

گزارش

پس لرزه کرسنت



یک کارشناس انرژی می‌گوید هرچند آقای پزشکیان گفته که اقتصاد خرد و کلان کشور از جمله اقتصاد انرژی کشور را شفاف می‌کند، اما مسیر سختی دارد. مثلاً آن‌گونه که وزیر پیشین نفت عنوان کرده بود، مافیای بزرگی در صنعت نفت حضور دارد که رفع آن اقدام ویژه‌ای را می‌طلبد. محمود خاقانی در گفت‌وگو با ایلنا، درباره چالش‌های صنعت گاز و برنامه‌هایی که دولت چهاردهم باید برای رفع مشکلات این صنعت دنبال کند، گفت: بزرگ‌ترین مشکل ما در این حوزه، جذب سرمایه‌گذاری است. مثلاً بعد از پرونده کرسنت، قراردادی را که یک دولت در سال ۸۱ منعقد کرده بود، دولتی دیگر در سال ۸۴ درصد لغوکردن آن برآمد. البته بعد از فاش شدن اسناد ویکی‌لیکس مشخص شد آمریکا هم به دنبال عدم اجرای این قرارداد بوده است و این یکی از مواردی بود که اعتبار شرکت ملی نفت ایران را به‌عنوان طرف قرارداد دچار خدشه کرد و درواقع جذب سرمایه و اجرای قراردادهای جدید را در سال‌های بعد نیز دچار چالش کرد.

او ادامه داد: در دولت‌های یازدهم و دوازدهم تلاش شد این اعتبار اودست‌رفته را بازگرداند؛ به همین دلیل یک نوع قرارداد جدید نفتی تحت عنوان آی‌پی‌سی تعریف و قرار شد جذب سرمایه و قراردادهای به‌گونه‌ای تعریف شود که به نفع دو طرف باشد؛ زیرا در آن زمان بسیاری از سرمایه‌ها در سطح جهان به سمت عراق روانه می‌شد، بنابراین به نحوی قرارداد تنظیم می‌شد که ما بتوانیم با کشوری مثل عراق رقابت کنیم.

این کارشناس حوزه انرژی گفت: مشکل دیگری که ما داشتیم، این بود که در درباری خزر، آسیای مرکزی و قفقاز قراردادهای سووآپ داشتیم که بنای این قراردادها بر این بود که نقش دلار را در تجارت انرژی کاهش دهیم. مثلاً در ازای گازی که به ارمنستان انتقال می‌یافت، برق دریافت می‌کردیم. این قراردادها بر اساس BTU طراحی شده بود که آن هم در زمان وزارت آقای میرکامپی بی‌دلیل و یک شبه متوقف شد و شرکت نفت و شرکت نیکو مجبور به پرداخت میلیون‌ها دلار جریمه شدند. بعدها تلاش بسیاری کردند که اعتبار اِردست‌رفته را با اجرای قراردادهای جدید بازگردانند و البته تا حدی موفق هم شدند؛ به این ترتیب که قرارداد فاز ۱۱ پارس جنوبی با مشارکت توتال و سیونوک چین قبل از خروج ترامپ از برجام به امضا رسید، اما زمانی که توتال و سیونوک به دنبال خروج آمریکا از برجام از قرارداد با ایران خارج شدند، چینی‌ها حاضر نشدند به تعهدات خود در قراردادهایی که در میادین مشترک عراق با ایران داشتند، ادامه داده و کار را انجام دهند.

او تأکید کرد: در هر حال، واقعیت امروز صنعت نفت کشور این است که دولت چهاردهم با مشکلات سختی مواجه خواهد بود و از جمله آنها غیرشفاف‌بودن وقایع این صنعت است. هرچند آقای پزشکیان عنوان کرده که اقتصاد خرد و کلان کشور از جمله اقتصاد انرژی کشور را شفاف می‌کند، اما مسیر سختی دارد. مثلاً آن‌گونه که وزیر پیشین نفت عنوان کرده بود، مافیای بزرگی در صنعت نفت حضور دارد که رفع آن اقدام ویژه‌ای را می‌طلبد. خاقانی تأکید کرد: شرکت نفت باید بتواند اعتبار اِردست‌رفته خود را به‌عنوان شرکتی که حتی در زمان جنگ نیز نگذاشت قراردادهای اجرا نشوند، بازگرداند و اجازه ندهد اعتبار شرکت نفت دچار خدشه شود.

