

اقتصاد دریا

اندیشکده بندر کنگ

نمونه‌ای از تاریخ شفاهی دریانوردی خلیج فارس

ناخدا عبدالرحیم شناسی در سال ۱۳۵۱ در بندرشناس متولد گردید. دوران ابتدایی را در بندرشناس گذراند و از سن ۱۲ سالگی وارد عرصه دریانوردی گردید. در قایق‌ها و لنج‌های متعددی کار کردند. مدت زمانی را در لنج‌های صیادی دبی کار نموده و در آن لنج‌ها به ایشان یک گلاته می‌دادند و به تدریج پس از آندوختن اندک ثروتی بابت کار در لنج به بندرشناس آمده قایق خریداری نموده و به کار صید و صیادی مشغول شدند. پس از ده سال کار مداوم در قایق‌های صیادی و تلاش همه گیر توانستند لنج صیادی خریداری نمایند. ایشان عنوان می‌دارند که در حال حاضر هم برخی از دریانوردان بندرشناس در لنج‌های صیادی بندر شارجه کار می‌کنند و در لنج ایشان هم دوازده ملوان مشغول به کار بوده و بیشتر آن‌ها بلوچ هستند. بندرشناس در گذشته دارای گمرک بوده و لنج‌های حمل و نقل کالا در گمرک این بندر کالا وارد نموده و صدور کالا نیز از گمرک این بندر صورت می‌گرفت. کشاورزی در این بندر از رونق خوبی برخوردار بوده و محصولات کشاورزی این بندر به بیشتر کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس صادر می‌گردید. در گذشته از بندرشناس آب شیرین به بندر شارجه امارات می‌بروند و این آب شیرین از چاهی نزدیک دریا در بندرشناس تامین می‌گردید. شیوه صید در بندرشناس، صید با تور می‌باشد و گرگور برای صید ماهی کاربرد ندارد. در بیشتر بنادر غرب هرمز گان صید با تور معمول تر می‌باشد.

آقای شناسی به مدت هفده سال است که لنج ماهی‌گیری دارند و از صید و صیادی علیرغم گران بودن و وسایل صید اعم از تور و غیره تا حدودی راضی هستند. فروش ماهی اسبک به چینی‌ها برای قایق‌ها و لنج‌های بندرشناس همانند سایر بنادر غرب هرمز گان سودآور بوده است. قیمت ماهی‌های صید شده دیگر نیز در حال حاضر برای لنج‌داران خوب است و دریانوردی را برای آن‌ها مقرون به صرفه نموده است. در بندرشناس سردخانه وجود دارد و لنج‌ها بخشی از ماهی‌های صید شده را به سردخانه تحویل می‌دهند. تعاونی صیادی بندرشناس هم فعال می‌باشد. مناسبات حسنه و همگرایی خوبی در بین لنج‌داران بندرشناس وجود دارد. برخی از دریانوردان بندرشناسی در بنادر کشور امارات نیز دارای لنج‌های صید صیادی بوده و از ملوانان بندرشناسی و دیگر بنادر در لنج‌های خود استفاده می‌کنند. رضایت از صید و صیادی در بندرشناس وجود دارد.

