

با وضعیت موجود، اجرای سند در یامحور غیر ممکن است

«اقتصاد سرآمد» تحلیل می‌کند:

# سازمان بنادر و دریانوردی مدعی حکمرانی توسعه دریایی ایران!

**بدون ابتکار ویژه، نمی‌توان به اجرای سند سیاست کلی در یامحور امیدوار بود**

**سند** گروه اقتصاد دریاپایه – ایرج گلشنی –

این روزها به طور جدی، در باره اجرای سند ابلاغی مقام معظم رهبری در باره توسعه دریایی ایران سخن گفته می‌شود. ما در روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد بارها به اینس موضوع ورود کرده‌ایم و اکنون که سند توسعه دریایی نیز به طور رسمی ابلاغ شده است، بیشتر و روشن تر در این باره سخن می‌گوییم.

به طور طبیعی، سند ابلاغی زمانی معنادار می‌شود که به طور جدی و همه جانبه اجرایی‌شود. این چگونگی اجراست که مورد نظر است و اگر سند به خوبی اجرا نشود، از حیز انتفاع خارج خواهد شد. همانطور که می‌دانید برای اجرای موفق سند توسعه دریایی کشور نیازمند یک سیستم واحد مدیریت هستیم. موضوعی که به طور جد در سند سیاست های کلی توسعه دریامحور آمده است: «تاکید بر بند اول سند مبثی بر یک‌پارچه سازی ارکان دریایی کشور است».

تاکید بر یک‌پارچه سازی در سند ابلاغی دو معنا روشن با خود به همراه دارد:

اول: وضعیت موجود برای اجرای سند کافی نیست و سازمان‌های کنونی در حد و اندازه اجرای سند نیستند دوم: سازو کار جدیدی باید دید و بسا ایجاد یک سازواره مناسب و قوی، بر ایند کلی توان‌ها و فکرها را ایجاد کرد.

**سازوکار جدید**

آن‌چه به طور منطقی و به استناد دانش مدیریت برای ایجاد یک توسعه شتابنده، پایدار و متوازن معنا دارد، اصل تغییر است. بدون تغییر در وضعیت موجود، نمی‌توان به توسعه دریایی ایران امیدوار بود. صرف یک سند و ابلاغ آن برای تحقق توسعه لازم است؛ اما کافی نیست.

سند زمانی معنادار می‌شود که با قوت به اجرا در آید و طبق برنامه‌زمان‌بندی معین بسه پیش برود. بدیهی است که اجرای یک سند نیازمند سازو کار مناسب و نیروی انسانی مناسب است که هر دوی این دو نیاز، در شرایط کنونی در حوزه دریایی ایران وجود خارجی ندارد. انبوهی سازمان‌های مدعی که هر کدام در کار خود لنگ مانده‌اند، نمی‌توانند پرچم‌دار توسعه دریایی ایران باشند؛ کما این که تسا کنون موفقیت چشم‌گیری در حوزه کاری خود نداشته‌اند. سند ابلاغی توسعه دریایی، برای اجرا به سازوکار جدید نیاز دارد. معنای این عبارت این است: سازوکارهای موجود کارایی لازم را نداشته و ندارند. سند ابلاغی توسعه دریایی، به نیروی انسانی قوی و حرفه‌ای نیاز دارد، معنای این عبارت نیز روشن است: در شرایط کنونی و با وضعیت موجود، نیروی کاردان

مدیرکل امور اقتصادی و مناطق سازمان بنادر و دریانوردی

با اشاره به سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، گفت: مقام معظم رهبری تأکید دارند که بتوانیم به‌صورت یکپارچه رهبری مدیریت و سیاست‌گذاری بخش دریایی را داشته باشیم تا نتایج موثر و کارآمدی را به دست آوریم.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین پدلالهی با اشاره به ابلاغ سیاست‌های توسعه دریامحور توسط مقام معظم رهبری، به اینستا بیان کرد: ما در مواردی از ۹ گامی که مقام معظم رهبری مطرح کردند، جلوتر از بقیه بخش‌ها هستیم؛ یک سری از بخش‌ها را سازمان‌های متولی با گام‌های موثری جلو بردند اما چون توسعه متوازن و هم‌زمان نداریم نتیجه مطلوبی نگرفتیم. از این باب هم مقام معظم رهبری تأکید دارند که بتوانیم به صورت یکپارچه مدیریت و سیاست‌گذاری بخش دریایی را داشته باشیم تا نتایج موثر و کارآمدی را به دست آوریم.

