

Management of Sea- Based Development

ARTICLE INFO

Article Type

Research Article

*Esmail Shieh**

University of Science and
Industry, Tehran, Iran.

Correspondence:*

Address: University of Science
and Industry, Tehran, Iran.

Email: *es_shieh@iust.ac.ir*

Article History:

Received: 25.10.2023

Accepted: 17.03.2024

Extended Abstract

Introduction

The importance of the role and maritime position of Iran and the use of the facilities of Iran's coasts provide the basis for their use in order to economic and social development and growth through sea-based developments. This article tries to prepare the ground in order to realize the goals of sea-based development, considering the appropriate capabilities of Iran's economic, commercial and maritime trade facilities. This article proposes that one of the most important points to follow up the sea-based development is the application of consistent management and its acceptable efficiency. At the beginning of the article, the importance of Iran's position and maritime capabilities in the process of development and growth is examined. This article examines the historical background of Iran's maritime areas, and then the importance of economic and commercial communications at the national, regional, and global levels is pointed out from the perspective of the development of sea-based programs. In relation to these factors, the theoretical texts are reviewed and the importance of knowledge-based management for the realization of the goals is enumerated and then, the areas of realization of the planed programs are taken into consideration. This case, in a categorized form, brings up the role of management in organizing and directing coastal development programs and emphasizes the need to use it in order to achieve the goals and the need for comprehensive management.

Research Method

This article is applied in nature and is descriptive-analytic, and it is done using library resources and inductive inference method. The research purpose is to identify and expound the requirements of sea-based development management in connection with the use of Iran's marine areas.

Research Findings

The most important management plans in the realization of goals and objectives related to the sea-based development can be stated as follows:

Providing the highest level of efficiency in management fields in order to achieve goals and as an important factor in all programs related to plans and actions;

knowing Iran's naval capabilities and potentials and its connection with the surrounding areas and the world;

Management of appropriate port locations in coastal areas in order to achieve industrial, agricultural, livestock, commercial and trade and service programs and their use in order to establish proper economic relations in the development programs of the country;

Access to suitable port capacities in line with the specialized concepts related to them;

Access to the required public and infrastructure facilities based on their efficiency;

The possibility of having coastal and post-coastal transportation facilities in terms of their connection with the internal regions of the country, along with the connection of these facilities with intercontinental transportation and major shipping routes;

Obtaining the required port services in terms of understanding the demands and land and sea transports;

Acceptability of achieving the desired and required port workflow, including container services and all types of cargo and passengers;

Obtaining the required marine services such as guiding and towing ships, rescue fleets and coastal dredging equipment;

Access to port support services, such as shore supports for ships and container repairs, storage, waste and water and sewage collection, communication facilities, and banking and commercial services;

Fulfillment of executive needs including marketing, human resource development and training, technical equipment, information and statistical system resources;

Clarity of financial implementation plans such as self-governing plans and profitable financial workflow, removing or solving the problems of unprofitable services and preparing the grounds for profitable investments according to market conditions and at the domestic, regional and global levels;

The efficiency of ports and, if necessary, the use of new ports in order to realize economic plans;

The ability to have sea-based development programs based on national laws and regulations and the hierarchy of national training and physical programs;

Having a favorable and acceptable and advanced organization and management, in a way that it is comprehensive, dynamic, diligent and opinionated in achieving the required goals;

Paying attention to the issues brought up by globalization, such as membership in international economic institutions, having criteria and indicators, and division of labor in the global market;

Environmental protection based on national, regional and global standards;

The establishment of competitive economic activities such as access to the private sector, port activities, stock market, regional and global competitions, based on the safety, health of activities and in the shadow of advanced management;

Meeting social and economic needs in terms of employment, expertise, human development resources, health and recreation and transportation services;

Setting landscape plans, scheduling, budgeting and providing them in line with economic, social and physical developments;

The permanent establishment of training in various specialized service, technical and management fields;

Continuous attention to research programs related to development research related to sea-based developments;

Paying attention to the increase in the investments related to the prosperity of the country's economic market, through the expansion of sea-based economic and social exchanges;

Complete coordination with environmental structures in connection with all types of constructions according to natural, human, physical, technical, temporal and spatial conditions.

Conclusions

In the current situation, Iran's maritime trade facilities and services, despite their relative efficiency, need to be expanded. The infrastructure of port services in the sea areas needs a complete transformation, regarding that the proposed sea-based development programs requires extensive programs. Iran's coasts have had various functions throughout history, which have continued until today and have had ups and downs. In order to expand sea-based activities and realize sea-based civilization, it is necessary to plan and manage extensively in order to achieve the goals. It is appropriate to make use of these facilities and Iran's convenient position in the Middle East and the world, and Iran's access to different parts of the world, including lands that play an important role in terms of trade, commerce, population, and technology. In this article, the need for effective management methods was briefly investigated as a guarantee to achieve the advanced sea-based goals.

Keywords: Iran, Sea, Development, Trade, Management, Environmental Capabilities.

مدیریت پیشرفت دریایه

اسماعیل شیعه*

استاد شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.

چکیده:

اهمیت نقش و موقعیت دریایی ایران و بهره‌گیری از امکاناتی که سواحل آن در ارتباط با حوزه‌های منطقه و جهان دارا می‌باشد، زمینه را برای استفاده از آنها به منظور توسعه و رشد اقتصادی و اجتماعی ایران از طریق پیشرفت‌های دریایه مهیا می‌سازد. این نوشتار تلاش بر آن دارد که با توجه به توان‌های مناسبی که امکانات اقتصادی و تجاری و بازرگانی دریایی ایران در پیش روی قرار می‌دهد زمینه را به‌منظور تحقق هدف‌های متعالی پیشرفت دریایه آماده کرده و نکاتی را در ارتباط با آن برشمرد. به‌رغم این نوشتار یکی از مهمترین نکته‌ها در ارتباط و با پیگیری پیشرفت دریایه‌ای، اعمال مدیریت منسجم و کارایی قابل قبول آن می‌باشد. در ابتدای نوشتار، اهمیت موقعیت و توان‌های دریایی ایران به‌منظور توسعه و رشد مورد بررسی قرار گرفته است. در این مقاله به بررسی زمینه‌های تاریخی حوزه‌های دریایی ایران پرداخته شده و سپس به بررسی اهمیت ارتباطات اقتصادی و بازرگانی در سطح ملی و منطقه‌ای و جهانی از دیدگاه توسعه برنامه‌های دریایه اشاره می‌شود. در ارتباط با این عوامل به بررسی متون نظری پرداخته شده و نقش اهمیت مدیریت دانش‌پایه برای تحقق هدف‌ها برشمرده شده و آنگاه زمینه‌های تحقق برنامه‌های تصمیم‌گیری شده مورد توجه قرار می‌گیرد. این مورد به صورت دسته‌بندی شده، نقش مدیریت را در ساماندهی و جهت‌گیری برنامه‌های توسعه دریایه‌ای مطرح می‌سازد و لزوم بهره‌گیری از آن را به منظور نیل به هدف‌ها مورد توجه قرار می‌دهد و لزوم مدیریت جامع را مطرح می‌کند. در تحلیل موضوع، نکاتی موجزتر در ارتباط با نقش مدیریتی برنامه‌های پیشرفته دریا محور مورد بررسی قرار می‌گیرد. در پایان نوشتار نیز با جمع‌بندی مطالب مطرح شده به پیشنهادهایی در زمینه‌های کارا بودن هرچه بیشتر نقش مدیریت در تحقق برنامه‌های در نظر گرفته شده در ارتباط با بهره‌مندی از حوزه‌های دریایی ایران اشاره می‌شود.

