



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۱۸۴/۰۳/۱۰۸۱
تاریخ: ۱۴۰۳/۰۴/۲۷
پیوست:

به نام خدا

بیانیه اقتصاد دریا محور و لجستیک مواضع و نظرات جامعه دریایی و بندری ایران خطاب به جناب آقای دکتر پزشکیان رییس جمهور منتخب

باردیگر ملت شریف ایران حماسه ای رقم زدند، سلايق و علايق گوناگون، زیر یک پرچم سه رنگ و مقدس و در کنار هم جناب آقای دکتر مسعود پزشکیان را به عنوان نهمین رئیس جمهور کشور عزیزمان ایران و ساکنان دولت چهاردهم برگزیدند.

برخود لازم میدانیم ضرورت توجه دولت ایشان به اقتصاد دریامحور و توسعه لجستیکی را به عنوان یک راهبرد اساسی و کلیدی رشد اقتصادی کشور، در پرتو سیاست های کلی نظام و مورد تاکید ویژه مقام معظم رهبری و در راستای برنامه هفتم توسعه یادآور شویم.

ضرورتی که بعنوان یکی از حلقه های توسعه اقتصادی، مورد غفلت دولت های مختلف بوده است، ارتقاء توان اقتصاد دریایی و بندری، مهمترین پیشران اقتصاد های نوظهور در سایه برخورداری از مرزهای گسترده دریایی و دسترسی به آبهای آزاد می باشد که متأسفانه کم توجهی و بی اهمیت انگاشتن آن منجر به از دست دادن فرصت های دریایی، بندری، ترانزیتی و... و نیز تنزل رتبه LPI (شاخص لجستیکی) کشور گردیده است. با نظر به پتانسیل های فراوان دریایی ایران، توسعه دریا محور می تواند به عنوان یک راهبرد کلیدی در جهت دستیابی به اهداف اقتصادی و توسعه پایدار کشور مورد توجه قرار گیرد. انتظار می رود دولت جدید با تمرکز بر این حوزه، زمینه های لازم برای رشد و پیشرفت کشور را فراهم آورد و انتظارات فعالان صنعت دریایی، بندری و لجستیکی و تجارت خارجی کشور را برآورده سازد.

اقتصاد دریامحور بعنوان کلیدی ترین راهکار ورود به تجارت بین المللی از طریق بسط و گسترش حمل و نقل دریایی و صنعت لجستیکی که مشتمل است از فعالیت های راهبردی دریایی و بندری، بهره برداری از منابع طبیعی دریایی، گردشگری دریایی، صنایع شیلات و آبی پروری، صنعت کشتی سازی و تعمیرات؛ این بخش می تواند سهم بزرگی در افزایش درآمد ملی، ایجاد اشتغال و توسعه پایدار کشور داشته باشد و دروازه ورود کشور به مبادلات بین المللی است.

استحضار دارند بیش از ۹۰٪ حجم مرادوات و تبادلات تجارت خارجی (واردات و صادرات) کالاها دریا برد بوده و به مفهوم وابستگی بلافصل اقتصاد کشور به دریا می باشد. نادیده گرفتن فرصت های لجستیکی موجب گردیده است مزیت های رقابتی و مطلق را از دست داده و عنقریب تمامی مزایای ترانزیتی را به کریدور های فعال و یا در دست اقدام رقبا و کشور های اطراف و اکناف سپرده شود.

