سرآمد اقتصاد

یکشنبه- ۸ آذر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۶

«سرآمد» بررسی کرد؛

سیاست‌گذاری ناموفق توسعه دریایی ایران

سهم ۲ درصدی در تولید ناخالص داخلی در برابر هدف رشد ۱۶ درصدی



گروه تحلیل- 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 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.

توسعه دریامحور؛ فراتر از فعالیت در آب‌ها

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.

نادیده‌گرفتن 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.

در همین راستا، مسئولان حوزه اقتصاد دریا از شناسایی ۱۵ زنجیره ارزش دریامحور با مشارکت فعالان اقتصادی، دانشگاهیان، شرکت‌های صنعتی و دانش‌بنیان خبر داده‌اند. برای این منظور، ۱۵ کارگروه تخصصی با مشارکت بیش از ۴۰۰ نفر تشکیل شده و سبد پروژه‌های مرتبط با هر زنجیره مشخص شده است. همچنین برخی فعالان این حوزه به سمت تشکیل کنسرسیوم‌های عملیاتی حرکت کرده‌اند.

با وجود این اقدامات، معیار اصلی موفقیت این برنامه‌ها، تعداد کارگروه‌ها و جلسات کارشناسی نیست؛ میزان سرمایه‌گذاری جذب‌شده، پروژه‌های به بهره‌برداری رسیده، ارزش افزوده ایجادشده و سهم واقعی این زنجیره‌ها در تولید ناخالص داخلی باید مشخص شود.

سه مانع اصلی؛ فناوری، نیروی انسانی و قوانین

توسعه صنایع دریایی به فناوری‌های پیشرفته، تجهیزات تخصصی و دانش مهندسی وابسته است. با این حال، فاصله فناوری در بخش‌هایی از صنعت دریایی ایران همچنان یکی از موانع افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری محسوب می‌شود. توسعه کشتی‌سازی، تعمیرات تخصصی، تجهیزات بندری، سامانه‌های هوشمند مدیریت حمل‌ونقل و فناوری‌های مرتبط با انرژی دریایی، بدون تقویت ظرفیت علمی و صنعتی امکان‌پذیر نیست.

در کنار فناوری، کمبود نیروی انسانی متخصص نیز توسعه این بخش را محدود می‌کند. تربیت نیروهای فنی و مهندسی، گسترش رشته‌های دانشگاهی مرتبط با دریا، توسعه آموزش‌های فنی و حرفه‌ای و ارتباط دانشگاه‌ها با صنایع دریایی باید در اولویت قرار گیرد. فاصله میان آموزش دانشگاهی و نیازهای عملیاتی شرکت‌های دریایی، یکی از موضوعاتی است که می‌تواند هزینه فعالیت و بهره‌وری این صنایع را تحت تأثیر قرار دهد.

سومین مانع به قوانین و مقررات بازمی‌گردد. با وجود تأکید سیاست‌های کلی بر توسعه اقتصاد دریامحور، اصلاح قوانین متعارض و تصویب مقررات مورد نیاز همچنان از الزامات اجرایی این سیاست‌هاست. انتظار می‌رفت پس از ابلاغ سیاست‌های مرتبط، مجلس برای رفع موانع قانونی و ایجاد چارچوب‌های جدید اقدام کند؛ با این حال، نبود تحرک کافی در این زمینه، فاصله میان سیاست‌گذاری و اجرا را افزایش داده است.

این سه حوزه به یکدیگر وابسته‌اند. فناوری بدون نیروی متخصص به بهره‌وری نمی‌رسد، سرمایه انسانی بدون بازار کار و زیرساخت مناسب جذب صنایع نمی‌شود و سرمایه‌گذاری نیز در محیطی با قوانین نامشخص و متعارض با ریسک بیشتری مواجه خواهد شد.

اقتصاد نفتی و ظرفیت‌های مغفول سواحل

یکی از دلایل پایین‌ماندن سهم اقتصاد دریا، تمرکز تاریخی اقتصاد ایران بر نفت و گاز است. با وجود تلاش‌های انجام‌شده برای کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی، بخش مهمی از سیاست‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری کشور همچنان حول صنایع هیدروکربنی شکل گرفته است. این تمرکز، توجه و منابع کمتری را به سایر ظرفیت‌های اقتصادی، از جمله صنایع دریایی، گردشگری ساحلی، شیلات و خدمات بندری اختصاص داده است.

