



یکشنبه- ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۴۰

اقتصاد دریا



تحلیل عملکرد یادگیر به عنوان سیستم سرمایه‌ی 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.

ارتفاع یادگیر

عامل تعیین کننده ارتفاع را به طور نسبی میتوان تعداد چشمه‌های یادگیر دانستست. چنان که یادگیرهای تک چشمه‌ای کوتاه‌ترین و یادگیرهای سه چشمه‌ای بلندترین نمونه ها هستند. با توجه به این نکته که یادگیرهای دو طرفه در عمل سهم کمتری از باد دارند و اغلب کوتاه‌اند میتوان تمکن مالی صاحب خانه را عامل دیگری در میزان افراشتگی یادگیرها دانست که گاه بر عامل اصلی دارد.

مصالح یادگیر

مصالح به کار رفته در ساخت یادگیرهای استان هر مز گان از خشک‌ت خام، ملات گل و گچ و چوب چندل است. داخل لوله یادگیر چهار طرفه معمولاً از گچ یا سبازوج سفید کاری میشده است. در زمستان که هوا نسبتاً خنک بوده و نیازی به آن‌ان زیر یادگیر جهت سکونت نبوده از آن به عنوان یخچال جهت نگهداری مواد غذایی، میوه و سبزیجات استفاده می‌شده است و در صورتی که نیازی به استفاده از آن نبوده دهانه زیر آن را به وسیله ورق‌های چوبی مسدود می‌نموده اند چوب‌های چندل بکار رفته در اسکلت یادگیر کار بادبند را داشته که مانع از ریزش آن می‌شده است.

کارایی سرمایهی انواع یادگیرها

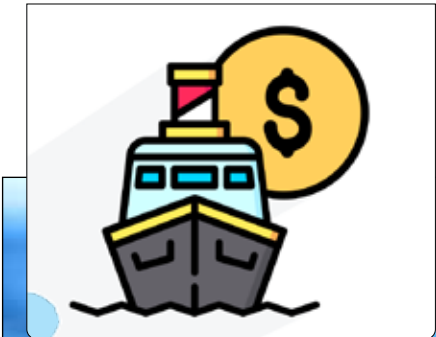
این یادگیرها دارای ارتفاع و سطح مقطع متفاوتی هستند. کوتاهترین یادگیر حدود ۲ متر از سطح بام یا حدود ۵ متر از سطح حیاط مجاور و بلندترین آن که در ایران ساخته شده است، حدود ۳۱ متر از سطح حیاط ارتفاع دارد. ارتفاع انواع متداول یادگیر حدود ۸ متر است.

موقعیت سیاسی، جغرافیایی تاریخی بندر کنگ

این شهر تاریخی با پهنه‌ای حدود ۱۱ کیلومتر در شمال شهر بندر لنگه و در کرانه شمالی خلیج فارس، در کنار راه بندرلنگه و بندرعباس در ۲۶ درجه و ۳۶ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۵۶ در ازای خاوری نسبت به نیمروز گریونویج قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۵ متر است. این شهر از جنوب به دریا و از شمال به دره میانکوهی بردغون و اراضی مرتفع و بریدگی‌های پایکوهی آن منتهی می‌شود این شهر از سوی شمال به آبادی باورد، از جنوب باختسری به بندر لنگه، از خاور و جنوب به خلیج فارس، از باختر به آبادی‌های دهستان حومه بندرلنگه محدود است. لنگرگاه این ۲۵ کیلومتر کرانه به ژرفای ۹متر برای کشتی‌های کوچک مناسب است. بندر لنگه از آب و هوای گرم و مرطوب برخوردار است و اندازه رطوبت هوا در آن بالاست. این بندر چاه‌های آب شیرین خوش گوار دارد. در شهر کنگ و پیرامون آن درختان کهور، کناره گر و پوشش گیاهی برای چرای دام وجود دارد. واژه کنگ در فرهنگ‌ها به مرد ستر و قوی هیکل، فربه و قوی هیکل، مردی قوی اندام، مرد استوار، خلقت بزرگ چنه و پسر جوان گویند. به معنی بیخ و بن خوشه خرما هم آمده است. واژه کنگ در گویش محلی به معنی میوه درخت خرما است. این بندر تاریخی بر پهنه اراضی پست ساحلی و دور از بلندی‌های کوهستان قرار گرفته و به جز بستر خشک در قسمت شرق شهر عارضه مشخص دیگری ندارد. نخلستان‌های شرق آن بندر کنگ بزرگترین منبع ارتزاق اهالی جنوب است و در ضمن عامل ارتباطی با کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز به شمار می‌رود. بین شهر و دریا باریکه‌ای شستزار استکه هنگام مد مشخص تر است. این شهر با حجم کم ارتفاع و ساختمان‌هایی با بام‌های کاهگلکی و مسطح سیمای یکنواختی رانشان می‌دهد، تنها یادگیرهای منازل و مناره‌های مساجد شهر خط آسمان شهر را تنوع می‌بخشد.

