

مسعود خدیوی کاشانی - زیر گذرها، صفایی داشت اگر به رایجه نم باران نیز آذین می شد.

نان سنگک و کباب و ریحان با میوه‌هایی سبز رنگ، ترسیمی از رنگین کمان رنگ‌ها.

خانواده‌هایی که گرد تا گرد میز چوبی می نشستند، بسط صفا و مهربانی. کودکان هیجان را در توپ پلاستیکی عیان می کردند آن‌هم با انسداد پول توی جیبی گواشی تعاون و کار تیمی این چنین معنا می‌شود. یادبادک های کاغذی، ترسیمی بود از خلایقیت در کودکی از خواستن با شاخص توانستن، بازی هایی آمیخته به حقیقت نه اسیر شده به دنیای مجازی اسپید مویان که تجربه به رنگ موشان نشسته است ، کلامشان قداست و حرمت داشت گویی واعظ شب، تاکیدوی بود بر فصل الخطاب کلام و بزرگترین موضوعات و مشکلات به حرمت ریش سفیدی حل می‌شد.

عشق هویتی داشت و بیستون تصویری می‌شود از نگاه احساس ، نه اسید پاشی‌ها به اسم عاشقی !

و لیلی حدیث یکرنگی برای مجنون می‌خواند.

مهربانی چنان مسوج می زند که حتی در روی سنگ قبور رفتگان نیز چاله ای تعبیه می‌شود تا از باران و یا به واسطه مهر رهگذران در گرمای کویر، چاله پر شود تا پرنده‌گان تشنه به جام آب، سیراب شوند و سر به آسمان گیرند و از رحمان مهربان، مغفرت اهل قبور را درخواست کنند.

یاد باد آن معماری ایرانی، خستگی را رصد حوض فیروزهای رنگ و هندوانه ای درون آن و ترانه دلنشین جیرجیرک‌ها، فراموش می‌شد و آرامش به قیلوله‌ای معنا می‌گرفت و نیتی به آب، دم کرده گل گار زبان و سنبل طیب، شربت نعنّا و عسل، عرق اسطوخودوس، بساط ذوق ایرانیان را به تصویر می‌کشند. رفت و آمدهای خویش و قسم، مفهومی از میهمان نوازی و زیباترین نقطه منزل را پذیرائی می‌نامیدند تا شادن میهمان معنا گیرد. صبحدم، ترانه دل انگیز موزن مسجد شهر، سحر خیزی را با خود رهاورد خواهد داشت و سفرهای بس زیبا، نان داغ و بخار سماور و مادر بزرگ با چارقدی سفید و موهای خانی رنگ، کاسه مربا را پیش می کشید. مربای (به) با کالی خواص گیاهی. گاه که دل به دلنگی، تنگ می‌گردید، مسیر دل می دادی به کوچه باغ آن‌قدر سبز و باصفا که گوشتی به پشت ختم می‌شود، شاخه‌هایی پر از میوه و پیرمردی، آفتاب خورده و پر از چین و چروک با سخاوّت لبخند، میهمان می‌کند تو را به اناری شیرین برای تداوم این شادی‌ها.

و چه زیباست؛ موسیقی آب که ذوق را به هوش وامی‌دارد و نغمه دلنشین قناری که گوش را نوازش می‌دهد و در کمینگاه نگاه، پرواز پرانه‌های عاشق را دنبال کردند شاید امروز تنها آواز خوش بلبلان خرما است که روی سیما هر جلالتی می‌دهد ذهن‌ها را و غیرت نخلستان جنوب را روایت می‌کند.افسوس که فقط تمبر کمز

اناری شیرین برای تداوم این شادی‌ها.

ایران ام‌شدنی است همانند اشعار سعدی و حافظ که شور ایرانی را به رخ می‌کشد و چون برنج ایرانی، شهرتش آوازه جهانی به خود می‌گیرد و زعفران طلای نابی که عیار رنگ و عطرش جاودانه است. به رسم غیرت، آرش شوم و پیکان همت و تلاش را در کمان اراده قرار دهیم تا به وسعت بی

کرانی نام ایرانی به کیفیت شهره گردد تا نگاه بدخواهان به حرمت تلاشمان بر زمین نقش گیرد باید صنعت را تنوع دهیم و تعصب بخشیم به نام ایران زمین و رها شویم از افیون اعتیاد مصرف جنس خارجی و عهد بنادیم به همت و تلاش در راه اعتلای نام کشور با محصول ایرانی در قلابی دگر. چو حکایت آن کشاورزی که با داستانی پینه بسته و نقش چهره‌ای با چین و چروک و سمیای به آفتاب سوخته با نگاهی پر از نور امید رو به افق فردا، دامنه‌ها را به جای ایرانی سرسبز ساخته و زمین برهنه را به هنر دستان نقش آفرین، فرش گرفته است.

