

یک پژوهشگر درباره غفلت تاریخی از توسعه اشتغال

دریا پایه؛ به اقتصادسرآمد می‌گوید

# ملاک ارزیابی دولت‌ها باید اشتغال دریا پایه‌باشد

در اقتصاد دریا پایه گوی سبقت از کف ایران ربوده شده

**سید شهاب‌الدین گرو**ه اقتصاد دریا پایه – مهری نامور – در اقتصاد تمامی کشورها اقیانوس‌ها و دریاه‌ا، منبع کلیدی غذا، انرژی و مواد معدنی هستند. شیلات و آبریز پروری، حمل‌ونقل دریایی و گردشگری ساحلی و دریایی، آشناترین بخش این اقتصاد محسوب می‌شوند و در صورت ایفای نقش آن‌ها، ریشه‌کنی فقر، امنیت غذایی، ایجاد شغل، اقتصاد آبی پایدار و رفاه اجتماعی و اقتصادی تضمین می‌گردد. به‌طور کلی، مجموعه فعالیت‌های اقتصادی که منجر به ایجاد درآمد و بهره‌مندی از منابع دریایی می‌شود، اقتصاد دریا یا اقتصاد آبی خوانده می‌شود. سازمان ملل متحد، اقتصاد آبی را به‌عنوان مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با اقیانوس‌ها، دریاه‌ا و مناطق ساحلی و اینکه آیا این فعالیت‌ها، پایدار و از نظر اجتماعی، عادلانه در حوزه اشتغال‌زایی هستند، تعریف می‌کند.

به گزارش اقتصادسرآمد،

در کشور ما، فرصت‌های عظیم و بی‌بدیل چهار استان جنوبی با ۴۹۰۰ کیلومتر طول خط ساحلی و حدود ۱۳ هزار روستا و ۱۹۰ شهر و سه استان شمالی با ۸۹۰ کیلومتر خط ساحلی و حدود ۶۶۰۰ روستا و آبادی و ۱۴۰ شهر، در حوزه‌های گردشگری، تجاری، سکونت، صنایع و شیلات، به دلیل عدم توسعه محدوده‌های سکونتی و اقتصادی بالقوه مانده‌اند.

در مجامع جهانی، توجه و حرکت بسوی پایداری، فراتر از دستاوردهای اقتصادی مدنظر قرار گرفته است به‌گونه‌ای که شیلات، سلامت اقیانوس‌ها، حیات وحش و توقف آلودگی و اشتغال از جمله نکات کلیدی مهم اقتصاد آبی است. حجم اقتصاد دریا در جهان سالانه بیش از ۱۰۰۰ میلیارد دلار

### بازتاب



## مسئول شیلات جهاد کشاورزی شهرستان نهاوند سالانه ۸۰۰ تن ماهی از نهاوند به اوراسیا صادر می‌شود

**سید شهاب‌الدین** مدیر شیلات نهاوند گفت: این شهرستان به عنوان یکی از مهمترین مراکز آبریز پروری غرب کشور با دریافت کد 1۲ که ویژه صادرات است، سالانه ۸۰۰ تن ماهی به کشورهای اوراسیا صادر می‌کند. به گزارش اقتصادسرآمد، مصطفی کزازی به ایرنا افزود: در صورت حمایت‌های لازم از تولیدکنندگان ماهی می‌توان این میزان صادرات را افزایش داد. وی با اشاره به اینکه اقتدار هر کشوری وابسته به دو مساله مهم آب و غذا است شهرستان نهاوند با ۶ سرباب کم‌ظفر، برخورداری از رودخانه دائمی، ۸۴ مزرعه پرورش ماهی که ۷۵ مزرعه آن فعال است، ظرفیت جلوگیری از خروج ارز با تولید ۴۰ درصد تخم چشم‌زده و ۳۷ درصد بچه ماهی کشور را دارد. وی تاکید کرد: نهاوند در گذشته نه چندان دور به عنوان شهر شیلات غیرساحلی کشور لقب گرفت که بر بوز سیل ۲۴ فروردین سال جاری باعث ضرر و زیان زیادی برای تولیدکنندگان این حوزه شد. مسئول شیلات جهاد کشاورزی نهاوند با بیان اینکه تلاش زیادی برای احیای مزارع تعطیل شده صورت گرفته است گفت: با توجه به حجم سرمایه‌گذاری در این حوزه و به منظور جلوگیری از زیان بیشتر اقدامات اثرگذاری در شهرستان صورت گرفته که تا حدود زیادی توانسته امید را در دل فعالان این حوزه زنده کند و بخشی از ظرفیت‌های موجود به چرخه تولید بازگردد. وی به ظرفیت‌های بالفعل نهاوند در زمینه شیلات اشاره کرد و افزود: در حال حاضر مجوز تولید چهار هزار تن ماهی سردابی در ۶۴ مزرعه، ۲۹۵ تن ماهی گرمابی در ۱۲ مزرعه، ۳۶۸ میلیون نفرخ و تکثیر ماهی سردابی در ۱۰۰ مزرعه و ۱۰۰ هزار قطعه ماهی زینتی برای یک کارگاه در شهرستان صادر و بخشی از آن وارد چرخه تولید شده‌ است. کزازی تولید سه هزار و ۵۰۰ تن ماهی سردابی و رهاسازی ۱۳ میلیون تخم چشم‌زده در چهار مرکز نفرخ، ۵/۳ میلیون بچه ماهی در ۳۴ مزرعه، احداث ۲ مزرعه گردشگری شیلاتی، افزایش ۴۰۰ تن ماهی در مزرعه قزل پر دیس، برگزاری جشنواره طبخ آبزیان، اعطای تسهیلات، صدور پروانه بهسازی و نوسازی برای یک مزرعه از حالت سنتی به صنعتی (۵۰ تن به هزار و ۵۰۰ تن) و موافقت اصولی یک کارخانه استیک ماهی را از جمله عملکرد شیلات جهاد کشاورزی شهرستان نهاوند در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ عنوان کرد.

