اقتصاد دریا پایه سرشارتر از نفت

ظرفیت‌های سواحل ایران برای توسعه اقتصاد دریاپایه را بشناسید

۲۲

دریا «برکت» است

بازخوانی بیانات مقام معظم رهبری درباره اقتصاد دریاپایه

۲۳

سه‌شنبه ۲۲ فروردین ۱۴۰۲ ■ ۲۰ رمضان ۱۴۴۴ ■ سال سی‌ویکم ■ شماره ۸۷۴۷

همشهری اقتصادی

کوچ ناگزیر اقتصاد ایران از کویر به دریا

هادی حق‌شناس، کارشناس اقتصاد دریا در گفت‌وگو با همشهری، نقشه راه توسعه اقتصادی با استفاده از مزیت‌های دریاپایه را ترسیم کرد

گزارش
احمد میرخدایی
روزنامه‌نگار

ایران گرچه ظاهرا کشوری کم‌باران و خشک است و بخش قابل توجهی از آن را کویر تشکیل می‌دهد، اما براساس مبانی اقتصادی، یک کشور دریایی به شمار می‌آید که به‌واسطه برخورداری از مرزهای گسترده آبی در شمال و جنوب، جزایر متعدد، همسایگی با ۱۵کشور و بهره‌مندی از کریدورهای سهل، ارزان و ایمن، می‌تواند با اقتصاد دریاپایه به توسعه چشمگیر برسد.

وضعیت بهره‌مندی از مزیت‌های دریاپایه در ایران و الزامات بهره‌برداری حداکثری از این مزیت‌ها که برخی از کشورهای همسایه را در یک دوره چندساله به اقتصادهای مدعی منطقه تبدیل کرده، موضوعی است که در گفت‌وگوی هادی حق‌شناس، کارشناس اقتصادی و مدیرعامل پیشین سازمان بنادر و دریانوردی با همشهری به آن پرداخته شده است. حق‌شناس ضمن پرداختن به ریشه بی‌توجهی به دریا در اقتصاد و شهرسازی ایرانی، تلاش می‌کند به زبانی ساده، به سؤالات مربوط به اقتصاد دریاپایه و چشم‌انداز آن برای ایران پاسخ دهد. این گفت‌وگو با یک سؤال ساده آغاز می‌شود:

چرا دریامحور شدن اقتصاد در ایران اهمیت دارد؟

اقتصاد دریامحور، یعنی اقتصادی که بخش قابل توجهی از تولید ناخالص ملی آن متأثر از مزیت دریا باشد؛ به‌عنوان مثال، امروز کشورهای پرباران، بخش قابل توجهی از تولیداتشان متأثر از باران و آب و به‌طور مشخص محصول بخش کشاورزی است؛ چراکه در این حوزه مزیت دارند و با هزینه‌های بسیار کمتر از سایر کشورها قادر به تولید این محصولات هستند یا به‌عنوان نمونه یک کشور نفتی و گازی به‌صورت ناخودآگاه از این بخش متأثر است یا کشورهای دارای مناطق زیبا و جذاب، بیش از هر چیز روی مزیت گردشگری متمرکز هستند. به همین واسطه، در ایران نیز با توجه به مزیت‌های دریایی کشور که هم زنجیره ظرفیت‌های داخلی را تکمیل می‌کند و هم قادر است گره از بخش قابل توجهی از مشکلات موجود باز کند، انتظار می‌رود بر توسعه دریاپایه تمرکز شود.

با چه معیارهایی می‌توان میزان استفاده از مزیت دریا در اقتصاد ایران را برآورد کرد؟

