

ماهنامه دریانوردی زندگی در بنادر ایران

بنادر

سال سی و سوم | دوره جدید، شماره سیزدهم، پیاپی ۲۶۰ | آذر ۱۳۹۷ | ۱۵۲ صفحه | ۲۰ هزار تومان



یادی از روز ملی حمل و نقل در گفت‌وگوی اختصاصی با احمد خزّم



بنادر هرمزگان، میزبان هیئت دولت



نگاهی به دیروز، امروز و فردای کیش همزمان با برگزاری بزرگ‌ترین رویداد دریایی ایران

قصه‌ی جزیره

با آثار و گفتاری از: فرزاد ادیبی، سعید برآبادی، سعید پورعلی، محمد حسن نیا

هادی حیدری، آرش خوشخو، احمد درخشان، اردشیر رستمی، حسین زمان، احمد شهریاری

لاله صبوری، منصور ضابطیان، علی عرب، افشین علاء، علیرضا قائدیان، محسن قریب، عبدالجبار کاکایی

کورش کمالی سروستانی، سیامک گلشیری، محمد مونسان، شرمین نادری، فرح نیازکار، مجید یوسفی و

...

تجهیزات رفع آلودگی‌های نفتی ندارد. این ضعف ساختار است که به صورت تاریخی به ما تحمیل شده و مدیریت امروز بندر باید برای آن فکری کند. می‌خواهم بگویم بسیاری از اقداماتی که ما همین الان داریم انجام می‌دهیم، ضعف‌ها و نادیده‌انگاری‌هایی بوده که در طول سال‌ها روی هم جمع شده و امروز باید برایش یک فکر اساسی کرد.

اما کیش که در نظرگاه ما یک جای مرفه است، چرا باید دچار همان مشکلاتی باشد که مثلا شهرها و بنادر محروم ما درگیر آن هستند؟ الان ظرفیت بندری کیش چقدر است؟
بندر کیش با همین امکانات فعلی می‌تواند بین پنج تا هفت میلیون تن تخلیه و بارگیری انجام دهد. از این ظرفیت، نزدیک به ۱/۵ میلیون تن در حال حاضر مورد استفاده قرار می‌گیرد که تقریبا ۱/۲ میلیون تن آن، باری است که با رویه گمرکی کاپوتاژ از سرزمین اصلی به‌وسیله خودروی حامل آن‌ها وارد جزیره می‌شود و عموما می‌احتاج مصرفی کیش به‌شمار می‌رود. همه‌ی مشکل برمی‌گردد به نگاه مدیران. بندر جایی بوده که تقریبا با آن هیچ آشنایی نداشته‌اند، پس برایشان سخت بوده که در بندر سرمایه‌گذاری کنند.

آیا ماموریت‌های بندر کیش بر اساس همین ظرفیت‌ها تعریف شده و می‌شود یا خیر؟

بگذارید این‌طور بگویم. در حال حاضر با همکاری دانشگاه علامه طباطبایی در حال تدوین استراتژی بندر و فرودگاه کیش هستیم. قرار است در این تحقیق، جایگاه بندر کیش مشخص شود تا هر مدیری که قرار است مدیریت این بندر را به عهده بگیرد، افق و نقشه راهی پیش رو داشته باشد. بر اساس گزارش‌های اولیه این تحقیق، دو ماموریت برای بندر کیش تعریف شده است؛ تأمین مایحتاج عمومی کیش و پشتیبانی صنعت آفشور. تأمین مایحتاج عمومی کیش، ظرفیت ۱/۵ میلیون تنی در سال را به خود اختصاص می‌دهد و مازاد این ظرفیت بندری به پشتیبانی صنعت آفشور اختصاص پیدا می‌کند. برای همین است که باید تغییری در طراحی‌ها بدهیم و به سمت این هدف حرکت کنیم.

