

اقتصادس‌ر آمد، راهبردهای دریایایه کشور ابررسی می کند؛

باروند کنونی

بهره‌مندی از اقتصاددریایایه

یک دهه دیگر به تاخیر می افتد

تحلیلی بر اظهارات معاون برنامه ریزی سازمان بنادر ودریانوردی

سید گروه اقتصاددریایایه- ایرج گلشنی -

کنجکاوای رسانه‌ای در مباحث اقتصاد دریایایه ایران، گاهی تا مرز ناامیدی انسان را پیش می‌برد. از یک سو رقیبا با سرعت سرسام‌آوری به پیش می‌تازند و راه‌های ایران را تنگ و تنگ‌تر می‌کنند و از دیگر سو، غافله اقتصاددریایایه ایران چنان کند پیش می‌رود که امید رسیدن به منزل کم‌رنگ می‌شود. غافله‌ای با ۱۴ ساریان! از قدیم گفته‌اند آتشیز که دو تا شد، آتش یاشور می‌شود یا بی‌نمک، حال ما می‌پرسیم آتشیز که ۱۴ تا بشود چه پیش می‌آید؟ مغز ادب و فرهنگ ایرانیان برای پاسخ به این سوال، قفل می‌کنند.

نگاه ما امروز بر اساس سخنان حسن بیک محمدلو- معاون برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی- است که متصفانه و غیرشعاری به مباحث روز اقتصاددریایایه ورود کرده و نکات جالبی بیان می‌کند که البته، مذاقه در این گفتار و تحلیل اوضاع به استناد سخنان ایشان، نشان می‌دهد که اقتصاددریایایه ایران به این زودی‌ها شکل و شمایل راستین به خود نمی‌گیرد و تلاش سازمان‌هایی مانند سازمان بنادر و دریانوردی، به مثابه پرواز با یک بال است و نمی‌تواند این کبوتر نامه‌رسان، نامه‌ای به اقتصاد دریایایه برساند.

سازمان‌ها و نهادهای مختلف

زمانی موفقیت حاصل می‌شود که «وحدت مدیریت» حاصل شود. این را در کتاب‌های دانش مدیریت می‌تواند دید و خواند. آن هم در کتاب‌هایی که اقبسای اولیه را آموزش می‌دهند. همین اولیه، در اقتصاددریایایه گم شده است و آن قدر مسئول و س‌سازمان و ذی‌نفع دور اقتصاد دریایایه جمع شده است، که خود اقتصاد دریایایه زیر سم سواران گم و له شده است. حسن بیک محمدلو دراین باره گفته است:

«مطالعات نشان داده که نهادها و سازمان‌های مختلفی در بحث استفاده از ظرفیت‌های دریایی کشور مداخله دارند که در قالب وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مختلف



مدیرعامل منطقه آزاد چابهار:

استقبال کشورهای خارجی برای حضور و سرمایه گذاری در چابهار

سید مدیرعامل منطقه آزاد چابهار با اشاره به استقبال کشورهای خارجی برای حضور و سرمایه گذاری در چابهار، گفت: دسترسی این شهرستان به آبهای آزاد در کنار ثبات اقتصادی منطقه آزاد و زیرساخت‌هایی که توسعه ترانزیتی کریدور شمال- جنوب از مسیر چابهار را هموار می‌کند مشوق های خوبی برای سرمایه گذاری است به گزارش اقتصادس‌رآمد، امیرمقدم به ایرنا اظهار کرد: با استفاده از ظرفیت خدادادی و موقعیت ژئوپولیتیک چابهار، این بندر می‌تواند به پایگاهی برای تبادلات ترانزیتی در کریدور تجاری شمال به جنوب تبدیل شود و نقطه اتصالی برای تجارت آسیای میانه و مرکزی باشد.وی بیان کرد: در طول یک سال گذشته روسیه ۲.۷ میلیارد دلار زرگترین سرمایه‌گذار در ایران بوده که ۲ طرح نفتی سرمایه‌گذاری کرده است.مدیرعامل منطقه آزاد چابهار افزود: با توجه به عزم جدی ایران و روسیه برای توسعه کریدور ش‌شمال - جنوب، سال پیش رو می‌تواند سال جهش اقتصادی و رونق برای این کریدور باشد.وی ادامه داد: برای توسعه ارتباطات ایران و روسیه محورهای مختلفی وجود دارد که بهترین آن در شرایط فعلی می‌تواند فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب باشد.مقدم تصریح کرد: روسیه به دنبال ایجاد کریدوری برای اتصال به بازارهای مهمی همچون هند و شرق آسیا از چابهار است همچنین تلاش روسیه برای اتصال بندر آستان‌راخان به چابهار از طریق انزلی برای کوتاه کردن مسیر متعارف کانال سوئز هست.وی افزود: جنوب و شرق آسیا در اندیشه چابهار هستند و علاوه‌بر هند و روسیه و کشورهای آسیای میانه، کشورهای حوزه خلیج‌فارس نیز برای ورود به بازار کشورهای آسیای میانه به دنبال حضور در چابهار و استفاده از مزیت‌های کریدور جنوب به شمال هستند و همچنین برای ترکیه که در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری عظیمی در کشورهای آفریقایی داشته، حضور در منطقه و دسترسی مناسب به این بازارها ضرورت داشته و به همین دلیل توجه ترکیه به چابهار جلب شده است.مدیرعامل منطقه آزاد چابهار اظهار کرد: در نهایت کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا برای ورود به بازار روسیه و شرق اروپا، حساب ویزهای جنوب و جنوب شرقی ترانزیتی چابهار باز کرده‌اند. تجار و تولیدکنندگان اروپایی نیز برای حضور در قلب بازار بزرگ آسیای شرقی و حتی جنوب آسیا، نیاز به یک هاب تولید، توزیعی و ترانزیتی دارند که چابهار می‌تواند این نقش را برای آن‌ها بازی کند.وی گفت: شریک تجاری دیگر ایران در توسعه بندر چابهار، چین است.