وقتی می‌گوییم اقتصاد دریاپایه، به‌طور مشخص باید ببینیم چه میزان از تولید ناخالص ملی ناشی از این مزیت دریایی است و در کدام بخش‌ها از ظرفیت‌هایی که وجود دارد استفاده می‌شود؛ به‌عنوان‌مثال، ایران در چهارراه جهانی قرار گرفته و به‌خاطر مزیت همسایگی زمینی و دریایی با ۱۵کشور و بنادر متعدد در شمال و جنوب، شرایط خاصی برای جذب ترانزیت و توزیع کالا دارد، اما سؤال این است که آیا توانسته‌ایم با استفاده از این امکانات و مزیت‌ها، ترانزیت منطقه را جذب کنیم و شاهراه مبادلات منطقه‌ای و هاب توزیع کالا باشیم یا نه؟ یا در مثالی دیگر، یکی از اجزای اقتصاد دریاپایه، گردشگری دریایی است که در سال‌های اخیر به‌خصوص در شمال به‌صورت محدود مورد استفاده قرار گرفته است؛ چراکه با راه‌اندازی شناورهای مسافربری میان بنادر اصلی و جزایر، زیرساخت ابتدایی برای استفاده از این مزیت فراهم شده است. آیا با بهره‌برداری از این مزیت توانسته‌ایم سهم قابل توجهی از تولید ناخالص بخش گردشگری را محقق کنیم؟ ازاین‌دست سؤالات، بسیار می‌توان مطرح کرد که نشان می‌دهد ما در استفاده از مزیت دریا موفق بوده‌ایم یا نه.

مقایسه با همسایگان نیز می‌تواند شاخصی برای ارزیابی میزان استفاده از مزیت‌ها باشد؟

کاملا. به‌طور مشخص می‌توان شکوفایی بندر جبل علی در امارات را به‌عنوان یک نماد ملموس مطرح کرد. سؤال این است که بنادر امارات شلوغ‌تر هستند یا ایران؟ بندر جبل علی در حالی به هاب توزیع کالا در منطقه تبدیل شده که مزیت جغرافیایی این موضوع چه در مکران و چه در ورودی خلیج‌فارس متعلق به ایران بوده، اما به‌واسطه مغفول ماندن اقتصاد دریاپایه، این فرصت نصیب امارات شده است. به همین واسطه، ایران روی توسعه سواحل مکران و به‌طور خاص بندر اقیانوسی چابهار به‌عنوان هاب بالقوه ترانزیت و توزیع کالا تمرکز کرده است و درصورت فراهم شدن زیرساخت می‌تواند این مأموریت را به‌خوبی انجام دهد.

به‌جز حمل‌ونقل و ترانزیت که نمونه ملموسی از

اقتصاد دریاپایه است، چه مسائل دیگری را می‌توان در این موضوع برشمرد؟

این مثال‌ها درخصوص کشتی‌سازی، نفت، گردشگری و صنعت و... می‌تواند مصداق داشته باشد. اینکه ۲۰کشور توسعه‌یافته جهان (G-20) و اکثر شهرهای شلوغ و آباد جهان در سواحل مستقر هستند، یک شاهد عینی برای اهمیت اقتصاد آبی است، اما در ایران که سال‌های متمادی از اقتصاد دریاپایه غفلت شده و این موضوع حتی در فرهنگ نیز نهادینه شده، شهرهای آباد و بزرگ و مراکز جمعیتی نه‌تنها در کنار سواحل نیستند، بلکه در کویر متمرکز شده‌اند که هم کمبود آب دارند و هم بنا به ویژگی‌های کویر از محیط کسب‌وکار سخت‌تری برخوردار هستند. این در حالی است که اگر کلانشهرهای ما در کنار سواحل واقع می‌شد، ناخودآگاه کسب‌وکارها هم وابسته به دریا می‌شدند و اقتصاد دریاپایه بیشتر شکل می‌گرفت؛ ضمن اینکه بسیاری از مشکلات فعلی شهرنشینی نظیر کمبود آب، آلودگی هوا و چالش انرژی هم یا نبود یا به‌واسطه بهره‌مندی از مزیت‌های دریاپایه راحت‌تر قابل‌رفع بود.

چه چیزی باعث شده که تا این حد اقتصاد و فرهنگ ایران از دریامحوری دور بماند؟

دلیل اصلی، شکل نگرفتن تفکر اقتصاد دریاپایه است. در نتیجه، معماری ایرانشهر به سمتی رفته که شهرهای ما در کنار سواحل بنا نشوند و غالبا شهرها در مناطق داخلی کشور که دسترسی مناسب به آب و طبیعت داشته‌اند، بنا شده‌اند، اما با توسعه شهرنشینی و افزایش مشکلات، بازهم بر این رویکرد اصرار شده و امروزه حتی شهرهای جدید کشور نیز در همان مناطق کویری بنا می‌شوند که دیگر امکانات طبیعی و آب آنها قادر به جبران نیازهای جمعیت‌های میلیونی نیست. بیگانگی با اقتصاد دریاپایه به‌قدری است که حتی در مناطقی نظیر عسلویه که پایتخت پتروشیمی کشور است، گرچه صنایع با استفاده از مزیت دریا احداث شده‌اند، اما همچنان محل سکونت اصلی کارکنان و مهندسان این صنایع در همان شهرهای کویری باقی مانده است.