در همین حال، ظرفیت جغرافیایی سواحل کشور قابل توجه است. چهار استان جنوبی با حدود ۴۹۰۰ کیلومتر خط ساحلی، ۱۲ هزار و ۹۶۲ روستا و ۱۹۰ شهر و سه استان شمالی با ۸۹۰ کیلومتر خط ساحلی، ۶۵۷۴ روستا و آبادی و ۱۳۹ شهر، مجموعه گسترده‌ای از فرصت‌های تجاری، صنعتی، گردشگری و سکونتی را در اختیار دارند.

با وجود این ظرفیت، بخش قابل توجهی از فرصت‌های اقتصادی و جمعیتی سواحل همچنان بالفعل نشده است. نزدیکی به مسیرهای اصلی تجارت آسیا، دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت بنادر جنوبی می‌تواند زمینه توسعه صنایع صادرات‌محور و خدمات لجستیکی را فراهم کند؛ اما این مزیت‌ها بدون سرمایه‌گذاری در زیرساخت و ایجاد محیط مناسب برای فعالیت اقتصادی، به ارزش افزوده تبدیل نمی‌شوند.

توزیع نامتوازن جمعیت؛ مانع توسعه سواحل جنوبی

یکی دیگر از مسائل مهم اقتصاد دریامحور، نحوه استقرار جمعیت در مناطق ساحلی است. بر اساس آمارهای ارائه‌شده، هفت استان ساحلی با برخورداری از ۲۴.۲ درصد مساحت کشور، حدود ۶.۲۲ درصد جمعیت را در خود جای داده‌اند. از این میزان نیز حدود ۹ میلیون نفر، معادل نزدیک به ۱۰ درصد جمعیت کشور، در حاشیه سواحل مستقر هستند.

این توزیع نامتوازن در سواحل شمالی و جنوبی نیز قابل مشاهده است؛ در حالی که بخش‌هایی از حاشیه دریای خزر با تراکم جمعیتی بالاتری مواجه‌اند، مناطق وسیعی از سواحل دریای عمان از جمعیت و فعالیت اقتصادی متناسب برخوردار نیستند.

توسعه جمعیت‌پذیری در سواحل جنوبی می‌تواند به ایجاد بازارهای جدید، افزایش اشتغال، تقویت امنیت و گسترش فعالیت‌های صنعتی و تجاری کمک کند. همچنین نزدیکی به منابع دریایی امکان توسعه زیرساخت‌های تأمین آب و انرژی را فراهم می‌کند. با این حال، انتقال جمعیت بدون ایجاد فرصت شغلی، خدمات عمومی، مسکن، حمل‌ونقل و زیرساخت‌های ضروری نمی‌تواند به توسعه پایدار منجر شود.

در همین چارچوب، شورای عالی انقلاب فرهنگی در بررسی پیش‌نویس سند جامع توسعه دریایی کشور، افزایش جمعیت‌پذیری مناطق ساحلی و جزایر جنوبی را به میزان ۶.۵ درصد از کل جمعیت کشور هدف‌گذاری کرده است. تحقق این هدف به آمایش سرزمینی، تعیین ظرفیت واقعی مناطق، توسعه شهرهای ساحلی و فراهم‌کردن زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی وابسته است.

فاصله سیاست‌های توسعه دریایی تا اجرای عملیاتی

سیاست‌های کلی نظام و برنامه هفتم توسعه بر استفاده از ظرفیت‌های جغرافیایی، تقویت صادرات، گسترش تجارت خارجی، توسعه ترانزیت و بهره‌گیری از مزیت‌های منطقه‌ای تأکید دارند. با این حال، فاصله میان این اهداف و وضعیت موجود نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری به‌تنهایی نتوانسته مسیر توسعه دریامحور را هموار کند.

اکنون مسئله اصلی، تبدیل اهداف کلان به برنامه‌های اجرایی قابل سنجش است. سهم سرمایه‌گذاری در صنایع دریایی، میزان پیشرفت پروژه‌های بندری و صنعتی، تعداد فرصت‌های شغلی ایجادشده در سواحل، عملکرد زنجیره‌های ارزش و میزان مشارکت بخش خصوصی باید به‌صورت منظم ارزیابی و منتشر شود.

افزایش سهم ایران از اقتصاد دریا به تشکیل کارگروه‌های بیشتر یا اعلام اهداف بلندمدت محدود نمی‌شود. تا زمانی که موانع فناوری، آموزش، قوانین، زیرساخت و توزیع نامتوازن جمعیت برطرف نشوند، ظرفیت گسترده سواحل و آب‌های کشور همچنان فاصله زیادی با ارزش اقتصادی قابل تحقق خواهد داشت. آزمون اصلی سیاست‌های دریامحور نیز در میزان تغییر این شاخص‌ها و تبدیل ظرفیت‌های جغرافیایی به تولید، اشتغال و درآمد پایدار مشخص می‌شود.

