



سه‌شنبه-۹ اردیبهشت ۱۴۰۴- سال یازدهم-شماره ۲۱۸۸

اقتصاد آبی

یادداشت

بندر عباس حالا غمی دارد به سنگینی تمام کانتینرهای دنیا

حجت حاجی زاده بندر عباس - این نام حالا بوی دیگری می‌دهد. بوی نم، بوی شرابی، بوی خاکسترِ سرد و آهن سوخته و... بوی غم؛ غمی که مثل شرابی بعد از ظهر چسبیده به هوا، به دیوارها، به صورت آدم‌ها. مگر نه این بود که این شهر را به شرابی‌اش می‌شناسختیم، به گرمایش که گاهی جانکاه بود اما زندگی در آن می‌جوشید؟ به مردمش که موسیقی در خون‌شان بود و رقص در گام‌های‌شان؟ شهری که شور و حال زندگی در کوچه‌پس‌کوچه‌هایش جاری بود.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، حجت حاجی‌زاده از فعالان فرهنگی و هنری استان هرمزگان در یادداشتی اختصاصی برای این روزنامه درباره وضعیت و حال‌وروز بندرعباس پس از حادثه انفجار در بندر شهیدرجایی نوشته که این نوشتار را در ادامه می‌خوانید:

اما چه شد؟ چه بلایی نازل شد بر سر اسکله شهیدرجایی؟ آنجا که روز و شب، دست‌ها کار می‌کرد، پیشانی‌ها عرق می‌ریخت و نشان هزاران خانواده از رفت و آمد کشتی‌ها و کانتینرها به‌دست می‌آمد. ناگهان... یک غرش. یک نور خیره‌کننده که نه از آفتاب که از دل آتش برخاست. و بعد... ویرانی. انفجارها، یکی پس از دیگری. کانتینرها؛ آن جعبه‌های بزرگ آهنی که قرار بود بار زندگی باشند، تبدیل شدند به تابوت‌های آتشین. تبدیل شدند به ابزار مرگ و چه مرگی... و چه سلاخی دهشتناکی.

کارگرها... مردان و زنان زحمتکش. پدران، پسران، برادران و خواهران. آن‌ها که تنها جرم‌شان ایستادن بر سر کارشان بود. ایستادن در برابر خطر هر روزه برای لقمه‌ای نان. زیر آن آوار آتش و آهن چه بر سرشان آمد؟ چه کسی می‌داند؟ جز تکه‌هایی که از هم جدا شده بود، جز خاکستری که بوی جان می‌داد، جز تن‌هایی که در دل شعله‌ها، ناشناس سوختند. این سلاخی بود. سلاخی جان‌های پُرتوان در دل فلز گداخته. نه جنگ بود، نه دشمنی شخصی. حادثه‌ای بود که با بی‌رحمی تمام، پیکرهای گرم انسان‌ها را درید و سوزاند و هیچ تبدیل کرد.

شهر حالا عزادار است. عزا در تکت‌تک خانه‌ها نشسته. آن موسیقی شاد جنوبی خاموش شده. جای رقص، شبون است. جای گرما، داغ از دست‌دادن است. بندرعباس، شهری که با همه سختی‌هایش، با گرما و شرابی‌اش، زنده بود و شور داشت، حالا غمی دارد به سنگینی تمام کانتینرهای دنیا. غمی که نفس را می‌پُرد. چرا چنین شد؟ چرا این جان‌های عزیز، این گونه ناجوانمرده‌انه در آتش سوختند؟ فقط می‌ماند این بوی ماتم، این سکوت تلخ و تصویر آن اسکله زخمی که رویاکر ترنداک‌ترین قصه شد. قصه کارگرانی که رفتند، نه با مرگی آرام که با سلاخی در دل آتش. و این غم، این داغ، حالا هوبت تازه این شهر است. شهری که تا دیروز زندگی می‌کرد و حالا با تمام وجود، در غم عزیزان از دست‌رفته‌اش، می‌سوزد. روایتی است سوزناک، از دل حادثه‌ای که جان‌های پُرتوان را درید و بندر را در ماتم فرو برد.

یادداشت

ادامه از صفحه ۴

که در نتیجه هزینه نگهداری کشتی‌ها در لنگرگاه، تغییر مسیر کشتی‌ها به بندر دیگر و هزینه‌های بیمه کالاهای بالا می‌رود.

