

روزنامه بین‌المللی

سال بیست و هفتم / ییایی ۱۹۳
شهریورماه (۱۳۹۱) / آگست ۷۰۰۰ تومان

اهمیت و جایگاه روز جهانی دریانوردی: از دیدگاه صاحب‌فکران و متخصصان جامعه دریایی کشور

مروری بر شعارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی

دریا در ادبیات ایران زمین

خرمشهر: شهری در آسمان



۹ شهریورماه ۱۳۹۱
سال سی‌ونهمین شماره ماهانه
دفتر انتشارات بین‌المللی دریا
I.R. IRAN-TEHRAN
September 25th 2012

روز جهانی دریانوردی

WORLD
MARITIME DAY



در این شماره می‌خوانید:

۲۴.....	یادداشت مدیر مسئول
۲۵.....	پیام وزیر راه و شهرسازی
۲۶.....	پیام مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
۲۷.....	پیام دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی
۲۸.....	اخبار و رویدادهای مهم بخش دریایی
۴۶.....	مروری بر شعارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی
۵۰.....	از دل نخلستان‌های بهمنشیر
۵۱.....	خرمشهر؛ شهری در آسمان
۵۳.....	دریا در ادبیات ایران زمین
۵۵.....	روز اول: آموزش، پژوهش، اشتغال
۵۶.....	پیام تبریک و دیدگاه
۶۷.....	روز دوم: شیلات و منابع آبی
۶۸.....	پیام تبریک و دیدگاه
۶۹.....	فرهیختگان دریایی (۱)
۷۱.....	روز سوم: خطوط کشتیرانی و تحولات بین‌المللی
۷۲.....	پیام تبریک و دیدگاه
۷۶.....	گذر قرن‌ها از دریاها
۸۱.....	روز چهارم: ناوگان نظامی و مقابله با دزدی دریایی
۸۲.....	پیام تبریک و دیدگاه
۸۴.....	۳۰ سال پیش، در چنین روزهایی
۸۵.....	روز پنجم: روز جهانی دریانوردی
۸۶.....	پیام تبریک و دیدگاه
۱۰۳.....	روز ششم: گردشگری دریایی و حفاظت محیط زیست
۱۰۴.....	پیام تبریک و دیدگاه
۱۰۵.....	مزیت‌های توریسم پایدار ساحلی
۱۰۷.....	مدیریت زنجیره تامین سبز و حمل‌ونقل چند وجهی
۱۰۸.....	تایتانیک و کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا (سولاس)
۱۱۰.....	اولین کشتی‌های کروز در تاریخ
۱۱۳.....	روز هفتم: صنایع فراساحلی و مهندسی دریایی
۱۱۴.....	پیام تبریک و دیدگاه
۱۱۶.....	معرفی کتاب

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرمسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: ابراهیم زارع، سعید سعیدی، راحله کلانتری، پریسا فرهادی، رامین جهان‌پور

طراح جلد و صفحه‌آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

آئلیه، امور نظارت چاپ، فنی و اجرایی و اداری: سیدجلال موسوی، فاطمه سلیمانی

عکاس: داود طهری

امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرین غلامی، فرهاد شهریار

توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

اداری، فنی و رایانه، آئلیه، طراحی، صفحه‌آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی، امور اجرایی:

موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز

خیابان ولیعصر، نرسیده به تقاطع فاطمی، خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان‌کودک، خیابان کیش، طبقه اول شرقی کدپستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۳-۸۸۱۹۰۶۳۱

نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

● ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.

● دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی بر عهده مولفان می‌باشد.

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی اینترنتی

bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.

چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴؛ مسیر راه جامعه حمل و نقل دریایی



بندر و دریا در راستای فلسفه وجودی خود از همه صاحب‌نظران و مقامات اجرایی و همچنین مدیران بخش خصوصی کشور یاری طلبید تا در مسیر افزایش یکپارچگی و انسجام و همدلی دریادلان و دریاییان کشور به ارایه نقطه‌نظرات خود بپردازند و به این طریق زمینه‌های همگرایی فکری، بیشتر از پیش فراهم گردد. امیدواریم که از این رهگذر افق‌های پیش رو روشن‌تر و هموارتر از قبل ترسیم شود.

اینجانب به عنوان عضو کوچکی از جامعه دریایی کشور ضمن گرامی‌داشت یاد و خاطره شهدای ۸ سال دفاع مقدس و بنیان‌گذار نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران امام راحل (ره) زحمات همه دست‌اندرکاران ذی‌ربط را ارج نهاده و برای عزیزان و خانواده‌های محترم ایشان از درگاه الهی توفیق مسألت دارم. ■

محمد رضا نامینی
مدیرمسئول

روز جهانی دریانوردی به نوعی «توروز» همه کسانی است که با زمینه‌های مرتبط با دریا سر و کار دارند. اگر تشبیه بالا را بپذیریم، قطعاً از خود خواهیم پرسید که برای سال گذشته چه اقداماتی در دستور کار قرار داده بودیم؟ چه اندازه از آن با موفقیت طی شد و در نهایت اینکه یک ارزیابی اجمالی از عملکرد خود داشته باشیم. فارغ از اینها باید ببینیم که در افق ترسیم‌شده برای میان‌مدت و بلندمدت چه میزان از پیشرفت در یک سال گذشته محقق شده است.

اگر به مفاد سند چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴ به عنوان مسیر راه بنگریم، سند یادشده یک تحول بزرگ اقتصادی و اجتماعی را در جهت دستیابی به آرمان‌های مقدس ایران اسلامی رهنمون می‌سازد که در آن ایران توسعه‌یافته نقش ممتازی را در سطح منطقه‌ای و ملی ایفا می‌نماید و لازم است تمامی بخش‌های اقتصادی کشور جایگاه خود را در چشم‌انداز مربوطه ترسیم و تثبیت کنند. در این راستا بخش حمل‌ونقل دریایی با کانون‌های تثبیت‌شده بندری که دارای اثربخشی فراوان از جنبه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی در سطح ملی و منطقه‌ای می‌باشند، جذابیت‌های فراوان از نظر امکانات و تسهیلات برای سرمایه‌گذاران داشته و با ارایه خدمات برتر منطقه‌ای به مشتریان جهانی کالاها و شناورها به عنوان بنادری فعال، کارآمد و رقابت‌پذیر مطرح می‌شوند.

برای نیل به این هدف و حرکت به سمت چنین ظرفیت‌پایداری اقدامات زیادی باید صورت پذیرد که اولی‌ترین آنها تبدیل ایده «بنادر توسعه‌یافته» به یک عزم و اراده جمعی بین کلیه ذی‌نفعان بندری و دریایی می‌باشد که در صورت تحقق این موضوع، اصلی‌ترین عامل پیش‌برنده و حرکت به سمت بنادر توسعه‌یافته و برتر منطقه‌ای یعنی توسعه پایدار و مستمر به سرعت شکل خواهد گرفت.

با توجه به اهمیت موضوع یادشده و به مناسبت روز جهانی دریانوردی که امسال با سال تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی مصادف است، ماهنامه

جایگاه ممتاز ایران؛ در بخش حمل و نقل دریایی



با حوزه وظایف درون وزارتتی هم چون گمرکات و متولیان امر تجارت، بازرسی های فنی و استانداردها و نیروهای نظامی و انتظامی غافل شد. لذا از موضوع عنوان شده بایستی بر ضرورت تقویت زمینه های حمل و نقل چند وجهی در کشور استفاده نموده و از مدیران راه و شهرسازی مجموعه وزارت راه و شهرسازی انتظار دارم که همه تلاش خود را برای تقویت و هم افزایی در این حوزه به کار گیرند.

موضوع دیگری که تاکید مجدد بر آن ضروری است توجه جدی به تقویت حلقه اتصال میان آموزش و صنعت حمل و نقل دریایی است. بر این اساس لازم است که نهاد آموزشی عمومی و دریایی به ویژه در سطح عالی تعاملات خود را با بدنه اجرایی در بخش صنعت حمل و نقل دریایی افزایش داده تا از این رهگذر دانش انباشته در کشور در حوزه دریایی در میان مدت و بلند مدت روند صعودی فعلی خود را حفظ کند. صنعت حمل و نقل دریایی کشور نیازمند بهره گیری از نیروهای انسانی کارآمد، مجرب و مسلط به دانش روز است تا ضمن ارتقای کیفی و کمی خود ایمنی در بخش حمل و نقل دریایی را تضمین نماید.

در پایان ضمن قدردانی از همه عزیزانی که با مشققات فراوان و با وجود برخی محدودیت ها، زمینه حداکثر سازی استفاده از منابع و امکانات دریایی را فراهم می آورند، لازم می دانم از مدیران و کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور به طور خاص تشکر کنم. ■

علی نیکزاد

وزیر راه و شهرسازی

روز جهانی دریانوردی فرصت مغتنمی است تا در کنار خانواده بزرگ دریایی کشور زحمات و تلاش های بی شائبه این عزیزان را قدر نهیم. خوشبختانه کشور ما از حدود ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی در طول سواحل جنوب و شمال کشور برخوردار بوده و با در اختیار داشتن ۱۱ بندر عمده بازرگانی از ظرفیت ۱۷۲ میلیون تن بهره می گیرد و همین امر جایگاه سیاسی، اقتصادی و جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران را در جهان و منطقه ممتاز کرده است. در به وجود آمدن این جایگاه ممتاز تمام عوامل در کرانه ها، پسرانه ها و دریاها به صورتی هماهنگ و منسجم ایفای نقش می کنند تا ابعاد اجرایی، فنی، نظارتی، امنیتی و بین المللی مرتبط با دریا و فعالیت های مربوط به آن در کمال دقت و سلامت انجام شود. ذکر این موارد در کنار توجه به سهم بیش از ۹۰ درصدی در جابجایی تجارت فرامرزی کشور از مسیرهای دریایی که به همت تلاش دریادلان سخت کوش در ناوگان دریایی تجاری و نفتی کشور به ترتیب با ظرفیت ۵/۷ و ۱۱/۲ میلیون تن صورت می پذیرد، به خوبی ارایه دهنده جایگاه راهبردی سازمان ها و نهادهای دولتی و خصوصی در این عرصه است.

به مناسبت این روز لازم می دانم بر ضرورت افزایش هماهنگی و یکپارچگی بیشتر دستگاه های ذیربط در حوزه دریایی کشور تاکید کنم. در شرایط کنونی آنچه اهمیت دارد اتصال و یکپارچگی سازمان های ذیربط در حوزه های مختلف حمل و نقل، گردشگری، صیادی، آموزش، ایمنی و امنیت دریایی است تا بتوان از فرصت های منحصر به فرد اقتصادی - جغرافیایی کشورمان به خوبی بهره گرفت. در این چارچوب می توان به استفاده از قابلیت ها و امکانات زیر ساختی و روساختی موجود در کشور از جمله امکانات سخت افزاری و نرم افزاری مرتبط با سامانه های الکترونیکی اشاره کرد. هر اندازه دستگاه های ذیربط از این امکانات برای تولید و تبادل اطلاعات بهره بگیرند، ضمن تسهیل شرایط کاری، به مراجعه کنندگان نیز با سرعت و دقت بیشتری پاسخ خواهند داد. این موضوع به ویژه با توجه به زمینه فعالیت سازمان های متولی حمل و نقل دریایی، ریلی، هوایی و زمینی در مجموعه وزارت راه و شهرسازی و ارتباط عمیق کاری با یکدیگر از اهمیت بیشتری برخوردار خواهد بود. بدیهی است در سطح کلان نیز نباید از ایجاد زمینه های همکاری و همراهی با سایر دستگاه های مرتبط



پیام مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

همگرایی و هم‌افزایی جامعه دریایی؛ چشم‌انداز روشن توسعه دریایی

مناطق پایه‌گذاری شود. برای تحقق این چشم‌انداز ضروری است توسعه دریامحور به‌عنوان یک رویکرد در برنامه‌های توسعه مدنظر برنامه‌ریزان اقتصادی کشور قرار گیرد.

بی‌تردید همگرایی و هم‌افزایی جامعه دریایی و مشارکت همه دست‌اندرکاران ذی‌ربط که به نوعی در آینده عرصه دریایی کشور اثرگذار هستند، نقش اساسی و موثر را در ابعاد داخلی و بین‌المللی ایفا خواهد نمود.

در بعد داخلی، این هماهنگی و همگرایی باعث می‌شود تا اولویت‌های این بخش از اقتصاد کشور شناسایی شود و با بهره‌گیری از قابلیت‌ها و توانایی‌های کشور، بهره‌برداری بهینه از منابع و ذخایر این نعمت بزرگ الهی، با کار و سرمایه ایرانی بیش از پیش بارور گردد.

در بعد خارجی نیز با توجه به ارتقای سطح رقابت‌پذیری در بازار منطقه‌ای و بین‌المللی، ضرورت دارد تا همه فعالان عرصه دریایی کشور با توسعه فعالیت‌ها برای دستیابی به جایگاه برتر در منطقه بر اساس سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ جمهوری اسلامی ایران، به‌عنوان یک آرمان و میثاق ملی در تکلیف اسلامی تلاش و اهتمام لازم را با عبور از تنگناها و موانع ایجادشده در مسیر رشد و تعالی و پیشرفت اقتصادی کشور به کار بندند.

در پایان، با تبریک مجدد روز جهانی دریانوردی، عزت، سربلندی و موفقیت روزافزون را برای خانواده بزرگ دریایی کشور آرزومندم. ■

سید عطاءالله صدر

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

روز جهانی دریانوردی، مناسبت ویژه‌ای است تا خانواده بزرگ دریایی در نقاط مختلف جهان دور یکدیگر گرد آیند و تلاش‌ها و موقعیت‌های به‌دست آمده را مرور کنند و چشم‌انداز پیش رو را با بهره‌گیری از تجارب یکدیگر بهتر از گذشته ترسیم نمایند.

این مناسبت برای جامعه دریایی کشور ما که در زمره کشورهای دریایی به شمار می‌رود، از اهمیت خاصی برخوردار است، به طوری که یک هفته کامل به‌عنوان هفته دریانوردی به آن اختصاص یافته تا از تلاش‌ها و زحمات همه فعالان و دست‌اندرکاران زمینه‌های مختلف در عرصه دریانوردی که نقش موثری در توسعه اقتصاد و تجارت کشورها دارند، قدردانی گردد.

اینجانب به نمایندگی از سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع رسمی دریایی کشور این مناسبت را به همه تلاشگران عرصه دریایی تبریک گفته، امیدوارم با اشاعه بیش از پیش فرهنگ دریایی و دریانوردی شاهد توسعه روزافزون دریانوردی در کشور باشیم.

خوشبختانه یک‌سوم از مرزهای میهن عزیز اسلامی را مرزهای آبی تشکیل داده که این امر موقعیت ممتازی را برای کشور ما ایجاد نموده است. این موهبت الهی موجب گردیده تا ظرفیت‌ها و قابلیت‌های ویژه‌ای در طول ۵۸۰۰ کیلومتر سواحل دریای خزر و دریای عمان و خلیج فارس در شمال و جنوب کشور پدید آید. بر این اساس توجه به قابلیت‌های آشکار و نهان در پهنه دریایی کشور و در حوزه‌های مختلف دریا و دریانوردی، اعم از حمل‌ونقل کالای تجاری و نفتی، سفرهای دریایی و گردشگری دریایی، صید و صیادی، صنایع ساحلی و فراساحلی موجب می‌گردد تا با توسعه سواحل کشور، رونق اقتصادی و «تمدن جدیدی» در شهرهای ساحلی شکل گیرد و زندگی نوینی با محوریت دریا در این



پیام دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی

یکصد سال پس از تایتانیک

مستمر تاکید می‌کنند. تلاش‌های ما برای ارتقای ایمنی دریانوردی و نه تنها کشتی‌های مسافری، هیچ‌گاه متوقف نخواهد شد. ما باید بلافاصله به حوادث واکنش نشان داده و از قبل مهیا باشیم.

به همین منظور در نظر داریم با همکاری کمیته ایمنی دریانوردی آی‌مو (IMO) ماه ژوئن آینده یک سمپوزیوم دو روزه را با موضوع «آینده ایمنی کشتی‌ها» در مقر آی‌مو در لندن برگزار کنیم. این سمپوزیوم به بررسی جزئیاتی فراتر از مسایل ایمنی خواهد پرداخت که در حیطه مسئولیت کمیته مذکور قرار دارد و نیز به شکلی جدی آینده ایمنی دریانوردی را مورد توجه قرار خواهد داد. هدف از این کار انجام بحث و گفت‌وگو برای مساعدت به پیشرفت آتی خط‌مشی ایمنی دریانوردی سازمان است.

آنچه صنعت کشتی‌های مسافری و تفریحی را از مابقی صنایع کشتیرانی جدا می‌کند، ماهیت منحصر به فرد محموله آن یعنی صدها و هزاران نفر انسان است. زندگی هزاران انسان در دستان مدیریت، کاپیتان و خدمه کشتی و نیز کارکنان عملیاتی آن است. لذا اینجانب امیدوارم که این بخش به‌طور ویژه از فرصت رهبری این مسیر استفاده کند، زیرا ایمنی دستاورد اصلی آن است و نه راحتی، سرگرمی یا تفریح. این صنعت، بدون ایمنی حیات نخواهد داشت، چه رسد به اینکه رشد خود را حفظ نماید و ایمنی حقیقی، صرفاً با تهیه و تدوین و رعایت قوانین و مقررات به‌دست نمی‌آید.

حدود ۲۰ سال پیش، آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی، که توسط آی‌مو تصویب شد، نوید یک تغییر مهم در ایجاد فرهنگ ایمنی در کشتیرانی را خبر داد. اکنون زمان آن رسیده است تا تغییر مهم دیگر را نیز ایجاد کنیم. این امر صرفاً از طریق اقدامات قانونگذاری میسر نخواهد شد. ما باید یک عزم جدید را فراتر از تبعیت از مقررات ایجاد کنیم و مکانیزم‌هایی را به گسترده‌ی این صنعت ببیاییم تا اطمینان حاصل کنیم که فرهنگ ایمنی در سرتاسر این صنعت نهادینه شود.

لذا امسال همچنان که به فاجعه عظیم ۱۰۰ سال پیش می‌نگریم، از دولت‌های عضو آی‌مو و کل صنعت کشتیرانی خواستارم تا امروز و در آینده، عزم خود را برای بهبود و ارتقای ایمنی کشتیرانی مسافری جزم نمایند. ■

کوچی سکی‌می‌زو

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی

در ۱۴ آوریل ۱۹۱۲، کشتی تایتانیک متعلق به خطوط کشتیرانی وایت استار (White Star) ظرف چند ساعت از مجلل‌ترین کشتی جهان به نامی تبدیل شد که تا ابد یادآور مصیبت و فاجعه خواهد بود.

کشتی‌های بسیار زیادی غرق شده‌اند، اما تعداد کمی توانسته‌اند نظیر کشتی به ظاهر آسیب‌ناپذیر تایتانیک اثری ماندگار برجای بگذارند.

در آن زمان تراژدی تایتانیک کشورهای بزرگ دست‌اندرکار کشتیرانی جهان را وادار به توجه به ایمنی دریانوردی و اتخاذ اقدامی جدی کرد. این امر دو سال بعد منجر به تصویب نخستین کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) و نهایتاً تاسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی شد.

امروزه سولاس، با ساختار جدید و به‌روز شده خود، همچنان مهم‌ترین معاهده بین‌المللی است که به بحث ایمنی دریانوردی می‌پردازد و نظر به اینکه سال ۲۰۱۲ مصادف با یکصدمین سال غرق شدن آن کشتی نگون‌بخت است، شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی تصمیم گرفته شعار روز جهانی دریانوردی امسال را «سازمان بین‌المللی دریانوردی: یکصدسال پس از تایتانیک» اعلام کند.

نخستین وظیفه مهم سازمان بین‌المللی دریانوردی از زمان شکل‌گیری آن، تدوین و حفظ یک چارچوب قانونی جامع برای کشتیرانی بین‌المللی بوده است. رسالت این سازمان ابتدا به مسایل مرتبط با ایمنی محدود بود، اما متعاقباً این رسالت به گونه‌ای بسط و توسعه یافت که حفاظت زیست‌محیطی، امور حقوقی، همکاری‌های فنی، مواردی که بر کارایی کلی کشتیرانی اثرگذار است و همچنین امنیت دریانوردی شامل دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها را نیز تحت الشعاع قرار داده و دربرگیرد.

نتیجه مستقیم اقدامات قانونگذاری آی‌مو، ایجاد مجموعه‌ای جامع از معاهدات بین‌المللی است که به پشتوانه صدها دستورالعمل و توصیه‌نامه آن بر همه جوانب صنعت کشتیرانی، از میز نقشه‌کشی گرفته تا کارگاه اوراق‌سازی مدیریت می‌کند. امروزه مهم‌ترین نتیجه تمامی این اقدامات، کشتیرانی ایمن‌تر، پاک‌تر، کارآمدتر و امن‌تر از هر زمان دیگری در گذشته است.

اما هر نسل جدید از شناورها چالش‌های جدیدی را نیز با خود به‌همراه داشته و متأسفانه حوادث همچنان به‌وقوع می‌پیوندند و بر نیاز به توسعه

سرمایه گذاری ۴ هزار میلیارد تومانی در بنادر کشور



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از سرمایه گذاری ۴ هزار میلیارد تومانی در بنادر کشور خبر داد و گفت: هم اکنون حدود ۱۵۰ پروژه معادل حدود ۲ هزار میلیارد تومان در بنادر کشور در دست اجرا داریم که از منابع داخلی تامین شده است.

سید عطاء اله صدر با بیان اینکه به همین میزان (۲ هزار میلیارد تومان) هم بخش خصوصی در بخش پسکرانه های بنادر کشور سرمایه گذاری کرده است، افزود: سازمان بنادر و دریانوردی در بخش ساخت بنادر، اسکله، حوضچه ها، موج شکن ها و لایروبی و بخش خصوصی نیز در محوطه های بندری و پسکرانه اقدام به سرمایه گذاری می کند.

وی اظهار داشت: سال گذشته ۱۲۰ پروژه با ارزش ۸۰۰ میلیارد تومان به بهره برداری رسید، در حالی که امسال ۷۲ پروژه به ارزش ۹۳۰ میلیارد تومان به بهره برداری می رسد.

۱۷۲ میلیون تن ظرفیت ۱۱ بندر اصلی کشور

معاون وزیر راه و شهرسازی ظرفیت ۱۱ بندر اصلی کشور را ۱۷۲ میلیون تن برشمرد و گفت: از این میزان تنها ۱۳۵ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری در بنادر صورت می گیرد.

وی با اشاره به توسعه ظرفیت کانتینری بنادر کشور افزود: هم اکنون ظرفیت کانتینری بنادر کشور حدود ۵ میلیون و ۷۰۰ هزار TEU (واحد شمارش کانتینر) است و بالغ بر ۳ میلیون کانتینر در بنادر کشور تخلیه و بارگیری می شود. وی در خصوص نبود تناسب بین ظرفیت های ایجاد شده و میزان عملکردها در بنادر کشور اظهار داشت: این موضوع نشان می دهد که هنوز تجارت به خوبی رشد نکرده و اگر بخش بازرگانی بتواند فعالیت های خود را توسعه دهد، قادر است از ظرفیت های بنادر کشور استفاده بهینه کند.

صدر سپس با اشاره به میزان جابه جایی مسافر از طریق بنادر کشور گفت: هم اکنون ۱۳ میلیون نفر سفر ظرفیت جابه جایی مسافر در بنادر کشور است که در سال ۱۳۹۰ از این میزان ۱۰ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر سفر صورت پذیرفته است.

وی با بیان اینکه میزان جابه جایی مسافر از طریق دریا رو به افزایش است، افزود: با سرمایه گذاری هایی که در این زمینه انجام گرفته، امکانات و تسهیلات بسیار مناسب را برای جابه جایی مسافران از طریق دریا به وجود آورده است.

۲۰ میلیون تن ظرفیت ترانزیت در بنادر کشور

معاون وزیر راه و شهرسازی سپس با اشاره به میزان ظرفیت ترانزیت در کشور تصریح کرد: امکاناتی که در بنادر جنوب و شمال کشور ایجاد شده با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران در منطقه خاورمیانه و دسترسی به دریای جنوب و همچنین ارتباط با کشورهای شمالی مثل ترکیه و کشورهای آسیای میانه و افغانستان است که موقعیت بسیار خوبی را برای کشور ایجاد کرده تا بتوان ترانزیت را از سرزمین اصلی سامان دهی کرد.

وی با بیان اینکه عبور دو کریدور اصلی شمال - جنوب و شرق - غرب از سرزمین ایران، سامان دهی ترانزیت کالا در کشور را ضروری کرده است، گفت: در حال حاضر حدود ۲۰ میلیون تن ظرفیت ترانزیتی در بنادر کشور وجود دارد که قابل استفاده است.

صدر میزان ترانزیت کالا از بنادر کشور طی سال گذشته را حدود ۱۰ میلیون تن برشمرد و افزود: هنوز جا دارد و باید در این زمینه فعالیت های بیشتری انجام شود، چراکه ترانزیت یکی از منابع مهم درآمدی است و نقش موثری را می تواند در کاهش اتکا به منابع نفتی ایفا نماید.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به هدفگذاری برای توسعه بنادر در برنامه پنجم توسعه اظهار داشت: طبق چشم انداز ۱۴۰۴ جمهوری اسلامی ایران، باید سالانه ۸ درصد رشد اقتصادی داشته باشیم که این مهم نیازمند توسعه ظرفیت های بنادر کشور است.

صدر اضافه کرد: در برنامه پنجم توسعه در نظر گرفته شده که ظرفیت بنادر کشور به ۲۱۰ میلیون تن، ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینر به ۷ میلیون TEU و ظرفیت جابه جایی مسافر از طریق بنادر به ۱۶ میلیون نفر سفر افزایش پیدا کند.

وی تصریح کرد: این ظرفیت هایی است که طی برنامه پنجم توسعه در عمل باید در بنادر ایجاد شود تا بتوانیم پاسخگوی توسعه ای باشیم که در چشم انداز در نظر گرفته شده است.

صدر با تاکید بر اینکه باید ظرفیت ایجاد شود تا عملکرد هم صورت گیرد، گفت: اگر بخواهیم صبر کنیم تا میزان عملکرد هم به میزان ظرفیت های ایجاد شده برسد، در عمل ظرفیت نیز توسعه پیدا نمی کند.

وی افزود: معمولاً در دنیا یک شاخص ۳۰ درصدی ظرفیت خالی برای توسعه بنادر در نظر می گیرند؛ یعنی اگر ظرفیت بنادر تا ۷۰ درصد آن مورد استفاده قرار گرفت، باید برای توسعه ظرفیت سرمایه گذاری کرد.

۴ ناوگان دریایی نسبتاً جوان جمهوری اسلامی

وی با اشاره به ظرفیت ناوگان تجاری کشور، گفت: ناوگانی که در حال حاضر جابه جایی کالاهای تجاری را از طریق دریا به عهده دارد، از ظرفیتی حدود ۵ میلیون و ۷۰۰ هزار تن برخوردار است.

صدر سپس ظرفیت ناوگان نفتی کشور را حدود ۱۰ میلیون و ۲۰۰ هزار تن برشمرد و افزود: اکنون این ظرفیت در کشور وجود دارد و از این لحاظ رتبه نخست را در منطقه داریم و از ناوگان دریایی نسبتاً جوانی هم برخوردار هستیم. ■

ارزیابی استاد دانشگاه کابل از نشست سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان در تهران

مسیر متعدد ترانزیتی و قدرت چانه‌زنی کابل



بندر چابهار هم از نظر هزینه مقرون به صرفه است و هم امکانات خوبی دارد

استاد دانشگاه کابل با اشاره به مذاکرات سه‌جانبه کابل، دهلی، تهران در حاشیه نشست «تم»، استفاده از مسیر ترانزیتی بندر چابهار توسط افغانستان و هند را باعث ایجاد تحول در اقتصاد منطقه بیان کرد.

سیف‌الدین سیحون با اشاره به نشست نمایندگان ۳ کشور افغانستان، ایران و هند در حاشیه اجلاس

کشورهای جنبش عدم تعهد، امضای این توافقنامه را باعث ایجاد تحول در اقتصاد منطقه دانست.

وی در خصوص اهمیت استفاده از بندر چابهار در توسعه اقتصاد افغانستان گفت: پیش از این افغانستان تنها یک مسیر ترانزیت انحصاری از طریق بندر «کراچی» داشت که گاهی اوقات این مسیر به دلیل مشکلات سیاسی و برای افزایش فشار بر افغانستان بسته می‌شد.

سیحون افزود: اگر افغانستان مسیرهای متعدد ترانزیتی در اختیار داشته باشد، این مسأله به کابل قدرت چانه‌زنی می‌دهد.

به اعتقاد این استاد دانشگاه، اگر افغانستان مبادلات تجاری خود را از طریق بندر چابهار سامان‌دهی و ترانزیت کند، فرصت جدیدی را پیش روی اقتصاد افغانستان قرار خواهد داد و این موضوع افغانستان را در رقابت‌های ترانزیتی توانمند می‌سازد.

به نظر وی، بندر چابهار هم از نظر هزینه مقرون به صرفه است و هم امکانات خوبی دارد.

سیحون اظهار داشت: این بندر حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ کیلومتر مسافت کمتری نسبت به مسیر پاکستان دارد و از طریق آن افغانستان به آبراه‌های بین‌المللی دست خواهد یافت که فرصتی برای توسعه تجارت در افغانستان است.

به اعتقاد وی، به دلیل اینکه هند و افغانستان در خصوص ترانزیت کالا از طریق پاکستان با مشکل مواجه هستند، اگر هند از طریق چابهار با ایران و افغانستان و آسیای مرکزی وارد تجارت شود، این مسأله با توجه به دسترسی هند به بازارهای مصرفی منجر به ایجاد تحول اقتصادی منطقه می‌شود.

روز گذشته معاونان وزرای خارجه کشورهای افغانستان، هند و ایران در تهران نخستین نشست سه‌جانبه خود را که محور آن استفاده از بندر چابهار بود، برگزار کردند.

در اردیبهشت‌ماه امسال تفاهمنامه‌ای بین افغانستان و ایران امضا شد که بر اساس آن ۵۰ هکتار زمین در منطقه چابهار به مدت ۵۰ سال به بازرگانان افغان اجاره داده شد.

«جانان موسی‌زی» سخنگوی وزارت امور خارجه افغانستان دیروز در یک کنفرانس خبری در خصوص نشست سه‌جانبه ایران، افغانستان و هند این نشست را یک نشست مقدماتی دانست که روش‌های توسعه همکاری‌های تجاری و اقتصادی بین ۳ کشور را مورد بررسی قرار می‌دهد.

این مقام وزارت امور خارجه افغانستان افزود: قرار است چنین نشست‌هایی هر ۶ ماه یکبار بین ایران، افغانستان و هند برگزار شود.

وی خاطر نشان کرد: موضوعات مورد بحث در این نشست‌ها سرمایه‌گذاری، ایجاد خطوط هوایی بین «کابل»، «دبی» و چابهار و مسأله ایجاد بانک‌های تجاری در چابهار ایران خواهد بود. ■

رئیس پژوهشکده فن‌آوری و مهندسی دریا:

سکوی‌های پیش‌بینی امواج در خلیج فارس از مهر ماه تجهیز می‌شوند



سعید مظاهری

رئیس پژوهشکده فن‌آوری و مهندسی دریا
موسسه ملی اقیانوس‌شناسی

رئیس پژوهشکده فن‌آوری و مهندسی دریا موسسه ملی اقیانوس‌شناسی از تجهیز سکوی پیش‌بینی امواج دریا در خلیج فارس و دریای عمان از هفته اول مهر ماه خبر داد.

دکتر سعید مظاهری در این خصوص اظهار داشت: در حال حاضر سکوی بلال در منطقه جنوب لاوان به ایستگاه‌های اندازه‌گیری و برداشت‌های میدانی امواج مجهز شده است و در نظر داریم سه سکوی دیگر در خلیج فارس و دریای عمان را به دستگاه‌های اندازه‌گیری تجهیز کنیم.

وی افزود: بر اساس پیش‌بینی انجام‌شده، نخستین محموله تجهیزات این سکوها دهه اول مهرماه وارد کشور شده و از آن زمان کار تجهیز آغاز می‌شود.

عضو هیأت علمی موسسه ملی اقیانوس‌شناسی با بیان اینکه دو محموله دیگر را هم تا پایان فصل پاییز دریافت خواهیم کرد، گفت: امسال این سکوها به طور کامل تجهیز خواهد شد.

وی همچنین افزود: با موافقتی که بین شرکت نفت فلات قاره و موسسه ملی اقیانوس‌شناسی انجام گرفته، قرار شد تجهیزات اندازه‌گیری مشخصات آب بر روی سکوهای نفتی این شرکت در خلیج فارس و دریای عمان نصب شود.

مظاهری افزود: این دستگاه‌ها مشخصات میدانی و هیدرودینامیکی دریا را اندازه‌گیری می‌کنند و تغییرات سطح آب، امواج و باد مورد مطالعه و ارزیابی قرار می‌گیرند.

وی در خاتمه افزود: این داده‌ها در بخش ترابری دریا، طراحی سازه‌های دریایی، طراحی خطوط لوله، نصب خطوط لوله در دریا، اکتشاف و تفریح کاربرد دارند. ■



تحرك اقتصادى سه جانبه در حاشيه جنبش غير متعهدها

◀ دسترسى هند به افغانستان از طريق بندر چابهار

كارشناسان سه كشور ايران، هند و افغانستان حاضر در اجلاس كشورهاي عضو جنبش عدم تعهد، درباره دسترسى بيشتر هند به افغانستان از طريق بندر چابهار، استفاده از راهها و راه آهن ايران بحث و گفت و گو كردند.

به گزارش بندر و دريا به نقل از وال استريت ژورنال، هند يكي از بزرگترين كشورهاي كمك كننده به بازسازى افغانستان بوده و پس از اشغال اين كشور توسط نيروهاي بين المللى در سال ۲۰۰۱، تاكنون بيش از دو ميليارد دلار براى ساخت بيمارستانها و جادهها هزينه كرده است.

اين روزنامه همچنين اعلام كرد: نشست غيرمتعهدها در ايران، اين فرصت را به تهران و دهلي نو داده است كه راههاي گسترش سرمايه گذارى و همكارى هاي امنيتى و اقتصادى و نيز ايجاد پل ترانزيتى به آسياى ميانه را به بحث و گفت و گو بگذارند و در اين زمينه به نتايج قابل قبولي برسند.

◀ نياز هند به نفت و گاز

با توجه به نتايج حاصل از نشست اجلاس جنبش عدم تعهد در تهران، خبرگزارى ايرنا در مطلبي تحليلي به ارزيايى روابط سه جانبه ايران، افغانستان و هند با محوريت بندر چابهار پرداخته است. بر اساس اين گزارش توسعه صنعتى در هند كه هم با هدف كلي پيشرفت و هم با انگيزه رقابت با كشور بزرگ همسايه (چين) صورت مي گيرد، سبب شده كه مصرف نفت و فراورده هاي نفتى در اين كشور طي ۲۵ سال گذشته ۶ برابر شود.

دهلي نو امروزه ۶۵ درصد از نفت مورد نياز خود را وارد مي كند و پيش بيني مي شود با توجه به افزايش تقاضا، همزمان با توسعه صنعتى و محدوديت منابع نفتى در هند اين ميزان تا سال ۲۰۲۵ به ۹۰ درصد افزايش يابد. همين امر سبب شده كه دهلي، همواره يكي از خريداران عمده نفت ايران باشد.

از سوي ديگر، دولت هند در سال هاي اخير، با سرعتى اندك، به سمت جايگزينى نيروگاه هاي قديمي و آلوده كننده زغال سنگ با نيروگاه هاي گازی حرکت كرده است. قطع سراسري برق در مرداد ماه كه خانه هاي حدود ۶۰۰ ميليون هندی را به مدت بيش از يك روز در تاريكي فرو برد، ناشی از فرسودگی شبکه برق هند بود و نياز به بازسازى زيرساخت هاي نيرو در اين كشور را آشكار كرد.

در مقام مقايسه، چيني ها در حوزه انرژي داراي موقعيت بهتري هستند و پافشارى دولت چين بر مالكيت جزاير درياي چين جنوبى (كه موجب تنش با همسايگان جنوبى اش شده) نيز به دليل منابع سرشار نفت و گاز در اين دريا است. هندی ها از چنين منابع سرشارى بى بهره اند.

دهلي نو پيش از اين هم نسبت به سرمايه گذارى در صنايع نفت و گاز ايران،

سودان، سوریه، بنگلادش و میانمار ابراز علاقه کرده و به خاطر موارد یادشده، با آمریکا دچار تنش شده است. بدیهی است كه «ذخاير طبيعى» و «توانمندى زيرساختى ايران» با هيچ يك از كشورهاي يادشده قابل مقايسه نيست و در صورت فراهم آمدن زمينه ها، هند به شريك راهبردى ايران در حوزه انرژى تبديل خواهد شد.

◀ دسترسى امن به افغانستان و آسياى ميانه

هند براى رسيدن به آسياى ميانه با دو مانع زمينى (پاكستان يا چين) روبه رو است. تجربه سال هاي گذشته نشان داده كه هيچيك از اين دو كشور حاضر نيستند گذرگاه امنى براى ارتباط هندی ها با كشورهاي آسياى ميانه باشند.

از سوي ديگر، آنچه در افغانستان رخ دهد، مستقيماً روى امنيت ملى هند، از جمله در بخش هندی كشمير تاثير گذار خواهد بود. دهلي نو در زمان جنگ داخلى افغانستان، هوادار اتحاد شمال عليه طالبان بود، در سرنگونى طالبان نقش ايفا كرد و پس از استقرار دولت جديد، به بزرگترين كمك كننده منطقه اي براى بازسازى افغانستان تبديل شد. تنها در ۱۰ سال گذشته، هند بيش از دو ميليارد دلار براى بازسازى جاده ها، بيمارستان ها و برنامه هاي برق كشى در افغانستان هزينه كرده است.

هند علاوه بر سفارت خود در كابل، چهار كنسولگري هم در شهرهاي هرات، مزار شريف، قندهار و جلال آباد دارد كه اين نيز نشان دهنده اهميت راهبردى افغانستان نزد هندی ها است.

سال ۲۰۱۴ نيروهاي پيمان اتلانتيك شمالى (ناتو) از افغانستان خارج خواهند شد و دهلي به هيچ وجه نمى خواهد در سايه غياب خود در افغانستان، شاهد بازگشت طالبان، القاعده، شبكه حقانى و حاميانشان در اين كشور باشد.

هند به بندر چابهار ايران به عنوان پلى براى دسترسى به افغانستان و آسياى ميانه مي نگرد. اهميت توسعه اين بندر زمانى قابل درك است كه به ارتباط فرضى «بندر و اسكله بمبئى» و «چابهار» از طريق اقيانوس هند توجه كنيم. در فاصله ۱۸۰ كيلومترى بندر بمبئى، شهر صنعتى «پونه» واقع شده است كه هندی ها روى آن به عنوان مركز توليد كالاهاي صادراتى در آينده حساب مي كنند.

اكنون ۲۶۲ شركت آلمانى در شهر پونه فعاليت مي كنند كه اين رقم نسبت به ۱۳۰ شركت آلمانى كه در سال ۲۰۰۸ در همين شهر فعال بودند، رشد چشمگيرى را نشان مي دهد.

سه چهارم از قطعات فولكس واگن هايى كه در «پونه» ساخته مى شوند، توليد قطعه سازان هندی است. ۳۰ تا ۴۰ درصد از قطعات مرسدس بنز هند را نيز قطعه سازان داخلى توليد مي كنند. خودروسازى «تاتا» به تازگى خط توليد «لندروور» (Land Rover) را در «پونه» افتتاح كرده و شركت قطعه سازى

شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران



شماره ثبت: ۳۳۰۰۰۷ S.T.I.P.CO

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Sonsultant in customs affairs
& releasing goods

اولین دریافت کننده کارت حق عملکردی

عضو و بازرس اصلی اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا

دارای مدیریتهای تخصص در کلیه گمرکات کشور

کالارسانی سریع به پروژهها، صنایع و شرکتها

اخذ مجوزهای مربوط به واردات و صادرات کالا

اخذ مجوز سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی

از ثبت سفارش تا تحویل کالا

با ۲۰ سال سابقه فعالیت مفید در

اخذ مجوزهای ورود، ایران کد،

سایت تعاملی و طرح شبیلم

ترخیص کالا، گشایش اعتبار

اسناد نقدی، ریفاینانس

تلفن: ۸۸۴۶۸۲۴۹ (۰۲۱)

۸۸۴۶۸۳۲۴ (۰۲۱)

نمابر: ۸۸۴۶۸۴۰۹ (۰۲۱)

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

www.stip-tarkhis.com

khodayari_co@yahoo.com

«بهارات فورج» با یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار فروش سالانه، ۷۰ درصد از تولیدات خود را به کشورهای خارجی صادر می کند. دفتر مرکزی صدها شرکت رایانه ای و مخابراتی هند نیز در پونه واقع شده است.

همه اینها چشم انداز روشنی برای توسعه روابط «پونه - بمبئی - چابهار» فراهم می آورد. هند به تازگی، نخستین محموله گندم خود را از بندر چابهار به افغانستان صادر کرده و این تجربه موفق، سبب شده است که هندی ها به فکر گسترش ارتباط خود از این مسیر بیفتند.

پیشاپیش، ایران جاده ای را از چابهار تا مرز افغانستان احداث کرده و هندی ها هم امتداد آن را از دلارام تا زرنج ساخته اند. با این حال، پتانسیل برای گسترش این راه، فراوان است. ایران می خواهد در فاز نخست توسعه چابهار، ظرفیت تخلیه بار در این بندر را از ۳ میلیون تن به ۶ میلیون تن و در فاز دوم، به ۱۰ میلیون تن افزایش دهد. هدف نهایی، دستیابی به ظرفیت ۲۰ میلیون تنی تا سال ۲۰۲۰ است.

از سوی دیگر هندی ها هم تمایل بسیاری دارند که یک خط آهن برای ارتباط چابهار و افغانستان ایجاد شود. این راه آهن، علاوه بر صادرات کالاهای هندی، نقش واردات مواد معدنی از افغانستان را نیز بر عهده خواهد داشت.

ایران اکنون با صرف هزینه ۳۴۰ میلیون دلار، حدود ۷ درصد از عملیات اجرایی فاز نخست توسعه چابهار را به انجام رسانیده و نقش سرمایه گذاران هندی، بیشتر در فاز دوم توسعه خواهد بود.

ساخت یک پهلواگاه چندمنظوره ۲۰ میلیون دلاری، ساخت یک پایانه باربری ۳۰ میلیون دلاری و یا ساخت پایانه ای دیگر به ارزش ۶۵ میلیون دلار، سه گزینه ای است که به عنوان بخشی از فاز دوم در دست بررسی است.

فرصت جنبش غیر متعهدا

قائم مقام وزارت خارجه هند و معاونان وزرای خارجه ایران و افغانستان در نشست سه جانبه و در حاشیه اجلاس جنبش غیر متعهدا، موضوعات امنیتی در منطقه را به بحث گذاشتند و بر سر راه های توسعه چابهار نیز گفت و گو کردند.

بیانیه مشترک این سه مقام تأکیدی کند «هدف از این نشست، یافتن راه هایی برای همکاری های بازرگانی و ترانزیتی، از جمله سرمایه گذاری در این سه کشور بود که با سرمایه گذاری در چابهار آغاز می شود».

در جریان نشست این سه مقام، توافق شد که کارگروهی شامل نمایندگان این کشورها، در بازه زمانی سه ماه آینده در شهر چابهار تشکیل شود و جزئیات کار را برنامه ریزی و هدایت کند.

دیدار مقام های ارشد دو کشور ایران و هند که قرار است در حاشیه نشست سران جنبش غیر متعهدا در تهران انجام شود، علاوه بر جنبه های سیاسی، بر تقویت تفاهم های صورت گرفته نیز مؤثر خواهد بود.

اگرچه فکر توسعه چابهار از سوی ایران مطرح شده است، اما هندی ها هم در بیان علاقه خود به گسترش همکاری با ایران هرگز دچار تردید نشده اند. رانجان ماتهای، قائم مقام وزارت خارجه هند، درباره دو کشور ایران و هند گفته بود «در دوران اخیر، روابط ما زمینه های فراوانی پیدا کرده است که هیدروکربن ها (سوخت های فسیلی) روابط بازرگانی و مشورت درباره مسایل منطقه ای و بین المللی، ارتباط فرهنگی و ارتباط میان دو ملت، از آن جمله بوده است».

آنچه «ماتهای» درباره ارتباط فرهنگی میان دو کشور گفت، به هیچ وجه مبالغه آمیز نیست. ارتباط دانشگاهی و دانشجویی میان دو ملت، تنها بخشی از واقعیت فرهنگی ایران و هند است. وجود بیش از ۱۵۰ میلیون مسلمان در هند و نیز حضور هزاران پارسی که میراث دار بخشی از تاریخ ایران هستند و هنوز به این میراث خود افتخار می کنند، نشان دهنده زمینه های ارتباط فرهنگی ایران و هندوستان است.

«جیوتی مالهوترا»، ستون نویس پرشمارگان ترین روزنامه هند (تایمز هندوستان)، چندی پیش با ادبیاتی شایان توجه، درباره ارتباط میان ایران و هند نوشت: همانطور که شاه طهماسب (صفوی)، در سال ۱۵۴۵ به «همایون» کمک کرد که پس از مرگ شیر شاه سوری، حکومت گورکانی در هند را احیا کند، ماموهان سینگ، نخست وزیر فعلی هند نیز برای دستیابی به هدف های دهلی در آسیا به ایرانیان نیاز خواهد داشت. واقعیت این است که در این ۵۰۰ سال، چیز زیادی تغییر نکرده است. ■





گزارش بندر و دریا از اتمام ساخت ۴۰ بندر چندمنظوره مردمی در جنوب

پایه گذاری تمدن جدید در سواحل

بندر و دریانوردی است تا امکانی فراهم شود که شناورها بتوانند در سواحل کشور تردد کنند و در این صورت حمل و نقل جاده‌ای کاهش خواهد یافت و آلودگی هم کم می‌شود.

۴ رونق کسب و کار، محرومیت زدایی؛ ارمغان بندر چندمنظوره

مجری احداث موج شکن‌های سواحل جنوب کشور گفت: ساخت و راه اندازی بندر چندمنظوره، رونق اقتصادی، جلوگیری از مهاجرت ساکنان جنوب کشور به کلانشهرها و محرومیت زدایی از این مناطق را به همراه دارد.

محمد متولیان گفت: طرح احداث موج شکن‌ها در سال ۸۸ به پیشنهاد فرمانده سپاه پاسداران و درخواست مسوولان و ساکنان سواحل جنوب کشور در سفرهای استانی رییس جمهور ارایه شد، احداث این موج شکن‌ها یا همان حوضچه‌های آرامش، برای پهلوی گرفتن کشتی‌های ماهیگیری و شناورهای تجاری برای این مناطق بسیار حایز اهمیت است.

وی ادامه داد: در ابتدا با بررسی‌ها و مطالعات انجام شده ۱۲۰ نقطه برای احداث این موج شکن‌ها شناسایی شد و عملیات مطالعاتی و تحقیقاتی شروع شد که حدود ۹۰ نقطه به قطعیت مشخص شد و سازمان بندر به عنوان مجری طرح احداث این موج شکن‌ها را کلید زد.

متولیان اضافه کرد: در ابتدا عملیات احداث در ۴۰ نقطه شروع شد و نکته مهم این است که با شروع عملیات احداث و پیشرفت پروژه استقبال ساکنان بومی از همان ابتدا بسیار جالب توجه بود.

در سال ۹۰ تعداد ۱۹ موج شکن دیگر هم به بهره‌برداری رسید و امسال ۱۱ موج شکن دیگر هم به بهره‌برداری می‌رسد و تا پایان سال ۹۲ ساخت ۱۰ موج شکن دیگر هم به اتمام خواهد رسید.

به گفته وی، طبق قرارداد منعقد شده با دو پیمانکار پروژه تعداد ۶۰ موج شکن احداث و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد و طرح احداث مابقی موج شکن‌ها در حال بررسی‌ها و مطالعات از سوی متخصصان مربوطه است.

متولیان در پایان گفت: ساخت این موج شکن‌ها به دست توانمند متخصصان ایرانی انجام شده و امید است با احداث این بندر چندمنظوره رشد اقتصادی و شکوفایی شدن ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در سواحل جنوب کشور را بیش از پیش شاهد باشیم. ■

اواسط شهریور ماه گذشته مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی از پایان ساخت و آماده بهره‌برداری ۴۰ بندر چندمنظوره مردمی در سواحل جنوبی کشور خبر داد و نقش این بندر کوچک را در رونق اقتصادی منطقه موثر خواند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه احداث این بندر کوچک تاثیر بسیار زیادی بر توسعه یافتگی، ایجاد اشتغال و تغییر شرایط منطقه دارد، احداث بندر کوچک را براساس برنامه توسعه‌ای شهرهای ساحلی عنوان کرد و گفت: برنامه‌های مطالعاتی برای مناطق ساحلی کشور تهیه و اجرای طرح توسعه‌ای برای حدود ۱۲۰ نقطه قطعی شده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: ۴۰ بندر چندمنظوره با منابع داخلی سازمان بندر و دریانوردی ساخته شده است که با ساخت این بندر ظرفیت‌هایی در منطقه ایجاد خواهد شد که تغییر سمت مهاجرت و توسعه فعالیت‌های مردم در زمینه سرمایه‌گذاری و خانه‌سازی در این مناطق را به دنبال دارد.

سید عطاءاله صدر در ادامه توسعه بندر را یک الزام برای کشور برشمرد و اظهار داشت: در بسیاری از کشورهای توسعه یافته، بهترین، زیباترین و توسعه یافته‌ترین شهرها در کنار بندر و شهرهای ساحلی قرار دارند، اما متأسفانه در کشور ما به دلیل توجه ویژه به شهرهای مرکزی و داخلی از توسعه شهرهای بندری و سواحل تا حدودی دور مانده‌ایم.

مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی با بیان اینکه بهره‌برداری از این بندر پس از ساخت به تعاونی‌های محلی واگذار خواهد شد، ابراز امیدواری کرد که با این سرمایه‌گذاری که برای ساخت ۴۰ بندر چندمنظوره انجام شده است، در آینده شاهد یک تحول مشهود در زمینه رونق اقتصادی و فعالیت‌های اقتصادی در مناطق ساحلی کشور باشیم که می‌توان گفت پایه‌گذار یک تمدن جدید در آینده خواهد بود.

صدر افزود: حجم این بندر در سطح کمی قرار دارد، چون حجم شناورهایی که در این بندر در حال تجارت هستند خیلی کم است، بنابراین برنامه‌ریزی شده وقتی کالا به بندر بزرگ وارد شد این شناورها بتوانند کالاهای تجاری را از آنجا به بندر کوچک منتقل کنند و سپس روند توزیع صورت گیرد که با توجه به این موضوع حمل و نقل دریایی توسعه می‌یابد.

وی در پایان تصریح کرد: توسعه حمل و نقل ساحلی از جمله وظایف سازمان



بازدید بازرسان طرح‌های مهر ماندگار از بندر چندمنظوره نخل ناخدا

بندر چندمنظوره نخل ناخدا یکی از پروژه‌های مهر ماندگار استان هرمزگان است که مورد بازدید بازرسان طرح‌های مهر ماندگار کشور قرار گرفت.

بر اساس این گزارش، در این بازدید معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان ضمن تشریح عملیات اجرای پروژه بندر چندمنظوره نخل ناخدا طول موج‌شکن این پروژه را ۴ هزار و ۱۳۰ متر اعلام کرد.

عباس کمالی افزود: تاکنون ۲ هزار و ۳۰۰ متر آن طی مدت زمان دو ماه احداث شده که به لحاظ طولی ۵۵ درصد و از نظر کل پروژه ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی را در بر داشته است.

وی با بیان اینکه هم‌اکنون کلیه مسافرت‌های دریایی به جزیره هرمز از طریق بندر شهید حقانی صورت می‌گیرد، تصریح کرد: با بهره‌برداری از بندر چندمنظوره نخل ناخدا ضمن رونق اقتصادی و گردشگری این جزیره با حدود ۸ کیلومتر کاهش مسافت، فاصله بین بندرعباس به جزیره هرمز به حدود ۱۰ کیلومتر خواهد رسید.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان حجم مصالح سنگی استفاده‌شده در این موج‌شکن را تاکنون ۱۲۵ هزار متر مکعب عنوان کرد و گفت: میزان پیشرفت طول موج‌شکن روزانه ۱۰ متر است که تا پایان مهر ماه از ۲ هزار و ۳۰۰ متر به ۳ هزار متر خواهد رسید. ■

قدردانی مردم روستای دیوان از ساخت موج‌شکن‌های چندمنظوره؛

موج‌شکن‌ها موجب اشتغال مردم روستا و شهرهای اطراف شده است

در دیوان با اعتباری بالغ بر ۵۴ میلیارد ریال آغاز شد، طولی نکشید که پیمانکار کارگاه خود را تجهیز کرده و قطاری از کامیون‌ها شروع به آوردن سنگ کردند و بیل‌های مکانیکی مشغول به کار شدند. اکنون با گذشت حدود ۲ سال، موج‌شکن مردمی روستای دیوان با حوضچه‌ای به وسعت ۷/۹ هکتار و موج‌شکنی به طول بازوی اصلی و فرعی ۹۸۹ متر در ساحل زیبای دیوان ساخته شده است. در این بندرگاه شناورهای ماهیگیری

سازمان بنادر و دریانوردی در کنار توسعه و تجهیز بندر بزرگ بازرگانی، توسعه بندر کوچک چندمنظوره را به‌عنوان یکی از اهداف محوری در دست انجام دارد. اگر چه این بندر به لحاظ میزان سرمایه‌گذاری با بندر بزرگ قابل مقایسه نیستند، اما به لحاظ رونق اقتصادی، محرومیت‌زدایی و اشتغال در نوار ساحلی از اهمیت و اثرات اجتماعی بسیار زیادی برخوردار است.



