



روز جهانی دریانوردی

WORLD MARITIME DAY

توسعه پایدار: نقش ارگانهای دریایی کشور

Sustainable Development:
IMO's contribution beyond Rio+20

ISSN:10234-5957

PORT & SEA
MAGAZINE

پورت و سیا

سال بیست و هشتم - پیاپی ۲۰۲ - ۱۲۸ صفحه
مهر ۱۳۹۲ - قیمت ۲۰۰۰۰ ریال

استقبال چشمگیر سازمانها و انجمن های
بین المللی از قراخون ماهنامه بندر و دریا



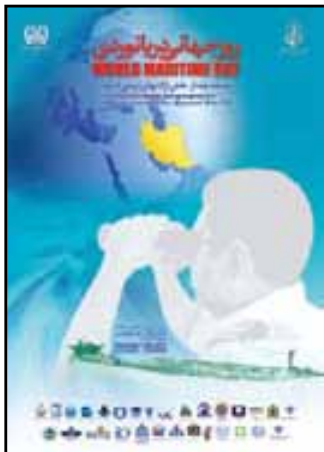
توسعه فرهنگ دریایی از نگاه مدیران
حمل و نقل دریایی



ایران - تهران - ۳۰ مهر ماه ۱۳۹۲
محل برگزاری: سالن خلیج فارس،
پارک ورزشگاه نسو
September 25 th 2013
I.R.IRAN - TEHRAN



پورت و سیا



بندرصدیا

ماهنامه علمی تحقیقاتی | شماره ۲۰۴

مهر ۱۳۹۲

السلام
الرحمن



۳۸



۵۴



۶۶



۷۱



۹۸



۱۰۸

قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج بار دمطالب آزاد است.
دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسوولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی بر عهده مولفان می باشد.
علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی اینترنتی **bandarvadarya.pmo.ir** مراجعه نمایند.
ماهنامه بندر و دریامورد تأیید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: محمدرضا الملی

سر دبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: سعید سعیدی، عبدالرحیم رحیمی

رامین جهان پور، فرید ماصالح

مترجم: نازنین ساغری

امور هنری و صفحه آرایی: فرشاد دانایی

ویراستار: ترگس حاجیلو

آتلیه، امور نظارت چاپ، فنی، اجرایی و اداری:

سیدجلال موسوی، فاطمه سلیمانی

عکاس: داود طهری، یاسر علی بخشی

امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی

فرهاد شهر یاری، زهره اکبری

توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی

پست الکترونیک: بازرگانی:

b_darya88@yahoo.com

اداری، فنی و رایانه، آتلیه، طراحی، صفحه آرایی،

لیتوگرافی، صحافی، امور اجرایی:

موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز

چاپ: رواق

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 جهان کودک

خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی

کد پستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۷۸۸۱۹۰۶۳۱-۲

نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران-تهران ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳

وبسایت:

bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک:

bandarvadarya@pmo.ir

راهبردهای توسعه دریایی در کلام مقام معظم رهبری (مدظله العالی)



ما یک ملت صلح طلبیم؛ اما آن کسانی که پیشرفت کار خودشان را با حضور نظامی، با تحکم نظامی، با زورگویی های معمول می خواهند تامین کنند، باید در مقابل خودشان یک ملت مقتدر را حس کنند.

منافع دریا مال همه است؛ امکانات این دریای پر برکت متعلق به این ملت هاست. چگونه می شود از این برکات به نفع منافع ملی استفاده کرد و کشور را از آن بهره مند کرد؟
با داشتن اقتدار.

۹۰/۵/۱

در این شماره می خوانید:

- یادداشت مدیرمسئول
- پیام وزیر راه و شهرسازی
- پیام مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
- پیام دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی
- پیام دبیرکل انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاهها
- پیام دبیرکل انجمن جهانی زیرساخت های حمل و نقل آبی
- پیام رییس سازمان بین المللی هیدروگرافی
- پیام رییس دانشگاه دریانوردی جهانی
- پیام رییس انجمن بین المللی بهداشت دریانوردی
- پیام مدیرکل سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی گفتگو:
- اقتصاد آبی و توسعه پایدار در بستر آشتی ملی بادر یا
- توسعه پایدار؛ نقش ارگان های دریایی
- توسعه پایدار در بخش بندری؛ محل تلاقی جامعه، اقتصاد و محیط زیست
- نقش معاونت تجهیز و توسعه بنادر در توسعه پایدار
- روز اول؛ دریانوردی، آموزش و پژوهش و اشتغال
- پیام تبریک و دیدگاهها
- موسیقی بوشهر و غنای آیینی آن
- روز دوم؛ دریانوردی، شیلات و منابع آبی
- شناخت و برداشت ایرانیان از دریا
- پیام تبریک و دیدگاهها
- روز سوم؛ جشن روز جهانی دریانوردی
- پیام تبریک و دیدگاهها
- روز چهارم؛ دریانوردی، ناوگان ملی و تحولات بین المللی
- پیام تبریک و دیدگاهها
- ملوانان شناورهای سنتی و استانداردهای حقوق دریانوردان
- روز ششم؛ دریانوردی، ناوگان نظامی و مقابله با دزدی دریایی
- پیام تبریک و دیدگاهها
- ناوگان نظامی و مقابله با دزدی دریایی
- روز هفتم؛ دریانوردی، ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی و گردشگری پایدار دریایی
- پیام تبریک و دیدگاهها
- روز هشتم؛ دریانوردی، صنایع فراساحل و مهندسی دریایی
- پیام تبریک و دیدگاهها
- آشنایی بادرای مازندران و صنعت حمل و نقل دریایی
- برترین های دریایی جهان

۱۲۰



۱۱۸



۱۱۰



روز دهم مردار که آغاز آرامش آب‌ها و وزش بادهای موسمی است، نزد ایرانیان باستان به نام نوروز دریا معروف بوده است و سال دریاوردی را با برپایی جشن‌های متنوع دریایی در این روز گرامی می‌دانستند و ضمن شکر و سپاس پروردگار خویش، شروع سال خوب و پربرکت دریایی را بر یکدیگر آرزو می‌کردند.

وجود و بزرگداشت چنین سنت هسته‌ای در تاریخ ایرانیان موید آن است که ایرانیان به اهمیت و ارزش‌های بنیادین اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دریا به عنوان موهبت الهی آگاهی و باور داشته‌اند و با تسلط بر آب بر جهان پیرامونی خود فرمانروایی می‌کردند. مضافاً اینکه نیاکان ما دریا را جزو مظاهر پاک و رزق و روزی دانسته و از این جهت پیوند مردم با دریا ریشه در عمق وجودی ایرانیان داشته است. اما این سنت در طول اعصار کاملاً پایدار نمانده و همزمان با افول و اوج تمدن‌های بشری این آیین نیز تغییر شکل یافته و حتی بسیاری رسوم آن به فراموشی سپرده شده است. در این میان نگاهی به واقعیت دنیای معاصر بر این نکته تأکید دارد که پیشرفت‌های جامعه بشری در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی فرهنگی و سیاسی بدون توجه به دریا امکان‌پذیر نبوده است و عدم استفاده از مواهب و امکانات دریایی به منزله نادیده گرفتن دو سوم از ظرفیت‌های کره زمین تلقی می‌شود و برای حفظ و نگهداشت این موهبت الهی، ضرورت و الزام توسعه پایدار ایجاب می‌کند تا با توسعه فرهنگ دریایی و حفاظت از محیط زیست در میان مردمان جهان، پایداری آن را برای آیندگان نیز تضمین نماییم.

در این رابطه سازمان بین‌المللی دریاوردی که یکی از سازمان‌های تخصصی مهم زیرمجموعه سازمان ملل می‌باشد، از اوایل دهه هشتاد به منظور ترویج فرهنگ دریایی و در جهت کمک به ارتقای ایمنی، امنیت و کارآمدی صنعت دریاوردی، همه ساله در هفته آفر سپتامبر یک روز را به نام روز جهانی دریاوردی نام‌گذاری نموده و به پاس نلوداشت این روز، تمامی کشورهای عضو از جمله کشور ما مراسم و جشن‌های مختلف و متنوعی را برگزار می‌نمایند. بدین ترتیب روز جهانی دریاوردی فرصت مغتنمی را برای بخش‌های خصوصی و دولتی دریایی پدید می‌آورد تا در کنار خانواده بزرگ دریاییان از زحمات بی‌شائبه آنان قدردانی کنند.

فوشبختانه جمهوری اسلامی ایران از ظرفیت‌های قابل توجهی در حوزه دریایی برخوردار است. از جمله عوامل مهمی که منجر به شکل‌گیری این ظرفیت دریایی شده‌اند می‌توان به ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی در سواحل جنوب و شمال کشور، دسترسی به اقیانوس هند و کریدورهای ترانزیتی، ۱۱ بندر عمده بازرگانی کشور با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۱۸۸ میلیون تن در سال و ناوگان دریایی تجاری و نفتی به ترتیب ۵/۷ و ۱۱/۲ میلیون تن در سال اشاره کرد. وضعیت موجود کشورمان در بهره‌گیری از امکانات ناشی از توسعه مبتنی بر ظرفیت‌های دریا و در راستای تحقق آرمان‌های مورد تأکید در سند چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴ به‌ویژه در سال حماسه اقتصادی و همچنین اشاعه فرهنگ دریایی و بسیج همه‌جانبه برای شکوفایی اقتصادی کشور با استفاده از موهبت‌های قراردادی دریایی، ضروری است که بر راهکارهای تدوین شده مانند تلاش مستمر با هدف توسعه پایدار و پیوسته ایمنی بنادر، ناوگان و آبراه‌ها، تقویت و رفع موانع ترانزیتی کشور در مسیرهای مختلف شمال جنوب و شرق و غرب، توجه به محیط زیست دریایی و مدیریت یکپارچه سواحل، بنادر و آبهای تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ارتقای نقش بنادر در زنجیره حمل و نقل بین‌المللی با به کارگیری مدیریت هوشمند و ارایه خدمات در سطح استانداردهای جهان و از همه مهم‌تر استفاده حداکثری از ظرفیت بازار و توسعه رقابت با به کارگیری بخش خصوصی مولد و حافظ منافع ملی در تمامی موارد یاد شده تأکیدی همه‌جانبه داشت.

بی‌تردید در تحقق راهکارهای توسعه‌ای مذکور، نهادهای سیاستگذار در قوای سه‌گانه، نهادهای مالی، پولی، بیمه‌ای و سرمایه‌ای و همچنین فلسات آموزشی، پژوهشی و فرهنگی و متولیان سایر شقوق حمل و نقل به اندازه مدیران دریایی کشور نقش اساسی دارند. در پایان، اینجانب به عنوان عضو کوچکی از جامعه دریایی کشور، ضمن گرامی‌داشت یاد و خاطره شهردای ۸ سال دفاع مقدس و بنیان‌گذار نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران امام‌راهنما (ره) زحمات همه دست‌اندرکاران ذی‌ربط، ارج نهادن و برای عزیزان و خانواده محترم ایشان از درگاه الهی توفیق مسالت دارم.

امید است در سایه رهنمودهای مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) و ترابری افتاز شده در دولت یازدهم برای ارتقای جایگاه بخش حمل و نقل دریایی در سطح منطقه و جهان با بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های بازار بخش خصوصی مولد و سرمایه‌گذاران توانمند داخلی و خارجی در آینده‌ای نه‌چندان دور شاهد تحولی چشمگیر در این بخش مهم اقتصادی کشور باشیم. انشالله

■ محمد رضا امامی



یادداشت
مدیرمسئول

دریا، جهان آینده را تضمین می‌کند

Sea Will Guarantee the Next Generations

Tenth day of August- the beginning of the monsoon winds and calm waters- was called Sea-Nowruz in Ancient Iran. In this day, the beginning of maritime year was celebrated. Such a tradition in Iranian History confirms that Iranians were aware of the importance of fundamental economic, social, and cultural values of the seas and ruled the world using them. Moreover, our ancestors believed that seas are symbol of purity and provisions and therefore there was a deep relationship between them. But, this tradition did not followed and its rituals was also deformed and even forgotten over time.

Considering the realities of contemporary world, it is cleared that development of human society in economic, social, cultural, or political contexts is not possible without the use of maritime resources and not to use them means ignoring two-thirds of the earth's capacities. Therefore, sustainable development, development of marine culture, and environmental protection are essential to protect and preserve maritime resources for future generations.

Since 1980s, IMO – as one of the most important specialized agencies of UN – has named a day in the last week of September as the World Maritime Day to promote and improve safety, security, and efficiency of maritime industry. At that day, most member states of the IMO as well as Islamic Republic of Iran celebrate the efforts and endeavors of seafarers and navigators. Therefore, World Maritime Day is a great opportunity for public and private sectors to appreciate maritime society.

Fortunately, Iran has significant potentials and great capacities in maritime sectors. Among the important factors that have led to such a capacity can refer to 5800 kilometers of maritime boundaries in northern and southern coasts of Iran; access to the Indian Ocean and transit corridors; 11 major commercial ports with loading and unloading annual capacity of 188 million tons and oil and trade fleet with the annual capacity of 11.2 and 5.7 million tons.

Strategic position of Iran makes it possible to gain access to sea-oriented development and to achieve the goals of Iran's 20-year vision plan (especially in the year of Economic Jihad). This position also makes it possible to develop maritime culture and use all marine resources and capacities to achieve economic prosperity. Regarding these issues, it is necessary to have a special emphasis on continuous and sustainable development of the ports and waterways, transit barriers, marine environment, integrated management of the coasts, ports, and waterways of Iran, promotion the role of Iranian ports in international transportation networks, and the maximum utilization of capacities of the market and productive private sector to protect national interests.

Certainly, policy-maker agencies of the triple-forces of Islamic Republic of Iran, financial and monetary institutions, insurance companies, investment institutions as well as educational, research, and cultural institutions and other transportation agencies have an equal important role as maritime authorities in achieving above-mentioned development strategies.

Finally, as a member of maritime society of Islamic Republic of Iran, I am pleased to honor the memory of the holy martyrs of 8-year holy defense, Imam Khomeini (R. A.), and the efforts of all-concerned parties and their respected families and wish all the best to them.

It is hoped that to see great changes in this important sector of our economy by following the guidelines of the Supreme Leader of Islamic Republic of Iran and measures and strategies of 11th government of Iran to improve maritime transportation industry at regional and international levels and also by maximum utilization of the capacities of market, productive private sector, and powerful domestic and foreign investors.

■ Mohamad Reza Emami

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) سنت مبارکی را به نام روز جهانی دریانوردی پایه‌گذاری کرد تا خانواده بزرگ دریایی در کشورهای مختلف دور هم جمع آیند و با مروری بر تلاش‌ها و موفقیت‌های به دست آمده آینده نظام دریایی جهان را با بهره‌گیری از تجربیات یکدیگر، بهتر از گذشته ترسیم کنند. این روز فرصت مغتنمی نیز برای ما پدید آورده است تا بتوانیم زحمات و تلاش‌های بی‌شائبه خانواده بزرگ دریایی میهن عزیزمان را قدر نهیم. خوشبختانه کشور ما از حدود ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی، ۱۱ بندر عمده تجاری در کنار بنادر متعدد شیلاتی، بازرگانی و مسافری با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۱۸۸ میلیون تن کالا و ۱۴ میلیون نفر جابه‌جایی مسافر بهره‌می‌گیرد و همین امر جایگاه سیاسی، اقتصادی و جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران را در منطقه و جهان به ویژه نسبت به کشورهای همسایه متمایز ساخته است. توجه به سهم بیش از ۹۰ درصدی ورودی و خروجی کالا از بنادر به خوبی آرایه‌دهنده جایگاه راهبردی بخش دریایی اعم از نهادهای دولتی و حضور توانمند بخش خصوصی است.

در فرایند حمل‌ونقل دریایی پیوسته به محورهای ایمنی، حفاظت محیط زیست دریایی، عملیات کارآمد، امنیت و حفظ منابع توجه می‌شود و سیستم حمل‌ونقل دریایی یکی از ارکان اصلی توسعه پایدار به حساب می‌آید و رعایت استانداردهای جهانی به ویژه مقررات تدوین توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی ضروری است. به مناسبت همین روز لازم می‌دانم بر نقش و اهمیت و جایگاه حمل‌ونقل دریایی در رشد و توسعه و تحرک سایر بخش‌های اقتصادی کشور تاکید کنم. فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی با سایر بخش‌ها به خصوص بخش تجارت خارجی ارتباط تنگاتنگی دارد. در شرایط کنونی آنچه برای فعالان اقتصادی و بازرگانان اهمیت دارد، تسهیل تجارت خارجی و ورود و خروج سریع، ایمن و ارزان کالا از بنادر است. در این چارچوب می‌توان به استفاده حداکثری از قابلیت‌ها و امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مرتبط با سامانه‌های الکترونیکی و کاهش یا حذف اسناد و فرایندهای غیرضروری بندری و گمرکی در حوزه تجارت خارجی اشاره کرد. هر اندازه دستگاه‌های ذی‌ربط از این امکانات و تبادل اطلاعات بهره‌گیرند، شفافیت و حق پرسشگری برای فعالان اقتصادی و تمام شهروندان پدید آمده و ضمن ارتقای سلامت اداری، امور مشتریان با سرعت و دقت بیشتری صورت می‌گیرد و در سطح کلان تأثیر زیادی در کاهش بهای تمام‌شده کالا و رقابت‌پذیری محصولات تولیدی به جا می‌گذارد.

در حال حاضر زنجیره حمل‌ونقل کشور به واسطه وجود نگاه بخشی در برنامه‌ریزی‌ها با مشکل توسعه نامتوازن مواجه است، به طوری که حتی توسعه یافتگی در یک حلقه به جهت توسعه نیافتگی در حلقه دیگر، در بسیاری از زمینه‌ها نه تنها باعث عدم استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود شده است، بلکه به عنوان عامل بازدارنده نیز محسوب می‌شود. یکپارچگی چندوجهی اعم از توسعه زیرساخت‌های فنی و سخت‌افزاری و هم‌اسنادی و نرم‌افزاری از اهم برنامه‌های این وزارتخانه است.

در کنار این موضوعات مهم آنچه که طی سال‌های گذشته مورد کم‌توجهی قرار گرفته، توجه به جایگاه تامین مالی در عرصه فعالیت‌های مرتبط با توسعه کرانه‌ها و پسرکرانه‌های بندری و سواحل جنوب و شمال کشور با بهره‌گیری از منابع سرمایه‌گذاران و فعالان بخش خصوصی بوده است. در این میان جایگاه کلیدی اجرای پروژه‌های زیربنایی در چارچوب شیوه‌های نوین مشارکت به خوبی احساس می‌شود. برای ورود به این مباحث و برای تغییر نقش دولت از کارفرما و بخش خصوصی از پیمانکار به تغییر رویکرد و نگاه در هر سوی رابطه نیاز داریم. رویکرد جدید بایستی بر مبنای شراکت در سرمایه‌گذاری و مسوولیت‌پذیری طرفین شکل بگیرد و برای رسیدن به این هدف نیازمند تغییر برخی از چارچوب‌های موجود حاکم بر رابطه دولت و بخش خصوصی هستیم.

فارغ از اهداف اقتصادی در این میان توجه به حفظ ارزش‌های بومی و منطقه‌ای سواحل‌نشینان و توجه به پیوست فرهنگی پروژه‌ها نیز موجب تقویت هویت ملی شده و با پذیرش تنوع ساختارهای فرهنگی، الگوی مهمی از فعالیت و سرزندگی در پهنه سواحل کشور خلق و احیا می‌شود، لذا انتظار می‌رود در میان‌مدت از یک سو مناطق توسعه نیافته مرزهای آبی کشور به مناطقی پویا و جذاب از نظر اقتصادی تبدیل شده و از سوی دیگر با پذیرایی گردشگران داخلی و خارجی در این مناطق آبادانی در سواحل را بیش از پیش به ارمغان بیاورد تا ضمن توسعه پایدار به محیط زیست که سرمنشأ زندگی است توجه شود. در پایان از تمامی عزیزانی که در بخش‌های خصوصی و حاکمیتی تلاش و به عنوان جهادگران اقتصادی عرصه دریایی در راستای پایداری کشور و سربلندی شهروندان ایران با وجود تمامی محدودیت‌های داخلی و بین‌المللی کوشش می‌کنند، تشکر و قدردانی می‌کنم.



وزیر راه و شهرسازی



توسعه پایدار دریا محور؛ نیازمند توجه به محیط زیست

دکتر عباس آخوندی
وزیر راه و شهرسازی

Sea - Oriented Sustainable Development Requires Attention to Enviroment

International Maritime Organization (IMO) created World Maritime Day to celebrate the efforts and endeavors of maritime community.

This day is also an opportunity for us to celebrate the efforts of Iran Maritime Community. Fortunately, Iran's maritime boundary is about 5800 kilometers. This country also enjoys 11 major ports and some other fishery, commercial, and passenger ports with a handling capacity of 188 million tons of cargo and 14 million passengers per year.

This position gives Iran an extensive and unique economic, political, and geographical influence in the regional and international level. Iran's 90 percent share of cargo exchange in the ports confirms the strategic position of its maritime industry both in public and private sectors.

Factors like safety, security, marine environment protection, efficient operations, and natural resources protection are of a great importance for maritime transportation which is considered as one of the main elements of sustainable development. Therefore, it is very necessary to comply with IMO rules and regulations.

We celebrate this day with an emphasis on the important role of maritime industry in the development of other economic sectors. Maritime transportation is one of the most important services in the international trade. In the current situation, trade facilitation and fast, safe, and cheap handling of cargo is of a vital importance for businessmen and merchants. Reducing paperwork and digitalization (use of software capabilities and electronic systems) can be effective steps to achieve this goal. Maximum use of electronic services and effective information exchange are keys to administrative health promotion and quick and accurate response to the clients and therefore they are keys to reduce cost price and increase the competitiveness of the products in macro level.

Due to the sector-oriented policies, Iran transport chain is faced the problem of unbalanced development and because of an undeveloped link; the capacities of other developed links of the chain are also useless and even considered as barriers and deterrents. Therefore, multimodal integration of both technical and hardware infrastructures as well as documentation and software systems is one of the main programs of Ministry of Roads and Urban Development.

One of the less-concerned issues in the last few years is financing of development activities in northern and southern coasts and off shores of Iran using private sector investment. In this new method of partnership – that the role of the government as the employer and private sector as the contractor is changed- infrastructure projects play a key role. This new approach should be based on the partnership of the public and private sector and shared-responsibility of both parties. Achieving this goal requires some fundamental changes in existing frameworks that cover the relationship between public and private sector.

Regardless of economic goals, to have a pattern of activity and vitality in the coastal zone of Iran, it is very important to consider attitudes, beliefs, and values of coastal dwellers, strength the national identity, and accept the cultural diversities. Therefore, it is expected that undeveloped coastal areas change to the economically-attractive zones over medium-term and development of tourism industry bring further development to the coastal areas which will lead to sustainable development and more environmental protection. Finally, I appreciate all players in public and private sector who support maritime economy despite all national and international limitations.

■ **Dr. Abbas Akhundi**
Minister of Road & Urban Development



**مدیرعامل
سازمان بنادر
دریانوردی**

حمل و نقل

پاک؛ توسعه

پایدار

هر سال روز جهانی دریانوردی در اوایل مهر ماه (مطابق با هفته آخر سپتامبر) بر اساس برنامه ریزی سازمان بین المللی دریانوردی که ۱۷۰ کشور جهان عضو آن هستند، در سرتاسر دنیا با هدف اشاعه فرهنگ دریانوردی در سطح جامعه و قدردانی از خدمات بی نظیری که دریانوردی و دریانوردان به جامعه بشری ارایه می نمایند، برگزار می گردد. سازمان بنادر و دریانوردی بنابر مسوولیتی که برعهده دارد همواره این امر را مورد توجه قرار داده و با همکاری جامعه دریایی کشور علاوه بر قدردانی از زحمات تمام فعالان و دست اندرکاران عرصه دریایی و دریانوردی به نحوی معرف فعالیت های مختلف در این زمینه نیز می باشد.

سازمان بین المللی دریانوردی شعار سال جاری را به مناسبت اهمیت توسعه پایدار که یکی از ارکان اصلی تغییر و اثر گذار در فرآیند حمل و نقل دریایی بین المللی می باشد، «توسعه پایدار، نقش آیمو پس از ریو ۲۰» نامگذاری کرد. این نامگذاری بیانگر اهمیت به محیط زیست دریایی و حفظ آن می باشد که پس از ۲۰ سال از برگزاری همایش سازمان ملل متحد در خصوص محیط زیست در شهر ریودوژانیرو کشور برزیل مورد توجه قرار گرفته است. پس از این کنفرانس کلیه کشورهای عضو فرایند توسعه پایدار با رویکرد حفظ محیط زیست را در برنامه های توسعه مورد توجه قرار دادند. توجه به محیط زیست دریایی پایه گذار کنوانسیون ها و پروتکل زیر بوده است:

■ کنوانسیون بین المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC ۱۹۹۰)

■ کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها
■ پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی

که جمهوری اسلامی ایران نیز به هر سه کنوانسیون و پروتکل ملحق شده است. در حال حاضر نیز این کنوانسیون ها مهم ترین معاهده بین المللی در خصوص حفاظت از محیط زیست دریایی می باشد. آنچه مسلم است در طول بیست سال گذشته، با پیشرفت علم و فناوری، سطح ایمنی و امنیت دریانوردی ارتقا پیدا کرده و در سرتاسر جهان از اهمیت خاصی برخوردار می باشد. هر چند که با توجه به فناوری های جدید نیازهای جدیدی نیز در زمینه تدوین استانداردهای ایمنی و محیط زیست ظهور می یابد. سطح آموزش و استانداردها و تجهیزات نیز باید به روز شود بطوریکه سوانح و حوادث دریایی و ضایعات جانی و مالی آنها به حداقل رسیده و قابل پیشگیری و کنترل باشند. با این وجود همواره حفاظت از محیط زیست دریایی بایستی سرلوحه تمام نهادهایی که از دریا استفاده می کنند، قرار گیرد. علاوه بر اینکه استانداردهای دریانوردی هر روز جامع تر و فراگیرتر می شود و در قالب کنوانسیون ها، مصوبات و دستورالعمل های بین المللی در عرصه های مختلف آموزش نیروی انسانی، مدیریت کشتیرانی و دریانوردی، مؤسسات رده بندی، شناورها، کارگاه ها و کارخانجات کشتی سازی و غیره، حفظ محیط زیست دریایی مورد توجه قرار می گیرد، دریانوردان نیز نقش موثر و تعیین کننده ای در حفظ محیط زیست دریایی و حراست و صیانت از این نعمت بزرگ خدادادی را بر عهده دارند. کشورمان نیز از این لحاظ در سطح جهانی بسیار فعال می باشد و نمایندگان و کارشناسان جامعه دریانوردی کشور با شرکت فعال در اجلاس های بین المللی خصوصاً جلسات کارشناسی سازمان بین المللی دریانوردی (آیمو) در تدوین این مصوبات و استانداردها شرکت فعالانه دارند.

شایان توجه اینکه خلیج فارس به عنوان منطقه ویژه محیط زیست دریایی تعیین گردیده و کشور ما نقش تاثیر گذار در کنترل و حفاظت و پیشگیری از ایجاد آلودگی ها در این منطقه مهم را بر عهده دارد که اخیراً توقیف فنی کشتی نفتکش Desh Sahnti

در راستای همین وظیفه مهم صورت پذیرفت. حمل و نقل دریایی به عنوان ایمن ترین، کارآمدترین، ارزان ترین و حتی پاک ترین شیوه حمل و نقل در تجارت جهانی نقش آفرین است و حدود ۹۰ درصد کالاهای تجاری بین المللی از طریق دریا جا به جا می شود و به عنوان نیروی محرکه تجارت بین المللی شناخته می شود و در سرتاسر دنیا حتی در کشورهایی که دسترسی مستقیم به آب های بین المللی ندارند، زندگی مردم به آن وابسته است. خوشبختانه موقعیت جغرافیایی کشور ما، به گونه ای است که کشور ما را در زمره کشورهای دریایی قرار داده و می توانیم به طور مستقیم از این شیوه حمل و نقل استفاده نماییم و رونق اقتصادی کشور نیز به میزان قابل توجهی به این روش حمل و نقل وابستگی دارد.

توسعه حمل و نقل دریایی با همکاری نزدیک و مؤثر بین خطوط کشتیرانی و دریانوردان از یک سو و بنادر به عنوان پایانه های دریایی از سوی دیگر محقق می گردد و این دو لازم و ملزوم یکدیگرند. بدیهی است اگر در هر یک از این دوزمین اشکالات و نارسایی هایی بوجود آید، حمل و نقل دریایی با مشکل مواجه خواهد شد. البته عوامل بسیاری نیز در توسعه و ارتقای سیستم حمل و نقل دریایی دخیل می باشند که از جمله آنها می توان به میزان و حجم سرمایه گذاری در توسعه و تجهیز بنادر و ناوگان (اعم از دولتی و خصوصی)، سیاست های اقتصادی، مالی، سطح تکنولوژی، تأمین انرژی، حفظ محیط زیست، مناسبات اجتماعی و ساختار جمعیت و تأمین منابع انسانی و موارد دیگر اشاره نمود.