بی توجهی زایدالوصف دولت های پیشین در کاهش تصدیگری و نادیده انگاشتن قابلیت ها و توانمندی های بخش خصوصی در روابط بین الملل که در اجماع و اشکال تشکلی و صنفی ظهور و بروز یافته است، ناکارآمدی دیپلماسی اقتصادی دولتی را به رخ می کشاند، هر لحظه تردید در استفاده بهینه از مواهب اقتصاد دریا محور خسران غیر قابل بازگشتی را رقم خواهد زد. اعتقاد راسخ داشته تحریم بلای جان کشور و همچون موربانه درخت تنومند اقتصاد کشور را می خورد. در عین حال تجارب حاصل از مقابله با تهدیدات تحریمی در سالهای اخیر و حفظ و حراست از زنجیره تامین ملی در سخت ترین محدودیتهای متاثر از رژیم حقوقی متمرکز بر کشتیرانی، بسیار گرانبها و ارزشمند بوده است و امروز توفیقات



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۱۴۰۳/۰۳/۱۰۸۱
تاریخ: ۱۴۰۳/۰۴/۲۷

پیوست:

و موفقیت های استمرار انتقال کالا به کشور (بطور اعم) و ترانزیت در وجه اخص حاصل هوشمندی ، درایت، سرمایه گذاری و تلاش های منتج از آن و دست آورد بخش خصوصی بوده است ولی متاسفانه ناکافی.

چهره لجستیکی منطقه و جهان به سرعت در حال دگرگونی است و در صورت غفلت ما ، دیری نخواهد پایید که حتی کشورهایی که رقیب جدی برای ما محسوب نمی شوند ، گوی رقابت را از ما بربایند. قطع یقین اخبار و اطلاعات سرمایه گذاری های جدید لجستیکی و کریدور های منطقه ای و همسایه، همچون افغانستان ، پاکستان، آذربایجان و عراق را دریافت نموده اید، هم اینک کشور امارات به عنوان پیشتاز لجستیکی منطقه با ایجاد شهر لجستیکی دویی ، مدت ها پیش حرکت خود را به سمت زیرساخت های لجستیک نوین آغاز نموده و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس همچون عربستان سعودی ، قطر و عمان به سرعت در حال مدرنیزه نمودن بخش لجستیکی خود هستند. کشور ترکیه نیز به طور جدی در این حوزه برنامه ریزی و شرکت های لجستیکی طرف سوم و چهارم در آن در حال گسترش و فعالیت هستند. همچنین این کشور با ایجاد مراکز لجستیکی در مقیاس های مختلف ، بویژه در مجاورت بنادر تجاری مهم را در برنامه های توسعه ای خود جای داده است .

یادآور میگردد کشورهای منطقه که هر یک در برابری با قابلیت ها و مزیت های جمهوری اسلامی ایران ، در ابعاد مسیرهای مواصلاتی و مسافت جغرافیایی، امنیت، خدمات و... به نوعی بهره ای اندک از توانمندی ایران برده اند ، در حال گسترش زیرساخت های ترانزیتی خود ، در قالب کریدورهای یازده گانه هستند ، که هم اینک تهدیدی جدی برای کریدورهای ترانزیتی کشورمان بوده و سهم قابل توجهی از ترانزیت کشور را تصاحب کرده اند . این در حالیست که ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی جزء معدود کشورهای است که موقعیتی استثنایی در منطقه (و حتی جهان) دارد و به طور بالقوه یک کشور تجاری-لجستیکی محسوب می شود . متاسفانه علیرغم تلاش های صورت پذیرفته ، تبعات تحریم های ظالمانه استکبار جهانی و تاسف بارتر سوء مدیریت و ناکارآمدی داخلی، جایگاه لجستیکی کشور را منتهی به سقوط نموده است ، این جایگاه با آنچه ایده آل جمهوری اسلامی ایران است فاصله معنی دار دارد و جایگاه لجستیکی کشور در مقیاس LPI از رتبه ۶۴ در سال ۲۰۱۸ به ۱۲۳ در سال ۲۰۲۳ تنزل یافته است .

عدم توفیق مناسب در توسعه دریا محور و رشد کند لجستیک در ایران ناشی از عوامل مختلفی است که برخی از آنها متأثر از عوامل خارجی نظیر تحریم ، عدم دسترسی به سرمایه و تکنولوژی و... می باشد اما بخش عمده این امر به تحریم های داخلی باز میگردد که در صورت اصلاح نگاه، نگرش، ساختار و رفع موانع ، شاهد شکوفایی اقتصادی کشور خواهیم بود.