علی سرپرست از دریانوردان و لنج داران بندر کنگ است که سفرهای دریایی زیادی به هند و آفریقا داشته است و در ارتباط با مسایل اجتماعی لنج و نقش زنان بنادر مبدا و مقصد در کارهای دریانوردی مباحث را عنوان نمودند. ایشان می‌گویند که در بسیاری بنادر هند و آفریقا، زنان در گمرکات و کارهای مربوط به تخلیه بار مشارکت داشتند. حتی در جنگل‌های سیمبارنگه زنان در بریدن چنند به مردان کمک می کردند. برخی از دریانوردان بندر کنگی که به بندر کالیکوت می‌رفتند در آن جا ازدواج می کردند و عموآی آقای سرپرست هم در آن جا ازدواج کردند. در هندوستان زنان طبقات پایین در کارهای ساختمانی هم مشارکت داشتند و در هند و پاکستان زنان در کار تخلیه خرما از لنج ها مشارکت داشته و به آن‌ها از طرف صاحب بار کرایه داده می‌ششد. مردان کنگی وقتی به سفر دریا می‌رفتند به زنان خود مقداری پول و اقلام خوراکی می‌دادند. آقای سرپرست عنوان می‌دارند که در آن زمان وقتی به سفر دریا می‌رفت به خانواده سه هزار تومان پول نقد، شش گله خرما، دو کیسه آرد، لوبیا عدس و غیره که از آبادان آورده بودند، می‌دادند و این مقدار پول و اقلام خوراکی برای ۸ماه که یک سفر دریایی گپ بود کفایت می کرد. بهترین سفر برای دریانوردان بندر کنگی سفر آفریقا بود. چون تقریحات در بندر مومباسا برای دریانوردان زیاد بود و می‌توانستند خیلی ا ما ینتاج خود را از آن جا خریداری نموده و اقلامی مانند قهوه که سود خوبی هم داشت با خود به بندر کنگ بیاورند و با قیمت خوب بفروشند. در بندر مومباسا مردمش سیاه پوست بوده و اعراب و هندی‌های زیادی هم در آن بندر زندگی می‌کردند و ترکیب جمعیتی بندر مومباسا در نوع خود جالب بوده و به دریانوردان بندر کنگی در آن‌جا احترام می‌گذاشتند.

یکی از مشکلات زنان بندر کنگی در زمانی که همسرشان در سفر دریا بوده‌اند، مریض شدن فرزندان آن‌ها بود که با توجه به عدم وجود مراکز متعدد درمانگاهی، برای درمان آن‌ها سختی زیادی وجود داشت. تمامی مسئولیت فرزندان خانواده اعم از آموزش، سلامت، خوراک و غیره در زمان سفر مرد خانواده، بر عهده زن خانه بوده است. دریانوردان بندر کنگی عادت داشتند، وقتی به سلامت به بنادر مقصد در هند، آفریقا و یمن می‌رسیدند، تمام سختی‌های سفر را از یاد ببرند و با انرژی بیشتر به ادامه سفر و منافع آن فکر کنند.

اما واگرهای اقتصاددریا پایه در گفت و گوبا کاپیتان

محمدرضا تقوی فرهی

بخش اول

دو دوتا در دریا چهار تانمی‌شود

کسی باید برای دریا تصمیم بگیرد که حداقل

۱۰ سال دریا رفته باشد

گردابی چنین هائل /کجا دانند حال ما سبکباران ساحل‌ها/
رایکی از افسران بر در کابین خود زده بود و یک مسئول بازدید کننده از این شعر ناراحت شد و کاغذ آن را کند. یعنی اینکه این موضوع را قبول ندارد.

دو دوتا در دریا ۴ تانمی‌شود

بزرگترین سردارهای تاریخ در دریا شکست خوردند؛ ناپلئون در دریا شکست خورد، چون که نمی توانست دریا را درک کند.
اصطلاحی در دریا وجود دارد که دو دو تا در دریا ۴ تانمی‌شود گاهی شش یا هشت تایی می‌شود. همیشه محاسبات برای فعالیت در دریا منطبق بر انتظارات پیش نمی رود. این شرایط برای زندگی عامه نیست. زندگی عامه در ساحل وجود دارد. صنایع هم باید در سواحل مستقر گردند. البته فعالیت در ساحل محدود نمی‌شود و باید به دریا مراجعه کرد.

اقتصادسرآمد: سؤال ما این چرا شهامت تصمیم‌گیری برای استقرار صنایع و فعالیت درمردم در سواحل بر عهده دولت‌ها نیز هست. بخشی از آن مربوط به امنیت و فعالیت نیروی دریایی بر می‌گردد. ادعا می‌شود اگر صنایع سنگین ما در ساحل مستقر گردد، در دسترس دشمن قرار می‌گیرد. در حالی که از طرفی بر قدرت نیروی دریایی ما تأکید می‌شود.

محمدرضا تقوی فرهی:

این بهانه است، اگر بهانه نبود، صنایع پارس جنوبی در ساحل مستقر نمی‌شد. صنایعی که از بسیاری از صنایع مستقر در بخش‌های مرکزی کشور بزرگتر و با هزینه‌های بیشتر ایجاد شده است.

