

**گروه اقتصاد دریا** - در پی انتخاب دکتر مسعود پزشکیان به عنوان رئیس جمهور ایران ، جایگاه دریایی و بندری بیانیه‌ای جامع و هدفمند را در خصوص ضرورت توجه به اقتصاد دریامحور و توسعه لجستیکی کشور تهیه و منتشر نموده است. این بیانیه با تأکید بر اهمیت اقتصاد دریایی به عنوان یک راهبرد اساسی در رشد و توسعه پایدار کشور، به بررسی چالش‌ها، فرصت‌ها و راهکارهای مورد نیاز در این حوزه می‌پردازد. به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ،متن این بیانیه به شرح ذیل است:

باردیگر ملت شریف ایران حماسه‌ای رقم زدند، سلايق و علايق گوناگون، زیر یک پرچم سه رنگ و مقدس و در کنارهم جناب آقای دکتر مسعود پزشکیان را به عنوان نهمین رئیس جمهور کشور عزیزمان ایران و سکندار دولت چهاردهم برگزیدند.

بر خود لازم می‌دانیم ضرورت توجه دولت ایشان به اقتصاد دریامحور و توسعه لجستیکی را به عنوان یک راهبرد اساسی و کلیدی رشد اقتصادی کشور، در پرتو سیاست‌های کلی نظام و مورد تأکید ویژه مقام معظم رهبری و در راستای برنامه هفتم توسعه یادآور شویم.

ضرورتی که به‌عنوان یکی از حلقه‌های توسعه اقتصادی ، مورد غفلت دولت‌های مختلف بوده است، ارتقاء توان اقتصاد دریایی و بندری، مهمترین پیشران اقتصادهای نوظهور در سایه برخورداری از مرزهای گسترده دریایی و دسترسی به آب‌های آزاد می‌باشد که متأسفانه کم توجهی و بی اهمیت‌انگاشتن آن منجر به از دست دادن فرصت‌های دریایی، بندری، ترانزیتی و ... و نیز تنزل رتبه LPI(شاخص لجستیکی) کشور گردیده است.

با نظر به پتانسیل‌های فراوان دریایی ایران، توسعه دریا محور می‌تواند به‌عنوان یک راهبرد کلیدی در جهت دستیابی به اهداف اقتصادی و توسعه پایدار کشور مورد توجه قرار گیرد. انتظار می‌رود دولت جدید با تمرکز بر این حوزه زمینه‌های لازم برای رشد و پیشرفت کشور را فراهم آورد و انتظارات فعالان صنعت دریایی، بندری و لجستیکی و تجارت خارجی کشور را برآورده سازد.

اقتصاد دریامحور به‌عنوان کلیدی‌ترین راهکار ورود به تجارت بین‌المللی از طریق بسط و گسترش حمل و نقل دریایی و صنعت لجستیکی که مشتمل است از فعالیت‌های راهبردی دریایی و بندری، بهره‌برداری از منابع طبیعی دریایی، گردشگری دریایی، صنایع شیلات و آبریز پوری، صنعت کشتی‌سازی و تعمیرات؛ این بخش می‌تواند سهم بزرگی در افزایش درآمد ملی، ایجاد اشتغال و توسعه پایدار کشور داشته باشد و دروازه ورود کشور به مبادلات بین‌المللی است.

استحضار دارند بیش از ۹۰ درصد حجم مرادات و تبادلات تجارت خارجی(واردات و صادرات) کالاها دریا برد بوده و به مفهوم وابستگی بلافصل اقتصاد کشور به دریا می‌باشد. نادیده گرفتن فرصت‌های لجستیکی موجب گردیده است مزیت‌های رقابتی و مطلق را از دست داده و عنقریب تمامی مزایای ترانزیتی را به کریدورهای فعال و یا در دست اقدام رقبا و کشور های اطراف و انکاف سپرده شود.