کلمات کلیدی: ایران، دریا، توسعه، تجارت، مدیریت، توان‌های محیطی.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۸/۰۳

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۲/۲۷

نویسنده مسئول: es_shieh@iust.ac.ir

مقدمه

گشایش

انقلاب صنعتی که در سال ۱۷۶۳ با کشف نیروی بخار آغاز شد، دگرگونی در روابط اقتصادی و اجتماعی کشورهای مختلف جهان را در پی داشت. این دگرگونی‌ها، شرایط جهان را با هر آنچه که در سده‌های قبل وجود داشت، ناهمسان ساخت. پیدایش تخصص و تقسیم کار، افزایش جمعیت در اثر پیشرفت‌های دانش پزشکی، گسترش مهاجرت‌ها، سرعت در حمل و نقل، تمرکز صنعت و تجارت، پیدایش تخصص و تقسیم کار، تنوع مشاغل، گسترده شدن فعالیت‌های بازرگانی و بالاخره گسترش وسایل ارتباطات جمعی، دنیای بعد از انقلاب صنعتی را با ادوار قبل از آن به صورتی دگرگون شده‌ای تحت تاثیر قرار داد. یکی از مهم‌ترین نتیجه‌های ناشی از کشف نیروی بخار در عرصه‌های جهانی، تحول در حمل و نقل و افزایش سرعت انتقال انسان و کالا بوده از سوی دیگر، اختراع انواع دیگری از وسایل حمل و نقل مانند راه‌های ریلی، کامیون، اتومبیل، در کنار راه اندازی کشتی‌های مختلف اقیانوس پیمای، مردم جهان را با یکدیگر نزدیک‌تر ساخت و در همین مورد، نیازمندی‌های تجاری و بازرگانی آنان را با سرعت بیشتری همراه ساخت.

در زمان‌های قبل از انقلاب صنعتی، مدت‌های طولانی سپری می‌شود که اخبار و اطلاعات مربوط به حوادثی مانند سیل، زلزله، بیماری‌های واگیردار و قحطی و گرسنگی و حتی جنگ به اطلاع مردم نقاط برسد. حتی بسیاری از رویدادها به اطلاع دیگر ساکنان جهان نمی‌رسید. در حالی که امروزه در صورت وقوع یکی از این اتفاقات، امدادسانی‌های جهانی نیز به سرعت به رفع آثار این مشکلات می‌پردازد. یکی از عوامل مهم در این زمینه و در اثر سرعت پیدا کردن حمل و نقل، گسترش روابط تجاری و مراودات اقتصادی ملت‌ها در سرزمین‌های دیگر است. راه‌های دریایی و هوایی و ریلی و جاده‌ای، زمینه این ارتباطات را بسیار آماده کرده است. پیشرفت‌های علمی در عرصه‌های مدیریتی و اقتصادی نیز در میزان موفقیت برنامه‌ها موثر بوده است. این موارد از نظر توسعه نیز نقش فزاینده‌ای داشته است. شرایط امروزی جهان از نظر روابط اقتصادی و اجتماعی، در عرصه‌های ملی و منطقه‌ای به گونه‌ای مطرح است که از دو دیدگاه باید آنها را به‌صورت گسترده مورد توجه قرار داد:

این نوشتار در نظر دارد که برای دستیابی به زمینه‌های مورد نظر برای مدیریت در پیشرفت دریابایه، نکته‌هایی به اختصار مورد بررسی قرار دهد.

جایگاه ایران

جایگاه ایران به نسبت خاورمیانه، آسیا، اروپا و آفریقا و از همین این راه سایر نقاط جهان، شرایط ویژه‌ای دارد. این کشور از جانب جنوب به دریاهای آزاد و از جانب شمال و دریای مازندران پیوند دارد. خلیج فارس و دریای عمان از گذشته‌های دور مراقبت تجاری و بازرگانی با سرزمین‌های دور و نزدیک در سابقه‌های تاریخی خود دارد. از جانب شمال نیز به دریای مازندران دسترسی دارد، این دریا از گذشته‌های تاریخی با این سرزمین پیوند داشته است. ایران، از نظر دسترسی به سرزمین‌های آسیایی و آفریقایی و اروپایی و شرق دور، جایگاه ویژه‌ای دارد. به درستی می‌توان گفت که سواحل جنوبی آن مهمترین جایگاه دریایی را از دیدگاه‌های تمدنی، اقتصادی، تاریخی، رزم آرای، فرهنگی و اجتماعی و ارتباطاتی، در سطح جهان دارا می‌باشد.

اگرچه در ادوار تاریخی از این امکانات از طریق تجارت دریایی استفاده می‌شده، ولی در حال حاضر و آینده جهان این سواحل قابلیت ایفای نقش‌های مهم‌تر و گسترده‌تری در عرصه‌های اجتماعی و اقتصادی کشور را دارا می‌باشد. دریاچه از نظر تاریخی، راه‌های ایران با سرزمین‌های دیگر از جمله راه‌های دریایی آن باب مراودات اقتصادی در جهان را گشوده بود تعاملات اقتصادی مختلفی را به انجام می‌رسانید، ولی امروزه در اثر تحولاتی که در سطح نقاط مختلف جهان حوزه‌های سرزمینی همجوار با ایران روی داده است و همچنین وجود منابع معدنی و اقتصادی مختلف، مانند نفت و گاز و مروارید، گوگرد و زرنیخ و انواع فرآورده‌های دریایی که نیاز به فناوری زمان خود دارد، تعیین هدف‌های پیشرفت دریابایه‌ای را به گونه ویژه‌تری مطرح می‌سازد. ظرفیت‌های موجود صنایع از جمله پتروشیمی، تابعیت گستردگی‌های بسیار بیشتری را پیدا کرده است.

پیشینه تاریخی تجارت دریایی ایران

***دیدگاه نخست:** آن است که ارتباطات اقتصادی و صادرات و واردات کالاها به مانند گذشته نمی‌تواند به صورتی محدود صورت پذیرد. بلکه در مدیریت و میزان موفقیت آنها و گستردگی روابط بین سرزمین‌های مختلف، حوزه‌های نفوذ ملی و منطقه‌ای و جهانی را مورد توجه اساسی قرار داد.

***دیدگاه دوم:** بر این نکته اشاره دارد که برای تحولات اقتصادی سطح ملی و منطقه‌ای نیاز به آن است که گذشته آنها را به خوبی شناخت و توان‌های محیطی آنها را در گونه‌های ویژه، مورد بررسی قرار داد و در هر برنامه‌ای، این تحولات را با توجه به امکانات اجازه دهنده و محدودیت‌های بازدارنده‌ای که در طول تاریخ وجود داشته و یا با شناخت و شرایط و توانمندی‌های محیطی آنها در حوزه‌های ملی و منطقه‌ای و جهانی در نظر گرفت. با توجه به مواردی که به ایجاز آمد در هر دو دیدگاه مطرح شده، مدیریت و نحوه مدیریت اداری و سازمانی در دستیابی به هدف‌ها نقش اساسی دارد. در ارتباط با ایران نیز، اگر چه سطح تبدلات اقتصادی در دوره‌های گذشته، بین این سرزمین و سرزمین‌های دیگر و با شدت و ضعف وجود داشته که از جمله آنها می‌توان به وجود راه ابریشم و رفت و آمدهای تجاری دریایی و کشتیرانی در دریاهای ایران اشاره کرد، ولی برای گسترش دامنه‌های اقتصادی و بازرگانی امروزین آن براساس پیشرفت‌های ناشی از فناوری‌های نوین دریابایه، روش‌های ویژه و گسترده‌تری را باید مورد توجه قرار داد. یکی از این زمینه‌ها به مرحله شناخت محیطی و توان‌های محیطی بازمی‌گردد. موقعیت ایران از نظر دسترسی به دریای آزاد، به نحوی که در سواحل جنوبی آن به صورت ویژه‌تری وجود دارد و یا موقعیت دریای مازندران زمینه‌هایی که این دریا برای شمال کشور آماده می‌کند، جایگاه بی نظیری را در پیش رو قرار می‌دهد. در این مورد و در مسیر دستیابی به مدیریت مطلوب در پیشرفت‌های دریابایه‌ای سه سطح دیگر را می‌توان مورد توجه قرار داد:

***سطح نخست:** پیشرفت دریابایه‌ای و نقش آن در شرایط اقتصادی و اجتماعی کشور؛

***سطح دوم:** در سطح منطقه‌ای خاورمیانه و به ویژه اولین رده از کشورهای همجوار با ایران در ارتباط با پهنه‌های خشکی و دریایی.

***سطح سوم:** ارتباط اقتصادی موجود و آینده ایران با جهان.

و بازرگانی با چین و هند و آفریقا با ایران مشغول بودند، آشنا کرد. تجار ونیزی نیز در این اوان در خلیج فارس به امور تجاری می‌پرداختند [3].