خبر

ظرفیت تولید پالایشگاه‌های چهارم و ششم پارس جنوبی احیا شد



بازسازی ردیف سوم گازی پالایشگاه ششم در مدت چهار ماه و اجرای مجموعه‌ای از اقدام‌های عملیاتی برای جبران کاهش خوراک، به بازگشت بخشی از ظرفیت تولید پالایشگاه‌های چهارم و ششم پارس جنوبی انجامید.

به گزارش اقتصادسرآمد به نقل از وزارت نفت، عملیات بازسازی ردیف سوم گازی پالایشگاه ششم پس از پایان آوار برداری در ۲۸ تیر ۱۴۰۵ آغاز شد و این ردیف پس از چهار ماه فعالیت فشرده مهندسی، تعمیراتی و اجرایی، ۳۰ آبان همان سال به چرخه تولید بازگشت. این ردیف امروز با حضور مسعود پزشکیان رئیس‌جمهوری و حمید بورد سرپرست وزارت نفت، به‌صورت ویدئوکنفرانس به بهره‌برداری رسید.

در جریان این عملیات، ۶۱۰ تجهیز ابزار دقیق، ۱۰۰ آنالایزر، ۷۰ کنترل‌ولو و ۳۲۸ شیر صنعتی تعمیر یا تأمین شد. همچنین ۱۱۸ کیلومتر کابل برق و ابزار دقیق، ۶ هزار اینچ‌قطر لوله و اتصالات و ۱۸۱ تن استراکچر تأمین و نصب شد. تعمیر برج جذب و تجهیزات ثابت و دوار نیز از دیگر اقدام‌های انجام‌شده برای راه‌اندازی این ردیف بود.

هم‌زمان با بازسازی پالایشگاه ششم، اقدام‌های متعددی برای بازگرداندن پالایشگاه چهارم به چرخه تولید و جبران کمبود خوراک ناشی از حوادث و توقف خطوط و تأسیسات دریایی انجام شد. در این مسیر، راه‌اندازی پالایشگاه چهارم و دریافت خوراک از سکوهای دریایی، انتقال گاز غنی به خط پنجم سراسری و استفاده از ظرفیت پالایشگاه‌های سایت ۲ و فجرجم، به افزایش تولید ۱۴ و ۲۵ میلیون مترمکعب گاز ترش مرطوب انجامید. با راه‌اندازی پالایشگاه ششم و افزایش ارسال گاز غنی به خط پنجم سراسری نیز ۱۵ میلیون مترمکعب به تولید گاز ترش افزوده شد

در پی نشتی خط لوله دریایی فاز ۱۷، اقدام‌هایی برای جبران کمبود خوراک پالایشگاه هفتم انجام شد که افزایش تولید ۲۷ میلیون مترمکعب گاز ترش را به همراه داشت.

همچنین اجرای مسیر کنارگذر برای واحدهای نم‌زدایی و ارسال گاز از طریق کمپرسورهای صادرات به خط پنجم سراسری، زمینه افزایش تولید ۳۲ میلیون مترمکعب گاز ترش مرطوب را فراهم کرد. از دیگر اقدام‌های انجام‌شده می‌توان به ارسال گاز پالایشگاه چهارم به پتروشیمی بوشهر با هدف انتقال گاز شیرین به پتروشیمی دماوند، جبران کمبود خوراک ناشی از حادثه سکوی دریایی 14D و تکمیل بازسازی ردیف‌های اول و چهارم پالایشگاه اشاره کرد.

این اقدام‌ها به ترتیب افزایش تولید ۲، ۱۴، ۱۸ و ۱۸ میلیون مترمکعب را به همراه داشت که دو مورد پایانی مربوط به گاز ترش خشک است. بر اساس گزارش ارائه‌شده، مجموع تولید گاز غنی به ۱۰۶ میلیون مترمکعب در روز رسید و بخشی از کاهش تولید ناشی از توقف خط لوله دریایی فاز ۱۷ و حادثه سکوی 14D جبران شد؛ دستاوردی که حاصل بازسازی تأسیسات آسیب‌دیده و مجموعه‌ای از اقدام‌های عملیاتی برای حفظ و احیای ظرفیت تولید در پالایشگاه‌های پارس جنوبی است.