



شناسه	رویه اجرایی-مقررات	تاریخ تهیه گزارش	1405/02/26
عنوان موضوع	بررسی طرح پیشنهادی استفاده از شناورهای کوچک (قایق های موتوری) جهت مدیریت دریامحور براساس اقتصاد مقاومتی		
مرجع طرح موضوع	دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان هرمزگان		
شرح موضوع	با توجه به شرایط استراتژیک استان هرمزگان مبنی بر دسترسی آسان به کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان از جمله قطر، امارات و عمان ، طرح استفاده از شناورهای موتوری کوچک (قایق موتوری) جهت انتقال کالا بین استان هرمزگان و کشورهای حاشیه خلیج فارس ارائه می گردد. در حال حاضر مشاهده می گردد کالاهای ایرانی بصورت غیر مستقیم به کشورهای حاشیه خلیج فارس ارسال می گردد لذا یکی از راهکارهای ایجاد انگیزه در مناطق مرزی ، استفاده از مبادی گمرکات جهت ارسال کالا ، صدور مجوز حمل و نقل کالا توسط شناورهای کوچک (قایق) می باشد تا بتوان با استفاده از ظرفیت تعاونی های صیادی دارای شماره ثبت و شناسه ملی که مجوز فعالیت دارند و کارت ملوانان اقدام به تجارت در این زمینه نمایند و با توجه به اینکه بازارهای کشورهای حاشیه خلیج فارس نیازمند دریافت کالای ایرانی بصورت روزانه می باشند لذا با وجود مشکلات موجود در تامین کانتینر و ارائه خدمات کشتیرانی ، انتقال کالا در حجم کم و بصورت روزانه توسط شناورهای کوچک یکی از راهکارهای کاهش هزینه های کالاهای صادراتی می باشد.		
ایرادات و مشکلات مطروحه	1. باتوجه به محدودیت های اعمال شده از سوی کشور امارات متحده عربی در پذیرش شناورهای کوچک چوبی (لنج و قایق موتوری) این مسئله موجب شده است که این ناوگان حمل و نقل تاثیرگذار به سمت بحران رکود اقتصادی و به دنبال آن نابودی فرصت های شغلی مستقیم و غیر مستقیم شود. 2. عدم فعال بودن شناورهای کوچک چوبی در انتقال کالاهای پردرخواست یا وارداتی از کشورهای عربی (امارات متحده عربی) موجب گشته است ذخیره کالاهای پردرخواست از سوی فعالین اقتصادی خرد و کلان با محدودیت های جدی روبرو شود.		



3. در صورت عدم تامین کالا برای اصناف و بازاریان موقعیت های شغلی ایجاد شده در استان به خطر می افتند. 4. عدم هماهنگی دستگاه دیپلماسی موجب گشته است حمل و نقل موجود از امنیت کافی برخوردار نباشد. 5. چالش حجوم حجم قابل توجهی از شناورهای کوچک(قایق) به بندر خصب در عمان که از لحاظ جغرافیایی در کشور امارات قرار گرفته است. 6. ظرفیت محدود بندر خصب و عدم امکان بارگیری همزمان شناورهای بزرگ(لنج) و کوچک(قایق) موجب ترافیک و تداخل در فعالیت بنادر و طولانی شدن زمان بارگیری خواهد شد.	
جلسه کارشناسی شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان هرمزگان روز شنبه مورخ 1405/02/26 د محل اتاق بازرگانی باحضور جمعی از فعالان اقتصادی و نمایندگان دستگاه های دولتی سازمان صمت، استانداری، پلیس امنیت اقتصادی،مرزبانی و سایر دستگاه های متولی تشکیل گردید. در ابتدای جلسه دریانورد مشاور عالی اتاق بازرگانی هرمزگان با تاکید بر طرح ارائه شده گفت: با توجه به وقوع جنگ رمضان با ائتلاف آمریکایی- صهیونیستی در اسفندماه سال 1404، تشدید تحریم های دریایی توسط آمریکا و قطع کامل مراودات تجاری با کشور امارات متحده عربی این طرح به منظور تامین کالاهای اساسی روزانه استان هرمزگان و حمایت از اشتغال پایدار برای ملوانان و قایق داران و استفاده از ظرفیت بندر خصب (کشور عمان) و بنادر کشور قطر به عنوان هاب جایگزین تدوین می گردد . بالا بودن هزینه حمل کالاهای صادراتی و وارداتی و هزینه های بیمه ناشی از جنگ تحمیلی رمضان، کمبود ناوگان اختصاصی حمل برخی کالاها و فرسودگی در بخشی از ناوگان دریایی کشور، بالا بودن تعرفه های بندری کشور، مشکلات بهره وری در بنادر و پیچیدگی قوانین و مقررات و عدم هماهنگی و یکپارچگی نهادهای ذیربط در صادرات و واردات دریایی را میتوان به عنوان مهمترین چالش های حمل و نقل دریایی کشور اشاره نمود لذا دراین خصوص اقداماتی چون تعریف و اندازه گیری شاخص های بهره وری و عملکردی بخش دریایی، تدوین برنامه اقدام جامع برای صادرات و واردات دریایی و هماهنگ کردن نهادهای ذیربط، اصلاح قوانین و مقررات با هدف تسهیل فرآیند صادرات دریایی، نوسازی ناوگان دریایی کشور، ایجاد خطوط منظم دریایی،	جمع بندی جلسه کارشناسی به تاریخ 1405/02/26



