

نقد و بررسی اقتصاد سرآمد از وضعیت اقتصاد دریا پایه:

جایگاه بخش خصوصی در اقتصاد دریا دولت کجای کار باید باشد؟

بگذارید بخش خصوصی در سواحل قدم بزند و نسیم دریایی را تنفس کند

سید گروه اقتصاد دریا – ایرج گلشنی – کورسوی سیاست‌های دریایی، در پهنه راهبرد اقتصادی ایران، نمی‌تواند عقب‌ماندگی گذشته را جبران و مسیر پیشرفت را هموار کند. این نکته مهمی است که گمان نمی‌رود کسی از اهالی دریا آن را قبول نداشته باشد. حتا دولتی‌هایی که وظیفه توجیه مسائل را به عهده دارند و همواره می‌گویند که همه چیز را گل و بلبل نشان دهند، در این باره پای در گل دارند و نه منطقی در دفاع و نه سندی برای ارائه دارند. مذاقه این این امر مهم و بنیادین، نشان می‌دهد که سیاست‌های دولت در حوزه اقتصاد دریا پایه بسیار نحیف و ناکارآمد است؛ در تعاقب آن، سیاست‌های بخش خصوصی که جان‌مایه واقعی اقتصاد دریایی ایران است هم تحت تاثیر منفی قرار گرفته است. اجازه بدهید برای بسط و توضیح و اثبات این ادعا، چند نکته را دقیق تر بررسی کنیم:

اول: انبوه قوانین

یکی از نشانه‌های ضعف سیاست‌گذاری از یک سو و نبود مدیریت واحد بر ارکان دریایی از دیگر سو و نیز نبود قوانین کلان، وجود انبوهی از قوانین و مقررات است که برای بخش‌های مختلف تعریف و صادر می‌شود و بعد از مدتی، به فراوانی سپرده می‌شود و حجم پروکراتیک سیاست‌های دریایی را حجیم‌تر می‌کند. معلوم نیست که یک کشور چند گونه قوانین می‌خواهد که یک مجموعه را تدبیر و هدایت کند؟ آن قدر این قوانین زیاد و دست‌وپاگیر هستند که دولت مجبور شده است یک شورای عرضی و طویل بسازد که همین قوانین را باز هم بازخوانی کند و کنار هم بچیند که بعد از گذشت چند سال از فعالیت، این شورا خود به جمع حجم قوانین و مقررات اضافه شده است و سر از هزار خان تو در توی قوانین و مقررات دریایی در نیارود است. خود مسئولان و کارشناسان که به صورت غیر رسمی از اسرار مگو سخن می‌گویند، اذعان دارند که حجم انبوه قوانین و مقررات، باعث شده که «جنگل قوانین دریایی» در اطراف اقتصاد دریاپایه برپود و جلوی دید

همگان – به خصوص بخش خصوصی – را بگیرد.

ما بر آن هستیم تا در آینده نزدیک در سلسله نشست‌های تخصصی روزنامه اقتصاد سرآمد، این مهم را با حضور کارشناسان خبره مورد تحلیل و بررسی قرار دهیم و بی تردید، در صورتی که بدانیم خلاف واقع سخنی گفته‌ایم، اقدام به اصلاح خواهیم کرد.

دوم: مسئولان غیر متخصص

اگر بتوان بی‌پیرایه سخنی گفت، یکی آن است که تعدادی از مسئولان دولتی که در سطح مدیران میانی و عالی و اجرایی فعالیت می‌کنند، فاقد تخصص لازم هستند. این ادعا مستند به سایت‌های سازمان‌های مختلف دریایی است که سابقه و مدارک تحصیلی مسئولان خود را نمایش می‌دهد. در یک سازمان، اکثریت مسئولان عالی، در سطح لیسانس و فوق لیسانس هستند و در برخی موارد هم جایگاه سرپرست دارند. سوال این است که آیا ما در کشور در آن تخصص خاص، در سطح دکترا نداریم؟ و نمی‌توانیم جایگاه موقت سرپرستی را به جایگاه محکم‌تری ارتقاء دهیم؟