حزکت به سمت ایجاد ترمینال کانتینری و اقداماتی از این قبیل؟

متأسفانه خیر. این اقدام یکی از آن مواردی است که بدون نقشه راه در دوره‌های قبیل انجام شده و متأسفانه بار آن اکنون بر دوش ماست. سؤال من از مدیران پیشین این است که با چه چشم‌اندازی، چه تقاضای بالقوه و بالفعلی، ساخت این ترمینال را در دستور کار بندر کیش قرار داده‌اند؟ در بهترین حالت، تقاضای جزیره پنج هزار TEU در سال است. جزیره‌ای که ۳۰ هزار نفر جمعیت دارد و سه میلیون نفر سالانه به صورت شناور به آن رفت‌وآمد می‌کنند، چه تقاضایی ممکن است در حوزه کانتینری داشته باشد که ساخت یک چنین ترمینالی در اولویت قرار گرفته است؟ اگر سه میلیون نفر مسافر در سال به این جزیره رفت‌وآمد کنند و هر کدام به صورت میانگین ۲۰ کیلوگرم بار با خود از جزیره ببرند، ما با یک ظرفیت ۶۰ هزار تنی مواجهیم. آیا این میزان کالا که با دو کشتی ۳۰ هزار تنی جابه‌جا می‌شود، نیاز به ترمینال کانتینری دارد؟

امروز بندر کیش چه برنامه‌هایی برای رونق خود دارد؟

جدیدا سازمان بندر و دریانوردی سیاست خوبی در زمینه تعرفه‌های بندری آغاز کرده و دارد می‌رود به این سمت که هر بندر بتواند مجزا از دیگر بنادر برای خودش قیمت‌گذاری کند. ما هم در بندر کیش در حال حرکت به همین سمت هستیم. الان تعرفه‌های انبارداری در بندر کیش را مبتنی بر ساختار تعرفه‌ای سازمان بندار و دریانوردی تغییر داده‌ایم، منتهی ۲۰ درصد زیر قیمت سازمان بندار و دریانوردی! ایضا تعرفه‌های پهلوگیری هم دچار همین تغییرات خواهند شد و ما به سمتی پیش خواهیم رفت که بندر کیش ۲۰ تا ۵۰ درصد

ارزان‌تر از سایر بنادر کشور باشد. البته ما رقابتی با سازمان بندار و دریانوردی نداریم. نوع کار این سازمان با نوع کار بندر کیش متفاوت است. کیش رقیب بندر لنگه یا بندر شهید رجایی نخواهد بود. کیش، پشتیبان صنعت آفشور و صنعت نفت است. در حقیقت موتور محرکه بندر کیش، بخش نفتی است. این چیزی است که ما دنبال آن هستیم. استراتژی «یک بندر، یک مدیریت» را دنبال می‌کنیم که همه‌ی دستگاه‌های مستقر را زیر یک پرچم واحد مدیریت کنیم و از تعدد دستگاه‌های تصمیم‌گیر در حوزه‌های عملیاتی جلوگیری کنیم. به بندر میرمنا به‌عنوان پشتیبان صنعت صیادی نگاه ویژه خواهیم داشت و بازاری را که در آینده به بورس شیلات تبدیل خواهد شد، در دست ساخت داریم. تلاش داریم برای ساکنان شهرهای دیگر یک سامانه الکترونیکی ایجاد کنیم که محصولات صیادی را در این بازار انتخاب کنند و با پرداخت هزینه آن بتوانند خود محصول را از طریق فرودگاه کیش، در منزلشان دریافت کنند. هم‌چنین تلاش داریم بازار جدید محصولات شیلاتی کیش را برای داد و ستد صنعت صیادی آماده کنیم.

