

خبری مسرت بخش پس از ۵۰ سال تعلل؛ اقتصاد سرآمد گزارش می دهد

# سواحل مَکُران اسم و رسم دار می شود!

**تشکیل سازمان توسعه سواحل مَکُران جدی تر شد**

**سختگیر** گروه اقتصاددِریا – امید اسماعیلی – پس از گذشت ۵۰ سال از تهیه برنامه مدون فرانسوی ها برای توسعه سواحل مَکُران که به تاریخ پیوست و با گذشت یک دهه از بیانات و تاکیدات رهبر انقلاب اسلامی درباره مَکُران مبنی بر این که «مَکُران گنج پنهان» است، حالا اما در خِبرها آمده است که لایحه اساسنامه سازمان توسعه سواحل مَکُران در تاریخ ۱۱ تیر ۱۴۰۲ برای انجام تشریفات قانونی توسط رئیس جمهور به مجلس شورای اسلامی ارسال شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، در مشروح این خبر آمده است: این لایحه که بسا اعضای رئیس جمهور خطاب به رئیس مجلس ارسال شده است ششمال یک مقدمه و توجیهی و ۳۰ ماده است که قرار است بعد از تصویب در مجلس سازمان توسعه سواحل مَکُران برای پیشرفت و توسعه در سواحل مَکُران ایجاد شود.

این سازمان با سرمایه ۱۰ میلیارد تومانی تشکیل خواهد

شد که کل سرمایه به صورت نقدی توسط دولت تامین خواهد شد.

یکی از اولویت های قانون برنامه هفتم توسعه، توجه به

اقتصاد دریامحور و همچنین توسعه صادرات غیر نفتی

است که آباد کردن سواحل مَکُران یکی از موارد مورد تأکید

است که نقش مهمی در توسعه تجارت آزاد برای جمهوری

اسلامی ایران خواهد داشت.

خبری مسرت بخش اما خیلی دیر، طی این مدت بسیار طولانی انتظار می رفت که حسب امر ولی، تلاش همه جانبه ای برای احیا، بهسازی و توسعه سواحل مَکُران شکل بگیرد و نعمات این گنج پنهان به مردم ایران برسد؛ کما اینکه دولت در قالب شورای توسعه، مباحث توسعه این منطقه را پیش می برد اما با چه کم و کیفی بمانسد. ما در روزنامه اقتصادسراسرآمد به عنوان تنها روزنامه دریایی سال هاست که پی گیریم با شنیدن خبر تشکیل سازمان توسعه مَکُران، بارقه امیدی ایجاد کرد و چرّقه ای زد تا روشنای آینده خوبی در سواحل رهاشده ی مَکُران پدید آید. تصدی معاون رئیس جمهوردر این ششوراهم پیام خوبی را ارسال کرده است حالا با شنیدن این خبر مسرت بخش «ا ارسال لایحه اساسنامه سازمان توسعه سواحل مَکُران به مجلس» خبرهای خوب در راه خواهد بود امیدواریم به سرعت روند رشد و توسعه سواحل مَکُران پیش برد.

چندی پیش حسین دهقان، دبیر شورای توسعه سواحل مَکُران در نشست خبری، گفت: تمام دارایی ها و پروژه های منطقه به سازمان توسعه سواحل مَکُران منتقل شده تا درباره آن تصمیم گیری شود.

