

ادامه از صفحه اول

متافور و قدرت

تامس هابز نیز استعاره بدن را به‌کار گرفته و ضمن بیان توضیحاتی، در نفی حاکمیت دوگانه از تشبیه بدن دوسر استفاده کرده است.

۲- متافور مکانیکی: گروهی دیگر از متفکران به‌سراغ مکانیک رفته و الگوهای تحول را در آن قالب بازارآرایی کرده‌اند. شاید، مشهورترین آنها نمونه‌ای است که در آن دولت لوکوموتیو توسعه خوانده یا حتی از آن با عنوان «ناخدا» یاد می‌شود تا توضیح داده شود دولت در هر صورت مشروع است، چون اگر از میان برود، نه توسعه می‌ماند و نه کشتی به منزل می‌رسد. این اصطلاحات و بازی‌های کلامی از زمان بیسمارک و پتر مطرح شد تا از پس آن، استبداد منور توجیه شود.

۳- متافور ابزارانگارانه: می‌توان گفت این نگاه تا حدی از متافور مکانیک مشتق شده است که به‌طور مشخص مارکسیست‌ها و آنارشیت‌ها حول آن نظریاتی را ارائه کرده‌اند. این نگاه کلیه وجوه استقلال و بی‌طرفی دولت را به پرسیش گرفته تا بدان‌جا که دولت را ابزار دست طبقه حاکمه یا حتی اسلحه طبقه مسلط می‌خواند.

۴- متافور خانواده: این رویکرد رابطه دولت و جامعه را در چارچوب مناسبات خانواده بازآفرینی می‌کند. مطابق این رویکرد دولت، پدر یا ولی قهری جامعه محسوب می‌شود و شهروندان عیال و صغیر. اصلی‌ترین بیرون‌داد این تلقی از دولت را در مباحثی می‌بینیم که حول نظریات دولت پاتریمونیال شکل گرفته است. البته، در کنار آن شاهد ابداعاتی از جمله اتاتورک به‌معنای پدر ترک‌ها هستیم. این الگو به ایران نیز سرایت کرد و رضاشاه خود را پدر ملت خواند که البته با پاسخ تند میرزاده عشقی مواجه شد!

۵- متافور فلزات: فلزات از جمله ملموس‌ترین مواردی هستند که به منظور تشبیه به کار می‌روند. در عالم سیاست، به ویژه از زمان امپراتوری روم برحسب نوعی سلسله مراتب و نظام ارزش‌گذاری مشهور بوده است که شاه را از جنس طلا، سربازان را از جنس نقره، الیگارش‌ی را از جنس مس و مردم عادی را از جنس آهن می‌خواندند و بر همین اساس منابع محدود را تقسیم می‌کرده‌اند.

۶- متافور موسیقی: میان عالم موسیقی، ابزارهای موجود و مناسبات حاکم در آن و سازوکارهای قدرت نیز نوعی هم‌ربطی و تشبیه ایجاد شده است. مطابق این دستگاه فکری رهبر ارکستر به‌واسطه قدرت کنترلسی و امکان بازآرندگی‌اش به رئیس دولت تشبیه می‌شود و به تبع آن دیگر اجزای ارکستر در قامت بدنه دولت ظاهر می‌شوند.

۷- متافور قطب: در این چارچوب اندیشگی، سوزّه محور عالم تلقی می‌شود که مابقی جهان باید همچون سنگ آسیاب حول آن بگردند. همچنین در آرای متصوفه شاهد هستیم که برخی در شمار «اوتاد» محسوب می‌شوند که درواقع می‌خواهند بگویند همچون میخ‌های زمین هستند و چنانچه برداشته شوند، لنگر زمین و آسمان برهم می‌خورد. هم‌اکنون اقطاب درآویش از همین الگو بهره می‌گیرند.