بدون دلهره از توفان لنگر انداخته و صیادان برای کسب روزی از دریا تلاش می‌کنند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان به نقل از جاسم اکبری از ملوانان دیوان، در گذشته کسی رغبت به صیادی نداشت، اغلب دست از کار کشیده و صید آن قدر کم شده بود که جوابگوی نیاز روستا هم نبود. با احداث موج‌شکن مردم دلگرم شدند، قایق و لنج خریدند و حالا صید چنان زیاد است که به شهرستان‌های اطراف و استان‌های همجوار فرستاده می‌شود.

غلام دیوان‌زاده، رئیس شورای اسلامی روستای دیوان نیز در این گفت‌وگو از اقدام مهم دولت در احداث موج‌شکن تشکر کرد و گفت: این خدمت بزرگ را ساحل‌نشینان هرگز فراموش نمی‌کنند.

دیوان‌زاده درباره وضعیت اشتغال افزود: در گذشته بسیاری از جوانان بی‌کار بودند و درآمدی نبود، اما اکنون همه جوانان مشغول به کارند و گاهی ناخداها برای پیدا کردن یک ملوان دچار مشکل می‌شوند.

رئیس شورای اسلامی روستای دیوان اظهار داشت: موج‌شکن‌ها نه تنها موجب اشتغال مردم این روستا شده‌اند، بلکه از شهرهای دیگر نیز عده‌ای در این اینجا مشغول به کارند. ■

ساخت بندر چندمنظوره در مرکز جمعیتی و روستاهای دورافتاده نوار ساحلی در جنوب کشور، علاوه بر امکان فعالیت اقتصادی امن و ایمن، فرصت توسعه و پیشرفت را برای مردم عزیز ساحل‌نشین کشور فراهم می‌سازد. به همین منظور، در طول نوار ساحلی کشور حدود ۳۰۰ نقطه برای ساخت بندر کوچک چندمنظوره و موج‌شکن‌های مردمی شناسایی شده که تاکنون ۱۲۰ نقطه آن نهایی و ۴۰ نقطه دیگر، عملیاتی شده است.

روستای دیوان از توابع استان هرمزگان و در ۳۸ کیلومتری شهر بندر لنگه قرار دارد. این روستای ساحلی ۲ هزار نفر جمعیت دارد و شغل اغلب آنان صیادی است. تا قبل از احداث موج‌شکن در روستا لنگرگاه امنی برای پهلو دهی شناورها در دیوان وجود نداشت و لنج‌های ماهیگیری در فاصله‌ای دور از ساحل لنگر انداخته و محموله آنها به‌وسیله قایق به ساحل برده می‌شد. بسیار اتفاق افتاده بود که بر اثر یک توفان لنج‌ها و قایق‌ها با ساحل برخورد کرده و شکسته می‌شدند، با خسارت مستمر شناورها، دیگر صیادی سودی نداشت و جوانان ترجیح می‌دادند با شغل سنتی نیاکان خویش وداع کرده و راهی شهرها شوند و یا به خارج از کشور مهاجرت کنند.

در اواسط سال ۱۳۸۹ جانمایی ساخت موج‌شکن‌ها

زیر سیستم جامع دریایی



سعيد کياجوري

معاون دریایی بندری، اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران

در چارچوب عملیاتی سازی و پشتیبانی نرم افزار سامانه جامع دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران، به عنوان یکی از پیشگامان عملیات سازی و اجرایی نمودن زیرسیستم های طرح مذکور، برای نخستین بار با صدور گواهینامه شناور و قایق به اجرایی کردن یکی دیگر از این زیرسیستم ها در ثبت شناورها مبادرت کرده است، به طوری که برای شناور کرانه ۱۰۲ (در حال ساخت)، به عنوان نخستین شناور در این زیرسیستم، مراحل ثبت موقت و سه مرحله از شش مرحله بازرسی را با موفقیت به ثبت رسانده است. لازم به ذکر است که سیستم جامع دریایی شامل ۱۲ زیرسیستم به نام های استانداردها، آزمون و صدور گواهینامه و شناسنامه دریانوردی، مدیریت ورود و خروج شناور (ENX)، کنترل و بازرسی ایمنی شناور (PSC)، مدیریت سوانح و سالوچ (SLV, ACC)، مدیریت ارتباطات دریایی (COM)، مدیریت شناوران تحت پرچم (FLG)، مدیریت حفظ محیط زیست دریایی (ENV)، مدیریت تامین ایمنی آبراه ها و مسیرهای دریانوردی (SAF)، مدیریت جست و جو و نجات (SAR)، مدیریت ارتباط با عوامل دریایی، مدیریت ارتباط بین الملل و مدیریت دانش هستند که از این تعداد ۶ زیرسیستم نخست در این اداره کل عملیاتی سازی و اجرا شده است. از مزایای این سیستم می توان به حذف استعلامات فیزیکی، دسترسی سریع به آمار و اطلاعات و تبادل آن بین بنادر، دسترسی به این سیستم از طریق webgateway، یکپارچگی در انجام امور، حفظ و نگهداری اطلاعات در سطح دسترسی طبقه بندی شده برای هر کاربر و ... اشاره کرد. ■



به مناسبت هفته دولت در بنادر خوزستان برگزار شد:

افتتاح ۹ پروژه عمرانی، زیربنایی و سرمایه گذاری

در هفته دولت، بهره برداری از ۹ پروژه عمرانی، زیربنایی و سرمایه گذاری در بنادر خوزستان با اعتباری بالغ بر ۱۴۶۸ میلیارد ریال آغاز شد.

به گزارش بندر و دریا، مهندس ابراهیم ایدنی طی سخنانی در نشست شورای اداری استان خوزستان که به مناسبت هفته دولت و با حضور حجت الاسلام والمسلمین سید احمد موسوی مشاور رئیس جمهور و رئیس سازمان حج و زیارت، دکتر حجازی استاندار خوزستان و دیگر مسئولان و نمایندگان استان خوزستان برگزار شد، ضمن اشاره به این موضوع، احداث بندر تجاری شادگان که بر اساس مصوبه سفر استانی هیأت دولت و به منظور رونق کسب و کار و اشتغال کلنگ احداث آن در سال ۸۹ زده شده، با اعتباری بالغ بر ۱۱۰ میلیارد ریال از اهم این پروژه ها برشمرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان همچنین افتتاح ۱۴ کیلومتر جاده دسترسی به بندر شادگان طی مدت سه ماه کار شبانه روزی و در مدت زمانی کم نظیر در زمینه جاده سازی با اعتباری بالغ بر ۱۴۰ میلیارد ریال را از پروژه های عمرانی حایز اهمیت عنوان کرد که به منظور تسهیل تردد به این بندر نوساز و خدمات رسانی به صاحبان کالا و محرومیت زدایی و جلوگیری از قاچاق کالا و ایجاد اشتغال به بهره برداری رسید.

مهندس ابراهیم ایدنی، بهره برداری از سازه های دریایی در آبراه خورموسی و رودخانه بهمنشیر به منظور ارتقای ایمنی بیشتر در ایستگاه راهنمایان و مسیر تردد شناورها را از دیگر پروژه های عمرانی این استان دانست که با اعتباری بالغ بر ۱۷ میلیارد ریال به بهره برداری رسید.

وی گفت: احداث تأسیسات زیربنایی در راضی پشتیبانی به منظور تأمین زیرساخت های مورد نیاز جهت سرمایه گذاری بخش خصوصی با اعتباری بالغ بر ۶۵۰ هزار میلیون ریال و بهره برداری از سه پروژه سرمایه گذاری بخش خصوصی مشتمل بر انبارهای ذخیره غلات و مخازن ذخیره روغن خوراکی و پایانه صادراتی قیر به ظرفیت ۱۴ هزار تن جمعاً به مبلغ ۵۱۲ هزار میلیون ریال از دیگر پروژه هایی است که استفاده از آنها در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) آغاز شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، بهره برداری از سامانه مخابراتی MF/HF-DSC به منظور ارتقای ایمنی تردد کشتی های مسافری در مسیر اروندرود با اعتباری معادل ۱۶ میلیارد ریال و احداث اسکله مسافری در بندر آبادان به منظور توسعه ظرفیت مسافرت های دریایی با اعتباری بالغ بر ۲۳ میلیارد ریال در بندر آبادان را از جمله پروژه های مهم در بنادر خوزستان برشمرد. ■

آغاز عملیات اجرایی احداث تاسیسات پشتیبانی بندر تجاری دیر



همزمان با هفته دولت و در مراسمی با حضور استاندار بوشهر، عملیات اجرایی احداث تاسیسات پشتیبانی بندر دیر آغاز شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در این مراسم با تشریح ابعاد مختلف پروژه گفت: احداث ۲۰ هزار مترمربع محوطه بندری، ۳۳۰۰ مترمربع انبار سرپوشیده، ۱۰۷ مترمربع سردر ورودی و احداث ساختمان آتش‌نشانی از جمله بخش‌های این پروژه است.

محمد راستاد اظهار داشت: افزون بر این، ۱۱۰۰ متر فضا جهت احداث ساختمان اداره بندر و گمرک، ۲۱۸ مترمربع برای ایجاد ساختمان گارد بندر و ۲۹۰ مترمربع نیز جهت احداث ساختمان برج کنترل ترافیک دریایی و مرکز جست‌وجو و نجات اختصاص یافته است.

وی افزود: هزینه اجرای این پروژه ۷۵ میلیارد ریال است که اعتبار آن از طریق منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی تامین خواهد شد.

راستاد خاطر نشان کرد: بر اساس برنامه، مدت زمان انجام این پروژه ۲۰ ماه خواهد بود. ■

آغاز فعالیت لندینگ کرافت «کیکاووس ۱» در مسیر گناوه - خارگ

رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه از آغاز فعالیت لندینگ کرافت «کیکاووس ۱» در مسیر دریایی این بندر به جزیره خارگ همزمان با هفته دولت خبر داد. محمد فاتحی گفت: از ابتدای شهریورماه امسال و همزمان با آغاز هفته دولت، یک فروند لندینگ کرافت با ظرفیت ۱۰۰۰ تن به نام «کیکاووس ۱» که متعلق به بخش خصوصی است، فعالیت خود را به منظور حمل و نقل کامیون‌های حامل بار متفرقه در مسیر گناوه - خارگ آغاز کرده است.

وی افزود: جهت بهبود و سامان‌دهی وضعیت حمل‌ونقل کامیون‌های حامل بار بین بنادر گناوه و خارگ، دو ریمپ ۱۰ و ۱۸ متری، با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی احداث شده که از این طریق، روزانه ۵۰۰ تن کالا از بندر گناوه به مقصد خارگ حمل می‌شود. فاتحی خاطر نشان کرد: این کار، علاوه بر تسریع در حمل و نقل کالا و خودرو و کاهش چشمگیر هزینه حمل، باعث رضایت شهروندان بندر گناوه و جزیره خارگ نیز شده است. گفتنی است، در حال حاضر دو فروند لندینگ کرافت «قناعت ۱» و «کیکاووس ۱» در مسیر گناوه - خارگ فعالیت دارند که به‌طور روزانه مشغول خدمات‌رسانی به شهروندان این دو بندر هستند. ■

بهره‌برداری از انبار سرپوشیده بندر تجاری کنگان

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در این مراسم گفت: کلنگ پروژه احداث تاسیسات پشتیبانی بندر تجاری کنگان در اسفندماه سال ۸۹ به زمین زده شد که این انبار سرپوشیده به عنوان فاز اول آن به بهره‌برداری می‌رسد.

محمد راستاد با تشریح پیشرفت فیزیکی سایر بخش‌های این پروژه افزود: ساختمان آتش‌نشانی این مجموعه، ۱۰۰ درصد تکمیل شده که با تجهیز آن به کامیون آتش‌نشانی به زودی افتتاح خواهد شد و ساختمان اداری بندر، برج کنترل ترافیک دریایی و گمرک هم بالای ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. وی خاطر نشان کرد: محوطه‌سازی بندری نیز در دستور کار قرار گرفته و همزمان با تکمیل سایر بخش‌ها در حال انجام است.

راستاد اظهار داشت: مجموعه این پروژه حدود ۵۰ میلیارد ریال هزینه داشته که اعتبار آن تماماً از طریق منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی تامین شده است. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر همچنین با اشاره به سرمایه‌گذاری‌های این اداره کل از ابتدای دولت نهم یادآور شد: در سال ۸۴ لایروبی بندر کنگان با اعتبار ۲۵ میلیارد ریال آغاز شد و از مواد حاصل از لایروبی زمین‌هایی که اکنون به ساخت تاسیسات و محوطه بندری اختصاص یافته‌اند، استحصال شد.

راستاد در پایان با اشاره به قابلیت‌های بالای بندر کنگان در حوزه تجارت دریایی گفت: عمق پای اسکله بندر تجاری کنگان ۴/۵ متر است که نسبت به سایر بنادر کوچک تجاری استان از عمق مناسبی برخوردار است و در صورت تفکیک فضای تجاری از صیادی، بندر کنگان فرصت خوبی برای رونق و پیشرفت اقتصادی خواهد داشت. ■

ملاقات عمومی مسوولان بندر بوشهر با مردم در هفته دولت



مسوولان اداره کل بنادر و دریانوردی، پیش از نماز جمعه این هفته بوشهر، به صورت چهره به چهره با مردم ملاقات کردند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، در این برنامه که به مناسبت هفته دولت و با حضور دستگاه‌های دولتی استان انجام شد، استاندار بوشهر، رضایت رهبر معظم انقلاب را بالاترین افتخار دولت دانست و گفت: مفتخریم که رهبری در دیدار اخیر با کارگزاران نظام تاکید کردند که دولت توانسته است آرمان انقلابی بودن خود را حفظ کند.

محمدحسین جهانبخش افزود: دولت دکتر احمدی نژاد احیاکننده گفتمان امام و انقلاب است و با فعالیت این دولت، انقلاب در مسیر واقعی خود قرار گرفته است.

وی اظهار داشت: دولت توانسته در این ۷ سال خدمت خود، کارآمدی نظام اسلامی ایران را به رخ دشمنان کشیده و الگو بودن این نظام را به همگان ثابت کند. جهانبخش خاطر نشان کرد: دشمنان در تلاش هستند ایران اسلامی الگو نشود، اما خرسندیم که جلوه‌های کارآمدی نظام فراوان است و اقتدار، عزت و سربلندی از جلوه‌های آن است. استاندار بوشهر در پایان افزود: همه باید تلاش کنیم با ارائه گزارش خدمتگزاری خود، زمینه ایجاد نشاط و امید در مردم و حضور با بصیرت آنها در صحنه‌ها را فراهم کنیم. ■

طرح توسعه بندر شهید بهشتی مهر ماندگاری شد

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا، با بیان اینکه به دلیل مشکلات موجود در جذب فاینانسر توسعه بندر چابهار، جذب فاینانس از قرارداد توسعه این بندر حذف شد، گفت: این پروژه مهر ماندگاری شد و فاز ۱ آن تا مرداد ۹۲ تکمیل می‌شود.

علیرضا کبریایی با بیان اینکه طرح توسعه بندر چابهار با تمام نیروهای تخصصی در حال اجراست، اظهار داشت: بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان بندر اقیانوسی کشور مطرح است که در طرح توسعه این بندر ظرفیت آن به ۶ میلیون تن افزایش می‌یابد.

وی با اشاره به جابه‌جایی مطلوب و علمی مرجان‌ها در سال گذشته و امسال گفت: تا پایان امسال بخشی از اسکله‌ها به بهره‌برداری می‌رسد و تا تابستان ۹۲ سه پست اسکله از ۵ پست آماده خواهد شد.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: در حال حاضر چون اسکله‌ها به صورت رزمی است، لایروب در حال فعالیت است و بستری که اسکله‌ها به صورت بلوک‌های بتونی روی آن قرار می‌گیرد، آماده شده است.

کبریایی خاطرنشان کرد: در همین هفته اجرای حدود ۲۰۰ متر از اسکله آغاز و بلوک‌های آنها نصب می‌شود.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه طرح توسعه بندر چابهار جزو پروژه‌های مهر ماندگار دولت است، تصریح کرد: فاز اول این پروژه تا تابستان ۹۲ تکمیل شده و به اتمام می‌رسد.

وی با بیان اینکه عملیات اجرایی دایک‌ها تکمیل شده و به اتمام رسیده است، افزود: همزمان با لایروبی، از محل لای‌ها، استحصال اراضی صورت می‌گیرد.

کبریایی با اشاره به الزام جذب فاینانسر توسط پیمانکار پروژه (قرارگاه خاتم‌الانبیا) تصریح کرد: در قرارداد طرح توسعه این بندر قرار بوده است پیمانکار تأمین‌کننده مالی پروژه باشد اما به دلیل وجود برخی مشکلات، پیشنهاد شده است که فاینانس از قرارداد حذف شود و از منابع مشارکت بین سازمان بنادر و دریانوردی و از محل منابع عمومی، بتوانیم فاز اول پروژه را اجرایی کنیم.

توسعه چابهار

در شهریور ماه ۱۳۷۹ زمانی که موافقت‌نامه کریدور شمال - جنوب در سن پترزبورگ میان وزرای حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه به امضا رسید، چابهار به عنوان بندری استراتژیک در این کریدور معرفی شد. بندر چابهار و اتصال آن به مرز ترکمنستان در منطقه مرزی باجگیران کوتاه‌ترین مسیر حمل و نقل زمینی کالا در کریدور شرق و شاهراه تغذیه کشورهای آسیای میانه محسوب می‌شد.

این بندر به جهت برخورداری از موقعیت ممتاز در شرق تنگه هرمز و دریای عمان در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار گرفته و به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است.

بندر چابهار مشتمل بر دو بندر شهید بهشتی و

کلاتتری است که بندر شهید بهشتی ظرفیت پذیرش کشتی‌های با تناژ ۷۰ هزار و شهید کلاتتری تا ظرفیت ۴۵ هزار تن را دارد. از میان این دو بندر، بندر شهید بهشتی به دلیل برخورداری از امکان توسعه فیزیکی و محوطه و اراضی پشتیبانی وسیع و طراحی جامع توسعه بندر چابهار بر توسعه بندر شهید بهشتی تمرکز کرده است.

بر اساس این گزارش، در راستای اجرای سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران، تأکیدات مسوولان نظام مبنی بر توسعه بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور، توسعه محور شرق، رعایت ملاحظات امنیتی در خلیج فارس و فقرزدایی از منطقه سیستان و بلوچستان، طرح توسعه این بندر در سطح استانداردهای بین‌المللی با ظرفیت تبادل کالا به میزان حداقل ۶ میلیون تن در سال موردنظر قرار گرفت.

بندر اقیانوسی چابهار در جنوب ایران و در شمال دریای عمان در مختصات ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه طول شرقی و ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه عرض شمالی در ورودی خلیج فارس و مدخل اقیانوس هند و به جهت قرار گرفتن در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس از موقعیت بسیار حساس و مناسبی برخوردار بوده و از دیر باز تحت عنوان دروازه ترانزیت و محور شرقی کشور ایران شناخته شده است.

بندر چابهار نزدیک‌ترین فاصله زمینی تا کشورهای افغانستان و آسیای میانه را داشته و ترانزیت کالا از این بندر به‌عنوان یکی از اقتصادی‌ترین و ارزان‌ترین راه‌های ممکن برای انجام مبادلات بازرگانی به شمار می‌رود.

طرح توسعه این بندر شامل لایروبی کانال دسترسی و حوضچه‌ها، احیای اراضی، اطاله موج‌شکن موجود، ایجاد ترمینال کانتینری و احداث اسکله‌های چندمنظوره خواهد بود.

با توجه به شرایط خاص استراتژیک چابهار، این بندر بهترین و تنها گزینه توسعه استان‌های شرق کشور به ویژه استان سیستان و بلوچستان مطرح شده است که با اجرای فاز یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی با اعتباری بیش از ۳۵۰ میلیون دلار به ظرفیت اسمی تخلیه و بارگیری حدود ۶ میلیون تن در سال می‌توان آینده‌ای بسیار روشن را برای این بندر ترسیم کرد. ■



بندر تجاری آستارا با ظرفیت موقت ۶۰۰ هزار تن افتتاح شد

به گفته کوهساری، احداث بندر چندمنظوره آستارا از مصوبات ارزشمند دور نخست هیات دولت به گیلان بوده که عملیات اجرای ساخت آن با تلاش و پیگیری اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان امکان پذیر شده است.

فرهاد منتصر کوهساری اضافه کرد: با تعامل وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی، استانداری گیلان و مجموعه مدیریت و پرسنل اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان موجب شده تا فعالیت‌های ساخت بندری چندمنظوره تجاری آستارا در طی برنامه زمان‌بندی شده با پیشرفت مناسبی در جهت توسعه اقتصادی استان دنبال شود.

وی میزان سرمایه‌گذاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در بندر چندمنظوره آستارا را ۲۵۰ میلیارد ریال دانست و اضافه کرد: هم‌اکنون یک فروند شناور ۱۲۰۰ اسب بخار و یک فروند راهنما برای بندر آستارا آماده بهره‌برداری است و دکل مخابراتی آب، برق و سایر خدمات انجام شده و ۲ فروند لایروب به نام‌های یاسین و شهید رشیدی تاکنون ۹۲۰ هزار متر مکعب لایروبی به انجام رسیده و کلیه علائم کمک ناوبری در بندر تهیه و نصب شده است.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان، بندر چندمنظوره آستارا که توان تخلیه و بارگیری ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تن و ظرفیت اسمی ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تن را دارد، در مساحتی به وسعت ۵۵ هکتار احداث می‌شود که برای ۲۵۰ نفر به صورت مستقیم و ۲ هزار نفر به صورت غیرمستقیم اشتغال ایجاد می‌شود.

همزمان با پهلویی کشتی تجاری در بندر آستارا در هفته دولت، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: این بندر با سرمایه‌گذاری مشترک دولتی و خصوصی احداث شده و در این مرحله از ظرفیتی بالغ بر ۶۰۰ هزار تن برخوردار است که با تکمیل کل طرح و بهره‌برداری از آن سالانه ۲/۵ میلیون تن به ظرفیت تجاری بندر آستارا افزوده خواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: احداث این بندر علاوه بر فراهم‌سازی زمینه‌های تحول اقتصادی در شهرستان آستارا و استان گیلان، به عنوان بندر لجستیکی استان سیلان نیز نقش‌آفرین خواهد بود و افزایش ظرفیت بنادر تجاری را برای کشور به ارمغان خواهد آورد.

مهندس سید عطاء اله صدر با اشاره به برنامه جامع سازمان بنادر و دریانوردی برای ایجاد زیرساخت‌های توسعه، ترانزیت و روابط تجاری با کشورهای حاشیه دریای خزر افزود: جمهوری اسلامی ایران با توجه به عبور کریدور شمال - جنوب، پهنه سرزمین از قابلیت بالایی در توسعه ترانزیت و تجارت منطقه‌ای برخوردار است و احداث بندر آستارا نیز در این راستا ظرفیت جدیدی را برای توسعه فعالیت‌های بندری و دریایی کشور فراهم می‌سازد.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: مزایده این بندر در سال ۸۸ با حضور ۱۳ شرکت خصوصی برگزار شد و تاکنون بالغ بر ۲۵۰ میلیارد ریال در این بندر سرمایه‌گذاری صورت گرفته و هم‌اکنون شاهد آماده بودن فاز اول آن برای افتتاح هستیم.

وی ادامه داد: بهره‌برداری آزمایشی از بندر آستارا با پهلویی دادن یک فروند شناور ۵ هزار تنی در هفته آخر مرداد ماه آغاز شده بود که امکان بهره‌برداری رسمی از بندر مذکور در هفته دولت فراهم شده است.



◀ بندر چندمنظوره آستارا، هدیه دولت به مردم

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان نیز بندر چندمنظوره آستارا را هدیه دولت به مردم دانست که با پیگیری سازمان بنادر و دریانوردی و همت مسئولان برای توسعه زیرساخت‌های اقتصادی استان آماده بهره‌برداری شده است.

بر اساس این گزارش، تحقق توسعه پایدار در شبکه حمل‌ونقل دریایی در سال تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی سرلوحه فعالیت‌های اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان است و خوشبختانه این اداره کل در همه فعالیت‌های زیرساختی خود از جمله ساخت بندر آستارا به وظایف ذاتی در راستای حمایت از بخش خصوصی عمل کرده است. ■

کاهش موازی کاری و مدیریت یکپارچه بر شبکه‌های رادیویی دریایی



با توجه به قانون وظایف و اختیارات وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات و اساسنامه سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی، صیانت از طیف فرکانس کشور از جمله وظایف حاکمیتی سازمان یادشده است که این مهم با استناد به مفاد قانون استفاده از بی‌سیم‌های اختصاصی و غیرحرفه‌ای مصوب سال ۱۳۴۵ و آیین‌نامه مربوطه از طریق صدور پروانه‌های بهره‌برداری، تدوین مقررات و استانداردها، نظارت بر عملکرد شبکه‌های رادیویی و مدیریت طیف فرکانس کشور صورت می‌پذیرد.

تأمین ایمنی دریانوردی نیز از دیگر وظایف حاکمیتی است که مطابق با آیین‌نامه مصوب سال ۱۳۴۸ کمیسیون‌های خاص دو مجلس بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی بوده که از طریق اداره شبکه‌های مخابراتی در دریا و خشکی برای تماس با کشتی‌ها اعمال می‌شود.

این دو اصل، یعنی «تأمین ایمنی دریانوردی» و «صیانت از طیف فرکانس کشور» در مواد ۱۵ و ۱۶ آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۵/۹/۲۸ ذکر و ایجاد شبکه‌های رادیویی در فلات قاره ایران بدون مجوز از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی و هماهنگی قبلی با سازمان بنادر و دریانوردی ممنوع اعلام شده است.

در اجرای قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی، همچنین صیانت از طیف فرکانس دریایی و تأمین ایمنی دریانوردی، سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی با نمایندگی محمدعلی فرقانی و سازمان بنادر و دریانوردی با نمایندگی سید عطاءاله صدر، با امضای این تفاهم‌نامه، نسبت به یکپارچه‌سازی فعالیت‌ها و جلوگیری از موازی کاری اقدام کردند.

هدف از تنظیم این تفاهم‌نامه، مدیریت یکپارچه بر شبکه‌های رادیویی سرویس دریایی کشور به منظور صیانت از طیف فرکانس دریایی و تأمین ایمنی دریانوردی در آب‌های تحت حاکمیت، صلاحیت و ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران است.

◀ ممانعت از تردد شناورهای فاقد تجهیزات مخابراتی

سیدعلی استیری در مراسم انعقاد تفاهم‌نامه همکاری بین سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی اظهار داشت: سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده دولت در سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، متولی حمل‌ونقل

دریایی کشور و مسئول تأمین ایمنی دریایی و دریانوردی است.

وی ادامه داد: این سازمان با همکاری سایر ارگان‌های مرتبط و با سامان‌دهی و بهره‌برداری بهینه از فرکانس‌های دریایی، به دنبال افزایش ایمنی دریانوردی است.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ضمن اشاره به ممیزی سازمان جهانی دریانوردی از جمهوری اسلامی ایران اظهار داشت: تا سال ۲۰۱۵ این ممیزی‌ها داوطلبانه است و از سال ۲۰۱۵ ممیزی‌های (IMO) اجباری می‌شود.

استیری اضافه کرد: جمهوری اسلامی ایران نیز ۳ سال پیش به صورت داوطلبانه آمادگی خود را برای ممیزی (IMO) اعلام کرد و سال گذشته این ممیزی اجرایی شد که کشور ایران سربلند از آن بیرون آمد.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه جمهوری اسلامی ایران از ابتدا در عضویت سازمان جهانی دریانوردی (IMO) بوده است، افزود: ایران تاکنون به ۲۸ کنوانسیون IMO ملحق شده که اغلب آنها درباره ایمنی دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی است.

استیری اضافه کرد: این سازمان به عنوان متولی دریایی کشور به ارائه خدمات به شناورها می‌پردازد. در این راستا شناورها باید دارای تجهیزات کافی و کامل باشند که تجهیزات مخابراتی یکی از آنهاست و لازم است با هماهنگی و مجوز سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی عمل کند.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: برابر ممیزی‌های سازمان جهانی دریانوردی، کشور ایران موظف است با سایر ارگان‌هایی که بخشی از تکالیف دریایی به آنها برمی‌گردد،

تفاهم‌نامه داشته باشد که این مورد موجب می‌شود در ممیزی اجباری IMO با مشکل خاصی مواجه نباشیم.

استیری خاطرنشان کرد: بخشی از بهره‌برداران تجهیزات دریایی سنتی هستند و فرهنگ صحیح استفاده از تجهیزات مخابراتی ندارند که در این بخش یکی از بندهای تفاهم‌نامه، آموزش استفاده صحیح از تجهیزات مخابراتی دریایی و اشاعه فرهنگ آن بین بهره‌برداران است.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: شناورها براساس کنوانسیون IMO مجاز هستند تجهیزات دریایی داشته باشند که تجهیزات مخابراتی یکی از آنهاست، اما لازم است این تجهیزات دارای پروانه و مجوز باشند.

استیری خاطرنشان کرد: تمامی شناورهای فعال دارای پروانه مخابراتی هستند و شناورهایی که فاقد تجهیزات مخابراتی و یا پروانه این تجهیزات باشند، مجاز به تردد نیستند.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: باید از فرکانس دریایی کشور بهترین استفاده صورت گیرد؛ هدف اصلی از این تفاهم‌نامه استفاده از فرکانس‌های دریایی به صورت مطلوب است.

وی ضمن اشاره به صدور سریع پروانه‌ها و مجوزها در این‌باره توسط سازمان مذکور اظهار داشت: شناورها باید دارای تجهیزات مخابراتی پروانه‌دار باشند که در این راستا این مجوزها از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی صادر می‌شود.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: شناورهایی که ساخته می‌شوند دارای تجهیزات مخابراتی هستند، اما این شناورها ابتدا باید ثبت شوند که یکی از بندهای ثبت شناور، دارا بودن پروانه تجهیزات مخابراتی است.



اختصاص اعتبار ۱۵۰۰ میلیارد ریالی به بندر خرمشهر در دولت‌های نهم و دهم

مدیر کل بندر خرمشهر از اختصاص بیش از ۱۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار در دولت‌های نهم و دهم به بندر خرمشهر خبر داد.

مدیر کل بندر خرمشهر اظهار داشت: در راستای نگاه ویژه دولت‌های نهم و دهم به توسعه اقتصادی و ایجاد زیرساخت‌های صادرات و واردات در مبادی ورود و خروج کالا خصوصاً بندر کشور، اعتباری بیش از ۱۵۰۰ میلیارد ریال به بندر خرمشهر اختصاص داده شد.

عادل دریس افزود: اعتبارات اختصاص داده‌شده در دولت‌های نهم و دهم در جهت ایجاد زیرساخت‌های بندری (ایجاد و تعمیر و بازسازی اسکله‌ها، ساخت و نصب دو دستگاه جرثقیل کانتینری)، تهیه تجهیزات دریایی و ناوبری، احداث خط راه‌آهن درون بندر، نصب و راه‌اندازی سیستم X-Ray، احداث نیروگاه برق ساحلی و بیش از ده‌ها پروژه دیگر هزینه شد. ■



صدور همزمان پروانه تجهیزات رادیویی شناورها با مجوز تردد

معاون نظارت و اعمال مقررات سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی نیز در این مراسم از صدور پروانه تجهیزات رادیویی شناورها همزمان با صدور مجوز تردد خبر داد و ایران را یکی از کشورهای پیشرو در ثبت فرکانس‌های بین‌المللی نام برد.

حسن رضوانی در مراسم انعقاد تفاهم‌نامه همکاری بین این سازمان و سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: سازمان تنظیم مقررات وظیفه نظارت بر شبکه‌های رادیویی را برعهده دارد.

وی با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی نیز تأمین ایمنی دریانوردی را برعهده دارد، اظهار داشت: این تفاهم‌نامه در راستای کاهش موانع کاری‌ها، اصلاح فرایندها بین دو سازمان و سرعت در ارائه خدمات به سرویس‌گیرندگان منعقد می‌شود.

معاون نظارت و اعمال مقررات سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی اضافه کرد: این تفاهم‌نامه مشکلات قبلی در مورد تردد شناورهای بدون مجوز که فرکانس‌های غیرمجاز داشتند را از بین می‌برد.

رضوانی با بیان اینکه وظیفه سازمان تنظیم مقررات، مدیریت فرکانس‌ها و جلوگیری از شبکه‌های رادیویی غیرمجاز است، اظهار داشت: با توسعه همکاری‌های دو سازمان، بخش ایمنی دریانوردی نیز توسعه روزافزون خواهد یافت.

وی با این توضیح که ۵۰۰ هزار شبکه رادیویی در کشور فعال است، تصریح کرد: ۸ هزار پرونده رادیویی صادر شده است.

رضوانی با بیان این مطلب که میزان فرکانس‌های غیرمجاز در سال جاری نسبت به سال گذشته ۳۰ درصد کاهش یافته است و با اشاره به سامان‌دهی بانک‌های اطلاعاتی تصریح کرد: در قالب این تفاهم‌نامه همزمان با صدور مجوز تردد یک شناور، مجوز پروانه رادیویی آن شناور نیز صادر می‌شود.

وی با اشاره به ثبت بین‌المللی فرکانس‌ها خاطرنشان کرد: ایران یکی از کشورهای پیشرو در بحث ثبت فرکانس‌های بین‌المللی است.

قلمرو اجرای تفاهم‌نامه

قلمرو اجرای تفاهم‌نامه، کشور، آب‌های تحت حاکمیت، صلاحیت و ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران است.

وظایف سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی

۱- صدور، اعمال تغییرات، لغو و تمدید پروانه بهره‌برداری از فرکانس جهت سرویس‌های طیف فرکانس دریایی، بر اساس تاییدیه سازمان بنادر و دریانوردی - اداره کل امور دریایی.

۲- ثبت بین‌المللی ایستگاه‌های رادیویی و کارگزاران مالی (Accounting Authorities) در مراجع بین‌المللی مربوطه، پس از تاییدیه سازمان بنادر و دریانوردی - اداره کل امور دریایی.

۳- نظارت عالیه بر کلیه ایستگاه‌های رادیویی طیف فرکانس دریایی.

۴- تایید نمونه کلیه تجهیزات ارتباطی، رادیویی و فن‌آوری اطلاعات.

۵- اجرای وظایف مندرج در آخرین ویرایش تصمیم‌های شماره ۹۰۰ CRA-DEC در خصوص دستورالعمل نحوه تخصیص شناسه ارتباط به ایستگاه‌های رادیویی و ۹۳۰۱ CRA-DEC

در خصوص دستورالعمل نحوه تخصیص کدهای شناسایی در سرویس متحرک دریایی، صادره از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی.

وظایف سازمان بنادر و دریانوردی:

۱- تایید یا رد درخواست متقاضیان تأسیس، اعمال تغییرات و یا تمدید پروانه بهره‌برداری از سرویس‌های دریایی.

۲- همکاری در نظارت بر کلیه ایستگاه‌های رادیویی طیف فرکانس دریایی و کارگزاران مالی.

۳- اجرای وظایف مندرج در آخرین ویرایش تصمیم‌های شماره ۹۳۰۰ CRA-DEC در خصوص دستورالعمل نحوه تخصیص شناسه ارتباط به ایستگاه‌های رادیویی و ۹۳۰۱ CRA-DEC در خصوص دستورالعمل نحوه تخصیص کدهای شناسایی در سرویس متحرک دریایی، صادره از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی.

۴- گزارش تخلفات رادیویی به سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی.

۵- همکاری در تایید نمونه کلیه تجهیزات ارتباطی، رادیویی و فن‌آوری اطلاعات. ■



در پی افزایش آلودگی نفتی در دریای خزر

سازمان حفاظت محیط زیست از جمهوری آذربایجان شکایت می‌کند

◀ آغاز پاکسازی سواحل توسط اداره کل بنادر گیلان

به گزارش بندر و دریا، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اعلام آغاز عملیات پاکسازی سواحل از گلوله‌های نفتی گفت: برای رفاه حال اهالی منطقه ساحلی و طبق معاهدات موجود در مدیریت آلودگی از جمله آلودگی نفتی در دریا به سازمان بنادر و دریانوردی مربوط است که این سازمان با استخدام پیمانکار اقدام به جمع‌آوری «تاربال‌ها» یا گلوله‌های نفتی در سواحل گیلان شده است.

مهندس فرهاد منتصر کوهساری اضافه کرد: بررسی هر چه دقیق‌تر وضعیت این گلوله‌های نفتی در دست اقدام است.

وی وجود تاسیسات نفتی جمهوری آذربایجان را به لحاظ داشتن بیشترین تعداد حلقه‌های نفتی و چاه‌های قدیمی و تردد را از مهم‌ترین اساس آلودگی نفتی در سواحل گیلان دانست.

تاربال، گلوله نفتی است که از خروج نفت خام یا فرآورده‌های نفتی از تاسیسات، دکل‌های نفتی، لوله‌ها، تانکرها و چاه‌های نفت به صورت تصادفی وارد دریا می‌شود و بر اثر عوامل جوی و تابش خورشید و تبخیر اجزای سبک‌تر، تغلیظ شده و حالتی قیرگونه به خود می‌گیرد و در جریان باد و امواج دریا به صورت توده درمی‌آید و به ساحل رانده می‌شود. این توده‌ها در برابر تغییرات جوی مقاومت می‌کنند.

◀ تهمت آلودگی نفتی دریای خزر به ایران بی‌اساس است

معاون سازمان محیط زیست با اشاره به آلودگی نفتی اخیر در سواحل دریای خزر گفت: تاکنون حدود ۴ تن گلوله نفتی از سواحل دریای خزر جمع‌آوری شده است.

عبدالرضا کرباسی اظهار داشت: ایران هنوز چاه نفتی در دریای خزر ندارد و تهمتهایی که در خصوص آلودگی نفتی به ایران می‌زنند، بی‌پایه و اساس است. وی گفت: از سال‌های متمادی چندین نوبت کشور آذربایجان باعث آلودگی سواحل ایران شده است.

به دنبال نفوذ گلوله‌های نفتی چاه‌های نفت کشور آذربایجان به سواحل گیلان و احتمال آلوده شدن سواحل مازندران، معاون سازمان محیط زیست از طرح شکایت ایران از جمهوری آذربایجان خبر داد. همزمان با این خبر، جمع‌آوری گلوله‌های نفتی در سواحل استان گیلان نیز توسط اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان با موفقیت انجام شد.

◀ عدم پایبندی آذربایجان به تعهدات زیست محیطی

عبدالرضا کرباسی در این باره به خبرنگار ما گفت: گلوله‌های نفتی تمام سواحل گیلان را فراگرفته و پیش‌بینی می‌شود به‌زودی این مواد نفتی به سواحل استان مازندران نیز برسد. وی بیان اینکه لکه‌های نفتی در سواحل گیلان، خسارات زیادی به بخش گردشگری منطقه وارد کرده است، گفت: کار پاکسازی سواحل دریای خزر از گلوله‌های نفتی در حال انجام است. معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، همچنین از وارد آمدن خسارات فراوان به صیادان استان گیلان به دلیل نفوذ گلوله‌های نفتی به آب‌های خزر در این منطقه خبر داد.

وی با تأکید بر اینکه منشأ نفوذ گلوله‌های نفتی از کشور آذربایجان برای ما اثبات شده است، خاطرنشان کرد: جریان آب دریای خزر به گونه‌ای است که آلودگی‌های نفتی تر کمینستان را به سمت سواحل شمالی این دریا یعنی قزاقستان و روسیه و آلودگی‌های روسیه و قزاقستان را به سمت آذربایجان می‌برد و تنها آلودگی‌های چاه‌های نفت آذربایجان است که می‌تواند به سواحل ایران برسد.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، تأکید کرد: از آنجا که کشور آذربایجان به تعهدات زیست محیطی خود در کنوانسیون تهران پایبند نیست، قصد داریم از این کشور شکایت کنیم که در حال انجام مراحل مقدماتی این کار هستیم.

به گفته وی، به همین منظور نمونه‌هایی از این گلوله‌های نفتی به منظور بررسی و آنالیز دقیق به وزارت نفت ارسال شده است تا به صورت قانونی مشخص شود که این آلودگی‌های نفتی به کدام کشور تعلق دارد. وی تأکید کرد: با مشخص شدن کشور قانون‌شکن از طریق دفتر حقوقی سازمان حفاظت محیط زیست و سپس وزارت امور خارجه، از جمهوری آذربایجان به صورت رسمی شکایت خواهیم کرد.

گسترش شاهد

برگه حمل و نقل داخلی ۷۴

انفس در حمل و نقل
هر به کشور
و صادراتی

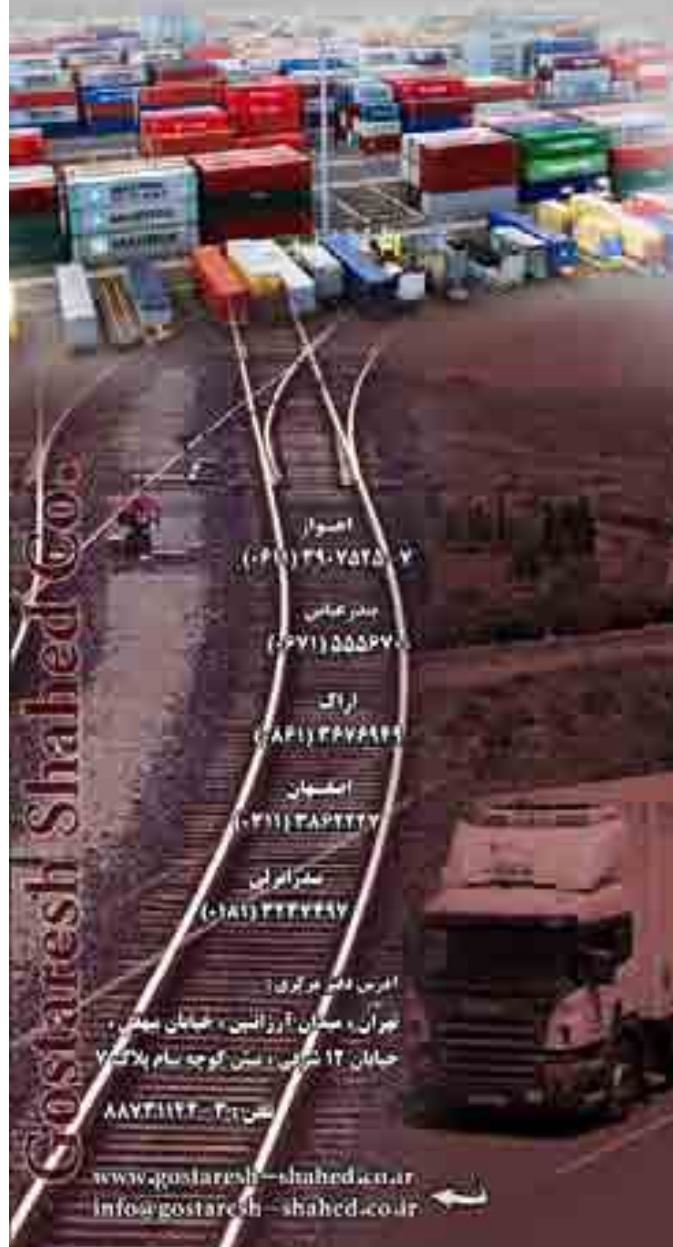
ارائه کلیه خدمات مشاوره ای به ساحل کالا

حمل کالا به انکی کالا کشور

دارای ناوگان مجوز حمل و نقل

دارای انبار دوی آهن آلات در اهواز

تحت پوشش کامل بیمه کالا (حیات در امانت)



کرباسی با اشاره به آلودگی اخیر نفتی در سواحل دریای خزر گفت: نزدیک به ۴ تن گلوله نفتی از سواحل گیلان جمع آوری شده و این جمع آوری همچنان ادامه دارد. متأسفانه این آلودگی نفتی به لنگرود هم رسیده و انتظار می رود به کل سواحل مازندران هم کشیده شود. معاون محیط زیست دریایی سازمان محیط زیست به اقدامات انجام شده در این زمینه اشاره کرد و گفت: با هتلدارها، ماهیگیرها و مدیران مناطق توریستی صحبت شده و از مناطق آلوده فیلمبرداری شده است.

کرباسی گفت: ضرر و زبانی که به مناطق توریستی وارد آمده برآورد شده است و نفتی که از این سواحل جمع آوری شده برای مشخص شدن و ثابت کردن اینکه این لکه های نفتی مربوط به آذربایجان است، به آزمایشگاه فرستاده شده است.

وی اظهار داشت: هر زمان که مدارک تکمیل شود، از طریق مراکز بین المللی برای دریافت خسارت اقدام خواهیم کرد.

معاون محیط زیست دریایی سازمان محیط زیست با اشاره به برگزاری مانور مشترک جمع آوری لکه های نفتی که قرار است در دریای خزر با حضور ۵ کشور ساحلی برگزار شود، گفت: کشور آذربایجان نیز در این مانور مشترک شرکت خواهد کرد و از نزدیک با توانمندی های ایران آشنا می شوند.

کرباسی به آلودگی نفتی سواحل دریای خزر اشاره کرد و ادامه داد: ما در رابطه با این مسأله بحثی نداریم و می گوئیم که حادثه ای اتفاق افتاده است. این حادثه ممکن است برای چاه های نفت ترکمنستان هم اتفاق بیفتد و اگر چاه های نفت ایران هم راندازی شود ممکن است برای ما هم چنین حادثه ای رخ بدهد.

وی اضافه کرد: در این مسأله باید از تمام توانمندی های ۵ کشور حوزه دریای خزر استفاده شود. در زمان چنین بحران های زیست محیطی باید خود دولت آذربایجان فراخوان بزند و در این زمینه سازمان بنادر ایران که دارای توانمندی های خوبی است، می تواند به کشور آذربایجان کمک کند.

این مقام مسوول در سازمان حفاظت محیط زیست تاکید کرد: باید تعامل داشته باشیم و باید سعی کنیم که به یکدیگر اتهام نزیم، زیرا این نفت از دریای خزر نشأت گرفته است. کرباسی ادامه داد: جریانات دریای خزر به صورتی است که آلودگی های نفتی آذربایجان را برای ایران می آورد. آلودگی های نفتی ترکمنستان به سمت شمال می رود و آلودگی های نفتی روسیه و قزاقستان نیز به ایران نمی رسد، بلکه به سواحل آذربایجان می رسد.

وی با بیان اینکه این موضوعات علمی است، ادامه داد: متأسفانه آذربایجانی ها این مسأله را نمی پذیرند و قبول ندارند خزر دریاچه بسته ای است که از طریق همکاری ۵ کشور می توان مشکلاتش را حل کرد.

کرباسی افزود: تاکنون ضرری که به دلیل این آلودگی نفتی به ایران وارد شده، مشخص نشده است. ■



جشن موازی مراسم روز جهانی دریانوردی

هر ساله سازمان بین‌المللی دریانوردی در یکی از روزهای هفته اول مهرماه اقدام به برگزاری مراسمی با عنوان روز جهانی دریانوردی می‌کند. در این مراسم مقامات عالی‌دریایی، سفرا و نمایندگان دائم کشورهای نزد آیمو حضور پیدا می‌کنند.

همچنین هر ساله در آخرین نشست شورای آیمو شعاری به عنوان شعار سال سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب می‌رسد. این شعار که توسط دبیر کل آیمو به شورا پیشنهاد می‌شود، عمدتاً ناظر به مهم‌ترین و با اولویت‌ترین مسایل روز دنیای دریانوردی است. به طور مثال در سال گذشته شعار سال آیمو «زدی دریایی؛ هماهنگ‌سازی واکنش‌ها» بود و در این رابطه اقداماتی نیز از سوی آیمو و همچنین کشورهای جهان در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی صورت گرفت.

علاوه بر برگزاری جشن روز جهانی دریانوردی در آیمو، از سالیان گذشته مراسم موازی نیز با میزبانی یکی از کشورهای عضو آیمو در اواخر مهرماه برگزار می‌شود. در این مراسم نیز دبیر کل آیمو و بسیاری از نمایندگان دائم کشورهای نزد آیمو و مقامات دریایی کشورها حضور پیدا می‌کنند که با برنامه‌های متنوعی نیز همراه است. هر یک از کشورهای عضو آیمو می‌توانند تقاضای میزبانی این مراسم را از طریق نمایندگی‌شان به آیمو اعلام کنند. درخواست‌ها به شورا ارایه می‌شود و نهایتاً شورای آیمو میزبان سال آتی و حتی دو سال آینده را مشخص و معرفی می‌کند.

سازمان بنادر و دریانوردی ایران نیز اخیراً طی نامه‌ای خطاب به دبیر کل آیمو آمادگی خود را برای میزبانی این مراسم موازی برای سال ۲۰۱۳ میلادی اعلام کرد؛ اما با توجه به اینکه در سال جاری کشور بحرین میزبان این مراسم خواهد بود، از این رو احتمال اینکه این مراسم در سال آتی در ایران برگزار شود، بسیار کم است. دلیل آن نیز این است که شورا معمولاً توزیع جغرافیایی را نیز در نظر می‌گیرد و بنابراین بعید به نظر می‌رسد که دو سال پیپای میزبانی را به یک منطقه واگذار کنند. البته نمایندگی سازمان نزد آیمو تلاش خود را می‌کند تا میزبانی این مراسم را به دست آورد. ■

در حاشیه نمایشگاه کشتی‌سازی کشورهای اسلامی در داکا
صورت گرفت

قدردانی سفیر ایران از مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی



در حاشیه نمایشگاه کشتی‌سازی کشورهای اسلامی در داکا، رئیس روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی به همراه تعدادی از کارشناسان تأمین و نگهداری تجهیزات این سازمان با حسین امینیان طوسی، سفیر ایران در بنگلادش دیدار و گفت‌وگو کرد.

چنگیز خنجری در

این دیدار که در محل سفارتخانه ایران انجام شد، ضمن ارایه گزارشی از نقش و جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور، عملکرد سه سال گذشته این سازمان در بخش حمل‌ونقل مسافری، تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری و ترانزیت را تشریح کرد.

مدیر روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام اینکه هم‌اکنون بیش از ۴ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی و غیردولتی در پسرکرانه بنادر کشور در دست انجام است، از بهره‌برداری ۱۲۰ پروژه عمرانی و زیربنایی با ارزش ۸۰۰ میلیارد تومان در سال جهاد اقتصادی و اجرای ۷۲ پروژه به ارزش ۹۳۰ میلیارد تومان در سال جاری خبر داد.

خنجری همچنین گزارشی مسبوط از اقدامات سازمان بنادر در حمایت از صنعت داخلی به ویژه کشتی‌سازی و اختصاص منابع داخلی این سازمان از محل وجوه اداره شده به کارگاه‌های ساخت شناور، دستاوردهای حضور در نمایشگاه داکا را نیز ارایه کرد که با اظهار قدردانی سفیر ایران از سید عطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همراه شد. به گفته وی، برگزاری سمینار و نمایشگاه در کشورهای اسلامی علاوه بر تبادل تجربیات فنی و تجربی، باعث تحکیم روابط این کشورها در منطقه می‌شود.

بنگلادش به دنبال توسعه همکاری‌ها با ایران

سفیر ایران در بنگلادش نیز در این دیدار با بیان اینکه ظرفیت‌های خوبی در این کشور برای سرمایه‌گذاری وجود دارد، گفت: با ارتباطات ایجادشده در حاشیه برگزاری اجلاس جنبش عدم متعهد در تهران، چشم‌انداز خوبی از تقویت همکاری با ایران ترسیم شده است.

امینیان اضافه کرد: کشور بنگلادش در بخش IT پیشرفت‌های قابل‌ملاحظه‌ای داشته است، چنانکه درآمد سالانه ناشی از صدور کار در این کشور ۱۲ میلیارد دلار برآورد شده است. ■

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به رشد دانش ساخت و توسعه در کشور اعلام کرد:

بی‌نیازی از خدمات خارجی در انجام مهندسی سواحل و بنادر

تا قبل از انقلاب پروژه‌های بندری و دریایی از طراحی تا اجرا توسط شرکت‌های خارجی انجام می‌شد

مهندس علی‌رضا کبریایی که در جمع خبرنگاران سخن می‌گفت، از رشد ۷۰ درصدی ارسال مقالات به دبیرخانه همایش و مشارکت کم‌نظیر صاحب‌نظران، پژوهشگران و متخصصان داخلی و خارجی در این گردهمایی بین‌المللی خبر داد.