سوم: مسئولان غیر دریایی

نکته سوم جالب‌تر است. این که بسیاری از مسئولان – فارغ از تخصص آن‌ها – سبقه و سابقه دریایی ندارند. مدیران خشکی گرا را دقیقاً در جایگاه مدیران دریاکرا گمارده‌اند! این مدیر هر چقدر خوب و با اخلاق باشد، کاراً نخواهد بسود؛ زیرا بافته‌های ذهنی و دانشی او در بستر اقتصاد خشکی محور شکل گرفته است. این گونه افراد نه انگیزه قوی برای دریاکرایی دارند و نه شهامت در تصمیم‌های بزرگ دریایی. این است که به اصطلاح اهالی دانش مدیریت، از هر تصمیمی «اجتناب آرام» می‌کنند و حل مسایل را به زمان‌های دیگر واگذار می‌کنند؛ زیرا معمولاً در مدیریت دولتی، زمان معنای راستینی ندارد. زمان برای یک مدیر معمول دولتی معمولاً عبارت است از تاریخ حکم مسئولیت تا پایان آن. از این رو سست که دست به خطر نمی‌زنند و وارد تصمیم‌های کلان و بزرگ

نمی‌شوند. مرسوم است که بگویند: سری که درد نمی‌کند دستمال نمی‌بندند. از این بابت است که می‌گوییم مسئولان غیردریایی که هیچ انگیزه قوی و شناخت عمیق از دریا ندارند، نمی‌توانند موتور پیشران اقتصاد دریاپایه باشند. برای بررسی خوب است نگاهی بیندازیم مثلاً به شورای توسعه مکران. از رئیس تا سایر عوامل، چند نفر دریایی با تخصص دریایی هستند؟ نگاهی بیندازیم به کمیته دریایی تشخیص مصلحت نظام، چند نفر متخصص دریا و برآمده از اقتصاد دریاپایه هستند؟ به نظر می‌رسد که گرایش به خشکی همچنان بر گرایش به دریا تفوق دارد؛ که البته امید دارم اطلاعات این قلم غلط باشد!

چهارم: عدم اجرای دستورات

همین اخیراً، خبرها و تحلیل‌هایی منتشر کردیم از وضعیت سوخت کشتی‌های گردشگری (مسافری) و وضعیت عجیب و غریب سامانه ثبت نام مربوطه. این نواقص عجیب به معاون اول رئیس جمهور منتقل شده و ایشان دستوراتی صادر کردند. از هر کس پرسیدیم، می‌گوید خبری از این دستورات ندارد. این دستورات صادر شدند اما اجرا نشدند! حال چرا صادر می‌شود و چرا اجرا نمی‌شود، داستانی تلخی است که در جاهای دیگر هم نمود و نشان دارد؛ اما در پهنه دریایی‌ها گویا وضعیت کمی بغرنج‌تر از جاهای دیگر است. دستور صادر در کمتر از دو هفته، غیررسمی مختومه شد و اثری بر جای نگذاشت؛ مگر این که باز هم اطلاعات این قلم دچار مشکل شده باشد و تورم زده است.

پنجم: ناهماهنگی و ناهمگونی بخش خصوصی دولتی

مفارقت دو بخش خصوصی و دولتی در ایران که مسبوق به سابقه است، هم‌چنان چشم اسفندیار ماجراست. تفاوت‌های ذاتی این بخش‌ها از یک سو و ناتوانی بخش دولتی در اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی، به‌سازی بورس و بهینه‌سازی اموال تملیکی دولت و... باعث شده است که نه تنها رابطه بین بخش خصوصی و دولتی مناسب‌سازی



نشود؛ بلکه با پدیده شومی به نام «خصوصی» اوضاع گذشته، بدتر و تحلیل روابط این دو، پیچیده و بغرنج شود. با توجه به این که بخش اعظم فعالیت دریایی –ساند شرکت ملی نفت کش، کشتی‌سازهای بزرگ، تولیدکننده نفت کم‌سولفور و...– در اختیار دولت است، بخش خصوصی چندان عرصه تاخت و تاز ندارد. ضمن این که جنگل قوانین و مقررات، چشم انداز بخش خصوصی را تنگ و مبهم و محدود کرده است. در این بازی یک‌طرفه، رشد بخش خصوصی به عنوان مهم‌ترین عامل اثر گذار در برابر فعالیت‌های همیشه کند و اغلب زیاده‌دولتی، در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. همه این‌ها در صورتی است که می‌دانیم ترکیب معنادار دو بخش خصوصی و دولتی و قرار گرفتن هر کدام در جایگاه واقعی خود، عامل اصلی موفقیت یک اقتصاد است.

