

**سید گسروه اقتصاددریایپایه** –امیداسماعیلی – کارشناسان معتقدند یکی از شاهراه های برون رفت کشور از مسائل و مشکلات اقتصادی حال حاضر کشور بهره گیری از فرصت دریا، توسعه دریامحور و اقتصاد دریایپایه است. از طرف دیگر، ایران یک کشور با اقلیم عموماً گرم و خشک و گرفتار سالیان دراز خشکسالی و بی تدبیری در مدیریت منابع آب های سطحی و زیرزمینی است و در شرایط تنش آبی آب شرب، کشاورزی و صنعت قرار دارد و بیشتر شهرهای کشور از جمله کلان شهرها این تنش را تجربه کرده و شرایط رو به جلو با کاهش منابع آبی، شرایط حادثری را رقم خواهد زد و رویکرد مجاورت و همسایگی با دریا برای برای بار گذاری جمعیت یک سیاست لاجرم خواهد بود.

تحریریه روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد در شماره قبلی به اهمیت موضوع حکمرانی اقتصاددریایپایه در ایران با «امیر ثامنی» رئیس گروه توسعه منطقه ای و اقتصاد دریایپایه سازمان برنامه و بودجه کشور و دبیر کارگروه اقتصاد دریامحور تدوین برنامه هفتم توسعه کشوربه گفت و گو پرداخت. در ادامه آن به چند و چون احکام مربوط به اقتصاد دریایپایه در برنامه هفتم توسعه پرداخته که از نگاه شما مخاطبان گرامی اقتصادسراسرآمد می گذرد:

**اقتصاد سراسرآمد: از چالش بعدی اقتصاد دریایپایه بفرمایید:**

**امیر ثامنی:** چالش بعد در اقتصاد دریایپایه، موضوع سرمایه گذاری است. کشور ما بعد از تحریم که از سال ۱۳۹۶ تشدید شد، جذب سرمایه گذاری در کشور خیلی کم شده است و کشور با تنگنا مواجه شد. حجم منابع مالی دولت هم به شدت افت کرده است و بیشتر از ۹۰ درصد هزینه های دولت، هزینه های جاری پرسنلی است و برای بودجه عمرانی کشور، اعتبار قابل توجهی در اختیار دولت نیست. بنابراین برای اقتصاد دریایپایه ضرورت و اجبار وجود دارد که با سرمایه خارجی را وارد کشور کنیم یا سرمایه بخش خصوصی را مولد کرده و وارد برنامه کنیم.

البته سرمایه گذار خارجی و بخش خصوصی نیاز به اطمینان و تضمین دارد و باید برای این موضوعات چاره ای اندیشید. اینکه سازمان توسعه سواحل مکران به دنبال گرفتن اعتبار از صندوق توسعه ملی است، راهی نیست که شدنی باشد؛ چراکه منابع آن صندوق هم محدود است. باید به دنبال تصویب قوانین و مقرراتی در دولت و مجلس باشیم که تضمین لازم را در اختیار سرمایه گذاران داخلی و خارجی قرار بدهد.

ما هیچ راهی غیر از شبیه برون زا که متکی بر توان داخلی و سرمایه و ظرفیت های وارداتی خارجی است، نداریم. در کشور اقتصاد دریامحور سازمان برنامه و بودجه کشور پیشنهاد تأسیس یک صندوق مطرح شد و اساساً با ایجاد هر صندوقی در برنامه هفتم مخالفت شد و این پیشنهاد به محاق رفت. اما باید به این مسأله در مسند راهبردی که موظف به تدوین آن هستند و سازمان برنامه و بودجه هم در این راستا تلاش های را دارد، باید برای این مهم چاره ای اندیشیده شود. می توان به سمت ایجاد صندوق رفت که بخشی از اعتبار از صندوق توسعه ملی باشد و بخشی دیگر آن از طریق یک ساز و کار مناسب از مردم جذب شود و بخش اعظمی از آن هم سرمایه گذاری خارجی باشد.

باید کشورهای مانده 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.

**اقتصاد سراسرآمد: به نظر شما خط مقدم توسعه دریایپایه کجاست؟**

**امیر ثامنی:** خط مقدم توسعه دریامحور، ابتدا توسعه بنادر و دوم، لجستیک بنادر ماست. در کشور، هم بنادر و هم لجستیک شامل ریل و انبارداری آن در اختیار یک وزارتخانه است و شرایط لازم برای بهره برداری کامل را نتوانسته فراهم کند. در بندر شهید بهشتی چهار 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.