۸- متافور خدا: در این چارچوب تشبیه با نمونه‌هایی مواجه هستیم که افراد ضمن ترویج خود، در مقام تشبیه از حدود بشری فراتر رفته و ادعای خدایی کرده‌اند. به‌عنوان نمونه در بیست‌وچهارمین آیه سوره النازعات با نوعی طغیان و عبور از مرزهای بشری مواجه هستیم، اَنَا رَبُّكُمُ الْأَعْلَى. همچنین با نمونه‌هایی دیگر مانند مهدی سودانی از یک سو و کیم ایل سونگ از سوی دیگر مواجه هستیم که در عالم ترویج دینی پیشه کرده‌اند.

۹- متافور معماری: مارکسیست‌ها در ساختن و پرداختن این متافور بیشترین نقش را ایفا کرده‌اند. آنها در توضیح کارکرد دولت عنصر اقتصاد را به میان کشیدند و از ساختارمد دواشکوبه‌ای سخن گفتند که زیربنای آن به اقتصاد و روبنای آن به سیاست اختصاص یافته است. بر مبنای همین الگو و توضیح مختصات زیربنا انواع دولت‌ها را از یکدیگر تفکیک کرده‌اند که این‌ مباحث در میان دعاوی گرامشی، آلتوسر و مانند آنها در دسترس است.

الگوی مارکسیستی متعلق به دوره مدرن است اما نمونه‌های قدیمی‌تری نیز مانند جهان خیمه‌ای (casmos) موجود است. این متافور بیان‌کننده جهانی طبقه‌بندی‌شده، سلسله‌مراتبی و هارمونیک است. در مقابل چنین جهانی جز ازهم‌سختگی و فروپاشی یا به‌قول قدما کائوس (chaos) یا هابویه متصور نیست. یعنی در این متافور یا افراد باید به واحه رفسپار شوند یا راه بزهوت پیش بگیرند.

اما چرا فرد متمدن امروزی ناگزیر از انتخاب میان بزهوت و واحه شده است؟ این دوگانه در شمار آگاهی‌های کاذب و برساخته قدرت است و ضرورتی به التزام به آن وجود ندارد. زیرا معماری‌های دیگری پیش‌روی بشری قرار گرفته است. از جمله مشهورترین آنها قبول مندرج است. در قرآن است که می‌خوانیم «لَا إِلَهَ إِلَّا السَّيِّدُ الرَّحْمَ السَّمَاوَاتِ بِغَيْرِ عَمَدٍ تَرْوُّهُنَّ...».

«این یادداشت هم‌زمان در وب‌سایت «مشق نو» منتشر می‌شود.

ایران در ماراتن با همسایه‌ها جا ماند

سرمایه‌گذاری ۱۵ هزار میلیاردی در بنادر کشور

محمدعلی حسن‌زاده، عضو هیئت عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «شرق» با اعلام آخرین آمار سرمایه‌گذاری در بنادر کشور گفت: از دهه ۷۰ تا آبان‌ماه سال جاری، با انعقاد ۳۳۰ قرارداد در اراضی پشتیبانی بندری کل بنادر کشور، ۵هزار و ۸۴۷ میلیارد تومان از سوی بخش خصوصی، جذب سرمایه داشته‌ایم.عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه در پاسخ به این

