



## رتبه اول پای‌بندی به مقررات

گفت‌وگو با سیدعلی استیری؛ مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی

اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی با بخشی از وظایف این سازمان که با سازمان‌های بین‌المللی مرتبط است در تعامل است. در حقیقت این اداره به عنوان نماینده جمهوری اسلامی ایران در مجامع بین‌المللی حضور دارد. در آئین‌نامه تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی نیز الحاق به معاهدات بین‌المللی و ارتباط این سازمان با سازمان‌های بین‌المللی به عنوان جزئی از وظایف این سازمان درج شده است.

از اواخر دهه ۶۰ گروهی از کارشناسان خبره سازمان بنادر و دریانوردی به بررسی اسناد سازمان‌های بین‌المللی از جمله سازمان جهانی دریانوردی پرداختند.

با توجه به نتایج مثبتی که این گروه به دست آورد سازمان بنادر و دریانوردی توانست با حضور مثبت در سازمان جهانی دریانوردی در سه دوره پیاپی و متوالی به عضویت شورای IMO درآید و به دنبال این فعالیت‌ها اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی تأسیس شد. این اداره در حال حاضر وظایف متنوعی دارد که علی‌استیری مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی در این باره بیشتر توضیح می‌دهد.

## اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی چه وظایف و مسئولیت‌هایی بر عهده دارد؟

بخشی از وظایف این اداره بررسی و الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی است که منافع جمهوری اسلامی ایران در آنها وجود دارد. کشتیرانی در سطح بین‌المللی کاری نیست که بتوان مجزا از سایر کشورها انجام داد. اگر به کنوانسیون‌های روز دنیا ملحق نشده باشیم کشتی‌ها در بنادر خارجی قطعاً با مشکل مواجه می‌شوند. بنابراین بخش اصلی وظیفه این اداره کل بررسی اولیه و فنی کنوانسیون‌هاست. در ادامه پس از ترجمه تخصصی از کنوانسیون‌ها الحاق به آن به تصویب سازمان بنادر و دریانوردی رسیده و سپس از طریق وزارت راه و ترابری در هیئت دولت مطرح و به صورت لایحه به مجلس ارائه می‌شود. در هر یک از این مراحل دفاعیه‌ای از کنوانسیون یا لایحه‌ای که کنوانسیون در آن گنجانده شده است صورت می‌گیرد و پس از تصویب، لایحه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مورد نظر به سازمان جهانی دریانوردی منعکس می‌شود. این پروسه بسیار پیچیده بخش اعظم کار این اداره کل را به خود اختصاص می‌دهد. به طور متوسط الحاق به یک کنوانسیون از ابتدا تا انتها حدود سه سال زمان می‌برد.

علاوه بر این کنوانسیون‌ها در طول زمان دچار تغییراتی می‌شوند که ایران تا زمانی که عضو آن کنوانسیون‌هاست باید به تغییرات نیز ملحق شود. انجام این تغییرات مشابه الحاق به آنهاست اما روند کار نسبتاً آسان‌تر است.

## در حال حاضر ایران به چند کنوانسیون ملحق شده و نحوه حضور نمایندگان سازمان‌ها در این کنوانسیون‌ها چگونه است؟

جمهوری اسلامی ایران تاکنون به ۲۳ کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی پیوسته است یعنی تقریباً در تمام کنوانسیون‌های مهم IMO عضویت دارد. بنابراین ایران از جمله کشورهای عضو است که از لحاظ مقررات بین‌المللی به روز است و از این نظر رتبه اول در منطقه را دارد.

موضوع دیگر شرکت در اجلاس‌های بین‌المللی است. همان‌طور که می‌دانید کنوانسیون‌ها در یک فرایند طولانی مدت به لحاظ تغییرات فنی یا حقوقی در دنیا به وجود می‌آید. کنوانسیون‌ها ابتدا در اجلاس‌های سازمان‌های بین‌المللی از جمله IMO به صورت پیشنهاد به کشورها مطرح می‌شود و زمانی که حجم تغییرات فنی یا حقوقی افزایش پیدا کند به صورت کنوانسیون مطرح می‌شوند. اما پیش از آن در اجلاس‌های کمیته‌های اصلی و فرعی سازمان جهانی دریانوردی و سایر

## بخش اصلی وظیفه اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی بررسی اولیه و فنی کنوانسیون‌هاست.



سازمان‌های بین‌المللی دریایی پیشنهادهایی که از کشورهای مختلف مطرح شده، مورد بررسی قرار می‌گیرد و به عنوان تغییرات در کنوانسیون مورد نظر مطرح می‌شود. در صورتی که کنوانسیونی وجود نداشته باشد کمیته‌های کاری تشکیل و در مدت زمان طولانی به صورت کنوانسیون جدید مطرح می‌شود.

