سرآمد اقتصاد

دوشنبه-۷مهر ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۳۱۰

شیلات

تصویب اعتبار ۹۳۰ میلیارد تومانی برای بهسازی و ساماندهی بنادر صیادی در سال جاری

امسال هزار و ۹۳۰ میلیارد تومان، جهت اجرای پروژه‌های احداث، بهسازی و ساماندهی جنوب و شمال کشور مصوب شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد طاهری با اشاره به افزایش چشمگیر اعتبارات مصوب بنادر صیادی کشور، در گفت‌وگو با خبرنگار مانا گفت: امسال هزار و ۹۳۰ میلیارد تومان، جهت اجرای پروژه‌های احداث، بهسازی و ساماندهی جنوب و شمال کشور مصوب شده است.

محمد طاهری مدیر کل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران در خصوص اعتبارات تخصیص یافته به بنادر صیادی کشور اظهار داشت: امسال هزار و ۹۳۰ میلیارد تومان، جهت اجرای پروژه‌های احداث، بهسازی و ساماندهی جنوب و شمال کشور مصوب شده است.

وی با اشاره به افزایش چشمگیر اعتبارات مصوب بنادر صیادی کشور در سال جاری، تصریح کرد: ۹۳۰ میلیارد تومان از این میزان از محل بودجه عمرانی سنواتی امسال بنادر صیادی و هزار میلیارد تومان نیز از محل طرح محرومیت زدایی به پروژه‌های بنادر صیادی کشور مصوب شده است.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، خاطرنشان کرد: سال گذشته فقط تخصیص ۶۵۰ میلیارد تومان از محل بودجه عمرانی سنواتی بنادر صیادی مصوب شده بود که امسال این رقم با افزایش ۲۷۰ میلیارد تومان به ۹۳۰ میلیارد تومان رسیده است.

طاهری با اشاره به اینکه امسال برای نخستین بار است که از محل طرح محرومیت زدایی به پروژه‌های بنادر صیادی کشور، تخصیص اعتبار مصوب شده است، گفت: با توجه به گذشت بیش از شش ماه از سال تاکنون هیچگونه اعتباری تخصیص نیافته است که با پیگیری انجام شده از سوی دفتر بودجه، قرار است تا اواسط مهرماه مبلغ ۴۰۰ میلیارد تومان اعتبار از محل بودجه سنواتی تخصیص یابد.

رفع موانع مراکز نرسری میگوی گواتر و توسعه مراکز جدید

در راستای ارتقاء مدیریت مزارع میگو، مشکلات مراکز نرسری مجتمع گواتر بررسی و راهکارهای توسعه مراکز جدید مطرح شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، جلسه‌ای با محوریت بررسی مشکلات بهره‌برداری از مراکز نرسری موجود در مجتمع پرورش میگوی گواتر ، امروز ۶مهرماه ۱۴۰۴ در سالن جلسات معاونت توسعه آبزی‌پروری سازمان شیلات ایران برگزار شد.

این نشست با حضور مدیرکل دفتر امور میگو و آبزیان آب شور سازمان، نمایندگانی از اداره کل شیلات استان سیستان و بلوچستان و برخی صاحبان مزارع منطقه، به‌صورت حضوری و وبیناری برگزار شد.

در این جلسه، موانع موجود در مسیر فعالیت مراکز نرسری ساخته‌شده، راهکارهایی برای رفع مشکلات و بهره‌برداری مؤثر در سال زراعی آتی، امکان‌سنجی ایجاد مراکز جدید در منطقه گواتر و ... مطرح و مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

هدف از این اقدامات، فراهم‌سازی زیرساخت‌های لازم برای افزایش و توسعه تولید پایدار و ارتقاء بهره وری و نهایتاً تحقق اهداف پیش بینی شده در برنامه هفتم توسعه آبزی پروری سال‌های آینده عنوان شد.

سهم ۵,۷درصدی استان گیلان از کل تولیدات شیلاتی کشور

استان گیلان با ۸۵هزار تن تولید آبزیان ناشی از صید و آبزی پروری ۵,۷ درصد از کل تولیدات شیلاتی کشور را به خود اختصاص داده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، کوروش خلیلی در این باره گفت: در سال ۱۴۰۳ میزان صید و صیادی ۱۱هزار تن و میزان آبزی پروری ۷۴ هزار تن برآورد شد که این مقدار تحقق ۱۱۱درصدی اهداف برنامه را دربر دارد.