آینده کیش را از نظر حمل‌ونقل دریایی و هوایی چطور می‌بینید؟

در بخش بندری که اشاره کردم، اما در بخش هوایی باید ابتدا یک نکته را بگویم. امروز کشورهای دنیا نان ایده‌های بکر و ناب خود را می‌خورند. این‌که یک ایده چقدر می‌تواند برای کشورهای همسایه جذاب و اقتصادی باشد، در دنیای امروز، حرف اول را می‌زند. اخیرا سازمان منطقه آزاد کیش به دنبال افزایش پروازهای کیش در سطح منطقه است. در حال حاضر علاوه بر پروازهای کیش - دوی، ما هفته‌ای دو پرواز به مسقط هم داریم و به دنبال برقراری پرواز بین سلیمانیه‌ی عراق و کیش هم هستیم که مطمئنا جای خود را به‌زودی باز می‌کند. یک سیاست مهمی هم که سازمان در پیش گرفته، تمرکز بر گردشگری سلامت کیش است که می‌توان آن را جزء ایده‌های بکر به حساب آورد. این ایده می‌تواند نه فقط پروازهای داخلی، بلکه پروازهای منطقه را به سمت کیش افزایش دهد. در حوزه حمل‌ونقل دریایی هم بندر و شهر کیش دارای امکانات لازمه برای پشتیبانی صنعت آفشور هست و باید آن را توسعه دهیم.

رفت‌وآمدهای مدیران در منطقه آزاد کیش را چطور ارزیابی می‌کنید؟ به‌اعتقاد شما مدیرعامل تازه منطقه آزاد کیش چه اقداماتی را باید در دستور کار قرار دهد؟

این سؤال شما یعنی همه آن‌چه که تا کنون از من پرسیدید! این سؤال مرا یاد سخنرانی آقای لی‌کوان‌یو نخست‌وزیر فقید سنگاپور می‌اندازد. وقتی از او پرسیدند در ۲۵ سالی که نخست‌وزیر بودی چه کردی؟ گفت من ساختاری را به‌وجود آوردم که در آن هر کس بتواند آزادانه و به دور از بروکراسی مضاعف و غیرضروری کسب و کار کند و هر کس که ایده‌ای داشته باشد، در این کشور برای او جایی وجود دارد. اگر بنده در چنین جایگاهی بودم که پیشنهادی به مدیران تازه این سازمان بدهم، همین کار را می‌کردم و وقت و تمرکز را روی پیشنهاد ایجاد ساختاری می‌گذاشتم که در آن ایده‌ها رشد کنند و صنعت و تجارت به دور از بروکراسی زائد، پویایی خود را حفظ کرده و فعالیت کنند. من به آینده کیش بسیار خوشبینم و مطمئنم که کسی این جراحی بزرگ را انجام خواهد داد و ساختارهای کارآمد و مدرن را بنیان خواهد نهاد. اگر چنین نکنیم، با تعدد مناطق آزاد که در دستور کار دولت است، حتما به‌زودی وزارتخانه‌ای هم برای آن درست می‌شود و همه را با یک چوب می‌راند و پروژه مناطق آزاد به پایان خط نزدیک می‌شود. از سویی نیز معتقدم که مدیریت دولتی در مناطق آزاد شکست‌خورده است. باید به سمت تشکیل دولت‌های محلی با نهادهای مردمی برویم و بگذاریم ساکنان مناطق آزاد مدیران خود را از طریق فرآیندی دموکراتیک برگزینند تا این مدیران به سرمایه‌گذاران و ساکنین پاسخگو باشند.