بخش دیگر کار این اداره کل شرکت در اجلاس‌های سازمان جهانی دریانوردی است. جلسات در طول سال برگزار است و تقریباً ۱۶ کمیته اصلی و فرعی در IMO وجود دارد که هر کدام کار خاصی را انجام می‌دهند. سازمان بنادر و دریانوردی کمیته‌هایی را در گذشته تشکیل داده است. فعالیت این کمیته‌ها در سال‌های اخیر به صورت مستمر ادامه دارد.

کارشناسان خبره‌ای از کلیه ارگان‌های دریایی کشور اعم از شرکت‌های کشتیرانی، مؤسسات رده‌بندی یا بخش صنایع دریایی کشور در جلسات این کمیته‌ها شرکت می‌کنند و موارد در دستور کار کمیته‌های اصلی و فرعی بررسی می‌شود. جلسات کمیته‌های اصلی و فرعی در مقر IMO از پنج روز تا دو هفته کاری به طول می‌انجامد. در حالت عادی این کمیته‌ها سالی یک جلسه برگزار می‌کنند اما زمانی که تغییرات خاصی در کنوانسیون‌ها مطرح باشد گاهی سالی دو بار جلسه گذاشته می‌شود.

## دیدگاه‌های کارشناسی چگونه به سازمان‌های بین‌المللی منتقل می‌شود؟

در مواردی که سازمان بنادر و دریانوردی



## جمهوری اسلامی ایران تاکنون به ۲۳ کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی پیوسته است.

نظراتی در خصوص کنوانسیون‌ها داشته باشد نظرات به صورت سند رسمی به IMO ارسال و پس از پایان جلسات کارشناسی ترکیب هیئت اعزامی به IMO مشخص می‌شود. این هیئت شامل کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی و کارشناسان سایر ارگان‌های دریایی که در تنظیم سند نقش داشته‌اند است.

بر اساس آمار، ایران در سال گذشته از نظر ارائه اسناد به سازمان جهانی دریانوردی جزو ۱۰ کشور برتر عضو این سازمان بوده است. این موضوع به ایران کمک می‌کند تا در تدوین کنوانسیون‌ها منافع ملی را مورد توجه قرار دهد. البته ایران می‌تواند در کمیته‌ها شرکت هم نداشته باشد همان‌طور که از ۱۶۹ کشور عضو IMO تنها ۲۰ تا ۲۵ کشور از نظر فنی و اسنادی در IMO فعال هستند.

## سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی چه نقشی در انجام ممیزی دارد؟

در حال حاضر ممیزی‌ها به صورت داوطلبانه انجام می‌شود و با اعلام آمادگی کشورها برای انجام این کار، یک هیئت ممیزی از IMO به کشورها مراجعه می‌کند و چگونگی اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی در کشور مورد نظر بررسی می‌شود. پس از بررسی نتیجه ممیزی‌ها به صورت محرمانه در اختیار کشور مورد نظر قرار می‌گیرد.

ایران جزو اولین کشورهای بود که داوطلب این کار شد. چند سال پیش دو گروه تشکیل شد و سه کشور در هر یک از این دو گروه قرار گرفته و یکدیگر را ممیزی کردند. ایران با سنگاپور و فرانسه در یک گروه قرار گرفت و ممیزی آزمایشی انجام شد. این کار بسیار به سازمان بنادر و دریانوردی کمک کرد به گونه‌ای که توانستیم نقاط قوت و ضعف خود را تشخیص داده سپس ممیزی‌های داخلی خود را آغاز کردیم.