اصلاح مدل خصوصی سازی بنادر، اصلاح شیوه تدوین تعرفه های بندری ، ارتقای سخت افزاری بنادر کوچک و ارتقای نرم افزاری تمام بنادر را به عنوان مهمترین راه حل های پیشنهادی برای رفع مشکلات این صنعت ذکر کرد.

در ادامه گودرزی رئیس انجمن صادرکنندگان و واردکنندگان مواد غذایی با اشاره به شرایط حاکم بر منطقه، تأکید کرد: در وضعیت بحران، اکثر مسیرهای زمینی و هوایی دچار اختلال شده‌اند و این فرصتی است که نباید از دست برود. وی گفت ملوانان و صاحبان لنج هرمزگانی سال‌هاست در همین آب‌ها کار می‌کنند و شناخت کاملی از مسیر، جریان‌های دریایی و بنادر منطقه دارند. این دانش بومی در شرایط اضطراری یک مزیت واقعی است که هیچ ناوگان تازه‌واردی نمی‌تواند جایگزین آن شود.

گودرزی در ادامه افزود که لنج‌ها و قایق‌های موتوری به زیرساخت سنگین وابسته نیستند، سریع آماده می‌شوند و در آب‌های کم‌عمق هم مانور می‌دهند. همچنین اگر مبادله کالا با طرف عمانی شکل بگیرد، بخش خصوصی می‌تواند به منابع ارزی دسترسی پیدا کند که در شرایط فعلی اهمیت زیادی دارد. در مجموع این مسیر می‌تواند معیشت هزاران خانواده دریایی را در استان حفظ کند. با این حال، وی صریحاً گفت که بخش خصوصی با چشم باز وارد این طرح می‌شود و نمی‌توان از چالش‌های جدی آن چشم‌پوشی کرد. مهم‌ترین نگرانی، ایمنی جانی ملوانان است. آب‌های تنگه هرمز در شرایط جنگی قابل پیش‌بینی نیست و هیچ صاحب لنجی بدون تضمین امنیتی روشن، کارگر و شناورش را به خطر نمی‌اندازد.

جابری نماینده اتاق بازرگانی در میز عمان در ادامه گفت: شرکت‌های بیمه در شرایط جنگی خسارت نمی‌پردازند. اگر شناوری غرق شود یا محموله‌ای از دست برود، بخش خصوصی به تنهایی توان جبران آن را ندارد و بدون یک سازوکار حمایتی مشخص، این طرح عملاً بر دوش ضعیف‌ترین حلقه زنجیره یعنی ملوان و صاحب لنج سنگینی می‌کند. وی همچنین به ابهام در صدور مجوزها اشاره کرد و گفت در حال حاضر مشخص نیست کدام نهاد مرجع اصلی است. اگر هر سازمانی جداگانه بخواهد دخالت کند، ملوانان در بوروکراسی گیر می‌کنند و عملیات به زمین می‌نشیند. علاوه بر این، در شرایط بحران تأمین سوخت و قطعات یدکی دشوار و گران می‌شود و بخش خصوصی به تنهایی از عهده این هزینه‌ها برنمی‌آید.



در پایان، جابری با صراحت اعلام کرد که ظرفیت و انگیزه برای مشارکت وجود دارد، اما این مشارکت مشروط است. باید تضمین امنیتی داده شود، یارانه سوخت و بیمه اضطراری تعریف شود، یک مرجع واحد مجوزها را صادر کند و پیش از هر اقدامی، هماهنگی دیپلماتیک لازم با طرف عمانی انجام گرفته باشد. وی تأکید کرد که بدون این پیش‌شرطها، طرح روی کاغذ می‌ماند.

عسگری معاون سازمان صنعت معدن و تجارت استان هرمزگان گفت: در بررسی‌های صورت گرفته از سطح جامعه به ویژه از وضعیت انبارهای کالاهای ضروری و کالاهای پرتقاضا در بازار و با در نظر گرفتن محدودیت‌های طولانی مدتی که ناشی از جنگ تحمیلی سوم می باشد و موجب گشته است فعالین اقتصادی خرد و کلان در پیش برد اهداف اقتصادی خود از مبدا امارات متحده عربی به منظور مدیریت موضوع ناچار به معرفی کریدورهای تامین کالا از کشور عمان و از طریق بنادری هستیم که کمترین فاصله دریایی را با بنادر و مرزهای آبی استان دارند.

