

باعث ترک ورزشگاه توسط او می‌شود و این چنین نظریه نژاد برتری او را به چالش کشیده می‌شود و تقابل نمادین با اندیشه تبعیض نژادی در طول این مسابقات کشمکش‌های حقوقی هم دیده می‌شود به عنوان مثال برتری جنجالی و پر سر و صدای ورزشکار الجزایری و سوالی که در ذهن ایجاد می‌شود که این تفاوت تستوسترون قابل اغماض است؟ و تغییر تابعیت ورزشکاران که در این دوره حضور روس‌ها در تیم‌های مختلف و پخش مدال امر رایجی می‌گردد و آیا این عملکرد با رویکرد المپیک تضادی را نمایان نمی‌سازد؟ و از تصاویر زیبایی این دوران نمایش پیروزی و افتخار پرچم سه رنگ قشنگ ایران است که هیچ چشم ایرانی در پیشگاه این تصویر نای مقاومت ندارد و فرو می‌ریزد به بارانی از اشک و تپش قلبی که فراتر از کالبد جسم احساس می‌شود. و از آن‌سو پهلوانی دیگر بر روی تشک نرم می‌رود و این در حالیست که از درد کتف به شدت رنج می‌برد، حریف نیز فوراً بر این امر واقف می‌گردد و آن موضع را محل حملات پی‌درپی خویش قرار می‌دهد تا بسا چنین حیل‌ه‌ای پیروزی را دریا بد!

این جاست که نام پهلوان تختی در ذهن هایتلور می‌یابد که وقتی در مسابقات حساس و درست آن زمان که خود به مدال رنگ طلایی نیاز دارد و در امتیاز عقب افتاده است و در حالی که می‌داند زانوی حریف روس آسیب دیده و کالیفت به آن حمله کند هرگز چنین نمی‌کند و باخت قهرمانه را ترجیح می‌دهد و می‌بازد... تادر جهانی نامش ماندگار باشد و نام پهلوانی دیگر پوریای ولی است که وقتی شب مسابقه با پارچه‌ای چهره پوشانده و بطور ناشناس در شهر پرسه می‌زند و در زیارتگاهی به صورت تصادفی توسط پیرزنی خلویی به او تعارف می‌شود و وقتی علت نذر را می‌پرسد پیرزن می‌گوید می‌گره غریبه برای پیروزی پسرم و شکست پوریای ولی نذر کرده ام پس دعا کن که به این برد نیاز وافر داریم و پوریای ولی با لبخندی برای فرزندش اجابت دعا می‌خواهد و هنگام مسابقه با وجود برتری کامل و بالا بردن حریف روی سر ناگهان او را زمین می‌گذارد و بی جهت خود بر زمین می‌افتد و این چنین تن به باخت می‌دهد او می‌بازد تا دعای مادری ناکام شده نماند پس از این باخت، مادر حریف به فریاد در می‌آید که حق نیست که او ببازد و آنچه در زیارتگاه رقم خورده برای اهالی بیان می‌دارد...

حال این فرهنگ گذشت کجا و تصاویری که ما در دنیای امروز شاهد آنیم کجا! گاه جز خوانی‌ها و کرکری‌هایی که معنای بی‌اخلاقی به خود گرفته است!

گرچه نباید فراموش بشود که خیلی از این مدال‌آوران افراد طبقه ضعیف جامعه خویش را شکل داده‌اند و آمده‌اند تا به اراده و همت خویش فردای نام‌آوری برای خود و کشورشان رقم زنند، مدال‌آورانی که تنها المپیک جایگاه تقدیرشان را تغییر می‌دهد و این بهترین فرصت است برای آنانی که قدر این لحظه‌ها را خوب می‌دانند، نام‌آورانی که طیف متوسط به پایین جامعه را شکل داده‌اند

ایران در میان ۲۰۶ تیم ملی جایگاه بیست و یکم را به دست می‌آورد و افتخاری را هم برای بانوان وطن کسب می‌کند آن هم با محدودیت حضوری که بانوان ایرانی دارند، کارنامه درخشانی را رقم می‌زنند و جالب‌تر از آن نسام خیلی از کشورهایی که گرداگرد ما را گرفته‌اند اما در کسب مدال‌ها نامی از آنها شنیده نمی‌شود پس توجه به رشته‌های مدال‌آوری چون کشتی و تکواندو که هر یک با کمترین هزینه‌ها افتخاری در این حد برای میهن شکل داده‌اند برای مسئولین قابل توجه است پس باید گفت؛

بچه‌ها متشکریم...

و چه روزی خواهد شد که نام ایران در اقتصاد نیز در این جایگاه قرار گیرد قطعاً این امر شلندی خواهد شد اگر باهم شویم برای ایران باشیم.

عضو مرکز و کلا



گروه دریاپایه – امید میتین – از تأکید رهبری بر توسعه سواحل مکران و توجه به دریا سال‌های سال می‌گذرد و هیچ حرکت شتابنده، انقلابی و چشمگیر در همسایگی دریای عمان بخصوص در منطقه گنج پنهان صورت نگرفته است. طی سه سال عمر دولت سیزدهم گوشه چشمی به توسعه دریاپایه ایران نشان داد، اما یک هیجان زودگذر بود و در حد چند مصوبه و چند برنامه خلاصه شد. حرکت کند است. شتابنده نیست و با این روند، نقطه امیددی دیده نمی‌شود.

