

## اقتصاد سرآمد

سرخسینه ۲۱ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۰۰

#### اقتصاد دریا محور: تعاریف و مفاهیم

اقتصاد دریا محور که در اصطلاح جهانی به آن اقتصاد آبی (blue economy) گفته می شود، در واقع استفاده پایدار از منابع و گستره های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه ها و سواحل و جزایر، برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل است. واژه «اقتصاد آبی» برگرفته از رنگ آبی گستره های دریایی و در برگیرنده «کلیه فعالیت های اقتصادی مربوط عرصه های آبی و سواحل و طیفی وسیع از بخشهای مستقر و ظهورر است. گستره فعالیت‌های اقتصادی آبی فراتر یکتولولژی و زیست هوشناسی دریایی است. نقل دریایی تعریف شده و مستلزم صنایع ظهورر از جمله انرژی های تجدید پذیر، آبرزی پروری، فعالیت‌های استخراج در دریا، به یکتونولژی و زیست هوشناسی دریایی است. طبق آمارهای جهانی، ارزش دارایی های اصلی عرصه های آبی بیش از ۲۶ تریلیون دلار برآورده شده و در حال حاضر شیلات بیش از سایر زمینه ها مورد استفاده قرار دارد، بگونه ای که آبرزی پروری با عرصه ۵۸ درصد مایه به بازارهای جهانی سریعترین و حیاتی ترین بخش بهره برداری از این عرصه ها است.

**نگاهی به وضعیت فعلی و جایگاه ایران در بهره وری از دریا**
حجم اقتصاد دریا در جهان سالانه بیش از ۱۰۰۰ میلیارد دلار برآورده شده است که این رقم برای کشورمان حدود یک درصد و با احتساب فعالیت‌های نفتی و گازی دریایی بین ۲ تا ۲٫۷ درصد است.

جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع گسترته دریایی و حدود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی که حدود ۴۰ درصد از مرزهای مهبمنان را تشکیل می دهد، کشوری دریایی محسوب می شود و از دسوی شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد اما از نظر بهره برداری از این نعمت خدادادی در رتبه های آخر جهان قرار دارد. طبق آمارهای منتشر شده بین المللی هم اکنون در اکثر کشورها، سهم حوزه دریا در تولید ناخالص ملی کمتر از ۱ درصد نیست که این رقم در کشورهای ساحلی پیشرفته مانند بسیاری از کشورهای اتحادیه اروپا و حتی آسیا به ۵۰ درصد هم می رسد. مناطق ساحلی بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی به شمار می رود، بگونه ای که حدود دو سوم جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری حاشیه دریاها استقرار یافته اند و بیش از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که امروزه به عنوان قطب‌های تجاری شناخته می شوند، در مناطق ساحلی قرار دارند.

این این نام نشان دهنده آن است که گستره های دریایی و به تبع آن «اقتصاد دریامحور» (blue enomic) در رشد و رونق کشورها و شهرهای مختلف جهان نقشی مهم و محوری ایفا می کند.

