

تمرکز سرمایه‌گذاری در صنایع دریایی و دریانوردی

جدی نیست؛ اقتصادسراسرآمدبررسی‌می‌کند

# ضرورت تاسیسی بانک صنایع دریایی و دریانوردی

**ایرج گلشنی** - بخش های اقتصادی اکنون هر کدام در قالب مشخصی قرار گرفته و هر گروه از صنایع و فعالان صنعت، در بخش معینی قابل تعریف هستند.

بخش دریا و دریانوردی نیز یکی از بخش هایی است که در جهان امروز، در قالب مشخص و معین خود قرار گرفته و به تبع آن، سرمایه گذاران نیز به طور تخصصی به این بخش توجه می کنند؛ زیرا هر بخش از اقتصاد، تخصص لازم برای سرمایه گذاری می طلبد.

در این قاعده می توان با قاطعیت گفت، کسی که در بخش لباس سرمایه گذاری می کند، با کسی که در بخش صنایع کفش فعال است، متفاوت است و هر کدام دارای توانایی و تخصص خاص آن بخش هستند. این تخصص و توانایی به آن ها اجازه و اعتماد به نفس می دهد که شهامت و جسارت سرمایه گذاری را داشته باشند و این اقدام را بنا به علم و تجربه، به درستی انجام دهند تا ضمن حفظ سرمایه، دستاوردهای مناسبی هم داشته باشند.

این نگاه بر آن است که هیچ سرمایه گذاری در بخش کفش یا لباس، یک باره سرمایه خود را به بخش صنایع دریایی و دریانوردی وارد نمی کند؛ زیرا از این بخش اطلاعات کافی ندارد و سرمایه گذاری او کورکورانه است و با ریسک بسیار بالا مواجه خواهد بود.

معنای دیگر این سخن این است که سرمایه گذاری در بخش دریا و دریانوردی سرمایه گذاری می کند که از ایسن بخش اطلاعات کافی داشته باشد.

نکته دیگر برای سرمایه گذار، مشخص بودن ابعاد این سرمایه گذاری و امنیت سرمایه است و لازمه این تشخیص و امنیت، وجود پایگاه معینی برای اقدام به سرمایه گذاری است. برای مثال، سرمایه گذار در بخش کشاورزی به بانک کشاورزی به عنوان یک پایگاه مطمئن برای رصد، طراحی و عملیات نگاه می کند و نقطه شروع و پایان مشخص و سیر حرکتی معینی را مقابل خود می بیند.

اما این پایگاه اکنون برای صنایع دریایی و دریانوردی کشور ما وجود ندارد و نبود این پایگاه، چند عارضه مهم در پی دارد:

اول: سرمایه دار - به خصوص سرمایه های سرگردان- نقطه مشترک و مشخصی برای سرمایه گذاری نمی بینند و صنایع دریایی و دریانوردی را برای سرمایه گذاری جدی نمی انگارند.

دوم: عدم تمرکز قادر به جمع آوری سرمایه های کوچک و کنار هم قرار دادن آن ها نخواهد بود.

سوم: بخش عمده سرمایه گذاری به دوش دولت می افتد و با توجه به عدم توان دولت برای تامین کل سرمایه های لازم، بخش صنایع دریایی و دریانوردی وارد رکود و افول می شود.

چهارم: تمرکز دولت بر سرمایه گذاری منحصر در بخش دریا و دریانوردی موجب پس زدن بخش خصوصی شده و آنها را از سرمایه گذاری در این فرصت اقتصادی محروم می کند.

در مجموع، وجود یک پایگاه معین اقتصادی برای بخش های مختلف مانند مسکن، کشاورزی، گردش گری و... لازم است و با تخصص گرایی در سرمایه گذاری رابطه مستقیم دارد. صنایع دریایی و دریانوردی از این پایگاه محروم هستند و همین باعث کاهش سیر و سرعت سرمایه در این بخش شده است.