اقتصادسرآمد: در حال حاضر که دیگر دشمن به صورت زمینی به جایی حمله نخواهد کرد و این رویکرد دیگر ناصواب است.

کسی باید برای دریا تصمیم بگیرد که حداقل

۱۰ سال دریا رفته باشد

محمدرضا تقوی فرهی: ما همیشه در تصمیم‌هایمان تأخیر داریم. باید تأکید کنم کسی باید برای دریا تصمیم بگیرد که حداقل ۱۰ سال دریا رفته باشد. حتی اگر دانشمند مرتبط باشد اما اگر دریا رفته باشد، تصمیمات وی ایجاد خطا خواهد کرد. یک ملوان فعال در دریا، بسیار بهتری می‌تواند شرایط دریا و تصمیم‌گیری درباره فعالیت‌های دریایی را بفهمد. این موضوع برای ما در نیروی دریایی به عینه حس شده است.



غیربومی‌ها امکان زندگی نداشت. در گذشته اگر به بندرعباس وارد می‌شدید، شما را به عنوان سرحدی یا غربیه می‌شناختند، اما با ورود امکانات و تسهیلات زندگی، ورود مردم از دیگر نقاط به آنجسا، از دواج با غیربومی و انتقال فرهنگ غذایی بندر به دیگر نقاط کشور، دیگر غربیه‌ای در این شهر، سرحدی خوانده نمی‌شود. شرایط اقلیمی حاکم بر حاشیه دریا در شمال و جنوب، یکی از دلایلی است که تاکنون فرهنگ دریا در کشور نهادینه نشده است.

اولین مکان‌هایی که در کنار دریای جنوب فعالیت‌های دریایی از آنجا شروع شده است در آبادان و خرمشهر به دلیل وجود رودخانه آب شیرین بوده است. اولین آموزشگاه و پایگاه نیروی دریایی در خرمشهر بوده است. در گذشته، کمبود آب شیرین یکی از دلایلی بوده است که امکان استقرار در سواحل جنوب را محدود می‌کرده است. در حال حاضر، که کشور دچار بحران کم‌آبی است، از قضا سواحل به ویژه سواحل جنوب فرصتی برای رفع تنش آبی کشور محسوب می‌شود. از طریق شیرین‌سازی آب دریا با توجه به طول زیاد خط ساحلی در جنوب، این مسأله قابل حل خواهد بود؛ تمام صنایع آب بر باید در ساحل ساخته می‌شد.

سؤال: پس چرا صنایع آب‌بری مثل فولاد در نواحی کویری ایران ایجاد شد؟ محمدرضا تقوی فرهی:

برای اینکه، در این کشور هر کسی به دنبال منافع شخصی، گروهی و استانی خود است و متوجه منافع ملی نیست. حتی در مطالعات نیروی دریایی در سالهای دور، بر استقرار صنایع در حاشیه دریا تأکید شده است، اما این موضوعات مورد توجه تصمیم‌گیران قرار نگرفت. در این کشورها هنوز کسانی بی‌آبی را جدی نمی‌گیرند.

اقتصادسرآمد: با این شرایط چرا الان فکر دریایی نیست؟

محمدرضا تقوی فرهی: چون توجه به دریا تازگی دارد. تا حالا اگر در دریا بوده باشید و با موج‌های ۱۰ متری که به کشتی برخورد می‌کند، مواجه شده باشید، و در سختی‌های چنین شرایطی زندگی کرده باشید، متوجه دریا و شرایط آن خواهید شد. این بیت معروف حافظ «شیرین سخن «شب تاریک، بیم موج و

گروه اقتصاددریا- امید اسماعیلی – برای بررسی اما و اگرهای بهره‌بردار ی از ظرفیت بی‌بدیل کشور دریایی ایران که متأسفانه با سوئی مدیریت همراه شده است با کاپیتان محمدرضا تقوی فرهی – پیشکسوت خوش رو ، دریادل و باصفا، متولد پلدای ۱۳۴۶ تهران؛ فارغ التحصیل دبیرستان البرز؛ ورودی سال ۱۳۶۴ به نیروی دریایی و دانشگاه علوم دریایی نوشهر رشته ناوبری و فرماندهی کشتنی؛ فارغ التحصیل از دانشگاه در سال ۱۳۸۸ با عنوان دیوان‌دوم؛ مدیر عملیات غواصی معاونت عملیات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و... به گفت و گو نشستیم که در ذیل این پرسش و پاسخ را مرور می‌کنیم:

اقتصادسرآمد: اولین نکته‌ای که با توجه به تألیفات و نکات پیش گفته شما باید پرسید در خصوص فرهنگ دریایی است؛ به نظر می‌رسد یک جریان استعماری وجود دارد که اذهان ایرانیان را از دریا دور و متمرکز در خشکی نگه می‌دارد. به نگاه شما فرهنگ دریا چیست؟ نسبت ما نسبت به فرهنگ دریا، فهم دریا و اقتصاد دریایا به چگونه است و چگونه باید باشد؟

محمدرضا تقوی فرهی:

فرهنگ دریایی چیزی قابل‌تقریر نیست، فرهنگ دریایی در خون مردم حاشیه دریا در شمال و جنوب کشور وجود دارد. این فرهنگ حتی به مقدار ماهی خوردن در ماه هم ربط دارد. طوری که در جنوب، مردم برای سحری ماه مبارک رمضان هم میگو می‌خورند که در جاهای دیگر کشور موضوعیت ندارد. همان قدر که ما غذای دریایی نمی‌خوریم همان قدر س دریا دوریم؛ یعنی ذائقه یک موضوع فرهنگی است. در ابتدای شغلم، اقوام به میگو ملخ دریایی می‌گفتند و به طعنه می‌گفتند که شما ملخ دریایی می‌خورید؟ اما حالا، میگو به عنوان یک وعده غذایی خوب وارد سبد غذایی همه شده است.

چرا کشورهای جنوب خلیج فارس تا سال‌های اخیر محلی از اعراب نداشتند؛ چون فقط بومی‌ها می‌توانستند در آنجا دوام بیاورند. همین بندرعباس ما هم تا چندین سال پیش به عنوان تبعیدگاه از آن استفاده می‌شد. در جنوب کشور و کشورهایی جنوبی خلیج فارس تا زمانی که تهویه و کولر گازی نیامد، برای



در راستای توجه به مسائل زیست محیطی پارس جنوبی

پاکسازی ساحل جزیره نخیلو

بندر دیر

پاکسازی جزیره نخیلو از توابع شهرستان دیر در راستای توجه به مسائل زیست محیطی مناطق پیرامونی مجتمع پارس جنوبی انجام شد. به گزارش اقتصادسرآمد، مدیر پالایشگاه چهارم مجتمع گاز پارس جنوبی در جمع خبرنگاران بیان کرد: توجه به محیط زیست پیرامونی یکی از شاخص‌های توسعه پایدار است و پالایشگاه چهارم پارس جنوبی گام‌های بزرگی در جهت توجه به مسائل زیست محیطی مناطق پیرامونی برداشته است. بهزاد سالاری تصریح کرد: متخصصان و کارکنان این مجموعه در کنار تولید مستمر و پایدار گاز در یک کار تیمی و فرهنگی جزیره زیبای نخیلو از توابع شهرستان بندر دیر را پاکسازی کردند. وی ادامه داد: یکی از اهداف مهم پالایشگاه چهارم مجتمع گاز پارس جنوبی افزایش سطح تعامل و همکاری با مدارس شهرستان‌های همجوار در جهت آموزش و تشویق دانش‌آموزان همسو با مسائل زیست محیطی بوده و خوشبختانه تاکنون توانسته‌ایم با حضور در سطح مدارس و برگزاری اردوهای فرهنگی، توجه دانش‌آموزان را نسبت به محیط زیست بیشتر نماییم. مدیر پالایشگاه چهارم مجتمع گاز پارس جنوبی به فعالیت سازمان‌های مردم‌نهاد در حوزه محیط زیست اشاره و خاطر نشان کرد: در سال گذشته همکاری بسیار ارزشمندی با سازمان‌های مردم‌نهاد در شهرستان‌های همجوار داشتیم و خوشبختانه در سایه همکاری و همدلی دو جانبه توانستیم در بخش درختکاری و گسترش فضای سبز مناطق پیرامونی چهار شهرستان همجوار کارهای بزرگی در جهت کاشت نهال به ثبت برسانیم. جزیره نخیلو از جزیره‌های غیرمسکونی ایرانی در خلیج فارس است که در شهرستان دیر استان بوشهر قرار دارد. این جزیره خالی از سکنه در حدود ناحیه بردخون در سواحل جنوبی استان بوشهر و در فاصله کمی نسبت به جزیره ام‌الکرم قرار گرفته‌است. مساحت این جزیره حدود ۶۰ هکتار است و منشأ آن صدفی – مرجانی و تقریباً بیضی شکل است. ارتفاع آن از سطح دریا ۱۰۵ متر است. از گیاهان شورپسند پوشیده شده‌است. در این جزیره پرستوهای دریایی پشت تیره، پرستوهای کاکلی بزرگ و کوچک و نوعی خرچنگ‌خوار و چکارک کاکلی به‌مسر می‌برزند.



