

## با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه در یامحور از سوی مقام معظم رهبری صورت گرفت

# بازنگری در سند راهبردی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

سیاست‌های کلی توسعه در یامحور طی چند هفته گذشته در ۹ بند از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ و به قوای سه‌گانه شش‌ماه فرصت داده شد تا با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم ارائه کنند. در این میان، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی نیز به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های سازمان تأمین اجتماعی دارای نقشی کلیدی در تحقق این هدف محسوب می‌شود و با فاصله زمانی اندک از ابلاغ سیاست‌های معظم‌له مدیرعامل این

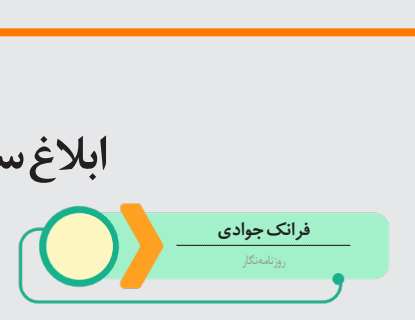
گزارش

این اولین‌بار نیست که بحث توسعه دریایی در صحبت‌های مقام معظم رهبری مورد اشاره قرار می‌گیرد؛ چراکه ایشان پیش از این نیز سه اقتصاد دریامحور تأکید کرده و حال نیز در راستای اجرای بند «یک» اصل یکصدودهم قانون اساسی، پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را ابلاغ کردند. البته پیش از این نیز فرمانده معظم کل قوا ارتقای همه‌جانبه توان رزمی و تجهیزات دفاعی در نیروی دریایی و استمرار اقداماتی همچون دریانوردی در آب‌های دور دست و بین‌المللی را لازم دانسته و تأکید کرده بودند که استفاده از فرصت دریا ظرفیت‌های عظیم آن باید به فرهنگ عمومی در کشور تبدیل شود. رهبر انقلاب اسلامی با اشاره به سوابق دریانوردی ایرانیان در گذشته که باعث انتقال فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی به مناطق دیگر دنیا شد، خاطر نشان کرده بودند: «با وجود این سابقه و سواحل طولانی دریایی در شمال و بخصوص جنوب ایران، فرهنگ استفاده از فرصت‌های دریا در کشور مورد غفلت واقع شده و باید به فرهنگ عمومی مردم تبدیل شود.» حال نیز در قالب سند ابلاغی بار دیگر اهمیت این بخش مورد تأکید مضاعف قرار گرفته است.

### چرا اقتصاد دریا مهم است؟

یکی از موضوعاتی که در برنامه هفتم توسعه نیز مورد تأکید قرار گرفته بحث سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه به مزیت‌های بالفعل و بالقوه و اجرایی ساختن موارد برجسته آن با توجه ویژه به دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی است؛ چراکه موضوعاتی مانند انرژی و ترانزیت با اقتصاد دریامحور را می‌توان موتور محرکه و کانون رشد اقتصادی و افزایش تولید دانست. ایران بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر سواحل اصلی، جزیره‌ای و رودخانه‌ای دارد. با این وجود تاکنون سهم اندکی از تولید ناخالص ملی به کسب کارهای دریایی اختصاص داشته است.

اما اگر بخواهیم بررسی دقیق‌تری از وضعیت دسترسی ایران به آب‌های بین‌المللی داشته باشیم باید گفت دریای خزر در شمال، راهی را برای ایران برای رسیدن به اروپای جنوبی و شمالی از راه دسترسی به دریاهای سیاه و بالتیک مهیا کرده و از سوی دیگر، خلیج فارس که پهنه آن، تنهائی می‌از خزر است برای کشور دارای موقعیت راهبردی به شمار می‌رود و در جایگاه سوم کرانه مکران نیز ایران را بی‌واسطه به اقیانوس هند



سیاست‌های کلی توسعه دریامحور طی روزهای گذشته از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شد و دستگاه‌های مختلف مکلف شدند

در این زمینه برنامه‌های خود را ارائه دهند. سازمان بنادر و دریانوردی یکی از سازمان‌هایی است که در تحقق این اهداف نقشی قابل توجه دارد و مدیرعامل این سازمان معتقد است سیاست‌های کلی توسعه دریامحور که از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شده، برگ زرینی است که می‌تواند به عنوان هدایت‌کننده تمامی فعالیت‌های دریایی نه‌در دریا، بلکه در سواحل، فراساحل، پس کرانه‌ها و در اقیانوس‌ها عمل کند.

در این زمینه بسا علی‌اکبر صفایی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره ضرورت و اهمیت اقتصاد دریامحور و توسعه آن به گفت‌وگو نشستیم که در ادامه آن را از نظر می‌گذرانید.

