گزارش خبر
NEWSREPORT
کد خبر: ۴۹۵۸۵۹
شنبه ۷ مهر ۱۴۰۳ ۱۰:۱۱

عواملی که سد راه تجارت دریایی است

جذب و ارتقای سرمایه گذاری برای بهره مندی از ظرفیت های دریایی و همچنین افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی از مهم ترین موضوعات مطرح شده در سند توسعه دریامحور هستند.

به گزرش خبرنگاران گروه صنعت و تجارت گزارش خبر، بلافاصله پس از شروع به کار دولت چهاردهم معاون اول رئیس جمهور برنامه جامع توسعه دریامحور را ابلاغ کرد که حکایت از اهمیت این برنامه برای کشور و اقتصاد دارد. ارتقای سرمایه گذاری برای بهره مندی از ظرفیت های دریایی و همچنین افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی از مهم ترین موضوعات مطرح شده در این سند توسعه ای هستند. با این وجود این سوال مطرح می شود که آیا بستر ارتقا و بهبود تجارت دریایی در ایران فراهم است؟ تکیه حداکثری بر ظرفیت حمل ونقل دریایی به عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه اقتصاد دریایی، تا چه حد ممکن است و به چه الزاماتی نیاز دارد؟

به گزارش خبرنگاران گروه صنعت و تجارت گزارش خبر_ به نقل از تین نیوز، ایران از موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرارداشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت های فراوان برخوردار است، بااین وجود تاکنون آنطور که باید از این ظرفیت ها در مسیر توسعه صنعتی و اقتصادی کشور بهره گرفته نشده است. در سیاست های کلی توسعه دریا محور، مسیر حرکت برای ارتقای ظرفیت های این بخش مورد توجه قرارگرفته است.

الزامات توسعه دریا محور

توسعه فعالیت های اقتصادی دریامحور و ایجاد قطب های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس کرانه ها؛ تسهیل و توسعه سرمایه گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت های لازم نرم افزاری و سخت افزاری؛ تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با پهنه بندی دریا، کرانه و پس کرانه و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری، خصوصا در سواحل و جزایر جنوب و بالاخص سواحل مکران؛ بهره برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت ها، منابع و ذخایر زیست بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط زیست دریایی به خصوص توسط کشورهای دیگر؛ تامین و ارتقای سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد و ایجاد پشتوانه علمی؛ توسعه همکاری های اقتصادی، تجاری و سرمایه گذاری در طرح های بزرگ مقیاس و دانش بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی؛ افزایش سهم کشور در حمل ونقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل ونقل ترکیبی؛ حمایت از سرمایه گذاران بومی و محلی در طرح های توسعه ای و حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری؛ از مهم ترین موارد مطرح شده در این برنامه هستند

با آغاز فعالیت دولت چهاردهم محمدرضا عارف معاون اول رئیس جمهور تصویب نامه جلسه ۲۱مرداد هیات وزیران درخصوص اصلاح برنامه جامع تحقق سیاست های کلی توسعه دریامحور را به وزارتخانه های راه، صمت، اقتصاد، دفاع، جهاد، نفت، نیرو، کشور، تعاون، دادگستری، گردشگری، علوم و بهداشت و همچنین سازمان های برنامه و بودجه، محیط زیست، اداری و استخدامی و صداوسیما و نیز بانک مرکزی و معاونت علمی – فناوری رئیس جهور ابلاغ کرد.

چالش های پیش روی تجارت دریایی را می توان در چند بخش دسته بندی و بررسی کرد که عبارتند از: شفافیت و سرعت عملکرد؛ مدیریت مخاطرات و شوک های بیرونی؛ کارآیی و بهره وری حمل ونقل دریایی؛ نحوه خصوصی سازی و مقررات آن در حوزه حمل ونقل دریایی؛ قیمت گذاری در بخش حمل دریایی؛ سرمایه گذاری و تامین مالی و… که درمیان چالش های یادشده فقدان یا کمبود جدی سرمایه گذاری را باید مهم ترین چالشی دانست که مانع توسعه این بخش شده است. ایجاد شبکه حمل ونقل دریایی کارآمد همواره عامل زیربنایی مهمی در مسیر توسعه اقتصادی بوده است. با این وجود تحریم و نبود تعاملات بین المللی مهم ترین چالش کشور در تامین نقدینگی گسترده برای توسعه زیرساخت های این بخش است.