کوروش خلیلی مدیرکل شیلات استان گیلان افزود: تولید۸۵ هزارتنی آبزیان در سال ۱۴۰۳ برای ۱۳۷۰۰ نفر اشتغال مستقیم ایجاد کرده و سرانه عرضه آبزیان نیز به میزان ۱۴,۰۸ کیلوگرم برآورد شده است.

وی در ادامه گفت: کل سرمایه گذاری انجام شده ۱۷۴میلیارد تومان بوده که ۲۴,۵ میلیارد تومان از بودجه عمومی، ۸۷,۴میلیارد تومان از تسهیلات بانکی و ۶۲,۴میلیارد تومان توسط بخش خصوصی تامین شده است که در مجموع سهم استان از کل سرمایه گذاری ۰,۵۱ درصد برآورد شده است.

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

طرح «شارک» کشتی‌سازی ایران را متحول می‌کند؟

«طرح شارک» پروژه‌ای که قرار است به شناسایی، ارزیابی و رتبه‌بندی کشتی‌سازان ایران بپردازد

گروه صنایع دریایی-امید عباسی- ایران با داشتن مرزهای آبی گسترده و دسترسی به آب‌های بین‌المللی، از موقعیت جغرافیایی مناسبی برای توسعه صنعت کشتی‌سازی برخوردار است. صنعت کشتی‌سازی در ایران سابقه‌ای بیش از ۵۰سال دارد و با وجود داشتن منابع و ظرفیت‌های فراوان در این زمینه، از جمله موقعیت استراتژیک و نیروی انسانی متخصص، با مشکلاتی مواجه است که در عمل موجب شده تا ظرفیت خالی در کارخانه‌ها و نیمه‌تمام ماندن پروژه‌ها ایجاد شود. ایران در مقایسه با سایر کشورهای منطقه، سهم کمی در ساخت شناورها دارد و البته براساس برخی گزارش‌ها همچنان واردات شناورهای خارجی ادامه دارد؛ واردات در حالی انجام می‌شود که توانایی ساخت و تعمیر بسیاری از شناورهای مورد نیاز کشور در داخل وجود دارد. به باور کارشناسان، با وجود سابقه و ظرفیت‌های قابل توجه در صنعت کشتی‌سازی، ایران هنوز با چالش‌های جدی در این حوزه مواجه است و برای شکوفایی این صنعت نیازمند توجه بیشتر، سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی دقیق برای بهره‌برداری کامل از توانمندی‌های داخلی است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، آنطور که خبرگزاری‌ها گزارش داده‌اند؛ طرح «شارک» با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت، شورای‌عالی صنایع دریایی و صندوق توسعه صنایع دریایی در آینده نزدیک به اجرا در می‌آید و کارخانه‌های بزرگی مانند ایزوایکو و صدرا را به هم‌راستایی با استانداردهای بین‌المللی سوق می‌دهد. هدف اصلی این طرح، تقویت جایگاه ایران در بازارهای جهانی صنایع دریایی، کاهش وابستگی به واردات و تسهیل توسعه صادرات خدمات دریایی اعلام شده است. علاوه بر بهبود کیفیت، این پروژه صنایعی رقابتی‌تر را ایجاد کرده و فرصت‌های شغلی جدیدی در این حوزه فراهم می‌کند. براساس گزارش‌های منتشرشده، طرح «شارک» نقطه‌عطفی در جهش صنعت کشتی‌سازی کشور است که می‌تواند با به‌کارگیری فناوری‌های نوین و مدیریت بهینه، نقشی موثر در رشد اقتصادی دریامحور ایران ایفا کند و مسیر توسعه پایدار را هموار سازد.

تازه‌ترین آمارها نشان می‌دهد که ارزش بازار جهانی کشتی‌سازی در سال ۲۰۲۵ به بیش از ۱۵۵میلیارد دلار رسیده است؛ رشدی که عمدتاً مرهون تقاضای فزاینده برای کشتی‌های سبزتر، ایمن‌تر و هوشمندتر است. اما بازیگران اصلی میدان تولید کشتی در جهان همچنان محدود هستند؛ چین همچنان بزرگ‌ترین تولیدکننده کشتی در جهان است و کره‌جنوبی، ژاپن، فیلیپین و ویتنام رتبه‌های بعدی کشورهای تولیدکننده کشتی را به خود اختصاص داده‌اند. طبق گزارش‌های رسمی منتشرشده، این پنج‌کشور آسیایی در مجموع بیش از ۸۵درصد ظرفیت کشتی‌سازی جهان را در اختیار دارند.