او ادامه داد: اکنون در صنعت گاز شرایطی را تجربه می‌کنیم که فاصله میادین گازی از بازار مصرف طولانی شده است، بنابراین باید به صورت فاصله‌الان‌چی به بازار برسد. در دولت‌های یازدهم و دوازدهم مؤسسه‌ای وابسته به دانشگاه تهران و اتاق بازرگانی، کارگاهی برگزار کردند و طرح شبکه انرژی خزر تشکیل شد. به این معنا که هم گاز ترکمنستان و گاز تولیدی خزر وارد ایران شود و هم گازی را که در ایران تولید می‌شود، به برق تبدیل کنیم و صادرات برق از طریق خطوط انتقال مستقیم داشته باشیم. درواقع می‌توانستیم گازها را تبدیل به برق کنیم و تا اروپا هم برویم.

این هدف در برنامه ششم تبدیل به قانون شد و قرار بر آن شد که ایران تبدیل به محور صادرات انرژی خزر شود، اما به دلیل تداوم تحریم‌ها و برخی موانع داخلی به سرانجام نرسید.

این کارشناس حوزه انرژی با ابراز امیدواری از اینکه دولت منتخب با همکاری مجلس بتواند برنامه‌های هفتم توسعه را در حوزه انرژی پیش ببرد، گفت: ما در صنعت نفت هنوز شرکت خصوصی نداریم که بتواند امور مربوط به صنعت را به خوبی پیش ببرد. خصوصی‌سازی‌هایی در پالایشگاه و پتروشیمی‌ها انجام داده‌ایم، اما در کل شرکت‌هایی که در بخش پایین‌دست نفت، گاز، برق و به‌طور کلی انرژی فعال هستند، اگر توانسته بودند خوب عمل کرده و راندمان تولید را بالا ببرند و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی جذب کنند و تکنولوژی را وارد صنعت کنند، نباید امروز قطعی برق و گاز داشته باشیم یا در صنعت پتروشیمی، فولاد و… مشکل داشته باشیم. اکنون در برنامه قراردادهای دیگر کشورهای دیگر کشورها اشاره کرد و گفت: او در رئیس‌جمهور منتخب اعلام کرده ما با چین و روسیه قرارداد راهبردی داریم و درصد تداوم همکاری با این کشورها هستیم، اما باید در نظر داشته باشیم چین اکنون ۳۰ میلیارد دلار در عربستان سرمایه‌گذاری کرده و بیش از ریبع قرن با قطر قرارداد خرید گاز دارد، بنابراین در صورت تداوم همکاری با این کشور، باید ما نیز بتوانیم ارقام جذب سرمایه را در کشور بالا ببریم.

خاقانی ادامه داد: اگر دولت جدید با اروپا و حتی آمریکا تعامل داشته‌د و روابط را توسعه دهد، چین و روسیه هم سرمایه بیشتری را وارد ایران خواهند کرد؛ کم‌اینکه در عربستان، امارات، قطر، کویت و… سرمایه‌های بزرگی را برده‌اند.

یادداشت

جایگاه شهرها در تکاپوی انتخاب وزرا

البته همین که برای نخستین بار چنین سازوکاری، یعنی کمیته‌های انتخاب وزرا با هر نقش و ایرادی، تشکیل شده و نیز همین مطالبه‌گری و نقد آنها از سوی فعالان (اعم از فعالان مدنی، متخصصان و رسانه‌ها) یک قدم به پیش هست و باید همین روند را تقویت کرد تا نقش نهادهای مدنی و تخصصی در تعیین سیاست‌ها بزرگ و تثبیت شود. در نهایت امیدوارم از این اتاق‌های فکر برای انتخاب مدیران دولتی کسانی بیرون بیایند و قدرت بگیرند تا در عمل بتوانند در مقابل آنان که به بهانه توسعه، محیط زیست را درجه دوم قرار می‌دهند، بایستند و مقاومت کنند!

«درحالی‌که ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی در نقطه طلایی ترانزیت منطقه قرار گرفته، اما غفلت دولت‌های گذشته سبب شده است که ایران از نظر جایگاه ترانزیتی در منطقه سقوط درخور توجهی را تجربه کند و جایگاه لجستیکی کشور در مقیاس LPI از رتبه ۶۴ در سال ۲۰۱۸ به ۱۲۳ در سال ۲۰۲۳ تزل داشته باشد. این در شرایطی است که کشورهای منطقه در حال ایجاد کریدورهای ۱۱گانه تجاری هستند که تهدیدی جدی برای کریدورهای ترانزیتی ایران به شمار می‌آید». این بخشی از بیانه جامعه فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندری ایران خطاب به مسعود پزشکیان است که از او خواسته‌اند اقتصاد دریامحور را در سیاست‌گذاری‌های اقتصادی خود مورد توجه قرار دهد.

