

# اقتصاد سرآمد

## توسعه دریا

### امارات

شنبه ۴ آذر ۱۴۰۲ - سال هفتم - شماره ۱۷۹۱

توسعه دریا

امارات

امارات چگونه توسعه پیدا کرد؟

محمد بن راشد در کتاب نگارش من و چالش‌های برتری ضمن مرور گذشته فقر کشورش، به ارائه‌ی ایده‌ها و آمال خود در باب توسعه‌ی دبی و امارات متحده‌ی عربی می‌پردازد که می‌تواند تجربه‌ی خوبی برای دیگر کشورهای اسلامی نیز باشد.

**برخی از مهم‌ترین ایده‌های محمد بن راشد آل مکتوم:**

۱. به مردم حق اشتباه کردن دادیم

او معتقد است از عوامل موفقیت پدرم و بنده تاکید بر نقاط قوت بوده است نه ضعف، زیرا نقاط ضعف باعث ناامیدی و انزوای می‌شود. افراد که ناامید شوند، کاری انجام نمی‌دهند زیرا بزرگ‌ترین سرمایه یک کشور انسان‌های آن جامعه هستند. برای تربیت انسان‌ها باید هزینه کرد و اجازه داد تا کار کنند و اشتباه جزئی از کار است. نباید بابت اشتباه افراد، کاری بکنیم که آنها پرتسند و قوی‌ی ابتکارشان خدشه بینند.

۲. فساد اداری را مستقیماً کنترل می‌کردیم

برای جذب سرمایه‌ی خارجی و بهره‌گیری از دستاوردهای بشری شرایط و یژهای را رد دبی فراهم کردیم. ما معتقدیم فقدان فساد دولتی از عوامل عمده‌ی جذب سرمایه و فعالیت شرکت‌های خارجی است. من یک سازمان مخفی برای بررسی عملکرد ادارت دولتی ایجاد کردم به نام «خریداران سری» که کارش بررسی عملکرد ادارت و شناسایی افراد موثر و همچنین مقابله با مفاسد است و این افراد با مراجعه به ادارات و یا تحت عنوان خدمه در ادارات به کار مشغولند. من به واسطه‌ی این افراد از کل عملکرد ادارات دولتی دبی مطلع هستم.

۳. مردم را در توسعه‌ی کشور شریک کردیم

بر خلاف تصور، عامل توسعه نه پول است نه منابع، بلکه مهم‌ترین سرمایه‌ی یک کشور، مردمان آن کشور است و رهبر وظیفه دارد تا به نحو مطلوب از ظرفیت مردم خود استفاده کند و کشور را به توسعه برساند و گر نه عملش بی‌حاصل است. رهبر باید به جای قصرنشینی، درون میدان کار و منازعه باشد. محیط زندگی ما متأثر از زندگی شیر و آهو در آفریقا است و هر دو باید با سرعت بدونند تا بتوانند زنده بمانند. یکی شکار کند و دیگری از شکار شدن بگریزد.

۴. مسئله‌ی ما توسعه بود، نه تنبیه مردم.

مهم‌ترین مسئله‌ی رهبر، توسعه‌ی کشور است و مهم‌ترین بخش توسعه، توسعه‌ی اقتصادی است. بر همین اساس لازم است دبی علاوه بر مرکز اقتصادی خورمیه به مرکز اقتصادی جهان تبدیل شود. تجربه‌ی ما در دویی نشان داد که از یک محیط سخت طبیعی می‌توان یک شهر در اندازه‌ی استنادارد جهانی و جذاب برای زندگی ساخت و این مهم به دست نیامد مگر دست گذاشتن روی توانایی‌های افراد و گذشت از اشتباهات، وقتی کسی اشتباه می‌کند باید برای اصلاح او، تنبیه آخرین اقدام باشد.

