، می‌تواند یکی از موتورهای محرک اصلی توسعه پایدار ملی باشد. بااین حال، توسعه اقتصاد دریاپایه در کشور، همچنان در سایه ابهام، تشتت نهادها و فقدان مدل اجرایی جامع باقی مانده است.

شامگاه سوم اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۴، میزگردی تلویزیونی با موضوع «راهکارهای توسعه دریامحور» از شبکه خبر پخش شد؛ نشست‌ی که اگرچه در ظاهر تلاش داشت به پرسش‌های بنیادین این حوزه پاسخ دهد، اما با ترکیب مهمانان نه‌چندان کافی، جامع و نامسلط در حوزه سیاست‌گذاری اقتصاد دریایا به طرحی سطحی از مباحث، نتوانست راهی به سوی تبیین راهبردی این مفهوم باز کند. این متن تحلیلی، ضمن نقد سازنده آن میزگرد، تلاش دارد تا به ۲پرسش کلیدی که توسط مجری -کارشناس فرهیخته برنامه مطرح شد، پاسخ دهد:

۱- متولی اصلی هدایت و راهبری توسعه اقتصاد دریاپایه در ایران کیست؟

۲- آیا مدل و فرآیند مشخصی برای توسعه این اقتصاد در کشور وجود دارد یا خیر؟

بر مبنای مستندات، تجربه‌های زیسته و تحلیل عملکردی ساختارهای موجود، در این گزارش تلاش شده تصویری دقیق‌تر، کاربردی‌تر و ریشه‌ای‌تر از موانع و راهکارهای موجود برای توسعه اقتصاد دریایا به در ایران ترسیم شود؛ تلاشی که بر تعهد به وطن، نه از سر تعلق به جناح یا ساختاری خاص.

ب-میزگردی شتاب‌زده در قامت یک مسئله‌فراملی

در شبانگاه سوم اردیبهشت۱۴۰۴، در قالب میزگردی با حضور کارشناسان، به «راهکارهای توسعه دریامحور» پرداخته شد. این برنامه که با شرکت «رضا بخشی‌آنی» (معاون توسعه اقتصاد دانش‌بنیان معاونت علمی ریاست جمهوری)، «دکتر مسعود پل‌مه» (دبیرکل تشکل ملی کشتیرانی ایران)، «حسین بیگ‌محمدلو» (کارشناس اقتصاد دریا) و «حمید آذرمند» (کارشناس مسائل اقتصادی) برگزار شد، در ظاهر هدفی راهبردی را دنبال می‌کرد، اما آنچه در اجرا پدیدار شد، تصویری گویای شتاب‌زدگی، پراکندگی محتوایی و عدم حضور چهره‌های کلیدی‌تر این حوزه بود.

برنامه‌ای که ظاهراً به بهانه جلسه ریاست‌جمهوری درباره اقتصاد دریاپایه که روز دوم اردیبهشت آن برگزار شده بود، به قید فوریت و به شکلی عجولانه ترتیب داده شد.

سؤالات مطرح‌شده هرچند پرمضمون و بنیادین بودند، اما بیان آن‌ها کلی، تکرارگونه و بدون جمع‌بندی بود. مضامین کلی مطرح‌شده در برنامه شامل محورهای زیر بود:

۱-متولی دریا و توسعه آن در ایران کیست؟

۲-آیا مدل توسعه دریامحور/دریایا به داریم؟ اگر آری، چگونه است؟

۳-چه زیرساخت‌های نرم و سخت‌افزاری برای آن مهیاست؟

۴-چه مشوق‌هایی برای ذی‌نفعان دیده شده؟

۵-جایگاه مشارکت‌های مردمی و بخش خصوصی چیست؟

۶-نقش دولت در این میان چیست؟

۷-آیا تحلیل‌های هزینه- فایده در اختیار داریم؟

اما چرا با وجود این پرسش‌های مهم، برنامه بی‌نتیجه ماند؟ پاسخ روشن است: بسیاری از پاسخ‌ها اساساً هنوز وجود ندارند. یا کاملاً بالعکس، هستند آن‌هم خیلی نزدیک به ما و حتی تجربه‌شده، ولی به دلایلی گویا صلاح نیست دیده شوند یا بازگو و زنده شوند! و مانند بسیاری از کرسی‌های صرفاً نظری و سطحی، فقدان کار کارشناسی، نبود داده‌های میدانی معتبر و خلأ مستندسازی سیاستی سبب شد تا حتی اشاره‌های دقیق یا ارجاعی مستدل به مباحث مطرح‌شده، نشود.