اقتصاد دریامحور کلید گمشده ایران

جامعه فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندری ایران در بیانه‌ای که انجمن کشتی‌رانی و خدمات وابسته ایران در اختیار «شرق» گذاشته است، نوشته‌اند «بر خود لازم می‌دانیم ضرورت توجه دولت ایشان به اقتصاد دریامحور و توسعه لجستیکی را به‌عنوان یک راهبرد اساسی و کلیدی رشد اقتصادی کشور، در پرتو سیاست‌های کلی نظام و مورد تأکید ویژه مقام معظم رهبری و در راستای برنامه هفتم توسعه یادآور شویم.

ضرورتی که به‌عنوان یکی از حلقه‌های توسعه اقتصادی، مورد غفلت دولت‌های مختلف بوده است، ارتقای توان اقتصاد دریایی و بندری، مهم‌ترین پیشران اقتصادهای نوظهور در سایه برخورداری از مرزهای گسترده دریایی و دسترسی به آب‌های آزاد است که متأسفانه کم‌توجهی و بی‌اهمیت انگاشتن آن منجر به از دست دادن فرصت‌های دریایی، بندری، ترانزیتی و… و نیز تزلزل رتبه LPI (شاخص لجستیکی) کشور شده است.»

در ادامه این بیانه آمده است: «با نظر به پتانسیل‌های فراوان دریایی ایران، توسعه دریامحور می‌تواند به‌عنوان یک راهبرد کلیدی در راستای دستیابی به اهداف اقتصادی و توسعه پایدار کشور مورد توجه قرار گیرد. انتظار می‌رود دولت جدید با تمرکز بر این حوزه، زمینه‌های لازم برای رشد و پیشرفت کشور را فراهم آورد و انتظارات فعالان صنعت دریایی، بندری و لجستیکی و تجارت خارجی کشور را برآورده کند. اقتصاد دریامحور به‌عنوان کلیدی‌ترین راهکار ورود به تجارت بین‌المللی از طریق بسط و گسترش حمل‌ونقل دریایی و صنعت لجستیکی که مشتمل است از فعالیت‌های راهبردی دریایی و بندری، بهره‌برداری از منابع طبیعی دریایی، گردشگری دریایی، صنایع شیلات و آبی‌پروری، صنعت کشتی‌سازی و تعمیرات، این بخش می‌تواند سهم بزرگی در افزایش درآمد ملی، ایجاد اشتغال و توسعه پایدار کشور داشته باشد و دروازه ورود کشور به مبادلات بین‌المللی است. درحال‌حاضر بیش از

۹۰ درصد حجم مرادوات و تبادلات تجارت خارجی (واردات و صادرات) کالاها دریابرد بوده و به مفهوم وابستگی بالاقتل اقتصاد کشور به دریا است. نادیده‌گرفتن فرصت‌های لجستیکی موجب شده است که مزیت‌های رقابتی و مطلق را از دست داده و عقب‌ریز همه مزایای ترانزیتی به کریدورهای فعال یا در دست اقدام رقبا و کشورهای اطراف و اکناف سپرده شود.»

جاماندگی ازرقبای منطقه‌ای

فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی در ادامه تأکید کرده‌اند که «بی‌توجهی زاید‌الوصف دولت‌های پیشین در کاهش تصدی‌گری و نادیده‌انگاشتن قابلیت‌ها و توانمندی‌های بخش خصوصی در روابط بین‌الملل که در اجماع و اشکالات تشکلی و صنعتی ظهور و بروز یافته است، ناکارآمدی دیپلماسی اقتصادی دولتی را به رخ می‌کشاند. هر لحظه تردید در استفاده بهینه از موانب اقتصاد دریامحور خسران باگشت‌ناپذیری را رقم خواهد زد. اعتقاد راسخ داشته تحریم بلای جان کشور و مانده موربانه درخت تومند اقتصاد کشور را می‌خورد. درعین حال تجارب حاصل از مقابله با تهدیدات تحریمی در سال‌های اخیر و حفظ و حراست از زنجیره تأمین ملی در سخت‌ترین محدودیت‌های متناثر از رژیم حقوقی متمرکز بر کنتی‌رانی، بسیار گرانبها و ارزشمند بوده است و امروز توفیقات و موفقیت‌های مستمرار انتقال کالا به کشور (به طور اعم) و ترانزیت در وجه اخص حاصل هوشمندی، درایت، سرمایه‌گذاری و تلاش‌های منتج از آن و دستاورد بخش خصوصی بوده است، ولی متأسفانه ناکافی.»