خانه گلستان بندر کنگ

این بنا طبق کتیبه روی درب چوبی اصلی آن در سال ۱۳۸۸ (ق.ه) ساخته‌شده و بدین ترتیب ۴۱ سال از تاریخ ساخت آن می‌گذرد، به واسطه دارا بودن عناصر معماری خاص مناطق گرم و مرطوب و رعایت کامل اصول معماری بومی سلاستخان مورد توجه اداره میراث فرهنگی قرار گرفته است. ساختمان در زمینی مشرف به دریا قرار گرفته و نزدیک اسکله کنگ است. در ضمن محل لنج‌سازی منطقه که در کنار اسکله قرار دارد نیز به این محل نزدیک است. ادامه دارد ...



سواحل ما عقب‌ماندگی بسیار بسیار زیادی دارند. هیچ‌جای سواحل ما به تناسب پیشرفت‌های جهانی و قابلیت‌های داخلی ما پیش نرفته‌اند. عقب‌ماندگی در سازه‌های بنیادین چنان است که جبران آن کار یک سال و دو سال نیست و متأسفانه هر سال که اقدام نمی‌کنیم، بیش از سه سال عقب می‌افتیم؛ از یک‌ریک سال فرصت از دست داده‌ایم، یک سال دیگر به عقب‌ماندگی افزوده می‌شود و کشورهای پیشرفته هم یک‌سال بیشتر جلو می‌روند. یک سال دست‌دست کردن، سه سال تلفات زمانی دارد.

چه باید کرد؟

وضعیت اقتصاد دریایپایه الان در ایران به مثابه طفلی است که در آستانه به دنیا آمدن است و همه نگرانیم که ناقص به دنیا نیاید. چه باید کرد؟ چگونه می‌توان طفل برومندی به دنیا آورد و افتخارش را به خود و آیندگان داد؟ چگونه سواحل را آباد کرد و گنج پنهان را به مردم ایران هدیه داد؟ چگونه می‌توان تهران و دیگر کلان‌شهرها را از خفگی کمیت و سواحل را از خلوتی و سکوت نجات داد؟ چگونه می‌توان شاهد یک هیجان بزرگ ملی برای توسعه سواحل و بنادر کشور بود؟ رنسانس دریایی ایران کی و کجاست؟ چه کسی سردار و پرچمدار توسعه دریایی ایران می‌شود؟ ما چه باید بکنیم؟ بخش خصوصی دقیقاً کجای ماجراست؟ از دست‌بخش خصوصی چه بر می‌آید؟ دولت کجای کار است؟ کجای کار باید باشد؟ و....

راه‌کار همیشگی:

باید و باید به بخش خصوصی میدان داد. میدان را برای بخش خصوصی باید باز کرد. دولت می‌تواند تصمیم‌گیرنده خوبی باشد اما هرگز نتوانسته و نمی‌تواند مجری خوبی باشد. دولت می‌تواند رویاهای بزرگ – مانند ساخت چهار میلیون مسکن – بیافد؛ اما قادر به اجرا و تحقق آن نیست. این بخش خصوصی است که کننده کار است. متخصصان و حرفه‌ای دریایی را به کار بگیرید. کسانی که هم تخصص دارند و هم انگیزه، هم دریا را می‌شناسند و هم به دریا عشق می‌ورزند؛ آن گاه طفل اقتصاد دریایپایه ایران، پهلوان به دنیا خواهد آمد.

قوانین دست و پا گیر را بردارید، بگذارید بخش خصوصی در سواحل قدم بزند و نسیم دریایی را تنفس کند؛ آن‌گاه اقتصاد دریایی ایران زنده خواهد شد.