به نظر شما ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور چه کمکی به این حوزه می‌کند؟

با ابلاغ این سند ارزشمند، سرعت حرکت وزارت راه و سازمان بنادر و دریانوردی در راستای تحقق توسعه دریامحور افزایش می‌یابد. به همین دلیل از نگاه بسیار عمیق و بلند مقام معظم رهبری تشکر می‌کنیم؛ چراکه ایشان یک سند تاریخی را ابلاغ فرمودند که به طور حتم نقطه عطفی در تاریخ کشور است. از ابتدای دولت سیزدهم اقدامات گسترده‌ای در بخش اقتصاد



پیوند می‌زند.

### سهم گروه کشتیرانی از اقتصاد دریامحور

در این راستا، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز از سهمی قابل توجه در تحقق اهداف یاد شده برخوردار است و به همین دلیل طی روزهای گذشته محمدرضا مدرس خیابانی، مدیرعامل این مجموعه از بازنگری در سند راهبردی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در اوق سال ۱۴۰۶ بر اساس ابلاغیه اخیر مقام معظم رهبری در حوزه اقتصاد دریامحور خبر داد.

مدرس خیابانی در عین حال تأکید کرد که اجرای سیاست‌های ابلاغی اقتصاد دریامحور در چهار حوزه سخت‌افزاری، نرم‌افزاری، مغزافزاری و سازمان‌افزار از سوی ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دستور کار قرار خواهد گرفت.

او همچنین به سواحل مکران اشاره و تأکید کرد: «توسعه و فعال‌سازی پتانسیل‌های اقتصادی و بندری مکران که از سال‌های گذشته مورد تأکید ایشان قرار داشت، از جمله ظرفیت‌هایی است که می‌تواند برای اجرایی شدن سیاست‌های اقتصاد دریامحور مورد نظر قرار گیرد. این در

### معاون وزیر راه و شهرسازی مطرح کرد

## ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور؛ نقطه عطفی برای اقتصاد کشور

دریا شکل گرفته و نهایتاً کار گروه ملی اقتصاد دریا با حضور وزرای مرتبط به دبیری وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی شکل گرفت. بنابراین این سند برگ زرینی است که می‌تواند به عنوان هدایت‌کننده تمامی فعالیت‌های دریایی نه تنها در دریا، بلکه در سواحل، فراساحل، پس کرانه‌ها و در اقیانوس‌ها عمل کند.

توسعه دریامحور به چه بخش‌هایی مربوط می‌شود و مجموعه وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر چه نقشی در این میان دارند؟

مجموعه وزارت راه و شهرسازی متولی چهار شقوق حمل‌ونقل دریایی، هوایی، جاده‌ای و ریلی است و هر کدام از این فعالیت‌ها به سازمان‌های بین‌المللی خود متصل هستند. باید بدانیم تجارت خارجی ماز طریق حمل‌ونقل دریایی و ... رقم می‌خورد. وزیر راه کلان پروژه‌ای را تحت عنوان «پران-راه» مطرح کرد که در آن آمده ایران سهل‌ترین مسیر برای تمامی کشورهای شمال، جنوب، غرب و شرق است که از کشورمان عبور کنند و در عین حال پروژه‌های زیادی نیز زیرمجموعه این کلان پروژه تعریف شد.

توسعه دریامحور به نحوی به فعالیت‌هایی که در دریا اتفاق می‌افتد مربوط می‌شود و صرفاً شامل کشتیرانی نیست بلکه فعالیت‌های دریایی حداقل ۷۰ رشته و فعالیت جانبی است که شامل مواردی نظیر ثبت کشتی، سکو، مقایله با آلودگی، هیدروگرافی، مؤسسات رده‌بندی، تعمیر و نگهداری، سوخت‌رسانی و ... می‌شود و پس از به سایر شقوق حمل‌ونقل تسری می‌یابد. مجمع تشخیص مصلحت نظام روی بن‌بند سیاست‌های تعیین شده، زمان گذاشت و بررسی‌های لازم

## اقتصاد

مجموعه نیز درباره چگونگی تحقق اهداف اشاره شده در این سند رویکرد مجموعه خود را تبیین کرده است. البته برنامه‌ریزی برای تحقق این اهداف مختص به یک مجموعه نیست و سه روز پس از ابلاغ این سیاست‌ها نیز رئیس دولت بار سال‌نامه‌ای به محمد مخبر، معاون اول خود او را مکلف کرد برنامه تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را با همکاری مجلس و قوه قضاییه، اعضای دولت و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، ظرف مدت سه ماه تدوین و ارائه کند. سران قوای دیگر نیز رویکرد مشابهی در این زمینه داشتند.