اله‌مراد عقیقی‌پور، مدیرکل بنادر و دریانوردی

هرمزگان، در گفت‌وگو با «شرق» درباره سرمایه‌گذاری‌های سازمان بنادر یا اداره کل بنادر استان هرمزگان در بندر شهید رجایی می‌گوید: عمده فعالیت ما در جذب سرمایه‌گذار در حوزه کالا و کانتینر و مخازن نگهداری مواد نفتی است که در این دو، سه حوزه سرمایه‌گذاری‌های خوبی انجام شده است. در حوزه مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی، بانکرتینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌ها) مدنظر بوده که در این زمینه اقدامات خوبی از طرف بخش غیردولتی انجام شده است. درحال‌حاضر یک میلیون ۸۰۰ هزار مخزن در حال بهره‌برداری را در حال خدمات‌آوردن داریم که حدود ۶۰۰ هزار مترمکعب آن در حال بهره‌برداری است و بقیه هم در حال آماده‌شدن است. سرمایه‌گذاری‌های بعدی در حوزه کالا و کانتینر با هدف ایجاد لجستیک کالاهای صادراتی و ترانزیتی بوده که ظرفیت خوبی ازسوی بخش خصوصی انجام شده و امروز بخش غیردولتی همه نوع خدمات موردنیاز کالاهای صادراتی در بندر را ارائه می‌دهد.عقیقی‌پور در پاسخ به این پرسش که چرا به نتایج سرمایه‌گذاری‌های قبلی و میزان رشد آنها توجه نمی‌شود و تمرکز بر پروژه‌های جدید صورت می‌گیرد هم می‌گوید: با ایجاد زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت سازمان بنادر می‌توانیم در یکی دو سال آینده، ظرفیت صد میلیون بندر شهید رجایی را با توجه به سه اسکله‌های نفتی که در حال ساخت هستیم، دو برابر کنیم. فاز سه بندر شهید رجایی که در حال ساخت است و سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه لجستیک و کانتینر و مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی نشان می‌دهد بندر شهید رجایی فرایند توسعه را با توجه به نیاز آینده کشور به دسترسی پیش‌بینی کرده که در

بهرورز آقایی، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان

سیستان و بلوچستان، در گفت‌وگو با «شرق»، می‌گوید: از ابتدای سال گذشته تاکنون ۸۶ درخواست سرمایه‌گذاری از سوسو بخش خصوصی داخلی و خارجی وصول و شش قرارداد سرمایه‌گذاری به مبلغ شش هزار و ۹۹۰ میلیارد ریال در سال ۹۷ به سه قرارداد به مبلغ هزار و ۶۱۰ میلیارد ریال در سال ۹۸ منعقد شده است.او در ادامه می‌افزاید: شش قرارداد با مدل B.O.T به مبلغ چهار هزار و ۵۰ میلیارد ریال تا پایان امسال با بخش خصوصی منعقد می‌شود، این قراردادها شامل احداث انبارهای چندمنظوره کالا، مخازن فرآورده‌های نفتی و گازی (LPG)، مخازن قیر و سابت شست‌وشو و ضعضوقنی کامیون‌هاست.
عملیات ساخت ترمینال تمام‌مکانیزه مواد معدنی از سوی بخش خصوصی و به روش B.O.T با هدف رقابت‌پذیری صادرات این نوع کالا در منطقه نیز در بندر شهید بهشتی چابهار آغاز شده است.آقایی علت استقبال سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی از سرمایه‌گذاری در این بندر را این‌گونه بیان می‌کند: دلیل اصلی استقبال سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی از بندر چابهار موقعیت استثنایی دریایی این بندر، تخفیف‌ها و مشوق‌های تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی، افزایش ترافیک بار و کالا و... است. در این راستا، تاکنون ۱۴ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر شهید بهشتی انجام شده است که تا پایان امسال این مبلغ به ۱۸ هزار میلیارد ریال خواهد رسید.او تصریح می‌کند: تصویب طرح جامع بندر، آماده‌بودن زیرساخت‌ها و تأمین تجهیزات بندری مدرن از

اقتصاد

با وجود سرمایه‌گذاری ۱۵هزار میلیاردتومانی در بنادر کشور در ۲۰ سال گذشته

ایران در ماراتن با همسایه‌ها جا ماند



عکس: سهیل تاکلی شرق

سرمایه‌گذاری ۱۵ هزار میلیاردی در بنادر کشور

پرسش که اولویت سازمان بنادر و دریانوردی ایران، اتمام پروژه‌های قبل یا آغاز پروژه‌های جدید است، می‌گوید: این اولویت‌بندی بستگی دارد. طبیعی است پروژه‌ای را که آغاز کردیم، باید به سرانجام برسانیم تا بتوانیم از ظرفیت آن برای صاحبان کالا استفاده کنیم، اما برخی از مواقع، یک گروه کالایی خاصی تا الان سهم ناچیزی از کالاهای بندری (ورودی و خروجی) داشتند، اما اکنون سهم آنها افزایش یافته است. برای نمونه اگر اکنون مشتری برای