گوینی بار و در رنگ رنگ فرش ایرانی، اندیشه‌ها را کنار هم جمع می‌کند تا درونمای جلوه دهد از زیبایی و به پشتوانه این اندیشه جمعی، اندیشه‌ای را بنیان نهد در جهش برای پویایی، وکودک از دستان با این تفکر پرورش می یابد چرا که این نسل بازمانده نسلی است که میدان مین هم سد راهشان نمی‌شد محفلی برای گذار از فرش به عرش الهی و هیچ مانعی از حرکت باز نمان نمی‌داشت. بیابیم عهدی بنگاریم به دل و تندیسی سازیم از تلاش و وضویی گرییم به عزم اندیشه و هم قسم شویم بر محصولاتی که مطر و نام آن هویت کیفیت باشد اگر محصولی را متبرک می‌کنیم به نام ایرانی تعصب و غیرتی را می‌یاست باخود به دوش کشد هم جنس آنان که رشادت را معنا دادند. مدبرانی هم که بر این واژه نظارت دارند، می‌یاست تعارف را به کناری بگذارند که بی‌کیفیتی هویت این واژه مقدس و فخر آفرین را به چالش دامی‌دارد.

باشد که فخر و بالندی اقتدار دماوند در این واژه تبلور یابد و چه بسیار آنانی که بر این هدف والا جان به جانان تسلیم داشتند تا امروز آفراشنگی پرچم ایران، جلودانگی خویش را مدیون آنان داند. افرادی گمنام که بدون نام جویی، خویشان را در این نام محو ساختند و گرچه آوای قلب هاشان امروز سکوت را هدف را دارد اما طنین و تپش قلب هاشان در اقتدار پرچم سه رنگ قشنگ وطن عیان است چه خوب است فرهنگ زیبای ایرانی را در حراج فراموشی معامله نکنیم و با نگاه مثبت به آداب دیروز بر مشکلات افق آئیم و جوانان بی ادعا را که چون اراده پیشینیان خواستن را به واژه زیبای توانستن تبدیل کرده‌اند، بذل توجه داشته باشیم که فتح بام صنعت دور از دسترس نخواهد بود. چه روزگاری خواهد شد که ایرانی از بلوغ استعدادهایش در صنعت رونمایی کند و خالق نام برندهایی باشد، شهره در جهان و این رویا شکل نخواهد گرفت مگر به پشتوانه حمایت خرید ملی فهیم حتم اعتماد ما اعتباری می بخشد به کانون هواداران میلیونی مصرف کالای وطنی.

دانش آموخته دکتری حقوق

گروه دریاپایه-امید اسماعیلی -

به دریا در برنامه‌ریزی‌های کلان کشور، علی‌رغم تأکید رهبری بسر بهره‌گیری از فرصت دریا، محلی از اعراب نداشته و رد و اثر محدودی از توسعه دریامحور و اقتصاد دریامحور در برنامه‌های کلان کشور وجود داشته است.

اما فرصت بهره‌گیری از دریا، فرصت غیرقابل

چشم‌پوشی است.

«امیرثامنی»، کارشناس اقتصاد دریاپایه در گفت و گو روزنامه دریایی اقتصادسرآمد درباره حکمرانی دریاپایه می‌گوید: در کشور تقریباً اجماعی بر روی مفهوم، ماهیت و ابعاد اقتصاد دریامحور وجود ندارد! هر کارشناس و سازمانی یک تلقی ای دارد؛

سازمان بنادر و دریانوردی از یک منظر به آن نگاه می‌کند، سازمان صنایع دریایی ایران به یک گونه، کمیتیرانی جمهوری اسلامی به گونه دیگری، معاونت حمل و نقل و زرات راه و شهرسازی به نحو دیگری به آن می‌نگرند. اندیشمندان و صاحب نظران هم نظرات متفاوتی را ارائه می‌دهند.