چشم‌انداز اجرای طرح «شارک» برای کشتی‌سازی

روز گذشته بود که سهیل معمارباشی، معاون بهره‌برداری و صنایع حمل‌ونقل ایدرو از آغاز طرح «شارک» خبر داد؛ سیستمی نوین که با هدف تقویت اقتصاد دریامحور کشور و کاهش وابستگی به واردات اجرایی می‌شود. پروژه‌ای که به شناسایی، ارزیابی و رتبه‌بندی کارخانجات کشتی‌سازی در کشور می‌پردازد تا ساختاری منسجم برای افزایش بهره‌وری، شفافیت و رقابت‌پذیری در این صنعت استراتژیک فراهم آورد. معمارباشی در صحبت‌های خود درباره اجرایی‌شدن این طرح تأکید کرد که صنعت کشتی‌سازی و تعمیر شناورها به عنوان یکی از بخش‌های کلیدی اقتصاد دریامحور، نیازمند ارتقای سطح کیفی و همسویی با استانداردهای جهانی است.

آنطور که رسانه‌ها گزارش می‌دهند؛ طرح «شارک»(شناسایی، ارزیابی و رتبه‌بندی کارخانجات کشتی‌سازی) توسط ایدرو کلید خورده و به عنوان ابزاری راهبردی برای نوسازی صنعت معرفی شده است. اجرای این طرح در بخش‌های مختلفی برنامه‌ریزی شده است؛ از جمله رتبه‌بندی براساس معیارهای دقیق که طی آن کارخانه‌ها بر پایه بهره‌وری، کیفیت تولید، ظرفیت فنی و رعایت استانداردهای بین‌المللی ارزیابی می‌شوند؛ موضوعی که می‌تواند رقابت سالم را ترویج دهد.

در اجرای طرح «شارک» همچنین قرار است با استفاده از فناوری‌های دیجیتال، فرایند ارزیابی سریع و دقیق انجام شود که وابستگی به روش‌های سنتی را کاهش می‌دهد. طرح «شارک» همچنین کارخانه‌ها را برای ورود به بازارهای بین‌المللی آماده کرده و جایگاه ایران را در صنایع دریایی تقویت می‌کند. در عمل نیز سازمان ایدرو با یکپارچه‌سازی تقاضا، ساخت، تأمین مالی و بهره‌برداری، زنجیره ارزش را بهینه می‌سازد. به اعتقاد کارشناسان؛ این طرح، گامی بزرگ در کاهش وابستگی به واردات و افزایش صادرات خدمات دریایی است. «شارک» نه‌تنها بهره‌وری را ارتقا می‌دهد، بلکه با تمرکز بر نیروی متخصص، آموزش و زیرساخت‌ها، صنعت را به سمت اقتصاد دانش‌بنیان سوق می‌دهد.

سیمای صنعت کشتی‌سازی و چالش تحریم‌ها

صنعت کشتی‌سازی ایران، با تمرکز بر تعمیر، ساخت و نوسازی شناورها، در حال حاضر از ظرفیت‌های قابل‌توجهی برخوردار است، اما رشد آن محدود به عوامل خارجی و داخلی شده است. مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران(ایزوایکو)، به عنوان بزرگ‌ترین مجموعه کشتی‌سازی در خاورمیانه و زیرمجموعه ایدرو، نقش محوری ایفا می‌کند. این مجتمع قادر به طراحی و ساخت شناورهای متنوع از جمله کشتی‌های تجاری، نظامی و فراساحلی است و در سال‌های اخیر، پروژه‌هایی مانند تعمیر کشتی‌های روسی توسط شرکت صنایع دریایی ایران(صدرا) را پیش برده است.