در مقطع کنونی و در راستای تحقق چشم انداز ۲۰ ساله جمهوری اسلامی ایران توسعه زیر ساخت ها، تجهیزات و ناوگان حمل و نقل دریایی می بایست به طور جدی و همسو با توسعه پایدار با رویکرد دوستدار محیط زیست دریایی دنبال شود. زیرا با گذر از شرایط رکود و آغاز مجدد دوران رونق اقتصادی، کشورهایی که از زیرساخت های مورد نیاز برخوردار باشند می توانند سهم بیشتری در بازار حمل و نقل و تجارت بین المللی دریایی را نصیب خود سازند. سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی حمل و نقل دریایی کشور با بهره گیری از توان و امکانات اجرایی و اقتصادی کشور و مشارکت بخش خصوصی و تجهیز منابع مورد نیاز در این زمینه اقدامات لازم را به عمل آورده است تا در کوتاه ترین زمان ممکن به جایگاه مطلوب خود در حمل و نقل دریایی بین المللی نایل آید و بنادر کشور جزء توسعه یافته ترین بنادر جهان محسوب گردند. حمل و نقل دریایی به دلیل ماهیت و اقتصادی بودن به عنوان حمل و نقل پاک در توسعه پایدار، از سه جنبه اجتماعی، زیست محیطی و اقتصادی کمک می کند، که برای تحقق این مهم حفظ ایمنی، حفاظت محیط زیست، انجام عملیات کارآمد، امنیت و حفظ منابع از جمله حوزه هایی هستند که باید مورد توجه و اهتمام جدی قرار گیرد. از آنجا که رشد حمل و نقل دریایی به عنوان یک امر زیربنایی در توسعه پایدار و رشد آتی اقتصاد جهانی ضروری است، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یک سازمان پیشگام و پیشرو این موضوع را از طریق اعمال استانداردهای بین المللی، ارتقای همکاری های فنی، اتخاذ سیاست های ملی حمل و نقل دریایی و تعیین چارچوب های لازم برای یک سیستم حمل و نقل دریایی پایدار دنبال می نماید.

امید است جامعه دریانوردی کشور با همگرایی و انسجام بیش از پیش به سوی اهداف کلان در افق ۱۴۰۴ جمهوری اسلامی ایران، گام بردارد.

■ سید عطاءاله صدر

معاون وزیر راه و شهرسازی

و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

Unpolluted Transportation Sustainable Development

The United Nations (UN), via the International Maritime Organization (IMO), created the World Maritime Day to celebrate the efforts of international maritime community. As a member of maritime community, Ports and Maritime Organization of Islamic Republic of Iran (PMO) also celebrates the efforts of maritime community and presents various maritime activities in this day.

To emphasize on the importance of sustainable development as the main basis of international maritime transportation, IMO has launched this year's World Maritime Day theme: "Sustainable Development: IMO's Contribution beyond Rio+20". Selecting this name after the United Nations Conference on Sustainable Development that was held in Rio de Janeiro (Brazil) confirms the importance of marine environment and marine environment protection. After this conference, all nations engaged in sustainable development goals considered environment protection as one of their development programs.

There are some conventions and protocols on environmental protection as follow:

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response, and Co-operation (OPRC 1990)

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

Protocol on Preparedness, Response, and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (OPRC-HNS Protocol)

Islamic Republic of Iran has joined to all above-mentioned conventions and protocols which are most important international agreements on marine environment protection.

It is obvious that with scientific and technological advancement s during last 20 years, maritime safety and security is also improved. However, new technologies require new safety and environmental standards. Equipments, standards, and training methods also should be updated so that maritime accidents, casualties, and financial loses can be minimized, controlled, and even prevented. In any case, marine environment protection should be the priority of all institutes that use the seas and marine environment.

In addition to comprehensive and inclusive maritime standards which consider marine environment protection in terms of international conventions, guidelines, and regulations in various areas of training, shipping and maritime management, classification societies, vessels, workshops, shipyards, and so; mariners and seafarers also play a very important and key role in the protection of marine environment. Iran is also a very active player at international level and its experts and representatives play a very active role in developing these regulations, legislations, and standards via active participation in international meetings, especially expert meetings of IMO.

It is noteworthy that the Persian Gulf region is identified as marine protected area and Iran plays a vital role in prevention and control of pollution in this important area; technical seize of Indian tanker by

Iran is a good example in this respect.

As the cheapest, most efficient, safest, and even cleanest transportation mode, maritime transportation is in charge of about 90 percent of global trade; so, it is the main basis for international trade all over the world, even in land-locked countries.

Fortunately, because of its geographical position, Iran has direct access to seas and international waters; therefore, this country is able to use maritime transportation system as the main tool for achieving economic prosperity.

Development of maritime transportation industry requires the close and effective co-operation of shipping lines and seafarers on one hand and ports from other hand and in the case of problems and shortcomings in each of these two aspects, maritime transportation will be difficult.

Of course, there are many factors that affect maritime transportation system like the volume of investment in the development and equipping the ports and shipping fleets (both in public and private level), finance and economic policies, technological issues, energy supply, environmental protection, social relations, population structure, human resources, etc.

In the current situation, to achieve the goals of Iran's 20-year vision plan as well as environmental sustainability, it is of a great importance to develop the equipments, infrastructures, and maritime transportation fleet. Because, by the end of global economic crisis and beginning of economic boom, the nations that have required infrastructures can gain more market share in international maritime trade.

As the responsible entity for maritime transportation of Iran, PMO use all administrative and economic potentials of the country as well as private sectors to achieve a desirable position at the international level and develop most advanced ports of the world within the shortest possible time.

Because of its economic nature, maritime transportation as the cleanest mode of sustainable transport is very helpful from social, environmental, and economic standpoints and it is very important to consider safety, security, environmental protection, efficient operation, and natural resources protection to have an optimum maritime transport system. Because of the importance of development of maritime transportation industry as an infrastructural issue in sustainable development and global economic growth, PMO as a pioneer and leader organization applies international standards, improves technical co-operations, adopts national maritime policies, and creates new frameworks to develop a sustainable maritime transportation system.

Finally, Iran's maritime community hopes to achieve the goals of Iran's 20-year vision plan by more and more co-operation and integration.

■ **Seyed Ataollah Sadr**
General Manager of
Ports & maritime Organization



کوچه
سوکه میزو



شعار روز جهانی
دریانوردی ۲۰۱۳

توسعه پایدار

نقش آیمو

از Rio+۲۰



پیام کوچی سوکی میزو،
دبیر کل سازمان بین‌المللی
دریانوردی

در آینده، توسعه و پیشرفت‌های بشر نه تنها باید پاسخگوی نیازهای کنونی، بلکه باید نیازهای نسل آتی را نیز پاسخگو باشد. به عبارت دیگر، توسعه بشری باید پایدار باشد.

سازمان ملل با ایفای نقش جهانی خود، تلاش‌های جهانی را برای عینیت بخشیدن به ایده و مفهوم توسعه پایدار هدایت می‌کند.

یکی از نقاط عطف چشمگیر و مهم در رسیدن به توسعه پایدار، سال گذشته با برگزاری کنفرانس سازمان ملل در خصوص توسعه پایدار یا اصطلاحاً (Rio+۲۰) پایه‌گذاری شد که ۲۰ سال پس از برگزاری نخستین کنفرانس در همان شهر برگزار شده بود.

یکی از نتایج اصلی کنفرانس Rio+۲۰ این بود که کلیه کشورهای عضو برای شروع فرایند توسعه پایدار توافق کردند. به همین منظور شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۳ «توسعه پایدار: نقش IMO پس از Rio+۲۰» انتخاب شد.

زنجیره توزیع جهانی، یکی از عوامل اصلی در پیشرفت‌های آتی به‌شمار می‌رود و مکانیسم پیچیده‌ای است که امکان اقتصاد وابسته به داخل امروز را به یک اقتصاد جهانی فراهم می‌آورد. بخش دریایی نقطه اتصال اصلی و حیاتی در این زنجیره است.

بخش حمل‌ونقل دریایی به عنوان تنها روش حمل‌ونقل جهانی، مقرون به صرفه و قابل اطمینان برای حمل انرژی، مواد غذایی و محصولات صنعتی، عامل تعیین‌کننده‌ای در توسعه پایدار محسوب می‌شود و سیستم حمل‌ونقل دریایی باید مطمئن شود که توسعه در بخش دریا به صورت پایدار باشد. منظور من از توسعه پایدار در صنعت کشتیرانی، نه تنها عملیات کشتی‌ها بلکه کلیه فعالیت‌هایی که برای حمایت از کشتیرانی مهم هستند را دربر می‌گیرد. فعالیت‌هایی نظیر راه‌اندازی سیستم‌های مدیریت ترافیک دریایی و سیستم‌های ارتباطات جهانی، بنادر و حمل‌ونقل چندوجهی همه از اجزای این صنعت چندجنبه‌ای به‌شمار می‌روند.

همچنین خدماتی نظیر ساخت و طبقه‌بندی کشتی، ثبت و مدیریت کشتی، سرمایه‌گذاری، تعمیر و بازیافت کشتی، آموزش دریانوردان، همه از اجزای این سیستم هستند؛ همانطور که سایر عملیات مانند خدمات جستجو و نجات، امنیت دریانوردی، گارد ساحلی و موسسات مجری قوانین دریانوردی و بسیاری دیگر از اجزای آن هستند و همه آنها باید در تعیین و حصول به سیستم حمل‌ونقل پایدار دریایی نقش خود را ایفا کنند.

سیستم حمل‌ونقل دریایی به سه ستون توسعه پایدار، یعنی اجتماعی-زیست محیطی و اقتصادی کمک می‌کند. اما سؤال اینجاست که چگونه می‌توان مفهوم سیستم حمل‌ونقل دریایی پایدار را به یک واقعیت قابل لمس تبدیل کرد؟ نخستین گام این است که زمینه‌های وسیعی که دربرگیرنده پایدار بودن است را تعریف و تبیین کنیم. ایمنی، حفاظت محیط زیست، عملیات کارآمد، امنیت و حفظ منابع از جمله حوزه‌هایی هستند که باید بر روی آنها تمرکز کنیم.

من و همکارانم در دبیرخانه IMO باشرکای صنعت دریانوردی و دیگران در خصوص مفهوم سیستم حمل‌ونقل دریایی پایدار کار می‌کنیم. در روز جهانی دریانوردی، از کلیه کشورها و سازمان‌های عضو و علاقه‌مند دعوت می‌کنم این موضوع را در قالب سمپوزیومی به بحث و گفتگو بگذارند. این ابتکار و پیشنهاد، سهم من در جشن روز دریانوردی امسال به حساب می‌آید.

از آنجا که سیستم حمل‌ونقل دریایی برای توسعه پایدار و رشد آتی اقتصاد جهانی ضروری است، IMO به صورت پیشگام این موضوع را از طریق وضع استانداردهای جهانی مناسب، ارتقای همکاری‌های فنی و اتخاذ سیاست‌های ضروری ملی حمل‌ونقل دریایی و تعیین چارچوب‌های لازم برای یک سیستم حمل‌ونقل دریایی پایدار دنبال می‌کند.

موضوع توسعه پایدار، نگرانی ما را از دو جهت، هم در زمینه ظرفیت لازم برای سیستم‌های طبیعی زمین و هم چالش‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی که بشر با آن روبه‌روست را برمی‌انگیزد.

شعار روز جهانی دریانوردی امسال بر اهمیت سیستم حمل‌ونقل دریایی تأکید می‌ورزد و فرصتی را برای بحث و گفتگوی بیشتر در این خصوص فراهم می‌آورد.



World Maritime Day 2013: Sustainable Development: IMO's contribution beyond Rio+20

A message from the Secretary-General of the International Maritime Organization, Mr. Koji Sekimizu

In the future, mankind's development must be able not only to meet the needs of the present, but also allow future generations to meet their own needs. Our development must be sustainable.

The United Nations is taking the global level role in pushing forward efforts to give substance to the concept of sustainable development.

A significant landmark on the road to sustainable development was laid down last year at the United Nations Conference on Sustainable Development (Rio+20) held in Rio de Janeiro, in June, 20 years after the first of such conferences in the same city.

One of the main outcomes of the Rio+20 Conference was the agreement by Member States to launch a process to develop Sustainable Development Goals.

The World Maritime Day theme for 2013 is "Sustainable Development: IMO's contribution beyond Rio+20".

Central to any future development is the global supply chain, the complex mechanism that enables today's inter-dependent, global economy to function. The maritime sector is a vital link in that chain.

As the world's only really reliable, global, cost-effective and energy-efficient mass transportation method for energy, materials, foods and industrial products, maritime transport is central to sustainable development. And the maritime transportation system itself must, therefore, ensure that its development is also sustainable.

I include within this blanket term not just the operation of ships, but all the activities that are vital to support shipping. Activities such as the operation of maritime traffic management systems and global communication systems, ports and multi-modal connections are all components of this multi-faceted sector.

Also, shipbuilding and classification, ship registry and administration, ship finance, ship repairing, ship recycling, the education and training of seafarers, are all part of the system – as, indeed, are search and rescue

services, maritime security agencies, coast guards and maritime law enforcement agencies and many others, too. They all have a part to play in defining and achieving a sustainable Maritime Transportation System.

The Maritime Transportation System already contributes significantly to the three pillars of sustainable development – social, environmental and economic. But how do we turn the concept of a sustainable Maritime Transportation System into something tangible? The first step is to identify some broad areas that we need to address if sustainability is to be achieved. Safety; environmental protection; efficient operation; security; and resource conservation are some of the main areas where we will need to focus.

My colleagues and I in the IMO Secretariat are working with industry partners and others on a concept of a sustainable Maritime Transportation System. On World Maritime Day, I will invite interested Member States and organizations to discuss the concept at a symposium. This initiative will be my own contribution to celebrating this year's World Maritime Day.

And, because the Maritime Transportation System is so essential to the continued development and future growth of the world economy, IMO will continue to take the lead in supporting it with the appropriate global standards and by helping to promote, through technical co-operation, the necessary national maritime transportation policies and institutional frameworks for a sustainable Maritime Transportation System.

Our understanding of sustainable development today embraces a concern both for the capacity of the earth's natural systems, and for the social, economic and cultural challenges faced by humanity.

This year's World Maritime Day theme will highlight the importance of the Maritime Transportation System and provide an opportunity to discuss this matter further.

سوسومو
ناروس



Message by Mr. Susumu Naruse, Secretary General, IAPH
for the Ports and Maritime Organization (PMO) of the Islamic Republic of Iran, observing
the World Maritime Day 2013

On behalf of the International Association of Ports and Harbors, I am very honored to
forward my message to the PMO observing IMO's World Maritime Day 2013.

I understand that the World Maritime Day theme for 2013 is "Sustainable Development:
IMO's contribution beyond Rio+20", and certainly look forward to what PMO can do to
contribute toward that goal.

My sincere congratulation goes to your country's new Transportation Minister, Dr. A.
Akhondi, and PMO's General Manager Mr. A. Sadr. I wish them well for future
development and prosperity of the Iranian port/maritime community. They have strongly
supported IAPH to promote the interest of ports worldwide through strong member
relationships, collaboration and information-sharing that help resolve common issues,
advance sustainable practices and continually improve how ports serve the maritime
industries.

Yours truly,

Susumu Naruse
Secretary General

International Association of Ports and Harbors (IAPH)

The Global Ports Forum for Global Collaboration and Sustainable
Ports Development (GPF) is a global network of ports and harbors.

7th floor South Tower near Pier Takashima, 1-10-1 Kojima, Minato-ku, Tokyo 105-0022 JAPAN
T: 81-3-5403-7720 • F: 81-3-5403-7531 • info@iaphworldwide.org • www.iaphworldwide.org



اعلام حمایت انجمن بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها از جامعه بندری و دریایی ایران

پیام تبریک به وزیر محترم راه و شهرسازی و
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

پیام آقای «سوسومو ناروس، دبیر کل IAPH (انجمن
بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها) به سازمان بنادر و
دریانوردی (PMO) جمهوری اسلامی ایران در خصوص
روز جهانی دریانوردی ۲۰۱۳»

بندمفتخر هستم به نیابت از انجمن بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها،
پیام خود در خصوص روز جهانی دریانوردی ۲۰۱۳ را به سازمان
بنادر و دریانوردی ابلاغ نمایم.

مطلع شدم که موضوع روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۳
«توسعه پایدار: سهم IMO فراتر از RO+20» است و قطعاً به
سهم سازمان بنادر و دریانوردی در دستیابی به این هدف چشم
امید دارد.

ضمن عرض تبریک و تهنیت صمیمانه به وزیر جدید راه و
شهرسازی کشور شما، جناب آقای دکتر آخوندی و مدیرعامل
سازمان بنادر و دریانوردی، جناب آقای صدر، برای توسعه و رفاه
جامعه بندری و دریایی ایران در آینده بهترین آرزوها را دارم.
جامعه دریایی و بندری ایران از طریق روابط قوی، همکاری و به
اشتراک گذاری اطلاعات که به حل و فصل مسائل مشترک،
پیشبرد شیوه‌های پایدار و بهبود مستمر نحوه خدمات‌رسانی
بنادر به صنایع دریایی کمک کرده است، پشتیبان و حامی
قدرتمند IAPH در ترویج منافع بنادر سرتاسر جهان بوده
است.



لوئیس
ون شل

نقش سازنده ایران در فعالیت‌های انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی

احترام ویژه به وزیر جدید
راه و شهرسازی و مدیرعامل
سازمان بنادر و دریانوردی

لوئیس ون شل
دبیر کل پیانک

به عنوان دبیر کل پیانک - انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی - بنده بسیار مفتخرم شانس این را دارم که به طور مستقیم این پیام کوتاه در خصوص روز جهانی دریانوردی را با شما در میان بگذارم. در چنین روزی - در هفته پایانی ماه سپتامبر - بیشتر دولت‌های عضو IMO (سازمان بین‌المللی دریانوردی) تلاش‌ها و همت دریانوردان و کشتیران‌های خود را جشن می‌گیرند. اعضای پیانک در بیش از ۸۰ کشور (به خصوص بخش‌های ملی پیانک در ۲۲ کشور از این کشورها) به این جشن می‌پیوندند. از میان این بخش‌های ملی، به خاطر نقش سازنده بخش ملی ایران در فعالیت‌های پیانک در زمینه مهندسی سازه‌های ناوبری دریایی و داخلی و مسایل زیست محیطی مربوطه، بنده تاکید ویژه‌ای روی این بخش دارم. از این رو، برای وزیر جدید راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران جناب آقای دکتر آخوندی و جناب آقای صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به خاطر پشتیبانی بسیار موثر آنها از بخش ایرانی پیانک احترام ویژه‌ای قایل هستم. در همین راستا می‌توان به همایش ICOPMAS به عنوان نمونه‌ای از تلاش ایشان جهت گردهمایی متخصصان و تبادل دانش اشاره کرد. بنده امیدوارم که در آینده این همکاری پر بار به نفع همه‌ی ذی‌نفعان دخیل ادامه پیدا کند.



Dear Port&Sea Magazine reader,

As Secretary-General of PIANC, the World Association for Waterborne Transport Infrastructure, I am very honored to have the opportunity to deliver this short message directly to you at the occasion of the World Maritime Day. At that day, the last week of September, most member states of the IMO, the International Maritime Organization indeed celebrate the efforts and endeavors of their seafarers and navigators. PIANC's members in over 80 countries and in particular, PIANC's National Sections in 22 of these countries join this celebration. Amongst those national sections, I want to emphasize especially on the Iranian section for their appreciated and constructive role in PIANC's activities regarding maritime and inland navigation structural engineering and the related environmental matters. My full respect goes therefore also to the new Minister of Transport, HE Dr. A. Akhondi, and to the General Manager of PMO, Mr A. Sadr, for their highly appreciated support towards the Iranian section of PIANC. In that regard I kindly refer to the ICOPMAS Conferences as an example of bringing experts together and exchanging mutual knowhow.

I do hope that in the future this fruitful co-operation will continue for the benefit of all parties concerned.

Sincerely yours,

Louis Van Schel, Civ. Eng.

GENERAL MANAGER PIANC

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC BUREAU

4b, quai Antoine 1er
B.P. 445
98011 MONACO CEDEX
PRINCIPALITE DE MONACO



BUREAU HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONAL

Tel : +377.93.10.81.00
Fax : +377.93.10.81.40
e-mail : info@iho.int
web : www.iho.int

IHB File N° S1/3020

29 August 2013

Younes GHARBALI MOGHADAM
Editor-in-Chief
Port & Sea Magazine
[official magazine of Ports & Maritime Organization (PMO)]
TEHRAN
Islamic Republic of Iran
Email: ygharbal@yahoo.com

Subject : World Maritime Day 2013.

Dear Younes Gharbali Moghadam,

1. In response to your message dated 27 August, here is a short text for the Port & Sea Magazine on the occasion of World Maritime Day 2013.
2. As President of the IHO, I am always pleased to have the opportunity to highlight the important role of the International Hydrographic Organization and its Member States, and I am therefore more than happy to respond positively to your request.

I hope my short message will meet your requirements.

On behalf of the Directing Committee
Yours sincerely,

Robert WARD
President

Annex A: Message from the President of the IHO

Annex A to IHB Letter S1/3020 of 29 August 2013

Message from the President of the International Hydrographic Organization

World Maritime Day is an important day when we seek to focus the attention of the public and governments on their dependence on the sea and those that serve at sea. Among other things, the sea provides transport, medicines, energy, food, telecommunications, minerals, recreation and tourism that generate great wealth for nations - the so-called *blue economy*. The strength and growth of that blue economy relies heavily on those that serve at sea.

The principal role of the International Hydrographic Organization is to ensure that the world's seas, oceans and coastal waters are properly surveyed and charted. This is vitally important because almost every human activity that takes place at sea depends on having good maps or charts. Unfortunately, in this respect there is much work left to be done. We have better maps of the Moon and Mars than we do of most of the world's seas and coastlines. I therefore look to the Islamic Republic of Iran, as an active member of the IHO, to continue to help us through its active participation, example and leadership in hydrography at the national, regional and international levels of the IHO.

Monaco, September 2013



رابرت
وارد

رابرت وارد خواستار مشارکت فعالانه ایران در سازمان بین المللی هیدروگرافی شد

رابرت وارد، رئیس سازمان
بین المللی هیدروگرافی

روز جهانی دریانوردی یک روز مهم است. در چنین روزی سعی ما بر این است که توجه عموم مردم و دولت ها را به وابستگی آنها به دریانوردی که در دریا به خدمت مشغول هستند، جلب نماییم. دریا در کنار مواهب بیشماری که دارد، امکان حمل و نقل دارو، سوخت، مواد غذایی، مواد معدنی، ارتباطات راه دور، فعالیت های تفریحی و گردشگری که منبع تولید ثروت کلان برای کشورهاست و در اصطلاح اقتصاد آبی نامیده می شود را مهیای نماید. نقش اصلی سازمان بین المللی هیدروگرافی، ایجاد اطمینان از این موضوع است که دریاهای اقیانوس ها و آب های ساحلی جهان به دقت و درستی مورد مطالعه قرار گرفته و نمودار بندی شده اند. این امر از اهمیت حیاتی برخوردار است، چرا که انجام هر گونه فعالیت انسانی در دریاهای بر خور داری از نقشه ها و نمودار های خوب بستگی دارد. متأسفانه در این زمینه هنوز کار های بسیاری برای انجام دادن وجود دارد. نقشه هایی که ما از ماه و مریخ در اختیار داریم خیلی بهتر از آنهایی است که از بسیاری از دریاهای و خطوط ساحلی جهان داریم. به همین دلیل من امید دارم که جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از اعضای فعال IHO از طریق مشارکت فعالانه و پیشرو در امر هیدروگرافی در سطح ملی، منطقه ای و بین المللی IHO به کمک شایان توجه خود به ما ادامه دهد.

موناکو، سپتامبر ۲۰۱۳



بورن شرو

تعهد بالای سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه پایدار

پیام دانشگاه دریانوردی جهانی به سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران
دانشگاه دریانوردی جهانی مفتخر است که روز جهانی دریانوردی ۲۰۱۳ را با بهترین آرزوها به سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران تبریک عرض نماید.

همانطور که می‌دانیم، موضوع امسال «توسعه پایدار: سهم IMO فراتر از RIO+20» است. توسعه پایدار کلید همه موفقیت‌هاست، خواه در یک سازمان کشتیرانی، خواه در یک دانشگاه. هم‌سازمان بنادر و دریانوردی ایران و هم WMU (دانشگاه جهانی دریانوردی) برای موفق بودن باید مبنای فعالیت‌های خود را مسوولیت اجتماعی و اهمیت به محیط زیستی که در آن فعالیت می‌نمایند، قرار دهند.

سرمایه‌گذاری روی آموزش و پرورش شاید یکی از بهترین روش‌هایی است که این سازمان‌ها می‌توانند به موجب آن تعهد خود به پایداری و کیفیت را نشان دهند. فقط با بر خور داری از نیروی کار متخصص است که هر سازمان می‌تواند به پتانسیل واقعی خود برسد و خود را بهترین نشان دهد.

تاکنون ۸۲ دانشجوی ایرانی در مقطع کارشناسی ارشد در رشته امور دریانوردی از WMU فارغ التحصیل شده‌اند که اکثریت آنها از کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی به‌شمار می‌روند. این تعداد بسیار قابل توجه است و نشان‌دهنده تعهد سازمان بنادر و دریانوردی به بالاترین کیفیت ممکن و همچنین پایداری است. ما از اینکه در این زمینه با سازمان بنادر و دریانوردی همگام بوده‌ایم خوشحالیم و مشتاقانه در انتظار همکاری نزدیک با این سازمان هستیم.

پروفسور بورن شرو (Björn Kjerfve) رئیس دانشگاه جهانی دریانوردی

MESSAGE TO THE PORTS & MARITIME ORGANIZATION OF IRAN from THE WORLD MARITIME UNIVERSITY

On the occasion of World Maritime Day 2013, the World Maritime University is delighted to offer its very best wishes to the Ports & Maritime Organization of Iran.

As we know, the theme for this year is: Sustainable Development: IMO's contribution beyond Rio+20. Sustainable Development is the key to all success, whether in a shipping organization or a university. To be successful organizations, both the PMO and WMU must base our activities on corporate social responsibility and care for the environments in which we operate.

Investment in education is perhaps one of the best ways that organizations can demonstrate their commitment to sustainability and quality. Only with the best-educated work force can any organization reach its true potential and show itself to be the best in its field.

82 students from Iran have now graduated from WMU's Master of Science in Maritime Affairs program, the vast majority employees of the Ports & Maritime Organization. This is a very significant number, which shows the PMO's commitment to the highest possible quality and to sustainability. We are delighted to be the PMO's partner in this enterprise, and we look forward to working for closely together in the future.



Professor Björn Kjerfve, Ph.D.
President



دریانوردان سالم و کشتیرانی سالم

الف مگنه هورن لند، رئیس
انجمن بین المللی بهداشت
دریانوردی

هورن لند، خواستار عضویت ایران در انجمن بین المللی بهداشت دریانوردی شد.

برای تضمین سلامت دریانوردان و بر خور داری از یک نیروی کار سالم در عرشه کشتی به همکاری بین المللی نیاز است.

دریانوردان انسانی هایی خاص هستند؛ بنابراین محل کار آنها نیز خاص است. دریانوردان برای مدت زمانی طولانی با تعداد افرادی محدود و در مکانی معین در نزدیکی یکدیگر زندگی می کنند، بر چالش های زندگی در اقیانوس قایق می آیند و بیشتر کالاهای موجود روی کره زمین را حمل کرده و به دور از خانواده هایشان زمان را سپری می کنند. این افراد اغلب به خدمات بهداشتی معمول و مرتب دسترسی ندارند و تخلیه آنها در صورت ابتلا به بیماری های شدید یا حادثه دیدگی فقط گاهی اوقات امکان پذیر است. در مقایسه با سایر مشاغل ساحلی، دریانوردان به شدت در معرض حوادث و صدمات قرار دارند و هم در دریا و هم در بندر سلامت آنها در معرض انواع و اقسام ریسک ها قرار دارد. ویژگی چندملیتی و جهانی این صنعت لزوم وجود همکاری بین المللی برای بهبود شرایط تاثیر گذار بر سلامت دریانوردان را آشکار ترمی سازد. دریانوردان اصل اساسی صنعت کشتیرانی هستند. این افراد نیروی کاری هستند که بدون آنها کشتیرانی امکان پذیر نخواهد بود. توان کاری آنها به وضعیت سلامتی آنها بستگی دارد. پرواضح است که همه افراد دخیل در صنعت کشتیرانی باید به بهبود وضعیت سلامت دریانوردان اهمیت دهند؛ خود در یانورد، جامعه دریانوردان، مالکان کشتی ها، عموم مردم که طالب حمل و نقل امن و مطمئن کالاها هستند و حتی موسسه های ذی نفع در سود و ضرر های مالی، بیمه و نهادهای مسوول در صنعت کشتیرانی.