وی با اشاره به وجود دریای خزر و دریای خلیج فارس و عمان در کشور، گفت: با این فضای دریایی، هشت بندر داریم که عملا فعالیت بخش خصوصی به‌صورت پررنگ در آنها حضور دارد. ما در این فضا از سال‌های قبل شروع به فعالیت کردیم و خوشبختانه سازمان بنادر نتایج خوبی را به عنوان متولی این امر در پیش گرفته است و زیرساخت‌های خوبی را در بنادر مربوطه ایجاد کرده، چه به‌صورت مستقیم، چه غیرمستقیم و چه از طریق بخش غیردولتی.

مدیرکل امور اقتصادی و مناطق سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: در بنادر شمالی از طریق بخش غیردولتی برای واردات و صادرات و ترانزیت اقدام کردیم، زیرساخت‌ها برای عمده کالاهای چه در بحث کانتینری

چه غلات طی ۱۰ سال گذشته با حرکت‌های جهادی در این بخش شکل گرفته و همچنین برای تأمین و ترانزیت و واردات روغن خوراکی کشور از طریق بنادر شمالی اقدامات موثری صورت گرفته و ظرفیت‌های قابل توجهی ایجاد شده است.

یداللهی با بیان اینکه در بنادر جنوبی هم به همین شکل است، افزود: از لحاظ تاریخیچه‌ای عمدتا از بنادر جنوبی کالاهای اساسی مورد نیاز کشور را تأمین می‌کردیم و در حال حاضر نیز بخش زیادی از همین مسیر انجام می‌شود. سازمان بنادر به عنوان متولی تلاش کرده که زیرساخت‌های نگهداشت کالا را که به عنوان بافر عمل می‌کند، برای اینکه بتوانیم کالای اساسی کشور را تأمین کنیم، از فضای غیراستاندارد

به فضاهای بهداشتی و استاندارد تبدیل کند. ظرفیت‌های مناسبی را از بعد نگهداشت غلات در سیلوهای مکانیزه و همچنین انبارهای مکانیزه نگهداشت ایجاد کردیم. سعی کردیم از این باب نیز به قضیه بپردازیم که توزیع بهینه در بنادر مختلف شکل بگیرد.

وی با بیان اینکه از بندر چابهار در ضلع جنوب شرقی کشور گرفته تا بندر امام خمینی ظرفیت قابل توجهی وجود دارد، گفت: سال ۱۴۰۱ حجم قابل توجهی غلات به واسطه تجهیزات مدرنی که در بندر امام خمینی تأمین کردیم و در حال توسعه آن نیز هستیم نگهداشته شد؛ همچنین ظرفیت قابل توجه نگهداشت درجا داریم و امروز بالغ بر ۴۵۰۰ تن ظرفیت مناسب نگهداری کالای اساسی را شکل دادیم.



آن دخیل نباشد.

است. رفتار این سازمان به طور طبیعی تابعی است از فرهنگ کارمندی و دولتی‌گرایی که خوی و منش فرهنگ بخش خصوصی کاملا متفاوت است. گذران عمر از سسر برج به برج دیگر، واقعیت این دستگاه دولتی است و این چیز جدیدی نیست. شور و هیجانی که در بخش خصوصی و تلاش و کاری که در این بخش است در بخش دولتی وجود خارجی ندارد. سازمان شیلیات نیز یکی از سازمان‌های دسته سوم است اما این سازمان مدعی توسعه دریایی نیست. مدعی نیست یک تنه مانند دن‌کیشوت به آسیاب‌های بادی حمله کند. سرش به کار خودش گرم است. این حسن بزرگی است و مانع نقد ما می‌شود.

ما سازمان شیلیات را برای داغیه‌ای که دارد تحسین می‌کنیم که به دنبال توسعه در بخش ماهی (شیلات) است و بس. مدعی توسعه دریایی ایران نیست. همین برای ما بسنده است.

**سازمان‌های حاکمیتی دریایی**

ما در حوزه دریا، هر رشد و توسعه قابل قبولی داشته‌ایم در حوزه سازمان‌هایی است که وجه حاکمیتی دارند و از نوع سازمان‌های دست اول هستند. در ابعاد نظامی و امنیتی کارهایی شده است که در تاریخ ایران بی‌نظیر است. همین نمونه ارتش قهرمان و مانور ۳۶۰درجه‌ای او کافی است که تمام قد به احترام این سازمان‌های دست اول بایستیم و به آن‌ها درود بفرستیم. اما این‌ها به دلیل این که در یک بخش تخصصی و اختصاصی فعالیت دار نند، نمی‌توانند پرچم‌دار توسعه دریاپایه ایران باشند و سند ابلاغی را اجرایی کنند.

