

سهم اندک اقتصاد دریا در تولید ناخالص داخلی ایران

سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مانند اروپا ۵۰ درصد است، اما این رقم در کشور ایران با وجود قریب به ۶ هزار کیلومتر نوار ساحلی، تنها دو درصد است. <br&#۴۷>

به گزارش سایت خبری پرسون، صنایع دریایی به عنوان صنعت مادر، محرکه و موتور سایر صنایع بوده که از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و در این حوزه به جایگاه مطلوبی که زبینه توانمندی‌ها و ظرفیت‌های علمی و تخصصی کشور باشد، نرسیده‌ایم؛ بررسی نظام بین‌المللی در دوره‌های قبلی و کنونی بیانگر این موضوع است که محدوده نظام بین‌المللی، پیش از دوره جدید در اطراف شبکه‌های ارتباطی آبی و رودخانه‌های آسیا، خاورمیانه و دریای مدیترانه و در دوره جدید در اطراف اقیانوس‌های آرام و اطلس بوده است.

مهم‌ترین راهبردهای توسعه اقتصادی به طور عام و آمایش سرزمین به طور خاص در غالب کشورها را می‌توان در بهره‌مندی از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی عنوان کرد، براین اساس توسعه دریامحور و توزیع و پراکنش جمعیت و فعالیت در نواحی ساحلی در طول زمان تکوین پیدا کرده است، به گونه‌ای که متراکم‌ترین کلان شهرهای فراملی در جهان امروز بیشتر در شهرهای بندری و ساحلی قابل مشهود است.

ایران را با دارا بودن ظرفیت‌های قابل توجه می‌توان از جمله کشورهایی محسوب کرد که از موقعیت‌ها و موهبت‌های مناسبی به‌ویژه در حوزه دریایی برخوردار است؛ واقع شدن در سواحل جنوبی دریای خزر از سمت شمال، خلیج فارس و دریای عمان و تنگه هرمز از سمت جنوب، موقعیت دریایی بسیار حساس و راهبردی را برای کشور به ارمغان آورده که گویای این موهبت‌ها است.

خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر از جمله بزرگ‌ترین موهبت‌های طبیعی بوده که استفاده مناسب از این نعمات می‌تواند ایران را به سمت تجربه اقتصادی پایدار سوق دهد، اما هنوز این بنادر به شکلی سنتی اداره می‌شوند و از تمام مزایا و ظرفیت‌های بومی آنها به درستی استفاده نمی‌شود، براین اساس بنادر یادشده هنوز نتوانسته‌اند در رقابت‌های منطقه‌ای عملکرد موفقی داشته باشند.

ایران به لحاظ ترانزیتی در چه جایگاهی است؟

جمهوری اسلامی به لحاظ قرارگیری در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی قابل توجهی بهره‌مند بوده و با توسعه شبکه حمل‌ونقل ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایای به منظور افزایش درآمد‌های ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو احسن استفاده کند؛ موقعیت مناسب ایران، در جنوب و دریای خلیج فارس کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است و این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود، در شمال ایران هم دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی بین کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند، از سوی دیگر ایران از غرب و شرق با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است.

ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود و به نوبه خود می‌تواند به عنوان پل ارتباطی بین این کشورها ایفای نقش کند، از سوی دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمد بسیاری دارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت‌های ملی خدادادی می‌تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه مؤثر باشد.

جایگاه نقش بنادر و اقتصاد دریامحور در توسعه اقتصادی بنادر

براساس آمارها، سالانه چهار میلیون و ۵۵۴ هزار و ۹۱۵ تن کالا از سه بندر انزلی، آستارا و منطقه آزاد کاسپین جابه‌جا می‌شود؛ روسیه ۹۳ درصد و قزاقستان هفت درصد سهم واردات بنادر گیلان و روسیه ۶۱ درصد، قزاقستان ۲۹ درصد و آذربایجان و ترکمنستان پنج درصد سهم صادرات بنادر گیلان را به خود اختصاص داده‌اند؛ این آمار نقش بنادر را در توسعه اقتصاد دریامحور به خوبی نشان می‌دهد.

ترانزیت از طریق ایران چه مزیت‌هایی دارد؟

-برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور «چابهار-میلک»، نزدیکی جغرافیایی بندرچابهار به افغانستان، انجام سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل به ویژه بخش دریایی، ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مسیر محور شرق کشور و حمایت‌های گسترده دولتی بندر چابهار را به عنوان قطب ترانزیت افغانستان تبدیل کرده و در صورت برطرف شدن موانع علاوه بر توسعه محور شرق شاهد رونق ترانزیت در مسیر مذکور هستیم.

