

اقتصادسراسرآمد مطالبه مردمی از گنج پنهان را پی گیری می کند؛

۲۲سال!! فرصت سوزی مطلق در مَکُران

تاسیس سازمان توسعه سواحل مَکُران بسیار دیر اتفاق افتاد

اما کارساز می شود

سَخت گروه اقتصاد در یا – امید اسماعیلی – در شماره های پیشین روزنامه دریایی اقتصادسراسر آمد به کرات بـــه موضوع مهم و استراتژیک توسعه مَکُران به عنوان یک مطالبه ملی پرداخته ایم

بیداری مسئولان:از هر متر مربع سواحل مَکُران می توان درآمدزایی کرد» – آموزش تلفظ و نوشتار صحیح «مَکُران،مَکُوران یا مَکُران» – «تحلی بر بیچارگی چابهار» – «شورای توسعه مَکُران، دقیقا کجایی؟!» به عنوان یک تلنگر – گفت و گوی تفصیلی با سفیر هندوستان در ایران درباره چابهار: «آیا قند پارسِی از طریق بندر چابهار به بنگاله می رسد؟» – «شدار تن ندادن هندی ها به سرمایه گذاری در چابهار» – «از برنامه سرمایه گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری هندی ها در چابهار فقط ۳۰ میلیون دلار محقق شده» به عنوان یک قیاس – «تبله بازی هندی ها در چابهار» تحت عنوان وقت کشی هندی ها. – «تبیین اقتصادسراسر بر اهمیت مَکُران و چابهار» و...

این ها تنها گوشه کوچکی از مطالبات مردمی است که از سوی روزنامه اقتصادسراسر پیگیری و منتشر شده است. با توجه به انتظارات جامعه و افکار عمومی از شورای توسعه مَکُران، بارها گفته ایم که اگر مواردی را از فعالیت این شورای پر طمطراق بگیریم در واقع یک مجموعه تهی می بینیم که نتیجه چشمگیری از آن حاصل نشده است. اگر غیر از این بود، ما شاهد توسعه سواحل بکر و بی نظیر مَکُران بودیم و مردم سیستان و بلوچستان که قرن هاست روی گنج پنهان خوابیده اند از کیلومترها نعمات الهی در این منطقه بهره مند می شدند و برای کسب درآمد و معاش روزانه خود اسیر قاچاق سوخت و روانه مرزهای خطر نمی شدند.

با گذشت چند هفته از مخابره خبر خوش سردار دهقان مبنی بر اینکه «سازمان توسعه مَکُران مصوب شده است و بودجه آن نیز تأمین شــده» خلا خبر رسیده است که



مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان

تمهیدات ویژه برای گردشگری دریایی گیلان در تابستان

سَخت مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به تمهیدات و برنامه های سازمان بنادر برای توسعه گردشگری دریایی گیلان در تابستان امسال، گفت: در این راستا به منظور عملیاتی شدن اسکله های بلوار انزلی، ۱۵۰ هزار متر مکعب لایروبی از سوی سازمان بنادر مدنظر قرار گرفت. به گزارش اقتصادسراسر، حسین یونسی ، درباره برنامه ها و اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی به منظور انجام هر چه بهتر سفر و گردشگری دریایی در بنادر استان گیلان طی تابستان سال جاری، اظهار داشت: یکی از مهم ترین اقدامات صورت گرفته در این راستا تکمیل لایروبی حاشیه بلوار انزلی بود و با توجه به اینکه اسکله شرایط مناسبی نداشت، لایروبی در مورد همه آن ها صورت گرفت. وی با اشاره به اینکه مردم به بلوار انزلی می روند و با قایق های موجود به انجام گردشگری دریایی می پردازند، خاطر نشان کرد: ۱۵۰ هزار متر مکعب لایروبی صورت گرفته است و تمامی اسکله های بلوار انزلی در آب قرار دارند و داری ۲۲ تا ۳۰ متر عمق هستند. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به اینکه قایق ها می توانند در اسکله ها پهلو بگیرند و در بخش گردشگری دریایی خدمت رسانی کنند، بیان کرد: یک ماه قبل از نوروز سال جاری، هیچ کدام از اسکله ها شرایط عملیاتی نداشتند و قایقرا ن ها به منظور فعالیت دچار مشکل بودند اما خوشبختانه در حال حاضر ظرفیت و شرایط لازم فراهم شده است. یونسی درباره آخرین اقدامات صورت گرفته به منظور احیای تالاب انزلی، اعلام کرد: پیمانکار مشخص شده و عملیات لایروبی تالاب رسماً انجام می شود تا قایقرا ن ها در طول تالاب امکان جابجایی گردشگران دریایی را داشته باشند. وی ادامه داد: پروژه مذکور ۱۸ ماه به طول می انجامد و ۱۰۰ میلیارد تومان اعتبار از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در این خصوص در نظر گرفته شده است و باید بدانیم که تا کنون هر گر سازمان بنادر اینگونه در مورد احیای تالاب های ایفای نقش نکرده است. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به اینکه ابتدا مسیر باز خواهد شد تا بتوانیم طرح گردشگری دریایی طی تابستان را به بهترین شکل ممکن پیش ببریم، گفت: علاوه بر این حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار متر مکعب لایروبی خواهیم داشت.



برنامه از یک ها برای استفاده از بنادر دریای خزر

به دنبال ساخت پایانه در بندر باکو (آلات) هستیم

سَخت بر اساس گزارش های منتشر شده، ازبکستان در تلاش است تا طرح های حمل و نقل و لجستیک جدیدی را طراحی و دسترسی این کشور به بازارهای جهانی را تضمین کند. از همین روی، دولت این کشور مایل به ایجاد پایانه دریایی خود در بندر باکو (آلات) است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، «عبدالصمد مومن اف»، معاون وزیر حمل و نقل ازبکستان اعلام کرد: «ما به دنبال ساخت این پایانه از طریق مشارکت دولتی و خصوصی هستیم، تا کسب و کارهای ازبکستانی بتوانند در توسعه و استفاده از امکانات آلات سرمایه گذاری کنند.» بر اساس گزارش بین المللی مانا، از این، دولت آذربایجان مجوز اعطای تسهیلات اختصاصی برای ذخیرهٔ آذری ها کمک کرده تا ناوگان ریلی خود را به ویژه برای مواد غذایی فله مانند شکر گسترش دهند. ازبکستان به عنوان یک تولیدکننده و صادرکننده عمدهٔ کود، به دنبال سرمایه گذاری در پایانه کود جدید باکو است. این تأسیسات با ظرفیت جابه جایی ۲۰۵ میلیون تُن در سال توسط گروه Albayrak ترکیه ساخته شده و قرار است اواخر سال جاری راه اندازی شود. این کشور محصور در خشکی، با استفاده از راه آهن باکو – قفقلس – قارس قصد دارد صادرات و واردات خود را از طریق آذربایجان و گرجستان به ۱.۵ میلیون تُن در سال جاری افزایش دهد. این میزان در سال ۲۰۲۲ میلادی، ۰.۹ میلیون تُن و در سال ۲۰۲۰ میلادی، ۰.۵۵ میلیون تُن بود. مومن اف گفت: تغییرات ژئوپلیتیک جهانی، ما را مجبور می کند تا به دنبال یافتن مسیرهای حمل و نقل جایگزین باشیم. از همین روی، ما در حال هدایت محموله های خود به سمت دریای خزر و قفقاز جنوبی از طریق توسعه پتانسیل کریدور میانی هستیم». تاشکند با استفاده از مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (TITR یا کریدور میانی)، توانسته میانگین زمان تحویل محموله را ۵۰ درصد کاهش دهد. چین نیز در راستای ایجاد مسیر یکپارچه بین قاره ای آسیا – اروپا به دنبال اتصال ابتکار کمربند و جاده (BRI) خود با TITR است. در این سناریو، ازبکستان با کمک همسایگان خود یعنی قرقیزستان (در شرق) و ترکمنستان (در غرب) به حلقه های حیاتی در زنجیرهٔ حمل و نقل واحد تبدیل می شود که از طریق آسیای مرکزی تا دریای خزر گسترش یابد. مانا