طبق آمارهای منتشره در اتحادیه اروپا، اقتصاد آبی در سال ۲۰۱۴ بیش از ۳ میلیون ۳۳۰ هزار نفر را در این منطقه به خود مشغول کرده است. این نقش را بطور کلی می توان در بخشهای مختلف از جمله تجارت، حمل و نقل، گردشگری دریایی، شیلات و بهره برداری از منابع طبیعی، انرژی و همکاری های تجاری و اقتصادی در سطوح منطقه ای و بین المللی تقسیم بندی کرد. از طرف دیگر استفاده از سواحل دریا و امواج آن به عنوان منبع تولید برق یا ورزش های تفریحی، فعالیت‌های گردشگری در ساحل یا اعماق دریا و آب درمانی از مهمترین منابع اشتغالزایی محسوب می شوند. بطوری که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی، چهار شغل جانبی ایجاد می شود. این درحالیست که بیشترین فعالیت در عرصه های و سواحل آبی کشورمان در محدوده های شهری و روستایی مربوط به تأسیسات بندری و نظامی است که این فعالیت ها فقط پنج در صد سواحل را به خود اختصاص داده اند. در صد ظرفیت ساحلی کشورمان، بدون استفاده باقی مانده است. در حالیکه این مناطق با پر خوردرای از اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه ای، به عنوان یکی از مهمترین نواحی ارزشمند سیاسی و اقتصادی جهان به شمار می رود و می تواند به توسعه مناسب، نقش اقتصادی و سیاسی بالایی در سطوح منطقه ای و جهانی ایفا کند. فرصت‌های عظیم و بی بدیل چهار استان جنوبی با ۴۹۰۰ کیلومتر طول خط ساحلی و ۱۱۹ هزار و ۶۳ روستا و ۱۹۰ شهر و سه استان شمالی با ۱۹۸۰ کیلومتر خط ساحلی و ۲۵۹۴ روستا و آبادی و ۱۳۹ شهر، در حوزه های گردشگری، تجاری، سکونی، صنایع و شیلات، به دلیل عدم توسعه محدوده های سکونی و اقتصادی بلااستفاده مانده است، درحالیکه این مناطق نیاز به موقعیت جغرافیایی و طبیعی، نزدیکی به بنادر اصلی آسیا، از منظر تجارت و بازرگانی بین المللی نیز بهترین منطقه برای توسعه اقتصادی به شمار می روند. گستره های آبی در واقع به عنوان یکی از عناصر قدرت سیاسی و ظرفیتهای رشد اقتصادی ایران محسوب می شود به همین جهت کشورمان همواره به عنوان قدرت تاثیر گذار در جهان مطرح بوده است و اکنون این سرزمینی باشد و از دیگر سو به عنوان مقدم جنگ اقتصادی رونق تولید و صادرات نفتی تعیین تکبند و تاریخی ایفا کند. نقشی راهبردی دارند، این نقش می تواند با اجرای قوانین مقررات مترقی این مناطق و عزمی ملی معتق شود. مناطق آزاد کشور از جمله منطقه آزاد کیش با توجه به ظرفیت و قابلیت‌های بی بدلی در یک منطقه آزاد درخشان خیزی بلند در حوزه اقتصادی آبی است و وقت آن رسیده است که این مهم به عنوان یک گفتمان غالب ملی و راهبردی مورد توجه قرار گیرد و در نظام برنامه ریزی کشور بشکلی تخصصی حصول به نتیجه مطلوب پیگیری شود.

##### مناطق آزاد و قابلیت ارائه الگوهای اقتصاد دریا محور

مناطق آزاد از جمله کیش با توجه به قابلیت‌ها و ظرفیتها و قرار گرفتن در قلب عرصه های آبی می تواند از یک سسو بهترین ارائه دهنده الگوهای توسعه و بهره وری از عرصه های آبهای سرزمینی باشد و از دیگر سو به عنوان مقدم جنگ اقتصادی و رونق تولید و صادرات نفتی تعیین تکبند و تاریخی ایفا کند. نقشی راهبردی دارند، این نقش می تواند با اجرای قوانین مقررات مترقی این مناطق و عزمی ملی معتق شود. مناطق آزاد کشور از جمله منطقه آزاد کیش با توجه به ظرفیت و قابلیت‌های بی بدلی در یک منطقه آزاد درخشان خیزی بلند در حوزه اقتصادی آبی است و وقت آن رسیده است که این مهم به عنوان یک گفتمان غالب ملی و راهبردی مورد توجه قرار گیرد و در نظام برنامه ریزی کشور بشکلی تخصصی حصول به نتیجه مطلوب پیگیری شود.



