

نقدی بر کارنامه استاندار هرمزگان در حوزه اقتصاد دریایایه و

زیرساخت های لجستیکی؛ «اقتصادسرآمد» بررسی می‌کند

اقتصاد دریایایه هرمزگان خارج از مدار لجستیک!

روزنامه اقتصاد دریایایه – حمزه رستمی نیا

–ذهن خیلی ها همچنان پر از خالی است؛

مخصوصا اگر صحبت از بهره برداری

از دریا و کرانه و پسکرانه، حکمرانی دریایایه،

اقتصاد دریا و توسعه دریامحور در میان باشد؛ نمونه

این گزاره، در استان هرمزگان، بزرگترین و اصلی

ترین منطقه ایران در زمینه فعالیت کسب و کارهای

دریایی، لجستیک بندری و صنایع پشتیبان پسکرانه

ای است. از آغاز قرن جدید خورشیدی که با استقرار

دولت سیزدهم در راس ساختار مدیریت تشکیلات

دیوان سالاری و حکمرانی محلی «مهدی دوستی» در

مقام استاندار جوان و جویای نام هرمزگان، بیش از

دوسال می گذرد؛ همچنان اما فعالان اقتصادی دقیق

و درست نمی دانند که سیاست مشخص دولت در

حوزه اقتصاد دریا، صنایع پشتیبان آن در پسکرانه ها

برای تکمیل زنجیره تامین، بخش های حمل و نقل و

لجستیک تولید و صادرات چیست؟

حمزه رستمی نیا، کنش گر صنعت حمل و نقل و

لجستیک با خیل گسترده ای از کنشگران صنعت

حمل و نقل و کسب و کارهای دریایی و بندری،

دقیقا شهر لجستیک از منظر استاندار هرمزگان،

شهرک صنعتی است یا مرکز لجستیک در اراضی

پسکرانه ای بنادر شهید رجایی و باهنر که در

هم پیوندی هم شبکهاه ارتباطی در قالب یک «شهر

لجستیک» را شکل می دهند.

این در حالی است که با توجه به آنچه در ادامه این

نوشتر می آید، به نظر می رسد دولت در هرمزگان

تصویر و تفسیر درستی از مفهوم شهر لجستیک در

ذهن و نظام فکری خود نداشته باشند. زیرا آنگونه

که از نظریات متخصصان و صاحب نظران این حوزه

اقتصاد دریایایه می توان به عنوان خلاصه بیان کرد،

تاکید نخبگانی بر این گزاره است که «شهرهای

لجستیک، دروازه های لجستیکی کشورهای دارای

اقتصاد متصل به شبکهاه جهانی تجارت بین المللی

هستند» این مراکز به دلیل نیاز به ارائه خدمت به

جریان های بار با حجم های بسیار بالا در سطح

بین المللی، نیاز به دارا بودن طیف گسترده ای از

خدمات و دسترسی های حمل و نقلی بر ظرفیت

هستند. حجم بالای عملیات در ایمن مراکز نیاز

به سرمایه گذاری بسیار بالا برای عبور چند ده

میلیون تن بار را ضروری می نماید. ارتباط زمینی،

دریایی و هوایی با مراکز تولید و جذب بار بین المللی

در داخل و خارج از مرزها نیز از الزامات شهرهای

لجستیک است. شهرهای لجستیک می توانند

مجموعه ای از سایر مراکز لجستیک در سطوح

دیگر باشند. با این توضیحات می توان تعریف

شهر لجستیک را به صورت زیر عنوان نمود: «مرکز

لجستیکی که با بالاترین سطح عملکردی، حیطه

فعالیت و گستره غالباً بین المللی صادرات، واردات،

به دلیل جدید بودن مفهوم شهر لجستیک، تعاریف

زیادی برای آن ارائه نشده است. در برخی منابع، شهر

لجستیک چنین تعریف شده است: «شهر لجستیکی

یک تمرکز یافتگی جغرافیایی است که با یک دروازه

تجارت جهانی مرتبط بوده و شامل مجموعه ای

از زیرساخت های لجستیک است.»