از این رو عوامل توسعه و پارامترهای نیازمند توجه در هر دو بخش اقتصاد دریا محور و لجستیک به شرح ذیل تقدیم می گردد.

۱) بکارگیری مدیران شایسته، کارآمد و پاسخگو: از آنجائیکه این حوزه نیازمند تجربیات فراملی است، می بایستی از بین شاخصین بخش خصوصی یا حداقل با مشورت مستقیم تشکل های تخصصی خارج از دولت که بر ملزومات و مفروضات تجارت دریابرد و لجستیک تجاری وقوف دارند راهبری شود و در کنار انتصاب مدیران برخوردار از شایستگی ، توانائی و اعتقاد به اجرای ماموریت های دولت در حوزه اقتصاد دریامحور ، ایضا روحیه همکاری و هماهنگی با بخش خصوصی، انتقاد پذیری، مسئولیت پذیری و پاسخ گویی از ضروریات انتخاب باشد.

۲) بهره مندی سازمان یافته از کارشناسان بخش خصوصی: استفاده بهینه از کارشناسان مجرب بخش خصوصی در حوزه های مختلف حکمرانی در قالب های سازمان یافته و به رسمیت شناختن مرجعیت تخصصی تشکل های اقتصادی ملی.

۳) احترام به سرمایه و مالکیت خصوصی: آنچه در بسیاری از مراجع و سازمانهای حاکمیتی مشهود و موجب آزردهی خاطر بخش خصوصی بوده است ؛ عدم به رسمیت شناختن سرمایه و مالکیت بخش خصوصی و اساسا نگاه ابزاری و تکلیفی دولت بر موظف بودن بخش خصوصی به سرمایه گذاری و متعاقبا نادیده گرفتن حقوق سرمایه گذار و مالکیت ایشان بوده است. ضرورت پذیرش بخش خصوصی در قالب یک بال و قدرت پیش برنده اهداف دولت و منافع کشور محسوس می باشد و لازمه به میدان کشیدن بخش خصوصی استیفاء حقوق و حفظ سرمایه ایشان، تسهیل سرمایه گذاری ، رفع موانع و مشکلات و احترام به مالکیت ایشان است.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره:
تاریخ:
پیوست:

ص/۱۸۴/۰۳/۱۰۸۱
۱۴۰۳/۰۴/۲۷

۴) شفافیت

علیرغم وجود صندوق های بازنشستگی متعدد، بسیاری از سازمانهای حاکمیتی دارای ساختار کانون بازنشستگی مستقل بوده و با در اختیار قراردادن امتیازات ویژه و محتمل بر رانت مالی و اطلاعاتی به شرکت های متعلق به بازنشستگان، نه تنها موجب ناکارآمدی و افت نرخ بهره وری در حوزه ماموریتی خود گردیده اند، بلکه همواره با تزریق منابع مالی سعی در حفظ شرکت های با تراز منفی داشته و از سوی دیگر، مانع جدی بر بروز شایستگی و رقابت بوده اند.

۵) تعیین تکلیف شرکت های شبه دولتی مداخله گر در امور تجاری

استحضار دارند طی سالیان گذشته پارادایم الگوهای مسلط ذهنی بر دولت های پیشین حاکم و منجر به تشکیل نهادهای اقتصادی واسط گردید و از جمله معایب و مضرات آن نقض در اجرای اصل ۴۴ و خصوصی سازی بود، این مراکز شبه دولتی از حمایت غیر مستقیم و بعضا مستقیم دولتی برخوردار و راه را بر بخش خصوصی بسته اند، از یک سوء امکان رقابت در این بستر از بخش خصوصی سلب و در عین حال ریسک فعالیت های هم سان را به بخش خصوصی منتقل می نمایند.