محروم‌ترین طبقه جامعه در نوار ساحلی سکونت داشتند. یکی از این موارد سواحل مکران است که با وجود تأکیدات رهبری، از سال ۱۳۷۸ تاکنون به نظر می‌رسد اقدام جدی‌چندانی در این منطقه صورت نگرفته و همچنان جای بسیاری برای کار وجود دارد. معین‌الدین سعیدی، نماینده مردم چابهار در مجلس شورای اسلامی در این باره معتقد است: «پس از گذشت ۲۵ سال از فرمایشات رهبری در مورد موضوع توسعه سواحل مکران شاهدیم اقداماتی صورت گرفته که مطلقاً بر اساس نگاه معظم‌له نسبت به آن پهنه نبوده است.» این نماینده مجلس در عین حال گفت: «بعد از فرمایشات ایشان، در این پهنه برخی طرح‌ها در دستور کار قرار گرفت و طرح‌هایی در حوزه‌های پتروشیمی، فولاد، توسعه بندر، شهر جدید تیس و نظایر آن آغاز شد، اما به دلیل آنکه مجریان این طرح‌ها باور راسخی به توسعه پایدار نداشتند، این طرح‌ها در نهایت از سوی جامعه محلی چندان مورد استقبال قرار نگرفت.» سعیدی افزود: «شاید یکی از دلایل اصلی این امر نگاه متولیان توسعه این منطقه باشد؛ چراکه از نظر بسیاری از متولیان، توسعه این منطقه دارای ارزش است، اما گویا ساکنان این منطقه از ارزش چندان بالایی برخوردار نیستند و به همین دلیل است که ما در زمینه توسعه انسانی شاهد پایین‌ترین شاخص‌ها در این منطقه هستیم.» او گفت: «از آنجا که انسان محور توسعه است قبل از هر اتفاقی لازم است شاخص‌های توسعه انسانی مانند دسترسی به آب شرب، آموزش، بهداشت، ورزش، سرانه فضای ورزشی، نسبت معلمان و پزشکان به جمعیت و غیره مورد توجه قرار گیرند، اما در اکثر این موارد مکران رتبه‌های آخر را دارد، در حالی که پیش‌فرض توسعه این است که در این حوزه‌ها اصلاحات لازم صورت گیرد.»

حال با تمام این توصیفات بر اساس سند ابلاغ شده لازم است نوعی همگرایی بین متولیان این حوزه صورت گیرد تا طبق آنچه در بن‌داول سند مذکور ذکر شده، شاهد سیاستگذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه‌اول در منطقه باشیم و در کنار تحقق اهداف دیگری که در این سند مورد تأکید قرار گرفته، نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریامحور (اقتصاد دریامحور) طی ۱۰ سال حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد.

### نقش مهم توسعه انسانی

اما در کنار موضوعات مختلفی که باید برای توسعه اقتصاد دریامحور مورد توجه قرار گیرند، یکی از مسائل مهم توجه به نیروی انسانی سساکن در این مناطق است. معمولاً در کشورهای دنیا، شهرهای بزرگ با اقتصاد قوی در کنار نوار ساحلی قرار دارند، اما متأسفانه طی سال‌های گذشته، عدم استفاده مناسب از اقتصاد دریایی موجب شد در مواردی

چه اقدامات دیگری در راستای توسعه اقتصاد دریامحور انجام شده است؟

ببینید، از دو سال قبل، طرح توسعه جزایر در دستور کار قرار گرفته است. با توجه به وجود ۳۴ جزیره در خلیج فارس که بکر هستند، این جزایر می‌توانند تأثیرات اجتماعی، اقتصادی و امنیتی داشته باشند. مجموعه این فعالیت‌ها می‌تواند حرکت و جهش عظیمی را همراه با سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری رقم زند، بخش عمده‌ای از سیاست‌های ابلاغی مربوط به وزارت راه و شهرسازی و بخشی دیگر مربوط به سایر وزارتخانه‌ها است. وزارت راه و شهرسازی در قالب پروژه ایران-راه در بسیاری از موارد ورود کرده و برخی بندهای سیاست‌های کلی ابلاغی توسعه دریامحور نیز به سایر وزارتخانه‌ها بازمی‌گردد که امیدواریم طی شش ماهه آینده قوانین و مقررات لازم چه در بعد نگاشت نهادی و چه در فاز اجرایی پیش برود و تا پایان دولت سیزدهم امیدوار هستیم در بخش دریایی عملکرد بسیار خوبی در حوزه سیاست‌های کلی ابلاغی توسعه دریامحور داشته باشیم.