جای خالی بسیاری از مؤثرین، متخصصان و صاحب‌نظران که مسبق به اسناد بسیار، سوابق کاری ارزشمند در حوزه توسعه دریامحور/دریایا به داشته‌اند، کاملاً خالی بود؛ حال‌چه اشخاص حقیقی و چه نمایندگان اشخاص حقوقی‌ای چون: شورای عالی صنایع دریای؛ انجمن‌های جامع دریایی مانند انجمن مهندسی دریایی ایران و انجمن سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی ایران؛ بخش‌ها و سازمان‌های دولتی مرتبط نظیر سازمان بنادر و دریانوردی، محققان و پژوهشگران توانمند بدنه دانشگاهی کشور، شرکت‌های مشاور مجری طرح‌های ملی مرتبط با دریا (طرح‌های جامع، آمایشو...)، نیروهای مسلح و نظامی و...و این سیاهه نیز متأسفانه یا خوشبختانه بازبگراشت آئندرز یاد و گسترده‌اند که شاید فقط روزها به طول بینجامد تا کامل شود، چراکه بسیاریند شورها، کارگروه‌ها، نهاده‌ها، سازمان‌ها، ارگان‌ها، مجامع، هیات‌ها و کلا ساختارهای دولتی و خصوصی و مردمی در مقیاس‌های مختلف از بین‌المللی و ملی گرفته تا شهری و حتی روستایی که خود را صاحب‌نظر در امر راهبردی توسعه دریایا به می‌دانند و باید دیده و شنیده شوند.

یک تذکر: قبل از هر چیز باید گوش‌زد کرد که تبیین و شناساندن این مقوله جدید و غریب برای فرهنگ عامه مردم کشور ما که سال‌هاست با اقتصاد خشکی و نه دریایی انس گرفته و سروکار داشته و دارند، هنوز کاری برایش انجام نشده و به یقین می‌توان گفت که بیش از ۹۰درصد جامعه با این مقوله کاملاً ناآشناست و برای همین هم هست که هنوز عزمی بر مردم‌نهادبودن و مردمی‌محورشدن این اقتصاد را هنوز نشنیده‌ایم و لمس نکرده‌ایم. عدم حضور و مشارکت مردم در یک چنین طرحی قطعاً به معنای شکست آن خواهد بود حالا هرچقدر هم هزینه و تلاش شود.

ای کاش در این جلسه از میان آن همه بحث و سوالات چالشی و اساسی، فقط به یکی، دو مورد اکتفا می‌شد تا بهتر به جمع‌بندی و نتیجه‌گیری می‌رسیدند عزیزان آن میزگرد. ای کاش در این جلسه و با کمی مخاطب قراردادن عامه مردم، این اقتصاد مهم را برای مردمی که قطعاً رکن اصلی اجرایی و ذی‌نفع واقعی این اقتصاد هستند، بیشتر تبیین می‌کردند و بعد به سراغ چالش‌های اصلی و حاکمیتی آن که برای مثال متولی کیست و مدل چیست می‌رفتند و برویم!

میزگرد در هر حال و به هر صورت برگزار شده و ما هم در پی بررسی و نقد منصفانه و علمی همان محتوا باید باشیم، پس در ادامه و بر پایه تحلیل این ناکامی، به بررسی دقیق‌تر دوپرسش بنیادینی که محور اصلی این نوشتار است، خواهیم پرداخت: نخست متولی کیست؟ دوم آیا مدلی اجرایی وجود دارد؟

ج-متولی توسعه اقتصاددریاپایه: حلقه گمشده باظرفیت مغفول؟

یکی از اصلی‌ترین چالش‌های توسعه اقتصاد دریایا به در ایران، نبود یک نهاد مشخص، معتبر و مورد اجماع برای هدایت و راهبری این مقوله چندوجهی است. پرسش «متولی کیست؟» گرچه بارها در محافل مختلف مطرح شده، اما کمتر پاسخی روشن، مستند و با پشتوانه تجربی برای آن عرضه شده است.