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در نشست ستاد HSE مطرح کرد:

۸۰ درصد حوادث بنادر ناشی

از عدم رعایت قوانین

مدیرعامل با اشاره به سهم ۸۰درصدی سوانح بندری در حوزه ترافیک جاده‌ای، اظهار داشت: عمده حوادث ترافیکی در بنادر ناشی از عدم رعایت قوانین و مقررات است. به گزارش اقتصادسرآمد، علی‌اکبر صفایی در نشست ستاد HSE، پدافند غیرعامل و مدیریت بحران این سازمان، همچنین بر تقدم فرهنگ سازی بر اقدامات نظارتی و در راستای توسعه ایمنی و کاهش حوادث بندری تأکید کرد و گفت: حتی ابزاری چون نظارت حداکتری و قوی نیز کارایی و اثرگذاری توسعه فرهنگ ایمنی در کلیه زیربخش‌های فعال در بنادر را ندارد. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اقدامات و فعالیت‌های سازنده سازمان در راستای ساختارمند کردن مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست در کلیه بنادر کشور و کاهش حوادث ناشی از کار در بنادر، تأکید کرد: برای تداوم روند رو به رشد ارتقای ایمنی در امور بندری و دریایی، باید از تمامی ظرفیت‌های آموزشی و همکاری با دانشگاه‌ها و مراکز دانش‌بنیان به‌خوبی استفاده کنیم. مدیرعامل با اشاره به سهم ۸۰درصدی سوانح بندری در حوزه ترافیک جاده‌ای، اظهار داشت: عمده حوادث ترافیکی در بنادر ناشی از عدم رعایت قوانین و مقررات است که به نظر می‌رسد به سختگیری‌های بیشتری، برای اعمال قوانین و کاهش حوادث، نیاز داریم. در این نشست همچنین اعضای هیأت عامل سازمان نیز بر غیر مؤثر بودن HSE در برخی عملیات بندری مانند عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای خطرناک؛ تحلیل و آسیب شناسی سوانح بندری به منظور انجام اقدامات اصلاحی؛ سیاست‌گذاری و اولویت‌بندی اهداف مهم در حوزه ایمنی و پدافند غیرعامل و ارائه راهکار برای دستیابی به خوداظهاری دقیق‌تر از بنادر تأکید کردند. بنابر این گزارش، در این نشست همچنین عبدالله جعفری، مدیر ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) در تشریح اهم اقدامات سال گذشته این مدیریت در راستای ارتقای ایمنی و کاهش سوانح بندری از متمرکز کردن ساختار HSE در تمامی بنادر بزرگ بازرگانی کشور خبر داد. به گفته جعفری، تدوین نظام‌نامه جامع HSE؛ درج الزامات ایمنی، بهداشت و محیط زیست در قراردادهای راهبری و سرمایه‌گذاری و تدوین شیوه جدید برگزاری دوره‌های آموزشی مدیریت بهینه و استفاده از ظرفیت‌های آموزشی بنادر و ستاد، از دیگر اقدامات در راستای توسعه ایمنی بنادر قلمداد می‌شود.