ششم: آثار ناچیز در تولید ناخالص داخلی

در کشورهای پیشرفته، اقتصاد دریاپایه سهم بزرگی در تولید ناخالص داخلی دارد. بررسی سهم کشورها –چه در سرمایه‌گذاری و چه در درآمد از اقتصاد مبتنی بر دریا– نشان می‌دهد که در صد بسیاری بالایی از تولید ناخالص داخلی آن‌ها به طور مستقیم یا فعالیت‌های دریاپایه مرتبط است؛ این در حالی است که سهم ایران در این بازه، کم‌تر از ۳ درصد عنوان شده است. این بدان معناست که اثربخشی بزرگ اقتصاد دریاپایه در رشد اقتصادی کشور کاملاً ندیده گرفته شده است. فرمایشات چند سال اخیر مقام معظم رهبری و حرکت دولت سیزدهم از سال ۱۴۰۱ نشان از گرایش قوی‌تر دولت نسبت به گذشته به اقتصاد دریاپایه دارد؛ اما بررسی روند فعالیت‌نشان می‌دهد که امور مربوطه به آهستگی در جریان است و شتاب جهادی ندارد. از این رو، نمی‌توان در چند سال اخیر انتظار داشت که اثر اقتصاد دریاپایه در تولید ناخالص داخلی جهش قابل قبولی داشته باشد؛ مگر این که دولت با اقدامات بزرگ و جهادی به مساله پردازد و جریان شکوفایی را معنا ببخشد.

ادامه دارد....



رئیس جمعیت هلال احمر کشور

افتتاح نخستین پایگاه امداد ونجات دریایی شمال ایران

سید نخستین پایگاه امداد و نجات دریایی شمال کشور با حضور رئیس جمعیت هلال‌احمر، استاندار مازندران، نمایندگان آمل، فریدون‌کار در مجلس در ساحل خزر فریدون‌کار افتتاح شد.به گزارش اقتصادسرآمد، نخستین پایگاه امداد ونجات دریایی شمال کشور با حضور پیرحسین کولیوند رئیس جمعیت هلال‌احمر کشور، استاندار مازندران، نمایندگان آمل، فریدون‌کار در مجلس شورای اسلامی و جمعی از مسئولان در ساحل خزر، فریدون‌کار با مساحت ۳۲۵ کیلومتر و با هزینه‌ای بالغ بر ۳۰ میلیارد ریال افتتاح و به بهره‌برداری رسید. رئیس جمعیت هلال‌احمر کشور در این مراسم از خریداری ۳۰۰ آمبولانس و توزیع در پایگاه‌های امداد ونجات سراسر کشور خبر داد و اظهار داشت: در هلال‌احمری حد و مرز، جناح، کشور و جنسیت اصلا مطرح نیست. پیرحسن کولیوند با تاکید بر اینکه جمعیت هلال‌احمر با وجود ۱۰۰ ساله شدن نه تنها پیر نشده بلکه بانشاط‌تر، جوان و فعال‌تر شده است، اظهار کرد: با همین روحیه این نیروها توانستند عالی‌ترین نشان لیاقت را کسب کنند و در زمان حوادث جدی و طوفان، مانند زلزله خوی و یا در زلزله ترکیه حضور یافتند که با وجود حضور ۱۰۰ کشور از سوی مقام عالی کشور ترکیه مورد تشویق قرار گرفت. رئیس جمعیت هلال‌احمر کشور تصریح کرد: نیروهای امدادی جمعیت هلال‌احمر در جهت خدمات سواحل کشور آمادگی امدادرسانی ساحلی دارند. وی ادامه داد: با توجه به ممنوعیت‌های دریایی متأسفانه به علت بی‌احتیاطی هر ساله تعدادی از هم‌وطنان خود را از دست می‌دهیم که امسال با برنامه‌ریزی در استان مازندران به دنبال کاهش ۵۰ درصدی تلفات دریایی هستیم و جمعیت هلال‌احمر آمادگی بر تعامل و امدادرسانی با سایر دستگاه‌های اجرای طرح ساماندهی سواحل این استان دارد. کولیوند از خریداری ۳۰۰ آمبولانس و توزیع آن در تمام پایگاه‌های امداد ونجات سراسر کشور خبر داد و گفت: همچنین جهت تهیه یک هزار دستگاه خودروی نجات پیگیری از سوی صلیب سرخ دستور کار قرار گرفته و تا پایان سال وارد ایران می‌شود. وی خاطر نشان کرد: در امر تجهیزات و نجات دریایی و نسبت به تعیین و تکلیف امداد ونجات شبانه‌روزی و بیمه آنها، همچنین معیشت رسیدگی شده و به زودی رفع خواهد شد.