وجود بانک صنعت، معدن و تجارت مقداری از این خلاء را پر کرده است؛ اما باید قبول کرد که این عناوین کلی و کلان، نمی تواند اعتمادسازی لازم و انگیزه کافی را در سرمایه گذار ایجاد کند؛ کمابین که از انواع متعدد صنعت، جنگلی از صنایع ایجاد می کند که اغلب صنایع دریایی و دریانوردی در آن گم می شود که البته گم شده است. از این رو سست که عده ای از کارشناسان و خبرگان حوزه دریا و دریانوردی بر این باورند که ایجاد بانک تخصصی و ویژه صنایع دریا و دریانوردی می تواند اثر و آثار بسیار گران بهایی برای کشور داشته و باعث سرعت چشمگیر رشد و توسعه همه جانبه در صنایع مرتبط با دریا شود.



بانک صنایع دریا و دریانوردی موجب می شود:

اول: توجه عموم سرمایه گذاران به نقطه مشخصی به نام دریا جلب شود.

دوم: سرمایه های کوچک و سرگردان در یک جا مجتمع شود.

سوم: برنامه ریزی و سیاست گذاری مالی کلان در بخش دریا رسمیت و معنا یابد.

چهارم: سرمایه گذاران کلان اعتماد لازم برای مانورهای بزرگ مالی به دست آورند.

پنجم: موجب توجه عمومی و فرهنگ سازی بنیادین برای توجه و توسعه اقتصاد دریا محور شود.

ششم: دولت از تنهایی خارج شده و یاران سرمایه گذار خرد و کلان بی شمار و مشخص پیدا کند.

هفتم: اجرای طرح های تشویقی، مانورهای مالی اوراق قرضه تسهیل می شود و جریان مالی حوزه دریا و دریانوردی سرعت گرفته و تبادل ها به اوج می رسد. هشتم: کارکنان و فعالان حوزه دریا و دریانوردی هویت بهتری گرفته و ساحل نشینان احساس بهتری خواهند داشت.

و به طور کلی، روند رشد و پیشرفت صنایع دریایی و دریانوردی به طور تصاعدی افزایش خواهد یافت و این صنایع هویت جدید و بارز و قوی تری پیدا خواهند کرد.

این است که توصیه می شود اهالی قانون گذار مجلس، ایده ایجاد «بانک دریا و دریانوردی» را که خبرگان این حوزه مطرح کرده اند را مورد مذاقه و بررسی قرار دهند و اهالی پاستور نیز به این مهم اندیشیده و در صورت امکان، ایده را به صورت آزمایشی اجرایی کنند.

صندوق اعتباری قبلی ناکارآمد بود و همین نشان می دهد که اهالی دریا و دریانوردی از سرمایه گذاری قبلی ناگوارآمد بود و تولید کننده گرفته تا مصرف کننده نهای به هویت مالی قوی تری مانند یک بانک رسمی نیاز دارند تا موضوع را جدی بگیرند و در آن مشارکت مستقیم و قوی داشته باشند.



**با توجه به ناکارآمدی صندوق اعتباری قبلی؛ کارشناسان و خبرگان حوزه دریا و دریانوردی براین باورند که ایجاد بانک تخصصی و ویژه صنایع دریا و دریانوردی می تواند اثر و آثار بسیار گران بهایی برای کشور داشته و باعث سرعت چشمگیر رشد و توسعه همه جانبه در صنایع مرتبط با دریا شود**

## اقتصاد دریا

**بندر کنگ**

**جایگاه اجتماعی زنان در شکل گیری نظام خانه های بندر کنگ**

دکتر حسین سلطان زاده، ناعمه دبیری نژاد - احساس آسایش خاطر و مطلوبیت مکان به ویژه برای جنس مؤنث از دغدغه و اهداف معماران از دیرباز بود؛ زنان با استفاده از سرشت خاص خود و ویژگی و نیازهای متفاوت، منجر به خلق فضا و ارتباط فضایی شدند که در راستای مطلوبیت و برطرف کردن نیازهایشان است.