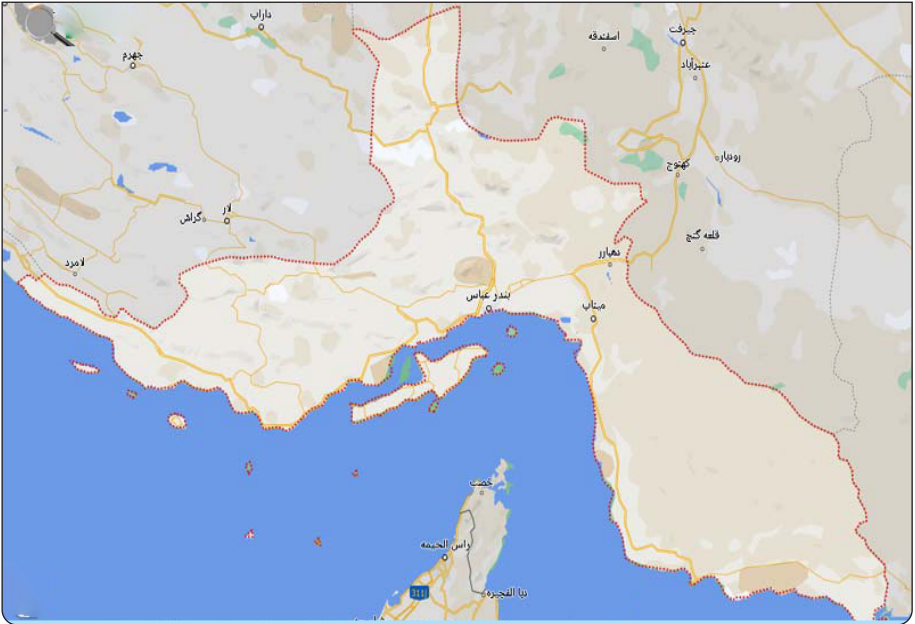
۵. پیروز صلح بودیم نه جنگ.

تاکید اسلام بر صلح است. زیرا هیچ کس در جنگ برنده نیست. ما معتقدیم باید تمامی اختلافات خود را با صلح و دوستی حل کنیم و به تمامی افراد عرب خود این رویه را پیشنهاد می‌کنیم زیرا در جنگ بر نرسدی واقعی وجود ندارد و بازنده جنگ، در تلاقی شکست، جنگ دیگری راه می‌اندازد. قرآن و احادیث پیامبر همه را به صلح دعوت می‌کند. آنان که به دنبال جنگ و درگیری هستند، قرآن را خوب نخوانده‌اند.

۶. برای سرمایه‌گذاران خارجی، معافیت مالیاتی تعیین کردیم. ما در دبی با هدف جذب سرمایه‌ی خارجی، معافیت‌های مالیاتی قابل توجهی بر تمامی اشکال سرمایه‌گذاری وضع کرده‌ایم و حق انتقال ۱۰۰٪ سود شرکت‌های خارجی فراهم است. امنیت از مهم‌ترین ویژگی‌های امارات است و تاکنون بیش از ۱۰۰ دولت در دبی سرمایه‌گذاری کرده‌ و ۴ هزار شرکت خارجی در این کشور مشغول به کار هستند.

۷. از نفت فروشی به تجارت روی آوردیم.

بر خلاف گذشته امروزه نفت نقش کلیدی در اقتصاد ما ندارد و شرکت‌های تولیدی و خدماتی ما بیشترین در آمد را دارند به طوری که هواییمایی امارات که در سال ۱۹۸۵ با دو هواییمای اجارهای افتتاح شد به علت مدیریت موفق، پس از حوادث ۱۱ سپتامبر که تمامی خطوط هوایی با کاهش درآمد روبرو بود این خط هوایی سوادری داشت.



**سید گروه راهبردی – مهدی ده دار –** کمتر از ۲۴ ساعت پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور از سوی مقام معظم رهبری در تاریخ ۱۶ آبان ماه ۱۴۰۲، روزنامه دریایی «اقتصاد سرآمد» گفتمانی فراگیری را در میان اعضای محافل نخبگانی و تشکل‌های تخصصی مرتبط با حوزه حکمرانی دریامحور در قالب یک مطالعه گری ملی برای شکل گیری «گفتمان ایران دریایی» آغاز کرد. در همین راستا، روزنامه دریایی اقتصادسرآمد در تیر نخست صفحه‌اول روز چهارشنبه ۱۷ آبانماه ۱۴۰۲ با درج یادداشتی با عنوان «دریاگریزی در هندسه حکمرانی محلی» به آسیب شناسی کارنامه دوساله مهدی دوستی، استاندار هرمزگان در زمینه شکل گیری ناقص قطعات پازل «اقتصاد دریا» پرداخته شد.