#### درآمد بی سابقه ۷ میلیارد دلاری کانال سوئز در یک سال

کانال سوئز در سال گذشته بیش از هفت میلیارد دلار درآمد از محل ترانزیت کشتی ها کسب کرد که نسبت به سال قبل از آن ۲۰ درصد افزایش نشان می دهد. به گزارش اقتصادسرامد از رویترز ژنرال اسامه ربیعی رئیس اداره کانال سوئز با اشاره به اینکه در سال مالی گذشته بین جولای ۲۰۲۱ تا ژوئن ۲۰۲۲ بیش از ۱٫۳ میلیارد تُن محموله از این کانال ترانزیت شده، گفت: درآمد هفت میلیارد دلاری در این مدت با افزایش تعرفه ها و عوارض به دست آمد که یک رکورد جدید می باشد. وی افزود: این کانال علی رغم بحران ناشی از جنگ روسیه و اوکراین رکورد امن و تضمین شده ای برای ترانزیت کالا است به طوری که ۱۲ درصد تجارت دریایی جهان از این طریق عبور می کند.وی در ادامه گفت: در سال گذشته میلادی تعرفه ها و عوارض بین ۱۰ تا ۱۴ درصد برای تمامی کشتی های عبوری بالا رفت که این کار درآمد بیشتری را عاید کانال کرد.وی در این زمینه گفت: بخش اعظمی از درآمد صرف توسعه کانال می شود که در حال حاضر در دست اجرا است.

#### آیا لایروبی کانال آشوراده کمکی به احیاء خلیج گرگان می کند، «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

## جنگ سرد موافقان ومخالفان خلیج گرگان



#### جدال بی صدای موافقان و مخالفان خلیج گرگان

مسجن خونساری کارشناس محیط زیست در اینباره به روزنامه اقتصادسرامد، گفت: موافان لایروبی کانال‌های آب‌سرسان خلیج گرگان می‌گویند طبق دستور رئیس‌جمهور باید هر چه زودتر لایروبی انجام شود. این گروه تأکید می‌کنند لایروبی بدون توقف باید ادامه یابد تا گردش آب دریا در خلیج گرگان بیشتر شود. حتی اقدامات مربوط به لایروبی نیز از کانال مهم آشوراده آغاز شده است. وی با بیان این مطلب که هر دو طیف موافق و مخالف لایروبی به طور همزمان از دغدغه برای نجات خلیج گرگان صحبت می‌کنند؛ افزود: علاوه بر دغدغه‌هایی که مخالفان لایروبی کانال آشوراده بابت درست اجرا نشدن لایروبی این کانال مهم دارند، دغدغه مهم دیگرشان انجام اقداماتی برای ایجاد تأسیسات گردشگری در آشوراده است و نیز مسئولان موفق لایروبی در کنار تأکید برای نجات خلیج گرگان، نگاه و توجه ویژه‌ای هم به

کانال سوئز در سال گذشته بیش از هفت میلیارد دلار درآمد از محل ترانزیت کشتی ها کسب کرد که نسبت به سال قبل از آن ۲۰ درصد افزایش نشان می دهد. به گزارش اقتصادسرامد از رویترز ژنرال اسامه ربیعی رئیس اداره کانال سوئز با اشاره به اینکه در سال مالی گذشته بین جولای ۲۰۲۱ تا ژوئن ۲۰۲۲ بیش از ۱٫۳ میلیارد تُن محموله از این کانال ترانزیت شده، گفت: درآمد هفت میلیارد دلاری در این مدت با افزایش تعرفه ها و عوارض به دست آمد که یک رکورد جدید می باشد. وی افزود: این کانال علی رغم بحران ناشی از جنگ روسیه و اوکراین رکورد امن و تضمین شده ای برای ترانزیت کالا است به طوری که ۱۲ درصد تجارت دریایی جهان از این طریق عبور می کند.وی در ادامه گفت: در سال گذشته میلادی تعرفه ها و عوارض بین ۱۰ تا ۱۴ درصد برای تمامی کشتی های عبوری بالا رفت که این کار درآمد بیشتری را عاید کانال کرد.وی در این زمینه گفت: بخش اعظمی از درآمد صرف توسعه کانال می شود که در حال حاضر در دست اجرا است.