برآورد شده است که این رقم برای کشورمان حدود یک درصد و با احتساب فعالیت‌های نفتی و گازی دریایی بین ۲ تا ۲۰۷ درصد است. این در حالی است که از نظر پتانسیل موجود در اختیار کشور، ایران از بین ۱۸۴ کشور در رتبه چهلیم قرار دارد. اما چرا کشوری که دسترسی به آبهای آزاد و سی‌ای اس را دارد با این رتبه در جهان شناخته شود؟

**غفلت از شروط توسعه اشتغال و اقتصاد دریایی**
مهدی تاجیک، پژوهشگر اقتصاد دریا در گفت و گو با خبرنگار اقتصادسرآمد، گفت: یکی از مولفه های مهم، استفاده حداکثری از منابعی است که در اختیار اقتصاد قرار گرفته و این یکی از شروط توسعه اشتغال و اقتصاد دریایی است.

وی با تاکید براین مهم که یکی از منابعی که کشور

ایران از آن بهره‌مند است دسترسی به آب‌های آزاد و منابع آبی است، افزود: استفاده از ظرفیت دریا در بخش‌های حمل‌ونقل، شیلات، سکونت جمعیت و استقرار صنایع بزرگ نه تنها در سده‌های اخیر رشد چشمگیری داشته، اما سوال اینجاست کشور ما به

رغم داشتن ظرفیت دریایی در جنوب و شمال، به

چه میزان توانسته از این فرصت خدادادی بهره

برد.

وی با بیان این مهم که ایجاد اشتغال در دریا می‌تواند ملاکی برای ارزیابی دولت‌ها و برنامه‌های آنان برای کشور محسوب شود، گفت: باید توجه داشت که با اتخاذ تصمیماتی نابخردانه که اثر مستقیم آن زندگی مردم را متاثر می‌سازد، اثرات منفی چند صدساله به همراه خواهند داشت و اینجاست که باید خرد چاشنی نگاه‌ها و تصمیمات مسئولان شود.

**گوی سبقت از کف ایران ربوده‌شد**
سال‌ها بی توجهی‌هایی صورت گرفته که گوی سبقت را به دست همسایگان خلیج فارس داده و متأسفانه بابت آن‌ها پرسشی مطرح نمی‌شود، موضوع دیگری بود که تاجیک به آن اشاره داشت و گفت: مثال واضح این که بندر چابهار ی که طبق تاکید تقریبا تمامی اسناد توسعه کلان کشور باید به کانون کریدور شرق تبدیل شود، کم رونق، کم اثر و کند در پیچ و خم مسیر توسعه قرار گرفته است. اما اثری از توسعه اشتغال در آن دیده نمی‌شود.

