

گفت‌و‌گو با مجید شجاعی؛ از ملوانی تا سیگار فروشی در بندر عباس

فرصت‌های دریا برای جوانان بندر؛ تاریخ شفاهی یک اقتصاد خرد

گروه اقتصاد دریا - امید اسماعیلی
- در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیش از ۵۰ درصد، در صدر قرار دارند. ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی (۴۰ درصد مرزهای کشور)، کشوری دریایی محسوب می‌شود و بر همین اساس، انتظار بر آن است که این نعمت و بستر خدادادی، سهم قابل توجهی در تولید ناخالص داخلی و معیشت مردم کشور از جمله ساحل نشینان داشته باشد. ولی کشور در میزان استفاده از این نعمت خدادادی چندان موفق نبوده است. بیشترین فعالیت در عرصه سواحل کشور، مربوط به محدوده های شهری و روستایی و تأسیسات بندری و نظامی است که همه اینها حدود ۵ درصد از ظرفیت سواحل کشور را به خود اختصاص داده اند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مورد توجه قرار نگرفته است. در مصاحبه با ملوان جوانی از بندر عباس، وضعیت شغلی و معیشتی، در همان ۵ درصد هم جالب توجه نمی‌نماید. مجید شجاعی ۳۲ ساله، که با از دست دادن شغل مورد علاقه و حرفه اصلی اش حالا به عنوان فروشنده درب یک مغازه عرضه دخانیات کار می‌کند؛ در همین رابطه در گفت و گو با خبرنگار روزنامه دریایی اقتصادسراسر آمد از مصائب و موانع پیش روی جوانان بندر می‌گوید:

اقتصادسراسر آمد: از شغل خودتان راضی هستید؟
مجید: این که شغل نیست! برای کسی دیگر دخانیات بفروشم.

اقتصادسراسر آمد: قبلاً جایی شاغل بودید؟
مجید شجاعی: بر روی لنج باربری کار می‌کردم

اقتصادسراسر آمد: آیا دوره‌ای را برای کار بر روی لنج گذراندید؟ و چند وقت بر روی لنج کار کردید؟

چرا به کار بر روی لنج ادامه ندادید؟
مجید شجاعی: دوره ملوانی را گذراندیم! نزدیک به هفت سال هم بر روی لنج کار کردم. کار تعطیل شد و لنج ها کنار اسکله افتادند و بیکار شدند. برای اینکه رابطه ایران با کشور امارات دچار مسأله شد. بعد از آن هم صاحبان لنج مجبور شدند تور بخرند و برای صید به دریا بروند، به این امید که آیا ماهی گیرشان می‌آید یا نه! یعنی امنیت شغلی و معیشتی کم شد.

اقتصادسراسر آمد: چند تا لنج تعطیل شده است و بر روی هر لنج چند نفر مشغول بودند؟ صاحبان لنج تعطیل شده و جاشوها چگونه معیشت خودشان را تأمین می‌کنند؟
مجید شجاعی: حدود ۵۰ لنج بیکار شده و بر روی هر لنج ۱۱ نفر مشغول بودند. صاحبان لنج ها، سهمیه گازوییلی که دریافت می‌کنند را می‌فروشند و خرچشان را در می‌آورند. و از ۱۱ نفر، سه نفر پای لنج ها برای تعمیر و نگهداری باقی مانده و بقیه بیکار شدند. هر کدام ماهانه ۲۰ میلیون تومان دریافتی دارند.

اقتصادسراسر آمد: فوق شما در زمان اشتغال چقدر بود؟
مجید شجاعی: برای هر سرویس به امارات و برگشت که چهار روز طول می‌کشید، ۳ میلیون تومان دریافت می‌کردیم. در ماه هم دو بار بیشتر نمی‌رفتیم و از اسکله باهنر تره بار به امارات می‌بردیم.

اقتصادسراسر آمد: یعنی شما در ماه فقط ۸ روز کار داشتید؟ یا لنج دیگری نمی‌توانستید آن سفر را تکرار کنید؟ بیمه هم داشتید؟
مجید شجاعی: بله همین طوره، در ماه فقط ۸ روز کار داشتیم، فقط دو سفر می‌توانستیم برویم و برای اینکه اسم ما ثبت می‌شد، نمی‌توانستیم با لنج دیگری، سفر کنیم. البته در روزهای دیگر، با خرید

عمده ماهی از صیادان و ارسال آن ها از طریق بازار ماهی فروشان به شهرهای دیگر کشور، مشغول بودم و درآمد داشتم. در زمان اشتغال بر روی لنج ها بیمه نبودیم.

