

توسعه اقتصاد دریایی

تشکیل سازمان توسعه دریامحور؛ گامی دیر هنگام برای ساماندهی ظرفیت‌های ساحلی ایران

در حالی که ایران با داشتن هزاران کیلومتر خط ساحلی ظرفیت عظیمی برای توسعه دریامحور دارد، نبود مدیریت یکپارچه، ضعف زیرساخت‌ها و وابستگی به اقتصاد نفتی مانع شکوفایی این بخش شده است. حال اما با تصویب برنامه اجرایی و تدوین اساسنامه سازمان توسعه دریامحور، امیدها برای تحول در این حوزه جان گرفته است.

به گزارش گروه صنعت و تجارت، پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت، در بیان کلی توسعه دریامحور مجموعه‌ای از برنامه‌ها، سیاست‌ها و اقداماتی است که با هدف بهره‌برداری پایدار و موثر از ظرفیت‌های دریا و مناطق ساحلی برای رشد اقتصادی، ارتقای اجتماعی و حفاظت محیط زیست به کار برده می‌شود. در شکل واضح‌تر توسعه دریامحور یعنی استفاده هوشمند و پایدار از دریا برای پیشرفت اقتصادی، ایجاد شغل، تقویت تجارت و حفظ محیط زیست دریایی.

آن طور که در برخی منابع آمده است ارکان توسعه دریامحور شامل اقتصاد آبی، زیرساخت‌ها، دیپلماسی دریایی، پایداری محیط زیست دریایی و توانمندسازی جوامع ساحلی است که در ذیل آن توسعه بنادر و اسکله‌ها، گسترش خطوط ریلی و جاده‌ای متصل به دریا، مدیریت مرزهای آبی، توسعه مباحث مربوط به شیلات و گردشگری دریایی، بهره‌برداری اصولی از انرژی‌های تجدیدپذیر، توسعه حمل و نقل و تجارت دریایی، استخراج منابع زیرسطحی و زیر ساخت‌ها، محافظت از منابع و تنوع زیستی دریا، مقابله با آلودگی‌ها، اشتغال زایی و بهبود معیشت ساکنان سواحل قرار گرفته است.

در ایران نیز سالهاست که توسعه دریامحور به یکی از راهبردهای کلان اقتصادی تبدیل شده و با وجود اینکه ایران در شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد و دارای ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی است و از طرفی مقوله توسعه دریامحور همواره دغدغه دولتمردان بوده اما بنا بر دلایل متعددی موفقیت چندانی در این بخش حاصل نشده است.

براساس نظر کارشناسان حوزه حمل و نقل دریایی و لجستیک، سهم دریا در تولید ناخالص داخلی اندک است؛ زیرا حمل و نقل دریایی و صنایع وابسته در حاشیه قرار گرفته است، اقتصاد ایران به صنایع نفت و گاز وابستگی دارد، تحریم‌ها و موانع پیش رو منجر شده تا دسترسی ایران به بازارهای بین‌المللی و فناوری‌های نوین شده و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی محدود شود و از طرفی کمبود توجه به صنایع دریایی و کشتی‌سازی، کمبود نیروی ماهر حوزه دریایی، توسعه نامتوازن صنایع دریامحور، عقب ماندگی در بهره‌برداری از هوش مصنوعی و اینترنت اشیا، فرسودگی ناوگان دریایی و کمبود زیرساخت‌ها در کنار هم باعث شده تا سواحل و بنادر ایران نتواند در جایگاه اصلی خود قرار گیرند و به توسعه متناسب دست یابند.

در این میان اما موضوعی که بیشتر کارشناسان بر آن اتفاق نظر دارند و آن را یکی از دلایل اصلی عقب ماندگی در توسعه دریامحور تلقی می‌کنند نبود یک نقشه راه مصوب است که همه دستگاه‌ها و سازمان‌ها به صورت یکپارچه با آن همراهی و همکاری کنند و آنچه که مسلم به نظر می‌رسد نیاز به مدیریت و سیاست گذاری یکپارچه در بخش دریایی و ساحلی بیش از پیش احساس می‌شود.