این منطقه دارای هوای گرم، تابستان هایی با گرمای تشدید و زمستان متعادل و کوتاه، رطوبت بالا، یادهای ساحلی و طوفانهای مداوم، بارانهای نامنظم و میل آسا، تخییر و تعریق بالا است. انسان در طول حیات خود توانسته راه حل هایی جهت ناملایمات طبیعی برای تأمین آسایش به کار گیرد که جز بر معماری در پوششش و روش زندگی مردم نمایان است.

بندر کنگ در طول تاریخ ۸ بار تخریب و از نو ساخته شده، کنگ جدید بر روی خرابه های قبلی برپا و قدمت آن به ۱۸۰۰ سال میرسد. براساس شواهد، باستان شناسان آن را به دوره اشکانی در سده سوم میلادی نسبت میدهند، در برخی کتب خطی به عنوان بندر لشتان نام برده و تا قرن دهم هجری به این نام معروف بود. آثار هنری با قدمت ۳ هزار سال در تپه های اطراف که در اثر زلزله یا آتش سوزی مدفون شده، یافت شده است. شهر را جهانگردان با عنوان مکانی کوچک متشکل از کلبه های دامداران نام برده‌اند که در قرن ۹ و ۱۰ کانون اصلی تجارت دریایی به اقیانوس هند می شود. ورود استعمار در ساختار سنتی اجتماعی و اقتصادی منطقه تأثیر گذاشته و زمینه ساز تحولات بزرگ در ابعاد مختلف جوامع حاضر در منطقه شد.

#### معماری

ساختار کالبدی فضای خانه را دو عامل آب و هوا و فرهنگ شکل داده است. وجود بافت تاریخی نشانگر هویت ارزشمند تاریخی است. نیازهای فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، اقلیمی با عملکرد مطلوب به منظور حفظ آسایش و امنیت، معماری پایدار در زمان خود ایجاد کرده است.

شهر از گسترش سه محله: هوجا، گل کنی و بی بی عایشه به وجود آمده. در خانه کنگ فضاها با اصولی طراحی شده تا کیفیت زندگی را بهبود بخشد. از ویژگیهای منحصر به فرد بافت تاریخی کنگ یادگیرهایی است که همچنان مورد استفاده و با توجه به تعداد خانوار و وضعیت مالی خانواده ۱ الی ۵ اتاق یادگیر وجود دارد که در فصول گرم برای اسکان یا به عنوان مجلسی (اتاق مهمان) استفاده میشد، در فصول سرد برای نگهداری مواد غذایی استفاده یا یادگیر آن مسدود می شد.

بافت تاریخی دارای پویایی و سرزندگی است و هنوز زندگی و کسب و کار در آن رونق دارد. خانه ها یک یا دو طبقه و رو به دریا بوده و هر چه از دریا فاصله می گیرد گسترده تر می شود. استفاده از مصالح بومی و سازگار با محیط، باز بودن و گستردگی پلان، وجود فضای باز و بسته و نیمه باز، عدم استفاده از زیر زمین استفاده از رنگ روشن، وجود سکو و وجود حیاط مرکزی و باغچه های پایین تر از حیاط برای دفع آب بارانهای سیل آسا، وجود آب انبار از خاصه های معماری شهر کنگ است.

#### فرهنگ

فرهنگ، هویت یک منطقه و نتیجه چند هزارساله ی یک قوم است که شامل آب و هوا، آداب و رسوم، پوشش، گویش، مسکن، خوراک، رفتار انسان و هر آنچه در یک اجتماع وجود دارد.