**چاره‌چیست؟**

وقتی از سازمان‌های دست سوم می‌مایوس می‌شویم و سازمان‌های دست اول و حاکمیتی هم به دلیل تخصص‌گرایی در وظایف و ماموریت‌ها نمی‌توانند کل توسعه دریایی ایران را مدیریت کنند، سوال این است که چه باید کرد؟ چاره کار چیست؟ سیدابراهیم ریسیی برای اجرای سند چه باید بکند؟

رییس جمهور در اولین اقدام، دستور داد ظرف مدت سه ماه، برنامه عملیاتی اجرای سند آماده شود؛ که نخواهد شد. به طور طبیعی و بر اساس تجارب چندین ساله‌ای که از رصد و تحلیل وضعیت سازمان‌های دست سوممی دریایی ایران داریم، می‌توانیم شرط ببندیم که طرف مدت شش ماه، هیچ برنامه جامع و مانع برای عملیاتی شدن سند ابلاغی نخواهیم داشت. مگر این که تدوین این برنامه به شکلی صورت گیرد که پای سازمان‌های دست سومی به طور مستقیم در

طبق رویه موجود برنامه‌ای جامع و مانع که قابلیت اجرایی کردن سند ابلاغی را داشته باشد، تدوین نخواهد شد؛ مگر این که تدوین برنامه مذکور به گروهی حرفه‌ای و غیر وابسته به سازمان‌های دست سومی محول شود.

این گروه باید به سازمان‌ها و موثران دریایی کشور اعلام کند که «پیشنهادات» خود را ارسال کنند؛ اما در تدوین برنامه دخالت نکنند. در غیر این صورت، برنامه‌ای در کار نخواهد بود.

**پیشنهاد به رییس جمهور**

تمامی این تحلیل‌ل برای این بود تا یک پیشنهاد به رییس جمهور ارائه کنیم. و آن این است: با توجه به جمیع جهات از نظر ساختاری و توانمندی نیروی انسانی در سازمان‌های دولتی و احتمال بالای عدم توفیق وضعیت موجود برای تدوین برنامه اجرایی، ترسیم نقشه راه و شروع اجرای سند ابلاغی پیشنهاد می‌شود:

«یک گروه بزرگ حرفه‌ای، متخصص، با گرایش‌های مختلف مرتبط با توسعه دریاپایه، گلچین و انتخاب شود. این گروه بزرگ، یک تیم کاری تشکیل دهند تا از تحلیل سند ابلاغی، تا تدوین برنامه‌های عملیاتی و تقسیم کار و نظارت بر حسن اجرا» را در بر بگیرد. اختیارات کافی داشته باشد و با یک نفر متخصص دریایی که از توان مدیریت بالایی برخوردار باشد، هدایت شود تا همه توان‌های فکری و اجرایی را برای اجرای سند در کنار هم قرار دهد.

این کارگروه ویژه، بدون وابستگی به شخص یا سازمان خاص، بسرای یک اقدام موثر، «اصل یک‌پارچه‌سازی» را بدون حب و بغض و گرایش به سازمان‌خاص، طراحی و آماده اجرا کند. بعد از تحقق یک‌پارچه سازی، سایر مسیرها به سمت توسعه دریایی ایران باز خواهد شد. ما در شماره‌های آتی روزنامه دریایی اقتصادسرآمد در باره این گروه ویژه و مشخصات و مختصات آن بیشتر سخن خواهیم گفت.

رییس جمهور را زمانی موفق می‌دانیم که برای اجرای سند به وضعیت موجود بپسندد نکند، به وضعیت موجود دل خوش نباشد و در یک ابتکار عمل قابل تحسین، معادلات را به نفع توسعه دریایی ایران به هم زده و مشق توسعه دریایی ایران را بازنویسی کند. بدون ابتکار ویژه که به زعم رهبر حکیم انقلاب اسلامی به اقدام جهادی و انقلابی تغییر می‌شود، نمی‌توان به اجرای این سند مهم و راهبردی امیدوار بود.