قائم‌مقام ریاست عالی دهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی با اعلام اینکه همایش امسال با شعار محوری «توسعه پایدار سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی» از تاریخ ۲۹ آبان تا ۱ آذر ماه سال جاری در هتل بین‌المللی المپیک برگزار می‌شود، سرمایه‌گذاری در دریا را وابسته به شناخت کافی و کامل از پدیده‌های دریایی برشمرد.

مهندس کبریایی با اشاره به جاذبه‌های موجود در دریا و رشد قابل توجه سرمایه‌گذاری در سواحل، دانش طراحی و اجرای پروژه‌ها در این حوزه را نوپا و جدید عنوان کرد و گفت: تا قبل از انقلاب کلیه پروژه‌های بندری و دریایی در کشور از طراحی تا اجرا توسط شرکت‌های خارجی انجام می‌شد که بعد از انقلاب با بهره‌مندی از همایشی چون ICOPMAS و ارتقای دانش ساخت و توسعه در سواحل و بنادر، پروژه‌های بزرگ در حوزه مهندسی سواحل توسط متخصصان داخلی نظارت و اجرا می‌شود. کبریایی با بیان اینکه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در کمتر کشوری انجام شده است، تصریح کرد: همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی دو سالانه است و ۲۲ سال قدمت دارد که نخستین دوره آن خردادماه ۱۳۶۹ با عنوان «کنفرانس بندرسازی» اجرا شد.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه این همایش از ۲۹ آبان ماه تا ۱ آذر ماه ۱۳۹۱ مصادف با ۱۹ الی ۲۱ نوامبر ۲۰۱۲ میلادی برگزار خواهد شد، اظهار داشت: تیرماه سال گذشته مجوز برگزاری این همایش از سوی کمیسیون فرهنگی هیأت دولت اخذ شده است.

کبریایی «رونمایی از اولین مدل ریاضی تجاری برای شبیه‌سازی پارامترهای دریایی»، «رونمایی از اولین روبات زیردریایی داخلی» و «انتخاب دبیرخانه دائمی همایش به‌عنوان نماینده اعضای ایرانی در انجمن بین‌المللی زیرساخت‌های دریایی» را از دستاوردهای نهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی عنوان کرد. وی با بیان اینکه مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ریاست این همایش را بر عهده دارد و ۵۰ نفر در کمیته همایش فعال هستند، گفت: هیدرودینامیک مهندسی دریا، مدیریت سواحل و بنادر، مهندسی سواحل و بنادر، مهندسی فراساحل و خطوط لوله، محیط زیست و امنیت دریایی از محورهای دهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی است. کبریایی با بیان اینکه «توسعه پایدار سواحل، بنادر و سازه‌های

یکی از مهم‌ترین و قدیمی‌ترین رویدادهای علمی ایران و منطقه با گردهمایی مهندسان، طراحان، دانشمندان و محققان از سراسر جهان آبان/ آذر امسال در تهران برگزار می‌شود.

در این همایش دوسالانه که دهمین گردهمایی آن موسوم به همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS 2012) در هتل المپیک برگزار می‌شود، طی سه روز در زمینه‌های تکنولوژیک، علمی، مدیریت، برنامه‌ریزی و مسایل مربوط به سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی بحث و تبادل نظر شده و آخرین دستاوردها، تجربیات و نوآوری‌های علمی و اجرایی معرفی می‌شود.

به گزارش بندر و دریا، نخستین دوره این همایش با نام «کنفرانس بین‌المللی بندرسازی و سازه‌های دریایی» در خرداد ماه سال ۱۳۶۹ در دانشگاه تهران و نهمین همایش بین‌المللی دوسالانه سواحل بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS 2010) در آذرماه ۱۳۸۹ در محل هتل المپیک تهران برگزار شده است.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر در فاصله ۷۰ روز تا برگزاری دهمین همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی با تاکید بر اینکه سرمایه‌گذاری در دریا اهمیت خاصی دارد و ۹۵ درصد تبادلات تجاری کالا در دنیا توسط دریا انجام می‌گیرد، بنادر را حلقه واسطه این تجارت جهانی خواند و سواحل را سرمایه ملی دانست.



از بومی شدن دانش مهندسی سواحل تا صدور خدمات
فنی و مهندسی

خود ا تکایی ایران در ساخت بنادر و مدیریت بهینه از سواحل



محمد رضا الهیار

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی

حفاظت از محیط زیست و مدیریت سواحل و بنادر کشور رکن اصلی توسعه پایدار است که از دهه های پیشین در کشورهای توسعه یافته مطرح بوده و در سال های اخیر نیز مورد توجه برنامه ریزان کشورهای در حال توسعه قرار گرفته است. این توجه روزافزون از تجربه بشر در قرن گذشته نشأت گرفته و حدود ۳ دهه است که به نواحی ساحلی نیز گسترش یافته است. پیشرفت سریع صنعت، بهره برداری گسترده از معادن، مخازن و منابع طبیعی، ایجاد مناطق و قطب های صنعتی، گسترش شهرنشینی، توسعه کشاورزی مدرن، توسعه سکونتگاه های انسانی، فعالیت های گردشگری در ساحل و دریا، اکتشاف، استخراج و انتقال ذخایر فسیلی زیر بستر دریا و تجارت دریایی پیامدهای محیط زیستی آشکار و گاه جبران ناپذیری را بر محیط زیست ساحلی بر جا گذاشته است که بعضا شاید همسو با محیط زیست نیز بوده اند. از سوی دیگر مراقبت از محیط زیست منطقه ساحلی ناگزیر از تدوین طرح مدیریت محیط زیستی این مناطق است، لذا برای دستیابی به توسعه همه جانبه در مناطق ساحلی، طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور به عنوان یکی از مطالعات کلیدی این طرح پیش بینی و آغاز شده است تا نتیجه آن منجر به مرتفع شدن برخی مشکلات فعالان اقتصادی گردشگری و تلاشگران عرصه صنعت که در راستای توسعه پروژه های عظیم گام برمی دارند، شود.

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گو با خبرنگار ما درباره فعالیت این سازمان برای بهره گیری از آخرین دانش روز دنیا به منظور مدیریت بهینه از سواحل و استفاده از دستاوردهای مهندسی ویژه در جهان گفت: از آنجایی که مهندسی و مدیریت سواحل و بنادر دارای اهمیت خاص است، بنابراین باید به هر نحو ممکن از علوم و تجربه مدیریتی کشورهای پیشرو استفاده لازم شود. محمد رضا الهیار با اشاره به اینکه کشورهای عضو (۳۸ کشور) انجمن بین المللی زیرساخت های حمل و نقل دریایی خواهان الحاق ایران به این انجمن بین المللی هستند، افزود: این انجمن تاکید دارد در زمینه های مختلف از توان تخصصی ایران در زمینه های مختلف با توجه به دارا بودن پتانسیل های موجود و برخورداری از دانش و مطالعات ویژه توانمندی های خود را در جهان به عرصه ظهور برساند؛ چراکه ایران جزو کشورهای پیشروی است که می تواند در این انجمن تاثیر گذار شود.

وی اظهار داشت: ایران پروژه های زیادی در سازمان بنادر و دریانوردی در دست اقدام داشته و دارد و برای نخستین بار در سطح منطقه و کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای خزر طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی به طول ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر را در ۳ فاز انجام داده و به نتایج قابل توجهی در این زمینه دست یافته است.

وی با بیان اینکه یک طرح از طرح های سازمان بنادر و مدیریت سواحل و بنادر کشور چندوجهی

دریایی «شعار دهمین همایش است، افزود: ۷۶۰ خلاصه مقاله برای این همایش دریافت شده که ۲۶۷ خلاصه مقاله آن انتخاب شده است.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به رشد ۷۰ درصدی دریافت خلاصه مقالات در این همایش در مقایسه با همایش دوره نهم (۴۴۰ مقاله) و رشد ۲۸۰ درصدی نسبت به دو دوره قبل گفت: از حیث سخنرانان کلیدی نیز طی سه روز برگزاری همایش ۹ نفر از متخصصان و صاحب نظران برجسته از کشورهای مختلف سخنرانی خواهند کرد.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: انجمن بین المللی زیرساخت های حمل و نقل دریایی، سازمان جهانی دریانوردی، انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاه ها، انجمن بین المللی چراغ های دریایی، کمیسیون بین المللی یونسکو و چند ارگان دیگر حامیان معنوی این همایش هستند.

کبریایی اضافه کرد: مجوز تأسیس انجمن سازه های دریایی اخذ شده است، ضمن آنکه در دهمین همایش چند رونمایی از تولیدات داخلی نیز داریم.

اجرای بزرگ ترین پروژه مطالعات دریایی سواحل در دریای خزر

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی همچنین افزود: این سازمان در راستای وظایف حاکمیتی خود و به عنوان متولی اصلی دریا و سواحل در ادامه طرح گسترده پایش و مطالعات شبیه سازی سواحل کشور که از سال ۱۳۸۴ به صورت مرحله ای در بخش هایی از سواحل جنوب کشور شامل سواحل استان های سیستان و بلوچستان و بوشهر و سواحل استان هرمزگان تعریف و اجرا شده، انجام مطالعات پایش و شبیه سازی سواحل استان های شمالی کشور را به عنوان فاز پنجم این طرح با همکاری مشترک مهندسان مشاور توانمند داخلی و خارجی و یک موسسه تحقیقاتی در دستور کار خود قرار داده است.

مهندس علیرضا کبریایی اظهار داشت: این پروژه که بزرگ ترین پروژه مهندسی سواحل در منطقه دریای خزر محسوب می شود، از لحاظ یکپارچگی و وسعت پروژه در منطقه دریای خزر بی نظیر بوده و شامل اندازه گیری پارامترهای دریایی، شبیه سازی های ریاضی پدیده های هیدرو دینامیکی (موج، جریان، رسوب و...)، آرایه امواج طراحی در مناطق مورد مطالعه تأسیسات ساحلی از دیدگاه مهندسی سواحل و بنادر و بررسی های زیست محیطی است.

ابلاغ آیین نامه کار دریایی ایران؛ به زودی

آیین نامه کارهای دریایی کشور که با توجه به شرایط جغرافیایی ایران تهیه و تدوین شده است، به زودی توسط معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری ابلاغ می شود.

کبریایی با اعلام این خبر اضافه کرد: این آیین نامه که توسط کمیته علمی همایش ICOPMAS تهیه شده، ویرایش دوم آیین نامه طراحی بنادر و سازه های دریایی ایران است. ■



خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

ترخیص کالا و

حل اختلافات گمرکی

حمل و نقل بین المللی

و چند وجهی

ترانزیت داخلی و خارجی

خدمات بیمه

بیمه های باربری،

اشخاص و مسافرتی

Customs Clearans

International Transport

Insurance Policy

آدرس: خیابان میرای شیرازی

پلاک ۱۵۷، طبقه سوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۴۰۸۹۶

info@iranlogistics.com

www.iranlogistics.com

است که با ساخت سازه‌ها و تعیین حریم‌های قانونی سواحل لحاظ شده است، گفت: نتایج قابل توجهی در این طرح به دست آمده که در این راستا قرار است از توانمندی‌های ایران در این بخش بهره‌گیری لازم به عمل آید.

الهیاریار گفت: سازمان بنادر از سال ۸۰ مطالعات خود را در راستای مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور شروع کرده تا صدور هرگونه مجوز ساخت‌وساز در سواحل دریاها آنگونه که قانونگذار تعریف کرده است، از سوی این سازمان به فعالان عرصه ساخت و ساز، اسکله‌ها یا پروژه‌های صنعتی و ... ارایه شود. وی در ادامه افزود: در سال ۸۴ طرح پایش و شبیه‌سازی سواحل کشور نیز به عنوان بزرگ‌ترین پروژه‌های سواحل و بنادر از لحاظ گستردگی منطقه تحت پوشش مورد مطالعه ویژه در منطقه در مراحل مختلف اکنون منحصربه‌فرد است، فاز اول این طرح مدیریتی با اصول خاص علمی که برگرفته از مطالعات خاص علمی است، در خلیج چابهار و منطقه دریای عمان بود و همچنین در فاز دوم شرق استان بوشهر و در فاز سوم انجام همه امور در محدوده‌های خلیج بوشهر و شمال استان نمود عملی به خود گرفت. در فاز چهارم نیز کل سواحل هرمزگان مورد طرح پایش سواحل قرار گرفت. این در حالی است که در فاز پنجم نیز در دریای خزر با بهره‌گیری از دانش ایرانی مطالعات و پروژه‌های خاصی در دست اقدام است، در این مطالعات طی یک سال همه پارامترهای دریایی نظیر موج، جریان جزر و مد و رسوب، ثبت و اندازه‌گیری می‌شود و در ایستگاه‌ها همزمان مورد بررسی قرار گرفته تا نتایج آن در دسترس پژوهشگران، دانشگاهیان و مهندسان مشاور متقاضی قرار گیرد.

وی گفت: بحث استخراج پارامترهای طراحی ویژه در عرصه مدیریت سواحل و بنادر کشور در عرصه رسوب‌گیری به صورت مطالعاتی انجام شده تا اطلاعات و راهکارهای اصولی در اختیار متقاضیان ساخت و ساز ساحلی قرار داده شود و ساخت و سازها ایمن تر و اقتصادی‌تر صورت گیرد. الهیاریار افزود: تکنسین‌ها و مهندسان داخلی اکنون دانش فنی کاملی را در بخش مهندسی و مدیریت سواحل دارند و این دانش اکنون در کشور بومی شده است، تا جایی که صدور خدمات فنی و مهندسی در این حوزه و انتقال تکنولوژی صورت می‌گیرد.

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان خود اظهار داشت: طبق قانون بخش خصوصی یا هر فعال اقتصادی اگر اقدام به ساخت یک سازه یا پروژه کند، چون طبق قانون، سازمان بنادر متولی آن است، بنابراین باید راهکارها و راه‌حلهایی اصولی و علمی را از سازمان بگیرد تا در جریان ساخت‌وسازها از هدررفت سرمایه و هزینه بالای آنها جلوگیری شود، چرا که صدور مجوزها از طریق سازمان به آنها داده می‌شود.

الهیاریار همچنین گفت: در مطالعات انجام شده نتیجه این بوده که هر سازه‌ای که در دریا و ساحل باشد، چه نفتی، چه نیروگاهی و... همچنین اسکله یا رستوران و هر چیز دیگر که در کنار ساحل ساخته می‌شود، باید به استناد قانون مجوز از سازمان بنادر دریانوردی داشته باشد تا از دیدگاه تخصصی مشکلات آنها مورد بررسی قرار گیرد و پس از تایید مطالعات به آنها مجوز داده شود، البته کارشناسان هر چند وقت یک بار بازدید از سواحل و بنادر کشور زوایای فعالیت فعالان اقتصادی کار را از نزدیک می‌بینند (همه بنادر شیلاتی، صیادی، پروژه‌های صنعتی، نیروگاهی نفتی و...) چرا که هر کدام الزامات خود را می‌طلبند که طرح مدیریت کلان سواحل را بدانند تا به آنها مجوز فعالیت داده شود. الهیاریار گفت: اکنون چون دانش مهندسی سواحل دانش جوانی است و به دنبال توسعه آن هستیم، الحاق جمهوری اسلامی ایران به انجمن جهانی پذیرفته شده و ایران از تکنسین‌های خبره‌ای برخوردار است که می‌تواند عضو انجمن دریایی جهان شود، چرا که حضور متخصصان داخلی در عرصه بین‌المللی تاثیرگذار بوده است. در بحث جمع‌آوری اطلاعات و مهندسی سواحل و مدیریت سواحل ایران بر اساس مطالعات انجام شده در منطقه پیشرو است.

وی در ادامه به برگزاری دهمین همایش بین‌المللی سواحل و بنادر سازه‌های دریایی امسال با محوریت توسعه پایدار سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی که قرار است ۲۹ آبان لغایت اول آذر در هتل المپیک تهران برگزار شود، اشاره کرد و افزود: در این نمایشگاه جانبی دستاوردهای مهندسان، متخصصان و پیمانکاران ایرانی به معرض دید عموم در خواهد آمد. وی ادامه داد: یکی از خصوصیات همایش امسال، تنوع در حضور شرکت‌کنندگان است، طوری که بسیاری از متخصصان، مهندسان مشاور، دانشجویان، اساتید دانشگاه، پیمانکاران و کارفرمایان داخلی و خارجی در این همایش حضور خواهند یافت.

الهیاریار خاطرنشان کرد: این همایش فرصت مناسبی خواهد بود تا شرکت‌های فعال ایرانی در حوزه پیمانکاری ارتباطات خود را در سطح منطقه و جهان تقویت کنند و سطح علمی کشور در حوزه مهندسی بنادر و دریانوردی بیش از پیش ارتقا یابد. ■

مروری بر شعارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی «تبیین اولویت‌ها و الزامات اساسی»



بهزاد الصفی - کارشناس ارشد حمل‌ونقل و مدیریت دریایی
دانش آموخته دانشگاه دریایی آنتورپ بلژیک

سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ تأسیس شد که عمده‌ترین اهداف آن عبارتند از ایمنی دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی، رشد حمل‌ونقل دریایی کالاهای امنیت دریانوردی. در این سازمان تاکنون ۱۷۰ کشور عضو شده‌اند و بیش از ۴۰ کنوانسیون و پروتکل به تصویب رسیده که بسیاری از آنها در حال اجرا است. در سال ۱۹۷۸ این سازمان برای نخستین بار مناسبتی تحت عنوان روز جهانی دریانوردی (world maritime day) را اعلام و شعاری را جهت جلب توجه جهانیان تبیین کرد. هر ساله در اواخر سپتامبر (اوایل مهرماه) این روز در جهان گرامی داشته شده و شعار این سازمان به اطلاع جامعه دریایی و بندری می‌رسد که در زیر مروری بر آنها طی ۲۳ سال اخیر می‌اندازیم:

Year 1990: Cleaner Ocean, the role of IMO in the 1990's

سال ۱۹۹۰: اقیانوس‌های تمیزتر؛ نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در دهه ۹۰

Year 1991: Quality in shipping, IMO's role and problems of implementation

سال ۱۹۹۱: ارتقای کیفیت کشتیرانی؛ نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی و مشکلات در اجرا

Year 1992: Promote safe, environmental, efficient & sustainable shipping through cooperation

سال ۱۹۹۲: ارتقای ایمنی؛ محیط زیست؛ کارایی و دریانوردی پایدار از طریق همکاری

Year 1993: Implementation of IMO standards, the key to success

سال ۱۹۹۳: اجرای عملی استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی؛ کلید موفقیت

Year 1994: Better standards, training and certification, IMO's response to human error

سال ۱۹۹۴: واکنش سازمان بین‌المللی دریانوردی به خطاهای انسانی؛ استانداردهای بهتر در آموزش و صدور گواهینامه‌های دریانوردی



Year 2008: IMO, 60 years in the service of shipping

سال ۲۰۰۸: سازمان بین‌المللی دریانوردی؛ ۶۰ سال در خدمت کشتیرانی جهان

Year 2009: Climate change, a challenge for IMO too

سال ۲۰۰۹: تغییرات آب و هوایی؛ چالش برای سازمان بین‌المللی دریایی

Year 2010: Year of seafarers

سال ۲۰۱۰: سال دریانوردان

Year 2011: Piracy: IMO orchestrating the response

سال ۲۰۱۱: دزدی دریایی؛ نیازمندی هماهنگی در واکنش‌ها

Year 2012: 100 years after

سال ۲۰۱۲: ۱۰۰ سال بعد از تایتانیک

Year 2013: Sustainable Development

سال ۲۰۱۳: توسعه پایدار

عمده‌ترین کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی که اجرای آنها در شعارهای مذکور مورد تاکید قرار گرفته است:

SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها
FAL	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic کنوانسیون تسهیل بین‌المللی ترافیک دریایی
CSC	International Convention for Safe Containers کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن
INTRVATION	International Convention Relating to Intervention on the High seas in case of oil pollution casualties کنوانسیون مداخله در آب‌های آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی
SAR	International Convention on Maritime Search and Rescue کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی
COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collision at sea کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا
OPRC	International Convention on oil pollution Preparedness , Response and Co – Operation کنوانسیون بین‌المللی آمادگی؛ مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی
STCW	International Convention on Standards of Training , Certification and watchkeeping for Seafarers کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش؛ صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان
Load Line	کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها
Tonnage Measurement	کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها

Year 1995: IMO's achievement and challenges

سال ۱۹۹۵: موفقیت‌ها و چالش‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی

Year 1996: IMO seeking excellence through cooperation

سال ۱۹۹۶: سازمان بین‌المللی دریانوردی به دنبال رشد و تعالی از طریق همکاری با سایرین

Year 1997: Optimum maritime safety, demands a focus on people

سال ۱۹۹۷: بهینه‌سازی ایمنی دریانوردی؛ نیازمند تمرکز بر دریانوردان

Year 1998: IMO's 50th anniversary, shipping and the ocean

سال ۱۹۹۸: پنجاهمین سالگرد تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی؛ حمل‌ونقل دریایی و اقیانوس‌ها

Year 1999: IMO and the new millennium

سال ۱۹۹۹: سازمان بین‌المللی دریانوردی و هزاره جدید

Year 2000: Building maritime partnership

سال ۲۰۰۰: فراهم آوردن مشارکت دریایی

Year 2001: Globalization and the role of seafarers

سال ۲۰۰۱: جهانی شدن اقتصاد و نقش دریانوردان

Year 2002: Safer shipping demands a safety culture

سال ۲۰۰۲: کشتیرانی ایمن‌تر؛ فرهنگ ایمنی را می‌طلبد

Year 2003: Committed people working for safe and clean seas

سال ۲۰۰۳: فعالیت افراد متعهد در جهت دریاهای پاک و ایمن

Year 2004: Focus on maritime security

سال ۲۰۰۴: تمرکز بر امنیت دریایی

Year 2005: International shipping, carrier of world trade

سال ۲۰۰۵: کشتیرانی بین‌المللی؛ حمل‌کننده تجارت جهانی

Year 2006: Safe, secure and efficient shipping on clean oceans

سال ۲۰۰۶: کشتیرانی ایمن؛ مطمئن و کارا در دریاهای پاک

Year 2007: IMO's response to current environmental challenges

سال ۲۰۰۷: واکنش سازمان بین‌المللی دریانوردی در قبال چالش‌های زیست محیطی جاری

۴- موارد قابل ذکر در مورد شعارهای IMO:

۱- در خصوص نقش حمل و نقل دریایی در جهان:

میزان تجارت دریایی جهان طی ۳۰ سال (۱۹۷۰ تا ۲۰۱۰) بیش از ۳ برابر شده که از دلایل آن موافقتنامه‌های تجاری - اقتصادی چندجانبه بین کشورها و به وجود آمدن سازمان‌هایی نظیر ECO, ASEAN, ESCAP, UNCTAD, OECD, Gv - (WTO) بر رونق اقتصادی جهان با اعمال قوانین رفع محدودیت‌های تعرفه‌ای و کاهش موانع گمرکی - رشد صنعت حمل و نقل دریایی و بندری و اثرگذاری سازمان بین‌المللی دریانوردی - تغییر الگوی تولید و تجارت - رشد فن‌آوری و غیره است. در سال ۲۰۱۰ به میزان ۸ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تن کالا توسط صنعت حمل و نقل دریایی جهان جابه‌جا شد. در سال مذکور میزان حمل و نقل کانتینری جهان ۵۳۱ میلیون TEU اعلام شد.

۲- در خصوص چالش زیست محیطی دریایی:

در حال حاضر سالیانه در حدود ۱ میلیارد تن گاز کربنیک از موتور کشتی‌ها ساطع می‌شود. سهم کشتی‌ها در آلودگی محیط زیستی دنیا برابر است با: تولید ۲/۷ درصد گاز کربنیک جهان؛ ۱۰ درصد اکسید سولفور جهان و ۳۰ درصد اکسید نیتروژن جهان. کنوانسیون MARPOL در ضمیمه شماره ۶ تحت عنوان «قوانین مربوط به جلوگیری از آلودگی هوا توسط کشتی‌ها» (Regulations for the ship prevention of air pollution from ships) کشتیرانی‌ها را ملزم به استفاده از سوخت‌های با کیفیت بالاتر و با اکسید سولفور و اکسید نیتروژن کمتر نموده و از سال ۲۰۱۵ در منطقه (Emission Control Area) که شامل دریای بالتیک؛ دریای شمال، آمریکا و کانادا می‌باشد، لازم‌الاجرا می‌شود. این کنوانسیون در سال ۲۰۲۵ در کل جهان اجرایی می‌شود. این مورد به آن مفهوم است که هزینه سوخت کشتی‌ها که در حال حاضر ۶۰ درصد هزینه جاری کشتی است، افزایش می‌یابد. به‌طور کلی سازمان بین‌المللی دریانوردی در زمینه‌های مختلف عملیاتی، فنی، قانونی سعی در کاهش گازهای گلخانه‌ای (GHG: Greenhouse Gas) ناشی از فعالیت کشتی‌ها دارد و در این راستا کنوانسیون‌های متعددی را نیز به تصویب رسانده است، هر چند که برخی از کارشناسان تنها راه سریع و کارا جهت تقابل با این چالش را کاهش سرعت دریانوردی کشتی‌ها اعلام کرده‌اند، زیرا سرعت کمتر برابر است با مصرف انرژی کمتر و متعاقباً آلودگی زیست محیطی کمتر. پس از حادثه کشتی Exxon Valdez که منجر به انتشار آلودگی وسیعی در سال ۱۹۸۹ شد، مقرراتی مبنی بر دوجداره کردن کشتی‌های نفتی تصویب شد، به نحوی که در سال ۲۰۱۰ بایستی کلیه تانکرهای نفتی دوجداره شده باشند، ولی برخی کارشناسان اعتقاد دارند که این اقدام به معنی استفاده بیشتر از فولاد در بدنه کشتی‌ها و بالطبع سنگین‌تر شدن وزن کشتی می‌شود که جهت رانش آن نیاز بیشتری به سوخت بوده و در نتیجه آلودگی زیست محیطی بیشتری را به دنبال دارد. استفاده از انرژی خورشید در رانش کشتی‌ها نیز مورد توجه جهانیان قرار گرفته است. اخیراً یک کشتی کوچک که از طریق انرژی خورشید حرکت می‌کند، در یک اقدام نمایشی دور دنیا را طی کرد تا توجه بیشتر جامعه جهانی را به این انرژی در رانش شناورها جلب نماید. تمرکز به سوی استفاده از انرژی گاز در رانش کشتی‌ها نیز ادامه دارد، به نحوی که در سال ۲۰۱۰ دو شرکت اروپایی کشتی کانتینری ۸۷۰۰ TEU را که انرژی گاز مصرف می‌کنند، به جامعه معرفی کردند که ۳۰ درصد کمتر گاز کربنیک تولید می‌کند.

۳- در خصوص اهمیت کار دریانوردان:

در حال حاضر بیش از یک میلیون و ۵۰۰ هزار دریانورد بر روی ۱۰۴ هزار فروند کشتی مشغول به فعالیت هستند، ولی با این حال دنیا با کمبود ۳۰ هزار دریانورد خبره مواجه است. طی سالیان اخیر اقدامات زیادی در جهان جهت ارتقای سطح علمی و مهارت‌های عملی دریانوردان انجام شده است. کنوانسیون STCW (مانبیل ۲۰۱۰) نیز الزامات دقیق‌تری برای آموزش و صدور گواهینامه‌های دریانوردان تبیین کرده است.

۴- در خصوص چالش دزدی دریایی:

دزدی دریایی به‌عنوان عمده‌ترین چالش مسایل امنیتی حمل و نقل دریایی دنیا محسوب می‌شود. صرفاً در ۵ ماهه اول سال ۲۰۱۱ تعداد ۲۱۱ مورد حمله به کشتی در جهان گزارش شده که در ۲۴ مورد آن کشتی سرقت شده که اغلب آنها در آب‌های سومالی و خلیج عدن به‌وقوع پیوسته، به نحوی که ۱۳۹ مورد حمله به کشتی؛ ۲۱ مورد سرقت کشتی؛ اسیر شدن ۳۲۶ دریانورد و کشته شدن ۷ نفر را به دنبال داشته است. بر اساس گزارش مرکز مبارزه با دزدی دریایی (International Maritime Bureau's Piracy Center) در حال حاضر ۲۶ فروند کشتی با ۵۲۲ نفر دریانورد اسیر دزدان دریایی سومالی هستند. در سال ۲۰۱۰ برای چهارمین سال متوالی است که آمار دزدی دریایی روبه رشد است. بر اساس گزارش IMO در سال ۲۰۱۰ تعداد ۴۸۹ مورد حمله به کشتی‌ها در دنیا اتفاق افتاده که نسبت به سال ۲۰۰۹ تعداد ۸۳ مورد (۲۰ درصد) بیشتر بوده است. در بین سال‌های ۱۹۸۴ تا ۲۰۱۰ تعداد ۵۷۱۶ مورد حمله به کشتی‌ها گزارش شده است. در این راستا جامعه جهانی اقدامات بسیاری انجام داده که به کارگیری افراد مسلح بر روی کشتی (از ماه می سال ۲۰۱۱ این قانون در کمیته ایمنی IMO تصویب شد، اما این سازمان قبلاً با این اقدام مخالفت می‌ورزید)؛ اعزام ناوگان نیروی دریایی چند کشور و اسکورت کشتی‌های تجاری در آن منطقه و نیز قانونی بودن کشتن دزدان دریایی از آن جمله است. نیروی دریایی کشورمان نیز در آن منطقه مستقر بوده و تاکنون ۱۶۰۰ فروند کشتی را اسکورت کرده و موفق به دفع ۱۳۰ مورد حمله آنان شده است. در حال حاضر برخی شرکت‌های کشتیرانی جهان از تردد در مسیر خلیج عدن و آب‌های سومالی پرهیز کرده و در مسیر آسیا - اروپا به عوض تردد از مسیر دایمی دریای سرخ و کانال سوئز، کل قاره آفریقا را دور زده و از دماغه امید نیک واقع در کشور آفریقای جنوبی عبور می‌کنند (Rerouting) که هزینه و مدت حمل دریایی را افزایش داده است. مطالعه موردی انجام شده نشانگر این نکته است که دزدی دریایی سلاله بین ۷ تا ۱۲ میلیارد دلار بر صنعت حمل و نقل دریایی و بندری هزینه وارد ساخته است.

۵- در خصوص امنیت دریانوردی:

بعد از حادثه ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ که در آن تروریست‌ها از هواپیما به عنوان وسیله تروریستی استفاده کردند، این تفکر به‌وجود آمد که احتمال دارد در آینده تروریست‌ها از کشتی نیز به‌عنوان وسیله تروریستی استفاده کنند، لذا در سازمان بین‌المللی دریانوردی آیین‌نامه‌ای تحت عنوان ISPS code در کنوانسیون سولاس (SOLAS) تدوین شد که مقررات و الزامات خاصی را برای تردد کشتی‌ها در بنادر لازم‌الاجرا کرد. اجرای این کنوانسیون باعث افزایش ضریب امنیتی شد، ولی هزینه گزافی را نیز بر حمل و نقل دریایی و بنادر اعمال کرده است.

۶- در خصوص ایمنی دریانوردی:

بعد از حادثه کشتی تایتانیک در سال ۱۹۱۲ که منجر به کشته شدن ۱۵۰۰ نفر شد، جامعه جهانی اقدامات وسیعی را جهت افزایش ضریب ایمنی دریانوردی انجام داد، ولی جهانیان در اوایل سال ۲۰۱۲ با تعجب فراوان شاهد حادثه کشتی مسافری کاستا کونکوردیا (Costa Concordia) با ۴۳۰۰ مسافر و جان باختن ۳۰ نفر شدند. این حادثه جهانیان را به فکر فرو برد که به‌رغم پیشرفت‌های شگفت‌انگیز در زمینه فن‌آوری، وجود تجهیزات بسیار پیشرفته، قوانین و کنوانسیون‌های متعدد سازمان بین‌المللی دریانوردی، چنین حادثه‌ای چگونه به‌وقوع پیوسته است؟

۷- در خصوص فرهنگ ایمنی در دریانوردی:

حلقه مفقوده در مباحث ایمنی، موضوع فرهنگ ایمنی است. با وجود فن‌آوری‌های پیشرفته، نیروی انسانی متخصص در کشتی‌ها و غیره، بخشی از حوادث مربوط به فقدان فرهنگ ایمنی می‌باشد و شایسته است که جامعه جهانی در خصوص ارتقای سطح فرهنگ ایمنی اقدامات اساسی بیشتری انجام دهد. در این راستا، بر اساس گزارش موسسه بیمه‌ای P & I Club سالیانه به میزان ۷ میلیارد دلار خسارت بر اثر حوادث در صنعت حمل و نقل دریایی جهان به‌وقوع می‌پیوندد که می‌توان با ارتقای فرهنگ ایمنی آن را به میزان چشمگیری کاهش داد.



۲ دستگاه موتور دیزل دریایی نو mtu آلمان

12V 2000 M90

» به فروش می رسد. «



۳۳۹۶۴۷۷۱-۲ (۰۲۱)
۳۳۹۲۶۳۹۳ (۰۲۱)
۰۹۱۲۱۰۲۷۶۷۹



۸- در خصوص لزوم مشارکت دریایی :

این موضوع را در قالب ۴ نمونه واقعی توضیح می دهیم:

(الف) در کنوانسیون های SOLAS - STCW آیتمی تحت عنوان safety minimum manning وجود دارد که مالکان کشتی ها را موظف کرده که از تعداد کافی دریانورد بر روی کشتی استفاده کنند. برخی از مالکان کشتی برای کاهش هزینه ها و صرفه جویی؛ از به کار گماردن تعداد کافی نیروی انسانی در کشتی خودداری می کنند و گاهی شاهد بروز حوادث دریایی به این علت هستیم. به عنوان نمونه، حادثه به گل زدن و غرق کشتی Jambo با ۳۳۰۰ تن کنستانتیره روی در ۲۹ ژوئن سال ۲۰۰۳ که در آب های اسکاتلند اتفاق افتاد، به دلیل مذکور است. این حادثه نگرانی زیادی را در خصوص بروز فاجعه زیست محیطی در آن کشور به وجود آورد. بر اساس گزارش کمیته بررسی حوادث دریایی (MAIB) تعداد ۶۵ حادثه کشتی ها طی سالیان اخیر به علت عدم وجود تعداد کافی نیروی انسانی بر روی کشتی ها بوده است. لذا لزوم مشارکت صاحبان کشتی ها با سازمان های مرتبط دریایی امری مهم تلقی می شود.

(ب) در سال ۲۰۰۲ کشتی نفتکش Prestige در سواحل اسپانیا به علت نشت نفت از بدنه تقاضای پهلوگیری در بندر آن کشور را کرد تا بتواند مشکل ایجاد شده را مرتفع نماید. مسوولان آن بندر نه تنها اجازه پهلوگیری را صادر نکردند، بلکه به علت ترس از آلودگی نفتی دستور دور شدن کشتی را صادر نمودند و بعد از چند روز کشتی در میان دریا به دو نیم شکسته شده و باعث نشت نفت به میزان ۷۷۰۰۰ تن و آلودگی نفتی شدید سواحل فرانسه، ایتالیا و اسپانیا به مدت چند سال شد که خسارت ۱۲ میلیارد دلاری را به وجود آورد و به عنوان یکی از بزرگ ترین حوادث دریایی قرن حاضر لقب گرفت. چنانچه مسوولان آن بندر با آن کشتی مضطر، همکاری و مشارکت می کردند، چنین حادثه بزرگی اتفاق نمی افتاد.

(ج) کنوانسیون مارپل (MARPOL) ریختن زباله توسط کشتی به دریا را ممنوع کرده است. حال چنانچه این قانون توسط کشتی ها رعایت نمی شد، شاهد آلودگی زیاد دریاهای بودیم. از طرف دیگر، چنانچه بنادر نیز از اخذ زباله کشتی ها خودداری می کردند، باز هم شاهد چالش زیست محیطی بودیم. این مثال مشارکت بنادر و کشتیرانی ها با یکدیگر را نشان می دهد.

(د) در حادثه به گل نشستن کشتی MSC Napoli در کانال انگلیس در سال ۲۰۰۷ با ۴۷۳۴ دستگاه کانتینر چنانچه صاحبان کالا و شرکت های پورت اپراتوری در اجرای کنوانسیون CSC مشارکت می کردند و بیش از حد مجاز، کانتینرها را بارگیری نمی کردند و نیز اعلام دقیق وزن کانتینر را سرلوحه فعالیت خود قرار می دادند، آن حادثه بزرگ اتفاق نمی افتاد. در اینجا نیز لزوم مشارکت فعالان عرصه بنادر و دریا قابل مشاهده است.

بنابراین برای دستیابی به اهداف والای سازمان بین المللی دریانوردی لزوم مشارکت همگان اعم از دولتی و خصوصی در دریا و خشکی لازم است. ■

منابع:

۱- وبسایت رسمی سازمان بین المللی دریانوردی به نشانی www.imo.org

۲- کتاب مروری بر گزارش سال ۲۰۱۱ سازمان کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل (آنکتاد) در خصوص صنعت حمل و نقل دریایی و بندری جهان - به شماره شابک ۹۷۸-۹۶۴۷-۲۰۰-۳۲-۵ - نویسنده بهزاد الصفی.



به بهانه سالگرد دفاع مقدس و گرامیداشت یاد و خاطره حماسه‌سازان آن زمان

از دل نخلستان‌های بهمنشیر

عبدالکریم/دیب

وحشت‌زده به گوشه‌ای پناه برد و نشست. آنقدر خسته بود که توان پیش رفتن نداشت. جمعیت همچنان در حرکت بودند و شهر در لرزش پی‌درپی بمباران. غرش سهمگین در گوش‌هایمان سوت می‌کشید و بوی عرق تن جمعیت با بوی رطوبت و بوی گاز و نفت در هم آمیخته بود. هر آنچه دور و برمان بود، به‌هوا پرتاب می‌شد و هر آن احساس می‌کردیم که کشته‌خواهیم شد. سر و صدا و همه‌هراسانک مردم در هرم گرما و رطوبت، سنگین و طاقت‌فرسا شده بود.

زمین داغ و دهان‌ها خشک و کف‌آلود شده بود و انگار از آسمان آتش می‌بارید. باز گفتم کجا می‌روی؟... نمی‌دانم، هر جا بشود، سه روز پیش اهل خانه همه رفتند و من ماندم که مواظب خانه و حیوان‌ها باشم شاید وضعیت بهتر شود و دوباره بیایند، ولی امروز صبح که از خانه بیرون آمدم، بزغاله‌ها از وحشت سر و صدا رفته بودند. چند سرباز هم آمدند و گفتند باید آنجا را ترک کنیم. در لانه مرغ‌ها را باز و گاوها را رها کردم و هر طور بود خود را به اینجا رساندم.

نمی‌دانم چه بر سر خانه و حیوان‌ها بیاید.

در این سه روزه اصلاً استراحت نکرده بود. ظاهرش این را به خوبی نشان می‌داد. می‌گفت: شاید من آخرین نفری بودم که دهکده را ترک کردم. دیگر کسی نمانده بود.

رنگ بر چهره نداشت و به سختی نفس می‌کشید، بدنش خمیده شده بود، انگار سروکله‌اش به جلو سنگینی می‌کرد. کمکش کردیم که بلند شود و بتواند همراه ما تا آن طرف پل بهمنشیر بیاید، چند قدمی آن‌طرف‌تر دوباره نشست و با سر و دست تشکر کرد. بریده بریده و بغض‌آلود گفت: کجا بیایم؟ جایی را ندارم، کسی را نمی‌شناسم.

دیگر تحرک جسمی و تمرکز فکری نداشت. هوا رو به تاریکی بود و واپسین روشنایی روز می‌رفت که در افق ناپدید شود. جمعیت سراسیمه و فرصت کم. من هم با موج جمعیت در حرکت بودم و نگاه مایوسانه پیرزن جمعیت را بدرقه می‌کردم، در حالی که مدام حرف‌هایش را تکرار می‌کرد و صدایش در فضای وهم‌آلود گم می‌شد. ■

همه ساله شهر یورماه که می‌شد در آبادان جنب‌وجوش خاصی پدید می‌آمد، مانند برگشت خانواده‌هایی که به مرخصی تابستانی رفته بودند و باز شدن مدارس و رونق کار فروشگاه‌های کتابفروشی و لوازم‌التحریر فروشی و خریدهای مخصوص خانواده‌ها در این موقع از سال و از همه مهم‌تر تغییر درجه حرارت و خنک‌تر شدن هوا. اما در اوایل شهر یورماه ۵۹ اتفاق بخصوصی افتاد که وضعیت را به‌طور کلی دگرگون کرد؛ یعنی شب‌ها ضدهوایی‌های آبادان به‌طور غیرمنتظره‌ای به‌کار می‌افتاد و پس از چند دقیقه خاموش می‌شد و وضعیت به روال عادی برمی‌گشت. مردم نیز به کار خود مشغول بودند و کسی هم این وضعیت را جدی نمی‌گرفت.

چند روزی بیشتر طول نکشید که عملاً حملات وحشیانه دشمن بعضی از غرب و جنوب غربی کشور به‌شدت و وسعت هر چه تمام‌تر شروع شد، به طوری که در طول شبانه‌روز چندین بار صدای ضدهوایی‌ها با بمباران دشمن همراه بود و خمپاره و خمسه‌خمسه شهر را به زیر آتش گرفته، گرد و غبار و دود و آتش پالایشگاه آبادان را در خود فرو می‌برد و شعله‌های گاز و نفت که از دهانه (بویلرهای بلند) پالایشگاه بیرون می‌آمد، در گرد و غبار و دود سیاه و آتش گم می‌شد.

مردم شهر غافلگیر از هر عکس‌العملی مضطرب و نگران تنها می‌توانستند پیاده و یا با هر وسیله ممکن سریعاً خود و خانواده را از مهلکه دور کنند. حق تقدم با زنان و کودکان خردسال است. با این حال خیابان‌ها یکطرفه شده و پمپ‌بنزین‌ها شلوغ و پل‌های خروجی شهر با تراکم جمعیت روبه‌رو بود.

پیرزنی لاغر و خمیده با چادر و روسری سیاه و خاک‌آلود در بین جمعیت می‌نشست و برمی‌خاست و با لهجه نیم‌عربی نیم‌فارسی بلندبلند حرف می‌زد. صدایش به‌ناله می‌ماند که در همه‌جمعیت موج و کشدار شنیده می‌شد.

پایش برهنه است و گوشه چادرش به زمین کشیده می‌شود. به او نزدیک شده و از او پرسیدم از کجا می‌آیی؟ او دچار توهم شده بود، غمزده و ناشکیبا، نگاه نافذ خود را به چهره‌ام دوخته و می‌گفت از همین نزدیکی‌ها، از دهکده‌ای در میان نخلستان‌های بهمنشیر. جایی که شاید سال‌ها با آرامش در آنجا زندگی کرده بود.



خرمشهر؛ شهری در آسمان



✎ **راوی: عباس حربی، راوی دوران جنگ**
گزارشگر: محمد مهدی سرخابی

صورت گرفت، چراکه خرمشهر تا پس از انقلاب اسلامی بزرگ‌ترین منطقه تجاری بوده و نقطه ثقل اقتصادی منطقه خلیج فارس محسوب می‌شده است. در تاریخ ۸ مهر ۵۹ بود که دشمن پشت درب فعلیه بندر صفاآرایی کرد. بچه‌های ما در مجموع دو گروه ۱۵ نفره بودند تقریباً در ۱۵ متری درب فعلیه نگهداری می‌دادند که اگر عراقی‌ها آمدند سریعاً به نیروهای عقبه اطلاع بدهند که در همان زمان نیروهای ما متوجه نیروهای کماندوی عراقی شدند که قصد داشتند ۳ روزه خرمشهر را فتح کنند. روز ۹ مهر عراقی‌ها به دروازه شهر رسیدند. نیروهای ما به چند دلیل اصلاً حاضر نبودند به راحتی جا خالی کنند و منطقه را به عراقی‌ها بسپارند؛ ۱- به خاطر تجاری بودن بندر و رفاه نسبی مردم، ۲- نیروهای رزمنده از نیروهای مذهبی و معتقد بودند. در آن زمان خرمشهر حدود ۴۰۰ حسینیه، تکیه و مسجد داشت و اکثر علمای شیعه که عازم قم و مشهد و یا بالعکس بودند، از مسیر شلمچه و از این شهر می‌گذشتند و در این شهر اتراق می‌کردند، به همین علت به این شهر لقب «جف ثانی» دادند، ۳- خرمشهر شهر توریستی و پیشرفته و مدرنی بود که باعث شده بود چشم دشمن به دنبال این بندر باشد و هدف اصلی آنها این بود که وارد اسکله‌های بندر شده و آنجا را تصرف کنند تا از نظر اقتصادی ایران را به رکود برسانند. گروه مقاومت ما متشکل از بچه‌های ژاندارمری، سپاه، گاردی‌های بندر و بچه‌های بسیجی بودند. سلاح سنگین ما آرپی جی بود و در مقابل هم نیروهای دشمن کار کشته و آموزش دیده و نسبت به ما دارای امکانات فراوان بودند، ولی با وجود تمام این تفاوت‌ها توانستیم در برابر آتش آنها مقاومت کنیم.

«خرمشهر، شقایق خونرنگی است که داغ جنگ بر سینه دارد؛ داغ شهادت، عجب از این عقل واژگونه که ما را در جست‌وجوی شهدا به قبرستان‌ها می‌کشاند. عجب از این چشم‌های کور و گوش‌های کر که شهر آسمانی خرمشهر را نمی‌بینند و زمزمه ارواح جاویدان را نمی‌شنوند. شور زندگی یک بار دیگر مردمان را به خرمشهر کشانده است. شاید آنان درنیابند، اما شهر در پناه شهدا است و این حقیقت را بر لوح محفوظ آب نگاشته‌اند.»

بندر خرمشهر از دیرباز مرکز ثقل اقتصادی و تجاری منطقه بوده و مرتباً مورد طمع بیگانگان قرار داشته و در چندین نوبت به خاطر همین موضوع جنگ‌هایی در آن به وجود آمده است.

حدود ۱۵۰ سال پیش جنگی بین خرمشهر از یک سو و نیروهای عثمانی و انگلیسی مشترکاً در گرفت که بعدها در مذاکره دولت کنونی ایران در دوره محمدشاه قاجار مورد بررسی قرار گرفت و طی مذاکره‌ای توسط امیرکبیر، محمدشاه در مقابل بازپس گرفتن خرمشهر از منطقه هرات چشم‌پوشی کرد.

جنگ دوم با نیروهای بیگانه انگلیسی بود که طی یک درگیری چندساعته خرمشهر را تصرف کردند که باز طی رایزنی و عهدنامه‌ای، در مقابل باز پس گرفتن خرمشهر از بخش سلیمانیه عراق که جزو سرزمین ایران بود چشم‌پوشی کرد و جنگ سوم جنگ تحمیلی بود که در خرمشهر رخ داد. در این جنگ ۸ ساله وقتی هجوم بعثی‌ها به شلمچه آغاز شد، حمله نیروهای بعثی به سوی اسکله‌های بندر خرمشهر که مملو از کالاهای صادراتی بود

خرمشهر شهر توریستی و پیشرفته و مدرنی بود که باعث شده بود چشم دشمن به دنبال این بندر باشد و هدف اصلی آنها این بود که وارد اسکله‌های بندر شده و آنجا را تصرف کنند تا از نظر اقتصادی ایران را به رکود برسانند

بندر در یک درگیری نابرابر به دست عراقی‌ها افتاد و بچه‌های خودی به دلیل کمی تعداد و نیز کمبود تجهیزات متر به متر عقب‌نشینی می‌کردند و چاره‌ای جز این نیز نبود. از طرفی محورهای دیگر عملیاتی از جمله محور شلمچه و محور پلیس راه نیز به کمک نیاز داشتند، چراکه اگر نیروهای دشمن موفق می‌شدند وارد شهر شوند عملاً کل شهر و بندر نیز از دست می‌رفت، در نتیجه بعضی از نیروها جهت کمک به محورهای دیگر اعزام می‌شدند.

نهایتاً عراقی‌ها از محور پادگان دژ و پلیس راه و خانه‌های پیش‌ساخته به شهر نفوذ کردند و به پشت کمربندی خرمشهر رسیدند و به حالت گاز انبری نیروهای خود را در معرض قیچی کردن قرار دادند.

در ۱۷ و ۱۸ مهر درگیری‌ها در اطراف ساختمان گمرک ادامه داشت و پس از ۳ تا ۴ روز مقاومت به سمت خیابان فردوسی عقب‌نشینی کردیم. در همین حال دشمن در اطراف درب سنتاپ مستقر شد و در روز ۱۹، ۲۰ و ۲۱ جهت تصرف کامل بندر، حمله نهایی خود را انجام داد که ما به دلیل باران شدید آتش دشمن، مجبور به عقب‌نشینی به خیابان فردوسی شدیم و بندر پس از ۱۴ روز مقاومت سرسختانه رزمندگان در روز بیست و یکم عملاً سقوط کرد.

یکی از دلایلی که باعث شده بود بعضی‌ها در حمله به بندر اصرار بورزند، وعده فرمانده بعضی‌ها به نیروهایش بود که اگر بندر را فتح کنند، همه کالاها و اجناس موجود در بندر را به عنوان غنائم جنگی به تاراج می‌برند و حتی به افسران هم وعده خودروهای تویوتای موجود در بندر را داده بود. قصد عراقی‌ها این بود که بعد از گرفتن بندر، به سمت گمرک و سپس خیابان فردوسی و بلوار ساحلی امام نفوذ کرده و پل قدیم خرمشهر را که راه ارتباطی بچه‌های آبادان با خرمشهر بود، به دست بیاورند که اگر این امر صورت می‌پذیرفت، عملاً پشتیبانی بچه‌هایی که در حال مقاومت در شهر بودند قطع می‌شد و شهر زودتر سقوط می‌کرد. لذا بچه‌ها با تمام توان سعی کردند و تا روزهای آخر مقاومت محور فردوسی را از دست ندادند. عراقی‌ها که با این مسأله روبه‌رو شدند، به ناچار شهر را دور زدند و از جاده اهواز - خرمشهر و از محور پلیس راه جاده را تصرف کرده و بعد پادگان دژ را تسخیر کردند. بعد از کوی صابون‌سازی به خیابان آرش نفوذ کردند و نیروهای ما را دور زده و خودشان را به نزدیکی‌های پل رساندند که با مقاومت بچه‌ها روبه‌رو شدند و مجبور به عقب‌نشینی شدند.

در روز ۲۹ و ۳۰ مهر و اول آبان عراقی‌ها حمله نهایی را از نو به قصد گرفتن پل خرمشهر آغاز کردند که در نهایت در روز دوم آبان موفق شدند پل را به دست بیاورند و روز چهارم آبان عملاً شهر از دست رفت و سقوط کرد.

در نهایت پس از ۱۹ ماه اسارت، در تاریخ سوم خرداد ۶۱ به لطف الهی در عملیات بیت‌المقدس، حوالی ساعت ۱۰ تا ۱۱ صبح بندر خرمشهر و در ساعت ۱۲ تا ۱۳ یعنی حدود ۳ ساعت پس از بندر، شهر خرمشهر آزاد شد. ■

در زمان حمله عراق به بندر، گردان ۱ و ۲ از تیپ ۳۱ نیروهای مخصوص گارد صدام بودند وارد بندر شده بودند که نیروهای ما با آنها درگیر شدند. آنها ابتدا از طریق آروند روی نیروهای فعلی آتش ریخته و نیروهای دشمن در پناه آتش از محور فعلیه پیشروی کردند. مقاومت تا اسکله‌های بندر و نهر فعلیه ادامه داشت. بچه‌ها در درب فعلیه مشغول نگهبانی بودند که متوجه سایه پشت سرشان که عراقی‌ها بودند شدند. عراقی‌ها بچه‌های ما را به رگبار بستند که مجبور شدیم به اطراف پراکنده شویم.

نیروهای خودی با بی‌سیسم به یکدیگر خبر دادند که عقب‌نشینی کنند. عراقی‌ها از محور درب سنتاپ، که شهید مولودی و تنی چند از نفرات رزمنده در آنجا شهید و مجروح شده بودند، وارد بندر شده بودند؛ یعنی در واقع عراقی‌ها از پشت سر بچه‌های ما وارد بندر شده و راه را برای عقب‌نشینی به روی ما بسته بودند. ما باید برای عقب‌نشینی هم با آنها درگیر می‌شدیم، تا اینکه با درگیری حدود یک تا دو ساعته موفق شدیم عراقی‌ها را از محورشان عقب بنشانیم و به بچه‌های درب سنتاپ ملحق شده، به عراقی‌ها که می‌خواستند وارد بندر شوند حمله کردیم. بقیه بچه‌ها که در محور گمرک بودند متوجه درگیری‌های ما که شدند آنها هم به طرف عراقی‌ها حمله‌ور شدند و توانستیم با کمک آنها عراقی‌ها را به پشت دیوارهای بندر عقب رانده و بندر را از سقوط اصلی در روز نهم نجات دهیم.