در نامه‌ای که ماه گذشته به تصویب هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی رسید به صورت رسمی داوطلبی خود را برای ممیزی رسمی به IMO اعلام نمودیم. حدود یک سال و نیم تا دو سال دیگر نوبت ایران خواهد بود که از سوی IMO رسماً ممیزی شود. این ممیزی‌ها ما را در رسیدن به اهدافمان کمک می‌کند و در صورتی که نقاط ضعفی وجود داشته باشد که از دید سازمان بنادر و دریانوردی پنهان مانده باشد هیئت ممیزی مشکلات را یادآوری می‌کند.

موضوع دیگری که به صورت سیستماتیک و دائمی برنامه‌ریزی شده تشکیل دبیرخانه دائمی ارگان‌های دریایی کشور است.

سازمان بنادر و دریانوردی در طول سال ارتباطات کاری را با تمام ارگان‌ها دارد. با وجود این موضوع لزوم ایجاد دبیرخانه ارگان‌های دریایی



تشکیلاتی است که شورای IMO در آن قرار دارد. این شورا از کشورهای عضو تشکیل شده است و اگر این کشورها شرایط لازم را داشته باشند می‌توانند نامزد عضویت در شورا شوند. پس از اعلام داوطلبی در شورا، در یکی از اجلاس‌های مجمع عمومی سازمان جهانی دریانوردی که هر دو سال یک بار برگزار می‌شود، کشورهای داوطلب خود را به کشورهای دیگر معرفی می‌کنند. در این اجلاس‌ها رأی‌گیری می‌شود. معمولاً تعداد کشورهای داوطلب بیشتر از تعداد کشورهای مشخص شده در شورا است. بنابراین بر اساس رأی‌گیری که تعدادی از کشورها به حد نصاب عضویت در شورای IMO می‌رسند. یکی از مواردی که در رأی‌گیری‌ها مورد توجه قرار می‌گیرد ظرفیت و شرایط فنی و حقوقی لازم کشور داوطلب برای عضویت است. اما در زمان رأی‌گیری، این کار بر اساس ملاحظات سیاسی انجام شده و به شرایط لازم فنی و حقوقی و میزان فعالیت کشورها در IMO کمتر توجه می‌شود. نامزدی داوطلب برای انتخابات IMO فرایندی است که یک سال و نیم پیش از اعلام داوطلبی باید روی آن برنامه‌ریزی و کار شود. به همین منظور یک سال قبل مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نامزد شدن ایران در شورای IMO را تصویب کرد. ایران از جمله کشورهایی است

کشور بسیار احساس می‌شود. به همین منظور دستورالعمل و آئین‌نامه اجرایی این دبیرخانه نوشته شد. در حال حاضر دبیرخانه با ۹ گروه دائمی در محل سازمان بنادر و دریانوردی مستقر است و اهداف خاصی را دنبال می‌کند. به تازگی دو کمیته جدید به این کارگروه‌ها اضافه شده است. علاوه بر این مشکلات، معضلات و مواردی که مد نظر ارگان‌های دریایی است در کارگروه‌ها و کمیته‌ها بررسی و نتایج به اطلاع اجلاس سران ارگان‌های دریایی رسانده می‌شود. اجلاس سران ارگان‌های دریایی به صورت فصلی برگزار می‌شود. رویدادهای مهمی که قرار است در بخش دریایی کشور اتفاق بیفتد در جلسات دبیرخانه بررسی می‌شود سپس به تأیید سران ارگان‌های دریایی کشور می‌رسد، دوباره به دبیرخانه ابلاغ می‌شود و دبیرخانه موارد را پیگیری می‌کند. ایجاد دبیرخانه دائمی در راستای همکاری ارگان‌های دریایی کشور بسیار مؤثر بوده است.

**لطفاً در خصوص کاندید شدن ایران در شورای IMO در لندن توضیح دهید؟**

خوشبختانه جمهوری اسلامی ایران از جمله کشورهای منطقه خلیج فارس است که از ابتدای تأسیس IMO در سال ۱۹۵۸ به عضویت این سازمان درآمده و به وظایف خود نیز در حد یک کشور عضو عمل کرده است. سازمان جهانی دریانوردی دارای ساختار و

**ایران در سال گذشته از نظر ارائه اسناد به سازمان جهانی دریانوردی جزو ۱۰ کشور برتر عضو این سازمان بوده است.**

000

**سازمان بنادر و دریانوردی ایران پس از ۲ سال رسماً از سوی سازمان IMO ممیزی می‌شود.**

ایران در فرایند تهیه کنوانسیون‌ها نیز حضور دارد.