در دوران صفویه نامگذاری بندر عباس به نام شاه عباس صفوی حکایت از اهمیت مراودات دریایی در ساحل‌های جنوبی ایران دارد. در همین زمان‌ها است که از سال ۹۲۱ قمری - ۱۵۱۵ میلادی - رقابت‌های استعماری پرتغال و بریتانیا و برخی از کشورها برای تسلط بر خلیج فارس و دریای عمان آغاز شد و تجارت بین ایران و هند گسترش یافت. در دوران قاجار کشف نفت در اراضی جنوب غربی ایران، باعث تحول اساسی در رفت و آمدهای دریایی در خلیج فارس شد. اتفاقاتی مانند نوگرایی جهانی جنگ اول جهانی قحطی بزرگ سال‌های ۱۲۹۶-۱۲۹۷، مراودات اقتصادی ایران را دگرگون کرد. پالایشگاه آبادان در این دوره برای صادرات فرآورده‌های نفتی از خلیج فارس ساخته شد. در دوره پهلوی نیز در کنار رکود اقتصادی آغاز شده از جنگ جهانی اول - که دامنه‌های خود را تا سال‌های دهه ۱۳۴۰ خورشیدی استمرار داد - و اتفاقات این دوره‌ها از جمله گسترش صادرات نفت و ساختن شهرک‌ها، شهرها و محله‌های نفتی در جنوب غربی کشور گسترش نوگرایی، احداث راه آهن سراسری که دو دریای شمالی و جنوبی کشور را به هم پیوند داد. وقوع جنگ جهانی دوم، بر اهمیت تجارت دریایی ایران افزود. بندرهای همچون بوشهر، آبادان، خرمشهر، امام، ماهشهر و بندرعباس دوباره برای صادرات و واردات اهمیت یافت [6].

در دوره بعد از انقلاب اسلامی، بر گسترش فعالیت‌های تجارت دریایی ایران و ایجاد تاسیسات پتروشیمی و صنایع دیگر از جمله بندرهای ماهشهر، عسلویه، چابهار، بندرعباس و همچنین ایجاد مناطق آزاد تجاری در پهنه‌های ساحلی و گسترش دامنه‌های فعالیت دریایی افزود.

همان‌گونه که تاریخ مختصری که در ارتباط با خلیج فارس و دریای عمان بیان شد، اهمیت دریای شمالی کشور نیز بسیار زیاد است. حوزه دریای مازندران در طول تاریخ، در زمین‌های اطراف خود پذیرای اقوام مختلف بوده است. امروزه این دریا با حضور کشورهای مختلفی که در اطراف آن وجود دارد، روز به روز بر اهمیت خود در ارتباط با مراودات اقتصادی با ایران می‌افزاید که سهمی از آنها را تجارت دریایی تشکیل می‌دهد. جالب توجه آن است که قسمت‌های جنوبی این دریا که به ایران تعلق دارد، دارای

دریاهای ایران به‌ویژه خلیج فارس و دریای عمان از گذشته‌های دور، جایی برای کشتیرانی، بازرگانی و تجارت و مسافرت بوده است. دریاهای شمالی و جنوبی در طول تاریخ مهد تمدن‌های مختلف در اطراف خود است [1]. براساس متن‌های تاریخی در سواحل جنوبی ایران، پیشینه ارتباط تجاری بین این سرزمین بین‌النهرین با سایر نقاط جهان از هزاره پنجم قبل از میلاد وجود داشته است [2]. اراضی قفقاز و ماورای قفقاز در اطراف دریای مازندران شرایط ویژه‌ای را در ارتباط با دیگر سرزمین‌های پیرامون دریا دارا بوده است. در دوره‌های ماد و هخامنشی و سلوکی و اشکانی و ساسانی نیز درهای مراودات تجارت دریایی در ایران باز بوده است. حوزه‌های اطراف خلیج فارس و دریای عمان در این دوره‌ها تحت سلطه ایرانیان بوده است [3]. در دوره ساسانی کتابی به نام راه‌نامک که راهنمای راه‌های خشکی و دریایی بوده نگاشته شده و مورد استفاده کاروانیان و دریانوردان قرار می‌گرفت. سفرنامه نه آروک سردار اسکندر مقدونی درباره دریای هند و خلیج فارس نوشته شده است. اغلب کشتی‌سازان و دریانوردان حوزه خلیج فارس و دریای عمان را ایرانیان تشکیل می‌دادند [3]. در دوران اسلامی ایران نیز به ویژه در زمان آل بویه، دیلمیان تا سلجوقیان و حدود سده‌های چهارم و پنجم هجری، تبادل کالا بین ایران و دیگر نقاط جهان و از جمله شرق آفریقا، چین و هند - از دوره ساسانی تا این دوره - ادامه داشته است [2].

وجود بندرهایی همچون مهربان، سیراف و لیان از این شرایط حکایت دارد [4]. در همین زمان‌ها، فن آبیاری در مورد نخیلات و حبوبات نیز از طریق ایران برای حوزه‌های اطراف خلیج فارس آموزش داده می‌شده است [5]. جزیره‌های این دریا نیز قابل اهمیت بوده است.

در قرن‌های ششم و هفتم هجری، کتاب‌های مختلفی مانند «اقبال نامه نظامی» در باب فن‌های دریایی و تجارت با چین و هند نوشته شده و در قرن نهم هجری کتاب دیگری به‌عنوان «الفوائد فی اصول علم البحر القواعد» توسط شهاب‌الدین احمد بن ماجد و سلیمان مهری نگاشته شده و مورد استفاده قرار می‌گرفته است.

در سده پانزدهم میلادی - سده نهم هجری - نیز سفرهای واسکودوگاما به شرق آفریقا و در زنگبار او را با دریانوردان مسلمان که سهم عمده آنان را ایرانیان تشکیل می‌دادند و به امور تجاری

ارزش‌های معدنی، طبیعی، صیادی و شرایط آب‌وهوایی مناسب‌تر نسبت به سایر محدوده‌های این دریا، وجود اراضی کشاورزی گسترده و آب شیرین به نسبتی بیش از قسمت‌های دیگر است. در دوره قاجار، مراودات اقتصادی ایران از طریق شمال‌غرب و اراضی مشرف به این دریا انجام می‌گرفت. با احداث کانال ولگا دن که رودخانه‌های ولگا و دن را به هم مربوط کرده، دریای مازندران نیز از حالت دریای بسته بیرون آمده و با دریاهای آزاد پیوند خورده است - آب رودخانه ولگا به دریای مازندران و رودخانه دن به دریای سیاه می‌ریزد [7]. در قرن نوزدهم میلادی، در اثر جنگ‌های ایران و روسیه که به شکست ایران انجامید، روند استفاده از این دریا بیشتر به نفع روسیه تغییر یافت [8]. مهمترین محصول صادراتی ایران از سده‌های نخستین اسلامی و از طریق دریای مازندران و از جمله آشوراده صادرات ابریشم بوده است. در قرن هشتم هجری نیز گیلان چنین نقشی را در صادرات ابریشم برعهده داشته است [9].