کشور باید قدر فرصت ها را بداند. در حال حاضر، کشور عراق هم در بحث توسعه دریامحور فعال شده است و در حال توسعه بندر فاو با مشارکت ترکیه هستند و پروژه خط ریلی که عربستان در حال پیگیری آن است که از کشور عمان شروع می شود و به سمت اروپا می رود، باعث ایجاد یک کریدور جدید و از دور خارج شدن کشور ما می شود و باید برای این موضوعات اندیشید. رسانه ها بخصوص روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد باید چنین هشدارهایی را به صورت روزانه و به تکرار آن قدر منعکس کنند تا حساسیت لازم را ایجاد کرده و توسط مقامات دیده شده و به آن فکر کنند. اگر فرصت از دست برود، نه فقط در برابر مردم حال حاضر، بلکه در برابر آیندگان هم باید پاسخگو باشیم.

الان چه کسی باید پاسخگوی فرصت از دست رفته چابهار باشد؟ در زمان دولت هاشمی رفسنجانی، آقای دکتر یزدار که مشاور آقای ترکان بود، ایده ای به نام شهر منطقه انرژی سرخس مطرح کرد که شامل خط لوله، ایجاد شهر و روستا در آن منطقه که هم جلوی ورود مواد مخدر را بگیرد و هم درآمد بسیار زیادی را برای کشور ایجاد کند. در زمان دولت خامنی هم این موضوع پیگیر شد و حتی طرح به رهبری معظم هم ارائه شد و ایشان هم نظر مثبت داشتند تا اینکه در سال ۱۳۸۴ و اظهار نظر هایی که شد و رابطه کشور با دنیای پیرامون به هم ریخت و موضوع فراموش شد. حال، چه کسی جوابگوی موضوع است؟ در حالی که توافقات انجام شده بود که چگونه آن منطقه توسعه پیدا بکند، ترکمنستان گاز خود را به آن منطقه بیاورد و اتفاقات مثبت دیگری که متأسفانه به بار نشست.

**اقتصاد سراسرآمد: آیا این درست است که در دوره پهلوی برای توسعه سواحل مکران، برنامه های مدونی داشتیم؟**  
**امیر ثامنی:** عده ای مدعی هستند که در دوره پهلوی، برنامه های توسعه مکران داشتیم، اما باید تصریح کنم که اصلاً چنین برنامه ای وجود نداشته است. اسناد آمایش سرزمین شرکت ستیران وجود دارد و ما آن را بررسی کردیم. اسناد ستیران مهم ترین سند توسعه کشور قبل از انقلاب بوده است. در این سند تمام بارگذاری با نقشه مشخص شده است. در سال ۱۳۳۵، پنج میلیون دلار با مشاور فرانسوی قرارداد بسته شد که معادل ۲۵۰ میلیارد تومان اکنون است؛ در حالی که الان برای سند آمایش سرزمین حدود ۶ تا ۷ میلیارد تومان هزینه کردیم. در آن زمان هزینه مناسبی انجام شد و یک طرح خیلی خوبی آماده شد، اما هیچ توجهی به ظرفیت های مکران در آن سند نشده است که عده ای معتقدند که این غفلت عمدی بوده و عده ای آن را سهوی می دانند. هیچ برنامه ای را رژیم پهلوی برای توسعه مکران نداشته است.

اتفاقا سواحل و منطقه مکران از جمله ایده های بود که در دهه ۶۰ در دوره جنگ، سال های بین ۶۲ تا ۶۷ که سازمان برنامه و بودجه کشور، دور دوم آمایش سرزمین را انجام داد، ایده توسعه مکران و حتی جاسک به عنوان قطب دوم صادرات انرژی کشور مطرح شد. اما این ایده به دلایل جنگ و مسائل سازندگی بعدی آن رها شد تا سال ۱۳۸۵ که رهبری طرح اسکان نیروهای ارتشی را در آنجا مطرح کرد. تا سال ۱۳۸۵ کسی به این مسأله ورود نکرد تا که در آن سال امیر سیاری از ارتش در آن منطقه مستقر شدند و در واقع پرچم دار توسعه مکران در ابتدا ارتش بوده است.



