سرآمد اقتصاد

چهارشنبه-۱۰خرداد ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۶۴۹

اخبار

مذاکرات بین‌المللی محیط زیست با راپمی جهت کاهش آلودگی‌های خلیج فارس

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست گفت: در راستای جلوگیری از کاهش آلودگی‌های دریایی خلیج فارس با سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان (راپمی) مذاکراتی انجام شده است. به گزارش اقتصادسرآمد،مجتبی ذوالجودی به مانا اظهار داشت: یکی از مهمترین معضلات زیست محیطی خلیج فارس در حال حاضر آلودگی‌های دریایی به خصوص ناشی از تردد نفتکش‌هاست. معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست گفت: در راستای جلوگیری از کاهش آلودگی‌های دریایی خلیج فارس با سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان (راپمی) مذاکراتی انجام شده است. وی خاطرنشان ساخت: با توجه به تحریم‌های انجام شده علیه کشورمان، راپمی می‌تواند از طریق مذاکرات بین‌المللی برخی مشکلات ناشی از نشت نفت که در اثر تردد شناورهای نفتکش از خلیج فارس ایجاد می‌شود را برطرف کند.به گفتهٔ این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، تعویض خطوط لوله‌های انتقال نفت هم اکنون به دلیل فرسودگی یکی از مهمترین عوامل نشت نفت در خلیج فارس محسوب می‌شوند که در راستای کاهش آلودگی‌های خلیج فارس باید مورد توجه قرار گیرد.ذوالجودی عنوان کرد: همچنین به منظور رفع معضلات آلودگی‌های خلیج فارس ناشی از تردد نفتکش‌ها، جلسات متعددی از سوی سازمان حفاظت محیط زیست با وزارت نفت در حال برگزاری است تا بتوانیم از توان این وزارتخانه نیز در راستای کاهش آلودگی‌های نفتی کمک بگیریم.وی با اشاره به اینکه در حال حاضر در بسیاری از سکوهای نفتی فعال در خلیج فارس از تکنولوژی قدیمی استفاده می‌شود، بیان داشت: این امر باعث انتقال آلودگی‌های نفتی بسیاری به خلیج فارس می‌شود که هر چه سریعتر با تعویض تکنولوژی و به‌کارگیری دانش روز دنیا در سکوهای نفتی باید این معضل مهم زیست محیطی برطرف شود.معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، اذعان داشت: ضروری است که وزارت نفت هر چه سریعتر با استفاده از همکاری شرکت‌های دانش بنیان نسبت به ارتقای تکنولوژی انتقال نفت در منطقه خلیج فارس اقدام کند.

اقتصادسرآمد،سومین نشست تخصصی اقتصاددریاپایه را برگزار کرد
جلسه بررسی صنعت توریسم دریایی توسط کارشناسان

سومین نشست تخصصی اقتصاددریاپایه که به ابتکار و اجرای روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد و حمایت برخی از ارکان دریایی کشور آغازشد در موسسه رده بندی ایرانیان برگزار شد و موضوع مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. در این نشست که با حضور آقای مهندس فاطمی- مدیر کل توسعه گردشگری داخلی وزارتخانه، کاپیتان مزینی‌فر- پژوهشگر گردشگری دریایی و مهندس صفری -رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی و تعدادی از فعالان گردشگری برگزار شد، کارشناسان به بررسی ماهیت، وضعیت و ظرفیت‌های گردشگری دریایی ایران پرداختند که بنا به سیاست روزنامه، مشروح مباحث به طور تفصیلی از شنبه تا چهارشنبه هفته آتی در صفحه دانش دریا(روزنامه دریایی اقتصادسرآمد) منتشر خواهد شد و نیز طبق برنامه، مجموع نشست‌ها در پایان سال، به صورت یک مجلد کتاب تدوین و منتشر خواهد شد.این نشست به میزبانی گرم موسسه رده‌بندی ایرانیان اجرا شد و چهارمین نشست نیز با همین موضوع، به بررسی ابعاد دیگری از مسائل مبتلابه گردشگری دریایی خواهد پرداخت.

در حاشیه سومین نشست، مدیرکل توسعه گردشگری وزارت میراث از پیشنهاد روزنامه اقتصاد سرآمد برای برگزاری منظم و برنامه‌ریزی شده سلسله نشست‌های تخصصی گردشگری دریایی استقبال کرد تا با توجه به اهمیت موضوع، پاتق علمی برای هم‌اندیشی و تبادل نظر و تجربه فعالان گردشگری ایجاد شود. برنامه این نشست‌ها به زودی اعلام خواهد شد.