مهدی ده دار، پژوهشگر پیشسرت دریایپاه به روزنامه دریایی اقتصادسرآمد نوشت: در این مقاله تحلیلی، ضرورت تحقق سه ماموریت کلیدی رییس جمهور به مهدی دوستی، استاندار هرمزگان در ۱۱ مهرماه ۱۴۰۰ شامل «اقتصاد دریا»، «اقتصاد انرژی» و «توسعه گردشگری دریایی» به عنوان شاخص سنجش اثرگذار بر ارزیابی عملکرد نماینده عالی دولت در هرمزگان و ساختار حکمرانی محلی برای شکل گیری برش استانی «توسعه دریامحور» مورد تاکید ویژه قرار گرفت. مقاله منتشر شده در «اقتصاد سرآمد»، الزامات ۸ گانه‌ای را برسرای رصد و پایش شاخص‌های پیشسرت دریایپاه در قلمرو حکمرانی محلی بزرگترین استان ساحلی و دریایی ایران مورد بحث قرار داده بود که هر کدام از این الزامات و ضرورت‌ها، نیازمند رمز گشایی و بازخوانی در قالب مقاله تحلیلی جداگانه‌ای است. از سوی دیگر

ذیل این الزامات، برای ایجاد زدن پلتفرم کلی اقتصاد دریایپاه نیز از بین شماری افزون بر ۱۰ وظیفه و رسالت کلی که می‌توان برای حکمرانان محلی و نقش آفرینی ویژه استاندار هرمزگان تصور شد، سه ماموریت کلیدی مورد تاکید قرار گرفت که شامل موارد ذیل است:

۱- راهبروی و توجه ویژه به توسعه زیر ساخت‌های لجستیکی در زمینه حمل و نقل کالا و مسافر با تاکید بسر اقتصاد دریا و پشتیبانی از گردشگری دریایی

۲- برنامه‌ریزی برای تعمیر و نگهداری بخش‌های سخت افزاری توسعه دریامحور با رویکرد حل مسأله دارایی مینا و جلوگیری از تخریب زیرساخت‌های موجود.

۳- ایجاد کارگروه تخصصی اصلی و فرعی با دبیری اداره کل بنادر و دریانوردی (همانند کارگروه اشتغال) و تدوین شرح وظایف برای اعضای با تعیین شاخص اندازه گیری پیشسرت دریایپاه.

این در حالی است که با استناد به آن چه در بخش نخست مقاله «دریاگریزی در هندسه حکمرانی محلی» جمع بندی و نتیجه گیری شد و همچنین با توجه به آنچه در ادامه نوشتار حاضر می آید، ما در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد براینان روایت می کنیم که نماینده عالی دولت در هرمزگان، تصویر و تفسیر درستی از مفهوم اقتصاد دریایپاه در ذهن و نظام فکری خود ندارد.

به عنوان مثال در مأموریت شماره اول یعنی تأمین زیرساخت‌های لجستیکی برای توسعه حمل و نقل کالا و مسافر، آنگونه که از نظریات متخصصان و صاحب نظران حوزه اقتصاد دریایپاه می‌توان به اختصار بیان کرد، تاکید نخبگانی بر این گزاره است که «شهرهای لجستیک، دروازه‌های پیشبران زنجیره تأمین و مراکز لجستیکی کشورهای دارای اقتصاد دریایی متصل به شبکه جهانی تجارت بین المللی هستند.» این مراکز به دلیل ضرورت ارائه خدمت به جریان تبادل کالاهای با حجم بسیار بالا در سطح بین‌المللی، نیاز به طیف گسترده‌ای از خدمات و دستری‌های

سپید ساحلی پارک دولت، از سوی دیگر در سرزمین‌های شرقی هرمزگان، سازمان توسعه مکران که خود یک امپراتوری دریایی دیگری است!

