



گروه اقتصاددریا - امید اسماعیلی - برای بررسی اما و اگرهای بهره برداری از ظرفیت بی بدیل کشور دریایی ایران که متأسفانه با سوء مدیریت همراه شده است با کاپیتان محمدرضا تقوی فرهی - پیشکسوت خوش رو ، دریا دل و باصفا، متولد یلدای ۱۳۶۴ تهران؛ فارغ التحصیل دبیرستان البرز؛ ورودی سال ۱۳۶۴ به نیروی دریایی و دانشگاه علوم دریایی نوشهر رشته ناپوری و فرماندهی کشتی؛ فارغ التحصیل از دانشگاه در سال ۱۳۸۸ با عنوان نایبان 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 باهم مرور می کنیم:

اقتصادسرآمد: 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 مشرمده شود؟ و آیا دانشکده ها و آموزشگاه های کشور می توانند چنین نیروی را آمده کنند؟

محمدرضا 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 دوسال 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 در که در زمان خود سرآمد دریانوردی دنیا بوده اند. شما یک جوان را با سه سال آموزش می توانید خلبان یک جنگنده بار 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.

در نیروی دریایی صرفاً آموزش های آکادمیک کفایت نمی کند و باید با تجربه همراه شود. در دوره ای، نفر اول دوره آموزشی دانشگاه برای کار عملی وارد ناوشکن شبد، اما به دلیل تهوع و عدم تحمل دریا در روز سوم از ناو اخراج گردید. پس صرفا علوم دانشگاهی و شجاعت بسنده نیست و تازه بعد از فارغ التحصیلی و در بستر دریا، امکان آشنایی با دریا ممکن می شود. می دانید که

چرا در دنیا حقوق فرماندهان دریایی بالاست در صورتی که، کارفرمایان مایل به این پرداخت نیستند؟ چون که یک فرمانده که بخواهد یک کشتی یک مالک را راهبری کند، قبل از آن، سالیان متمادی را در دریا گذرانده است تا بتوانند به وی اطمینان کنند.

تربیت نیروی انسانی در دریا، زمانبر است. یک ملوان ساده، تا بخواهد یک ملوان حرفه ای شود، ۱۵ سال طول می کشد.

اقتصادسرآمد: اعلام شده است که ما ۴۰۰۰ نفر نیروی دریانوردی کم داریم، چه فرآیند زمانی می تواند این کمبود را جبران کند؟

محمدرضا تقوی فرهی:

اجازه دهید یک مثال تلخ را عنوان کنم؛ زمانی که بنده در کنکور شرکت کردم، سهمیه پزشکی در کشور ۱۱۰۰ نفر بود و زمانی که فارغ التحصیل شدم، سهمیه پزشکی کشور - طی ۵ سال - به ۸ هزار نفر افزایش یافت. به زعم بنده، در کشوری که در سال ۱۱۰۰ نفر پزشک نمی توانست فارغ التحصیل شود، افزایش تعداد فارغ التحصیل طی یک مدت کوتاه نشان از افت کیفیت تحصیل می باشد. افزایش تعداد به قیمت کاهش کیفیت منجر به افت فرهنگ و استهلاک زیرساخت های دریایی کشور خواهد شد. نباید کیفیت قربانی کمیت شود. هرچند آمار اعلامی درست است. سازمان دریانوردی جهانی، نیاز به بیشتر ۳۰ هزار افسر نیروی دریایی علاوه بر دریانورد در جهان را اعلام کرده است، چرا که دریانوردی شغل بسیار سختی است و نسل جدید حاضر به تحمل این سختی ها نیست. بنابراین باید به دریانوردی بها داده شود. امکان جبران ۴ هزار نیروی کمبود در کشور وجود دارد، اما زمان بر است. دوره آموزش اولیه آنها، حدود ۴ تا ۵ سال طول می کشد، ۵ سالی هم باید در دریا تجربه کسب کنند. هرچند که در ناو، افسر سوم، افسر دوم، افسر و هم کاپیتان نیاز است که افسر سوم، مربوط به مرحله بعد از فارغ التحصیلی از دانشکده است.