فرمانده نیروی دریایی سپاه

حضور ۸ ماهه ارتش در آب‌های بین‌المللی حماسه‌بود

سید فرمانده نیروی دریایی سپاه با اشاره به حضور با اقتدار ناوگروه نیروی دریایی ارتش در آب‌های بین‌المللی و حضور ۸ ماهه در این آب‌ها گفت: با پیمایش ۳قاره بزرگ باعث افتخار آفرینی برای کشور شد.به به گزارش اقتصادسرآمد، ریدار پاسدار علیرضا تنگیسیری در بندرعباس با اشاره به روز ارتباطات و روابط عمومی و تبریک این روز به رسانه‌های مختلف کشوربه تسنیم اظهار داشت: رسالت رسانه‌ها رسالت سنگینی است و می‌تواند سبب ماندگاری وقایع مختلف شود، همان‌گونه که در حوادث کربلا با بازگو شدن آن توسط حضرت زینب در تاریخ ماندگار شد، در دوران دفاع مقدس هم با دوربین قلم خبرنگاران و مستند سازان بود که ایثار مجاهدت‌های رزمندگان در تاریخ باقی ماند.وی افزود: روابط عمومی هم تلاش زیادی می‌کنند و مستند سازی خوبی از فعالیت‌ها دارند که جای تقدیر دارد.فرمانده نیروی دریایی سپاه با اشاره به حضور با اقتدار ناوگروه نیروی دریایی ارتش در آب‌های بین‌المللی و حضور ۸ ماهه در این آب‌ها گفت: به برادران عزیز، قهرمان و رزمنده حودم در نیروی دریایی ارتش که کار بسیار بزرگی انجام دادند و با پیمایش ۳قاره بزرگ و دور زدن دنیا باعث افتخار آفرینی برای کشور شدند خداقوت می‌گویم، این حماسه قطعاً ماندگار خواهد بود. وی با اشاره به شیطنت برخی رسانه‌ها تصریح کرد: نیروی دریایی یک نیروی راهبردی است و می‌تواند از خلیج فارس تا ۱۲ مایلی ساحل آمریکا برود، این در حالی است که باقی نیروها نمی‌توانند تا این حد جلو بروند، باید با شیطنت رسانه‌ها مقابله کرد، ما سربازان این ملت هستیم و جان خود را فدای ملت می‌کنیم اما آنچه مورد انتظار است این است که با شیطنت رسانه‌های خارجی برخورد شود نه اینکه برخی رسانه‌های داخلی به شیطنت خارجی‌ها دامن بزنند. سردار تنگیسیری با تاکید بر هوشمندی رسانه‌های داخلی گفت: باید در نظر داشته باشیم اخباری که منتشر می‌کنیم علیه کشور است یا می‌تواند مدافع کشور در برابر دشمنان باشد.باید سگر خودی را از دشمن تشخیص دهیم.وی ادامه داد: الحمدلله قاطبه رسانه‌های ما رسانه‌های انقلابی، هوشمند، پای کار و دلسوز به مردم و مملکت هستند.فرمانده نیروی دریایی سپاه گفت: من به کوری چشم تمام دشمنان انقلاب و نیروهای مسلح دست و بازوی همکاران و هم‌زمانم در نیروی دریایی ارتش قهرمان را می‌بوسم.