بسیاری از کشورهای عضو IMO در جلسات شرکت نمی‌کنند و هنگامی که یک کنوانسیون در IMO تصویب شد، در صورت تمایل به عضویت کنوانسیون‌ها در می‌آیند.

ایران با حضور جدی و چشمگیر در IMO می‌تواند نظرات خود را در حین فرایند تهیه یک کنوانسیون ارائه دهد. هیئت جمهوری اسلامی ایران از جمله هیئت‌هایی بوده که در تدوین کنوانسیون‌ها نظرات مؤثری ارائه داده است حتی در بازنگری بسیاری از کنوانسیون‌های موجود نیز مؤثر بوده است.

جمهوری اسلامی ایران از معدود کشورهایی است که در کمیته‌های مختلف IMO به نظراتش توجه می‌شود.

این فرایند یک فرایند سیستماتیک، بررسی شده و پیوسته است. با حضور مقطعی در اجلاس‌های IMO نمی‌توان در فرایند تصمیم‌گیری‌ها حضور مؤثری داشت.

### حضور در شورای IMO چه امتیازی برای کشورها محسوب می‌شود؟

حضور در این شورا اعتباری سیاسی برای کشورها دارد. در حال حاضر در این شورا عضویت نداریم ولی می‌توانیم در جلسات شورا شرکت کنیم و نظر بدهیم. کشورهای عضو شورا هستند اما در جلسات شورا صحبت نمی‌کنند اما متأسفانه

که شرایط فنی و حقوقی لازم برای عضویت در شورای IMO را دارد. کمیته‌ای مشترک با وزارت امور خارجه در این خصوص در سازمان مشغول فعالیت است. وزارت امور خارجه داوطلبی ایران برای عضویت در شورای IMO را به کشورهای که با ایران ارتباط دارند اعلام و درخواست کرده است که با توجه به قابلیت‌های ایران برای عضویت از کاندیداتوری ایران حمایت کنند. روابط سیاسی بین کشورها در این رأی‌گیری بسیار مهم است.

کشورها در سه گروه A، B و C در شورای IMO عضویت دارند. ایران در گروه C کاندید شده است. رقابت کشورها نیز در گروه C بیشتر است. کشورهای عضو گروه A و B تقریباً ثابت هستند.

### این گروه‌ها چه تفاوتی با یکدیگر دارند؟

در یکی از گروه‌ها کشورهایی که بیشترین ناوگان را از نظر تناژ داشته باشند عضو هستند. در گروه دیگر کشورهایی که بیشترین فعالیت یا نقش را در تجارت بین‌المللی دارند عضوند. با توجه به اینکه ایران از نظر تناژ ناوگان در منطقه اول است بین گروه B و C قرار می‌گیرد. تعداد کشورها در گروه B محدودتر، اما میزان رأی‌گیری خیلی فشرده‌تر است. در گروه C کشورهایی قرار دارند که جزو گروه A و B نیستند ولی بیشترین نقش را در تجارت بین‌المللی دریایی دارند. البته در این میان پوشش مناطق جغرافیایی نیز مهم است.

کشورهایی هستند که در طول سال فعالیت خاصی ندارند اما در زمان رأی‌گیری بیشترین رأی را می‌آورند بنابراین مسائل سیاسی بیشتر از فعالیت‌های فنی و حقوقی تأثیرگذار است.

### آیا می‌توان گفت کشورهای که ناوگان بیشتری دارند حضورشان در IMO مؤثرتر است؟

کشورهای فعال در کمیته‌های IMO اکثراً از کشورهای بلوک غرب هستند. البته هر یک از کشورهای عضو IMO از نظر حقوقی و بین‌المللی یک حق رأی دارند. اما از نظر فنی کشورهایی می‌توانند تأثیرگذار باشند که بتوانند در مباحث IMO مشارکت فنی بیشتری داشته باشند. قطعاً کشورهای بلوک غرب تاکنون به لحاظ تکنولوژیکی و حضور مداوم در IMO بیشترین سهم را داشته‌اند. این در حالی است که کشورهای در حال توسعه حضور جدی فنی و تکنولوژیکی در IMO نداشتند.

