

مکران و قشم، گنج‌های فراموش شده ایران

محمد احمدی بافنده، نویسنده کتاب «نقش جغرافیای منطقه‌ای ایران در جهانی‌سازی حمل‌ونقل و ترانزیت»، بیان کرد: با توسعه زیرساختی سواحل مکران، می‌توان حدود ۱۰ میلیون ایرانی را در این مناطق سکونت داد. سواحل مکران آب‌وهوا و ظرفیت‌های خوبی دارد. جزیره قشم نیز به لحاظ مساحت از ۲۵ کشور جهان بزرگتر است، ولی متأسفانه تنها بخش کوچکی از آن آباد شده است.

به گزارش خبرنگاران فرهنگ، هنر و رسانه گزارش خبر، در عرصه تجارت بین‌الملل، بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی برای حمل و نقل کالا و تسهیل تجارت میان کشورها به یک مزیت تبدیل شده و به‌عنوان یک شاخص برای رشد در زمینه‌های مختلف می‌تواند موثر باشد. برخی کشورها با دارا بودن موقعیت جغرافیایی راهبردی و سرمایه‌گذاری در امور زیربنایی از جمله تجهیزات بندری، جاده‌ها و راه‌آهن توانسته‌اند از این مزیت برای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای جایگاه خود در توسعه تجارت ملل محصور در خشکی، به نحو مطلوب استفاده کنند. ایران از کشورهایی است که به لحاظ موقعیت جغرافیایی دارای ظرفیت‌های ترانزیتی بالایی است و با تجهیز هم‌زمان مبادی ورودی و خروجی کالا در شمال - جنوب و شرق - غرب کشور که تکمیل‌کننده کریدورهای بین‌المللی هستند، می‌تواند جایگاه واقعی ایران را در صنعت ترانزیت تحقق بخشد. «نقش جغرافیای منطقه‌ای ایران در جهانی‌سازی حمل‌ونقل و ترانزیت» کتابی نوشته دکتر محمد احمدی بافنده؛ مدیرعامل سابق شرکت بهره‌برداری مترو تهران و عضو انجمن «نت» ایران است که در ماه‌های اخیر از سوی نشر ترنگ به چاپ رسیده است. وی در گفت‌وگو با خبرنگار ایبنا، ضمن تشریح مباحث مطرح شده در این کتاب و موضوعات مرتبط با آن، به سیر فعالیت‌های علمی و اجرایی و کسب سال‌ها تجربه که منجر به تألیف چندین عنوان کتاب در حوزه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت شد، اشاره کرد.

با مروری بر چند دهه قبل، بفرا میاید چه سیری طی شد که با تجربیات اندوخته از این سال‌ها، برای تألیف کتاب به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل دست به قلم بردید؟ من خوزستانی بختیاری (متولد ۱۳۴۰ در اهواز) هستم. به خاطر شرایط خاصی که در شهر ما حاکم بود، از اول دبستان کار کردم. از سال ۱۳۵۰ در صنعت خودرو و مسائل مربوط به آن وارد شدم. در کنار تحصیل به‌طور حرفه‌ای مکانیکی انجام می‌دادم. سال ۱۳۵۸ وارد سپاه پاسداران شدم و تا سال ۱۳۷۰ در این نهاد حضور داشتم. در بیش از ۱۰۰ ماه حضور در جبهه، در پشتیبانی جنگ با صنعت لجستیک خیلی کار کردم. بعد از جنگ مدرک لیسانس مدیریت صنعتی و فوق لیسانس مدیریت با گرایش دفاعی و استراتژیک و در ادامه دکترای جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری را دریافت کردم. در کنار تحصیل، مسئولیت‌های مختلفی نیز برعهده داشتم. دوره‌ای حدوداً ۵ ساله در حوزه نگهداری و تعمیرات شرکت داشتم و اکنون نیز عضو انجمن «نت» ایران هستم. بعد از این دوره به سمت صنایع دریایی رفتم، چون در جنگ فرمانده گردان آبی-خاکی بودم، در ادامه مدتی نیز در نیروی دریایی سپاه خدمت کردم. از نیروی دریایی سپاه به وزارت دفاع مأمور شدم و در چند دوره ریاست صنعت خودروسازی و ریاست صنعت دریایی سپاه را برعهده داشتم. تا دهه ۸۰ در سه صنعت، حمل‌ونقل دریایی، خودرو و نگهداری و تعمیرات به‌طور حرفه‌ای کار کردم. سال ۸۴ از وزارت دفاع به شهرداری منتقل و مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی تهران شدم و در این مدت بنای BTR را گذاشتیم. هم‌زمان عضو هیأت مدیره ایران خودرو دیزل نیز بودم. سپس در سمت مدیرعامل تاکسیرانی و عضویت در هیأت مدیره متروی تهران به فعالیت پرداختم. پس از این دوره نیز مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران شدم. به دلیل سال‌ها فعالیت در صنایع دریایی، خودروسازی، صنعت ریلی و ... تجربیات بسیاری به‌دست آوردم. مدتی نیز در دانشگاه و بیشتر در حوزه حمل‌ونقل به تدریس پرداختم.