به منظور بهبود و تضمین سلامت جامعه دریانوردان، باید به خاطر داشته باشیم که زنجیره ای طولانی از عواملی که باید مدنظر قرار دهیم وجود دارد (هر حلقه این زنجیره و روابط میان حلقه های مجاور به سطح آگاهی، همکاری ها و دستاوردهای مابستگی دارد).

احتمال ابتلا به بیماری دریانوردان در طی مدت کار در دریا به شدت بالا است، بنابراین انجام آزمایش های پزشکی دقیق برای انتخاب افراد صحیح جهت کار در دریای ضروری است. شرایط زندگی و کار روی عرشه کشتی نباید سلامت دریانوردان را به خطر بیندازد و شرایط یک زندگی سالم حتی در روی عرشه نیز باید فراهم باشد. در صورت ابتلا به بیماری یا وقوع حادثه، افسر مسوول مراقبت های پزشکی باید بداند که چه کاری لازم است انجام دهد. تجهیزات پزشکی و داروهای تاریخ مصرف دار باید به مقدار کافی در دسترس باشد. وجود دستورالعمل های پزشکی به زبانی که برای افراد حاضر در عرشه قابل فهم باشد، ضروری است؛ در این دستورالعمل ها باید نحوه مدیریت بیماری ها و جراحات با استفاده از تجهیزات پزشکی موجود در کشتی و مهارت افسر مسوول مراقبت های پزشکی بیان شده باشد. تجهیزات ارتباطی باید به درستی کار کنند و یک پزشک همزمان با دریانوردان باید در مرکز خدمات درمانی از راه دور در یایی حاضر باشد و بانزدیک ترین مرکز خدمات جستجو و نجات همکاری کند. در صورت نیاز به تخلیه و نجات پزشکی، بیمارستان ساحلی باید بداند چگونه با دریانوردانی که از ملیت های مختلف هستند رسیدگی کند و یک سرویس بازگشت امن باید مهیا باشد و دریانورد را به خانه بازگرداند. فرد دریانورد نباید فراموش شود و مهارتش هدر رود؛ باید توانبخشی صورت گیرد و امکان بازگشت دریانورد به کار در دریای مورد بررسی واقع شود. همه ما باید با هم همکاری کنیم؛ مقامات مسوول دریانوردی و بهداشت کشورهای دریانورد، کارفرمایان و کارکنان گرفته تا ژانسه های سازمان ملل متحد و همچنین سازمان های دریانوردی، شرکت های بیمه، نهادهای خدمات و سازندگان کشتی و غیره.

انجمن بین المللی بهداشت دریانوردی (IMHA) تنها انجمن بین المللی است که به طور انحصاری بهداشت دریانوردی را مورد توجه قرار می دهد. انجمن ما از متخصصانی با رشته های مختلف تشکیل شده است که با ایجاد رویکردهای بهتر برای حفظ سلامتی، ارتقای بهداشت و بهبود وضعیت درمان در سطح محلی و بین المللی به بهبود وضعیت سلامت دریانوردان کمک می کنند. نمایندگان مادر طول جلسات خود در ژانسه های سازمان ملل متحد اغلب متوجه سهم مهم نمایندگان جمهوری اسلامی ایران و نظرات و مشاوره های عقلایی آنها شده اند.

IMHA حمایت و پشتیبانی خود را از همه تلاش هایی که در زمینه بهبود وضعیت سلامت دریانوردان صورت می گیرد، اعلام کرده است و در نظر دارد با مقامات مسوول جامعه دریانوردی ایران نیز مثل سایر فعالان در صنعت کشتیرانی ایران در صحنه بین المللی به همکاری بپردازد. عضویت در انجمن ما برای همه افراد، گروه ها و سازمان هایی که در اهداف ما سهیم هستند، بلا مانع است.

در روز جهانی دریانوردی ما به همه به خاطر آنچه که موفق به انجامش شده اند، تبریک می گوئیم و از مشارکت آنها در این همکاری بین المللی برای بهبود وضعیت سلامت دریانوردان استقبال می کنیم؛ هنوز کارهای زیادی برای انجام دادن باقی مانده است.



Know it, Share it.
Global Network of Maritime Health Professionals

Horneland A M: Healthy Seafarers and Healthy Shipping
The Port & Sea Magazine, Ports and Maritime Organization (PMO) of Iran, September 2013



Healthy Seafarers and Healthy Shipping

International cooperation is necessary to ensure seafarers' health and a healthy work force on board

Seafarers are special. So are their working places. Seafarers work in a 24 hour society, with a few individuals working and living for prolonged periods close together, mastering the challenges of the oceans, transporting most of the goods on earth and separated from their families. They are often out of reach of regular health services and evacuation in the event of a severe illness or accident is only sometimes practicable. They have an increased risk of incidents and injuries as compared to the workers on shore and may be exposed to a wide range of health risks in the ports and on the seas of the world. The multinational and global character of this industry inevitably means that international cooperation is essential to improve the conditions influencing seafarers' health.

Seafarers are essential to shipping. They are the work force, without which there would be no shipping. Their working capacity is dependent on their health. It is obvious that all involved in shipping need to have an interest in improving seafarers health, regardless of their own focus – be it the individual seafarer, the community of seafarers, the ship-owners, the public wanting safe and secure transport of goods and even institutions caring about financial profit and loss, insurance and liability in the shipping industry.

To improve and secure good health for the seafaring population, we have to bear in mind that a long chain of factors needs to be taken care of – each link in the chain and the relations between adjacent links depend on our awareness, contributions and achievements.

Seafarers may have an increased risk of falling ill whilst working at sea. Therefore, a quality medical examination to choose the right individuals for work on board is necessary. The working and living conditions on board should not harm seafarers' health, while a healthy lifestyle should be made possible, even on board. In cases of illness or accident, the officer responsible for medical care should know what to do. Medical equipment, calibrated and maintained, as well as medicines in sufficient amount and not time expired should be available. Medical guides in a language that is understood on board are needed; they should give recommendations on the management of illnesses and injuries that are compatible with the medical equipment carried and the skills of the officer responsible for medical care. Communication equipment should work, and a doctor speaking the seafarer's language should be on duty in an accessible Telemedical Maritime Assistance Service, which should work closely with the nearest SAR service. If medical evacuation should be needed, the hospital on shore should know how to handle seafarers from different nations, and a safe repatriation service should take over and bring the seafarer home. He or she should not be forgotten and their skills wasted; rehabilitation should be carried out and the possibilities for return to work at sea should be explored.

We all have to work together – the maritime and health authorities of the seafaring nations, the employers and the employees, the UN agencies, as well as maritime organisations of different kinds, insurers, manning agencies and ship constructors, just to mention a few.

The International Maritime Health Association (IMHA) is the sole international association concerned exclusively with Maritime Health. We are an association of professionals from a wide range of disciplines who are committed to improving the health of seafarers by developing better approaches to health protection, health promotion and health treatment both locally and internationally.

During meetings at the UN agencies, our representatives have often seen that delegates from the Islamic Republic of Iran make important contributions, adding wise advice to the discussions. IMHA offers its professional support to all efforts to improve seafarers' health, and look forward to work together with the Iranian maritime authorities as well as different parties of the shipping industry in Iran in an international context. Membership in our association is open to all who share our goals, individuals as well as groups and organisations.

On the World Maritime Day we congratulate everyone on what has been achieved, and encourage their participation in international cooperation to improve the health of the seafarers. We still have a lot to do.

Alf Magne Horneland
President
International Maritime Health Association
www.imha.net



IMHA

از جمله مهم‌ترین سازمان‌های بین‌المللی دریایی که از طرف سازمان ملل متحد و همچنین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریایا (UNCLOS 1982) به‌عنوان تنها مرجع ذی‌صلاح در امور دریادریانوردی به‌ویژه ایمنی، امنیت، حفظ محیط زیست دریایی کشتیرانی کارآمد شناخته شده، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) است. این سازمان بین‌المللی از جمله مسوولیت‌ها و وظایف خود را اشاعه فرهنگ دریایی در حوزه‌های مورد نظر که به‌صورت بسیار فشرده و راسا در شعار آن سازمان منعکس است «ایمنی، امنیت و کشتیرانی کارادر دریاهای پاکیزه» می‌داند. در راستای تحقق این هدف والا، آیمواز اوایل دهه ۸۰ میلادی اقدام به برگزاری مراسمی تحت عنوان «روز جهانی دریانوردی» کرده و همه‌ساله هفته آخر سپتامبر را برای این منظور در نظر گرفته و از کشورهای عضو درخواست می‌کند در یکی از ایام این هفته، روز جهانی دریانوردی را جشن بگیرند.

در جمهوری اسلامی ایران نیز از اواسط دهه ۶۰ خورشیدی سازمان بنادر و دریانوردی و به نمایندگی از طرف آن دفتر سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی (که از طرف مرجع ملی دریایی کشور در قالب معاونت امور دریایی برای تنظیم و تنسيق روابط سازمان با سازمان‌های بین‌المللی دریایی در نظر گرفته شده است) همه‌ساله این مراسم را با حضور مقامات ارشد لشگری و کشوری و مشارکت تمامی فعالان دریایی از بخش دولتی، خصوصی و تشکلهای مردم‌نهاد در قالب «دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور» برگزار می‌کند.

«دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور» محملی است که با اجماع نظر ارگان‌های دریایی کشور طی قطعنامه دهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور شکل گرفته و امور دبیرخانه‌ای آن در معاونت امور دریایی سازمان دریانوردی تخصصی و بین‌المللی انجام می‌شود. در چارچوب این دبیرخانه علاوه بر پیگیری دایمی اجرایی شدن بندهای قطعنامه همایش‌های ارگان‌های دریایی کشور و پیگیری امور دریایی مشترک بین ارگان‌های دریایی کشور در قالب کارگروه‌های تخصصی، همه‌ساله سه همایش مهم کشوری «همایش ارگان‌های دریایی کشور»، «همایش روز دریانورد» و «برنامه‌های هفته ملی دریانوردی و به‌ویژه در روز جهانی دریانوردی» برگزار می‌شود.

از جمله رویکردهای اساسی این همایش‌ها علاوه بر موضوعات تخصصی هر سال، اشاعه فرهنگ دریایی است. باتوجه به اینکه شغل دریانوردی از جمله مشاغل سخت در سطح دنیا به حساب می‌آید، بنابر این جذب نیروهای جوان به سمت این حرفه حساسیت ویژه‌ای پیدا می‌کند و بر همین اساس سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز برای جلب اقشار تحصیلکرده به این شغل کمپین‌های متعددی راه می‌اندازد.

جمهوری اسلامی ایران نیز از این قاعده مستثنی نبوده و با عنایت به طول سواحل کشور در شمال و جنوب، از لحاظ جغرافیایی به‌عنوان یک کشور دریایی محسوب می‌شود، اما از لحاظ فرهنگ عمومی کشور، شهروندان ایرانی بادر یا چندان مأنوس نبوده و حتی از جهاتی می‌توان گفت به‌جز چند شهر ساحلی، سایر شهروندان این سرزمین بادر یا بیگانه هستند. به همین دلیل و به منظور تشویق مردم به سمت دریانوردی و آشنایی بیشتر با قابلیت‌ها و فرصت‌های نهفته در دریادریا و مشاغل دریایی و همچنین جلب توجه بیشتر دولتمردان به مزیت‌های نسبی دریادریا و رشد و توسعه کشور، دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور «استراتژی دریامحور» را تدوین و ارایه کرد تا هم‌زمان به تشویق دریادریا و فعالیت‌ها و مشاغل دریایی راه مسوولان امر گوشزد کند و هم جوانان و اقشار جوانی کار و پیشرفت را با این فرصت‌ها آشنا سازد.

دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور علاوه بر تدوین استراتژی اشاره شده، نسبت به تشکیل «کمیته اشاعه فرهنگ دریایی» نیز اقدام کرده است تا اقشار فعال در این حرفه را هر چه بیشتر به جامعه معرفی کرده و طیف‌های مختلف جامعه را با این قشر آشنا کند. از جمله فعالیت‌های فرهنگی که این کمیته دنبال کرده، تلاش برای گنجاندن برخی از فعالیت‌های این بخش در کتاب‌های درسی مدارس و همچنین برگزاری جشنواره‌های دریایی در سطح عمومی جامعه، به‌ویژه شهرهای ساحلی و تهران بوده است. دفتر سازمان‌های تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی در قالب دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور با چنین رویکرد و اهدافی چندسالی است که روز جهانی دریانوردی را در قالب «هفته ملی دریانوردی» برگزار می‌کند. امسال نیز برنامه‌های این هفته در قالب جدول زیر تدارک دیده شده است:



دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی؛ محله برای اجماع نظر

علی شفايي هريس - سرپرست اداره كل سازمان‌های
تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی

ایام هفته	اسامی ایام هفته	متولی
روز دوشنبه ۹۲/۷/۱	دریانوردی، آموزش و پژوهش و اشتغال	سازمان بنادر و دریانوردی - پژوهشکده ملی اقیانوس شناسی - دانشگاه های دریایی کشور - سازمان های مردم نهاد - وزارت آموزش و پرورش - موسسه آموزشی کشتیرانی و سایر موسسات آموزشی دریایی - انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران
روز سه شنبه ۹۲/۷/۲	دریانوردی، شیلات و منابع آبی	شیلات ایران - اتحادیه تعاونی های صیادی
روز چهارشنبه ۹۲/۷/۳	جشن روز جهانی دریانوردی	سازمان بنادر و دریانوردی
روز پنجشنبه ۹۲/۷/۴	دریانوردی، ناوگان ملی و تحولات بین المللی	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران - شرکت ملی نفتکش ایران - سایر شرکت های کشتیرانی از جمله شرکت کشتیرانی والفجر - اتحادیه مالکان کشتی ایران - انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته - اتحادیه تعاونی های بار و مسافر و کشور - کشتیرانی دریای خزر
روز جمعه ۹۲/۷/۵	شرکت در نماز جمعه	جامعه دریایی کشور
روز شنبه ۹۲/۷/۶	دریانوردی، ناوگان نظامی و مقابله با دزدی دریایی	نیروی دریایی ارتش - نیروی دریایی سپاه - دریابانی ناجا
روز یکشنبه ۹۲/۷/۷	دریانوردی، ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی، گردشگری پایدار دریایی	سازمان بنادر و دریانوردی - سازمان حفاظت محیط زیست دریایی - اتحادیه مالکان کشتی - موسسات رده بندی
روز دوشنبه ۹۲/۷/۸	دریانوردی، صنایع فراساحل و مهندسی دریایی	انجمن مهندسی دریایی ایران - شرکت نفت فلات قاره - شرکت مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی - شرکت صدا و دانشگاه ها

برنامه های هفته وارگان های متولی طوری تنظیم شده است که همه مشاغل و دستگاه های متولی را دربر گرفته و علاوه بر جشن روز جهانی دریانوردی که با تولیت سازمان برگزار می شود، همه ارگان ها و فعالان دریایی نیز به نوعی بتوانند برنامه ها و مشارکت خاص خودشان را داشته باشند و همچنین طیف گسترده تری از جامعه تحت پوشش و در معرض این برنامه ها با هدف اشاعه فرهنگ دریایی قرار گیرند. همین برنامه ها در سطح کوچک تر با همین اهداف و رویکردها در تمامی بنادر کشور نیز برگزار می شود.

در پایان، با عنایت به اهمیت و حساسیت کار فرهنگی، از مسوولان و مقامات عالی لشگری و کشوری به ویژه مقامات عالی دریایی کشور تقاضا دارد توجه ویژه ای به این موضوع و حوزه عنایت بفرمایند.





روز جهانی دریانوردی مناسبتی است جهانی به پاس گرامیداشت و قدردانی از زحمات و تلاش‌های طاقت‌فرسای جامعه دریانوردان، که در آن اهدافی چون توسعه فرهنگ دریایی، ارتقای ایمنی دریایی و رشد مستمر صنعت دریانوردی نیز دنبال می‌شود. به همین مناسبت ماهنامه «بندر و دریا» این فرصت را مغتنم شمرد تا در راستای اهداف یادشده، ویژه‌نامه‌ای را در چارچوب ذیل تنظیم نماید:

■ دریافت دیدگاه و سیاست‌سکانداران اصلی بخش حمل‌ونقل دریایی کشور، وزیر محترم راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

■ اخذ سیاست‌های سازمان‌ها و انجمن‌های مهم دریایی جهان نسبت به بحث توسعه پایدار با هدف تقویت تعاملات رسانه‌ای در حوزه بین‌الملل

■ گفتگو با اعضای محترم هیات عامل و معاونان سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان سیاست‌گذاران مرجع اصلی دریایی کشور و انعکاس نظرات و سیاست‌های نظام برنامه‌ریزی، دریایی، بندری و فنی و مهندسی در حوزه سواحل و بنادر

■ اخذ نظرات مخاطبان اصلی بخش حمل‌ونقل دریایی پیرامون «توسعه فرهنگ دریایی» با توجه به گروه‌های مخاطبین در هر یک از روزهای هفته ملی دریانوردی

■ سایر اطلاعات مفید و خواندنی مرتبط

امید است نتایج حاصل از تلاش‌های همکارانم در ماهنامه «بندر و دریا» بتواند دستاوردهایی را پیش روی سیاستگذاران و برنامه‌ریزان دریایی کشور قرار دهد تا گام‌های استوار و مؤثری در خصوص پیشبرد اهداف دریایی به ویژه در ارتباط با توسعه فرهنگ دریایی و تقویت پیوند مردم با دریا برقرار دارند.

یونس غربالی مقدم
سردبیر

گفتگو



گفتگوبا محمدرضا امامی

◇ محمدرضا امامی - معاون
توسعه مدیریت و منابع
سازمان بنادر و دریانوردی

حفاظت و حراست از محیط زیست آبی (رودخانه‌های قابل کشتیرانی، آب‌های سرزمینی، ملی و منطقه‌ای و ...) و سواحل کشور برای بهره‌برداری همه نسل‌های مردم این سرزمین حسب قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران از مسوولیت‌های خطیری است که بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی است، لذا معاونت توسعه مدیریت و منابع این سازمان به عنوان متولی طرح‌ریزی‌های بلندمدت و برنامه‌ریزی‌های کوتاه‌مدت بخش حمل و نقل دریایی، موضوع توجه جدی به مسأله حفاظت از محیط زیست دریایی (ناشی از شناورها) و سواحل کشور را در اهداف راهبردی و برنامه‌های اصلی سازمان به طور ویژه لحاظ کرده است و تحقق اهداف پیش‌بینی شده برای آن را مسوولانه پیگیری می‌کند.

بر این اساس این معاونت در ادامه فعالیت‌های دوره‌های قبل، برای نخستین بار موضوع حفاظت از محیط زیست دریایی و توسعه سواحل کشور را در بین رؤس اصلی اهداف کلان سازمانی طی برنامه پنج‌م‌توسعه تثبیت کرد و به طور سالیانه نیز اجرای آنها را

اقتصاد آبی و توسعه پایدار در بستر آشته مله بادریا

ضمن تعریفی از توسعه پایدار، از منظر برنامه‌ریزی در بخش حمل و نقل دریایی بفرمایید که توسعه پایدار ناظر بر چه اموری است و چه مصادیقی بر آن حکمفرماست؟

اگرچه برخی از واژه‌ها به طور گسترده‌ای مورد استفاده اقشار مختلف مردم، محافل گوناگون و رسانه‌های همگانی قرار می‌گیرد، اما توجه و دقت نظر به عمق معنایی و ابعاد مفهومی آنها گاهی کمتر صورت می‌گیرد.

شاید واژه‌های «توسعه» و «توسعه پایدار» از همین دست واژه‌ها باشد. در این ارتباط، درک کامل از واژه «توسعه» (Development) بدون در نظر گرفتن مفاهیم واژه‌های «رشد» (Growth) و «پیشرفت» (Progress) شاید تا حدودی میسر نباشد. به طور خلاصه، صاحب‌نظران معتقدند هنگامی که ظرفیت‌ها، قابلیت‌ها و عملکردهای هر یک از بخش‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی جامعه به تنهایی افزایش یافته و ارتقا یابد و یا به تنهایی مورد توجه قرار گیرد، در این صورت نگاه ما مبتنی بر مفهوم «رشد» است. بر این اساس عبارت «رشد اقتصادی X درصدی»، در حقیقت بیانگر آن است که شاخص‌های اقتصادی یک جامعه (که معمولاً میزان تولید و یا تولید ناخالص داخلی - GDP - و غیره است) به یک مقداری افزایش یافته و یا رشد فرهنگی X درصدی نیز به همین صورت ناظر بر افزایش و ارتقای میزان شاخص‌های فرهنگی یک جامعه به تنهایی است. اما هنگامی که بحث توسعه به میان می‌آید، این واژه سه موضوع اساسی را همزمان بیان می‌کند. اول اینکه در مفهوم «توسعه» هم بخش‌های مختلف جامعه (اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و غیره) به طور همزمان و به صورت متوازن و مرتبط با یکدیگر رشد می‌کنند (افزایش کمی). دوم اینکه نه تنها کمیت بخش‌های مختلف جامعه رشد و افزایش می‌یابد بلکه کیفیت بخش‌های مختلف جامعه نیز به طور همزمان، متوازن و مرتبط بهبود یافته و ارتقا می‌یابد. سوم اینکه ترکیب همزمان رشد کمی و کیفی، متوازن و مرتبط بخش‌های مختلف جامعه، نوعی تحول را نسبت به وضعیت پیشین ایجاد می‌کند، به طوری که عموماً تداعی معنی «تحول» از واژه «توسعه» قابل انتظار است. به عبارت دیگر، واژه «توسعه» در ذات خود معنی و پیام تحول را نیز دارد.

صرف‌نظر از نظریات مختلف «توسعه»، هم در خصوص معنی (مقصد و هدف توسعه) و هم در خصوص نحوه دستیابی به آن (مسیر و روش توسعه)، یکی از دغدغه‌های اساسی که از حدود یکی دو دهه گذشته در سطح جهانی نمایان شده و مورد توجه نهادها و سازمان‌های ملی و بین‌المللی قرار گرفته، موضوع «ثرات جنبی» و «هزینه‌های اجتماعی و زیست محیطی» توسعه است. به این معنی که هم انسان‌ها و هم کشورهایی که هم‌اکنون بر روی کره زمین زندگی می‌کنند و بویژه هم‌هنگی به دنبال توسعه و پیشرفت هستند، در قبال تمامی نسل‌های آینده بشر تا پایان تاریخ مسوولند و باید طوری از منابع و محیط زیست کره زمین در راه توسعه و پیشرفت استفاده کنند که این منابع و این محیط زیست برای آیندگان نیز قابل بهره‌برداری باشد. توجه به این مهم منجر به شکل‌گیری مفهوم «توسعه پایدار» شد؛ یعنی توسعه‌ای که طی فرآیند آن منابع کره زمین و محیط زیست آن برای استفاده نسل‌های آینده پایدار و پابرجا باقی بماند.

از سوی دیگر بیش از ۹۰ درصد از کالاهای تجارت جهانی توسط سیستم حمل و نقل دریایی در سطح جهان جابه‌جایی می‌شود و سواحل دریاها و اقیانوس‌های جهان نیز بستر حجم عمده‌ای از فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی، خدماتی، فرهنگی، ارتباطی، حمل و نقلی و از همه مهم‌تر، محل استقرار تعداد زیادی از شهرها و پایگاه‌های زندگی بسیاری از مردم جهان است، لذا اهمیت حفاظت و حراست از رودخانه‌ها، دریاها، اقیانوس‌ها و سواحل جهان در جریان توسعه جهانی، ضرورت توجه به الزامات «توسعه پایدار» را به یک تکلیف جهانی تبدیل کرده است.

برنامه‌های معاونت تحت مدیریت جنابعالی تا چه اندازه بر اساس اصول توسعه پایدار استوار است؟



برنامه‌ریزی و پایش می‌کند.

در راستای تحقق شعار سال آیمو، معاونت توسعه مدیریت و منابع سازمان چه اقداماتی را در چارچوب استانداردهای تعریف شده انجام می‌دهد؟

خوشبختانه با عنایت به جایگاه و ارتباطات علمی و تخصصی بین‌المللی سازمان و برخورداری از نیروهای مجرب و متخصص در این حوزه‌ها، اینگونه موضوعات همواره در چارچوب آخرین استانداردهای یافته‌های علمی جهانی پیگیری و محقق می‌شود. در این ارتباط میزان قابل توجه منابع تخصیص یافته سازمان به موضوعات حفاظت از محیط زیست دریایی و کنترل و توسعه سواحل و بنادر کشور، شاهدی بر عزم جدی سازمان در این زمینه است. همچنین لازم به ذکر است که اصولاً در شرایط امروز جهانی بحث پذیرش مسوولیت‌های اجتماعی توسط سازمان‌ها یکی از مؤلفه‌های توسعه پایدار به شمار می‌رود. در این ارتباط سازمان بنادر و دریانوردی نیز با پیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی IMO به خوبی در مسیر پذیرش مسوولیت اجتماعی خود گام برداشته است.

پذیرش کنوانسیون‌های بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)، آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC ۱۹۹۰)، پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد سمی و خطرناک OPRC-HNS، کنترل سیستم‌های ضدخزه بر روی کشتی‌ها (AFS)، کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها (BWM)، جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد (LC ۱۹۷۲) از جمله مواردی است که این سازمان را فراتر از سطح ملی به توسعه پایدار در سطح بین‌المللی متعهد می‌نماید.

در نهایت علاقه‌مند هستیم نگرش جناب عالی را در جهت چگونگی ایجاد پیوند مردم با

دریا جويا شويم.

با توجه به اینکه حدود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در کشور وجود دارد و از نظر موقعیت جغرافیایی شمال و جنوب کشور توسط آب احاطه شده است، لذا در نظر گرفتن این موارد موقعیت کشور را بسیار بااهمیت می‌کند. اگر کل مرزهای کشور را ۸۸۶۵ کیلومتر داشته باشیم، میزان ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی بیش از دو سوم از مرزهای کشور را تشکیل می‌دهد.

سوال این است:

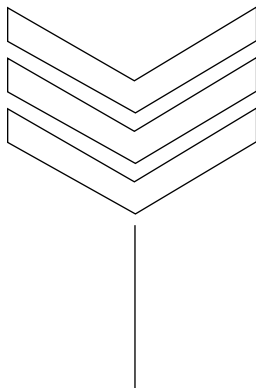
– آیا به اندازه این درصد و اهمیت مرزهای آبی کار فرهنگی برای پیوند مردم با دریا صورت پذیرفته است؟

– آیا به همان اندازه که منابع مکتوب در ارتباط با خشکی در کشور در سطوح آموزش ابتدایی تا عالی وجود دارد، از منابع مرتبط با آب و اهمیت آن نیز خبری هست؟

مسئلمان توجه به بسترسازی فرهنگی و ایجاد یک حرکت «آشتی ملی با دریا» می‌تواند پایه‌های یک جهش مطلوب در مسیر رسیدن به افق متعالی ۱۴۰۴ در حوزه دریا را مهیا کرده و انرژی بالقوه موجود در این حوزه برای توسعه کشور را آزادسازی و در نهایت در خدمت «اقتصاد آبی» و «توسعه پایدار» قرار دهد.

در سازمان بنادر و دریانوردی نیز با تشکیل نمایشگاه‌های عمومی، برگزاری مراسم سالیانه در ارتباط با مناسبت‌های دریایی، چاپ نخستین سرسید با مضمون دریا و وقایع مرتبط، برگزاری سالیانه اردوهای ایام فراغت برای فرزندان پرسنل از ابتدایی تا دبیرستان و ... بسترهای لازم برای معرفی «اقتصاد آبی» در حال توسعه و گسترش می‌باشد که تاثیر بالایی در این زمینه دربر داشته است.

امید است شعار «آشتی ملی با دریا» به عنوان یک شعار پایه‌ای در جامعه مطرح و زمینه‌های عملیاتی شدن آن فراهم شود.



بیش از ۹۰ درصد از کالاهای تجارت جهانی توسط سیستم حمل و نقل دریایی در سطح جهان جابه‌جایی شود و سواحل دریاها و اقیانوس‌های جهان نیز بستر حجم عمده‌ای از فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی، خدماتی، فرهنگی، ارتباطی، حمل و نقلی و از همه مهم‌تر، محل استقرار تعداد زیادی از شهرها و پایگاه زندگی بسیاری از مردم جهان است



40 years
Guarantee
Sea Shield



بیش از

8 4 1 5 5

پایل دریایی در سراسر جهان
از سال ۱۹۶۶ تاکنون با پوشش دریایی



دربرابر خوردگی محافظت می شوند

شرکت مهندسی خطوط لوله توانا
TAVANA Pipelines Engineering Co.Ltd.



