«روزنامه دریایی سرآمد» بررسی کرد؛

فرصت بی‌نظیر آبراهه شمال-جنوب

«اقتصاد دریا پایه» نیازمند رشد متوازن است

گروه توسعه دریامحور – ایرج گلشنی

– زمانی که حاکمیت از اقتصاد دریاپایه سخن می‌گوید، انتظار می‌رود که تمامی بخش‌های مهم و راهبردی این اقتصاد در گستره کشور مورد نظر قرار گیرد. در غیر این صورت، اتفاق مثبتی نخواهد افتاد زیرا، زمانی موفقیت در سطح یک کشور ممکن است که چیزی به اسم توسعه همه جانبه و متوازن معنا داشته باشد. توسعه همه جانبه و متوازن معنای روشنی دارد: به همه بخش‌های مرتبط با اقتصاد یک کشور باید توجه شود و همه بخش‌ها از یک رشد مناسب و هماهنگ برخوردار باشند.

رشد نامتوازن

رشد نامتوازن بسیار خطرناک است. رشد نامتوازن از رشد نیافتگی خطرناک‌تر است و اگر نباشد، آسیب کم‌تری به جامعه وارد می‌شود.

رشد نامتوازن مانند یک سرطان بدخیم عمل می‌کند و سایر ارکان و ارگان‌های جامعه را به سمت بی‌ثباتی، فروریختگی و حتا فروپاشی پیش می‌برد.

در دوره سازندگی(دوران ریاست جمهوری هاشمی رفسنجانی که به دوران سازندگی موصوف شد) با تبلیغ ویژه‌ای روبرو بودیم که بسیار عوام فریب بود؛ اما از نگاه کارشناسی و با توجه به قواعد و معیارهای مدیریت توسعه، کاری عبثف خطرناک و مخرب بود.

قصه از این قرار بود: دولت مدعی بود که در حوزه مخابرات و ارتباطات پیش‌تازی کرده است و یک ساله ره ۵۵ ساله رفته است. دولت با افتخار اعلام می‌کرد که از برنامه جلو افتاده است!!! در حالی که این ادعا، عین بی‌برنامگی است و بی‌برنامگی عین خطر.

نتیجه این رشد سرطانی در مخابرات این بود که توقع تمام مردم از شهری و روستایی را تغییر داد و سبد خانوار را دچار دگرگونی کرد. اما با توجه به این که سبد مخابراتی رشد سرطانی کرده بود و احساسات، نگاه‌ها و نیازهای جامعه را دگرگون کرده بود؛ اما سایر سبدها رشدی نکرده بودند، باعث شکست و شکاف بیشتر بین جامعه شد. برای مثال، سیستم ارتباطات بچه‌های روستاهای دور افتاده را هم با پفک و چیپس آشنا کرده بود؛ اما پفک و چیپس در آن روستاها وجود نداشت! این مثال ساده نشان می‌دهد که آن کودکان چقدر سرخورده شده بودند. توقع‌ها زیاد و باعث نیازهای متعدد و فراوان شد، اما تولید مناسبی برای رفع نیازها به وجود نیامد و در نتیجه، سرخوردگی اجتماعی از یک سو و فشار به ارکان تولید از دیگر سو باعث تخریب هر چه بیشتر شد که نسل‌های بعدی در حال تاوان پس‌دادن آن هستند.

