روزنامه
اقتصاد سرآمد

چهارشنبه- ۴ آذر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۴ - قیمت: ۱۵۰۰۰۰تومان

www.Eghtesadsaramad.ir | eghtesadsaramad | @Eghtesadsaramad

سرآمد تحلیل می‌دهد؛

از تنگه هرمز تا پالایشگاه‌های نفت آسیا

تقابل تهران و واشنگتن موازنه بازار انرژی و امنیت اقتصادی جهان را تغییر می‌دهد

۵

سرآمد بررسی می‌کند؛

تولید آبزیان در محاصره گرانی و ضعف بازاررسانی

افزایش تولید آبزیان بدون کاهش قیمت و اصلاح زنجیره توزیع، به رشد مصرف و تحقق اهداف برنامه هفتم منجر نمی‌شود

۷

سرآمد از تازه‌ترین آمار «آیمو» گزارش می‌دهد؛

صورت‌حساب سنگین تجارت دریایی برای ناامنی تنگه هرمز

از ثبت ۱۴۱ حادثه کشتی‌های تجاری، مرگ ۲۵ دریانورد تا افزایش هزینه بیمه و حمل و نقل

۸

سرآمد گزارش می‌دهد؛

ناوگان کشتیرانی جهان در حال نوسازی «ایران گرفتار ناوگان فرسوده»

سرمایه‌گذاری ۲۰۰ میلیارد دلاری در ناوگان دوگانه‌سوز جهان با سفارش یک‌هزار و ۳۵۰ کشتی

۳

مقاله

شکست حصر ایران

مرتضی فاخری

۲

یادداشت

اقتصاد دریامحور ایران میان ظرفیت‌های ساحلی و موانع توسعه

ایرج گلشنی – اقتصاد دریامحور در ایران با یک تناقض جدی روبه‌روست؛ کشوری با هزاران کیلومتر نوار ساحلی، دسترسی به آب‌های آزاد، موقعیت راهبردی در مسیرهای تجاری و ظرفیت گسترده بندری و صنعتی، همچنان سهم محدودی از تولید ناخالص داخلی خود را از فعالیت‌های دریایی به دست می‌آورد. برآوردهای موجود، سهم این بخش را حدود ۲ تا ۲.۵ درصد اعلام می‌کنند؛ رقمی که در مقایسه با برخی کشورهای برخوردار از اقتصاد دریایی توسعه‌یافته، فاصله قابل توجهی دارد.

در حالی که برخی آمارهای بین‌المللی از سهمی تا ۵۰ درصدی اقتصاد دریا در تولید ناخالص داخلی بعضی کشورها حکایت دارند، ایران هنوز نتوانسته ظرفیت‌های جغرافیایی خود را به فعالیت اقتصادی متناسب تبدیل کند. این فاصله نشان می‌دهد مسئله اقتصاد دریامحور صرفاً کمبود فرصت یا منابع طبیعی نیست؛ ضعف زیرساخت، محدودیت فناوری، کمبود نیروی انسانی متخصص، ناهماهنگی دستگاه‌های اجرایی و موانع قانونی نیز در شکل‌گیری این وضعیت نقش دارند.

برآوردها همچنین نشان می‌دهند که اقتصاد جهانی دریا در سال‌های منتهی به ۲۰۳۰ با روند توسعه قابل توجهی روبه‌رو خواهد شد. در چنین شرایطی، سهم محدود ایران از این بازار، ضرورت بازنگری در سیاست‌های توسعه دریایی را افزایش می‌دهد. در برنامه هفتم توسعه نیز ۹ محور اصلی برای تقویت اقتصاد دریامحور در نظر گرفته شده و بر اساس سیاست‌های کلی، رشد اقتصادی این بخش باید دو برابر رشد سایر بخش‌های اقتصاد باشد؛ به این معنا که در صورت تحقق رشد اقتصادی ۸ درصدی، هدف رشد بخش دریا به ۱۶ درصد می‌رسد.

با این حال، تعیین هدف‌های بلندپروازانه بدون اصلاح موانع ساختاری، تضمینی برای افزایش سهم اقتصاد دریا نخواهد بود. یکی از محدودیت‌های موجود در سیاست‌گذاری، نگاه محدود به اقتصاد دریا و تمرکز بر فعالیت‌هایی است که مستقیماً در آب‌ها انجام می‌شوند. توسعه دریامحور به مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی در دریا، سواحل و پس‌کرانه‌ها وابسته است. کریدورهای تجاری، ترانزیت، حمل‌ونقل ترکیبی، صنایع وابسته به بنادر، گردشگری ساحلی، شیلات و خدمات پشتیبان، حلقه‌های مرتبط این زنجیره هستند. نادیده گرفتن ارتباط میان این بخش‌ها موجب می‌شود ظرفیت واقعی اقتصاد دریایی در برنامه‌ریزی‌ها دیده نشود. بندری که به شبکه ریلی و جاده‌ای کارآمد متصل نیست یا از صنایع و مراکز لجستیکی پس‌کرانه برخوردار نیست، نمی‌تواند از تمام ظرفیت تجاری خود استفاده کند. بنابراین، توسعه دریامحور نیازمند پیوند میان فعالیت‌های بندری، صنعتی، تجاری و ترانزیتی است.

ادامه در صفحه ۴





اینفوگرافیک: اقتصاد سرآمد