اقتصادسراسر آمد: در حال حاضر چرا به کار ماهی فروشی مشغول نیستید؟
مجید شجاعی: به چند دلیل، اول اینکه نیاز به پشتیبانی مالی دارد؛ دوم، برای اینکه هم عرضه کنندگان خیلی زیادی از سمت منوجان و شهرهای دیگر استان هر مزگان وارد این بازار شدند و سوم، خریداران با پرداخت هزینه های بالاتر خودشان مستقیم از صیادان ماهی را می‌خرند و این فرصت شغلی هم برای ما از بین رفته است.

اقتصادسراسر آمد: وضعیت شغلی بقیه جوانان در بندر عباس چگونه است؟
مجید شجاعی: آنهایی که پشتیبانی مالی ندارند، وضعیت مشابهی دارند. جوانان بسا این وضعیت، معمولاً با فروش مشروبات کمی گرانتر از قیمت خرید، روزگار می‌گذرانند.

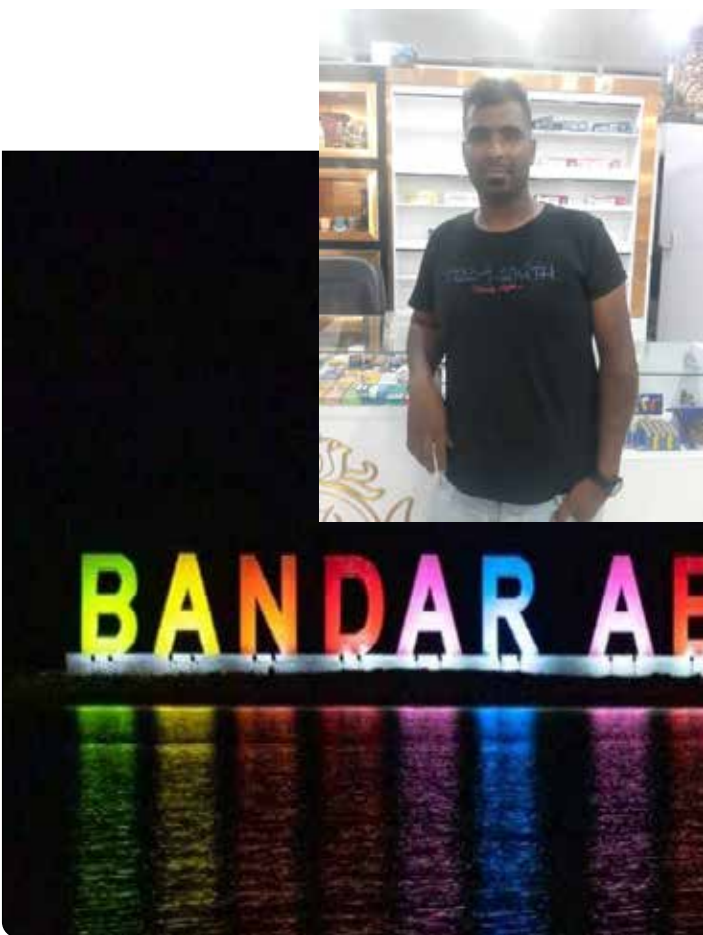
اقتصادسراسر آمد: به صورت پیش فرض، تصور می‌شود که ساحل و دریا فرصت های اقتصادی بی نظیری برای اشتغال و درآمدزایی باشد، اما وضعیت

به بیان شما کاملاً متفاوت است.