اسدالله ابویسانی: دانش ساخت نفتکش در ایران بومی شده است

توان ساخت نفتکش ایرانی را داریم

سید مدیرعامل شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) گفت: این ظرفیت را داریم تا در ساخت نفتکش داخلی وارد شویم و از آنجایی که دانش ساخت این کشتی بومی شده است، تولیدکنندگان داخلی این توان را دارند تا زنجیره تولید را به طور کامل انجام دهند.به گزارش اقتصادسرآمد، اسدالله ابویسانی در حاشیه بیست و هفتمین نمایشگاه نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی در نشست خبری با بیان اینکه مجموعه صدرا با سابقه بیش از ۵۵ سال فعالیت، در حوزه صنعت، پروژه‌های متعددی را اجرا کرده است، گفت: صدرا در سه حوزه اصلی فعالیت دارد که شامل کشتی سازی و تعمیرات انواع شناورها و کشتی‌ها، فعالیت فراساحل نفت و گاز و اقدامات زیربنایی در حوزه دریا است.وی با بیان اینکه صدرا در ساخت سکوهای ۱۲ فاز پارس جنوبی حضور داشته است، گفت: این سکوها اکنون تکمیل و تحویل کارفرما شده و جریان تولید در آنها ادامه دارد.مدیرعامل شرکت صنعتی دریایی ایران با تاکید بر اینکه سال گذشته پروژه‌هایی را در دست انجام داشتیم که مهمترین آنها طرح توسعه میدان رشادت است و امسال پیشرفت‌های خوبی خواهد داشت، گفت: این میدان چهار سکو دارد، ۲ سکو اکنون در دریا نصب است که نیاز به اقدامات راه‌اندازی و پیش راه اندازی دارد و ۲ سکو هم در کارخانه صدرا است که مراحل ساخت آن اجرا می‌شود و امیدواریم تابستان امسال حمل و نصب صورت گیرد.ابویسانی در ادامه با بیان اینکه یکی از آنها سکوی تولیدی است که در کارخانه است و سنگین ترین سکوی نفتی و گازی کشور با وزن نزدیک به ۷۰۰۰ تن است، اظهار کرد: حدود ۵۰۰۰ تن در کارگاه تکمیل شده و در آب نصب می‌شود و بقیه روند تجهیز در آب انجام خواهد شد.وی با بیان اینکه برنامه داریم که این سکوها را تابستان امسال نصب کنیم و بقیه فعالیت‌ها را تا پایان سال به نتیجه برسانیم، گفت: کرین بارج صدرا ۵۰۰۰ تن برای نصب این سکو مورد استفاده قرار خواهد گرفت.مدیرعامل شرکت صنعتی دریایی ایران با بیان اینکه در پروژه دیگر با شرکت پتروپارس طرف قرارداد هستیم که ساخت جکت پروژه بلال است، گفت: در مرحله تامین کالا هستیم که عملیات ساخت از چند ماه آینده آغاز خواهد شد تا امسال حمل و نصب شود.



شنبه- ۱۳ اردیبهشت ۱۴۰۲ - سال هفتم- شماره ۱۶۳۹

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش دوم

تحلیل عملکرد یادگیر به عنوان سیستم سرمایشی پایدار؛

خانه گلستان بندر کنگ

محسن کنگی نژاد، آرش نجفی – در متن یادگیر یکی از عناصر معماران است که با رویکرد اقلیمی در معماری بومی مناطق گرم و خشک و مناطق گرم و مرطوب ایران احداث گردیده و به صورت کانالی عمودی در سیمای برخی از شهرها خودنمایی می‌کند.

