

## تعارضات مدیریتی؛ مهم‌ترین مسأله توسعه اقتصاد دریا<sup>۱</sup>

خطمشی ترسیم شده توسط رهبر معظم انقلاب در موضوع «اقتصاد دریا» فراتر از اهداف امنیتی و اقتصادی و مبتنی بر «پیشرفت دریاپایه» بوده است و این بخش از اقتصاد را اهرمی برای توسعه کشور قلمداد می‌کند. با این حال، این ظرفیت در کشور مغفول باقی‌مانده است. یکی از مهمترین دلایل این غفلت، تعدد دستگاه‌های دولتی دارای مأموریت در حوزه اقتصاد دریا بوده که باعث «تعارضات مدیریتی» شده است.

### بیان مسأله

علی‌رغم ۵،۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی و ۷ استان مجاور ساحل، به توسعه «اقتصاد دریا» کم‌توجهی شده است. اقتصاد دریا از یک سو به استقرار جمعیت در استان‌های ساحلی یا جزیره‌ای و ایجاد امنیت مرزی کمک می‌کند و از سوی دیگر با توسعه متوازن و ایجاد اشتغال پایدار با درآمد سرانه بالا برای مرزنشینان، از بروز فعالیت نامولدی نظیر قاچاق جلوگیری می‌نماید. همچنین تنوع بخشی به تامین آب شرب، غذای آبی‌محور و انرژی پاک از جنبه‌های دیگری موجب افزایش تاب‌آوری اقتصادی در بحران‌های کم‌آبی، کمبود کالاهای اساسی و ناترازی انرژی می‌شود. توسعه حمل و نقل دریایی نیز با ایجاد مسیرهای تجاری کم‌هزینه، امکان توسعه همکاری‌های دو و چندجانبه اقتصادی را با کشورهای طرف تجاری امکانپذیر می‌سازد.

در یک نمونه می‌توان به «بانکرینگ و خدمات جانبی» که یکی از فعالیت‌های ذیل «خدمات بندری» است اشاره نمود. ظرفیت بالقوه بانکرینگ خلیج فارس سالانه ۳۰ میلیون تن است. سه سناریو در رابطه با قیمت فروش سوخت کم‌سولفور مخلوط شده براساس قیمت‌های جهانی بانکرینگ<sup>۲</sup> وجود دارد که بر این اساس با فرض فروش ۵ میلیون تن سوخت، ظرفیت درآمدزایی ۳،۲ تا ۴ میلیارد دلاری ایجاد می‌کند. پیش‌بینی می‌شود برای ایجاد ظرفیت گوگردزایی به اندازه ۵ میلیون تن در سال به حدود ۱،۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز باشد. ایجاد زیرساخت‌های لازم برای خدمات جانبی نیز به سرمایه‌گذاری حدود ۱ میلیارد دلاری نیاز دارد که بخش عمده آن (طبق برخی برآوردها ۹۰ الی ۹۵ درصد) ریالی است و با توجه به درآمدزایی سالانه ۳،۲ تا ۴ میلیارد دلار، بازگشت سرمایه کمتر از ۱ سال خواهد داشت. ضمن اینکه بانکرینگ و خدمات جانبی بیش از ۵ هزار نفر شغل ایجاد می‌کند.

<sup>۱</sup> تهیه شده توسط مهدی قربانیان کارشناس گروه تولید و تجارت اندیشکده اقتصاد مقاومتی؛ خرداد ۱۴۰۳ (دارای منابع و تحقیقات پشتیبان)

<sup>۲</sup> سایت قیمت‌های جهانی نفت و بانکرینگ ShipandBunker.com

## تحلیل

«شورای عالی صنایع دریایی»، «سازمان توسعه سواحل مکران» و «سازمان توسعه و عمران سواحل و دریا» از جمله دستگاه‌هایی هستند که خارج از ساختار دستگاه‌های دولتی برای توسعه اقتصاد دریا انتخاب شده‌اند؛ اما نه تنها میان خودشان بلکه با دستگاه‌های محلی موجود از جمله «استانداری»، «مناطق آزاد و ویژه اقتصادی» و «سازمان‌های تخصصی وزارتخانه‌ها در منطقه» دچار تعارضات شده‌اند.

ایده شکل‌گیری شورای عالی و سازمان‌های توسعه‌ای بر این محور استوار بوده است که به کمک ایجاد این شوراها، تصمیماتی مشترک و همسو بین دستگاه‌های دخیل و ذی‌نفع اتخاذ شود. همچنین با توجه به مقام سیاسی بالای رئیس این شوراها (نماینده ویژه) و یا اختیارات ویژه آنها، سیاست‌گذاری واحد و فصل‌الخطابی برای دستگاه‌ها به وجود آید. با این حال، عواملی همچون «داشتن انگیزه کافی برای ایجاد توسعه»، «امکان تامین مالی تعهدات دولتی» و «تمرکز و تخصص در مناطق و رشته‌های مرتبط به اقتصاد دریا» است که مولفه‌های حکمرانی مطلوب برای توسعه اقتصاد دریا به شمار می‌آید. موضوعی در شوراها و سازمان‌های مذکور دیده نمی‌شود.

## راهبرد پیشنهادی

بهترین گزینه برای حکمرانی توسعه اقتصاد دریا، انتخاب **سازمان بنادر و دریانوردی** به عنوان یک سازمان توسعه‌ای برای پیشبرد کار و محوریت در بحث اقتصاد دریا است. این سازمان صرفاً در مناطق ساحلی و جزیره‌ای متمرکز است و به دلیل مدل درآمدزایی درآمد-هزینه‌ای، از بودجه لازم نیز برخوردار است. همچنین این سازمان ذی‌نفع توسعه تمام رشته‌های فعالیت‌های اقتصاد دریا از جمله کشتی‌سازی، کشتی‌رانی، خدمات بندری، نفت و گاز فراساحلی، شیلات و آبی‌پروری، آب شیرین‌کن و غیره است؛ چرا که با توسعه این رشته‌های فعالیت‌ها و ایجاد بنادر نسل ۳ و ۴ می‌تواند به درآمدهای بیشتری دست پیدا کند. بنابراین تعیین این سازمان به عنوان محور توسعه اقتصاد دریا و ایجاد اختیارات و دسترسی‌های برای آن در این زمینه، به مراتب بهتر از تاسیس سازمان جدید یا سپردن کار به نهادهای غیرتخصصی یا کم‌انگیزه در این زمینه است.