باقی نمانده است؛ اما چگونه؟ آینده این چگونگی مبهم و روند کار برای تصمیم‌گیری نامعلوم است. «راهبرد گم‌شده دریایی ایران» پیدا شده و نقشه کلان راه، مشخص است؛ اما سیاست‌هایی که بتواند این راهبرد را به هدف برساند، کاملاً مبهم و مساله‌دار است. در واقع هنوز آینده نامعلوم و روند کار مبهم است. اساساً چه کسی باید مجری طرح‌ها و پروژه‌ها باشد؟ کار به دست کی باید باشد؟ دولت یا بخش خصوصی؟ سوالی است که هیچ بخش از آن برای ما روشن نیست.

دهم:مجمع‌الجزایر ارکان دریایی

ترکیب تمامی توان‌های فکری و بدی را هم افزایش می‌گویند. سینرزی با جمع و ترکیب توان‌ها حاصل می‌شود که نتیجه برآیند آن از تک تک اعضا بسیار بیشتر است. مثال معروف سینرزی این است: ۱-۲-۳-۴-۵-... هر کدام به تنهایی یک معنا و یک توان محدود دارند؛ اما اگر با هم جمع شوند قدرت بسیار بیشتری خواهند داشت. ارکان دریایی اما جمع نیستند. مجمع‌الجزایر ارکان دریایی آن قدر متعدد و پراکنده‌اند که نمی‌شود فهرست آن‌ها را به خاطر سپرد. گسترده‌گی اقتصاد دریایپایه بهترین بهانه برای تعدد و تکثر بخش‌ها – به خصوص بخش‌های دولتی – است. برای هر پدیده یک اداره ساختن، کار آسانی است. به طور کلی ساختار‌سازی جای اقدامات موثر را گرفته است. به جای برنامه و اقدام موثر، ساختاری به ساختارهای انبوه افزوده و بعد از مدتی هم ناکارآمد می‌شود.

یازدهم: نامعلوم بودن متولی مشخص و کاریزما

تمام راه به یک نقطه ختم می‌شود: وجود یک تصمیم‌گیرنده برتر. یک‌بار تصمیم‌گیرنده لازم است که بتواند بر تمامی این مجمع‌الجزایر حکومت قاطع کند و همه را تحت یک فرمان قرار دهد و وحدت مدیریت ایجاد کند. وضعیت اقتصاد دریایپایه ایران به نظر می‌رسد به یک پهلوان تصمیم‌گیرنده نیاز دارد که پرچم توسعه دریایی ایران را به دوش بکشد و پیشاپیش لشکر حرکت کند. با رویه‌های مرسوم و معمولی که از دولت‌ها و مجلس‌های ایران دیدیم، نمی‌توان انتظار یک اقدام بزرگ و جهادی داشت.

دوازدهم:عقب‌ماندگی بسیار زیاد سواحل

نسبت به کشورهای پیشرفته به عنوان نمونه موفق توسعه سواحل،

راستین، نیاز به یک انرژی تصمیم‌گیرنده قوی از بالا دارد. ورود رییس دولت سیزدهم و مجمع تشخیص مصلحت نظام به موضوع بر اساس فرمایشات رهبری، نقطه امیدی است که بتوان در چارچوب اقتصاد دریایپایه کشور را صاحب راهبرد و سیاست‌های کلان مشخص دانست.

هشتم: عدم شهامت در تصمیم‌گیری‌های کلان و ابرپروژه‌ها

اقتصاد دریایپایه در ایران به دلیل عقب‌ماندگی بسیار زیاد، نیاز به زیرساخت‌های بزرگ دارد. این زیرساخت‌های بزرگ با تصویب ابرپروژه‌ها ممکن است؛ زیرا طرح‌های کوچک نمی‌توانند عقب‌ماندگی‌های گذشته را جبران و اقتصاد دریایپایه را شکل و شمایل بدهد. این است که تصمیم کلان و شروع ابرپروژه‌ها، یک چالش بزرگ دولت کنونی است. برای مثال: آبراهه شمال-جنوب یک ابر پروژه است که البته با سرنوشتی نامعلوم دست و پنجه نرم می‌کند. بیش از ۵۰ سال از عمر این پروژه می‌گذرد و جز در زمان مرحوم هاشمی رفسنجانی (که به سردار سازندگی معروف شد) کسی جرأت ورود به این ابر پروژه را نداشته است! در دوره هاشمی، ریاست جمهوری او همراه شد و تمام ماجرا به خواب سنگینی فرو رفت و هنوز بیدار نشده است. آیا دولت سیزدهم تکلیف این ابر پروژه را روشن خواهد کرد؟ به طور طبیعی بعید به نظر می‌رسد؛ زیرا دولت سیزدهم در کار پروژه‌های کوچک‌تر مانده است تا برسد به تصمیم بزرگ برای ابرپروژه‌ای مانند آبراهه شمال –جنوب(که به ایران‌رود نیز معروف است.

