

شورای عالی دریایی چکاره است؟ برای چه تشکیل شد؟

اقتصادسرآمدبررسی می‌کند؛

شورای عالی صنایع دریایی و ابهام در برنامه توسعه هفتم

گروه اقتصاددریاپا به – ابرج گلشنی –

وجود شورای عالی دریایی با ریاست رئیس جمهوری و عضویت ۶ وزیر و دبیری وزیر صنعت، معدن و تجارت، این امید را خلق کرده بود که در حوزه اقتصاددریایپایه ایران، اتفاق خوبی رخ دهد. این شورا بعد از سال‌ها بود و نبود، در اردیبهشت سال جاری برای اولین بار با حضور رئیس جمهور تشکیل جلسه داد و همه ما هم نظر شدیم که امسال برای سواحل و دریاهای ایران، سال نکویی است و آبادانی به سوی سواحل ایران می‌رود و دریاهای ایران مسیر ارزآوری بزرگ خواهند شد.

با قدری حوصله شورای عالی صنایع دریایی و اهدافی که در قالب چشم انداز برای آن متصور شده بودند را مرور می‌کنیم:

حضور مقتدرانه، ارزش آفرین و ایمن در عرصه دریا و اداره دانش بنیان و مدبرانه فعالیت های دریایی به نحوی که موضوعات زیر محقق شود

تحقق سهم صنایع و امور دریایی از تولید ناخالص ملی در افق ۱۴۰۴

دستیابی به حداکثر سطح بهره گیری از منابع و امکانات داخلی در توسعه صنایع و امور دریایی کشور

دستیابی به مزیت های رقابتی پایدار در صنعت کشتی سازی، تولید تجهیزات و قطعات مورد نیاز

کشتی، ساخت و سازهای ساحلی و فرا ساحلی و تعمیرات کشتی

بهره مندی از زنجیره حمل و نقل دریایی هوشمند، ارزش آفرین، چابک و مرتبط با شبکه حمل و نقل ملی و جهانی

بهره برداری مسئولانه، پایدار و اولویت مدار از منابع و ذخایر دریایی

برخوردری از زیر ساخت های کارآمد در بخش گردشگری دریایی

برخوردری از زیر ساخت های کارآمد در بخش

شیلات، فرآورده های دریایی و انرژی حاصل از دریا امنیت بخشی در سطح منطقه و توانمند در انجام دفاع بازدارنده

بهره مندی از زنجیره تامین یکپارچه و پویا در تجهیزات و قطعات صنایع و امور دریایی

این موارد که با هم مرور کردیم اگر جنبه اجرایی به خود می گرفت که صنایع دریایی کشور به معنای واقعی جایگاه خاصی در جهان به خود اختصاص می داد.

وقتی ماموریت شورای عالی صنایع دریایی کشور را مرور می‌کنیم با خود چه غرور، شور و شغفی خواهیم کرد که این شورا با به سرانجام رساندن این موارد مهم کلیدی و اساسی چه ها که می‌تواند بکند؟

- توسعه اشتغال در استان های ساحلی
- توسعه ناوگان دریایی کشور
- توسعه ظرفیت های ساخت کشتی، قطعات، تاسیسات و تجهیزات دریایی
- توسعه توان صادراتی از طریق توسعه بندار و ناوگان دریایی
- توسعه توان رقابت درصنعت حمل و نقل دریایی در منطقه
- توسعه سرمایه گذاری‌ها در صنایع و امور دریایی
- توسعه زیر ساخت ها در بخش گردشگری دریایی
- توسعه زیر ساخت ها در بخش شیلات ، فرآورده های دریایی و انرژی حاصل از دریا

- توسعه مطالعات و پژوهش ها در علوم دریایی
- استفاده حداکثری از توان و امکانات داخلی در حوزه دریایی

جلسه باحضور ریئسیی برگزار شد و کلی هم برایش تبیغ کردند! گزارش های خوبی داده شد و سخنان خوبی شنیده شد و مصوبات خوبی هم از آب در آمد. مثلاً در شورای عالی صنایع دریایی در حضور رئیس جمهوری مطرح شده، نوسازی ناوگان چوبی و



لنج هاست. بر اساس آمار سازمان بنادر و دریانوردی، بالغ بر ۵۰۰۰ لنج بالای ۲۵ سال عمر دارند و مقرر گردید به ازای هر ۵ لنج از این آمار، یک شناور فولادی بزرگ با وزن ۲۵۰ تن ساخته شود و ۱۰۰۰ فروند از این ناوگان چوبی هم در برنامه نوسازی قرار گرفته است . بر اساس برآورد انجام شده برای نوسازی ناوگان دریایی به ۱۲ میلیارد دلار اعتبار نیاز است.