در روز دهم عراق فقط بندر را گلوله‌باران کرد و در روز یازدهم و دوازدهم به سوی بندر پیش رفت که نبردی تن به تن در محور فعلیه در گرفت و در اسکله‌ها و انبارهای بندر شهدای زیادی دادیم و در نهایت عراقی‌ها توانستند جای پای در بندر پیدا کنند.

در روز سیزدهم نیز عراقی‌ها به استحکام جای پای خود در بندر پرداختند که مرتباً ساختمان مرکزی بندر مابین نیروهای خودی دشمن دست به دست می‌شد، چراکه با دستیابی به ساختمان بندر، نیروهای آن جبهه بر تمام بندر مشرف بودند و در نهایت در روز چهاردهم و پانزدهم ساختمان





رامین جهانپور

دریا

در ادبیات ایران زمین

از دیرباز «دریا» نقش پررنگی در ادبیات ایران زمین داشته است. از همان سالیان دور که ادبیات به نوعی وارد فرهنگ و زندگی مردم ما شد، شاعران و اندیشمندان ایرانی سعی کردند مقوله دریا را در آثارشان منعکس کنند. هرچند این تأثیر به دلیل نبودن زندگی ماشینی و جاده، نه در ایران بلکه در گستره جهانی در زندگی مردم جریان داشت. از همان دوران بود که دریا پیوندی ناگسستنی با زندگی ایرانیان پیدا کرد. گاهی پرداختن به موضوعات دریایی در آثار اندیشمندان ما جنبه عرفانی، تمثیل و نماد داشته و گاهی هم، رنگ واقعیت به خود گرفته است. از طرفی شاعران و اندیشمندان سبک‌های کلاسیک ما همچون: فردوسی، حافظ، سعدی، مولانا و بسیاری دیگر از شاعران و نویسندگان معاصر ما همچون: نیمایوشیج، مهدی اخوان ثالث، سهراب سپهری، صادق چوبک، احمد محمود و ... هم سعی داشته‌اند در اشعار و قصه‌هایشان اشاراتی واضح به فرهنگ دریا در زندگی‌های دریایی داشته باشند که با مرور آثارشان می‌توان نشانه‌های دریا را مشاهده کرد و در آن تامل داشت.

◀ دریا در ادبیات کهن

فردوسی در کتاب شاهنامه که یکی از ماندگارترین آثار کهن ما محسوب می‌شود، اشارات قابل توجهی به این مقوله داشته است. وی در جای‌جای این اثر تاریخی تصویری از دریا را جلوی چشمان خواننده می‌گذارد:

سپهبد سوی پارس بنهاد روی

همی رفت پر خشم و دل کینه جوی

ز دریا به دریا همی مرد بود

رخ ماه و خورشید پر گرد بود

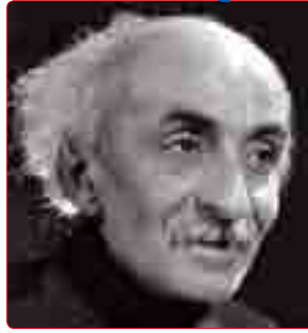
بر کسی پوشیده نیست که حافظ بزرگ در دیوانش از دریا به گونه‌های مختلفی یاد کرده است:

شب تاریک و بیم موج و گردابی چنین هایل

کجا دانند حال ما سبک‌باران ساحل‌ها

مولانا در حکایتی از کتاب «فی‌مافیه» از «نحوی و کشتی‌بان» سخن می‌گوید. در گلستان سعدی ما حکایت‌هایی را می‌خوانیم که دریا نقش محوری در آنها دارد. مثل حکایت «قدر عافیت» که داستان غلامی است که از سفرهای دریایی هراس دارد. در قابوس‌نامه عنصرالمعالی که در سال ۴۷۵ هجری قمری تألیف شده است، با قصه‌های زیبایی دریایی مواجه هستیم که در وصف آداب معاشرت و کسب فضایل اخلاقی انسان‌ها سخن گفته است. همچنین در کتاب «تذکره‌الاولیا» عطار نیشابوری و «بهارستان» جامی، «کشف‌المحجوب» هجویری و «داراب‌نامه» بیغمی با حکایت‌های زیبا و دلنشین دریایی روبه‌رو می‌شویم که حرف‌های زیادی برای گفتن دارند و هنوز هم در محافل ادبی از آنها یاد می‌شود. همچنین بسیاری از علما و فرهیختگان دیگر نیز در قصه‌های کهن سرزمین ما از حوادث دریایی سخن گفته‌اند که ناصر خسرو، رودکی و خاقانی در این میان بیش از شاعران کلاسیک دیگر در آثارشان به این مقوله پرداخته‌اند.





◀ دریا در ادبیات معاصر

در ادبیات معاصر نیز بسیاری از نویسندگان و ادیبان ما از دریا به عنوان یک نماد یاد کرده‌اند. مثلاً نیما یوشیج در کتاب «مانلی» از زندگی یک قایقران سخن می‌گوید که در نیمه‌شب غمگین برای کسب روزی به دریا زده است:

... به کجا خواهم رفت؟

از کجا خواهم جست؟...

از پس این گفتار

با تکان دادن پاروش به دست،

به دل موج روان داد شکست...

سهراب سپهری در یکی از اشعار معروفش نگاهی زیبا و عارفانه به دریا دارد:

در آب‌های جهان قایقی هست و من - مسافر قایق - هزارها سال است

سرود دریانوردهای کهن را

به گوش روزنه‌های فصول می‌خوانم

و نیمه‌شب‌ها، با زورق قدیمی اشراق در آب‌های هدایت

روانه می‌گردند و تا تجلی اعجاب پیش می‌رانند...

قیصر امین پور در شعر «آبی دریا به رنگ آسمان»، اشاره‌ای اجتماعی

به جدایی قطره‌ای آب از رود دارد. او این شعر دریایی‌اش را اینچنین

زمزمه می‌کند:

این من و تو حاصل تفریق ماست

پس تو هم با من بیا تا ما شویم

حاصل جمع تمام قطره‌ها

می‌شود دریا بیا دریا شویم

احمد محمود، نویسنده معاصر در رمان «داستان یک شهر» زندگی ناخداها را به تصویر می‌کشد و صادق چوبک در رمان «تنگسیر» و بسیاری از داستان‌های کوتاهش از زندگی مردم ساحل‌نشین جنوب می‌گوید. همچنین محمدرضا سرشار داستان زیبا و ماندگار «گرداب سکندر» را می‌نویسد که در مورد زندگی یک ملوان نابینا و فداکار است که مورد ظلم اطرافیان قرار گرفته است. پژوهشگران و محققان دیگری هم بوده‌اند که به طور جدی به بیان اتفاقات و موضوعات دریایی پرداخته‌اند و بخش اعظم تحقیقات و چاپ آثارشان را به مقوله دریا و دریانوردی اختصاص داده‌اند.

زنده‌یاد حسین نوربخش یکی از کسانی بود که با ماهنامه بندر و دریا همکاری مداوم داشت. نوربخش علاوه بر اینکه در زمینه اماکن و زندگی‌های دریایی تحقیق می‌کرد، بسیاری از افسانه‌ها و قصه‌های فولکلور دریایی را هم در کتاب‌هایش گردآوری نمود. او نقش مهمی در معرفی آثار دریایی به جامعه ادبی کشور داشت. نوربخش با انتشار آثاری چون «دختر دریا و جوان غواص» و «خلیج فارس و جزایر ایران» و کتاب «دریانوردی در ایران» که به همراه پژوهشگر محترم حمید ودادی به اتمام رساند، نقش موثری در معرفی و اشاعه فرهنگ دریا در ایران ایفا کرد. وی در کتاب «دختر دریا و جوان غواص» یکی از افسانه‌های ماندگار جنوب کشور را که وقایع آن در بندر کنگ و در سواحل خلیج فارس می‌گذرد، با نثری شیوا و خواندنی به انتشار رساند و برای دوستدارانش به یادگار گذاشت. ■

STEVEDORING BUSHEHR, IRAN

BUM BAR LIAN

شرکت تخلیه و بارگیری بوم بار لیان

✓ عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)

✓ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله و کارگو)

مدیران: عباس‌رضا قائم، عبدالرحمن خمیس زاده، سعید رهنایی همراه: ۰۹۱۷۷۷۲۰۵۳۱ - ۰۹۱۷۱۷۲۱۱ - ۰۹۱۷۷۷۴۱۷۷۸

تسهیلی: پوشهر، خیابان طالقانی، روبروی دستگاه عباسعلی، ساختمان فولادی تلکس: ۰۷۷۱ - ۲۵۳۱۸۰۰

به مناسبت هفته دریانوردی، که همزمان با روز جهانی دریانوردی در سراسر جهان، در سازمان بنادر و دریانوردی و بنادر تابع گرامی داشته می‌شود، ماهنامه بندر و دریا از صاحب نظران و نخبگان دریایی کشور درخواست نمود تا به این مناسبت دیدگاه‌های خود را با خوانندگان در میان بگذارند.

روز اول: آموزش، پژوهش، اشتغال

بندر
ماهنامه علمی، تحقیقاتی

برتری قابل توجه ترابری دریایی



✦ وحید چگینی

رئیس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی

ترابری دریایی از دیدگاه اقتصادی و سهولت جابه‌جایی نسبت به سایر روش‌های حمل کالا دارای برتری قابل توجهی است، به گونه‌ای که با استفاده از نیروی یک اسب بخار و در شرایط مساوی، حمل و نقل دریایی نسبت به حمل و نقل هوایی، زمینی و راه آهن، به ترتیب ۵۰۰، ۴۰ و ۵ برابر برتری دارد. به همین دلیل بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل جهان از طریق دریاها و اقیانوس‌ها انجام می‌شود.

سابقه دریانوردی ایرانیان به سه هزار سال قبل برمی‌گردد که این امر نشان‌دهنده توان آنها برای حضور در این عرصه خطیر و پراهمیت است. دریانوردی یکی از مخاطره‌آمیزترین فعالیت‌ها در جهان محسوب می‌شود و نقش بی‌بدیل دریانوردان ایران در چرخه اقتصادی کشور ستودنی است.

به عنوان نماینده وزارت علوم، تحقیقات و فناوری در شورای هماهنگی روسای ارگان‌های دریایی، روز جهانی دریانوردی را به کلیه مسوولان ارگان‌های دریایی، به خصوص مدیران عامل محترم سازمان بندر و دریانوردی و شرکت‌های کشتیرانی فعال در جمهوری اسلامی ایران، فرماندهان محترم نیروی دریایی ارتش و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، مدیران عامل محترم کلیه شرکت‌های سازنده کشتی، همه دریانوردان شریف و شجاع، روسای محترم دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی دریانوردی در سراسر کشور، اعضای محترم هیأت علمی و فرهیختگان این صنعت، کارشناسان پژوهشی و کارکنان محترم کلیه موسسات پژوهشی ذی‌ربط و کارکنان پرتلاش کلیه ارگان‌های دریایی تبریک و تهنیت عرض نموده و موفقیت و سلامتی آنها را از درگاه ایزد منان مسألت می‌نماید. ■

ظرفیت بالای کشور در آموزش، پژوهش و تربیت دریانوردان



✦ امین بهزاد مهر

رئیس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

توجه روزافزون به موضوع استراتژیک، اساسی و بسیار مهم آموزش، پژوهش و اشتغال در خانواده بزرگ دریانوردی و صنایع وابسته نشان‌دهنده ظرفیت و توان بالقوه کشور عزیزمان که حدود دو هزار و ۷۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب کشور است، می‌باشد.

این مهم باعث افزایش فرصت‌های ارزشمند اقتصادی، توسعه و تجهیز و استانداردسازی فضای مرتبط و تربیت نیروهای متخصص می‌شود. نقش برجسته و محوری ایران با داشتن موقعیت ممتاز جغرافیایی که از ارزان‌ترین و ایمن‌ترین راه‌ها به خصوص در حوزه دریاست، بسیار مشهود می‌باشد.

این دانشگاه به عنوان یکی از تخصصی‌ترین و قدیمی‌ترین مراکز آموزشی و پژوهشی دریایی در تربیت نیروی متخصص در سطوح کارشناسی و تحصیلات تکمیلی ناوگان تجاری زیر نظر IMO و منطبق با استاندارد STCW۹۵ دارای آزمایشگاه‌ها و کارگاه‌های تخصصی دریانوردی و اساتید مجرب در خصوص تحقق توسعه همه‌جانبه در راستای وظایفش و نیل به اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و پیروی از منویات مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) در خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران برای دستیابی به آرمان‌های مقدس حضرت امام خمینی (ره) معمار کبیر انقلاب از هیچ کوچک‌ترین فروگذار نمی‌کند.

روز دریانوردی را به تمامی دریادلان و زحمتمکشان واقعی حوزه دریا که یکی از مطرح‌ترین مشاغل دنیا است، تبریک عرض می‌نمایم و توفیق افزون‌تان را از درگاه ایزد منان و خداوند متعال خواستارم. ■

تحقیق و پژوهش زیربنای توسعه صنایع و علوم دریایی



✦ حسین غفوریان

رئیس دانشکده علوم و فنون دریایی
دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال

جایگاه دریا، بندر و کشتی به عنوان یک صنعت عظیم نقش عمده‌ای در تجارت و اقتصاد آینده داشته و کشور ایران اسلامی با در اختیار داشتن حدود سه هزار کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب، دسترسی به آب‌های بین‌المللی و نقاط استراتژیک جهان در قلمرو آبی، ویژگی‌های بسیاری را دارا است. در این راستا صنایع و علوم وابسته به دریا و دریانوردی از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند. از جمله مراکز آموزشی و تحقیقاتی در این زمینه دانشکده علوم و فنون دریایی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال است که در سال ۱۳۶۹ با اهتمام و وجود اساتید برجسته تأسیس شد.

این دانشکده دارای ۴ رشته کارشناسی (بیولوژی دریا، شیلات، محیط زیست و علوم تجربی) و ۷ رشته کارشناسی ارشد (بیولوژی دریا، شیلات، فیزیک دریا، شیمی دریا، محیط زیست دریا، هواشناسی و هیدروگرافی) با گرایش‌های مختلف است. فعالیت‌های علمی و تحقیقاتی آن در زمینه‌های موجودات دریایی ارتباط آنان با ویژگی‌های فیزیکی و شیمیایی آب، تکثیر و پرورش انواع گونه‌های اقتصادی، پدیده‌های فیزیکی نظیر صوت در دریا، برهم کنش جو و دریا مانند توفان‌های دریایی، نیروها و حرکت در دریا نظیر امواج، علوم و فنون شیمی دریا، جداسازی مواد با ارزش، قوانین تشخیص آلودگی‌ها، ساخت نانو جاذب‌ها جهت رفع آلاینده‌ها، سطح تراز دریا، لایروبی و تهیه نقشه‌های دریایی، قوانین حاکم بر حرکات جو و برهم کنش دریا و هوا می‌باشد.

امید است نتایج تحقیقات دانشجویان و اساتید برجسته این دانشکده بتواند گام‌های موثری در جهت ارتقای هر چه بیشتر صنایع و علوم دریایی کشور باشد. ■

استقلال و اقتدار دریایی مرهون متخصصان و دانش آموختگان ایرانی



امیردریادار پیمان جعفری تهرانی - فرمانده
دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)
نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

جمهوری اسلامی ایران قبل از انقلاب اسلامی در بخش تربیت نیروی متخصص دریایی شدیداً وابسته به کشورهای بیگانه بود. لیکن پس از انقلاب شکوهمند اسلامی در سال ۱۳۵۹ مرکز آموزش عالی علوم دریایی نوشهر به عنوان نخستین مرکز آموزش عالی دریایی تأسیس شد که در سال ۱۳۷۲ به مجتمع دانشگاهی و در سال ۱۳۷۸ به دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) ارتقا یافت.

این دانشگاه در راستای اهداف عالیه نظام جهت حراست از مرزهای آبی و منافع ملی کشور، مأموریت دارد تا با برنامه‌ریزی دقیق آموزشی، نیروی انسانی متعهد، مومن، متخصص و مسلط به فن آوری روز دریا را جهت نداجا و سایر سازمان‌های دریایی تربیت نماید. در همین راستا ساختار آموزشی دانشگاه از بخش‌های علمی، پژوهشی، فرهنگی، نظامی و ورزشی تشکیل شده و کلیه آموزش‌ها مطابق با قوانین ارتش جمهوری اسلامی ایران، وزارت علوم و سازمان جهانی دریانوردی اجرا می‌شود.

رشته‌های تحصیلی این دانشگاه عبارتند از: مهندسی عرشه، تفنگداری دریایی، مهندسی دریایی، مهندسی برق و کمیسر دریایی.

این مجموعه علمی با افتخار و اقتدار اعلام می‌نماید که هم‌اینک اعزام مستمر ناوگروه‌ها در آب‌های بین‌المللی، مدار ۱۰ درجه و ... به منظور تأمین امنیت و همچنین تعمیرات اساسی زیردریایی سنگین طارِق، ساخت ناوشکن‌های کلاس جماران، ناوهای کلاس سینا و ... همگی حاصل هدایت، راهبری، دانش، تخصص، تعهد و اخلاص دانش آموختگان همین دانشگاه می‌باشد. ■



امیر حسین جاوید

رئیس دانشکده علوم و فنون دریایی
دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات

ضرورت توجه همه‌جانبه به مباحث دریایی

جایگاه ویژه دریا در زندگی بشر سبب شده تا استفاده از این نعمت الهی توسعه روز افزونی یافته و از اهمیت خاصی برخوردار شود. ضروری است دریا از نظر منابع سرشار و غنی مواد غذایی و معدنی، ترابری، منابع نفت و گاز، مسایل نظامی و امنیتی، ارزش سیاسی، تفریحی و نیز زیست محیطی مورد توجه قرار گیرد. بدیهی است برای هر یک از موارد فوق نیاز به متخصصان متعهد و کارآزموده‌ای است که بتوانند با عنایت و توجه به جایگاه منطقه‌ای و جهانی کشور و نیز مباحثی چون توسعه پایدار به نحو شایسته‌ای استفاده از دریا را امکان‌پذیر کنند. در این راستا جایگاه دانشگاه‌ها جهت آموزش و تربیت این متخصصان و نیز مراکز تحقیقاتی به منظور مطالعه و بررسی مسایل گوناگون و آرایه راهکارهای علمی و عملی جهت رفع مشکلات و موانع، به خوبی آشکار می‌شود.

دانشکده علوم و فنون دریایی واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی با داشتن ۱۰ رشته و گرایش، در مقاطع کارشناسی ارشد و دکترا به عنوان یک مرکز دانشگاهی و تحقیقاتی، مفتخر است روز جهانی دریانوردی را به کلیه هموطنان محترم خصوصاً متخصصان این حوزه تبریک و تهنیت عرض نماید.

امید است در پناه حق و بر اساس رهنمودهای مقام معظم رهبری، این مجموعه بتواند رسالت خود را در این زمینه به انجام برساند. ■

مهندسان مشاور خاک بافت
Khakbaf Consulting Engineers

خدمات طراحی و نظارت:

- خدمات مهندسی شامل مطالعات امکان‌سنجی، فلارک، فلار دو و نظارت بر اجرای پروژه‌های دریایی، مهندسی خاک و پی، مجتمع‌های مسکونی، انباری، تجاری و صنعتی
- Engineering services including Feasibility, Conceptual, Basic and Detailed design studies and supervising on Construction marine projects, Foundation Engineering, Residential buildings, Shopping Malls, Administration complexes and Industrial Structures.

خدمات مدیریت پروژه و مدیریت طرح:

- طراحی و پیاده‌سازی دفتر مدیریت پروژه
- Design & Implementing Project Management Office (PMO)
- پیاده‌سازی مدیریت پروژه سازمانی
- Implementing Enterprise Project Management (EPM)
- خدمات برنامه‌ریزی و کنترل پروژه
- Project Planning & Control Services

اطلاعات: تهران، خیابان خرم‌آباد، پلاک ۱۱
شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸
وبسایت: www.khakbaf.com
Email: info@khakbaf.com



پژوهشکده فناوری و مهندسی دریا

Ocean Engineering and Technology Research Center (OETRC)



معرفی پژوهشکده

پژوهشکده فناوری و مهندسی دریا در راستای توسعه فناوری و مهندسی دریا و اهمیت آن در ارتقای فعالیت‌های دریایی در کشور تشکیل شده است. برخورداری از ۵۸۰۰ کیلومتر سواحل با احتساب جزایر و نیاز به توسعه و ساماندهی آنها و همچنین ضرورت بهره برداری از منابع دریایی در دریای مازندران، خلیج فارس و دریای عمان، ضرورت تحقیق و پژوهش هدفمند در زمینه های هواشناسی و هیدرودینامیک اقیانوسی و سنجش از دور، اقیانوس شناسی ساحلی، مهندسی ساحلی و فراساحلی، مهندسی و فناوری دریا را ایجاب می نماید.

مدل سازی امواج ناشی از باد و پیش بینی و پیش بینی آنها، مطالعه و مدل سازی فرایند انتقال امواج از آب عمیق به آب کم عمق، مطالعه و مدل سازی سونامی، مطالعه در خصوص ترازهای سطح آب دریا و تغییرات آن، بررسی تأثیرهای متقابل امواج، جریان ها و سازه های دریایی، مطالعه و مدل سازی هیدرودینامیک خورها، مطالعه و مدل سازی الگوهای جریان در نواحی ساحلی و دریا، مدیریت و ساماندهی خط ساحلی، بررسی روش های حفاظت از سواحل، مطالعه و مدل سازی فرایند انتقال رسوب در سواحل و بنادر کشور، مهندسی سازه های فراساحلی و مهندسی سازه های شناور، مطالعه و مدل سازی انتقال آلاینده ها و حرکت لکه های نفتی، بررسی خوردگی سازه های دریایی، مطالعه در خصوص فرسایش و ارتعاش خطوط لوله زیر دریا، انجام اندازه گیری پارامترهای امواج و جریان های دریایی، بررسی آیین نامه ها و استانداردهای دریایی، مطالعه در خصوص کاربرد روش های نوین در مهندسی و فناوری دریا از جمله موضوعات تحقیقاتی هستند که در این پژوهشکده مطالعه می گردند.

پژوهشکده فناوری و مهندسی دریا متشکل از سه گروه پژوهشی به شرح زیر است:

- گروه پژوهشی اقیانوس شناسی ساحلی
- گروه پژوهشی فناوری دریا
- گروه پژوهشی داده های اقیانوسی و سنجش از دور



پژوهشکده علوم دریایی

Marine Sciences Research Center



معرفی پژوهشکده

علوم مرتبط با دریاها و اقیانوس‌ها، یا اقیانوس‌شناسی، گرچه بیش از یک سده سابقه دارد، اما به دلیل پیچیدگی دسترسی به بخش‌های مختلف آن هنوز در آغاز راه توسعه است. اقیانوس‌شناسی چیزی بیش از درک چگونگی حرکت کشتی‌ها بر آب است اما انگیزه اصلی شناخت اقیانوس‌ها در طول تاریخ همین بوده است. شناخت پادها اصلی‌ترین زمینه‌ای بود که دریانوردان قدیمی به تحقیق درباره آن پرداختند اما به تدریج برای شناخت بهتر محیط دریا، اختراعات و ابتکارات بسیاری در نوع سنجنده‌ها، پارامترهای اندازه‌گیری و کشتی‌ها صورت گرفته است. امروزه بیش از سه هزار و هفتصد پارامتر در پژوهش‌های اقیانوس‌شناسی از محیط آب، رسوب و اتمسفر اقیانوسی اندازه‌گیری می‌شود و هر روزه نیز بر تعداد آنها افزوده می‌گردد. مدیریت مؤثر دریاها و اقیانوس‌ها مستلزم دانش کافی و درک درست از فرایندهای طبیعی و عملکرد متقابل میان دریا، خشکی و انسان است که به کمک اندازه‌گیری، پایش و مطالعه این محیط به دست می‌آید. مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی در راستای توسعه بیشتر فعالیت‌های دریایی - اقیانوسی در سطح ملی، منطقه‌ای و جهانی در سال ۱۳۷۰ تأسیس گردید. در سال ۱۳۸۹ با تصویب هیأت امنای مؤسسه و موافقت وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، پژوهشکده علوم دریایی با سه گروه پژوهشی علوم زیستی دریا، علوم غیرزیستی دریا و گروه حقوق و مطالعات راهبردی دریا تشکیل شد. پژوهشکده دارای ۱۵ عضو هیأت علمی، ۲۰ کارشناس ارشد و ۴ کارشناس در حوضه‌های علوم زیستی دریا، شیعی دریا، زمین‌شناسی دریا و حقوق و اقتصاد دریا است.



واحد عملیات ناوگان تحقیقاتی

موسسه ملی اقیانوس شناسی در راستای توسعه دانش میدانی دریایی خود و ارتقا در این بخش اولین ناوگان تحقیقاتی خود را توسط متخصصین داخلی در دست ساخت دارد. ناوگان تحقیقاتی موسسه در آینده وظیفه انجام گشت‌های میدانی را در آب‌های سرزمینی و همچنین آب‌های بین‌المللی را عهده‌دار می‌گردد. واحد عملیات ناوگان تحقیقاتی بخشی از سازمان ناوگان تحقیقاتی موسسه است که در پروژه‌ساز فناوری و مهندسی دریا تشکیل شده است.



سازمان موسسه ملی اقیانوس شناسی، تهران، ایران
 آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۴۱، صندوق پستی: ۱۴۱۵۵-۴۷۸۱
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۴۴۴۴۴
 فکس: ۰۲۱-۸۸۴۴۴۴۴۴
 وبسایت: www.mio.ir

واحد پیش‌بینی و هشدار امواج سونامی



نقشه زمین‌لرزه‌شناسی و موقعیت ناحیه قعر و مکران

در میان حوضه‌های آبی پیرامونی کشور، احتمال وقوع سونامی در دریای عمان به علت قرارگیری گسل مکران در این ناحیه بیشتر است. از سوی دیگر، وقوع سونامی غیرلزهای همانند سونامی ناشی از زمین‌لرزه در دریای خزر چندان دور از ذهن نیست. با جمع‌بندی این موارد نیاز به ارزیابی و مدل‌سازی سونامی در دریای عمان و دریای خزر کاملاً ضروری است.

سونامی در دریای عمان

به دلیل مشخص نبودن بزرگی و محل دقیق زلزله احتمالی، گسل مکران به بلوک‌های مستطیلی تقسیم‌بندی می‌گردد که در هر سناریو با توجه به شدت و موقعیت زلزله، یک یا چند عدد از آن‌ها گسسته می‌شود.



بلوک‌های مستطیلی ناحیه مکران

با آغاز مدل‌سازی سونامی در هر سناریو، در ابتدا اغتشاش اولیه به وجود آمده در سطح دریا یا همان موج اولیه سونامی محاسبه می‌شود.



نمایشات اولیه سطح آزاد آب در اثر زلزله احتمالی گسل مکران (مایل بر گز)



موقعیت نقاط استرس در ساحل عمانی امواج سونامی

با تسلسل‌سازی انتشار موج تولید شده، ارتفاع و زمان رسیدن امواج سونامی در نقاط مورد نظر ثبت می‌شود.





مرکز آموزش تخصصهای دریایی شرکت ملی نفتکش در محمودآباد تحت نظارت مستقیم امور آموزش شرکت ملی نفتکش ایران در سال ۱۳۶۲ در زمینه آموزشهای دریایی در دورههای آموزش ملوانی عرشه و موتور و همچنین آموزش دوره های ایمنی، امداد و آتش نشانی کار خود را شروع و اکنون به عنوان یکی از شاخص ترین مراکز آموزشی به تربیت نیروهای متخصص دریایی مشغول می باشد. با توجه به الزامات ۹۵-STCW مبتنی بر استقرار سیستم کیفیت ISO، این مرکز به عنوان یکی از اولین مراکز آموزشی دریایی کشور موفق به اخذ گواهی ۹۰۰۱-ISO از مؤسسه DNV گردید. این مرکز علاوه بر آموزش دوره های کوتاه مدت ۹۵-STCW به آموزش دوره های تکمیلی از جمله دوره های فرماندهی، سرمهندسی، افسر اولی، مهندسی دومی، مهندسی سومی کشتی های اقیانوس پیما (سفرهای نامحدود) اقدام نموده است. ضمناً امید است که با عنایت به توانمندی های موجود از جمله وجود اساتید مجرب و با تجربه، داشتن امکانات و تجهیزات کمک آموزشی و استفاده از کلاسهای مجهز به کامپیوتر، ویدئو پروژکتور، ایک، لورده و... به عنوان یکی از مجهزترین مراکز دریایی کشور در راستای تربیت نیروی کارآمد دریایی گام های مؤثری بردارد.



www.iranhydrography.org



برای آگاهی از مشخصات چارت های دریایی و
نیز پیش بینی جزر و مد در
بندر جنوبی کشور، خلیج فارس و دریای عمان
از وب سایت مدیریت آبنگاری و نقشه برداری
مناطق ساحلی سازمان نقشه برداری کشور
دیدن فرمایید.

● نشانی مدیریت آبنگاری و نقشه برداری مناطق ساحلی سازمان نقشه برداری کشور :
تهران - میدان آزادی - بلوار سعراج - سازمان نقشه برداری کشور - تلفن : ۶۶۰۷۱۱۴۴



قرار رسیدن روز جهانی دریانوردی بر تمامی تلاشگران عرصه دریانوردی کشور فرخنده باد.



روز دوم: شیلات و منابع آبی



صیادان؛ دریادلان زندگی



غلامرضا رازی

معاون وزیر جهاد کشاورزی
و رئیس سازمان شیلات ایران

دریایی باشیم؛ از هم جدا نباشیم



یعقوب دوجی

رئیس اتحادیه سراسری تعاونی‌های صیادی ایران

دریا دیار من و دیار من دریاست. دلی دریایی دارم و بیشتر عمرم را در دریا سپری می‌کنم. دریا زندگی من است من از آرامش و توفان‌های دریا درس‌های بزرگی آموخته‌ام. دریا سرمایه است و هر روز روزی من اول با خدا بعد با دریاست، چون من صیادم و هر روز با دریا درددل‌ها و سختی‌های فراوانی را می‌گویم. من در زمینی خاکی با خدایم و در دریا ناخدایم و در هر دو حالت از خدا ناچدایم. دنیا به من یاد داده است چگونه با سختی‌های روزگار بسازم و معنی امید را به شکل کامل به من آموخته است. دوستان زیادی دارم که به دریا رفتند و برگشتند و در دل دریا آرام گرفتند و هرگز آنها را ندیدم و دریا به من گفت که آنها در توفان به من ملحق شدند و در آرامش درونم آنها را جای داده‌ام، چون آنها را خیلی دوست دارم و می‌خواهم تا ابد در دلم جای داشته باشند. گاهی دریا در اعماق درونش و بستر وجودش و آن زمانی که جز خودش و خودم و خدا کسی وجود ندارد، با زبان بی‌زبانی با ضربه‌های نازنین آب‌هایش به بدنه شناورم می‌گوید که تنهایی خوب نیست و فقط پرازنده خداوند است و شما صیادان در هر حال و همیشه متحد باشید و با تعاون و همفکری و اتحاد کار پیشه کنید و در دلم جای گیرید و در غیر این صورت در دلم جایی ندارید؛ پس دوستان و یاران بیابید دریایی باشیم و از هم جدا نباشیم.

«روز جهانی دریانوردی بر تمام دریادلان و دریاییان مبارک باد» ■

بر کسی پوشیده نیست که از قدیم‌الایام دریانوردی به عنوان حرفه‌ای بسیار مهم در ماهیگیری، تجارت، حمل‌ونقل و نیز تامین امنیت کشورها مطرح بوده و از مشاغل پرخطر و سخت در دنیا محسوب می‌شود که در همین راستا با توجه به شرایط ویژه شناورهای ماهیگیری و صیادی در دریا دارای جایگاه حساس و ارزشمند می‌باشد. سازمان جهانی دریانوردی (IMO) که با اهدافی همچون سازمان‌دهی و بهبود قوانین دریانوردی و ارتقای ایمنی شناورها و حرفه دریایی تاسیس شده، نقش قابل توجهی در این زمینه ایفا کرده است، لذا به همین مناسبت اواخر سپتامبر برابر با اوایل مهرماه در کشورها من جمله کشور عزیزمان ایران اسلامی، روز جهانی دریانوردی گرامی داشته می‌شود.

سازمان شیلات ایران نیز به عنوان عضوی از خانواده بزرگ دریاییان کشور این روز را به کلیه دریادلان در همه بخش‌های دریایی به‌خصوص صیادان دریادل تبریک عرض نموده و امید داریم با همکاری و همدلی این عزیزان در راه توسعه و اعتلای کشور عزیزمان گام برداریم.

فرصت را مغتنم شمرده و در زمینه صید و صیادی یادآوری می‌نماید که ناوگان ماهیگیری کشور با داشتن حدود ۱۲۰۰۰ فروند شناور ماهیگیری در رده‌های مختلف و نیز بیش از ۷۰ بندر ماهیگیری و ده‌ها مکان پهلویی قایق‌های صیادی کوچک نقش بسزایی در تامین پروتئین کشور دارد. این ناوگان به همت همکاران اینجانب در شیلات و سایر نهادهای مرتبط و تلاش غیور مردان دریادل صیاد علاوه بر آب‌های سرزمینی، در نقاط دوردست و آب‌های اقیانوس هند به‌رغم مشکلات فراوان همچنان اقدام به صید می‌کنند، به طوری که بحمدالله در سال ۲۰۱۱ میلادی با بیش از ۱۰۰۰ فروند شناور صیادی در اقیانوس هند مقام سوم صید را مطابق گزارش کمیسیون تن ماهیان اقیانوس هند (IOTC) به نام ایران ثبت کرده‌اند. نکته قابل ذکر دیگر این است که افزایش صید دریایی به‌خصوص آب‌های دور از اهداف بلندمدت و دست‌یافتنی سازمان شیلات است. رسیدن به هدف در کنار مواردی مثل توسعه و بهسازی ناوگان ماهیگیری، ارتقای کیفی بنادر ماهیگیری، وجود آب‌هایی عاری از آلودگی، نیازی جدی به وجود امنیت در دریا دارد. متأسفانه در طول چند سال اخیر به دلیل بروز ناامنی در آب‌های اقیانوس هند به ویژه در آب‌های نزدیک به سواحل سومالی، پدیده دزدی دریایی منجر به ایجاد مشکلات زیادی برای کلیه دریانوردان من جمله شناورهای صیادی ایرانی شده است، به گونه‌ای که حداقل ۳۴ فروند شناور ماهیگیری ایرانی تاکنون مورد تعرض دزدان قرار گرفته؛ لذا با کمال تأسف خسارات مالی و جانی زیادی به صیادان وارد شده است، اما خوشبختانه با همکاری بین دستگاه‌های مسوول به ویژه مساعدت بسیار خوب نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران سعی شده است که این مشکل کاهش یابد. از طرفی، از آنجا که این موضوع یک امر بین‌المللی است، لذا لازم است تمهیدات کافی بین کشورها اتخاذ گردد و امید است که آن‌شاء... این معضل به کلی حل شود.

مجدداً روز جهانی و هفته ملی دریانوردی و روز شیلات و منابع آبی را به همه همکاران دریایی کشور تبریک عرض نموده، عزت و توفیق همه این عزیزان را از خداوند متعال خواستارم. همچنین از معاونت محترم وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و همکاران ارجمند ایشان که همه‌ساله در برگزاری مراسم این ایام قبول زحمت می‌نمایند، سپاسگزاری می‌کنم. ■

فرهیختگان دریایی (۱)

«محمد علی بهمنی»



احمد رضا زریو

من از تبار غزل‌های سهل و ممتنع
که هر که گوش سپرده است از برم کرده است
از آب‌های جهان سهم بی‌کرانگی‌ام
جزیره‌ای است که در خود شناورم کرده است
جزیره‌ای که تویی ابتدای اقیانوس
و انتهای زمینی که «شاعرم» کرده است

محمدعلی بهمنی در فروردین سال ۱۳۲۱ در شهر دزفول به دنیا آمد. کودکی و نوجوانی‌اش در تهران، کرج و بندرعباس گذشت و مدتی در چاپخانه‌های تهران به کار مشغول شد که آشنایی با فریدون مشیری را در پی داشت. شعر بهمنی نیز البته شاید با خود او متولد شده باشد، گرچه بسیاری بر این عقیده‌اند که او غزل‌هایش را وامدار سبک و سیاق نیماست. نخستین شعر از او در سال ۱۳۳۰، یعنی زمانی که او تنها ۹ سال داشت، به چاپ رسید.

این شاعر غزلسرای مشهور، مدتی با رادیو همکاری کرد و سپس به شغل آزاد روی آورد. از اوایل دهه ۵۰، بهمنی ساکن بندرعباس شد. پس از پیروزی انقلاب به تهران آمد، ولی مجدداً در سال ۱۳۶۳ به بندرعباس بازگشت.

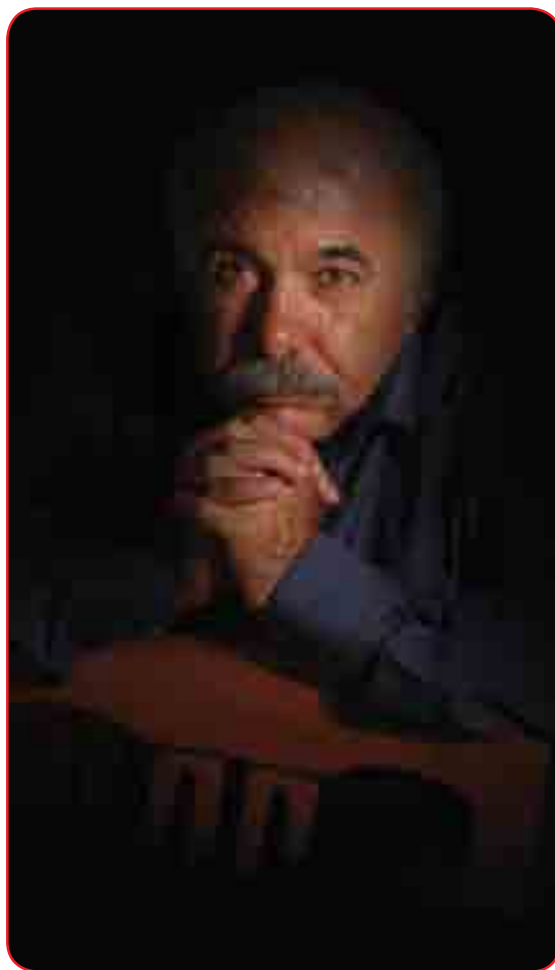
بهمنی علاوه بر حضور فعال در جشنواره‌های متعدد شعر، عضویت در شورای شعر وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی را نیز در کارنامه خود دارد. غزل‌های به‌یادماندنی و ترانه‌های زیبای بهمنی همواره مورد توجه علاقه‌مندان شعر و موسیقی معاصر بوده است.

با همه بی‌سر و سامانی‌ام

باز به دنبال پریشانی‌ام

ماهی برگشته ز دریا شدم

تا که بگیری و بمیرانی‌ام



خوبترین حادثه میدانمت

خوبترین حادثه میدانی ام؟

حرف بزن! ابر مرا باز کن

دیرزمانی است که بارانی ام

حرف بزن، حرف بزن، سال هاست

تشنه یک صحبت طولانی ام

برای او، شعر چون موجودی جاندار است که شکل و قالب، لباس‌های آن را تشکیل داده و به آن شخصیت می‌دهند. با این همه، محمدعلی بهمنی شیفته غزل است و غزل گفتن و غزل خواندن و غزل سرودن. می‌گوید: «غزل، نه تنها در شعر امروز، بی‌تردید در شعر تمام فرادها جایگاه ویژه‌ای خواهد داشت. غزل هستی ایرانی است و خواهد بود. آنچه که مهم است، این است که این امانت حساس را به نسل‌های آینده تحویل دهیم». گرچه به‌رغم تمام این علاقه به غزل گفتن، بهمنی غزل را هرگز قالب نمی‌بندد چون: «قالب یعنی محدودیت و هنر را نمی‌توان محدود کرد و به خاطر این حرفم بارها زیر تهمت‌ها رفته‌ام». در دیدگاه محمدعلی بهمنی، غزل شکلی است که می‌تواند با روزگار خود و با شرایط جدید تغییر کند. محمدعلی بهمنی در سال ۱۳۷۸ موفق به دریافت تندیس خورشید مهر به عنوان برترین غزلسرای ایران و در سال ۱۳۸۵ از سوی ستاد چهره‌های ماندگار به عنوان «چهره ماندگار» معرفی شد و در سال ۱۳۸۷ در هفدهمین کنگره سراسری شعر دفاع مقدس از او به عنوان مروج گونه‌هایی از این نوع شعر تقدیر به‌عمل آمد.

اگر چه بهمنی قالب‌های دیگری مثل نیمایی، سپید و ترانه را تجربه کرده و گاه آثار موافقی نیز در این قالب‌ها سروده، اما قالب شاخص هنر او غزل است. لذا اگر کارنامه‌اش را مرور کنیم، بیش از آنکه بخواهیم او را «سپیدسرا» یا «ترانه‌سرا» بخوانیم، از این شاعر به عنوان غزلسرای تمام‌عیار یاد می‌کنیم، اما با این همه وی در عالم غزل به جهان امروز بی‌توجه نیست و غزلسرای نسلی است که سعی دارد خود را به رودخانه پر آب «نیما» متصل کند که این رودخانه وصل به دریاست و دریا مخاطب بهمنی است:

دریا و من چقدر شبیه‌ایم اگر چه باز

من سخت بیقرارم و او بیقرار نیست

با او چه خوب می‌شود از حال خویش گفت

دریا که از اهالی این روزگار نیست

صمیمت، سادگی و طنز، اجزای اصلی غزل‌های بهمنی هستند. کلمات در شعر او کاملاً سبیل خورده و خوش‌تراشند. شعر بهمنی مثل خودش سرشار از صراحت و شفافیت است. او بسیار روان شعر می‌گوید و مضمون پردازی و اندیشه‌ورزی هرگز لطمه‌ای به شعریت آثارش نمی‌زنند. احاطه او بر زبان عامیانه و اصطلاحات کوچه و بازار و نیز شناخت اسطوره‌ها و متون کهن، لحظاتی ماندگار و به یادماندنی در شعر او به وجود آورده است. بهمنی اگر چه غزل عاشقانه فراوان سروده، اما هرگز در دام مضامین سطحی، رمانتیک و پرزرق و برق مرسوم این قالب نیفتاده است. رگه‌های غیرت و اصالت در غزل‌های بهمنی، او را به یکی از مطرح‌ترین شاعران معاصر ایران تبدیل کرده است. بسیاری از غزل‌سرایان معاصر، از پیروان مکتب غزل او به حساب می‌آیند.

برخی از مجموعه اشعار وی عبارتند از: باغ لال (۱۳۵۰)، در بی‌وزنی (۱۳۵۱)، عامیانه‌ها (۱۳۵۵)، گیسو، کلاه، گفتار (۱۳۵۶)، گاهی دلم برای خودم تنگ میشود (۱۳۶۹)، غزل (۱۳۷۷)، عشق است (۱۳۷۸)، شاعر شنیدنی است (۱۳۷۷)، نیستان (۱۳۷۹)، کاسه آب دیوژن، امانم بده (۱۳۸۰)، این خانه واژه‌های نسوزی دارد (۱۳۸۲)، من زنده‌ام هنوز و غزل فکر می‌کنم (۱۳۸۸).

نام «محمد علی بهمنی» مخاطب شعر امروز را به دنیای صاف و صمیمی

شاعری دریایی رهنمون می‌کند، در اشعار این شاعر ارزنده کشورمان، دریا نه تنها واژه‌ای بیگانه نیست، بلکه فروش امواج دلدادگی، نچوهای پراحساس و زمزمه‌های مداوم با دریا در حضور ناب‌ترین کلمات دلنشین، او را در زمره دریایی‌ترین شاعران این مرز پرگهر قرار داده است.

خوش به حال من و دریا و غروب و خورشید

و چه بی‌ذوق جهانی که مرا با تو ندید

رشته‌ای جنس همان رشته که بر گردن توست

چه سر وقت مرا هم به سر وعده کشید

به کف و ماسه که نایب‌ترین مرجان‌ها

تپش تب‌زده نبض مرا می‌فهمید

آسمان روشنی‌اش را همه بر چشم تو داد

مثل خورشید که خود را به دل من بخشید

ما به اندازه هم سهم ز دریا بردیم

هیچ‌کس مثل تو و من به تفاهم نرسید

خواستی شعر بخوانم دهنم شیرین شد

ماه طعم غزلم را ز نگاه تو چشید

من که حتی پی پژواک خودم می‌گردم

آخرین زمزمه ام را همه شهر شنید

«خواهرم دریا»، به عنوان دریایی‌ترین شعر او، از زیباترین اثرهای این غزلسرای معاصر است که جزو معروف‌ترین اشعار وی نیز محسوب می‌شود. داستان سرودن آن نیز به دوستی محمدعلی بهمنی با زنده‌یاد ناصر عبداللهی، خواننده فقید کشورمان برمی‌گردد که در جای خود خواندنی است. بهمنی خود در جایی نقل می‌کند: «مدتی بود که زیاد با ناصر عبداللهی در ارتباط نبودم و تنها گاهگاهی از حال هم باخبر می‌شدیم. روزی او تلفن زد که: دریا خواهره می‌ای بریم دریا؟ من به گمانم که ناصر با خواهرش به دریا می‌رود و مرا نیز دعوت کرده است، قبول کردم. وقتی رفتم دیدم تنهاست و بعد برای من توضیح داد که این یک اصطلاح جغرافیایی و دریایی در فرهنگ بندری‌ها است و به حالتی از دریا اطلاق می‌گردد. او رفت و من ماندم با ساحل دریایی که خواهر بود. آن حال و هوای با ناصر و دریا بودن منجر به سرودن این غزل شد. غزلی که همیشه با یاد ناصر عبداللهی همراه خواهد بود:

دریا شده ست خواهر و من هم برادرش

شاعر تر از همیشه نشستم برابرش

خواهر سلام! با غزلی نیمه آمدم

تا با شما قشنگ شود نیم دیگرش

میخواهم اعتراف کنم هر غزل که ما

با هم سروده‌ایم جهان کرده از برش ...

با خود ببر مرا که نپوسد در این سکون

شعری که دوست داشتی از خود رهاش

دریا سکوت کرده و من حرف می‌زنم

حس می‌کنم که راه نبردم به باورش

دریا! منم! هم او که به تعداد موج‌هاست

با هر غروب خورده بر این صخره‌ها سرش ...

دریا سکوت کرده و من بغض کرده‌ام

بغض برادرانه‌ای از قهر خواهرش. ■



روز سوم: خطوط کشتیرانی و تحولات بین المللی

بیندیا
ماهنامه علمی، تحقیقاتی



محمدحسین داجمهر

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

رفع تحریم از موسسات رده‌بندی؛ ضرورت تحقق شعار روز جهانی دریانوردی

از طرف دیگر، مشکلات مالی و کاهش سرمایه‌گذاری شرکت‌های کشتیرانی در بخش آموزش افسران دریایی، در چند سال گذشته می‌تواند معضل دیگری جهت حفظ سطح ایمنی بر روی کشتی‌های تجاری در سال‌های پیش رو باشد و حتی فرایند تامین نیروی انسانی ماهر و کارآمد را برای ناوگان جهانی با مشکل و بحران روبه‌رو سازد.

در بخش ملی صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور در کنار موارد مورد اشاره، با شدیدترین تحریم‌های ممکنه روبه‌رو است، به طوری که اخیراً تحریم‌کنندگان پای خود را از اصول اولیه شناخته‌شده در کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی نیز فراتر گذاشته و بخش ایمنی و امنیت کشتی‌های تجاری کشور را مورد هدف تحریم‌های خود قرار داده‌اند و با قطع همکاری موسسات رده‌بندی با ناوگان ایرانی، حال باید دید که سازمان جهانی دریانوردی چگونه می‌تواند شعار سال ۲۰۱۲ خود یعنی IMO 100 YEARS AFTER TITANIC را در کانون توجه صنعت قرار دهد و واقعا کشورهای غربی با چه استدلالی بحث ایمنی و محیط زیست را به ابزاری برای باج‌خواهی خود تبدیل نموده‌اند. پر واضح است که صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور با استفاده از تمهیدات مدیریتی اندیشیده شده و اتکا به پتانسیل‌های داخلی، کماکان به رشد و بالندگی خود ادامه خواهد داد و ان شاء... این رویکرد غیرانسانی دشمنان این سرزمین به عنوان یک لکه ننگ برای کشورهای غربی و در تاریخ صنعت حمل‌ونقل جهانی ثبت خواهد شد. ■

صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان از اواسط سال ۲۰۰۸ و با سرایت تبعات ناشی از بحران مالی به وجود آمده در اقتصاد آمریکا به تجارت جهانی، تحت تاثیر منفی قرار گرفت و ارمغان کاهش رشد شاخص‌های اقتصادی در حوزه‌های عمده صنعتی جهان از جمله منطقه پاسفیک و آتلانتیک برای شرکت‌های کشتیرانی فعال در بخش‌های حمل‌ونقل، کانتینر، نفت و مشتقات نفتی چیزی جز سقوط غیرمنتظره نرخ‌ها و کاهش شدید درآمدهای حمل‌ونقل در بیش از ۴ سال گذشته، عدم توانایی کشورهای غربی در مهار اثربخش بحران اقتصادی و بروز مشکلات جدی در اقتصاد کشورهای حوزه یورو از نیمه دوم سال ۲۰۱۱ که هم‌اکنون نیز استمرار دارد، باعث افت صادرات کشورهای آسیایی به اروپا شده و تجارت دریایی در مسیر اصلی آسیا-اروپا را تحت تاثیر منفی قرار داده است. این مهم در کنار کاهش رشد اقتصادی دومین اقتصاد بزرگ جهان منجر به تعدیل در حجم واردات مواد خام معدنی توسط دولت چین شده است که در نتیجه آن امروزه ما شاهد افت مجدد شاخص بالتیک برای بازار حمل‌ونقل به مقادیر حتی کمتر از اوج بحران اقتصادی یعنی نیمه دوم سال ۲۰۰۸ هستیم.

در حال حاضر صاحبان کشتی‌های تجاری، در کنار معضل نرخ‌های تاریخی پایین، با مشکل مزاد ظرفیت حمل‌ونقل در اغلب بخش‌ها از جمله فله و کانتینر مواجه هستند و به تبع این شرایط، بیم آن می‌رود که شرکت‌های کشتیرانی دیگر قادر به سرمایه‌گذاری مناسب در مباحث مربوط به ایمنی و محیط زیست و نیل به هدف کشتیرانی سبز نباشند و بروز وقفه در این ارتباط می‌تواند در جای خود سازمان جهانی دریانوردی (IMO) را در جهت نیل به اهداف مربوطه با مشکل مواجه کند.



د. یادار محمد سمیعی
دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران

ضرورت اتحاد ملی؛ در حمایت از ناوگان دریایی



انتخاب شعار «ناوگان ملی و تحولات بین‌المللی» برای روز جهانی دریانوردی امسال از سوی جمهوری اسلامی ایران، نشان‌دهنده این واقعیت آشکار است که دولت ایران و نهادهای سیاستگذار حمل‌ونقل دریایی کشورمان، به شرایط بسیار خطیری که شرکت‌های کشتیرانی و ناوگان‌های بازرگانی ما در حال حاضر با آن مواجه هستند، وقوف دارند. در حقیقت با این شعار سازمان بنادر و دریانوردی کوشیده است بر اهمیت حمایت از این ناوگان‌ها تا رفع شرایط بحرانی اقتصاد جهانی و مسایلی که قدرت‌های بزرگ جهانی برای آسیب زدن به اقتصاد کشورمان برای مالکان شناورها به وجود آورده‌اند، مهر تایید بزند.

بهره‌برداری از این ناوگان‌های بزرگ تا حدودی توانسته‌ایم نیروی انسانی کارآمدی تربیت کنیم. حال سهل گرفتن مسایل و مشکلات در بخش بین‌المللی و علی‌الخصوص مشکلات جاری «خودتحریمی» در داخل کشور می‌تواند نظم آنان را به هم بریزد که دیده می‌شود تا حدودی هم به هم زده است و در صورت ادامه آن ناوگان‌هایمان صدمه اساسی خواهند دید و نیروی انسانی کارآمد موجود نیز پراکنده می‌شوند.