نتیجه مخرب دیگر

از دیگر سو، پیش‌تازی غیرمنطقی و سرطانی مخابرات و سامانه‌های ارتباطاتی باعث شد سرمایه هنگفتی به سبد آن ریخته شود و با توجه به کسری سایر سبدها، بودجه‌های بعدی کفاف ارتباطات را نداد و دولت مجبور شد که سبدهای ضعیف دیگر را تامین کند؛ این بود که فرصت به روزرسانی از سامانه ارتباطات گرفته شد. به بیان دیگر، ارتباطات باید می‌ایستاد و منتظر می‌شد تا سایر سبدها تا حدی پر شوند و به او نزدیک شوند یا به او برسند. این ایستایی، سامانه ارتباطات را از تکنولوژی روز به مرور دور کرد و باعث فرسودگی دستگاه ها و ابزارآلات آن شد. نتیجه این شد که سامانه‌ها به خوبی کار نکنند. مردم برای دریافت آنتن موبایل خود تا جایی به زحمت می‌افتادند که دست‌مایه طنز و توهین شده بود. انبوه و انواع موبایل در بازار بود، اما اپراتورها جوابگو نبودند. وقتی موبایل به تعدد و تکثر وجود دارد؛ اما خط آنتن نمی‌دهد، نماد مستقیم و مشخصی است از رشد نامتوازن. یکی هست و یکی نیست.

کریدور آبی شمال-جنوب

در اقتصاد دریاپایه دارد چنین اتفاقی می‌افتد. یعنی اقتصاد دریاپایه دارد دچار بیماری رشد نامتوازن می‌شود؛ زیرا به یک بخش توجه می‌شود و به بخش دیگر نه. بسته کامل(پکیج) برنامه‌ای اقتصاد دریاپایه مبهم و ناقص است؛ نشان به آن نشان که در بحث‌ها و برنامه‌ها خبری از تعیین تکلیف ایرانرود(آبراهه شمال-جنوب) نیست. بالاخره عاقبت این ابرپروژه ۵۰-۶۰ساله چه شده یا چه می‌شود؟ چرا هیچ‌کس از مسئولان عالی در باره آن حرفی نمی‌زد که بگوید بله یا نه؟

برنامه هفتم توسعه

برنامه هفتم توسعه، نسبت به اقتصاد دریاپایه توجه ویژه دارد؛ هر چند که مفاد سیاست‌های مرتبط با دریا به وسیله سازمان برنامه و بودجه به اغما رفت و از برنامه حذف شد؛ اما سخنان رئیس جمهور، چیز دیگری می‌گوید. از دیدگاه رئیس جمهور رشد متوازن مورد نظر است و برنامه‌های کامل و همه جانبه مورد تایید قرار می‌گیرد؛ اما سازمان برنامه و بودجه چیز دیگری رو می‌کند که ما در نهایت نمی‌دانیم که دم کدام را ببینیم؟!

اما انتظار منطقی این است که نقشه کلی راه، دقیق و همه جانبه باشد. و در این طرح و نقشه کلان، لازم است که تکلیف آبراهه شمال-جنوب که به تعبیری ایرانرود هم نامیده می‌شود، روشن شود. چرا نمی‌شود؟

می‌گویند دولت سیزدهم هم مانند دولت‌های قبلی، از بس چاله و چوله دارد که یاد شام شب نمی‌افتد. از بس پروژه‌های نیمه کاره و وعده‌های عمل نشده –از ساختمان‌های مهر احمدی‌نژاد که بعد حدود ۱۷ سال هنوز تحویل نشده‌اند گرفته تا وعده چهار میلیون مسکنی که هنوز حتا یک آجر هم روی آجر قرار داده نشده- همه این‌ها باعث می‌شود که کسی یاد یک ابر پروژه به نام «آبراهه شمال-جنوب» نیفتد و ما هم گاهی یک‌باره یادی از گذشته‌های دور و نزدیک می‌کنیم و می‌بینیم که پرونده آبراهه شمال-جنوب(ایرانرود) باز است و اما کسی نگاهی به آن ندارد!

آبراهه شمال-جنوب

آبراهه شمال-جنوب شاید یک طرح و ایده تخیلی باشد؛ آبراهی که مازندران را به هرمزگان وصل می‌کند و قابل کشتیرانی است. در حقیقت، کشورهای همسایه شمالی ایران را به همسایگان جنوبی می‌رساند و جنوبی‌ها را به شمالی‌ها متصل می‌کند. چیزی شبیه و البته خیلی بزرگ‌تر از پاناما و سوئز. راهی که می‌تواند شاه‌راهی ایرانی را برای چند سده دیگر تمدید کند. آبراهی که ایران را به دو قسمت شرقی و غربی تقسیم می‌کند و ارتباط بین دو ایران جدید، با پل‌های بزرگ امکان‌پذیر است.