نخستین نکته مهم این است که رسوب و گل و لای برداشت شده قرار است در صد هکتار از اراضی این زیستگاه ارزشمند با ارتفاع ۱۵۰ تا ۲۰۰ سانتی متر دپو شود. این رسوب‌های برداشت شده از سبک‌ترین ذرات موجود در آب هستند که قابلیت تبدیل شدن به ریزگرد را دارند. آن هم در فاصله ۳۰۵ تا پنج کیلومتری بندر ترکمن. در واقع اجرای این عملیات نه تنها زیستگاه پرندگان و گونه‌های گیاهی ارزشمند را تهدید می‌کند، بلکه برای مردم ساکن این منطقه و گلستان نیز تهدید بزرگی محسوب می‌شود. مصالح و دورریزهای به وجود آمده به دنبال لایروبی‌را دومین چالش پیشروی این طرح است و حتی اگر لایروبی هم درست باشد، باید مشخص شود که این مصالح قرار است در کجا ریخته شود. این مصالح در هر نقطه‌ای که وارد شوند، موجب آلودگی محیط زیست آن منطقه می‌شوند. خلیج گرگان منطقه‌ای بسیار بکر و طبیعی است و این مصالح و آلودگی‌ها می‌تواند آن را نابود کند. اما در این راه هر گونه اقدامی که قرار است برای احیای خلیج گرگان انجام شود، باید پدیده تغییر اقلیم در کنار آن دیده شود.

این کانال اصلی‌ترین زیستگاه پرندگان در میانکاله محسوب می‌شود. با لایروبی آن در واقع یکی از زیستگاه‌های پرندگان تخریب می‌شود. ضمن این‌که کارشناسان هم معتقدند لایروبی این کانال نمی‌تواند مشکل خلیج گرگان را حل کند و برای احیای خلیج باید به دنبال راه‌های درست‌تر بود.

گردشگری در مناطقی مانند میانکاله باید بر اساس بررسی و محاسبه «ظرفیت برده» طراحی و اجرا شود. یعنی ظرفیت منطقه برای گردشگران گردشگر محاسبه نشود و بر اساس آن ظرفیت که با شد و معیارهای دقیق محیط‌زیستی برآورد می‌شود به فکر رونق گردشگری در چنین منطقه‌ای بود.



معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی گردشگری وصنایع دستی گیلان افزود: ساخت و احداث اسکله‌های قایقرانی و تفریحی، ایجاد رستوران‌های روی آب، راه اندازی شاورها و مینی بوس‌های دریایی با ظرفیت محدود برای اجاره کشتی‌های و تورهای نیم روزه دریایی، پارک‌های آبی و محوطه‌های گردشگری با فضای سبز مناسب، دوچرخه سواری، اسکیت و کالسکه سواری؛ ایجاد پیس نه‌ای موتور سواری، راه اندازی ورزش‌های آبی هوایی نظیر پراگلیدر، پلانت و سایر تفریحات ساحلی از جمله فعالیت‌هایی است که برای رونق صنعت گردشگری در نظر گرفته شده است.

حیدررضا آبابی با اشاره به اینکه سایه شوم کرونا باعث گریختن گردشگری بی تاثیر نبوده است می‌گوید: قبل از کرونا سالانه با سفر ۱۰ میلیون گردشگر و ۲۰ هزار گردشگر دریایی ۱۴۰۰ هزار میلیارد تومان عاید صنعت گردشگری دریایی می‌شد.

##### توسعه و ایجاد فضاهای گردشگری

وی همچنین با بیان اینکه برای توسعه صنعت گردشگری مصوبات جلسات کمیته گردشگری دریایی که یکی از کمیته‌های ۴۷ گانه راهبردی توسعه استان است تمهیداتی در نظر گرفته است افزود: خرید کشتی و شناورهای گردشگری توسط بخش خصوصی، صدور مجوز به بهره برداران و مدیران هتل‌ها و هم‌جمع‌های گردشگری صرف به سواحل برای بهره برداری موقت در تابستان از عرصه ساحلی، هماهنگی با اداره کل بنادر دریانوردی و آب منطقه‌ای به منظور صدور مجوز اسکله‌های قایق سواری و گردشگری در کنار رودخانه‌های صنعتی به دریا، اجرای اتصال پروژه راه آهن رشت قزوین به منطقه آزاد بندرانزلی با هدف توسعه گردشگری دریایی، حمایت و پشتیبانی از ۶۵۰ دهیار نوار ساحلی باهدف رونق و توسعه گردشگری دریایی، توسعه صنایع دست‌های دریایی در روستاهای ساحلی با هدف ایجاد اشتغال و افزایش توان اقتصادی از جمله اقداماتی است که برای توسعه صنعت گردشگری دریایی در حال اجراست.

