

اما واگرهای اقتصاد دریا پایه در گفت وگو با کاپیتان

محمد رضا تقوی فرهی

در کشورمان دادگاه رسمی دریایی نداریم

تربیت یک ملوان حرفه ای

۱۵ سال طول می کشد

گروه اقتصاد دریا – امید اسماعیلی –

بررسی اما و اگرهای بهره برداری از ظرفیت بی بدیل کشور دریایی ایران که متأسفانه با سوء مدیریت همراه شده است با کاپیتان محمد رضا تقوی فرهی – پیشکسوت خوش رو ، دریا دل و باصفا، متولد یلدای ۱۳۴۶ تهران؛ فارغ التحصیل دبیرستان البرز؛ ورودی سال ۱۳۶۴ به نیروی دریایی و دانشگاه علوم دریایی نوشهر رشته ناوبری و فرماندهی کشتی؛ فارغ التحصیل از دانشگاه در سال ۱۳۸۸ با عنوان ناویان دوم؛ مدیر عملیات غواصی معاونت عملیات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و... به گفت و گو نشستیم که در ذیل مشروح این پرسش و پاسخ را با هم مرور می کنیم:

کسی باید برای دریا تصمیم بگیرد که حداقل ۱۰ سال دریا رفته باشد

محمد رضا تقوی فرهی: ما همیشه در تصمیم هایمان 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 بهتر می تواند شرایط دریا و تصمیم گیری درباره فعالیت های دریایی را بفهمد. این موضوع برای ما در نیروی دریایی به عینه حس شده است.

اقتصاد سرآمد: می توان برآورد کرد که یکی از علل عمده این مسأله، نبود متخصصین در رأس کار و وجود کارشناسان خشکی گرا در مواضع تصمیم سازی و تصمیم گیری برای فعالیت های دریایی هستند؟

محمد رضا تقوی فرهی: می توان کلی تر بیان کرد؛ نگرش کلی حاکم بر حکومت و مردم به خشکی است.

حتی در دانشکده دافوس سستا، نیروهای دریایی به نوعی غریبند. هر چند مدیریت دانشکده با شرایط نیروهای دریایی آشنا و همراه است، اما تغییر جو



ضرورت حفاظت از خاک رنگی جزیره هرمز

ثبت منظر تاریخی – طبیعی جزیره هرمز در فهرست میراث ملی کشور

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان از ثبت منظر تاریخی _ طبیعی جزیره هرمز در فهرست میراث ملی کشور خبر داد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمد محسنی به مانا اظهار داشت: جزیره هرمز به دلیل تنوع بالا زیست محیطی و نیز منحصر به فرد طبیعت آن یکی از مهمترین و ارزشمندترین جاذبه های گردشگری استان هرمزگان در منطقه خلیج فارس محسوب می شود.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان ادامه داد: با توجه به این مهم در سفر اخیر رئیس محیط زیست کشور به استان و بازدید ایشان از ظرفیت های جزیره هرمز، مقرر شد با همکاری مشترک محیط زیست نسبت به ثبت منظر تاریخی _ طبیعی این جزیره در فهرست میراث ملی کشور اقدام کنیم.وی اذعان داشت: با توجه به حضور انبوه گردشگران و طبیعت گردان به این جزیره، ثبت منظر تاریخی _ طبیعی این جزیره می تواند زمینه ساز حفاظت هر چه بیشتر این جزیره و در نهایت توسعه پایدار گردشگری در این منطقه از خلیج فارس باشد.وی خاطر نشان ساخت: ضرورت عدم آسیب به محیط زیست جزیره توسط گردشگران ناآگاه مورد توجه قرار گرفته است که این امر از طریق نظارت و آموزش تحقق خواهد یافت.محسنی در ادامه گفته های خود با اشاره به اینکه خدمات رسانی به گردشگران ورودی به جزیره هرمز و ایجاد زیرساخت های گردشگری در اولویت کاری این اداره کل قرار دارد، افزود: خدمات رسانی به گردشگران و روند ایجاد زیرساخت های گردشگری در جزیره هرمز را پیگیری می کنیم. این مقام مسئول در استسان هرمزگان، تصریح کرد: در همین راستا، فرایند سرمایه گذاری در جزیره هرمز را تسهیل می کنیم و با توجه به حجم بالای ورود گردشگران به جزیره هرمز در نظر داریم با اعمال مدیریت قوی در این جزیره، نسبت به توسعه گردشگری در هرمز اقدامات مؤثری انجام دهیم.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان یادآور شد: براساس برنامه ریزی های صورت گرفته در جزیره هرمز علاوه بر خدمات جزیره گردی و تماشای کوه های رنگین و سواحل سرخ جزیره، انواع خدمات تفریحات دریایی و غواصی نیز توسط سرمایه گذاران بخش خصوصی مستقر در جزیره به مسافران ارائه می شود.