صاحب نظران معتقدند، استانی با وجود این موهبت‌های الهی نیازمند ایجاد دولت پلتفرمی با رویکرد مدیریت ملی است، نه اعطای تمامی اختیارات به خرده حکمرانان محلی؛ این دولت پلتفرمی شامل هم افزایی و همگرایی گروهی از دیوانسالاران دولتی و متخصصان بخش خصوصی مشتمل از مدیران ارشد ارگان‌های دریایی و نهادهای دست اندر کار با اختیارات ویژه در حد معاون وزیر در حوزه‌های مرتبط با حمل و نقل و لجستیک، صنعت، معدن، تجارت و بازرگانی، بانک‌ها و ... است که در استان دارای تقویض اختیار باشند؛ با ایجاد این دولت پلتفرمی، شاهد تغییر گفتمان حکمرانی اقتصاد دریایپاه و بازنگری در برخی از اهداف و برنامه‌های ملی برای شکل گیری حکمرانی واحد دریامحور خواهیم بود که چنین دغدغه‌ای، همواره مدنظر مقام معظم رهبری و نماینده اندیشمند ایشان در استان یعنی آیت‌الله دکتر محمد عبادی زاده، بوده و هست.

در همایش اتاق بازرگانی استان هرمزگان که اسفندماه ۱۴۰۰ با حضور سفرای کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو تشکیل شده بود، مهدی دوستی استاندار هرمزگان مدعی جذب سرمایه گذار خارجی برای ایجاد مراکز لجستیکی و شکل گیری خوشه‌های جدید اقتصادی مبتنی بر تجارت دریایی شدند، گویا بعدتر، زمین را هم جانمایی و پهنه‌هایی را در منطقه صنعتی غرب بندرعباس و دیگر نقاط استان برای راه اندازی شهرهای تخصصی اقتصادی و صنعتی از شهر شیشه و فولاد گرفته تا شهر لجستیکی بندرعباس مشخص کردند که سرنوشت این مگا پروژه‌ها، همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد! در خصوص مطالعات آمایش سرزمین، جناب آقای دوستی باز همان نگاه مگاپروژه‌ای و برداشتن سنگ‌های بزرگ را مدنظر دارند و معتقدند؛ به دلیل اینکه در اراضی ۲۷۰۰ هکتاری طرح توسعه بندر شهید رجایی با عنوان شهر لجستیکی خلیج فارس، قطعه‌های زمین ۵۰۰ تا ۷۰۰ هکتاری برای جانمایی خوشه‌های اقتصادی واگذار می‌شود، رونق بخشی به قطار زنگارسته ترانزیت و زیرساخت‌های زنجیره تأمین مدنظر نماینده عالی دولت در استان امکان‌پذیر نخواهد بود!

هنوز هم بسیاری از ناظران اقتصادی نمی‌دانند که ترانزیت بزرگ مدنظر جناب استاندار، در هندسه مدیریت کمی و چارچوب برنامه عملیاتی، دقیقاً معادل چند TEU کانتنر است؟! آیا آمار دقیقی وجود دارد که چند تن کالای ترانزیتی از کدام کریدورهای ریلی یا جاده‌ای استان هرمزگان در حال گذر است و چگونه قرار است این ظرفیت‌ها، به منصفه‌ظهور و شکوفایی و بالفعل برسند؟! گویا ایده‌های مبنی بر لزوم بهره‌برداری بیشتر از شبکه ریلی و راه آهن نیز مطرح هست، در کشور ما علیرغم پیگیری‌های مکرر برای تقویت زیرساخت‌های ترانزیتی در محور تاریخی کریدور شمال-جنوب، بخشی از ریل گذاری چندین سال است که در ایستگاه‌های خزری یعنی محور رشت – انزلی – آستارا، همچنان متوقف مانده! آمار و ارقام هم گواهی می‌دهند که کمتر از ۵ درصد فعالیت شبکه و ناوگان ریلی ما در بخش ترانزیت فعال است. در شرایط فعلی که با شدت گرفتن درگیری‌ها در غزه و فلسطین اشغالی، کریدور «عرب-مد» به عنوان گزینه الترناتیو اروپایی‌ها و جهان غرب برای دور زدن فلات ایران، بر باد رفته است، حال این پرسش مطرح است که براساس آمارها و شاخص‌های موجود، آیا نباید دولت محلی، شکارچی بهتری برای صید فرصت‌های دریایی با محوریت بندرعباس و ایفاگر نقشی جدی تر در هندسه راهگذار شمال -جنوب، با رقم زدن ریسک‌های هوشمندانه‌تری باشد؟! یاینکه چرخ را از نو اختراع کرد و توان ترانزیت کشور را جانمایی زمین برای شهرهای صنعتی اقتصادی و دیگر مگاپروژه‌های جاه طلبانه استاندار جوان هرمزگان مصروف داشتست که چیزی جز ائتلاف منابع و انرژی دستگاه دیوانسالاری و امیدهای بخش خصوصی، هادر دادن فرصت‌های بین المللی، سرمایه‌های برگشت ناپذیر ملی و زخمی کردن اراضی بارنگ و لعاب پروپاگاندا و عکس یادگاری به دنبال ندارد؟!

