اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۲۵ خرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۷۸

ادبیات دریا

فیروزکوه رتبه نخست پرورش ماهیان سردابی استان تهران را دارد

سرپرست سازمان جهاد کشاورزی استان تهران با با اشاره به ٤٦ مزرعه پرورش ماهی در شهرستان فیروزکوه گفت: این شهرستان سال گذشته رتبه نخست پرورش ماهیان سردابی استان تهران را با تولید یکهزار و ۵۰۰ تن ماهی قزل آلا کسب کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، سعید پازوکی اظهار داشت: در سال گذشته شهرستان فیروزکوه هزار و ۵۲۵ تن تولید ماهی قزل الا داشته است، که رتبه اول تولید ماهیان سردابی را به خود اختصاص داده است.وی با اشاره به اینکه شرایط آب وهوایی واقلیم شهرستان فیروز کوه باعث تبدیل شدن این شهرستان به قطب توسعه ابزی پروری استان تهران شده، افزود: در سال گذشته از مزارع این شهرستان که واردات تخم چشم زده ماهی قزل الا از کشورهای اسپانیا وفرانسه برای تبدیل به بچه ماهی و توزیع در سطح مزارع استان داشتند.سرپرست سازمان جهاد کشاورزی استان تهران ادامه داد: بیش از ١٤ میلیون تخم چشم زده واردتی در سطح مزارع پرورش ماهی شهرستان و استان توزیع شده است که ظرفیت مزارع پرورش ماهی در شهرستان فیروزکوه بیش از این مقدار بوده است.به گفته وی شرایط تحریم و واردات شرایطی را بوجود آورد که مزارع شهرستان فیروزکوه کمتر از ظرفیت تولید کنند. شهرستان فیروز کوه با جمعیت سیال ۵۰ تا ۱۵۰ هزار نفر در فصول مختلف سال در شرق پایتخت قرار دارد. سرپرست سازمان جهاد کشاورزی استان تهران گفت: ۲۵ واحد تولیدی دام و طیور شهرستان دماوند به شعب بانک کشاورزی برای دریافت تسهیلات دامدار کارت معرفی شدند. در راستای اجرای طرح مردمی‌سازی و توزیع عادلانه یارانه‌ها و حمایت از تولید کنندگان، ۲۵ واحد تولیدی دام و طیور شهرستان دماوند به شعب بانک کشاورزی برای دریافت تسهیلات دامدار کارت و ثبت نام در سامانه سیتا معرفی شدند. بانک کشاورزی پس از معرفی متقاضیان از سوی اداره جهاد کشاورزی دماوند به شعب این بانک تسهیلات یارانه‌دار خرید نهاده‌های دامی را به واحدهای دامداری در قالب دامدار کارت با نرخ سود ۱۰ درصد پرداخت می‌کند. مدیر جهادکشاورزی رباط کریم از تخریب ساخت و سازهای غیرمجاز در این شهرستان خبر داد و افزود: ۱۲۰هزارمترمربع از اراضی زراعی و باغی رباط کریم آزادسازی شد. علی عباسی گفت: با اخذ دستور دادستان شهرستان مبنی بر اعمال تبصره ۲ ماده ۱۰ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغی و با حضور نماینده دادستان، کارکنان جهاد کشاورزی، یگان انتظامی وکارکنان شهرداری، ۱۳۵مورد تغییر کاربری غیرمجاز اراضی کشاورزی شامل (دیوارکشی، بنا، محوطه سازی، کانکس و استخر) در اراضی روستای کیکاور و الارد شهرستان رباط کریم تخریب شد.