در اینجا و بدون هیچ موضع‌گیری و طرفداری سیاسی و جناحی، می‌خواهم واقعیتی را بازگو کنم ولی متأسفانه با کوهی از حسرت و ای کاش مواجه هستم! باز هم تاکید می‌کنم اگر بنابه اقتضا و الزام رعایت اخلاق حرفه‌ای در بیان واقعیت‌ها، از دولت و جناح و

گروهی بیشتر نام خواهم برد یقین بدانید نه از روی جانبداری و طرفداری است، بلکه کاملاً مستند به عملکردهایی است که طی سال‌های ۱۴۰۰ به بعد می‌توان به راحتی آن‌ها را دنبال، رصد و راستی آزمایی کرد.

براساس تجربه زیسته نگارنده، می‌توان گفت که از اواخر سال ۱۴۰۰ و با آغاز به‌کار دولت سیزدهم، برای نخستین‌بار نگاه حاکمیتی نسبت به مقوله دریایا به از شعار خارج و وارد فاز اقدام شد. مقوله‌ای که سال‌ها در اسناد بالادستی مسکوت مانده بود، به مدد اراده‌ای تازه جان گرفت و به سرعت در قالب شورها، کارگروه‌ها و برنامه‌های گوناگون، دریامحورشدن اقتصاد را به‌عنوان یک اولویت ملی مطرح ساخت.

قطعاً دولت سیزدهم و شهیدجمهور عزیزمان (دکتر ریسی) آغازگر نگاه واقعی و عملی به دریا و مقوله دریایا به اسناد و ابلاغات بالادستی‌ای بود که سال‌ها با تکلیف مانده و به دلایل مختلف و نامعلوم محکوم به بی‌اعتنایی بود. قبل از آن هیچ اقدام واقعی و عملی‌ای دیده نمی‌شود یا فقط در اندک نوشته‌ای و اندک‌تر حرف‌هایی شاید رسانه‌ای می‌شد. در دولت سیزدهم با سرعت و روندی بی‌نهایت تصاعدی، رویکردها، نگاه‌ها، فرآیندها، جلسات، شورها و کلاف‌افکار حاکمیت، جامعه دانشگاهی، انجمن‌های مردم‌نهاد، تشکل‌های خصوصی به سمت دریا رفت. از یک دوره گذار اولیه و از اواسط سال ۱۴۰۱، دکترین موضوع دریا و لزوم دریامحورشدن و دریایا به بودن اقتصاد ما (البته با دستمایه و سسوزه قرارگرفتن پرت‌رنگ‌تر برخی سکتورهای آن مانند تأمین آب، شیلات، گردشگری، ارتقای بنادر، بهره‌وری حداکثری از پتانسیل‌های مناطق ساحلی، توسعه صحیح صنایع آب‌بر و...) عملاً در تمامی لایه‌های دولتی و حاکمیتی و علمی و خصوصی و حتی مردمی ورود کرد و نقل و نقل مجالس و محافل شد.

از اوایل ۱۴۰۲، وفاق ملی و مشارکت سیاسی نسبتاً حداکثری در جامعه و صنعت و دانشگاه و دولت و ملت بر لزوم توجه ویژه به کاش گیری اقتصاد دریایا به به‌وجود آمد. برنامه‌های توسعه ملی، ابلاغات جدی و لازم‌الاجرای مقام معظم رهبری، مصوبه‌های ملی و استانی و منطقه‌ای و... خلاصه سیل مثبت و عظیمی از اشتیاق همه‌جانبه برای تحقق اقتصاد دریایا به به راه افتاد و در میان انبوهی از اثرات یأس و ناامیدی پس از دوران کرونا، تهدیدهای مختلف و مکرر دشمنان، سایه تحریم‌ها، بن‌بست در توسعه اقتصادهای سنتی و بسیاری از دیگر عوامل، نهال اقتصاد دریامحور/دریایا به که به سختی از میان خروارها خاک بی‌توجهی و دیده نشدن، سالیان، در حال احتضار بود، زنده شده و به سرعت بالنده شد.