نشانی: تهران بلوار کشاورز، شماره ۳۵۸، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۱۴۱۵۱ و ۰۲۱-۶۶۹۰۷۳۰۵
فکس: ۰۲۱-۶۶۹۲۶۷۶۱
وبسایت: www.tavana-cps.com پست الکترونیکی: info@tavana-cps.com

■ توسعه پایدار از منظر مباحث امور دریایی ناظر بر چه اموری است و چه مصادیقی بر آن حکمفرماست؟

توسعه پایدار فرایند تغییری است در استفاده از منابع، هدایت سرمایه گذاری ها، سمت گیری توسعه فناوری و تغییر نهادی است که با نیازهای حال و آینده سازگار باشد. توسعه پایدار که از دهه ۱۹۹۰ بر آن تاکید شد، جنبه ای از توسعه انسانی و در ارتباط با محیط زیست و نسل های آینده است. هدف توسعه انسانی پرورش قابلیت های انسانی محسوب می شود. توسعه پایدار به عنوان یک فرایند که لازمه بهبود و پیشرفت است، اساس بهبود وضعیت و رفع کاستی های اجتماعی، فرهنگی جوامع پیشرفته است و به لحاظ همه جانبه بودن آن باید موتور محرکه پیشرفت متعادل، متناسب و هماهنگ اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی تمامی جوامع و به ویژه کشورهای در حال توسعه باشد. در جهان امروز توسعه پایدار به عنوان یکی از ارکان اساسی در میان ملل شناخته شده است و اغلب کشورهای صاحب دریا (توسعه یافته و در حال توسعه) در راستای نیل به این آرمان اقدام به توسعه خط مشی و اتخاذ سیاست های راهبردی کرده اند. توسعه دریامحور پایدار در شرایطی که بهره برداری انسان از منابع طبیعی و دریاهای حداکثر رسیده و این سبب دگرگونی منابع، تخریب محیط زیست و چهره زمین در عصر حاضر شده است، همواره به برقراری تعادل میان بهره مندی انسان ها از دریاهای اقیانوس ها و حفاظت از محیط زیست در کره زمین اشاره می کند. با توجه به این مهم سازمان بین المللی دریانوردی نیز شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۳ سازمان آیمو را «توسعه پایدار: میزان مشارکت آیمو پس از کنفرانس Rio+۲۰» تعیین کرده است. کنفرانس Rio نخستین بار در سال ۱۹۹۲ برگزار و دستور کارهای جامع و کلی را در ارتباط با محیط زیست و توسعه مصوب کرد که در آن توصیه هایی برای صنعت دریانوردی و نقش IMO در این زمینه در نظر گرفته بود.

سازمان بین المللی دریانوردی با درک این مهم که حفاظت از محیط زیست به همراه پرورش نیروی انسانی کارآمد و دانش محور، اساس توسعه پایدار است، برای هر یک از اینها محورهایی را تعیین کرد. به لحاظ اهمیت توجه به محیط زیست دریایی سازمان بین المللی دریانوردی در مهم ترین اقدام خود پس از کنفرانس Rio، شعار سال ۲۰۰۹ خود را با عنوان **Change: A Challenge for IMO too! Climate** انتخاب کرد و از این راه کوشید رسالتی را که بر شانه های خود حس می کرد، به دولت های عضو خود منتقل کند. در سال ۲۰۱۱ نیز IMO اقداماتی از قبیل تصویب شاخص طراحی کارایی انرژی، شاخص عملیاتی کارایی انرژی، و طرح مدیریت کارایی انرژی را به انجام رساند. این اقدامات بیانگر این است که این سازمان خود را مقید به اهداف توسعه پایدار زیست محیطی که در کنفرانس های Rio+۲۰ و Rio+۲۰ مطرح و تاکید شده بود، می داند.

در جهان امروز توسعه پایدار به عنوان یکی از ارکان اساسی در میان ملل شناخته شده است و اغلب کشورهای صاحب دریا (توسعه یافته و در حال توسعه) در راستای نیل به این آرمان اقدام به توسعه خط مشی و اتخاذ سیاست های راهبردی کرده اند. توسعه دریامحور پایدار در شرایطی که بهره برداری انسان از منابع طبیعی و دریاهای حداکثر رسیده و این سبب دگرگونی منابع، تخریب محیط زیست و چهره زمین در عصر حاضر شده است، همواره به برقراری تعادل میان بهره مندی انسان ها از دریاهای اقیانوس ها و حفاظت از محیط زیست در کره زمین اشاره می کند.

همچنین اگر بخواهیم توسعه دریامحور را از دیدگاه مراجع بین المللی و روش تحقق آن را از این منظر بررسی کنیم، سازمان بین المللی دریانوردی را در نظر می گیریم که مأموریت آن ایمنی و امنیت در کشتیرانی و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی ها است. این سازمان توسعه دریامحور را در گرو پیشبرد اهداف خاصی می داند: از قبیل توسعه و اجرای استانداردهای جهانی کشتیرانی که سبب صرفه اقتصادی، حفاظت زیست محیطی، امنیت و ایمنی در حمل و نقل دریایی، ارتقای کارایی در مصرف انرژی با توجه به محدودیت منابع سوخت های فسیلی در جهان، کاهش و کنترل تولید گازهای گلخانه ای در کشتی ها و جلوگیری از گرمایش زمین و دستیابی به انرژی پاک می شود.

بومی سازی فناوری، صنعت و تولیدات جهت دستیابی بر حداکثر خوداتکایی و عدم وابستگی، پیشتازی در تولید علم و فناوری، تولید ثروت ملی، بهره برداری حداکثری از منابع دریایی مشترک و بین المللی، اشراف بر امور دریاهای ملی و بین المللی و رعایت حداکثری کرامت و رفاه سرمایه های انسانی و تحقق آموزش های حرفه ای در سطح جهان از اصول و ارزش های حاکم بر توسعه دریامحور به شمار می رود.

■ برنامه های معاونت امور دریایی تا چه اندازه بر اساس اصول توسعه پایدار استوار است؟ دست یافتن به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه و جهان از اهم موارد سند چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افاق ۱۴۰۴ ه.ش است. در این راستا در قانون برنامه پنج ساله



گفتگو
باسید
علی استیری

توسعه پایدار؛ نقش ارگان های دریایی

سیدعلی استیری - معاون امور دریایی سازمان
بنادر و دریانوردی

پنجم نیز این هدف بار و یک‌دست توسعه دریا محور به طور مناسبی در نظر گرفته شده است. از آنجا که از نقطه نظر صنعت حمل و نقل دریایی کشورمان دارای بزرگ‌ترین ناوگان تجاری در خاور میانه و بزرگ‌ترین ناوگان نفتی در جهان به شمار می‌رود، رسیدن به این هدف برای تحقق سند چشم‌انداز محقق شده است.

در راستای تحقق شعار امسال آیمو معاونت امور دریایی چه اقداماتی انجام داده و چه استانداردها یا توصیه‌هایی را برای مخاطبان اصلی خود (مالکان شناور ها و بهره‌برداران از فعالیت‌های دریایی) دارد؟

هم‌اکنون کشور ما بیش از ۱۸۸ میلیون تن ظرفیت تخلیه و بارگیری در بنادر بازرگانی، بیش از ۷/۵ میلیون TEU ظرفیت کانتینری و بیش از ۱۳ میلیون نفر ظرفیت مسافری در بنادر واسکله‌های مسافری برخوردار است، به طوری که در سال‌های گذشته هم در حوزه ظرفیت‌سازی و هم در حوزه عملکرد و بهره‌برداری از ظرفیت‌های ایجاد شده رشد بسیار خوبی داشته است.

در زمینه نیروی انسانی بخش دریایی می‌توان اظهار داشت که در یانوردان ایرانی در جهان در زمره نیروهای باکیفیت بوده و برنامه‌های تربیتی آنها در کشور با رشد و توسعه ناوگان هماهنگی تنگاتنگ دارد و در این زمینه جمهوری اسلامی ایران با تلاش کادرهای آموزشی خود توانسته بیش از پیش وابستگی به نیروهای دریانورد خارجی را کاهش دهد. در واقع توسعه پایدار که از دهه ۱۹۹۰ بر آن تأکید شد، جنبه‌ای از توسعه انسانی و در ارتباط با محیط زیست و نسل‌های آینده است. هدف توسعه انسانی پرورش قابلیت‌های انسانی محسوب می‌شود.

معاونت دریایی برای تحقق شعار سال سازمان بین‌المللی دریانوردی مسایل و موضوعات مربوط به ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی و توسعه پایدار منابع انسانی، نقش بنادر در توسعه پایدار کشور از طریق جذب سرمایه‌گذاری و افزایش رقابت‌پذیری کالا و خدمات، جایگاه بنادر توسعه یافته و نسل سوم در مدیریت زنجیره تأمین و نیز نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد مقاومتی و توسعه راهکارهای ملی و بین‌المللی در مصرف بهینه سوخت مورد بررسی و توجه قرار می‌گیرند.

همچنین انسجام ارزیابی سوانح دریایی و راهکارهای به کارگیری در سوانح آموختنی از سوانح دریایی جهت پیشگیری از وقوع سوانح آتی و نیز اصلاح فرآیندهای مدیریتی و عملیاتی از جمله اقداماتی است که معاونت دریایی در دستور کار خود در نیل به اهداف توسعه پایدار در نظر گرفته است.

معاونت دریایی، تعامل سازنده با مالکان شناورها و بهره‌برداران از فعالیت‌های دریایی با برنامه‌ریزی‌های هدفمند و نظارت بر روند اجرای قوانین ملی از یک طرف و از سوی دیگر اجرای کنوانسیون‌ها، قطعنامه‌ها و سایر اسناد الزام‌آور سازمان بین‌المللی دریانوردی را در دستور کار خود دارد.

بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی تمام تلاش خود را برای تربیت نیروهای کیفی براساس کنوانسیون STCW معطوف کرده و ایران همواره یکی از فعال‌ترین کشورهای زمره منابع انسانی دریانورد بوده است. از سوی دیگر سازمان بنادر و دریانوردی در برنامه کاری خود بر نوسازی ناوگان سنتی تأکید کرده و استانداردهای بین‌المللی را همواره در ساخت و بهره‌برداری شناوران جدید، مدنظر قرار داده و با اعمال نظارت بر آنها توانسته است از کیفیت آنها، اطمینان حاصل کند. تعامل بین محیط زیست دریایی و فعالیت‌های حمل و نقل دریایی همواره با چالش تخریب محیط زیست دریایی همراه است. معاونت امور دریایی با درک این مهم اقدامات لازم از جمله اجرای موثر کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی را به کار می‌گیرد و تمام تلاش خود را برای جلوگیری از آلودگی‌های زیست محیطی دریایی به ویژه آلودگی نفتی، معطوف می‌کند. در زمینه اجرای مطلوب کنوانسیون‌های MARPOL و OPRC/HNS از اهمیت خاصی برخوردارند.

نگرش جناب عالی در جهت ایجاد پیوند بین دریایا مردم با توجه به این دو سوال چیست؟
الف) با توجه به حوزه مسئولیت جناب عالی برقراری این پیوند چگونه بوده است؟

معاونت دریایی با برگزاری همایش‌هایی مانند جشنواره روز جهانی دریانورد (که اختصاص به کارکنان بخش دریایی دارد) و برنامه‌ریزی و

هدایت همایش ارگان‌های دریایی، فضایی جدید برای ارتقای همکاری بین حوزه‌های مختلف در صنعت دریایا و دریانوردی به وجود می‌آورد که حاصل آن توجه به منابع انسانی با توجه به نقش مؤثر منابع انسانی در ارتقای ایمنی دریانوردی است و امکان بحث پیرامون آموزش علمی دریانوردان و تربیت منابع انسانی دریانورد را با توجه به مفاد کنوانسیون کار و چالش‌های پیش‌روی این کنوانسیون، با هدف ایجاد و افزایش انگیزه در دریانوردان در جهت حفظ محیط زیست دریایی میسر می‌سازد.

از سوی دیگر بهره‌برداری پایدار از منابع، ثروت‌ها و قابلیت‌های دریایا به خودی خود یک مسأله چالشی و دغدغه برانگیز است. از یک طرف گروهی معتقد به ضرورت افزایش تسری هر چه بیشتر فعالیت‌های اقتصادی به دریایا برای بهره‌برداری از ذخایر و قابلیت‌های دریاستند. این گروه اعتقاد دارند که با توجه به انفجار جمعیتی، روی آوردن به ذخایر و منابع دریایا و بهره‌برداری اقتصادی از آنها الزامی و ناگزیر است. در طرف دیگر گروهی معتقدند که بهره‌برداری انسان از دریایا سبب افزایش احتمال حوادث صنعتی و تخریب محیط زیست می‌شود که پیامدهای ناگواری را از حیث تغییر اقلیم در جهان به بار می‌آورد. پیوند این دو که در واقع تضاد در نگرش افراد است، از جمله چالش‌های اصلی معاونت امور دریایی محسوب می‌شود. با این وجود تمام تلاش همکارانم در معاونت دریایی چه در مرکز و چه در بنادر بر این پایه استوار است تا بین محیط زیست و فعالیت‌های دریایی تعامل سازنده ایجاد کنند؛ بدین معنا که کمترین آسیب به محیط زیست وارد نشود.

ب) رهیافت‌های حاصل از این پیوند چه ظرفیت‌ها و قابلیت‌هایی خواهد داشت؟

از آنجا که دریایا و اقیانوس‌ها جزو عوامل بنیادین تعیین‌کننده شرایط اقلیمی در کره زمین هستند و بخش عمده‌ای از ذخایر سوخت‌های فسیلی و اورانیوم را در بر می‌گیرند، می‌توانند به عنوان عوامل تعیین‌کننده حیات بشر عمل کنند. در یانوردان صورت بهبود کارایی سیستم‌های تولید انرژی به عنوان منشأ انرژی پاک و رایگان عمل می‌کنند و دریایا و جانداران آن می‌توانند منشأ انواع فراورده‌های دریایی و غذاهای سالم باشد. از طرفی وجود صنایع شیلات در صورت توسعه پایدار می‌تواند پاسخگوی نیاز بشر به غذا باشد. در واقع اقتصاد جهانی بدون در اختیار داشتن حمل و نقل دریایی مؤثر و پاک با چالش جدی مواجه خواهد شد.

در سایه این ارتباط دوجانبه میان دریایا و انسان نیاز قطعی انسان به شناخت هر چه بیشتر ذخایر، منابع، قابلیت‌ها و فرصت‌های فراهم در دریایا و اقیانوس‌ها و بهره‌برداری مؤثر از آنها برای ادامه حیات وی امری قطعی است و می‌تواند در آینده در صورتی که در راستای توسعه متوازن اجتماعی، اقتصادی و صیانت زیست محیطی باشد سبب توسعه و اجرای استانداردهای جهانی کشتیرانی سبز و پایدار که بتواند صرفه اقتصادی، صیانت از محیط زیست، امنیت و ایمنی را در حمل و نقل دریایی پوشش دهد و نیز ارتقای کارایی عملیاتی در مصرف انرژی و حامل‌های فسیلی آن با توجه به محدود بودن منابع سوخت‌های فسیلی جهان و ضرورت اقدام در جهت ذخیره منابع انرژی و کاهش و کنترل گازهای گلخانه‌ای در کشتی‌ها و توسعه فناوری‌های نوین برای ارتقای ایمنی، حفاظت زیست محیطی و دستیابی به انرژی پاک مطابق اهداف سازمان بین‌المللی IMO در جهت توسعه دریایا محور شود.

امروزه یکی از مواردی که در خصوص سوخت مصرفی کشتی‌ها مطرح می‌شود، استفاده از سوخت‌های پاک است.

در مورد رهیافت‌های اصلی این پیوند به زمینه‌های زیر می‌توان اشاره کرد:

- ۱) سوخت پاک دوستدار محیط زیست بوده است
- ۲) کمترین تخریب محیط زیست دریایی
- ۳) حرکت به سوی استفاده از سوخت پاک یکی از اهداف بلندمدت معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است. سوخت پاک سوختی است که کارایی آن بالا می‌باشد، به عبارتی حتی اگر سوخت فسیلی باشد، کارایی این نوع سوخت زیاد است و به عبارتی آلاینده‌های آن در کمترین میزان قرار دارد.
- ۴) ترغیب و ایجاد انگیزه برای مالکان شناورها جهت استفاده از سوخت پاک.

تمام تلاش همکارانم در معاونت دریایی چه در مرکز و چه در بنادر بر این پایه استوار است تا بین محیط زیست و فعالیت‌های دریایی تعامل سازنده ایجاد کنند؛ بدین معنا که کمترین آسیب به محیط زیست وارد شود

محل تلاقی جامعه، اقتصاد و محیط زیست توسعه پایدار در بخش بندری؛

توسعه پایدار از نظر مباحث امور بندری ناظر بر چه اموری بوده و چه مصادیقی بر آن حاکم است؟

چشم‌انداز ایران اسلامی ۱۴۰۴ بدون شک در صدد دستیابی به یک تحول بزرگ اقتصادی و اجتماعی است؛ تحولی که جامعه ایرانی را به سوی آرمان‌های بزرگ اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی رهنمون می‌سازد. ایران توسعه‌یافته، برخوردار از جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در منطقه که قادر است به عنوان یک بازیگر سازنده و موثر در روابط بین‌المللی نقش‌آفرینی کند. لازمه چنین نقش‌آفرینی در این است که چشم‌انداز مزبور که به تأیید مقام معظم رهبری نیز رسیده است با دقت کامل در برنامه‌ریزی‌ها و سیاستگذاری‌های کلان کشور در قالب قوانین برنامه‌های پنج‌ساله توسعه‌ای و بودجه‌های سنواتی در بخش‌های مختلف اقتصادی کشور جاری شده و مبنای برنامه‌های اجرایی تمامی بخش‌ها گردد. اما در این میان بنادر چه نقشی را ایفا خواهند کرد؟ به عبارت دیگر، در راستای نیل به اهداف و آرمان ایران توسعه‌یافته، بنادر کشور چه وظیفه و رسالتی را بر عهده خواهند داشت تا ظرفیتی پایدار را خلق کرده و قابلیت‌هایی ماندگار برای نسل‌های آتی فراهم سازند؟ پاسخ به این سوال اساسی را باید در ویژگی‌های «بنادر توسعه‌یافته» به عنوان یکی از ضرورت‌های «ایران توسعه‌یافته» جستجو کرد.



◇ محسن صادقی فر -
معاون امور بندری و مناطق
ویژه سازمان بنادر و
دریانوردی



گفتگو با محسن صادقی فر

یک «بندر توسعه یافته» بندری است با شعاع نفوذ و حوزه اثر بخشی فراوان، دارای اثرات قابل توجه اقتصادی و اجتماعی در سطح منطقه، موتور محرکه اقتصاد منطقه‌ای و حتی ملی، بر خوردار از تعامل خوب و هماهنگ با کلیه ذی‌نفعان بندری، دارای جذابیت‌های فراوان از نظر امکانات و تسهیلات برای سرمایه‌گذاران جهت انجام انواع فعالیت‌های ارزش افزوده، ارائه‌دهنده انواع خدمات اصلی و جانبی به مشتریان جهانی کالاها و شناورها و در نهایت بندری فعال، کارآمد، سریع، رقابت‌پذیر، سرزنده و حساس به واکنش‌های محیط بیرونی و درونی.

برای حرکت به سمت چنین ظرفیت پایداری، اقدامات زیادی باید صورت پذیرد که مهم‌ترین و اولی‌ترین آن تبدیل ایده «بندر توسعه یافته» به یک عزم و اراده جمعی بین کلیه ذی‌نفعان بندری و دریایی است که در صورت تحقق این عزم و اراده جمعی، اصلی‌ترین عامل پیش‌برنده و حرکت به سمت بنادر توسعه یافته به سرعت تحقق خواهد یافت، بنابراین شکل‌گیری بنادر توسعه یافته در میان ذی‌نفعان بندری که جامعه بندری و دریایی کشور را تشکیل می‌دهند، باعث می‌شود فهرست و اولویت‌مطالبات از بخش بندری و دریایی کشور به دقت تنظیم شود و بسیاری از مسایل حاشیه‌ای که در برخی از موارد حتی جایگزین مباحث استراتژیک بندری می‌شود بی‌اهمیت شده و از اتلاف منابع و زمان جلوگیری به عمل آید و ذی‌نفعان بندری نیز انرژی اصلی‌شان را روی نقاط کلیدی و حیاتی در مطالبات آینده متمرکز خواهند کرد. این موضوع باعث خواهد شد تا پتانسیل‌ها و قابلیت‌های واقعی موجود و نهفته در بخش بندری و دریایی کشور عزیزمان به طور کامل شناسایی شده و بروز پیدا کنند و اگر توسعه‌ای اعم از فیزیکی و مدیریتی برای آینده بنادر کشور صورت می‌گیرد، مبنی بر مزیت‌های نسبی و شایستگی محوری هر یک از بنادر کشور باشد و در صورت تحقق چنین امری امکان اینکه انحراف در مسیرهای توسعه‌ای بنادر اتفاق افتد در حداقل ممکن بوده و اهداف مشترک بخش دریایی کشور سریع‌تر فراهم می‌شود. بدین ترتیب با پدید آمدن بستری مناسب و منطقی جهت رشد و بالندگی ظرفیتی پایدار و رشد‌یابنده در بنادر خلق شده و خلاقیت‌های این بخش اقتصادی ثروتی عظیم برای نسل‌های آتی به عنوان هدیه‌ای ماندگار به ارمغان خواهد آورد.

در راستای توسعه پایدار در بنادر، باید متغیرهای اجتماعی، زیست محیطی و اقتصادی را نیز در کیفیت بهره‌برداری از منابع و فعالیت‌های مختلف فنی، عملیاتی و اقتصادی (کو تا مدت یا بلندمدت) مورد توجه قرار دهیم. توجه به توسعه پایدار در مدیریت بندری بر نکاتی محوری چون توسعه اقتصادی بنادر ضمن توجه به پاسخگویی به نیازهای اجتماعی و با تاکید توانمان بر حفظ محیط زیست در بنادر و سواحل کشور استوار است که بر این اساس ما در اجرای کلیه پروژه‌های توسعه‌ای بنادر، انجام مطالعات زیست محیطی را به عنوان یک الزام اساسی در تدوین طرح جامع توسعه در هر بندری مدنظر داریم.





برنامه‌های معاونت امور بندری و مناطق ویژه تاحه اندازه بر اساس اصول توسعه پایدار استوار است؟

باتوجه به اینکه یکی از بخش‌های مهم اقتصاد هر کشوری از جمله ایران اسلامی، بخش حمل و نقل است که وظیفه شریان حیاتی انتقال، جابه‌جایی و حرکت جریان کالا، خدمات و مسافران را به عهده دارد و میزان کارایی و توسعه‌یافتگی این بخش ارتباطی مستقیم در توسعه همه‌بخش‌های اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و اجتماعی کشور دارد و با امعان نظر به اینکه زیربخش حمل و نقل دریایی به لحاظ نقش حیاتی، اساسی و غیرقابل جایگزینی که در اقتصاد و تجارت خارجی کشور ایفا می‌نماید، لزوم نگرش استراتژیک به این بخش در زمینه توسعه آن امری ضروری و غیرقابل انکار است. بخش حمل و نقل دریایی کشور به سبب برخورداری کشور از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و سواحل قابل کشتیرانی و به لحاظ توان حمل و نقل بسیار ارزان مقادیر عظیم کالا و به لحاظ برخورداری از ظرفیت خوب و ایمن طی سال‌های متمادی توانسته است نقشی استراتژیک در اقتصاد کشور ایفا کند؛ به‌طوری که در حال حاضر بیش از ۹۰٪ از تجارت خارجی کشور (واردات، صادرات، ترانزیت و...) هم از لحاظ وزن و هم از لحاظ ارزش توسط این بخش حمل و جابه‌جایی می‌شود؛ لذا هرگونه تحول استراتژیک در این بخش زیربنای تحولات اساسی در سایر بخش‌های اقتصاد کشور را شکل می‌دهد؛ در نگرش توسعه پایدار تلاش بر این است که با توجه به تمرکز بر دریا و مزیت‌های موجود در آن، از طریق تقویت توانمندی‌ها و بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های موجود در عرصه آب‌ها، سواحل و بنادر، کشور در مسیر توسعه گام بردارد. بنابراین توسعه پایدار با محوریت دریا، یک استراتژی جدید در حوزه مدیریت کلان کشور است تا به واسطه آن غفلت تاریخی از دریا و مواهب آن جبران شود؛ این استراتژی می‌تواند تأثیرات خود را در برنامه چشم‌انداز ۱۴۰۴ و قانون پنجم توسعه کشور و نهایتاً بر آینده ایران گذاشته و منافع بیشماری را متوجه مردم کشور عزیزمان کند.

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی اصلی بنادر بازرگانی کشور نیز نقش بسیار ممتاز و حایز اهمیتی در تبدیل مفهوم توسعه پایدار به معنایی قابل اجرا ایفا می‌کند، به‌طوری که با گسترش اهداف بخش حمل و نقل دریایی کشور در سه حوزه محوری بندری، دریایی و اقتصادی، اقدامات جدی را به عمل آورده است و در همین راستا معاونت امور بندری و مناطق ویژه با مدیریت عملیات بندری و ایجاد زمینه‌های جذب سرمایه‌گذاران غیردولتی در کلیه فعالیت‌های مرتبط ضمن اعمال مدیریت و نظارت بر بهره‌برداری از زیرساخت‌های عملیاتی بنادر بازرگانی کشور شامل ترمینال‌ها، اسکله‌ها، انبارها، باراندازها و سایر محوطه‌های بندری، در راستای ارتقای سطح بنادر به نسل سوم بسترهای مناسب قانونی و اجرایی حضور بخش‌های غیردولتی و ایجاد فعالیت‌های لجستیکی و ارزش افزوده را در اراضی پشتیبانی بنادر کشور منطبق بر اصول توسعه پایدار فراهم کرده و تلاش می‌نماید این اصول از طریق کلیه ذی‌نفعان و فعالان عرصه بنادر کشور مورد توجه ویژه قرار گیرد.

در راستای تحقق شعار IMO، معاونت امور بندری و مناطق ویژه چه اقداماتی را انجام داده و چه استانداردها یا توصیه‌هایی را برای مخاطبان اصلی خود (اپراتورها و سرمایه‌گذاران بندری) دارد؟

البته اپراتورها، بهره‌برداران و سرمایه‌گذاران بندری به وظایف خود در زمینه تحقق اصول توسعه پایدار و عمل به شعار سازمان جهانی دریانوردی با رعایت استانداردهای مربوطه واقف هستند، با این همه این معاونت نیز ضمن تدوین استانداردهای لازم، تحقق این اصول را به صورت منظم مورد پایش قرار می‌دهد. بنابراین در راستای تحقق رویکرد توسعه پایدار و نقش رقابتی بنادر در عرصه تجارت خارجی کشور توجه به محورهایی همچون رشد مستمر و پایدار دانش فنی نیروها، توسعه مبتنی بر دانایی و تعامل فعال با اقتصاد جهانی، داشتن خطوط مناسب پسرکانه‌ای حمل و نقل، امکانات و تجهیزات پیشرفته و تسهیلات بندری در دستور کار خود قرار داده، اقدامات موثری به عمل آورده و در راستای ارتقای جایگاه و سهم کشور در تجارت خارجی، نسبت به بهبود فضای کسب و کار، کاهش بوروکراسی و مدیریت یکپارچه، بهینه کردن هزینه‌ها و کاهش زمان انجام فعالیت‌های بندری اهدافی را در بنادر کشور تبیین کرده است تا از طریق آرایه راهکارهای اجرایی و مقررات‌زایی در سطح بنادر کشور بتواند در جذب صنایع پشتیبانی، فعالیت‌های لجستیکی و ارزش افزوده و صادرات مجدد گام‌های اساسی را بردارد که در این زمینه علاوه بر ایجاد و راهبری مناطق ویژه اقتصادی بندری با به کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات پیشرفته، مدیریت تخصصی و نیروی انسانی حرفه‌ای، زمینه‌سازی برای ارتقای ایمنی و امنیت بنادر، افزایش رقابت‌پذیری، ارتقای کیفیت خدمات و مشتری‌مداری و صیانت از محیط زیست و توسعه پایدار کشور بر محوریت دریا فراهم آورده است.