احداث صنایع دریامحور نظیر فولاد و پتروشیمی در مرکز کشور به بهانه حفاظت از آنها در مقابل حملات احتمالی دشمنان چقدر در مهجور ماندن اقتصاد دریاپایه سهیم است؟

این موضوع حتی اگر زمانی قابل توجیه بوده، الان توجیهی ندارد؛ به‌خصوص اینکه احداث برخی صنایع آب‌بر و دریاپایه در نقاط مرکزی در همین سال‌های اخیر اثبات می‌کند که چنین بهانه‌ای نه برای حفظ امنیت صنایع، که ناشی از یک تفکر غلط بوده است که معتقد بودند مثلا ایجاد پتروشیمی یا پالایشگاه در یک منطقه، موجب آبادانی آنجا می‌شود؛ این در حالی است که عقل سلیم نمی‌پذیرد مثلا جنوب ایران تا تهران لوله‌کشی شود تا نفت به پایتخت برسد و آنجا پالایشگاه احداث شود؛ درحالی‌که می‌توان همان پالایشگاه را با هزینه کمتر در جنوب احداث و فرآورده آن را به محل مصرف ارسال کرد. ازاین‌رو به‌نظر من نگاه در احداث صنایع بدون توجه به مزیت‌های دریاپایه صرفا امنیتی نبوده و وزن اصلی به همان دیدگاه غلط آبادانی منطقه‌ای اختصاص داشته است. شواهد هم موجود است؛ مثلا وقتی ما خودروسازی مونتاژکار احداث می‌کنیم و قطعات خودرو را از سایر کشورها به بنادر جنوبی می‌آوریم، چرا باید خودروسازی را به‌جای مناطق ساحلی کشور، در تهران یا سایر مناطق فاقد مزیت مستقر کنیم؟

اگر قرار باشد یک آرمان‌شهر دریاپایه مثلا در منطقه مکران احداث شود، نقشه راه آن چیست؟

اول باید به این واقعیت توجه کرد که فقط وقتی زیرساخت مورد نیاز برای زندگی در یک منطقه فراهم شود، زندگی اجتماعی به شکل مطلوب در آن منطقه شکل خواهد گرفت و وقتی این زیرساخت‌ها فراهم نشود زندگی هم شکل نمی‌گیرد؛ مگر به‌اجبار و با کیفیت نازل. مثلا اگر ما می‌خواهیم نمادی از اقتصاد دریا محور را در سواحل مکران ایجاد کنیم و یک کانون جمعیتی را به این منطقه سوق دهیم، ابتدا باید در این منطقه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی نظیر ریل، فرودگاه و بندر و زیرساخت‌های مورد نیاز برای زندگی مانند بیمارستان، تفرجگاه و... را فراهم کنیم تا جمعیت با یقین به‌وجود امکانات مکفی در این منطقه مستقر شود. این کاری است که در دنیا انجام می‌شود. در حقیقت ما نمی‌توانیم دورنمای خوبی برای توسعه مکران ترسیم کنیم و انتظار داشته باشیم ابتدا جمعیت در این منطقه متمرکز شود و بعد زیرساخت‌ها را به فراخور نیاز جمعیت و به تکافوی منابع فراهم آوریم. مطمئنا وقتی بهترین راه‌آهن، فرودگاه، مدرسه، بیمارستان، تفرجگاه و... در شهری مثل چابهار ایجاد شد، آنجا به یک مقصد مطلوب و جذاب برای مهاجرت داخلی و انتقال کانون‌های جمعیتی کشور تبدیل خواهد شد.