توسعه صنعتی و ظرفیت های تجاری دریایی

حسین رجب پور پژوهشگر مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: تجارت با اتکا به دریا در کشور ما نیز با توجه به مرزهای طولانی آبی مورد توجه است. در همین حال شاهد صادرات محصولات صنعتی البته در قالب صنایع معدنی هستیم، بنابراین باید این طور ادعا کرد که رابطه ای میان توسعه صنعتی و ارتقای سطح ظرفیت های تجاری دریایی وجود دارد.

وی افزود: اقتصاد ما درونگرا است، در چنین اقتصادی با توجه به محدودیت هایی که پیش روی بازرگانی خارجی وجود داشته، آن حوزه آنطور که باید توسعه نیافته است. البته ناگفته نماند که در اسناد بالادستی کشور، سواحل مکران به عنوان قطب تجاری کشور دیده شده است، بااین وجود اقدامات عملیاتی مناسب برای اتکا به ظرفیت های این منطقه و توسعه تجارت دریایی در این بخش، انجام نگرفته است.

در ادامه باید خاطرنشان کرد؛در برنامه های توسعه ای کشور که حتی طول عمر آنها به پیش از انقلاب سال ۱۳۵۷ ایران بازمی گردد، انتقال جمعیت به سواحل و مجاورت دریاهای آزاد مورد توجه بوده است، یعنی باید این طور ادعا کرد که در طول دهه های گذشته توجه به ظرفیت های دریایی و توسعه زیرساخت ها در این بخش، در اولویت سیاستگذاران بوده اما در عمل این هدف گذاری با غفلت روبه رو شده است، یا به بیانی دیگر متناسب با ظرفیت

های کشور، به توسعه صنعت حمل ونقل دریایی و زیرساخت های بازرگانی با اتکا به این بخش توجه نشده است.

این پژوهشگر مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی ادامه داد: البته درمیان کشورهای حاشیه خلیج فارس تنها امارات متحده عربی توانسته با سرمایه گذاری قابل توجه در حوزه زیرساخت های حمل ونقل دریایی، پیشرفت قابل توجهی را در این بخش از آن خود کند، یا به بیان دیگر اقتصاد خود را با اتکا به ظرفیت های تجاری و حمل ونقل دریایی توسعه بخشیده است، اما سایر کشورهای منطقه تفاوت چندانی با ما ندارند و به درستی از این ظرفیت بهره نگرفته اند. کمااینکه در کشورهایی همچون قطر، کویت، عراق و… عمده صادرات به محصولات پتروشیمی اختصاص یافته و اقتصاد آنها با اتکا به صادرات این منابع می چرخد.

در دهه های اخیر امارات متحده عربی توانسته به هاب تجاری منطقه بدل شود و امکان بازصادرات محصولات مختلف را فراهم کند. به عنوان مثال بسیاری از صنایع ما دفاتری را در دبی دارند و از آنجا صادرات را پیگیری و دنبال می کنند چراکه این کشور سرپل تجارت سایر کشورها است. در همین حال امارات به مرکز تجاری و گردشگری نیز بدل شده و همین موضوع تاثیر بسزایی بر شرایط اقتصادی آن داشته است.

رجب پور افزود: البته ایران نیز از پتانسیل لازم برای توسعه گردشگری با اتکا به ظرفیت های دریایی و… برخوردار بوده است. توسعه جزیره کیش نیز با اتکا به همین ظرفیت ها آغاز شد اما به نتیجه مطلوب موردنظر نرسید. در همین حال باید خاطرنشان کرد؛ ارتقای سطح تجارت دریایی و اثرگذاری جدی این بخش بر اقتصاد نیازمند برقراری روابط دیپلماتیک سازنده با دنیا است، اما با توجه به سطح تنش های دائمی میان ایران و سایر کشورهای دنیا، نباید به توسعه ظرفیت های این بخش امید جدی داشت.