هر روز توقف در فعالیت‌های بندری باعث کاهش میزان صادرات کشور شده که به‌خصوص در شرایط تحریم، فشار بیشتری بر منابع ارزی کشور وارد می‌کند و نیاز به واردات کالاهای اساسی از طریق مسیرهای گران‌تر (مثلاً بندر کوچک‌تر یا زمینی) باعث مصرف بیشتر ارز می‌شود. در این میان شرکای تجاری کشورمان ممکن است برای مدتی تمایلی کمتری به استفاده از بندار ایران داشته باشند و به‌سراغ گزینه‌های جایگزین بروند و بیمه‌های بین‌المللی ممکن است هزینه‌های بالاتری برای کشتی‌هایی که به بندر ایران می‌آیند، مطالبه کنند.

در این میان هزینه‌های بازسازی و مدیریت بحران اسکله شهیدرجایی، شامل هزینه‌های مدیریت بحران اولیه این حادثه، درمان مصدومان، عملیات آواربرداری اولیه، تجهیزات ایمنی، ماسک‌ها، دارو و مراقبت‌های ویژه و همچنین مهار آلودگی زیست محیطی با نصب موانع نفت گیر در آب، مواد جذب‌کننده، دفع مواد سمی، پایش هوا و آب را در پی دارد.

به پایان اقدام به بازسازی زیرساخت‌های بندری، ساخت اسکله‌های جدید و تعمیر اسکله‌های آسیب‌دیده، بازسازی انبارها، جرقفیل‌های کانتینری، خطوط راه‌آهن داخلی و تأسیسات برقی و نوسازی سامانه‌های ایمنی و اطفای حریق بندر و جبران خسارت‌های انسانی و اقتصادی، پرداخت دیه و مستمري به خانواده قربانیان، کمک به کسب‌وکارهای آسیب‌دیده، کارگران بیکارشده، طرح‌های حمایتی از صیادان، حمل و نقل‌کنندگان و خدمات لجستیک، ایجاد مرکز فرماندهی بحران دائم بندر، تجهیز بندر به سیستم‌های هشدار سریع، اطفای حریق آتوماتیک و پایش هوشمند مواد خطرناک نیز پیشنهاد می‌شود.

۴- برنامه PROBLUE یک صندوق چندجانبه تحت نظارت بانک جهانی است که از توسعه پایدار منابع دریایی و ساحلی حمایت می‌کند. این برنامه در سال ۲۰۲۴، ۶۴پیشنهاد به ارزش ۸.۳۷میلیون دلار را تأیید کرده و در بیش از ۱۰۰اقتصاد بین‌المللی دریایی فعالیت دارد. PROBLUE با تمرکز بر سلامت اقیانوس‌ها و توسعه پایدار، به کشورها در دستیابی به اهداف اقتصاد آبی کمک می‌کند. (محل عکس اینفوگرافی ۳)



۵- تجربه‌اندوونی در توسعه اقتصاد آبی: اندوونی به‌عنوان کشوری با بیش از ۱۷هزار جزیره با تدوین «چارچوب توسعه اقتصاد آبی برای تحول اقتصادی»، به‌دنبال بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی خود است. این چارچوب شامل بخش‌هایی مانند توسعه پایدار، تحلیل اقتصادی پتانسیل‌های آبی و مدیریت منابع است. اندوونی با این رویکرد، به‌دنبال تبدیل اقتصاد دریایی به موتور رشد اقتصادی کشور است.

۶- برنامه اقتصاد آبی برای آفریقای مقیاسوم (BE+RAP): بانک جهانی در سال ۲۰۲۲ برنامه‌ای با عنوان «اقتصاد آبی برای آفریقای مقیاسوم» راه‌اندازی کرد که هدف آن حمایت از کشورهای ساحلی آفریقا در بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی، تقویت زیرساخت‌های ساحلی، و مقابله با چالش‌های تغییرات اقلیمی است. این برنامه با تأمین مالی پروژه‌های مختلف و ارائه کمک‌های فنی، به‌دنبال ایجاد اقتصادهای دریامحور مقیاسوم در برابر تغییرات اقلیمی است. (محل عکس اینفوگرافی ۴)



۷- با نهایتا اگر کمی بخواهیم عمیق‌تر، با حوصله‌تر، گسترده‌تر و حرفه‌ای‌تر جست‌وجو کنیم: در میان گزارش‌ها، دستورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌ها، توصیه‌نامه‌های منتشرشده و کاملاً باز و آنلاین تجربیات مستقل کشورها و سازمان‌های دریایی آن‌ها در مقوله پیاده‌سازی و توسعه اقتصاد دریایپایه؛ که دستیابی و بهره‌مندی به‌از این دست گزارشات و تجربیات، نه بوق و کرنا به راه‌انداختن می‌خواهد و نه فریاد و فغان به راه‌انداختن که ما بلد نیستیم و چه کنیم و کجا برویم و دست به دامن که و در کجا بشویم! حتی برگزاری یک رویداد دانشجویی فراگیر ملی و جذاب با عنوان و منشوق‌های مناسب هم می‌تواند این امر را محقق سازد و هیچ نیازی به هزینه‌کردهای بیش از این نیست.