زمانی که در دانشگاه تدریس می‌کردم متوجه شدم که متون زیادی در این حوزه منتشر شده، اما علیرغم اینکه حمل‌ونقل یکی از منابع اصلی اقتصاد ماست، متون تخصصی چندانی در این حوزه منتشر نشده و به اندازه کافی به آن پرداخته نشده است. حتی دولتمردان ما نیز توجه چندانی به این حوزه نداشتند. به دلیل احساس فقر و کاستی در حوزه حمل‌ونقل، در دوره مدیریت تاکسیرانی کتابی با عنوان «راهنمای ایمنی و سلامت رانندگان تاکسی» تألیف و در سال ۹۱ منتشر کردم. در سال ۹۲ کتابی درباره ظرفیت‌های دریایی ایران نوشتم. این اثر که «ایران از افق دریا؛ ظرفیت‌های دریایی ما» نام دارد، از ظرفیت‌های کم‌ظنیر دریایی می‌گوید. در سال ۹۳ پایان‌نامه دکترایم با عنوان «حمل‌ونقل در کلان‌شهرها و جهان‌شهرها» را در قالب کتاب به چاپ رساندم. کتاب‌های دیگری نیز درباره برنامه‌ریزی شهری و جغرافیای شهری نوشتم. در سال ۹۵ که مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران بودم، با توجه به توسعه مترو و اهمیت آن در این حوزه نیز احساس خلأ کردم و با همکاری دوستان کتاب «ایستگاه‌ها و پایانه‌های مترو» را تألیف کردم. سال ۹۶ نیز یک کتاب با عنوان «احیاء و جهانی‌شدن اقتصاد ملی با نگرش اقتصاد مقاومتی» درباره وضعیت اقتصادی و ظرفیت‌های اقتصادی در ایران نوشتم. در سال ۹۷ کتابی حدوداً ۴۰۰ صفحه‌ای با عنوان «جستاری بر جهان‌شهرهای اسلامی؛ با تأکید بر تهران» تألیف کردم که اشارات زیادی به حوزه توسعه شهری و حمل‌ونقل دارد. این کتاب که منعکس‌کننده تجربیات ۱۲ ساله من در شهرداری است، براساس جمله بسیار زیبایی از پیامبر اکرم (ص) با این مضمون که «شهری که در آن ایمنی و نشاط نیست، شهر نیست» تدوین و چاپ شد. «نقش جغرافیای منطقه‌ای ایران در جهانی‌سازی حمل‌ونقل و ترانزیت» و «لجستیک و حمل‌ونقل در جهانی‌سازی اقتصاد ایران» نیز تازه‌ترین تألیفات منتشر شده من هستند.

کتاب «نقش جغرافیای منطقه‌ای ایران در جهانی‌سازی حمل‌ونقل و ترانزیت» با چه هدفی و با چه ساختار و محورهایی تدوین شد؟ این اثر با توجه به ظرفیت‌های حوزه حمل‌ونقل، در ۱۲ فصل تدوین و در سال جاری منتشر شده است. این کتاب نیز به نوعی منعکس‌کننده تجربیات سال‌ها فعالیت در این حوزه است. فصل نخست به تاریخچه حمل‌ونقل از دوران باستان تا روزگار کنونی پرداخته و به ظرفیت‌ها و ارزش‌های حوزه حمل‌ونقل اشاره دارد. این فصل، شناخت عمیقی از حوزه جغرافیای تاریخی و حمل‌ونقل به‌دست می‌دهد. در فصل دوم به صنعت حمل‌ونقل پرداخته‌ام. یکی از نکات بسیار مهمی که ساده از کنار آن عبور می‌کنیم، مسأله کالاها و ملزومات وابسته به صنعت حمل‌ونقل است. عرضه محصولات در سطح جهانی قبلاً به سختی صورت می‌گرفت، اما امروز به راحتی در هر نقطه از ایران و جهان این امر امکان‌پذیر است. این دو موضوع به حمل‌ونقل توسعه‌یافته بستگی دارد. در این فصل مخاطب با صنعت حمل‌ونقل جهانی آشنا می‌شود. قوانین و دستورالعمل‌های مربوط به حوزه حمل‌ونقل در سطح جهانی، تعاریف و اصطلاحات

بین‌المللی حمل‌ونقل، اهمیت ترانزیتی ایران، مزیت‌های ترانزیت از طریق ایران و اقدامات موردنیاز برای برخورداری از یک نظام حمل‌ونقل دریایی پایدار از جمله محورهای مورد بحث در سومین فصل کتاب حاضر هستند. فصل چهارم نیز بر محور صنعت حمل‌ونقل دریایی تدوین شده است. تاریخچه حمل‌ونقل دریایی در جهان، اهمیت اقتصادی حمل‌ونقل و کشورهای در حال توسعه و حمل‌ونقل دریایی از دیگر موضوعات مورد بحث در این فصل هستند. ایران به خاطر سواحل دریایی فراوان، یک کشور دریاپایه است، اما چون پایتخت ما در این مناطق قرار ندارد، دولتمردان اهمیت دریا و مناطق ساحلی را فراموش کرده‌اند. یکی از دلایل وابستگی بیش از حد ما به صنعت نفت نیز همین است.