یکپارچه‌سازی سیاستگذاری‌ها مسئله بسیار مهمی است. در کشور نیاز داریم از سیاستگذاری جداگانه در حوزه دریا فاصله بگیریم؛ چراکه در بسیاری از مواقع این سیاست‌ها هم‌راستا نیستند و مباحث را برای بخش خصوصی و مردم

## ۵



### یادداشت



## ایران دارنده بزرگترین ناوگان تجاری و نفتی در دریا



دریا مظهر ثروت، علم و کار است. دریا حوزه‌ای برای کار و حوزه‌ای برای تأمین نیازهای اساسی و حیاتی به شمار رفته و بستری برای اقتدار کشور است. در این میان هر کشوری که از موهبتی به نام دریا برخوردار باشد، می‌تواند از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های طبیعی آن، بهره‌برد. البته باید به این موضوع نیز اشاره کرد که اقتدار و امنیت در حوزه دریانوردی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و به‌ویژه مسأله تجارت از موهبتی است که دریا با خود به همراه دارد. در این میان باید به این نکته اشاره کرد که ایران بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی در سواحل و جزایر و ۳۵ جزیره دارد. از سوی دیگر ۸۰ درصد حجم مبادلات وزنی کشور تجارت دریابر دست؛ چراکه این نوع تجارت صرفه‌های اقتصادی بسیار زیادی داشته و حمل‌ونقل دریایی در جهان مورد توجه بوده و بیشتر از مسیر دریا اتفاق می‌افتد.

درباره جایگاه ایران در حوزه دریا و تجارت دریایی باید گفت ایران بزرگ‌ترین ناوگان تجاری در حوزه دریانوردی با حدود ۵ میلیون تن ظرفیت را دارد و با بیش از ۱۶ میلیون تن در حوزه حمل‌ونقل نفتی که جزو ناوگان‌های بزرگ در جهان محسوب می‌شود. ما در حوزه زیرساخت نیز بالغ بر ۳۰۰ میلیون تن ظرفیت عملیاتی در بنادر داریم که ظرفیت قابل توجهی به شمار می‌رود. با توجه به موقعیت استراتژیکی که کشور ما در ترانزیت شمال – جنوب یا در دیگر کریدورهای ترانزیتی دارد، هر زمان نیاز باشد ظرفیت بالای بنادر در این کشور می‌تواند آن را پشتیبانی کند. البته در این میان باید در حوزه ریلی و جاده‌ای نیز اتفاقات و تحولاتی رخ دهد.

سال‌هاست که مبحث دریا و توسعه اقتصاد دریامحور مورد توجه مقام مظم رهبری بوده و ایشان از دهه‌های گذشته تاکنون توجه مسئولان را به حوزه دریا و توسعه اقتصاد دریا جلب کردند. همه این موضوعات در دستگاه‌های مختلف در قالب شرح وظایف تعریف و مطالبه‌گری شده اما ممکن بود عدم یکپارچگی در این میان وجود داشته باشد که ابلاغ سیاست‌های کلی مقام معظم رهبری به مثابه تسبیحی عمل کرد و همه دستگاه‌های متولی را در کنار هم قرار داد. به عبارت دیگر، سیاست‌های کلی اقتصاد دریامحور چتر حمایتی است که باعث ایجاد یکپارچگی در حوزه دریایی خواهد شد و سرعت بیشتری به توسعه اقتصاد دریامحور می‌دهد.

بعضاً گفته می‌شود سهم اقتصاد دریا در ایران پایین و از بسیاری از کشورهای منطقه نیز کمتر است، اما اگر سهم اقتصاد دریا در همه کشورها را به صورت مطالعاتی و بر مبنای داده‌های بین‌المللی بررسی کنیم، در حد ۵۰ درصد نیست؛ مگر اینکه بخواهیم آن را با حوزه‌های مرتبط مانند اقتصاد ساحل یا پس کرانه‌ها بررسی کنیم. مثلاً حوزه نفت را می‌توان به دریا وصل کرد و اگر این کار را انجام دهیم، سهم اقتصاد دریا در کشورمان نیز افزایش خواهد یافت. بنابراین در وهله نخست باید به دنبال این موضوع باشیم که بخش‌ها و حوزه‌هایی که با اقتصاد دریا مرتبط است را مشخص کنیم.

در استانداردهای جهانی هشت بخش در اقتصاد دریا مطرح می‌شود. بخش‌هایی شامل منابع زنده که تولیدات و فراوری آبریان از جمله آن است. منابع غیرزنده شامل استخراج و تولید نفت و میعانات از دریا نیز یکی دیگر از این بخش‌هاست. انرژی‌های تجدیدپذیر مانند انرژی بادی فراساحلی، فعالیت‌های بندری مانند انبارداری، کشتی‌سازی، تجهیزات، حمل‌ونقل، گردشگری و غیره همگی جزو بخش‌های مختلف اقتصاد دریامحور هستند.

در واقع اگر بخواهیم مقایسه درستی انجام دهیم و همه این بخش‌ها را در نظر بگیریم، ظرفیت اسمی بالاتری در حوزه اقتصاد دریا در ایران وجود دارد.