

گروه راهبردی - حسین دلیر - با تحقق ایده

تمرکزگرایی در اقتصاد دریامحور از طریق ترسیم چشم‌انداز پایتخت‌شبکه‌ای دریایی، جنوب ایران دیگر محیطی فراموش‌شده نخواهد بود، بلکه پیشانی توسعه ملی خواهد شد. این تحول از بار جمعیتی و اقتصادی تهران و کلان‌شهرها می‌کاهد، امنیت ملی را تقویت کرده و اقتصاد ایران را از خشکی محوری به دریامحوری و اقیانوسی تبدیل می‌کند.

به گزارش «اقتصاد سراسرآمد»، توسعه دریامحور به‌عنوان هدف راهبردی کشورمان، دهه‌ها میان توهم تمرکزگرایی و گسست زیرساختی قربانی است. اصرار بر نامه‌ریزان بر پیگیری الگوی سنتی و تمرکزگرا در مدیریت دریایی، به جای ایجاد زنجیره ارزش متصل و هم‌افزا در امتداد کرانه‌ها، تنها تشدید رقابت‌های داخلی و پراکندگی منابع را در پی دارد. تفسیر اغلب افراد در محافل کارشناسی و سیاسی اما تبدیل نقطه‌ای در همجواری یکی از دو دریای پارس و مکران به پایتخت غیررسمی دریایی ایران است. سایت تحلیلی-خبری عصر ایران در مطلبی نوشته است: حقیقتی تلخ است اما آرزوی ایجاد «پایتخت دریایی» در یک نقطه واحد، نه‌تنها متضمن قدرت نیست، بلکه پتانسیل جهانی و حتی منطقه‌ای کشور را محدود می‌سازد. با چنین دیدگاهی دیر نیست ایده توسعه اقتصاد دریامحور، به سرنوشت دیگر آرزوهای حکمرانی ما گرفتار آید. در حالی که پارادایم «پایتخت دریایی شبکه‌ای» ضمن عبور از نگرش جزیره‌ای توسعه، به معماری شبکه‌ای متکی بر دریا روی می‌آورد؛ ایده‌ای جایگزین که با هیچ‌یک از اصول بنیادین توسعه دریامحور در تعارض نیست. الگواره پایتخت دریایی شبکه‌ای در واقع پلی خواهد بود تا نظام حکمرانی را از گرفتاری در برزخ اندیشه، تفسیر و نظر به بهشت فهم، تصمیم و اجرا رهنمون سازد.

شبکه‌سازی پایتخت دریایی، قدرت اقتصاد دریاپایه را نه در انحصار نقطه‌ای خاص که در همگرایی چهار استان ساحلی جنوب محقق می‌سازد، کمربندی کرانه‌ای و پس‌کرانه‌ای را ترسیم می‌کند که به تولید و توزیع اشتراکی ثروت، فرصت، امنیت و توسعه پایدار می‌انجامد. حتی می‌توان با پیوستگی تاریخی بر آن نام «کریدور کرانه‌ای مکران» را گذاشت تاریخی جدی برای کریدورهای بیگانه شود. چنین ایده‌ای به مراتب پشتوانه کارشناسی بیشتری نسبت به طرح هیجانی انتقال پایتخت به سواحل مکران خواهد داشت.

چالش توسعه جزیره‌ای در جنوب

نگاهی به زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی جنوب کشور نشان می‌دهد که با شبکه کاملی روبه‌رو نیستیم، بلکه با جزایر پراکنده اقتصادی و صنعتی مواجه‌ایم. سیستان و بلوچستان، هرمزگان، بوشهر و خوزستان عمدتاً به‌صورت پروژه‌های منفصل دیده شده‌اند؛ هر کدام در حوزه‌ای تخصصی اما بدون پیوند مؤثر با دیگری. این عدم‌اتصال، به معنای واقعی یک گسست زیرساختی تلقی می‌شود. پیامدی ندارد جز ترافیک سنگین جاده‌ای برای حمل محصولات انرژی، افزایش فزاینده هزینه لجستیک و ریسک ایمنی که همه نشانه‌هایی از ضعف این مدل توسعه به‌شمار می‌روند.

برای مثال، محرومیت استان بوشهر از اتصال به شبکه ریلی را فراتر از ضعف زیرساختی، باید گسست استراتژیک و تراژدی اقتصادی در نظر آورد. مطالعات اقتصادی نشان می‌دهد که هزینه نهایی حمل‌ونقل جاده‌ای می‌تواند ۶ تا ۷ برابر بیشتر از ریل باشد. این شکاف هزینه‌ای می‌تواند مزیت بازار صادراتی به‌ویژه در استانی چون بوشهر را کاهش داده و فشار تورمی را به



دیگر بخش‌ها منتقل کند. با این وضعیت، توسعه دریاپایه مد نظر بر نامه‌ریزان با مدل فعلی نه‌تنها غیربهبه‌ن است، بلکه تهدیدی برای رقابت‌پذیری محسوب می‌شود. برعکس لزوم بازنگری در تخصیص منابع و پذیرش پارادایم شبکه‌ای، توسعه جنوب را فراتر از یک انتخاب و به الزامی حیاتی در می‌آورد.