و در نهایت علاقه‌مندیم نگاه و نگرش جنابعالی را در جهت ایجاد پیوند بین دریا با مردم در قالب دو سوال محوری ذیل به آگاهی عموم خوانندگان برسانیم:

- چگونه برقراری این پیوند با توجه به حوزه تخصصی و مسوولیت آنجناب؟

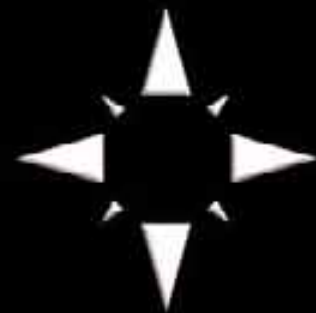
اصولاً راه برای توسعه پایدار و فراگیر کشور از طریق دریا و بنادر کشور بسیار سهل و میسر است، بنابراین با پیروی از الگوی پیشرفت کشورها در حال توسعه موفق و بر مبنای مفاهیم توسعه پایدار، سیاستگذاری و اوبرنامه‌ریزی‌های توسعه بنادر نیز دچار تحول اساسی شده است. بر همین اساس توسعه بخش بندری همگام با حفظ محیط زیست و توجه به عواملی همچون هزینه‌ها و اکوسیستم‌های طبیعی اهمیت بسیاری داشته و تلاش می‌شود تا ضمن کاهش اثرات مخرب زیست محیطی پیرامون اجرای پروژه‌های بندری، توزیع منابع و امکانات اقتصادی را نیز با ایجاد زمینه مناسب جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در جهت کمک به توسعه بنادر فراهم کند. طبیعتاً در زمینه بهره‌برداری از زیرساخت‌های بندری نیز اصول و مبانی توسعه پایدار مدنظر بوده و بر این اساس سیاست‌ها و استانداردهای آرایه خدمات بندری تدوین شده و مورد عمل قرار می‌گیرد.

- رهیافت حاصل از این پیوند چه ظرفیت‌ها و قابلیت‌هایی خواهد داشت؟

از آنجا که توسعه پایدار مبتنی بر توجه خاص به کلیه جنبه‌های اجتماعی و اقتصادی است، لذا توسعه پایدار در بخش بندری محل تلاقی جامعه، اقتصاد و محیط زیست است. بر این اساس در راستای اتخاذ رویکرد توسعه دریا محور و نظر به نقش اساسی بنادر در زنجیره تامین و حمل و نقل بازرگانی، از این پس با نگرش در برنامه‌ها ضرورتی دوچندان یافته و مستلزم اتخاذ رویکردهای منعطف‌تر در زمینه بهره‌گیری از بنادر ایران از طریق الگوبرداری مناسب از بنادر مهم جهان به منظور کاهش آسیب‌های وارده به محیط زیست و افزایش منافع پایدار اقتصادی خواهد بود؛ بنابراین اتخاذ سیاست‌های نوین اقتصادی و اقتصاد دریا محور باعث تغییر فعالیت‌های مرتبط با امور بنادر، ایجاد فرصت‌های شغلی پایدار، تامین مایحتاج آحاد مردم از طریق بنادر ایمن و امن و شتاب‌گیری فرایند جهانی‌سازی کشور متکی به تجارت دریایی و مناطق ساحلی با جذب سرمایه‌های سرگردان در بنادر کشور خواهد شد.



آرتمیزداریا



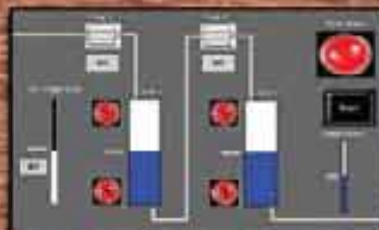
مهندسی، طراحی، تأمین، ساخت و نصب سیستم‌ها و تجهیزات صنایع و سازه‌های دریایی

زمینه‌های فعالیت

- تجهیزات کمک ناوبری ساحلی و فراساحلی
- سیستم‌های کنترل، مانیتورینگ و هدایت
- شبکه‌های مخابراتی
- سیستم‌های ناوبری و عملیاتی شناورها
- تجهیزات ملوانی روی عرشه
- سیستم‌های ایمنی و اضطراری
- سیستم‌های رانش انواع شناورها
- سیستم‌های اطفاء حریق و کنترل صدمات
- انواع تجهیزات الکترونیکی، الکتریکی و مکانیکی شناورها
- کلیه سیستم‌های انتقال و پردازش اطلاعات ICT
- تجهیزات مولد برق و مبدل‌های قدرت و سیستم‌های توزیع DC/AC



تهران، ولیعصر، قنچ شقایق، پلاک ۱۸
ساختمان آفتاب، کد پستی: ۱۳۳۳۳۳۳۳
تلفن: ۸۸ ۷۱ ۸۹ ۳۳
www.artmizdarya.com
Email: info@artmizdarya.com



نقش معاونت تجهیز و توسعه بنادر در توسعه پایدار

گفتگو با
علی رضا
کبریایی

◇ علی رضا کبریایی -
معاون توسعه و تجهیز
بنادر سازمان بنادر و
دریانوردی





یکی دیگر از محور هایی که معاونت توسعه و تجهیز بنادر در آن سرمایه گذاری کرده، در راستای توسعه پایدار و به منظور انتقال این سرمایه ها به نسل های بعدی برنامه ریزی شده، تجهیز ناوگان فرسوده و سن بالای یدک کشی به شناور های جدید با سیستم های رانش مدرن و قدرت بالا جهت پهلودهی شناور های نسل جدید به اسکله بوده و همچنین به منظور اجرای کنوانسیون SAR مبادرت به خرید شناور های تندر و مدرن جهت نجات افراد مضطر کرده و همینطور برای انتقال راهنماها و پرسنل دریایی بر روی شناور های شناور های راهنما مدرن خریداری و در کل ناوگان تحت امر نوسازی و علاوه بر آن تمامی شناور های قدیمی نیز به دلیل قرار گرفتن در تحریم ناعادلانه بازسازی، تعمیر و در غالب پروژه های نگهداری مهندسی نت قرار گرفته و آخرین تست های متداول در تعمیر و نگهداری دنیا بر روی آنها انجام می شود؛ تست هایی چون آنالیز روغن، ارتعاش سنجی، ترموگرافی، آندوسکوپی موتور و...

نوسازی ناوگان نیز باعث شد تا راهنمای یدک کش ها از مدار کسنتی و کم سواده نیرو های جوان و تحصیلکرده تغییر یافته و در حال حاضر بر روی شناور های خدماتی بنادر از نیرو های تحصیلکرده در رشته های برق، الکترونیک مکانیک و لیسانس های ناوبری و کشتیرانی استفاده می شود. در زمینه ارتقای ایمنی تردد شناور ها نیز آخرین سیستم های ناوبری روز دنیا شامل AIS، سیستم های مخابراتی HF/MF و VTS خریداری و نصب و در حال بهره برداری است. جهت حفاظت از محیط زیست دریایی و جلوگیری از ورود آسیب به محیط زیست (سرمایه های طبیعی) به هنگام توسعه به ویژه در بنادر به واسطه تداخل دو زیستگاه دریا و خشکی به عنوان یکی دیگر از شاخص های توسعه پایدار همواره مورد تاکید بوده و لذا در این راستا ضمن طرح ریزی استقرار صنایع غیر آلاینده و سازگار با محیط زیست در بنادر، کنترل پساب ها و پسماندهای خروجی این قبیل صنایع در بخش مبارزه با آلودگی های دریایی نیز اقدام به تجهیز بنادر با تجهیزات جمع آوری آلودگی مواد نفتی شامل بوم، اسکیم، انواع پمپ، مخازن و بارج کرده است.

همانگونه که مطرح شد، اقدامات انجام شده فوق در راستای نگهداری و افزایش ناوگان دریایی از نظر مخابراتی و زیست محیطی بهبود یافته و در صورت بروز هر نوع آلودگی در دریا با استفاده از امکانات موجود نسبت به رفع آن اقدام از سیستم های جانبی مخابراتی همانند VTS نیز می توان برای لکه های نفتی و غیره و همچنین مسیر حرکت آنها استفاده کرد.

در بخش خشکی نیز به دلیل تغییر نسل کشتی های جدید نیاز به تجهیزات به روز اجتناب ناپذیر بوده و در همین راستا بنادر به گنتری کرین های نسل جدید و RTG های سیار و مکنده غلات و جرثقیل های بزرگ تجهیز شده و این عوامل باعث جلوگیری از ریزش کالا به دریا، سرعت در تخلیه و بارگیری، جلوگیری از دمو راژ و اشتغال نیرو های جدید شده و به صورت اتوماتیک با اعمال این موارد بنادر به محل تمرکز نیرو های مجرب تبدیل شده که با حفظ و صیانت از محیط زیست در جهت توسعه اقتصاد مملکت به منظور رفاه اجتماعی تلاش کرده و تجهیزات مذکور سرمایه هایی شدند جهت نسل بعدی مابه صورت مستمر و پایدار.

در حوزه سواحل:

در زمینه توسعه پایدار بزرگ ترین طرح مدیریتی سواحل در منطقه به همت سازمان طی ۸ سال و با همکاری ارگان های دریایی با نگاه توسعه پایدار سواحل تحت عنوان طرح

معاونت توسعه و تجهیز بنادر با بهره گیری از آخرین استانداردها و مصوبات آیمو و جهت ایجاد سرویس های سهل و آسان برای کشتی ها و صاحبان کالا در بنادر اقدام به مهندسی کردن کلیه فعالیت های خود در بنادر کرده و در راستای تبدیل بنادر به بنادر نسل سوم و به وجود آوردن زیرساخت های مناسب جهت سرمایه گذاری بخش خصوصی و ایجاد کارخانجات و فعالیت های تولیدی به منظور ایجاد ارزش افزوده بر روی کالاها و استفاده از فضای اراضی منطقه ویژه اقتصادی و بندری یا آزاد جهت امکان ورود مواد اولیه بدون انجام تشریفات گمرکی و افزایش سهم ارزش افزوده کالاها و تسهیل در صادرات و واردات کالا برای ترغیب بخش خصوصی، زیرساخت های لازم در بنادر را تحت عنوان اراضی پشتیبانی شامل معابر، راه های دسترسی، برق، آب، گاز و مخابرات آماده کرده و در قالب قراردادهای BOO-BOT و ایجاد زون های مختلف فعالیت های متعددی را در بنادر برای بخش خصوصی مهیا کرده و در همین راستا زون نفتی با مخازن متعدد جهت نفت و روغن، زون غلات با انبار های هانگار دو انبار های سر پوشیده، زون تعمیرگاهی جهت ارایه سرویس های تعمیرگاهی به جامعه بندری، زون متفرقه جهت ایجاد کارخانه های متعدد به منظور انجام عملیات اضافی بر روی مواد اولیه و تولید مواد جدید و صادرات به کشورهای همجوار و سایر کشور ها و ورود مقداری از محصول نهایی به کشور، زمینه اشتغال نیرو های متخصص و غیر متخصص و مشاغل وابسته را فراهم کرده است.



در زمینه توسعه پایدار بزرگ ترین طرح مدیریتی سواحل در منطقه به همت سازمان طی ۸ سال و با همکاری ارگان های دریایی با نگاه توسعه پایدار سواحل تحت عنوان طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM) برای ۵۸۰۰ کیلومتر از سواحل کشور تهیه شده که به تایید شورای عالی شهر سازی و معماری نیز رسیده است



مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM) برای ۵۸۰۰ کیلومتر از سواحل کشور تهیه شده که به تایید شورای عالی شهرسازی و معماری نیز رسیده و هم‌اکنون مراحل استقرار آن در استان‌های ساحلی در حال پیگیری است.

در حوزه صدور مجوز تاسیس و ساخت سازه‌های دریایی:

با عنایت به حساسیت جنبه‌های زیست محیطی و در جهت توسعه پایدار تاکید زیادی جهت رعایت ضوابط زیست محیطی در طرح‌های متقاضیان صدور مجوز تاسیس و ساخت سازه‌های دریایی از سازمان شده که علاوه بر لزوم دریافت موافقت سازمان محیط زیست در این زمینه، این طرح‌ها توسط کارشناسان ایمنی و حفاظت دریایی سازمان مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد. شایان ذکر است که دستورالعمل‌های مربوط به رعایت موارد زیست محیطی در پایگاه اینترنتی سازمان بندر و دریانوردی مرتبط با متقاضیان جهت بهره‌گیری قرار داده شده است.

در حوزه ساخت و ساز:

با عنایت به اینکه توسعه پایدار حفظ و صیانت از منابع و سرمایه‌های موجود و زمینه‌سازی به منظور ارتقا و انتقال این سرمایه‌ها به صورت مستقر و پایدار به نسل‌های بعدی است، مدیریت و برنامه‌ریزی در ساخت و ساز و نیز نگهداری مناسب و شایسته از زیرساخت‌های ایجاد شده در سواحل به عنوان یکی از مهم‌ترین سرمایه‌های طبیعی نقش بسزایی در رسیدن به توسعه پایدار ایفا خواهد کرد. لذا اقدامات این معاونت در ایجاد و استقرار سامانه‌های مدیریت جامع اطلاعات پروژه‌ها و تعمیرات پیشگیرانه (M.P) در این راستا قابل ذکر است.

ضمناً از آنجا که نقش انسان به عنوان محور توسعه پایدار همواره بر جسته و بارز بوده، لذا زمینه‌سازی جهت ارتقای توان عملکردی و بهره‌وری نیروی انسانی از بستر آموزش‌های لازم در نیل به اهداف در این بخش، اثرگذار است. در این راستا این معاونت هم‌زمان با هدف‌گذاری ارتقای سطح برنامه‌ریزی و برنامه محوری در فرایند اجرای پروژه‌ها و توسعه و تجهیز بنادر اقدام کرده و می‌توان به پروژه‌هایی نظیر طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی، طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، نخل ناخدا و موج‌شکن‌های مردمی برشمرد. با توجه به اینکه بعضی از کشورهای منطقه و به خصوص کشورهای حاشیه خلیج فارس با استفاده از فرصت‌های مناسب و با تأمین مدرن‌ترین تجهیزات تخلیه و بارگیری نسبت به توسعه بنادر خود

روسازی حدود ۳۳ هکتار از محوطه انبارهای ترمینال، خیابان‌های داخلی و محوطه در حال احداث است. در خصوص توسعه بندر مسافری سازمان بندر و دریانوردی تصمیم به اجرای پروژه احیا و طراحی ترمینال‌های مسافری جدید با توجه به ضوابط و استانداردهای طراحی و مهندسی، معماری و زیست محیطی در جهت تحقق اهداف خدماتی، اقتصادی، تفریحی و گردشگری در استان هرمزگان کرده که شرح پروژه‌های مذکور به قرار ذیل است. اسکله شهید حقانی که به عنوان نخستین اسکله احداث شده در بندر عباس مطرح است تا به امروز در امر حمل و نقل مسافرین دریایی به جزیره قشم و هرمز جایگاه ویژه‌ای را دارا بوده و بر همین اساس، با توجه به اهداف و ابعاد که برای آن در نظر گرفته شده است، در وهله اول این پروژه با هدف طراحی ترمینال مسافری جدید به منظور سامان دهی وضعیت اسکله موجود و در یک نگاه کلان تر با هدف ایجاد یک محدوده و زون گردشگری جهت تبدیل این اسکله به یک قطب گردشگری سواحل جنوبی ایران طراحی شده است. مشخصات کلی طرح: اسکله مسافری شهید حقانی در قلب توریستی-تجاری شهر بندر عباس همه ساله عهده دار آیه خدمات عزیمت سفر مسافرین به مقاصد قشم و هرمز بوده است. در این راستا فراهم کردن زیرساخت‌های مورد نیاز و نیز تدوین برنامه‌های جامع و یکپارچه در بازه‌های زمانی کوتاه، میان بلندمدت به منظور پایداری طرح توسعه اسکله مسافری شهید حقانی از ضروریات این طرح است که در مساحتی حدود ۳۸۰۰ متر مربع در دو نیم طبقه با اجرای اسکله بتنی در محوطه‌ای در حدود ۱۶۰۰۰ متر مربع در حال ساخت است. بندر چندمنظوره نخل ناخدا احداث فاز اول بندر مذکور جهت ایجاد مجموعه‌ای مناسب برای فعالیت‌های مسافری و توریستی و نیز کاهش مسیر دسترسی جزیره هرمز به بندر عباس در دستور کار قرار گرفته است. این مجموعه علاوه بر آنکه خود دارای هویت مستقلی است می‌تواند در خدمت پروژه‌های دیگری همچون دهکده ساحلی و گردشگری قرار گیرد. این بندر به عنوان بندری با کاربرد چندمنظوره (مسافری، تفریحی و تجاری) در آینده نزدیک مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت. از سوی دیگر مبانی اصلی تعیین فضاها بر اساس کاربری مسافری و تفریحی به صورتی که فضاهای مورد نیاز فعالیت‌های بندر را میسر سازد تقسیم‌بندی شده است. موج‌شکن‌های بندر کوچک چندمنظوره: نوار ساحلی جنوبی کشور از دیرباز محل زندگی و کسب و کار مردمان غیور و دلاور بوده، لذا در همین راستا سازمان بندر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور، جهت توسعه و پیشرفت مناطق ساحلی به ویژه مناطق محروم و کمتر توسعه یافته در سواحل جنوبی و برای حفظ و صیانت از سواحل کشور و ایجاد رونق کسب و کار برای مردم جنوب کشور اجرای پروژه موج‌شکن‌های بندر کوچک چندمنظوره را با اعتباری بالغ بر ۱۹۸۰ میلیارد ریال در دستور کار خود قرار داده است. احداث موج‌شکن‌های مذکور تاثیر اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و امنیتی بسیاری دارد. ضمن اینکه منجر به فراهم آمدن محیطی امن برای تردد و پهلوگیری شناورهای محلی شده که با اعتباری بالغ بر ۱۹۸۰ میلیارد ریال در حال انجام است. ذیلا اطلاعات بندر مذکور در استان‌های مختلف تقدیم می‌شود.

در بخش حمل و نقل کالاهای کانتینری اقدام کرده و با کاهش هزینه‌ها و تعرفه‌های بندری رقابت شدیدی را با بندر کشور آغاز کرده‌اند. لذا به منظور حفظ توازن در این رقابت تنگاتنگ و برجسته‌سازی جایگاه مجتمع بندری شهید رجایی در الگوی حمل و نقل منطقه، توسعه و افزایش ظرفیت کانتینری این بندر اجتناب‌ناپذیر شده و لذا در راستای اهداف تعیین شده در سند چشم‌انداز نظام مقدس جمهوری اسلامی و ارتقای جایگاه بندر شهید رجایی به عنوان بندر کانونی در منطقه اقدامات ذیل در دستور کار قرار گرفته است. از دستاوردهای حاصل از این پروژه می‌توان به: محوریت بندر کشور در صادرات و واردات و ترانزیت کالا و ترانشیپمنت، اجرای پروژه توسط سازندگان ایرانی با فناوری روز دنیا، ارتقای جایگاه مجتمع بندری شهید رجایی در حمل و نقل منطقه‌ای و فرامناطق‌های و افزایش سهم بازار حمل و نقل کانتینری در منطقه اشاره کرد. افزایش ظرفیت سالیانه تخلیه و بارگیری کانتینری کل بندر تا «۵/۷۵» میلیون TEU، احداث «۶» پست اسکله به عمق آب‌خور «۱۶» متر در پای اسکله و به طول «۲۰۲۰» متر برای شناورهای نسل ششم، محوطه‌سازی کانتینری به وسعت «۵۰» هکتار به منظور چینش «۱+۵» ردیف کانتینر اشتغال‌زایی مستقیم پروژه به میزان «۷۵۰۰» نفر و غیر مستقیم «۲۰۰۰» نفر، تأمین «۱۸» دستگاه گنتری کرین برای تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری نسل ششم از دیگر دستاوردهای مهم این پروژه بوده است. این پروژه در سال ۱۳۸۶ توسط پیمانکار اصلی ایرانی شروع و بخش‌های عمده‌ای از آن در سال ۱۳۹۱ افتتاح و به بهره‌برداری رسید. از دیگر پروژه‌ها بندر چابهار در خارج از خلیج فارس در قسمت شرقی تنگه هرمز واقع شده و نخستین بندر ایرانی از طرف دریای عمان و اقیانوس هند است. این بندر در موقعیت استراتژیک نزدیک به مسیرهای عمده کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار دارد. در این موقعیت، این بندر می‌تواند به عنوان دروازه کشورهای آسیای میانه، افغانستان و کشورهای همسایه عمل کرده و ضمن توسعه بیشتر استان سیستان و بلوچستان نقش مهمی در توسعه ترانزیت کالا از محور شرق ایفا کند. بندر چابهار در افزایش نقش ایران در ترانزیت کالا در سطح بین‌المللی، افزایش سهم مشارکت ایران در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همسایه شرقی و شمال شرق، بهبود تولید ناخالص داخلی و ارتقای نقش منطقه آزاد چابهار در توسعه ملی و منطقه‌ای نقش کلیدی دارد. در این راستا طرح توسعه بندر بهشتی چابهار با هدف افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری از ۲ میلیون تن به ۶ میلیون تن کالا (بدون احتساب ۱۲۰۰۰۰ تن فله مایع) در سال ۱۳۸۴ در دستور کار قرار گرفت. سازمان بندر و دریانوردی به عنوان دستگاه اجرایی با به کارگیری مجموعه‌ای از مشاوران شناخته شده داخلی و خارجی جهت تهیه طرح توسعه بندر با دورنمای ۳۰ ساله کلیه مطالعات لازم را در راستای توسعه بندر اقدام به احداث ۶۴۰ متر اسکله عملیاتی دارای دو پست اسکله کانتینری (شامل ترانزیشن‌ها) با آب‌خور ۱۶،۰۰ m- از CD و سه پست اسکله چندمنظوره با مجموع طول ۶۰۰ متر و با آب‌خور ۱۲،۰۰ m- از CD و اطاله موج‌شکن به طول ۱۴۷۰ متر و

موج‌شکن‌های بندر کوچک چندمنظوره

ضمنا جهت نظارت عالیه بر پروژه‌های تحت مسوولیت معاونت تجهیز و توسعه بندر نسبت به آموزش پرسنل بندر و ستاد با موضوعاتی نظیر امور قراردادها، مهندسی ارزش و برنامه‌ریزی و کنترل پروژه‌ها اقدام کرده است. امید است با تداوم و اجرای پروژه‌های مذکور شاهد رونق هر چه بیشتر اقتصاد کشور اسلامی مان باشیم.

استان	تعداد	ساخته شده	در حال ساخت
هرمزگان	۲۷	۱۵	۱۲
بوشهر	۱۱	۷	۴
سیستان و بلوچستان	۶	۲	۴
خوزستان	۵	-	۵



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 باشند. با توجه به الزامات STCW-2010 مبنی بر استقرار سیستم کیفیت ISO، این مرکز به عنوان یکی از اولین مراکز آموزشی دریایی کشور موفق به اخذ گواهی ISO-9001 از مؤسسه DNV گردید. این مرکز علاوه بر آموزش دوره های کوتاه مدت STCW-2010 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، اورهد و... به عنوان یکی از مجهزترین مراکز دریایی کشور در راستای تربیت نیروی کارآمد دریایی گام های مؤثری بردارد.



دوره های مرکز آموزش تخصصهای دریایی محمودآباد در سال ۱۳۹۲

توضیحات	نام دوره	
stcw	آموزش آگاهی امنیتی دریانوردان با وظایف تعیین شده	
stcw	دوره آموزش آگاهی امنیتی دریانوردان	
stcw	آموزش فنی ملوان فنی الکترونیک	
بودمائی	کاربرمخابرات عمومی G.R.O	۲۶
بودمائی	مالورکشی های بزرگ و لنگر اندازی	۲۷
بودمائی	مدیریت منابع پل فرماندهی B.R.M	۲۸
بودمائی	مدیریت خطرو بررسی سوانح	۲۹
بودمائی	کنترل یک (پنیوماتیک و هیدرولیک مقدمائی)	۳۰
بودمائی	کنترل دو (الکترونیوماتیک و PLC)	۳۱
بودمائی	نور کنترل (NOR CONTROL)	۳۲
بودمائی	آشنایی با تانکرهای حمل مواد شیمیایی	۳۳
بودمائی	آشنایی با کد امنیتی ملوان ISPS	۳۴
بودمائی	جوشکاری مقدمائی	۳۵
بودمائی	جوشکاری پیشرفته	۳۶
بودمائی	تراشکاری مقدمائی	۳۷
بودمائی	تراشکاری پیشرفته	۳۸
بودمائی	سامانه نرم افزاری تعمیرات و نگهداری مقدمائی AMOS WIN	۳۹
بودمائی	سامانه نرم افزاری تعمیرات و نگهداری پیشرفته AMOS WIN	۴۰
بودمائی	ایمنی سکویای دریایی	۴۱
بودمائی	آشنایی با خطرات گاز H2S	۴۲
بودمائی	ژنراتور وارسیلا W-20	۴۳
بودمائی	زبان تخصصی عرشه	۴۴
بودمائی	زبان تخصصی موتور	۴۵
بودمائی	زبان تخصصی تدارکات	۴۶
بودمائی	آشنایی با کد ISM	۴۷
بودمائی	ناپا	۴۸
بودمائی	رنگ	۴۹
بودمائی	دوره ابزار دقیق	۵۰
بودمائی	تکنسین موتور	۵۱
بودمائی	جعبه ثبت وقایع گشتی VDR	۵۲
بودمائی	دوره شبیه ساز موتورهای RT-FLEX	۵۳
بودمائی	دوره تدارکات دریایی و اتیار غاری	۵۴

توضیحات	نام دوره	
stcw	فرماندهی GT>۳۰۰۰	۱
stcw	افسرانولی GT>۳۰۰۰	۲
stcw	سرمهندس KW>۳۰۰۰	۳
stcw	مهندس دومی KW>۳۰۰۰	۴
stcw	مهندس سومی KW>۷۵۰	۵
stcw	مهندس سومی KW>۷۵۰ فوق دیپلم های مکانیک دریائی	۶
stcw	آموزش پیشرفته عملیات بار تانکرهای حمل مواد نفتی	۷
stcw	آموزش پیشرفته عملیات بار تانکرهای مواد شیمیایی	۸
stcw	آموزش پیشرفته عملیات بار تانکرهای حمل گاز مایع	۹
stcw	آموزش مقدمائی برای عملیات بار تانکرهای حمل گاز مایع	۱۰
stcw	آموزش مقدمائی برای عملیات بار تانکرهای حمل مواد شیمیایی و نفتی	۱۱
stcw	مدیریت پل فرماندهی BTM	۱۲
stcw	شبیه ساز رادار - آریا مدیریتی	۱۳
stcw	آریا عملیاتی	۱۴
stcw	رادار عملیاتی	۱۵
stcw	آموزش تانکرهای نفتکش OTTP	۱۶
stcw	کاربر سیستم نقشه های الکترونیک و اطلاعات ECDIS	۱۷
stcw	افسر امنیتی SSO	۱۸
stcw	مراقبت های پزشکی	۱۹
stcw	کمک های اولیه پزشکی	۲۰
stcw	پیشرفته اطفاء حریق	۲۱
stcw	آشنایی با تانکرهای نفتکش	۲۲
stcw	شناور بقاء و قایق های نجات	۲۳
stcw	ایمنی چهار گانه	۲۴
stcw	ملوان عمومی	۲۵
stcw	مهارت در فتنون عرشه	۲۶
stcw	ملوان عرشه بالای ۵۰۰ تن	۲۷
stcw	ملوان موتورخانه بالای ۷۵۰ KW	۲۸
stcw	دوره افسر مهندس الکترونیک ETO	۲۹



آدرس دفتر مرکزی شرکت ملی نفتکش ایران:

تهران، بزرگراه افریقا، بالاتر از خیابان ظفر، خیابان عاطفی شرقی، پلاک ۴۲ تلفن واحد آموزش: ۲۲۸۰۲۲۲۵، نمابر: ۲۲۰۱۳۴۰۵

آدرس مرکز آموزش تخصصهای دریایی محمود آباد

مازندران، محمود آباد، انتهای بلوار شهدای نفتکش

تلفن: ۷۷۴۵۸۱۹-۷۷۴۳۶۷۲-۷۷۴۴۰۹۶۰-۱۲۳، نمابر: ۷۷۴۳۶۷۱-۱۲۳



روزاول؛ دریانوردی، آموزش و
پژوهش و اشتغال



طرح ملی پایش و پیش بین دریا کشور پیوند دانش، ایمنی و دریا

♦ دکتر احمد رضا مانی - پژوهشکده علوم و فناوری دانشگاه اصفهان

پژوهشکده علوم و فناوری زیر دریای دانشگاه صنعتی اصفهان، یکی از مهم ترین پژوهشکده های فعال کشور در حوزه مهندسی دریاهای می رود. در این پژوهشکده انجام تحقیقات کاربردی در حوزه مهندسی دریاهای توسعه فعالیت های نوین و بین رشته ای دریایی، انجام طرح های کلان ملی فن آوری در حوزه دریاهای گسترش آزمایشگاه های تخصصی دریایی در سطح ملی و همچنین تجاری سازی دستاوردهای پژوهشی اخذ شده از جمله مهم ترین اهداف و توس برنامه ریزی های انجام شده در سال های اخیر است. انجام هر کدام از فعالیت های برنامه ریزی شده فوق می تواند جایگاه مناسبی را در بین مخاطبین خود چه از نظر دیدگاه های تخصصی و چه از لحاظ دیدگاه عمومی و مردمی ایجاد کند؛ به عبارت دیگر، تحقق هر یک از اهداف فوق می تواند در توسعه پایدار علمی، فنی و اقتصادی صنعت دریایی و دریانوردی موثر واقع شود. این موضوع به ویژه در شرایط فعلی کشور، به دلیل تحریم های فراوانی که به خصوص حوزه دریایی با آن روبرو است، از اهمیت بالاتری برخوردار خواهد بود.