وی می‌افزاید: البته که این تفاوت دیدگاه هم فقط

مختص کشور ما نیست و در کشورهای دیگر دنیا

نیز اجماعی بر سرر تعریف آن وجود ندارد. اصلاً

تعریف جهانی واحدی ندارد؛ بانک جهانی، اتحادیه

اروپا، سازمان اقیانوس شناسی آمریکا و ... هر کدام

تعاریفی را از نقطه نظر خود دارند. اقتصاد دریاپایه

در آمریکا ۱۰ بعد دارد و در اروپا ۵ بعد منظور شده

است.

این کارشناس اقتصاد دریاپایه گفت: از سال ۲۰۱۰ حرکت جمع‌بند نهادهای دریایی در کشورهای مختلف شروع شده است. در برخی کشورها مانند برزیل و چین به این جمع بندی رسیدند تا برای این موضوع یک وزارتخانه جداگانه تأسیس کنند. در آمریکا، یک اداره ملی ذیل وزارت بازرگانی خود در نظر گرفتند. یکی از اندیشمندان گره‌ای به نام در اقتصاد دریاپایه می‌گوید: نباید به دنبال اجماع در این حوزه باشیم و هر کشوری باید به اقتضائات خود تعریف خود را داشته باشد.

شورای عالی صنایع دریایی به دلیل ماهیت بین بخشی، عملکردموفقی نداشته‌است

ثامنی درباره نقش شورای عالی صنایع دریایی در حکمرانی دریاپایه می‌گوید: شورای عالی صنایع دریایی زیر نظر وزارت صمت قرار دارد که جلساتی هم طی سال‌های گذشته برگزار کرده است، ولی به خاطر ماهیت بین بخشی مسأله عملکرد موفقی نداشته است و نتوانسته است تا موضوع چندوجهی و مهم اقتصاد دریاپایه را رهبری کند. عملکرد شورای عالی صنایع دریایی، عملکرد قانع کننده‌ای نیست و فقط از دیدگاه صنعت به موضوع دریاپایه نگاه می‌کند و به مسائل چون آب، محیط زیست و بنادر التفاتی ندارد.

وی با بیان این‌که در سند دولت مردمی تأکید شده است شورای عالی صنایع دریایی کشور یا محوریت و دبیرخانگی سازمان بر نامه و بودجه کشور که یک دستگاه فرابخشی است، فعالیت کند. افزود: بر سر این موضوع بحث‌های زیادی نشد. وزارت راه و شهرسازی و ذیل آن سازمان بنادر و دریانوردی قائل به این بودند که با توجه به اینکه بیشترین سطح تماس را با مقوله دریا دارند و امور بنادر با آن هاست، باید راهبری موضوع اقتصاد دریاپایه در اختیار آن‌ها باشد. و این استدلال درستی نیست؛ چرا که آن‌ها هم بیشتر از زاویه بندر به موضوع می‌اندیشند. خلط مبحث بزرگی است و تلاش کردند که احکام در دولت عوض شود و نتوانستند.

ثامنی اضافه کرد: در حال حاضر در تلاش اند از طریق مجلس و کمیسیون تلفیق بتوانند نقشی را که دولت در سند دولت مردمی برای سازمان برنامه و بودجه در نظر گرفته را تغییر دهند. در جلسه اول کمیسیون تلفیق به بحث گذاشته شد و این پیشنهاد

رد شد. در دولت هم با توجه به لابی‌هایی که شد و

در پیش نویس برنامه گنجانده شد، نظر بر این بوده است با توجه به نقش فرابخشی سازمان برنامه و بودجه و نظرات صائب تر این سازمان در امور اقتصادی از ایده واگذاری دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی به سازمان برنامه و بودجه حمایت می‌کند.