تخصصی‌سازی کریدور کرانه‌ای

ایده پایتخت دریایی شبکه‌ای، بر تقسیم‌کار راهبردی میان استان‌های جنوبی متکی است. هر استان نقشی تخصصی در خدمت این شبکه ایفا می‌کند تا از رقابت مخرب و تضعیف منابع، رهایی یابد. در این معادله، ظرفیت‌های هر استان به‌عنوان یک حلقه تخصصی در خدمت کل زنجیره تعریف می‌شود. هرمزگان نقش لجستیکی و ترانزیتی دارد؛ بوشهر تمرکز بر انرژی و تولید ارزش‌افزوده و خوزستان تأمین مواد اولیه، ذخیره‌سازی و پشتیبانی صنعتی را برعهده می‌گیرد. سیستان و بلوچستان نیز بهترین پیشران برای ترانزیت اقیانوسی خواهد بود. این تخصیص وظایف، شبکه‌ای همگامی می‌سازد که همزمان کارایی امنیتی-دفاعی کل شبکه را ارتقا داده و مانع از تمرکز بیش‌ازحد قدرت تصمیم‌گیری در یک محدوده مشخص می‌شود.

بوشهر؛ موتور محرکه انرژی و درآمدآرزی

استان بوشهر با پتانسیل فوق‌العاده پارس جنوبی، یکی از اصلی‌ترین قطب‌های تولید گاز و محصولات پتروشیمی است، اما به‌رغم این ظرفیت، زیرساخت حمل‌ونقل مناسب که بتواند تولید عظیم این استان را سریع و ارزان‌تر به بازار داخلی و جهانی برساند، ناقص است. پروژه راه‌آهن بوشهر-شسیراز می‌تواند بار بزرگی را از روی دوش جاده‌ها بردارد، هزینه حمل را کاهش دهد و ریسک لجستیکی را به حداقل برساند. مادامی که استان بوشهر به ریل سراسری متصل نشود، کل این قطب ثروت از شبکه استراتژیک ملی جدا می‌ماند. بوشهر در چشم‌انداز پایتخت دریایی شبکه‌ای به هسته انرژی تبدیل می‌شود و با شهرک‌های صنعتی تخصصی و مدل مالی صادرات‌محور، ارزش‌افزوده آن تقویت می‌شود. این تغییر ساختاری می‌تواند درآمد ارزی ایران را پایدارتر ساخته و نقش استان بوشهر در تأمین امنیت انرژی ملی را تقویت کند.

هرمزگان؛ دروازه تجارت و مدیریت دریایی

هرمزگان با موقعیت استراتژیک در تنگه‌هرمز و بندر شهیدرجایی، دروازه تجارت ایران نامیده می‌شود. ظرفیت کانتینری، اتصال ریلی به شبکه سراسری و زیرساخت‌های پس‌کرانه‌ای این استان، آن را به مرکز لجستیک دریایی بدل کرده است. در مدل شبکه‌ای، هرمزگان نقطه کانونی برای هماهنگی محموله‌هاست؛

جایی که کالاهای کانتینری، انرژی و مواد اولیه با هم تلاقی می‌کنند و از آنجا به عمق کشور یا ماورای مرزها انتقال می‌یابند. این ساختار، نه‌تنها تجارت را کارآمدتر می‌کند، بلکه امنیت زنجیره تأمین را افزایش می‌دهد. دومنطقه آزاد قشم و کیش، فرودگاه‌های بین‌المللی و بزرگ‌ترین شبکه کشتیرانی کشور از دیگر مزایای هرمزگان برای قدرت‌بخشی به کریدور یکپارچه دریایی جنوب به‌شمار می‌روند.

خوزستان؛ ستون فقرات صنعتی و جمعیتی

خوزستان ترکیبی همزمان از ظرفیت صنعتی، کشاورزی و معدنی را دارد و از این نظر دومین استان کلیدی کشور به‌شمار می‌رود. وجود بندر امام خمینی به‌عنوان هاب تخصصی فلسه‌ای، اتصال به راه‌آهن سراسری، صنایع بزرگ مادر و ذخایر استراتژیک غلات، خوزستان را ستون صنعتی-جمعیتی شبکه دریایی جنوب می‌کند. جمعیت زیاد و ظرفیت نیروی کار این استان، می‌تواند موتور توسعه کریدور جنوب را فعال‌تر کند. ورود خوزستان به نقشه پایتخت دریایی شبکه‌ای، ساختار تأمین، نگهداری و ذخیره‌سازی کالا و فرآورده در جنوب کشور را تقویت می‌کند. این استان می‌تواند انبار استراتژیک، مرکز پشتیبانی لجستیکی و قطب تولیداتی باشد که در معادله دریامحور نقش مکمل ایفا می‌کند. خوزستان همچنین این توانمندی را دارد که ضامن ثبات و همپوشانی لجستیکی و ژئوپلیتیکی کل اعضای کمربند کرانه‌ای جنوب به‌ویژه استان هرمزگان باشد.