به عنوان یک نمونه عملی می توان به یکی از پروژه های کلان ملی فن آوری که در این پژوهشکده با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و معاونت علمی و فنی ریاست جمهوری در جریان است، اشاره کرد. عنوان این طرح کلان، طرح ملی پایش و پیش بینی دریایی کشور است که مجری آن پژوهشکده علوم و فناوری زیر دریای دانشگاه صنعتی اصفهان بوده و ناظر عالی طرح نیز اداره کل سواحل و بنادر است. در این طرح در نظر است ۱۱ نقطه از دریاهای کشور با سیستم های اندازه گیری مشخصه های دریایی ساخت داخل تجهیز شوند و در قالب یک شبکه به هم پیوسته اطلاعات کاملی از شرایط آب و هوا و محیط زیست دریایی را در اختیار کاربران تخصصی و عمومی قرار دهند. اطلاعات فوق می تواند به خوبی در زمینه هایی نظیر ساخت سازه های ساحلی و فراساحلی، دریانوردی ایمن، پیشگیری از سوانح، تحقیقات علمی در حوزه های مختلف علوم جوی و اقیانوسی، پیش بینی های دریایی و... مورد استفاده قرار گیرد. بدیهی است که چنین طرحی می تواند پیوند بسیار مناسبی بین یک حوزه تخصصی کاربردی که در این پژوهشکده در حال انجام است را با بسیاری از مخاطبین تخصصی و عمومی برقرار کند. این مخاطبین می توانند حوزه های حمل و نقل دریایی، انرژی، صیادی، دفاعی و تولیدی را شامل شوند. اگر چه در اینجای فایده نمونه ای از پروژه های پژوهشکده اشاره شد، یقیناً رویکرد محصول محور و تجاری سازی هر کدام از دستاوردهای فناورانه مراکز تحقیقاتی فعال می تواند آثار بسیار مثبت خود را در پیوند حوزه های تخصصی تحقیقات کاربردی دریایی، با سازمان های دریایی دولتی و خصوصی به جا بگذارد.



دریا، فرصت گرانبها که سالیان سال در غفلت مانده است

♦ در یادار دوم پیمان جعفری طهرانی
فرمانده دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)

امروزه دریا در رشد و زندگی اقتصادی ملت ها اهمیتی حیاتی داشته و هیچ کشور ساحلی نیست که منافعی در دریا نداشته باشد. مردمی که از دریا دورند، فاقد یکی از مهم ترین مبادی ارتباطی به دنیای خارج خود هستند. اقتصاد اینگونه ملت ها به سختی، آهستگی و کندی پیش می رود.

منافع کشور های صاحب دریا ارتباط مستقیم با خواسته ها، نیاز ها، توانایی ها، فرهنگ، اصول و اندیشه های دفاعی آنها دارد. به طوری که هر کشوری که توانسته نیاز ها و خواسته های خود را با منابع موجود در دریا منطبق سازد به پیشرفت های شگرفی دست یافته است و هر کشوری که عکس آن عمل کرده و نتوانسته از منابع و مزایای موجود در دریا به نحو ممکن بهره برداری کند، امروزه از عقب ماندگی های چشمگیری رنج می برد که مستندات تاریخی گواه این موضوع هستند.

فرماندهی معظم کل قوا در مورخه ۱۳۷۶/۹/۹ با تشخیص این ضرورت می فرمایند: «البته شماها خوب می دانید که در کشور ما در طول سالیان دراز، به مسأله دریانوردی بسیار بی احترامی و بی اهمیتی شده است؛ یعنی ما آن مردمی هستیم که وقتی در یک طرف مرز مان به آب رسیدیم متوقف شدیم! برخلاف ملت هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود؛ یعنی وقتی که آب و خاک برای ملتی تفاوت نکند، ۵ قرن، ۶ قرن، ۷ قرن از ملت های دیگر جلوتر خواهد افتاد، یعنی به دریا که رسید، پایش را به دریای می گذارد و حرکت می کند!»

با این نگاه می توان دریافت که در کشور ما دریا فرصتی است گرانبها که سالیان سال در غفلت مانده است، بنابراین باید با عزم و اراده ای مضاعف و با تمام قوا در راه بهره مندی از این نعمت لایزال الهی همت گماشت.

برخی از فعالیت هایی که می توانند در راستای تحکیم بین دریا و مردم مفید واقع شوند به شرح ذیل هستند:

- ♦ برگزاری دوره ها و کارگاه های آموزشی کوتاه مدت در سطوح ملی، منطقه ای در زمینه های مختلف دریایی
- ♦ برگزاری نمایشگاه های ملی و منطقه ای در زمینه های مرتبط
- ♦ برگزاری همایش های علمی در سطح ملی و منطقه ای در زمینه های مرتبط
- ♦ ایجاد ارتباط و همکاری سازنده با سازمان ها و دانشگاه های دریایی سطح کشور
- ♦ ساخت مستندهای دریایی با در نظر گرفتن کلیه ابعاد فعالیت ها به گونه ای که بتواند کلیه سلايق مردمی را به خود جلب کند.
- ♦ ساخت فیلم های دریایی که بتواند فرهنگ دریا و دریانوردی را در بین مردم ترویج دهد.

♦ انتشار نشریه ها و روزنامه هایی با موضوع دریا

این دانشگاه در راستای تحقق چشم انداز نیروی دریایی و در رأس آن اجرای فرامین فرماندهی معظم کل قوا (مدظله العالی) مبنی بر ترویج فرهنگ دریایی در بین مردم، ضمن آموزش و تربیت نیروی متخصص در دوره های کوتاه مدت و مقطع کارشناسی در تخصص های ناوبری، تغذیه دریایی، مهندسی برق و الکترونیک، مهندسی مکانیک و مدیریت کمیسر دریایی، نخستین دوره تربیت کارشناسی ارشد در رشته های مهندسی معماری کشتی و مهندسی الکترونیک را از سال تحصیلی جدید اجرا می کند. همچنین در راستای تولید دانش و شناسایی خبرگان اقدام به برگزاری نخستین همایش فناوری های دریایی در شهریور ماه سال جاری کرده است.

همچنین رهیافت های حاصل از پیوند مردم با دریا، چه ظرفیت ها و قابلیت های ذیل را می تواند به ارمغان بیاورد:

- ♦ معرفی دریا و فرهنگ دریایی به عامه مردم
- ♦ شناسایی نخبگان جامعه که علاقه مند به پژوهش در دریا هستند.
- ♦ افزایش کمی و کیفی متخصصان دریایی در سطح کشور
- ♦ شناساندن فرصت ها و منابع دریایی به جامعه
- ♦ معرفی مناطق سودده به سرمایه گذاران داخلی و خارجی
- ♦ افزایش ضریب امنیت مرز های دریایی به جهت حضور فعال قشر های مختلف در سواحل دریایی
- ♦ جذب توریست و افزایش درآمدهای ناخالص کشور

توسعه دریایه در گروتوسعه فرهنگ و اقتصادی در دریاست



♦ دکتر حسین جلالی - مدیر عامل شرکت مهندسين مشاور آب نير و

این مهندس مشاور در گذشته نه چندان دور دارای رتبه‌بندی بندرسازی از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور بوده و در آن زمینه فعالیت می‌کرده که تکمیل زیرساخت‌های کارخانه بزرگ کشتی‌سازی خلیج فارس شامل: پارکینگ کشتی، تیر سر سه‌آب‌اندازی، سازه‌های سنگین فراساحلی، اصلاح طراحی سالن بزرگ ساخت و مونتاژ کشتی‌ها به دهانه ۸۰ متر و جرقه‌بیل ۲۴۰×۲ تن و ارتفاع ۳۲ متر و تبدیل سازه کارخانه‌ای معمولی آن به سیستم سازه‌های فضای کار و غیره، با ابداعات لازم مهندسی و طراحی حوض خشک کشتی‌های ۳۴۰ هزار تنی آن در زمره آنهاست. ضمناً سایر کارهای مرتبط با موج‌شکن‌ها و بنادر نیز انجام وظیفه کرده است، بنابراین براساس تجربیات حاصله خدمات رسانی برای کارهای دریایی و تأمین نیازهای مردمی در این زمینه را لازمه پیشرفت و توسعه می‌داند.

در این راستا پیشرفت با توسعه بدون توسعه فرهنگ و اقتصاد نمی‌تواند مفهومی منطقی داشته باشد و از طرف دیگر نمی‌توان آنها را به‌طور انتزاعی مدنظر قرار داد.

بدین ترتیب هر نوع توسعه و پیشرفت مستلزم توسعه فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و فنی است تا نیازهای کشور و مردم در سطح مناسب تأمین شود. امیدوارم با توجه به رویه دولت اعتدال و امید ضمن پیشبرد توسعه در امور فرهنگی، سیاسی و اقتصادی نیازهای مهندسی کشور در تمامی سطوح خود، از علوم و فنون دریایی گرفته تا مطالعه و احداث راه‌ها، راه‌آهن، کارخانجات، سدها و نیروگاه‌ها، شبکه‌های آبیاری و زهکشی، بیمارستان‌ها و غیره که بسیار وسیع هستند پیگیری و به‌مورد اجرا درآید. مسلماً پیوند بین دریا و مردم بخش کوچکی از توسعه به معنای عام را دربر دارد. پیشرفت علوم مهندسی دریایی شامل سازه‌های مختلف دریایی (فراساحلی، ساحلی، سکوهای استخراج نفت و گاز و غیره)، ساخت بندار و کشتی‌سازی دارای دامنه‌های بسیار گسترده است که برای رسیدن به آستانه مناسب و قابل قبول خودکفایی، کارهای بسیار زیادی بایستی انجام شود، لذا راه رسیدن به این هدف کاملاً طولانی است. کشتی‌سازی و اجرای سازه‌های دریایی به نیروی انسانی فراوانی (به‌ویژه مهندسين و کارشناسان عالی‌رتبه) نیاز دارد و در راستای تحقق این نیازها ضمن تأمین اشتغال بسیار قابل توجه، تجربه‌اندوزی و بالا بردن سطوح مختلف علمی را در این زمینه در پیامد خود خواهد داشت. امید است مسوولان رده‌بالای کشور عظمت و بزرگی این کار سنگین را لمس کنند و جهت اعتلای آن با به‌کارگیری کارشناسان کاملاً ورزیده و ماهر مشورت و برنامه‌ریزی کرده و نقشه راه رسیدن به مقامی مناسب در منطقه را به‌خوبی ترسیم و در راه رسیدن و تحقق آن اهتمام ورزند.

دسترسی مردم به مواهب بیکران دریاها با توسعه سواحل و بنادر کوچک چندمنظوره



♦ علی پاک‌نژاد - مدیر عامل طرح نوآندیشان

واژه دریا و ساحل در اذهان ملت ما تفریح و گشت و گذار را تداعی می‌کند، در حالی که در سایر فرهنگ‌ها و اقوام بسته به نوع ارتباطی که با دریا دارند واژه ساحل و دریایی تواند تداعی‌کننده زندگی، تلاش، معیشت، تجارت، کشتیرانی و صدا البته تفریح و فراغت هم باشد. اینکه در کشور ما با اصطلاح فرهنگ تری رایج تراست تا فرهنگ بحری، به علت کم‌رنگ بودن انعکاس نقش دریا در زندگی و معیشت مردم کشورمان است که تا حدی در روحیه محافظه‌کاری مردم ماریشه دارد. ملت‌های ماجراجو بیشتر با دریا قرین بوده و دل به دریا زده‌اند!

یکی از راه‌های وثیق برای ایجاد پیوند بین مردم و دریا توسعه زیرساخت‌های دریایی، بنادر کوچک چندمنظوره و اصطلاحاً موج‌شکن‌های مردمی است. در حوزه فعالیت بنده و شرکت طرح نوآندیشان این امر با اجرای طرح موج‌شکن‌های مردمی چندمنظوره به واقع تحقق یافته است. با احداث بیش از ۸۰ موج‌شکن مردمی در سواحل خلیج فارس و دریای عمان و هم‌ین‌طور توسعه بنادر شهیدریایی و چابهار در جنوب و آستارا و انزلی در شمال کشور امکان توسعه فعالیت‌های بازرگانی، ماهیگیری و ارتباط بیشتر مردم با دریا فراهم می‌آید.

چنین پیوندی قطعاً توسعه اقتصادی و فرهنگی و اجتماعی مردم ساحل‌نشین و سپس احاد جامعه را در پی خواهد داشت. چرا که با ایجاد این ارتباط گسترده، دسترسی مردم به مواهب بیکران دریاها بیشتر شده و امکان بهره‌برداری از قابلیت‌های اقتصاد دریا اعم از تجارت، شیلات، گردشگری و سلامت فزونی یافته و با ایجاد ظرفیت‌های اشتغال جدید تولید ناخالص ملی افزایش خواهد یافت.

به عنوان مثال بهر هیافت حاصل از توسعه مناطق آزاد تجاری در سواحل جنوب و شمال کشور اشاره می‌کنم که بر داشتن محدودیت‌های ارتباطی بین مردم و دریا چگونه به توسعه این مناطق و اقبال عمومی به سمت دریا و توسعه فرهنگ دریایی در کشور منجر شده 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 میرزای شیرازی،

پایین تر از خیابان مطهری،

پلاک ۱۵۷، طبقه سوم

تلفکس: ۸۸۱۴۰۸۹۶ - ۹

info@iranlogistics.com

www.iranlogistics.com



**رعایت امان های فرهنگ، تاریخ و هویت؛
ضرورت طراحی و مهندسی در سواحل و بندار**

◇ محمد مهدی محمودی، مدیر عامل شرکت مهندسی مشاور هرم پی

شکل گیری بزرگ ترین تمدن های جهان در حاشیه رودخانه ها یا سواحل دریاها و همچنین تبلور قوی ترین اقتصادهای جهان در ارتباط مستقیم با آب در انواع صیادی، حمل و نقلی و... نشان دهنده این واقعیت است که هسته اولیه شکل گیری زندگی انسان در ارتباط مستقیم با آب هاست. کشور پهناور ایران هم با برخورداری از حدود ۵۹۰۰ کیلومتر مرز آبی با کشورهای همسایه از موهبت الهی ویژه ای برخوردار است، چراکه سواحل پیشانی ارتباطات برون مرزی کشورها محسوب می شوند. فرهنگ دریایی و پیوند میان مردم و دریا در چنین سرزمین هایی از دیرباز ایجاد شده است و مردم دریا را جزئی از ذات خود می پندارند و علقه و پیوند آنها با دریا ریشه در اعماق وجودشان دارد. ساحل نشینان دریا را مظهر پاک، رزق و روزی، نشانه وحدانیت و الوهیت خداوند و هویت آیینی و مذهبی خود می دانند. دریا را اراده بر حق عالم طبیعت دانسته و به روح آن حرمت می گذارند. حال آنکه طراحی مهندسی فارغ از شناخت فرهنگ دریایی و پیوند عمیق انسان با دریا مسبب شکل گیری طرح های کلیشه ای و متضاد با طبیعت دریا می شود که ارتباط میان انسان و دریا را به اضمحلال می کشاند. تعامل بومیان سواحل شمال و جنوب کشور با آب و ساحل، روش پایداری برای ادامه معیشت هر دو رکن این زندگی همزیستی است. تعمق در شیوه های همزیستی ساحل نشینان با دریا و نیز حفظ پیوند روحی، عاطفی با آن آموزه هایی برای مهندسی، مسوولان و طراحان خواهد داشت که به شیوه های طراحی پایدار به این همزیستی ادامه دهند و موجبات تداوم این تعامل را فراهم آورند، زیرا همواره طبیعت و قوانین حاکم بر آن بهترین منبع الهام برای بشر متمدن بوده است. مجموعه مهندسی مشاور هرم پی گام های کوچکی در این زمینه برداشته است؛ از جمله می توان به پروژه تعامل ۱۲ بندر و شهر همجوارش پرداخت که حیات و ممت هر دوی این عناصر قائم به ذات دیگری است. در این پروژه به بررسی آسیب شناسانه وضع موجود بندار و شهر های همجوارش پرداخته شده، سپس به تدوین استراتژی های هم پیوندی ساختار شهر و بندر و راهکار های تعامل هر چه بیشتر آنها اقدام شده و دستاوردهای مورد انتظار و ظرفیت های حاصل از این تعامل پیش چشم مسوولان ترسیم شده است و به منظور تحقق بخشی به این راهکارها، نسبت به تعریف اقدامات اجرایی متعدد در بازه های زمانی کوتاه، میان و بلندمدت، ضمن معرفی دستگاه های اجرایی و ارگان های ذی نفع و ذی عقود اقدام شده است. تلاش دیگری که در زمینه استحکام بخشی به پیوند مردم با دریا و توسعه فرهنگ دریایی در این مجموعه صورت پذیرفته، سامان دهی نوار ۲۲ کیلومتری ساحل بندر عباس است که با رویکرد مدیریت یکپارچه مطالعه و طراحی شده و فاز های اجرایی در سه بازه کوتاه، میان و بلندمدت تعریف شده که تاکنون از بلوار خلیج فارس تا اسکله شهید حقانی به اجرا و بهره برداری رسیده است. این طرح در ارتقای سطح معیشت مردم و رونق اقتصادی شهر و حل معضل ترافیک و آرایه سیلوئت شهری خوانا و زیبا و پایداری شهر بسیار موثر بوده است.

امید است با حمایت مردم و مسوولان از اجرای چنین طرح هایی که مسبب رونق بخشی به کیفیت اقتصاد زندگی می شود و موجبات پایداری و پیشرفت مدبرانه شهرهای ساحلی را فراهم آورده و از رشد بی رویه و خودروی شهرها ممانعت به عمل می آورد، استقبال شود.



آموزش و پژوهش، زمینه ساز ترویج و گسترش فرهنگ دریایی



♦ دکتر مسعود صدری نسب - دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر



علاقه مندی به رشته های مرتبط با دریاز ۶۸۳ نفر در سال ۸۶ به ۱۵۷۲ نفر در سال ۹۱ - توسعه فضاهای آموزشی، پژوهشی، رشد و کار آفرینی دانشگاه به نحوی که در حال حاضر دارای ۴ دانشکده علوم دریایی و اقیانوسی، منابع طبیعی دریای، مهندسی دریای و اقتصاد و مدیریت دریای، یک پژوهشکده علوم دریایی و یک مرکز رشد و کار آفرینی است.

- انجام طرح های تحقیقاتی مرتبط با مسایل علوم و فنون دریایی کشور در سطوح ملی و بین المللی

- تعامل و همکاری با سازمان ها و نهادهای دریایی و مشارکت در انجمن ها و کار گروه های مرتبط با علوم دریایی جهت برنامه ریزی، سیاست گذاری و تدوین سازو کار های اجرایی در زمینه علوم دریایی و اقیانوسی در سطوح ملی و بین المللی

- برگزاری همایش ها، سمینار ها، کارگاه های آموزشی و تخصصی در سطح منطقه ای و ملی با هدف توسعه و ترویج فرهنگ علوم دریایی در سطح شهرستان، منطقه و کشور

- انتشار ۸ مجله علمی - تخصصی حوزه علوم دریایی با هدف انتشار آخرین یافته ها و دستاوردهای علمی اساتید و پژوهشگران جهت آشنایی و بهره مندی محققان، دست اندر کاران و علاقه مندان علوم دریایی در داخل و خارج از کشور.

با توجه به ظرفیت های یاد شده توسعه برنامه های آموزشی و پژوهشی و تلاش های اساتید و پژوهشگران این دانشگاه مثمر ثمر بوده و شاهد نتایج خوبی از جمله موارد ذیل بوده ایم:

- اشتغال فارغ التحصیلان در مشاغل آموزشی، پژوهشی، مدیریتی و فنی و مهندسی در سازمان ها و ارگان های دریایی اعم از دولتی و غیر دولتی

- افزایش مهارت توانایی و انگیزه اشتغال فارغ التحصیلان در مشاغل غیر دولتی و ایجاد کار آفرینی در حوزه های مختلف علوم دریایی من جمله آبریز پروری، تور بسم دریایی و...

- تقویت بنیه پژوهشگری و تحقیقاتی فارغ التحصیلان و هدایت آنها به سوی دستیابی به فن آوری های نو و کارآمد در حوزه علوم دریایی از طریق مراکز رشد و فن آوری

- اداره سازمان ها و ارگان های دریایی با بهره گیری از دانش، مهارت و توانایی های علمی - پژوهشی فارغ التحصیلان رشته های مختلف علوم دریایی

بدین ترتیب باز خور هر یک از فرآیندهای آموزش، پژوهش و اشتغال در زمینه علوم دریایی موجب ترویج و گسترش فرهنگ علوم دریایی و منجر به حفاظت و استفاده بهینه و پایدار از منابع دریایی و در نهایت تداوم پیوند عمیق دریاساحل نشینان و تمامی مردمان این سرزمین پهناور خواهد شد.

اسناد و شواهد تاریخی حاکی از آن است که پیوند ساحل نشینان ایرانی با دریا عمیق و ناگسستگی بوده و از حدود ۲۶۰۰ سال پیش از میلاد تاکنون این مردمان با علوم و فنون مرتبط با دریایی داشته اند. ساخت کشتی و شناور، ساخت اسکله ها، موج شکن ها، صنایع دستی دریایی، صید و آبریز پروری، غواصی، دریانوردی و... از دیرباز جزو مشاغل و مهارت های این مردمان بوده و در طول تاریخ ضمن امرار معاش و تامین نیاز های خود این علوم و مهارت ها را توسعه و به سایر اقوام نیز آموزش داده اند. در شرایط کنونی که جمهوری اسلامی ایران با حدود ۲۷۰۰ کیلومتر خط ساحلی، موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکولوژیکی، وجود پتانسیل های بالقوه و دسترسی به دریاهای آزاد، به عنوان یکی از کشورهای ساحلی بزرگ و تاثیر گذار در منطقه و جهان به شمار می رود، بایستی علاوه بر ساحل نشینان، نسبت به گسترش و تعمیق پیوند عموم مردم این سرزمین با دریا به عنوان سرمایه و میراث ملی و تاکید بر حفاظت و توسعه پایدار آن اقدام کرد. استفاده از منابع دریایی در چارچوب توسعه پایدار نیازمند شناسایی منابع ظرفیت ها و قابلیت های موجود و تبدیل توان بالقوه دریای به توان بالفعل است که این امر گام به گام و از طریق آموزش، پژوهش و در نهایت اشتغال امکان پذیر است. در سال های اخیر اقدامات مناسبی برای گسترش آموزش و پژوهش و ایجاد بستر های مناسب اشتغال در عرصه دریایی کشور در راستای سند چشم انداز ۲۰ ساله صورت پذیرفته است.

دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر به عنوان یک دانشگاه تخصصی علوم و فنون دریایی و اقیانوسی کشور، یکی از مجریان سیاست ها و برنامه های توسعه در حوزه علوم دریایی و اقیانوسی است که در راستای نیل به اهداف سند چشم انداز ۱۴۰۴ با بهره گیری از اساتید و پژوهشگران مجرب، آزمایشگاه ها و کارگاه های تخصصی پیشرفته تلاش های فراوانی در جهت گسترش فرهنگ علوم دریایی و آشنایی عموم به ویژه جوانان با ظرفیت ها و قابلیت های دریایی کشور و استفاده بهینه و پایدار منابع دریایی در چارچوب برنامه های آموزشی و پژوهشی خود کرده است که به طور خلاصه می توان به موارد ذیل پرداخت:

- افزایش رشته های علوم و فنون دریایی از ۸ رشته گرایش در سال ۸۶ به ۳۱ رشته گرایش و در سه مقطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکترا در سال ۹۱

- افزایش ظرفیت پذیرش دانشجویان متقاضی و



صیانت از منافع ملی از طریق بوم سازای علوم و فن آوری های زیر دریا

♦ دکتر محمد رضا عرب یار محمدی - ریاست مجتمع دانشگاهی علوم و فناوری های زیر دریایی دانشگاه صنعتی مالک اشتر

با توجه به اهمیت آب های آزاد و بین المللی در جهان و موقعیت جغرافیایی و سیاسی خاص کشور که از شمال به دریای خزر و از جنوب به دریای عمان و خلیج فارس می رسد ضرورت دریا محور شدن راهبردهای کشور و لزوم توجه به علوم و فناوری های زیر دریا در کشور بدیهی می سازد.

مجتمع دانشگاهی علوم و فناوری های زیر دریا در دو حوزه آموزش و پژوهش خدمتگزار مردم است. اساتید باتجربه و مجرب این مجتمع تحت عنوان دانشکده علوم و مهندسی دریایی به تربیت نیروی متخصص و خلاق اقدام کرده و در راستای فعالیت های پژوهشی خود نیز از دانشجویان و محققان تربیت شده در این زمینه بهره مند می شود.

این مجتمع با خلق، سازمان دهی و بومی سازی فن آوری های گوناگونی و نوظهور در حوزه زیر سطح علاوه بر تجهیز سامانه های دریایی کشور در جهت صیانت از منافع ملی در حوزه های غیر دفاعی نیز به طراحی محصولات منحصر به فرد اقدام کرده است که از آن جمله می توان به محصولات با کاربردهای توریستی (همانند طراحی و ساخت اتوبوس و رستوران زیر آبی)، کاربردهای اکتشافی (همانند طراحی انواع کاوشگرهای سطحی و زیر سطحی)، کاربردهای پزشکی (همانند طراحی اتاق های فشار پزشکی)، کاربردهای ایمنی در حوادث دریایی (همانند طراحی زیر دریایی های نجات) و برگزاری مسابقات و همایش های مرتبط با سامانه های هوشمند دریایی سعی در انتقال فن آوری های شناسایی شده به دیگر صنایع کشور و انتشار کاربردهای بین رشته ای این فناوری ها بار هیافت تربیت نیروی انسانی متخصص دارد که همه اینها با هدف کاهش فاصله تکنولوژی در تولیدات داخلی با تکنولوژی های استفاده شده در دنیا صورت می گیرد. در این راستا رهیافت های گوناگونی در جهت بالا بردن کیفیت در تولید محصولات دریایی و پرداختن به مسایل اشتغال حاصل خواهد شد که در راستای خط مشی های کیفی این مجتمع است.



ظرفیت های دریایی؛ درانتظار تغییر رویکرد به حرفه دریانوردی

♦ حسن قربان - مدیر عامل موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
موضوع ایجاد پیوند بین مردم و حرفه دریانوردی از دو منظر قابل بررسی است:

نکته نخست، حفظ ارتباط و تشویق به ادامه ارتباط با این صنعت جهت آن دسته از هموطنانی که به دلایل مختلف از جمله زندگی در مناطق ساحلی شمال و جنوب کشور با صنعت دریانوردی پیوند دارند و دوم، ایجاد پیوند با سایر هموطنانی که هنوز پیام دریا در یابی ان نشنیده و با آن بیگانه اند. متأسفانه در هر دو بخش کاستی های فراوانی به چشم می خورد که برای رفع آنها فعالیت های جدی، مستمر و کارشناسانه بایستی صورت پذیرد. عدم وجود جامع برای برنامه نیروی انسانی دریانوردی کشور و به تبع آن عدم سرمایه گذاری مناسب جهت این امر، نه تنها باعث معطل ماندن سرمایه های بالقوه شده، بلکه نیروهای موجود در دریانوردی را نیز با دلسردی، بی انگیزگی و نهایتاً ترک شغل و حرفه دریانوردی مواجه ساخته است و این یعنی قطع پیوند با دریا!