در ادامه این بیانه آمده است: «چهره لجستیکی منطقه و جهان به‌سرعت در حال دگرگونی است و در صورت غفلت ما، دبری نخواهد پایید که حتی کشوری که رقیب جدی برای ما محسوب نمی‌شوند، گوی رقابت را از ما برایند. قطع یقین اخبار و اطلاعات سرمایه‌گذاری‌های جدید لجستیکی و کریدورهای منطقه‌ای و همسایه مانند افغانستان، پاکستان، آذربایجان و عراق را دریافت کرده‌اید، هم‌اینک کشور امارات به‌عنوان پیشاز لجستیکی منطقه با ایجاد شهر لجستیکی دویی، مدت‌ها پیش حرکت خود را به سمت زیرساخت‌های لجستیک نوین آغاز کرده است و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند عربستان سعودی، قطر و عمان به سرعت در حال مدرنیزه‌کردن بخش لجستیکی خود هستند. کشور ترکیه هم به طور جدی در این حوزه برنامه‌ریزی و شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و چهارم در آن در حال گسترش و فعالیت هستند. همچنین این کشور با ایجاد مراکز لجستیکی در مقیاس‌های مختلف، به‌ویژه در مجاورت بندر تجاری مهم را در برنامه‌های توسعه‌ای خود جای داده است.»

فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی همچنین توضیح داده‌اند: «یادآوری می‌شود کشورهای منطقه که هر یک در برابری با قابلیت‌ها و مزیت‌های جمهوری اسلامی ایران، در ابعاد مسیرهای مواصلاتی و مسافت جغرافیایی، امنیت، خدمات و… بنوعی خود را اندک از توانمندی ایران برده‌اند، در حال گسترش زیرساخت‌های ترانزیتی خود، در قالب کریدورهای ۱۱گانه هستند، که هم‌اینک تهدیدی جدی برای کریدورهای ترانزیتی کشورمان بوده و سهم درخور توجهی از ترانزیت کشور را تصاحب کرده‌اند. این در حالی است که ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی جزء معبود کشورهایی است که موقعیتی استثنایی در منطقه (و حتی جهان) دارد و به طور بالقوه یک کشور تجاری-لجستیکی محسوب می‌شود. متأسفانه با وجود تلاش‌های انجام‌شده، تبعات تحریم‌های نظامی استکبار جهانی و تأسف‌ناگرت سوم‌مدیریت و ناکارآمدی داخلی، جایگاه لجستیکی کشور را منتهی به سقوط کرده است. این جایگاه با آنچه ای‌دینال جمهوری اسلامی ایران است، فاصله معنی‌دار دارد و جایگاه لجستیکی کشور در مقیاس LPI از رتبه ۶۴ در سال ۲۰۱۸ به ۱۲۳ در سال ۲۰۲۳ تزلز یافته است.»

آسب‌ها و راهکارها

در این بیانه گفته شده است: «نمود توفیق مناسب در توسعه دریامحور و رشد کند لجستیک در ایران ناشی از عوامل مختلفی است که برخی از آنها متناثر از عوامل خارجی نظیر تحریم، عدم دسترسی به سرمایه و تکنولوژی و… است اما بخش عمده این امر به تحریم‌های داخلی بازمی‌گردد که در صورت اصلاح نگاه، نگرش، ساختار و رفع موانع، شاهد شکوفایی اقتصادی کشور خواهیم بود. ازاین‌و عوامل توسعه و پارامترهای آن نیازمند توجه در هر دو بخش اقتصاد دریامحور و لجستیک به شرح ذیل تقدیم می‌شود.

۱) به‌کارگیری مدیران شایسته، کارآمد و پاسخ‌گو: از آنجایی که این حوزه نیازمند تجربیات فراملی است، باید از بین افراد شاخص بخش خصوصی با حداقل با مشورت مستقیم تشکل‌های 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، توانایی و اعتقاد به اجرای مأموریت‌های دولت در حوزه اقتصاد دریامحور، ایضا روحیه همکاری و هماهنگی با بخش خصوصی، انتقادپذیری، مسئولیت‌پذیری و پاسخ‌گویی از ضروریات انتخاب باشد.