مجید شجاعی: من تنها در این وضعیت نیستم، بسیاری از جوانان اینجا در چنین وضعیتی هستند، بتوانند هستند ولی نمی‌توانند کاری بکنند. می‌توان با تور، از کنار دریا کلی خرچنگ صید کرد و روزی تا ۳ میلیون تومان درآمد هم داشت، اما سازمان های و نهادهای ناظر مانع می‌شوند؛ یعنی نیاز به پارتی دارد. شاید به لباس و پوشش جوانان اینجا نگاه کنید، فکر کنید که وضع مناسبی دارند، نه! فقط با همین چیزها خوش می‌مانند. ولی چیز زیادی در جتنه خود ندارند. البته برخی از جوانان هم، به خاطر شرایط بیکاری و عدم درآمد از بندر عباس به شهرهای دیگری مثل شیراز و تهران مهاجرت کردند، ولی این شرایط برای همه جوانان مهیا نیست و نیاز به حامی مالی دارند. همچنین، قبلاً می‌توانستیم به کشورهای امارات و عمان برویم و اجناس قاچاق بیاوریم، ولی الان نمی‌گذرانند، حتماً باید حق حساب را بدهیم تا اجازه حرکت بدهند.

اقتصادسراسر آمد: در بازارهای غیر دریایی مانند پوشاک، وضعیت شغلی جوانان بندر عباس چگونه است؟

مجید شجاعی: در این بازارها هم افراد غیربومی، بازار را تصاحب کردند و جوانان مسا به صورت زیر دست برای آنها کار می‌کنند.



به نظر می‌رسد ساحل و دریا فرصت های اقتصادی بی نظیری برای اشتغال و درآمدزایی باشد اما انگونه مجید شجاعی می‌گوید:

بسیاری از جوانان بندر عباس بیکار هستند، توانمند ولی نمی‌توانند کاری بکنند. می‌توان با تور، از کنار دریا کلی خرچنگ صید کرد و روزی تا ۳ میلیون تومان درآمد هم داشت، اما سازمان های و نهادهای ناظر مانع می‌شوند

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش اول

سیری در تحولات کشتی و کالا (بخشی در سیاستگذاری)

دکتر بهروز امرایی - باید بخاطر داشت که به دلیل عبور تقریباً کلیه تجارت و حمل و نقل بین‌المللی کالا از بندر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بندر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن بصورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفائی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می‌گردد. بنداری که ایران در گذشته و حتی حال از آن‌ها در رابطه با تجارت بین‌المللی استفاده می‌نماید دیگر نمی‌توانند نقش پراهمیت و خطیر خود را در صحنه‌های تجارت جهانی و منطقه‌ای ایفا نمایند. بنابراین لازم است تا بندر جدید احداث گردد و یا آنکه بندار قدیمی توسعه یافته و مجدداً در زیر ذره‌بین توسعه قرار گیرند.

ظهور کشتی‌های بزرگ‌تر موجب گردیده تا بندار وسیع‌تر و عمیق‌تری در دنیا و منطقه مسا، چه با عملیات لایروبی و چه از طریق ساخت بندار جدید در محل‌های عمیق‌تر ساخته شود. در این بندار امکاناتی نیز دایر گردیده که از آن جمله می‌توان به ارائه تسهیلات و خدمات به کشتی‌ها از جمله سوخت‌رسانی و تعمیرات اشاره نمود. وجود اسکله‌های تخصصی نظیر اسکله‌های نفتی و همچنین اسکله‌های رو-رو، کانتنر و کالای فله خشک که با انواع کشتی‌ها سازگار باشند از جمله موارد لازم این تغییرات می‌باشد. بندار اکثر کشورها برای جذب هرچه بیشتر کشتیرانی‌ها و دامنه تجارت در جهت ارائه خدمات مناسب‌تر نقش رقابتی بخود گرفته‌اند. در ارسن بین تلاش‌هایی نیز صورت گرفته است تا دیوانسالاری پر طول و تفصیل اداری تا سرحد امکان کاهش یافته و در چارچوب یک استاندارد مشخص قرار گیرد. بسیاری از کشورها کلیه فرایندها و روند عملیاتی خود را رایانه‌ای کرده‌اند تا از این رهگذر بتوانند به نیازمندی‌ها و درخواست‌های مشتریان خود تا سرحد امکان پاسخگو بوده و آندسته از روش‌های عملیاتی را که قدیمی شده‌اند و یا آنکه دیگر مقرون به صرفه نیستند را تغییر داده و با اینکه کنار بگذارند.

نیروی انسانی هم بتدریج جای خود را به روش‌های خودکار و مکانیزه حمل کالا می‌دهد. نوع کالاها دیگر تغییر کرده است و به همین دلیل پرسنل ورزیده و تعلیم‌دیده‌ای نیاز دارند تا به جابجایی انواع کالا بپردازند. گاهی هم موقعیت اقتضاء می‌نماید تا تمامی زیرساختهای لنگرگاه جهت تناسب آن با انواع محموله و کشتی تغییر یابد.