این یکی از حرف‌های خوب و درستی بود که در شورای عالی زده شد و برایش نسخه درمانی هم پیچیدند؛ اما...

برنامه هفتم توسعه درباره اقتصاددریا چه می‌گوید

اما سند برنامه هفتم توسعه که منتشر شد، با کمال تعجب دیدیم که هیچ بندی در رابطه با مسائل دریایی و سواحل ایران در برنامه نیست که نیست! ذهن رفت به سمت شورای عالی! سوال پشت سوال می‌آید: شورای عالی هیچ کاره بود؟ برای چه تشکیل شد؟ مصوبات شورای عالی به چه کاری می‌آید؟ این شورا به برنامه هفتم که همه اقتصاددریایپا به را حذف کرده است، هیچ اعتراضی ندارد؟

البته چه کسی به چه کسی اعتراض کند؟ مانند این است که من که نگارنده این سطور هستم، به خودم اعتراض کنم که چرا فلان جمله را نوشتی یا فلان جمله را ننوشتی؟

شورابازی

ما تعداد زیادی شورا داریم. از معمولی تا عالی. جلسه می‌گذارند، میوه و شیرینی اش را می‌خورند، حقوق و حق جلسه‌اش را می‌گیرند و ساعتی با هم یک می‌زنند و دیگر هیچ. این یک جور شورا بازی است که از یک سو، تشکیل می‌دهیم که تشکیل داده باشیم، مصوباتی می‌گذاریم که دست خالی نرفته باشیم و میوه و شیرینی

را حلال کرده باشیم و دیگر هیچ. کار شورا همین جا تمام می‌شود. بعد از این هر کس باید برود سی کار خودش!

مثلاً سازمان برنامه و بودجه هر چه در جلسه شورای عالی دریایی کشور با حضور رئیس جمهور شنیده را فراموش کند و برود سند برنامه هفتم را «مسالهمحور» بنویسد! این یعنی بود و نبود شورای عالی یکی است و ارزش تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری ندارد. دارد؟

تبعیدگاهسواحل ایران

برنامه هفتم توسعه یعنی، ۵ سال دیگر خبری از توسعه سواحل و تحول در اقتصاددریایپایه نیست. شاید منطق بر این است که ما نیم قرن تاخیر داریم، ۵ سال دیگر رویش!

این است که همچنان باید به سواحل به عنوان تبعیدگاه و محل کار شساق نگاه کنیم. خبری از آبادانی به سبک کره‌جنوبی، ژاپن، امریکا، آلمان و... در سواحل ایران نیست. سواحل ایران را با همان بلم پوشیده و لباس‌های مندرس چند ماهیگیر باید به خاطر آوریم. دیگرامیدی هم به تشکیل شورای عالی به ریاست رئیس جمهور نیست. مگر برگزار نشد؟ چه شد؟

مجلسشورای اسلامی

شورای عالی که به ریاست رئیس جمهور تشکیل شد که در نهایت و در عمل بی‌نتیجه بود. باید منتظر بمانیم که بدانیم مجلس چه می‌کند و طی چندماه آینده آیا توجهات به تأکيدات مقام معظم رهبری بر اقتصاد دریایپا به و توسعه مکرر آن برمی‌گردد یا قصه برود تا ۵ سال آینده و امیدوار باشیم که در برنامه هشتم توسعه اتفاقی بیفتد؛ البته به شرطی که آن زمان، این سازمان برنامه و بودجه را کسی بتواند مهار کند. آیا تبعیدگاه سواحل ایران به ارمان‌شهر ایرانیان بدل می‌شود؟