۲. بهره‌مندی سازمان‌یافته از کارشناسان بخش خصوصی: استفاده بهینه از کارشناسان مجرب بخش خصوصی در حوزه‌های مختلف حکمرانی در قالب‌های سازمان‌یافته و به رسمیت شناختن مرجعیت تخصصی تشکل‌های اقتصادی ملی.

هشدار فعالان حمل‌ونقل دریایی خطاب به کابینه چهاردهم درباره عواقب جاماندن ایران از دالان‌های ترانزیتی منطقه

توسعه از دریای گذرد

۳. احترام به سرمایه و مالکیت خصوصی: آنچه در بسیاری از مراجع و سازمان‌های حاکمیتی مشهود و موجب آزدگی خاطر بخش خصوصی بوده است، عدم به رسمیت شناختن سرمایه و مالکیت بخش خصوصی و اساساً نگاه ابزارری و تکلیفی دولت بر موظف‌بودن بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری و متعاقباً نادیده‌گرفتن حقوق سرمایه‌گذار و مالکیت ایشان بوده است. ضرورت پذیرش بخش خصوصی در قالب یک بال و قدرت پیش‌برنده اهداف دولت و منافع کشور محسوس می‌باشد و لازمه به میدان کشیدن بخش خصوصی استیفاء حقوق و حفظ سرمایه ایشان، تسهیل سرمایه‌گذاری، رفع موانع و مشکلات و احترام به مالکیت ایشان است.

۴. شفافیت: علی‌رغم وجود صندوق‌های 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 شرکت‌های متعلق به بازنشستگان، نه‌تنها موجب ناکارآمدی و افت نرخ بهره‌وری در حوزه مأموریتی خود گردیده‌اند، بلکه همواره با تزریق منابع مالی سعی در حفظ شرکت‌های با‌تراز منفی داشته و از سوی دیگر، مانع جدی بر بروز شایستگی و رقابت بوده‌اند.

۵. تعیین‌تکلیف شرکت‌های شبه‌دولتی مداخله‌گر در امور تجاری: طی سالیان گذشته پارادایم الگوهای مسلط ذهنی بر دولت‌های پیشین حاکم و منجر به تشکیل نهادهای اقتصادی واسط گردید و از جمله معایب و مضرات آن، نقض در اجرای اصل ۴۴ و خصوصی‌سازی بود. این مراکز شبه‌دولتی از حمایت غیرمستقیم و بعضاً مستقیم دولتی برخوردار و راه را بر بخش خصوصی بسته‌اند و از یک سو امکان رقابت در این بستر از بخش خصوصی سلب و درعین‌حال ریسک فعالیت‌های همسان را به بخش خصوصی منتقل می‌نمایند.

۶. تعارض منافع و فرمول مالی: درحال‌حاضر دولت از فرمول هزینه- فایده تبعیت می‌کند که براساس مؤلفه‌های اقتصادی به مفهوم هزینه‌نمودن برای کسب منفعت تلقی می‌شود. درنتیجه این امر دولت در بسیاری از امور ضمن مداخله مستقیم در موضوعات تجاری، بیشترین سعی را در کسب و دریافت بالاترین منافع و درآمد به‌عمل می‌آورد و متعاقباً از رهگذر مالیات‌ستانی مطالبه‌گر حقوق خود است. درحالی‌که دولت

وظیفه تنظیم‌گری و نظارت بر تولید و خلق ثروت را برعهده داشته و دستیابی به این مهم مستلزم فرمول هزینه‌هزینه مستقیم می‌باشد، به آن مفهوم که دولت موظف است با هزینه‌کرد امکان ایجاد فرصت‌های سرمایه‌گذاری، تجارت، تولید و… و درنهایت خلق ثروت را فراهم نماید. در این مجال است که بخش خصوصی سرمایه‌گذاری، اشتغال‌زایی پایدار، درآمدزایی بویا، توسعه اقتصادی و… را رقم زده و حال دولت بدون آنکه دست در جیب بخش خصوصی نماید، مالیات حقه خود را وصول می‌نماید.

۷. بهبود قوانین‌ومقررات: بازنگری و بهبود قوانین‌ومقررات مرتبط با کسب‌وکار به‌منظور تسهیل فرایندهای اداری و کاهش موانع قانونی برای فعالیت‌های تجاری و اقتصادی به‌ویژه در شقوق مالیاتی، تأمین 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 شرکت‌های واقعی بخش خصوصی به‌منظور بهبود شرایط مالی و افزایش توان رقابتی آنها در راستای تأمین تجهیزات به‌ویژه از طریق بازار سرمایه که خوشبختانه کمترین رانت و فساد را داشته و بالاترین نقطه خودکنترلی را به ظهور رسانده است.