آنچه که مسلم است اینست که اگر گرایش و میل به سوی صنعت کشتیرانی و کشتی‌سازی همچنان از خود رشد نشان داده و به سمت فن‌آوری‌های پیشرفته‌تری کام‌بردارد در آینده به نوبه خود تأثیرات بیشتری را بر پیکره بندار و فعالیت‌های مشابه خواهد گذاشت. بنابراین سؤال اینست که دامنه پیشرفت‌های فن‌آورانه در زمینه کشتیرانی و کشتی‌سازی تا به کجا ادامه خواهد یافت و در نتیجه چه تأثیراتی بطور اخص بر روی بندار کشورها بخصوص ایران خواهد گذاشت.

آگاهی و داشتن وقوف اولیه به این مسأله از نقطه نظر برنامه‌های مؤثر آتی بسیار قابل اهمیت است و به برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیران در امر آمادگی قبلی برای پاسخگویی به نیازمندی‌های مالکان و کشتی‌ها کمک خواهد کرد. فراموش نکنیم که مشکل نداشتن راهکار نیست بلکه شناختن مسأله است.

کشتی‌های آینده و منابع انرژی

با ظهور کشتی‌های فلزی و موتورهای بخار، اندازه آن‌ها نیز افزایش یافته و بهره‌وری دریایی آن‌ها بهبود پیدا کرد. پس از آن موتورهای بخار جای خود را به سیستم‌های اقتصادی‌تری یعنی موتورهای درون‌سوز دادند. در طول چند دهه اخیر راه‌حل‌های گوناگونی ارائه گردید و انواع مختلف سیستم‌های تولید نیروی محرکه آزمایش گردید. گرچه پیدایش توان هسته‌ای از نقطه نظر انرژی مناسب روزه امیدبخشی بود اما نمی‌توان از آن به دلیل شرایط زیست محیطی و حتی سیاسی استفاده بازگانی نمود. استفاده از نیروی بادبان و انرژی خورشیدی نیز از جمله موارد امیدبخش دیگری بودند. تاکنون فقط تعداد کمی از کشتی‌های بزرگ به انواع پیشرفته بادبان به عنوان یک نیروی کمکی هدایت شوند توسط سیستم‌های کامپیوتری تجهیز شده‌اند که در حال طی مراحل آزمایشی و تجربی می‌باشند.

بهره‌وری از انرژی خورشیدی نیز به خاطر مشکل فنی فقط منحصر به کشتی‌های کوچک است. از سایر سوخت‌هایی که می‌تواند برای مالکان کشتی‌ها امیدوار کننده باشد می‌توان به سوختهای شیمیایی، متیل الکل، پودر زغال، محلول‌های نفتی، هیدروژن و محلول آمونیاک اشاره کرد.

براساس واقعیت‌های ایمنی و عملی عصر حاضر که فراروی صنعت کشتیرانی و کشتی‌سازی قرار دارد موضوع سوخت کشتی‌های نوساز آینده می‌باشد.