این کارشناس اقتصاد دریا، تصریح کرد: در حال حاضر، محدوده‌های شهری و روستایی و تأسیسات بندری و نظامی فعلی کشور، فقط ۵ درصد سواحل در اشتغال زایی را به خود اختصاص داده و ۹۵ درصد ظرفیت ساحلی کشور، بدون استفاده باقی مانده است. هرچقدر کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه تلاش دارند تا از سواحل و بخش مشاع دریایی کره زمین حداکثر استفاده را داشته باشند، متأسفانه در ایران در این حوزه با یک عقب‌ماندگی تاریخی روبه رو است.

اگر می‌خواهیم اشتغال در بستر دریا رونق بگیرد،

### دریچه



رئیس کل دادگستری هرمزگان

## دستگاه قضا حامی نیروی دریایی در تامین امنیت خلیج فارس

**سید شهاب‌الدین** رئیس کل دادگستری هرمزگان گفت: نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در حفظ امنیت خلیج فارس و دریای عمان نقش مهمی بر عهده دارد و برای حمایت از نداجا و پیشبرد اهداف آن، هر کاری از دستمان بر بیاید، کوتاهی نخواهیم کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی قهرمانی در دیدار با جانشین فرمانده منطقه یکم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران افزود: دستگاه قضایی خود را موظف می‌داند که با نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در حوزه‌های مختلف به‌ویژه در تأمین امنیت داخلی و خارجی کشور و مأموریت‌های بزرگی که بر عهده این نیرو بوده، همکاری لازم را داشته باشدوی با تبریک توفیقات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی در انجام مأموریت‌های محوله در آب‌های بین‌المللی و اقیانوس‌ها، ادامه داد: این حضور مقتدرانه حاکی از توانمندی دریایی و اقتدار جمهوری اسلامی ایران است و تکاوران نیروی دریایی ارتش ثابت کردند آماده جانفشانی برای دفاع از مرزها و ایجاد امنیت پایدار در منطقه هستند. رئیس کل دادگستری استان هرمزگان اضافه کرد: دستگاه قضایی استان برای برقراری نظم و امنیت دریایی با نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران تعامل بسیار خوبی دارد و از این رو تمامی تلاش خود را به کار خواهیم گرفت تا ضمن افزایش ارتباط با نیروهای نظامی و انتظامی، خدمات رسانی در جهت رضایتمندی مردم و حفظ امنیت میهن عزیزمان را با شتاب هرچه بیشتر پیگیری کنیم. رئیس کل دادگستری استان هرمزگان در این دیدار ضمن تبریک موفقیت‌های نداجا، حضور ستاد نیروی دریایی و فرماندهی ارشد آن در استان هرمزگان را مایه افتخار عنوان کرد و گفت: این موضوع موجب فخر و مباهات در این نقطه از ایران اسلامی است. گفتنی است؛ در جریان این دیدار امیر درباردار دوم جلیل مقدم جانشین فرمانده منطقه یکم نیروی دریایی ارتش به ارائه گزارشی از برنامه‌ها و اقدامات انجام شده توسط نداجا برای دفاع از حریم دریایی کشور در آب‌های نیلگون خلیج فارس و دریای عمان پرداخت و بر تعامل و هم‌افزایی نیروی دریایی ارتش و دستگاه قضایی به منظور حفاظت از نظم و امنیت در مرزهای آبی کشور تأکید کرد.



باید زیرساخت‌های آن را از قبل مهیا و امنیت شغلی و معیشتی صیادان و لنج‌داران و کسانی که امرار معاش آنها به دریا گره خورده، تامین کنیم. اقتصاد دریامحور موجب اشتغال‌زایی، کاهش وابستگی به نفت و رشد صادرات غیرنفتی است. امروز بیشتر کشورهای جهان اشتغال‌زایی، رشد اقتصادی، تولید ناخالص داخلی و ارزآوری خود را مدیون توسعه صنایع دریایی و تکیه بر اقتصاد دریا هستند.

توجه به این موضوع که بخش بزرگی از کشورها بر اقتصاد دریا متمرکز شده و از این طریق ضمن افزایش تولید ناخالص داخلی و رشد اقتصادی، تبادلات و تعاملات تجاری خود را توسعه بخشیده‌اند، لازم است برنامه‌ریزی‌ها و سیاستگذاری‌ها در کشور به سمت استفاده هرچه بیشتر از ظرفیت مغفول مانده سواحل، دریاه‌ا و مناطق آزاد رفته و توسعه مشاغل دریایی و توجه به اقتصاد دریا محور به عنوان یک ضرورت اساسی در جهت بهبود وضع معیشت و امنیت شغلی فعالان این حوزه و رونق تولید و صادرات، افزایش تولید ناخالص داخلی و ارزآوری برای کشور در دستور کار قرار گیرد.