چهارمین نشست، سه شنبه آینده ساعت ۱۵ در سالن کنفرانس موسسه‌رده بندی ایرانیان- واقع در خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه شبنم، شماره ۵- اجرایی خواهد شد.

برگزاری دومین نشست تخصصی روزنامه اقتصادسرآمد
با حضور دکتر یاسر مغربی و مهندس محسن بحیرایی

بخش پایانی

ضرورت ایجاد سازمان نظام مهندسی کشتی‌سازی در ایران

۵۰۰۰ لنج در کشور بالای ۲۵ سال عمر دارند

گروه دانش دریا – دومین نشست از سلسله نشست های تخصصی اقتصاد دریا محور با موضوع اهمیت کشتی و کشتی‌سازی با حضور مهندس محسن بحیرایی، مدیرعامل سابق شرکت کشتی‌سازی شهید موسوی خوزستان و دکتر یاسر مغربی، عضو هیأت علمی و مدیر دفتر امور تولید و ساخت داخل شورای عالی صنایع دریایی کشور برگزار شد.کارشناسان این نشست، با توجه به تجربیات و دانش اندوخته، کشور را در زمینه طراحی و ساخت کشتی توانمند دانسته و دقت در برنامه‌ریزی و نظم در اجرا و انتظام در تأمین و جریان مالی و حمایت دولت و دستگاه های دولتی در سفارش گذاری و ایجاد زنجیره تأمین از طریق تولیدات داخلی را شرط موفقیت این صنعت می‌دانند. در ادامه بخش نخست از دیدگاه کارشناسان در دومین نشست تخصصی را می‌خوانید:

به طور معمول در گذشته برای مهاجرت بیشتر مردم به سمت سواحل، در ابتدا نیروهای دریایی را در یک نقطه از ساحل اسکان داده و با ایجاد زیرساخت‌های حیاتی و زیرساخت‌های تفریحی، ورزشی، سرگرمی و ... باعث تجمع و مهاجرت جمعیت در آن موضع می‌شدند و ساخت شهر بندرعباس با چنین رویکردی رخ داده است.

اما چنین رویکردی در سیاست‌های کلان مورد توجه واقع نشده و به دلیل عدم بارگذاری مناسب امکانات در سواحل، این مناطق به یک نگاه ، تبعیدگاه محسوب شده و حمایت نمی‌شوند. در این کشور از مواهب گسترده و پرشماری مانند سواحل برخورداریم که درک درستی از آنان وجود ندارد تا این که فرصت استفاده از آن برای ما از دست می‌رود. اعتقاد من بر آن است که در طول سواحل طولانی جنوب، باید برنامه‌ریزی مناسبی برای توسعه و اسکان جمعیت انجام بگیرد.موضوع جالب توجه دیگری که اهمیت انتشار دارد، استقرار صنایع در جزایری مانند قشم و کیش است که ارزش گردشگری بالایی داشته و می‌توانند از این طریق ارزش افزوده بالایی را برای کشور ایجاد کنند. سؤال این جاست که چرا در نواحی با ارزش گردشگری بالا زمین برای استقرار صنایع اختصاص می‌یابد؟ اما در طول کیلومترها از سواحل که بدون کاربرد مانده‌اند، این صنایع مستقر نشده‌اند؟ چرا باید در کیش و قشم ،صنایع بارگذاری شوند؛ اما مثلاً در جزیره ابوموسی این صنایع مستقر نشوند؟

در نهایت، کلیت بحث «کشتی واقتصاد دریاپایه» بر حول دو رویکرد اقتصادی و یا استراتژیک متمرکز است. با نگاه اقتصادی، این که آیا ما کشتی ساز هستیم و می توانیم طبق یک زمان بندی و با یک قیمت مناسب شناورها را بسازیم و نگاه دوم، اینکه صنعت کشتی‌سازی یک صنعت استراتژیک محسوب می‌شود یا نه؟

در برنامه هفتم توسعه، سرفصلی با عنوان اقتصاد دریاپایه پیشنهاد شده است، اما در برنامه پیشنهادی دولت که اخیراً سازمان برنامه و بودجه کشور منتشر کرده است، چنین سرفصلی وجود ندارد و ابهام و پرسش بزرگی را برای جامعه دریایی کشور به وجود آورده است که ضرورت دارد رسانه‌ها – به‌ویژه روزنامه اقتصاد سرآمد- پیگیر موضوع شده و به آن بپردازند.