توسط دستگاه‌های اجرایی کرمان صورت گرفت

تجلیل از سازمان بندار و دریانوردی در همایش پیاده‌سازی مهندسی ارزش

سازمان بندار و دریانوردی در همایش پیاده سازی مهندسی ارزش توسط دستگاه‌های اجرایی، از سازمان بندار و دریانوردی به عنوان دستگاه اجرایی برتر در زمینه انجام مهندسی ارزش تجلیل شد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، در همایش پیاده سازی مهندسی ارزش در دستگاه‌های اجرایی که توسط شهرداری کرمان و با حضور دستگاه‌های اجرایی فعال برگزار شد، حمید خلیلی مدیرکل مهندسی سواحل و بندار و دبیر کمیته مهندسی ارزش سازمان بندار و دریانوردی درسخنانی با اشاره به سوابق فعالیت ها و اقدامات عدیده این سازمان در حوزه تکنیک ارزش و لزوم اشاعه فرهنگ بکارگیری این روش برای مدیریت هر چه بهتر منابع مالی برای اجرای پروژه ها، اظهار داشت: حدود ۳۰ مطالعه برنامه ریزی ارزش و مهندسی ارزش از سال ۱۳۹۱ تاکنون مشمول مهندسی ارزش شده‌اند که ماحصل آن ارتقای قابل ملاحظه شاخص ارزش و صرفه جویی متوسط ۳۰ درصد در پروژه ها بوده است. وی همچنین مطالعات در دست انجام و درسی آموخته ها و تجارب مکسوبه از سنوات پیشین سازمان بندار و دریانوردی را هم به منظور انتقال تجربیات برای حضار تشریح کرد. خلیلی در ادامه با توجه به پیشرو بودن سازمان بندار و دریانوردی در حوزه مهندسی ارزش در سطح کشور، اعلام کرد: این سازمان آمادگی دارد در راستای پیاده سازی و استقرار تکنیک ارزش در سایر دستگاه ها، نسبت به همکاری با آن‌ها از قبیل شرکت نمایندگان ایشان در جلسات و کارگاه‌های مطالعات مهندسی ارزش آتی سازمان بندار و دریانوردی اقدام نماید.مدیرکل مهندسی سواحل و بندار و دبیر کمیته مهندسی ارزش سازمان بندار و دریانوردی خاطر نشان کرد: تکنیک ارزش (برنامه ریزی، مهندسی، مدیریت و تحلیل ارزش) تلاش تیمی سازمان یافته است که با هدف بررسی و تحلیل فعالیت‌های پروژه در مراحل طراحی، اجرا، بهره‌برداری و نگهداری انجام می‌گردد. این امر با استفاده از هم افزایی تجارب، ابتکارات و فعالیت‌های متخصصان در جهت تحلیل کارکرد سیستم‌ها، عوامل، تجهیزات و تأسیسات به منظور دستیابی به کارکرد پیش‌بینی‌شده با کمترین هزینه و با حفظ و یا ارتقا کیفیت و در حداقل زمان صورت می‌پذیرد.



اهلیت سنجی در برگزاری مزایده قربانی بی تدبیری و طمع

انتقاد مدیرعامل کلوپ‌داران کیش به مزایده اخیر کلوپ‌های دریایی

سازمان بندار و دریانوردی و ساحلی به عنوان یکی از پربازده‌ترین و سودآورترین حوزه‌های گردشگری در جهان است که جزیره زیبای مرجانی کیش نیز به دلیل ظرفیت‌های خاص در این حوزه، عملاً یکی از قطب‌های گردشگری تفریحات دریایی در منطقه محسوب می‌شود.به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی اقتصاد در رابطه با انتقاد خود به مزایده اخیر ۲ کلوپ دریایی در کیش گفت: اهلیت سنجی در برگزاری این مزایده قربانی بی تدبیری و طمع شده است؛ شرکت عمران آب و خدمات کیش باید حساسیت لازم در این رابطه را داشته باشد که متأسفانه نداند؛ عده‌ای در کیش به دلایل نامعلومی عزم در از بین بردن یکی از بزرگ‌ترین جاذبه‌های گردشگری این جزیره را دارند.وی ادامه داد: به طور مثال، پیش‌تر به گونه‌ای بود که مزایده کلوپ‌های دریایی با قراردادهایی ۲۰ ساله واگذار می‌شد که اخیراً مدت زمان قراردادها ۱۰ و سپس پنج ساله شد؛ اما متأسفانه امروز تصمیم بر آن شده است که مزایده‌های کلوپ‌های دریایی هر یک سال برگزار شود که این مورد آسیب جدی به این حوزه وارد می‌کند.قراردادهای یک ساله، تیشه به ریشه تفریحات دریایی خواهد زد؛ با این سیاستی که در پیش گرفته شده است، عملاً هیچ‌کدام از کلوپ‌داران تمایلی به ارتقاء سطح کیفی و کمی خدمات نخواهند داشت و همین موضوع ما را با چالش‌های زیادی روبه‌رو خواهد کرد.مدیرعامل جامعه کلوپ‌داران کیش با بیان اینکه قراردادهای یک ساله، تیشه به ریشه تفریحات دریایی خواهد زد، اضافه کرد: با این سیاستی که در پیش گرفته شده است، عملاً هیچ‌کدام از کلوپ‌داران تمایلی به ارتقاء سطح کیفی و کمی خدمات نخواهند داشت و همین موضوع ما را با چالش‌های زیادی روبه‌رو خواهد کرد.وی همچنین از نحوه برگزاری مزایده برای ۲ کلوپ و چگونگی برخورد با آن‌ها انتقاد کرد و گفت: کلوپ دنیای زیر آب و شایان، دو کلویی هستند که به دلیل وقفه در پرداخت اجاره، قرارداد آن‌ها فسخ و برخورد نامناسبی با آنان شد؛ کلوپ «دنیای زیر آب» عملاً اولین کلوپ تفریحات دریایی فعال در جزیره بود که توانست این برند کیش را در سطح ملی و بین‌المللی مطرح کند اما متأسفانه شیوع ویروس کرونا و رکاد شدن صنعت گردشگری در کنار فوت مالک این کلوپ و واگذاری امور به وارثان، سبب ایجاد مشکلاتی موقتی در اداره کلوپ شد و پرداخت اجاره بها را به تعویق انداخت.