به چند نکته باید توجه داشت:

اول: رقبا سال‌هاست که از ما پیشی گرفته و جلو افتاده‌اند. در مقام توسعه، باید در مقام رقابت نیز حاضر بود. این است که در مباحث توسعه‌ای همواره باید رقبا را مورد رصد و محاسبه قرار داد.

محاسبه سرانگشتی نشان می‌دهد که رقبا بسیار از ما جلو افتاده‌اند و ما اقدام خاصی نکرده‌ایم. «توجه به دریا و توسعه دریایی ایران هنوز کافی نیست» و مسئولان عالی‌کشتور، در اولویت‌بندی‌های خود دریا را در رتبه‌های پایین قرار می‌دهند. بودجه‌ها صرف موارد دیگر می‌شود. از کل بودجه دولت که ۹۰ درصد صرف مخارج دولت چاق و فربه می‌شود و برای توسعه و عمران و آبادانی فقط ۱۰ درصد

بودجه باقی می‌ماند. حال این دولت چاق، این ۱۰ درصد را به کدام زخم خود بزند یک مساله است، چگونه مسائل روز جامعه را مدیریت کند. یک بحث و چقدر از این ۱۰ درصد به دریا برسد، بحث دیگر. این چالش‌های دولتی، باعث شده که ما همچنان سنگین حرکت کنیم و رقبا سریع. دوم: تخصص دریایی در رده‌های مختلف مدیران کنونی دیده نمی‌شود. توسعه نیاز به ایده‌های نوین و کارساز دارد تا با برنامه‌های مناسب به سرعت مناسب اجرا شود و مجموعه مرتبط با توسعه دریایی ایران را پیش براند. این پیش‌ران، خودش مشکل دارد. پیش‌ران نه توان دارد و نه تخصص. این است که ترجیح می‌دهند به مباحثی بپردازند که در آن تخصص دارند که این تخصص‌ها اغلب خشکی‌گرا و حوزه انتخابیه را در بر می‌گیرد و چیزی نصیب دریا نمی‌شود.

سوم: هم حرکت شتابنده رقبا و هم اقدامات سطحی و کند دولت‌های جمهوری اسلامی، مانند شمشیر دم، از بالا و پایین توسعه اقتصاد دریاپایه ایران را پی می‌کنند. با این وضعیت، اقتصاد دریاپایه ایران هرگز شکل و شمایل موفقیت به خود نمی‌گیرد. لازم است در این مهم بازبینی شود. به سرعت دولت کوچک‌شود و با دقت، نغرات و تخصص دریایی جایگزین خشکی‌ها شوند و به این

وسيله، نقاط امید را فروزان کنند.

چهارم: اما این نمی‌شود و ممکن نیست. با سطحی‌که از تخصص، اختیارات و شسهامت تصمیم‌گیری در دولت‌ها می‌بینیم، باید باور کنیم که کار، کار دولت و مجلس نیست. این بار با این ضعف‌ها بار نمی‌شود. به نظر ما باید موضوع اقتصاددریاپایه را حکومتی و حاکمیتی کرد. باید به مدیریتی سپرد که ما را از نظر امنیتی، هسته‌ای و موشکی و سایر مباحث مرتبط به اوج رساندند. باید به سامانه‌ای سپرد که ماهواره‌های ما را با دقت در جای مناسب فضا قرار می‌دهد. باید به تدبیری سپرد که حوزه امنیتی کشور را در اوج کشورهای مدعی قرار داد. باید به اندیشه‌ای سپرد که اقدام جهادی و اندیشه انقلابی شاخصه اوست. ما موفقیت در اقتصاددریاپایه را فقط در پرتو چنین مدیریتی موفق ارزیابی می‌کنیم و وضعیت کنونی را و افراد کنونی را برای موفقیت کامل و آماده نمی‌دانیم.

پنجم: سازمان‌های حاکمیتی هم چابک هستند و هم تصمیم‌گیرنده. در بند و بساط بروکراسی مزن دولت و مجلس گیر نمی‌کنند. برنامه می‌ریزند و راه خودشان را می‌روند و دستگاه‌های دولتی هم طبق قانون مطیع آن‌ها هستند. توجه باید داشت که تصمیم سازمان‌های حاکمیتی، حکم حکومتی است و همه باید از آن اطاعت کنند. در چنین حالتی است که می‌توان مانند هسته‌ای و موشکی به گرد جهان رسید و از آن‌ها هم جلوزد. این است که باید به طور قطعی باور کنیم که کار از سازمان دولتی بر نمی‌آید. باید به یک هسته فکری و برنامه‌ای برای اقتصاد دریاپایه رسید. کسانی که این را نقض می‌کنند و به اشتباه‌آمار می‌دهند که در کشورهای دیگر چنین نیست، یا سواد لازم را ندارند و یا می‌دانند که در صورت تحقق یک سازمان قوی و حاکمیتی برای توسعه دریایی ایران، در آن سازمان جایی