معاف از تحریم هم هست، بزرگ ترین و بهترین فرصت طلایی بود و هست که راه تنفس ایرانیان را باز کند و فشار تحریم را بی اثر یا کم اثر کند. توسعه سواحل مَکُران به معنای توسعه چابهار است و اوج چابهار به معنای ایجاد اشتغال برای مردم سیستان و بلوچستان و پرواز ایرانیان است. این است که اقتصادسراسر آمد آماده همکاری. نه ما، بلکه همه از کان دریایی کشور و تمامی علاقه مندان به اقتصاد دریایاپایه آماده و به گوش هستند تا فرامین را بشنوند و با جان و دل همراهی و عمل کنند؛ مشروط بر این که سازمانش، سازمان باشد. سازمان یعنی موفق در تصمیم سازی، مقدر در تصمیم گیری، دقیق در طراحی و جهادی در اجرا.

آمادگی روزنامه دریایی اقتصادسراسر آمد برای کمک به توسعه مَکُران!

ما در تحریریه اقتصاد سراسر آمد، به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور و به عنوان نشریه نمونه دریایی کشور، کاملاً به گوششیم تا بر نامه های سازمان جدید توسعه مَکُران را اطاعت و اجرا کنیم و در نوع و حد خود در توسعه مَکُران سهمیم باشیم. توسعه مَکُران، به معنای توسعه ایران است

افکار عمومی منتظر خروجی کار سازمان توسعه سواحل مَکُران

افکار عمومی منتظر است تا خروجی کار سازمان توسعه سواحل مَکُران را ببیند. چرا که اگر این منطقه آباد شود، ایران آباد شده است سیستان و بلوچستان آباد شده است؛ زیرا کشف گنج پنهان به همه ایرانیان از جمله سیستانی ها و بلوچ ها تعلق دارد و سهمش به همه و هر ایرانی می رسد.



تغییرات محسوس خط ساحل، با پیروی آب دریای خزر

چالش های جدید پیش روی منطقه ساحلی و مرزی آستارا

سَخت بررسی های از سواحل شهرستان مرزی آستارا در شمال غربی استان گیلان نشان می دهد که در منطقه ساحلی و مرزی آستارا به طور محسوسی پیروی آب و تغییر خط ساحل رخ داده است. کارشناسان معتقدند عقب نشینی آب در دریا در سواحل شمالی کشور از جمله استان گیلان می تواند چالش های جدیدی را در حوزه های مختلفی همچون زیر ساخت ها و فعالیت بنادر و دریانوردی، خشک شدن ذخایر آبی و آبسته به دریا نظیر تالاب ها و افزایش عرصه ساحل و دخل و تصرف انسانی به حریم دریا به دنبال داشته باشد و ضروری است تدابیر لازم در این ارتباط در دستور کار مدیران دستگاه های اجرایی مرتبط با این موضوع در استان گیلان و همچنین شهرستان مرزی بندر آستارا قرار گیرد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمدرضا حسین سلامی، به ایستا، اظهار کرد: بر اساس داده های موجود و بررسی کارشناسان ذصلاح سطح تراز آب دریاچه خزر در چند دهه اخیر دچار کاهش محسوس شده و این تغییر در سطح سواحل منطقه کملا دیده می شود. وی افزود: بیشترین نوسانات و کاهش تراز آب دریاچه خزر تقریباً از سال ۱۷۴ آغاز شده و ادامه این روند می تواند در سالهای آتی پیامدهای زیست محیطی نیز داشته باشد؛ چرا که حیات بسیاری از گونه ها با ارزش دریا و تالاب های حاشیه خزر از تراز آب دریا تبعیت می کند و تغییر در این فرایند باعث آسیب به اکوسیستم تالاب ها و خط ساحلی خواهد شد. موضوع پیروی آب دریای خزر چند سالی هست که به شکل نامحسوس در حال وقوع بوده، اما منتشر شدن تصاویری از نقاط مختلف دریای خزر در فضای مجازی، بزرگترین تلنگر این اتفاق برای عموم بود و هر چند وقت یکبار با مراجعه به ساحل می توان این پیروی را به وضوح در شهرستان های ساحلی استان گیلان از جمله آستارا مشاهده کرد. با کاهش سطح آب دریای خزر از چند سال گذشته تاکنون، عقب نشینی محسوسی در خطوط ساحلی دریا در سواحل شمالی کشور و از جمله شهرستان مرزی بندر آستارا در شمال غربی استان گیلان رخ داده و عرصه ساحلی نیز افزایش مساحت پیدا کرده است و در یک مورد حتی باعث شده تا مرز دریایی آستارا که مرز بین دو کشور همسایه جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان را مشخص می کند به عینه از خشکی تا ساحل مشخص شود و ضروری است که ابعاد مختلف تاثیرات و پیامدهای این اتفاق بررسی و راهکارهای بهینه برای مدیریت چالش های احتمالی در سطح این شهرستان مرزنشین و مهم گردشگری، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی استان گیلان اندیشیده شود.