محل و تجهیزات جمع آوری رسوبات لایروبی خور بندر ریگ گناوه آماده شد

بخشدار ریگ گناوه گفت: در اجرای فاز اول طرح جامع توسعه این بندر، محل (دایک)، تجهیزات و امکانات لازم برای جمع آوری گل و لای پروژه لایروبی خور این بندر فراهم و آماده شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، ضرغام محمدی افزود: در بازید صورت گرفته از محل کارگاه پروژه، ۲ دستگاه بولدوزر از ظرفیت داخلی و تجهیزات لازم برای عملیات آماده سازی دایک و جمع آوری گل ولای استحصال شده از خور تامین شده است.وی اظهارداشت: حجم جمع آوری رسوبات لایروبی فاز اول خور در دایک ۳۰۰ هزار مترمکعب و در محدوده ای به وسعت حدود پنج هکتار پیش بینی شده است. محمدی گفت: براساس هماهنگی به عمل آمده از طریق دستگاه‌های ذیربط، ضمن فراهم بودن امکان تردد شناورها در طول اجرای طرح، خللی در زمینه پهلوگیری شناورها و تخلیه کالا ایجاد نخواهد شد.بخشدار ریگ افزود: برای اجرای پروژه توسعه امور بندری ۸۰۰میلیارد تومان اعتبار برآورد شده که تاکنون ۲۰۰ میلیارد تومان برای فاز اول لایروبی خور (آبراه دریایی)، اختصاص یافته است.وی بیان کرد: خور این بندر به علت لایروبی نشدن چندین ساله، علاوه بر اینکه پهلوگیری شناورها را با مشکل جدی مواجه کرده موجب تاخیر در تخلیه کالاها و خسارت بر شناورها می‌شود.محمدی اظهارداشت: هم اینک ورود شناورها به محل لنگرگاه و اسکله تخلیه کالا تا زمانی که لایروبی نشده به سختی و تنها در زمان مد دریا و در یک باریکه‌ای که ایجادشده امکان پذیر است و هنگام جزر انجام نمی‌شود.بخشدار ریگ گفت: از دیگر مشکلات بندری، پایین بودن سطح ایمنی محدوده آن از جمله نبود تجهیزات کافی اطفای حریق و استقرار مخازن ذخیره آب متناسب با تعداد موتور لنج ها است که در صورت بروز آتش سوزی تعداد زیادی از موتورلنج‌ها و اموال موجود طعمه حریق خواهد شد.طرح جامع توسعه بندرریگ در سه فاز و به مدت ۱۵ سال اجرایی خواهد شد. احداث اسکله تجاری، لایروبی موقت کانال و مسیر دسترسی، احداث دایک استحصال اراضی به طول ٦٨٥ متر، لایروبی کانال ناوبری، حوضچه و پای اسکله، تغییر مسیر رودخانه سیلابی رودشور، زیرسازی و بهسازی جاده دسترسی موجود، معابر داخلی، دروازه محدوده گمرکی و دیوارکشی پیرامونی و تاسیسات عمومی از عمده برنامه‌های فاز اول این طرح است.آماده سازی اراضی موردنیاز، برج کنترل ترافیک دریایی، احداث معابر داخلی، اطاله تله رسوب گیر بازوی محافظ غربی به طول ۱۵۰ متر، اسکله جستجو و نجات دریایی به همراه بازوی دسترسی، احداث بازوی سنگی محافظ شرقی، یک باب سوله انبار، ساختمان های اداری و گمرک، ساختمان آتش نشانی و تاسیسات عمومی جزو مرحله دوم و احداث اسکله تجاری، آماده سازی اراضی موردنیاز، ساختمان های خدمات عمومی و رفاهی، بهداری(اورژانس سوانح)، ادارات داخلی بندر شمال قرنطینه، استاندارد و ایمنی، پد بلاگرد، فضای سبز و تاسیسات عمومی آب، برق، فاضلاب و مخابرات در فاز سوم توسعه بندرریگ طراحی و پیش بینی شده است.

مدیرعامل صدرا

نفتکش افراماکس ۳ و ۴ چهار ساخته می شود

مدیرعامل شرکت صنایع دریایی ایران گفت: این شرکت نفتکش های افراماکس سه و چهار را برای نقش آفرینی بیشتر در عرصه جهاد خودکفایی و صادرات می سازد.به گزارش اقتصادسرآمد، علی زارعی در حاشیه برگزاری دوازدهمین نمایشگاه صنایع دریایی و دریانوردی کیش در پاسخ به سوال ایرنا اظهار داشت: این شرکت تا کنون توانسته ۲ نفتکش افراماکس را تحویل مشتری بین المللی خود بدهد و هم اکنون ساخت سومین و چهارمین فروند این کشتی نیز در حال اقدام است.وی افزود: هم اکنون سومین کشتی افراماکس در در مرحله برش و مونتاژ ورق های فولادی است و خرید و کار مهندسی آن نیز از ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی برخوردار است.مدیرعامل شرکت صنایع دریایی ایران اظهار داشت: این شرکت با اتکا به توانمندی متخصصان داخلی توانسته در پنج دهه فعالیت خود در صنایع فراساحل تجربیات موفقی را کسب کند و در این راستا از شرکت های مختلف کشور و مشتریان بین المللی جهت استفاده از این توانمندی ها دعوت می کند.وی افزود: اقتصاد دریا محور می تواند مهمترین محور توسعه کشور باشد و شرکت صدرا به عنوان یک شرکت دانش بنیان علاوه بر اینکه در تلاش است بتواند سهمی در رفع چالش های پیش روی کشور بردارد از ایده های سایر شرکت های دانش بنیان کشور برای پیشبرد اهداف جمهوری اسلامی استقبال می کند.