و اما هشدار مهم: نویسنده هشدار می‌دهد که بی‌هیچ شک‌ی و همان‌گونه که در دیگر گزارش تحلیلی -انتقادی منتشرشده بنده آمده است، این نسخه‌ها و مشابه آن‌ها از هر منبع خارجی که باشند و حتی پیاده‌شده در کشورهای نزدیک و همسایه یا هم‌اقلیم‌ها ما، باید تغییرات و اصلاحات فراوانی روی آن‌ها با کارهای کارشناسی دقیق (و نه سخت، بلکه بسیار ساده به شرط وجود هم‌فزایی و هم‌راهی ارگان‌های دریایی) توسط مشاوران قوی و کاربلد داخلی انجام شود تا بتوان آن‌ها را منطبق بر بوم و اقلیم فرهنگی، اجتماعی، اعتقادی، جغرافیایی، تاریخی و... ایران کرده و قابل پیاده‌سازی باشند. قطعاً و موکدا هشدار می‌دهم تنها اقتباس کورکورانه و اجرای بی‌اصلاحات و تغییرات این الگوها و مدل‌های جذاب و حاضر و آماده، آنچنان ضربه مهلک به نهال نوپای اقتصاد دریامحور خواهد زد که رمقی برای او باقی نخواهد گذاشت؛ چنانچه تجربه این‌گونه تعجیل‌کاری‌ها را در اقتباس‌های غلط بر پیکره بخش‌هایی از این دولت و نظام دیده‌ایم و به خاطر داریم همچون نظام آموزش و پرورش ما که...!

و - نتیجه‌گیری: فرصت تاریخی در گرو بازتعریف حکمرانی و راهبرد دریا

اقتصاد دریایپایه، برخلاف بسیاری از مفاهیم وارداتی یا شعاری توسعه‌ای، ریشه در واقعیت‌های ژئوپلیتیک، جغرافیایی، اقلیمی و تمدنی ایران دارد. اما این سرمایه طبیعی و تاریخی، بدون درک درست، راهبری منسجم و الگویی اجرایی، نه‌تنها به شکوفایی نمی‌رسد، بلکه به سرعت درگیر بوروکراسی، تشتت نهادی و روزمرگی سیاسی می‌شود.

تحلیل پیش‌رو، با تمرکز بر دو پرسش اصلی میزگرد خبری شبکه خبر، نشان داد که:

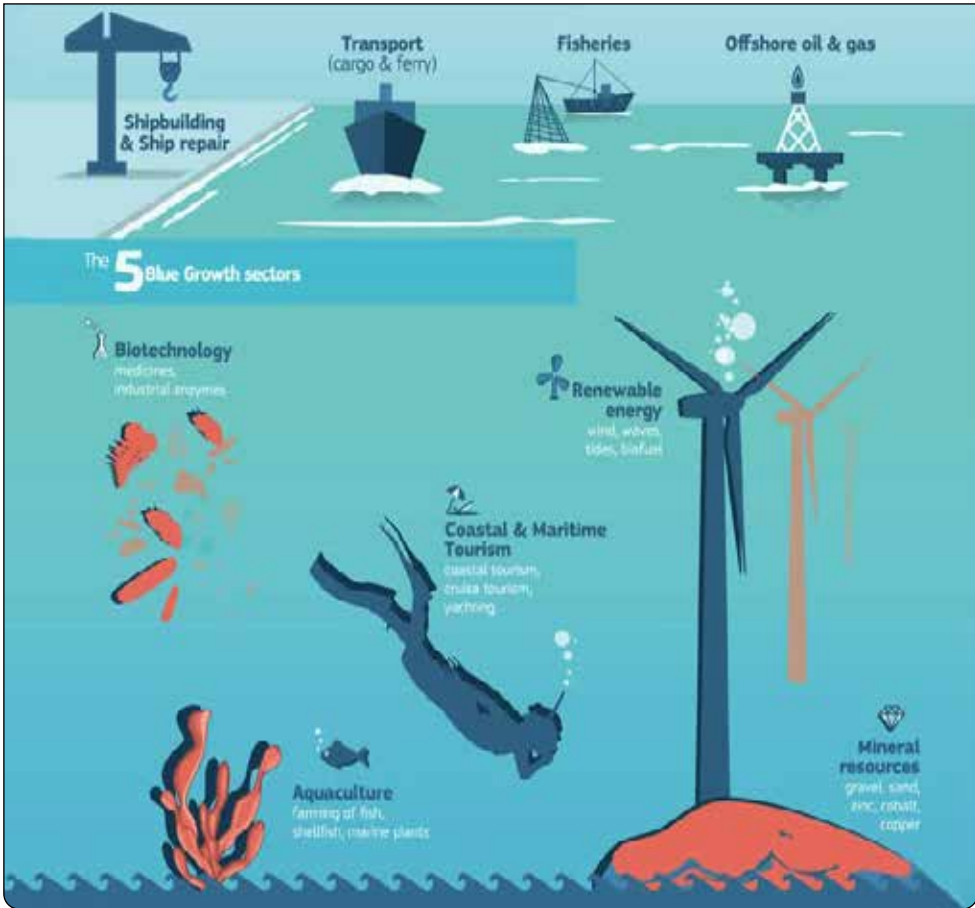
۱-در پاسخ به پرسش نخست (متولی کیست؟):