ورود استعمار در جنوب بر ساختار سنتی منطقه تأثیر گذاشت، اما بندر کنگ از نمونه شهرهایی است که این اجداد خود را بعد از گذشت سالها حفظ کرده است. میراث شهر رو به گذشته ندارد، فرهنگی اصیل برآمده از بستر همواره زنده و پویاست. مردم به جهت تأثیرات محیطی پردوام بردبار، نکته بین و خوش محضرند. بیشتر اهل کنگ از پیروان امام شافعی و به زبان فارسی صحبت می کنند اما نوشته ها و نامه ها و اسناد آنها به زبان عربی بوده است.

خانه ها در بندر کنگ از لحاظ اجتماعی و اقتصادی در شهر جای گرفته و شهر را به گوش(شرق) و شمال (غرب)، سهیل (جنوب) و گاه(شمال) تقسیم میکنند. اهالی کنگ از مردم ثروتمند آن منطقه محسوب می شدند و خانه های اعیانی نسبت به سایر شهرهای حاشیه ی خلیج فارس داشتند.

به دلیل کمبود آب، کشاورزی رونق چندانی در منطقه نداشته، مردم به بازرگانی، ماهیگیری، دامداری می پرداختند. برای ماهیگیری از ابزار سنتی مانند تور، قلاب و گرگور (قفس) استفاده میشد. دامداران به نگهداری سنتی و خانگی از کهره (بز) گوسفند، گاو و ... می پرداختند. مردها به سفرهای دریایی کوتاه و بلند میرفتند، سفرها به هند و آفریقا از سفرهای طولانی بحرن و امارات از سفرهای کوتاه مدت محسوب می شدند.

ادامه دارد....

### سرپرست شیلات هرمزگان نظارت جدی بر ممنوعیت صید حلواسفید در آبهای هرمزگان

سرپرست شیلات هرمزگان و رئیس سازمان شیلات ایران، با صدور دستورالعملی، صید حلواسفید را ممنوع اعلام کرد. وی افزود: صید حلواسفید در استان هرمزگان ممنوع است و هرگونه صید غیرقانونی در این استان، پیگردار خواهد داشت. وی همچنین اعلام کرد: صید حلواسفید در استان هرمزگان ممنوع است و هرگونه صید غیرقانونی در این استان، پیگردار خواهد داشت. وی همچنین اعلام کرد: صید حلواسفید در استان هرمزگان ممنوع است و هرگونه صید غیرقانونی در این استان، پیگردار خواهد داشت.

### تخریب زیستگاه لانه گذاری بلای جان لاکپشت های دریایی سومین سمپوزیم سالانه لاک پشت های دریایی، فک خزری و کوسه ماهیان بر گزار می شود

مدیرکل دفتر حفاظت از زیست بوم ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از برگزاری سومین سمپوزیم سالانه لاک پشت های دریایی و تدوین برنامه ملی برای فک خزری و کوسه ماهیان خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر،مد، لاک پشت های دریایی شبیه لاک پشت های خشکی هستند اما به جای پا «باله» دارند. طبق گزارش فدراسیون جهانی حیات وحش آن ها از بیش از ۱۰۰ میلیون سال پیش روی کره زمین وجود داشته اند. همین موضوع لاک پشت های دریایی را یکی از قدیمی ترین خانواده های جانوران روی زمین ساخته است. لاک پشت های دریایی معمولا در دریا معلق هستند و برای همین از یک سیستم تنفسی بی هوای سود می برند که می توانند با حبس نفس خود برای مدت زیادی در زیر آب بمانند همچنین قادر هستند ربه خود را به سرعت از اکسیژن پر و خالی کنند. از هشت گونه لاک پشت دریایی، پنج گونه پشت سبزی، پوزه عقابی، سرخ، زیتونی و پشت چرمی در آب های خلیج فارس زندگی می کنند و نام آن ها به لحاظ حفاظتی در لیست سرخ محیط زیست جهانی ثبت شده است. محمد طالبی متین، درباره برنامه های حفاظت از گونه های دریایی به ایسا اظهار کرد: برنامه حفاظت از گونه های در معرض خطر اقرض همانند سال های گذشته با جدیت انجام خواهد شد. در این راستا برنامه های متعددی تعریف شده که به تناسب منطقه و گونه متفاوت است. به عنوان مثال برای حفاظت از گونه فک خزری همچنین کوسه ماهیان برنامه اقدام ملی در دست تدوین و نهایی سازی است. وی افزود: در خصوص پستانداران خلیج فارس، طرحی در راستای تعیین مطلوبیت زیستگاه این گونه های ارزشمند برای اجرا برنامه ریزی شده و در خصوص لاک پشت های دریایی نیز اقدامات اجرایی با هماهنگی دبیرخانه حفاظت از لاک پشت های دریایی در حال اجرا است. مدیرکل دفتر حفاظت از زیست بوم ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست درباره لاک پشت های دریایی تصریح کرد: در خصوص لاک پشت های دریایی مهم ترین تهدیدات شامل به دام افتادن این موجودات در تورهای صیادی همچنین تخریب زیستگاه های لانه گذاری آن ها است.