بی‌توجهی زایدالوصف دولت‌های پیشین در کاهش تصدی‌گری و نادیده‌انگاشتن قابلیت‌ها و توانمندی‌های بخش خصوصی در روابط بین‌الملل که در اجماع واشسکال تشکلی و صنفی ظهور و بروز یافته است، ناکارآمدی دیپلماسی اقتصادی دولتی را به رخ می‌کشاند، هر لحظه تردید در استفاده بهینه از موابهات اقتصاد دریا محور خسران غیر قابل بازگشتی را رقم خواهد زد. اعتقاد راسخ داشته تحریم بالای جان کشور و همچون موربانه درخت تومنند اقتصاد کشور را می‌خورد. در عین حال تجارت‌رب حاصل از مقابله با تهدیدات تحریمی در مسال‌های اخیر و حفظ و حراست از زنجیره تامین ملی در



سخت‌ترین محدودیت‌های متأثر از رژیم حقوقی متمرکز بر کشتیرانی، بسیاری گران‌بها و ارزشمند بوده است و امروز توفیقات و موفقیت‌های استمرار انتقال کالا به کشور به‌طور اعم و ترانزیت در وجه اخص حاصل هوشمندی ، درایت، سرمایه گذاری و تلاش های منتج از آن و دست آورد بخش خصوصی بوده است ولی متأسفانه ناکافی.

چهره لجستیکی منطقه و جهان به سرعت در حال دگرگونی است و در صورت غفلت ما، دیری نخواهد پایید که حتی کشورهایی که رقیب جدی برای ما محسوب نمی‌شوند، گوی رقابت را از ما بربایند. قطع یقین اخبار و اطلاعات سرمایه گذاری های جدید لجستیکی و کریدورهای منطقه‌ای و همسایه، همچون افغانستان، پاکستان، آذربایجان و عراق را دریافت نموده اید، هم اینک کشور امارات به عنوان پیشاز لجستیکی منطقه با ایجاد شهر لجستیکی دویی، مدت‌ها پیش حرکت خود را به سمت زیرساخت‌های لجستیک نوین آغاز نموده و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس همچون عربستان سعودی، قطر و عمان به سرعت در حال مدرنیزه نمودن بخش لجستیکی خود هستند. کشور ترکیه نیز به‌طور جدی در این حوزه برنامه‌ریزی و شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و چهارم در آن در حال گسترش و فعالیت هستند. همچنین این کشور با ایجاد مراکز لجستیکی در مقیاس‌های مختلف، به‌ویژه در مجاورت بندر تجاری مهم را در برنامه‌های توسعه‌ای خود جای داده است.

یادآور می‌گردد کشورهای منطقه که هر یک در برابری با قابلیت‌ها و مزیت‌های جمهوری اسلامی ایران، در ابعاد مسیرهای مواصلاتی و مسافت جغرافیایی، امنیت، خدمات و ... به نوعی بهره‌ای اندک از توانمندی ایران برده‌اند، در حال گسترش زیرساخت‌های ترانزیتی خود، در قالب کریدورهای یازده گانه هستند، که هم‌اینک تهدیدی جدی برای کریدورهای ترانزیتی کشورمان بوده و سهم قابل توجهی از ترانزیت کشور را تصاحب کرده اند. این در حالی‌ست که ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی جزء معدود کشورهای است که موقعیتی استثنایی در منطقه (و حتی جهان) دارد و به‌طور بالقوه یک کشور تجاری-لجستیکی محسوب می‌شود.

متأسفانه علی‌رغم تلاش‌های صورت پذیرفته ، تبعات تحریم‌های ظالمانه استکبار جهانی و تاسف‌بار تر سوء مدیریت و ناکارآمدی داخلی، جایگاه لجستیکی کشور را منتهی به سقوط نموده است، این جایگاه با آنچه ایده آل جمهوری اسلامی ایران است فاصله معنی‌دار دارد و جایگاه لجستیکی کشور در مقیاس LPI از رتبه ۶۴ در سال ۲۰۱۸ به ۱۲۳ در سال

۲۰۲۳ تنزل یافته است .

عدم توفیق مناسب در توسعه دریا محور و رشد کند لجستیک در ایران ناشی از عوامل مختلفی است که برخی از آن‌ها متأثر از عوامل خارجی نظیر تحریم ، عدم دسترسی به سرمایه و تکنولوژی و ... می‌باشد اما بخش عمده این امر به تحریم‌های داخلی بازمی‌گردد که در صورت اصلاح نگاه،نگرش، ساختار و رفع موانع ، شاهد شکوفایی اقتصادی کشور خواهیم بود. از این رو عوامل توسعه و پارامترهای نیازمند توجه در هر دو بخش اقتصاد دریا محور و لجستیک به شرح ذیل تقدیم می‌گردد.