**اقتصاد سراسرآمد: به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور باید خوشحالی خودمان را ابراز کنیم چرا که فکر می کردیم سازمان برنامه و بودجه نسبت به توسعه دریامحور و اقتصاد دریایپایه کم اعتنا باشد، ولی شاهدیم که شما، تلفات و حتی اشتیاق نسبت به این موضوع دارید. بسیاری از سخنان شما را چند سال است به عنوان دغدغه یا کارشناسان و صاحب نظران در قالب مصاحبه ها و نشست های تخصصی مطرح و بررسی کردیم. ادامه صحبت های شما را بشنویم.**

**امیر ثامنی:** می توان نشست های تخصصی تان را با موضوع حکمرانی دریا برگزار کرد و از تعصب دوری ورزید. اینکه دبیرخانگی 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 پاسخگوست؛ 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. بر همین مبنا از شما به عنوان یک رسانه دریایی پویا درخواست دارم نشست هایی را در این رابطه برگزار کنید و با انتخاب تیرهای مناسب توجه مسئولان را به این مهم جذب کنید و سعی شود تا مطالب بیشتر دیده شود.

**اقتصادسراسرآمد: برای تحقق اقتصاددریایپایه در سازمان برنامه و بودجه به جمع بندی رسیده اید؟**

**امیر ثامنی:** در حال حاضر، برنامه هفتم توسعه دوره اول پیگیری توسعه دریامحور است و باید در برنامه هشتم به دنبال ایجاد وزارت اقتصاد دریاباشیم. باید یک وزارت اقتصاد دریا یا یک سازمان اقتصاد دریا در ذیل سازمان برنامه و بودجه کشور داشته باشیم. در ماده ۶۰ کمیسیون تلفیق یک نکته حائز اهمیت درباره آب مصرفی شهرک های ساحلی آمده است و تکلیف شده است که توسط آب شیرین کن هایباید تأمین شود. هرچند که وزارت نیرو معتقد است که منابع لازم را برای انجام این کار ندارد و منابع بسیار زیادی را می طلبد. یک ایده این است که شرکت های بزرگ صنعتی و معدنی را پار کار بیاوریم و از محل سرمایه گذاری آن ها برای تأمین آب مورد نیاز خود و مازاد نیاز آنها، دولت با خرید تضمینی آب مورد نیاز توسعه شهرنشینی سواحل را تأمین کند.

یک هدفگذاری مهم برای برنامه هفتم در کارگروه مطرح شد تا سهم بارگذاری جمعیت شهرستان های ساحلی جنوب از ۳ و نیم درصد به ۴ و شش دهم درصد برسد؛ یعنی از ۱ و ۲ دهم درصد به تعداد ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر افزایش جمعیت در طی ۵ سال آینده در طول نوار ساحلی از چابهار تا خرمشهر از طریق ایجاد شهرهای جدید و افزایش جمعیت شهرهای موجود داشته باشیم. اما در مجلس این مقدار به ۸ درصد افزایش یافته است، یعنی بیش از دوبرابر شرایط جاری افزایش دادند که تحقق پذیری آن بسیار مشکل می باشد. چرا که نیاز به زیرساخت های متعددی از جمله آب دارد و اولین شرط آن تأمین آب است و شروط دیگری مانند تأمین منابع برای سایر زیرساختها مانند جاده، ریل، برق، مخابرات، فیبر نوری و ... نیاز دارد. علاوه بر زیربناها و روبنهای احداثی،

در گفت و گوی «اقتصادسراسرآمد» با یک کارشناس

اقتصاد دریایپایه مطرح شد:

بخش یابانی

## در برنامه هشتم باید به دنبال ایجاد وزارت اقتصاد دریاباشیم

**پیشنهاد تأسیس یک صندوق در کارگروه اقتصاد دریامحور**

**سازمان برنامه و بودجه**

می رود.

**اقتصاد سراسرآمد:** همان طور که اشاره داشتید اولین برنامه توسعه کشور است که در آن سازمان برنامه و بودجه به طور جدی به توسعه دریامحور و اقتصاد دریایپایه می پردازد. چرا سازمان برنامه و بودجه علیرغم تأکیدات رهبری بر اهمیت توسعه دریامحور و به ویژه بر توسعه منطقه مکران که آن را گنج پنهان می داند، این قدر دیر به

این موضوع ورود کرده است؟

**امیر ثامنی:** 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 حتی در واقع به زیر ۵ درصد رسیده است و هرچه درآمد حاصل می شود، سازمان برنامه و بودجه برای حقوق و دستمزد 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 آنها، انجام دادند. سازمان برنامه و بودجه به همین خاطر درگیر مشکلات روزمره و جاری بوده است و به صورت رویکرد آتش نشانی هر جایی که بحرانی بوده است، نتوانسته است ورود کند و نتوانست با دید راهبردی به مسائل ورود کند. هرچند نگرش راهبردی در بدنه سازمان وجود داشته است که 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 یعنی فرصت برنامه هفتم و تشکیل کارگروه نبود.