ناوگان دریایی ایران نیازمند سرمایه‌گذاری ۴میلیارد دلاری برای گسترش است، که این امر بر چالش‌های مالی تأکید دارد. ۳کنسرسیوم عمده کشتی‌سازی نیز برای هماهنگی پروژه‌ها تشکیل شده‌اند. از طرف دیگر، تحریم‌های اخیر خزانه‌داری آمریکا در ژوئیه ۲۰۲۵، که ۵۲کشتی و ۵۳نهاد مرتبط با شبکه شمخانی را هدف قرار داد، بر عملیات این شرکت‌ها سایه افکنده و دسترسی به قطعات را دشوارتر کرده است. در چنین شرایطی بازگشت تحریم‌های سازمان ملل از روز گذشته(۲۸سپتامبر ۲۰۲۵) پس از شکست مذاکرات هسته‌ای، می‌تواند موجب کاهش سرعت پیشرفت و تحول صنعت کشتی‌سازی باشد. این تحریم‌ها که ۱۰سال پس از توافق برجام بازگردانده شده، شامل ممنوعیت تسلیحاتی، مسدودسازی دارایی‌های افراد و نهادها(از جمله ایدرو و ایزوایکو) و محدودیت‌های مالی گسترده است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که ناوگان دولتی ۱۱۵کشتی ایران که بخش عمده‌ای از صادرات نفت را مدیریت می‌کند، مستقیماً هدف قرار گرفته و عملیات آن تحت ریسک بالای توقیف قرار دارد. در چنین شرایطی به باور کارشناسان، تحریم‌های سازمان ملل تأثیر دوگانه‌ای خواهند داشت. در تاثیر کوتاه‌مدت، افزایش هزینه‌های عملیاتی و اختلال در زنجیره تأمین که می‌تواند پروژه‌های ساخت را تا ۵۰-۳۰درصد کندتر کند. نرخ ارز در حال حاضر رو به افزایش است و قیمت مواد اولیه را بالا برده که این امر بر طرح‌هایی مانند «شارک» فشار وارد می‌کند.

بااین‌حال، تأثیر مالی آن کمتر از تحریم‌های آمریکاست، زیرا سازمان ملل بر جنبه‌های تسلیحاتی تمرکز دارد و نه مستقیماً بر تجارت غیرنظامی. در بلندمدت، این وضعیت می‌تواند ایران را به سمت خودکفایی بیشتر سوق دهد —مانند تمرکز بر ناوگان سایه و فناوری‌های بومی—اما ریسک انزوای کامل از بازارهای جهانی را افزایش می‌دهد. کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که بدون مذاکرات جدید، صنعت ممکن است به سمت بازارهای آسیایی(چین و هند) گرایش یابد، اما رشد سالانه آن از ۵درصد به کمتر از ۲درصد کاهش یابد. در نهایت، بازگشت تحریم‌ها، نه‌تنها چالش، بلکه کاتالیزوری برای نوآوری داخلی خواهد بود.

چشم‌انداز آینده صنعت کشتی‌سازی

در حالی‌که صنعت کشتی‌سازی و شناورسازی ایران با سابقه‌ای بیش از نیم‌قرن، به عنوان یکی از ستون‌های اقتصاد دریامحور کشور شناخته می‌شود، گام‌های تازه‌ای برای تحول ساختاری آن برداشته شده است. این صنعت که در سال‌های اخیر تحت فشار تحریم‌های بین‌المللی قرار داشته، اکنون با ابتکاراتی مانند طرح «شارک» در سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران(ایدرو)، در مسیر افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری جهانی گام برمی‌دارد.

با وجود چالش‌های عمیق تحریم‌ها، ساختارهای ناکارآمد و تنش‌های منطقه‌ای، مسیر پیش روی توسعه و تحول صنعت کشتی‌سازی ایران امیدوارکننده است. طرح «شارک»، به عنوان نمادی از رویکرد استراتژیک ایدرو، با تأکید بر شفافیت و استانداردسازی، پایه‌ای محکم برای رقابت جهانی می‌سازد. سرمایه‌گذاری ۴میلیارد دلاری مورد نیاز، هرچند دشوار، با تمرکز بر اقتصاد دریامحور و نیروی جوان متخصص، قابل‌دستیابی است. ایران، با سابقه غنی در ساخت شناورهای پیشرفته، می‌تواند از انزوا به عنوان فرصتی برای خودکفایی استفاده کند و به بازیگری کلیدی در اوراسیا تبدیل شود. آینده این صنعت، نه در تسلیم به طوفان تحریم‌ها، بلکه در سوارشدن بر موج نوآوری نهفته است؛ گامی که تحول واقعی را رقم خواهد زد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی:

تجربه ۱۵ سال تحریم ما را زمین‌گیر نکرده است

دبیرکل انجمن کشتیرانی با اشاره به اینکه تحریم‌ها اثرگذارند اما مانع نیستند، گفت: از ۱۵ سال پیش تحریم هستیم و اسنپ‌بک اتفاق جدید و خلق‌الساعه نیست که ما را زمین‌گیر کند. همواره راه‌های مواجهه با این تهدیدات را آزموده‌ایم و هوشمندانه پیش رفتیم؛ از این به بعد هم روال قبل را پیش خواهیم گرفت اما معتقدیم اگر دولت از بخش خصوصی حمایت کند بخش خصوصی می‌تواند آثار اسنپ‌بک را کاهش دهد، چون نگرانی ما از تحریم‌های داخلی بیشتر است.