آسیب شناسی «اقتصادسرآمد» از ابعاد فنی و تخصصی مگا پروژه‌های حکمرانی دریامحور محلی در هرمزگان

# توسعه دریامحور در هرمزگان

## گفتار گفتار درمانی

آن گونه که صاحب نظران معتقدند، مراکز لجستیکی در کشورهای دیگر با سرمایه گذاری بر روی منابع سرمایه‌ای و شکوفاکردن دارایی‌های غیر فعال در حوزه زنجیره تأمین کالا، به فعالیت می‌رسند؛ بخش عمده توسعه لجستیک و حمل و نقل در اسناد توسعه اقتصادی کشورها تعریف می‌شود و برای محقق شُشدن آن نه تنها برنامه اقدام مشخص و عملیاتی، بلکه بودجه دقیق و حساب شده، تعیین می‌کنند. بر خلاف دیدگاه استاندار هرمزگان و مشاورانش، با شکل گیری چنین طرح‌هایی مانند «شهر لجستیک» و ایجاد بنادر جدید یا توسعه مناطق ویژه اقتصادی، تغییری در زنجیره تأمین و لجستیک بوجود نخواهد آمد؛ لجستیک با یکپارچگی در مدیریت فرآیندها توسعه می‌یابد نه پراکندگی و افزایش پهنه‌های جدید لجستیکی. به عبارتی دیگر، توسعه لجستیک، به صورت نرم افزاری محقق می‌شود نه سخت افزاری، پس از طریق الحاق اراضی و اتلاف زمان به منابع به منظور راه اندازی طرح‌هایی همچون شهرلجستیک، دهکده لجستیک و ... شکوفایی اقتصاد محلی و ملی رخ نخواهد داد؛ پس با فعال سازی شبکه دیپلماسی اقتصادی با کشورهای همسایه و سایر کشورهای ذینفع در کریدور شمال جنوب، می‌توان گام‌های سریع‌تر و بهتری برای تقویت حکمرانی دریایپاه برداشت.

در کشور ما سهم حمل و نقل در تولید ناخالص ملی، رقمی نزدیک به ۹ درصد است، اما سهم آن از بودجه سالانه کشور، ۰.۵ درصد است! با بررسی همین آمار و ارقام متوجه خواهیم شد با چنین امکانات و پیش‌بینی بودجمانی، توسعه زیرساخت‌های لجستیک، تصوری تخیلی است و شکار فرصت‌های اقتصادی مرتبط با کریدورهای بین‌المللی برای اقتصاد ملی، نیز به مثابه «رقابت‌های کودکان درون زمین گل کوچک محله‌ای است! ابتدا ضروری است که با گفتمان سازی، نظریه پردازی عالمانه و انجام پژوهش‌های دقیق در اتاق فکرهای حکمرانی محلی از جمله استانداری، اتاق بازرگانی به عنوان پارلمان بخش خصوصی، شورای برنامه ریزی و محافل مدیریت کلان استان، ابتدا زمین بازی پیشسرت دریایپاه به صورت شفاف، دقیق و مشخص ترسیم شود، شبکه ذینفعان شناسایی و تقسیم کارها بین دستگاه‌های اجرایی و حتی نقش بخش خصوصی، دانشگاه‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد به درستی صورت گیرد، سپس اقدام به انتشار طرح‌ها و برنامه‌های توسعه گریانه، به دور از مگاپروژه گریایی و برداشتن سنگ‌های بزرگ، صرفاً برای متأثر قرار دادن افکار عمومی و لایک گرفتن از کاربران فضای مجازی، نماییم. با بررسی شاخص‌های عملکردی لجستیک (LPI) در قلمرو فعالیت بنادر چند کشور منطقه متوجه خواهیم شد چنانچه اراده‌ای بر این باشد که ظرفیت ترانزیت و لجستیک کشورمان با محوریت مرکز گرانیکاهی حمل و نقل چندوجهی و نمیسکرانه‌های منطقه صنعتی بندرعباس ارتقا پیدا کند، با الحاق زمین به بنادر و حصارکشی و تابولی تبلیغاتی شهرلجستیکی، چنین انتظار و دستاوردی برای فعال سازی ظرفیت‌های کریدوری و ترانزیتی، در عمل شکل نخواهد گرفت.