با مدیریت کمیته ساماندهی سواحل صورت می‌گیرد

آغاز به کار ۳۷ طرح سالم سازی شنادر نوار ساحلی گیلان

سید معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان از آغاز به کار فعالیت ۳۷ طرح سالم سازی شنا در طول نوار ساحلی گیلان با مدیریت کمیته ساماندهی سواحل استان خبر داد. به گزارش اقتصادس‌رآمد، رضا حسن پور از آغاز طرح‌های سالم سازی دریا با مدیریت کمیته ساماندهی سواحل استان در نوار ساحلی استان گیلان به مانا خبر داد و گفت: تابستان امسال شاهد راه اندازی ۳۷ طرح سالم سازی در شهرستان‌های ساحلی استان هستیم.معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان، ادامه داد: طرح‌های سالم سازی دریا فعال در نوار ساحلی با مدیریت بخش خصوصی و نظارت استانداری فعالیت کرده و علاوه بر امکان فضایی سالم جهت شنا کردن، انواع خدمات تفریحات دریایی را نیز به گردشگران ارائه می‌دهند.به گفته وی، در طرح‌های سالم سازی دریا ناجیان غریق مستقر هستند تا در صورت هرگونه خطر احتمالی نسبت به عملیات نجات و غریق اقدام کنند.حسن پور با اشاره به وجود ۲۶۵ کیلومتر نوارساحلی در استان گیلان و امکان حضور گردشگران در تمام نقاط ساحل استان از وجود بیش از ۳۰۰ نقطه خط‌آفرین جهت شنا خبر داد و گفت: به همین منظور از سوی ستاد ساماندهی سواحل استانداری، ناجیان غریق در این نقاط خط‌آفرین استقرار یافته‌اند.وی از مردم خواست تا از شنا کردن در مناطق خطرآفرین و خارج از طرح‌های سالم سازی جداً اجتناب کنند، چراکه آمار اثبات کرده که بیشترین میزان غریق هر ساله در خارج از طرح‌های سالم سازی دریا به وقوع می‌پیوندد.این مقام مسئول در استان گیلان گفت: در این راستا تبلیغات گسترده نیز صورت می‌گیرد که امیدواریم مورد توجه گردشگران واقع شود تا شاهد کاهش چمشگیر غرق شدگان در آب‌های گیلان باشیم.حسن پور همچنین یکی دیگر از مهمترین عوامل غرق شدن مسافران را شنا کردن در رودخانه‌های پرآب و پشت سدهای استان گیلان دانست و گفت: شنا کردن در این رودخانه‌ها در شنا کردن در دریا به مراتب خطرناک‌تر است که امیدواریم مردم از این امر اجتناب کننعمعاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان تصریح کرد: یکی از راه‌های جذب مردم به طرح‌های سالم سازی دریا برگزاری جشنواره‌های فرهنگی در این طرح‌ها است تا به این ترتیب مسافران انگیزه بیشتری برای ورود به طرح‌های سالم سازی دریا داشته باشند.



تا برسد به تجمیع آن‌ها برای تحقق یک برنامه مشترک! معلوم است که سازمان بنادر که خود زیر مجموعه وزارت خانه است، قدرت و توان چنین حرکتی را ندارد. این سطحی است که غایت درست و منطقی و البته علمی. وحدت مدیریت که نباشد، وحدت رویه هم نخواهد بود و بودجه‌های کلان طوری در سازمان‌های کوچک و بزرگ تکه تکه می‌شود که حاصل آن می‌شود هیچ.