به گزار اقتصادسرآمد، مسعود پل‌مه در پاسخ به اینکه عدم تمدید قطعنامه چین و روسیه برای تعویق تحریم‌های ایران و فعال شدن مکانیسم ماشه چه تاثیری بر صنعت کشتیرانی کشور خواهد داشت؟ به ایسنا گفت: در طول ۱۵ سال گذشته همواره در معرض تهدیدات تحریمی یک‌جانبه اروپا و آمریکا به صورت متفرق یا متفق قرار گرفتیم و این تحریم‌ها از تهدیدات تحریمی سازمان ملل بسیار کاربردی‌تر و سخت‌تر بوده است.

وی در ادامه به مقایسه تحریم‌های سازمان ملل(اسنپ‌بک) با تحریم‌هایی که از گذشته تا به امروز وجود داشته پرداخت و گفت: مهمترین موضوع تحریمی عدم دسترسی به سوئیفت بین‌المللی است که امکان دستیابی به مبادلات و مراودات ارزی مبتنی بر ارز و یورو را از ما سلب کرده است. این یعنی ما برای هر اقدام تجاری به عنوان ایران و ایرانی در قالب واردات، صادرات و خدمات امکان استفاده رسمی از سوئیفت بین‌المللی را نداشتیم و وارد چرخه‌ای از فعالیت‌های تجاری می‌شدیم که منطقه‌ای یا براساس تفاهمات بین جمهوری اسلامی با سایر کشورها بود.

دبیر انجمن کشتیرانی تصریح کرد: به عنوان ایرانی نمی‌توانستیم سفارش ساخت کشتی بدهیم. نمی‌توانستیم کشتی خریده و برای فعالیت‌های روزمره کشتیرانی تحت پرچم جمهوری اسلامی سوخت بخریم و بیمه تهیه کنیم. رده‌بندی گواهینامه‌های بین‌المللی برای تردد و دریانوردی را نمی‌توانستیم دریافت کنیم. پس به خودی خود در ۱۵ سال گذشته در تحریمی قرار گرفتیم که دست ما را برای اینکه بتوانیم از روند متداول بین‌المللی بهره ببریم، بسته بود.

وی اضافه کرد: یکی دیگر از مشکلاتی که برای ما به وجود آوردند تحت فشار قرار دادن مدیران شرکت‌های کشتیرانی ایرانی با انسداد حساب‌های بانکی، عدم ارائه ویزا و تحریم افراد بود.

پل‌مه با بیان اینکه در برخی کشورهای همسایه به دلیل اینکه هاب ترانشیپ تلقی می‌شدند آن دسته از کالاهایی کشور ما از نظر آمریکا ممنوعه یا دو منظوره بود، بررسی می‌شد و در کنار آن برای کشتی‌های ایرانی مزاحمت‌هایی اتفاق می‌افتاد، گفت: اقدامات مقابله به مثل در خصوص توقیف شناورها نسبت به انگلیس و سایر کشورهای دیگر داشتیم که دولت به صورت هوشمندانه از این قواعد استفاده کرده است.

وی در ادامه اظهار کرد: قطعنامه‌ای که در سال ۲۰۱۰ در خصوص دریا به شماره ۱۹۲۹ تصویب شد سه هدف را در حوزه لجستیک و دریایی پیگیری می‌کند. اول اینکه ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران تحریم است؛ بنابراین ناوگان تحت مالکیت جمهوری اسلامی از ۱۵ سال گذشته تا به امروز تحریم بوده و اتفاق جدیدی نیفتاده که بگوییم موضوعی خلق‌الساعه بوده و می‌تواند ما را زمین‌گیر کند. همواره راه‌های مواجهه با این تهدیدات را آزموده‌ایم و هوشمندانه پیش رفتیم.