وجود شورای عالی دریایی با ریاست رئیس جمهوری و عضویت ٦ وزیر و دبیری وزیر صنعت، معدن و تجارت فرصتی است که با توجه به اهمیت اقتصاد دریاپایه، از این ساختار برای پیش‌برد برنامه‌های اقتصاد آبی بهره لازم برده شود و اصل موضوع یعنی اقتصاد دریاپایه باید محل بحث و بررسی باشد؛ نه این‌که این ساختار در بدنه کدام وزارت‌خانه تعریف شود و این اختلافات شکلی سبب گردد که سرفصل کلیدی و مهمی چون اقتصاد دریاپایه از متن برنامه توسعه‌ای کشور حذف شده و همه کشور از این لحاظ دچار خسران شود.

> **دکتر مغربی: هرجایی که خواستیم، توانستیم؛شناور آلومینومی پارس سپاه پاسداران که اخیراً ساخته شده است، طراحی صفر تا صد آن در داخل کشور انجام شده است. حوضچه «تست مدل خلیج فارس» در دانشگاه امام حسین (ع) راه اندازی شده است که دارای ٤٠٠ متر طول و بسیار مجهز است. چند حوضچه هم در شیراز وجود دارد.**

مهندس بحیرایی:

لازم به ذکر است که کشور ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و هزاران کیلومتر مربع سرزمین دریایی دارد که در رشد و توسعه کشور به‌طور جدی دیده نشده است. توسعه کشور تاکنون بر اساس استراتژی خشکی پیش رفته و از نقش دریاها و آبراهه‌ها و سواحل غفلت شده است.

مناطق شهرهای ساحلی و بندری متأسفانه با بحران بیکاری مضاعف و فقر مواجه می‌باشند. تراکم جمعیتی کشور متأسفانه در مناطق مرکزی و خشک کشور متمرکز شده و اهمیت آب‌های آزاد در اقتصاد، اشتغال و امنیت جدی گرفته نشده است. در سند چشم انداز، کم‌ترین توجه به امور دریایی و نقش آن در توسعه کشور شده است. هیچ گونه برنامه منسجم و یک‌پارچه و متوازن برای جبران عقب‌ماندگی در حوزه دریایی تدوین نشده است. مجموعه فعالیت‌های مرتبط با امور دریایی هیچ‌گونه پیوستگی و نقشه راه مرتبطی ندارند و این موضوع باعث شده تا سازمان‌های مرتبط با امور دریایی به عنوان جزایر مستقل ، اقدامات مهم و پرهزینه‌ای را بدون هدف مشترکی دنبال کنند که منجر به فرصت‌سوزی شده است. به طور مثال ، توسعه مناطق بندری در انزلی و ایجاد منطقه آزاد در حسن‌رود در دو منطقه با فاصله کمتر از ۲۰ کیلومتر میلیاردها تومان هزینه شد با یک هدف مشابه دسترسی به خدمات ساحلی که هر دو ابتر مانده است و هیچ‌کدام به هدف خود نائل نیامده‌اند.

در نهایت باید تأکید کنم که برنامه پنج ساله هفتم توسعه کشور برنامه بسیار مهمی‌است که برنامه‌ریزی و بودجه بندی کشور براساس آن انجام می‌گیرد. حذف سرفصل اقتصاد دریاپایه در برنامه‌های دولت، اعلام این موضع است که کشور هیچ گونه برنامه‌ای برای فعالیت‌ها و امور دریایی کشور ندارد و تکلیفی برای سازمان‌ها و شرکت‌های دریایی متصور نیست. هر چند قرار بوده است در افق ١٤٠٤ ما قدرت‌مندترین کشور منطقه و هاب منطقه‌ای در حوزه‌های بندری و ساحلی باشیم؛ اما فاصله معناداری با چشم‌انداز داریم و از طرفی هم در مهم‌ترین برنامه توسعه‌ای کشور هم، مبحثی برای این مهم در نظر گرفته نشده است که خود حدیث مفصل بخوان از این مجمل.