با همین مقدمات است که باید جشن هفته دریانوردی امسال را به فرصتی برای ارزیابی توان بالقوه خودمان در شرایط دشوار اقتصاد جهانی، کاهش عمومی تقاضا برای حمل بار دریایی و اعمال اختصاص محدودیت‌ها و محرومیت‌های ناعادلانه و غیرقانونی از سوی دولت‌های بزرگ در جهت کاستن از بهره‌وری ناوگان‌هایمان مبدل کنیم و به دریادلان و مالکان شناورهای کشورمان روحیه تازه‌ای ببخشیم که عزم خود را جزم کنند تا دوره بحرانی را پشت سر بگذاریم و سینه‌هایمان را بار دیگر به دریاهای پهن تکیه بدهیم. با همین انتظار هفته جهانی دریانوردی را به همه دریاییان عزیز و کلیه نیروهایی که در سازمان‌های مختلف به جریان آرام، مطمئن و دایمی حمل‌ونقل دریایی کشورمان یاری می‌رسانند تبریک می‌گوییم و آرزو می‌کنم که دولت محترم به هنگام تصمیم‌گیری کاملارو به دریا نگاه کرده و مردم کشورمان بیش از پیش با مزیت‌های دریا آشنا شوند تا از دستاوردهای بزرگ توسعه دریامحور کشورمان بهره‌مند شویم. ■

کشتی‌داران و کلیه صاحبان حرفه‌های دریایی در همه رده‌های فرماندهی، مهندس و ملوانی امروز با پوست و استخوان‌شان احساس می‌کنند که برای رساندن سالم ناوگان‌هایمان به سواحل امن، تا چه اندازه باید بر توان و مقاومت خودشان بیفزایند و هیچ امکان و فرصتی را برای جلوگیری از وارد شدن صدمه و زیان به ناوگان‌ها و شرکت‌هایی که مالکیت و مدیریت این ناوگان‌ها را بر عهده دارند، به غفلت نگذرانند. طبیعی است که این کوشش‌ها باید از یک پشتیبانی قوی و جمعی برخوردار باشد تا به ثمر برسد و شرکت‌های کشتیرانی زبانی نبینند که کمرشان در زیر بار آن خم شود.

در سال‌های گذشته در چنین روزهایی همواره بیشترین کوشش همه نهادهای دریایی کشورمان به فرهنگ‌سازی دریایی و دعوت عمومی از مردم برای شرکت در مراسم و بزرگداشت‌های گوناگون می‌گذشت و گرچه امسال نیز بخشی از برنامه‌های هفته جهانی دریانوردی به همین هدف‌ها اختصاص یافته، اما نباید فراموش کنیم که در کنار همه تقدیرها و تهنیت‌ها، مخاطراتی در کمین صنعت دریانوردی کشورمان نشسته است که اگر با سهل‌انگاری با آن مواجه شویم، چه بسا که بسیاری از دستاوردها در این بخش را هم از دست بدهیم. ما در طول سه دهه گذشته هم صاحب ناوگان‌های بزرگ نفتی و بازرگانی و حضور فعال بسیاری از مالکان شناور و شرکت‌های بخش خصوصی شده‌ایم. برای



بهروز دولتشاهی

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

تعامل همگانی لازمه رفع بحران

در حمل و نقل دریایی

این بخش بیندازد و نه اعضای صنف دریایی و کشتیرانی می‌توانند نهاد حاکم بر فعالیت‌های دریایی را مورد نكوهش قرار بدهند که چرا به موقع اقدامات پیشگیرانه را به عمل نیاورده است. در حقیقت امروز جز یک راه پیش پای دولت و بخش خصوصی در این زمینه وجود ندارد و آن اینکه همه تأکیدها بر این نکته متمرکز شود که همه با یکدیگر تعامل کنند تا بحران جاری رفع شود.

توجه داشته باشیم که اغلب بازارهای دنیا تحت تأثیر رکود بین‌المللی قرار گرفته و تقاضا برای حمل بار کاهش یافته است. در این وضعیت البته ناوگان‌های ما با مسایل مضاعفی روبه‌رو هستند که برای مثال محدودیت مبادلات ارزی بین‌المللی از جمله مهم‌ترین آنهاست. امروزه بخشی از درآمدهای ارزی شرکت‌های کشتیرانی به سادگی قابل انتقال به داخل نیست و در نتیجه شرکت‌های کشتیرانی در پرداخت‌های ارزی خود نیز دچار مشکل شده‌اند.

با این مقدمات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با وجودی که خواستار تعامل بیشتر سازمان بنادر و دریانوردی است، از سایر نهادهای مملکتی مانند وزارت امور اقتصادی و دارایی، بانک مرکزی، گمرک ایران و سایر نهادهای دولتی نیز انتظار دارد که مدتی جانب تعامل را در پیش گیرند تا بحران کنونی فرونشینند و هم شرکت‌ها راهکارهای مناسب‌تری برای ایفای تعهدات قانونی خویش پیدا کنند. شاید از همین مسیر بتوانیم میزان خسارت‌ها را به حداقل کاهش دهیم و امکان سرپاماندن ناوگان‌ها و حفظ نیروهای شاغل در روی آنها را برای همه دوره رکود و بحران فراهم‌تر کنیم. امید آنکه هرچه زودتر دوره بحرانی کنونی رفع شود و فعالان دریایی کشورمان مجدداً رونق و شادابی خودشان را به دست آورند. ■

بار دیگر ایامی فرا رسیده است که در طول یک هفته از خدمات دریانوردان و دریاییان کشورمان تقدیر به عمل آید و بر شئونات شغلی و کاری و اجتماعی آنان تأکید شود. هفته جهانی دریانوردی که به صورت همزمان در ایران نیز گرامی داشته می‌شود، کوشش سازمان جهانی دریانوردی (آیپو) برای فرهنگ‌سازی دریایی در جوامع مختلف است. هدف اساسی از این برنامه نشان دادن اهمیتی است که امروزه دریا در زندگی و معیشت انسان‌ها بردوش گرفته و برجسته‌تر کردن نیازی است که ابنا‌ی بشر به دریا به‌عنوان بزرگ‌ترین امکان حمل‌ونقل محمولات و تأمین خورد و خوراکشان پیدا کرده‌اند.

برنامه‌های امسال اما با مشکلات و مسایلی برخورد کرده است که هم نگران‌کننده است و هم کوششی وسیع می‌طلبد تا زبان ماندگاری به صنعت حمل‌ونقل دریایی کشورمان وارد نکند. همانگونه که مقام‌های سازمان بنادر و دریانوردی در روزهای اخیر بر آن تأکید ورزیده‌اند، باید همگان دست در دست یکدیگر نهند تا ایام مشکل به سر آید و ناوگان‌های کشورمان به سلامت به ساحل امن برسند. به همین خاطر هم هست که بهتر است هفته جهانی دریانوردی امسال را به تأکید مکرر ضرورت‌های موقعیت کنونی و نقش سازمان بنادر و دریانوردی و سایر ارگان‌های مملکتی در مدیریت بحران کنونی کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی اختصاص بدهیم و از حاشیه‌پردازی بپرهیزیم.

واقعیت این است که بخش بزرگی از مسایل امروزی صنعت حمل‌ونقل دریایی به کارکنان و مدیران این صنعت برنمی‌گردد و از خارج به آنان تحمیل می‌شود. سازمان بنادر و دریانوردی نیک می‌داند که رفع این مشکلات از اعضای صنف ساخته نیست. در واقع نه سازمان می‌تواند تقصیر مشکلات را به دوش فعالان

شرکت شناور سازان صنعت دریا

ساخت، تعمیر، تغییر کاربری و دیگر خدمات مورد نیاز انواع شناورها

ساخت انواع لندینگ کرافت تا ظرفیت ۳۰۰ تن

ساخت پارج های مخزنی و تخت و شناورهای مخزنی حمل سوخت

ساخت شناورهای یدک کش و شناورهای پشتیبانی سکوها‌ی دریایی

ساخت انواع شناور حرفه ای، گشتی، آمبولانسی، صیادی، آموزشی

ساخت پاسگاه و پل شناور و اسکله های سریع النصب

ساخت انواع شناور تندرو تا طول ۲۸ متر

ساخت کشتی های تفریحی و پشتیبانی انواع شناور جرقه‌ییل دار

ساخت انواع مخازن دو جداره و تک جداره



آدرس شرکت: خرمشهر - حصار غربی - بین روستای مقامسیه و بدریه

صندوق پستی: ۹۴۱ / ۶۴۱۶۵

تلفن: ۰۲۲۸۳۶۱۲ - ۰۲۲۸۳۶۹۳ - ۰۴۴۱۱۸۷۶ - ۰۴۴۱۱۸۷۵ (۰۶۳۲)

تلفن: ۰۲۲۸۳۶۱۳ (۰۶۳۲)

همراه: ۰۹۱۶۷۳۰۸۰۳۹

آدرس دفتر تهران: خیابان امیرکبیر - کوچه امین دربار - پست پرویز - پلاک ۲ - واحد ۵

تلفن: ۰۲۱۳۳۹۵۱۹۷۲

تلفن: ۰۲۱۳۳۹۵۲۶۱

www.sanat-darya.blogfa.com

sanat_darya@yahoo.com

SHENAVAR SAZAN SANAT DARYA



نمایشگاه بین‌المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران

اهمیت دریا با کشف منابع انرژی و با توسعه بهره‌برداری از آنها هر روز بیشتر از قبل شده و آینده بشر را می‌توان وابسته به بهره‌برداری صحیح و گسترده از دریاهای دانست. کشور عزیزمان با دارا بودن حدود چندین هزار کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب و کهن‌ترین تاریخ فرهنگ دریایی و دریانوردی در منطقه سهم بسیار ناچیزی از بهره‌برداری از دریا - این نعمت خدادادی - دارد. استفاده اندک از دریا به عنوان منبع انرژی، کمبود نیروهای متخصص دریایی و دریانوردی، عدم آشنایی متخصصان و دست‌اندرکاران حوزه دریایی با تکنولوژی‌های نوین دریایی و پایین بودن حد متوسط جهانی مصرف آبزیان خوراکی کشور بخشی از مشکلاتی است که ناشی از عدم آگاهی عموم مردم و کارشناسان مرتبط از مزایای دریا و آشنا نبودن با فرهنگ دریایی است که یکی از راه‌های رسیدن به این مهم برگزاری نمایشگاه‌های دریایی می‌باشد. به همین منظور سازمان بنادر و دریانوردی (مرجع دریایی کشور) با مشارکت انجمن توسعه دریا محور و با حمایت دبیرخانه ارگان‌های دریایی، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مرتبط با مجوز سازمان توسعه تجارت ایران در نظر دارد نخستین نمایشگاه بین‌المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران را با هدف اشاعه فرهنگ دریایی کشور و آگاهی عموم مردم و کارشناسان مرتبط از فرهنگ دریایی و آرایه توانمندی‌ها و دستاوردهای دریایی جمهوری اسلامی ایران به منظور بستری مناسب جهت تبادل نظر و آشنایی با آخرین دستاوردهای حوزه دریایی و آشنایی با چالش‌های فراروی صنایع مرتبط و ارتقای سطح همکاری‌های علمی و فرهنگی فی‌مابین کشورهای جهان در بهمن ماه سال جاری در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار کند.

◀ شعار نمایشگاه: دریا، محور توسعه

محل برگزاری: محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران

تاریخ برگزاری: ۹ الی ۱۲ بهمن ماه ۱۳۹۱ (28-31 January-2013)

◀ اقدامات نمایشگاه:

- ترویج، اشاعه و گسترش فرهنگ دریایی کشور
- توسعه و ترویج نگرش تخصصی و علمی به صنعت دریایی و دریانوردی
- ارتقای دانش مسوولان، مدیران، کارشناسان و دانشجویان حوزه‌های مرتبط دریایی
- مشارکت در روند جهانی شدن
- مشارکت برای دستیابی به یک استاندارد بین‌المللی واحد در کشور
- بهره‌برداری هوشمندانه از ابزارهای مدرن برای ایجاد تغییرات گسترده در حوزه دریا و دریانوردی
- فراهم آوردن زمینه تبادل نظر با موضوعات دریایی و دریانوردی توسط کارشناسان و صاحب‌نظران
- معرفی الگوهای مناسب جهت استفاده عموم مردم از تفریحات دریایی و ورزش‌های آبی
- معرفی دستاوردهای علمی، پژوهشی و تکنولوژی دریایی کشور
- معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حوزه بنادر، دریایی، شیلات و مناطق آزاد تجاری
- مصرف آبزیان به عنوان تغییر اصلاح الگوی مصرف غذایی جهت امنیت غذایی جامعه
- معرفی امکانات و جاذبه‌های گردشگری دریایی کشور
- معرفی انرژی‌های نو از دریا توسط پژوهشکده‌ها و مراکز تحقیقاتی

◀ حوزه‌ها و بخش‌های نمایشگاه:

- نمایش و معرفی صنایع دریایی و دریانوردی ایران
- معرفی و نمایش شرکت‌های خدمات لجستیک دریایی
- معرفی و نمایش تفریحات و تجهیزات دریایی (غواصی، شنا، جت‌اسکی، موج‌سواری، ماهیگیری و ...)
- معرفی فدراسیون‌های ورزش‌های آبی
- معرفی کتاب، نشریات و مجلات دریایی کشور
- معرفی شیلات و آبزیان کشور (صنایع شیلاتی، آبزی پروری، غذاهای دریایی، ماهیان زینتی و فرآورده‌های جدید آبزیان)
- معرفی توانمندی‌ها و دستاوردهای محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست
- معرفی صنایع دستی دریایی کشور
- نمایش توانمندی پژوهشگاه‌های کشور جهت معرفی انرژی‌های نو از دریا
- معرفی و نمایش استفاده از نانو در صنایع دریایی و دریانوردی
- معرفی انجمن‌ها و اتحادیه‌های دریایی
- معرفی دانشگاه‌ها و موسسات و مراکز آموزش عالی دریایی کشور
- معرفی دستاوردهای موسسات رده‌بندی
- معرفی شرکت‌های نفتی فراساحل.



پریسا فرهادی

گذر قرن‌ها از دریاها

تاریخچه ساخت کشتی



از قرن‌ها پیش آسان‌ترین راه برای حمل‌ونقل کالاهای حجیم، راه دریایی بوده است. ۳۰۰۰ سال قبل از میلاد مسیح مصری‌ها می‌دانستند که چگونه می‌توان با جمع‌آوری و کنار هم قرار دادن الوار و تکه‌های چوب یک شناور ساخت. به گزارش موسسه باستان‌شناسی آمریکا قدیمی‌ترین تصاویر کشیده شده از کشتی، تصاویری مربوط به شناورهایی است که به قایق‌های «آبیدوسی» معروف‌اند و در مقبره یکی از فرعون‌های مصر کشف شده‌اند. این قایق‌ها از تکه‌های چوب و الوار ساخته شده که توسط ریسمان به هم متصل شده بودند. مصری‌های باستان حتی می‌دانستند که چطور تکه‌های الوار چوبی را با میخ‌های چوبی به هم متصل کنند. آنها از موادی شبیه قیر نیز برای بتونه کاری و درزگیری استفاده می‌کردند.

شواهد تاریخی نشان می‌دهد که ساخت کشتی و قایق در هند باستان صنعتی موفق بوده است. قدیمی‌ترین لنگرگاه حدوداً ۲۵۰۰ سال قبل از میلاد مسیح در دوره تمدن هاراپان در سواحل هند ساخته شده است. البته بنادر کوچک دیگری نیز وجود داشت که در دوره هاراپان برای تجارت دریایی در هند استفاده می‌شدند.

سالیان متمادی کشتی‌هایی که در اقیانوس هند در تردد بودند، به نام دو (Dhow) شهرت داشتند. در ایران این کشتی‌ها را لنج می‌گفتند. در حالی انواع مختلفی از کشتی دو (لنج) در منطقه خلیج فارس، دریای عرب و دریای سرخ ساخته می‌شده است که تمامی آنان از بادبان مثلثی شکل استفاده می‌کردند. این بادبان شاخص اصلی متمایزکننده این نوع کشتی و کشتی‌های دریای مدیترانه است. کشتی‌های دریای مدیترانه همگی دارای بادبانی مربعی بودند. این کشتی‌ها از نظر ساختمان هم با کشتی‌های ساخت چین فرق داشت.

کشتی‌های قدیمی چینی که به نام «جانک» معروفند، دارای بادبانی کرکره‌ای بودند. متأسفانه هیچ تصویر قدیمی از شکل کشتی‌های دو در دست نیست. بیشتر اطلاعات ما از شکل این کشتی از نوشته‌های یونانیان و رومیان قدیم است. در اشکال این دست نوشته‌ها می‌توانیم بدنه شبیه این کشتی‌ها را در ساختمان کشتی‌های رومی قرون وسطی، یعنی زمانی که رومیان با تکنیک دریانوردان نواحی دریای سرخ و خلیج فارس آشنا شدند، ببینیم. به علاوه مطالعه آثار به دست آمده از کشتی‌های به گل نشسته قدیم هم کمک شایانی در آشنایی بهتر با تکنیک ساخت آن زمان می‌کند. گذشته از بعد تاریخی این کشتی‌ها که با بازرگانان ایرانی و عرب عجین است، اصل کشتی در واقع هندی است، چرا که از چوب درختانی که در جنگل‌های هند وجود دارد، ساخته می‌شد.

در ۷۲۲ قبل از میلاد مسیح چینی‌های باستان شناورهای مستطیل شکل بزرگی می‌ساختند که «کشتی‌های قلعه‌ای» نام داشت. این کشتی‌ها در



واقع دژهای شنآوری با عرشه‌های متعدد بودند که توسط گارد ارتش حفظ می‌شدند. چینی‌های باستان انواع دیگری از شناورهای جنگی را نیز می‌ساختند. در دوره‌های بعد وایکینگ‌ها با ساخت تنه کشتی از جنس کلینکر (آجر لعابی) که با تسمه‌های چرمی محکم به هم متصل می‌شدند، ساخت کشتی را توسعه دادند.

حدود قرن ۱۲ در اروپای شمالی کشتی‌هایی ساخته شد که دارای دکل‌های عمودی در عقب کشتی برای بالا بردن سکان بودند. حرکت کشتی از این طریق بسیار پایدارتر از پیش بردن کشتی با پارو بود. با گذشت زمان در قرون وسطی کشتی‌هایی با عرض زیاد ساخته شد که بدنه آنها دارای انحنا و دوکی شکل بود و همچنین در این دوره کشتی‌هایی ساخته شد که هم دارای بادبان بود و هم با پارو پیش رانده می‌شد.

در اروپا قایق‌ها و کشتی‌ها را بر اساس شکل بادبان نامگذاری می‌کنند. به همین دلیل هم اروپاییان این کشتی‌های بادبانی منطقه خاورمیانه را دو نامیده‌اند. اما در خاورمیانه کشتی‌ها بر اساس شکل بدنه آنها طبقه‌بندی می‌شوند و بر این اساس نیز نام‌های متعددی به این کشتی‌ها بر اساس اندازه و شکل بدنه آنها داده‌اند. دوهای با پاشنه مربعی شکل با نام‌هایی چون گاقلاه، گنجا، سنبوک و جهاز معروفند. طرح ساخت پاشنه مربعی شکل بسیار تحت تاثیر شکل کشتی‌های اروپایی و به خصوص پرتغالی بوده است. این شکل ساختمان پاشنه، از قرن شانزدهم در طرح کشتی‌های این منطقه وارد شده است. شکل‌های قدیمی تر این کشتی‌ها نام‌هایی مثل بوم، زروک، بدن و... دارند که پاشنه آنها تیز بوده، به طوری که جلو و عقب کشتی نوک تیز و شبیه به هم است.

تفکر ساخت کشتی به وسیله تخته‌های چوبی و دوخت تکه‌های آن به هم (وصله‌ای)، به نظر خیلی عجیب است. با این حال این نوع تکنیک ساخت در بسیاری از بنادر جهان مورد استفاده قرار می‌گرفته و هنوز هم این روش سنتی در بسیاری از مناطق دیده می‌شود. در اقیانوس هند از این روش برای ساخت کشتی تا قرن پانزدهم استفاده می‌شد.

در سفرنامه‌ها از کشتی‌های وصله‌ای بزرگی با تناژ ۴۰ تا ۶۰ تن یاد کرده‌اند. هنوز هم انواع بسیاری از آنها با اندازه‌های مختلف در آب‌های شرق آفریقا و سری لانکا در ترددند. نخستین نمونه از کشتی‌های وصله‌ای را می‌توان در کنار برج غزه دید. اما بدون شک اجداد اولیه طرح این کشتی‌ها به زمان قدیم و مصر باستان برمی‌گردد. رومیان باستان در نوشته‌های خود اشاره‌های بسیاری به کشتی‌های وصله‌ای کرده‌اند.

در حدود سال‌های ۱۱ بعد از میلاد، پاشنه کشتی‌ها صاف شد، اما پس از این تغییر، شکل بلند برآمدگی سینه بر دیگر شکل‌ها رجوعیت یافت. بدنه الواری به

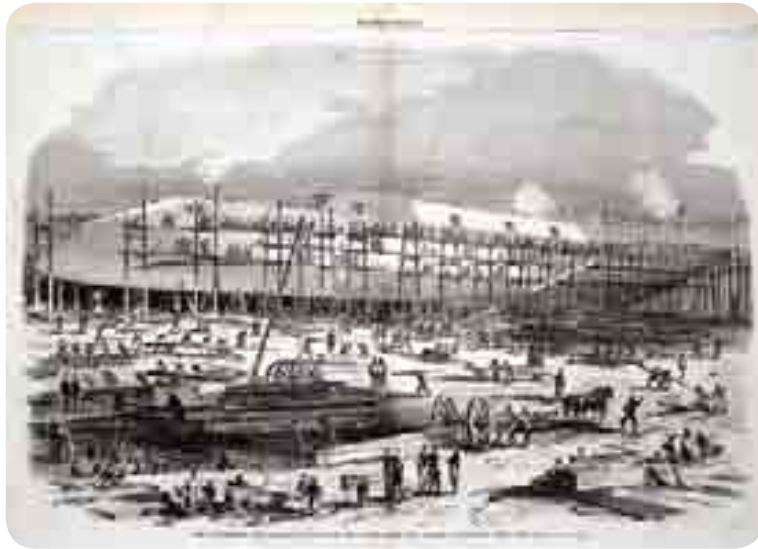
کشتی به مجموعه‌های صنعتی بزرگ تبدیل شدند و سرمایه‌گذاران مختلفی در ساخت این کشتی‌ها شریک بودند. پس از مدتی، آهن به تدریج وارد صنعت کشتی‌سازی شد که ابتدا برای استحکام بیشتر بدنه کشتی مورد استفاده قرار گرفت و سپس به صورت ورقه‌های فلزی که در هم پرچ شده‌اند، برای بستن مجراهای نفوذ آب و در بدنه کشتی از آن استفاده شد. با وجود اینکه استفاده از آهن در ساخت کشتی گام بزرگی به پیش بود، اما در مقایسه با پوشش مسی مشکلاتی از جمله زنگ زدن آهن وجود داشت. در نتیجه با «ساخت مرکب» و پوشاندن قاب آهنی با یک لایه چوبی برای حل این مشکلات تلاش کردند. کمی بعد کشتی‌های بریتانیایی از طناب‌های طولی برای استحکام لایه‌های داخلی و خارجی تنه کشتی استفاده کردند تا جدار کشتی را هرچه بیشتر غیرقابل نفوذ سازند. در اواخر قرن نوزدهم به تدریج فولاد جایگزین استفاده از آهن شد که در مقایسه با آهن، وزن کمتری داشت و ارزان‌تر نیز بود.

◀ کشتی‌سازی مدرن

در قرن بیستم با گسترش محوطه‌های کشتی‌سازی و به وجود آمدن کارخانه‌های تولید تجهیزات دریایی، دانش لازم و امکانات مختلف دیگر ساخت کشتی به عنوان یک صنعت مهم و استراتژیک در بسیاری از کشورهای دنیا رشد چشمگیری داشت. در این دوران کشورهای توسعه‌یافته توجه خاصی به صنعت کشتی‌سازی نشان دادند. ژاپن در سال‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ برای بازسازی ساختار صنعتی خود از صنعت ساخت کشتی بسیار بهره برد. کره جنوبی نیز ساخت کشتی را به عنوان یک صنعت استراتژیک از سال ۱۹۷۰ آغاز کرد و در حال حاضر بزرگ‌ترین سازنده کشتی‌های بسیار پیشرفته در جهان است. چین نیز همچنان با سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در حال توسعه صنعت کشتی‌سازی خود است. در طول سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰ چین تا حدودی در ساخت کشتی‌های کانتینری سباز متوسط و بزرگ از کره جنوبی پیشی گرفت.

کشتی‌سازی مدرن به میزان قابل توجهی به قطعات پیش‌ساخته متکی است که به آن «ساخت بلوکی» نیز گفته می‌شود. قسمت‌های مختلف عرشه، بدنه کشتی و بخش‌های روبنایی کشتی در مکان‌های مختلف ساخته می‌شود و سپس به لنگرگاه انتقال داده می‌شوند.

همان‌گونه که کشتی‌ها عاملان مهم و کلیدی حمل‌ونقل در سراسر دنیا به شمار می‌آیند، بخش کشتی‌سازی نقش تأثیرگذار و غیرقابل انکاری در توسعه و گسترش کشورها ایفا می‌کند. به علاوه، با توجه به افزایش درخواست و تقاضا برای کشتی‌های مسافری و تجاری نیاز به کشتی‌هایی که مقرون به صرفه و همچنین طرفدار محیط زیست باشند؛ در حال افزایش است.



با توسعه کشتی‌های بزرگ باری و جنگی قدیمی، غرب وارد دوره جدید ساخت نخستین شناورهای اقیانوس پیما شد. این شناورها بزرگ‌ترین، پیچیده‌ترین و پرهزینه‌ترین شناورهایی بودند که تا آن زمان ساخته شده بود

مورد استفاده قرار می‌گرفت. یک بادبان برای شب‌ها و دریای توفانی به کار گرفته می‌شد و نوع دیگر در طول روز و در زمان‌هایی که دریا آرام بوده مورد استفاده قرار می‌گرفت. بادبان کشتی‌های دو قابل جمع شدن نبود.

بادبانی که توسط دریانوردان منطقه استفاده می‌شد، کاملاً مثلثی شکل نبوده است. اندازه لبه جلویی بادبان‌ها متناسب با لبه عقبی آن بوده و تقریباً نسبتی برابر یک به ۶ داشته است. استحکام و پهنای زیاد لبه عقبی این امکان را به بادبان می‌داد که با وجود شکل مثلثی بدون بتواند در فضای بزرگ‌تری برافراشته شود. در دوران بیزانس و قرون وسطی بادبان سه گوش به نهایت تکامل خود رسید و شکلی کاملاً مثلثی‌گونه را به خود گرفت. این شکل مثلثی در بادبان‌های عقبی کشتی‌های اروپایی توانست به آنها شکل انعطاف‌پذیرتری بدهد و از طرح این بادبان‌ها در دوره‌های بعدی در کشورهای غربی استفاده شد که امروزه شکل تکامل‌یافته آن در قایق‌های تفریحی به کار می‌رود.

◀ انقلاب صنعتی

با توسعه کشتی‌های بزرگ باری و جنگی قدیمی، غرب وارد دوره جدید ساخت نخستین شناورهای اقیانوس پیما شد. این شناورها بزرگ‌ترین، پیچیده‌ترین و پرهزینه‌ترین شناورهایی بودند که تا آن زمان ساخته شده بود. کارگاه‌های ساخت

گونه‌ای ساخته شد که الوارها، سطح بدنه را یکپارچه می‌پوشاندند و با طناب‌هایی که از وسط الوارها گذشته و آنها را به هم بخیه کرده بود، بسته می‌شدند. همزمان با قرون وسطی، خارج از اروپا در دیگر نقاط جهان نیز پیشرفت‌های بزرگی در ساخت کشتی در حال وقوع بود. صنعت کشتی‌سازی در امپراتوری چین به پیشرفت‌های چشمگیری دست یافت. در این دوره شناورهای تجاری ساخته شد که از نظر اندازه و سطح تکامل بسیار از کشتی‌های اروپایی هم‌دوره خود پیشی گرفته بود. نقطه اتکای چینی‌ها در ساخت ناوگان دریایی و بازرگانی نوعی ریسمان خاص به نام جگن (جانک) بود و در این دوره کشتی‌های بزرگی را به کمک آن ساختند. در این زمان بزرگ‌ترین بندر جهان در چین قرار داشت که نشانه‌ای از موفقیت تجارت دریایی در اقیانوس هند به شمار می‌رفت.

◀ بادبان‌ها و دکل‌ها

در دوران باستان دکل و طناب‌های آن احتمالاً از الیاف نارگیل ساخته می‌شده است. با وجود این انواع دیگری از الیاف گیاهان نیز بعدها برای ساخت آنها استفاده شد. باستان‌شناسان بر این باورند که بادبان‌های اولیه نیز از الیاف نارگیل و درخت خرما بافته می‌شدند. بعدها پارچه‌ها و الیاف پنبه‌ای و نخی مورد توجه دریانوردان قرار گرفت. پارچه‌های نخی در هند تهیه می‌شد. دو نوع بادبان در این کشتی‌ها



کشتی سازی مدرن به میزان قابل توجهی به قطعات پیش ساخته متکی است که به آن «ساخت بلوکی» نیز گفته می شود. قسمت های مختلف عرشه، بدنه کشتی و بخش های روبنایی کشتی در مکان های مختلف ساخته می شود و سپس به لنگرگاه انتقال داده می شوند

۱۰. کشتی سازی شانگهای چین
این کشتی سازی با تولید مجموعاً ۱۵,۹۰۰,۰۹۶ تناژ ناخالص که شامل ۱۶۴ کشتی گوناگون در سایزهای مختلف است، رتبه نخست در این صنعت را در چین داراست. ■

منابع

- Www.en.Wikipedia.org/wiki/shipbuilding
- www.abc.se/~pa/bld/tradbld.htm
- www.pfri.uniri.hr/pov/pov01.htm
- www.shipsstarthere.ca/history-of-shipbuilding
- Ships and seamanship in the ancient world, Lionel Casson, 1995

۱۶,۹۸۳,۰۰۴ که شامل ۵۳۹ کشتی است، یکی از بنام ترین شرکت های کشتی سازی محسوب می شود.

۸. هیوندای میپو - یولسان کره جنوبی
یکی از تولیدکننده های کشتی های متداول یا رایج و همچنین کشتی هایی که به منظور هدف خاصی تولید می شوند هیوندای میپو است. این کشتی سازی به خاطر ساخت تانکرهای شیمیایی با سایزهای متوسط و کشتی های کانتینری پاناماکس مشهور است. تناژ ناخالص تولیدشده توسط این شرکت ۱۶,۷۱۵,۶۵۰ است که ۶۱۸ کشتی را شامل می شود.

۹. کشتی سازی آیما باری - ماریوگیم ژاپن
نخستین کشتی بزرگ حمل کننده ماشین در دنیا توسط این کشتی سازی ساخته شده و یک کشتی غول پیکر ۲۰۰,۰۰۰ Dwt را رایا داده است. این کشتی سازی با تولید ۱۵,۶۹۲,۶۸۷ وزن ناخالص که شامل ۳۹۳ کشتی است، یکی از معروف ترین کشتی سازی های دنیا محسوب می شود.

تمام کارخانه های کشتی سازی در سراسر جهان تلاش های خود را به ارایه کشتی های مطابق با قوانین تنظیم شده پایدار، به همراه انرژی کارآمد و سازگار با محیط زیست معطوف داشته اند. شرکت های بزرگ کشتی سازی با شناخت این نیاز و تمرکز و فعالیت در این زمینه تبدیل به بزرگ ترین شرکت های کشتی سازی در دنیا شده اند.

در این زمینه، مؤسسه ثبت و تحلیل آمار ناوگان کلارکسون، رده بندی ۱۰ کشتی ساز برتر دنیا در سال ۲۰۱۲ با مجموع تناژ کشتی های ساخته شده در هریک را بدین شرح اعلام کرد:

۱. صنایع سنگین هیوندای - اولسان کره جنوبی
پیشرو اصلی در بخش کشتی سازی صنایع سنگین هیوندای است که با ثبت میزان تولید تناژ ناخالص ۹۳,۸۹۳,۷۰۰ که ۱۴۲۸ کشتی در سایزهای مختلف با کاربردهای گوناگون را دربر می گیرد، بزرگ ترین شرکت در این بخش از صنعت کشتی سازی است.

۲. کشتی سازی دوو - اوکیو کره جنوبی
یکی دیگر از پیشروان و عامل مهم در این صنعت شرکت کشتی سازی دوو است که با کسب رتبه دوم در جهان در زمینه ساخت کشتی های غول پیکر فعالیت می کند. تناژ ناخالص تولیدشده به میزان ۶۸,۲۸۴,۰۸۷ که شامل ۸۳۴ کشتی است.

۳. صنایع سنگین سامسونگ - کره جنوبی
این شرکت یکی از سه غول صنعت کشتی سازی در جهان با ویژگی تولید کشتی هایی همچون حمل کننده های گاز طبیعی مایع و کشتی هایی با تناژ ناخالص تولیدشده به میزان ۵۸,۰۸۲,۳۴۹ شامل ۷۸۵ کشتی است.

۴. هیوندای - سامو کره جنوبی
یکی دیگر از کشتی سازان کلیدی از کشور کره که نقش مهمی در این صنعت ایفا می کند، با قابلیت تولید تقریباً ۴۰ کشتی در سال به فعالیت خود ادامه می دهد. میزان تناژ ناخالص این شرکت ۲۸,۴۱۴,۵۱۵ است که شامل ۳۷۲ کشتی می شود.

۵. صنایع سنگین میتسوبیشی - ناگازاکی ژاپن
این شرکت با دارا بودن رتبه دوم در ژاپن و همچنین رتبه پنجم در دنیا در تولید کشتی هایی چون حمل نفتکش ها و کشتی های کروز فعالیت می کند. میزان تناژ تولید شده ۱۹,۵۰۶,۵۴۸ شامل ۳۱۵ کشتی است.

۶. کشتی سازی سونیشی - نوماکوما ژاپن
یکی از پیشروان صنعت کشتی سازی در ژاپن با تخصص در ساخت کشتی های فله بر در ابعاد متوسط است. تناژ ناخالص تولیدشده به میزان ۱۷,۸۲۴,۰۳۸ شامل ۴۹۲ کشتی است.

۷. کشتی سازی اوشیما - اوشیما ژاپن
کشتی سازی اوشیما نیز عموماً در ساخت کشتی های فله بر فعالیت دارد. این شرکت با تولید تناژ ناخالص

شرکت فنی مهندسی آریا دیزل ارون



Arya Diesel Arvand


$$(6) \left(\frac{\partial u}{\partial x} \right)_{(0,0)} = 1, \quad \frac{\partial u}{\partial y} \bigg|_{(0,0)} = 0$$

എന്നിവിടെയും

$$(a^2_1, a^2_2, a^2_3) \leq (a^2_4, a^2_5, a^2_6) \leq (a^2_7, a^2_8, a^2_9)$$

پیشتر انگریزی

Case Study

Erklärung: $\frac{1}{2} \cdot 100\% = 50\%$

المجلة الإلكترونية

خدمات فنی مهندسی

تأمین تجهیزات بندری

● راهبری، تعمیر و نگهداری تجهیزات

مشاوره و نظارت بر طراحی و ساخت

تجهيزات بندری

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی شورای عالی SHORE آلمان



Swiss Air Air Safe

(الوليد كسبه انواع ترمرهای صنعتی
(Wire rope)

تأیید کمی بسیار (۱۱۱ تا ۱۵۰)



京城重工

WILLIAM A. VANCE, JR.

(تولید کننده انواع چراغ‌های بوم جنگ
و بوم مسکونی سکین و ایده سکین)

تعاونیہ کی بنیاد پر شرکت TGPC



P C

(تولید کننده تجهیزات تعلیم و تفریح)
از جمله: KIC و NIS



دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۴۹، واحد ۱۳ تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۱۵۴۰۴ فکس: ۰۲۱-۲۲۹۱۵۴۰۶
info@aryadiesel-co.com www.aryadieselco.com

www.aryadieselco.com info@aryadiesel-co.com



روز چهارم: ناوگان نظامی و مقابله با دزدی دریایی

بزنیم

نیروی دریایی ارتش، همراه همیشگی دریانوردان در آب‌های بین‌المللی



امیر دریادار دکتر حبیب‌الله سیاری
فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

دریایی نقش برجسته‌ای ایفا می‌کنند به لحاظ مخاطرات جانی، روحی و روانی به شدت تهدید می‌نماید.

در این عرصه، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به عنوان بعد نظامی قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران با حضور مستمر در عرصه آب‌های آزاد به‌ویژه در شمال اقیانوس هند، خلیج عدن، تنگه‌های باب‌المندب، مالاکا و هرمز به جامعه دریانوردی جهان به‌ویژه دریانوردان عزیز ایرانی که در گستره دریاهای آزاد به‌خصوص منطقه حساس شمال اقیانوس هند دریانوردی می‌کنند اطمینان می‌دهد که کارکنان ولایت‌مدار این نیرو با استعانت از خداوند متعال و در راستای اجرای مأموریت راهبردی خود در آب‌های اقیانوس هند همواره در کنار شما عزیزان قرار دارند و اجازه نخواهند داد خطوط مواصلاتی راهبردی جمهوری اسلامی ایران در این عرصه مورد تعرض قرار گیرد و دوش به دوش شما مردان عرصه دریا در جهت حفظ منافع راهبردی نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در پهنه دریاهای آزاد ایستاده‌اند. به تدبیر مقام معظم رهبری، معتقدیم که دریاهای آزاد متعلق به همه است و در جهت تامین امنیت حمل‌ونقل دریایی کشور و آزادی دریانوردی در گذرگاه‌های راهبردی اقیانوس هند همواره در کنار شما هستیم و همه همت خود را به کار بسته‌ایم تا بازبگراں دولتی یا غیردولتی این عرصه این امنیت دریانوردی را از شما سلب ننمایند. ان شاء الله...

با پیشرفت فناوری، حمل‌ونقل دریایی چهره‌ای دگرگون به خود گرفت و دریاهای به عنوان بستر آماد برای حمل‌ونقل کالا و تجارت جهانی، جایگاه برجسته‌ای در فرآیند جهانی شدن پیدا کردند، به نحوی که امروزه بیش از ۹۳ درصد از حمل‌ونقل کالا در جهان از طریق دریا صورت می‌پذیرد و این به معنی پیوند هم‌افزای تجارت، جهانی شدن و فناوری با حمل‌ونقل دریایی است. از آنجا که در ادبیات جهانی شدن و محیط بین‌المللی به بازگردانی کشورهای غربی و استکبار جهانی تنها منافع ملی در تعاملات بین‌المللی پایدار هستند، تعارض منافع کشورهای استکباری با یکدیگر و سایر کشورهای جهان موجب شده تا رویکردهای همکاری در محیط بین‌الملل با سرعت بیشتری به سوی محیط‌های به شدت رقابتی و بعضاً تنازعی پیش برود. به نحوی که این تنازع در ترکیب با فن‌آوری‌های پیشرفته و در فرآیند جهانی‌سازی، عرصه پاک دریاهای را با چالشی جدی مواجه ساخته است، به طوری که هر چه پیش می‌رویم، اقدامات فزاینده جامعه جهانی در راستای برقراری امنیت در این محیط ناکارآمد جلوه می‌نماید و با وجود حضور قدرت‌های استکباری در گستره دریاهای آزاد، شاهد افزایش رو به رشد ناامنی در گذرگاه‌های راهبردی جهان و حتی پهنه اقیانوس‌ها به‌ویژه اقیانوس هند هستیم. این مسأله نه‌تنها سالانه خسارات مالی قابل توجهی را به اقتصاد جهان وارد می‌کند، بلکه امنیت دریانوردان بی‌گناهی را که در چرخه حمل‌ونقل

امروزه هیچ کشور دریایی را نمی‌توان یافت که منفعی در دریا نداشته باشد. حتی کشورهایی که در خشکی محصور شده‌اند و به اصطلاح land lock هستند، با آگاهی از ظرفیت‌های گسترده موجود در عرصه دریاهای و فرصت‌هایی که برای رشد و توسعه از طریق تجارت دریایی در همه ابعاد آن فراهم آورده است، منافع خود را در دریا جست‌وجو می‌کنند. بهره‌مندی از منافع خدادادی از دریاهای به‌ویژه دریاهای آزاد جهان که دو سوم سطح کره زمین را پوشانده، برای دولت‌ها و ملت‌ها حایز اهمیت است که دریا به عنوان فرصتی ارزشمند برای رشد و توسعه، به عرصه رقابت بازبگراں دولتی و غیردولتی تبدیل شده است.

همانگونه که مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) در تدابیر خود فرموده‌اند، امروز اهمیت دریا کم نشده، بلکه بیشتر هم شده است. دریا برای جمهوری اسلامی ایران که پیش‌تر به آن به عنوان کشوری بری نگریسته می‌شد، حایز اهمیت است. برای مشخص شدن اهمیت دریا همین بس که بدانیم ۹۳ درصد صادرات و واردات از مرزهای آبی کشور انجام می‌شود و از طریق ۷۰ درصد از مرزهای جمهوری اسلامی ایران که تماماً مرزهای زمینی هستند، صرفاً ۷ درصد از صادرات و واردات کشور انجام می‌پذیرد و به این ترتیب برخلاف تصور بسیاری از اندیشمندان، جمهوری اسلامی ایران کشوری دریایی است و دریا نقش برجسته‌ای در رشد و توسعه ملی ایفا می‌کند.



دريادار پاسدار علي فدوي
فرمانده نيروي دريائي سپاه پاسداران انقلاب اسلامي

امنيت دريائي، تضمين امنيت جهاني

بايستي اول همه چيز را براي دريا و مردمان دريا و ساحل نشين بخواهيم. امنيت در دريا خاصه امنيت در خليج فارس و تنگه هرمز امنيت جهاني را تضمين مي كند و عدم امنيت در آن عدم امنيت جهاني را به دنبال دارد. اين روزها براي همه شفافتر شد كه شيطان بزرگ آمريكا به دنبال ناامني در منطقه خاصه در خليج فارس و تنگه هرمز بوده و هست؛ از آن زماني كه با حضور متفاوت از قبل با ناوهاي زياد خود در سال ۶۵ و ۶۶ در خليج فارس حضور پيدا كرد و علت ناامني هاي زيادي شد تا اين روزها كه عدم امنيت به لحاظ حضور آن ها مضاعف شده است. بايد با بالا بردن تمام استطاعت هاي خود در دريا ضمانتي باشيم براي ايجاد امنيتي پايدار در ابعاد كامله خود. نبود آن ها يعني كه در هر جايي بوده اند و به لحاظ منافع نامشروع دنيايي خود باعث ناامني شده اند را دنبال مي كنيم و آرزومنديم. توفيق همه دريادلان دريائي را از خداوند متعال خواستارم. ■

مناسبت امروز بهانه اي شد كه سلام و ارادت خود را به همه دريادلان دريائي اعلام كنم؛ آن هايي كه به لحاظ توفيق كه خداوند متعال به آنها عنايت كرده، به صورت دايمي بر دريا نظر كنند و از خيراتي كه خداوند در همين نظر كردن به دريا قرار داده بهره مند شوند. دريا موهبتي را در خود دارد كه در حديث معروف آمده است كه نظر كردن به چند چيز ثواب دارد؛ قرآن، كعبه، پدر، مادر و دريا. حالا كه ما اين توفيق و بهره را پيدا كرده ايم، بايستي حق دريا را هم رعايت و به تكليف خود عمل كنيم. ما بايد يك كشور دريائي باشيم اما هنوز نيستيم، بايد موانع را از سر راه برداريم و با سرعت عقب افتادگي ها را جبران كنيم. سواحل ما بايد توسعه يافته ترين جغرافيايي ما باشد كه نيست! بايد به سرعت توسعه يافته ترين منطقه ما باشد. تقريباً همه ثروت و درآمدهاي ما از دريا و سواحل باريكي از درياست، در جواب



فرمانده دريائي مرزباني ناجا
دريادار دوم پاسدار سيد علي محمد سلامي

تجارت دريائي و توسعه پايدار اقتصادي در گرو امنيت دريانوردي

برون مرزي در راستاي تحقق منافع شخصي كه بدون توجه به منافع ملي مي كوشند تا منطقه خليج فارس را منطقه ناامن اقتصادي جلوه دهند و اين تفكر را به مجامع بين المللي از جمله سازمان IMO انعكاس دهند، اما با همت همه دريانوردان از جمله سربازان ميهن در دريائي مرزباني ناجا اين امر تاكنون محقق نشده است. در اين راستا دستان گرم و حمايت هاي بي دريغ همه دريادلان را مي فشاريم. به اميد روزي كه امواج خروشان خليج فارس به جاي تنه زدن به دنه فولادي ناوهاي كشورهاي فرامنطقه اي در ساحل كشورهاي حوزه خليج فارس آرام گيرند. ■

بي شك برقراري امنيت دريانوردي بدون همكاري كلييه ارگان هاي دريائي محقق نخواهد شد. جمهوري اسلامي ايران با داشتن مرزهاي نسبتاً طولاني دريائي و وجود ذخاير عظيم نفت و گاز در پهنه آبي خليج هميشه فارس توجه به امنيت اين نقطه استراتژيك جهان را چند برابر مي نمايد و به جرات مي توان گفت كه طلايي ترين نقطه دريائي جهان «خليج فارس» است. با عنايت به ميزان استخراج منابع نفتي و گازي و ترددات انواع كشتي هاي تجاري، صيادي و نظامي در انواع مختلف در اين منطقه، مي طلبد كه توجه ويژه اي از سوي سازمان جهاني دريانوردي به اين منطقه عمل آيد. خوشبختانه با وجود اقدامات هدفمند افراد سودجوي درون مرزي و با همكاري معاندان



۳۰ سال پیش، در چنین روزهایی...

جعفر محمدی، عصر ایران

ماجرای اجلاس سران جنبش عدم تعهد و سیاسی‌ترین حمله هوایی تاریخ ایران

به یاد عباس دوران و منصور کاظمیان

اینکه اهمیت این موضوع از «خرمشهر» کمتر نیست، آمده بود: «سرنوشت محل برگزاری کنفرانس را یک حرکت نظامی می‌تواند روشن کند.»

به زودی طرح حمله آماده شد؛ بمباران بغداد.

این در حالی بود که بغداد در حصار از موشک‌های ضدهوایی قرار داشت و ارتش صدام حق داشت به امنیت پایتختش ببالد.

اما ۶ خلبان، ریسک سیاسی‌ترین حمله هوایی تاریخ کشورشان را پذیرفتند! در روز سی ام تیر ۱۳۶۱ ناگهان غرش هواپیماهای ایرانی در آسمان بغداد، چشم‌ها را متوجه آسمان کرد.

سه هواپیمای F-4 به پرواز درآمدند؛ دو هواپیما از مرز گذشتند و به سمت بغداد رفتند و سومی بر فراز مرز ماند تا در صورت نیاز به کمک اقدام کند.

هواپیماهای ایرانی بمباران را آغاز کردند و از جمله پالایشگاه دوره را هدف قرار دادند؛ همزمان، هزاران گلوله ضدهوایی و ده‌ها موشک به سمت هواپیمای آنها شلیک شد و یکی از این موشک‌ها، به دم هواپیمای عباس دوران و منصور کاظمیان اصابت کرد.

دوران از کاظمیان خواست که با چتر نجات بیرون بپرد و با فشردن دکمه خروج اضطراری کابین کمک خلبان، او را با چتر نجات از هواپیما به بیرون انداخت.

دوران بعد از آنکه خیالش از بابت هم‌زمینش راحت شد، هواپیمای نیمه‌سوخته‌اش را که نه بمبی داشت و نه موشکی، به سمت هتلی که قرار بود میزبان اجلاس عدم تعهد باشد هدایت کرد و لحظاتی بعد آنچه بر جای ماند، هتل ویران‌شده اجلاس بغداد بود و هواپیمای تکه‌تکه و البته پیکر سوخته‌شده عباس دوران.

خبر این حمله هوایی و انهدام هتلی که قرار بود محل اقامت سران باشد، به سرعت در جهان پیچید و نتیجه کاملاً مشخص بود؛ میزبانی از عراق پس گرفته شد و حیثیت سیاسی حکومت بغداد نیز بمباران شده بود!

۲۰ سال بعد، در تابستان ۱۳۸۱، تکه‌ای از استخوان سوخته پای عباس دوران به وطن بازگشت و در شهر شیراز، به خاک سپرده شد. ■

اجلاس عدم تعهد، هر چند که امروز به دلیل میزبانی ایران اهمیت یافته، اما پیش از این نیز یک بار در کانون توجه مردم ایران قرار گرفته بود؛ زمانی که قرار بود بغداد میزبان سران جنبش عدم تعهد باشد، آن هم در بحبوحه جنگ ایران و عراق!

برای حکومت صدام حسین که در سوم خرداد ۱۳۶۱، خرمشهر را از دست داده و ضربه‌ای حیثیتی در جنگ و جهان خورده بود، بسیار مهم بود که با میزبانی بزرگ‌ترین نهاد بین‌المللی بعد از سازمان ملل، به ترمیم وجهه خود بپردازد.

از این رو، بغداد خود را مهبای برگزاری اجلاس می‌کرد و این در حالی بود که ایران می‌کوشید با تبلیغ ناامن بودن پایتخت عراق به دلیل وضعیت جنگی، مقامات کشورها را از سفر به عراق بازدارد و اجلاس بغداد را منتفی کند. با این حال، ماشین تبلیغاتی و سیاسی صدام که از پشتوانه قدرت‌های بزرگ هم برخوردار بود، گوی سبقت را ربود و قرار شد اجلاس در بغداد تشکیل شود. عراقی‌ها ادعا می‌کردند که بغداد به حدی امن است که حتی یک پرنده هم بدون اجازه آنها نمی‌تواند در آسمانش پرواز کند. آنها حتی از مسوولان کشورهای عدم تعهد خواستند تا کارشناسان امنیتی خود را به بغداد بفرستند و از نزدیک شاهد امنیت مثال‌زدنی آن باشند!

زمان اجلاس نزدیک می‌شد و تلاش‌های ایران ثمربخش نبود. همه در تهران به دنبال راهی برای ضربه زدن به دشمن بودند؛ تا اینکه پیشنهادی محرمانه از وزارت امور خارجه به ریاست جمهوری رسید و خیلی زود مقدمات اجرایی کردنش در دستور کار مقامات عالی نظام قرار گرفت.

در نامه با تأکید بر اهمیت اجلاس، تلاش‌های عراق در این باره و تصریح به



**WORLD
MARITIME DAY**

روز پنجم: روز جهانی دریانوردی

بزنس



**گفت‌وگوی اختصاصی ماهنامه بندر و دریا با سیدعلی استیری،
معاون محترم امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی**

اشاعه فرهنگ دریایی؛ رویکرد همه‌جانبه به حمل‌ونقل دریایی

شیلات و منابع آبی؛ دریانوردی، ناوگان ملی و تحولات بین‌المللی؛ دریانوردی، ناوگان نظامی و مقابله با دزدی دریایی؛ دریانوردی، ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی، گردشگری پایدار دریایی و دریانوردی، صنایع فراساحل و مهندسی دریایی است.

در حقیقت هدف کلی از برپایی چنین مراسم و همایش‌هایی، اشاعه فرهنگ دریانوردی در سطح عموم جامعه است. خدمت بزرگی که بخش حمل‌ونقل دریایی کشور در ابعاد اقتصادی در سطح کلان و نیز در سطح جامعه در زندگی روزمره افراد ارایه می‌کند، بسیار بااهمیت است، به‌طوری که اگر روزی قرار باشد حمل‌ونقل دریایی متوقف شود، زندگی روزمره واقعاً غیرقابل ادامه خواهد بود، چراکه در جامعه بین‌المللی توسعه به تجارت وابسته است و بدون حمل‌ونقل دریایی این امر محقق نخواهد شد.

لازم به ذکر است که علت نامگذاری روزها، اهمیت موارد ذکر شده در صنعت دریانوردی است که مسایل متعددی را شامل می‌شود، حمل‌ونقل دریایی تجاری، مسافری، نظامی، صیادی و مسایل زیست‌محیطی از موارد مهم در این صنعت هستند و به نظر می‌رسد باتوجه به عدم آگاهی عمومی نیاز به اطلاع‌رسانی هرچه بیشتر با کمک رسانه‌ها و مطبوعات وجود دارد تا نه تنها جامعه نسبت به فعالیت‌ها و خدمات این بخش آشنا شود، بلکه جوانان نیز خواهان اشتغال در این بخش باشند، چراکه کمبود نیروی انسانی در بخش دریانوردی در سطح بین‌المللی و همچنین در کشور ما وجود دارد. البته مشکلات و سختی‌های کار در این بخش، به عدم رغبت نیروی آماده به کار و جوان در پیشه دریانوردی دامن می‌زند که تلاش‌هایی نیز در جهت رفع این مشکلات برداشته شده است و امید می‌رود با تلاش همه دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل دریانوردی، شغل مهم و حیاتی دریانوردی نیز از مشاغل بسیار جذاب به شمار آید.

■ مراسم روز جهانی دریانوردی امسال چه وجه تمایزی با

مراسم سال‌های گذشته دارد؟

وجه تمایز روز جهانی دریانوردی امسال در شعار سال مستتر است. برخلاف شعار سال‌های پیش که به نوعی تنها به یک موضوع خاص مانند کمبود نیروی انسانی دریانورد و یا دزدی دریایی پرداخته می‌شد، امسال با نگاهی کلی به موضوع صنعت دریانوردی کشور پرداخته می‌شود و مسایل به‌طور همه‌جانبه مدنظر قرار می‌گیرد.