۶) تعارض منافع و فرمول مالی

استحضار دارند در حال حاضر دولت از فرمول هزینه فایده تبعیت که براساس مولفه های اقتصادی به مفهوم هزینه نمودن برای کسب منفعت تلقی می گردد؛ در نتیجه این امر دولت در بسیاری از امور ضمن مداخله مستقیم در موضوعات تجاری، بیشترین سعی را در کسب و دریافت بالاترین منافع و درآمد بعمل می آورد و متعاقبا از رهگذر مالیات ستانی مطالبه گر حقوق خود است؛ درحالیکه دولت وظیفه تنظیم گری و نظارت بر تولید و خلق ثروت را برعهده داشته و دستیابی به این مهم مستلزم فرمول هزینه فرصت می باشد، به آن مفهوم که دولت موظف است با هزینه کرد امکان ایجاد فرصت های سرمایه گذاری، تجارت، تولید و... و در نهایت خلق ثروت را فراهم نماید. در این مجال است که بخش خصوصی سرمایه گذاری، اشتغالزایی پایدار، درآمد زایی پویا، توسعه اقتصادی و... را رقم زده و حال دولت بدون آنکه دست در جیب بخش خصوصی نماید، مالیات حقه خود را وصول می نماید.

۷) بهبود قوانین و مقررات: بازنگری و بهبود قوانین و مقررات مرتبط با کسب و کار به منظور تسهیل فرآیندهای اداری و کاهش موانع قانونی برای فعالیت های تجاری و اقتصادی بویژه در شقوق مالیاتی، تامین اجتماعی، اموال تملیکی، گمرکی، مبارزه با قاچاق کالا و ارز، بانکی و ارزی

۸) تسهیل دسترسی به منابع مالی: ایجاد تسهیلات مالی و اعتباری برای شرکت های واقعی بخش خصوصی، به منظور بهبود شرایط مالی و افزایش توان رقابتی آنها در راستای تامین تجهیزات بویژه از طریق بازار سرمایه که خوشبختانه کمترین رانت و فساد را داشته و بالاترین نقطه خود کنترلی را به ظهور رسانده است.

۹) افزایش همکاری های بین المللی: تسهیل و تشویق به همکاری های بین المللی با کشورهای دارای تجربه و موفق در حوزه اقتصاد دریایی، به منظور انتقال تکنولوژی و دانش فنی به کشور و ایجاد مشارکت های اقتصادی و سرمایه گذاری.

۱۰) حمایت از تحقیق، پژوهش و آموزش: ایجاد مراکز تحقیقاتی و پژوهشی کاربردی و موثر مرتبط با اقتصاد دریامحور، دسترسی و ارتقاء سطح تکنولوژی صنعتی و مدیریتی و تربیت نیروی انسانی متخصص، تغییر و تحول نظام آموزشی مرتبط، از تغییر محتوای دروس مدارس تانهادینگی ترویج فرهنگ توسعه دریا محور؛ تخصیص بودجه و منابع لازم به منظور ارتقاء سطح تکنولوژی و نوآوری صنعت لجستیک.

۱۱) ضرورت تعیین متولی واحد اقتصاد دریامحور و لجستیک ملی: تعدد نهادهای متولی توسعه دریامحور و لجستیک در کشور، عدم آشنایی به شاخص های اقتصادی سرمایه گذاری، عدم هماهنگی مطلوب بین بخشی دولت، منجر به بلا تکلیفی



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره:
تاریخ:
پیوست:

سرمایه گذاران و سرگردانی بین دستگاههای حاکمیتی، از جمله موانع توسعه و پیشرفت است. در این رابطه نیازمند تمرکز و تعامل حداکثری این نهادها بویژه با بخش خصوصی، جهت سیاستگذاری و پیشبرد اقدامات و اهداف توسعه کشور هستیم، متأسفانه علیرغم توجه حاکمیت بر مقوله ترانزیت، هم اینک ۲۴ سازمان، نهاد، ارگان و ... در موضوع ترانزیت مداخله جزیره ای دارند و هریک صرفاً خود را مسئول اجرای مأموریت های سازمانی میدانند ولو باتوقف ترانزیت.