۹. افزایش همکاری‌های بین‌المللی: تسهیل و تشویق به همکاری‌های بین‌المللی با کشورهای دارای تجربه و موفق در حوزه اقتصاد دریایی، به‌منظور انتقال تکنولوژی و دانش فنی به کشور و ایجاد مشارکت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری.

۱۰. حمایت از تحقیق، پژوهش و آموزش: ایجاد مراکز تحقیقاتی و پژوهشی کاربردی و مؤثر مرتبط با اقتصاد دریامحور، دسترسی و ارتقا، سطح تکنولوژی صنعتی و مدیریتی و تربیت نیروی انسانی متخصص، تغییروتحول نظام آموزشی مرتبط، از تغییر محتوای دروس مدارس تا نهادینگی ترویج فرهنگ توسعه دریامحور و تخصیص بودجه و منابع لازم به‌منظور ارتقا، سطح تکنولوژی و نوآوری صنعت لجستیک.

۱۱. ضرورت تعیین متولی واحد اقتصاد دریامحور و لجستیک ملی: تعدد نهادهای متولی توسعه دریامحور و لجستیکی در کشور، عدم‌آشنایی به شاخص‌های اقتصادی سرمایه‌گذاری، عدم‌هماهنگی مطلوب بین‌بخشی دولت که منجر به پللتکلیفی سرمایه‌گذاران و سرگردانی بین دستگاه‌های حاکمیتی، از جمله موانع توسعه و پیشرفت است. در این رابطه نیازمند تمرکز و تعامل حداکثری این نهادها به‌ویژه با بخش خصوصی به‌منظور سیاست‌گذاری و پیشبرد اقدامات و اهداف توسعه کشور هستیم. متأسفانه علی‌رغم توجه حاکمیت بر مقوله ترانزیت، هم‌اینک ۲۴ سازمان، نهاد، ارگان و… در موضوع ترانزیت مداخله جزیراهی دارند و هر یک صرفاً خود را مسئول اجرای مأموریت‌های سازمانی می‌دانند ولو با توقف ترانزیت.

۱۲. اهمیت لجستیک: طبق برآورد‌های مستند، ۹۰ درصد زمان گردش کالا در فرایندهای لجستیکی طی می‌شود. این چرخه نشانگر نقش بسیار مهم لجستیک در مبادله کالا و به‌خصوص رقابت‌پذیری بنگاه‌های اقتصادی در بازارهای جهانی می‌باشد. خدمات لجستیکی حاصل از مدیریت هوشمند و رقابت‌پذیر، زمانی حائز اهمیت است که کارآمدی خود را در امکان ارسال و دریافت کالا با بالاترین قابلیت اطمینان در طراحی شبکه‌ای، دسترسی به تمامی فرایندهای ارزش‌افزوده با کمترین میزان تأخیر، کاهش هزینه و حداقل‌ترین میزان آسیب‌دیدگی را فراهم کند. ترانزیت تنها یکی از مهم‌ترین مصادیق وابسته و اجتناب‌ناپذیر است. خدمات و… بنوعی خود را اندک از توانمندی ایران برده‌اند، در حال گسترش زیرساخت‌های ترانزیتی خود، در قالب کریدورهای ۱۱گانه هستند، که هم‌اینک تهدیدی جدی برای کریدورهای ترانزیتی کشورمان بوده و سهم درخور توجهی از ترانزیت کشور را تصاحب کرده‌اند. این در حالی است که ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی جزء معبود کشورهایی است که موقعیتی استثنایی در منطقه (و حتی جهان) دارد و به طور بالقوه یک کشور تجاری-لجستیکی محسوب می‌شود. متأسفانه با وجود تلاش‌های انجام‌شده، تبعات تحریم‌های نظامی استکبار جهانی و تأسف‌ناگرت سوم‌مدیریت و ناکارآمدی داخلی، جایگاه لجستیکی کشور را منتهی به سقوط کرده است. این جایگاه با آنچه ای‌دینال جمهوری اسلامی ایران است، فاصله معنی‌دار دارد و جایگاه لجستیکی کشور در مقیاس LPI از رتبه ۶۴ در سال ۲۰۱۸ به ۱۲۳ در سال ۲۰۲۳ تزلزل یافته است.»