آبراهی که مطالعات اولیه‌اش در دوره مرحوم هاشمی رفسنجانی و به دستور ایشان انجام شد و بعد از او دیگر کسی شهامت نداشت نام آبراهه شمال-جنوب(ایرانرود) را به زبان بیاورد و کسی قدرت نداشت که این یک مورد خاص را تعیین تکلیف کند. افکار عمومی هم مطالبه‌ای ندارند؛ زیرا از این ابر پروژه که حداقل ۱۵ سال اجرای آن به درازا می‌کشد و البته اگر به سبک سازه‌های پرند محاسبه کنیم، حداقل ۱۵۰ سال طول خواهد کشید. این زمان‌ها گزاف هستند و عمر دولت‌های ایران امروز ٤ ساله و حداکثر ۸ساله. پس هیچ دولتی برای احداث چنین آبراهی آستین بالا نخواهد زد. این دولت‌ها در چاله و چوله‌های شعارهای رویایی خود در مانده‌اند، آیا توان توجه به ابرپروژه‌ها را دارند؟

نگاه حاکمیتی

در نتیجه این گفتار، آن چه باقی می‌ماند نگاه حاکمیتی به موضوع است نه نگاه دولتی. دولت‌هایی که به پشتوانه شعارهای رویایی، رمانتیک و تخیلی می‌آیند و می‌روند، ضعیف‌تر و عجول‌تر از این حرف‌ها هستند که بخواهند برای چنین پروژه‌های بزرگی تصمیم‌گیری کنند. یک قدرت بزرگ می‌خواهد که سوئز را تصمیم بگیرد و حفر کند. یک قدرت بزرگ می‌خواهد که پاناما را بسازد و یک قدرت بزرگ می‌خواهد که در باره آبراهه شمال-جنوب تصمیم بگیرد. نه این که تصمیم بگیرد که حتما انجام دهد؛ بلکه این تصمیم که این کار بشود یا نشود و تکلیف همه را روشن کند.

بسته کامل(پکیج) برنامه‌ای اقتصاد دریاپایه مبهم و ناقص است؛ نشان به آن نشان که در بحث‌ها و برنامه‌ها خبری از تعیین تکلیف ایرانرود(آبراهه شمال-جنوب) نیست. بالاخره عاقبت این ابرپروژه ۵۰-۶۰ساله چه شده یا چه می‌شود؟ چرا هیچ‌کس از مسئولان عالی در باره آن حرفی نمی‌زد که بگوید بله یا نه؟

ستاد ساماندهی سواحل و دریای استانداری مازندران

استقرار ۱۴۰۰ نفر ناجی غریق در سواحل مازندران

معاون ستاد ساماندهی سواحل و دریای استانداری مازندران از استقرار ۱۴۰۰ نفر ناجی غریق در طول نوار ساحلی استان جهت انجام خدمات امداد و نجات احتمالی از ابتدای خرداد ماه امسال خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، فضل‌الله کیقبادی با اشاره به اینکه هر ساله از ابتدای خرداد ماه شاهد ورود موج عظیم گردشگران به سواحل استان مازندران برای شنا و انجام ورزش‌های دریایی هستیم،به ما نا گفت: امسال از ابتدای خرداد ماه ۱۴۰۰ نفر ناجی غریق در طول نوار ساحلی استان جهت انجام خدمات امداد و نجات احتمالی استقرار یافتند.

معاون ستاد ساماندهی سواحل و دریای استانداری مازندران، گفت: ۱۰۰۰ نفر ناجی از سوی استانداری و ۲۰۰ نفر نیز شامل نیروهای داوطلب هلال احمر در نقاط خطرآفرین ساحلی مازندران مستقر هستند؛ ۲۰۰ نفر نیز در مجموع طرح‌های ساماندهی استان توسط بخش خصوصی استقرار یافته‌اند.