از اینرو سازمان صمت به عنوان دبیرخانه کارگروه توسعه صادرات غیر نفتی و شواری ساماندهی مبادلات مرزی با توجه به ظرفیت‌های ایجاد شده و محدودیت موجود برای تامین کالا توسط شناورهای چوبی بزرگ (لنج) برآن است که با استفاده از سابقه تاریخی تامین کالا از بندر خصب اقدام به ارائه طرح جایگزین از طریق بکارگیری هدفمند ناوگان دریایی کوچک (قایق) صیادی و غیر صیادی با هماهنگی دستگاه‌های نظارتی از طریق یک طرح جامع می باشد از این رو با هدف ساماندهی و نیز رفع نیازهای کشور و در نظر گرفتن اختیارات تفویض شده به استانداران بویژه استانداران استان‌های مرزی طرح پیش رو جهت بررسی و اظهار نظر به بحث گذاشته شده است.

شهرازاد معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری هرمزگان در این راستا گفت: رصدهای صورت گرفته از وضعیت اقتصادی و فعالیت‌های مشاغل خرد و کلان در بازار بیان کننده تاثیرات عمیق و تا حدودی نگران کننده در حفظ مشاغل خرد و کلان در بازار می باشد و از سوی دیگر تامین کالاهای اساسی و پرتقاضا در بازار جهت جلوگیری از نفوذ دشمن به منظور ایجاد نارضایتی می باشد. از سوی دیگر باید در نظر داشت که تداوم شرایط موجود دور از انتظار نمی باشد و براین اساس باید به دنبال فعالسازی کریدورهای جایگزین بود که بتوان هم فرصت‌های شغلی ایجاد شده را حفظ نموده و هم مدیریت کالاها و تقاضای بازار را داشت و هم بتوان از ایجاد بحران‌های اقتصادی جلوگیری نمود.



برخورداری کارشناس اتاق اصناف گفت: تأثیرات جنگ تحمیلی سوم در بازار بسیار قابل ملاحظه بوده است که از مهمترین آنها کاهش موجودی کالاهای اساسی و پرتقاضا در بازار می باشد. از سوی دیگر باید در نظر داشت که محدودیت ها و شرایط موجب شده است که قیمت ها افزایش بسیار چشمگیری داشته و این افزایش در قدرت خرید و درآمد بازاریان تأثیر قابل ملاحظه ای داشته است. در کنار این موضوعات حفظ حیاط عمده فعالین بازار استان در گرو تامین کالا از طریق کشور امارات می باشد و در صورتی که برای آن تمهیدات لازم اندیشیده نشود جمع قابل توجهی از کسبه بازار از چرخه فعالیت خارج میشوند که بسیار نگران کننده است. اما با فعال سازی پتانسیل کریدورهای فعال از طریق خصب و سایر بنادر عمان می توان این نیازها را مدیریت کرد. نجاتی رئیس انجمن حمل و نقل اتاق بازرگانی اشاره کرد: در طرح پیش رو این موضوع دیده نشده است که تردد حجم قابل توجهی از قایق ها به بندر خصب و کشور عمان با توجه به حساسیت ها و شرایط پیش رو می تواند چالش زا باشد و از سوی دیگر افزایش نامتعارف هزینه های ارسال کالا از دبی به ایران از طریق خصب به دلیل فعال نبودن شناورهای بزرگ و لنج میباشد که باید در این طرح این مساله دیده شود.	
❖ 1. نتیجه مورد انتظار از سوی بخش خصوصی: • ارائه پیشنهادات برای طراحی «کریدور امن و انعطاف پذیر»، اصلاح مقررات داخلی و هماهنگی بین دستگاه های اجرایی و تجاری. • استفاده از رویه ملوانی جهت تبادل کالا با کشور عمان. • ایجاد فضای تجارت با بنادر دیگر عمان مانند شناس و سوبق جهت جلوگیری ازدحام شناورها در خصب. • اصلاح یا تغییر قوانین مانع در شرایط ویژه مانند محدودیت تناژ یا ارزش ارزی کالاهای ملوانی. • ایجاد آیین نامه تسهیل کننده در شرایط ویژه توسط دستگاه های متولی با پیشنهاد تجار و فعالان حوزه تجارت با عمان.	پیشنهادهات



• بهره‌گیری از اختیارات تفویض شده به استانداران به ویژه استانداران استان های مرزی در تامین کالاهای اساسی • در صورت فعال شدن طرح مذکور باعث خواهد شد حجم قابل توجهی از شناورهای سنتی موجود در استان فعال نگه داشته شوند و مبادلات مرزی و تامین کالای اساسی باعث ایجاد اشتغال پایدار در استان گردد. • خنثی سازی فشارهای اقتصادی جنگ تحمیلی سوم • کاهش قیمت ها در قالب ساماندهی مبادلات مرزی میتوان رکود ایجاد شده در بازار • فعال سازی سایر بنادر کشور عمان که در مجاورت مرزهای آبی استان هرمزگان میباشد	
❖ طرح پژوهشی ❖ قوانین و رویه ملوانی مرزنشینان	فهرست مستندات و مدارک پشتیبانه