##### نقش بنادر و اقتصاد دریامحور در توسعه اقتصاد

پهنه دیگر دریای خزر با صادرات، واردات و ترانزیت گوشه دیگری از چرخ اقتصاد می‌چرخاند. پای صحبت‌های مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان می‌نشینم و از آمار و ارقام آراآوری جویم می‌شوم. وی همچنین با بیان اینکه صادرات ۳۳۸ هزار و ۱۲۱ تن و ۳۸۸ هزار و ۱۰۷ تن ۱۱ میلیون تن ظرفیت عملیاتی، تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری را دارد گفت: سالانه ۴ میلیون و ۵۵۴ هزار و ۹۱۵ تن کالا از بندر انزلی، آستارا و منطقه آزاد کاسپین جابه جایی می‌شود. حیدررضا آبابی با اشاره به اینکه بنادر سالانه و ۳۶۵ فروند کشتی در بنادر گیلان پهلو می‌گیرند افزود: واردات بنادر گیلان از یک میلیون و ۱۰۰ هزار و ۸۷۷ تن به ۹۸۷ هزار و ۶۰۸ تن معادل ۱۰ درصد کاهش داشته است. وی همچنین دریانوردی گیلان با بیان اینکه صادرات ۳۳۸ هزار و ۱۲۱ تن و ۳۸۸ هزار و ۱۰۷ تن معادل ۳۳ درصد افزایش یافته است گفت: ترانزیت کالا هم از ۱۳ هزار و ۶۴۵ تن به ۳۶ هزار و ۷۲۱ تن معادل ۱۶۹ درصد افزایش داشته ایم. مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با اشاره به اینکه روسیه به ۹۳ درصد و مراکز حمل و نقل با ۷ درصد سهم واردات بنادر گیلان را به خود اختصاص دادند افزود: روسیه با ۶۱ درصد، قزاقستان با ۲۹ درصد، آذربایجان و ترکمنستان با ۵ درصد سهم صادرات بنادر گیلان را به خود اختصاص دادند.

#### گفت‌وگو

#### شرایط تحقق رشد اقتصاد دریا پایه چیست؟

راهبر دولت اگر معطوف به سواحل باشد و تمام امکانات را برای این راهبرد خود فراهم کند به سرعت کشور ما می‌تواند شاهد رشد اقتصادی دریا پایه باشد. به گزارش اقتصادسرامد، معاون سابق سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به سهم اندک ایران از سفره اقتصادی دریا گفت: راهبرد دولت اگر معطوف به سواحل باشد و تمام امکانات را برای این راهبرد خود فراهم کند به سرعت کشور ما سهم شاهد رشد اقتصادی دریا پایه باشد. یکی از نکات اساسی پیشرفت و توسعه کشورهای غربی استفاده از ظرفیت‌هایی است که هم‌جواری با دریا برای آن‌ها فراهم کرده است و طی سال‌های اخیر بهره‌مندی از این موهبت بستر دستیابی به اقتصادی پایدار و پایتات را برای بسیاری از کشورها فراهم کرده است. به نظر شما اهمیت و حوزه دریا در اقتصاد کلان چیست؟

گاهی اوقات چند مائل اهمیت موضوع را به راحتی روشن می‌کند. اولین مثال این است که بیست کشور توسعه‌یافته در جهان تماماً در کنار دریا هستند. نکته دوم این که همه شهرهای آباد و بزرگ دنیا هم در کنار ساحل هستند. لذا اهمیت و نقش اقتصاد در حوزه دریا این است که شهرهای بزرگی که در کنار ساحل هستند اولاً آبادتر هستند. نکته خیلی مهم دیگر اینکه امروزه شهرهای بزرگ دنیا با پدیده‌ای به نام آلودگی هوا مواجه هستند. شهرهای کنار ساحل در واقع کمترین آلودگی را دارند. علت آن هم ورزش بادی است که در سواحل وجود دارد.