وی با اشاره به اینکه براساس آخرین بررسی‌های انجام شده هم اکنون تعداد نقاط خطرآفرین در طول سواحل مازندران به ۵۴۰ نقطه افزایش یافته است، خاطرنشان ساخت: این در حالی است که تا سه سال پیش، تعداد نقاط خطرآفرین مازندران ۳۷۰ نقطه بود که سال ۱۴۰۱ به ۴۲۰ نقطه رسید و سال گذشته با افزایش ۱۲۰ نقطه دیگر به ۵۴۰ نقطه افزایش یافت.

به گفته این مقام مسئول در استانداری مازندران، حضور ناجیان غریق نقش مهمی در کاهش چشمگیر غرق شدگی‌ها خواهد داشت، همانطور که سال گذشته شاهد این مهم بودیم.

معاون ستاد ساماندهی سواحل و دریای استانداری مازندران، بیان داشت: همچنین طرح‌های ساماندهی دریا نیز با مدیریت بخش خصوصی به گردشگرانی که قصد شنا در محیطی امن را داشته باشند در طول نوار ساحلی استان مازندران خدمات رسانی می‌کنند.

کیقبادی با تأکید بر ضرورت شنای گردشگران در طرح‌های ساماندهی دریا و عدم شنا در مناطق خطرآفرین گفت: همواره آمارهای غرق شدگی‌ها حاکی از این است که تمام غرق شدگی‌ها در نقاط خارج از طرح‌های ساماندهی صورت گرفته است.

با هدف افزایش کارایی و دستیابی به رویه مشترک صورت گرفت؛

بررسی پیش نویس شیوه‌نامه کنترل و بهبود عملیات در بندر امام

با حضور مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در بندر امام خمینی(ره) پیش‌نویس شیوه‌نامه کنترل و بهبود کیفیت عملیات بندری برای نخستین بار بحث و بررسی شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، عادل دریس، و هیأت همراه در نشست مشترک با معاونان امور بندری و اقتصادی و کارشناسان حوزه بندری بندر امام خمینی(ره)، علاوه بر تعیین شاخص‌های کلان و خرد، معیارهای شیوه‌نامه کنترل و بهبود کیفیت عملیات بندری را با هدف افزایش کارایی، به حداقل رساندن چرخه عملیات و ارتقای کیفیت عملیات بندری بررسی کرد.در این نشست پیش‌نویس شیوه‌نامه کنترل و بهبود کیفیت عملیات بندری برای نخستین بار با پیشنهاد کارشناسان بندری منطقه ویژه اقتصادی بندرامام خمینی(ره) ارائه شد و مراحل تکمیلی آن در سازمان بنادر و دریانوردی به منظور ابلاغ به بنادر کشور دنبال می‌شود.به گفته مدیرکل اموربندری و اقتصادی، در بررسی پیش‌نویس شیونامه کنترل و بهبود کیفیت عملیات بندری به ارتباط سه عامل مؤثر عمده صف، ستاد و بخش خصوصی جهت نیل به رویه مشترک توجه می‌شود تا شاهد درک مشترک و همگانی در جریان ارائه خدمات بندری و ارتقاء کیفی آن باشیم.