البته اخیراً سعید رسولی -سرپرست سازمان بنادر و دریانوردی &ndash اعلام کرده است که برنامه اجرایی تحقق سیاست‌های اقتصاد دریامحور در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۳ به تصویب رسید و با توافق صورت‌گرفته در دولت این برنامه با جدیت در حال پیگیری است و دبیرخانه توسعه دریامحور کار خود را نهایی کرده و نظرات دستگاه‌های ذی‌ربط دریافت شده است.

رسولی همچنین گفته که در بسته قبلی، برای ۳۵ دستگاه وظایفی تعیین شده بود که پس از بازنگری، نظرات آن‌ها اعمال شد. وظایف تعیین‌شده برای سازمان بنادر و دریانوردی در این بسته و همچنین مأموریت‌های ذاتی سازمان، در حال اجرا هستند.

وی همچنین اشاره کرده است که اجرای طرح‌ها مستلزم راهبری متمرکز توسعه دریامحور و هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط است و براین اساس اساس‌نامه پیشنهادی برای تشکیل «سازمان توسعه دریامحور» که از تکالیف قانونی مصوب در قانون احکام دائمی است و سال‌ها معطل مانده بود، تهیه شده است.

سرپرست سازمان بنادر همچنین اعلام کرده است که این پیش‌نویس در جلسه توسعه دریامحور با ریاست رئیس‌جمهور مطرح و نقطه‌نظرات رئیس دولت دریافت شد. این سازمان وظیفه حاکمیتی، هماهنگی و هم‌افزایی میان دستگاه‌ها را بر عهده خواهد داشت.

براساس آخرین آمارهای اعلام شده از سوی برخی مسئولان ذی ربط، سهم فعلی اقتصاد دریامحور از تولید ناخالص داخلی تنها ۲.۵ درصد است که این عدد شامل مجموع فعالیت‌های دستگاه‌های مرتبط مانند شیلات، کشتی‌سازی، ساخت تجهیزات دریایی، گردشگری دریایی و ساحلی، نفت و گاز دریایی و بنادر و حمل‌ونقل دریایی است در حالی که بر اساس برنامه‌ریزی‌ها، این سهم باید به ۱۶ درصد افزایش یابد.

همچنین گفته می‌شود که در حوزه بنادر و دریانوردی، تحقق رشد ۵۸۲ درصدی حجم فعالیت در ۱۰ سال آینده ضروری است.

آن طور که برخی کارشناسان حوزه دریایی می‌گویند ایجاد سازمانی که بتواند بین دستگاه‌های مختلف و ذی‌مدخل در بخش توسعه دریا محور

هماهنگی ایجاد کند، نیاز است و این سازمان باید بتواند منشأ فعالیت همه سازمان‌های مرتبط باشد و ریل گذاری در توسعه دریا محور را انجام دهد.

در واقع آنها معتقدند نیاز به طرح جامعی داریم که بتواند نقشه راه در توسعه دریا محور باشد و بر اساس اسناد بالادستی فعالیت همه دستگاه‌ها هماهنگ و منسجم شود. در واقع نیازمند سازمان هماهنگ کننده برای ایجاد خط مشی ها هستیم.

البته صحبت‌هایی در خصوص موازی کاری و کند شدن فرآیندها با تشکیل سازمان جدید مطرح می‌شود اما برخی کارشناسان حوزه دریایی عقیده دارند آن چیزی که باعث کندی سرعت فعالیت‌ها می‌شود بروکراسی اداری است و به نظر می‌رسد این بروکراسی اداری با ایجاد سازمان هماهنگ کننده کاهش پیدا کند. از طرفی درگیری بین سازمان‌ها کاهش پیدا می‌کند و وظایف هر سازمانی کاملاً مشخص خواهد شد.