جمهوری اسلامی ایران تاکنون در حد و اندازه یک کشور عضو به وظایف خود عمل کرده است، اما حضور مؤثر در کمیته‌ها به ارزش‌های معنوی و فنی کشور عضو کمک می‌کند. به این ترتیب

ایران از جمله کشورهایی است که شرایط فنی و حقوق لازم برای عضویت در شورای IMO را دارد.



جمهوری اسلامی ایران تاکنون در حد و اندازه یک کشور عضو به وظایف خود عمل کرده است.



ایران با حضور جدی و چشمگیر در IMO می‌تواند نظرات خود را در حین فرایند تهیه یک کنوانسیون ارائه دهد.

000

ملاحظات غیرمنطقی سیاسی در سازمان‌های بین‌المللی وجود دارد و کشورها نیز از این امتیازات استفاده می‌کنند. در صورتی که ایران در کمیته‌های فرعی و تدوین کنوانسیون حضور فعال دارد و اکثر کنوانسیون‌های IMO را نیز پذیرفته است.

### برنامه‌های آینده سازمان بنادر و دریانوردی در این خصوص چیست؟

شعار ما تحکیم جایگاه حاکمیتی این سازمان در مجامع بین‌المللی است و تلاش شده در برنامه پنجمی که به دولت ارائه می‌شود سیاست‌های اجرایی بر مبنای تحکیم جایگاه حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی در مجامع بین‌المللی تنظیم شود. حضور دائمی و فعال در اجلاس‌ها و نظردهی در تدوین کنوانسیون‌های در دست بررسی از جمله ابزارهایی است که این سازمان را از اهرم‌های سیاسی بی‌نیاز می‌کند.

اگر این موارد به صورت مستمر ادامه پیدا کند در کنار فعالیت‌های سیاسی کشور جایگاه ایران مشخص خواهد شد و به شکل واقعی به حق قانونی خود دست پیدا خواهیم کرد.

**یکی از بحث‌های زیربنایی توسعه کشور در بخش دریایی توسعه دریامحور است. بفرمایید سازمان بنادر و دریانوردی در**

### این خصوص چه برنامه‌هایی دارد؟

در تمام دنیا شهرهای بزرگ کنار آبها ایجاد شده‌اند. بنادر بزرگ دنیا جزو شهرهای بزرگ دنیا هستند. اما متأسفانه در ایران مراکز جمعیتی، صنعتی و توسعه‌ای از دریا دور است. در حالی که از جنوب به آبهای آزاد و از شمال از دریای خزر بهره‌مند هستیم. اما از این ظرفیت‌ها استفاده مطلوبی نداشته‌ایم. به همین دلیل توسعه دریامحور بحث بسیار مفصلی است. بر اساس این طرح ابتدا ریشه‌های تاریخی شناسایی شده که به دوران استعمار در منطقه در دو قرن اخیر بازمی‌گردد.