چطور می شود که در کشور مابرای ساخت مسکن، راه اندازی بنگاه های اقتصادی زود بازده، ساخت شناور در داخل کشور جهت ارتقای صنعت کشتی سازی و بازسازی بنادر و تجهیزات آنها حتی تشویق جوانان برای ازدواج سرمایه گذاری می شود، لیکن تربیت نیروی متخصص دریانوردی از این امر مستثنی می ماند؟ چطور است که ساخت و ساز و ابتیاع تجهیزات و ماشین آلات اولویت داشته لیکن تربیت انسان های متخصص و متعهدی که بتوانند از آن ابزار ها و ماشین آلات در راستای اعتلای وطن استفاده کنند، تقریباً به فراموشی سپرده می شود؟ آنچه که در این قسمت به شدت به آن محتاجیم، تغییر در رویکرد خویش نسبت به حرفه دریانوردی است. اگر به حرفه دریانوردی به عنوان یک نیاز جدی نگریسته شود و برنامه مدونی جهت ارتقای کمی و کیفی آن تهیه شده و منابع مالی آن به خوبی تبیین شود، به راستی هم ماندگاری دریانوردان موجود را تضمین نموده ایم و هم شاهد ورود خیل عظیم جوانان جویای کار به این صنعت خواهیم بود. در این راستا آنچه که در سنوات گذشته به آن بسنده شده است برنامه های جستجو و گریخته رادیو تلویزیونی و مطبوعاتی است که اگر چه در جایگاه خود مطلوب است، لیکن اگر به تنهایی کافی نباشد، امروز نگارنده این مقاله در نوشتاری دیگر قلم فرسایی می کرد. آنچه ما در این مرز و بوم کم نداریم، قوه و استعداد است. این واژه به صورت عام به کار برده می شود، چرا که گویی خداوند متعال هم از نظر قوای طبیعی، محل جغرافیایی، ذخایر عظیم کانی، نفت و گاز، فلزات گرانبها، مس و... و هم از نظر استعداد های انسانی به این مملکت عنایت ویژه داشته است. آنچه که در مقام بندگی خدا بر ما فرض شده، شکر این همه نعمت از طریق استفاده صحیح از آنها و به کار گیری مطلوب آنها در راستای اعتلای میهن اسلامی است. صنعت دریایی حداقل ۱۰۰ صنعت وابسته به خود به طور مستقیم و هزاران صنعت وابسته به طور غیر مستقیم دارد. ایجاد ارتباط منطقی بین مردم و دریانه تنها اعتلای صنایع دریایی بلکه ارتقای سایر صنایع وابسته را به همراه خواهد داشت. ظرفیت های عظیم کشتیرانی، بنادر و زیر ساخت ها، صنایع ساخت و تعمیر شناور، بیمه های دریایی، بازرسی فنی و سازمان های رده بندی، فراساحل، صنایع نفت و گاز در خلیج فارس و دریای خزر، خدمات نمایندگی کشتیرانی، بازرگانی دریایی و... می توانند بازار کار مناسبی برای چندین میلیون جوان تحصیل کرده جویای کار این مرز و بوم باشند. امروز صدور خدمات فنی مهندسی یکی از راه های پر درآمد کشور هاست. دنیا با مشکل کمبود نیروی انسانی متخصص دریایی مواجه است و سهم کشور ما از این بازار کار بین المللی نزدیک به صفر است. موانع بسیاری بر سر راه این آرزوی همیشگی ما وجود دارد که مهم ترین آنها عدم برنامه است. شاید در حال حاضر بازار کار دریایی و فراساحلی منطقه خلیج فارس به دست نیروهای هندی، پاکستانی، فیلیپینی و بنگلادشی است. لیکن به علت اینکه ما دارای برنامه مدون و هدف گذاری شده منطقی برای ورود به بازار های داخلی و خارجی نداشته ایم، این ظرفیت های بالقوه ما هیچگاه بالفعل نشده اند.



موسیقے بوشہرو غنائی آیینے آن



◇ حمیدودادی - پڑوہشگر مطالعات اجتماعی - فرهنگی



در زندگی عمومی، موسیقی دارای قابلیت‌هایی است که هدایت‌کننده، نظم‌دهنده و تأمین‌کننده جاهای خالی زندگی، به عبارتی، موسیقی بخش مستقلی از «منظره موسیما صوتی» جریان زندگی ماست. مفهوم اولیه آن چنین است که اگر مادر زندگی روزمره در تحرک فضایی در موقعیت‌ها مثل حرکت در شهر، استراحت، مکان‌ها مثل سالن‌های انتظار فرودگاه‌ها، فروشگاه‌ها و مراکز خرید، رستوران‌ها و ... ناظر و شاهد «سِما»ی روزانه و شبانه موقعیت‌ها و مکان‌ها هستیم، موسیقی بیان‌کننده و تبیین‌گر «سِما»ی صوتی روزمره ما، در موقعیت‌ها و مکان‌هاست.

مفهوم ثانویه آن عبارت از این پیام تربیتی-پرورش‌ی است که موسیقی بر کنترل و مدیریت بدن و چگونگی رفتار با خویش و خویش‌تار تباط مستقیم دارد. امر «گذر زمان» و «تربیت عواطف و احساسات» جز با آواهای آهنگین و ریتمیک و «موسیقی» از هیچ پدیده بشری دیگری، آن‌سان که از موسیقی تأثیر می‌پذیرد، تأثیر پذیر نیست. به عنوان مثال، «گذر زمان» را می‌توان با مشاهده یک فیلم سینما یا سینمای خانوادگی پر کرد، اما نمی‌توان در کنار گذر زمان از عواطف و احساسات نیز مراقبت به عمل آورد. امر «گذر زمان» و

«تربیت احساسات و عواطف» فقط از موسیقی ساخته است.

مفهوم سوم متبادر از ارزش موسیقایی در این است که در فهم احساسی موسیقی در زندگی روزمره، از مرز آهنگ‌سازی و خلاقیت‌های موسیقیدانی می‌توان گذشت، یعنی اینکه می‌توان به جهان موسیقی پا گذاشت بدون آنکه مشارکت در تولید آن داشته باشیم، بلکه جدای از دخالت فعالانه در فرایند تولید موسیقی، می‌توان از طریق صورت صوتی، کنش و کارکرد مصرف موسیقی در امر موسیقی مشارکت جست از این جهت است که می‌توان گفت موسیقی‌های اقوام اقلیم‌ها و فولکلور، چون بر پایه طبع‌های انسانی بنا شده‌اند، لاجرم هر بشری می‌تواند «پاتوق»ی در جهان ادبی و هنری موسیقی داشته باشد.

مفهوم چهارم بر خاسته از ابعاد این ادبیات و فضای هنری موسیقی و قابلیت آن، «فراخاست» سنی و جنسی است که مطالبه و جاذبه آن هرگز به سن و جنس افراد محدود نمی‌شود. به واقع، می‌توان به عنوان مثال به فلان سبک موسیقی علاقه نداشت، اما به هر حال، می‌توان وفق طبع خود سبکی مطلوب را یافت. همیشه به طنز این را گفته‌ام که تار نشد، دوتار، دو تار نشد سه تار، سه تار نشد گیتار، گیتار نشد، تار یاس!



**موسیقی بوشهر،
موسیقی زندگی
است و در ماهیت
خود تجلای روح
تاریخی اقوام مهاجر
و بومی متصل به
تاریخی است که تا
نزدیک به دو هزار
سال دارای قدمت
مکانی - زیستی
هستند**



یاد هنرمند و استاد ارجمند حسین تهرانی نوازنده ضرب و تنبک گرامی که بانوایش تنبک، مخاطبان حاضر در سالنی بزرگ راه سوار بر «قطار» کرد و با حرکت از ایستگاه راه آهن و عبور دادن از دشت و مزرعه و تونل و کوه و پل، آنان را به ایستگاه دیگری رساند! به خاطر دارم که در آن اجرا، تا نزدیک به ۵ دقیقه حاضران، او را به لحاظ این هنرنمایی تشویق کردند و خواهان اجرای دوباره آن شدند.

از دهه ۱۹۶۰ میلادی به این سو، با پیدایش زمینه‌ها و وسایل برای استقرار اسباب شنیداری موسیقی در خانه‌ها، این امکان فراهم شد تا همه افراد بتوانند بنا به طبع و میل شخصی، قطعات موسیقی دلخواه خود را انتخاب و به گوش بنشینند! تجربه درک حسی - عاطفی این ادبیات شنیداری، چنان به کام نشست که منجر به «بازتولید» جنبه‌های دیگری از موسیقی شد. جنبه‌هایی که با بازتعریف آن بر پایه موسیقی اقوام، موسیقی فرهنگ‌ها، موسیقی خیابانی، موسیقی انقلابی، موسیقی سنتی، موسیقی ملی، موسیقی جاز، موسیقی راک اند رول، موسیقی پاپ، رهنه‌ها و موسیقی اعتراضی و زیرزمینی، چهره‌های دیگری از موسیقی به سمع رسید. به این ترتیب، موسیقی که با سبک زندگی و موقعیت‌های مکانی و از دیرباز آمیختگی و آموختگی یافته بود، عملاً با جریان زندگی روزمره پیوند خورد. دیگر می‌شد، «بتهوون» و «شوپن» و «موزارت» را در خانه شنید و می‌شد که در خانه به استقبال آنچه که طبایع مامی طلبند رفت.

**به استقبال از موسیقی جنوب: و غنای
آیینی آن**

موسیقی جنوب با تکیه بر موسیقی بوشهر، بخشی از زبان، آداب و رسوم و فرهنگ مردمی این دیار آباد به دریا و ساحل و آب و هوا را تشکیل می‌دهد. این موسیقی، هیچ جدایی با زبان و کارکردها و خوی‌ها و عواطف و احساسات انسانی ندارد. نقش زبان و دخالت واژگان زبانی در آن بسیار است، به گونه‌ای که حوزه‌های جمعیتی بوشهر و اطراف آن از دشتی و دشتستان و تنگستان و کنگان گرفته تا اکناف بوشهر، به قدر تفاوت‌های زبانی، تفاوت در گوشه‌های موسیقی‌شان دارند و هر چند که این خود به مثابه مانعی بزرگ در مسیر شناخت پدیدارشناسانه آن عمل می‌کند، اما واژه جنبه‌ای دیگر، ظرفیت بالای این موسیقی را می‌رساند. علاوه بر این، فقدان یک نهاده هنری - جامعه‌ای و یا آکادمی موسیقایی خاص بوشهر (و به طور کلی جنوب کشور) و یا «مرکز هنری» مستقل که مبادرت به فعالیت‌های آموزشی - پژوهشی و نظم‌بخشی موسیقایی آن نماید، سببی شده است که تلقی از این موسیقی، به حد یک آرایه غیر هنرمندانه و طبعاً به یک برداشت سطحی از محتوای غنی آن نزول یابد. اما و سواى اینها (و در فرصتی که حد صفحات این مکتوب اجازه می‌دهد،

باید به یکسری از فضاهای بارزش و ناب این موسیقی اشاره کرد. از آن جمله و در زیربخش ماهیت و خاستگاه آن باید گفته شود که جنبه‌های آیینی آن، از موسیقی آفریقا الهام دارد و گرایش‌ها و اسطوره‌هایش از سرزمین و موسیقی هند، ریت‌ها و پرده‌های این موسیقی ملهم از موسیقی بومی شبانکاره‌ای و دشتی و دشتستانی است. ورود به جنبه‌های تاریخی این شناخت بسیار سخت است، چرا که به طور کلی جستار و پژوهش در تاریخ موسیقی اقوام ایرانی و از آن جمله موسیقی اقوام جنوب و موسیقی بوشهر تا زمان کمی قابل تعقیب است. زحمات ارزشمن محمد تقی مسعودیه، قابل احترام است، اما در فضای یک تامل تاریخ‌گرایانه، به قدمتی مستند که بیشتر از یک قرن اخیر را شامل شود، نمی‌توان به قدمت بیشتری راه یافت. حداکثر بازه تاریخی قابل مطالعه ما که مستند و دارای فرایند پژوهشی باشد، به همین یک قرن اخیر (حداکثر) بازمی‌گردد.

این نگارنده، طی سال‌های ۸۲-۱۳۸۰ که پروژه مطالعاتی فرهنگ دریا را در نوار شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان انجام



موسیقی چنانچه به استقبال سازهای دیگری
برود، می تواند به شایستگی تمام، از
زمینه های بالندگی افزون تری بهره مند
شود.

اما لذت این فرم آزاد موسیقایی جنوب در
چهار صفت عمده اش نهفته است. اول آنکه
ملهم از طبیعت و حس غربت و مهاجرت
است و زبان تاریخی مهاجرت را تبیین می کند.
دوم، در پیوستگی با «فرهنگ کار» معنادار



است. چیزی که اساساً بن مایه فرهنگی
موسیقی جنوب را تشکیل می دهد.
سوم، از قابلیت تعمیم قابل توجهی به سمت
موسیقی مردمی و فرهنگ مردمی برخوردار
است. از این حیث، در دیف های «بیدگونی» و
شاهنامه خوانی و خیام خوانی نیز می گنجد.
البته دیده ام که بسیاری، حوزه عمل این فرم را
فقط محدود به شروه خوانی و دو بیت خوانی
می دانند و می پذیرند.

صفت چهارم این فرم، «مطلوبیت عمومی» و
کشش جامعه ای آن است. این فرم، تنها فرم
موسیقی جنوب است که پاسخگوی ذوق های
خلوت نشین و از این جهت خوراک خوب
تهیایی است.

فرم دوم موسیقایی جنوب (با تاکید بر موسیقی
بوشهر) فرم ریتمیک است. فرم ریتمیک با فرم
آوازی فاصله دارد، اما باید فرم آوازی را در
چار چوب فرم ریتمیک تجزیه و تحلیل کرد.
فرم ریتمیک، تجلی دهنده هم آمیختگی
فرهنگی است. این فرم از موسیقی، از چندین
سازوار موسیقایی بهره مند است که موسیقی
شادمانی نیز بخشی از آن را تشکیل می دهد.

بوشهر، دروازه تجاری به هند و آفریقا و
سرزمین های شرق است. از این حیث و
همان گونه که زبان گفتاری و زبان رفتاری آن
نماد فرهنگ مهاجرت است، این فرم از
موسیقی اش نیز نمود عینی «زبان و فرهنگ
مهاجرت» است. صفت بارز فرم ریتمیک در
هم آوایی، دگر صدایی، هم نوایی و نقش حرکتی
بدن، دست ها، حرکت کتف و دخالت ملودی

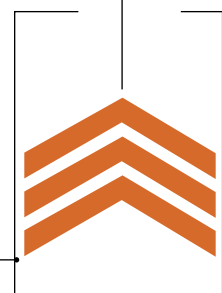
می دادم، با روایت های شفاهی بسیار مشابهی در باب موسیقی
جنوب (با تاکید بر بوشهر) مواجه شدم. بحث جدی من، وجود
یک فاصله عظیم بین «محتوای غنی این موسیقی» با «وجهی از
عینیتی است که ما به گوش جسم می شنویم». آنچه که
می شنویم، بخش اندکی از این دربار را روایت می کند.

موسیقی جنوب (با تاکید بر بوشهر و نواحی پیرامونی آن شامل
دشتی و دشتستان و تنگستان و کنگان) از سه قالب و فرم
موسیقایی آزاد، ریتمیک و آیینی سامان می گیرد.

فرم آزاد آن در نمای آهنگین شروه و شروه خوانی متجلی می شود.
این فرم شامل ۸ میزان آوایی است که فاصله هر میزان همراه با
سکوت های طولانی است. ندیده و نشنیده ام که هیچ موسیقیدان
جنوبی و به خصوص بوشهری، به سمت بارور ساختن فضای
موسیقایی این فرم حرکت خاصی انجام داده باشد. شاخصه
شناسنامه ای آن، با جلد «فایز دشتستانی» شناخته می شود. به
برگ های این فرم، چیزی اضافه نشده است و از حدود پنجاه و
اندی سال پیش که آن را با سکوت های فواصل میزانی اش
می شنیدیم، هنوز همان را می شنوم. در حالی که فضای این



**موسیقی بوشهر، به
مانند لنگر هر کشتی،
لنگر نمادینی بوده
است که
جمعیت های مهاجر
می توانسته اند به
واسطه آن، تعلق و
گذشته خود را در
یک وضعیت ثابت
(لنگر انداختن)
باز تولید یا یاد آوری
کنند**





بزرگ‌ترین ویژگی موسیقی بوشهر آن است که ساز و آوازش بر پایه طبع توامان بشر و طبیعت دریا ریتیمیک است. این یکی از عمده‌های و ویژگی‌های نمکین یک موسیقی است. به موسیقی بلوچ بنگرید، به حدی فوق‌شایسته، غربت غریب کویر و بی‌آبی زمین را، در اوجی از استقامت زنان و مردانش، می‌نوازد که گویی آنچه را که می‌شنوی، می‌خوانی و هم می‌بینی. بدین سان، به مزارع سبز فلک در موسیقی مازی و گیلک برویم که نت‌های نوایشان از دو، ر، می، فا، سو، لا، سی گذشته و امید و نوید و سبز و سبزینه کار و کشت را بانگ می‌زند. بزرگ داریم خاطره و حضور تک‌تک هنرمندان موسیقی فاخر اقوام ایرانی را از گرد و لُر و ترک و بلوچ و مازنی و گیلک و خراسانی و شوشتری و بختیاری و بوشهری و بندری را که پایدار از این ویژگی بهره‌مند و همواره بر باز تولید آن همت دارند. از سوی دیگر، باید به متد آموزش این موسیقی نیز اشاره کرد که دقیقاً به شیوه «هنرآموزی در حوزه موسیقی» و «تربیتی - پرورشی در حوزه عواطف انسانی» استوار است. من، با موسیقی بوشهر آغاز می‌کنم، اگر خوانندگان عزیز را خوش آمد، تمایل خود را در خصوص موسیقی دیگر اقوام منعکس سازند تا حسب نظر آنان، نتایج بررسی‌ها و پژوهش‌هایم را از طریق نشریه وزین «بندر و دریا» تقدیم دارم. پس با اجازه به سراغ موسیقی جنوب (با تاکید بر موسیقی بوشهر) می‌رویم.

است. موسیقی آوازی بوشهر، تحت‌تاثیر موسیقی بومیان و موسیقی آفریقایی است. «شبالو» به عنوان وجهی از این موسیقی، نشانگر عمق و محتوایی این موسیقی است. در «یزله» نیز می‌توان دخالت ملودی‌های ریتیم‌دار و آهنگین را احساس کرد. «شبالو»، آوازی در همراهی با «دایره» است. خوانندگان و نوازندگان «دایره» به دست، «دایره» وار می‌نشینند و با آهنگی موزون و در هماهنگی باهم، به‌چپ و راست حرکت می‌کنند. وجه معنایی آن، بازخوانی آوازهای دریایی و موسیقی مرتبط با کار صید است. در مراسم جشن و پایکوبی، این موسیقی با سازهایی مانند نی، انبان، نی جفتی و دمام همراه می‌شود. «کف زدن» یا به آن سان که در وجه فرهنگ عمومی اش چپ زدن یا شپ زدن تلفظ می‌شود، صورت هم‌آوایی دیگری از این موسیقی است. آشنایی با محتوای فرهنگ موسیقایی نواحی جنوب ایران و به‌ویژه فرهنگ مردمی موسیقایی آیینی و مراسمی آن - تعزیه‌بخشی از این «ساز موسیقی» را جزو نواهای حزین معنادار می‌سازد. در اینجا آنچه که معنادار است، اثر موسیقایی این رفتار و نقش آهنگین آن در «حزین‌نوازی» برای بیان تالم و غم است. کف زدن و در قالب این رفتار موسیقایی بخشی از پیوستگی و هم‌آمیختگی فرهنگی را تبیین می‌دارد. نوازندگان و یادایره‌نشینان، با کف زدن هماهنگ خود، بخش ویژه‌ای از ریتیم‌های موسیقایی و هویت و نقشی که «آهنگ و ملودی آن» بر عهده دارند را تبیین می‌دارند. کف زدن دارای محتوایی موسیقایی و عملاً دارای یک حس اجتماعی و پدیدارشناسانه است تا پدیده‌ای فیزیکی و ناشی از به‌هم خوردن کف دو دست به یکدیگر. چپ زدن، نیازمند بهره‌مندی از آموختگی است و عملاً عضو گروه نوازندگان بودن، مستلزم تسلط بر فهم و درک و شناخت موسیقایی «این ساز» است. هر چند که این «ساز» چیزی جز دست آدمی نیست. فرم سوم موسیقی جنوب (با تاکید بر موسیقی بوشهر و هرمزگان) موسیقی آیینی است؛ موسیقی‌ای که نماد آن، مراسم «زار» و «وبان» در هرمزگان است. این موسیقی به سمت شرق و تابندری عباس (هرمزگان) از نماد عینی افزون‌تری بر خوردار می‌شود. به عبارتی، این فرم از موسیقی، موسیقی عمده هرمزگان را تشکیل می‌دهد. نماد این موسیقی آیینی در بوشهر، دارای جوهرهای مذهبی - آیینی است و در فضای تعزیه معنادار می‌شود. در بوشهر مراسم تعزیه با تشریفات و رفتاری بسیار غنی، محترمانه و سرشار از جنبه‌های شناختی - معرفتی آیینی آغاز می‌شود. ساز خاص «دمام»، نقشی آغازگر دارد. این ساز ابلاغ‌کننده رسمیتی اخلاقی به جمع می‌بخشاند. تعزیه با «دمام» شروع و جریان می‌یابد.

«دمام» اذن ورود به مراسم است. پس از آن «سنج» و آوای آن به میان می‌آید. جذبه آن، به رفتارهای پدیدارشناسانه‌ای باز می‌گردد که عشق نوازندگان و شدت احساسات عاطفی آنان را به مخاطبان می‌رساند. در حوزه موسیقی مردمی تعزیه، بی‌هیچ‌شکی، این بخش از موسیقی بوشهر، جزو افتخارات موسیقی ملی است. مراسم شاهنامه‌خوانی و خیام‌خوانی را بسیاری جزو موسیقی آیینی به‌شمار می‌آورند و آنان که شاهنامه‌خوانی و خیام‌خوانی را جزو فرم آزاد قرار نمی‌دهند، آن را در این نحله از موسیقی جنوب جای می‌دهند. به هر تقدیر مهم کار بست آن ارزشی است که پرداختن به این بخش از موسیقی جنوب (با تاکید بر موسیقی جنوب) می‌تواند راهبردی برای تعالی بخشاندن به فرهنگ موسیقایی جنوب و ترویج این فرهنگ به جامعه ملی و بین‌المللی باشد.

موسیقی بوشهری و اجرا: پیوند با فرهنگ مردمی

موسیقی جنوب با تاکید بر موسیقی بوشهر، موسیقی‌ای جامعه‌ای است. بر این اساس پیوندی عمیق بین جمع و جامعه و اجرا وجود دارد. موسیقی جنوب با تاکید بر موسیقی بوشهر، چیزی جدای از جمع و جامعه نیست. این موسیقی در جمع و با جمع معنادار است.

پیوند معنادار موسیقی بوشهر با فرهنگ مردمی، بن‌مایه اصلی اجراء در میان جمع را طلب می‌کند، چه آنکه اساساً این موسیقی برآمده از فرهنگ مردمی و جریان زندگی روزمره مردمان است.

بیاییم و یک‌بار دیگر، جلوه‌های این موسیقی را مرور کنیم:

- حضور همه‌جانبه وجه‌های موسیقی آیینی، اسطوره‌ای و تعزیه.

- وجه ریتیمیک آن.

- وجه موسیقی مراسمی آن خاصه مراسم زار و نوبان.

- ریتیم‌های خوانشی و قرآنی آن.

- وجه‌هایی از موسیقی که شروه‌خوانی، یزله، شاهنامه‌خوانی، خیام‌خوانی، بیدگونی، ترانه‌ها و آوازهای دریایی، موسیقی مرتبط با کار لنج‌داری و صیادی، موسیقی جشن و

یاد هنرمند و استاد

ارجمند حسین

تهرانی نوازنده

ضرب و تنبک گرامی

که با نوازش تنبک،

مخاطبان حاضر در

سالنی بزرگ را،

سوار بر «قطار» کرد

و با حرکت از ایستگاه

راه آهن و عبور

دادن از دشت و

مزرعه و تونل و کوه

و پل، آنان را به

ایستگاه دیگری

رساند

پایکوبی، گونه‌هایی از آن را نشان می‌دهند.

- دایره‌خوانی، جمع‌خوانی، مرکب‌خوانی و دگرصدایی مولودی‌خوانی و...

متبادر از این پیوند با فرهنگ مردمی است که می‌توان و به پشتوانه یک تاریخ، به چرایی این ماهیت جمع‌گرایانه آن پی برد.

به طول تاریخ، جمعیت‌های مهاجر و هم‌چنین جمعیت‌های ساحلی و باشندگان کانون‌های بندری که همواره عزیزی را در سفر دریایی داشته‌اند، به شدت علاقه‌مند بوده‌اند تا «حس پیوستگی جمعی و عضویت خود را در جامعه‌ای هم‌رفتار» تقویت کنند. برای تأمین این هدف جامعه‌ای - اجتماعی، موسیقی، مهم‌ترین راهبر دورا هکار دسترسی به این هدف مشترک بوده است.

در ابتدای این مقال گفته شد که: در زندگی عمومی، موسیقی دارای قابلیت است هدایت‌کننده، نظم‌دهنده و تأمین‌کننده جاهای خالی زندگی؛ گفته شد که موسیقی



پروکاربرد
بودن موسیقی
جامعه‌ای بوشهر، از
بعد جمع‌گرایانه آن،
به ماهیت «فرهنگی»
و «خرده فرهنگی»
آن بازمی‌گردد.
موسیقی بوشهر یا به
طور کلی موسیقی
جنوب، موسیقی
خرده فرهنگ‌هاست
که در یک کلیت
فرهنگی، آن را در
ماهیت یک فرهنگ
و در قالب فرهنگ
جنوب می‌شناسیم

کلام آخر

موسیقی بوشهر، موسیقی زندگی است و در ماهیت خود تجلای روح تاریخی اقوام مهاجر و بومی متصل به تاریخی است که تا نزدیک به دو هزار سال دارای قدمت مکانی - زیستی هستند. این سرزمین، سرزمینی برنهاد بر چهارراه تمدنی شرق و غرب است که همواره در تجربه تمدن‌های قدیم و جدید بوده است. موسیقی بوشهر، موسیقی آمیختگی این مکان زیستی - جمعیتی با کناره‌های دریایی است که سال‌ها با معنای «مبارزه» آشنا بوده، مزه غربی و غربت را چشیده و چشم به دریا، منتظر عزیزان دریانورد خود بوده است. در نوای موسیقی بوشهر و در جریان ارتباطی این موسیقی با جامعه، آوایی از دلبران تنگستان، ردپایی از میرمهنای و دلاورانی از دریاها، همیشه قابل حس و ادراک است. بیاییم و در احصای ذات این موسیقی، مجدانه تلاش کنیم.



بخش مستقلی از منظره و سیمای صوتی جریان زندگی است؛ همچنین آورده شد که جدای از دخالت فعالانه در فرایند تولید موسیقی، می‌توان از طریق صورت صوتی، کنش و کارکرد مصرف موسیقی، در امر موسیقی مشارکت جست، به این ترتیب، فضای موسیقی جنوب (با تاکید بر موسیقی بوشهر) دقیقاً، فضایی برای بهره‌مندی از مشارکت جمع‌گرایانه و تقویت همبستگی هلوهم آمیختگی‌های فرهنگی بوده است. «موسیقی» صورتی صوتی، برای قرار گرفتن افراد در یک «پیوند اجتماعی» بوده است.

به مفهوم دیگر، افراد به وسیله موسیقی، قادر می‌شوند «حس پیوستگی» خود را با یکدیگر (آن دیگری‌ای که اکنون حضور دارد) و با آن عزیزی که در سفر دریایی دارند (آن دیگری‌ای که اکنون در بین آنان نیست و در سفر است) تحکیم کنند.

تاریخ این ارزش‌یابی پیوستگی با جمع و جمع‌گرایانه بودن این موسیقی در این است که این گونه معنایابی موسیقی در زندگی روزمره و به واسطه آن است که چنین موسیقی

می‌توانسته است به نیازهای فرد و شرایط محلی - زیستی او پاسخ دهد این موسیقی قادر بوده است به شبکه‌های محلی روابط اجتماعی مهاجران (هندی و آفریقایی تبار، قوم تبار و مهاجران درون سرزمینی به بوشهر و مناطق پیرامونی بوشهر) و باشندگان بومی، پاسخ دهد و باعث تسلسل زمانی پیوند آنان با جریان زندگی روزمره شود. موسیقی بوشهر، به مانند لنگر هر کشتی، لنگر نمادینی بوده است که جمعیت‌های مهاجر می‌توانسته‌اند به واسطه آن، تعلق و گذشته خود را در یک وضعیت ثابت (لنگر انداختن) باز تولید یا یادآوری کنند. موسیقی، لنگری برای باز یابی خود در فضای یک مهاجرت است ولو آنکه چندین قرن از آن گذشته باشد. کاربرد بودن موسیقی جامعه‌ای بوشهر، از بعد جمع‌گرایانه آن، به ماهیت «فرهنگی» و «خرده فرهنگی» آن بازمی‌گردد. موسیقی بوشهر یا به طور کلی موسیقی جنوب، موسیقی خرده فرهنگ‌هاست که در یک کلیت فرهنگی، آن را در ماهیت یک فرهنگ و در قالب فرهنگ جنوب می‌شناسیم این «فرهنگ» شامل بسیاری از خرده فرهنگ‌های محلی و حتی محله‌ای است. خرده فرهنگ بختیاری، خرده فرهنگ تنگستانی، دشتستانی، دشتی، کنگانی در سطح ملی و آفریقایی و هندی در سطح فراملی، جنبه‌هایی از این حضور چندفرهنگی را نشان می‌دهند؛ حضوری که طی یک فرایند تاریخی و شکل گرفته بر اساس یک هم آمیختگی فرهنگی متجلی در «فرهنگ موسیقایی جنوب» شده است. ریتم‌ها و آوازهای این موسیقی، به خوبی تجسمی از ارزش‌های خرده فرهنگ‌های ناظر بر این موسیقی به شمار می‌آیند که هر یک حامل پار معنایی فرهنگ‌های خود می‌باشند.