عادل دریس، مدیر کل امور بندری و دریایی استان

خوزستان، در این‌باره به «شرق» می‌گوید:با ابلاغ ایرادی داشته باشد، اما فرازوتشیب عملکرد کالا در بنادر به‌تنهایی متوجه سازمان بنادر نیست، چون برای محل گذر کالا هستند و قطعاً باید تسهیلاتی را بنادر تسهیل در این فرایند ایجاد کرد، اما آنچه به‌طور قطعی در میزان ورود کالا، به‌ویژه کالای وارداتی یا ترانزیت انجام می‌شود، مربوط به بخش‌های دیگری از جمله شرایط اقتصادی و سیاسی و تحریم‌هاست و این عوامل بر میزان کالای واردشده به بندر تأثیرگذار است.مدیرکل بندری و دریایی بندر هرمزگان به‌همچنین به وجود رقابت بین بندر شهید رجایی و بندر جبل‌علی در امارات اشاره می‌کند و می‌گوید: نمی‌توانیم منکر رقابت باشیم، اما منافسانه با توجه به محدودیت‌های ایجادشده از حیث تأمین تجهیزات و مرادواتی که شرکت‌های بین‌المللی کشتی‌رانی می‌توانند با بندر داشته باشند، بندر جبل‌علی توانسته بندر شهید رجایی را کنار بزند و نسبت به ما بار بیشتری را جذب کند.او البته اولویت فعالیت در این بندر را به اتمام پروژه‌های در دست اجرا معطوف می‌کند و می‌گوید: باید تلاش کنیم پروژه‌های در دست اجرا به اتمام برسند و تعریف پروژه جدید را در حد توسعه بنادر در نقاط دیگری مدنظر داشته باشیم، مثلاً سازمان بندر در شرق استان هرمزگان ساحل مکران مطالعاتی برای ایجاد یک بندر بزرگ انجام می‌دهد.به گفته او، توسعه متوقف نمی‌شود و سازمان بنادر قصدی برای متوقف‌کردن آنها ندارد. سازمان بنادر پروژه‌های توسعه‌ای را با توجه به تزریق منابع و تلاش پیمان‌کاران پیش می‌برد و پیش‌بینی ما این است که پروژه‌های موجود با فرازوتشیب قابل قبول در مدت معین به پایان برسد.

حمیدرضا آبایی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان

گیلان، نیز درباره بندر انزلی می‌گوید: میزان جذب سرمایه‌گذاری انجام‌شده در چند سال اخیر در بندر انزلی، حدود ۵۸۳ میلیارد تومان است، اما آنچه مهم است، رویکرد ما در تغییر نوع کالاست. با توجه به اینکه بندر انزلی بندر آهن‌آلاتی و کالای متفرقه بوده و اکنون به کالای فله تبدیل شده است، سازمان بنادر دنبال جذب سرمایه‌گذاری برای نگهداشت کالای فله به صورت خشک و مایع است که سیلوی غلات و میخت روغن حائز اهمیت بسیاری است. بر همین اساس، جذب سرمایه‌گذاری‌ که صاحب بار هستند تا اینکه پول‌دار باشند، هدف اصلی ماست. با توجه به محدودیتی که در بندر انزلی به دلیل قرارگرفتن در محدوده شهر در قالب محدوده ۱۵۰هکتاری داریم، باید ظرفیت‌های بندری را (اصلاح کنیم؛ بنابراین جذب سیلوی غلات و مخازن روغن را در دستور کار قرار داده‌ایم. آبایی با اشاره به مورد مغفول‌مانده در بندر انزلی می‌گوید: کار بزرگی که می‌شود در بندر انزلی انجام داد و مغفول واقع شده، بحث گردشگری دریایی است که دراین‌باره طرح ماهی‌های بندر انزلی را پیگیری و استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی برای ساخت کشتی‌های تفریحی را دنبال می‌کنیم تا به بندر انزلی رونق دهد. درحال‌حاضر این کشتی‌ها در دریای خزر حضور ندارند و ما دنبال این هستیم که اسکله‌ها به محدوده بندری را در اختیار بخشای خصوصی قرار دهیم که در زمینه کشتی‌سازی فعالیت داشته باشند.او به مشکل دیگری هم اشاره کرده و می‌افزاید: یکی از مشکلات ما، به‌ویژه در زمینه کالای فله خشک، بارندگی است که به خاطر شرایط جوی