تجربه موفق و منسجم «شورای عالی صنایع دریایی» نشان داد که تنها ساختاری که توانست در قالب شورایی، بدون حاکمیت‌طلبی سازمانی، همه بازیگران متنوع دریایی را گرد هم آورد و به دستوردهای ملموس برسد، همین شورا بوده است. این شورا باید با اصلاح جایگاه و مأموریت، به نهاد مرجع توسعه اقتصاد دریایپایه بدل شود.

۲-در پاسخ به پرسش دوم (آیا مدل داریم؟):

مدل‌هایی بومی و بین‌المللی، در قالب پژوهش‌های دانشگاهی و الگوهای معتبر جهانی نظیر BEDF، موجود است. اما مسیر بهره‌برداری از آن‌ها نیازمند یک «عزم حکمرانی» برای پالایش، اقتباس، و بومی‌سازی منطق با ویژگی‌های فرهنگی، اجتماعی و اقلیمی ایران است، نه تقلید سطحی یا شعارهای بدون پیاده‌سازی.

در پایان، این نوشتار نه‌از سر ادعا، تجربه، دانش و تخصص این حقیر که بسیار اندک و ناچیز است یا تعلق جناحی، بلکه از سر دغدغه‌ای ملی، تعهدی حرفه‌ای و تعلق خاطر به این خاک و آب و مرزبوم، ارائه شده تا شاید گامی هرچند کوچک باشد در مسیر بازتعریف حکمرانی دریایی و تدوین نقشه راهی روشن برای توسعه‌ای که دریا شایسته آن است.



با تقویت ساختاری و جایگاهی، متولی اجرایی پیشبرد اقتصاد دریایپایه باشد.

د-مدل توسعه اقتصاد دریاپایه: داریم یا نداریم؟ داخلی باشد یا خارجی؟

سخن هرچند به‌طور غیرمستقیم در پاسخ به چالش اول میزگرد (آیا حاکمیت و تولید واحد و جامع دریایی داریم؟) به درازا کشید، اما حالا گریزی هم به چالش و سؤال دوم کارشناس -مجری فرهیخته برنامه می‌زنم: آیا برای راهبرد توسعه دریامحور یا اقتصاد دریایپایه، مدل و برنامه‌ای هم داریم؟

در پاسخ دیدیم و شنیدیم که عملاً بحث، نه خوب پیش رفت، نه علمی بود و نه نتیجه‌بخش. حتی برخی مدارک پیش روی کارشناسان و تجربیات ایشان هم پاسخگو نبود. لذا این سؤال بی‌پاسخ ماند یا اگر بخواهیم بی‌انصافی نکنیم، به قالب‌های دیگری تجزیه و در چند پرسش پنهان شد. چرا؟ چون در این جلسه، موضوع، پیش از طراحی ساختار اصلی توسعه (فلوچارت و مدل اجرایی)، وارد بحث جزئیات و ذی‌نفعان شد؛ رویکردی که از پایه اشتباه است.