> **بحیرایی: من به‌عنوان کسی که سالیان ممتدی را در ساخت کشتی در دریای جنوب و شمال گذرانده‌ام، به ضرص قاطع می‌گویم اگر برنامه‌ریزی برای ساخت کشتی به دقت انجام گرفته و ساخت مطابق با آن برنامه پیش برود، ساخت کشتی در کشور اقتصادی هم هست**

سؤال: در موارد مطرح شده از عبارت «ما باید» بسیار استفاده شد، منظور از این «ما» کیست؟

یاسر مغربی:

واقعیت آن است که در کشور ما در مورد حاکمیت در دریا، مقداری پیچیدگی وجود دارد. هم‌چنین قوانینی برای این موضوع وجود دارد؛ اما در مواردی که مطابق با نفع‌مان نباشد، قانون دور می‌خورد. تصریح عبارت «ما» در کلام ،نشان‌دهنده چند عاملی و فاعلی در محدوده دریا در کشور است و ضرورت دارد قوانین مصوب مطابق با نص اجرا گردد؛ هرچند خوشایند برخی از عوامل نباشد. البته از طریق بازخوردگیری، قوانینی که کارگشا نیستند را لازم است اصلاح کنیم.

به هر حال، قانونی که منجر به تأسیس شورای عالی صنایع دریایی و صندوق توسعه صنایع دریایی شده است، بخشی از آن اجرایی نشده است؛ مواردی چون تأمین منابع مالی صندوق، مشارکت سازمان‌های مختلف مسئول، کمیته‌های راهبردی که توسط معاونین دستگاه‌ها اخیراً در حال برگزاری است و قبل از آن مغفول مانده بودند؛ این‌ها یعنی این‌که در اجرای قانون سلیقه نقش دارد.

همچنین وجود سازمان‌های متعدد تصمیم‌گیر هم سبب شده است تا هماهنگی در اجرای قوانین و فعالیت‌ها به وجود نیاید و منجر به هم افزایی نشود.

سؤال: در مسأله اقتصاد دریا ، راهبرد اصلی از سوی رهبر انقلاب صادر شده است، به ویژه در سال گذشته، توجه خاصی از سمت ایشان به موضوع اقتصاد دریاپایه شده است، چنان‌که در روزنامه اقتصاد سرآمد بر اساس آن رویکردها، در تیتر صفحه اول، سال ۱۴۰۲ را« سال اقتصاد دریاپایه » خواندیم. بعد از تأکیدات ایشان و تأکید از ۱۰ سال قبل مبنی بر کشف «گنج پنهان» در حوزه مکران و هم‌چنین اقدامات رئیس جمهوری در سال قبل که درخصوص اقتصاد دریاپایه اقدامات خوبی انجام دادند و نیز، این مسأله در مجمع تشخیص مصلحت نظام- ذیل کمیته اقتصاد دریاپایه- مورد بررسی قرار گرفت و بندهایی را به تصویب رساندند. در ادامه، که برنامه هفتم به سازمان برنامه و بودجه رسید خروجی آن، حذف موارد مرتبط با اقتصاد دریاپایه بوده که همه را انگشت به دهان گذاشته است. با این همه پیش زمینه مهم و مؤکد از عالی‌ترین مقام‌های کشور و وجود سازمان‌های متعدد دریایی ذی‌مسئول و ذی‌نفع، حذف بندهای مرتبط با اقتصاد دریا از سوی سازمان برنامه و بودجه کشور چگونه ممکن است و چگونه تحلیل می‌شود؟

یاسر مغربی:

البته همگی واقفیم که اجرای سیاست‌های کشور برعهده ریاست جمهوری است. درباره این موضوع کلیات مورد توافق همه ارکان نظام قرار دارد؛ اما در جزییات و روش اجرا تفاوت آرا و سلیقه نمود می‌یابد. سخنان رهبر انقلاب درباره اقتصاد دریا، یک راهبرد کلی محسوب می‌شود و ما باید در جزییات برنامه‌ریزی لازم برای اجرای آن را انجام دهیم. وجود سازمان های متعدد دریایی و همچنین سازمان برنامه و بودجه در کشور به منظور هم افزایی است که زیر نظر رئیس جمهوری فعالند و برآیند تمام اقدامات در حوزه مسئولیت ریاست جمهوری تعریف می‌شود و ایشان باید روش اجرای برنامه‌ها را تأیید کنند. ایشان در رأس ارگانی با نام شورای عالی صنایع دریایی قرار دارد. دو هفته پیش، دبیرخانه شورا توانست اولین جلسه شورا را با حضور رئیس جمهوری و وزرای عضو برگزار کند. رئیس جمهوری متوجه شدند که سکاندار این کشتی هستند و براساس نظرات جامعه نخبه دریایی باید بیش‌ترین فایده را برای کشور از این بستر میسر نمایند.در جلسه یاد شده تشریح شد که اقتصاد دریایی واجد چه اجزایی است و چه سهمی را از کل اقتصاد کشور می‌تواند شامل شود و تأثیر آن در تولید ناخالص داخلی چقدر است و پتانسیل آن برای افزایش GDP به چه میزان است. انتظار بر آن است که با توجه به موارد مطروحه در عالی‌ترین سطح اجرایی کشور و عضویت سازمان برنامه و بودجه کشور در این شورا و توافق اعضا بر اهمیت موضوع و دستورات رئیس جمهور روند متفاوتی را در پیش رو داشته باشیم.