یادداشت

آینده پرفروغ نمی‌خواهیم کشف حقیقت کنید

علی درستکار - کارشناس بندری

● بیست‌وششم آذرماه، روز صنعت ملی حمل‌ونقل، یکی از روزهای عطف این صنعت است. همه‌ساله متولیان این صنعت، در یک گردهمایی ملی، مجموع برنامه‌ها و خصوصاً سرمایه‌گذاری‌های سال آتی را با شرح، وصف و بسطی اعلام می‌کنند و از گشایش‌های زیرساختی خطوط جاده‌ای، ریلی و مخصوصاً بنادر و پسرگانه‌های آن نوبد می‌دهند. دست‌کم در ۱۰ سال گذشته، ادعای چنین گشایش‌هایی بر زبان‌ها مرتب جاری بوده و وعده‌هایی به فعالان این حوزه داده شده است. کم‌وبیش تقاضات و تعهدات سرمایه‌گذاری‌ها از سوی بخش خصوصی یا خصوصی به نحوی بود که ماهیت زیرساخت‌ها، سازه‌ها و تجهیزات بندری از تحولات کمی و کیفی که برخوردار می‌شدند و همواره این امید وجود داشت که سال‌های آینده شاهد مطلوبیت و بهره‌وری بیشتری در حمل‌ونقل دریایی باشیم و تسهیلاتی در جابه‌جایی کالا و بهبودی در روند صنعت فراهم شود اما سال‌هاست بنادر اصلی ما از رقابت با بنادر دیگر جهان و حتی بنادر جدیدالاحداث منطقه فاصله گرفته‌اند. امکان دسترسی‌ها و سرعت عملیات نه در حمل‌ونقل دریایی که در دیگر خطوط جاده‌ای و ریلی نیز تغییر چندانی نکرده و حتی دچار افت‌های شدیدی شده است. آخرین آمارها مربوط به سال گذشته در چنین روزی است که خبرگزاری‌ها بازهم خبر از سرمایه‌گذاری‌های جدیدی در بنادر چابهار، امام خمینی، شهیدرجایی، انزلی، امیرآباد و بوشهر داده‌اند. برای واکاوی این سرمایه‌گذاری‌ها، کافی است فقط به فهرست سرمایه‌گذاری‌های کلان در یک بندر -شهید بهشتی چابهار- برای سال ۹۷ مذاقه کنیم که علی‌الاصول امروز باید حال و روز بهتری داشته باشد:

۱- احداث و بهره‌برداری از مخازن ذخیره‌سازی انواع فرآورده‌های نفتی به‌روش BOT ۲- احداث مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتسی به روش BOT (سیستان و بلوچستان) ۳- تقاهم‌نامه شرکت مرجان شمال جنوب در زمینه واردات، صادرات و ترانزیت فرآورده‌های نفتی و روغن خوراکی ۴- تقاهم‌نامه شرکت بیندر احداث سیلو غلات ۷۵ هزارتنی و یک باب انبار به روش BOT ۵- تقاهم‌نامه شرکت نظم‌آفرینان صنعت سهند با موضوع ساخت و بهره‌برداری از ترمینال غلات به روش BOT