**اقتصاد سراسرآمد:** سال های پیش عده ای به دنبال ایجاد وزارت بنادر و دریانوردی بودند که به سرانجام نرسید. روزنامه دریایی اقتصاد سراسرآمد با توجه به رجوع به نظر کارشناسان و پیشنهاد آن ها، ایده وزارت دریاداری را داده است که تمام سازمان های دخیل حوزه دریا ذیل این وزارتخانه فعالیت کرده و هماهنگ گردند. به نظر می رسد این پیشنهاد با پیشنهاد ایجاد یک وزارتخانه اقتصاد دریایپایه شما هماهنگ باشد و بنابراین در برنامه ریزی ها این پیشنهاد می تواند مطرح گردد.

**امیر ثامنی:** به نظر من ایده 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 بیاورند. ۶۱ سال واسپاری 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 با یک عقلانیتی این موضوع به سازمان برنامه و بودجه کشور واگذار گردد و این 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 دهگان 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.

ایجاد شغل هم مسأله مهم بعدی آن است. بنابراین مقدار ۸درصد بسیار بلندپروازانه است و اگر در صحن مجلس به نظر کمیسیون و کارگروه اقتصاد دریایپایه برگردد. دبیرخانه کارگروه در سازمان برنامه و بودجه کشور بوده است و ۱۴ دستگاههای اجرایی چون سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست، وزرات صمت، وزارت دفاع، سازمان توسعه سواحل مکران، سازمان شیلات و ... عضو آن بودند.

**اقتصاد سراسرآمد:** بعد از شروع به فعالیت این کارگروه آیا بازخورد عدم هماهنگی سازمان های ذی مدخل امور دریا گرفته شد؟

**امیر ثامنی:** کاملاً در جلسات مشخص بود! ناسازگاری و تعارض بین مأموریت ها، دیدگاه ها و اهداف کاملاً مشهود بود و همچنین، اینکه فرصت دریا را نباید با بی مالائی و غفلت از دست بدهیم، 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. ما بعد از صفویان و حمله پرتغالی ها، یک کشور بیشتر دریارگیز 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 بارگذاری 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 و چه دریایی بیشتر تهدید محسوب شده است و از آن فاصله گرفتیم و حتی مطرح شده تا در شعاع ۵۰ کیلومتری مرز هیچ صنعت مهمی مستقر نشود. همین ترس ها بسیاری از فرصت های توسعه را از بین برده است.

از ابتدای دولت اصلاحات تنش زدایی هایی که انجام شد، فرصت های را برای کشور پیش آورد تا یک سری اصلاحاتی را در نظام حکمرانی توسعه سرزمینی کشور به وجود آورد. اما با شروع دولت نهم و دهم متأسفانه فرصت از دست رفت. در همین الان هم خیلی از کشورها ت مایل دارند در دوره پایان اصلاحات مطرح کرده بودند سرمایه گذاری عظیمی را در سواحل مکران برای راه اندازی مجتمع گردشگری بزرگ انجام دهند. چون پتانسیل خوبی دارد و به لحاظ آب و هوایی و آب خور خیلی از کشورهای حاشیه جنوبی بهتر است، اما متأسفانه این فرصت از کشور دریغ شده است.

**موضوع بانکرینگ یک فرصت بسیار بزرگ برای کشور است**

چالش بسیار مهمی که سانسور شده است بحث تحریم است که بر این حوزه به شدت تأثیر گذار است. موضوع بانکرینگ یک فرصت بسیار بزرگ برای کشور است که در احکام هم دیده شد. سهم صنعت بانکرینگ و خدمات وابسته در کل جهان ۱۵۰ میلیارد دلار برآورد شد که از میزان حدود ۵۰ میلیارد دلار آن برای منطقه خلیج فارس است که یک منطقه پرترددی است. از مقدار ۵۰ میلیارد دلار منطقه خلیج فارس، سهم کشور ما کمتر از ۱ میلیارد دلار در سال اوج آن یعنی سال ۱۳۹۴ بوده است. یعنی همان سالی که تحریم ای کشور برداشته شد. چون بحث تراکشی های بانکی در این صنعت خیلی مهم است و کشتی که بخواهد سوخت بگیرد و مستقر شود، وقتی بندر تحریم باشد، نمی تواند تراکشی مالی خود را انجام دهد و به بنادر دیگر منطقه که این امکان برای آنها مهیا باشد،

بدون شرح...

بدون شرح



فریبا عزیزی - اقتصاد سراسرآمد



عکس: اصغر بشارتی

قالب دوربین