اقتصادسرآمد: با این شرایط چرا برخی از ملوان های ما بیکار و جویای کار هستند؟

محمدرضا تقوی فرهی:

کاپیتان محمدرضا تقوی فرهی
در گفت و گو با اقتصاد سر آمد

بخش پایانی

باید به شغل سخت دریانوردی بها داده شود

امکان جبران کمبود ۴ هزار دریانورد کشور وجود دارد
اما زمان بر است

زمانی که کشور تحریم شد، نوک حمله تحریم ها متوجه دریاست. در دریا با فاصله ۱۲ مایل از ساحل، وارد آب بین المللی و تحریم می شوید. اولین جایی که تحریم شد، دریا بود و وقتی از ۱۰۰ کشتی، فقط ۳۰ کشتی وارد دریا بشود، مشخصا ملوان هم بیکار می شود.

اقتصادسرآمد: پس نیاز به ۴۰۰۰ نیروی دریایی را باید چگونه تحلیل کرد؟

محمدرضا تقوی فرهی:

تعداد ۴ هزار نیروی مورد نیاز، یک برآورد برای آینده براساس نیروی در حال بازنشستگی است. اگر امکان لازم فراهم شود، می توان از بین بازنشستگان، نیروی لازم را فراهم آورد. در حالی که فعالیت دریایی را برای بازنشستگان نیروی دریایی مسدود کردند، در دنیا بعد از بازنشستگی، با یک دوره آموزشی ۶ ماهه، بازنشستگان نیروی دریایی را تبدیل به کاپیتان های کارآزموده ای برای کشتی های تجاری می کنند. همچنین از ملوان های جویای کار موجود، هم می توان بعد از آموزش های لازم، به دلیل تجربه زیسته آنها بهره گیری کرد. فقط باید آموزش های مناسب تغییر موقعیت شغلی در دریا را برای آنها ارائه داد. در حال حاضر، بسیاری از نیروهای کار دریایی بازنشسته و با جویای شغل آماده به کار در کشور وجود دارد که اراده ای باید وجود داشته باشد تا این گروه ها را جذب کار کند و کمبود نیروی کار مرتفع گردد.

وقتی در کشور یک وزارتخانه جامع دریاداری نباشد و سازمان های مختلف دریایی هر یک سمت و سوی جداگانه خود را می پیماند و تصمیمات آنها در محدوده سازمانی محدود باشد و منافع ملی لحاظ نگردد، دچار همین تشتت و سردرگمی خواهیم بود. در نهایت باید یک خط سیر مبنی بر استراتژی و برنامه های ملی در یک سازمان واحد و توسط نیروهای علمی و فنی و دریادیده کشور در یک دوره زمانی طولانی برای امور دریایی کشور پی گرفته شود.

تعیین استراتژی امر پیچیده ای نمی باشد، اخیرا که استراتژی دریایی کشور استرالیا را مشاهده می کردم، در سه صفحه استراتژی دریایی استرالیا توسط بیش از ۱۸۰ دریادار و دانشمند تنظیم شده است. استراتژی یعنی پیگیری یک امر بزرگ و درازمدت؛ یعنی اینکه آیا قصد داریم در دریا ماهی تولید کنیم و یا صرفا ماهیگیری کنیم؟ یا قصد تولید ثروت از دریا را داریم یا قصد سرمایه گذاری در بیابان را داریم؟ استراتژی بر مبنای منافع ملی تنظیم می شود. در حال حاضر هم وجود دارد، اما شفافیت و وضوح کافی ندارد که برای همه عیان باشد و هر کسی نباید بنا به تخصص و زمینه کاری کل کشور را درگیر موضوعات شخصی و جناحی کند.