سؤال: در واقع در حوزه دریا، کشور با چندگانگی سازمان‌ها و مسئولیت‌هایی مواجه است که مانند مجمع‌الجزایری بدون دسترسی به هم، آمار و گزارشات جداگانه و گاهاً متناقض منتشر می‌کنند و راهبرد یگانه و مدیریت واحدی که این پیکان‌های ناهمسو را همسو کند و به سمت یک هدف مشخص پرتاب کند، وجود ندارد. تجربه دیگر شوراهای عالی با ریاست رئیس جمهوری نیز مؤید توفیق نمی‌باشد. سؤال مبنایی این است آیا بهتر نیست که امور دریا به بخش خصوصی واگذار گردد؟

یاسر مغربی:

همان‌طور که قبلاً تصریح شد صنایع دریایی صنایعی با هزینه بالاست؛ به نحوی که افراد و شرکت‌ها به تنهایی نمی‌توانند به طور خصوصی اقدام به اجرا و ساخت آن‌ها نمایند و باید از تسهیلات و یا فاینانس‌های دولتی استفاده کنند و یا از طریق سرمایه‌گذاری خارجی بهره ببرند.

سؤال:مسأله فراتر از مرحله اجراست. در ابتدا باید مشخص شود که تعیین راهبرد برعهده کیست؟ راهبرد دولت جمهوری اسلامی در بخش اقتصاد دریاپایه و به طور ویژه در بحث کشتی‌سازی چیست؟

یاسر مغربی:

در بخش نظامی، راهبرد مشخصی وجود دارد. و نیروهای دریایی سپاه و ارتش ناوهای کوچک و متوسط را با راهبرد خاص خود در حال ساخت، توسعه و افزایش ناوگان می‌باشند. در این بخش تولید و ساخت کشتی وجه استراتژیک دارد و وجه اقتصادی آن مطرح نیست.

در بخش تجاری، همان‌طور که اعلام شد کشور به کشتی- از جمله ۸۵۰ فروند اشاره شده- نیاز دارد. اما شرکت‌ها انتظار دارند که خرید و استفاده از کشتی باید برای آن‌ها به برگشت سرمایه و سودآوری منجر شود و وجه اقتصادی برای آن‌ها برجسته است. در این بخش، این‌که آیا دولت باید کمک مالی کند، بخشی از منابع آن ـ تشویقی برای مالکان و سازندگان کشتی‌ها ـ از طریق صندوق توسعه صنایع دریایی و قانون توسعه صنایع دریایی پیش بینی شده است که محقق نشده است. حتی پیش‌بینی شده که اگر ساخت کشتی در کشور نسبت به دیگر کشورها گران‌تر شود، هزینه‌های بالاتر طبق قانون، به شرکت مالک برگردد و از این طریق، آن فعالیت ، برای بخش خصوصی اقتصادی و مقرون به صرفه شود. باید تصریح شود که منابع قانون ذکر شده و صندوق توسعه صنایع دریایی محقق نگردید و راه حل‌های جایگزینی نیز برای این منظور ایجاد نشد که این شرایط ناشی از شرایط اقتصاد کلان کشور بوده است.