شرایط دریایی ایران

سابقه‌های تاریخی بر حسب شرایط فناوری زمان و مکان، بیانگر نوعی نحوه مدیریت در خدمات دریایی و تجارت‌های بین سرزمینی با ایران می‌باشد. فناوری زمان به نسبت دوره‌های مختلف تاریخی، گونه‌های ویژه‌ای از مدیریت‌های ناظر بر امور دریایی را مطرح می‌کرده است که گاهی تجاری، زمانی نظامی و وقتی فرهنگی بوده است. در شرایط امروز جهان، چه در برابر آنچه که در سطح جهانی در بهره‌برداری از دریا و تبادلات تجاری و بازرگانی از دریا صورت گرفته و می‌گیرد، یا در مقایسه با پیشرفت‌هایی که در حوزه‌های پیرامونی ایران در ارتباط با دریا به انجام رسیده است، ساحل‌های دریایی ایران در استفاده از امکانات مناسبی که این دریاها در پیش روی می‌گذارد، جایگاه قابل قبولی ندارد. این مورد در حالی است که شرایط دریایی ایران به نسبت سرزمین‌های پیرامون برای بازرگانی و تجارت و توسعه اقتصادی و اجتماعی دارای توان‌های محیطی بسیار آماده‌تری است. اگر شرایط آب و هوایی مناسب در ساحل شمالی کشور جمعیت قابل توجهی را در محیط پیرامونی خود، اسکان داده است که سهمی از آنها به امور دریایی می‌پردازند، ولی در ساحل‌های جنوبی علی‌رغم قابلیت‌های مساعدی که برای رشد و توسعه و بهره‌گیری از دریای آزاد وجود دارد، شرایط خود را با کمبود جمعیت و

امکانات و توان‌های دریایی ایران

در آب‌های شمالی و جنوبی ایران، توان‌های آماده و قابل حصولی وجود دارد که زمینه را برای بهره‌گیری مناسب از آنها به منظور توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی آماده می‌سازد. از آن جمله به موارد زیر اشاره می‌شود که بر جمع آن‌ها توان‌های دیگری را می‌توان افزود:

- موقعیت مناسب ایران و دریاها آن در فاصله بین آسیا و اقیانوسیه با آفریقا و اروپا برای ساحل‌های جنوبی و آسیای مرکزی و کشورهای اطراف حوزه‌های شرقی دریای مازندران با اروپا برای

اساسی یافته است که توجه به آن‌ها در دستیابی به هدف‌ها و تحقق نیات متعالی برنامه‌ها تاثیر به‌سزایی دارد. مدیریت نقطه اتصال شرایط و امکانات و توان‌های موجود با هدف‌هایی است که برای نائل شدن به آنها به برنامه ریزی پرداخته می‌شود.

بنابر نظر کولین کلارک ادوار مختلف تاریخی را می‌توان به سه دوره قبل از صنعتی، صنعتی و فراصنعتی تقسیم کرد [10]. امروزه، بعضی از کشورها بر این باور هستند که حتی دوره صنعتی را طی کرده و به دوره فرا صنعتی وارد شده‌اند. در دوره فرا صنعتی، مدیریت وارد می‌شود، بازاریابی و بهره‌وری اساسی‌ترین این موارد را تشکیل می‌دهد. در این دوره، اشتغال به کشاورزی و صنعت رو به کاهش نهاده و مشاغل خدماتی افزایش می‌یابد. سهم بالایی از جمعیت نیز در امور اداری و بازرگانی و ارتباطات و آموزش و پژوهش شاغل خواهند بود. بدیهی است که در عصر فناوری اطلاعات و استفاده از شبکه‌های جهانی دامنه این موارد، به نحو گسترده‌تری مطرح می‌شود. وجوه مشترک در مفهوم‌های مدیریتی را نیز واقع‌گرا بودن به معنی تعریف روشن فعالیت‌ها و وضوح و قابلیت‌ها به معنی امکان ایجاد مشارکت تشکیل می‌دهد. وظایف مدیریت برنامه‌ریزی، سازماندهی، ایجاد انگیزه، نظارت و نوآوری است. نقش مدیریت هماهنگ سازی منابع انسانی به‌منظور نیل به هدف‌های تعریف شده در هر برنامه است. از دیگر نقش‌های مدیریت، هدایت و راهبری درست و دارا بودن همین قدرت راهبری در انتخاب درست و به جای روش‌های به کار گرفته شده است. به بیان دیگر، در یک برنامه مدیریتی قابل قبول زمان مشخص بودن هدف‌هایی که برنامه برای آنها به اجرا در می‌آید، تعیین راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های اجرایی در مراحل بعد اهمیت دارد. هر برنامه مدیریتی باید با نگرش‌های نظام‌مدار و فرایندی به سوی هدف پیش رود. فضای مدیریت در برنامه‌های دریامحور نیز باید با چنین نگرشی همراه باشد.

در یک سامانه نظام مند باید ارتباط بین عوامل تعریف شده مورد توجه قرار داشته باشد. در چنین سامانه‌ای، تمام فعالیت‌هایی که در زمان و مکان شکل می‌گیرد، همواره باید با نوعی نظارت، تصمیم‌گیرندگی و ارزیابی همراه بوده و از چند دیدگاه مورد توجه قرار داشته و از نظر جامعیت، از نظر ساختار داخلی و از دیدگاه تفسیر سامانه، به‌عنوان سلسله مراتب‌های پیوسته به هم مطرح باشد [11]. در این مورد، نگرش فرایندی یعنی مشخص بودن

ساحل‌های شمالی و زمین‌های جنوبی این دریا-مشرط بر حفاظت جامع از اراضی زراعی و جنگلی این خطه از کشور.

- وجود مناسب عمق آب در دریای عمان، شرق خلیج فارس و جنوب دریای مازندران به‌منظور گسترش فعالیت‌های مرتبط با تجارت دریایی.

- دارا بودن امکانات راه اندازی خدمات کانتینری از طریق خلیج فارس و خاک‌های داخلی ایران با ترکیه و در نتیجه اروپا از طریق دریای عمان با کشورهای حوزه شرقی دریای مازندران.

- بهره جویی از امکانات دریای مازندران در پیوند دادن تبادلات تجاری بین آسیای میانه و اروپا و در همین راه، گسترش تولیدات زراعی و دامی و صنعتی و گردشگری در ارتباط با سرزمین‌های همجوار با این دریا.

- دارا بودن جایگاه ویژه رزم آرابی با توجه به گسترده بودن طول ساحل‌ها و مناسبیت جزیره‌های موجود.

- وجود منابع گسترده معدنی، از جمله نفت و گاز در قسمت‌های خشکی و دریایی در ساحل‌های شمالی و جنوبی کشور.

- ارزان بودن بهای سوخت و نیرو و هزینه‌های حمل‌ونقل به نسبت بسیاری از کشورهای جهان.

- موقعیت مناسب بندرهایی مانند بندر امام، چابهار، بندر لنگه، بندر بوشهر، بندرعباس، بندر جاسک برای دریاهای جنوبی و انزلی و نوشهر برای دریای شمالی.

- امکان استفاده از فناوری‌های نوین و کارآمد و بهره‌گیری از آنها در مدیریت پیشرفت دریایا.

- دارا بودن زمینه‌های گسترش و تغییر و تبدیل مواد معدنی و برپایی صنایع مختلف در طول ساحل‌ها.

- فراهم‌بودن امکانات نسبی هوایی، ریلی جاده‌ای بین نواحی شمالی و جنوبی کشور.

- وجود توان‌های موجود در استفاده از بازارهای جهانی و همراه-سازی اقتصاد و تجارت دریایی ایران با این بازارها.

راهکارهای اساسی نیل به هدف‌ها

بدیهی است که هر آینه اگر تمام امکانات مادی و سرمایه‌های انسانی و عوامل مختلف مرتبط با دریا وجود داشته باشد ولی مدیریت برنامه‌ها در سطوح مختلف مدیریتی نقش اساسی خود را ایفا نکند، تحقق هدف‌های مورد نظر در هر برنامه‌ای میسر نخواهد بود. در دنیای امروز مدیریت ملی و منطقه‌ای، تحول

- کاهش یافتن موانع بین‌المللی و تسهیل در حرکت جهانی سرمایه.

- تاثیر گذاری‌های ناشی از فروپاشی بلوک شرق و توافق بر پایه تجارت آزاد.

- افزایش قدرت اقتصادی حوزه‌های شرقی و جنوب شرقی آسیا.

- همراهی رشد اقتصادی و افزایش بیکاری و فقر و تخریب محیط زیست در جهان.

- گرایش تعدیل ساختاری / خصوصی‌سازی و سیاست‌های درهای باز در اقتصاد کشورها.

- تضعیف قدرت اجتماعات و جوامع محلی در نظارت بر منابع و محیط زندگی خود و قطبی شدن فقر و غنا بین آنها، به دلیل وجود تفاوت درآمد بین کشورها [16].

مدیریت خوب می‌تواند، روش‌های اعتدال بخشی را به منظور جلوگیری از تکرار نکات منفی و گسترش دامنه‌های مثبت برنامه‌ها بر عهده داشته باشد. یکی از بهترین گزینه‌هایی که می‌تواند در سایه ارزیابی و تحلیل مسائل در بین گزینه‌های پیشنهادی و به‌منظور نیل به هدف‌ها در واحد سرزمین صورت گیرد، ساماندهی و آراسته سازی مکانی کاربری‌های مختلف زمین- نقش، موقعیت، عملکرد، چیدمان فضایی و مانند آنها می‌باشد [17].