بر اساس این تعریف، شهر لجستیک را مجموعه ای

از تعدادی پایانه، فرودگاه ها، بندر، دهکده بار و

واردی از این قبیل دانسته اند که در یک محدوده

جغرافیایی به صورت شبکهای یکپارچه با یکدیگر

در ارتباط هستند، دیده شده است. از ویژگی های

مهم شهرهای لجستیک می توان به موارد ذیل اشاره

کرد:

۱. قرارگیری شهرهای لجستیک در مناطق آزاد

۲. پشتیبانی از کامل ترین شکل حمل و نقل

چندوجهی و ایجاد یکپارچگی کامل بین سیستم –

های حمل و نقل (دریایی، زمینی و هوایی)

۳. قابلیت ارائه کامل ترین طیف خدمات لجستیک و

خدمات ارزش افزوده شامل جابجایی، ذخیره سازی، و توزیع

پردازش محصولات، بسته بندی، تولید سبک و

مونتاژ

۴. هاب ترانزیتی بین المللی (شهر لجستیک) برای

انتقال کالای بین قاره ای، هاب توزیع بین المللی برای

شرکت های جهانی جهت ذخیره سازی و توزیع

کالا در مناطق مختلف جهان.

به طور کلی به دلیل وجود تجهیزات انبارش، انتقال،

پردازش و توسعه کالا در شهر های لجستیک، کالاها

از مناطق مختلف جهان به شهر لجستیک وارد شده

و پس از فعالیت هایی همچون تفکیک کالاها، بسته

بندی و حتی فعالیت هایی که موجب ارزش افزوده

برای کالا می شوند، به بازارهای مصرف در اقصى

نقاط دنیا صادر می شوند.

حالا به نقد دیدگاه های مطرح شده از سوی عالی

ترین مقام دولت در هرمزگان بازگردیم؛ آیا در

ادبیات اقتصادی مهدی دوستی، استاندار هرمزگان،

مفهوم شهر لجستیک معادل اراضی پسکرانه ای

یکی از سه منطقه ویژه بندرعباس است؟! اگر چنین

نیست، پرسش اصلی این است که کدام استان در

کشور چنین ظرفیتی برای ایجاد های لجستیکی دارد

که بندرعباس از آن بی بهره است!

بد نیست بدانید که استان هرمزگان به طور کلی،

دارای ۳ منطقه آزاد تجاری _صنعتی و همچنین ۶

منطقه ویژه است؛ علاوه بر این زیرساخت گمرکات

نیز به صورت نقاط پراکنده در مناطق «دریابار»



(معادل اصیل فارسی و بوم واژه دقیق تر «بندرگاه»)

به عنوان مثال، در در شهر بندر تیاب شهرستان میناب

از دیرباز تانکون، گمرکخانه مستقر بوده است.

صاحب نظران معتقدند، استانی با وجود این موهبت

های الهی نیازمند ایجاد دولت پلنفرمی با رویکرد

مدیریت ملی است، نه اعطای تمامی اختیارات به

حکمرانی محلی که خودش و مشاورانش از اقتصاد

دریایایه اطلاعات دقیقی ندارند؛ این دولت پلنفرمی

شامل هم افزایی و همگرایی گروهی از دیوانسالاران

دولتی و متخصصان بخش خصوصی متشکل از

مدیران کل چندین ارگان و نهاد دست اندرکار با

اختیارات ویژه در حد معاون وزیر در حوزه های

مرتبط با حمل و نقل و لجستیک ، صنعت، معدن ،

تجارت و بازرگانی، بانک ها و ... است که در استان

دارای تفویض اختیار باشند؛ با ایجاد این دولت

پلنفرمی، شاهد تغییر گفتمان حکمرانی اقتصادی و

بازنگری در برخی از اهداف و برنامه های ملی برای

شکل گیری اقتصاد دریایایه در بندرعباس خواهیم

بود که چنین دغدغه ای، همواره مدنظر مقام معظم

رهبری و نماینده محترم ایشان در استان هرمزگان

به عنوان پابینخت تجارت، اقتصاد و حمل و نقل،

بوده و هست.