اقتصاد



فرمانده نیروی دریایی سپاه

آمریکایی ها امروز به خوبی زبان اقتدار نیروی دریایی سپاه را می فهمند

سیدمحمد فرمانده نیروی دریایی سپاه با بیان اینکه عزت کنونی کشور ما ثمره ولایت پذیری و به برکت خون مطهر شهدا است، گفت: امروز آمریکایی ها به خوبی زبان اقتدار نیروی دریای سپاه در خلیج فارس و تنگه هرمز را می فهمند.به گزارش اقتصادسرآمد، سردار دریادار علیرضا تنگیبری از قرارگاه راهبردی کربلا «پایگاه منتظران شهادت» بازدید و در سخنانی اظهار کرد: ما رزمندگان سپاه پاسداران، وظیفه ارزشمند سربازی ملت شجاع و مقاوم ایران اسلامی را تا آخرین قطره خون انجام می دهیم.فرمانده نیروی دریایی سپاه با گرامیداشت یاد و خاطره شهدای دوران دفاع مقدس و شهدای مدافع حرم استان خوزستان گفت: رزمندگان عزیز خوزستانی در زمان جنگ تحمیلی از ناموس ملت ایران اسلامی در ایران دفاع کردند و در دوران اخیر هم برای دفاع از حریم اهل بیت عصمت و طهارت علیهم السلام و مرزهای اسلام و مسلمانین جانانه جنگیدند و به فیض شهادت نائل گردیدند.وی افزود: امروز آمریکایی ها به خوبی زبان اقتدار نیروی دریای سپاه در خلیج فارس و تنگه هرمز را می فهمند. عزت کنونی کشور ما ثمره ی ولایت پذیری و به برکت خون مطهر شهداست.در ادامه این بازدید سردار احمد خادم سیدالشهدا فرمانده قرارگاه منطقه ای کربلا نیروی زمینی سپاه نیز در در سخنانی اظهار کرد: سپاه پاسداران انقلاب اسلامی با صلابت تمام مانند «ید واحد» در برابر هریمن زمان یعنی آمریکای جهانخواار ایستاده است.وی ادامه داد: اقتدار امروز سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در زمین، دریا، آسمان و به ویژه در قلوب مردم ایران اسلامی و کشورهای آزاده و مقاوم جهان بی نظیر است.سردار خادم سیدالشهدا با برشماری اقدامات محرومیت زدایی این قرارگاه در بخش های مهندسی، پزشکی، عمرانی، فرهنگی و اقتصادی برای مردم کم بضاعت مالی و روستائیشیان نوار مرزی خاطر نشان کرد: آسانی به بیش از ۲۰۰ وستانی استان خوزستان، اعزام گروه های متخصص پزشکی و مداوای بیش از ۲۰ هزار نفر از بیماران، فنس کشی نخیلات، واگذاری بیش از ۳۰۰۰ جبهیز به به نوعروسان کم بضاعت مالی، ساخت و اهداء ۱۰ دستگاه بالابر نخل، بازسازی ۱۰۰ مسجد در جدار مرزی، ساخت ۴۰۰ باب منزل مسکونی در شهرهای آبادان و خرمشهر، واگذاری ۳۰ دستگاه آب شیرین کن از جمله فعالیت های محرومیت زدایی قرارگاه منطقه ای کربلاست.

اقتصاد



مدیر کل شیلات هرمزگان اعلام کرد: سرمایه گذاری کشور ترکیه برای پرورش ماهی در قفس در بندر عباس

سیدمحمد کشور ترکیه با هدف انتقال دانش و بهره گیری از ظرفیت دریا در حوزه تکثیر ماهیان دریایی به صورت مشترک با شرکت های ایرانی در بندرعباس سرمایه گذاری می کند.به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود بارانی مدیرکل شیلات هرمزگان در جمع خبرنگاران با اشاره به اینکه استان هرمزگان ظرفیت های خوبی در حوزه تکثیر و پرورش ماهیان دریایی با توان تولید ۱۱۳ هزار تن ماهی پرورش یافته در قفس دارد، تصریح کرد: اقدامات خوبی در مسیر اقتصاد دریا محور با تکیه بر صنعت تکثیر و پرورش ماهیان دریایی شده است و بی شک در آینده نزدیک شاهد شکوفایی و تحول چشمگیر و بیش از پیش در زمینه آبی پروری و به ویژه تکثیر ماهیان دریایی در استان هرمزگان هستیم. بارانی با اشاره به اینکه تامین بچه ماهی مهمترین نیاز صنعت پرورش ماهیان دریایی است، اظهارداشت: ارتقای آموزش کارشناسان، مالکان و مدیران مزارع پرورش ماهی در قفس و مراکز تکثیر ماهیان دریائی اولویت مهم در صنعت تکثیر و پرورش ماهیان دریایی است که خوشبختانه شاهد تلاش ها و پیگیری های خوبی در شیلات استان در این زمینه هستیم. وی افزود: ظرفیت بالای تولید به علت شرایط مناسب اکولوژیکی خلیج فارس و دریای عمان، عدم نیاز به هوادهی در قفس های پرورشی، کاهش هزینه های تعمیر و نگهداری، شرایط مناسب پرورشی و وجود گونه های مناسب که طیف وسیعی از غذای مردم را تشکیل می دهند را از مهم ترین علل زمینه ساز موفقیت این استان در پرورش ماهی در دریا خواند.بارانی با اشاره به اینکه یکی از حلقه های اصلی زنجیره پایداری پرورش ماهی در قفس با انتخاب و تولید بچه ماهی آغاز و تامین آن برای توسعه پایدار از اهمیت ویژه ای برخوردار است، افزود: علاوه بر آن تولید و تکثیر بچه ماهیان گونه های بومی در حفظ و نگهداری گونه های در معرض خطر نیز نقش بسزایی خواهد داشت.وی در این نشست همچنین با تاکید به همکاری و مشارکت شرکت های ایرانی و ترکیه ایی در زمینه های تکثیر ماهیان دریائی برای انتقال دانش تکثیر ماهیان دریایی به صورت متقابل گفت: اقدامات اولیه برای اخذ مجوزهای لازم و احداث مرکز تکثیر و نرسی بچه ماهی در استان صورت گرفته و امید است به زودی شاهد