مفهوم توسعه، فراتر از رشد اقتصادی است. این مفهوم، در دوره‌های اخیر به برقراری عدالت اجتماعی، خوداتکایی، تعادل‌های بوم ساختی به جای فقط افزایش مصرف سرانه‌ها مربوط می‌شود. چنین توسعه‌ای، روندی فراگیری را به منظور افزایش توانایی‌های انسانی و اجتماعی و در پرتو ارزش‌های فرهنگی بر عهده دارد (۷ صرافی، ۱۳۷۷: ۴۰). مدیریت کارا به خوبی خواهد توانست در مسیر تحقق این موارد قدم بردارد. روند فکری و تصمیم‌گیری برای دستیابی به هدف‌های تعیین شده، از دروازه‌های یک مدیریت فنی خوب می‌گذرد. در چهارچوب موارد فوق است هدف‌های مدیریت، اقدامات مشارکتی، خدمات عمومی و زیر ساختی، مالی، اقتصادی و سازمانی را با عملکرد مناسبی روبرو خواهد کرد. به همین منظور، در هدف‌های مدیریتی و ارتقا سطح رفاه اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی، نیل به توسعه اقتصادی، حفاظت از محیط کالبدی و قابل تحقق بودن هدف‌ها جای کار بسیاری وجود دارد. در ارزیابی‌های مرتبط با نیل به این هدف‌ها نیز ارزیابی منابع انسانی و تخصصی، منابع آب و خاک،

نیازها و پیش‌نیازها نگرش نظام‌مند نیز به معنی چاره‌جویی برای رفع مشکلات مترادف با هم خواهد بود [12].

لوازم و ملزومات مرتبط با نیل به هدف‌ها

در عرصه‌های منطقه‌ای، ملی و فرمانطقه‌ای، علاوه بر تحلیل‌های درست تاریخی و آموختن از سوابق گذشته، برنامه‌های سامان بخشی پیشرفت دریاپایه، باید به‌صورتی جامع در محور اصلی کارها قرار داشته باشد. گذشته چراغ راه آینده است. صرف نظر از پیشرفت‌های فنی در دانش مدیریتی بررسی سوابق و تنگناها و توان‌های گذشته، می‌تواند در برنامه ریزی برای آینده، پیشگیر نارسایی‌های گذشته باشد. بدیهی است که اقتصاد و مدیریت، نیاز به همگام سازی اقدامات خود دارد و حفاظت از محیط زیست از جمله مهمترین اقدامات در برنامه‌های توسعه منطقه‌ای به حساب می‌آید [13]. در این زمینه مدیریت بهره‌وری مناسب نیاز به آن دارد که مهمترین محورهای کار خود را در ارتباط با پیشرفت دریاپایه براساس حفاظت از محیط زیست انسانی مانند رعایت حقوق فردی و جمعی، رفاه اجتماعی و محیط زیست طبیعی استوار سازد [14].

اعمال راهبردها و سیاست‌های منطقه‌ای بزرگ در پهنه‌های خشکی، ساحلی و دریایی از جمله کوشش‌های آگاهانه‌ای است که دستیابی به هدف‌ها را تسهیل خواهد کرد. در این مورد تاریخ برنامه‌ریزی منطقه‌ای، بیانگر آن است که دست کم از نیمه اول قرن بیستم میلادی، برنامه‌های منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای به سوی تخصیص عقلانی منابع، مدیریت بلند مدت و برنامه ریزی‌های اقتصادی که از هدف‌های توسعه اقتصاد ملی و منطقه‌ای می‌باشد، جهت‌گیری کرده است. نظریه‌های توسعه صادرات منطقه‌ای، دارا بودن روابط اقتصادی بین کشورها را می‌طلبد و آغاز فرآیند توسعه با تاکید بر مباحث اقتصادی همراه می‌باشد [15]. در ارتباط با توسعه‌های منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای و در موضوع مورد کنکاش که پیشرفت‌های دریاپایه را با خود دارد، دلایل دیگری را می‌توان به منظور توجه به اهمیت مدیریت کارا به‌عنوان راهکارهایی برای نیل به هدف‌ها بر شمرد. موارد زیر، از جمله آنها است:

- سرعت پیشرفت در فناوری و فناوری اطلاعات.
- جهانی شدن شتابان و فعالیت‌های اقتصادی متقابل بین کشورها.
- افزایش سطح بازرگانی و خدمات به جای تجارت مواد خام.

منابع آماری و اطلاع از سرمایه گذاری‌ها و بالاخره پیشرفت در تکمیل زیرساخت‌ها اهمیت بسیار زیادی خواهد داشت.

تحلیل در ارتباط با مدیریت پیشرفت دریاپایه

در تدوین برنامه‌های آینده‌نگر، تمام تلاش‌ها به منظور نیل به هدف‌های والای آن صورت می‌گیرد و آمایش‌های بنیادین، در طول دهه‌های بعد در مسیر تحقق آنها جهت‌گیری می‌کند. یکی از بنیادی‌ترین برنامه‌ها و آمایش‌های بندری و دریا بندری عنوان یکی از پایه‌های اساسی رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی در مسیر نیل به هدف‌های توسعه ملی مطرح می‌باشد. همانگونه که در قبل بیان شد، بهره‌برداری از دریا از گذشته‌های دور برای ایران وجود داشته است با توجه به هدف‌ها و دامنه‌های وسیعی که امروز از دیدگاه فناوری‌های جهانی و نگرش‌های نوین به دریا مطرح است. هرگونه برنامه توسعه اقتصادی و اجتماعی که از طریق دریا باشد، بدون دارا بودن مدیریت جامع و به‌کارگیری آن به‌عنوان یک اصل در تحقق برنامه‌ها امکان‌پذیر نخواهد بود. در این مورد به پیشنهاد و موارد زیر پرداخته می‌شود:

۱- مدیریت جامع در عرصه‌های درون کشوری و حوضه‌های ساحلی

بعضی از آنها به قرار زیر است:

- در سطح کشوری، جایگاه برنامه‌های دریابندری به نسبت کل برنامه‌های آمایش ملی قرار داشته باشد و به‌صورت عمومی، مدیریت‌های مرتبط با پیشرفت‌های دریاپایه‌ای براساس مقررات مدیریت جامع سرزمین جاری شود.

- در سطح کشوری و در حوزه‌های پیرامون ساحل‌های دریایی، برنامه‌های آمایش منطقه‌ای به‌صورت ویژه‌تری به انجام برسد. این مورد، جمعیت، اقتصاد، کالبد، ساختار فضایی خدمات عمومی و زیربنایی را در بر می‌گیرد.

- برای رفع مشکلات احتمالی ناشی از مدیریت جامع پیشرفت دریاپایه‌ای، می‌توان براساس طرح ضوابط قانونی به کار پرداخت.

۲- مدیریت جامع پیشرفت دریاها براساس ارتباط با حوضه‌های منطقه‌ای اطراف

در شرایط موجود کشورهای همجوار با ایران از نظر اقتصادی و اجتماعی با گونه‌های متفاوتی استقرار یافته‌اند. در حوزه دریای

مازندران و بنابر آن که اغلب کشورهای اطراف آن به دریای آزاد راه ندارد، موقعیت ایران زمینه‌های مناسبی را در راه گسترش فعالیت‌های اقتصادی و صادرات و واردات دریاپایه فراهم می‌آورد. در همین ارتباط، موقعیت دریا‌های جنوبی کشور نیز زمینه‌های مساعدی را در بهره‌وری از امکانات خود پیش روی می‌گذارد. مهمترین نقش‌های مدیریتی شایسته در این مورد را می‌توان به قرار زیر برشمرد. بدیهی است که می‌توان موارد دیگری را بر این جمع افزون ساخت:

- برقراری ارتباط مطلوب اقتصادی و اجتماعی و سیاسی با کشورهای اطراف.