دریس با اشاره به تحقق اهدافی نظیر افزایش بهره‌وری و اطمینان از رضایت مشتری در تدوین نسخه اولیه این شیوه‌نامه، خاطرنشان کرد: در این شیوه‌نامه کنترل کیفیت بر اساس حداقل کیفیت قابل قبول تدوین شده است.مدیرکل مور بندری سازمان بنادر و دریانوردی از افزایش تنوع مجوزهای کسب و کار به تعداد ۳۱ مورد به منظور تسهیل فرآیند اخذ محوزها برای صاحبان تجربه و تخصص در این حوزه‌ها و همچنین شناسایی راهبران جدید پایانه‌های اختصاصی خبر داد و گفت: به دنبال بازطراحی نوین پایانه‌های اختصاصی بندری که براساس مفاد اسناد بالادستی سازمان بنادر و دریانوردی انجام شد، نیازمندی‌های مشتریان و صاحبان کالا بر اساس مقتضیات و شرایط روز مورد توجه قرار می‌گیرد.دریس با اشاره سیاست‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص توزیع متناسب محمولات به بنادر حسب توانمندی‌ها و نزدیکی آنان به مراکز مصرف، توالی ورود کشتی‌ها به بنادر کشور بر اساس منابع موجود و طرح‌ریزی امکانات در آن انجام می‌شود.

خبر

شهردار بوشهر خبرداد

سرمایه‌گذاری ۶۲ میلیارد تومانی برای تکمیل فانوس دریایی بوشهر

شهردار بوشهر سرمایه‌گذاری پروژه فانوس دریایی بوشهر را بیش از ۶۲ میلیارد تومان دانست و گفت: انتظار می‌رود با توجه به زمان‌بندی پروژه در سال آینده به بهره‌برداری برسد.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین حیدری در بررسی ساخت فانوس دریایی بوشهر با بیان اینکه این طرح در ساحل این شهر سال‌ها متوقف شده بود، اظهار داشت: ساخت فانوس دریایی یکی از مطالبات مهم شهروندان در دستور کار شهرداری بوشهر قرار گرفته است.

وی از اتمام دومین مرحله بتن‌ریزی پروژه فانوس دریایی خبر داد و اظهار امیدواری کرد که پروژه فانوس دریایی پس از پایان این مرحله، با سرعت بیشتری عملیاتی شود.

حیدری با اشاره به اینکه پروژه فانوس دریایی از جمله پروژه‌های بزرگ سرمایه‌گذاری شهرداری در سال جاری است، تصریح کرد: برآورد مبلغ سرمایه‌گذاری این پروژه بیش از ۶۲ میلیارد تومان است که انتظار می‌رود با توجه به زمانبندی پروژه در سال آینده به بهره‌برداری برسد.

شهردار بوشهر، ارتفاع این سازه را ٤٧,٥ متر عنوان کرد و افزود: با توجه به تغییراتی که نسبت به طراحی اولیه این سازه انجام گرفته، آزمایش‌ها و اصلاحات مورد نیاز مطابق نظر مشاور طرح اجرا شده و تاکنون طی ۲ مرحله بتن‌ریزی انجام گرفته است.وی ادامه داد: پروژه فانوس دریایی طی زمان‌بندی اعلام شده از سوی سرمایه‌گذار به بهره‌برداری می‌رسد و به نمادی برای شهر بوشهر تبدیل شود.

بنادر

رکورد صادرات از بندرشهید رجایی برای سومین بار شکسته شد

معاون امور بندری و اقتصادی اداره‌کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: در کمتر از یک سال، سه مرتبه رکورد صادرات از بندرشهید رجایی شکسته شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، روح‌الله شاعلیا اظهار کرد: یک فروند شناور برای صادرات ۸۱ هزار تن مواد فله معدنی به منظور تسریع در عملیات و کاهش هزینه‌ها در اسکله ۳۲ بندر شهید رجایی پهلودهی شده است.وی پیش‌بینی کرد: کشتی یاد شده بالاتر از نُرم مصوب بارگیری و ظرف یک هفته آینده از اسکله جدا شود.معاون امور بندری و اقتصادی اداره‌کل بنادر و دریانوردی هرمزگان ادامه داد: در آینده‌ای نزدیک، طرح همراه عملیاتی و ضمن امکان بارگیری با نوار نقاله، حداقل سه دستگاه شیپ لودر نیز به تجهیزات بارگیری مواد معدنی در این بندر بزرگ تجاری اضافه خواهد شد.