فقدان تامین مالی و سرمایه گذاری

محمدرضا مودودی، مدیر خانه ترویج تجارت جهانی با اشاره به نقش و اهمیت توسعه تجارت دریایی و ارتباط مستقیم آن با توسعه صنعتی کشور گفت: در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد تجارت خارجی کشور با کمک حمل دریایی انجام می شود. درواقع ظرفیت دریایی کشور برای تجارت دریایی فعال است، اما نکته حائزاهمیت در این بخش وجود چالش های بسیار در حوزه تجارت دریایی و نبود بستر لازم برای ارتقای صادرات و واردات است . این محدودیت ها در بنادر، خدمات بندری و… به چشم می خورد.در همین حال از تمام توان و ظرفیت بنادر بهره گرفته نمی شود. تحریم، نبود تعاملات جهانی و عدم امکان جذب سرمایه خارجی نیز بر مشکلات تجارت دریایی و توسعه نیافتگی این بخش افزوده است.

مدیر خانه ترویج تجارت جهانی گفت: با توجه به شرایط تحریمی و محدودیت های ایران در تعاملات جهانی، کشتی های ایرانی نمی توانند برای تردد از پرچم کشور استفاده کنند. با توجه به چالش های ناشی از نبود تعاملات سازنده با دنیا، باید خاطرنشان کرد؛ تا زمانی که ایران سیاست های خارجی خود را اصلاح نکند، تعاملات خود را با جهان بهبود نبخشد و روابط خود را با هدف تنش زدایی، پایه گذاری نکند، نمی توان به بهبود شرایط امید داشت.

مودودی گفت: توسعه تجارت با تکیه بر ظرفیت های حمل دریایی از اهمیت ویژه ای برخوردار است و مسیر توسعه صنعتی و اقتصادی کشور را هموار می کند، بااین وجود این صنعت در کشور ما با کاستی های متعدد زیرساختی، فناوری و… مواجه است. این کاستی ها در حالی هستند که ارتباط دوسویه ای میان توسعه صنعتی و توسعه تجارت دریایی وجود دارد.

علاوه براین حمل دریایی به کاهش هزینه و ارتقای بهره وری در حوزه حمل ونقل و بهبود سودآوری صنعتگران و تجار منتهی می شود. برای رفع مشکلات و کاستی های این بخش باید در مسیر رفع مشکلات عبور و مرور کشتی های خارجی به کشور، ارتقای ناوگان حمل تجارت دریایی، استفاده از تکنولوژی های پیشرفته برای کاهش زمان بارگیری و تخلیه بار کوشش شود . با رفع این مشکلات برای بهره مندی از ظرفیت های دریایی کشور فرصت ایجاد خواهد شد.

مودودی با اشاره به صادرات محصولات صنعتی ایران به مقصد دبی و صادرات مجدد آنها از این کشور به سایر مناطق دنیا اظهارکرد: این موضوع هزینه تولیدکننده و تاجر ایرانی را افزایش می دهد. ما در این سال ها حتی نتوانسته ایم به اندازه کشور کوچکی همچون امارات در منطقه خودمان، از این ظرفیت بهره بگیریم و خدمات بندری ارائه دهیم. البته با توجه به شرایط تحریم و محدودیت های پیش روی توسعه صنعتی و اقتصادی کشور، بهبود زیرساخت های بندری و رفع مشکلات و کاستی های حاکم بر این بخش، به شدت دشوار و هزینه بر است.

به بیانی دیگر تا زمانی که تحریم هست، توسعه دشوار و در مواردی غیرممکن است. در چنین فضایی عملا امکان ورود تکنولوژی های نوین به کشور وجود ندارد، چراکه این فناوری های نوین هزینه بر و به شدت گران هستند، بنابراین سرمایه کافی برای توسعه بنادر در کشور وجود ندارد. در چنین فضایی باید این طور ادعا کرد که تا رفع تحریم ها، امکان بهبود شرایط حمل دریایی وجود ندارد.