این نهال کم‌توان‌اما یک‌زن‌عیم و یک‌قیم و حامی می‌خواهد که همه را برای رشد او به صف کند. یک نهاد قوی و قابل احترام برای انبوهی از سازمان‌ها و ارگان‌ها و بخش‌ها در مقیاس‌های مختلف که او را به حاکمیت و حکمیت بپذیرند و همگی (بدون تقدم و تاخر و مقام بالاتر و پایین‌تر) عضوی از آن نهاد باشند و تحت حاکمیت کاملاً مشورتی او، کار را جلو ببرند... فکر کنم پاسخ را گفتیم! آن حاکم نباید سازمان باشد، نباید ارگان باشد، نباید ساختار جدید باشد. مانند کارگروه جدید، وزارت جدید، سازمان و ساختار جدید و...چراکه همه را آموده‌اند و چیزی جز اقامه دعای جدید و شکست در پی نداشته است. ماهیت این نهاد حاکم برای پیشبرد و توسعه اقتصاد دریایا به باید شورا و مشورتی باشد و چه مناسب‌تر از تنها و عالی‌ترین شورای عالی تخصصی دریایی کشور، یعنی شورای عالی صنایع دریایی که در دوره‌ای به این واقعیت و لزوم نهادینه‌شدن «حاکم شورایی» رسیدیم و برکاتش را دیدیم.

پیشنهادمشخص: احیای شورای عالی صنایع دریایی

نویسنده با ارائه مستندات تاریخی و تجربی، شورای عالی صنایع دریایی را به‌عنوان بهترین گزینه موجود برای تصدی نقش «متولی توسعه» معرفی می‌کند؛ شوری که در اوج فعالیت‌های شورایی کشور و با مشارکت بی‌سابقه تمامی ارگان‌های نظامی، علمی، دولتی و خصوصی، نمونه‌ای کم‌نظیر از حکمرانی شورایی مؤثر در حوزه دریایا را رقم زد.

نکته کلیدی آن است که برخلاف بسیاری از نهادهای ناکارآمد ایجادشده، این شورا نه متولی‌گری اداری می‌کرد، نه ریاست‌طلبی ساختاری داشت؛ بلکه با ماهیت «شورایی، مشورتی و شبکه‌ای» خود، موفق شد تا بسیاری از بخش‌ها را بدون اصطکاک در کنار هم بنشاند و مسیر تصمیم‌سازی را هموار سازد.

با محوریت قرارگرفتن این شورا در مقوله پیشبرد اهداف اقتصاد دریایا به، خدمات ارزنده و مثال‌زدنی آن که در بدنه تمامی دولت‌های قبلی و شاید در هیچ موضوع و مقوله‌ای، نماد و نمونه‌ای برای آن‌ها نمی‌توان یافت، آغاز شد.

در این قسمت و برای بیان این خدمات و فعالیت‌ها واقعا دست و قلم و بیانم قاصر و ناتوان است. جلسات و کارگروه‌های تخصصی، مشورتی، استانی، ملی، پژوهشی، استراتژی، مردم‌نهاد، دولتی، خصوصی و... و وقت و بی‌وقت با قدرت رو به جلو بود و تمامی نهادها و سازمان‌ها از تمام بخش‌های خصوصی و دولتی پای کار بدون هیچ چشمداشت و رقابت منفی‌ای (همه در یک فضای رفاقتی و رقابتی مثبت و رو به جلو؛ دستاوردها، وفاق‌ها و هم‌افزایی‌ها بود که روزبه‌روز و در سایه نیت پاک و خالص شورا و مدیران آن و صداپتبه همراهی و اعتماد همه بخش‌ها به دست می‌آمد. نهادهای نظامی (ارتش و سپاه) با آن همه نفوذ و هیت‌شان، سازمان بنادر با آن قدرت و گستردگی، سازمان شیلات با آن سابقه و توانمندی، معاونت‌های ریاست جمهوری، شرکت‌های کوچک و بزرگ خصوصی، تولیدی، خدماتی، دانشگاه‌ها، اتاق‌های فکر سازمان‌ها، شرکت‌های مهندسی مشاور دریایی، پیمانکاران دریایی، حتی در صورت لزوم نهادهای امنیتی و اطلاعاتی و هرآنکه فکشرش را بکنیک پای کار بودند. چه جلسات مفید و چه فضای رو به جلویی و... و توقف و تعللی در کار نبود. جلسات ساعت و زمان نمی‌شناخت؛ از ساعت ۶صبح و گاه‌ا بلافاصله بعد از نمازهای صبح تا پاسی از شب.