مصادیق بهره‌مندی از این نوع اقتصاد چیست؟

مصادیق بارز آن حمل و نقل است. امروزه ۸۰ درصد حمل و نقل جهان از طریق دریا صورت می‌گیرد زیرا حمل و نقل از طریق دریا بسیار ارزان تر و آسان‌تر است. مثلاً تصور کنید اگر تهران در کنار ساحل بود، گندم نیاز نبود از بندرعباس یا بندرامام یا پلوه‌ر به تهران بیاید. همان‌جا مستقیم به سوله‌ها می‌رفت و بعد تبدیل به آرد می‌شد و الی‌آخر.

اقتصاد دریامحور چه ویژگی دارد؟

مهمترین ویژگی اقتصاد دریا این هست که جمعیت، کشوری که ساحل دارد بتواند برود در کنار ساحل و امکان سکونت و زندگی داشته باشد. ما الان مهم‌ترین شهرهای کشورمان، تهران، اصفهان، شیراز، مشهد و تبریز و... که جمعیت بسیار زیادی نیز در اختیار دارند، در کنار ساحل نیستند بلکه در مرکز کشور واقع شده‌اند. لذا ویژگی یک اقتصاد دریامحور این است که جمعیت به سمت ساحل منتقل شود. دومین نکته این است که صنعت به سمت ساحل برود. ما الان نفت و گاز را با لوله از سواحل جنوب می‌آوریم و در پالایشگاه تهران یا اراک یا تبریز منتقل می‌کنیم. این در حالی است که اگر در کنار سواحل پالایشگاه‌ها ساخته می‌شد، مثلاً ارزش افزوده آن بیشتر می‌شد، و هزینه حمل آن نیز کمتر می‌شد. این اقدامات قطعاً سبب اشتغال در سواحل می‌شد و نیاز نبود مردم از سواحل شمال و جنوب بلند به تهران نقل مکان کنند تا دنبال کار بگردند. لذا دومین نکته این است که صنعت ما به آن سمت ساحل برود.

نکته سوم بحث گردشگری است. ما باید بهترین هتل‌هایمان در کنار سواحل باشد ولی در حال حاضر بهترین هتل‌های ایران در تهران ساخته شده‌اند، نه در سواحل. و البته بخش بازرگانی کشور، تمام بار ما از مناطق جنوب و شمال می‌آید. اما بانک‌ها و بیمه‌ها یعنی مهم‌ترین بانک‌ها و بیمه‌ها در تهران هستند نه در شهرهای بندری. یعنی اگر در کنار ساحل ما جمعیت برود، صنعت برود، بانک و بیمه برود، حمل و نقل مناسب برود، طبیعتی است که آن وقت ما می‌توانیم از دریا بیشتر استفاده کنیم. امکانات ایران در این حوزه چطور است؟

ما همه امکانات را به تهران معطوف کرده‌ایم. اگر کسی درمان بخواهد تهران، دانشگاه خوب بخواهد تهران، سسپینای خوب بخواهد تهران، اما در کنار خوب بخواهد تهران، مسکن و برج خوب بخواهد تهران. همه این‌ها در تهران هست. هر امکان‌ات به سمت سواحل برده شد، در واقع زیرساخت مناسب برای استفاده بیشتری از اقتصاد دریایا به فراهم می‌شود.

وضعیت کشور ما در بهره‌مندی از دریا چگونه است؟

در حال حاضر ما سهم اندکی از اقتصاد دریا را در اختیار داریم. متأسفانه ما از دریا و ظرفیت‌هایی که دریا در اختیار ما قرار داده، فقط و فقط به دلیل اینکه باید نفت صادر کنیم و نیز مجبوریم مواد اولیه صادر کنیم و واردات داشته باشیم، استفاده می‌کنیم یعنی بهره‌مندی ما از دریا اجتناب‌ناپذیر و حداقلی است. به نظر من اگر می‌توانستیم نفت را با مثلاً واردات و صادرات‌مان را از طریق هوایی یا از راه آهن انجام بدهیم، حتماً این کار را می‌کردیم. ولی خب چون مجبور هستیم از دریا استفاده کنیم، این در شرایطی است که ما در جهت دست‌یابی به اقتصاد پایدار، باسیتی‌ایی از این دریا استفاده کنیم.