۳۶ ماهیگیر در اسارت سومالی هستند

دزدان دریایی برای آزادی هر یک از ماهی گیران هزار دلار خواسته اند

رئیس هیات مدیره تعاونی صیادی چهارپار گفت: بنابر گزارش هایی که به دست تعاونی رسید حالا ۳۶ ماهیگیر در اسارت دزدان دریایی هستند و برای آزادی هر یک از آنها هزار دلار (حدود ۵۰۰ میلیون تومان) خواسته اند.به گزارش اقتصادسراسر آمد، علیم افشار با اشاره به وضعیت کنونی گروگان هایی که در زندان های سومالی گرفتار شده اند، به شبکه شرق می گوید: «آب های حوزه ایران ذخایر آبی چندانی ندارند و کشور های «عمان» و «پاکستان» هم اجازه صید به لنج های صیادی ایرانی نمی دهند و صیادان مجبور هستند برای صید دل به آب های آزاد بزنند. در این مسیر تلاش می کنند که وارد حوزه آبی دزدان دریایی سومالی نشوند ولی وضعیت دریا همواره با فراز و نشیب همراه است. اینکه شناورهای ستنی ما وارد چه حوزه ای می شوند در بسیاری از مواقع قابل پیش بینی نیست. ۴ ماه پیش چند لنج صیادی از «بندر چهارپار» به سمت آب های آزاد حرکت کرد و هنگامی که لنج ها بازگشتند متوجه غیبت ۲ لنج شدیم. بعد از چند روز فیلم ها و فایل های صوتی به دست ما رسید که نشان می داد گویا بازم صیادان در دام دزدان دریایی سومالی گرفتار شدند. بنابر گزارش هایی که به دست تعاونی رسید حالا ۳۶ ماهیگیر در اسارت آنها هستند. و برای آزادی هر یک از آنها هزار دلار (حدود ۵۰۰ میلیون تومان) خواسته اند. همچنین برای آزادی هر یک از لنج های ایرانی ۲۰ هزار دلار (نزدیک به یک میلیارد تومان) می خواهند.»وی با اشاره به پیگیری های صورت گرفته، ادامه می دهد: «پیش از این تنها باید به دزدان دریایی باج و خراج می دادیم ولی حالا دولت سومالی هم به آنها اضافه شده است. محموله لنج های ما فقط ماهی است و حتی یک اسلحه هم در اختیار نداریم. خودشان هم بهتر می دانند ولی با این حال دست از سر ما بر نمی دارند. خانواده های صیادان در بند به سراغ صاحب لنج ها رفته اند و آنها هم اعلام کرده اند که تنها در صورتی می توانند این مبلغ را پرداخت کنند که لنج ها باز گردند و بعد از فروش ماهی ها دلارها را برای آزادی صیادان پرداخت می کنند. این درحالی است که دزدان دریایی و دولت سومالی اجازه خروج لنج ها را قبل از پرداخت دلارها نمی دهند. در فیلم هایی که برای شما هم ارسال کردم به خوبی مشخص است که صیادان ما بدون هیچ دلیلی در سومالی دادگامی می شوند و این موضوع بر نگرانی ها افزوده است. زیرا پیش از این تنها با دزدان دریایی طرف بدویم ولی حالا دولت این کشور هم راه باج گیری را آموخته است.



است و از یک زمانی به بعد، این موضوع به سازمان بنادر و دریانوردی واگذار گردید که تا به حال هم کارشناس غواصی ندارد، اما مجوزهای تأسیس شرکت غواصی را صادر می کند. این موضوع یک کار فوق تخصصی است که برخی ها را خوشحال نمی کند، راهی به جزء مراجعه به تخصص و فرهنگ سازی وجود ندارد.

اقتصادسراسر آمد: در مقوله نیروی انسانی برای فعالیت های دریایی، یک فرد چند سال باید وقت صرف کند تا یک انسان ماهر برای این گونه فعالیت ها شمرده شود؟ و آیا دانشکده ها و آموزشگاه های کشور می توانند چنین نیروی را آماده کنند؟

محمد رضا تقوی فرهی: سؤال خوبی است، اما پاسخ به آن کمی پیچیدگی دارد. انگلیسی ها منشأ دانش دریایی بودند و ما این دانش را از آنها کسب کردیم. چرچیل زمانی که وزیر دریاداری انگلیس بود، یک عبارت معروفی گفته است: «برای ایجاد یک نیروی زمینی دو سال وقت لازم است، برای ایجاد نیروی هوایی سه سال زمان کافی است، اما برای ایجاد یک نیروی دریایی به ۵۰ سال زمان نیاز است». این کلام از کسی است که در زمان خود سرآمد دریانوردی دنیا بوده اند. شما یک جوان را با سه سال آموزش می توانید خلبان یک جنگنده یار بیاورید. حال اگر بخواهید یک جوان را فرمانده یک ناوشکن کنید، حدود ۱۷ سال طول خواهد کشید که از بین ۱۰۰ نفر، شاید سه یا چهار نفر بتوانند فرمانده ناوشکن شوند.