شعار هر روز از روزهای هفته ملی دریانوردی با هماهنگی ارگان‌های دریایی تعیین شده و مقرر است ارگان‌های دریایی متولی برنامه‌های متنوعی برای هر روز هفته متناسب با آن روز تدارک ببینند و به موازات آن در بنادر نیز این مراسم برگزار شود.

موارد زیر از برنامه‌های مراسم امسال است:

- برگزاری مراسم به‌صورت تلفیق جشن و سخنرانی با حضور دریابان و خانواده‌هایشان جهت تجلیل دریابان نمونه در ۲۰ عنوان از جمله دریانوردان آزاد شده از اسارت دزدان دریایی، محقق دریایی نمونه، ایتارگر دریایی نمونه،

■ در راستای نکوداشت روز جهانی دریانوردی که در کشور ما

نیز به صورت هفته دریانوردی برگزار می‌شود و مخاطبان این مراسم

کلیه جامعه حمل‌ونقل دریایی می‌باشد، چه اهداف، برنامه‌ریزی‌ها و

اقداماتی صورت پذیرفته است؟

قبل از هر چیز لازم می‌دانم روز جهانی دریانوردی را به کلیه دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور تبریک عرض کنم. برگزاری روز جهانی دریانوردی امسال از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) ۲۴ الی ۲۸ سپتامبر اعلام شده است. مراسم این روز در کشور ما در روز ۲۶ سپتامبر مطابق با روز چهارشنبه ۵ مهرماه در مرکز همایش و نمایشگاه میلاد همایش‌های بین‌المللی با حضور دریانوردان و خانواده آنان و نمایندگانی از جامعه دریایی کشور برگزار خواهد شد. البته این مناسبت با برگزاری مراسم و برنامه‌هایی در طول یک هفته همراه خواهد بود.

آیمو شعار دریانوردی سال ۲۰۱۲ را براساس سانه‌ای که برای کشتی مسافربری تایتانیک در ۱۰۰ سال پیش به وقوع پیوست «ایمو، یکصد سال پس از تایتانیک» نامگذاری کرد که هدف از این نامگذاری، اهمیت ایمنی در حمل‌ونقل دریایی به‌ویژه در کشتی‌های مسافری بوده است و جامعه بین‌المللی را فراخوانده تا یک بازنگری کلی بر عملکرد خود طی یکصد سال گذشته داشته باشند. بر همین اساس، باتوجه به اهمیت موضوع سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع ملی دریایی کشور با هماهنگی دیگر ارگان‌های دریایی، شعار سال دریانوردی کشور را «دریانوردی: جهان پس از یکصد سال، ایران، حال و آینده» نامگذاری کردیم تا با یک بررسی عمومی بر وضعیت حمل‌ونقل دریایی کشور، نقاط ضعف و قوت، چالش‌ها و فرصت‌های خود را بررسی کرده و در جهت ایمنی هرچه بیشتر ناوگان حمل‌ونقلی کشور گام برداریم. در این راستا جلساتی با سایر ارگان‌های دریایی کشور شامل بخش‌های دولتی و غیردولتی، کشتیرانی‌ها، اتحادیه‌های مختلف مربوط به بخش دریانوردی دانشگاه‌های دریایی و انجمن‌های مردم‌نهاد برگزار و تصمیماتی درخصوص هرچه باشکوه‌تر برگزار شدن این مناسبت گرفته شد. سازمان بنادر و دریانوردی در ستاد و در بنادر برنامه‌هایی را در نظر گرفته و منابع خاصی نیز به این منظور اختصاص پیدا کرده تا بتوانیم به‌طور شایسته این روز را گرامی داریم. ضمناً طی مراسم مذکور از فعالان و دست‌اندرکاران صنعت دریانوردی کشور قدردانی به‌عمل خواهد آمد.

■ اهداف و دلایل انتخاب و نامگذاری برای ایام هفته ملی

دریانوردی را به اختصار بیان بفرمایید.

همانگونه که ذکر شد، مناسبت روز جهانی دریانوردی در طول یک هفته از اول الی هشتم مهرماه با همکاری سایر ارگان‌های دریایی کشور شامل سازمان‌های دولتی و غیردولتی، ارگان‌های کشوری و لشگری، دانشگاه‌های دریایی و انجمن‌های مردم‌نهاد برگزار خواهد شد و برای هر روز یک نام در نظر گرفته شده است که براساس این نامگذاری ارگان‌های مربوطه متولی برگزاری مراسم هستند. اسامی این روزها به ترتیب، دریانوردی، آموزش و پژوهش و اشتغال؛ دریانوردی،

با مراسم این روز در سازمان بین‌المللی دریانوردی برگزار کنیم. البته در این خصوص بررسی‌های بیشتری در حال انجام است.

■ جنابعالی به عنوان متولی اصلی برگزاری این مراسم چه

انتظاری از جامعه حمل‌ونقل دریایی دارید؟

سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع ملی دریایی کشور که از سوی سایر دولت‌ها و ارگان‌های دریایی بین‌المللی، به‌عنوان بخش مسوول و متولی دریانوردی جمهوری اسلامی ایران تلقی می‌شود، مسوولیت تنظیم قوانین و مقررات و فراهم آوردن ملزومات و راهکارهای سیاسی و راهبردی در بخش حمل‌ونقل دریایی کشور را عهده‌دار است. البته جامعه حمل‌ونقل دریایی کشور بسیار گسترده بوده و از بخش‌های زیادی تشکیل می‌شود که سازمان بنادر و دریانوردی تنها بخش بسیار کوچکی از این جامعه را تشکیل می‌دهد. این سازمان همواره سعی کرده است با برگزاری همایش‌ها و سمینارهای تخصصی، اعضای جامعه دریایی کشور را به یکدیگر نزدیک کند تا مسایل و موارد مهم در کارایی و پیشرفت حمل‌ونقل دریایی کشور که در حقیقت به عملکرد و همکاری تک‌تک اعضای این جامعه بستگی دارد، به‌طور مشترک مورد بررسی قرار گیرد. بر همین اساس، دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور که در معاونت امور دریایی این سازمان قرار دارد، مسوول ایجاد هماهنگی‌های لازم است. از اعضای جامعه حمل‌ونقل دریایی کشور نیز انتظار می‌رود با مشارکت فعال خود و با همکاری یکدیگر و مسوولیت‌پذیری هرچه تمام‌تر، همچنان که اهداف سازمانی خود را پیگیری می‌کنند، در جهت نیل به اهداف کلی حمل‌ونقل دریایی کشور گام بردارند و حضور پررنگ‌تری در همایش‌ها و گردهمایی‌هایی که به منظور مرتفع کردن مشکلات این بخش برگزار می‌شود، داشته باشند. در این راستا سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی نیز راهگشاست و امید می‌رود در سایه مدیریت و برنامه‌ریزی درست با همکاری و هماهنگی با یکدیگر در جهت نیل به مقاصد توسعه دریامحور گام‌های مهمی برداشته شود. ■

کشتیرانی نمونه، خدمات دریایی نمونه، نمایندگی کشتیرانی نمونه، سایت دریایی نمونه، تشکل مردم‌نهاد دریایی نمونه، خبرنگار دریایی نمونه، فعالان ایمنی و محیط زیست دریایی نمونه، مدیر دریایی نمونه، مدرس دریایی نمونه، پایانه‌دار نمونه، پیشکسوت نمونه، نشریه برتر دریایی نمونه، صنایع دریایی نمونه، بندر تجاری، نفتی و صیادی نمونه، دانش‌آموز، دانشجوی نمونه و موسسه آموزشی دریایی نمونه

- توسعه فرهنگ دریایی با اعزام کارشناسان به دبیرستان‌های بیست‌گانه تهران - تهیه و توزیع کتابچه اطلاع‌رسانی در خصوص فعالیت‌های دریایی و بندری در جهان و سطح کشور به‌منظور آشنایی محصلین کشور با حمل‌ونقل دریایی و ترغیب آنان برای ورود و فعالیت در عرصه دریانوردی

- برگزاری مسابقه و نمایشگاه نقاشی کودکان و نوجوانان برای فرزندان اعضا و کارکنان ارگان‌های دریایی با موضوع «دریا و دریانوردی»

- برگزاری جشنواره‌های مختلف از قبیل طبخ غذاهای دریایی - ورزشی

- ایجاد پایگاه پزشکی صلواتی، نواخته شدن بوق ناوها در کلیه بنادر کشور.

باتوجه به طراحی، اصلاح فرمت، تولید و چاپ امنیتی، انواع گواهینامه‌های دریانوردی که تحولی بزرگ در صدور گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی از لحاظ قانونی و رعایت مسایل امنیتی مطابق با آخرین استانداردهای بین‌المللی به‌شمار می‌آید، در این مراسم رونمایی می‌شود.

کتابی نیز با عنوان «سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌المللی دریایی» توسط نماینده سازمان در آئین تهیه شده که در این مراسم رونمایی می‌شود.

همچنین ارگان‌ها و بخش‌های مرتبط با شرکت فعالانه‌تری بر برگزاری درخور و شایسته این مناسبت اهتمام می‌ورزند. ما حتی آمادگی این را داریم که مراسم روز جهانی دریانوردی را برای سال آینده در سطح بین‌المللی و به‌طور موازی

جناب آقای مهندس سید عطاء الله صدر مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی

فرا رسیدن روز جهانی دریانوردی به جنابعالی و تمامی مدیران،

کارشناسان و کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی

و همچنین ادارات کل بنادر و دریانوردی کشور تبریک عرض نموده

و امید است که با اتکاء به خداوند متعال و در سایه پشتکار و دانش فرهیختگانی چون شما عزیزان،

شاهد رشد و بالندگی دو چندان سازمان بنادر و دریانوردی در همه عرصه‌ها باشیم.

شرکت مهندسی مشاور هرم پی



علی صفایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

افق روشن بندر شهید رجایی

در سال برخوردار است و ضمن بهره‌مندی از ۳۶ پست اسکله، بطور متوسط سالانه از رشدی بالغ بر ۲۳ درصد برخوردار بوده و با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین ترمینال‌های کانتینری کشور، با ظرفیت هر ۳/۵ میلیون TEU کانتینر در سال، حجم گسترده‌ای از عملیات جابه‌جایی کالاهای عمومی خصوصاً محصولات فولادی، فله خشک، فله مایع و فرآورده‌های نفت خام در این بندر انجام می‌شود.

در سال جاری با بهره‌برداری از فاز دو طرح توسعه بندر شهید رجایی و افزودن ۷ پست اسکله جدید به‌طول ۲۰۲۰ متر و با آب‌خور ۱۵ متر امکان پهلو دهی به کشتی‌های سوپر پاناما کس یا نسل ششم فراهم می‌گردد و ظرفیت تخلیه و بارگیری از ۳/۵ میلیون به ۶ میلیون TEU در سال افزایش خواهد یافت.

همراه با توسعه بنادر بزرگ شهید رجایی، شهید باهنر و بندر لنگه، ساخت و توسعه بنادر مسافری، تجاری و صیادی دیگر همچون شهید حقانی، نخل ناخدا، سیریک و جاسک و ۱۳ موج‌شکن مردمی در سراسر خطوط ساحلی استان رونق چشمگیری به فعالیت‌های دریانوردی خواهد داد. تردد سالانه بیش از شش میلیون مسافر در بنادر استان بیانگر علاقه خانواده‌های ایرانی به سفرهای دریایی است که بر همین اساس سازمان بنادر، عملیات توسعه حمل‌ونقل مسافری را با توسعه بنادر مسافری و بهره‌گیری از شناورهای استاندارد و ایمن آغاز کرده تا موجبات خرسندی آحاد مردم شریف ایران را فراهم سازد.

اینجانب هفته دریانوردی را به همه دریانوردان زحمتکش و از خود گذشته که مدت‌ها به دور از خانواده در پهنه اقیانوس‌ها و دریاها صنعت دیرپای دریانوردان را رونق می‌بخشند و همه فعالان عرصه دریایی و بندری که با تلاش شبانه‌روزی در راه ارتقا و توسعه حمل‌ونقل دریایی کشور می‌کوشند تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم. ■

جمهوری اسلامی ایران به دلیل قرار گرفتن در کنار سه آبراه بزرگ راهبردی جهان، نقش بی‌بدیلی را به عنوان پل ارتباطی و پیونددهنده دو منبع بزرگ انرژی «خلیج فارس و دریای خزر» ایفا کرده و در دهه‌های اخیر با پشت سر گذاشتن تحولات عظیم در صنعت، اقتصاد و تجارت، کوشیده تا با توسعه بنادر و ایجاد ظرفیت‌های جدید، نقش بیشتری را در این صنعت ایفا کند.

ملت بزرگ ایران در سه دهه اخیر بخصوص در دهه ۸۰ شاهد پیشرفت‌های چشمگیری در عرصه دریا و بندر بوده است، نوسازی ناوگان تجاری و مسافری، افزایش ظرفیت‌های تخلیه و بارگیری، انبارها و باراندازها، توسعه اسکله‌ها و لنگرگاه‌ها به همراه تجهیز آنها به تکنولوژی‌های روز دنیا، استخدام نیروهای تحصیل کرده و با تجربه و نوآوری‌های نرم‌افزاری بخشی از این دست‌آوردها محسوب می‌شود.

مجتمع بندری شهید رجایی با برخوردار از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی در نزدیک‌ترین نقطه به تنگه هرمز و دهانه ورودی خلیج فارس، به دلیل فاصله کوتاه از مسیر اصلی بین قاره‌ای کشتی‌ها، با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی شمال- جنوب، مهم‌ترین دروازه واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران محسوب شده و به تنهایی عهده‌دار بیش از ۶۰ درصد حجم این مبادلات در مقوله ترانزیت، واردات و صادرات و ترانشیپ است.

این مجتمع بزرگ بندری با برخوردار از زیرساخت‌ها و شقوق مختلف حمل و نقل و اتصال به شبکه بین‌المللی راه‌آهن و جاده تاریخی ایریشم، بیشترین نقش را حمل‌ونقل کشور ایفا کرده و با بیش از ۸۰ بندر معروف جهانی از طریق ۳۴ خط برتر کشتیرانی دنیا، تبادل کالا و مراوده بازرگانی دارد.

مجتمع بندری شهید رجایی با ۲۴۰۰ هکتار وسعت، از ظرفیت پذیرش ۷۰ میلیون تن کالا

از سوی سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، هفته آخر ماه سپتامبر مصادف با هفته اول مهر ماه به عنوان هفته جهانی دریانوردی نامگذاری شده است. این روز مهم در جامعه جهانی دریانوردی متعلق به همه کسانی است که به نوعی با امور دریایی و بندری ارتباط دارند؛ از دریانوردان دریا دل گرفته تا سازندگان کشتی‌ها، قوای نظامی و انتظامی شرکت‌های کشتی‌رانی، کارکنان بنادر و بخش‌های خصوصی دریایی و بندری و کارکنان صدیق و زحمتکش بخش‌های حاکمیتی دریایی.

هفته دریانوردی فرصت مناسبی است تا گل سپاس را تقدیم تمام تلاشگرانی نماییم که با استعانت از قدرت لایزال حضرت رب‌العزه با عزمی راسخ و گام‌هایی استوار پهنه‌های اقیانوس‌ها و دریاها را در نور دیده و در جهت سرافرازی و سربلندی و دستیابی به قله‌های عزمت و اقتدار ایران مهر پرور در این عرصه سترگ کوشش خویش را مصروف داشته و همت عالی خود را معطوف نموده و بستر ساز رشد و توسعه شتابان، تبیین نقش مهم و جایگاه استراتژیک این صنعت عظیم در اقتصاد ملی و پهنه جهانی گشته‌اند.

در آستانه روز جهانی دریانوردی بادلی سرشار از عشق و ایمان و در کمال مباحثات و مفاخره اعلام نموده علی رغم تحریم‌های تحمیلی از سوی دشمنان این آب و خاک مقدس اراده ملتی بزرگ در راه دستیابی به خودکفایی در حوزه‌های مختلف تحقق یافته و جهانیان تحقق آرمان‌های مردم این سرزمین را به نظاره نشسته‌اند تا جای که امروز دریانوردان و دریاداران هرمزگانی این حافظان همیشه سرفراز تنگه هرمز و دریای نیلگون خلیج تا ابد فارس از کنار امواج فیروزه‌ای رنگ خون آبی ایران زمین عاشقانه فریاد سر داده و شعار ما می‌توانیم را به ما توانسته‌ایم بدل کرده و همیشه سلطه‌گران را درهم شکسته‌اند.



ابراهیم ایدنی

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

حضور پررنگ در مجامع بین‌المللی؛ برگرفته از روح پویای متولیان دریایی

حضور پررنگ در مجامع دریانوردی و بالاخص سازمان جهانی دریانوردی داشته است. پیشرو بودن در الحاق به بسیاری از معاهدات بین‌المللی دریایی نشأت گرفته از روح پویای دست‌اندرکاران و متولیان دریایی کشور است. علاوه بر این موارد، نمایندگان کشورمان در سازمان‌های جهانی حضور پررنگ خود را در کمیته‌های تخصصی همواره ادامه داده تا در صدور پیش‌نویس قطعنامه‌ها و بخشنامه‌ها - حتی در صورت لازم‌الاجرا نبودن - نظرات جمهوری اسلامی ایران را به سمع و نظر سایرین رسانیده و تأثیرگذاری خود را بر قوانین بین‌المللی حفظ می‌نماید.

اجرای برنامه‌های چشم‌انداز توسعه و به تبع آن پیشرفت روزافزون در حوزه حمل‌ونقل دریایی نیازمند برنامه‌های بلندمدت و استراتژیک می‌باشد که خوشبختانه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با توجه به سیاست‌های ابلاغی از سازمان این استراتژی‌ها را تدوین و پس از تصویب نهایی اجرا خواهد نمود و امیدواریم که با اجرای این برنامه‌ها بتوانیم موجبات تقویت جایگاه بنادر استان خوزستان در منطقه و افزایش تعاملات کشور عزیزمان با سازمان بین‌المللی دریانوردی را مهیا سازیم.

اینجانب به نوبه خود ضمن تبریک این رویداد ارزنده به تلاشگران این عرصه و آرزوی سلامتی و بهروزی برای تمامی دریادلانی که توان و عزم خود را برای شکوفایی اقتصادی و اقتدار میهن اسلامی مان در آب‌های سرزمینی و بین‌المللی جزم کرده‌اند، اهتمام و توجه جدی مراجع و نهادهای ذی‌ربط و ذی‌مدخل را جهت ارتقای سطح رفاهی این دسته از عزیزان که در این شغل به معنی واقعی کلمه سخت و زیان‌آور به کار و تلاش مشغولند، خواستارم. از آنجا که به دنبال تعیین مصداق عینی شعار سال جاری؛ تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی هستیم، حمایت از این نیروهای سختکوش و پرتلاش که در گمنامی بزرگ‌ترین خدمات را به اقتصاد ملی ما ارایه می‌کنند، می‌تواند شاخصی در تحقق این شعار راهبردی به شمار آید. امید است که همسان با این خدمات ارزنده شرایطی در خور شأن این عزیزان مهیا گردد. ■

راهبرد جمهوری اسلامی ایران به گسترش روزافزون فعالیت‌های دریایی و کشتیرانی برای رونق اقتصادی کشور و همچنین حضور پررنگ حاکمیتی بر مناطق دریایی از یک‌سو و مقابله با تحریم‌های همه‌جانبه و بی‌اثر کردن تلاش بیگانگان از سوی دیگر، مستلزم اقدام برای کاهش سوانح دریایی و تلفات انسانی ناشی از این حوادث است که می‌تواند به حذف بازتاب‌های غیرکارشناسی نامطلوب و نهایتاً حذف تنش‌های رسانه‌ای و اجتماعی و بعضاً سیاسی منجر شود که نتیجه آن ایجاد آرامش برای دریانوردان در فعالیت‌های دریایی در عرصه پهناور آب‌های کشور عزیزمان است.

روز جهانی دریانوردی، فرصتی مغتنم و ارزشمند است تا دگرپاره نگاه و توجه افکار عمومی به‌ویژه صاحبان صنایع، سرمایه‌گذاران و دیگر پویندگان اقتصادی را به این صنعت تأثیرگذار دریانوردی و تلاشگران در آن جلب کرده و بر لزوم بهره‌گیری مضاعف از این فرصت راهبردی که به شکل خدادادی با صدها کیلومتر خط ساحلی و همجواری با آب‌های بین‌المللی به کشورمان اعطا شده، به منظور شکوفایی اقتصاد کشور و منطقه تأکید نمود.

شعار امسال IMO نیز «IMO: One hundred years after the Titanic» یکصد سال پس از حادثه کشتی تایتانیک به منظور تمرکز بر ایمنی جان اشخاص در دریا نامگذاری شد، زیرا شوک ناشی از حادثه غرق شدن کشتی تایتانیک با بهره‌گیری از مدرن‌ترین تجهیزات و پیشرفته‌ترین تکنولوژی عصر (به‌رغم اینکه بسیاری از صاحب‌نظران صنعت دریانوردی در آن زمان کشتی را غیرقابل غرق شدن می‌دانستند) و تبعات آن بر افکار عمومی را می‌توان سرمنشأ تحولات عظیم ایمن‌سازی صنایع کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی دانست و پس از آن جامعه جهانی و دولتمردان را بر آن واداشت با تدوین معاهدات بین‌المللی در جست‌وجوی راهی برای پند تا با افزایش مقررات و قوانین یکپارچه بین‌المللی، سطح ایمنی دریانوردی را افزایش داده و از وقوع چنین فجایعی جلوگیری کنند.

دولت جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان یکی از پیشگامان صنعت حمل‌ونقل دریایی و با داشتن قدمت چند هزار ساله در صنعت کشتیرانی و با در اختیار داشتن ناوگان بزرگ دریایی، همواره

شرکت تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی شهرستان بندرعباس

مدیرعامل: مسعود اسفندی

شماره ثبت: ۲۰۶۰

جزیره قسم در جنوب بندرعباس با جاذبه‌های توریستی فراوان و مزیت‌های اقتصادی و تنوع کالاهای تجاری جلوه خاصی به این جزیره بخشیده و باعث گردیده که تردد دریایی مابین بندرعباس و قسم از رونق قابل توجهی برخوردار باشد. حفظ جان مسافران همراه با راحتی آنها در سفر و حفظ محیط زیست دریایی منطقه و پیشگیری از آلودگی آن از سبایل ضروری است که باید به آنها توجه ویژه نمود و ساماندهی شوند. در این راستا شرکت تعاونی قایق‌داران بندرعباس با همکاری و حمایت سازمان بنادر و دریانوردی (دبیرخانه وجوه اداره شده) و اداره کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر اقدام به جایگزینی شناورهای استاندارد نموده است. این شناورها از استاندارد بالا در طراحی برخوردار خواهند بود که در آن راحتی سفر و مسافر در نظر گرفته شده و برخی از آن‌ها وارد ناوگان تعاونی شده و مستقر به کارند.

این شرکت با ۱۳۳ عضو در سال ۷۳ تشکیل گردیده است و حال حاضر بزرگ‌ترین شرکت مسافری دریایی در ایران و در منطقه است. امیدواریم با حمایت‌های سازمان بنادر و دریانوردی این تعاونی بتواند، مسیرهای دریایی بیشتری را تحت پوشش خود قرار دهد و خدمات مطلوب‌تری را به هم‌سپهان عزیز ارایه نماید.

فرمانده

روز جهانی دریانوردی برپای

میران و تلاشگران دیال کشور گرامی باد
آدرس: دفتر
اسکله بندر شهید خدایی
تلفن: ۷۶۱ - ۲۲۲۷۷۸۲
آدرس: بندر عباس، خیابان استقلال
کوچه چمران ۹۵
تلفن: ۷۶۱ - ۲۲۲۷۷۹۲

ایمنی در عملیات؛ مهم‌ترین اصول سازمان بین‌المللی



سید علی نعیمی

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

روز دریانوردی فرصتی است برای ارج نهادن و تقدیر از دریانوردان عزیز و نمایش اهمیت و نقش این جهادگران در عرصه حمل‌ونقل و اقتصاد دریایی، مشخصاً در دنیای پرتلاطم تجارت، دریاها مهم‌ترین شریان ارتباطی بوده و بسیار حایز اهمیت هستند. در این بین دسترسی سریع و ارزان به منابع و بازار هدف مهم‌ترین دغدغه تولیدکنندگان بوده و هرگونه تغییر ناگهانی در این روند اثرات و امواج سهمگینی را در پی خواهد داشت. گستردگی شبکه راه‌های دریایی، پایین بودن نرخ حمل‌ونقل و ظرفیت بالای آن از مزیت‌های حمل‌ونقل دریایی بوده که موجب رونق آن شده است. در این راستا رعایت ایمنی در عملیات دریایی و بندری یکی از مهم‌ترین اصول و مقررات سازمان جهانی دریانوردی است و تصویب قوانین و کنوانسیون‌های مختلف از سوی این سازمان بیانگر اهمیت این موضوع می‌باشد. جلوگیری از وقوع یا تکرار حوادث دریایی و بندری که در شعار امسال IMO جلوه پیدا کرده (صد سال پس از تایتانیک) و ضرورت برقراری امنیت را بیش از پیش نمایان ساخته، وظیفه دشواری را بر دوش فعالان بخش دریانوردی می‌نهد، چراکه هرگونه سهل‌انگاری یا قصور در انجام وظایف و برنامه‌های ایمنی موجب بروز حوادثی تلخ و ضررهای جبران‌ناپذیر انسانی و زیست محیطی خواهد شد. واضح است در شرایط خاص کنونی جوامع بین‌المللی، عملکرد اثربخش دریادلان عزیز، نقش حیاتی را در تحقق استراتژی و اهداف کلان کشور در زمینه حمل‌ونقل دریایی ایفا می‌نماید. اینجانب از این فرصت استفاده کرده و ضمن قدردانی از تلاش وافر و خدمات فعالان حوزه دریا، عزت و سربلندی آنان را از درگاه ایزد حق مسألت می‌نمایم. ■

ارتقای دانش و به‌روزرسانی تجهیزات؛ نمونه‌های کوچک از تلاش‌های بزرگ ایمنی



محمد راستاد

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

وجود بیشترین تعداد دریانورد در کشور با بیش از ۱۰۷ هزار گواهینامه دریانوردی صادر شده که نشان از پیوند تنگاتنگ دریا با معیشت مردم این دیار دارد، توجه به ارتقای آموزش‌های دریانوردی و همچنین ارتقای دانش و تجهیزات در زمینه ایمنی و جست‌وجو و نجات دریایی را امری ضروری ساخته است. در این حوزه نیز اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، با تقویت موسسات آموزشی دریانوردی، برگزاری دوره‌های آموزشی ایمنی به‌صورت رایگان برای دریانوردان شاغل در شناورهای سنتی و همچنین ایجاد ایستگاه‌های رادیویی جهت تسریع در هماهنگی جست‌وجو و نجات دریایی در بنادر بوشهر، عسلویه، خارگ، دیر، گناوه، دیلم و لاورساحلی، با به‌کارگیری نیروهای کارآموده و استفاده از شناورهای مدرن و تخصصی جست‌وجو و نجات، تلاش شایانی در راستای ارتقای ایمنی دریانوردی در آب‌های استان بوشهر داشته است.

همه این موارد، نمونه‌هایی کوچک از تلاش‌های بزرگی است که در سالیان اخیر جهت ارتقای ایمنی حمل‌ونقل دریایی در استان بوشهر صورت گرفته و به فضل الهی ادامه خواهد یافت.

اینجانب ضمن تبریک روز جهانی و هفته ملی دریانوردی به دریانوردان و جامعه دریایی کشور، اعتلای حمل‌ونقل دریایی و صنعت دریانوردی ایران اسلامی را در سایه عزم و همت آحاد این جامعه بزرگ، از خداوند متعال خواستارم. ■

جامعه دریایی کشور، امسال روز جهانی دریانوردی را با نگاهی به عملکرد یکصد سال گذشته خود جشن می‌گیرد؛ یکصد سالی که متأثر از تحولات عظیم جهانی، منشا رویکردهای جدیدی در حوزه دریا و دریانوردی بوده است. تغییر نگاه جهانی به مقوله ایمنی دریانوردی، پس از حادثه غرق شدن کشتی تایتانیک در سال ۱۹۱۲ را شاید بتوان سرآغاز این تحول عظیم دانست، زیرا تنها ۲ سال پس از این حادثه بود که کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا (سولاس) به تصویب رسید و الزامات جدیدی در زمینه قوانین و استانداردهای دریانوردی، ساخت شناورها و آموزش‌های دریانوردی تدوین شد.

کشور ما نیز با درک این موضوع و با توجه به قرار گرفتن در میان دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و همچنین امکان دسترسی به آب‌های آزاد و سابقه دیرینه در حوزه دریانوردی، همگام با تحولات جهانی تلاش‌های خوبی در به‌روزرسانی استانداردهای دریانوردی و ارتقای سطح آموزش‌های تخصصی دریانوردان داشته است.

در این میان، استان بوشهر با بیش از ۹۰۰ کیلومتر خط ساحلی در کرانه خلیج فارس و دارا بودن ۱۱ بندر تجاری، یکی از استان‌های مهم دریایی کشور به شمار می‌رود که همواره رعایت استانداردهای بین‌المللی دریانوردی را سرلوحه کار خود قرار داده است.

گردشگری ساحلی؛ زمینه‌ساز توسعه سواحل گیلان



فرهاد مننصر کوهساری

مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان

با نگاهی به وضعیت اقتصادی منطقه و آنچه که در مجموع مشاهده می‌شود، می‌توان درس‌های خوبی گرفت و حسب شرایط از فرصت‌های موجود به نحو مطلوبی استفاده نمود. همانگونه که رهبر معظم انقلاب فرموده‌اند: مجاهدت اقتصادی و حضور جهادگونه در عرصه‌های اقتصادی برای ملت ایران یک ضرورت است.

گردشگری ساحلی از بزرگ‌ترین فعالیت‌های جهان است که با رشد روزافزون خود به فعالیتی چندمنظوره مبدل شده، به طوری که توسعه گردشگری و تفریحات مربوطه از عوامل موثر در شکل‌دهی الگوی توسعه نواحی ساحلی بوده است.

استان گیلان با داشتن شهرهای ساحلی همچون آستارا، انزلی، کیاسر و چمخاله امکان بهره‌برداری از گردشگری دریایی را برای رسیدن به یک وضعیت پایدار دارد و می‌توان سواحل گیلان را به قطب گردشگری برای گردشگران داخلی و خارجی تبدیل کرده و درآمد حاصل از آن را برای ارتقای کیفیت زندگی مردم منطقه مورد استفاده قرار داد. بندر انزلی به دلیل داشتن تالاب، سواحل بکر و موقعیت اقلیمی و جغرافیایی خاص از پتانسیل بالایی برای توسعه گردشگری دریایی بهره‌مند است و با برنامه‌ریزی صحیح و تشویق سرمایه‌گذاران به سرمایه‌گذاری و خرید شناورهای مسافری، با اشتغال‌زایی مستقیم و غیرمستقیم می‌تواند نقش مهمی در کاهش آمار بیکاری استان داشته باشد.

باهمکاری سازمان میراث فرهنگی و دفاتر خدمات جهانگردی و ترغیب آنها به عملکردی فعال، با نگاهی نو به جذابیت‌های موجود در استان‌های شمالی کشور و شناسایی مکان‌های تاریخی و دیدنی بندر حاشیه دریای خزر، توسعه گردشگری دریایی به آسانی میسر خواهد بود. اینجانب به نوبه خود برای همه دریانوردان آرزوی سلامتی داشته و به جامعه دریایی کشور تبریک عرض می‌نمایم. ■



سیاوش رضوانی

مدیر کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

به تلاش فعالان عرصه دریا و دریانوردی و جلب توجه همگان به دریا و صنعت دریانوردی. این مدیریت، ضمن تبریک این روز بزرگ به دریاییان و دریانوردان کشور، از همه دستگاه‌ها و ارگان‌های دریایی، به ویژه سازمان بندر و دریانوردی، به عنوان مرجع دریایی کشور، خواستار تدوین سند جامع دریایی با هدف بهره‌گیری مناسب از حوزه‌های مختلف مرتبط با دریا است تا جبران غفلت تاریخی عدم بهره‌گیری کامل از آن صورت پذیرد؛ زیرا امروزه توجه بیشتر به صنعت حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، صنعت ساخت و تعمیر کشتی، ساخت سکوها، نفتی، شیلات و صید آب‌زیان، باید با برنامه‌ریزی به منظور بهره‌گیری هرچه بیشتر و بهتر از این نعمت الهی همراه باشد، به طوری که این التفات، امکان دستیابی به افق چشم‌انداز دریامحور را میسر سازد. بحمدالله، سازمان بندر و دریانوردی، با قدم‌های استوار در جهت پیشبرد برنامه‌های دریایی به پیش می‌رود و با رویکرد جهانی صنعت دریامحور، معتقد است که هرچه بیشتر به دریا توجه داشته باشیم، توسعه و اقتدار کشورمان نیز افزون‌تر و بیشتر خواهد شد. در این راستا، همه ساله سازمان بندر و دریانوردی و به تبع آن، ادارات کل سازمان در استان‌های ساحلی، با برجسته‌نمایی نقش دریانوردان و احترام و تکریم آنان، نسبت به نامگذاری و گرامیداشت هفته دریانوردی اقدام می‌کنند تا از این راه بتوانند توجه سازمان‌های مختلف اجتماعی را به سوی زحمات و نیازهای حیاتی دریانوردان زحمتکش کشور معطوف کنند و تأثیرگذاری شگرف و عظیم آنان بر اقتصاد جهانی را به عموم مردم بشناسانند. در پایان به نوبه خود به عنوان عضو کوچکی از جامعه بزرگ دریایی ایران، روز جهانی دریانوردی را به همه دریادلان این عرصه تبریک عرض می‌نمایم. ■

توجه بیشتر به دریا؛ مبین رویکرد جهانی در صنعت دریامحور

با عنایت به اینکه صنعت دریانوردی به عنوان صنعتی فراگیر در جهان معاصر مطرح است، کشور ایران نیز می‌تواند در این فرآیند جهانی نقش ویژه‌ای ایفا کند. جمهوری اسلامی ایران که چون پلی بین کشورهای حاشیه خزر و آب‌های آزاد جهان قرار گرفته است، ارزان‌ترین راه ترانزیتی بین کشورهای آسیای میانه و دریاهای آزاد جهان است. صدور نفت و گاز و صادرات غیرنفتی از پایانه‌ها و بندر خلیج فارس ورود کالا و افزایش این میزان با پذیرش کالاهای ترانزیتی و وجود منابع پروتئینی غنی در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند، همگی انگیزه‌هایی بسیار قوی برای دولت جمهوری اسلامی ایران در توجه به این صنعت و توسعه آن است.

در عصر حاضر با رشد تجارت جهانی بر اهمیت حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی نیز افزوده شده است، لذا سازمان جهانی دریانوردی به منظور بهبود ایمنی کشتیرانی، امنیت دریانوردی و مسایل زیست محیطی دریاهای هر سال در ماه سپتامبر، روز جهانی دریانوردی را با یک شعار ویژه مطرح کرده و به عنوان مرجع بین‌المللی دریایی سرلوحه فعالیت‌های خویش قرار می‌دهد.

هدف نهایی روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۲، جذب افکار عمومی و خصوصی و توجه دولت‌ها به ترویج و ارتقای همکاری و اتحاد در زمینه افزایش ایمنی دریانوردی و دریانوردان است. لذا شعار روز جهانی دریانوردی برای سال ۲۰۱۲ توسط سازمان جهانی دریانوردی با عنوان ذیل مورد تأیید قرار گرفت: «۱۰۰ سال پس از تایتانیک» که گویای جذب افکار عمومی به افزایش ایمنی در صنعت دریانوردی و همچنین پیشرفت‌هایی که تاکنون انجام گرفته است، می‌باشد.

این روز، فرصت مناسبی است برای ارج نهادن

فرصت‌های ارزشمند در محیط‌های آبی ساحلی



اسماعیل مکی‌زاده

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه

امواج خروشان دریاها از زمان‌های بسیار دور مورد توجه بشر بوده و با گذشت زمان و تبدیل وسایل اولیه به امکانات مدرن، رازهای نهفته دریا و شگفتی‌های درون آن خود را نمایان کرده است.

دریا نقش ویژه‌ای در توسعه اقتصاد کشورها ایفا می‌کند، از این‌رو کشورهایی که قابلیت برخورداری از محیط‌های آبی ساحلی را دارند، فرصت‌های ارزشمندی را برای توسعه اقتصادی-اجتماعی و اقتدار منطقه‌ای و بین‌المللی مهیا می‌کنند که در این بین کشور عزیزمان ایران به خوبی از این ویژگی بهره‌مند شده است و موجب گردیده تا امکان برنامه‌ریزی تا امکان بهره‌گیری بیشتر و بهتر از این نعمت الهی فراهم آید و دسترسی به افق چشم‌انداز میسر شود.

هفته جهانی دریانوردی یادآور تمامی دریاییان و دریادلانی است که با انتخاب این عرصه پرخطر، تمامی دشواری‌های آن را به جان خریده‌اند و با سهم قابل توجه خود در تامین امنیت کشور، حضور در آب‌های آزاد و تولید یک فضای رقابتی با سایر کشورها نقشی در خور در این زمینه دارند.

ضمن تبریک هفته دریانوردی به تمامی فعالان عرصه بندر و دریا، امیدوارم با همت و تلاش کلیه ارگان‌های دریایی، امنیتی، نظامی و انتظامی در سطوح مختلف و برقراری تعامل میان این ارگان‌ها و نهادهای دریایی کشور، شاهد نهادینه شدن بیش از پیش امنیت دریانوردی برای ناوگان کشتیرانی و رشد فرهنگ دریایی کشورمان باشیم. ■



سید نبی سید پور

مدیر کل بندر و دریانوردی استان مازندران

ایران اسلامی؛ پلی میان کشورهای حاشیه خزر و آب‌های آزاد

حمل‌ونقل دریایی از دیرباز به عنوان یک صنعت کارآمد نقش مهمی در پویایی و شکوفایی اقتصاد جهانی داشته است. در حال حاضر نیز این صنعت از عوامل توسعه‌یافتگی بسیاری از کشورها محسوب می‌شود. جمهوری اسلامی ایران نیز به دلیل برخورداری از منابع اقتصادی فراوان، موقعیت سوق‌الجیشی ایده‌آل و دسترسی به آب‌های بین‌المللی در جنوب و شمال کشور، از گذشته دور تا به حال در چرخه جهانی حمل‌ونقل دریایی نقش ویژه‌ای ایفا کرده است. ایران اسلامی که چون پلی بین کشورهای حاشیه خزر و آب‌های آزاد جهان قرار گرفته است، ارزان‌ترین راه ترانزیتی بین کشورهای آسیای میانه و دریاهای آزاد جهان محسوب می‌شود. صدور نفت و گاز و فرآورده‌های آن، صادرات و واردات کالاهای غیرنفتی، ترانزیت کالا از مسیر بندر شمالی و جنوبی کشور و همچنین وجود منابع پروتئینی غنی در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، همگی دلایل محکمی برای توجه دولت جمهوری اسلامی ایران به این صنعت سودآور و توسعه آن است.

روز دریانوردی بهانه‌ای است برای یادآوری تلاش دریادلانی که همه دشواری‌ها و مخاطرات دریا را به جان خریده و با انتخاب این عرصه سهم درخور توجهی در توسعه حمل‌ونقل دریایی، تامین امنیت کشور، حضور کارآمد در آب‌های آزاد و تولید و استحصال از منابع آبی ایفا کرده و فرصت مغتنمی برای ابراز تقدیر و تشکر از همه فعالان زحمتکش دریایی است، لذا اینجانب ضمن ارج نهادن به تلاش‌های شبانه‌روزی دریانوردان دریادل کشور عزیزمان ایران، آرزوی سلامت، سعادت و پیروزی هر چه بیشتر این عزیزان را در تمام مراحل زندگی و کاری از خداوند متعال، تحت توجهات حضرت ولی عصر (عج) و رهبری‌های دایمانه مقام معظم رهبری (دامت برکاته) مسألت می‌نمایم. ■



شرکت پارس کشتی‌پولاد





طراحی، ساخت و تعمیر انواع شناورهای فلزی

پدک کشتی، لندینگ کرافت، بارج

درآرسیدن روز جهانی دریانوردی گرامی باد.

آدرس: بندرعباس - کیلومتر ۶ جاده بندر شهید رجایی
 آدرس پستی: بندرعباس - صندوق پستی: ۳۳۷۹ - ۷۹۱۴۵
 تلفن دفتر: ۶۶۶۸۲۸۱ (۰۷۶۱) فکس: ۶۶۶۸۲۶۶ (۰۷۶۱)
 تلفن کارخانه: ۷۵۱۱۲۸۹ (۰۷۶۱) فکس: ۷۵۱۱۲۹۰ (۰۷۶۱)

www.parspooladshipyard.com
pkpshipyard@gmail.com

ایمنی؛ اصل تفکیک‌ناپذیر در حمل‌ونقل دریایی



عادل دریس

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر

از زمانی که انسان توانست برای نخستین بار موفق به ساخت کشتی و پرداختن به کار دریانوردی شود و از طریق دریا انسان و کالا را جابه‌جا کند، سوانح دریایی یکی از دغدغه‌های این عرصه به شمار رفته است. در آن زمان بیشتر این سوانح بر اثر حوادث طبیعی مانند توفان، گردآب، گردباد، گم کردن مسیر و برخورد با صخره به‌وجود می‌آمد و با توجه به عدم رشد تکنولوژی دریا در دید ناظران بسیار پرمخاطره و بی‌رحم جلوه می‌نمود. کمی پیش از قرن ۱۶ میلادی و همزمان با شکل‌گیری انقلاب صنعتی، با تبدیل شدن حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی به یک صنعت و گسترش چشمگیر و خیره‌کننده آن، سوانح دریایی به شکل تازه‌ای خود را معرفی کرد. از آن زمان به بعد با پیشرفت تکنولوژی به‌ویژه در قرن گذشته و قرن حاضر و با افزایش تناژ کشتی‌ها و گسترش همه‌جانبه حمل‌ونقل دریایی موضوع سوانح دریایی و کاهش آن بسیار حایز اهمیت شد. با توجه به اینکه امروزه ۹۰ درصد از مبادلات تجاری در دنیا از طریق دریا و کشتیرانی صورت می‌پذیرد، لذا سوانح و تصادم‌های دریایی دیگر تنها از نقطه نظر اقتصادی و زیان مالی بر یک جامعه تأثیر نمی‌گذارد، بلکه اثرات مضر و مخرب آن از جمله تلفات انسانی، صدمه زدن به محیط زیست دریایی، صدمه به اقتصاد و صنعت و خصوصاً صنعت کشتیرانی و دریانوردی ایمن و ... بسیار مورد توجه است. این اثرات باعث شده که کشورها حتی پیش از تشکیل سازمان جهانی دریانوردی با ایجاد قوانین بین‌المللی و تجهیز ناوگان کشتیرانی هرچه بیشتر از آن جلوگیری نمایند. از جمله این قوانین می‌توان به کنوانسیون ایمنی جانی در دریا (SOLAS) و مهم‌تر از آن تأسیس سازمان جهانی دریانوردی اشاره کرد. پیش‌نویس کنوانسیون سولاس در سال ۱۹۱۴ درست دو سال پس از وقوع سانحه تایتانیک نوشته و به تصویب اولیه رسید که سرانجام در سال ۱۹۷۴ کنوانسیون کاملاً جدیدی به وجود آمد و همچنین سازمان کنونی دریانوردی (IMO) تا سال ۱۹۸۲ با نام سازمان جهانی مشاوره دریایی (IMCO) شناخته می‌شد و بعد از وقوع این سانحه بود که لزوم وجود آن شدیداً احساس شد و سرانجام توانست زمینه تحول صنعت دریانوردی را فراهم کند.

با عنایت به شعار امسال سازمان جهانی دریانوردی «IMO 100 YEARS AFTER TITANIC» و نظر به گذشت یکصد سال از سانحه غرق شدن کشتی تایتانیک و توجه به بهبود فراوان موضوع ایمنی دریانوردی در دهه‌های اخیر، با این حال سوانح دریایی به عنوان یک چالش مهم مطرح هستند. پیشرفت‌های روزافزون فن‌آوری ارتباطات دریایی، وضع قوانین و مقررات جدید با موضوع ایمنی دریایی همزمان با رشد سریع صنایع دریایی و بزرگ شدن کشتی‌ها و خطرات جدید حاصل از آن صورت می‌گیرد. با این حال هرگاه فاجعه دریایی رخ می‌دهد، ضرورت بهبود ایمنی در حوزه‌های دریایی احساس می‌شود. اینجانب به عنوان عضوی از جامعه دریایی سازمان بندر و دریانوردی این روز جهانی را به تمامی خانواده بزرگ دریایی در تمامی نهادها و ارگان‌های دولتی و غیردولتی دریایی کشور تبریک می‌گویم و از خداوند منان پیشرفت روزافزون در تمامی زمینه‌های صنعت دریانوردی، موضوع ایمنی و کاهش هرچه بیشتر سوانح دریایی خصوصاً در آب‌های تحت حاکمیت کشور عزیزمان ایران را خواستارم. ■

حفظ ایمنی و محیط زیست؛ کانون توجه جزیره زیبای کیش



قاسم عسکری نسب

رئیس اداره بندر و دریانوردی کیش

دریا هدیه ویژه خداوند است به انسان که اشرف مخلوقات است. دریاها نقش ویژه و تعیین‌کننده‌ای در توسعه اقتصاد ملی کشورها ایفا می‌کنند و کشورهای برخوردار از دریا و سواحل، فرصت‌های ارزشمندی برای توسعه اقتصادی، اجتماعی، گردشگری و حفظ و اقتدار جایگاه منطقه‌ای و بین‌المللی در پیش رو دارند. پرداختن به این هدیه ارزشمند خداوندی و حفظ و نگهداری آن از جهات مختلف از اهم وظایف ما انسان‌ها است تا بتوانیم از آن برای خود و نسل‌های آینده به نحو احسن استفاده و نگهداری کنیم، زیرا اقیانوس‌ها و نواحی ساحلی خدمات زیست بومی ارزشمندی از جذب گردشگر گرفته تا تأمین غذا و حفاظت در برابر توفان‌های دریایی ارائه می‌کنند، تا جایی که آبریان ۱۵ درصد از مواد پروتئین حیوانی مورد مصرف بشر را تشکیل می‌دهند. پس، حفاظت از سواحل و دریاها و گونه‌های آن یعنی کمک به حال و آینده بشر.

هر ساله آمارهایی که از طریق رسانه‌ها در جهان پخش می‌شود، هشدار برای از بین رفتن منابع طبیعی در خشکی و دریاها است. لذا یکی از دغدغه‌های بشر امروزی حمایت و احیای محیط زیست آبی و طبیعی است و در راستای این دغدغه بشر است که در سال جاری با توجه به اهمیتی که مسایل زیست محیطی برای سازمان بین‌المللی دریانوردی دارد و چالش‌هایی که از این ناحیه متوجه محیط زیست دریایی می‌باشد، شعار امسال روز جهانی دریانوردی: IMO 100 YEARS AFTER TITANIC تعیین شده است. بنابراین این شعار وظایف ما را در پرداختن و تلاش مضاعف در امر ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی و تلاش برای کاهش سوانح دریایی بیشتر و بیشتر می‌کند.

با توجه به اینکه جزیره زیبای کیش شاهره تردد شناورهای تجاری و نفتکش‌ها مخصوصاً شناورهای سنتی در پهنه آب‌های خلیج همیشه فارس است و ساختار این جزیره زیبایی مرجانی که جاذبه‌های توریستی و گردشگری آن مورد توجه هموطنان عزیز و گردشگران بسیاری از کشورهای منطقه و جهان می‌باشد و از طرفی وجود بزرگ‌ترین میدان گازی مستقل کشور که ذخیره آن در حدود ۶۶ تریلیون فوت مکعب و میعانات گازی آن حدود ۵۱۴ میلیون بشکه برآورد شده و پیش‌بینی می‌شود روزانه حدود ۵ تا ۱۵ میلیارد فوت مکعب گاز از این میدان تولید شود، در این نقطه از جغرافیای پهنای ایران اسلامی و به تبع آن افزایش حجم تردد شناورهای خدمات سکوی نفتی به این بندر ایمنی دریانوردی و حساسیت‌های زیست محیطی را بسیار حایز اهمیت و وظایف اداره بندر و دریانوردی کیش را جهت کنترل و بازرسی از شناورها و کاهش سوانح دریایی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی را دو چندان می‌کند. بنابراین در راه رسیدن به این اهداف به گرمی دست همکاران و دریانوردان عزیز و بزرگواری را می‌فشاریم که همواره همراه و همگام با ما بوده و به نوعی بازوان اجرایی ما در داشتن دریایی ایمن و پاک بوده و خواهند بود، به‌طوری‌که در ۶ ماهه سال جاری با ۲۳ مورد درخواست اضطرار از طرف شناورهای عبوری در اطراف جزیره کیش و همکاری و همدلی دریانوردان و دریابیان و مالکان شناورهای متردد در منطقه و بومی جزیره کیش توانستیم علاوه بر جلوگیری از وقوع سوانح منجر به آلودگی زیست محیطی شاهد نجات ۱۲۴ نفر از دریانوردان زحمتکش ایران اسلامی باشیم.

در پایان، روز جهانی دریانوردی را بهانه می‌کنم تا بار دیگر به همه دریانوردان خدوم و زحمتکش ایران اسلامی مخصوصاً همکاران و تمامی اقشار دریانورد خطه دریایی جزیره زیبای کیش خداقوت ویژه بگویم و این روز بزرگ را به همه آنان که با انتخاب سخت‌ترین مشاغل دنیا (یعنی شغل دریانوردی) جهت سربلندی ایران همیشه سرفراز تلاش و کوشش می‌کنند، تبریک عرض نمایم. ■

دریا؛ موهبتی که باید قدرش را بدانیم



عبدالحسین خدری

مدیر عامل شرکت تعاونی بندرسازان گناوه

این روزها جامعه دریایی و بندری ایران، روز جهانی دریانوردی را جشن می‌گیرد. جشنی در ابعاد جهانی که به خودی خود نشانگر اهمیت دریا در زندگی بشر است.

دریا، با ویژگی‌ها و امکانات منحصر به فردش، منبع بسیاری از درآمدها است و چنانکه خداوند متعال فرموده، راهکاری است برای انسان‌ها تا در آن جابه‌جا شوند و از رزق و روزی خداوند متعال برای گذران زندگی بهره‌گیرند.

امروز با گذر از دوران دریانوردی سنتی، اگرچه شرایط و روش‌های تجارت دریایی متحول شده، اما دریا همچنان منبع اصلی کسب درآمد برای جامعه بزرگی است که به صورت مستقیم و غیرمستقیم در تجارت دریایی نقش ایفا می‌کنند.

در زنجیره بزرگ و گسترده حمل‌ونقل دریایی، بنادر از اهمیت بسزایی برخوردارند؛ چراکه تنها با اتکا به فعالیت بنادر ایمن، امن و کارآ است که می‌توان تجارت دریایی را با موفقیت دنبال نمود.

در این رهگذر، در شرایطی که اکثریت قریب به اتفاق بنادر بسیاری از کشورهای دنیا توسط بخش خصوصی مدیریت و اداره می‌شوند، بندر گناوه به واقع نخستین و تنها بندر ایران است که گام در این راه گذاشته و با چالش‌ها و شرایط خاص آن نیز مواجه شده است.

تلاش مجموعه‌ای که هم‌اکنون در شرکت بندرسازان گناوه گرد هم آمده‌اند، این است که به یاری خداوند متعال و با تکیه بر توانایی‌های نیروی انسانی شاغل در این بخش، بر چالش‌ها و مشکلات فایق آیند و بر اساس برنامه زمان‌بندی موجود، با توانمندسازی مجموعه بندر گناوه از طریق توسعه زیرساخت‌ها و تجهیزات و بهینه‌سازی روش‌های کاری، نخستین تجربه خصوصی‌سازی مدیریت بندری در ایران را به تجربه‌های مثبت و الهام‌بخش مبدل سازند.

بندره بر خود لازم می‌دانم که در این مجال، از تلاش‌ها و زحمات شبانه‌روزی همکاران صدیق و زحمتکش خود در بندر گناوه قدر دانی نمایم و به ایشان و جامعه بندری و دریایی کشور، آینده‌ای روشن و توأم با موفقیت و سربلندی را نوید دهم.

روز جهانی دریانوردی بر تمامی دریادلان مبارک. ■

دریانوردان؛ سرمایه‌های ملی و پیام‌رسانان صلح و دوستی



محمود حکانی

رئیس اداره بندر عسلویه

دریانوردان سرمایه‌های ملی، واقعی و پیام‌رسانان صلح و دوستی در دریاهای بیکران هستند. روز جهانی دریانوردی را به همه تلاشگران در عرصه صنعت دریانوردی، چه آنان که در مرزهای آبی و دریاهای دور جان برکف به حراست از ناوگان ملی حمل‌ونقل دریایی و مقابله با پدیده شوم دزدی دریایی مشغولند و چه آنان که در عرصه‌های فن‌آوری، ترابری، علمی و اقتصادی فعالیت دارند و به ویژه همکاران گرامی دریانورد در بندر عسلویه و منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس جنوبی تبریک گفته و سربلندی و سلامتی روزافزون آنان را از درگاه یزدان بخشنده خواستارم.