### نگاه



مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان

## رونق خط مسافربری دریایی بندر عباس – ابوموسی

**سید شهاب‌الدین** میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان با اشاره به رونق خط مسافربری دریایی بندرعباس – ابوموسی، گفت: تردد دریایی به جزیره ابوموسی به عنوان دورترین نقطه دریایی کشور، حاکمیت دریایی ایران در خلیج فارس را اثبات می‌کند. به گزارش اقتصادسرآمد، محمد محسنی با اشاره به رونق خط مسافربری دریایی بندرعباس – ابوموسی، به مانا گفت: تردد دریایی به جزیره ابوموسی به عنوان دورترین نقطه دریایی کشور، حاکمیت دریایی ایران در خلیج فارس را اثبات می‌کند. مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان با اشاره به وجود ظرفیت‌های بالقوه و وجود زیرساخت‌های مناسب گردشگری و تفریحی در هرمزگان گفت: رماندازی این خط مسافری و گردشگری زمینه‌ساز جذب و توسعه اقتصادی توریستی در جزیره ابوموسی شده است. وی با اشاره به اینکه این خط دریایی توسط کشتی کاتامارون الماس با ظرفیت ۱۵۰ نفر روزانه در حال خدمات رسانی به گردشگران و مسافران است، تصریح کرد: فاصله بین بندر شهید حقانی تا جزیره ابوموسی ۱۱۰ مایل دریایی است که به طور متوسط یک شناور مسافری در زمان پنج تا شش ساعت این مسیر را طی می‌کند. محسنی با اشاره به اینکه جزیره ابوموسی یکی از مهمترین پتانسیل‌های گردشگری در منطقه خلیج فارس محسوب می‌شود که توسعه زیرساخت‌های آن در اولویت برنامه‌های اداره کل میراث فرهنگی استان قرار گرفته است، فرصت‌ها و ظرفیت‌های گردشگری این جزیره جهت ترغیب هر چه بیشتر سرمایه‌گذاران بخش خصوصی آماده سازی شده است. مدیر کل اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان هرمزگان ادامه داد: زیبایی و موقعیت منحصر به‌فرد جزیره ابوموسی ظرفیت بسیار مناسبی برای جذب گردشگران داخلی و خارجی دارد و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در نظر دارد در جهت تقویت صنعت گردشگری دریایی، بوم‌گردی و صنایع دستی ساکنین جزیره اقدام مؤثری انجام دهد.

## اقتصاد دریا

تورائزیت دریا

بخش سوم

سیری در تحولات حمل و نقل دریایی

**دکتر بهروز امرایی** – چگونه می‌توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی‌سازی و صنایع وابسته به آن‌ها از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی‌اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول‌گرا و آینده‌نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق‌های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و یا شرکت‌های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟

انسان ابتدا برای جستجوی غذا و زمین‌های بهتر و حاصل‌خیزتر و در مراحل بعد به‌منظور جنگیدن سفرهای دریائی خود را شروع کرد، اما نخستین و ساده‌ترین دلیلی که می‌توان برای رفتن انسان‌های اولیه به دریا شمرد، بحث ماهیگیری است و این نیاز انسان به دریا بود که او را روانه دریاها کرد.

منابع دریایی بهترین منابع تغذیه‌ای بودند که در دسترس بشر قرار داشت؛ صید ماهی که از دریا باز رواج دارد موجب تحولات شگرف و عظیمی در ساخت و ساز واحدهای شناور شده است. یکی از آثار باقیمانده در این تاریخچه که کاوشگران به آن دست یافته‌اند واحدهای شناور سنتی است که از قدیمی‌ترین و ابتدایی‌ترین وسایل دریایی کشف شده به شمار می‌رود.