۱۲) اهمیت لجستیک: طبق برآوردهای مستند، ۹۰ درصد زمان گردش کالا در فرایندهای لجستیکی طی می شود، این چرخه نشانگر نقش بسیار مهم لجستیک در مبادله کالا و بخصوص رقابت پذیری بنگاههای اقتصادی در بازارهای جهانی می باشد. خدمات لجستیکی حاصل از مدیریت هوشمند و رقابت پذیر، زمانی حایز اهمیت است. که کارآمدی خود را در امکان ارسال و دریافت کالا با بالاترین قابلیت اطمینان در طراحی شبکه ای، دسترسی به تمامی فرایندهای ارزش افزوده با کمترین میزان تاخیر، کاهش هزینه و حداقل ترین میزان آسیب دیدگی را فراهم کند. ترانزیت تنها یکی از مهمترین مصادیق وابسته به پارامترهای پیش گفته می باشد. ناگفته پیداست جایگاه و جغرافیای سیاسی ایران در تحقق و تداوم ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشورهای همجوار و وابسته، چگونه خواهد بود و چه منافع پویا و کارآمد، درآمدزایی، اشتغالزایی و چه از لحاظ ایجاد وابستگی و روابط اقتصادی مستحکم و نیز سیاسی با دیگر کشورها، به دنبال خواهد داشت. از سوی دیگر، لجستیک خود می تواند به عنوان یک صنعت مستقل اشتغالزا و درآمدزا مطرح باشد. چنین صنعتی علاوه بر تامین نیاز بنگاههای داخلی، قادر به ارائه خدمات زنجیره ای برای طیف گسترده ای از فعالیتهای تجاری در سطح منطقه و جهان خواهد بود.

۱۳) تسریع در اجرای پروژه های زیرساختی: تسریع در اجرای پروژه های بزرگ زیرساختی نظیر توسعه بنادر و مراکز لجستیکی بر مبنای مطالعات دقیق و بهبود امکانات لجستیکی، با افزایش توانمندی های کشور در جذب سرمایه گذاری های خارجی و داخلی، بهبود امکانات تخلیه و بارگیری و افزایش نرم و هوشمند سازی عملیات و البته با مشارکت و همکاریهای موثر بین المللی

۱۴) حفاظت از محیط زیست دریایی: وضع قوانین و مقررات ضروری برای حفاظت از محیط و زیست بوم دریایی، کاهش آلودگی های ناشی از صنایع و کشتی ها و حفاظت از تنوع زیستی دریایی.

۱۵) حمایت از صنایع شیلات و آبی پروری: ارائه تسهیلات مالی و فنی به صنایع شیلات و آبی پروری، بهبود تکنولوژی های تولید و فرآوری محصولات دریایی و افزایش صادرات این محصولات با جلب مشارکت های بین المللی.

۱۶) گردشگری دریایی: تسهیل و جلب سرمایه گذاری داخلی و خارجی برای توسعه زیرساخت های گردشگری دریایی، توجه ویژه به تبلیغات بین المللی جذب گردشگران و برگزاری رویدادهای فرهنگی و ورزشی مرتبط با دریا.

نیک میدانند اجرای هریک از این موارد زمان بسیار و اراده آهنینی می طلبد و دولت به تنهایی یارای این تغییرات را نخواهد داشت، در عین حال رجا و اائق دارد به پشتیبانی آراء قاطع مردم شریف ایران ریل گذاری پیشرفت و تعالی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران به نحوه شایسته تری صورت گرفته تا جبران عقب ماندگیهای حاصل از مشکلات، سرعت لازم را بدست آورد، ما همواره خود را سربازان این مرزوبوم دانسته و برای آبادانی ایران عزیزمان از هیچ کوششی فروگذار نخواهیم داشت. با استعانت از درگاه باری تعالی و حضرت بقیه ا. الاعظم، فردای روشن و ایرانی آباد و شایسته را رقم خواهیم زد.

تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

با تجدید احترام
مسعود پل مه
دبیر کل