امید به مصوبه

بیک‌محمدلو در جایی دیگر از سخنان خود می‌گوید: «ظرفیت‌های کشور در دستگاه‌های مختلف زمانی می‌تواند بارور شود و بیشتر نتیجه دهد که در کنار هم در قالب یک سیاست‌گذاری منسجم و یکپارچه اقدام شود. این موضوع یکی از بندهای سیاست کلی است که در صحن مجمع مطرح شده تا بعد از ارسال به نزد مقام معظم رهبری ابلاغ شود و در آن زمان از لحاظ کارکردی و ساختاری هم طراحی و نقشه راهی تعریف شود.»

این سخن درست، کمی دردناک است و نشان می‌دهد که ما انسجام مدیریتی در حوزه اقتصاد دریایایه نداریم

و تحقق آن هم به امید مصوبه مجمع، به این زودی‌ها ش‌ساهد نخواهیم بود. تا کاغذبازی‌ها تمام شود، مدت‌ها زمان می‌برد و تا مصوبه به ابلاغ و اجرا برسد، زمان بیشتر می‌طلبد و تازه می‌رسیم به نقطه سر خط: چالش‌هایی که

آن هم سازمان ذی‌نفع خواهند کرد تا از اختیارات خود دفاع کنند و تحت مدیریت کس دیگری قرار نگیرند. اصولاً مقاومت در برابر تغییر قاعده همه سازمان‌هاست؛ اما در سازمان‌هایی که سال‌های سال با اختیارات خاص کار کرده‌اند و به یک روند تعریف‌شده عادت کرده‌اند،

مقاومت بسیار بالا خواهد بود.

شروع مطالعات؟

نکته دیگری در سخنان مسئول برنامه‌ریزی سازمان بنادر که نظر را به خود جلب می‌کند، این بیان است: «علاوه بر آن برای اینکه این اتفاق نظر در سطح دولت ایجاد شود که در

انتظار می‌رود، بتواند این فاصله وحشتناک را کم کند.



علی نازی: رویکرد سازمان بنادر توسعه گردشگری دریایی است

چمخاله قطب گردشگری دریایی کشور می شود

سید عضو هیأت عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: بندر چمخاله با توجه به زیرساخت‌های موجود می‌تواند قطب گردشگری دریایی کشور شود.

به گزارش اقتصادس‌رآمد، مجید علی نازی در بازدید از بندر تفریحی گردشگری چمخاله، اظهار داشت: رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی به این سمت رفته که بتوانیم توسعه گردشگری دریایی را داشته باشیم. وی با بیان اینکه تورسیم از رشد بسیار بیشتری نسبت به کالا و بار برای یک منطقه و کشور در پی دارد، افزود: بنابراین هر آنچه بتوانیم در این حوزه سرمایه گذاری کنیم، ارزش افزوده بیشتری را ایجاد خواهیم کرد.

علی نازی با تاکید بر اینکه پروژه بندر چمخاله در بخش اسکله و موج شکن رو به پایان است، گفت: البته هنوز اسکله‌های انگشتی و مباحث مربوطه انجام نشده ولی موج شکن و پل دسترسی در حال اتمام است که امیدواریم تا پایان سال فاز اول آن به بهره‌برداری برسد.

عضو هیأت عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص بحث ایمنی دریایی این پروژه، تصریح کرد: پس از ایجاد و تکمیل زیرساخت‌ها در مراحل بعدی بحث ایمن سازی حوضچه را در دستور کار خواهیم داشت.

وی در خصوص اهداف ساخت این پروژه تاکید کرد: بحث تفریحی و گردشگری دریایی و سفرهای داخلی بین بنادر شمالی کشور از جمله اهداف نخست احداث این پروژه است.

علی نازی خاطر نشان کرد: هدف دوم که هدف بزرگ‌تری نیز بوده، ایجاد خطوط منظم مسافربری با کشورهای همجوار و همسایه است که در فاز بعدی در نظر است که در همین راستا باید این شناورها به گونه ای انتخاب شوند که جوابگوی جو دریای خزر باشند.

عضو هیأت عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه امیدواریم این بندر هرچه زودتر به بهره‌برداری برسد، عنوان کرد: با توجه به زیرساخت‌هایی که آماده شده است، این بندر می‌تواند قطب گردشگری دریایی کشور شود.