#### ۱) یکارگیری مدیران شایسته، کارآمد و پاسخگو:

از آنجائی که ایسن حوزه نیازمند تجربیات فراملی است، می‌بایستی از بین شاخصین بخش خصوصی یا حداقل با مشورت مستقیم تشکل‌های تخصصی خارج از دولت که بر ملزومات و مفروضات تجارت دریابرد و لجستیک تجاری و قوف دارند راهبری شود و درکنارانتصاب مدیران برخوردار از شایستگی ،توانائی و اعتقاد به اجرای ماموریت‌های دولت در حوزه اقتصاد دریامحور، ایضا روحیه همکاری و هماهنگی با بخش خصوصی،انتقادپذیری، مسئولیت‌پذیری و پاسخ‌گویی از ضروریات انتخاب باشد.

#### ۲) بهره‌مندی سازمان یافته از کارشناسان بخش خصوصی:

استفاده بهینه از کارشناسان مجرب بخش خصوصی در حوزه‌های مختلف حکمرانی در قالب‌های سازمان یافته و به رسمیت شناختن مرجعیت تخصصی تشکل‌های اقتصادی ملی.

#### ۳) احترام به سرمایه و مالکیت خصوصی:

آن‌چه در بسیاری از مراجع و سازمان‌های حاکمیتی مشهود و موجب آزرذگی خاطر بخش خصوصی بوده است؛ عدم به رسمیت‌شناختن سرمایه و مالکیت بخش خصوصی و اساسا نگاه ابزاری و تکلیفی دولت بر موظف بودن بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری و متعاقبا نادیده گرفتن حقوق سرمایه‌گذار و مالکیت‌ایشان بوده است. ضرورت پذیرش بخش خصوصی در قالب یک بال و قدرت پیش‌برنده اهداف دولت و منافع کشور محسوس می‌باشد و لازمه به میدان کشیدن بخش خصوصی استفاده حقوق و حفظ سرمایه ایشان، تسهیل سرمایه‌گذاری، رفع موانع و مشکلات و احترام به مالکیت ایشان است.

#### ۴) شفافیت

علیرغم وجود صندوق‌های بازنشستگی متعدد، بسیاری از سازمان‌های حاکمیتی دارای ساختار کانون بازنشستگی مستقل بوده و با در اختیار قراردادن امتیازات ویژه و محتمل بر رانت مالی و اطلاعاتی به شرکت‌های متعلق به بازنشستگان، نه تنها موجب ناکارآمدی و افت نسرخ بهره‌وری در حوزه ماموریتی خود گردیده‌اند، بلکه همواره با تزریق منابع مالی سحعی در حفظ شرکت‌های با تراز منفی داشته‌و از سوی دیگر، مانع جدی بر بروز شایستگی و رقابت بوده‌اند.

#### ۵) تعیین تکلیف شرکت‌های شبه دولتی مداخله‌گر در امور تجاری

استحضار دارند طی سالیان گذشته پارادایم الگوهای مسلط ذهنی بر دولت‌های پیشین حاکم و منجر به تشکیل نهادهای اقتصادی واسط گردید و ازجمله معایب و مضرات آن نقض در اجرای اصل ۴۴ و خصوصی سازی بود،این مراکز شبه دولتی از حمایت غیر مستقیم و بعضا مستقیم دولتی برخوردار و راه را بر بخش خصوصی بسته‌اند، از یک سوء امکان رقابت در این بستر از بخش خصوصی سلب و در عین حال ریسک فعالیت‌های هم‌سان را به بخش خصوصی منتقل می‌نمایند.