۱۳. تسریع در اجرای پروژه‌های زیرساختی: تسریع در اجرای پروژه‌های بزرگ زیرساختی نظیر توسعه بندار و مراکز لجستیکی برمنای مطالعات دقیق و بهبود امکانات لجستیکی با افزایش توانمندی‌های کشور در جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و داخلی، بهبود امکانات تخلیه و بارگیری و افزایش نرم و هوشمندسازی عملیات و البته با مشارکت و همکاری‌های مؤثر بین‌المللی.

۱۴. حفاظت از محیط‌زیست دریایی: وضع قوانین‌ومقررات ضروری برای حفاظت از محیط و زیست‌بوم دریایی، کاهش آلودگی‌های ناشی از صنایع نفتی‌ها و حفاظت از تنوع زیستی دریایی.

۱۵. حمایت از صنایع شیلات و آبی‌پروری: ارائه تسهیلات مالی و فنی به صنایع شیلات و آبی‌پروری، بهبود تکنولوژی‌های تولید و فرآوری محصولات دریایی و افزایش صادرات این محصولات با جلب مشارکت‌های بین‌المللی.

۱۶. گردشگری دریایی: تسهیل و جلب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی برای توسعه زیرساخت‌های گردشگری دریایی، توجه ویژه به تبلیغات بین‌المللی جذب گردشگران و برگزاری رویدادهای فرهنگی و ورزشی مرتبط با دریا.»

در پایان این بیانه آمده است: «اجرای هر یک از این موارد زمان بسیار و اراده آهنینی می‌طلبد و دولت به‌تنهایی یارای این تغییرات را نخواهد داشت. درعین‌حال رجا، واقت دارد به پشتیبانی آراء قاطع مردم شریف ایران ریل‌گذاری پیشرفت و تعالی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران به‌نحوه شایسته‌تری صورت گرفته تا برای جریان عقب‌ماندگی‌های حاصل از مشکلات، سرعت لازم را به‌دست آورد. ما همواره خود را سربرازان این مرزوبوم دانسته و برای آبادانی ایران عزیزمان از هیچ کوششی فروگذار نخواهیم داشت. با استعانت از درگاه باری‌تعالی و حضرت بقیّه‌ا. الاعظم، فردای روشن و ایرانی آباد و شایسته را رقم خواهیم زد.»

یادداشت

مرگ‌انسانیت

چراکه آتانی که دستی در تاریخ خاورمیانه دارند، به‌خوبی آگاه هستند هر آنچه در گذر ۷۰ سال گذشته تاکنون درباره

حقوق حقه فلسطینیان گفته، نوشته و در قالب قطع‌نامه‌های بدون ضمانت اجرا صادر شده است، همه و همه بی‌نتیجه بوده و نه‌هفتظ دری، بلکه درجه‌ای کوچک هم بر روی این نرسان باز و ساکنانش کشوده نشده است. می‌خواهم تنها و تنها در مقام مقایسه از یک قلم تبعیض فاشش بگویم که در یکی، دو روز گذشته شاهد آن بوده‌ایم. می‌خواهم در مرگ انسانیت در غوغای این همه ششعار انسان‌دوستی بگویم. کمی بیشتر از ۲۴ ساعت قبل، در ایالت پنسیلوانیای آمریکا، دونالد ترامپ، نامزد فعلی جمهوری‌خواهان و رئیس‌جمهور پیشین آمریکا، هنگام ایراد سخنرانی انتخاباتی توسط یک جوان ۲۰ساله آمریکایی با این‌سخور جمهوری‌خواهی هدف تروری ناموفق قرار می‌گیرد و در این سووقصد از ناحیه گوش راست زخم برمی‌دارد و چند قطره خون بر روی صورتش سرازیر می‌شود، همین لحظاتی بعد از وقوع این سووقصد نافرجام، چنانچه عالم و آدم دیدند و شنیدند، تمامی خبرگزاری‌ها در رقابتی تنگاتنگ و در کسری از زمان به مخابره این خبر پرداختند و تا این زمان تیر نخست اخبار قریب‌به‌اتفاق بنگاه‌های خبری‌رکنی و وسایل ارتباط جمعی نوشتاری، گفتاری و دیداری دنیاست و بی‌تردید از این به بعد نیز تا ماه‌ها بحث و بررسی درباره چگونگی، آثار، منافع و مضرات آن برای آمریکا و دنیا، به وسیله کارشناسان و صاحب‌نظران در زمره مهم‌ترین خبرها خواهد آمد. با پذیرش این واقعیت که به‌کارگیری زور، اعمال خشونت و ارتکاب جنایت، در هر دیداری دنیاست و بی‌تردید از این به بعد نیز تا ماه‌ها بحث و بررسی درباره چگونگی، آثار، منافع و مضرات آن برای آمریکا و دنیا، به وسیله کارشناسان و صاحب‌نظران در زمره مهم‌ترین خبرها خواهد آمد. با پذیرش این واقعیت که به‌کارگیری زور، اعمال خشونت و ارتکاب جنایت، در هر دیداری دنیاست و بی‌تردید از این به بعد نیز تا ماه‌ها بحث و بررسی درباره چگونگی، و بهانه و در هر جامه و جایگاه، غیرقابل پذیرش و محکوم است ولو به نام قانون و