چرا تاکنون چنین نقشه راهی را اجرایی نکرده‌ایم؟

ما راهبرد توسعه اقتصاد دریامحور را جدی نگرفته‌ایم و به همین دلیل همه حاضر هستند در تهران بمانند و شلوغی، ترافیک، آلودگی هوا و... را تحمل کنند و فرسوده شوند، اما تهران را ترک نکنند؛ چرا؟ به‌دلیل اینکه در تهران همه امکانات مهیاست و اگر از آنجا خارج شوند، باز هم برای بسیاری از امور باید به آنجا برگردند. عکس این قضیه را در شهرهای ساحلی و به‌خصوص در سواحل مکران و چابهار شاهد هستیم که نیازهای آموزشی، بهداشتی، درمانی و تفریحی مورد نیاز جمعیت وجود ندارد و بسیاری ترجیح می‌دهند در این مناطق ساکن نشوند یا حتی از آنجا مهاجرت کنند. این در حالی است که با توجه به جمیع چالش‌های کشور، اقتصاد ایران ناچار به کوچ از کویر به دریاست و در حقیقت میانبر رفع بسیاری از چالش‌های فعلی کشور از مسیر توجه به اقتصاد دریاپایه و تحقق توسعه اقتصادی از این مسیر است.

با توجه به مسائلی که ما در حوزه جذب سرمایه‌گذاری خارجی و به‌خصوص مالکیت خارجی‌ها در حوزه املاک داریم، چگونه می‌توان یک آرمان‌شهر دریاپایه را بدون سرمایه‌گذاری خارجی و تحمیل بار مالی به دولت ایجاد کرد؟

ما در سواحل جنوبی کشور مزیت‌های نسبی فراوانی نظیر نفت، گاز، معدن و حمل‌ونقل داریم و شرایط برای احداث مجتمع‌های بزرگ پتروپالایشی، فولادی و صنایع مختلفی نظیر خودروسازی، لوازم‌خانگی و... داریم. در کشور هم شرکت‌های بزرگی در فولاد، معدن، پتروشیمی، خودرو، لوازم‌خانگی و... فعال هستند که می‌توانند از این مزیت‌ها بهترین استفاده را ببرند. دولت می‌تواند بعد از تدوین یک طرح جامع برای توسعه این مناطق و ایجاد مراکز جمعیتی جدید، این شرکت‌ها را مکلف کند که در قالب این طرح جامع، بهترین زیرساخت‌های مورد انتظار را در این مناطق احداث کنند. در این شرایط، شرکت‌های بزرگ به‌جای اینکه دفاتر، بیمارستان‌ها، باشگاه‌ها و سایر امکانات خود را در تهران احداث و متمرکز کنند، مکلف می‌شوند اینها را درجایی متمرکز کنند که مزیت‌های آن برای فعالیت اقتصادی آنها بیشتر است. توسعه دوبی در امارات یا احداث شهر نئوم در ساحل دریای سرخ در شمال غربی عربستان سعودی، همه با چنین نقشه راهی انجام شده و منابع آن نیز از طریق سرمایه‌گذاران خارجی و شرکت‌های بزرگی که می‌توانند در این کار ذی‌نفع باشند، تأمین شده است. فقط فراموش نکنیم که پیش از هر کاری، باید از قبل الزامات آن را فراهم کنیم؛ مثلا اگر قرار است چابهار به شهر آباد و پرجمعیت در سواحل مکران تبدیل شود که فرضا یک‌میلیون نفر جمعیت را در خود جای دهد، از همان ابتدا باید سرانه آموزشی، بهداشتی، تجاری، انتظامی و... را پیش‌بینی کرده و تأمین اعتبار مورد نیاز آن را تضمین کنیم که چند سال بعد یک پروژه شکست‌خورده ناقص روی دست دولت و مردم نماند.

نکته

افزایش ترانزیت کالا از مسیر دریای خزر

استفاده از ظرفیت ترانزیت کالا از مسیر دریای خزر یکی از محورهای جدید در توسعه همکاری‌های ایران و روسیه است که در دیدار وزیر راه و شهرسازی با ایگور لویتین، دستیار ویژه رئیس‌جمهور روسیه مطرح شده است. میزبانی ایران از نخستین کشتی باری رورو روسیه پس از ۲۱سال در بندر نوشهر در کنار قراردادهای ایران و روسیه برای کشتی‌سازی در دریای خزر و توسعه حمل‌ونقل چندوجهی از مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، مؤثرترین جریانی است که می‌تواند افزایش ترانزیت کالا از مسیر خزر را محقق کند.