حدود ۳۰ جزیره ایرانی خلیج فارس در حوزه سیاسی سه استان بوشهر، خوزستان و هرمزگان قرار دارند که بیش از نیمی از آن‌ها غیرمسکونی هستند. جزایری هم که مسکونی هستند، اغلب در وضعیت معیشتی و اقتصادی بسیار نامناسبی اداره می‌شوند، چرا که از پتانسیل‌های این جزایر جهت رونق اقتصادی آن جغرافیا استفاده نمی‌شود. عمده‌ترین پتانسیل‌های این جزایر را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

- جذابیت‌های تفریحی و توریستی (با توجه به طبیعت زیبای این جزایر و هم‌چنین آثار تاریخی موجود در جزیره هرمز)
- سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (با توجه به قرارگیری در مسیر تردد کشتی‌های تجاری عبوری از خلیج فارس و کمترین فاصله تا این خطوط کشتیرانی)
- استقرار صنعت اوراق کشتی (با توجه به معضلات زیست محیطی کمتر در جزایر کوچک)
- حضور مناطق آزاد اقتصادی (برای استقرار کارخانجات و صنایعی که نیازمند قطعات وارداتی بدون گمرک یا تردد متخصصان خارجی بدون ویزا هستند.)
- وجود معادن و منابع طبیعی و پتانسیل شیلات (برای فرآوری سریع‌تر و نزدیک‌تر محصولات و مصالح معدنی، شیلاتی و... در کاخانجات مستقر در جزایر)

و...

وجود این جذابیت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری درحالی است که حتی برخی از این جزایر، دارای برق و امکانات زیرساختی هم نیستند. تنها جزایری که هم‌اکنون از رونق اقتصادی نسبی و جمعیت مناسبی برخوردارند، جزایر قشم و کیش هستند.

۲ کیش یک جزیره نسبتا لوکس و مرکز گردشگری جنوب کشور محسوب می‌شود، ولی این رونق نقطه‌ای و متمرکز، هم‌زمان با محرومیت سایر مناطق جنوبی کشور همراه شده است. کیش در سه دهه اخیر بیشتر سرمایه‌گذاری‌های گردشگری کشور را به سمت خود جذب کرده و خود عملا به به یکی از دلایل توسعه نامتوازن امکانات تفریحی کل سواحل و جزایر جنوب کشور تبدیل شده، به‌گونه‌ای که امکانات تفریحی در سایر جزایر و شهرهای جنوبی در حد پایینی است تا جایی‌که به سختی می‌توان یک هتل مناسب در برخی از این جزایر یافت. اگر قابلیت‌های جزایر ایرانی خلیج فارس به‌خوبی، آگاهانه و در مسیر توسعه پایدار استفاده شود، به تنهایی می‌توان بیش از کل بودجه کشور از همین جزایر درآمد داشت.

دو مقایسه در این‌جا می‌تواند مفید باشد:

کل کشور سنگاپور یک جزیره به مساحت حدود ۷۰۰ کیلومترمربع است، درحالی‌که مساحت جزیره قشم (به عنوان بزرگ‌ترین جزیره ایرانی خلیج فارس) به تنهایی برابر با یک‌هزار و ۵۰۰ کیلومتر مربع است؛ یعنی بیش از دو برابر مساحت کشور سنگاپور! این درحالی است که بودجه سالیانه کشور سنگاپور ۴۳

پیش‌نیاز تحول دریامحور خلیج فارس چیست؟

تشکیل «استان جزایر» به مرکزیت کیش یا قشم



| محمد مونسان | عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر |

میلیارد دلار و کل بودجه ایران ۸۰ میلیارد دلار (با احتساب بیش از نیمی از این بودجه از فروش نفت و گاز) است! یعنی یک جزیره کوچک که مساحت آن کمتر از نیمی از مساحت جزیره قشم است، معادل نیمی از کل بودجه ایران یا برابر کل درآمد غیرنفتی ایران در سال درآمد دارد!

هنگ‌کنگ یک جزیره به مساحت یک‌هزار و ۱۰۰ کیلومتر مربع است با بودجه‌ی سالیانه ۶۰ میلیارد دلار! این اعداد و ارقام به‌خوبی نشان می‌دهند که اگر ما فقط از ظرفیت‌های جزایر ایران به‌خوبی استفاده کنیم، معادل چند برابر درآمدهای نفتی می‌توانیم درآمد کسب کنیم. یادمان نرود که جزیره قشم به تنهایی بزرگ‌تر از ۲۲ کشور جهان است و جزیره کیش به علت پیشرفت‌هایی که در دهه‌های اخیر کرده، نیمی از راه توسعه را طی کرده است.