به هر روی، ممکن است نظر به رویکرد رهبری و به تبع آن، رویکرد دولت سیزدهم به اقتصاد دریایپایه و ورود مجمع تشخیص مصلحت نظام بتواند تصمیم‌های بزرگ برای اقتصاد دریایی ایران خلق شود و ما امیدواریم.

نهم: آینده نامعلوم روند کار

تصمیم‌سازان در بخش دولت، به این نتیجه رسیده‌اند که «اقتصاد دریایپایه مهم است و ما باید رویکرد راهبردی به سمت دریا داشته باشیم». دیگر کسی در این باره تردید ندارد و با توجه به مجموع فرمایشات رهبری، در مهم بودن گرایش به دریا برای کسی شکی

بندرعباس پس از ۲۴۰ روز میزبان مکران ودنا: اقتصاد سر آمد گزارش می دهد

پایان خوش ماموریت ناممکن ناو گروه ۸۶

گروه امنیت دریا-فیروز اسماعیلی نژاد – سواحل نیلگون خلیج فارس پایان روزهای اردیبهشتی میزبان ناو گروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش (ناوشکن دنا و ناوبندر مکران) بود میزبانی که مملو بود از استقبال کنندگان از فرمانده نیروی دریایی ارتش گرفته تا خانواده‌های کارکنان و خدمه این ناو گروه. امروز سسی ام‌د بیهشت ماه روزی به یاداندنی در صفحات تاریخ این مرز و بوم رقم خورد روزی سراسر غرور، شهامت و از خود گذشتگی. روزی که در یادلان ارتش جمهوری اسلامی با گذشت ۲۵۰ روز دوری از خانواده ها، زیر گلاباران استقبال کننده ها وارد منطقه یکم دریایی نیروی دریایی ارتش در بندر عباس شدند.

به گزارش خبرنگار اعزامی روزنامه دریایی اقتصادسرآمد، ناو گروه ۸۶نداجا بر گرفته از دو ناوبهر گرفته از ناوشکن تمام ایرانی دنا و ناوبندر مکران پس از ۸ماه دریانوردی و با پیمایش بیش از ۶۵هزار کیلومتر مسیر دریایی که با هدف دریانوردی دور دنیا رخ داد، در این روز تاریخی در ساحل همیشه فارس و در بندرعباس پهلو گیری کرد. بر اساس این گزارش ناو گروه ۸۶پس از اعزام به ماموریت دور کشره زمین از مبدأ بندرعباس، اولین ایستگاهش بندر بمبئی هند بود که پس از توقف در آنجا از خلیج بنگال عبور کرد و تنگه مالاکا در جاکارتا پایتخت اندونزی پهلو گرفت و پس از این توقف چند روزه ناو گروه با ادامه مسیر به سمت دریای جاوه و عبور از تنگه ماکاسار و دریای سلبس، برای اولین بار در تاریخ دریانوردی کشور ایران پا به عرصه وسیع و پهناور اقیانوس آرام گذاشت و با عبور از بیشترین عرض اقیانوس آرام و گذر از کنار جزایر میکرونزی و پولینزی به سمت تنگه ماژلان در جنوب قاره آمریکا حرکت کرد و با عبور از این تنگه وارد اقیانوس اطلس جنوبی شد و سپس با حرکت به سمت شمال و عبور از سواحل شیلی، آرژانتین، اروگوئه و برزیل، نهایتا در بندر ریودوژانیروی برزیل پهلوگیری کرد که مصادف شد با یکصدوپنجمین سالگرد برقراری روابط ایران و برزیل. این ناو گروه پس از توقف چند روزه در ریودوژانیرو، با عبور از عرض اقیانوس اطلس در شهر کیپ‌تاون آفریقای جنوبی پهلو گیری کرد و در این شهر نیز چند روزی توقف کرد و پس از آن طی یک دریانوردی حدود ۴۰ روزه در بندر صالاله عمان پهلو گیری کرد و این نقطه را آخرین ایستگاه خودش پیش از رسیدن به ایران قرارداد تا دریادلان ارتش جمهوری اسلامی به پیمانی آب های نیلگون خلیج فارس بروند در همین راستا ۲۷ اردیبهشت ماه در روز جهانی ارتباطات وارد آب های ایران شدند تا پس در روزهای پایانی اردیبهشتی مهمان مردم خونگرم بندرعباس باشد و همین جا پهلو گیری کنند.