اغلب صنایع دریایی دنیا، به وسیله سرمایه‌گذاری شرکت‌های بزرگ و سرمایه‌گذاری بین‌المللی، رشد می‌کنند. مثلاً کشور قطر برای توسعه ناوگان LNG خود، ۸۰ فروند مورد نیاز که خود را به یک شرکت خارجی محول کرد. کشور قطر ۲۰ درصد سرمایه را تأمین کرده است؛ اما ۸۰ درصد از طریق سرمایه‌گذاری بین‌المللی تأمین شده است که از طریق برگشت سرمایه و سودآوری، اعتبار تخصیص یافته بر می‌گردد. مسیرهای سرمایه‌گذاری بین‌المللی برای ایران تاکنون بسته بوده و الان برخی مسیرها در حال باز شدن هستند و علی‌رغم ادعا مبنی بر بی اثر بودن تحریم‌ها، تحریم مسیر سرمایه‌گذاری در کشور -از جمله صنایع دریایی- را مسدود کرده است.

محسن بحیرایی:

درباره راهبرد جمهوری اسلامی ایران برای کشتی‌سازی، باید گفت که در جاهایی مبنای مصالح وجود دارد و در جاهایی هم رانت مطرح است. در جاهایی علی‌رغم خطرات، کشتی‌های جمهوری اسلامی بنا به مصلحت منابع ارزی را به کشور وارد می‌کنند و باعث تعطیلی برخی بازارهای داخلی می‌شود.

در مواضع دیگری، در سازمان‌های خاص، خریدهای بین‌المللی منافع خوبی برای خریداران ایجاد می‌کند و موانعی را برای صنعت کشتیرانی و کشتی‌سازی ما ایجاد می‌کند و تلفیق این دو موضع باعث شده است صنعت کشتی‌سازی ما وضعیت نامطلوب کنونی را داشته باشد.

پیشنهاد این است که چندگانگی و ابهام موجود را باید از طریق نمایندگان مجلس که نقش نظارتی بر قوه اجرا دارند، پیگیری و حل کرد. وزرای دولت در محدوده مسئولیت خود اختیار تامه دارند و تجمیع چند وظیفه کاملاً مجزا در بدنه یک وزارتخانه معمولاً به رکود برخی وظایف و پویایی یک وظیفه منجر شده است و نمایندگان مجلس مناطق دریایی باید با تشکیل یک فراکسیون قوی و مطالبه‌گر، موضوع اقتصاد دریا را که می‌تواند اقتصاد حال و آینده کشور را تأمین کند، به جد دنبال کنند.

باید توجه داشت، برخی از برآوردها نشان وجود نوعی از مافیا دارد که مانع رشد کشتی‌سازی، اقتصاد دریا و مانع تدوین راهبرد و برنامه مشخص می‌شود. چرا که تعیین راهبرد و برنامه‌ریزی نظم و نسق، نظارت و اجرای قوانین را در پی دارد که که به نفع مافیا نیست.

سؤال:یکی دیگر از دلایل طرح شده برای عدم پیگیری اقتصاد دریا، وجود کارشناسان خشکی گرا در بدنه سازمان‌های دریایی دولت است که به عنوان مسئولان تصمیم‌گیر مستقرند که مناسبتی علمی، تخصصی، تجربی و احساسی با فعالیت‌های دریایی ندارند. بر این اساس، آیا واگذاری امور دریا به بخش خصوصی مرتبط با حوزه دریا نمی‌تواند دیدگاه بهتری باشد؟

محسن بحیرایی:

دیدگاه بیان شده، از چند منظر قابل بررسی است. صنعت دریایی دارای بخش‌های متعدد و متفاوتی است؛ اما متولیان اجرایی در برخی از بخش ها مرتبط نیستند؛ اما در بخش‌های دیگر عوامل دیگری را باید مد نظر قرار داد و توضیح داده شود. امروز ریاست سازمان بنادر و دریانوردی، خود از مجربین، متخصصان و بزرگان حوزه بندری کشور هستند؛ اما در حوزه دریایی شاید خیلی تجربه نداشته باشند. در بحث اقتصاد دریا، بندر، سواحل و حوزه دریا، سه بخش متمایز از یکدیگر می‌باشند و اگر سه حوزه از هم تفکیک شده و به متخصص آن حوزه سپرده شود، اتفاقات بهتری رقم خواهد خورد. این موضوع در سازمان بنادر و دریانوردی ایران، که تخصصی ترین سازمان مرتبط با دریای کشور است، بدین صورت است. در بدنه حاکمیت، به جرأت می‌توان گفت که بیشتر سیاست‌مدان و سیاست گزاران کشور فاقد تخصص و نگاه دریایی هستند.