همه اینها در نهایت سادگی و سرعت. خبری از بازبدهای میدانی بی‌جهت، هزینه‌کردهای هتکفت، دیسپلین‌های اداری و مدیریتی اضافه‌نبود و همه غالباً بدون حکم و ردیف پرداخت اضافه و ویژه و تنها به حکم عشق به اعتلای به وطن و میهن و اسلام و نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران پای کار بودند و بنده حقیر هم کوچک‌ترین عضو این جمع که به‌واسطه بُعد مسافت محل سکونت و کارم در تهران، هفته‌ای یکی، دو روز شاید افتخار مشارکت و خدمت داشتم.

برای بیان حتی اندکی از خدمات و فعالیت‌ها و دستاوردهای آن دوران و راهبری به غایت مدیرانه و حرفه‌ای شورای عالی صنایع دریایی، همانطور که گفت‌م بیان و قلم قاصر و ناتوان است و چه بسا خود کتابی جداگانه جهت مستندگویی عرایضم را می‌طلبید. پس به همین اندک توصیف آن دوران طلایی کفایت می‌کنم ولی لازم می‌دانم روزی، جایی و به گونه‌ای، در نوشتاری یا در برنامه‌ای، خدمات و فعالیت‌های ریز و درشت و دیده‌شده و نشده دوران هدایت و راهبری شورای عالی صنایع دریایی ایران برای همگان باز شده، مرور و تبیین شود که خدا را شکر همه هم مستند هستند. از آن مهم‌تر، الگوی موفق مدیریتی و راهبردی آن برای پیشبرد مقوله توسعه اقتصاد دریایا به هست که باید بیان شده و به‌عنوان یک درس و تجربه مدیریتی موفق به آن بنگریم.

در انتهای این مبحث (و به عنوان پاسخ سوال اول میزگرد توسعه دریامحور شامگاه سوم اردیبهشت شبکه خبر) می‌توانم به یقین ادعا کنم که علی‌رغم تعدد و تنوع عجیب و غریبی که در مقوله متولیان دریایی کشور داریم، تجربه خوب و موافی در هم‌افزایی این قوم دریا داشته‌ایم که ای کاش دوباره زنده شود با سازوکار اصلاح‌یافته‌تر ولی همان ساختار شورایی خود و نه ایجاد تغییرات اساسی که آن‌را از ماهیت مقبول خود برای قوم دریا خارج کند. شورا، ذاتاً شورااست پس ادعای ریاست ندارد و همین باعث شده و می‌شود که مقبول بزرگان و زعمای قوم قرار گیرد تا در سایه هدایت و راهبری مشورتی او کار کنند و اقتصاد دریا را توسعه دهند. فقط ماهیت شنورایی گونه‌بودن می‌تواند قدرقدرت دریایی ما را یکجا جمع کرده و هرگونه تشکل و ساختار دیگری -چه از قبل موجود بوده یا تازه تأسیس باشد-را محکوم به شکست کند یا حداقل چرخه و دور باطلی را پیش رو بگذارد.

شورای عالی صنایع دریایی، نیازمند برخی اصلاحات است. نویسنده همچنین یادآور می‌شود که برای تقویت این شورا باید:

•از زیر مجموعه وزارت صمت خارج شود؛

•مستقیماً ذیل ریاست جمهوری قرار گیرد؛

•و عنوان آن متناسب با مأموریت جدید به «شورای عالی دریایی» یا مشابه آن تغییر یابد تا جامعیت بیشتری داشته باشد.

بر پایه این تجربه، پاسخ پرسش نخست میزگرد به روشنی این است:

تنها ساختاری که تجربه موفق و واقعی هم‌افزایی ارکان دریایی کشور را داشته، شورای عالی صنایع دریایی است؛ شورایی که باید