شکوه امروز حاصل هم‌افزایی واعتمادبه جوانان ایرانی است

امیر دریادار شهرام ایرانی، فرمانده نیروی دریایی ارتش در حاشیه استقبال از ناوشکن دنا در منطقه یکم امامت بندرعباس با اشاره به اینکه شکوه امروز حاصل هم‌افزایی و اعتماد به جوانان ایرانی است، گفت: این لحظه بازگشت شکوه مدانده و غرورآفرین محصول هم‌افزایی و اعتماد به جوانان است. وی افزود: با همراهی، استقامت، همکاری و با دعای ملت و چراغی که شهدای ما با خون سرخ خویش روشن کردند، این راه طی شد.

وی این پیروزی بزرگ را محصول تدابیر هوشمندانه رهبر معظم انقلاب اسلامی و فرماندهی کل قوا عنوان کرد.

وی در تشریح ماموریت ناو گروه ۳۶۰نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی گفت: در این ماموریت، ناوشکن دنا مسیری را طی کرد که برای اولین بار در طول تاریخ کشور انجام می‌شد و ناو ۱۲۰۰ تنی ایرانی در بزرگترین پهنه دریایی دنیا یعنی اقیانوس آرام حاضر شد.

وی افزود: طرح ریزی این عملیات یک سال به طول انجامید و دستاوردهای بی نظیر

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 دریان‌را قبول نداشته باشد.
حتا دولتی‌هایی که وظیفه توجه مسائل را به عهده دارند و همواره می‌گویند که همه در دفاع و نه سندی برای ارائه دارند.
مذاقه این امر مهم و بنیادین، نشان می‌دهد که سیاست‌های دولت در حوزه اقتصاد دریایپایه 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 دقیق‌تر بررسی کنیم:

هفتم: دیر کرد در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری

تصمیم‌سازی امری عمومی و مشارکتی است که بخش‌های خصوصی و دولتی باید در آن مشارکت داشته باشند؛ که گفتیم به دلایل گوناگون، این مشارکت وجود خارجی ندارد و اگر هم داشته باشد، ناچیز و غیر موثر است.
اخیرالاجمئن مهندسی دریایی ایران طی نامه‌ای به کمیته دریایی مجمع تشخیص، برای همفکری و همکاری اعلام آمادگی کرده است که وجود همین نامه نشان می‌دهد که رابطه بخش دولتی با بخش خصوصی آن چنان قطع است که انجمن‌های محوری حوزه دریا باید برای همکاری و همفکری، نامه‌نگاری کنند. معلوم است که دولت از این انجمن‌ها سرانگی نمی‌گیرد و هیچ پاسی بین این دو بازگین، رد و بدل نمی‌شود تا جایی که یکی از بازیکنان باید فریاد بزند که من هم هستم، پاس بده! این است که در تنگنای گروه‌های کوچک، امکان خلق تصمیم‌سازی‌های بزرگ نیست.
در مرحله تصمیم‌گیری کار سخت‌تر می‌شود؛ زیرا آن چه امروز ایران در حوزه اقتصاد دریامحور به آن نیاز دارد، تصمیم‌های بزرگ و راهبردی است که مستلزم صرف هزینه گزاف و زمان زیاد است. این تصمیم‌هزینه‌بر و و زمان‌بر که معمولاً به عمر یک دولت چهارساله قد نمی‌دهد، تصمیم‌گیرنده را دچار هراس و بی‌میلی می‌کند.
هراس از تصویب بودجه‌های کلانی که ندارد و ترس از نتیجه رسیدن ابر پروژه‌ها در دوره ریاست و واگذاری افتخار بزرگ کردن رویان افتتاح به رقبای آینده.

این‌ها نشان می‌دهد که حرکت به سمت اقتصاد دریایپایه به طور