- توجه به کارایی و افزایش ظرفیت زیرساخت‌ها مانند تاسیسات بندرگاهی، راه‌های ریلی و جاده‌ای و خدمات مرتبط با حمل و نقل کالاها، منابع آب.

- گسترش دامنه‌های گردشگری از طریق راه‌های دریایی در حوزه‌های دریایی شمالی و جنوبی با کشورهای اطراف.

- برقراری پیمان‌های منطقه‌ای در زمینه ارتباطات اقتصادی و تبادل کالا به نحوی که تمام کشورهای پیرامونی ایران را در برگیرد.

- بازنگری مستمر در برنامه‌های اجرایی، بالا نگاه داشتن سطح کارایی، ایمن بودن فعالیت‌ها و توجه به بازارهای داخلی و خارجی در زمینه بهره‌گیری هرچه مناسب‌تر از فعالیت‌های حوزه‌های منطقه‌ای.

- اطلاع از برنامه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و کالبدی کشورهای پیرامون ایران و به‌ویژه در حوزه‌های دریایی و انطباق دادن آنها با برنامه‌های کشور در زمینه‌های توسعه‌ای مورد نظر.

- استفاده از وجوه مشترک در ارتقا سطح تبادلات اقتصادی بین ایران و کشورهای همجوار و همچنین ایران و کشورهای همجوار با جهان.

- رفع تنش زدایی و برقراری ارتباطات مسافری و بازرگانی در سطح داخلی و کشورهای همجوار.

- امکان برقراری خدمات کانتینری برای تبادلات کالاهای کشورهای دور از دریا از طریق خاک ایران.

- ارتباطات جاده‌ای، ریلی، هوایی، باری و باراندازی در کنار گسترش ارتباطات رفت و آمدی مطلوب دریایی.

۳- مدیریت جامع پیشرفت دریایایه بر اساس ارتباط

با کشورهای جهان

بعضی از آنها به قرار زیر آورده می‌شود:

موقعیت ایران، مکان مناسبی را برای تقویت تبادلات تجاری و بازرگانی دریایی با سرزمین‌های دور و نزدیک به دست می‌دهد که بهتر است از این امکانات در رشد و تعالی و توسعه اقتصادی کشور از آنها بهره‌جویی شود.

مناسب آن خواهد بود که در نقاط مناسب از ساحل‌ها، امکان بهره‌گیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را برای صادرات و واردات به ایران فراهم ساخت.

ضعف در دسترسی مناسب بسیاری از کشورهای آسیای میانه با دریا و به‌ویژه دریاهای آزاد، این امکان را برای بهره‌مندی ایران در برقراری خدمات ریلی و جاده‌ای و صادرات و واردات فراهم می‌آورد.

بسط خدمات کانتینری از حوزه خلیج فارس و دریای عمان از طریق داخل کشور به نواحی شمالی آن، امکان دستیابی کشورهای همجوار شمالی و شرقی و همچنین اروپا و ترکیه را از جانب شمال غربی فراهم می‌آورد به ویژه راه‌های دسترسی اروپا به بازارهای تجاری آسیایی را از طریق ایران کوتاه ساخته و زمینه‌های اشتغال بیشتر جمعیت کشور را آماده می‌کند. تنش زدایی و برقراری روابط دوستی و صمیمیت متقابل، استمرار روابط اجتماعی و اقتصادی با کشورهای جهان بهره‌مندی از امکانات اقتصادی دیگر را فراهم می‌سازد.

توجه به آینده جهان، آینده نگری در زمینه برنامه‌های فنی، اقتصادی، اجتماعی، مدیریتی مکانی و زمانی جهان و همچنین زمینه سازی در برخورداری از آنها و همراه با نگرش‌های جامع در حفظ منافع ملی در موفقیت برنامه‌ها نقش بسزایی خواهد داشت.

اقدامات جنبی مدیریتی بر پیشرفت فعالیت‌های

دریایایه

علاوه بر مواردی که در عرصه‌های مدیریتی به شرح به مهمترین آنها پرداخته شد، به منظور افزایش کارایی هر چه بیشتر فعالیت‌های مدیریتی موارد زیر یادآوری می‌شود:

۱- در زمینه مدیریت اداری و سازمانی

نظارت بر مدیریت‌های مالی و اداری و اعتباری و هزینه‌ای براساس سلسله مراتب‌های مرتبط تاسیساتی، ارتباطاتی و سطح‌های مختلف خدمات بندری از دیدگاه شهری، منطقه‌ای و ملی.

کاهش کاغذبازی- بوروکراسی و مقررات دست و پاگیر.

برقراری ساختاری مناسب تجهیزات و زیرساخت‌های اداری.

سازماندهی مناسب اداری و فنی مرتبط با سلسله مراتب‌های ملی و منطقه‌ای.

برقراری قوانین و مقررات ویژه در ارتباط با حمل و نقل دریایی.

برقرار بودن مقررات ویژه گمرکی و تجهیزات مرتبط و نظارت کامل بر آنها.

نظارت بر طرح گسترده برنامه‌های مبارزه با فساد در زمینه‌های مختلف.

جذب بخش‌های خصوصی به‌ویژه سرمایه گذاران خارجی براساس مقررات کشوری.

بازنگری دائمی و نظارت و ارزیابی فعالیت‌ها و اقدامات انجام شده.

برقراری امکانات بهره‌وری در راستای خصوصی سازی و فعالیت‌های بندرگاهی و رقابت پذیر بودن بخش‌های خصوصی.

اولویت بندی در برنامه‌های اجرایی مصوب و زمان بندی‌های اجرایی مربوط به آنها.

پیش‌بینی منابع تامین مالی مرتبط با اجرای برنامه‌های تصمیم گیری شده در دوران قبل از آغاز شکل گیری آن‌ها.

حفاظت از برنامه‌های محیط زیست.

۲- در زمینه حمل‌ونقل و ارتباطات

کارا بودن شبکه‌های مختلف ارتباطی داخلی و امکان بهره گیری از تاسیسات بندرگاهی برای پهلوگیری انواع کشتی‌ها.

دارا بودن سامانه‌های هوشمند و کارآمد ارتباطی و تبادلاتی اعم از زمینی و دریایی- و همچنین خدمات شبکه جهانی اینترنت- و سامانه‌های مرتبط با آنها.

گسترش دامنه فعالیت‌های بندرگاهی به نسبت بندرگاه‌های موجود و امکان سنجی ایجاد بندرگاه‌های مجهز جدید.

بازنگری در راهبردهای توسعه حمل‌ونقل دریایی در سواحل شمالی و جنوبی

- گسترش خدمات ارتباطی در زمینه‌های حمل و نقل کالا و مسافر مانند وجود انبارهای موقت، پست، تلفن، شبکه جهانی- اینترنت- و وسایل دیگر ارتباط جمعی.

- کارا بودن خدمات تفریحی بندرگاهی در گذران اوقات فراغت کارکنان جمعیت‌های ساکن در بندرگاه‌ها و همچنین دست‌اندرکاران منتظر برای تخلیه و بارگیری کالا اعم از ملوانان، رانندگان و مراجعه‌کنندگان به بندر مانند: هتل، سینما، مرکز خرید، پارک و مانند آنها.

۴- در زمینه تاسیسات کالبدی در پیشرفت دریای پایه

- تدوین، اجرا و نظارت اجرایی در برنامه‌های شهری و منطقه‌ای و کاربری زمین آنها به نسبت سلسله مراتب و نیاز جمعیت‌های ساکن.

- گسترش فعالیت‌های انبارداری، اراضی پشتیبانی، ایجاد پایانه‌های مناسب بندرگاهی و پسا بندرگاهی در نوارهای ساحلی و اراضی داخلی کشور.

- تدوین برنامه‌های کالبدی نیروگاهی به نسبت شرایط محیط طبیعی، اقلیمی، اجتماعی و فرهنگی از دیدگاه ضوابط و برنامه‌ها و مقررات ساختمانی، سلسله مراتب راه‌ها، تامین سلسله مراتبی نیازمندی‌های عمومی و زیربنایی.

- رعایت ضوابط و مقررات کاربری زمین اعم از تراکم‌های ساختمانی و جمعیتی، زیباسازی محیط و رعایت اصول و معیارهای فنی.

- نظارت دائمی بر برنامه‌های ساخت‌وسازها.