در همایش اتاق بازرگانی استان هرمزگان که در

اسفندماه ۱۴۰۰ با حضور سفرای کشورهای عضو

سازمان همکاری های اقتصادی اکو تشکیل شده

بود، مهدی دوستی استاندار هرمزگان مدعی جذب

سرمایه گذار خارجی شدند و گویا زمین را هم

جانمایی و پهنه را مشخص کردند، همچنین در

خصوص مطالعات آمایش سرزمین، جناب آقای

دوستی معتقدند؛ به دلیل اینکه در اراضی ۲۷۰۰

هکتاری طرح و توسعه بندر شهید رجایی قطعه

های ۵۰ تا ۷۰هکتاری واگذار می شود امکان تحقق

ترانزیت مد نظر نماینده عالی دولت در استان وجود

ندارد!

ترانزیت بزرگ مد نظر در هندسه کمی دقیقاً معادل

چند TEU کانتنر است؟! آیا آمار دقیقی وجود

دارد که چند تن کالای ترانزیتی از کدام کریدورهای

استان هرمزگان در حال گذر است!

صحبت از بهره برداری بیشتر از شبکه ریلی و راه آهن

نیز هست، در کشور ما علیرغم پیگیری های مکرر

راه آهن شمال جنوب، بخشی از ریل گذاری چندین

سال است که (رشت –انزلی – آستارا) همچنان

متوقف مانده! در صورتی که آمار و ارقام گواهی می

دهند، کمتر از ۵ درصد فعالیت شبکه و ناوگان ریلی

ما در بخش ترانزیت فعال است. حال این پرسش

مطرح است که براساس آمارها و شاخص های

موجود، آیا توان ترانزیت کشور با جانمایی زمین و

اتلاف منابع و اراضی ملی امکان پذیر است؟!

توسعه لجستیک نرم افزاری محقق می شود

مراکز لجستیکی در کشورهای دیگر با سرمایه

گذاری بر روی منابع سرمایه ای و دارایی های غیر

فعال در حوزه زنجیره تامین، به فعالیت می رسد؛

بخش عمده توسعه لجستیک و حمل و نقل در اسناد

توسعه اقتصادی کشورها تعریف می شود و برای

محقق شدن آن بودجه تعیین می کنند. پس به صورت

خلاصه، به هیچ وجه مراکز لجستیک محدود به

اراضی پسکرانه بندرگاه ها نیست؛ و بر خلاف

دیدگاه استاندار هرمزگان و مشاورانش، با شکل

گیری چنین طرح هایی مانند «شهرلجستیک» و ایجاد

بنادر جدید یا توسعه مناطق ویژه، تغییری در زنجیره

تامین و لجستیک به وجود نخواهد آمد؛ لجستیک با

یکپارچگی در مدیریت فرآیندها توسعه می یابد به

عبارتی توسعه لجستیک نرم افزاری محقق می شود

با الحاق اراضی و اتلاف زمان و منابع به منظور راه

اندازی طرح هایی همچون شهرلجستیک ، دهکده

لجستیک و ... تغییری حاصل نخواهد شد.

ابتدا ضروری است که با نظریه پردازی اصولی در

اتاق فکرهای حکمرانی محلی از جمله استاندارد،

مجمع نمایندگان، پارلمان بخش خصوصی و ...، ابتدا

گفتان توسعه دریایایه در استان هرمزگان و استان

های ساحلی را نظریه پردازی و نهادینه سازی کنیم،

سپس اقدام به انتشار طرح ها و برنامه های توسعه

گرایانه نمایم.

با بررسی شاخص های عملکردی لجستیک

(LPI) در قلمرو فعالیت بنادر چند کشور منطقه

متوجه خواهیم شد چنانچه اراده بر این باشد که

ظرفیت ترانزیت و لجستیک کشور ارتقا پیدا کند،

با الحاق زمین و حصارکشی و تابلوی تبلیغاتی شهر

لجستیکی، چنین دستاوردی شکل نخواهد گرفت.

77

دغدغه تغییر گفتمان حکمرانی اقتصادی و بازنگری در برخی از اهداف و برنامه های ملی برای شکل گیری اقتصاد دریایایه در بندرعباس،همواره مدنظر مقام معظم رهبری و نماینده محترم ایشان در استان هرمزگان به عنوان پایتخت تجارت، اقتصاد و حمل و نقل، بوده و هست.

اقتصاد دریا

خلیج فارس

بخش اول

جزایر مهم خلیج فارس

همایون الهی - مجموعه جزایر شناخته شده در

خلیج فارس حدود ۱۲۰ جزیره با مساحت های

متفاوت می باشد.