ضمن احترام به خدمات اصحاب رسانه و نقش سازنده آنان در آگاهی‌بخشی، از خود می‌پرسم آیا معنیان قدرتمند سیاست و در این میان وسایل ارتباط جمعی، به اندازه چند ساعت گذشته در ماجرای سووقصد به جان دونالد ترامپ، درساره آنچه از ۹ ماه پیش تا امروز بر ملت مظلوم رفته است، احساس مسئولیت کرده‌اند و از خدا آن‌گونه که برای دونالد ترامپ خواستار بهبودی، سلامت و آرامش‌اش شده‌اند، خواهشان توقف این جنگ دهشتناک و نابرابر علیه مردم بی‌دفاع غزه و پیشگیری از کشتار بدون وقفه مردم بی‌پناه و تشنه و گرسنه این امریکه بوده در شعار و بر روی کاغذ که در عملکرد نه‌اند؟ آیا برای سلامت و آرامش این مردم دست به دعا برداشته‌اند؟ آیا وجدان عمومی جهانیان را نسبت به مظلومیت مردم فلسطین در گذر ۷۰ سال گذشته به اندازه همین چند قطره خون یک شهروند آمریکایی از طریق رسانه‌های در اختیار بیدار و آگاه کرده‌اند؟ جنبایش ساده است؛ خیر!

و اینجاست که باید به حال انسانیت گریست؛ چراکه دیر زمانی است اخلاق مرده و انسانیت در پستوتی خانه‌ها به خوابی عمیق فرورفته است. شاید هنوز اندک وجدان‌هایی باشند در حالتی نیمه‌بیدار که در ادوالمواج، فعال رسانه‌ای فلسطینی، در نوشته کوتاهش را در واکنش به توره نافرجام ترامپ تا مغز استخوان درک کرده باشند، آنجا که می‌گوید: «یک خراش روی گوش ترامپ جهان را به لرزه درآورد، اما کشتار ۱۰۰۰ انسان تنها در یک حمله در غزه یک اتفاق عادی است!»
پاشد تا در آینده‌ای نچندان دور، شاهد بیداری وجدان‌های بیشتری باشیم.

نئوپولیسیم

این نوعی از پوپولیسیم است که می‌توان به آن نئوپوپولیسیم اطلاق کرد، یعنی پوپولیسیم در لباس اصولگرایی، اگر نیک

به یاد اوریم از زمان طرح مسئله ایران در صداوسیما و فیلم‌های کوتاهی که به حسن وجود ایران می‌پردازد، هیچ تغییری در سیاست‌ها داده نشده است. شعار برای

ایران رئیس‌جمهور منتخب باید جدی گرفته شود، به‌عنوان یک اصل و در دولت ایشان نصب‌العین همه وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها قرار گیرد و خوشبختانه همه پذیرفته‌اند که کرامت انسانی باید حفظ شود. اگر این پذیرش با حفظ اصل برای ایران توأم شود، امید اصلاح ایران و جامعه ایرانی وجود خواهد داشت، والا سراسیمی سرزمین ایران همچنان تداوم خواهد یافت.

۲۳ادامه از صفحه اول

همین روند را تقویت کرد تا نقش نهادهای مدنی و تخصصی در تعیین سیاست‌ها بزرگ و تثبیت شود. در نهایت امیدوارم از این اتاق‌های فکر برای انتخاب مدیران دولتی کسانی بیرون بیایند و قدرت بگیرند تا در عمل بتوانند در مقابل آنان که به بهانه توسعه، محیط زیست را درجه دوم قرار می‌دهند، بایستند و مقاومت کنند!