«اقتصادسرآمد» بررسی می‌کند؛

شتاب‌مدیریت‌توسعه دریایی ایران کند است

«توجه به دریا و توسعه دریایی ایران هنوز کافی نیست»

ندارند مگر منشی‌گری مدیران شایسته. از این روست که نقض می‌کنند و ایز اشتباه می‌دهند و مثلاً می‌گویند در هیچ کشوری چیزی شبیه یک سازمان حاکمیتی یا حتا یک وزارت خانه برای دریا نداریم؛ در حالی که همین امریکا مرکز ملی توسعه دریایی دارد و همه تابع آن هستند و همین چین هم یک نهاد ملی دریایی دارد و همه اجزای دیگر زیر مجموعه آن هستند.

ششم: به هر حال، به هر نگاه و با هر توجیهی، نمی‌توان پذیرفت که با پرآکندگی کنونی و کندی در برنامه و تصمیم، ایران بتواند در مقوله دریاپایه به جایی برسد. دولتی که همین دو هفته پیش می‌رود و یک مدرسه نیمه‌کاره را در رباط کریم با حضور رئیس جمهور افتتاح می‌کند، می‌تواند هم‌سنگ دریایی کره‌جنوبی و چین و ژاپن شود؟ با این همه پرآکندگی که هر کدام اقلیمی مستقل با پادشاهی مغرور است، می‌توان حرکت منسجم تصور کرد؟

بی‌راهه نرویم و کار را به کاردان بسپاریم. مجمع تشخیص مصلحت نظام، نمایندگان مجلس یا همین دولت، بیابند و به عنوان یک خدمت‌ماندگار، دریا را به یک مدیر برتر بسپارند. بخواهند که یک سازمان حاکمیتی تشکیل شود تا این همه اجزاء که هر کدام راه خود می‌روند را یک جا جمع کند، هم‌افزایی (سینرژی) ایجاد کند و حرکت شتابنده را آغاز. این کار از مجموعه‌ای برمی‌آید که کسی نتواند روی حرفش حرف بزند. نتواند مدرسه نیمه‌کاره را برای افتتاح به او قالب کند. نتواند وعده افتتاح متروی پرند را ۲۸ بار بگوید و زیر حرفش بزند.

در هر صورت، روند کنونی امیدبخش نیست. روند کنونی منتج به نتیجه نمی‌شود. توسعه دریایی ایران نیاز به یک حرکت شتابنده(انقلابی و جهادی) برای رسیدن به قله‌های موفقیت دارد. آیا قبول دارید؟

راه آهن چابهار – زاهدان و بندر شهید بهشتی

همچنین فاصله طولانی از مرکز کشور اتصال به ریل به‌زبان ساده از نان شب هم واجب‌تر است زیرا راه اندازی این خط آهن، انتقال کالا از بزرگترین بندر اقیانوسی کشور به دیگر نقاط ایران را تسهیل و تسريع می‌کند.

نکته مهم این است که طی سال‌های گذشته حجم بار تخلیه شده از بندر چابهار به دلیل عدم وجود خط ریلی برای انتقال کالا به مقاصد، بطور متوسط کمتر از ۲ میلیون تن در سال بوده و در این راستا و در جهت بهره‌گیری مناسب از ظرفیت جدید بندر بهشتی چابهار، تکمیل طرح اتصال چابهار به شبکه راه آهن سراسری با جدیت در حال اجراست.

مسیر بندر چابهار به مراکز اصلی داخل کشور طولانی‌تر است. همچنین اگر مقصد را ترانزیتی به سمت مرز سرخس در نظر بگیریم، در حال حاضر راه آهنی از زاهدان تا سرخس موجود نداریم و تازمانی که راه آهن شرق به طور کامل تکمیل نشود، بندر چابهار در افق کوتاه مدت برای جابجایی کالا به مقصد آسیای میانه نقش موثری نخواهد داشت، مگر اینکه راه آهن چابهار از مسیر بالا دست که به سمت مشهد نیز تکمیل گردد. راه آهن زاهدان به سرخس، دومین اقدام در طرح جهش کریدور ترانزیتی شمال به جنوب است که تنها بندر اقیانوسی منطقه را به اصلی‌ترین مرز ترانزیت ریلی کشور یعنی سرخس متصل می‌سازد و ترکمنستان و چهار کشور دیگر آسیای مرکزی را از طریق خطوط ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند به گونه‌ای که می‌توان گفت این راه اقیانوس هند را به آسیای مرکزی پیوند می‌دهد.



گلوگاه باری در منطقه تبدیل می‌شود، چرا که سبب افزایش ظرفیت‌های باری این بندر نیز می‌شود.از سوی دیگر برای بندری همچون چابهار با توجه به موقعیت استراتژیک آن و

روسیه به دریای عمان متصل خواهد شد. دلایل اجتماعی و توسعه آمایش سرزمینی در آن منطقه، از جمله دلایل اجرای این پروژه به حساب می‌آید. بندر چابهار به یک

بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریاد عزیزی – اقتصاد سرآمد