همگی بر این باوریم که پس از گذشت یک قرن از آغاز تدوین قوانین دریایی، با حمایت همه‌جانبه از این قشر زحمتکش صنعت دریانوردی، نه تنها می‌توان از دریایی پاک، امن و ایمن بهره برد، بلکه می‌توان با ایجاد ارتباط بین ملت‌ها ضمن توسعه تجارت بین‌المللی، حمل‌ونقل کالا و مسافر به رشد اقتصاد جهانی رونق بخشید.

در پایان شایسته است یاد کنیم از دریانوردان و دریادلان ایثارگری که در راه دفاع از این مرز و بوم فداکارانه جان خود را هدیه کردند و به جاودانگی پیوستند. ■

دریا پیونددهنده اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی



سیدباقر موسوی

رئیس اداره بنادر و دریانوردی قشم

روز جهانی دریانوردی فرصتی است تا ضمن معرفی و شناخت بیشتر این حرفه مهم و سخت به آحاد جوامع از دریانوردان و تلاشگران عرصه حمل‌ونقل تقدیر و قدر دانی شود.

دریا به عنوان یک سرمایه و پتانسیل خدادادی می‌تواند نقشی اساسی در پیوند اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی ایفا کند. رشد و بالندگی صنعت دریانوردی در کشور عزیزمان ایران طی سالیان گذشته بی‌شک مرهون تلاش جامعه دریایی و به خصوص نیروی انسانی شاغل بر روی انواع شناورها است.

صنعت دریانوردی در ابعاد حمل‌ونقل کالا، صیادی، مسافری و گردشگری نقش ویژه و برجسته‌ای در پیشرفت بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته داشته است. اینک زمان آن فرارسیده که جامعه دریایی کشور با نگاه دانش‌بنیان صنعت گردشگری دریامحور را مورد توجه قرار دهند. توسعه زیرساخت‌هایی چون پایانه‌های مسافری، اسکله‌های مناسب و ایمن، شناور استاندارد، آبراه و دریای ایمن و پاک و عاری از هرگونه آلودگی و نیروی کار متخصص و آشنا به فرهنگ دریا و گردشگری دریایی و آماده‌سازی و سامان‌دهی سواحل بکر و زیبای جنوب و شمال می‌تواند نقش پررنگی در توسعه اقتصاد کشور عزیزمان بازی کند. فراهم کردن چنین شرایطی هدفی متعالی است که مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی تاکنون به خوبی از عهده آن برآمده و انشاءالله با حمایت و مشارکت آحاد جامعه دریایی کشور در آینده‌ای نزدیک بتوانیم خود را به عنوان یکی از قطب‌های مهم گردشگری دریایی در منطقه و جهان معرفی کنیم.

اینجانب به عنوان عضو کوچکی از جامعه دریایی کشور فرصت را مغتنم شمرده روز جهانی دریانوردی را به همه دریاییان و دریانوردان خصوصاً دریانوردان دریادل جزایر قشم- هرمز- لارک و هنگام تبریک عرض می‌نمایم. ■

SHAHID RAJAEI PORT



مجتمع بندری

شهید رجایی

بندری سرآمد
توسعه یافته
نسل سوم

■ مشخصات کلی و موقعیت جغرافیایی مجتمع بندری شهید رجایی ■

شرح	ایم حال بندر شهید رجایی	ایم حال بندر
مساحت بندر	۲۴۰۰ هکتار	۲۴۰۰ هکتار در شرق الحاق به مساحت بندر
ظرفیت پذیرش کانتینر	۷۰ میلیون تن در سال	
مساحت انبارهای سقف	۲۴ هکتار	
خطوط بارانداز	۲۲ هکتار	
ظرفیت ترانزیت کانتینری	۲/۲ میلیون TEU	۲ میلیون TEU
آبگرفت اسکله های بندر شهید رجایی	۸۷ متر تا ۱۷۷ متر	۱۷ متر
تعداد اسکله ها	۲۴ پست	۲ پست اسکله کانتینری
طول خطوط داخلی راه آهن	۴۰ کیلومتر راه آهن	
موقعیت	شمال تنگه هرمز	
فاصله تا تهران	۱۵۰ کیلومتر	
فاصله تا شهر بندرعباس	۲۰ کیلومتر	
فاصله تا فرودگاه بندرعباس	۲۰ کیلومتر	



مجتمع بندری شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر تجاری کشور با موقعیت دریایی منحصر به فرد خود در دهانه ورودی خلیج فارس، ابتدای تنگه هرمز و شمال جزیره قشم واقع شده که در این مسیر سالیانه به طور متوسط ۲۰ هزار فروند شناور تردد می نمایند و از این تعداد نزدیک به ۳۰۰۰ فروند صرفاً به بندر شهید رجایی وارد می شوند. این بندر در مسیر خطوط کشتیرانی بین المللی قرار داشته و فاصله دریایی آن با بندر اروپای مرکزی و جنوب شرقی آسیا در حدود ۱۵ روز می باشد. مجتمع بندری شهید رجایی با وسعتی بالغ بر ۲۴۰۰ هکتار در حال حاضر با بیش از ۸۰ بندر معروف در اقصی نقاط جهان مبادله کالا و ارتباط دریایی دارد. مجتمع عظیم بندری شهید رجایی با در اختیار داشتن بزرگترین و پیشرفته ترین ترمینال های کانتینری کشور عملکردی بیش از ۲/۶ میلیون TEU و ۵۰٪ میزان صادرات و واردات کالاهای کشور را به خود اختصاص داده است. همچنین حجم قابل قبولی از عملیات جابجایی کالاهای عمومی خصوصاً محصولات فولادی، فله خشک (غله و سنگ آهن)، فله مایع (روغن های خوراکی) و فرآورده های نفتی در این بندر انجام می گیرد. مجتمع بندری شهید رجایی با دارا بودن دو حوضچه اصلی عملاً باعث ایجاد دو بندر مستقل به نام های بندر شهید رجایی و بندر خلیج فارس در جوار هم شده است. حوضچه اصلی بندر شهید رجایی که توسط دو موج شکن ایجاد گردیده دارای وسعتی بالغ بر ۳/۲ میلیون مترمربع بوده و مجموعاً توسط سه حوضچه فرعی مجزا قابلیت پهلودهی همزمان ۲۲ کشتی اقیانوس پیمای را در اسکله های موجود به طول ۵۹۰۰ متر دارا می باشد. علاوه بر این ۲۲ پست اسکله تعداد ۲ پست اسکله مخصوص کشتی های تانکر اقیانوس پیمای (دلفین) نیز در ضلع شرقی حوضچه اصلی واقع شده که با تأسیسات خطوط لوله به مخازن ویژه پالایشگاه بندرعباس متصل می باشند. با توسعه اخیر مرحله اول حوضچه های فرعی ۳ و ۲ و احداث ۳ پست اسکله کانتینری به طول ۱۰۰۰ متر و عمق آبخور ۱۷ متر شرایط لازم برای پذیرش کشتی های نسل هفتم با ظرفیت ۱۴۰۰۰ TEU و پهلودهی شناورهای با ظرفیت ۱۴۵۰۰۰ تن فراهم گردیده است و علاوه بر افزایش اراضی کانتینری به میزان ۶۷ هکتار، ظرفیت کانتینری بندر را به ۳۱۰۰۰۰۰ TEU افزایش داده است. همچنین احداث ۲۰۲۰ متر اسکله دیگر در مرحله دوم توسعه حوضچه های ۳ و ۲ در حال انجام بوده که با اتمام آن ظرفیت کانتینری بندر به بیش از ۶ میلیون TEU در سال خواهد بود.

برنامه استراتژیک مجتمع بندری شهید رجایی

01

همه سازمان ها، گزینه های بی شماری برای آینده دارند. به نظر می رسد. با توجه به ایده آینده های احتمالی متعدد، آینده های چندگانه وجود داشته باشند که در این راستا، سازمان ها باید آینده های ویژه خود را بسازند. در همین راستا به منظور تعیین آینده روشن، بندر شهید رجایی اقدام به تهیه یک برنامه استراتژیک برای یک حرکت برنامه ای که مورد تأکید معاون محترم اول رئیس جمهور نیز می باشد نموده است. در این راستا با توجه به مطالعات انجام شده و تحلیل SWOT چشم انداز و بنیانه ماموریت تدوین شده است و اهداف استراتژیک نیز در چهار وجه مالی و درآمد، مشتری و بازار، فرآیندهای داخلی و رشد و یادگیری طراحی شده اند. براساس این چهار وجه اهداف استراتژیک در قالب سرفصل های اصلی طراحی گردید که از جمله آنها می توان به افزایش درآمد و کاهش هزینه ها، توسعه زیرساخت ها، توسعه تکنولوژی ICT، حفظ محیط زیست، ارتقاء ایمنی، رشد بهره وری، توسعه یادگیری و ... اشاره نمود.

اهداف اداره کل در سال ۱۳۹۱

02

- افزایش توان عملیاتی قابل بهره برداری
- ارتقاء سطح ایمنی (خشکی و دریایی)
- جذب مشارکت سرمایه گذاری های داخلی و خارجی
- ارتقاء سطح امنیت دریانوردی
- افزایش ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی
- ارتقاء سطح حفاظت محیط زیست (خشکی و دریایی)
- افزایش ظرفیت جابجایی مسافر

جذب سرمایه گذاری

03

پیش بینی میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی در بندر شهید رجایی براساس برنامه پنجم توسعه اقتصادی، مبلغ ۶۴۷۰ میلیارد ریال می باشد که میزان جذب شده تا پایان سال یاد شده بالغ بر ۸۷۱۰ میلیارد ریال بوده است. لذا روند افزایشی حدوداً ۳۵٪ (مقایسه میزان پیش بینی شده با میزان جذب شده) را شاهد می باشیم.



عملکرد تخلیه و بارگیری

با توجه به آمار عملکرد سال ۱۳۹۰ سازمان بندار و دریانوردی بیشترین حجم تخلیه و بارگیری نفتی و غیرنفتی به میزان ۶۳٪ و کانتینری به میزان ۸۳٪ مربوط به اداره کل بندار و دریانوردی استان هرمزگان می باشد. همچنین مقایسه آمار ۱۰ ساله بین سال های ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۰ افزایش ۲۵۰ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینری را نشان می دهد که میزان تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در این بازه زمانی ۹۴٪ افزایش داشته است به همین ترتیب واردات به میزان ۸۵٪، صادرات ۱۶۱٪، ترانشیپ ۵۹۳۲٪، ترانزیت ۲۸٪ افزایش را نشان می دهد.

جستجو و نجات دریایی

آمار فعالیت های جستجو و نجات دریایی استان در ۱۳۹۰ به تعداد ۱۵۱ مورد می باشد که نسبت به سال قبل ۳۰ درصد کاهش را به همراه داشته است که به تفکیک آمار کاهش ۴۰٪ در تعداد شناورهای سانحه دیده، کاهش ۱۷٪ در تعداد شناورهای مغروق، کاهش ۵۶٪ در تعداد کل نفرات مضطر را نشان می دهد از عمده ترین اقدامات انجام شده در این راستا می توان به موارد زیر اشاره نمود:

۱. تجهیز مراکز جستجو نجات به تجهیزات مخابراتی و استقرار شناورهای جستجو و نجات.
۲. عقد تفاهم نامه با برخی از مسئولان بندار کوچک تا در صورت بروز سوانح نسبت به همکاری مرکز جستجو و نجات و ارائه خدمات به افراد مضطر اقدام گردد.
۳. برگزاری جلسات متعدد با ارگان های استان که پتانسیل همکاری در خصوص ارائه خدمات جستجو و نجات دارند.
۴. ارتقاء سامانه پیامک MRCC و انتشار به موقع اخبار هواشناسی و اضطراب جهت بهره برداری توسط مسئولین اداره کل (مسئولین استان و دریانوردان)
۵. برگزاری دوره آموزشی برای پرسنل شناورهای جستجو و نجات و پرسنل شناورهای مسافری
۶. برگزاری مانورهای تمرینی جهت ارزیابی توان پرسنل و تجهیزات جستجو و نجات دریایی



عملکرد مسافری

میزان جابجایی مسافر در سال ۱۳۹۰ بیش از ده میلیون نفر مسافر بوده است که در مقایسه با سال قبل افزایش ۱۹ درصدی نشان می دهد. به همین منظور اداره کل بندار و دریانوردی استان هرمزگان تمام سعی و تلاش خود را معطوف به تجهیز و به روز رسانی بندار مسافری نموده است تا در سایه ایجاد زیر ساخت های لازم مسافری محترم با شرایط مناسب و در شان بتوانند جابجا شوند اهم اقدامات صورت گرفته در افزایش ظرفیت بندار و شناورهای به شرح زیر میباشد:

- ارائه خدمات ۲۴ ساعته در بندار مسافری
- تامین نیروهای برج کنترل حقانی ، ذاکری ، بهمن و باهنر ، پهل و لافت
- راه اندازی مسیرهای باهنر و بهمن پس از ملحق شدن شناورهای سیریک به ناوگان مسافری
- ایجاد ظرفیت مناسب بندری
- اقدام جهت نصب برج کنترل مجهز و پیشرفته در جزیره هرمز
- نصب دو فروند اسکله جدید برای بندر شهید ذاکری
- نصب یک فروند اسکله و لایروبی آن برای پهلوگیری شناورهای نگین



• آغاز عملیات لایروبی دو اسکله ذاکری

• اتمام لایروبی بندر لافت و آغاز لایروبی بندر پهل

• افزودن ۲۸ شناور تندرو به ظرفیت ۲۲۷۶ نفر ۲۰۰ فروند لنج (حداقل ۲۰۰ نفر) به

ظرفیت ۴۰۰۰ نفر ، ۲ فروند شناور سیریک جدید (۱۵۰ نفر) ، یک فروند امواج یراق

(۲۰۰ نفره) ، یک فروند شناور گیتی (۱۲۰ نفر) و یک فروند شناور وفا (۱۲۰ نفره) به

همراه فیروزه و اخذ مصوبه خرید ۲۰ فروند شناور از محل وجوه اداره شده



اجرای مصوبات سفرهای ریاست جمهوری

هفده مصوبه هیات محترم دولت به دوره های اول، دوم و سوم ریاست جمهوری و نمایندگان ویژه رئیس جمهور به استان مربوطه به اداره کل بنادر و دریانوردی می باشد که با تلاش و همت همکاران محترم این مصوبات به نتیجه رسیده است.

ردیف	شماره مصوبه	تاریخ مصوبه	سفر دوره	بند	شرح و عنوان بند مصوبه	درصد تحقق
۱	۳۴۳۶۷/۶۹۳۱۵	۸۴/۱۰/۲۸	اول	۴	سرعت بخشیدن به اجرای طرح های توسعه بنادر کوچک تجاری استان با اولویت بنادر سیریک و جاسک	۱۰۰
۲	۳۹۲۴۶/۲۰۳۹۳۰	۸۶/۱۲/۲	دوم	۱	از محل اعتبارات داخلی سازمان بنادر و دریانوردی تا پایان برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۸) برای تکمیل بزرگراه - بندرعباس - سیرجان سالانه مبلغ دویست میلیارد ریال (۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰) اختصاص می یابد	۱۰۰
۳	۳۹۲۴۶/۲۰۳۹۳۰	۸۶/۱۲/۲	دوم	۶	اختصاص مبلغ بیست و پنج میلیارد ریال (۲۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال تسهیلات ارزان قیمت از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی به بخش غیر دولتی تا پایان سال ۱۳۸۷ جهت خرید حداقل پنج فروند شناور خارجی با ظرفیت پنجاه نفر به بالا در مسیرهای تردد دریایی بندرعباس، قشم، هرمز و جزایر	۱۰۰
۴	۳۹۲۴۶/۲۰۳۹۳۰	۸۶/۱۲/۲	دوم	۷	اختصاص حداقل چهار میلیارد ریال (۴۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال تا پایان سال ۱۳۸۷ جهت احداث پایانه مسافربری شهید حقانی بندرعباس از محل منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی	۱۰۰
۵	۳۹۲۴۶/۲۰۳۹۳۰	۸۶/۱۲/۲	دوم	۸	وزارت راه و ترابری با هماهنگی وزارت امور اقتصادی و دارایی و معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، گشایش اعتبار ارزی به منظور استفاده از فائینانس خارجی معادل پنجاه درصد اعتبار مورد نیاز برای اجرای فاز دو طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی مشابه فاز یک طرح مزبور را ظرف دو ماه بررسی نموده و به هیات وزیران ارائه نماید	۱۰۰
۶	۳۹۲۴۶/۲۰۳۹۳۰	۸۶/۱۲/۲	دوم	۹	صدور مجوز احداث ایستگاه سوخت رسانی به کلیه کشتی ها در محدوده بنادر بازرگانی استان و اعمال سیاستهای تشویقی و تنبیهی	۱۰۰
۷	۳۹۲۴۶/۲۰۳۹۳۰	۸۶/۱۲/۲	دوم	۱۰	بازنگری و تعیین تعرفه های جدید انبارداری کالاهای وارداتی دولتی در محدوده بنادر بازرگانی استان و اعمال سیاستهای تشویقی و تنبیهی	۱۰۰
۸	۳۹۲۴۶/۲۰۳۹۳۰	۸۶/۱۲/۲	دوم	۱۱	مطالعه تأمین امکانات و تجهیزات مناسب جهت جمع آوری و پاکسازی آلودگی نفتی و غیر نفتی در بنادر استان هرمزگان	۱۰۰
۹	۳۹۲۴۶/۲۰۶۴۸۵	۸۶/۱۲/۱۹	دوم	۳	اجرای سامانه جامع بندی و مدیریت تبادل اطلاعات الکترونیکی	۱۰۰
۱۰	۴۴۲۵۶/۲۶۱۵۱۲	۸۸/۱۲/۲۶	سوم	۱	مطالعه ایجاد بنادر چند منظوره تیاپ و شیوه در سال ۱۳۸۹ و پیش بینی اعتبار اجرایی بندر تیاپ پس از اخذ مجوزهای قانونی در سال ۱۳۹۰	۸۰ درصد
۱۱	۴۴۲۵۶/۲۶۱۵۱۲	۸۸/۱۲/۲۶	سوم	۱	مطالعه و احداث آزاد راه شهید رجایی به طول پانزده کیلومتر پس از اخذ مجوزهای قانونی (با تعیین طرف مشارکت بخش غیر دولتی) در سال ۱۳۹۰ براساس قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه ترابری از طریق مشارکت بانکها و سایر منابع مالی و پولی کشور مصوب ۱۳۶۶ و اصلاحات بعدی	انجام توسط اداره راه و ترابری
۱۲	۳۹۲۴۶/۲۰۳۹۲۰ (جدول توافقات)	۸۶/۱۲/۱۴	دوم	---	ردیف ۳ جدول توافقات: احداث مجتمع ساختمان ها و تأسیسات بندری در ابوموسی ردیف ۴ جدول توافقات: ایجاد پایانه دریایی مسافری در بندر ابوموسی	۱۰۰٪ پائنتونها ۹۷٪ مطالعات
۱۳	۴۴۶۴۸/۴۵۹۲۸	۸۹/۳/۱	سوم کار گروه ویژه	۳	ساخت و تجهیز ایستگاه ریلی تخلیه و بارگیری در محوطه بندر خلیج فارس با توان عملیاتی شش میلیون تن محموله نفتی در سال توسط بخش خصوصی تا پایان ۱۳۹۰ از طریق سازمان بنادر و دریانوردی	بخش خصوصی
۱۴	۴۴۶۴۸/۴۵۹۲۸	۸۹/۳/۱	سوم کار گروه ویژه	۵	مطالعه و امکان سنجی ساخت و تجهیز پایانه و ایستگاه تخلیه و بارگیری ریلی مواد معدنی تا پایان سال ۱۳۸۹ از طریق سازمان بنادر و دریانوردی	بخش خصوصی
۱۵	۴۴۶۴۸/۴۵۹۲۸	۸۹/۳/۱	سوم کار گروه ویژه	۴	توسعه احداث بهره برداری خطوط ریلی داخلی بندر شهید رجایی ساحل اراضی پشتیبانی و سکوها تخلیه و بارگیری تا پایان سال ۱۳۸۹ از طریق سازمان بنادر و دریانوردی	۱۰۰
۱۶	۴۴۶۴۸/۴۵۹۲۸	۸۹/۳/۱	سوم کار گروه ویژه	۶	احداث، تکمیل و تجهیز پایانه و ایستگاه ریلی تخلیه و بارگیری بارگنج (کانتینر با توان عملیاتی سالانه سیصد و پنجاه هزار TEU با مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی از طریق بخش خصوصی تا پایان شهریور ماه ۱۳۹۰)	فاز ۱ ۵۵ درصد
۱۷	۴۴۶۴۸/۴۵۹۲۸	۸۹/۳/۱	سوم کار گروه ویژه	۷	تجهیز و راه اندازی سامانه نرم افزاری ارائه خدمات متمرکز و یکپارچه دریایی و بندری توسط سازمان ها و شرکت های ارائه خدمات مرتبط با امور حمل و نقل از جمله خدمات گمرکی، بانکی، دریانوردی، قرنطینه، ریلی و جاده ای ضمن تأکید بر ارائه خدمات رایانه ای با اولویت ارائه از طریق دفاتر پیشخوان دولت الکترونیک و با لحاظ نمودن ارائه کننده دوم خدمات دریایی و بندری (اپراتور دوم) و رفع انحصار در ارائه عملیات تخلیه و بارگیری در محوطه بندر شهید رجایی و ایجاد دومین محوطه عملیات تخلیه و بارگیری با داشتن مسیر ریلی مناسب تا پایان نیمه اول سال ۱۳۸۹	فاز اول ۹۰٪ فاز دوم ۱۰٪

فرارسیدن روز جهانی «دیانوردی» بر تمامی مدیران، دست اندرکاران و تلامذگان این عرصه کرامی باد.

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

تلفن گویا: ۹ - ۴۵۱۴۰۰۱ (۰۷۶۱)

نمابر دبیرخانه: ۴۵۱۴۰۴۸ (۰۷۶۱)

www.shahidrajaeeport.pmo.ir

بندر انزلی



مجهزترین و مدرنترین بندر حاشیه دریای خزر



بندر انزلی مجهزترین و مدرنترین بندر حاشیه دریای خزر به دلیل موقعیت منحصر بفرد جغرافیایی و به عنوان تنها بندر آزاد منطقه نقش به سزایی در رونق کریدور شمال - جنوب دارد. علاوه بر وجود امکانات متنوع از جمله انبارهای چندمنظوره و نیروی انسانی متخصص در سالهای اخیر سرمایه گذاری قابل توجهی توسط سازمان بندر و بخش خصوصی در زمینه ایجاد، ساخت تجهیزات مدرن، تخلیه و بارگیری و خدمات کنترل ترافیک دریایی (V.T.S) در این بندر انجام شده است. استفاده از فن آوری اطلاعات جهت انجام تشریفات بندری و گمرکی از طریق شبکه مشترک رایانه ای ما بین بندر، خطوط کشتیرانی، پایانه و گمرک از اقدامات عمده این اداره کل جهت تحقق اهداف تجارت الکترونیک محسوب می شود.

واقع شدن بندر در محدوده منطقه آزاد، تسهیلات و امکانات ویژه ای را برای صاحبان کالا، تجار و سرمایه گذاران فراهم کرده است که بدون تردید قابلیت های بالقوه و بالفعل این بندر را افزایش داده و اهمیت آنرا به عنوان یک قطب اقتصادی دو چندان کرده است. نزدیکی به مراکز صنعتی استانهای همجوار کشور و همچنین احداث کارخانه های فولاد و داشتن عقبه های با وسعت زیاد، از ویژگی های ممتاز این بندر به شمار میرود. هم اکنون بندر انزلی با ایجاد ترمینال سوختی قادر است، سالانه ۲ میلیون تن مواد سوختی را از بندر حاشیه دریای خزر تحویل گرفته و ترانزیت نماید. با داشتن ۵ کندو سیلوی ذخیره غلات به ظرفیت ۶ هزار تن می توان سالانه ۱ میلیون تن گندم از این بندر به مقاصد کشور عراق و کشورهای حوزه خلیج فارس ترانزیت کرد.

موقعیت بندر آزاد تجاری - صنعتی بندر انزلی برای سرمایه گذاران خارجی از یک سو و همچنین تامین مواد اولیه کارخانجات فولاد و از سوی دیگر احداث مخازن سوخت جهت ترانزیت مواد سوختی فرصت مهمی است که به دنبال آن فعالیتهای حمل و نقل دریایی ایران با کشورهای همسایه شکوفا شده و در این راستا صنعت حمل و نقل، تولید و صادرات رونق بیشتری خواهد گرفت. با ایجاد جاذبه گردشگری از طریق کشتی مسافری نقش بندر منطقه در مناسبات توریسم افزایش خواهد یافت و موجب رونق اقتصاد کشورهای همسایه می گردد. این اداره کل با سرلوحه قرار دادن مدیریت ارتباط مشتری آماده ارایه خدمات بندری، لجستیکی و بسترسازی جهت سرمایه گذاری داخلی و خارجی می باشد.

توسعه بندر

ساخت موج شکن های شرقی و غربی به طول ۲۷۵۰ متر و استحصال ۴۰ هکتار بارانداز جدید گامی موثر در راستای توسعه و افزایش ضریب ایمنی و ظرفیت بندر می باشد. با اطاله موج شکن مزبور ظرفیت بندر به ۱۷ میلیون تن در سال خواهد رسید. پس از اجرایی شدن طرحهای توسعه ضمن افزایش تعداد اسکله های بندر به ۲۴ پست ظرفیت پذیرش کشتی ها نیز به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت.

مزایا و ویژگی های بندر انزلی

- برخورداری از امتیازات منطقه آزاد تجاری - صنعتی
- واقع شدن در مسیرهای ترانزیتی و ارتباطی مناسب
- مجهز به سیستم کنترل ترافیک دریایی (V.T.S)
- دسترسی آسان به بازار مصرف ۲۰۰ میلیون نفری کشورهای C.I.S
- مجهز به سیستم مدیریت عملیات کالاهای عمومی (GCOMS) جهت انجام عملیات بندری و تشریفات ترخیص کالا
- انجام عملیات ۲۴ ساعته تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری

فرارسیدن روز جهانی دیانوردی کرامی باد.

فرصت‌های سرمایه گذاری

- تعمیر، بازسازی و ساخت شناور (ایجاد داک / Ship Yard)
- ساخت اسکله های رو- رو نفتی و کالاهای عمومی
- ساخت مخازن سوخت و صنایع پایین دستی مواد نفتی
- ایجاد خدمات ارزش افزوده نظیر پردازش، بسته بندی کالا و مونتاژ صنایع سبک
- احداث خط لوله بین بندر و مخازن سوخت (سوخت رسانی Bunkering)
- خدمات تجهیزات ایمنی دریایی

مشخصات اسکله ها

تعداد پست	طول کل	ظرفیت (تن)	کاربری	حداکثر آبخو (متر)
۹	۱۳۹۷ متر	۶۵۰۰	عمومی و کانتینری	۴/۵
۱	۱۸۳ متر	۴۵۰۰	نفتی	۴/۵



تجهیزات خدمات دریایی

نوع تجهیزات	تعداد
یدک کش	۴ فروند
قایق راهنما بر	۲ فروند
لایروب	۲ فروند
قایق هیدروگراف	۱ فروند
قایق تجسس و نجات	۱ فروند
قایق ناجی	۱ فروند
قایق تندرو	۱ فروند
بارج	۲ فروند

امکانات و زیرساخت ها

مساحت کل بندر	۷۳ هکتار
ظرفیت بندر	۷ میلیون تن
انبار مسقف	۲۳ هزار متر مربع
محوطه روباز	۶۵ هکتار
سیلوی غلات	۶۰۰۰ تن

تجهیزات بندری

ردیف	تعداد (دستگاه)	ظرفیت (تن)	نوع تجهیزات
۱	۳	۱۰۰	جرثقیل موبایل ساحلی
۲	۱	۱۲۰	جرثقیل تلسکوپی
۳	۱۳	۱۰ تا ۱۶	جرثقیل ریلی ساحلی
۴	۱۳	۵۰ تا ۹۰	جرثقیل سنگین
۵	۸	۳۰ تا ۴۰	جرثقیل تلسکوپی بوم خشک
۶	۲۶	۲۰ تا ۲۵	جرثقیل تکسکوپی
۷	۲	۳۵	تاپ لیفتراک
۸	۲	۴۰	ریچ استاکر
۹	۱	۴۰	ترانستینر
۱۰	۶۳	۱۰ تا ۳۰	کفی
۱۱	۶۵	۱۰ تا ۳۰	کشنده
۱۲	۴۵	۲ تا ۱۰	لیفتراک
۱۳	۱۹	۱۱ تا ۲۱	لیفتراک

آدرس: بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی

کدپستی: ۷۷۱۷۱-۴۳۱۵۶

مرکز تلفن: ۰۱۸۱) ۳۲۲۴۷۰۱ تلفکس روابط عمومی: ۰۱۸۱) ۳۲۲۵۵۴۲

kuhsari@anzaliport.ir daryoosh.shabany@gmail.com

ناگفته‌های شما

ذهن خلاق و تحلیلگر انسان، همواره بعد از دریافت مطالب، ناخودآگاه آن را مورد پردازش و تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد و این برداشت می‌تواند جنبه‌های مختلفی اعم از تایید، رد، نقد و یا ارزیابی را به خود بگیرد و انعکاس آن به جهت آنکه موجب بازخوانی و چالش دوباره ذهن می‌گردد، نکته کلیدی در توسعه علوم و دانش محسوب می‌شود. با این دیدگاه شما نیز می‌توانید نظرات ارزنده خود را در هر یک از موضوعات مندرج در مجله از طریق منوی «ناگفته‌های شما» در وب سایت مجله ارسال نمایید.

نام:

نام خانوادگی:

ایمیل:

ناگفته‌های شما:



روز ششم: گردشگری دریایی و حفاظت محیط زیست



طراحی ساختارهای تفرجی؛ الگوی مناسب در بهره‌برداری از سواحل



محمدجواد محمدی زاده

معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست

گردشگری در مطبوعات و رادیو و تلویزیون، برگزاری همایش‌ها و جلسات با ساحل‌نشینان و بومیان و تجزیه و تحلیل پیشنهادات مکتوب و غیرمکتوب ایشان از جمله روش‌های در نظرگیری نظرات مردم در طراحی ساختارهای تفرجی است.

در جمهوری اسلامی ایران حدود ۵ درصد از مناطق ساحلی و دریایی، جزو مناطق تحت مدیریت سازمان حفاظت محیط زیست است. در حال حاضر از آنجایی که بیشتر این مناطق فاقد طرح مدیریت هستند، باید با کمال تأسف متذکر شد که آنچه شایسته نام این مناطق است؛ تاکنون عملیاتی نشده و بحث مدیریت جایگاهی در مدیریت این مناطق ندارد. شاید بیان این نکته جالب توجه باشد که امروزه در اغلب کشورهای توسعه‌یافته، فرآیند مدیریت این مناطق در حال مردمی شدن است. به عبارت دیگر مردم محلی هستند که با کمک‌های دولت در اجرای مدیریت مناطق در فازهای تفرج و حفاظت نقش اصلی را بازی می‌کنند، چراکه مهم‌ترین بخش درآمدزایی ایشان ارتباط مستقیم با مناطق مذکور دارد. به منظور تأمین مشارکت عمومی مردم در مدیریت مناطق ضروری است اقدامات ذیل مدنظر قرار گیرد:

- ۱) ترغیب مردم محلی جهت بیان اولویت‌ها
 - ۲) تهیه برنامه مدیریت مناطق با لحاظ اولویت‌های اخذ شده
 - ۳) ایجاد کمیته‌های راهبردی برای اجرای برنامه مدیریت یا دعوت از انجمن‌های مردمی، اعضای شوراهای شهر و روستا و ...
 - ۴) ایجاد کمیته‌های فرعی برای موضوعات مرتبط با مدیریت مناطق از جمله گردشگری و ...
 - ۵) ایجاد فرصت‌های آموزشی برای بومیان و بهره‌برداران مناطق جهت توانمندسازی و تسهیل مشارکت‌های مردمی
 - ۶) سازمان‌دهی بومیان برای ایجاد سازمان‌های خدمت‌رسانی به گردشگران علاقه‌مند ساکن در خارج از منطقه
- امید است با همکاری ارگان‌های دریایی کشور و با اخذ نظر ساحل‌نشینان که ولی نعمتان واقعی هستند؛ در جهت حفاظت و مدیریت بهتر مناطق ساحلی کشور قدم‌های اساسی برداشته شود. ■

سال جاری به پاسداشت فرا رسیدن یکصدمین سالگرد غرق شدن کشتی تایتانیک به این رویداد مهم توجه ویژه‌ای گردید و بحث ایمنی دریانوردی به عنوان موضوع روز، مدنظر سیاست‌گذاران و متولیان امر حمل‌ونقل دریایی جهان قرار گرفت. همچنین در سال جاری به همت دریادلان نیروی دریایی کشور امنیت آب‌های بین‌المللی منطقه در سطح قابل قبولی تأمین شد، به طوری که در آخرین نشست کمیته آژانس منطقه‌ای میمک تشکر ویژه‌ای از جمهوری اسلامی ایران به عمل آمد. لذا لازم است در ابتدای کلام، فرا رسیدن روز جهانی دریانوردی را به جامعه حمل‌ونقل دریایی کشور و متولیان تأمین ایمنی و امنیت دریانوردی کشور تبریک عرض نماییم.

گردشگری دریایی موضوعی است که با عموم جامعه درگیر بوده و به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل کاهش فشارهای روان‌تنی در سطح جامعه مطرح است، لذا تأمین این نیاز دارای بالاترین اولویت در فرآیندهای تصمیم‌سازی دولت‌ها و در مرحله اجرا دارای بیشترین اولویت اجرایی است. چنین توجه ویژه‌ای به بحث تفریح و تفرج عموم مردم را در کشورهای توسعه‌یافته می‌توان در طراحی بافت‌های مختلف شهر از جمله تأسیسات زیربنایی، ساختمان‌های اداری و ... مشاهده کرد. در شهرهای ساحلی این قبیل کشورها نیز محوطه‌های مرتبط با حمل‌ونقل مسافری، به مکانی نه تنها برای حمل‌ونقل بلکه برای تفرج و تفریح مسافران و همراهان و استقبال‌کنندگان بدل شده است و ساختاری همخوان با فرهنگ و آداب آن کشور دارد؛ موضوعی که ضروری است در مهندسی سواحل و تأسیسات ساحلی کشورمان نیز مدنظر قرار گیرد.

در بحث محیط زیست شاید یکی از مناسب‌ترین کارکردهای غیر اکوپولوژیک سواحل و دریاها، کارکردهای تفرجی این مناطق باشد. به عبارت دیگر، بحث تفرج که با رعایت اصول پایداری محیط زیستی همراه باشد به عنوان یکی از مناسب‌ترین راه‌های بهره‌برداری از سواحل است. در غالب کشورهای توسعه‌یافته، مردم بهترین مشاوران دولت‌ها در بحث ایجاد ساختارهای گردشگری هستند. در فرآیند مشارکت عمومی، اطلاع‌رسانی صحیح، مشاوره و «تصمیم‌گیری با هم» مدنظر قرار می‌گیرد. ارایه فرم‌های نظرسنجی یا بحث در خصوص مسایل مربوط به طرح‌ریزی ساختارهای



مزیت‌های توریسم پایدار ساحلی



سید سعیدی

◀ مزایای اقتصادی

مهمترین تأثیرات توریسم پایدار ساحلی افزایش درآمدهای دولت‌ها، وارد شدن ارزهای خارجی، تولید اشتغال و ایجاد فرصت‌های کاری هستند که در زیر به بررسی آن‌ها می‌پردازیم.

◀ تأثیر توریسم ساحلی بر درآمدهای دولت

درآمدهای دولت از محل گردشگری را می‌توان به دو گروه مستقیم و غیر مستقیم طبقه بندی کرد. مالیات بر درآمدی که از محل توریسم و مشاغل وابسته به گردشگری گرفته می‌شوند، کسب و کارهای گردشگری و ... نمونه‌هایی از کسب درآمد مستقیم از این محل هستند. درآمدهای غیر مستقیم از مالیات‌هایی که از فروش کالاها و ارائه خدمات به گردشگران عاید می‌شوند، نشأت می‌گیرند. برای مثال، می‌توان به مالیات‌های موجود بر روی بلیط‌ها (یا مجوزهای ورود به مناطق حفاظت شده)، اجناسی که به عنوان سوغاتی توسط گردشگران خریداری می‌شوند، نوشیدنی‌ها، رستوران‌ها، هتل‌ها و خدمات ارائه شده توسط مجریان تورها اشاره نمود.

◀ کسب درآمدهای خارجی

هزینه‌های مربوط به صنعت گردشگری، ورود و خروج کالاها و خدمات از این محل وارد اقتصاد کشور مادر می‌گردد. حداقل ۳۸ درصد از کل کشورهای دنیا، درآمدهای خارجی خود را از صنعت توریسم و گردشگری به دست می‌آورند.

◀ تولید اشتغال

گسترش بسیار سریع توریسم بین‌المللی منجر به اشتغال‌زایی قابل توجهی شده است. از طریق صنعت گردشگری مشاغل مستقیماً در هتل‌ها، رستوران‌ها، تاکسی‌رانی‌ها، فروش اجناس مختلف به عنوان سوغاتی و ... ایجاد می‌گردند. مشاغل غیر مستقیمی که از این محل ایجاد می‌شوند از طریق عرضه کالاها و خدمات مورد نیاز از سوی کسب و کارهای وابسته به توریسم، مثلاً مجریان برقراری تورها هستند. تقریباً ۷ درصد از کل مشاغل موجود در دنیا در صنعت گردشگری قرار دارند. تشویق سرمایه‌گذاران گردشگران به سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت‌ها به دولت کمک می‌کند تا با بالا بردن کیفیت آب آشامیدنی و سیستم فاضلاب، جاده‌ها، برق، تلفن و شبکه حمل و نقل شهری بر میزان گردشگری که به کشور وارد می‌شود بیافزاید و از این طریق درآمد بیشتری به دست آورد. همه این عوامل علاوه بر بالا بردن میزان گردشگر، استاندارد زندگی برای شهروندان را نیز ارتقا می‌بخشد.

گردشگری سبز؛

گردشگری مسوولانه و سازگار با طبیعت



منوچهر جهانبنیان

معاون گردشگری سازمان میراث فرهنگی

روز گردشگری در هفته جهانی دریاوردی با سردادن شعار «گردشگری و انرژی پایدار: تقویت توسعه پایدار» فرا رسید و دیگر بار نقش مهمی از نقش‌های چندگانه گردشگری را به جشن خواهد نشست و آن همانا چیزی نیست به جز نقش گردشگری در بهبود کارایی انرژی و افزایش بهره‌گیری از فن‌آوری انرژی‌های تجدیدپذیر. به بیان دیگر، روح این شعار بر ضرورت توجه ویژه به حفظ پایداری انرژی، دسترسی برابر آحاد مردم این کره خاکی و نسل‌های آینده آنها به منابع انرژی جدید، کارآمد و ارزان، کاهش مصرف انرژی و تولید کربن، بهره‌گیری از فن‌آوری‌های افزایش بازده انرژی سوخت در سفرهای هوایی، استفاده از سوخت‌های تجدیدپذیر برای هواپیماها و کشتی‌های مسافرتی، تعبیه فن‌آوری‌های جدید جهت صرفه‌جویی در مصرف انرژی در هتل‌ها و تاسیسات گردشگری و بسیاری موارد مشابه دیگر دلالت دارد.

ما در حالی به استقبال روز جهانی جهانگردی می‌رویم که صنعت گردشگری جهان یکی از دوران‌های طلایی خود را سپری می‌کند، به گونه‌ای که به رغم بحران اقتصادی موجود در بسیاری از بازارهای مولد گردشگر، تعداد گردشگران بین‌المللی در چند ماهه آغازین سال جاری رشد تقریباً ۶ درصدی را تجربه کرده است.

سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به عنوان عضو خانواده جهانی صنعت گردشگری و متولی امر گردشگری در جمهوری اسلامی ایران، هر ساله با برگزاری مراسم بزرگداشت روز جهانی جهانگردی و هفته گردشگری در اقصی نقاط کشور در تلاش است تا بر آثار و ابعاد گوناگون این صنعت تأکید دوباره ورزیده و در این خصوص به طور گسترده فرهنگ‌سازی نماید.

در اینجا مایلیم مراتب خرسندی خود را از اینکه مناسبت‌های بین‌المللی گردشگری در ایران اسلامی مورد توجه خاص سایر نهادها نیز قرار گرفته ابراز دارم و نامگذاری روز ۶ مهر به عنوان روز «گردشگری و محیط زیست دریایی» توسط نهادهای دریایی کشور را به فال نیک گرفته و آن را نویدبخش توسعه گردشگری پایدار در آینده‌ای نه‌چندان دور بدانم.

امید است با نامگذاری این روز و برپایی گسترده مراسم مربوطه در نقاط مختلف کشور گامی اساسی در جهت تقدیر از دریادلان دریانورد، ترویج فرهنگ دریانوردی و فرهنگ‌سازی در زمینه گردشگری مسوولانه و سازگار با طبیعت، موسوم به گردشگری

سبز برداشته شود. ■



شدن کیفیت کالاهای زیست محیطی و خدمات مهمی که به گردشگری مربوط می‌شوند جلوگیری به عمل می‌آید.

◀ مزایای فرهنگی - اجتماعی

گردشگری به عنوان نیرویی برای ایجاد صلح

مسافرت منجر به ارتباط انسان‌های مختلف با یکدیگر می‌شود. با توجه به این که گردشگری پایدار دارای عناصر آموزشی است، از قابلیت سرعت بخشیدن به درک میان انسان‌ها و فرهنگ‌ها و تبادل فرهنگی بین میهمان‌ها و میزبان‌ها برخوردار می‌باشد. این امر شانس افراد برای ابراز همدردی متقابل، تحمل، درک، کاهش تعصبات و بالا بردن حس برادری جهانی را افزایش می‌دهد.

◀ تقویت جوامع

گردشگری ساحلی پایدار می‌تواند از روش‌های بسیار زیادی به شادابی و حیات جوامع کمک کند. به عنوان مثال، رویدادها و فستیوال‌های مختلفی در جوامع محلی که مراکز اصلی گردشگری هستند برگزار می‌شوند که معمولاً اغلب آن‌ها در پاسخ به سلاقی و خواسته‌های توریست‌ها ترتیب داده می‌شوند.

مشاغلی که از صنعت توریسم بوجود می‌آیند می‌توانند یکی از دلایل بسیار مهم برای کاسته شدن از میزان مهاجرت‌ها از مناطق روستایی باشند. مردم محلی نیز می‌توانند با گذراندن دوره‌های آموزشی مربوط به توریسم و توسعه مشاغل و مهارت‌های سازمانی، علاوه بر بهبود بخشیدن به کسب و کار و درآمد خود، در توسعه گردشگری سهیم باشند.

◀ تجدید حیات فرهنگ‌ها و آیین‌ها

گردشگری پایدار می‌تواند حفظ و انتقال سنت‌های فرهنگی و تاریخی را نیز افزایش دهد. معمولاً کمک به حفاظت و مدیریت پایدار منابع طبیعی می‌تواند مثلاً با بازسازی هنرهای سنتی و صنایع دستی، شانس محافظت از میراث فرهنگی منطقه‌ای یا تجدید حیات فرهنگ‌های بومی را بوجود آورد.

◀ تشویق مشارکت‌های اجتماعی

در برخی شرایط، گردشگری به بالا رفتن سطح آگاهی‌های محلی در مورد ارزش مالی سایت‌های طبیعی و فرهنگی نیز کمک می‌کند. این امر می‌تواند احساس غرور و افتخار به میراث‌های ملی و محلی و علاقه به حفاظت از آن‌ها را برانگیزد. مهم‌تر این که به نظر می‌رسد شرکت داشتن جوامع محلی در توسعه پایدار صنعت گردشگری و فعالیت در این زمینه، شرط مهمی برای استفاده پایدار و حفاظت از تنوع زیستی باشد.

◀ مزایای گردشگران از گردشگری پایدار

پایدار بودن صنعت گردشگری، مزایای زیادی برای توریست‌ها در پی دارد به طوری که، می‌توانند از طبیعت بکر و دست نخورده، کالاهای و خدمات محیطی، هوا و آب سالم جامعه‌ای سالم با نرخ جرم پایین، رونق گرفتن فرهنگ و سنت‌های محلی بهره ببرند. ■

◀ منبع:

http://www.coastalwiki.org/coastalwiki/Impact_of_tourism_in_coastal_areas_Need_of_sustainable_tourism_strategy

◀ تأثیر بر روی اقتصادهای محلی

گردشگری می‌تواند یکی از اجزای بسیار مهم یا حتی اساسی برای اقتصاد محلی باشد. با توجه به این که یکی از سرمایه‌های اصلی در صنعت توریسم محیط مناسب می‌باشد، درآمدهای ناشی از این صنعت اغلب برای بهبود ارزش اقتصادی مناطق حفاظت شده به کار گرفته می‌شوند. بخشی از درآمد حاصل از گردشگری از مشاغل غیرمتعارفی نظیر دست‌فروشان خیابانی و راهنماهای غیر رسمی است. جنبه مثبت در مشاغل گزارش نشده یا غیر متعارف این است که پول به اقتصاد محلی برمی‌گردد و به دلیل این که این مسئله بارها و بارها تکرار می‌شود، تأثیر آن بسیار چشمگیر است. شورای جهانی مسافرت و گردشگری تخمین زده است که سهم غیر مستقیم گردشگری در هزینه‌های مستقیم این صنعت تقریباً ۱۰۰ درصد می‌باشد.

◀ تأثیر مستقیم مالی بر حفاظت از محیط زیست

گردشگری می‌تواند به صورت مستقیم به حفاظت از مناطق و زیست گاه‌های حساس کمک کند. درآمدهای عاید از ورودیه‌های پارک‌ها و منابع مشابه، می‌توانند به طور خاص برای محافظت و مدیریت مناطق حساس زیست محیطی هزینه شوند. برخی از دولت‌ها از مناطق دور دست‌تر و راه‌های غیرمستقیمی که مربوط به پارک‌هایی خاص یا مناطق حفاظت شده نمی‌شوند نیز کسب درآمد می‌کنند. هزینه‌های کاربری، مالیات بر درآمد، مالیات‌های وضع شده بر فروش یا اجاره وسایل تفریحی و هزینه‌های صدور مجوز برای فعالیت‌هایی از قبیل شکار و ماهیگیری می‌توانند سرمایه‌های مورد نیاز دولت به منظور مدیریت منابع طبیعی را فراهم آورند.

◀ مزایای رقابتی

هرچه تعداد مجریان برگزاری تورها بیشتر باشد، راه به سوی برقراری ثبات هموارتر می‌گردد. نه تنها به دلیل این که مشتریان این انتظار را دارند، بلکه به این دلیل که آن‌ها از این امر اطلاع دارند که مناطق بکر برای نجات بلند مدت صنعت توریسم ضروری هستند. تعداد بسیار زیادی از مجریان برگزاری تورها ترجیح می‌دهند تا با کارپردازانی که از روش ثابتی برخوردار هستند کار کنند، مثلاً ذخیره آب و انرژی، احترام به فرهنگ محلی و حمایت از رفاه جوامع محلی. در سال ۲۰۰۰، اقدامات صورت گرفته از سوی برگزار کنندگان تورهای خارجی به منظور ایجاد ثبات و پایداری، مورد حمایت UNEP قرار گرفت.

◀ مزایای مدیریت و برنامه ریزی زیست محیطی

مدیریت کارآمد و مؤثر زیست محیطی تأسیسات گردشگری و به ویژه هتل‌ها می‌تواند (مثلاً اقدامات ذخیره آب و انرژی، به حداقل رساندن ضایعات، استفاده از مواد سازگار با محیط زیست)، تأثیرات محیطی گردشگری را کاهش دهد. برنامه ریزی در این زمینه، به ایجاد انتخاب بین منافع متضاد صنعت و گردشگری به منظور یافتن راه‌هایی برای سازگار کردن آن‌ها با محیط زیست کمک می‌کند. برنامه ریزی کردن برای داشتن استراتژی در مورد توسعه پایدار صنعت توریسم در همان مراحل اولیه، از آسیب‌ها و اشتباهات پر هزینه جلوگیری می‌کند؛ به این ترتیب، از کاسته



دکتر احمد جمالی
عضو هیات علمی دانشگاه تهران

مدیریت زنجیره تامین سبز و حمل و نقل چند وجهی

پیچیدگی این زنجیره به دلیل تأثیرات مستقیم و غیرمستقیمی که بر محیط زیست می‌گذارد و نقش مهمی که در توسعه اقتصادی کشورها و در تعادل زیست محیطی جهان ایفا می‌کند، از اهمیت اساسی برخوردار است. به این دلیل، سیستم‌های حمل و نقل چندوجهی به‌خاطر تأثیراتشان در کاهش میزان آلودگی مورد توجه برنامه‌ریزان حمل و نقل، دولت‌ها، سازمان‌های بین‌المللی و ... قرار گرفته است.

حمل و نقل چندوجهی به وسیله دو عامل اصلی ساختار شبکه‌های حمل و نقل و وسایل نقلیه می‌تواند محیط زیست را متأثر کند. از یک سو مدیران با انتخاب ساختار مناسب، توازن در جابه‌جایی‌ها و بهبود حمل و نقل می‌توانند به کاهش تعداد سفرها کمک نمایند و با استقرار یک سیستم اطلاعات خوب قادر خواهند بود با بارگیری مناسب، برنامه زمانی حرکت وسایل نقلیه و مسیرهای حرکت کارآتر به کاهش آلودگی و تراکم ترافیک کمک نمایند. از سوی دیگر از طریق بهبود عملکرد زیست محیطی با رعایت معیارها، قوانین و استانداردهای زیست محیطی باعث کاهش اثرات منفی زیست محیطی در محصولات و خدمات خود و ایجاد مزیت رقابتی برای بنگاه خویش شوند.

هدف از به‌کارگیری مدیریت زنجیره تامین سبز در نظام‌های حمل و نقل چندوجهی علاوه بر تحویل سریع‌تر کالا و خدمات، کاهش زمان تأخیر، کاهش هزینه‌ها، افزایش کیفیت، ایجاد ارزش افزوده بیشتر برای مشتریان، ایجاد یکپارچگی مدیریت محیط زیست و مدیریت زنجیره تامین برای کنترل اثرات مخرب زیست محیطی از طریق سیستم اطلاعات، هماهنگی و همکاری تمام اجزای زنجیره تامین است. علاوه بر آن، زنجیره تامین سبز و مدیریت آن با تصویب قوانین و مقررات جهانی به ویژه بندهای متعددی از منشورهای اجلاس جهانی ریو (۱۹۹۵) و ژوهانسبورگ (۲۰۰۲)، ملی و محلی در کشورهای مختلف، فشار گروه‌های دوستدار طبیعت و سازمان‌های بین‌المللی و ملی حامی مسایل زیست محیطی از یک طرف و رشد فزاینده تقاضای مشتریان برای خرید محصولات سبز (بدون تأثیر مخرب بر محیط زیست) از طرف دیگر به عنوان یکی از مبنای زیرساختی پیاده‌سازی سیستم‌های حمل و نقل چندوجهی به شمار می‌رود.

سخن آخر آنکه مدیریت زنجیره تامین سبز ضمن تسهیل دسترسی به بنادر و فرودگاه‌ها و بهبود ارتباط کشور با تجارت جهانی، به توسعه یک سیستم ملی حمل و نقل چندوجهی با کارایی اقتصادی و سلامت زیست محیطی کمک می‌کند، به‌گونه‌ای که زیربنای رقابت ملی در اقتصاد جهانی بوده و افراد و کالاهای را به‌طریقی جابه‌جا می‌نماید که همزمان با ایجاد ثروت جدید ملی در قرن جاری به لحاظ مصرف انرژی، راندمان بالایی داشته باشد. ■

در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ میلادی، سازمان‌ها جهت افزایش توان رقابتی خود تلاش می‌کردند تا با استانداردسازی و بهبود فرآیندهای داخلی خود محصولی با کیفیت بهتر و هزینه کمتر تولید کنند. در آن زمان تفکر غالب این بود که مهندسی و طراحی قوی و نیز عملیات تولید منسجم و هماهنگ، پیش‌نیاز دستیابی به خواسته‌های بازار و در نتیجه کسب سهم بازار بیشتری است، لذا سازمان‌ها تمام تلاش خود را بر افزایش کارایی معطوف کردند.