در اسناد و مصوبات و مدارک رسمی چطور، آیا مدلی ارائه شده است؟ اگر بخواهیم سطحی و غیرکارشناسی به ماجرا نگاه کنیم، می‌توانیم بگوییم: بله، در اسناد داخلی، به‌ظاهر مدل‌هایی موجود است. مصوبات مختلف، توصیه‌نامه‌ها و برنامه‌های کوتاه‌مدت و پراننده‌ای وجود دارد؛ اما این‌ها اغلب توصیه‌اند، نه مدل‌های علمی و قابل اجرا. بنا ندارم در این نوشتار این خروجی‌های (غیرعلمی، غیرکارشناسی و کلی‌گویانه) را از لابه‌لای آرشیوها و وبسایت‌های مختلف دولتی و غیردولتی شخم زده و بیرون بیاورم؛ چه اگر این مدل‌ها که بیشتر توصیه و تبصره‌اند تا بهترین‌های‌شان که بیان سیاست‌های کلی و نظری هستند و در قالب‌هایی چون ۱۶ راهکار، ۸۱ اقدام اجرایی یا... اگر توان و قابلیت حتی نزدیک‌شدن به یک مدل اجرایی علمی، قابل استناد، ارائه، دفاع و اجرا را داشتند، تا حالا دردی از زخم کهنه و رهاشده پیشبرد اقتصاد دریایپایه را فقط در یک سکتور، دوا می‌کردند یا مورد اشاره و استناد جدی یکی از عزیزان حاضر در میزگرد قرار می‌گرفتند!

در نهایت، پاسخ کجاست؟ مدل خوب و کارآمد کجاست؟ آیا وجود دارد؟ آیا تجربه و اجرا شده است؟ در پاسخ باید گفت با افتخار ملی (و همزمان اقتباس صحیح بین‌المللی) بله، هست... همین کار دست ما، حاضر و آماده، با کمترین تلاش و تقلا قابل بهره‌برداری! اما کجای؟

۱- در میان حجم و تعداد انبوهی از پژوهش‌های دانشجویان این مرزبوم که با هدایت و راهنمایی اساتید کاربلد دانشگاه‌های داخلی انجام گرفته است ولی به مانند بسیاری دیگر از انواع طرح‌ها و پژوهش‌های ارزشمند فرزندان این آب و خاک، محکوم به خاک خوردن در کتابخانه‌ها و آرشیوهای دانشگاه‌ها، پژوهشگاه‌ها و گاه‌ما مراکز تحقیقاتی سازمان‌های مختلف (حتی نظامی‌ها) شده‌اند.

۲- در میان همین جنس پژوهش‌هایی که در بند ۱ اشاره شد، ولی در سایر کشورها و توسط دانشجویان و محققان آن کشورها که فقط دلسوز و راه‌بلدی را می‌طلبد که فقط جست‌وجو کند و دانلود و بهره‌برداری کند، از نتیجه سال‌ها و ماه‌ها تلاش آن‌ها که مجانی و رایگان (شاید نهایتاً با محدودیت‌های اندکی در دسترسی) در قالب گزارش طرح‌های ارتباط با صنعت‌شان، پایانه‌نامه، رساله یا حتی کتاب‌هایی غنی و ارزشمند، اشتراک‌گذاری شده. بله، قطعاً بومی‌سازی، پردازش‌های اضافی، منطبق‌سازی و... لازم دارند این‌گونه تحقیقات اما مهم مواد و روش‌هاست که ما در قالب دستیابی به مدل توسعه دریایپایه به‌دنبال آن بودیم.

۳- و اگر به‌دنبال یک مدل بر و روبرتر و حاکمیتی‌تر و رسمی‌تر هستید و هستنیم، می‌توانم به تنها نهاد رسمی و بین‌المللی که طی این یکی -دو دهه اخیر مدل‌های موفق‌ی را برای پیاده‌سازی اقتصاد دریایپایه در کشورهای مختلف داشته، اشاره کنم: برنامه و مدل جامع توسعه اقتصاد دریایپایه که توسط بانک جهانی تدوین شده و فعلاً به صورت نسبتاً موفق و در برخی مناطق از ۱۰ کشور پیاده‌سازی شده است. این برنامه اصلاًحاً BEDF یا Blue Economy Development Framework نام گرفته و دارای جزئیات و مراحل مختلفی از جمله داده‌یابی و داده‌پردازی، قانون‌سازی، تغییر سیاست و رویکرد، پردازش‌های مختلف و متنوع فنی و تکنیکی در حوزه علوم دریایی و سواحل و بندار، و بسیاری از ریز مراحل دیگر است که در شرح و بسط آن در این نوشتار نمی‌گنجد و فقط به این دو شکل که بیان ساده اینفوگرافیک گونه آن است، اکتفا می‌شود: (محل عکس‌های مربوط به اینفوگرافی ۲)