#### ۶) تعارض منافع فرمول ملی

#### بیانیه جامعه دریایی و بندری ایران خطاب

#### به رئیس جمهور منتخب؛

# اقتصاد دریایی یک راهبرد اساسی در رشد و توسعه پایدار کشور

#### ۱۲) اهمیت لجستیک:

طبق برآوردهای مستند ، ۹۰ درصد زمان گردش کالا در فرایندهای لجستیکی طی می‌شود، این چرخه نشانگر نقش بسیار مهم لجستیک در مبادله کالا و بخصوص رقابت‌پذیری بنگاه‌های اقتصادی در بازارهای جهانی می‌باشد. خدمات لجستیکی حاصل از مدیریت هوشمند و رقابت‌پذیر ، زمانی حایز اهمیت است. که کارآمدی خود را در امکان ارسال و دریافت کالا با بالاترین قابلیت‌اطمینان در طراحی شبکه‌ای، دسترسی به تمامی فرایندهای ارزش افزوده با کمترین میزان تاخیر، کاهش هزینه و حداقل‌ترین میزان آسیب دیدگی را فراهم کند. ترانزیت تنها یکی از مهمترین مصادیق وابسته به پارامترهای پیش‌گفته می‌باشد. ناگفته‌پیداست جایگاه و جغرافیای سیاسی ایران در تحقق و تداوم ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشورهای همجوار و وابسته ، چگونه خواهد بود و چه منافع پویا و کارآمد، ای برای ایفای طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های تجاری در سطح منطقه اقتصادی مستحکم و نیز سیاسی با دیگر کشورها، به دنبال خواهد داشت.از سوی دیگر، لجستیک خود می‌تواند به‌عنوان یک صنعت مستقل اشتغالزا و درآمدزا مطرح باشد. چنین صنعتی علاوه بر تامین نیاز بنگاه‌های داخلی، قادر به ارایه خدمات زنجیره ای برای ایفای طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های تجاری در سطح منطقه و جهان خواهد بود.

#### ۱۳) تسریع در اجرای پروژه‌های زیرساختی:

تسریع در اجرای پروژه‌های بزرگ زیرساختی نظیر توسعه بنادر و مراکز لجستیکی بر مبنای مطالعات دقیق و بهبود امکانات لجستیکی، با افزایش توانمندی‌های کشور در جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و داخلی، بهبود امکانات تخلیه و بارگیری و افزایش نرم و هوشمند سازی عملیات و البته با مشارکت و همکاریهای موثر بین‌المللی

#### ۱۴) حفاظت از محیط زیست دریایی:

وضع قوانین و مقررات ضروری برای حفاظت از محیط و زیست بوم دریایی، کاهش آلودگی‌های ناشی از صنایع و کشتی‌ها و حفاظت از تنوع زیستی دریایی.

#### ۱۵) حمایت از صنایع شیلات و آبریز پروری:

ارائه تسهیلات مالی و فنی به صنایع شیلات و آبریز پروری، بهبود تکنولوژی‌های تولید و فسرآوری محصولات دریایی و افزایش صادرات این محصولات با جلب مشارکت‌های بین‌المللی .

#### ۱۶) گردشگری دریایی:

تسهیل و جلب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی برای توسعه زیرساخت‌های گردشگری دریایی، توجه ویژه به تبلیغات بین‌المللی جذب گردشگران و برگزاری رویدادهای فرهنگی و ورزشی مرتبط با دریا.

نیک می‌داند اجرای هریک از این موارد زمان بسیار و اراده آهنینی می‌طلبد و دولت به تنهایی یارای این تغییرات را نخواهد داشت، در عین حال رجاء واثق دارد به پشتیبانی آراء قاطع مردم شریف ایران ربل گذاری پیشرفت و تعالی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران به نحوه شایسته تری صورت گرفته تا جبران عقب ماندگیهای حاصل از مشکلات، سرعت لازم را بدست آورد، ما همواره خودرا سربازان این مرزوبوم دانسته و برای آبادانی ایران عزیزمان از هیچ کوششی فروگذار نخواهیم داشت .با استعانت از درگاه باری تعالی و حضرت بقیّدا.. الاعظم، فردای روشن و ایرانی آباد و شایسته را رقم خواهیم زد.

**باتجدید احترام – مسعودپل مه – دبیر کل – تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران**

#### بدون شرح

#### قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

#### بدون شرح...



#### فریاب عزیز – اقتصاد سرآمد