مدیر کل شیلات مازندران

شروع برداشت ماهیان گرم‌آبی با پیش‌بینی تولید ۵۰ هزار تن از آب‌بندان‌های مازندران

سازمان بندار و دریانوردی برداشت ماهیان گرم‌آبی در سطح ۱۲ هزار هکتار با پیش‌بینی تولید ۵۰ هزار تن امروز شنبه با برگزاری آیین قرق‌شکنی در آب‌بندان ماهی روستای رمنت بابل آغاز شد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، کریم زاده تولید سال گذشته بهره‌بردار انواع آبزیان (مهر ماه تا کنون) استان را ۱۱۵ هزار تن اعلام کرد و به این‌نا گفت: از مجموعه ۷۵ هزار تن تولید ماهیان گرم‌آبی، حدود ۵۰ هزار تن در آب‌بندان‌های استان پرورش، تولید و روانه بازار شده است.قاسم کریم زاده با اظهار این که هر ساله اواخر تیرماه زمان قرق‌شکنی آب‌بندان ماهیان گرم‌آبی در مازندران است، افزود: سالانه علاوه بر آب‌بندان‌ها، حدود ۲۵ هزار تن انواع ماهیان گرم‌آبی در واحد‌های مزارع استان نیز پرورش و تولید می‌شود.وی متوسط تولید ماهیان پرورشی گرم‌آبی در مازندران را حدود سه تن اعلام کرد و بیان داشت: از ۲ سال گذشته با استفاده از تجهیزات نوین و پیشرفته در پرورش ماهیان گرم‌آبی، متوسط تولید به چهار تن در هکتار نیز رسیده است.مدیرکل شیلات مازندران یکی از حمایت‌های جدی دولت سیزدهم در آبی‌پروری را صدور شیلات کارت عنوان کرد و توضیح داد: در سال بهره‌برداری آبزیان یعنی از مهر ماه سال گذشته تا کنون ۷۸ میلیارد تومان در قالب شیلات کارت برای خرید انواع نهاده‌های آبزیان به ۴۴۰ متقاضی پرداخت شده است.کریم زاده به اجرای بیش از یک‌هزار و ۵۳۰ طرح شیلاتی در یک سال گذشته استان مازندران اشاره کرد و گفت: ۱۹۴ میلیارد تومان تسهیلات نیز از سوی بانک‌های عامل پرداخت شده است.وی ارزش اقتصادی تولید ۱۱۵ هزار تن انواع آبزیان تولیدی مازندران را حدود ۹ هزار میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: سال گذشته ۲ هزار و ۳۰۰ تن گوشت خاویار و هشت تن خاویار در استان استحصال و وارد بازار داخلی و خارجی شده است.کپور نقره‌ای، علفخوار و کپور سرگنده، ماهی سفید، ماهی آزاد، سوف‌ماهی و ماهی زیتنی از جمله ماهیان پرورشی گرم‌آبی در مازندران است.مدیرکل شیلات مازندران تصریح کرد: با توجه به ظرفیت بالفعل آبی‌پروری موجود استان، مازندران در چند سال اخیر با تولید حدود ۳۰ درصد از ماهیان پرورشی کشور رتبه نخست را در تولید آبزیان به‌خود اختصاص داده است.