بافت



طی دیدار چند تن از نمایندگان مجلس شورای اسلامی ساخت دهکده ساحلی و تفرجگاه در بندر ماهشهر

سیدمحمد طی دیدار چند تن از نمایندگان مجلس شورای اسلامی با وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ایجاد تفریحگاه در بندر ماهشهر و ایجاد دهکده ساحلی از موارد مطرح شده توسط نماینده مردم ماهشهر بود.به گزارش اقتصادسرآمد، حبیب آقاجری در دیدار با مهندس ضرغامی وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی درباره میراث فرهنگی ملموس و ناملموس بندر ماهشهر، توسعه گردشگری و تسهیل و رفع موانع سرمایه گذاری در سه حوزه میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گفتگو کرد.ایجاد تفریحگاه در بندر ماهشهر و ایجاد دهکده ساحلی از دیگر مطرح شده از سوی نماینده مردم ماهشهر در مجلس شورای اسلامی بود.ابراهیم رضائی نماینده مردم دشتستان نیز در مجلس شورای اسلامی در دیدار با مهندس ضرغامی وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی درباره سرمایه گذاری، ساخت هتل، زیرساخت های گردشگری، ارائه تسهیلات به سرمایه گذاران و تسهیل فرآیند توسعه ای استان بوشهر در حوزه مدموریتی وزارتخانه گفتگو کرد.ایجاد بازارچه های صنایع دستی، ترویج و توسعه صنایع دستی از دیگر موارد مطرح شده در این دیدار بود.فرماندار دشتستان و مسئولان صنایع دستی استان بوشهر، ابراهیم رضائی نماینده مردم دشتستان در مجلس شورای اسلامی را همراهی کردند.غلامرضا نوری نماینده مردم بستان آباد در مجلس شورای اسلامی نیز در دیدار با مهندس ضرغامی وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی درباره مجموعه های تاریخی در استان آذربایجان شرقی و سامان دهی آن ها، پایگاه ملی اوجان و تقویت آن در راستای توسعه گردشگری گفتگو کرد.راهاندازی چند پایگاه ملی در آذربایجان شرقی از دیگر موارد مطرح شده از سوی غلامرضا نوری بود. رحمت الله فیروزی نماینده مردم نطنز و قصر در مجلس شورای اسلامی در دیدار با مهندس ضرغامی وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی درباره بازسازی، مرمت و کاوش تعدادی از آثار تاریخی نطنز و بادرود، تعیین حریم بافت ها و مجموعه های تاریخی گفتگو کرد.سامان دهی زیرساخت های پارک سرچشمه سرایان نطنز و راناندازی کمپینگ گردشگری در امامزاده آقا علی عباس از دیگر موارد مطرح شده از سوی نماینده مردم نطنز و قصر در مجلس شورای اسلامی بود.



چهارشنبه-۷ تیر ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۶۷۱

اقتصاد دریا

اقتصاد

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، ۲۰۸، 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.