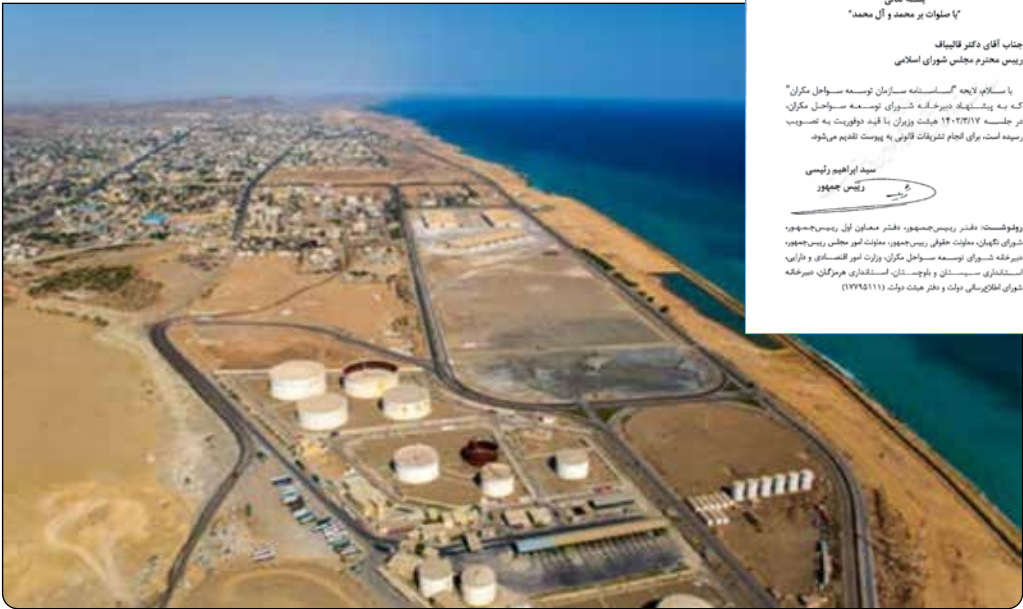
وی در این رابطه با بیان اینکه یک بازه زمانی بسیار طولانی را در خصوص توسعه سواحل مَکُران پشت سر گذاشته ایم، اظهار داشت: در سال ۸۷موضوع اهمیت این منطقه توسط رهبری مطرح شد و در دولت احمدی نژاد اول گام های عملیاتی سازی و محقق سازی توسعه سواحل مَکُران شروع شد، یک کار گروه شکل گرفت و اقدامات اولیه انجام شد در سال ۹۵ قانونی را مجلس پشت سر گذاشت که گام مهمی بود و مبنای همه اقداماتی که اکنون در راستای سواحل مَکُران انجام می دهیم بنابرین به دلیل مطالبات رهبری مجلس کمک کرد و ماده ۶۸ قانون احکام دائمی را تدوین کرد.

دبیر شورای توسعه سسواحل مَکُران افزود: ماده ۶۸ قانون احکام دائمی چند رکن اساسی دارد؛ اول اینکه مقرر شده است یک سازمان برای توسعه سواحل مَکُران شکل بگیرد و همین سازمان توسعه ای در قالب یک شرکت دولتی تشکیل می شود که این سازمان وظیفه طراحی، برنامه ریزی، اجرا و نظارت بر همه مسائل توسعه ای منطقه را بر عهده خواهد داشت و همه اختیارات دستگاه های اجرایی در این منطقه که

در قانون آمده است به این سازمان منتقل می شود. وی تصریح کرد: این سازمان جنبه حاکمیتی دارد و یک تجربه جدید از حکمرانی است. طبق اساسنامه تمام دارایی ها و پروژه های منطقه به این سازمان منتقل شده تا درباره آن تصمیم گیری شود. البته بنا نداریم در مقابل دستگاه های اجرایی قرار بگیریم یا به آنها مرخصی دهیم؛ اما می دانیم که در فرآیند اجرای این برنامه ها مشکلاتی وجود دارد و این سازمان برای رفع این مشکلات ایجاد می شود.

### تعریف ردیف بودجه برای تشکیل سازمان توسعه سواحل مَکُران

نماینده ویژه رئیس جمهور در ادامه اظهار داشت: به منظور تشکیل این سازمان یک ردیف بودجه ای در قانون بودجه کشور برای آن در نظر گرفته شده است. در دولت قبل تلاش هایی برای تنظیم اساسنامه صورت گرفت اما به دلایل مختلف این کار به تعویق افتاد. در نتیجه توسعه سواحل مَکُران در قالب اصل ۱۳۸ قانون اساسی پیگیری می شد.



وی بیان داشت: دولت سیزدهم تلاش کرد که مطالبات بر زمین مانده را اجرایی و عملیاتی کند. یک سالی است که این موضوع در دستور کار جدی دولت سیزدهم قرار گرفته است و رئیس جمهور عنایت به این موضوع دارند و نه تنها کار کرد و نقش این موضوع را در داخل کاملاً احساس می کنند بلکه در نشست هایی که با کشورهای مختلف از جمله اوراسیا، چین و غیره دارند علاقمندی خود را برای همکاری مشترک در این منطقه اعلام می کنند.