در دهه ۸۰ میلادی با افزایش تنوع در الگوهای مورد انتظار مشتریان، سازمان‌ها به‌طور فزاینده‌ای به افزایش انعطاف‌پذیری در خطوط تولید و توسعه محصولات جدید برای ارضای نیازهای مشتریان علاقه‌مند شدند. در اوایل دهه ۹۰ میلادی، به همراه بهبود در فرآیندهای تولید و به‌کارگیری الگوهای مهندسی مجدد، مدیران بسیاری از صنایع دریافتند که برای ادامه حضور در بازار تنها بهبود فرآیندهای داخلی و انعطاف‌پذیری در توانایی‌های شرکت کافی نیست، بلکه تامین کنندگان قطعات و مواد نیز باید موادی با بهترین کیفیت و کمترین هزینه تولید کنند و توزیع کنندگان محصولات نیز باید ارتباط نزدیکی با سیاست‌های توسعه بازار تولیدکننده داشته باشند. با چنین نگرشی و با تعریف مدیریت زنجیره تامین به عنوان مجموعه اقداماتی که طی آن سعی می‌شود عرضه‌کنندگان خدمات و کالا، تولیدکنندگان، انبارها و فروشنده‌ها طوری ادغام شوند که کالا به مقدار بهینه تولید شود و مقادیر بهینه به مکان‌های مناسب و در زمان ارسال شود و انجام این مجموعه عملیات در حالی که رضایت مشتری حاصل می‌شود و هزینه‌ها به حداقل می‌رسد، رویکردهای زنجیره تامین و مدیریت آن پا به عرصه وجود نهاد.

در اواخر دهه ۹۰ و اوایل قرن بیست و یکم با افزایش آگاهی‌های محیطی، جهانی‌سازی اقتصاد و ظهور رفتارهای مصرفی جدید مفاهیم مدیریت زنجیره تامین مورد بازنگری جدی قرار گرفت و به‌خاطر کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری و کسب مزیت رقابتی در حوزه عملی سازمان‌ها قواعد و تجربیات زیست محیطی را در زنجیره تامین خود به‌کار گرفتند و در حوزه نظری مدیریت زنجیره تامین سبز به‌عنوان یکپارچه‌کننده مدیریت زنجیره تامین با الزامات زیست محیطی در تمام مراحل طراحی محصول، انتخاب و تامین مواد اولیه، تولید و ساخت، فرآیندهای توزیع و انتقال، تحویل به مشتری و بالاخره پس از مصرف، مدیریت بازیافت و مصرف مجدد به منظور بهینه‌کردن میزان بهره‌وری مصرف انرژی و منابع همراه با بهبود عملکرد کلی زنجیره تامین به مفاهیم رشته مدیریت اضافه شد.

امروزه یکی از پیچیده‌ترین زنجیره‌های تامین در دنیا به‌دلیل فشار هزینه، افزایش تقاضا و مزیت‌های رقابتی، زنجیره تامین حمل و نقل است. بررسی



ترجمه و تنظیم: سعید سعیدی

ارتباطات در کشتی

کشتی تایتانیک از رادیو استفاده می کرد که دارای دامنه محدود ۲۰۰ مایلی دریایی بود. کشتی ها اکنون می توانند با تمام جهان از طریق ماهواره ها ارتباط برقرار کنند.



هلیکوپترها و هواپیماهای نجات

در سال ۱۹۱۲ هلیکوپترها و هواپیماهای نجات در دسترس نبودند، اما اکنون برای موقعیت یابی، تحقیق و بررسی و نجات بازماندگان مورد استفاده قرار می گیرند.



آموزش استفاده از قایق نجات

هیچ کلاس آموزشی در مورد نحوه استفاده از قایق نجات در کشتی تایتانیک برگزار نشده بود. براساس فصل سوم از مقررات سولاس، آموزش نحوه تخلیه کشتی و تمرین آمادگی در برابر آتش باید هر هفته برای تمام کشتی های مسافربری برگزار شود.

خروج اضطراری

مسافران در کشتی تایتانیک از پنجره ها و درهای ورودی به سمت قایق های نجات پریدند و اغلب باعث آسیب رساندن به خود و یا سایر مسافران شدند. مسیرهای خروج اضطراری جدید هم ایمن تر و هم سریع تر هستند.



تعداد قایق های نجات

کشتی تایتانیک فاقد قایق نجات به تعداد کافی برای تمام مسافران بود. براساس مقررات سولاس، کشتی های مسافربری باید حامل قایق نجات به تعداد همه مسافران باشند و همچنین بایستی به ازای ۲۵ درصد از مسافران، قایق نجات پلاستیکی به همراه داشته باشند.

موقعیت

ایستگاه کاپه ریس (cape Race) در نیوفندلاند (Newfoundland) و کشتی هایی مثل کارپاشیا (carpathia) و کالیفرنین (californian) پیام کمک تایتانیک را شنیدند، اما امواج هوایی شکسته شد و موقعیت تایتانیک را به اشتباه متوجه شدند. با استفاده از برج مراقبت و سیستم موقعیت یابی جهانی، موقعیت هر کشتی در زمان رخداد یک سانحه به طور خودکار می تواند فرستاده شود.



کارپاشیا

پیام کمک را در ساعت ۱۲:۲۵ دقیقه شب دریافت کرد. ۵۸ مایل حرکت کرد و در ساعت ۴:۱۰ دقیقه صبح سوار اولین قایق نجات خود شد و در محل حاضر شد.

موقعیت کشتی ها

کالیفرنین

به خاطر یخ متوقف شد. زیرا در فاصله کمتر از ۲۰ مایلی تایتانیک قرار داشت. و تا بعد از ساعت ۶ صبح که کارپاشیا قابل تشخیص بود به آن نزدیک شد. در ساعت ۷:۳۰ دقیقه رسید که برای نجات دادن آنها خیلی دیر بود.

تایتانیک

در ساعت ۱۱:۴۰ دقیقه شب با کوه یخ شاور برخورد کرد و در ساعت ۱:۲۰ دقیقه صبح در آب غرق شد.

لباس غواصی (مخصوص شناورها در حالت اضطراری)

دمای آب در زمانیکه کشتی تایتانیک در آب فرو نشست زیر نقطه انجماد بود و بسیاری از افراد به خاطر کاهش دمای بدن در آب جان خود را از دست دادند. در مقررات سولاس، بایستی تعدادی از لباس های غواصی در آب هم برای مسافران و هم توسط کشتی های باری، به ویژه برای خدمه قایق های نجات حمل شود.



تایتانیک و کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا (سولاس)

در سال ۱۹۱۴، یعنی دو سال پس از فاجعه تایتانیک ۱۹۱۲- فاجعه‌ای که در آن ۱۵۰۳ نفر جان خود را از دست دادند- دولت‌های دریایی در لندن دور هم جمع شدند و کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا را منعقد کردند و در آن درس‌هایی که از حادثه تایتانیک فرا گرفتند را لحاظ کردند. نسخه ۱۹۱۴ سولاس در سال‌های ۱۹۲۹، ۱۹۴۸، ۱۹۶۰، و ۱۹۷۴ مورد بازنگری قرار گرفت و ارتقای یافت. سولاس ۱۹۷۴ امروز هنوز هم معتبر است، اما بارها اصلاح و تجدید شده است. قوانین مربوط به تجهیزات نجات افراد که محتوی آن در فصل سوم سولاس آمده است، نسخه جدیدی است که در اول جولای ۱۹۹۸ به تصویب رسید و هدف آن عمدتاً عبارتست از حصول اطمینان در زمان حادثه مسافران و خدمه از نظر بالاترین شانس برای بقا، طراحی و تجهیزات با کیفیت قابل قبول، سطح دفاعی بهتر در برابر آتش‌سوزی، برقراری ارتباط از طریق ماهواره، هواپیما و هلی‌کوپتر نجات و پرسنل تعلیم دیده و همچنین کمک به ارتقای کیفیت ایمنی در دریا

سرعت کشتیرانی (دریانوردی) دور یخ

کمیت‌ه نظارت بر خسارت وارده بر کشتی تایتانیک، علت حادثه را برخورد با توده یخ شناور اعلام کرد و اظهار داشت حادثه به خاطر سرعت بیش از حد کشتی بوده است. براساس مقررات سولاس، زمانیکه وجود توده یخ شناور در اطراف یا نزدیک مسیر کشتی در شب گزارش شود، کشتی باید سرعت خود را به سرعتی ملایم تر محدود کند یا مسیر خود را تغییر دهد.

سازمان گشت توده‌های یخی

این سازمان در اولین سولاس ۱۹۱۴، دوسال پس از فاجعه تایتانیک، در آتلانتیک شمالی برقرار شد و به عنوان یکی از ملزومات سولاس ادامه یافت. هدف این سازمان شناسایی توده‌های یخی در آب‌های سرد و اعلام به شناورها جهت ارتقای سطح ایمنی است.



تعلیم و آموزش خدمه در قایق نجات

خدمه کشتی تایتانیک فاقد آموزش و تعلیم در استفاده از قایق‌های نجات بودند و تنها تعداد کمی از آنها می‌دانستند که کدام قایق به آنها اختصاص دارد. افسران ارشد نمی‌دانستند که آیا قایق‌ها تست (چک) شده‌اند و به اندازه کافی مقاوم هستند یا خیر. در مقررات سولاس، هر یک از خدمه باید در تمرین‌های منظم شرکت کنند و دسترسی آسان به راهنماهای آموزشی داشته باشند.

سیستم خبررسانی برای مسافران

هیچ سیستم خبررسانی برای مسافران در کشتی تایتانیک و اخبار پالوده شده‌ای که به آرامی به مسافران گفته شود وجود نداشت؛ لذا این امر به اختلال و آشفتگی موضوع نیز اضافه می‌کرد. مطابق مقررات سولاس، تمام کشتی‌های مسافربری باید مجهز به یک سیستم خبررسانی برای مسافران باشند.



مراجعه قایق نجات

بسیاری از مسافران در قایق‌های نجات تایتانیک در اثر دمای پایین بدن، جان خود را از دست دادند، زیرا قایق‌ها باز بودند و هیچ گونه حفاظتی از آنها در برابر سرما نمی‌کردند. تحت مقررات سولاس، قایق‌های نجات باید به طور کامل یا تا اندازه‌ای محصور باشند. در کشتی‌های مسافربری، از قایق‌های نجات نیم محصور شده می‌توان استفاده کرد، زیرا دسترسی به آنها بسیار آسان‌تر است، اما بایستی دارای یک سقف تاشو باشند.



اولین کشتی‌های کروز در تاریخ

کشتی‌های کروزی که امروز ما می‌شناسیم، در واقع تنها حدود نیم قرن قدمت دارند، اما عقیده ساخت این کشتی‌ها به بیش از یکصد سال پیش بازمی‌گردد، در آن زمان مسافران به منظور گذشتن از اقیانوس اطلس سفر خود را با کشتی‌های بخار انجام می‌دادند. این شناورهای مخصوص حمل بار بعدها به کشتی‌های مسافربری معروفی مبدل شدند که اسامی آنها هنوز در یادها باقی مانده است: لوزیتانیا (Lusitania)، تایتانیک (Titanic) و کوئین مری (Queen Mary). رقابتی که اکنون بین خطوط کشتیرانی کروز وجود دارد این است که این خطوط همواره در پی آن هستند که جدیدترین، بهترین، بزرگ‌ترین و همچنین مهیج‌ترین کشتی‌ها را در تصاحب خود داشته باشند. در زیر به طور مختصر به معرفی نخستین کشتی‌های کروز در تاریخ می‌پردازیم که از نظر تان می‌گذرد:

سعيد سعیدی



۱) First Transatlantic Cruise در سال ۱۸۴۰

زمانی که خط کشتیرانی کانارد به وسیله کشتی‌های بخار حمل‌مراسلات از اقیانوس اطلس را شروع کرد، این شرکت خود نمی‌دانست که صنعت کاملاً جدیدی را شروع کرده است. تعداد زیادی از مسافران برای سفر از انگلستان به نیویورک به صف شدند، که دلیل این صف طولانی نه به خاطر شگفت‌انگیز بودن کشتی‌ها، بلکه به خاطر بیشتر بودن سرعت این کشتی‌ها از کشتی‌های قبلی بود. مسافرانی که برای این مسافرت‌ها هزینه‌های زیادی را می‌پرداختند، این انتظار را داشتند که امکانات آنها به مراتب بهتر و راحت‌تر از خدمه کشتی باشد.

۲) First Cruise Ship در سال ۱۹۰۰

این نخستین کشتی کروز اختصاصی است که در سال ۱۹۰۰ رهسپار دریا شد، اما عمر این کشتی کوتاه‌مدت بود. نام این کشتی به افتخار

دختر قیصر ویلهلم دوم (Kaiser Wilhelm II)، پرنزسین ویکتوریا لوئیز (Prinzessin Victoria Luise) نامگذاری شد، این کشتی در خط کشتیرانی هاپاگ آلمان فعالیت داشت و از جزایر پیرامون دریای کارائیب و مدیترانه عبور می‌کرد. پرنزسین در واقع یک کشتی نبود، بلکه یک کرجی تفریحی بسیار مجلل بود که ۱۲۰ کابین درجه یک و همچنین کتابخانه و تاریکخانه داشت. این کشتی در سال ۱۹۰۶ به گل نشست.





۳) First Ultra Luxe Ocean Liner در سال ۱۹۱۲

این کشتی لوکس در ۱۰ آوریل ۱۹۱۲ با تجهیزات و امکانات جدیدی از جمله استخر شنا، رستوران، کافه و حمام و سونای مخصوص عازم نخستین سفر خود شد. پس از این جریان، رقابت بین خطوط بسیار تنگاتنگ شد؛ خط وایت استار لاین با خط کشتیرانی کانارد که کشتی‌های آن یعنی موریتانی و لوسیتانیا رکورد سریع‌ترین گذر از اقیانوس اطلس را داشتند، وارد چالش شد و تایتانیك و خواهرش المپیک آنها را از نظر اندازه در برخی از کابین‌ها مغلوب کردند.

۴) First Surge in Caribbean Cruises در سال ۱۹۵۸

عصر کشتی‌های کروز مدرن، با عازم شدن نخستین مسافران از لندن به سمت نیویورک با این کشتی‌ها کاهش شدیدی در سفرهای دریایی از اقیانوس اطلس به وجود آمد. هدف این کشتی‌ها سفر از آب‌های کارائیب بود. این کار دسته‌بندی جدیدی از کروزها را به وجود آورد که هنوز یکی از پرطرفدارترین‌ها در دنیای کشتی‌های امروز به شمار می‌روند.



۵) First Affordable Cruises در سال ۱۹۶۵

در دهه ۱۹۶۰ شرکت‌های کروز اس‌ب‌بخار جدید پیشرفته تاسیس شد و از طریق بازار رقابتی که ایجاد کرد توانست قیمت‌ها را کاهش دهد. این شاهزاده (کشتی) در سال ۱۹۶۵ متولد شد و نخستین سفر کوتاه و آرام خود را با قیمتی منطقی و معقول پیشنهاد داد که از کالیفرنیا تا امتداد خط ساحلی مکزیک عبور می‌کرد. خط کشتیرانی کروز نروژ (Norwegian Cruise Line) در سال ۱۹۶۶ وارد قرارداد شد و نخستین بودجه کروزهای کارائیب را تأمین کرد و خیلی زود اولین شرکت کروزی شد که بسته‌های پیشنهادی آن شامل بهای بلیت هوایی کم‌هزینه بود. خط کروز رویال کارائیب با ۷۲۴ مسافر در سال ۱۹۷۰ شروع به کار کرد. سرانجام، کارنوالی در سال ۱۹۷۲ تاسیس شد که به نمایش کشتی‌های خنده‌دار و بامزه‌اش پرداخت و به سرعت در بین سایر خطوط به غولی مبدل گشت و تقریباً بسیاری دیگر از خطوط را از جمله کانارد، هلند، آمریکا و سی بورن را جذب خود کرد.

۶) First Mega Ship در سال ۱۹۸۰

دهه ۸۰ عصر جنگ‌های بزرگ و آغاز پناهگاه‌های شناور بود. در سال ۱۹۸۰، خط کشتیرانی کروز نروژی (Norwegian Cruise Line) نخستین ابر کشتی خود به نام دی نروژ را معرفی کرد. این خط کشتیرانی کشتی سابق اس‌اس فرانس را خرید و ۸۰ میلیون دلار صرف تبدیل آن به کشتی کرد که اندازه آن ۱۵۰ درصد اندازه رقیب خود است. این کشتی توانایی حمل ۲۱۸۱ مسافر را داشت. در سال ۱۹۸۸، کشتی رویال کارائیب معروف به سلطان دریاها که ظرفیت جابه‌جایی ۲۳۵۰ مسافر را داشت، این رکورد را شکست. این کشتی همچنین نخستین کشتی بود که به اتاق داستان‌گویی و همچنین آسانسورهای شیشه‌ای مجهز بود. از آن زمان به بعد لقب بزرگ‌ترین کشتی‌های کروز جهان از شرکتی به شرکت دیگر ادامه پیدا کرد.

۷) First Cruise Line with a Private Island در سال ۱۹۹۶

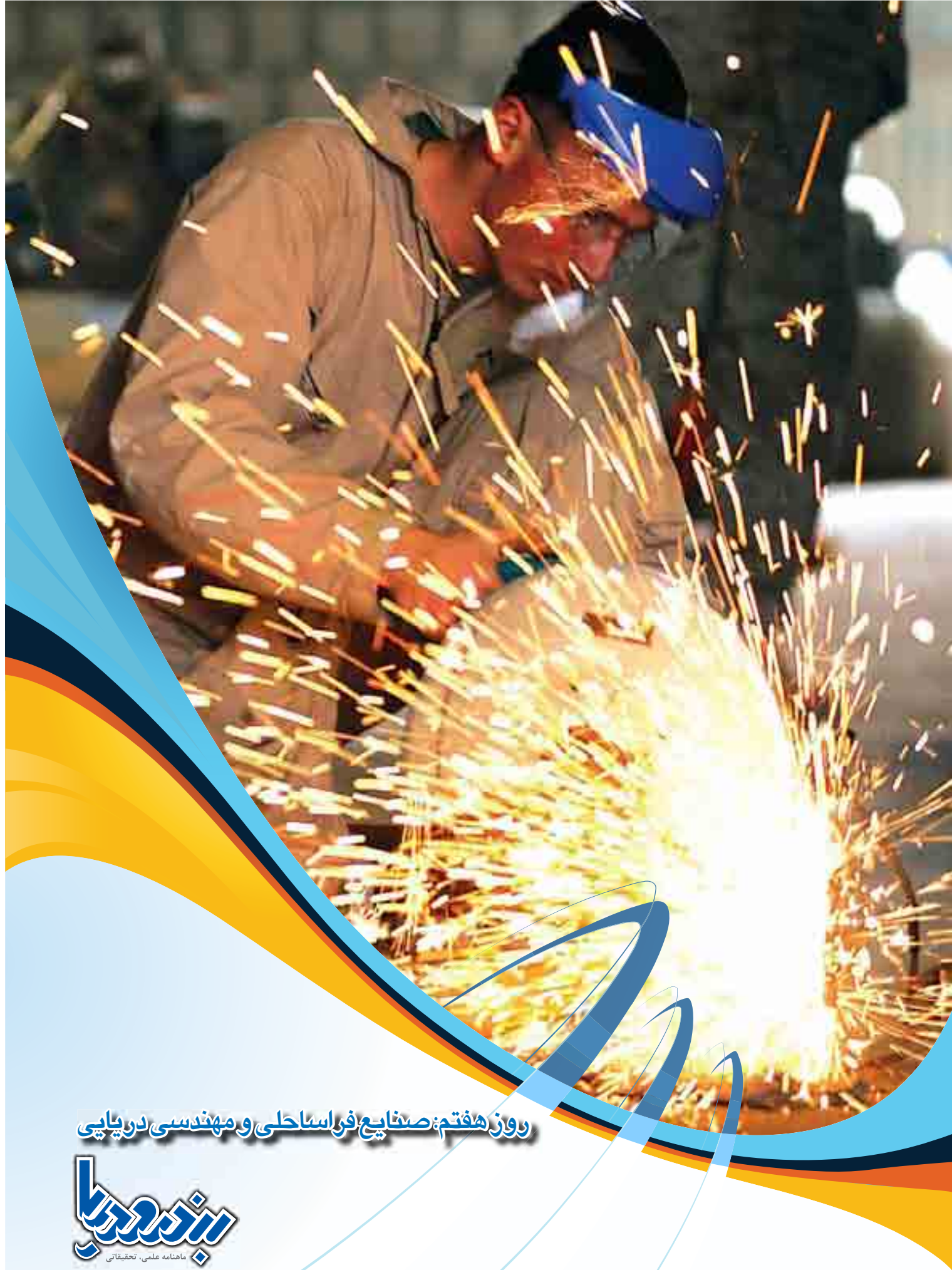
خط کشتیرانی دیزنی کروز (Disney Cruise Line) سنگ وسط جزیره کوچک باهاما را خرید و این سنگ را تحت عنوان «تخته سنگ دورافتاده» نامگذاری کرد. این شرکت بیش از یک سال زمان صرف توسعه و بسط سواحل حومه تخته سنگ و همچنین نصب حوضچه‌ای به اندازه‌ای نسبتاً بزرگ برای کشتی‌های کروز بزرگ کرد. از آن پس، آنها به طور مستمر آن را با نیازهای روز به روز می‌کردند و در تابستان ۲۰۱۰ ساخت یک آبشار آبی و ۲۰ کلیه ساحلی جدید را شروع کردند. هلند، آمریکا، پرنسس، نروژ، و رویال کارائیب همگی از یکدیگر پیروی کرده و خیلی سریع جزایر خصوصی خود را در باهاما خریداری کردند.

۸) First Skating Rink در سال ۱۹۹۹

رویال کارائیب اولین کشتی روی یخ خود را با ۳۱۱۴ مسافر جهت سفر دریایی روانه دریا کرد. خطوط کشتیرانی کروز کشتی‌های خود را به انواع سرگرمی‌های مختلف مانند شبیه‌سازهای موج‌سواری و آبشارهای مهیج و جذاب مجهز کرده و از این طریق جنبه رقابتی با سایر خطوط را ایجاد نمودند. ■

منبع:

<http://news.travel.aol.com/2010/03/05/cruise-ship-firsts-through-history>



روز هفتم: صنایع فراساحلی و مهندسی دریایی



توسعه بنگاه‌های اقتصادی بهره‌ور؛ پیش‌نیاز تحقق توسعه دریا محور



علی طاهری

مدیرعامل شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران

لوله‌گذار، جرثقیل دار و بارهای متنوع دیگر برخوردار است. این شرکت قابلیت ارائه خدمات در زمینه‌های مدیریت پروژه‌های فراساحل شامل طراحی مهندسی، ساخت و نصب انواع سازه‌های دریایی از جمله سکوها فوق سنگین فراساحل و همچنین عملیات لوله‌گذاری در خشکی و دریا را دارد و مجموع پروژه‌های فعلی شرکت بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار است. IOEC همچنین دارای تایید گواهی و اجرای موفق عملیات دریایی در پروژه‌های مختلف از شرکت‌های BP، آرامکو عربستان و پتروناس مالزی و همچنین گواهی‌نامه‌های Business Initiative Directions در زمینه مدیریت کیفیت، گواهی‌نامه بین‌المللی سیستم یکپارچه مدیریت (IMS)، گواهی طرح و ساخت نوع اول از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، بالاترین درجه صلاحیت اجرای پروژه‌های نفت و گاز از شرکت مهندسی و توسعه نفت و گواهی‌نامه بزرگ‌ترین صادرکننده خدمات فنی و مهندسی در تاریخ صنعت نفت ایران است و هم‌اکنون در لیست صد شرکت برتر و ۱۰ شرکت پیشرو کشور قرار دارد.

آنچه مسلم است بخش قابل توجهی از این افتخارات و اجرای موفق پروژه‌ها نتیجه تلاش جامعه بزرگ دریایی کشور به‌ویژه در بخش مهندسی دریایی است که ضمن تقدیر و تشکر از همگی این عزیزان، امیدوارم همچون گذشته موفق و سربلند باشند. همچنین ضمن تبریک روز جهانی دریانوردی به تمامی فعالان این عرصه به‌ویژه دریانوردان کوشا و پرتلاش، از خداوند منان سلامت و موفقیت این عزیزان را مسألت دارم. ■

(IOEC) نخستین شرکت پیمانکار عمومی ایرانی در حوزه فراساحل است که در سال ۱۳۷۲ فعالیت خود را در بخش فراساحل صنعت نفت و گاز و پتروشیمی آغاز کرده و از سه یارد ساخت و یک کارخانه اندود بتن در خرمشهر و ناوگان دریایی کامل متشکل از شناورهای

یکی از پیش‌نیازها و ملزومات تحقق توسعه دریامحور به‌عنوان سیاست راهبردی جامعه دریایی کشور، توسعه بنگاه‌های اقتصادی بهره‌ور و بخش خصوصی کارآمد در حوزه فعالیت‌های مرتبط با دریاست. به‌عنوان نمونه شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران

جناب آقای مهندس سید عطاء الله صدر
مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی

فرارسیدن روز جهانی دریانوردی را به جنابعالی و تمامی مدیران و
کارکنان صنعت دریایی کشور تبریک عرض نموده، عزت و
توفیق این عزیزان را از خداوند متعال خواستاریم.

شرکت مهندسی مشاور تهران برکلی

ارتقای ایمنی دریانوردی و حفاظت محیط زیست در راستای توسعه ملی



حسین رضا صفری

رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران

۱- تدوین لایحه‌ای یکپارچه و هماهنگ که روابط جامعه دریایی کشور را در بخش ارتباط با سازمان‌های بین‌المللی آی‌مو، آپاکس و موسسات رده‌بندی طوری تنظیم نماید که در این گونه شرایط ظرفیت مناسب برای برخورد با موارد را داشته باشیم.

۲- حمایت همه‌جانبه از موسسات رده‌بندی ایرانی که مطابق عرف و استانداردهای بین‌المللی ایجاد شده‌اند تا نه تنها بتوانند پاسخگوی نیازهای امروزی باشند، بلکه در آینده ما را از حضور اینگونه شرکت‌های بین‌المللی معاف کنند.

۳- لحاظ سختی کار ویژه برای دریانوردان محترم در این شرایط خاص با حمایت بیرونی از شرکت‌های کشتیرانی هدف.

در پایان و از آنجا که بر کسی پوشیده نیست که تحریم دریایی، شرکت‌های کشتیرانی را هدف گرفته و با علم به نقطه قوت بودن این شرکت‌ها، اینجانب به مناسبت روز دریانوردی، درخواست دارم که تمامی ارکان کشور به ویژه دریایی‌ها از این سرمایه‌های ملی حمایت ویژه نمایند. در این راستا انجمن مهندسی دریایی ایران و موسسه رده‌بندی ایرانیان از هیچ تلاشی فروگذار نخواهند کرد. تائشاءالله با الهام از روال نظام‌مند و قانون‌ساز دریایی برای حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست به توسعه کشور عزیزمان ایران مبادرت ورزیم.

روز دریانوردی بر کلیه عزیزان دریانورد در خط مقدم مقابله با تحریم مبارک باد. سلامت، ایمن و شاد باشید. ■

با توجه به شعار امسال روز دریانوردی «یکصد سال پس از تایتانیک» به نظر می‌رسد روز دریانوردی امسال فرصتی است که بایستی به حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی پرداخت.

روال حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی از دیرباز با پندآموزی از حوادث خوشایند و گرانی شروع شده است؛ به‌عنوان مثال می‌توان به نقاط عطف زیر توجه کرد:

۱- حادثه کشتی «تایتانیک» در سال ۱۹۱۲، کنوانسیون سولاس را در پی داشته است.

۲- حادثه کشتی «توری کانین» در سال ۱۹۶۷ زمینه‌ساز کنوانسیون مارپل و STCW بوده است.

۳- حادثه کشتی «هرالد آف فری اینترپرایز» در سال ۱۹۸۷ زمینه‌ساز قطعنامه شماره ۶۷۴ آی‌مو بوده است.

۴- حادثه کشتی «کسون والدز» در سال ۱۹۸۹ زمینه‌ساز OPA۹۰ بوده است.

۵- حادثه کشتی «سکاندیناویو اینستار» در سال ۱۹۹۰ زمینه‌ساز ISM بوده است.

۶- حادثه «یازده سپتامبر» در سال ۲۰۰۱ زمینه‌ساز ISPS بوده است.

در زمان ایجاد حادثه و عدم تطابق معمولاً دو اقدام انجام می‌شود؛ اقدام تصحیحی و اقدام پیشگیرانه، اما در خصوص حوادث جبران‌ناپذیر، اقدامات تصحیحی معمولاً ناکارآمد هستند، در حالی که اقدامات پیشگیرانه مناسب می‌توانند به توسعه و رفاه جامعه منجر شوند. از طرفی روند فوق نشان می‌دهد که بهترین اقدام پیشگیرانه، اقدام‌های نظام‌مند و قانون‌ساز هستند.

در حال حاضر که تحریم‌ها متأسفانه بزرگ‌ترین حادثه تاریخ ایران است که ایمنی دریانوردی ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی را هدف گرفته است و سازمان‌ها و موسسات بین‌المللی مدعی نتوانسته‌اند فشارهای خارجی را تحمل کنند و تأثیر عملکرد غلط آنان نه بر دولت و اقتصاد که به‌صورت فاجعه‌باری بر ایمنی جان اشخاص و محیط زیست دریایی در ابعاد کلی است، لذا نمی‌توان پذیرفت که جامعه دریایی بین‌المللی در بخش متولی ایمنی دریانوردی (آی‌مو، آپاکس و موسسات رده‌بندی عضو) از یک طرف شعار حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی سر می‌دهند و از طرف دیگر ایمنی جان دریانوردان را با فشار بر سازمان‌های مردم‌نهاد و غیرانتظامی موسسات رده‌بندی به خطر می‌اندازند. بر ماست که با همان روال و شیوه خودشان با آنان مقابله کنیم، بنابراین به نظر می‌رسد اقدامات پیشگیرانه زیر بایستی در دستور کار قرار گیرد:

سهم دریا در اقتصاد، انرژی و صنعت و تجارت



محمود زکریان‌زاده

مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران

وجود سه دریای خزر، خلیج فارس و عمان با موقعیت‌های ویژه و وجود منابع غنی هیدروکربنی در خلیج فارس و خزر و احتمال وجود Gas hydrate (هیدرات‌های گازی) در خزر و عمان، پتانسیل‌های استثنایی را از بعد تولید، سوآپ و ترانزیت انرژی برای کشور ما فراهم نموده است.

در سال جاری با اثبات وجود نفت در آب‌های عمیق (Deep water) خزر در شمال کشور این اهمیت را مضاعف کرده است. در جهان امروز نقش و سهم دریا در اقتصاد، انرژی، صنعت و تجارت افزایش یافته، ولی متأسفانه در کشور ما عنایت لازم صورت نگرفته است. بنابراین تحول اساسی در سیاستگذاری، استراتژی و برنامه‌ها، اصلاح قوانین و مقررات، توجه به سرمایه‌گذاری و گمرکات و ایجاد زیرساخت‌های دریایی در شهرهای ساحلی در این خصوص الزامی است.

در پایان ضمن عرض تبریک به همه دریادلان و جامعه دریایی کشور به مناسبت روز جهانی دریانوردی و در سال تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی برای تمامی ارگان‌ها و سازمان‌های دریایی کشور از خداوند متعال آرزوی توفیق و بهروزی هر چه بیشتر دارم. ■



■ عنوان: طرح جامع
انواع خدمات و سیستم‌ها در
کمک به دریانوردی ایمن در
آب‌های کشور

تهیه‌کنندگان: محمدعلی
شریفی، فاطمه طبیب محمدی،
احمد ابوطالبی، بهزاد محمودزاده،
علی سجادی

به طور کلی، تحقق امر ناوبری و دریانوردی، به پشتوانه کاربرد هماهنگ و فرایندی سه ساختار «فیزیکی»، «دانشی و فن‌آورانه» و «انسانی» اتفاق می‌افتد. ساختار اولیه آن عبارتند از: مجموعه‌ای عناصر فیزیکی، مشتمل بر شناور (کشتی)، اسکله برای پهلوگیری، تجهیزات مکانیکال و الکترونیکال و مخابراتی و سیستم‌های تولید انرژی. ساختار دوم، دربردارنده تشکیلی از یافته‌های نظری و دانشی و فن‌آورانه است که به واسطه حضور منابع انسانی کارورز و متبحر و آموزش‌دیده، مبادرت به هدایت کشتی می‌کند. این وظیفه، با به‌کارگیری «روش» و «سیستم» و «دانش» و نظام هدایت کشتی (شناور)، از یک مبدأ دریایی (بندر، پایانه، سکوی نقطه عزیمت، نقطه جغرافیایی مشخص، لنگرگاه) به یک مقصد دیگر دریایی (بندر، پایانه، سکو و ...) صورت می‌پذیرد.

ساختار سوم، همان نقش منابع و سرمایه‌های انسانی است که در اثر به‌کارگیری دقت و دانش و فن، موفق در بهره‌برداری از ساختار عناصر فیزیکی (کشتی، اسکله و تجهیزات) می‌شود.

وجود یک ناوبری و دریانوردی ایمن، مستلزم وجود ساختارهای فیزیکی حامی و بسترهای ایمنی بخش است. عناصری که از یک کشتی و اسکله با فیزیکیال و ساختار بدنی خوب آغاز و با نقش آفرینی ایده‌آل سیستم‌ها و علایم و روش‌های مطرح در کمک ناوبری و قوانین مدون بین‌المللی، برای حفاظت از فرایندهای عملیاتی و محیط‌های آبی و کنترل شرایط تردد شناورها، ادامه و تکامل می‌یابد. کتاب مشتمل بر ۵ فصل اصلی است که در ۶۲۰ صفحه و به تفصیل به تشریح جوانب این موضوع پرداخته است. در فصل نخست، با مفاهیم بنیادی آشنا می‌شویم. این فصل ما را با انواعی از سیستم‌های یاری‌دهنده به ناوبری ایمن آشنا می‌کند. معرفی دست‌اندرکاران نهادین و جایگاه آنان در سیستم‌های کمک ناوبری، و چگونگی تعامل و ارتباط با سیستم‌های کمک ناوبری، مقوله‌هایی هستند که در زیربخش دو فصل دوم و سوم محقق می‌شوند. فصل چهارم، بحث کامل و شرح مفصلی است بر جایگاه سیستم‌های کمک ناوبری در تسهیل ناوبری.

برای استخراج نتیجه و تحصیل عملیاتی موضوع، باید به فصل پنجم رجوع نمود؛ فصلی که به صورت عمیق، نتایج کاربردی، پیشنهادها و گزارش‌های موضوعی را شامل می‌شود. لازم به توضیح است که بخش پنجم از فصل پنجم، اختصاص به فرهنگ لغات و واژه‌های اختصاری کمک ناوبری دارد.

علاوه بر این، شایسته است تا به کلام آید که چون این مجموعه پژوهش به واسطه اساتید پژوهشگر پردیس دانشکده‌های فنی دانشگاه تهران حاصل آمده است، لذا و به سبک کتب آموزشی، طی هر بخش و به قاعده فرهنگی تالیف کتاب‌های آموزشی، هدف از هر بخش به زیبایی تبیین شده است.

اداره کل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی، ناشر این اقدام پژوهشی است و برای تهیه آن می‌توان از طریق شماره تلفن‌های ۶۶۴۶۹۷۶۲ و ۶۶۴۱۱۳۶۲ تماس برقرار نمود.



■ عنوان: بررسی بازار
بنادر کانتینری: خاورمیانه و
جنوب آسیا تا سال ۲۰۲۰
پدیدآورندگان (تالیف و ترجمه):
علی اکبر صفایی، بهزاد الصفی،
علی‌رضا محمدی کرجی ران

ضرورت پیش‌بینی بازارها، همواره و
مقدم بر هر موضوع در حوزه «هدف‌نگاری»، امری مسلم و قطعی است. به
طور اساسی، دانش «بازاریابی» با هدف ایجاد دسترسی‌ها به چنین هدف
کلانی بنا نهاده شده‌اند.

تجارت کالاها با بهره‌گیری از عنصر تجهیزاتی کانتینری از سال ۱۹۵۷
شروع شده است. گام نخست این اقدام، یادآور دوره‌ای است که با
گنجایش‌های اولیه TEU ۲۲۶ شروع شد. در دهه ۱۹۶۰ میلادی،
حمل‌ونقل کانتینری به شکل رایج فعلی آغاز شد و از آن تاریخ به بعد،
کشورهای مختلف، خود را برای ورود فعالانه به این «بازار نو» تجهیز
کردند. کانتینری ساختن حمل‌ونقل دریایی، انقلابی در صنعت حمل‌ونقل
بنا نهاد و این بنا با فرایند بازاریابی، بر بستر تکامل و پویایی و رونق
روزافزون قرار گرفت.

بحث عمده کتاب «بررسی بازار بنادر کانتینری» تاکید بر مکنونات درونی
صنعت تجارت کانتینری دنیا، برنامه‌ها و پروژه‌های اجرایی بنادر خاورمیانه
و آسیا در خصوص افزایش ظرفیت پایانه‌های کانتینری است. به طور
طبیعی، شناخت چالش‌های بنادر منطقه، چگونگی جذب پورت اپراتورها
و خطوط کشتیرانی کانتینری بین‌المللی نیز رویکرد قابل توجهی را در
فضای این تالیف در برمی‌گیرد. این موضوع و به ویژه در چارچوب اهداف
کلی سازمان بنادر و دریانوردی، که تاکید بر تبدیل بندر شهید رجایی به
یک بندر Regional hub دارد، قابل اهمیت می‌نماید. کتاب «بررسی
بازار بنادر کانتینری»، مشتمل بر ۶ بخش و ۱۳۹ صفحه است که محتوای
آن را، مفاهیمی همچون موضوعات زیر در برمی‌گیرند:

- بحث درباره محرک‌ها و موضوع‌های راهبردی (استراتژیک).

- توسعه تقاضا در بنادر کانتینری منطقه.

- بیان طرح‌های سرمایه‌گذاری بنادر کانتینری تا سال ۲۰۱۵ در منطقه
خاورمیانه، خلیج فارس و دریای عمان.

- تبیین ظرفیت بنادر کانتینری و پیش‌بینی میزان عرضه و تقاضا. و در
نهایت، بحث درباره: بررسی میزان بهره‌وری و کارایی بنادر کانتینری بر اساس
کشورها و مناطق مختلف خاورمیانه.

این کتاب و بر مبنای ضرورت امر پیش‌بینی بازارها، می‌تواند به عنوان
ابزار تحلیلی مناسبی برای شناخت دقیق موقعیت‌های اقدام برای ارزیابی
سرمایه‌گذاری‌ها و نقشه راه برای ورود به بازارها تلقی شود.

اداره کل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی، به
عنوان یک مرجع علمی در حوزه مطالعات دریایی - بندری، همواره تلاش دارد
تا بر پهنه‌افزایی دانش دریایی - بندری - حمل‌ونقلی و امر دریانوردی، از طریق
«تشر کتاب» و «مدیریت دانش» بیفزاید.

برای تهیه کتاب می‌توانید از طریق شماره تلفن‌های ۶۶۴۹۹۷۶۲ و ۶۶۴۱۱۳۶۲ اقدام نمایید.

کتاب جامع «سازمان بین‌المللی دریاوردی و نقش آن در صنعت دریاوردی و حقوق بین‌الملل دریایی» در هفته دریاوردی رونمایی می‌شود



کتاب ۷۸۰ جامع صفحه‌ای و مرجع درباره سازمان بین‌المللی دریاوردی (IMO) توسط نماینده ثابت ایران و سازمان بنادر و دریاوردی در آیمو طی ۴ سال به رشته تحریر درآمد.

علی اکبر مرزبان، نویسنده پرکار و محقق ایرانی حاضر در سازمان بین‌المللی دریاوردی که از اکتبر سال ۲۰۰۹ میلادی برابر با مهر سال ۸۶ به عنوان نماینده سازمان

بنادر در نشست‌ها و اجلاس‌های تخصصی آیمو مشارکت دارد، درباره انگیزه نوشتن این کتاب جامع می‌گوید: پس از گذشت یک سال از معرفی به عنوان نماینده ثابت سازمان نزد سازمان بین‌المللی دریاوردی (IMO)، فقدان یک منبع و مرجع درباره سازمان مهم دریاوردی را احساس کردم؛ کتابی که بتواند به عنوان مرجعی قابل اتکا برای جامعه دریاوردی و حتی حقوقی و سیاسی عمل نماید و خلا اطلاعاتی موجود درباره آیمو و خدمات برجسته آن به بشریت را پر کند.

علی اکبر مرزبان به موازات مسوولیت‌ها و ماموریت‌های خود در آیمو کار نگارش کتاب را از مهرماه سال ۱۳۸۷ ه.ش آغاز کرد.

وی می‌گوید: پس از پیگیری‌ها و بررسی‌های به عمل آمده در کتابخانه آیمو، کتابی جامع در این زمینه یافت نشد و این امر باعث شد مسوول مرکز اطلاعات دریاوردی و کتابخانه آیمو ضمن استقبال از این کار، درخواست نگارش آن به زبان انگلیسی را بنماید.

در ابتدا برای نگارش چنین کتابی حدود دو سال زمان در نظر گرفته شده بود، اما به سه دلیل انجام آن ۴ سال زمان برد: اول اینکه نگارش چنین کتابی هرگز جزو وظایف سازمانی مأمور نبود و



■ برنامه راهبردی نظم مدیریت HSE

سازمان بنادر و دریاوردی
پدید آورنده: شرکت مهندسين
مشاور رستار فرآيند



تاکید خاصی وجود دارد مبنی بر آنکه در حوزه سیستم مدیریت یکپارچه HSE، استاندارد جهانی واحدی وجود ندارد. همین نکته، ضرورتی را پیش روی سازمان‌ها قرار می‌دهد تا خود و با توجه به الزام‌ها،

محدودیت‌ها، ماهیت عملیاتی و رویکردهای مدیریتی‌شان مبادرت به تدوین سامانه HSE کنند.

برنامه‌ریزی راهبردی HSE شامل بستر و چارچوبی برای عملی ساختن آن بخش از اقدام‌های اساسی است که سرشت و سمت و سوگیری فعالیت‌های HSE را با دیگر واحدهای سازمانی، جامعه‌های هدف و عناصر مرتبط با فعالیت‌های سازمانی شکل می‌دهد.

به طور جامع‌تر می‌توان این نکته را این‌گونه یادآور شد که: برنامه‌ریزی راهبردی نظام مدیریت HSE، برنامه‌ای الهام گرفته از تفکر استراتژیک سازمان، نیازها و موضوع فعالیت‌ها و برنامه چشم‌انداز آن است. از این جهت، هر سازمان و منطبق با هویت حقوقی، نوع فعالیت و استانداردهای ایمنی‌اش، واضع برنامه‌ای خاص برای تدوین برنامه راهبردی نظام مدیریت HSE می‌تواند باشد.

کتاب پیش روی، دربردارنده یک برنامه راهبردی نظام مدیریت HSE برای سازمان بنادر و دریاوردی است که مبتنی بر انجام یک تحقیق میدانی از حوزه‌های مختلف فعالیت بنادر محقق شده است.

کتاب مشتمل بر چهار بخش و ۹ فصل است. بخش نخست، به شرح مبانی نظری و مطالعات تطبیق متوجه است. طی این فصل، به تشریح مدیریت استراتژیک اقدام شده است. در فصل دوم، نمونه‌ای از استراتژی‌های سلامت و ایمنی - با مبنا قرار دادن نمونه‌هایی از کشورها - مورد مطالعه قرار گرفته‌اند.

بخش دوم، شامل سه فصل است که شناختی کامل از موضوع‌ها و مواضع HSE را تحلیل می‌کنند. طی بخش سوم که به طراحی و تدوین یک برنامه برای توجه می‌شود، فصل ششم آن، ارکان جهت‌ساز HSE (چشم‌انداز، مأموریت و ارزش‌ها) را تشریح می‌کند، فصل هفتم استراتژی‌ها را بیان می‌کند و در فصل هشتم، طرح ارتقا و بهبود عملکرد HSE مورد بررسی قرار می‌گیرد.

بخش چهارم، سازوکار اجرای یک طرح جامع را توصیف می‌دارد. طی فصل نهم، روش‌های اجرای یک پروژه، با الگو قرار دادن جنبه‌هایی از سیستم‌ها تبیین می‌شوند.

بهره‌گیری مناسب از جدول‌ها و شکل‌های توصیفی، به قدرت استنباط و برداشت از مفاهیم پایه، کمک و یاری رسانده و به این ترتیب سطح بهره‌گیری از کتاب را دوچندان می‌سازد. اداره کل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریاوردی، به عنوان بخشی از رسالت پژوهشی خویش، علاوه بر بررسی محققانه چنین موضوعاتی، اهتمام به نشر آنها نیز کرده و به این طریق امکان بهره‌برداری جوامع هدف را فراهم ساخته است.

برای تهیه این کتاب، می‌توانید از طریق تماس با تلفن‌های ۶۶۴۶۹۷۶۲ و ۶۶۴۱۱۳۶۲، اقدام نمایید.

کار علی‌حده‌ای با توجه به علایق شخصی و علمی نگارنده محسوب می‌شد، دوم اینکه هنگام مطالعه و تحقیق، موضوعات متعدد و متنوعی مطرح شد که لازم بود به آنها نیز پرداخته شود و سوم اینکه برای بعضی موضوعات نیاز به مطالعه زیاد و دستیابی به منابع معتبر بود که بعضاً تحصیل آنها چندان کار آسانی نبود و مدت‌ها زمان می‌برد.

نماینده ثابت ایران در آی‌مو می‌گوید: برای فهرست‌بندی کتاب به ویژه فصل اول آن، از نظرات مشورتی کارشناسان آی‌مو به خصوص آقای سکیمیزو، دبیر کل فعلی آی‌مو و نیز مدیر بخش حقوقی و روابط خارجی این سازمان استفاده شد. در حین انجام تحقیق و نگارش نیز بارها به مبادی ذی‌ربط آی‌مو مراجعه و ابهامات پیش آمده مطرح و مرتفع گردید. از این بابت باید گفت، حضور در آی‌مو به عنوان مرکز و قلب قانونگذاری دریایی در سطح جهانی یک فرصت طلایی برای نگارنده بود که کمک بسیار شایانی در نگارش کتاب نمود و خود موجب غنای آن گردید. بدون شک این مهم در صورت عدم حضور در محل مأموریت، به دلیل عدم دسترسی به منابع بی‌شمار و نیز مراجعه آسان به مدیران و کارشناسان امر، به دست نمی‌آمد.

برای مطالعه کتاب به حدود ۳۰۰ منبع که اکثر قریب به اتفاق آنها به زبان انگلیسی هستند، مراجعه شد. این منابع شامل کتاب‌ها، مقالات، وب‌سایت‌ها و انبوهی از اسناد آی‌مو (از ۶۰ سال پیش تاکنون) از قبیل معاهدات مصوب آی‌مو، قطعنامه‌ها و گزارش‌های نهایی اجلاس‌های مختلف است.

محتوای کتاب:

کتاب شامل ۲ فصل، ۶ بخش و ۲۷ گفتار است. فصل نخست با عنوان «سازمان بین‌المللی دریانوردی؛ ساختار، ارتباطات و مقررات کاری» از ۴ بخش و هفده گفتار تشکیل شده است. مسایلی که در این بخش‌ها مورد مطالعه و بحث قرار گرفته‌اند، عبارتند از: تبیین نکات کلیدی در خصوص حقوق بین‌الملل، سازمان‌های بین‌المللی و بیان تأکیدها در چارچوب موضوعاتی چون ایمنی دریانوردی و سیر تحولات تصویب مقررات بین‌المللی دریانوردی، ایده تأسیس یک مرجع بین‌المللی دریانوردی جهانشمول و اهداف و مأموریت‌های آن، ارکان سازمان بین‌المللی دریانوردی، معرفی دبیرخانه سازمان، مؤسسات و مراکز وابسته به سازمان، مقررات و قواعد کاری حاکم بر ارکان سازمان شامل مجمع، شورا، کمیته‌های پنج‌گانه اصلی، نهادهای فرعی متشکله توسط ارکان سازمان، دستورکارها، پلان استراتژیک و چالش‌های پیش‌رو و پلان اقدام در سطح عالی برای نیل به اهداف عالی سازمان، روابط و تعاملات سازمان با دولت‌های عضو و اعضای وابسته، وضعیت نمایندگی دولت‌ها در سازمان، اهمیت صنعت دریانوردی برای جمهوری اسلامی ایران و سطوح ارتباطی آن با آی‌مو، میزان نقش‌آفرینی دولت‌ها در روند تصویب مقررات دریایی و تقابل منافع و بالاخره روابط و تعاملات سازمان با سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای دولتی و غیردولتی.

فصل دوم با عنوان «نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در صنعت دریانوردی و گسترش حقوق بین‌الملل دریایی» از دو بخش تشکیل شد. این فصل شامل ۲ بخش و ۱۰ گفتار است. در بخش نخست، مفاهیم کلیدی در خصوص کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا و ارتباط ویژه آن با وظایف قانونگذاری سازمان بین‌المللی دریانوردی تشریح شده‌اند. توصیف مفاهیم سه‌گانه دولت پرچم، دولت ساحلی و بندری و حیطة مسوولیت آنها، منابع حقوق بین‌الملل و جایگاه مقررات دریایی بین‌المللی مصوب آی‌مو، اصطلاحات حقوقی بنیادین به کار رفته در ادبیات قانونگذاری سازمان، نحوه تصویب و به اجرا درآمدن مقررات دریایی، الزام‌ها در اجرای درست مقررات، نحوه اصلاح مقررات و تبدیل مقررات توصیه‌ای به الزامی، دیگر عناوین موضوعی بخش اول از فصل دوم را تشکیل می‌دهند.

بخش دوم این فصل در زمینه تشریح مسایلی است که تحت عنوان خدمات سازمان بین‌المللی دریانوردی به صنعت دریانوردی در قالب مقررات جهانشمول قابل تبیین هستند. در این بخش که شامل ۴ گفتار است، خدمات سازمان در چهار زمینه حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و جبران خسارات آلودگی و غیرالودگی ناشی از فعالیت‌های کشتیرانی و همچنین امنیت دریانوردی و بهره‌وری کشتیرانی تبیین می‌شوند. در هر یک از این حوزه‌ها اسناد حقوقی و الزام‌آور مصوب سازمان که در قالب معاهدات بین‌المللی شامل کنوانسیون، موافقت‌نامه و یا پروتکل تبلور یافتند، از ابتدای فعالیت سازمان در سال ۱۹۵۸ میلادی تا پایان نیمه دوم سال ۲۰۱۲ میلادی مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته‌اند.

ویژگی‌های کتاب:

- تاکنون کتابی کامل و جامع درباره آی‌مو و کارکردهای آن به زبان فارسی تألیف نشده است. علاوه بر این و به استناد تأکید مسوول مرکز اطلاعات دریانوردی آی‌مو، حتی کتابی به زبان انگلیسی نیز با این جامعیت در مرکز مورد اشاره موجود نیست.

- نگارنده تا حد ممکن سعی نمود در جای مناسب با ارایه نمونه‌های عملی از نشست‌های مختلف نهادهای سازمان بین‌المللی دریانوردی، به ویژه آنهایی که خود به عنوان رئیس هیأت نمایندگی جمهوری اسلامی ایران و یا عضوی از آن حضور داشت، کتاب را از حالت انتزاعی و تئوریک صرف خارج کند و به آن جنبه کاربردی ببخشد.

- با توجه به محتوای کتاب، این اثر می‌تواند مورد بهره‌برداری جامعه دریایی کشور، شرکت‌کنندگان در نشست‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، علاقه‌مندان به مباحث و مقررات دریایی بین‌المللی و دانشگاه‌ها قرار گیرد.

یادداشت مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره کتاب

مهندس سید عطاءاله صدر طی یادداشتی درباره کتاب جامع آی‌مو و نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در صنعت دریانوردی دیدگاهش را درباره چاپ و انتشار این مجموعه اعلام کرد. معاون وزیر راه و شهرسازی در بخشی از این یادداشت آورده است: «... این مجموعه به عنوان یک کتاب منحصر به فرد که مشابه آن در کتابخانه IMO یافت نمی‌شود و برای اولین بار در ایران به چاپ می‌رسد، به دلیل زمینه علمی، تجربی و عملی نگارنده و اشتغال و حضور وی در صحنه عمل، از ویژگی متمایز برخوردار است و به عنوان اثری ماندگار ثبت خواهد شد و مرجعی برای دریافت اطلاعات و معلومات پایه در زمینه مقررات دریایی بین‌المللی و سازمان متولی آن به‌شمار خواهد رفت.

این کتاب برای جامعه دریایی کشور، علاقه‌مندان به مباحث دریایی، حقوق بین‌الملل دریایی، اساتید رشته دریانوردی و حقوق و تدریس به دانشجویان قابل استفاده است و از آنجا که تنها یک مجموعه یا فایل اطلاعاتی نیست، می‌تواند به عنوان سندی برای تهیه نرم افزارهای تحقیقی و پژوهشی نیز مورد استفاده قرار گیرد...»

مرزبان ابراز امیدواری می‌کند که

اثر حاضر که کتابت آن حدود ۴ سال به طول انجامید و دارای ۷۸۰ صفحه است، بتواند به سهم خود نقشی در تعالی دانش فنی و تخصصی در حوزه دریانوردی ایفا کند.