دوشنبه- ۱۹ تیر ۱۴۰۲ – سال هفتم- شماره ۱۶۸۰

اقتصاد دریا

توزانیت دریا

بخش هشتم

سرگذشت و تاریخ دریانوردی ایرانیان

دکتر بهروز امیرایی – 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 گسرا و آینده نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و یا شرکت های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟ اما کتاب هایی که تاکنون درباره دریانوردی ایرانیان نوشته شده حتی از تعداد انگشتان دست هم کمتر است که البته بسیار با ارزش و مستند هستند. جادارد از آن ها نام ببریم. به عنوان نمونه:

کتاب: از دریای پارس تا دریای چین نوشته دکتر احمد اقتداری

کتاب: دریانوردی ایرانیان، نوشته شادروان اسماعیل راثین کتاب: سرگذشت و تاریخ دریانوردی ایرانیان، نوشته پرفسور هادی حسن که ایران شناس و محقق مسلمان هندی است

و محقق بسیار علاقمند و با ارزش زنده یاد حسین نوربخش که تحقیقات ماندگاری را انجام داده اند یاد نمود. نظر به اینکه ما در کند و کاو تاریخ دریانوردی ایرانیان از دو مورخ مهم و معروف یعنی گزنفون و هرودت و نوشته های آن ها زیاد نام می بریم و گفته ها و نوشته های آن ها نسبت به سایرین بسیار موثق تر بوده و سندیت دارد لذا برای آشنائی بیشتر شنوندگان عزیز با این دو مورخ شرح حال مختصری از آن ها را داشته باشیم بد نیست.

گزنفون در منطقه ای به نام ارشسیا واقع در اتیک در یونان باستان در سال ۴۳۰ قبل از میلاد به دنیا آمد. از حوادث مهم زندگانی او یکی آشنائی او با سقراط است که تحت نفوذ اخلاقی این فیلسوف قرار می گیرد و دیگری شرکت او در لشکر کشی کوروش دوم و پس از شکست در ناحیه کناک و عقب نشینی او به همراه ده هزار سرباز مردود یونانی است و سومی شرکتش در جنگ آسیابا با اسپارت ها به فرماندهی آرژپلاس.