دبیر شورای توسعه سواحل مَکُران اظهار داشت: در این دوره جدید با حمایت رئیس جمهور سعی کرده ایم که فضا و روند شکل گیری سازمان را تسریع کنیم بنابرین در بودجه ۱۴۰۲ ردیف اعتباری خاصی برای توسعه سواحل مَکُران پیش بینی شد و در نتیجه بر اساس ماده ۶۸ قانون عملاً سازمان شروع به فعالیت کرده است و اساسنامه سازمان تصویب شده و قرار شد با قید دو فوریت به مجلس شورای اسلامی برود.

### توسعه سواحل مَکُران با جذب سرمایه گذاری

دهقان در ادامه گفت: برای توسعه سسواحل مَکُران لازم است زیرساخت ها از جمله آب، راه، جاده و ارتباطات توسعه یابد که این کار هم به عهده دولت است؛ اما دولت محدودیت هایی دارد و از این رو با کمک دیگر سازمان ها و بخش خصوصی به سمت فراهم کردن زیرساخت ها می شود.

وی افزود: بر همین اساس اقدامات مختلفی از جمله توافق با صندوق توسعه برای مشارکت و انتشار اوراق ارزی برای تأمین مالی در حال انجام است.

دهقان ادامه داد: همچنین ظرفیت بانک ها و سرمایه گذاری صندوق های توسعه محلی برای مشارکت در این زمینه پیش بینی شده و مشارکت کشورهای مبدأ یا مقصد که در مسیر کریدورهای شمال جنوب هستند هم برای سرمایه گذاری مد نظر است و امیدواریم تا سال ۱۴۰۵

بتوانیم زیرساخت های لازم را برای توسعه آماده کنیم. وی تصریح کرد: بعد از تصویب اساسنامه سازمان، تضمین و حمایت های لازم از سرمایه گذار چه داخلی و چه خارجی انجام می شود.

دبیر شورای توسعه سسواحل مَکُران درباره سرمایه گذاری خارجی در سواحل مَکُران گفت: در حوزه سواحل مَکُران بحث تحریم و وجود دارد اما پیشنهادهای زیادی برای سرمایه گذاری داریم از چینی ها، آسیای میانه و کشورهای اروپایی. البته هر کس بخواد در زمینه ای سرمایه گذاری کند، به دنبال انتفاع خاصی است؛ چینی ها هم در بخش های مختلف حمل و نقل، نفت و گاز و پتروشیمی برای سرمایه گذاری علاقمند هستند.

وی همچنین اظهار داشت: تمام آنچه که در مناطق آزاد اجرا می شود در سواحل مَکُران نیز اجرا خواهد شد. همچنین به میزانی که فعالیت صورت گیرد، جمعیت اسکان خواهد یافت.دهقان تصریح کرد: برای استفاده از نیروی کار بومی نیز با استفاده از ظرفیت های سازمان فنی و حرفه ای، وزارت آموزش و پرورش و دانشگاه ها مذاکره کرده ایم تا در آن منطقه مهارت افزایش کنند.

وی با بیان اینکه برای سواحل مَکُران ۳ برنامه ۱۴۰۴، ۱۴۰۵ و ۱۴۱۵ داریم، تأکید کرد: در سواحل مَکُران دو جنبه را پیگیری می کنیم؛ جنبه نخست افزایش مبادلات تجاری و جنبه دوم که نگاه درون زا به این منطقه است و شامل اشتغال زایی، توسعه گردشگری، صنایع دستی، گردشگری سلامت، توسعه

شیلات و... می شود. ما در روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد، به عنوان یک رسانه، انتظار داشتیم که شورای توسعه مَکُران، حسب اهمیت و ضرورت موضوع، از ارتباط بیشتری با رسانه ها داشته باشد تا خبرهای خوش به گوش مردم برسد و امید و نشاطی فراهم و آن ها به آینده امیدوار کند؛ اما با انتشار این خبر در ظاهر کوچک اما حیاتی و بنیادین، هر چند خیلی دیر، اما خرسندیم.



یکی از اولویت های قانون برنامه هفتم توسعه، توجه به اقتصاد دریامحور و همچنین توسعه صادرات غیر نفتی است که آباد کردن سواحل مَکُران یکی از موارد مورد تأکید است که نقش مهمی در توسعه تجارت آزاد برای جمهوری اسلامی ایران خواهد داشت.



## مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران خبر داد دستیابی به سفر و گردشگری دریایی ایمن در دستور کار سازمان بنادر

**سختگیر** مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران ضمن اعلام برنامه های بنادر این استان در راستای توسعه مسافری و گردشگری دریایی، گفت: دستیابی به سفرهای دریایی و گردشگری دریایی ایمن و استاندارد در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سعید کیاچوری، درباره برنامه های سازمان بنادر و دریانوردی به منظور تمرکز بر مقوله مسافری دریایی و گردشگری دریایی در بنادر شمالی کشور، اظهار داشت: توسعه مسافری دریایی و گردشگری دریایی در بنادر شمالی ایران دستور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی است و در این راستا در بنادر فریدون کنار و نوشهر برنامه های مختلفی طراحی شده است تا شاهد انجام سفرهای دریایی و گردشگری دریایی از مبدأ این بنادر باشیم. وی ادامه داد: صرفاً تمرکز بر انجام سفرهای دریایی و گردشگری دریایی در ایام نوروز یا تابستان نیست و باید با بهر مندی از شناورها و ایستگاه های فعال در دریای خزر در این زمینه گام بلندی برداریم که با همکاری استانداری مازندران در بخش ایستگاه های فعال برنامه ریزی لازم صورت گرفته است. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران با تأکید بر اینکه مسئله بسیار مهم، دستیابی به سفرهای استاندارد دریایی است که این مهم در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی در تمامی بنادر کشور قرار دارد، گفت: در همین راستا با بخش خصوصی در بندر فریدون کنار و نوشهر همکاری خود را آغاز کرده ایم. کیاچوری افزود: در بندر فریدون کنار، تقاهم نامه ای را به اعضا رسانده ایم و بخش خصوصی در قسمتی از اراضی بندر فریدون کنار که حدود ۱۴ هکتار است، طرح سرمایه گذاری بلندمدتی دارد و در این طرح تامین شناورهای استاندارد سفرهای دریایی در دست اقدام است؛ همچنین به صورت همزمان موضوع احداث مارینا دنبال می شود و طی مدت زمانی ۹ ماه آینده طرح نهایی آماده خواهد شد و در قالب قرارداد بلندمدت به مرحله اجرا در می آید که هم اکنون منتظر اجرایی شدن این طرح هستیم و در فاز اول مقوله سفرهای دریایی را اجرایی خواهیم کرد. وی با اشاره به اینکه می توانیم سفرهای دریایی بین بنادر شمالی ایران را مدنظر قرار دهیم، گفت: حرکت شناورها می تواند از مبدأ بندر شمالی آغاز شود و تا ۱۵ ساعت به طول بیانجامد و حتی در صورت امکان، اقامت شبانه صورت پذیرد و مجدداً شناور به مبدأ باز گردد.



یکشنبه-۱۸ تیر ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۷۹

## اقتصاد دریا

توزنیت دریا

بخش هفتم

تاریخ دریانوردی در ایران باستان

**دکتر بهروز امرایی** – چگونه می توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی سازی و صنایع وابسته به آن ها از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول گرا و آینده نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم نقش های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و یا شرکت های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟ اما سفر شروع شده بدون حضور کاپیتان کوک ادامه یافت و پس از عبور از خلیج آلاسکا و تنگه ای که قبلاً توسط دریانورد و کاشف روسی بنام برینگ در سال ۱۷۲۸ کشف شده بود مجدداً پس از عبور از دریای چین و تنگه مالاکا و اقیانوس هند در سال ۱۷۸۰ به انگلیس برگشتند.

تاریخ دریانوردی در ایران باستان

حال می پردازیم به سؤال شصتا در مورد دریانوردی هخامنشیان و کشتی سازی آن ها. هخامنشیان به دلایلی که برمی گردد به نیاز آن ها به ویژه توسعه امپراتوری ایران از فینیقی ها و ناوگان آن ها استفاده کردند تا بعد ناوگان مورد نیاز خود را تهیه کنند و به خاطر مدیریتتی که در دوره هخامنشیان وجود داشت و نیز تسلطی که بر مستعمرات داشتند رفتار و سلوک خوبی را با اقوام و ملل این سرزمین ها در پیش گرفتند. حال باید دید که فینیقی ها که بودند و چه ارتباط ارگانیکی با ایرانیها داشته اند؟؟

با مراجعه به کتاب های تاریخی به طور نمونه کتاب آقای اسماعیل راینی که درباره دریانوردی ایرانیان نوشته اند به نکات جالبی بر خورد می کنیم. وی در کتاب خود مطالبی را از مورخان قدیمی مثل دیودور آورده اند و این جمله را نقل قول می کنند که فینیقی ها را باید از دریانوردان قدیمی خلیج فارس دانست.