سیستان و بلوچستان؛ پیشران

ترانزیت اقیانوسی

بندر چابهار و منطقه کنارک، نقطه استراتژیک ورود ایران به اقیانوس هند هستند. این موقعیت ژئوپلیتیک، فرصت بی‌بدیلی برای ایجاد کریدور ترانزیتی بین ایران، هند، آسیای میانه و آفریقا ارائه می‌دهد، اما تا زمانی که راه‌آهن چابهار-زاهدان تکمیل نشده باشد، این ظرفیت راهبردی به‌طور کامل محقق نخواهد شد. اتصال ریلی این بندر می‌تواند آن را از یک نقطه صرف صادرات دریایی به یک هاب ترانزیتی تبدیل کند. سیستان و بلوچستان در قالب پایتخت شبکه‌ای دریایی، به نماد عمق استراتژیک ایران بدل می‌شود. این استان به سادگی قادر خواهد بود انحصار مسیرهای تجاری در شرق کشور را برعهده گیرد و نقش بین‌المللی کشورمان در ترانزیت را تقویت کند. بااین‌حال، ظرفیت‌های استان به‌دلیل ناقص ماندن خط ریلی چابهار-زاهدان و نبود جمعیت متمرکز و زیرساخت‌های صنعتی در پس‌کرانه‌ها، همچنان در احتضار به‌سر می‌برد. این تأخیر، فرصت‌های طلایی ناشی از کریدور جهانی شمال-جنوب موسوم به INSTC را می‌سوزاند و عملاً چابهار را به مقصد سرمایه‌گذاری پرریسک تبدیل می‌کند.

«سراسرآمد» منتشر کرد؛

پارادایم گذر از تمرکزگرایی در اقتصاد دریامحور

ترسیم چشم‌انداز پایتخت شبکه‌ای دریایی در ایران

در تکمیل زیرساخت‌های ایمن گذرگاه کرانه‌ای و پس‌کرانه‌ای ملزم ششوند. این یگانه راهکاری است که می‌تواند پروژه‌های زمین‌گیر را از یوغ بودجه‌ریزی دولتی رها کرده و مدل شبکه‌ای مورد نظر را عملیاتی سازد. این‌گونه تمام گستره ساحلی جنوب ایران به یک پایتخت یکپارچه، قدرتمند و انعطاف‌پذیر در مقیاس منطقه‌ای تبدیل خواهد شد. همان شورای عالی با هر نامی که برمی‌گزینند باید نهادی رگولاتوری شود که سیاست‌گذاری، تنظیم مقررات، نظارت و ارزیابی عملکرد این شبکه جنوبی را برعهده می‌گیرد. این رگولاتوری به قدرت تصمیم‌گیری فرادستی نیاز دارد تا از رخوت در سیاست‌گذاری و کندی تصمیم‌گیری سنتی خلاصی یابد. در نهایت، مسیر عملیاتی این پارادایم نیازمند طراحی نقشه جمعیتی و مهاجرتی کارآمدتری خواهد بود. برای تشویق مهاجرت جمعیت نخبه و متخصص کشور به جنوب می‌توان بر ایجاد انواع مناطق ویژه و دانش‌بنیان، شهرک‌های صنعتی نوین، گسترش زیرساخت‌های رفاهی و آموزشی همت گمارد.

چشم‌انداز آینده

نظریه پایتخت دریایی شبکه‌ای، نه شعار، بلکه یک چارچوب تحولی واقعی برای سراسر جنوب ایران است. این نظریه بر تغییر مدل توسعه از جزیره‌ای به شبکه‌ای متکی است؛ تقسیم کار تخصصی میان شهرهای کرانه‌ای و پس‌کرانه‌ای، اتصال زیرساختی، حکمرانی اثربخش و تأمین مالی پایدار را در دل خود دارد. با تحقق این ایده، جنوب ایران دیگر محیطی فراموش‌شده نخواهد بود، بلکه پیشانی توسعه ملی خواهد شد. این تحول از بار جمعیتی و اقتصادی تهران و کلان‌شهرها می‌کاهد، امنیت ملی را تقویت و اقتصاد ایران را از خشکی محوری به دریامحوری و اقیانوسی تبدیل کند.

آینده اقتصاد جهانی، دریامحور است و ایران نمی‌تواند از این ناگزیری چشم‌پوشی کند. پایتخت دریایی شبکه‌ای، نقشه‌ای است برای رسیدن به آینده‌ای که در آن دریا نه‌فقط مرزی جغرافیایی که امکانی برای توسعه، امنیت و قدرت پراکنده خواهد بود. اجرای آن به‌مثابه مسئولیتی تاریخی و استراتژیک، فرصتی برای بازنگری نقش جنوب در سرنوشت ایران نصیب خواهد کرد.



بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیز ی - اقتصاد سراسرآمد