نقش جزایر و بنادر را چطور ارزیابی می‌کنید؟

در مورد بنادر باید به شرایط فعلی آن‌ها دقت کنیم مثلاً در بندر نوشهر یا بندرانزلی، این دو بندر نقش مهمی در توسعه شهر دارند، شما بندر را از انزلی حذف کنید، بخش عمده‌ای از رفاه و امکانات شهر حذف می‌شود. همین موضوع در خصوص بندر نوشهر و نوشهر نیز صادق می‌کند، ولی در مورد شرایط بندرعباس و بندرامام خمینی (ره) چون این بنادر از شهر فاصله دارند داستان متفاوت است.

اگر بنادر ما به جای نسل اول و دوم که فقط تخلیه و بارگیری و همچنین محل نگهداری کالا است به سمتی حرکت کنند که به نسل سوم بنادر دست یابند که در خلال آن دریا فقط محل تخلیه و بارگیری و نگهداری کالا نباشد بلکه بتواند کارخانه باشد و مواد اولیه بیاید و طی فرآیند خاص تبدیل به محصولات نهایی بشود و این محصول یا صادر بشود یا مورد مصرف داخل کشور قرار بگیرد، در این شرایط است که می‌توان گفت بنادر سهم به سزایی در رشد و پیشرفت کشور دارند. این موضوع در خصوص جزایر نیز حکم فرما است. امروزه ما از جزیره کیش و قشم نسبتاً استفاده بیشتری داریم که کنیم چراچه تا بهره‌مندی کامل از ظرفیت آن‌ها فاصله معنادری داریم ولی بقیه جزایر ما در واقع مورد استفاده بسیار اندک قرار گرفته‌اند. جزیره هرمز یک جزیره بی‌نظیر برای بحث گردشگری است که اگر امکانات گردشگری در جزیره فراهم نشود، طبیعتاً ما می‌تواند درآمد قابل توجهی برای استان هرمزگان داشته باشد.

کمبود آب کشور را در این زمینه چه می‌دانید؟

اولین کمبود ما سهم اندکی از اقتصاد دریا را در اختیار داریم. متأسفانه ما از دریا و ظرفیت‌هایی که دریا در اختیار ما قرار داده، فقط و فقط به دلیل اینکه باید نفت صادر کنیم و نیز مجبوریم مواد اولیه صادر کنیم و واردات داشته باشیم، استفاده می‌کنیم یعنی بهره‌مندی ما از دریا اجتناب‌ناپذیر و حداقلی است. به نظر من اگر می‌توانستیم نفت را با مثلاً واردات و صادرات‌مان را از طریق هوایی یا از راه آهن انجام بدهیم، حتماً این کار را می‌کردیم. ولی خب چون مجبور هستیم از دریا استفاده کنیم، این در شرایطی است که ما در جهت دست‌یابی به اقتصاد پایدار، باسیتی‌ایی از این دریا استفاده کنیم.

نقش جزایر و بنادر را چطور ارزیابی می‌کنید؟

در مورد بنادر باید به شرایط فعلی آن‌ها دقت کنیم مثلاً در بندر نوشهر یا بندرانزلی، این دو بندر نقش مهمی در توسعه شهر دارند، شما بندر را از انزلی حذف کنید، بخش عمده‌ای از رفاه و امکانات شهر حذف می‌شود. همین موضوع در خصوص بندر نوشهر و نوشهر نیز صادق می‌کند، ولی در مورد شرایط بندرعباس و بندرامام خمینی (ره) چون این بنادر از شهر فاصله دارند داستان متفاوت است.

اگر بنادر ما به جای نسل اول و دوم که فقط تخلیه و بارگیری و همچنین محل نگهداری کالا است به سمتی حرکت کنند که به نسل سوم بنادر دست یابند که در خلال آن دریا فقط محل تخلیه و بارگیری و نگهداری کالا نباشد بلکه بتواند کارخانه باشد و مواد اولیه بیاید و طی فرآیند خاص تبدیل به محصولات نهایی بشود و این محصول یا صادر بشود یا مورد مصرف داخل کشور قرار بگیرد، در این شرایط است که می‌توان گفت بنادر سهم به سزایی در رشد و پیشرفت کشور دارند. این موضوع در خصوص جزایر نیز حکم فرما است. امروزه ما از جزیره کیش و قشم نسبتاً استفاده بیشتری داریم که کنیم چراچه تا بهره‌مندی کامل از ظرفیت آن‌ها فاصله معنادری داریم ولی بقیه جزایر ما در واقع مورد استفاده بسیار اندک قرار گرفته‌اند. جزیره هرمز یک جزیره بی‌نظیر برای بحث گردشگری است که اگر امکانات گردشگری در جزیره فراهم نشود، طبیعتاً ما می‌تواند درآمد قابل توجهی برای استان هرمزگان داشته باشد.