طبیعی است که برخی از این پروژه‌ها اگر واقعاً اجرا می‌شد، می‌توانستند اتفاق بسیار مثبتی در بندر چابهار ایجاد کند اما امروز آیا مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان‌وبلوچستان می‌تواند دست‌کم درباره به‌تمررسیدن یک پروژه از این لیست گزارش قانع‌کننده‌ای ارائه دهد؟ آیا واقعاً این پروژه‌ها اجرا و عملیاتی شده‌اند؟ یک تحقیقات میدانی از بندر چابهار در دو ماه گذشته نشان می‌دهد هیچ‌کدام از این پروژه‌ها پیشرفت چندانی نداشته‌اند. حتی در یک مورد، انحراف یا خلف وعده یکی از کارآفرینان این پروژه‌ها باعث شد ضرورت جابه‌جایی بخشی از منابع عظیم لجستیکی این بندر به بندر دیگری در جنوب کشور ضرورت پیدا کند. دلیل هرچه باشد، نیازها و مطالبات چندین‌ساله مردم چابهار به کزراهه رفته است. کم‌وبیش در بنادر دیگر کشور هم وضعیت مطلوب‌تر از چابهار نیست. اگر به فهرستی از سرمایه‌گذاری‌های سال گذشته بنادر دیگر رجوع کنیم، گویای این واقعیت است که اگر نیمی از این سرمایه‌گذاری انجام می‌شد، اینک آمار و ظرفیت جابه‌جایی کالا تا بدین حد نزلت پیدا نمی‌کرد؛ اگرچه تحریم‌ها دلایل اصلی رکود بنادر اعلام شده است اما می‌توان گمانه زد چنانچه تحریم‌ها هم وجود خارجی نمی‌داشت، نمی‌توانستیم در منطقه، رکورد

یا تحولی ایجاد کنیم. بنابراین حجم وسیعی از این سرمایه‌گذاری‌ها یا اساساً اصالت واقعی نداشته‌اند یا نتوانسته‌اند تحقق پیدا کنند و از آنها فقط وعده‌هایی باقی مانده که همه‌ساله، در گردهمایی‌ها مطرح شده تا بیلان کاری مدیران دولتی را به رخ دیگران بکشند. شاید مروری بر وعده‌های سرمایه‌گذاری سال گذشته در بنادر کشور خالی از لطف نباشد که بدانیم در سال گذشته قرار بود چه حجمی از سرمایه‌گذاری کلان در بنادر کشور انجام شود. در متن اخبار خبرگزاری‌ها درباره ۱۹ تقاهم‌نامه و قرارداد در حجم بیش از هزار میلیارد تومان سخن رفته است. دست‌کم در آمار کانتینری دو مورد - بنادر شهیدرجایی (یک میلیون‌تی‌ایو) و امام خمینی (۱۲۰ هزار تی‌ای یو) -کاهش قابل ملاحظه‌ای را تجربه کرده‌ایم که فقط در یک مورد- بندر شهیدرجایی- در سال‌های اخیر از جابه‌جایی نزدیک به سه میلیون تی‌ای‌یو به کانتینر امروز سخن از یک میلیون تی‌ای‌یو کانتینر است. در نتیجه، اگر اتفاق مثبتی در سال گذشته رخ می‌داد، امروز شاهد افت عملیات و کاهش بار در این دو بندر نمی‌شدیم. بنادر دیگر هم کم‌وبیش بسیار پایین‌تر از ظرفیت خود فعالیت می‌کنند. نتیجه آن می‌شود که بسیاری از سرمایه‌گذاری‌ها در کنار افزایش بی‌رویه انتظارات و توقعات از دولت، تنها در کاغذ و تشریفات اداری به پیدآ کرده است. بنابراین، بایسته است که سازمان بنادر و دریانوردی امسال در آستانه روز ملی صنعت حمل‌ونقل، بیش از آنکه به تکلیف‌آفتد و تعهدات و قراردادهای صوری برای سرمایه‌گذاری در بنادر دست‌وپا کند، برای نخستین‌بار، اهتمام و توجه خود را به این مصروف کند که در بازه زمانی سه‌ساله اخیر، تاکنون چه حجمی از سرمایه‌گذاری‌ها در بنادر تحقق پیدا کرده و دقیقاً چه دستاوردی از این سرمایه‌گذاری‌ها داشته و چه میزان اشتغال ایجاد کرده است.