۵- در زمینه مکانیابی تاسیسات دریایی و بندری

- مشخص بودن جایگاه مناسب و در دست مناطق آزاد تجاری در سطوح دریایی و خشکی.

- تجهیز و رفع نارسایی بندرگاه‌های موجود در زمینه‌های مختلف.

- ره یافت در زمینه ایجاد بندرگاه‌های جدید و مناسب برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ به نسبت عمق آب‌ها، در این زمینه و در سواحل جنوبی محدوده‌های شمال غربی جزیره قشم، غرب بندر لنگه، محدوده سیریک، خلیج چابهار و نقاط مشابه آنها را یادآور می‌شود.

- اسکان مناسب جمعیتی در نوارهای ساحلی و دور از ساحل و تامین نیازمندی‌های آنها.

- تدوین برنامه‌های توسعه منطقه‌ای همجوار با دریا و راه‌های ارتباطی سرزمینی مرتبط با دریا.

- امکان بهره‌گیری از شبکه‌های حمل و نقل در صدور انواع تولیدات زراعی و دامی و صنعتی و معدنی و فرآورده‌های دیگر از طریق بنادر.

- تجهیز بندرگاه‌ها به شبکه‌های آماری و اطلاعاتی مورد نیاز با دریا و امور تجاری وابسته به آن و در دسترس بودن اطلاعات و اخبار روزآمد در زمینه‌های مرتبط با فعالیت‌ها و سطوح جهانی.

- گسترش خدمات کانتینری بین بنادر و باراندازها و سایر نقاط و کارا بودن آنها.

- برقراری مناسب ارتباطات بندرگاهی- داخلی، خارجی، هوایی، دریایی، زمینی، کالا و مسافر- بر حسب استفاده از انواع وسایل نقلیه.

۳- زمینه‌های خدماتی بندرگاهی در پیشرفت دریای پایه

- برقراری گسترده خدمات بیمه‌ای.

- تجهیز تمام بندرگاه‌ها به تاسیسات رفاهی، درمانی و بهداشتی.

- بالا نگاه داشتن توان‌های خدمات فنی مورد نیاز در بندرگاه‌ها و باراندازها.

- برقراری انواع تعمیرگاه‌های مناسب و کارا بودن تجهیزات مرتبط با آنها مانند کشتی‌های یدک‌کش، اسکله‌های باراندازی و تعمیرگاهی.

- برخورداری تمام بندرگاه‌ها از امکانات مناسب و قابل قبول زیستی برای کارکنان و جمعیت ساکن در سکونتگاه‌های بندرگاهی.

- گسترش راهکارهای فرهنگی و هنری مانند تالارهای اجتماعات، مراکز مذهبی، موزه‌ها، پارک‌ها، تاسیسات مرتبط ورزشی و سایر موارد مرتبط با امور فرهنگی.

- برقراری انواع خدمات عمومی در کاربری‌های مختلف زمین به نیازمندی‌های مرتبط برای کارکنان اداری، مسافران و کارکنان کشتیرانی و کشتی‌های تجاری و خدمات حمل و نقل آنها.

- تامین مالی کارکنان به نسبت شرایط فنی و آب و هوایی و تخصصی و ایجاد انگیزه و علاقه در آنها به منظور بهره‌وری هرچه بیشتر.

- گسترش دامنه فعالیت حفاظت از بنادر در سطوح بندرگاهی و مراکز زیستی و ساحل‌های مرتبط با آنها.
- گسترش خدمات و تجهیزات ایمنی در فعالیتهای خطرآفرین در بنادر و تاسیسات بندری، همگام با مجهز کردن تاسیسات امداد و نجات از دیدگاه امدادسانی و نجات خدمات درمانی و گسترش دامنه ایمنی اموال و امنیت سکونتگاهی ساکنان.
- سازمان و مدیریت حفاظت از محیط ایمن و برنامه‌های مرتبط با آن در بروز دیگر بحران‌های طبیعی و انسانی.
- گسترش کارکردهای ساحلی، استفاده از امکانات نیروی دریایی و نیروهای انتظامی و حفاظتی در ایمنی بخشی تبادلات کالا در سطح دریاهای.
- ایمنی بخشی به حفاظت سرمایه‌های در گردش از طریق بانکداری و خدمات مالی پیشرفته.

نتیجه گیری

در شرایط موجود امکانات و خدمات بازرگانی دریایی ایران، علی‌رغم کارایی نسبی آنها نیاز به گسترش دارد. زیرساخت‌های خدمات بندرگاهی در گستره‌های دریایی نیاز به تحول کامل دارد، به‌ویژه آنکه برنامه‌های پیشنهادی پیشرفته دریاپایه، برنامه‌های گسترده‌ای را در پیش روی قرار می‌دهد. سواحل دریایی ایران در طول تاریخ دارای عملکردهای مختلفی بوده است که تا امروز ادامه داشته و فراز و نشیب‌هایی را طی کرده است. به منظور گسترش فعالیت‌های دریاپایه و تحقق تمدن دریاپایه‌ای لزوم برنامه ریزی و مدیریت گسترده به منظور نیل به هدف‌ها لازم می‌آید. مناسب آن است که از این امکانات و موقعیت مناسب ایران در سطح خاورمیانه و جهان و دسترسی داشتن ایران به نقاط مختلف جهان و از جمله سرزمین‌هایی که از نظر تجاری و بازرگانی و جمعیتی و فنی نقش مهمی دارند، استفاده مطلوب صورت پذیرد. در این نوشتار، به‌صورت خلاصه به لزوم شیوه‌های مدیریتی کارا به‌عنوان تضمین کننده دستیابی به هدف‌های پیشرفته دریاپایه‌ای اشاره شد.

مهمترین برنامه‌های مدیریتی در تحقق آرمان‌ها و هدف‌های مرتبط با پیشرفت دریاپایه را به‌شرح زیر خلاصه می‌نماید:

- فراهم‌ساختن بالاترین سطح کارایی در عرصه‌های مدیریتی به منظور تحقق هدف‌ها و به‌عنوان عامل مهم ناظر بر کلیه برنامه‌های مرتبط با برنامه‌ها و اقدامات.

- برقراری سلسله مراتبی در ایجاد سازمان فضایی استقرار مکان‌ها، جمعیت‌ها و تاسیسات.

۶- در زمینه بندرگاه‌ها و برنامه‌های آمایشی

- تخصصی شدن بندرگاه‌ها بر حسب نوع کالاها و عملکردها - صنعتی، کشاورزی، صیادی، ترانزیتی، معدنی، گردشگری، اداری و...-
- نقش پذیری بندرگاه‌ها به نسبت توان‌ها و قابلیت‌های ملی و منطقه‌ای.
- قرارگیری برنامه‌های پیشرفته دریا پایه‌ای در هدف گذاری و برنامه‌های آمایشی، کالبدی ملی و برنامه‌های ادواری توسعه اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی کشور.

۷- در زمینه حفاظت از محیط زیست طبیعی

- نظارت کامل بر جلوگیری از آلودگی آب‌ها از طریق تجهیزات زیستی و بندرگاهی.
- نظارت کامل در حفاظت از آبزیان و گونه‌های مختلف گیاهی و جانوری در دریاها، نوارهای ساحلی و اراضی تحت تاثیر آنها.
- جمع آوری مناسب ضایعات، زباله‌ها، هرزآب‌ها و فاضلاب‌ها در آب‌های سطحی و رودخانه‌ها و تمام کرانه‌های ساحلی و تاسیسات و مراکز زیستی مرتبط با آنها.
- مکان یابی مناسب کارخانجات و تاسیسات آلوده کننده آب و خاک و هوا و همچنین مراکز برداشت آب شرب، تاسیسات و انبارهای شیمیایی.
- تنظیم برنامه‌های گسترش تاسیسات آب شیرین کن، همراه با استفاده از منابع موجود مستقر در نوارهای ساحلی.
- رعایت ضوابط محیط زیست در اقدامات و فعالیتهای مختلف بندرگاهی.