77

«یک‌پارچه‌سازی»

که مورد تأکید

سند ابلاغی

است به این

نظریه مهر تأیید

زد. نظریه‌ای که

بارها در روزنامه

دریایی اقتصاد

سرآمد به عنوان

«مجمع‌الجزایر

مستقل دریایی

ایران» یاد کردیم

و گفتیم که هر

کس اقلیمی

ایجاد و پادشاهی

خودخوانده‌ای

اعلام کرده و

هیچ پلی بین این

مجمع‌الجزایر

پراکنده دریایی

نیست و هیچ

پادشاهی هم

به پادشاه دیگر

جوابگو نیست،

به طور کلی اصل

سینرژی(هم

افزایی) سال‌های

سال است که

در پهنه توسعه

دریایی ایران گم

شده است.

همچنین واردات را به راحتی پوشش دادیم و امروز آمادگی

داریم که بر اساس سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

فضای ترانزیت و پوشش دادن کالاهای مورد نیاز کشورهای

مبدا و مقصد را شکل دهیم.

مدیرکل امور اقتصادی و مناطق سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه مسیر را شروع کردیم ولی این به معنای آن نیست که شرایط کاملا استاندارد و مهیا فراهم است، اظهار کرد: اگر این بود امروز به سیاست‌های کلی توسعه دریامحور نمی‌پرداختیم. ما در حال حاضر به این موضوعات به‌شکل زنجیره‌ای نگاه می‌کنیم و نگاه ما حلقه‌ای نیست؛ چون پیش از این به‌صورت حلقه‌ای و جزیره‌ای به موضوع پرداختیم و در برخی جاها ظرفیت‌های خوبی شکل گرفته ولی واحدهای هم‌تراز به عنوان حلقه‌های مفقوده زنجیره فضای لازم را شکل ندادند.

یداللهی اظهار کرد: زیرساخت‌های حمل درون کشوری از لحاظ حمل‌ونقل ترکیبی که در بند هشت به آن اشاره شده، از طریق واحدهای ذیربط به وزارت راه و ترابری باز می‌گردد و بخش دیگر نیز به ارگان‌های دیگر که در بخش ترانزیت نقش پررنگی را بازی می‌کنند، بر می‌گردد و برای توسعه فضای ترانزیتی در کشور نیاز داریم از وزارت اقتصاد تا بخش انتظامی و کنترل و رصد کالاهای که به صورت ایمن وارد و خارج شوند. وی خاطر نشان کرد: فضای ما صرفا فضای بندری در دستورالعمل صادرشده و سیاست‌های تدوین شده نیست. لازم است هم‌زمان بنادر را از لحاظ زیرساخت‌های ترانزیتی توسعه دهیم و هم‌روی بقیه حلقه‌ها درخواست کنیم و در همین چارچوب نیازهای خود را اعلام کنیم که زیرساخت‌ها برنام‌ریزی شود و رشد متوازی در همه بخش‌ها داشته باشیم که این حرکت اکنون شکل گرفته است.

اقتصادسرآمد

یکشنبه- ۲۸ آبان ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۸۶

## اقتصاد دریا

کشورهای خلیج فارس

بخش پنجم

اختلافات سرزمینی در منطقه خلیج فارس

**د کتر همایون الهی** – کویت ایجاد یک حصار امنیتی، با هزینه‌ای معادل ۵۰۰ میلیون دلار به طول حدود ۲۰۰ کیلومتر را طراحی نمود. مرحله اول این طرح شامل حفر خندقی به طول ۲۰۷ کیلومتر و عمق ۳ متر و عرض ۵ متر در طول مرز صحرایی کویت با عراق می‌شود. مرحله دوم ایجاد یک دیوار شنی به ارتفاع ۵ متر می‌باشد. مرحله سوم استفاده از دستگاه‌ها و تجهیزات الکترونیکی برای حراست از مرز است. به هنگام حفر خندق و احداث این حصار امنیتی درگیری‌های محلی رخ داد، ولی کویت با حمایت سازمان ملل اجرای طرح را ادامه داد.

۱۰ احداث پایگاه: هم‌زمان با ایجاد حصار امنیتی دولت کویت ساخت ۲۰ پایگاه مجهز نظامی با فاصله ۱۰ کیلومتر از یکدیگر را در دستور کار خود قرار داد. همین‌طور ساخت دو پایگاه در جزایر وریه و بوبیان را آغاز نمود.

مواقتنامه امنیتی دولت کویت در ۲۹ شهریور ۱۳۷۰ (۱۹ سپتامبر ۱۹۹۱) یک پیمان دفاعی و امنیتی ده ساله با آمریکا منعقد کرد که بر اساس آن کویت تسهیلات هوایی، دریایی و زمینی در اختیار نیروهای آمریکایی قرار می‌دهد.