بررسی تاریخ دریانوردی بندر کنگ که عملکرد بوم مسی از ابتدای فعالیت تا زمان غرق شدن آن نیز در همین مقوله می گنجد، مستلزم شناخت بیشتر منابع اعم از منابع کتابخانه ای، اسناد و استاد خانوادگی می باشد. در کنار منابع کتابخانه ای تاریخ شفاهی، مصاحبه، مشاهدات میدانی و تاریخ در تصویر نیز که شامل عکس و فیلم و غیره می باشد، به پژوهشگر و مولف کمک می کند تا پژوهشی در خور در مورد یک موضوع انجام دهد. تاکنون راجع به تاریخ دریانوردی بندرکنگ و شیوه غرق شدن بوم مسی مباحث متعددی در کتاب ها آمده است. اما به ندرت افرادی اقدام به مصاحبه فراگیر با بازماندگان این کشتی که در جنگ جهانی غرق شده است کرده اند. زمان هایی در تاریخ دریانوردی وجود داشت که مصادف با حوادث بزرگ جهان، نظیر جنگ جهانی و غیره بوده است، لذا دریانوردان بندر کنگ می بایست در سفرهای دریایی موارد بیشتری را رعایت می کردند و به اقتضای همین شرایط مثلا در جنگ جهانی دوم، کشتی های دریانوردان بندر کنگ که قبلا از هند به آفریقا بیشتر کاپریل حمل می کردند. در این زمان برنج از هندوستان به آفریقا و به ویژه برخی از بنادر آفریقا که تحت تسلط متفقین بودند، می بردند. این موضوع نمی توانست دور از چشم آلمانی ها و ژاپنی ها که زیر دریایی آن ها در اقیانوس هند فعال بودند و در پی غرق کردن کشتی های تجاری انگلیسی ها بودند، باشد. این مباحث در ارتباط با بوم مسی در این نوشتار به خوبی تشریح خواهد شد.

در این نوشتار تلاش بر این است که به گوشه های نهفته از تاریخ دریانوردی و لنج سازی بندر کنگ از جمله نقش زنان در تاریخ دریانوردی، لنج های غرق شده در بندر کنگ با تاکید بر بوم مسی مورد بررسی قرار گیرد. چون بوم مسی توسط لنج سازان بندر کنگ و در ساحل بندر کنگ ساخته شده و این امر نشان می دهد که لنج سازان بندر کنگ در سده بیستم، توان ساخت لنج های بزرگی نظیر بوم مسی را داشتند که بتواند عرصه اقیانوس و دریاها را در نورد و نقش مهمی در صنعت حمل و نقل کشور داشته باشد. از سوی دیگر راهنمایان، تاخدایان، جاشوان، دست اندر کاران صاحب لنج بوم مسی همگی از دریانوردان بندر کنگ بودند که به خوبی نشان می دهد این دریانودان با جسارت خاص به دریانوردی در برهه های حساس تاریخ جهان نظیر جنگ جهانی می پرداختند. به همین دلیل نیز فصولی از این نوشتار به دریانوردی و لنج سازی بندر کنگ اختصاص یافته است تا مطالعه کننده این نوشتار شمه ای کلی از فضای دریانوردی و لنج سازی در بندر کنگ که بوم مسی در آن جا ساخته شده و به وسیله دریانوردان بندر کنگ به سفر تبدیل و طولانی می رفته، داشته باشد. فصل اول کتاب در ارتباط با نگاهی به تاریخ و آثار تاریخی بندر کنگ و وجه تسمیه این شهر است تا مطالعه کنندگان با آگاهی از تاریخ این شهر به مباحث دریانوردی آن توجه نمایند. فصل دوم کتاب درباره دریانوردی و سفرهای دریایی مردم بندر کنگ است. در فصل سوم مسایل فرهنگی دریانوردی بندر کنگ مورد واکاوی قرار گرفته است. فصل چهارم این نوشتار در ارتباط با لنج سازی بندر کنگ می باشد. در فصل پنجم دریانوردی بندرکنگ تفصیل در مورد عملکرد بوم مسی و شیوه غرق شدن آن می باشد. در این فصل تلاش بر این است که به خوبی فضای سیاسی دوره ای از تاریخ که مربوط به جنگ جهانی است، مورد واکاوی قرار گیرد تا نشان داده شود که بوم مسی در چه شرایطی و به چه دلیلی مورد حمله زیر دریایی قرار گرفت و شرایط اقیانوس هند برای دریانوردی در دوران جنگ جهانی دوم به چه صورت بوده است.

اهمیت این کتاب را می بایست در تلاش مولفان آن برای مکتوب نمودن آواهای دریانوردی قلمداد کرد که برای نخستین بار این آواها در این کتاب مکتوب گردیده است. خطرات سفرهای دریایی و نقشه های دریانوردی نیز به خوبی در این کتاب تشریح گردیده است. ویرایش کتاب به خوبی صورت گرفته و نویسندگان تلاش نمودند به خوبی از تاریخ شفاهی دریانوردی خلیج فارس و بندر کنگ در این کتاب استفاده نمایند.