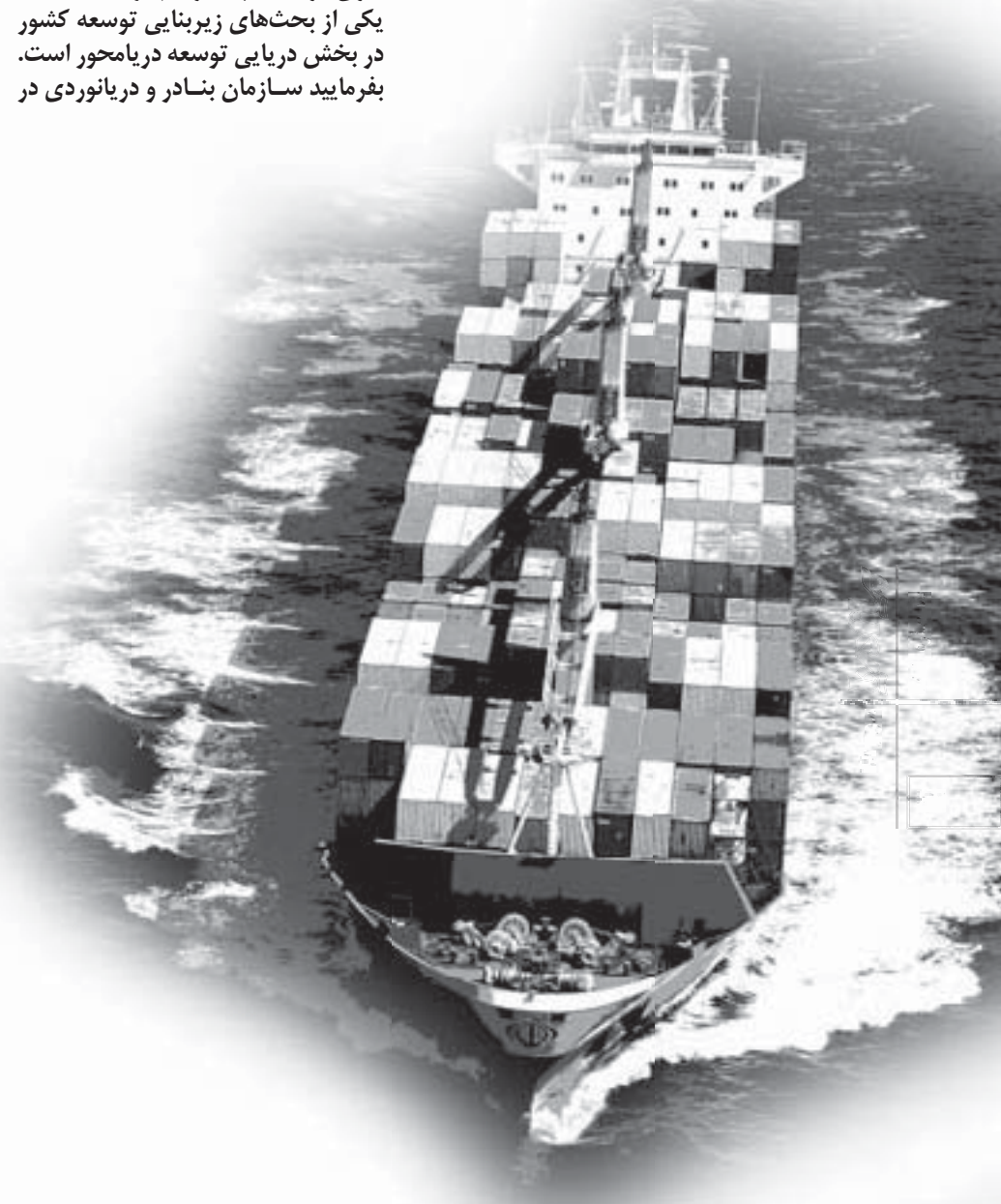
اگرچه افتخار جمهوری اسلامی ایران همواره این بوده که مستعمره هیچ کشوری نبوده اما از آنجایی که کشورهای استعماری در خلیج فارس و دریای عمان حضور داشته‌اند و ایران نیز از جمله کشورهای دارای تمدن قدیمی بوده است، کشورهای استعماری با توسعه ناوگان خود سعی کردند همواره ایران و ایرانی را از آب و دریا بترسانند. در احوالات شخصیت‌های بزرگ و شعراء همواره ترسی از دریا و آب وجود دارد بنابراین ابتدا باید این معضل فرهنگی را حل کرد سپس به دنبال توسعه دریامحور بود.

بحثی که در قالب همایش روز جهانی دریانوردی هم دنبال شد اشاعه فرهنگ دریایی است. فرهنگ دریایی یک شبه ایجاد نمی‌شود. انجام کار فرهنگی در درازمدت باید انجام شود. لازم است مسئولان کشور در برنامه‌ریزی‌های خود توسعه دریامحور را مورد توجه قرار دهند. در کنار فعالیت دبیرخانه ارگان‌های دریایی کشور تعامل با سه قوه یعنی دولت، مجلس و قوه قضائیه نیز انجام می‌شود. خوشبختانه این تعاملات در مجلس به نتیجه رسیده و فراكسیون دریایی در مجلس با عضویت ۸۰ نماینده تشکیل شده است. دستورالعمل و آئین‌نامه آن به تازگی به تصویب رسیده است.