این کارشناس اقتصاد دریاپایه ادامه داد: اما پیشنهاد کمیسیون تلفیق مبنی بر دبیرخانگی سازمان بنادر و دریانوردی در غیاب دولت در کمیته تدوین برنامه هفتم مجلسس رأی آورد. در ماده ۶۱ برنامه هفتم شورای عالی صنایع دریایی و شورای عالی اقیانوس شناسی در هم ادغام ش‌وند ـ که پیشنهاد کارگروه ما هم بود ـ و سند راهبردی آن نوشته شد و تکلیف کشور برای ۲۰ سال آینده مشخص شود و در حوزه‌های مختلف بارگذاری جمعیت، ترانزیت، گردشگری، شیلات و ... برنامه‌های آن مشخص شود.

موضوع اقتصاد دریامحور، یک موضوع بین بخشی، فرابخشی و سرزمینی است

وی اظهارداشت: معتقدم که موضوع اقتصاد دریامحور، یک موضوع بین بخشی، فرابخشی و سرزمینی است و اقتضاء نمی‌کند که یک دستگاه بخشی که فقط تمرکز آن بر موضوع بنادر است، آن را پیگیری کند. چون بندر یک مستحده نه مهم در اقتصاد دریامحور است و مقوله‌های مهم دیگری در این امر مهم وجود دارد. مثلاً وزارت نفت معتقد است که موضوع نرخ خوراک‌ها باید در اختیار آن وزراتخانه باشد و آن وزراتخانه می‌تواند این نرخ را مدیریت کند.

اختلاف وزارتخانه‌ها در حوزه دریاپایه آسیب‌زاست

این کارشناس برنامه‌ریزی و آمایش سرزمین، اظهارداشت: موضوع نهادی که مطرح شده است به این دلیل است که تأکید دارم که همه باید دست به دست هم داده و یک عقلانیتی حاکم شده و سازمان برنامه و بودجه کشور که ابزار برنامه و بودجه را در اختیار دارد و می‌تواند باعث هماهنگی دستگاه‌های ذی‌مدخل گردد، مسئولیت را عهده‌دار شود. از آن طرف، واقعیت این است که اگر سازمان بنادر و دریانوردی مسئول گردد، چون یک دستگاه بخشی است، دیگر دستگاه‌های بخشی با زمینه کاری متفاوت مانند وزارت صمت همراهی و همکاری لازم را انجام نخواهد داد؛ همانطور که الان وزارات صمت مسئول است و وزارت راه و شهرسازی همکاری نمی‌کند و این اختلاف آسیب‌زاست و ضربه‌های جبران‌ناپذیری را برای کشور به همراه خواهد داشت.

ثامنی در ادامه می‌گوید: اگر نتوانیم در حوزه اقتصاددریاپایسه یک سازمان دهی مناسب و هماهنگی خوبی داشته باشیم، نمی‌توانیم به نتیجه مطلوب برسیم و فرصت‌های کشور از دست می‌رود؛ همان‌طور که فرصت چابهار از دست رفت و همان‌طور که کشور از طریق کریدورهای مختلف دور خورده است و مزیت سرزمینی کشورمان که همیشه بر آن تکیه می‌شده که ما می‌توانیم شاهراه عبور ترانزیت، مواد، داده و ... باشیم، از بین رفت؛ چون اهمال و غفلت شده است.

وی به خبرنگار اقتصادسرآمد تأکید می‌کند ما هیچ راهی غیر از ششبه برون‌زا که متکی بر توان داخلی و سرمایه و ظرفیت‌های وارداتی خارجی است، نداریم.

بایدکشورهایی مانند هند و پاکستان که قراردادهایی با هم داریم و کشورهای مانند چین و روسیه که برنامه‌های راهبردی بلندمدتی با همدیگر داریم، سرمایه خود را برای توسعه بنادر ما در اختیار بگذارند.

بررسی حکمرانی اقتصاد دریاپایه در گفت‌وگوی

با امیر ثامنی؛

مدعیان «حکمرانی دریا»

سازمان بنادر و دریانوردی یا سازمان برنامه و بودجه ؟

چرا شورای عالی صنایع دریایی نتوانست اقتصاد دریاپایه را رهبری کند؟



هم دیده‌شد. سهم صنعت بانکرینگ و خدمات وابسته در کل جهان ۱۵۰ میلیارد دلار برآورد شد که از میزان حدود ۵۰ میلیارد دلار آن برای منطقه

خلیج فارس است که یک منطقه پرترددی است.