### در راستای سیاست های تجارت خارجی دولت سیزدهم خط منظم کشتیرانی کانتینری از بندر امام به سمت جنوب شرق آسیا راه اندازی شد

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: در راستای تحقق سیاست های تجارت خارجی دولت سیزدهم، خط منظم کشتیرانی کانتینری از مبدا بندر امام خمینی (ره) تا امارات، هند و چین و دیگر کشورهای جنوب شرق آسیا راه اندازی شد. به گزارش اقتصادسراسر، بهروز آقایی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: ورود کشتی کانتینری نسل پنجم با ظرفیت (۵۰۰۰ TEU) به مقصد کشور چین با هدف افزایش ضریب دسترسی بندر امام به شبکه حمل و نقل دریایی جهان و بازارهای بین المللی انجام شده است. وی با بیان اینکه کاهش زمان و هزینه حمل و نقل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی مهمترین هدف راه اندازی خط منظم کشتیرانی کانتینری از بندر امام است افزود: این اقدام به افزایش توان رقابت پذیری تولید کنندگان کالاهای صادراتی کشور و همچنین کسب سهم مناسب از بازارهای منطقه منجر می شود. وی افزایش ضریب دسترسی منجر به ارتقای جایگاه تجاری منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در تجارت منطقه را از دیگر نتایج این اقدام عنوان کرد. آقایی همچنین با بیان اینکه جذب بازارهای ترانزیتی و ترانشیپی منطقه از دیگر اهداف راه اندازی این خط کشتیرانی منظم کانتینری است ادامه داد: فعالیت این خط کشتیرانی زمینه لازم برای بهره مندی مناسب از ترمینال کانتینری فعلی بندر امام خمینی (ره) با ظرفیت سالانه بیش از ۶۰۰ هزار کانتینر (TEU) را به همراه دارد. مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان اضافه کرد: این اقدام، زمان انتظار کانتینرهای حاوی کالاهای صادراتی مستقر در بندر امام خمینی (ره) برای بارگیری به کشتی را ۱۵ روز کاهش می دهد. وی ادامه داد: کوتاه شدن زمان حمل دریایی کانتینرهای صادراتی و وارداتی به این بندر حداقل به مدت ۳۰ روز از دیگر نتایج فعالیت این خط کشتیرانی خواهد بود که کاهش ۱۰ درصدی هزینه حمل دریایی کالاهارا به دنبال دارد. آقایی با بیان اینکه تحقق اقتصاد دریامحور و همچنین تجارت خارجی بخصوص با کشورهای منطقه از جمله سیاست های منطقه گرایی دولت سیزدهم است افزود: با پیگیری هایی که در مجموعه منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) صورت گرفت، راه اندازی این خط منظم کشتیرانی کانتینری از بندر امام به کشورهای امارات، هند؛ چین و کشورهای جنوب شرق آسیا سهم قابل توجهی در تحقق برنامه ریزی های تجاری دولت دارد.