شاعلیا افزود: با اضافه شدن این تجهیزات، امکان شکستن مجدد رکورد صادرات مواد فله معدنی در بزرگترین بندر تجاری ایران امکان‌پذیر خواهد شد.

وی خاطرنشان کرد: این اقدام در راستای افزایش بهره‌وری از اسکله‌ها و سود صادرات مواد معدنی که عمدتاً کم ارزش هستند، صورت می‌گیرد.

گفتنی است؛ «شیپ لودر یا کانوایر بارگیری کشتی برای بارگیری مواد در کشتی و بارج مورد استفاده قرار می‌گیرد. شیپ لودر کانتینرها و بارهای سنگین را از خشکی به سطح کشتی‌های مخصوص حمل و نقل منتقل می‌کند. هنگام استفاده از شیپ لودر سرعت بارگیری افزایش می‌یابد؛ نوار نقاله شیپ لودر موادی مانند ذرت، کودهای شیمیایی، مواد فله، سنگ آهک و غیره را به داخل کشتی‌های مخصوص حمل و نقل یا بارج‌ها منتقل می‌کند، شیپ لودرها معمولاً بر اساس نوع موادی که قرار است منتقل کنند طراحی و ساخته می‌شوند. به علت آب و هوای شرجی بنادر بدنه این شیپ لودر به گونه‌ای طراحی شده که در برابر هوای شرجی و باد و طوفان‌های شدید مقاوم است».

توقیف ۴ فروند شناور حامل کالای قاچاق در سواحل بوشهر

فرمانده مرزبانی استان بوشهر از توقیف چهار فروند شناور حامل کالای قاچاق در مرز دریایی خلیج‌فارس و نوار ساحلی استان بوشهر در خرداد ماه سال جاری خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، سرهنگ یدالله خسروی در بوشهر با قدردانی از مشارکت مردم ساحل‌نشین و مرزدار استان بوشهر در نوار ساحلی خلیج‌فارس به مانا اظهار کرد: خدمات به مرزنشینان در ابعاد گوناگون مورد توجه ویژه فرماندهی مرزبانی قرار دارد.

فرمانده مرزبانی استان بوشهر از برقراری امنیت پایدار در مرز دریایی خلیج‌فارس و نوار ساحلی استان بوشهر خبر داد و تأکید کرد: استیفای حقوق دولت و مرزنشینان وظیفه اصلی فرماندهی مرزبانی است و در راستا از هیچ کوششی فروگذاری نمی‌شود.

وی رصد شناورها در مرز دریایی خلیج‌فارس و نوار ساحلی استان بوشهر به‌صورت مستمر را یکی از مأموریت‌های مهم این فرماندهی دانست و تصریح کرد: مأموران مرزبانی با اشراف اطلاعاتی همه تردد دریایی را زیر نظر دارند و با هرگونه تخلف و ناهنجاری برخورد قاطع می‌شود.

وی تجهیز مرز دریایی و نوار ساحلی به امکانات الکترونیکی و پایش تصویری را مورد اشاره قرار داد و بیان کرد: نظارت الکترونیکی و اپتیکی در دستور کار قرار دارد و برخورد قاطع با قاچاقچیان کالا یکی از وظایف مرزبانی است.

فرمانده مرزبانی استان بوشهر توقیف چهار فروند شناور حامل کالای قاچاق را مورد اشاره قرار داد و بیان کرد: در خرداد ماه سال جاری تاکنون چهار فروند شناور حامل محموله قاچاق در سواحل استان بوشهر شناسایی و متوقف شده است.

سرهنگ خسروی با بیان اینکه در این عملیات کالاهای قاچاق به ارزش بیش از ۱۱۸ میلیارد و ۵۵۹ میلیون ریال کشف شد تصریح کرد: از این شناورها انواع لوازم آرایشی، بهداشتی، پتو، پوشاک، لوازم یدکی، لوازم‌التحریر، پارچه، کولر، وسائل ضد فرهنگی و لوازم مختلف خانگی کشف شد.