واحدهای شناور ساخته‌شده توسط انسان‌های نخستین چه شکلی بوده و از چه وسایلی ساخته شده بود؟

همانطور که امروز هم شاهدیم همان وسایل و همان واحدهای شناور ابتدایی و اولیه هنوز هم وجود دارند؛ یعنی اینطور نیست که امروز اگر دارای کشتی‌های مدرن، سریع و پیشرفته اقیانوس پیما هستیم، شناورهای سنتی اولیه از بین رفته باشند. در خیلی از جوامع حتی صنعتی و نیز در اقصی نقاط دنیا خصوصاً در آسیای جنوب شرقی و خاور دور از یک وسیله سنتی هنوز هم وجود دارند. شناورهای سنتی ابتدائی معمولاً از مواد و محصولات ساخته شده و می‌شوند که در دسترس بشر به وفور یافت می‌شود؛ مثل درخت‌های جنگلی که تنه‌های آن را می‌بریدند و تغییراتی در شکل آن می‌دادند و از آن‌ها استفاده می‌کردند و این یعنی اینکه دانش ساخت کشتی که امروزه بسیار تحول یافته و به معماری کشتی (ship architect) معروف است، در ذهن انسان‌های اولیه هم وجود داشته و نسل به نسل به ما انتقال یافته است و از نظر تعادل باید گفت که شناورهای سنتی شباهت‌های بسیار زیادی با شناورهای امروزی دارند. شناور ماندن انسان نخستین بر روی آب یکی از مهمترین هدف‌های او به شمار می‌رفت. بنابراین کرد واحد شناورش را که از بستن الوار یا چوب یا پوشال‌های مختلف با قابلیت شناور ماندن بر روی آب می‌ساخت، به گونه‌ای بسازد که هم خود شناور و هم وسایلی را که می‌خواست به وسیله آن شناور حمل کند، ایمن بر روی آب نگه دارد.

بحث تعادل واقعاً یکی از بزرگ‌ترین دغدغه‌های انسان اولیه بود؛ دریا همان قدر که مخزن اسرار و منابع غنی غذایی برای بشر به شمار می‌رود، به همان اندازه نیز بسیار خطرناک است، چرا که دریا محیط زندگی انسان به شمار نمی‌رود و در واقع آرامگاه و آسایشگاه بشر روی زمین است و به همین دلیل است که وقتی پا بر روی دریا می‌گذارند، همیشه نگران و هراسناک است و این ترس و نگرانی همیشه در انسان‌ها وجود داشته است. بنابراین اطمینان از ایمن بودن وسیله نقلیه از ابتدا تاکنون یکی از دغدغه‌های انسان‌ها به شمار می‌رود و این نگرانی تا حدی است که امروزه ناک ایمنی وسایل و بحث تعادل واحدهای شناور و سالم ماندن سرنشینان و کارکنان واحدهای شناور از جمله مشکلات سازمان‌ها و کشورهاست و سازمان‌های بین‌المللی بسیاری وجود دارند که این دغدغه را هنوز هم دارند و نگران غرق شدن واحدهای شناور خود هستند.

انسان‌های نخستین از تنه‌های درختان برای ساخت شناورهای خود استفاده کرده‌اند و کم‌کم این صنعت پیشرفت کرده تا به ساخت کشتی‌ها در زمان حال رسیده است. اما انسانهای نخستین ضمن استفاده از این شناورها چگونه راه را تشخیص می‌دادند و چگونه از یک جزیره به جزیره دیگر و از یک نقطه دریائی به نقطه دیگر رفت و آمد می‌کردند و نیز چه نشانه‌هایی برای راه‌یابی‌های خود داشتند؟ قبل از آن باید گفت که سیر تحول واحدهای شناور و کشتی‌سازی در این جا متوقف نشد، زیرا بعد از آن شناورهای قدماتی انسان به دلیل نیازهایی که داشت از تفکر خود استفاده کرد و شروع به تغییر دادن شناورها کرد و واحدهای شناوری ساخت که نیروی محرکه داشتند، به مرور که انسان به دریا رفت، مهارت و تجربه بیشتری در دریانوردی پیدا کرد و از انرژی‌ها و نیروهای طبیعی مثل باد و جریانهای دریایی استفاده کرد، بدین ترتیب کشتی‌های بادبانی ساخته شدند و تحول مهم و عظیم دریانوردی از این زمان تاریخ شروع شد؛ اکثر دریانوردان معروف دنیا که قاره‌ها و سرزمین‌های ناشناخته دیگر را کشف کردند از واحدهای شناور با نیروی محرکه باد استفاده نمودند، بشر همین طور که در طول تاریخ پیش رفت از ذهن کنجکاو و خلاق خود استفاده کرد؛ در اواخر قرن هجدهم میلادی واحدهای شناور با نیروی محرکه بخار ساخته شدند و برای اولین بار خود را در صنعت نشان دادند