چرا کشتی باعظمت افراماکس بدون مراسم باشکوه ملی آب اندازی شد؟ «اقتصاد سرآمد» بررسی می کند

جشن بزرگ دریایی که برگزار نشد!

گروه اقتصاد دریایی -محمد مونسان

- کشتی های اقیانوس پیما بزرگترین سازه های متحرک ساخته شده به دست بشر بر روی کره زمین هستند. کشتی های افراماکس ساخته شده در شرکت صدرای بوشهر نیز بزرگترین مصنوعات مهندسی متحرک در تاریخ ایران هستند. طبق روال رایج و مرسوم در دنیا، مراسم آب اندازی این کشتی می توانست با حضور عامه مردم و به صورت یک جشن ملی برگزار شود که موجب تقویت اعتماد به نفس و انگیزش غرور ملی در جوانان و نوجوانان ایرانی شود. مراسمی که سال های طولانی است که به دلیل اهمال مدیران مربوطه برگزار نمی شود!

به گزارش اقتصاد سرآمد، محمد مونسان عضو هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران در یادداشتی تامل بر انگیز به اقتصاد سرآمد نوشت: دومین فروند از کشتی های افراماکس در شرکت صدرای بوشهر برای کشور ونزوئلا ساخته شد. این کشتی به قدری عظیم است که شبیه یک جزیره شناور است و بزرگترین سازه متحرکی است که در کل تاریخ ایران ساخته شده است. این نفتکش به طول ۲۵۰ متر، عرض ٤٤ متر و ارتفاع ۲۱ متر ساخته شده و دارای آبخور ١٤.٨ متر و تناژ سبک (وزن بدنه فولادی و ماشین آلات) ۲۱ هزار و ۲۰۰ تن است و هرکدام گنجایش حمل ۱۱۳ هزار تن نفت خام را دارند یعنی تناژ کل کشتی در حالت بارگیری کامل حدودا برابر ۱۳۵ هزار تن است. به گفته سازندگان این کشتی، در ساخت آن ۳۲۸ کیلومتر جوشکاری، ٥٦ کیلومتر لوله کشی، ۱۰٦ کیلومتر کابل کشی انجام شده و وزن ماشین آلات آن نیز ۳ هزار و ٦٦۰ تن است. عظمت این کشتی به حدی است که توسط تصاویر ماهوارهای براحتی قابل رویت است. جهت درک ابعاد و عظمت این کشتی باید مقایسه نمود که تناژ یک لنج باری چوبی بین ۱۰۰ تا ۷۰۰ تن است. پس از درک عظمت و ابهت ساخت این کشتی، سئوال مهمی که پیش می آید این است که چرا این سازه باعظمت بدون یک مراسم باشکوه ملی آب اندازی شد؟ مگر چند نمونه از این مصنوعات خارق العاده در طول تاریخ ایران ساخته شده؟ مگر این کشتی بزرگترین سازه متحرک ساخته شده در تاریخ ایران نیست؟ چرا در حد و اندازه عظمت این کشتی به آن توجه نشد؟ همه کشورهای دریایی مطرح دنیا برای آشنا کردن مردم عادی با فرهنگ دریایی، مراسم افتتاح پروژه های بزرگ دریایی به خصوص مراسم آب اندازی کشتی های تجاری و حتی نظامی را بسیار باشکوه و مجلل و با حضور مردم عادی و همچنین خانواده پرسنل شاغل در آن شرکت، سازمان یا کارخانه برگزار می کنند. شکوه و عظمت این مراسم چند ساعته به طورعمیقی باعث تقویت فرهنگ دریایی در بین مردم یک کشور می شود و عامه مردم، صنعت دریایی را مترادف با شکوه و افتخار کشور خود می دانند. زیباترین جشن های دریایی را می توان در مراسم آب اندازی کشتی ها مشاهده کرد. مردم از نزدیک، عظمت یک کشتی را می بینند و حس می کنند و عمیقا به این موضوع پی می برند که عظیم ترین مصنوعات متحرک تاریخ بشر در صنایع دریایی ساخته می شود. در این مراسمات، صدها عکس و فیلم توسط خود مردم در فضای مجازی منتشر می شود و این خود بزرگترین ابزار فرهنگسازی دریایی است چراکه علاوه بر مردم حاضر در مراسم، هزاران نفر نیز در فضای مجازی این تصاویر و فیلم ها را می بینند. حالا تصور کنید در ایران چگونه است؟ بزرگترین و باعظمت‌ترین پروژه های دریایی و ساخت کشتی و بنادر در ایران انجام می شود به طوری که می توانند باعث تحریک غرور و خودباوری در جوانان و نوجوانان ایران شوند ولی هیچ گاه این اتفاق نمی افتد. چراکه مراسم دریایی معمولا با حضور چند نفر معدود از مسئولان و کارکنان کارخانه برگزار می شود که شکوه و زیبایی خاصی هم ندارد. یک مراسم مختصر و کوتاه و بدون تشریفات خاص. در دنیا این مراسمات معمولا با برنامه‌ریزیهای مبسوط و حضور چند صد نفر یا بعضا چند هزار نفر از مردم عادی برگزار می شود به همراه اجرای موسیقی های زنده، سخنرانی مسئولان، اهدای هدیه به دست اندرکاران آن پروژه، هم خوانی عمومی سرود ملی و سرودهای غرور انگیز و یکی دو مرحله پذیرایی مختصر. در برخی مواقع هم به مردم اجازه می دهند برای دقایقی بر روی کشتی حضور داشته باشند. معمولا کل این مراسم به طور زنده از تلوزیون استانی پخش میشود به طوریکه افرادی که امکان حضور در مراسم را ندارند از پای تلوزیون بتوانند در این جشن ملی و استانی شرکت کنند. اگر انتهای مراسم مصادف با غروب آفتاب باشد نیز مراسم نورافشانی باشکوه و زیبایی برگزار می شود. افسوس که در پروژه های بزرگ دریایی ایران هیچ یک از این عوامل وجود ندارد و حتی از خانواده های خود پرسنل آن پروژه نیز دعوت نمی شود. مثلا مراسم آب اندازی پروژه ساخت کشتی نفتکش ۱۱۳ هزار تنی به عنوان بزرگترین سازه متحرک ساخته شده در کل تاریخ ایران چگونه برگزار شد؟ آیا هیچ خاطره ای از آن در ذهن مردم ایران و حتی جامعه دریایی وجود دارد؟ همچنین مراسم آب اندازی کشتی های کانتینربر ۲۲۰۰ کانتینری ایران-اراک و ایران-شهرکرد؟ یا افتتاح فاز اول بندر شهید بهشتی چابهار؟ این دست پروژه ها به ندرت در ایران انجام می شوند که باید حداکثر استفاده را برای فرهنگ سازی دریایی برد. الان تصور کنید چند درصد مردم ایران این شانس را داشته اند که از نزدیک، یک کشتی را ببینند. جای تاسف است که حتی دانشجویان و فارغ التحصیلان رشته دریایی هم به ندرت می توانند این شانس را داشته باشند که یک کشتی یا یک بندر را از نزدیک ببینند. تصور قاطبه مردم ایران از کشتی، یک لنج چوبی است. چرا تصور و ذهنیت مردم یک کشور دریایی با چند هزار کیلومتر ساحل باید این گونه باشد؟ در بسیاری از کشورها، بخش محدودی از یک بندر را به پارک یا محلی برای حضور مردم تبدیل می کنند به گونه ای که مردم عادی می توانند در طول سال، رفت و آمد کشتی ها و حتی تخلیه و بارگیری آن ها را مشاهده کنند.

انشاء الله با حضور مدیران جوان و خوش فکر در صنایع دریایی، مقدمات این چنین اقداماتی فراهم شود. شاید هماهنگی چنین مراسماتی، چند هفته زحمت برای مدیران ایجاد کند ولی برای چندین سال خاطره خوش دریایی در اذهان مردم ایجاد می کند.