مدیر کل شیلات استان بوشهر تاکید کرد

فعالان پرورش میگوی استان بوشهر هشدارهای مرگ زودرس را جدی بگیرند

مدیر کل شیلات استان بوشهر گفت: با توجه به شیوع بیماری نوظهور تکروز عفونی حاد هیاتو پانکراس یا بیماری مرگ زودرس در مزارع سایت شیف، هشدارهای قرنطینه ای در این خصوص را جدی بگیرند.به گزارش اقتصادسراسر آمد، عقیل امینی به ایرنا اظهار کرد: براساس آزمایش های دامپزشکی ۱۷ خرداد، بیماری نوظهور عفونی حاد هیاتوپانکراس که لا روهای میگو را درگیر می کند در سایت شیف بوشهر شناسایی شد.وی یکی از دلایل شیوع بیماری مرگ زودرس لا روهای میگو قرنطینه ای و بهداشتی عنوان کرد.امینی بدون اشاره به آمار معدوم سازی استخرها و مزرعه های آلوده میگو از استان های همجوار، رعایت نکردن موارد قرنطینه ای و بهداشتی عنوان کرد.امینی بدون اشاره به آمار معدوم سازی استخرها و مزرعه های آلوده پرورش میگو در سایت شیف شهرستان بوشهر تاکید کرد: درصورت هرگونه بی توجهی در رعایت نکات قرنطینه و بهداشتی در مزارع پرورش میگو احتمال سرایت بیماری به سایر مزرعه های پرورش وجود دارد.به گفته امینی تمهیدات مناسبی برای ممنوعیت ذخیره سازی و معدوم سازی لا روهای ذخیره شده در سایت شیف انجام شده و با توجه به شیوع بیماری هیچ لا روی بدون گواهی دامپزشکی از کارگاه های تکنیر برای ذخیره سازی خارج نمی شود.مدیر کل شیلات استان بوشهر در خصوص بیمه لا روهای میگوی استان بوشهر گفت: با تمهیدات اندیشیده شده یک میلیارد و ۱۷۰ میلیون قطعه لا رو میگو معادل ۲۵ درصد بیمه شده در حالی که سال گذشته تنها چهار درصد از لا روهای میگو در استان زیر پوشش بیمه قرار گرفتند.فعالان پرورش میگوی استان بوشهر هشدارهای قرنطینه ای بیماری مرگ زودرس را جدی بگیرند وی اضافه کرد: بیمه برای خرید کالر برای ضد عفونی و پرداخت بیمه مزارع درگیر بیماری کارهای خوبی انجام داده است.مدیر کل شیلات استان بوشهر با اشاره به جایگاه این استان در بخش آبزی پروری گفت: این استان با تولید ۶۳ درصد از میگوی پرورشی کشور بعنوان قطب اول میگوی پرورشی کشور شناخته می شود و انتظار می رود پرورش دهندگان با حساسیت بیشتری با رعایت نکات بهداشتی نسبت به کنترل این بیماری اقدام کنند.به گفته امینی امسال هفت هزار و ۲۵۹ هکتار زمین با پیش بینی تولید ۴۴ هزار تن میگوی پرورشی آماده سازی شده است.

اقتصاد دریا

اندیشکده بندر کنگ بخش اول

لنج سازی و دریانوردی خلیج فارس با تاکید بر بوم مسی

محبوبه شرفانی – نام کتاب: لنج سازی و دریانوردی خلیج فارس با تاکید بر بوم مسی – مولفان: دکتر محمد حسن نیا و یعقوب بحری – انتشارات: جنوب، ۲۰۷، ۱۳۹۷، ۲۰ صفحه دانش سنتی دریانوردی و لنج سازی در بندر کنگ ریشه در ادوار تاریخی ایران و خلیج فارس دارد. توجه به دریا و دریانوردی همواره در اذهان مردم بندر کنگ جایگاه ویژه ای دارد. مهمتر از همه این است که کشتیرانی و لنج سازی یک دانش بومی در بندر کنگ است.