گزنفون در سال ۳۵۰ قبل از میلاد در گذشت. از گزنفون چهار اثر تاریخی باقی مانده است. یکی کتابی است بنام آنابازیس که داستان لشکر کششی ده هزار سرباز یونانی و هلنی که دنباله تاریخ تا تمام توسیید است و یک کتاب بنام خاطرات که خاطرات خود را درباره سقراط در آن می نویسد و چهارمی کتاب تربیت کوروش که در این کتاب زندگی کوروش بزرگ را به رشته تحریر در آورده است و اخلاق و عادات این پادشاه را مثال اعلی و سرمشق شهربازی و گشوداری نشان می دهد. اما هرودت در ۴۸۰ قبل از میلاد متولد و در سال ۴۳۰ قبل از میلاد در گذشته است

هرودت در تمام کشورها سیاحت کرده و از احوالات اقوام و سرزمین هایی که بازدید کرده بخصوص ایرانیان و یونان و روم و حوادث و جنگ ها و خصوصیات و جغرافیای آن ها مطالب بسیاری را در قالب تحقیقات شخصی مکتوب کرده است. در مورد دریانوردی ایرانیان در دوران هخامنشیان مطالب زیاد و مستند با ارزشی توسط بیگانگان نوشته شده است بعنوان مثال ج – الینسن انگلیسی در کتاب «پنج امپراطوری عظیم» جلد ۳ ص ۳۵۵ می نویسد: «تاریخ دریانوردی هخامنشیان را می توان در یک جمله خلاصه کرد؛ هخامنشیان به دریا کشیده نشدند، بلکه به سوی آن رانده شدند. زیرا ایرانیان که از راه خشکی به فارس کوچ کرده بودند، مردمی کشاورز یا چوپان بودند و با امور دریائی آشنائی نداشتند. اما هنگامی که امپراطوری بری ایران تا به سواحل آسیای صغیر گسترش یافت و با قدرت دریائی یونان و مصر مواجه گردید، دیگر نمی توانست بسط قدرت دریائی را به تعویق اندازد مگر آنکه هخامنشیان از نقشه جهان گشایی خود و حتی آن چه که تا آن موقع تسخیر کرده بودند، چشم پوشی کند».

« ملل ساحل نشین آسیائی و بخصوص فینیقی ها قومی دریانورد بودند و می توانستند ایران را یاری کنند تا در کسب قدرت دریائی میان بر بزنند، به عبارت دیگر ناوگانی مورد نیاز بود، اما تا هر زمانی که می توانستند ناوگان به دست آورند، لزومی نداشت به ساختن آن بپردازند».

رالینسن بعد از این نظریه با تأیید حسن سلوک و خوش رفتاری هخامنشیان در سرزمین ها و مستعمرات جدید خود با اهالی آن ها می نویسد، « در نتیجه تحت سلطه در آوردن مستعمره های یونانی در آسیای صغیر آنچنان باطمینانای انجام گرفت که اهالی در سرزمین خود باقی مانده و تحت سلطه فاتحان قرار گرفتند و فرمان آن ها را گردن ندادند. به همین ترتیب نیز فینیقی ها هم از استقلال نسبی برخوردار شدند و مالیات سرانه ای از قرار فقط یک در یک بر آن ها وضع شد. در صورتیکه در جوامع و مستعمرات دیگر در سایر امپراطوری ها، این مالیات ده تا بیست برابر بیشتر بود».

هرودت در کتاب خود می نویسد؛ « قسمت اعظم آسیا تحت سرگردگی داریوش سیاحت شد و البته این سیاحت بدین معنی است که قبل از آن که اکتشافات اولیه دریاها و سرزمین ها توسط سیاحان و مکشفان و مستشرقان معروف و مشهور از طریق دریا و خشکی صورت بگیرد، این ایرانی ها و به خصوص هخامنشیان بودند که بدین امر دست یافتند. داریوش مایل بود بداند که رود سند دومین رودی که در آن تمساح وجود داشت به کدام نقطه از دریا می ریزد و به خاطر این کنجکاوی دو تن از معتمدان خود را که به صحت گزارشات آن ها ایمان داشت به همراه سیلاکس و کاریندا اعزام می کند.