دبیر انجمن کشتیرانی افزود: موضوع دیگر اینکه گفته می‌شود از کالا و کشتی‌هایی که ظن قوی بر حمل محمولات ممنوعه مانند تسلیحات و مواد هسته‌ای وجود دارد با رضایت صاحب پرچم بازرسی صورت گیرد. برای مثال گفته شده اگر کشتی متعلق به یک کشوری در دریا بود و در این کشتی بین چند هزار کانتینر دو کانتینر وجود داشت و باری از ایران می‌رفت یا به ایران می‌آمد اگر ظن قوی پیدا شد که این بار می‌تواند ممنوعه باشد می‌تواند بازرسی صورت گیرد. همچنین موضوع سوم نیز ممانعت از ارائه خدمات بندری به محموله‌ها و کشتی‌هایی که ظن قوی در حمل محمولات ممنوعه دارند، است. مانند اینکه به ما سوخت و اجازه پهلوگیری و خدمات بیمه‌ای در برخی بنادر داده نشود که تاکنون این موارد را نداشتیم و ممنوع بوده است.

وی با اشاره به اینکه موضوعاتی که اسنپ بک به وجود می‌آورد، جدید نیست بلکه ۱۵ سال گذشته اسنپ بک با اقدامات خصمانه آمریکا شکل گرفته و بسیار تهدیدکننده بوده است، گفت: اما حالا که مجوز سازمان ملل را دارد تهدیدها می‌تواند گسترده‌تر باشد و از حجم بیشتری برخوردار شود، البته آمادگی لازم برای مقابله با آن را داریم.

به گفته پل‌مه، تحریم‌ها اثرگذار است. تحریم کاغذ پاره نیست. فرصت‌ها را از ما می‌گیرد. باعث می‌شود سرمایه‌گذاری‌های جدید و موثر را به دست نیاوریم. باعث می‌شود چرخه و مکانیسم فعالیت‌های ما از حیث زمان و اجرا تطویل شود. تحریم باعث می‌شود کرایه حمل افزایش یابد. تحریم موثر است ولی مانع نیست. نمی‌تواند ما را زمین‌گیر کند. اینکه در ۱۵ سال گذشته توانسته‌ایم روند متداول حمل کالا به ایران و از ایران در قالب واردات، صادرات و ترانشیپ را مستدام بداریم از این به بعد هم همین کار را خواهیم کرد.

دبیر انجمن کشتیرانی افزود: باید توانمندی‌های لازم را مدنظر قرار دهیم. ضرورت دارد دیپلماسی اقتصادی بیش از آنچه تا به امروز بوده فعال شود. نیازمند اکوسیستم اقتصادی موثر هستیم تا بتوانیم مدیریت ریسک را به سمت و جهتی که تاب‌آوری اقتصادی و لجستیکی را به حداکثر ممکن می‌رساند، حرکت دهیم.

وی در ادامه بیان کرد: در سه دولت گذشته آن‌طور که باید و شاید به بخش خصوصی پرداخته نشد. اگر امروز می‌بینیم با توانایی ایستاده‌ایم حاصل رفتارسازی و سرمایه‌های بخش خصوصی است؛ نه حمایت دولت.

پل‌مه اظهار کرد: از اسنپ‌بک‌های بیرونی که ممکن است به وجود بیاید نگران نیستیم و به عنوان سرباز خدمت می‌کنیم، ولی از تحریم‌های داخلی نگرانیم زیرا سرعت و نبوغ را از ما می‌گیرد. به جای آنکه در عرصه‌های بین‌المللی با تلاش و تقلا به دنبال بهبود شرایط باشیم در ادارات و سازمان‌های داخلی درگیر هستیم. این حلقه‌های سنگین مانع از سرعت عمل ما هستند.

وی در پایان گفت: دولت باید به بخش خصوصی کمک کند. بخش خصوصی از پس تحریم‌ها بر می‌آید و می‌تواند آن را رفع کند. می‌توانیم آثار تحریم‌ها را به حداقل ممکن برسانیم. امیدوارم دولت چهاردهم از سوء مدیریت سه دوره قبلی درس بگیرد و بخش خصوصی را پاس بدارد. دست بخش خصوصی را با اطمینان دوچندان برای حمایت باز بگذارد. هر چه شرکت‌های کشتیرانی بزرگ داشته باشیم آسیب‌پذیرتریم، ولی اگر شرکت‌ها کوچک و متوسط باشند که بتوانند تغییر شکل دهند به حداقل ممکن آسیب خواهیم دید. انتظار داریم دولت چهاردهم شرایط را به گونه‌ای مدیریت کند که بخش خصوصی واقعی امکان تلاش، حضور و فعالیت بیشتر داشته باشد.