کشورهای منطقه از جمله عمان و امارات، عضو پیمان‌ها و سازمان‌های مختلف بین‌المللی هستند؛ هرچند، کشور ما نیز دیپلماسی اقتصادی، عضویت در مجامع بین‌المللی شاید لازمه توسعه باشد، اما قطعاً، کافی نیست!

بگذریم.... در پایان این مقاله، مباحث را بدین صورت خلاصه و جمع بندی کنیم که توسعه روابط تجاری و عضویت در سازمان‌ها و پیمان‌های بین‌المللی هر چند یک موفقیت محسوب می‌شود، اما برای رسیدن به سرمنزل مقصود باید مردم را بر سر سفره رنگین اقتصاد دریایپاه نشاند تا از میوه توسعه، کامشان شیرین نشود نه اینکه فقط در گفتار درمانی مسئولان، تصوری سراب گونه از امید و آرزو را در ذهن خود تداعی کنند.

در مقاله بعدی کارآمدی استاندار هرمزگان و کارنامه حکمرانی دریایپاه طی دوسال اخیر برای تکمیل قطعات گمشده پازل «توسعه دریامحور» بیشتر تجزیه و تحلیل می‌کنیم.

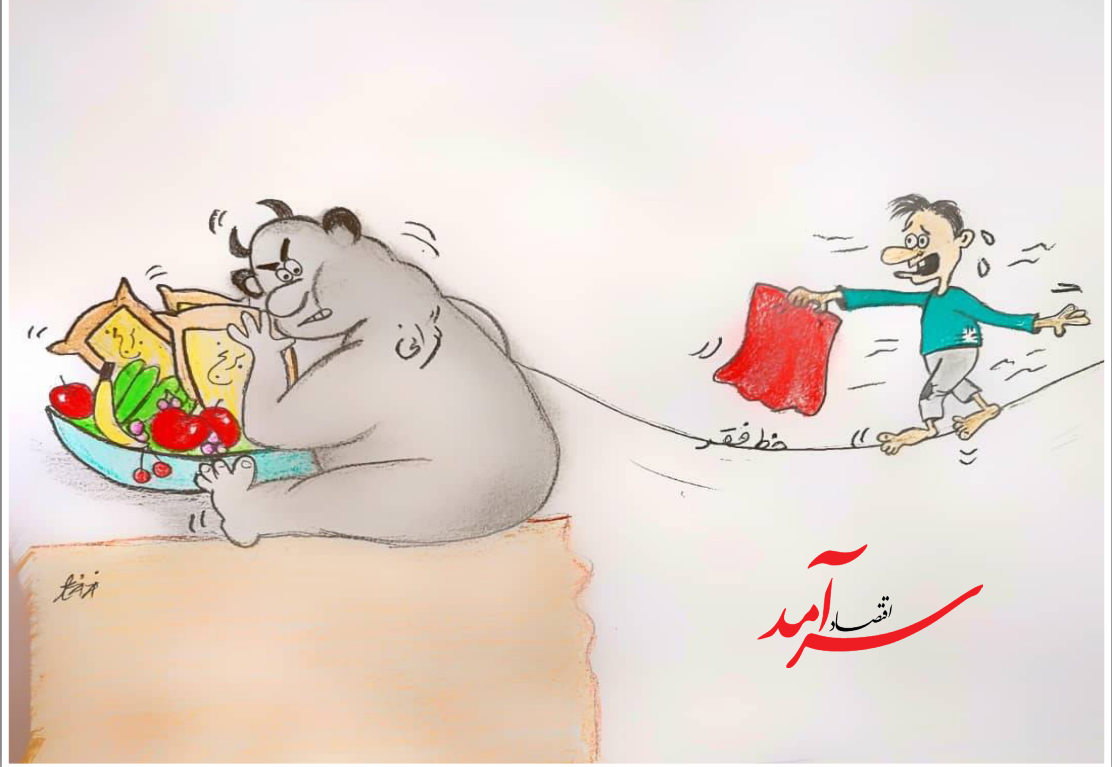
بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سرآمد