۱- جزایر ایرانی خلیج فارس

جزایر ایرانی که در بخش شمالی خلیج فارس قرار

دارند اکثرا مسکونی می باشند. از مجموعه جزایر

ایرانی خلیج فارس ۷ جزیره بسه عنوان کلید تنگه

هرمز هستند که در نتیجه اهمیتی استراتژیک دارند.

این جزایر عبارتند از: هرمز، قشم، لارک، هنگام،

تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی.

الف - جزیره هرمز

این جزیره به عنوان کلید خلیج فارس است و به

علت همین اهمیت استراتژیکی آن است که تنگه

هرمز را به نام آن نموده اند. موقعیت استراتژیکی و

اقتصادی این جزیره طی قرون گذشته مورد توجه

دولت های منطقه ای و فرمانطقه ای بوده است. در

دوران ایران باستان، هخامنشیان در این جزیره

پایگاه نظامی داشته اند. این جزیره مرکز تجاری،

هند، چین و سایر کالاهای شرقی بوده است و راه

ادویه از این جزیره می گذشت.

گفته می شود به علت موقعیت کلیدی این جزیره،

مصون بودن از بادهای سخت شمالی و همینطور

عشق نسبتا زیاد آب در نزدیکی بندر (عمق آب در

یک کیلومتری جزیره به ۱۴ متر می رسد) مکان

مناسبی برای لنگرگاه کشتی ها بوده است. مورخین

می نویسند «گاهی لنگرگاه کشتی از سیصد کشتی از

ممالک مختلف در لنگرگاه آن جمعدند و همیشه

چهارصد تاجر در آن شهر اقامت دارند. تجارت

هرمز بیشتر مروارید و ابریشم و احجار کریمه و

ادویه است.»

اهمیت هرمز در طی قرون نه تنها کاهش نیافت

بلکه هر روز و تا امروز به آن افزوده گشت. چنانچه

برغالی ها برای تصرف هندوستان ابتدا این جزیره

را که آن زمان کلید تجارت دنیا محسوب می شد،

متصرف شدند و با ایجاد تأسیسات نظامی، در واقع

سلطه بر خلیج فارس و اطراف آن را مطمئن کردند.

جزیره هرمز بعد از آن و به خصوص با کشف نفت

در قرن بیستم اهمیت بیشتری یافت زیرا این جزیره

در ورودی تنگه هرمز قرار دارد.

فاصله جزیره هرمز با بندرعباس ۲۲ کیلومتر،

جزیره قشم ۲۰ کیلومتر، لارک ۲۴ کیلومتر، هنگام

۷۴ کیلومتر است. جزیره هرمز تقریبا یضی شکل

است که عرض آن ۵/۵ و طول آن ۷/۵ کیلومتر

می باشد. مساحت جزیره حدود ۴۱ کیلومتر مربع

است. جزیره در قدیم هرموز یا ارموس (ارموص)

نامیده می شد. گفته می شود جمعیت این جزیره در

زمان حمله برغالی ها حدود ۱۰ تا ۲۰هزار نفر بوده

است ولی این جمعیت در ۱۳۶۰ حدود ۳۰۰۰ نفر

گزارش شده است. سرشماری سال ۱۳۶۵ تعداد

جمعیت جزیره را ۲۸۴۱ نفر اعلام نموده است.

از مهم ترین معادن این جزیره می توان از وجود

احتمالی نفت، الماس، خاک سرخ (اکسید دوفر)

که نوعی اکسید آهن طبیعی است و در صنایع

رنگ سازی، دارویی و غیره به کار می رود، نام

برد. با توجه به اینکه ناوهای بزرگ امکان نزدیک

شدن تا یک کیلومتری ساحل جنوبی جزیره را

دارند، جزیره از اهمیت نظامی زیادی برای ایران

برخوردار است.

ب - جزیره قشم

جزیره قشم بزرگترین جزیره تنگه هرمز و خلیج

فارس و از پرجمعیت ترین جزایر ایران است. زمانی

این جزیره از رونق و شکوفایی برخوردار بوده

است. شهر قشم در شرقی ترین نقطه جزیره واقع

است. بندر لافت در وسط