در این ارتباط می توان عنوان کرد که مردم بندر کنگ که خود صاحبان لنج ها، ناخدایان و دست اندرکاران لنج های باری و صیادی بودند، سفرهای طولانی دریایی را با لنج هایی که خود می ساختند، به بنادر دور و نزدیک در دریاها و اقیانوس هند انجام می دادند. بررسی لنج بوم مسی که ساخت مردم بندر کنگ بوده است. به خوبی نشان می دهد، که لنج سازان بندر کنگی آگاه بودند که یک لنج را به چه صورت مقام بسازند تا بتواند نزدیک به یک سده در سطح دریاهای دریانوردان خدمات ارائه نماید. با توجه به اهمیت لنج سازی و دریانوردی ممتدی که در بندر کنگ در دوره اسلامی وجود داشت، بندر کنگ به عنوان مرکز پایگاه دانش سنتی لنج سازی و دریانوردی خلیج فارس قرار گرفت. این پایسگاه که مصوبه آن در سال ۱۳۹۰ در بالی اندونزی از سوی ایران به عنوان میراث ناملموس بشری پذیرفته شد، تلاش دارد تا گاهای مهمی در راستای دانش سنتی لنج سازی و احیای دریانوردی بندر کنگ بر دارد.

با بررسی های صورت گرفته در مورد دریانوردان بندر کنگ و سفرهای دریایی آن ها این نکته به خوبی مشخص می گردد که دریانوردان بندر کنگ در سال های که جنگ جهانی دوم در جریان بود، به حمل و نقل دریایی و سفرهای دریایی به هند و آفریقا که به سهم خود در تدارکات جنگ جهانی دوم مشارکت داشتند، ادامه دادند. این سفرهای دریایی و تسادوم آن فقط منحصر به دریانوردان بندر کنگ نبود، بلکه لنج های تجار دبی و دیگر نقاط هم همچنین که از فصولی مصاحبه با دریانوردان بندر کنگ بر می آید، در این سفرهای دریایی مشارکت داشتند. در زمان جنگ جهانی دوم بخاطر خطرات جنگ لنج های باربری از کشورهای مختلف به صورت سستگار یعنی همراه با همدیگر در سفرهای دریایی طولانی مدت حرکت می کردند. بیش از جنگ هم در سفرهای دریایی دراز مدت تنها به صورت سستگار به سفر می پرداختند، اما در زمان جنگ جهانی دوم این حالت سستگار بیشتر صورت می گرفت. دریانوردان دریادل و شجاع بندر کنگ در زمان جنگ جهانی دوم سفرهای راهمانند سابق ادامه داده و بوم مسی در این دوره سفرهای دراز مدت زیادی را به هند و آفریقا انجام داده بود. دلیل نامگذاری بوم مسی این بود که به دستور صاحب ابن لنج، حاجی علی کرچی، برای محافظت بیشتر روی ابخور آن ورقه های مس کوبیده بودند. نام این بوم که از بوم های خوب بندر کنگ بوده و سفرهای طولانی دریایی به هند و آفریقا می رفت، جواد الکرمیم بسود، اما به دلیل همین ورقه های مسی بیشتر به بوم مسی مشهور بود. دریانوردی قدیم هم مثل حال حاضر وقتی یک لنج ساخته می شد به دستور صاحب آن یک نام بر آن می نهادند تا عامل تشخیص آن با سایر لنج ها باشد.

از آن جایی که خیلی از دریانوردان کشورهای دیگر ممکن بود سفرهای دریایی در دوران جنگ جهانی دوم را محدود کنند، بنابراین با توجه به نیاز کشورها در زمان جنگ به مواد غذایی و به ویژه برنج که از هند به آفریقا فرستاده می شد، هزینه حمل و نقل دریایی و قیمت اجناس فروخته شده در مقصد نسبت به دوران پیش از جنگ جهانی دوم افزایش پیدا کرده بود. لذا دست اندرکاران بوم مسی هم همانند سایر لنج ها تا حدودی از این سفرهای دریایی منافع بیشتری می بردند. بوم مسی در یکی از همین سفرها بود که به همراه دو کشتی دیگر مورد هجوم زیر دریایی های متحدین قرار گرفت و غرق شد که این مبحث به صورت مفصل در این نوشتار به آن پرداخته می شود و نشان داده می شود که دریانوردی مردم بندر کنگ در این سفرهای جهان های دوم چه فراز و فرودی را طی کرد و چگونه این سفرهای دریایی در سال های پس از جنگ و غرق شدن بوم مسی با شدت و حدت بیشتر انجام گرفت. همه این مباحث که در فصول متعدد نوشتار به آن پرداخته می شود، بازگو کننده گوشه هایی از هنر و فن دریانوردی و شجاعت مردم بندر کنگ در شرایط سخت است و به همین دلیل نیز بوم مسی و ماکتی که اکنون از آن در روبروی موزه مردم شناسی بندر کنگ و کنار دریا ساخته شده است و مراسم های ملی و میهنی در کنار آن برگزار می شود، نشان دهنده سخت کوشی، درباردی، استقامت و دریانوردی مردم و دریانوردان بندر کنگ است.