برای نخستین‌بار انجام شد

عملیات تخلیه‌وبارگیری همزمان پنج

کشتی در مجتمع بندری کاسپین

مسئله معاون بندری و دریایی حوزه خزر سازمان منطقه آزاد تجاری، صنعتی انزلی از ورود و پهلوگیری همزمان چهار ششسوار جنرال کارگو و یک کشتی تانکر در مجتمع بندری نوین کاسپین خبر داد و افزود: با ورود این کشتی‌ها ظرفیت ۱۵ هزار تنی کالا به صورت همزمان برای نخستین بار در پنج اسکله بندرکاسپین در حال استفاده است.به گزارش اقتصادسرآمد، امین افقی به این‌را گفت: با پهلوگیری، تخلیه و بارگیری همزمان پنج ششسوار تجاری در اسکله‌های مجتمع بندری کاسپین، ظرفیت جدیدی برای صادرات، ترانزیت و واردات کالاهای اساسی و مواد اولیه واحدهای تولیدی کشور با استفاده از مزیت‌های قانونی مناطق آزاد و تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی و بندری ایجاد شده است.شیر شورای منطقه آزاد انزلی یکی از برنامه‌ها و اهداف سازمان منطقه آزاد انزلی را ورود به بازارهای جدید و جذب کالاهای متنوع اعلام کرد و یادآور شد: در این راستا پنج شناور پهلو گرفته شده شامل؛ تانکر حامل روغن خام خوراکی، کانتینرهای وارده از مسیر کریدور چین –قزاقستان –ایران (بندرکاسپین)، کالای ترانزیتی، صادراتی و پهلوگیری آزمایشی یک شناور حامل کالای اساسی در اسکله جدید الاحداث است. وی عنوان کرد: اقدامات انجام شده در حوزه توسعه بازار منطقه آزاد انزلی طی این سال‌ها، زیرساخت‌های بندری را تکمیل و بر ظرفیت‌های قبلی این بندر افزود.وی به سرمایه گذاری گسترده بخش خصوصی در ساخت سیلوی غلات، مخازن فله مایع و انبارهای سرپوشیده و روباز و استفاده از تجهیزات استراتژیک بندری اشاره کرد و افزود: با توسعه زیرساختهای بندری در بنادر انزلی و کاسپین در محدوده منطقه آزاد انزلی در سالهای اخیر شاهد رشد شاخص‌های بندری و دریایی و شکوفایی تجارت فرامرزی از طریق بنادر گیلان هشتم افقی اظهار کرد: بنادر انزلی و کاسپین با بهره‌مندی از مزیت‌ها و معافیت‌های قانونی مناطق آزاد می‌توانند نقش بسزایی در توسعه تجارت با اوراسیا و نیز فعال‌سازی کریدور شمال –جنوب و سایر کریدورهای تجاری عبوری با استفاده از حمل و نقل ترکیبی ایفا کنند.دبیر میز تجارت با اوراسیای منطقه آزاد انزلی با اشاره به رشد ۹۶ درصدی میزان تخلیه و بارگیری کالا در سال گذشته در بندر کاسپین گفت: با توسعه دیپلماسی اقتصادی و همکاری منطقه‌ای و افزایش تعداد اسکله‌های قابل بهره‌برداری مجتمع بندری کاسپین در سال جاری در کنار اتصال ریل سراسری به این بندر و بهره‌برداری از اسکله رو –رو در تابستان امسال استقرار رشد میزان تخلیه و بارگیری در این بندر خواهیم بود.

چهارشنبه-۲۴ خرداد۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۵۹

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش اول

پوشش مردم بندر کنگ در بستر تاریخ

دکتر شهروز طیاری – آشتیاری – پوشش نشانه هویت یک مردم می‌باشد. پوشش و فرهنگ مرتبط با آن در مناطق خلیج فارس از مباحث مهمی است که می‌بایست بیشتر به آن پرداخته شود. پوشش در مناطق خلیج فارس تحت تاثیر مسایل متعدد اقلیمی، کشف نفت، مهاجرت و غیره است.