سال ۱۹۲٤- توجه ویژه و تاریخی غربی‌ها به مراسم عمومی آب اندازی کشتی

سال ۱۹۲٤- توجه ویژه و تاریخی غربی ها به مراسم عمومی آب اندازی کشتی

***عضو گروه توسعه منطقه ای و دریامحور مجمع تشخیص مصلحت نظام و عضو هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران**

برگزیده‌ها

خور گناوه کانون آلودگی زیست محیطی

خور (حوضچه آبراه) بندر گناوه محل استقرار و پهلوگیری شناورها به علت انباشت پسماندها، به کانون آلودگی زیست محیطی تبدیل شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، گناوه، یکی از قدیمی‌ترین بنادر جنوبی کشور است که شغل و معیشت عمده مردم این دیار به دریا و از طریق مبادلات با کشورهای همسایه خلیج فارس و صادرات و واردات کالا وابسته است.بندر گناوه با دارابودن بیش از ۷۰۰فروند شناور باری و صیادی به عنوان بزرگترین بندر سنتی کشور به اقتصاد و معیشت ساحل‌نشینان این دیار کمک شایانی کرده است، اما در کنار این ظرفیت مهم و راهبردی، خور آن که محل تردد صدها شناور و قایق است از لحاظ زیست محیطی وضعیتی نازیبا دارد. ورود مستقیم فاضلاب از کانال‌های مختلف، ریخته شدن پسماندهای شناورها در آب و حاشیه خور و حضور لنج‌های فرسوده غیرقابل استفاده باعث ایجاد وضعیت فاجعه‌آمیز زیست‌محیطی در این نقطه پردرآمد و رفت و آمد شده است.آلودگی زیست محیطی در این نقطه تازه نیست و از ادوار و سال های گذشته وجود داشته است که لطمه و آسیب جدی به آبزیان دریایی و نمای آن وارد کرده است و درصورت غفلت در سروسامان دادن آن، شاهد فاجعه ای خطرناک زیست محیطی خواهیم بود.وفور بشکه های خالی آب معدنی، قطعات چوب آغشته به روغن شناورها و دیگر پسماندها، رنگ ساحل این بندر را که آبزیان در آن زیست می کنند، به سیاهی و منظره ای ناپسند تبدیل کرده است که دل هر رهگذری را به درد می آورد.پسماندهای برجای مانده در خور در هر جزر و مد دریا جابه جا و و از نقطه ای به نقطه ای دیگر حرکت می کنند.

اگرچه خور این بندر، هر از گاهی به مناسبتی بصورت مقطعی پاکسازی می شود، اما چنین برنامه ای حلال و رافع وضعیت بوجود آمده نیست و جای تامل دارد که این نقطه مهم و درآمدزا، سالیان سال است با چنین معضلی روبرو است و فکر اساسی برای رهایی آن از این وضعیت اندیشیده نمی شود.

پاکسازی خور از وظایف ذاتی اداره بندر و دریانوردی است

رئیس اداره حفاظت محیط زیست گناوه با اشاره به وضعیت نامناسب انباشت زباله در بخش های مختلف خور این بندر اظهار داشت: داخل و محدوده خور و خیابان همجوار آن به علت وجود زباله، به کانون فاجعه زیست محیطی تبدیل شده است.کامبیز عبداللهی افزود: وجود چندین لنج مغروق و ضایعات ناشی از شناورهای تعمیری باعث شده تا بیشتر پسماندها ناشی از آنها در خور انباشت شوند.وی اظهارکرد: داخل و محدوده خور گناوه به علت وجود زباله، دارای آلودگی زیست محیطی و نازیبا شده است و باید متولیان مربوطه با همکاری یکدیگر این وضعیت نامطلوب را برای همیشه ساماندهی و بهبود بخشند. عبداللهی با بیان اینکه اداره حفاظت محیط زیست اداره ای نظارتی است، گفت: توجه به پاکسازی خور بخشی از وظایف ذاتی اداره بندرودریانوردی است و در این زمینه نامه نگاری‌ها و پیگیری‌های زیادی انجام اما نتیجه ای عاید نشده است.

رئیس اداره حفاظت محیط زیست گناوه گفت: هم اینک شناورهایی در خور پهلو گرفتند که تعمیر آنها در همین نقطه و کنار خیابان مشرف به آن انجام می شود و این موضوع باعث شده تا ضایعات و پسماند آنها در محل رها و به دریا ریخته شود.