بحث دیگر تشکیل کارگروه توسعه دریامحور در دولت است. پیشنهاد تشکیل کارگروه توسعه دریامحور در دولت به وزارت راه ارائه شده تا لوایح، قوانین، مقررات و پیشنهادات مربوط به بخش دریایی به خصوص در بحث توسعه دریامحور مورد توجه ویژه و خاص قرار گیرد.

توسعه دریامحور یک توسعه جامع است به عبارتی سواحل باید از نظر امکانات شهری و زیستی جزو نقاط جذاب از نظر پذیرش جمعیت باشند.

در بنادر که جزو سرزمین اصلی هستند هنوز معضلاتی وجود دارد این مشکلات در جزایر که از سرزمین اصلی دور هستند و فاصله فیزیکی وجود دارد بیشتر است. در کنار ایجاد جذابیت باید تردهای دریایی مرتب و منظمی را نیز برای رفع نیازهای روزمره ایجاد کرد.



پیشنهاد تشکیل کارگروه توسعه دریامحور در دولت به وزارت راه ارائه شده تا لوایح، قوانین، مقررات و پیشنهادات مربوط به بخش دریایی به خصوص در بحث توسعه دریامحور مورد توجه ویژه و خاص قرار گیرد.

000

برنامه مدونی برای توسعه جزایر وجود ندارد.

بومی ساکن بودند. بنابراین برنامه مدون و خاصی برای توسعه جزایر وجود نداشت. شاید اکنون در جزایر کار هم انجام می‌شود اما برنامه مدونی برای توسعه جزایر وجود ندارد.

برای هر یک از جزایر با توجه به موقعیت و ظرفیت‌هایی که دارند باید برنامه توسعه‌ای خاصی وجود داشته باشد. جزیره‌ای مانند قشم جمعیت بسیار خوبی دارد. در موقعیت بسیار خوبی هم قرار گرفته اما در همین جزیره الگویی اجرا می‌شود که در جزیره دیگری مطرح بوده و در این جزیره کپی شده است. در صورتی که هر جزیره‌ای باید بنا به شرایط خاص جغرافیایی، امکانات و ظرفیت‌های جمعیتی خاص خود توسعه پیدا کند.

توسعه دریامحور باید به صورت کلی دیده شود و در بطن آن جزیره هم مورد توجه قرار گیرد. در کل در خلیج فارس جزایر زیادی وجود دارد که ۹۰ درصد آنها در آبهای تحت حاکمیت ایران قرار دارند. اما سؤال اینجاست که چه اندازه از این جزایر استفاده استراتژیک شده است؟ کارهای زیادی صورت گرفته اما باید این کارها سیستماتیک و برنامه‌ریزی شده باشد. در فرایند توسعه دریامحور باید جمعیت، کارهای عمرانی، فرهنگی، سیاسی و... در نظر گرفته شود.

## بحث توسعه صنعتی در توسعه دریامحور چه جایگاهی دارد؟

ابتدا باید توسعه دریامحور مورد توجه قرار گیرد. هر گاه سخن از توسعه می‌شود همه به توسعه صنعتی و کشاورزی توجه دارند. باید در آمایش سرزمین توسعه دریامحور وزن مناسبی داشته باشد.

در سه دهه قبل، اسکله‌ای در بندرعباس برای صادرات فولاد ساخته شد و قرار بود کارخانه فولاد هم در بندرعباس ساخته شود. اسکله ساخته شد، تأسیسات بارگیری سنگ آهن و کک ایجاد شد اما متأسفانه بنا به دلایلی کارخانه فولاد در جای دیگری تأسیس شد زیرا توسعه دریامحور مد نظر نبود. اکنون برای صادرات محصولات فولادی فاصله فیزیکی موجود هزینه مضاعفی را ایجاد می‌کند و قیمت رقابتی را افزایش می‌دهد در حالی که اگر همین کارخانه در کنار دریا قرار می‌گرفت، علاوه بر اشتغال مردم بندرعباس این شهر توسعه نیز پیدا می‌کرد و قیمت تمام شده محصولات فولادی برای صادرات رقابتی‌تر از وضعیت فعلی می‌شد.

با این تفاسیر وضعیت جزایر مشخص است. پیش از انقلاب اسلامی تنها دو یا سه جزیره نفتی مورد توجه بودند. در سایر موارد در جزایر تنها مردم