مناطق جنوبی ایران با توجه به گرمی هوا در برخی از فصول سال معمولاً لباس‌هایی مورد استفاده قرار می‌دادند که بدنشان را در مقابل گرما و نور خورشید حفاظت نماید. با پیشرفت تکنولوژی و آمدن وسایل سرمایشی و گرمایشی جدید تا حدودی پوشش مردم کرانه‌ای خلیج فارس قرار دارد که همچنان پوشش محلی در بین مردمان این بندر کاربرد دارد. اقلیم گرم و مرطوب این بندر تاریخی بر روی پوشش آن در گذشته تاثیر زیادی داشته است و معمولاً مردم این بندر از لباس‌هایی استفاده می‌کردند که بدنشان را در مقابل گرما و رطوبت نگهدارد. لباس سفید بلند پوشش مردان بندر کنگ در گذشته بود و رنگ سفید چون گرمای کمتری را جذب می‌کرد، در لباس مردم بندر کنگ کاربرد زیادی داشت و حتی بسیاری از زنان نیز چادرهای رنگ روشن استفاده می‌کردند، پوشش چادرهای رنگ شادتری نسبت به زنان مسن‌تر می‌پوشیدند. حتی برقع دختران با برقع زنان مسن‌تر متفاوت بود. پوشش مردان جوان با افراد کهنسال هم به همین منوال تغییرات زیادی داشت. این نوشتار در نظر دارد به پوششش مردم بندر کنگ در بستر تاریخ پرداخته و عوامل تاثیر گذار بر پوشش مردم این بندر تاریخی را مورد بررسی قرار دهد.

پوشش در ناحیه و منطقه نشان از هویت آن مردم و طرز فکر آن‌ها دارد. بین لباس رسمی و غیر رسمی مردم بندر کنگ تفاوت وجود داشته است. معمولاً در روز جمعه برای رفتن به نماز جمعه بسیاری از مردان لباس بلند سفید می‌پوشیدند. به تدریج پوشش مردان و زنان بندر کنگ دچار تغییر شد. مهارت تاثیر زیادی بر پوششش مردم بندر کنگ داشت. گروه‌های قومی که از مناطق متعدد برای امرار معاش و سکونت وارد شدند تلاش داشتند همچنان پوشش موطن اصلی خود را در مدت مدیدی نگهدارند. بندر کنگی‌هایی که به مناطق دیگر مهاجرت نمودند نیز تلاش داشتند پوششش خود را در جوامع مقصد حفظ نمایند. با کشف نفت در کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس و ورود منسوجات متعدد به ویژه از چین، هند، تایلند و کشورهای اروپایی به این کشورها، باعث گردید که بسیاری از این منسوجات به بنادر ایرانی خلیج فارس از طریق دوبی و دیگر بنادر وارد شود و بندر کنگ که از قدیم مرکز تجارت و واردات و صادرات کالا بود، لباس‌های خارجی وارد بازارهای این بندر گردید و جوانان این بندر نیز همانند دیگر بندر خلیج فارس به پوشیدن لباس‌های متعدد با توجه به علایق خود اقدام نمودند. لباس و پوشش تحت‌تاثیر رسانه و تبلیغات رسانه‌ای نیز می‌باشد و با رایج شدن مدهای متعدد در یک شهر به شهرهای دیگر هم سرایت می‌کند. به همین دلیل در دوره کشف نفت و درآمد حاصل از آن بنادر و پس کرانه‌ها زودتر تحت‌تاثیر مدل‌های مختلف لباس قرار گرفتند. از سوی دیگر بسیاری از لباس‌ها به ویژه لباس‌های ناپلونی تحت تاثیر مشغفات بندر متواتر بوده است. البته ناگفته نماند که شیوه امرار معاش مردم بندر کنگ هم در نوع پوشش آن‌ها تاثیر گذار بوده است. برای مثال پوشش کشاورزان و دامداران بندر کنگ با پوشش تجار و دریانوردان این بندر متفاوت بوده است. طبقه تجار چون خودشان در ارتباط با تجارت پارچه، لباس و منسوجات بودند، بیشتر تحت‌تاثیر تنوع پوشش بوده و فرزندان آن‌ها نیز از مدهای پوشش بیشتر استفاده می‌کردند. دریانوردان نیز که به سفرهای دریایی رفته و با بازارهای زیرساخت‌های مقصد در ارتباط بودند، در زمان بازگشت از سفرهای دریایی انواع لباس و پارچه برای خانواده و فرزندان خود به صورت هدیه آورده و حتی برای فروش نیز البسه می‌آوردند. اقشار دیگر مردم نیز چون البسه و پارچه‌های متعدد را در بازار می‌دیدند، مبادرت به خرید آن می‌نمودند. خیاطان زیردست بندر کنگی اعم از خیاطان زن و مرد نیز در دوخت انواع لباس تجر خاصی داشتند و به خوبی می‌توانستند لباس‌های متعدد را بدوزند.

با توجه به پیشرفت تکنولوژی و ورود و وسایل برودتی، لباس‌های نازک و گشاد جای خود را به لباس‌های ضخم‌تر و تنگ‌تر داد.