وی ادامه داد: شناورهایی که نیاز به تعمیر دارند باید جدا از خور به نقطه‌ای که تعمیرگاه شناور (داکر) مستقر است، انتقال یابند.

عبداللهی افزود: با توجه به اینکه زباله های موجود در خور گناوه بیشتر از شناورهای تعمیری و مغروقی است، از صاحبان آنها انتظار داریم در حفظ و پاکیزگی این نقطه همکاری و مشارکت مضاعفی داشته باشند.رئیس اداره حفاظت محیط زیست گناوه بیان کرد: شناورهایی که به دبی تردد می کنند در هنگام استقرار در حوضچه موظف به رعایت پاکیزگی هستند و بمحض رویت ریختن آشغال به دریا سریع ناخدای آن را احضار و جریمه می کنند و باید در خور گناوه چنین برخوردی شود.

وی افزود: اگرچه روی سه کانال ورودی آب های سطحی شهر توسط شهرداری دریچه توری نصب شده است تا جلوی پسماندها را بگیرد اما تعداد دیگری از کانال ها این دریچه توری را ندارند و باید مسدود شوند.عبداللهی بیان کرد: برای برون رفت از وضعیت کنونی خور، بخشی از هزینه ای که تعاونی لنجداران و اداره بندر و دریانوردی از مالکان شناورها می گیرند برای این امر باید اختصاص داده شود.

همکاری دستگاه های مرتبط و ملوانان برای پاکسازی خور ضروری است

رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه گفت: بر اساس قوانین و مقررات وظیفه‌ای برای این اداره برای جمع آوری زباله‌ها و پسماند در خور یا رودخانه پیش بینی نشده و تنها در زمان آلوده شدن ساحل و خور به مواد نفتی تعهد دارد.وی اظهارداشت: اما با این وجود، به منظور پاکیزه نگه داشتن این منطقه قایقی توسط این اداره کرایه و به کار گرفته است که روزانه زباله‌ها را جمع آوری می‌کند.بهادری بیان کرد: بکارگیری این قایق تنها برای پاکسازی خور با توجه به وسعت سه کیلومتری آن، ناکافی است و همه ادارات و نهادهای مرتبط باید در این امر مشارکت و همکاری کنند.وی گفت: مالکان لنج‌هایی که در این منطقه اقدام به تعمیر شناورها می‌کنند توسط تعاونی باید ساماندهی شوند تا ضایعات باقی مانده از تعمیرات را به دریا نریزند و به مکان مشخص انتقال داده شود.بهادری با بیان اینکه برای برون رفت از این وضعیت راهکارهایی وجود دارد، گفت: تشکیل جلسه با محوریت فرمانداری و همکاری شهرداری، تعاونی صیادان، لنج داران، شیلات، محیط زیست و اداره بندر و تفکیک وظایف در این زمینه است تا هر کدام وظایف خود را انجام دهند.

اقتصاد دریا محور

اقتصاد دریا محور در الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت

«اقتصاد دریا محور» فرصتی طلایی است برای ایرانیان تا با استفاده از آن، اقتصاد خشکی محور را تقویت کنند و یا حداقل، از وابستگی صرف به اقتصاد خشکی محور، رهایی یابند. مخصوصا با توجه به این که ما در بخش های مرکزی کشور، دچار مشکل جدی آب هستیم، و نیز با توجه به این که از منابع بزرگ و بکر دریایی در شمال و جنوب و جنوب شرق برخوردار هستیم، بهتر است اقتصاد را به سمت دریامحور بکشانیم تا هم فشار از دوش خشکی برداریم و هم از موهبت بزرگ دریا بیشتر استفاده کنیم.

در سند الگوی اسلامی- ایرانی پیشرفت، در باره اقتصاد دریا محور سخن گفته شده و بر آن تاکید شده است، هر چند که از بدو انتشار سند مذکور تا کنون، حرکت جدی و گسترده ای برای گرایش به اقتصاد دریامحور رخ نداده است؛ با این همه با نگاه به الگوی اسلامی ایرانی پیش رفت، وضعیت اقتصاد دریا محور چگونه است؟ دکتر مصطفی قادری حاجت، طی یادداشتی که اینسا آن را منتشر کرد، به بررسی این مهم پرداخته است:

یکی از عناصر پیشرفت کشورهای غربی در دوران جدید، قدرت آنها در دریانوردی بود؛ به گونه‌ای که توانستند با ترکیب سلاح‌های جدید و کشتی‌های دورپیما، سرزمین‌ها را تسخیر و آنها را استعمار کنند. ارتباط پیشرفت با دریا، همچنان هم برقرار است و ازآنجاکه اغلب محصولات تجاری ازطریق دریا، حمل‌ونقل می‌شوند، توانمندسازی سواحل و دریانوردی، اهمیت زیادی برای پیشرفت کشورها دارد. از این رو، یکی از موضوعات مهم الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت، توانمندسازی سواحل و دریانوردی است.عضو اندیشکده آمایش بنیادین الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت و استادیار جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس، می‌افزاید: از این رو، در مبانی ایران‌شناختی سند آمده است: «برخورداری ایران از جایگاه راهبردی سرزمینی، رتبه برتر در منابع انرژی و معدنی، تنوع اقلیمی، ظرفیت‌های فلات مرکزی، جاذبه‌های گردشگری، خطوط ساحلی و مرزهای آبی بین‌المللی، سرمایه انسانی جوان و مستعد، تجربیات مدیریتی و ظرفیت‌های علمی و فناوری، زمینه‌ساز پیشرفت و تحول دریاپایه و خشکی‌پایه به عنوان قطب ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی است».

در یکی از تدابیر سند الگو هم آمده است:

«بسترسازی برای پراکندگی متعادل جمعیت و توازن منطقه‌ای بر پایه توانمندی‌های سرزمینی و اصول آمایش با تخصیص امکانات و تشویق و آسان‌سازی سرمایه‌گذاری و شکوفاسازی مناطق کمتر برخوردار با اولویت نواحی مرزی به‌ویژه سواحل و جزایر جنوبی».

بررسی نظام بین‌المللی در دوره‌های گذشته و حال، مبین آن است که محدوده نظام بین‌المللی، پیش از دوره جدید در اطراف شبکه‌های ارتباطیِ آبی و رودخانه‌های آسیا، خاورمیانه و دریای مدیترانه، و در دوره جدید در اطراف اقیانوس‌های آرام و اطلس بوده است.

استفاده از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی در زمره مهم‌ترین راهبردهای توسعه اقتصادی به طور عام و آمایش سرزمین به طور خاص در اکثر قریب به اتفاق کشورها قلمداد می‌شود. از این رو، توسعه دریامحور و به دنبال آن، توزیع و پراکنش جمعیت و فعالیت در نواحی ساحلی در طی زمان، تکوین و تکامل پیدا کرده است به گونه‌ای که متراکم‌ترین کلان‌شهرهای فراملی در جهان امروز، شهرهای بندری و ساحلی هستند.

ایران نیز در زمره کشورهایی است که از موقعیت دریایی مناسبی برخوردار است و می‌تواند به فراوانی از موهبت های دریایی بهره‌مند شود. واقع شدن در سواحل جنوبی دریای خزر از سمت شمال، خلیج فارس و دریای عمان و به خصوص تنگه راهبردی هرمز از سمت جنوب، موقعیت دریایی بسیار حساس و راهبردی‌ای را برای ایران به ارمغان آورده است.

کشور ایران می‌تواند علاوه بر برخورداری از مزایای اقتصادی و بهره‌مندی از دریانوردی تجاری، با تعریف نیروی دریایی کارآمد و راهبردی از مزیت‌های نیروی دریایی قدرتمند برخوردار شود و بدین شکل به ارتقای جایگاه قدرت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای خود کمک نماید.

ایران دارای سه ساحل ممتاز و کم‌همتا است: ۱- خزر در شمال، راهی را برای ایران برای رسیدن به اروپای جنوبی و شمالی از راه دسترسی به دریاهای سیاه و بالتیک مهیا کرده است؛

۲- خلیج فارس که پهنه آن، تنها نیمی از خزر است از بیشتر جهات برای ایرانیان راهبردی به شمار می‌رود؛

۳- کرانه مکران که ایران را بی‌واسطه به اقیانوس هند پیوند زده است.