یادگیر در کشورهای همسایه و مجاور ایران به ویژه کشورهای عربی حوزه خلیج فارس همچون امارات گوناگون آن مانند دبی و اتفر و بادهنج و باتخان و خیشود و خیشخان بر می‌آید که پدیده‌های تازه نیست. یادگیر نمونه های گوناگون دارد و بر پایه آب وهوا (اقلیم) و راستنای باد به ریخت های گوناگون در سرتاسر ایران ساخته شده است، یادگیر از عناصر تفکیک ناپذیر معماری سنتی مناطق گرم ایران است. قبل از اختراع کولر برقی و گسترش آن در شهرهای مختلف از یادگیر در ابنیه مختلف مسکونی، مذهبی و خدماتی استفاده می شده است. یادگیرها با اشکال مختلف ساخته شده اند که هر کدام بر حسب ارتفاع و جهت باد مطلوب طراحی و اجرا شده اند. تا قادر باشند هوای آزاد خنک تر را که گرد و غبار کمتری دارد به داخل خانه هدایت کنند و خروجی هوا در یادگیرها در روی بام و یا در سمت رو به حرکت باد که فشار هوای کمتری دارد قرار می گیرد تا بتواند در فضای داخلی حالت مکش به وجود آورد. طراحی یادگیرها بستگی به خصوصیات باد هر منطقه دارد. بهترین نمونه یادگیرها در جنوب کشور می توان بندر لنگه و بندر کنگ ملاحظه نمود و هنوز هم یادگیرهای حجیم چهار طرفه نمود اصلی این دو بندر قدیمی می باشند.

در این مناطق برودت هوا فقط به روش جابجایی انجام میگيرد و یادگیرهای ایسن مناطق دارای دهانه وسیع تری نسبت به یادگیرهای مناطق گرم و خشک است و در مناطق مجاور خلیج فارس یادها و نسیم های دریایی از سرعت و قدرت کمتری برخوردارند و مطلوبست یادگیرها حجیم تر و دارای دهانه های وسیع تری باشند تا میزان جریان هوای بیشتری به درون قضاها منتقل شود. گاهی سطح دهانه بی یادگیر در این مناطق بیش از ۹ متر مربع می رسد که کل بام را می پوشانند، هر چه از ساحل دور می شویم تعداد و ابعاد یادگیرها کاهش می یابد.

همان گونه که در عکس مشاهده می شوند. اغلب یادگیرها دارای چوب بست هایی هستند که دو طرف دهانه یادگیر را به هم متصل می کنند و انتهای چوب بست ها از بدنه یادگیر بیرون می باشد. این چوب بست ها جهت افزایش استحکام و مقاومت یادگیر در مقابل فشار باد است. علت آنکه انتهای این چوب را نمی بدت، این است که در زمان تعمیر و مرمت، داریست ها را به این چوب ها متصل می کنند و از روی داریست ها، تعمیرات لازمه را انجام می دهند.

انواع یادگیرها

یادگیر انواع گوناگون دارد و بنا بر وضع اقلیمی و جهت باد به هیئت های مختلف در سرتاسر ایران ساخته شده اند و دارای زمینه چهار گوش، هشت گوش و بیشتر زمینه مستطیل دارد و گاهی هم در کرانه های دریا تنها بصورت هواکشی در عکس جهت وزش باد دریا بر فراز ساختمان ها به چشم می خورد با توجه به دیدگاه های مختلف، صاحب نظران دیدگاه های متفاوتی را ارائه داده اند. با توجه به جلوه کار کردی یادگیرها آنها را به دو دسته کلی تقسیم بندی کرده است. یادگیرهای صرفاً عملکردی و یادگیرهای عملکردی نمادین، یادگیر اردکانی، یادگیر کرمانی و یادگیر یزدی. روف یادگیرها را بر مبنای تعداد اطلاع دریافت کننده باد توسط یادگیر تقسیم بندی کرده است: یادگیر یک طرفه، دو طرفه، چهار طرفه، شش یا هشت یادگیرها را لحاظ شکل بیرونی نیز به چند دسته تقسیم می شوند.

ساختار یادگیر

مصلح به کار رفته در ساخت یادگیرها از خشت خام، ملات گل و کچ و چوب ششرونه است ساختمان یادگیرها معمولاً از چهار بخش تشکیل شده است:

ستون بدنه کانال تنوره یا ساقه

دهانه قفسه هواکش و چشمه

تیغه ها

سقف

ادامه دارد.....