فصل پنجم حول محور این پرسش تدوین شده که «برای استفاده از ظرفیت‌های دریایی چه باید کرد؟» آشنایی با صنعت دریایی، بازار جهانی صنعت کشتی‌سازی و سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در ایران از سرفصل‌های موضوعی این فصل از کتاب هستند. فصل ششم کتاب به بنادر، مناطق آزاد تجاری - اقتصادی، بنادر خشک و اینکه کارکردهای بنادر و تأسیسات آن‌ها چیست، می‌پردازد. در فصل هفتم از دریا به سمت صنعت ریلی می‌رویم. این صنعت هنوز در کشور ما خوب توسعه پیدا نکرده است. آشنایی با صنعت ریلی و تاریخچه و اهمیت حمل‌ونقل ریلی موضوعات محوری این فصل هستند. فصل هشتم کتاب به موضوع لجستیک و ترابری حمل‌ونقل جهانی اختصاص دارد. در این فصل موضوعاتی همچون ظرفیت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، هدف لجستیک، نقش حمل‌ونقل در لجستیک، نقش حمل‌ونقل در توسعه کشور، حمل‌ونقل زیربنای رشد و توسعه اقتصادی، گسترش حمل‌ونقل ضرورت حضور در بازارهای جهانی، قابلیت‌های ترانزیتی کشور و مسیرهای تجاری مورد بحث قرار می‌گیرند. مدیریت جهانی زنجیره تدارکات، محور اصلی بحث در نهمین فصل کتاب است. در این فصل اشاره می‌شود که مدیریت زنجیره تأمین، مهم‌ترین عاملی است که می‌تواند تولید را به‌روز کند. در فصل دهم، از برنامه‌ریزی راهبردی لجستیک و اهمیت لجستیک بحث می‌شود. در کشور ما برنامه‌ریزی لجستیک چندان صورت نگرفته است. اگر به دنبال توسعه اقتصادی بدون نفت هستیم، مهم‌ترین راه آن توجه به حوزه لجستیک و حمل‌ونقل است. در فصل یازدهم، مسیرهای حمل‌ونقل جهانی که از ایران عبور می‌کنند، مورد بررسی قرار می‌گیرند. کریدورهای حمل‌ونقل آسیایی، اهمیت و مزیت‌های ترانزیتی ایران و مسیرهای ترانزیتی اصلی ریلی کشور، مراکز تبادل بین‌وجهی کالا در ایران و مسیرهای اصلی و بنادر ترانزیتی در ایران، از محورهای بحث در این فصل محسوب می‌شوند. متأسفانه از ظرفیت‌های فراوان کریدورهای حمل‌ونقل در ایران به‌خوبی استفاده نمی‌شود. این حوزه یک مدیریت مستقل و قوی را می‌طلبد. در فصل پایانی کتاب نیز پیشنهاداتی در راستای توجه به ظرفیت‌های سواحل و بنادر و زیرساخت‌های آن‌ها مطرح می‌شود، از جمله اهمیت جایگاه ژئوپلیتیک سواحل مکران، نقش استراتژیک دریای عمان در امنیت خلیج فارس، استان فارس در اتصال به خلیج فارس و نقش ایران در مسیر جاده ابریشم جدید.

همان‌طور که اشاره کردید بسیاری از مناطق ایران از جمله سواحل جنوب ایران، ظرفیت‌های بسیاری برای تبدیل شدن به قطب‌های ترانزیتی و رونق اقتصادی دارند، ولی متأسفانه این گنج‌ها پنهان مانده و مورد غفلت واقع شده است. تمام شهرهای توسعه‌یافته جهان، شهرهایی هستند که در سواحل قرار دارند، اما متأسفانه مردم بنادر و شهرهای ساحلی ما به‌ویژه در سواحل جنوب، جزو محروم‌ترین‌ها هستند. چه اشکالی دارد که شهرهای ساحلی ما هم پررونق و بزرگ و آباد باشند؟ برای پیشرفت و رونق اقتصادی، امروز باید بر بنادر تمرکز کنیم. شاید لازم باشد که یک سری استان‌های جدید مثل استان مکران ایجاد کنیم، یا حتی جنوب فارس. با توسعه زیرساختی و توجه به سواحل مکران، می‌توان حدود ۱۰ میلیون نفر از ایرانیان را در این مناطق سکونت داد. سواحل مکران هم آب‌وهوا و هم ظرفیت‌ها و منابع خوبی دارد. ما معتقدیم که توسعه ایران از بنادر شروع می‌شود. جزیره قشم به لحاظ مساحت از ۲۵ کشور جهان که در سازمان ملل نماینده دارند، بزرگتر است. ولی متأسفانه تنها بخش کوچکی از آن که منطقه آزاد تجاری-اقتصادی است، آباد شده است. اگر جزیره قشم آباد شود و برای استفاده از این ظرفیت عظیم برنامه‌ریزی درست صورت گیرد، می‌تواند اقتصاد ایران را متحول کند.