جهش ۱۰۰درصدی ظرفیت تجارت در بندر خرمشهر

با احداث ترمینال کانتینری جدید در بندر خرمشهر، ظرفیت اسمی این بندر برای تجارت و به‌خصوص صادرات کالاهای یخچالی و فسادپذیر به حوزه خلیج‌فارس ۲برابر افزایش یافته است. نورالله اسعدی، مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر می‌گوید: ترمینال کانتینری بندر خرمشهر به‌صورت شبانه‌روزی فعال است و ظرفیت تخلیه تمام شناورهای ورودی بین‌المللی را داراست. یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های ایجادشده مربوط به کانتینرهای یخچالی با ظرفیت ۵۰۰پلاک است که صادرات سالانه ۵۰۰هزار TEU کانتینر را پشتیبانی می‌کند.

رکوردشکنی گردشگری دریایی در سال جدید

در تعطیلات ابتدای سال ۱۴۰۲، بیش از ۶میلیون و ۲۰۰هزار سفر دریایی به ثبت رسیده که این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از رشد ۱۲درصدی حکایت دارد. براساس آمارهای وزارت راه و شهرسازی، از مجموع مسافران دریایی کشور در ایام نوروز، بیش از ۳میلیون و ۴۰۰هزار نفر با شناورهای مسافری و بیش از ۲میلیون و ۸۰۰هزار نفر نیز با شناورهای تفریحی سفر کرده‌اند. از نکات قابل توجه در رکوردشکنی گردشگری دریایی این است که بندر چابهار با راه‌اندازی نخستین شناور گردشگری دریایی توانسته است افزایش ۴۹درصدی گردشگر را ثبت کند.

یادداشت
محمود الهی
روزنامه‌نگار

تحقق رؤیای توسعه ایران با اقتصاد آبی

اقتصاد دریامحور، اسم رمز توسعه سریع ایران و جهش تولید ناخالص داخلی است و می‌تواند کلید حل بسیاری از مشکلات کشور نظیر تنگنای معیشتی مردم، بی‌کاری، کمبود آب و چالش انرژی باشد. این مقوله در سال‌های اخیر با تأکید مقام معظم رهبری بر توسعه سواحل مکران برجسته‌تر شده است و گستره‌ای فراتر از حمل‌ونقل، شیلات و گردشگری دریایی را دربرمی‌گیرد و می‌تواند راهبرد توسعه اقتصادی ایران در سال‌های پیش رو باشد.

ایران با ۵۸۰۰کیلومتر نوار ساحلی در شمال و جنوب و بیش از ۲,۲هزار کیلومترمربع جزایر مسکونی و غیرمسکونی، ظرفیت‌های بی‌بدیلی برای توسعه دریامحور دارد؛ اما دریغ که در طول سالیان گذشته باوجود تأکیدات سیاستگذاران و مقام معظم رهبری، همچنان این مسئله به جایگاه شایسته نرسیده است. البته این موضوع، در دولت سیزدهم بار دیگر مدنظر سیاستگذاران قرار گرفته و می‌توان امیدوار بود که با تبیین چرایی اهمیت اقتصاد دریامحور، مقدمات بهره‌برداری از ظرفیت‌های این حوزه نیز فراهم آید.