۸- در زمینه ایمنی بخشی به محیط

- برقراری اقدامات ایمنی و امنیت‌های بندرگاهی از دیدگاه طبیعی و انسانی و رفع مخاطرات مختلف در برابر اتفاقاتی همچون، سیل، زلزله طوفان، آتش سوزی، پدافند غیر عامل و دیگر حوادث غیر مترقبه به نسبت تاسیسات و خدمات بندرگاهی و موقعیت تاسیسات سرمایه بر.

- قابلیت داشتن برنامه‌های توسعه دریاپایه‌ای براساس قوانین و مقررات کشوری و سلسله مراتب برنامه‌های آمایش و کالبدی ملی.

- دارا بودن سازمان و مدیریت مطلوب و قابل قبول و پیشرفته، به‌نحوی که به‌صورت جامع در تحقق اهداف مورد نیاز ناظر، پویا، کوشا و صاحب نظر باشد.

- توجه داشتن به مواردی که جهانی شدن مطرح می‌کند، مانند عضویت در نهادهای اقتصادی بین‌المللی، دارا بودن معیارها و شاخص‌ها و تقسیم کار در بازار جهانی.

- حفاظت از محیط زیست بر مبنای معیارهای ملی و منطقه‌ای و جهانی.

- برقرار بودن فعالیت‌های رقابتی اقتصادی مانند دسترسی به بخش خصوصی، فعالیت‌های بندرگاهی، بازار بورس، رقابت‌های منطقه‌ای و جهانی، براساس ایمنی بخشی، سلامتی فعالیت‌ها و در سایه مدیریت پیشرفته.

- مرتفع شدن نیازمندی‌های اجتماعی و اقتصادی از نظر اشتغال، تخصص، منابع توسعه انسانی، بهداشت، تفریح، سلامتی و خدمات حمل‌ونقلی.

- تنظیم برنامه‌های آینده‌نگر، زمان بندی، بودجه بندی و تامین آنها همگام با پیشرفت‌های اقتصادی و اجتماعی و کالبدی.

- برقرار بودن دائمی آموزش در زمینه‌های مختلف تخصصی خدماتی، فنی و مدیریتی.

- توجه مستمر به برنامه‌های پژوهشی در ارتباط با تحقیقات توسعه‌ای مرتبط با پیشرفت‌های دریاپایه‌ای.

- توجه به افزایش سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با رونق بازار اقتصادی کشور از طریق گسترش تبادلات اقتصادی و اجتماعی ناشی از دریا.

- هماهنگی کامل با بوم ساخت‌های محیطی در ارتباط با انواع ساخت‌وسازها بر حسب شرایط طبیعی، انسانی، کالبدی، فنی، زمانی و مکانی.

تشکر و قدردانی: موردی توسط نویسنده گزارش نشده است.

تاییدیه‌های اخلاقی، تعارض منافع: موردی توسط نویسنده گزارش نشده است.

- شناخته بودن توان‌ها و قابلیت‌های دریایی ایران و ارتباط آن با حوزه‌های پیرامونی و جهان.

- مدیریت بر موقعیت‌های بندری مناسب در نواحی ساحلی به‌منظور دستیابی به برنامه‌های صنعتی، کشاورزی، دامداری، تجاری و بازرگانی و خدماتی و به‌کارگیری آنها به‌منظور برقراری ارتباط درست اقتصادی در برنامه‌های توسعه‌ای کشور.

- دسترسی داشتن به ظرفیت‌های مناسب بندرگاهی و همگام با مفاهیم تخصصی مرتبط با آنها.

- دسترسی داشتن به تاسیسات عمومی و زیربنایی مورد نیاز بر مبنای میزان کارایی آنها.

- امکان برخورداری از تاسیسات حمل و نقل کرانه‌ای و پس‌کرانه‌ای از نظر اتصال آنها با نواحی داخلی کشور، همراه با اتصال این تاسیسات با حمل‌ونقل‌های بین‌قاره‌ای و راه‌های بزرگ کشتیرانی.

- دستیابی به خدمات بندری مورد نیاز از نظر شناخت تقاضاها و حمل‌ونقل‌های زمینی و دریایی.

- قابل قبول شدن دستیابی به گردش کار مطلوب و مورد نیاز بندری، اعم از: خدماتی کانتینری و انواع بار و مسافر.

- دستیابی به خدمات دریایی مورد نیاز مانند هدایت و یدک‌کشی کشتی‌ها، ناوگان‌های امدادی و تجهیزات لایروبی مورد نیاز ساحلی.

- دسترسی داشتن به خدمات پشتیبانی بندرگاهی مانند پشتیبانی‌های پس‌کرانه‌ای تعمیرات کشتی و کانتینر، انبار، جمع‌آوری زباله و هرز آب و فاضلاب، تسهیلات ارتباطی و خدمات بانکی و تجاری.

- تحقق یافتن نیازهای اجرایی شامل: بازاریابی، توسعه منابع انسانی و آموزش، تجهیزات فنی، منابع نظام اطلاعاتی و آماری.

- مشخص بودن برنامه‌های اجرایی مالی مانند: برنامه‌های خودگردان و گردش کار مالی سودآور، حذف یا رفع مشکلات خدمات غیر سودآور و مهیا بودن زمینه‌ها برای سرمایه‌گذاری‌های سودآور بر حسب شرایط بازار و در سطح داخلی، منطقه‌ای و جهانی.

- کارا بودن بنادر و در صورت لزوم بهره‌گیری از بندرگاه‌های جدید به منظور تحقق برنامه‌های اقتصادی.

- and Technology, 2nd edition, 2011. [In Persian].
11. Farshad, Mahdi. Systemic Approach. Tehran: Amirkabir, 1983. [In Persian].
 12. Salehi, Ismail. Attitudinal and Ecological Basic Principles of Urban Environment and the Explanation of its Operational Models and Methods in Urban Management in Theoretical Foundations in Urban Studies. Hasan Esmailzadeh, Tehran: TISA, 2016. [In Persian].
 13. Shia, Ismail. Perspectives of Housing Planning and Urban Management in Iran. In Theoretical Foundations of Urban Studies. Hasan Esmailzadeh, Tehran, 2016. [In Persian].
 14. Askari, Ali. Urban Crisis Management with a Look at Iran's Conditions in the Theoretical Foundations of Urban Studies, Hassan Esmailzadeh, Tehran, 2016. [In Persian].
 15. Kalantari, Khalil. Regional Planning and Development. Tehran: Khosbin, 2009. [In Persian].
 16. Sarafi, Mozaffar. Basics of Regional Development Planning. Tehran: Program and Budget Organization, 1998. [In Persian].
 17. Makhdoom, Majid. Principles of Spatial Planning. Tehran: University of Tehran, 1995. [In Persian].
 18. Design of New Thinkers, Consulting Engineers. Study and Determination of the Suitable Location for the Construction of New Ports. With the Cooperation of Ismail Shia, Tehran: Ports and Shipping Organization, 2005. [In Persian].

سهام نویسندگان و منابع مالی/حمایتها: موردی

توسط نویسنده گزارش نشده است.

References:

1. Mojtahedzadeh, Pirouz. Persian Gulf States. Tehran: Elmi Press, 1970. [In Persian].
2. Shafaqi, Sirus. An Introduction to the Islamic city. Isfahan: Cultural and Recreational Organization of Isfahan Municipality, 2015. [In Persian].
3. Roshan Zamir, Mahdi. History of the Persian Gulf. University Pamphlet, Isfahan: University of Isfahan, 1970. [In Persian].
4. Honarfar, Lotfullah. (A). Historical Geography. Isfahan: Isfahan University, Vol.1, 1970. [In Persian].
5. Sadid al-Saltaneh "Kebabi", Mohammad Ali. Bandar Abbas and Persian Gulf. Tehran: Ibn Sina, 1963. [In Persian].
6. Mirian, Abbas. Historical Geography of Khuzestan. Tehran: Bozarjamohri, 1971. [In Persian].
7. www.wikipedia.com. the word Volga-Den channel [In Persian].
8. Lambton, A, K, S. Iran in Qajar Era. Translated by: Simin Fasihi, Mashhad: Javedan Khord, 1996. [In Persian].
9. Hanfar, Lotfullah. (B). Historical Geography. Isfahan: Isfahan University, Vol.2, 1970. [In Persian].
10. Shia, Ismail. Song of Industry. Avai-e Shahr, Tehran: Iran University of Science