برخی از مورخان از جمله صاحب کتاب ملوک العرب عقیده دارند که «خلیج فارس گهواره تمدن عالم یا مبدا پیدایش نوع بشکر است و ساکنان باستانیاش نخستین انسان هایی بودند که طریق دریانوردی را آموختند و کشتی را اختراع کردند و با تسلط خود بر امواج خروشان دریا خاور و باختر را به هم پیوند زدند، چنان که فینیقی ها و سایر دریانوردانی که به دریانوردی شهرت یافت اند شاگردان مکتب در یاشناسان قدیم خلیج فارس محسوب می شوند» و با آقای دکتر محمد مقدم با تحقیقاتی که درباره جایگاه و خاستگاه فینیقی ها انجام داده اند از هردوت نقل می کنند که «خاستگاه فینیقی ها خلیج فارس بوده است و در تورات هم فینیقی ها در شمار فرزندان سام نیامده اند. اینکه از کجا فینیقی ها سامی شده اند و به چه دلیل لوح های سامی را که در شام یافت شده است به فینیقی ها نسبت داده اند، معلوم نیست» و نیز منابع زیادی وجود دارد که نژاد اولیه و جایگاه و خاستگاه فینیقی ها در خلیج فارس است. چه بسا که در سسواحل جنوبی خلیج فارس بوده باشند.

جلال آل احمد در کتاب خود به نسام «جزیره خارک در بیتیم خلیج فارس» می نویسد «می توان احتمال داد که فینیقی ها شرقی تر از آن بوده اند که ناکنون می پنداشته ایم» و یا در جای دیگر می نویسد: «چنین قومی دست کم ضمن راه های تجاری خود آشنایی های با خلیج فارس داشته اند، به خصوص اگر در نظر داشته باشیم که بزرگترین لشکرکشی های سسرادران بزرگ تاریخ در آن زمان ها با یاری دریانوردان فینیقی امکان پذیر بوده است و مسلماً اگر فینیقی ها نبودند، نه خشایارشا آتن را به آتش می کشید که به نقاص آن آپادانا بسوزد و نه اسکندر خیال خام دسترسی به آب حیات، جواهر و ادویه هند را در سر می پروراند». منابع و مآخذ فراوانی وجود دارد که فینیقی ها را به خلیج فارس و نژاد آریایی ها منتسب می کند. هخامنشیان چگونه و به چه شیوه ای از دریا استفاده کردند و صنعت دریانوردی را چگونه گسترش دادند؟ برای یافتن جواب این سوال باید رجوع کنیم به هردوت و کتاب او.

ولی ابتدا لازم است مختصری راجع به منابع و مآخذ مکتوب باقی مانده از گذشته ها در مورد دریانوردی ایرانیان مطالبی را عرض کنم. همانطور که می دانید سرزمین ما همواره و در طول تاریخ عرضه تاخت و تاز اقوام گوناگون بوده و در این اشغال ها و ویرانگری ها شاید بتوان به یقین گفت که اولین جاهایی که ویران می کردند و به آتش می کشیدند کتابخانه ها و انواع اسناد و مدارک و منجمله مدارک و نقشه های دریایی ایرانیان بود بخصوص در حمله های اسکندر مقدونی و اغراب که این مدارک و مستندات یا به سرت رفت و یا از میان برده شده است.

آنچه که موجود است همه از قول و زبان مورخین، مستشرقین و جهانگردان در زمان ها و دوران های مختلف تاریخ مکتوب شده است که خوشبختانه گفته ها و نوشته های این افراد در مورد واقعیت های تاریخی دریانوردی ایرانیان جای هیچگونه شک و شبهه ای باقی نمی گذارد. بدلیل اینکه این مورخین همه از طرف مقابل یعنی فینیقی ها، رومی ها و یونانی ها بوده اند. بعنوان مثال گزنقون و هردوت یونانی و تعداد بسیار زیادی از محققین و نویسندگان انگلیسی در قرن ۱۸ میلادی که به موضوع ایرانیان و دریانوردی پرداخته اند از جمله: ویلیام ویلست نویسنده کتاب تجارت و دریایمانی پیشینین در اقیانوس هند. نویسنده پنج امپراطوری بزرگ و ادوارد می ری نویسنده دانشنامه بریتانیکا، مقاله ایران، تاریخ کهن از این جمله اند.