همین‌طور دولت کویت موافقتنامه‌های مشابهی را نیز با دولتهای انگلستان و فرانسه امضاء کرده است. تمایل کویت برای انعقاد موافقتنامه مشابهی با چین با مخالفت اینس دولت به علت مغایرت با قانون اساسی چین روبرو شده است.

۴۰ کوشش برای تجزیه به عراق: کویت کوشش‌هایی را برای ایجاد ارتباط بسا گروه‌های مخالف درون عراق و تشویق آن‌ها به ایجاد کشورهای مستقل به عمل آورده است. از جمله ارتباط با رهبران کرد عراق نظیر جلال طالبانی برای تشکیل کردستان مستقل در عراق، محمداباقر حکیم در خصوص تشکیل یک کشور شیعه در جنوب عراق و ژنرال حسن نجیب عضو دیگر هیئت رئیسه کنگره ملی عراق و نماینده اعراب سنی. اما کوشش‌های کویت در این زمینه موفقیتی نداشته است، زیرا رهبران گروه‌های مخالف عراق و کشورهای صاحب نظر یعنی دولت‌های آمریکا، ترکیه، سوریه و ایران مخالف تجزیه عراق هستند.

ج – اختلافات مرزی عراق و عربستان حدود ۸۵۰ کیلومتر مرز مشترک عراق و عربستان حدود ۸۵۰ کیلومتر است و اولین معاهده‌ای که بین عراق و عربستان برای تعیین حدود دو کشور منعقد شد معاهده عقیر است که در سال ۱۳۰۱ (۱۹۲۲) بین دو کشور و با تلاش انگلستان به امضاء رسید. باید توجه شود که در این دوره به علت انقلاب اکتبر در روسیه سیاست دولت استعماری انگلستان رفع اختلافات موجود و ایجاد جبهه واحد در حوزه خلیج فارس در برابر تهاجم ایدئولوژی کمونیسم بود. طبق معاهده عقیر منطقه‌ای به وسعت ۲۵۰۰ میل مربع به عنوان «منطقه بی‌طرف» در مرزهای دو طرف تعیین گردید. دو کشور متعهد شدند که هیچ گونه تأسیسات دایمی و یا نظامی در این منطقه ایجاد ننمایند. هرچند این قرارداد در رفع اختلافات مرزی به طور کامل موفق نبود و هر از چندگاه برخی درگیری‌های دو جانبه به وقوع می‌پیوست و دولت عراق همچنان ادعاهای ارضی خود را نسبت به بخش‌هایی از سرزمین عربستان عنوان می‌نمود.

در سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵) موافقتنامه جدید مرزی بین دو کشور که طی آن منطقه بی طرف بین عراق و عربستان تقسیم شد به امضاء رسید ولی این موافقتنامه هرگز به تصویب نرسید، در سال ۱۳۵۷ (۱۹۷۸) عربستان شروع به ایجاد شهرک‌های نظامی در مرزهای خود با عراق نمود. از مهم‌ترین این شهرک‌ها می‌توان از شهرک ملک خالد که ظرفیت ۷۰هزار نیروی نظامی را دارد و همینطور از یادگان‌های حاضر الباطن واقع در شمال شرقی عربستان در ۴۰ کیلومتری مرز عراق نام برد. در طول جنگ عراق با ایران آرامش نسبی در مرزهای دو کشور برقرار بود ولی با برقراری آتش بس در جنگ عراق بسا ایران عراق بار دیگر نظر خود را معطوف مرزهای خود با کویت و عربستان نمود. پس از تصرف کویت توسط عراق در ۱۲ مرداد ۱۳۶۹ (دوم آگوست ۱۹۹۰) مقامات عربستان از اهداف توسعه طلبانه عراق در عربستان به خصوص مناطق نفت خیز این کشور که در ۲۵۰ کیلومتری جنوب کویت در منطقه‌ای مسطح و قابل دسترسی بود به وحشت افتادند. هر چند با تهاجم نیروهای متفقین به عراق و عقب رانده شدن نیروهای نظامی این کشور از کویت، برای ا زمان حاضر خطر تهاجم عراق به عربستان کاهش یافته ولی اختلافات و ادعاها همچنان به جای خود باقی است.

د – عراق و سایر کشورهای منطقه خلیج فارس می‌توان گفت که مطامع عراق در سایر کشورهای منطقه تحت عنوان تاسیونالیسم عرب و حفظ ویژگی‌های عربی منطقه تجلی نموده است.