اقتصاد دریامحور که چند سالی با ابعاد گسترده‌تر وارد ادبیات اقتصادی ایران شده، در دنیا با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy شناخته می‌شود و شامل استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد تولید ناخالص داخلی می‌شود که در دل آن ضمن ایجاد اشتغال و بهبود وضعیت معیشتی مردم، امکان رفع چالش‌های بزرگی نظیر کمبود آب و انرژی نیز فراهم می‌آید. به‌عبارت‌دیگر، اقتصاد دریا، بسیار فراتر از مواردی نظیر شیلات، حمل‌ونقل و گردشگری دریایی است که در برخورد اول به ذهن می‌آید و بهره‌برداری از آن نیازمند ایجاد، حمایت و توسعه صنایع مرتبط با دریا اعم از حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبزی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست هواشناسی و معدنکاری دریایی و... است. از منظر اقتصادی، اقتصاد دریامحور، یک راهبرد اساسی توسعه‌ای، کنش‌گرا و تحول‌آفرین است که نهادها و سازمان‌های زیادی را درسطوح بالا درگیر می‌کند و ضمن اینکه با موضوعات مختلف توسعه‌ای و حاکمیتی نظیر جمعیت‌پذیری، ارتباطات و ایجاد زیرساخت‌ها، ارتباط تنگاتنگی دارد، محرک جدی برای به‌کارگیری و راه‌اندازی صنایع و اشتغال در دریاها و سواحل است. درشرایط فعلی که کشورمان در حوزه‌های آب، انرژی، شهرنشینی، اشتغال و صنایع آب‌بر با مشکلات و چالش‌های جدی روبه‌روست، یکی از شاهراه‌های بیرون از وضعیت موجود، توجه به اقتصاد دریامحور است. سال گذشته، مرکز پژوهش‌های مجلس، گزارشی در مورد اقتصاد دریامحور منتشر کرد که در بخشی از آن اظهار شده بود: «اگر امروز تصمیم بگیریم که ۱۰۰موضوع و اقدام اساسی در فرایند توسعه کشور فهرست شود و از بین آنها ۵۰موضوع مهم‌تر انتخاب شده و درنهایت ۵ موضوع کلیدی و جدی به‌عنوان موضوعات اصلی مدنظر قرار گیرد، بدون شک موضوع توجه به اقتصاد دریامحور و در صدر آنها توسعه سواحل مکران در فهرست پنج‌گانه نهایی قرار خواهد گرفت. این در حالی است که ایران به‌عنوان یک کشور دریایی با ۵۸۰۰کیلومتر نوار ساحلی، ۲۷۰۰کیلومتر مرز دریایی و بیش از ۲,۲هزار کیلومتر جزایر مسکونی و غیرمسکونی، عملا یک کشور دریایی محسوب می‌شود و ظرفیت‌های بی‌بدیلی برای توسعه دریامحور دارد؛ اما در عمل، میزان استفاده از این نعمت خدادادی به محدوده‌های شهری و روستایی و تأسیسات بندری و نظامی ختم شده که درمجموع حدود ۵درصد از ظرفیت سواحل کشور را به‌خود اختصاص می‌دهند و همچنان حدود ۹۵درصد از ظرفیت دریایی کشور مورد توجه قرار نگرفته است.» براساس آمارهای جهانی، کشورهایی نظیر ویتنام و چین بیش از ۵۰درصد از تولید ناخالص ملی خود را به اقتصاد دریا گره زده‌اند؛ اما ایران، در بهترین وضعیت حدود ۱۰درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به ظرفیت‌های این حوزه، رقم بسیار اندکی است. طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، ایران بدون احتساب منابع نفتی و گازی، حدود یک درصد از اقتصاد دریایی دنیا را به‌خود اختصاص داده و با احتساب منابع نفتی و گازی، این رقم به حدود ۲,۵درصد می‌رسد؛ درحالی‌که ازنظر پتانسیل استفاده از اقتصاد دریا، ایران از بین ۱۸۴کشور در رتبه چهلم قرار دارد. یکی از نمادهای مغفول ماندن اقتصاد دریامحور در ایران، این است که در ۷استان ساحلی که ۲۵درصد مساحت کشور را به‌خود اختصاص می‌دهند، فقط ۱۰درصد جمعیت سکنی دارند و مابقی جمعیت باوجود چالش‌های قابل‌توجه در حوزه‌های زیست‌محیطی، آب، انرژی و اشتغال، در استان‌های غیرساحلی سکنی داده شده‌اند. این در حالی است که بررسی تجربیات گذشته از فراهم بودن زمینه برای استفاده از ظرفیت‌های اقتصاد دریا با تغییر سیاست‌های جمعیتی حکایت دارد به‌گونه‌ای که با ایجاد بندر شهید رجایی، جمعیت بندرعباس و به‌طور کلی استان هرمزگان دوبرابر شد و پس‌ازآن با اضافه شدن صنایع مادر در بندرعباس مانند صنایع پتروشیمی، آلومینیوم، کشتی‌سازی، فولاد و سیمان، جمعیت این محدوده به بیش از ۵ برابر رسیده است. البته تجربه تقریبا ناموفق منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس در عسلویه نیز وجود دارد که نشان می‌دهد پیش از طراحی و اجرای سیاست‌ها، باید پیوست‌های زیست‌محیطی، کالبدی، اجتماعی و اقتصادی آن نیز سنجیده شود.