از مقدار ۵۰ میلیارد دلار منطقه خلیج فارس، سهم کشور ما کمتر از ۱ میلیارد دلار در سال اوج آن یعنی سال ۱۳۹۴ بوده است. یعنی همان سالی که تحریم ای کشور برداشته‌شد. چون بحث تراکنش‌های بانکی در این صنعت خیلی مهم است و کشتی‌که بخواهد سوخت بگیرد و مستقر شود، وقتی بندر تحریم باشد، نمی‌تواند تراکنش مالی خود را انجام دهد و به بنادر دیگر منطقه که این امکان را آن‌ها مهیا باشد، می‌رود.

چرا سازمان برنامه و بودجه دبیر به مقوله توسعه دریامحور ورود کرد

این کارشناس اقتصاددریاپایه به دلایل تأخیر با کم کاری سازمان برنامه بودجه در حوزه اقتصاددریاپایه اشاره می‌کند و می‌گوید: متأسفانه سازمان برنامه و بودجه از سال ۱۳۸۵ به بعد و انحلالی که صورت گرفت، از یک سازمان توسعه‌ای اندیشه روز در خصوص مسائل جامعه، کم‌کم تبدیل به یک سازمان اداره روزمره جامعه تبدیل‌شد و حجم مسائل و مشکلات کشور روز به روز افزایش پیدا کرد. در سال ۱۳۸۵ سهم اعتبارات عمرانی کشور نسبت به بودجه عمومی کشور حدود ۳۵درصد بوده است که الان به زیر ۱۰ درصد ـ حتی در واقع به زیر ۵ درصد ـ رسیده است و هرچه درآمد حاصل می‌شود، سازمان برنامه و بودجه برای حقوق و دستمزد باید لحاظ کند. حجم دولت بسیار بزرگ شده است و این اشتباهی بوده است که همه مجلس‌ها و دولت‌ها فارغ از نگرش سیاسی آن‌ها، انجام دادند.

سازمان برنامه و بودجه درگیر مشکلات روزمره و جاری است و رویکرد آتش‌نشانی دارد

ثامنی می‌افزاید: سازمان برنامه و بودجه به همین خاطر درگیر مشکلات روزمره و جاری بوده است و به‌صورت رویکرد آتش‌نشانی هرجایی که بحرانی بوده است، توانسته است ورود کند و نتوانست با حمله‌پر تگالی‌ها، یک کشور بیشتر دریاگیریز بودیم و نقل به مضمون یک فرستاده انگلیسی که می‌گوید که ایرانیان همیشه از دریا می‌ترسند. در زمان جنگ هشت ساله نیز این ترس تشدید شد و باعث شد تا از بارگذاری صنایع در سواحل و مرزها جلوگیری شود. حتی این مسأله را با مرزها هم داریم. در کشورهای مختلف مرز یک پدیده فرصت آفرین است، اما در کشور ما مرز چه خشکی و چه دریایی بیشتر تهدید محسوب شده است و از آن فاصله گرفتیم و حتی مطرح شده تا در شعاع ۵۰ کیلومتری مرز هیچ صنعت مهمی مستقر نشود. همین ترس‌ها بسیاری از فرصت‌های توسعه را از بین برده است.

این کارشناس برنامه‌ریزی و آمایش سرزمین با اشاره به این‌که از ابتدای دولت اصلاحات تنش زدایی‌هایی که انجام شد، فرصت‌های را برای کشور پیش آورد تا یک سری اصلاحاتی را در نظام حکمرانی توسعه سرزمینی کشور به وجودآورد. اما با شروع دولت نهم و دهم متأسفانه فرصت از دست رفت. در همین الان هم خیلی از کشورها تمایل دارند ـ در دوره پایان اصلاحات مطرح کرده بودند ـ سرمایه گذاری عظیمی را در سواحل مکران برای راه‌اندازی مجتمع گردشگری بزرگ انجام دهند. چون پتانسیل خوبی دارد و به لحاظ آب و هوایی و آب‌خور خیلی از کشورهای حاشیه جنوبی بهتر است، اما متأسفانه این فرصت از کشور دریغ شده است. ثامنی ادامه داد: چالش بسیار مهمی که سانسور شده است بحث تحریم است که بر این حوزه به شدت تأثیرگذار است. موضوع «صنعت بانکرینگ» یک فرصت بسیار بزرگ برای کشور است که در احکام نهاده‌ینه گردد.