کمبود آب کشور را در این زمینه چه می‌دانید؟

اولین کمبود ما سهم اندکی از اقتصاد دریا را در اختیار داریم. متأسفانه ما از دریا و ظرفیت‌هایی که دریا در اختیار ما قرار داده، فقط و فقط به دلیل اینکه باید نفت صادر کنیم و نیز مجبوریم مواد اولیه صادر کنیم و واردات داشته باشیم، استفاده می‌کنیم یعنی بهره‌مندی ما از دریا اجتناب‌ناپذیر و حداقلی است. به نظر من اگر می‌توانستیم نفت را با مثلاً واردات و صادرات‌مان را از طریق هوایی یا از راه آهن انجام بدهیم، حتماً این کار را می‌کردیم. ولی خب چون مجبور هستیم از دریا استفاده کنیم، این در شرایطی است که ما در جهت دست‌یابی به اقتصاد پایدار، باسیتی‌ایی از این دریا استفاده کنیم.

نقش جزایر و بنادر را چطور ارزیابی می‌کنید؟

در مورد بنادر باید به شرایط فعلی آن‌ها دقت کنیم مثلاً در بندر نوشهر یا بندرانزلی، این دو بندر نقش مهمی در توسعه شهر دارند، شما در مورد شرایط بندرعباس و بندرامام خمینی (ره) چون این بنادر از شهر فاصله دارند داستان متفاوت است.

اگر بنادر ما به جای نسل اول و دوم که فقط تخلیه و بارگیری و همچنین محل نگهداری کالا است به سمتی حرکت کنند که به نسل سوم بنادر دست یابند که در خلال آن دریا فقط محل تخلیه و بارگیری و نگهداری کالا نباشد بلکه بتواند کارخانه باشد و مواد اولیه بیاید و طی فرآیند خاص تبدیل به محصولات نهایی بشود و این محصول یا صادر بشود یا مورد مصرف داخل کشور قرار بگیرد، در این شرایط است که می‌توان گفت بنادر سهم به سزایی در رشد و پیشرفت کشور دارند. این موضوع در خصوص جزایر نیز حکم فرما است. امروزه ما از جزیره کیش و قشم نسبتاً استفاده بیشتری داریم که کنیم چراچه تا بهره‌مندی کامل از ظرفیت آن‌ها فاصله معنادری داریم ولی بقیه جزایر ما در واقع مورد استفاده بسیار اندک قرار گرفته‌اند. جزیره هرمز یک جزیره بی‌نظیر برای بحث گردشگری است که اگر امکانات گردشگری در جزیره فراهم نشود، طبیعتاً ما می‌تواند درآمد قابل توجهی برای استان هرمزگان داشته باشد.

کمبود آب کشور را در این زمینه چه می‌دانید؟

اولین کمبود ما سهم اندکی از اقتصاد دریا را در اختیار داریم. متأسفانه ما از دریا و ظرفیت‌هایی که دریا در اختیار ما قرار داده، فقط و فقط به دلیل اینکه باید نفت صادر کنیم و نیز مجبوریم مواد اولیه صادر کنیم و واردات داشته باشیم، استفاده می‌کنیم یعنی بهره‌مندی ما از دریا اجتناب‌ناپذیر و حداقلی است. به نظر من اگر می‌توانستیم نفت را با مثلاً واردات و صادرات‌مان را از طریق هوایی یا از راه آهن انجام بدهیم، حتماً این کار را می‌کردیم. ولی خب چون مجبور هستیم از دریا استفاده کنیم، این در شرایطی است که ما در جهت دست‌یابی به اقتصاد پایدار، باسیتی‌ایی از این دریا استفاده کنیم.