علی‌رغم موقعیت جغرافیایی و سیاسی و ظرفیت‌های بسیار زیاد ایران -مانند مجاورت با عرصه‌های اقیانوسی، تنگه‌های بین المللی، سواحل طولانی، ویژگی‌های حمل‌ونقل پیوندی و همسایگان محصور در خشکی- برای توسعه اقتصادی دریامحور، رویکردهای توسعه در کشور به دلایل مختلف، دریاگریز و خشکی‌محور و متأثر از ویژگی طبیعی و پایدار ایران «دریاپیرامونی» است. به عبارت بهتر، با وجود این سه ساحل ممتاز، آنها به دلیل ارتفاع زیاد فلات ایران در حاشیه کشور مانده و به درون کشیده نشده‌اند. چنان که از ۳۱ استان کنونی، تنها ۷ استان، دریایی و بقیه فاقد ساحل‌اند. در حالی که در سال ۱۳٦۳ مقام معظم رهبری در خصوص اهمیت نقش دریا در دیدار با مسئولان عقیدتی-سیاسی و فرماندهان نیروی دریایی با اشاره به اینکه «ما یک ساحل طولانی در دریا داریم و دریا مال ما است؛ دریا جولانگاه ما است؛ دریا، محل استفاده و تغذیه ما است؛ دریا، محل عبور و مرور ما است؛ دریا، محل حفاظت ما از مرزهایمان است.» بر جایگاه راهبردی و مهم دریا و عرصه‌های دریایی تأکید کردند. پیش رفتن سیاست تمایل به دریا با وجود همراهی کلان نظام و اسناد توسعه‌ای، به جهشی عمومی و هماهنگ در تمام زمینه‌های اداری، سیاسی و اقتصادی نیاز دارد؛ و به نظر می‌رسد استفاده از راهکارهای ذیل می‌تواند در این زمینه راه‌گشا باشد:

- ایجاد وزارت امور دریاها، سواحل و جزایر به منظور ایجاد هماهنگی، همسویی و شفافیت قوانین و مقررات بخش‌های سه‌گانه (دولتی، تعاونی و خصوصی) و مدیریت یکپارچه سواحل
- انتخاب پایتخت اقتصادی ساحلی و آمایش نواحی ساحلی به منظور ارتقای توانمندی‌های ملی
- وابسته‌سازی سایر بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به سواحل ایران و بهرمند شدن از توسعه بنیادین فناوری دریایی
- ارتقای مشارکت‌های مردمی و بخش خصوصی در برنامه‌ریزی، اجرا، نظارت و پایش سیاست‌ها و برنامه‌ها
- استفاده هوشمندانه از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری نهادهای نظامی و انتظامی برای توسعه دریامحور
- هم‌افزایی کنشگران توسعه در نواحی ساحلی مبتنی بر ارتقای توانمندی‌های ساحلی و دریایی در قالب مشارکت با کشورهای محصور در خشکی به منظور وابستگی‌های متقابل و تضمین امنیت
- توسعه و تقویت روحیه دریایی در ایرانیان، تزریق فرهنگ دریایی از راه تمرکز بر آموزش‌وپروش در دوران کودکی، گسترش ورزش‌های دریایی و نیز ایجاد شبکه‌های رادیو-تلویزیونی ویژه دریا
- تغییر در نظام تقسیمات کشوری با اجرای قانون اساسی برای دادن اختیارات به استان‌ها به‌ویژه در زمینه‌های تجاری و اقتصادی
- گزینش راهبرد سیاست خارجی درهای باز و وارد شدن در فضای جریان‌ها از راه ارتباط مسالمت‌آمیز با همه مناطق هفده‌گانه جغرافیای سیاسی و کشورهای جهان
- تقویت مزیت‌های نسبی درون کشوری و ورود به بازارهای جهانی
- ایجاد بسترهای مناسب برای سرمایه‌گذاری کلان مقیاس خارجی در زمینه‌های راه‌آهن، انرژی‌های دریامحور، خورشیدی و...

***

در نهایت آنچه مهم است، توجه به مزیت نسبی هر کشور است و باید دید آیا کشور ایران در حوزه دریا و اقتصاد دریا دارای مزیت نسبی هست یا نه؟ تمامی آمار و اطلاعات داخلی و خارجی موید این نکته است که ما در حوزه دریا دارای مزیت نسبی بسیار قوی و مناسب هستیم به نحوی که اقتصاد دریا برای ایران منافع زیادی به همراه دارد تا جایی که رهبر انقلاب از بخشی از آن(مکران) تحت عنوان گنج پنهان یاد کرده است؛ بنابراین این سوال باقی می ماند:آیا به حد کافی به اقتصاد دریا پرداخته ایم؟ بدون شک جواب منفی است؛ چرا؟