۳ یکی از علل عدم تمرکز اقتصادی بر جزایر ایرانی، این است که این جزایر جزء استان‌هایی هستند که خود دارای وسعت بسیار زیاد و بودجه اندک‌اند. بنابراین طبیعتا توجه به جزایر در اولویت‌های آخر این استان‌ها و مدیرانشان قرار می‌گیرد. به عنوان نمونه، استان هرمزگان به‌تنهایی حدود ۸۵۰ کیلومتر خط ساحلی دارد که با احتساب جزایر، به تنهایی حدود ۵۰ درصد از سواحل جنوب کشور را در اختیار داشته و شامل ۱۴ جزیره مهم ایران در خلیج فارس است. آیا این معقول و منطقی است؟

برای فعال‌سازی «اقتصاد دریامحور»، اولین و مهم‌ترین گام، تغییر تقسیم‌بندی استان‌های جنوبی است. تشکیل یک استان مستقل که مدیریت ۳۰ جزیره ایرانی در خلیج فارس را برعهده بگیرد، یک گام مهم در ساماندهی جزایر است. این استان می‌تواند «استان جزایر» نام گیرد و مرکز آن در قشم (به دلیل وسعت) یا در کیش (به دلیل کیفیت زندگی) باشد. مسلما با توجه به حاد شدن مسئله خشکسالی و کمبود آب، تمرکز بر شهرهای ساحلی و به‌خصوص جزایر، بیش از پیش ضروری احساس می‌شود. هم‌چنین از دیدگاه سیاسی و امنیتی هم رونق اقتصادی و به تبع آن، استقرار بیشتر جمعیت در این مناطق می‌تواند حائز اهمیت باشد. هم‌اکنون ساکنان برخی جزایر با حمایت مالی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به سکونت خود در این جزایر ادامه می‌دهند. در یک برنامه‌ریزی فشرده می‌توان در کوتاه‌مدت، حداقل دو میلیون نفر و در بلندمدت بیش از پنج میلیون نفر جمعیت در این جزایر مستقر کرد. از خاطر نبریم که در حال حاضر جمعیت کل این جزایر کمتر از ۴۱۰ هزار نفر (کیش در حدود ۳۰ هزار و قشم ۱۵۰ هزار نفر) است و این مسئله به طور مستقیم علاوه بر آثار امنیتی و سیاسی، تعارضاتی روشن با اقتصاد پیشروی ایران دارد. اگر قرار است اقتصاد به سمت اقتصاد دریامحور حرکت کند، تغییراتی در چهارچوب مرزبندی استان‌ها الزامی به نظر می‌رسد و در این فهرست، قطعا تشکیل استانی که صرفا مسئولیت جزایر خلیج فارس را داشته باشد، می‌تواند کشور ما را به سمت یک دگرگونی عظیم اقتصادی هدایت کند.



کیش در سه دهه اخیر همه‌سرمایه‌گذاری‌های گردشگری کشور را به سمت خود جذب کرده و خود عملا به علت اصلی توسعه نامتوازن امکانات تفریحی کل سواحل و جزایر جنوب کشور تبدیل شده، به‌گونه‌ای که امکانات تفریحی در سایر جزایر و شهرهای جنوبی در حد صفر است



کیش، پشتیبان صنعت آفشور و صنعت نفت است. در حقیقت موتور محرکه بندر کیش، بخش نفتی است. استراتژی «یک بندر، یک مدیریت» را دنبال می‌کنیم که همه‌ی دستگاه‌های مستقر را زیر یک پرچم واحد مدیریت کنیم و از تعدد دستگاه‌های تصمیم‌گیر جلوگیری کنیم