-کالاهایی که از طریق ایران ترانزیت می‌شوند مزایای زیادی از جمله برخی معافیت هزینه‌های بندری و انبارداری دارند. کالاهای ترانزیتی صرف نظر از اعطای تسهیلات از معافیت هزینه انبارداری برخوردار هستند. هزینه انبارداری تا ۱۰ روز اول تخلیه بار رایگان و تا یک ماه حدود ۳۰ درصد تخفیف دارند.

مناطق ساحلی بستر فعالیت‌های بزرگ اقتصادی و اجتماعی محسوب می‌شود. یک سوم جمعیت جهان در محدوده ۶۰ کیلومتری حاشیه دریاها مستقر هستند و بیش از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که امروزه به‌عنوان قطب‌های تجاری از آنها یاد می‌شود در مناطق ساحلی قرار دارند، این آمار نشان می‌دهد گسترده‌های دریایی و اقتصاد دریامحور در رشد و رونق کشورها و شهرهای مختلف جهان نقش محوری دارد.

بیشترین فعالیت در عرصه‌های سواحل آبی کشور در محدوده‌های شهری و روستایی مربوط به تأسیسات بندری و نظامی است که این فعالیت‌ها تنها پنج درصد سواحل را شامل می‌شود و ۹۵ درصد ظرفیت ساحلی کشور بدون استفاده باقی مانده است، درحالی که مناطق یاد شده به‌لحاظ برخورداری از اهمیت ژئواستراتژیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای به‌عنوان مهم‌ترین نواحی ارزشمند سیاسی و اقتصادی جهان به‌شمار می‌آید و در توسعه مناسب، نقش اقتصادی و سیاسی بالایی نقش دارد.

فرصت‌های بزرگ چهار استان جنوبی کشور در حوزه‌های گردشگری، تجاری، سکونت، صنایع و شیلات به دلیل توسعه نیافتن محدوده‌های سکونت و اقتصادی بدون استفاده مانده است. این مناطق با توجه به موقعیت جغرافیایی و طبیعی، نزدیکی به بنادر اصلی آسیا از نظر تجارت و بازرگانی بین‌المللی، بهترین منطقه برای توسعه اقتصادی هستند. گستره‌های آبی را در واقع می‌توان یکی از عناصر قدرت سیاسی و ظرفیت‌های رشد اقتصادی کشور دانست و براین اساس ایران همواره در جایگاه قدرت تأثیرگذار در جهان مطرح بوده است.

پیشرفت‌های جهان امروز بیانگر این موضوع است که نباید مزیت رقابتی را تنها در بهبود عواملی مانند صرفه‌جویی مقیاس در ظرفیت کشتی یا صرفه‌جویی در مصرف انرژی معنا کرد، بلکه استفاده از فناوری‌های نو، هوشمندسازی سامانه‌های مختلف کشتی، سعی در نفوذ در روابط تجاری جوامع و جایگزینی جزئی یا کلی سوخت‌های دریایی متعارف کنونی با حامل‌های ارزان قیمت از جمله تجدیدپذیر و پاک از جمله راهکارها است.

سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مانند اروپا ۵۰ درصد است، اما این رقم در کشور ایران با وجود قریب به ۶ هزار کیلومتر نوار ساحلی تنها دودرصد است؛ از سوی دیگر براساس اعلام کارشناسان در حال حاضر تقریباً ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بنادر انجام می‌شود، بنابراین با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا توسعه بنادر، دروازه‌های ارتباطی کشور، در راستای توسعه دریامحور نیاز است.

لازم است به جای افزایش بی‌رویه بنادر کوچک و متوسط که نقش محدودی در جابه جایی دارند، تمرکز توان عمرانی کشور در حوزه حمل و نقل دریایی را بر ایجاد دو کانون اصلی ترانزیت در خلیج فارس در بندرعباس و چابهار معطوف کرد و این اتفاق در شمال کشور و حوزه دریای خزر می‌تواند به اتفاق بیفتد.

در ایران می‌توان سالانه بیش از ۱۰ میلیارد دلار درآمد خالص به دست آورد و بسیاری از مشکلات و زندگی مردم حل و توسعه و رشد اقتصادی فراهم شود که لازمه تحقق این امر، بها دادن دولتمردان به ترانزیت و صنعت حمل و نقل است.

منبع: مهر