اقتصاد دریا

شنبه-۱۰ آتیر ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۷۲

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش اول

سیری در تحولات حمل و نقل دریایی

دکتر بهروز امرایی - چگونه می‌توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی‌سازی و صنایع وابسته به آن‌ها از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی‌اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول‌گرا و آینده‌نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق‌های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و با شرکت‌های مورد تصادی و مدیریت خود باشند؟

بنظر می‌آید عمده‌ترین و بنیادی‌ترین حلقه مفقوده و نقطه ضعف رشد و پیشرفت در تمامی جنبه‌های زیر بخش حمل و نقل دریایی کشور همچون سایر صنایع بطور مثال خودروسازی و خودورانی (رانندگی) صنایع دریایی را نیز خریداری می‌نماییم و بعد بمرور و در طول زمان آن‌را فرامی‌گیریم و بکار می‌بریم و احساس نیاز به فرهنگ و دانشی و تخصصی مربوطه نمی‌نماییم.

متأسفانه ارتباط و درک خوب و مناسبی نیز هم‌زمان بین صنایع مختلف حمل و نقل دریایی و مراکز آموزشی دریایی کشور وجود ندارد و هر یک راه خود را می‌روند و در کتاب‌های دانش

مدیریت می‌تواند دید و خوانند. آن هم در کتاب‌هایی که اقبای اولیه را آموزش می‌دهند.

همین اولیه، در اقتصاددریایایه گم شده است و آن قدر مسئول و سازمان و ذی‌نفع دور اقتصاد دریایایه جمع شده است، که خود اقتصاد دریایایه زیر سم سواران گم و له شده است.

در کتاب‌های دولتی و خصوصی در تصمیم‌گیری‌های صحیح و خردمندانه آنان بنمایند. چرا که همه در این چرخه فعالیت و عملیات و اجرائیات نیازمند دانش‌های مورد نیاز و اطلاعات روز مبتنی بر تاریخچه پیدایش و سیر تحولات رشد و آمار و اطلاعات گذشته و حال داشته‌های خود و دیگران می‌باشند و آن وقت است که می‌توان صنعت و جایگاه خود را در آینده، منطقه و جهان طراحی و تنظیم و اجرا نمود و بر آن نام چشم‌انداز توسعه نهاد. بنابراین شاید بتوان نتیجه گرفت که اگر می‌خواهیم چشم‌انداز توسعه و پیشرفت زیر بخش حمل و نقل دریایی در کشور را طراحی و اجرا نماییم ابتدا باید آن‌را بعنوان دروسی و واحدهای مهم و اساسی در دانشگاه‌های دریایی کشور ایجاد و اجرا نماییم تا این تفکر و درک کاملاً بین اساتید، دانشجویان و مسؤولین ذیربط رشته‌های مختلف حمل و نقل دریایی نهادینه گردد تا نسل آینده مدیران دریایی کشور با تفکر فرهنگ دریایی مجبور فارغ التحصیل گردند.

کتابی که شما خواننده گرامی در دست دارید تلاشی نه چندان کافی و وافی بلکه نیم نگاهی است تحلیل گرانه و کلاس محور سعی در تورق تاریخ و جغرافیای این صنعت زیربنایی مهم و پویا که می‌تواند محملی و روشی برای و بسوی رشد و توسعه و شکوفایی اقتصادی و اجتماعی جامعه و کشور باشد. هر فصل این کتاب فلسفه و دلیل خاص خود را در همین راستا در خود دارد. علیرغم اینکه ۴۰ سال از دوران عمر خود را در این صنعت و رشته حمل و نقلی گذرانیده‌ام اما همچنان خود را یک دانشجو و پژوهشگر می‌دانم و در این وادی تحقیق و پژوهش هم متقدم و هم تقدیدر.

لذا از خوانندگان عزیز می‌خواهم که اگر نقصی و نارسانی که حتماً وجود دارد در مطالب و موارد هر چه که باشند مشاهده نمودند. حتماً منعکس نمایند تا انشاء تعالی ضمن رفع و اصلاح نسبت به غنی‌سازی مطالب و موارد در آینده اقدام گردد زیرا معتقدم تا بازخوردی از دانش پژوهان و متفکران جوامع نباشد مطمئناً اصلاح و بهبود و تعالی فکر و اندیشه و تفکر که لازمه رشد و توسعه می‌باشد حاصل نخواهد شد. می‌خواهم در کتاب بگویم که: «مشکل نداشتن راهکار نیست، بلکه نشناختن مسأله است.لذا معتقدم اگر مسأله را که همان فرهنگ و تاریخ و جغرافیای حمل و نقل دریایی است را کناکشی چند باره نمایم و از درون آن نقش و سهم و حضور خود را دریابیم مطمئناً نسل‌های حال و آینده علاقه‌مندانه‌تر و عالمانه‌تر فرهنگ دریایی و مشاغل مرتبط آن‌را جدی‌تر و عمیق‌تر پذیرا خواهند شد.