روز دوم ؛ دریانوردی ، شیلات و
منابع آبی



◇ سید حسن صالحی،
رئیس سازمان شیلات
ایران



نقش موثر تشکلهای صیادی در مدیریت و بهره‌برداری از بنادر ماهیگیری

شیلات ایران در ایجاد اشتغال و توسعه اجتماعی و امنیت غذایی، ارزآوری و افزایش درآمد تولید و محرومیت‌زدایی نقش بسزایی دارد و با اتخاذ سیاست کاهش امور تصدی‌گری و اهتمام به بحث حاکمیت و تولی‌گری در راستای بهبود مدیریت شیلاتی سبب افزایش تولید و پرورش و ارتقای سهم آبزیان در امنیت غذایی و توسعه آبزی‌پروری کشور شده است. همچنین در دهه گذشته شیلات ایران بر اساس برنامه‌های توسعه زیربخش و با توجه به زمینه‌ها و قابلیت‌های زیست‌محیطی در جهت افزایش تولیدات آبزیان به ترغیب و جذب سرمایه‌گذاران در موضوعات شیلاتی پرداخته، به نظر می‌رسد با این وصف فعالان بخش خصوصی در روند جدید و تزریق سرمایه و کارآفرینی در عرصه‌های متنوع صنعت شیلات توسعه و رشد بالندگی زیربخش را براساس سیاست‌های پیش‌رو داشته و خواهند داشت.

در حقیقت با برقراری این پیوند توانسته‌ایم جامعه صیادی را در امور عرضه آبزیان، تصمیم‌سازی‌های مدیریتی و ... مشارکت داده و در مباحث مدیریت بهره‌برداری از زیربنای صیادی همچون بنادر ماهیگیری نیز مشارکت دهیم که نمود عینی آن واگذاری مدیریت بهره‌برداری ۳۴ بندر ماهیگیری به تشکلهای صیادی است.

جناب آقای امیر دیادار رسگاری

با کمال مسرت انتصاب جنابعالی را به عنوان

ریاست محترم سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح

صمیمانه تبریک عرض نموده و توفیق روزافزون جنابعالی را از درگاه ایزدمنان مسئلت داریم،

امیدواریم همچون گذشته منشاء اثرات ماندگار در صنایع دریایی کشور باشید.

حمید جمالی جمال آبادی - مدیر عامل شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز

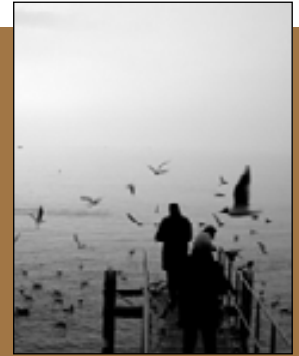


شناخت و برداشت ایرانیان از دریا

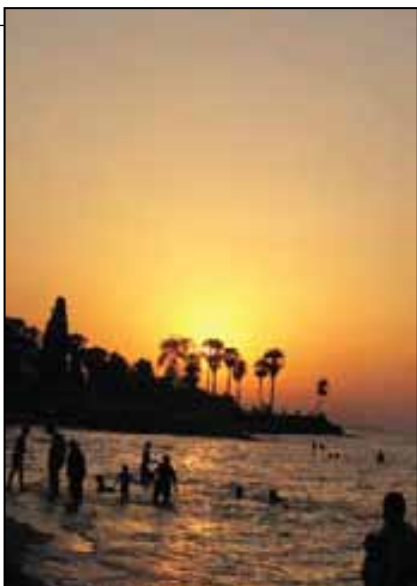
♦ کاپیتان دکتر فریدون شفیعی کرجی

ایران و دریا

سرزمین پهناور ایران از شمال به دریای خزر که توسط پنج کشور جمهوری اسلامی ایران، آذربایجان، فدرال روسیه، قزاقستان و ترکمنستان احاطه شده متصل است. دریای خزر که در غرب با نام «کاسپین سی» شناخته می‌شود، بزرگ‌ترین دریای استتار شده توسط خشکی است. ایران از جنوب نیز به آب‌های نیلگون خلیج فارس و دریای عمان که این کشور را به دریاهای آزاد و اقصی نقاط جهان متصل می‌سازد، راه دارد. این ویژگی‌های خاص با اهمیت، توان و رشادت‌های مردم غیور، جسور و دانشمند ایرانی در طی قرن‌ها حفظ و حراست شده، اگر چه در گذشته بخشی از دریای خزر را از دست داده‌ایم، ولی هم‌اکنون طول سواحل دریایی ایران در شمال و جنوب از ۵۰۰ کیلومتر فراتر است (با احتساب جزایر) و این امتیاز ایران را کشوری دریایی با شرایط ویژه در منطقه معرفی می‌کند. اما باید توجه داشت که این امکانات، ویژگی‌های خاص، سرمایه‌های ملی و راه‌های ارتباطی دریایی، بدون شک احتیاج به حفظ و حراست هوشمندانه، شناخت و برداشت صحیح منابع در زمان مناسب و بهره‌گیری از امکانات موجود را دارد، والا این ثروت خداداد که در جوار همسایگان در شمال و جنوب قرار دارد، اگر به موقع از طرف مردم و دولت ایران مورد بهره‌برداری قرار نگیرد، ممکن است مورد تعرض و تجاوز نامحسوس و محسوس آنها یا حتی غیر همسایگان قرار گیرد و نهایتاً فرصت‌ها، جای خود را به تهدیدهای فرهنگی اقتصادی امنیتی و سیاسی بدهند.

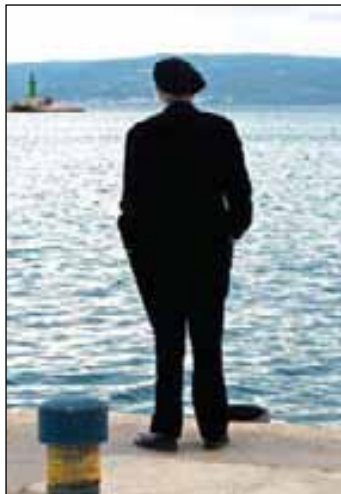


ابتدا از طریق قصه‌های محلی، فیلم‌های سینمایی و سفری کوتاه به سواحل دریای خزر در شمال ایران با نام دریا آشنا شدم. بدون هیچ‌گونه اطلاع دیداری و تجربی از دریا و دریانوردی در سال ۱۳۵۵ به استخدام کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (کشتیرانی «آریا» سابق) درآمدم و بورسیه تحصیل در انگلستان شدم. از آن پس درباره دریا و دریانوردی خواندم و از نزدیک با دریانوردی آشنا شدم و با آن زندگی کردم، با آرامش او آرامش یافتیم، با تلاطمش به هیجان آمدم، با خطر آتش مقابله کردم و نهایتاً پس از بیست و اندی سال تلاش مستمر در زمان جنگ و صلح سرانجام به ساحل آمدم و خشکی نشین شدم، اگر چه همیشه با دریا در ارتباط بودم و هستم. پس از چندی دریافتم که آرامش دریا با خشکی متفاوت است، آرامش دریا رنگی بی‌ریا دارد، تلاطم دریا خودجوش و بی‌منظور است و خطراتش بهر مال اندوژی و قدرت نیست، به نامردی زخم نمی‌زند، با حیل و مکر حمله نمی‌کند و در لبخندش نفرت نیست. دریا درونش همچون برونش زلال و روشن است، دریای غنی و سخاوتمند است، به رغم توان و خشونتش که گاهی اوقات ویران می‌کند، ولی همواره خشکی و خشکی نشینان را از نعمات و موهبتات بیکران خود بهره‌مند می‌سازد. سرنوشت مرا با دریا آشنا کرد، چون او را شناختم فراتر از دکتر درباره حق و حقوقش خواندم و اگر چشم و گوش بینا و شنوایم را در دلم داشتم و نوشتم و گفتم، ولی افسوس در کشوری که هزاران سال از این نعمت خدادادی در شمال و جنوبش برخوردار بوده، اکثر ایرانیان به غیر از سواحل پنهان شده در پشت دیوار ویلاهای بلند قامت خصوصی ثروتمندان در شمال، چیزی از این دریا که گفتم نمی‌دانند.



حقوق دریایی

وقتی مردم هر کشوری با حق و حقوق خود آشنا باشند و خود را ملزم به اجرای آن بدانند، مطمئناً هم قانونگذاران و هم مجریان قانون بهتر می نویسند و بهتر نیز اجرا می کنند، نتیجتاً مردم هم در آسایش، آرامش و امنیت بهتری در کلیه ابعاد حقوقی با احترام به حق خود و دیگران زندگی خواهند کرد. در مورد حقوق دریا و حقوق دریایی این امر در سطح بین المللی نیز صادق است. اگر مردم کشور عزیز ایران با قوانین دریاهای خود به خصوص در آب های سرزمینی خود آگاهی کافی داشته باشند، با درایت و مناسبت بیشتری از منابع و فضای دریایی در اختیار مملکت خود و حتی دریاهای آزاد برخوردار شده و استفاده خواهند کرد. به عنوان مثال آشنایی با قوانین محیط زیست دریا و روش و قوانین جلوگیری از آلودگی دریاهای می تواند کمک کند تا کشور سواحل و آب های سرزمینی تمیز تر و قابل استفاده تری داشته باشد، زیرا دریای آلوده باعث باران آلوده و حتی نفوذ بر زمین های ساحلی، کشاورزی را مختل و در نتیجه سلامت مردم را به خطر می اندازد. پس شناخت از دو بخش حقوق دریای و حقوق دریایی به اختصار می تواند در کلیه زمینه های استفاده بهینه از دریا و منابع آن برای مردم به خصوص افراد مرتبط مفید باشد.



منابع دریایی

هر کشوری که به دریا راه دارد می تواند طبق قوانین بین المللی از منابع غنی زیر دریا، ماهیگیری، گردشگری و غیره به سهم خود در منطقه آب های سرزمینی و آزاد بهره بگیرد، بنابراین شناخت دولت و مردم در بخش خصوصی از این مواهب الهی بسیار مهم است، زیرا اگر ملت و دولتی از منابع تحت اختیار خود به موقع به نفع کشور خود استفاده نکنند، طبیعتاً این سهم توسط کشورهای همسایه و شاید هم غیر همجوار استخراج و به مصرف خواهد رسید.

منابع غنی و
سرمایه های فراوانی
در بستر دریاها نهفته
و آماده استخراج
هستند و بیشتر
تهدیدات و
تجاوزات سرزمینی
از طریق دریاها
صورت می گیرد،
بنابراین هر کشوری
که در این زمینه
قوی تر عمل کند،
سهم بیشتری از
آب های سرزمینی
خود، دریای آزاد و
حتی دریای
سرزمینی دیگر
کشورها برداشت
خواهد کرد و معضل
بیکاری را نیز کاهش
می دهد



آموزش

مناسب به افراد متخصص در علوم و فنون دریایی و ایجاد فضای مناسب اقتصادی ایجاد انگیزه کند ایجاد این گونه مراکز می تواند با سرعت مکفی و در زمان کوتاه تری افراد شاغل در زمینه های دریایی را که تبحر کافی در شغل خود ندارند را آگاه و صاحب مدارک معتبر و توان اجرایی بهتری قرار دهد.

بلند مدت و کوتاه مدت می تواند با تناسب سنی و ارتباط شغلی افراد جامعه طراحی و اجرا شود تا کمی و کاستی های موجود به مرور زمان مرتفع شده و زمینه های تخصصی برای افراد متقاضی و دست اندر کار متناسب با نحوه فعالیت آنها فراهم آید بدین وظیفه مهم به عهده سازمان علوم و آموزش است که با اعطای مجوزهای

آموزش و ارتقای فرهنگ معمولاً یک حرکت ساختاری است که پیش نیاز آشنایی مردم در خصوص موضوعات مدنظر می باشد، بنابراین با توجه به موقعیت دریایی کشور ایران لازم است که از همان مقطع دبستان آموزش آشنایی با دریا و موضوعات ذکر شده شروع شود و تا مقاطع بالاتر ادامه یابد. آموزش های

نتیجه

با توجه به فرصت اختصاص داده شده بیش از این مجال صحبت در خصوص این موضوع مهم و گسترده نیست. با اشارات بسیار مختصر فوق، امیدوارم توانسته باشم اندک نوری ثابت و مستمر در دل این دالان تاریک تابانده باشم، تا شاید با حمایت و پشتکار مردم و دولت زحماتش که کماکان به گلوگاه های این دالان آشنا هستند با استفاده از متخصصین واقف و عالم به فن هر چه جدی تر با تلاش مضاعف به رفع گلوگاه پرداخته و با آشنایی مردم و هموار کردن راه برای روشنایی این دالان حرکتی مثمر صورت گیرد. سه چهارم کره زمین را آب دریاها و اقیانوس ها تشکیل می دهد و در حال حاضر بیش از ۹۳ درصد حمل و نقل کالا از طریق دریاهای انجام می پذیرد. منابع غنی و سرمایه های فراوانی در بستر دریاهای نهفته و آماده استخراج هستند و بیشتر تهدیدات و تجاوزات سرزمینی از طریق دریاهای صورت می گیرد، بنابراین هر کشوری که در این زمینه قوی تر عمل کند، سهم بیشتری از آب های سرزمینی خود، دریای آزاد و حتی دریای سرزمینی دیگر کشورها برداشت خواهد کرد و معضل بیکاری را نیز کاهش می دهد. زمان در حال حرکت است، نباید بیش از این تعمل کرد، بلکه با جد و تلاش و توان مردمی و متخصصین باید داشته ها را تقویت، نداشته ها را تجسس، پیگیری، اخذ و سپس به اجرا در آوریم تا هر چه سریع تر این دالان تخصصی را روشن و توان دریایی کشور را در کلیه زمینه ها که اشاره ای ضعیف به آنها شد، در حقیقت ایران و ایرانی بالا برده و در جامعه بین المللی تثبیت کنیم. به کارگیری افراد لایق، آموزش کافی و ابزار مناسب تنها راه حل است. آنگونه که شیخ شاعر می گوید: «توانا بود هر که دانا بود».

سواحل دریا

سواحل دریایی معمولاً زیباترین، جذاب ترین و آرام ترین بخش هر کشوری محسوب می شوند. این سواحل اگر با درایت و مدیریت صحیح دولتمردان از حیطة زمین خواران و فرصت طلبان خارج شده و به مکان های تفریحی و گردشگری مناسب تبدیل و جهت استفاده عموم مردم طراحی و برنامه ریزی شوند، طبیعتاً می توانند به یکی از قطب های مهم اقتصادی برای کشور و تفریح و شناخت مردم و گردشگران از دریا و زندگی دریایی تبدیل شوند. یکی دیگر از جذابیت های سواحل، ایجاد بنادر تجاری و تفریحی در مناطق مناسب است. این دروازه های ورود و خروج کالا از اقصای نقاط جهان و بالعکس می توانند نقش عمده ای در موقعیت اقتصادی، ارتباطی و سیاسی کشور ایفا کنند. بنادر بزرگ و مقتدر در کنار جاده های ارتباطی مناسب، راه آهن توانمند، بنادر خشک، امکانات مکفی و غیره جهت دسترسی به نقاط مختلف کشور و همسایگان می توانند قطب های اقتصادی عمده کشور در زمینه حمل و نقل و اکتشافات دریایی کشور را تشکیل دهند. با تقویت ناوگان تجاری دریایی، تجسس دریایی، نیروی دریایی و غیره توان امنیت اقتصادی و سیاسی کشور در دو بخش داخلی و بین المللی نیز ارتقا پیدا خواهد کرد.



منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

مزایا و ویژگی های منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

- نزدیکی به بزرگترین مراکز صنعتی کشور، از جمله صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، فولاد و معادن در نیمه غربی کشور
- کوتاه ترین مسیر جاده ای بنادر جنوبی به تهران
- موقعیت ممتاز جغرافیایی، مطمئن ترین، مناسب ترین و کوتاه ترین پل ارتباطی، کشورهای حوزه قفقاز، عراق، ترکیه و اروپای شرقی
- نقش مؤثر در اقتصاد ملی و تجارت خارجی به عنوان دومین بندر مهم کشور
- برخورداری از پتانسیل های قوی برای توسعه صادرات مجدد کالا
- مناسب ترین بندر کشور جهت ترانشیپ کالا به کشورهای حوزه خلیج فارس
- بهره مندی از پتانسیل های مناسب پسکرانه ای جاده ای، ریلی و هوایی برای دسترسی به مراکز عمده صنعتی در مرکز و نیمه غربی کشور
- اتصال به شبکه راه های اصلی ترانزیتی و راه آهن سراسری کشور
- قابلیت تخلیه و بارگیری کشتی های کانتینری پست پاناماکس (نسل چهارم) و کشتی های با ظرفیت ۱۵۰ هزار تن
- وجود پایانه های اختصاصی، کانتینری، عمومی، فرآورده های نفتی و مواد معدنی



هفته ملی دریانوردی را به دریانوردان سخت کوش و دریا دل
آب های ایران اسلامی تبریک می گوئیم.

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان
منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)





روز سوم ؛ جشن روز جهانہ
دریانوردی



دریای خزر و لزوم رعایت ملاحظات زیست محیطی آن

◆ مهندس جواد فغانعت - استاندار استان گلستان

دریای خزر بزرگترین دریاچه جهان، یک اکوسیستم منحصر به فرد در دنیا محسوب می شود. خزر در طول ۷۰۰۰ کیلومتر وسعت نوار ساحلی قریب به ۱۵ میلیون سکنه دارد. طول دریای خزر حدود ۱۲۰۰ کیلومتر و عرض آن حدود ۳۵۰ کیلومتر است. خزر به لحاظ فرهنگ دریاوردی دارای ریشه کهن و قدمت تاریخی می باشد و گویای این ادعا، وجود بندار و شهرهای بندری در طول سواحل ۵ کشور به ویژه ایران و روسیه است. در بین شهرهای ساحلی ایران بندر انزلی، نوشهر، بندر ترکمن و بندر گز از دیرباز مورد بهره برداری قرار می گرفتند. تا پیش از ۵۰ سال گذشته استفاده از قایق های چوبی بادبانی و کشتی های چوبی استفاده تجاری، شیلاتی و گردشگری در دریای خزر صورت می گرفته است. وسعت نوار ساحلی ایرانی دریای خزر که حدود ۱۱ درصد (از آستارا تا مخمومقلی) را به خود اختصاص می دهد، دارای موقعیت استراتژیکی بوده، به نحوی که علاوه بر گسترده فلات قاره و شیب ملایم در طول محدوده شرقی و غربی در منطقه مرکزی بزرگترین عمق خزر با حدود ۱۰۰۰ متر در حوزه آب های ایران واقع شده است. بدیهی است که تمایز تغییرات عمق سواحل موجب تنوع به کارگیری از انواع شناورهای سبک و سنگین در دریا را منجر می گردد. علاوه بر آن خزر به ویژه در طول نوار ساحلی جنوبی به دلیل ارتباط با فضای سبز و چشم انداز ویژه جنگل های شمال همواره مورد توجه گردشگران داخلی و خارجی بوده و قابلیت بر جسته در زمینه گردشگری دارد. بیشترین جمعیت به ازای هر کیلومتر نوار ساحلی در بین ۵ کشور حاشیه دریای خزر در محدوده سواحل ایرانی می باشد. این مهم گویای وابستگی مردم به دریا است. امروزه بیش از ۱۵۰ شرکت صیادی با عضویت ۱۱۰۰۰ نفر از مردم شهرهای ساحلی در حال بهره برداری از ذخایر آبزیان دریای خزر هستند. در گذشته بهره برداری منابع شیلاتی آب های ایران در اجاره لیانازوف بوده که از سال ۱۳۳۲ با تاسیس شرکت سهامی شیلات ایران، حق بهره برداری روس هانیز ابطال شد. شش گونه ماهیان خاویاری دریای خزر به عنوان فسیل زنده با قدمت بیش از ۲۰۰ میلیون سال و خاویار ایرانی دریای خزر جزو مواهب بی نظیر الهی محسوب می شود. علاوه بر آن کیلک و ماهیان استخوانی زمینه ارتباط بین ساحل نشینان و دریا را از دیرباز رقم زده است. اکوسیستم های منحصر به فرد آبی و خشکی شامل خلیج گرگان، تالاب انزلی، تالاب گمیشان، جزیره آشوراده و شبه جزیره میانکاله، مصب رودخانه های سفیدرود، تجن، گرگانرود دارای جاذبه های فراوان گردشگری به ویژه به دلیل قرارگیری در مسیر مهاجرت پرندگان فوق العاده برای مردم اهمیت دارد. مسافرت دریایی بین بندر انزلی در ایران و آستاراخان در روسیه از قدیم جاری بوده است. اکوسیستم دریای خزر بایستی برای نسل های آینده به صورت طبیعی و بکر حفظ شود و بدین لحاظ باید ساحل نشینان و گردشگران و کلیه بهره برداران به موضوع مسایل زیست محیطی آن توجه جدی داشته باشند، چراکه بسته بودن دریای خزر و بهره برداری صرف بدون ملاحظات زیست محیطی همانند سایر منابع آبی یک تهدید جدی برای آینده دریای خزر محسوب می شود که صدمات آن غیر قابل جبران است. در همین راستا می توان به ورود شناوردار دریای خزر و شکوفایی جلبکی در دوده های اخیر اشاره کرد که تاثیر شگرفی بر منابع زنده اکوسیستم دریای خزر گذاشته است.



تجارت و گردشگری دریایی، مهم ترین رویکرد اتاق گلستان در تعامل با دریا

◆ حمید دامغانی - رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان گلستان

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان گلستان به عنوان پارلمان استانی بخش خصوصی، همواره با رویکرد فرابخشی تلاش کرده تا تمام عرصه هایی که به هر نحو و طبق قانون بخش خصوصی بایستی در آن حضور بیابد را رصد نموده و بر اساس برنامه های مدون و در چارچوب کلیات اقتصادی و اجتماعی و مدیریتی کشور، مورد توجه قرار دهد. در همین راستا، به عنوان یک استان ساحلی، همواره دریا و بندر را به عنوان یک پتانسیل برای رشد و توسعه در نظر داشته است.

۱. هر چند در سال هایی که گذشت، این زمینه فقط از سوی بخش خصوصی فراهم بود و دولت کمترین رویکرد را به این بخش مهم اقتصادی داشت، با این حال توجه اتاق، فراتر از آنچه دولت وقت تمایل و انتظار داشت، به کنش اقتصادی مهمی همچون احداث بندر خواجه نفس از یک سو و تلاش برای جلب سرمایه گذار برای سرمایه گذاری در کرانه های شرقی خزر و خلیج گرگان از سوی دیگر متمرکز بوده است؛ موضوعی که می تواند به عنوان مهم ترین نمود تعامل عینی اتاق با دریا و دریانوردی در سخت ترین ادوار اقتصادی کشور به شمار رود. اتاق بازرگانی، حسب مورد و حتی فراتر از آن در جریان احداث بندر خواجه نفس به عنوان نخستین بندر بخش خصوصی در خزر ایرانی و همچنین تلاش برای معرفی جاذبه های سرمایه گذاری در کرانه خزر در حوزه گردشگری و تجارت دریایی، کنش های بسیاری با اداره کل بندر و دریانوردی استان داشته و همچنان خواهد داشت. در همین راستا، تلاش های جدی برای راه اندازی خط ترانزیت کالا بین بندر امیرآباد در مازندران و آستاراخان در روسیه با کالاهای استان گلستان و تقویت ارتباط بازرگانان گلستانی با ترانزیت دریایی و همچنین برنامه ریزی برای ایجاد خط مسافرتی بین بندر آینده خواجه نفس و آکتائو در قزاقستان به عنوان شهر خواهر خوانده گرگان، از مهم ترین رهیافت های اتاق بازرگانی و بندر و دریا بوده است.

۲. مهم ترین ظرفیتی که این رهیافت می تواند در پی داشته باشد، زمینه سازی تعامل بیش از پیش بخش خصوصی با بازرگانی دریایی از یک سو و جذب سرمایه گذار برای سرمایه گذاری در پروژه های زیرساختی و عملیاتی مرتبط با دریا از سوی دیگر است. به عبارت دیگر، ارتباط مطلوب اتاق و بندر و دریا در استان گلستان، می تواند زمینه های لازم را برای استفاده از دریا به عنوان پتانسیل رشد و توسعه در استان گلستان به عنوان یک استان ساحلی فراهم آورد. تجارت دریایی، گردشگری دریایی و بهره برداری اقتصادی برنامه محور از کرانه های دریا را می توان به عنوان مهم ترین رویکرد اتاق بازرگانی در تعامل با دریا و بندر به شمار آورد.

این موضوع در دورانی که به «تدبیر و امید» شناخته شده، از اهمیت بیشتری برخوردار است و امید می رود به عنوان موتور محرک، زمینه را برای رشد سرمایه گذاری در این بخش فراهم سازد.





ضرورت بهره‌برداری از ظرفیت بالای گردشگری دریایی در سواحل امیرآباد

◇ سیدعلی نعیمی - مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

نظارت و سرویس به مسافران را دارند جهت هماهنگی‌های لازم و به‌روز کردن دستورالعمل ارتقای ایمنی مسافران و شناورهای مسافری

۵. حضور کارشناسان دریایی بندر در پلاژها جهت نظارت بر نحوه استفاده مسافرین از قایق‌های مسافری و تفریحی

۶. تهیه و توزیع بروشورهای آگاهی‌بخش ایمنی در پلاژها

۷. حضور شناورهای جستجو و نجات دریایی و گشت‌زنی در آب‌های محدوده پلاژها جهت امداد رسانی به موقع به مسافرین مضطرب در دریا

اگرچه فرهنگ‌سازی دریایی نقش بسیار مهمی در زمینه پیوند مردم با دریا دارد، اما اینگونه اقدامات نیز که منجر به ایجاد و ارتقای ایمنی مسافران جهت استفاده از دریا و سواحل است، می‌تواند در پیوند مردم با دریا نقش بالایی را ایفا کند. سواحل خزر از آستارا تا بندر ترکمن زیبایی‌ها و جذابیت‌هایی دارد که برنامه‌ریزی برای بهره‌برداری از آنها نه تنها به سرمایه‌گذاری زیادی نیاز ندارد، بلکه خود عاملی جهت جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی است. در صورت ایجاد پیوند مناسب بین مردم و دریا و استفاده مناسب از امکانات برای معرفی این بخش از صنعت کشور، ظرفیت‌های بسیاری هم در حوزه‌های تخصصی و هم در حوزه‌های سرمایه‌گذاری دریایی و گردشگری ایجاد خواهد شد. حتی می‌توان با راه‌اندازی راه مواصلاتی مسافری دریایی بین بندر کشور و بندر همسایه، گردشگری دریایی را رونق داد و پذیرای گردشگران خارجی از این طریق بود.

دستیابی به این هدف می‌تواند پیش‌زمینه دیگر اهداف سازمان بندر و دریانوردی هم باشد، چراکه رونق گردشگری در هر منطقه می‌تواند بستر مناسبی برای جذب سرمایه‌گذاران و صاحبان کالا و صنایع نیز باشد.

بندر امیرآباد با توجه به مجاورت با منطقه ویژه زیست محیطی و گردشگری میانکاله از این موضوع غافل نبوده و در طرح توسعه خود فضای مناسبی را در منتهی‌الیه اراضی شرقی بندر در مجاور منطقه میانکاله به زون تفریحی اختصاص داده که سرمایه‌گذاران زیادی نیز طرح‌های خود را جهت سرمایه‌گذاری در این حوزه به بندر جهت بررسی تحویل داده‌اند و این بندر براساس نیازها و اهداف و سیاست‌های کلان سازمان متبوع این طرح‌ها را بررسی و به بهترین و مناسب‌ترین طرح در این حوزه جهت سرمایه‌گذاری زمین و امکانات کافی واگذار خواهد کرد. در همین راستا آن‌جا که حجم مسافرت‌های دریایی در کشور بسیار ناچیز بوده و سهم دریای خزر از جابه‌جایی مسافر دریایی نیز تقریباً صفر است، اقدامی که بندر امیرآباد در این راستا در طرح و توسعه بندر لحاظ کرده، ساخت ترمینال و اسکله مسافری است که از این طریق خط کشتیرانی مسافری راه‌اندازی کند. اعطای تسهیلات به متقاضیان فعالیت در این صنعت نیز گامی بزرگ در جهت رشد و ارتقای روزافزون این صنعت است.

مادر کشور سواحل امن و مطمئن داریم که اکثر کشورهای همسایه حتی در سواحل خزر فاقد این امنیت هستند، بنابراین از این ظرفیت‌ها باید بهترین استفاده را ببریم.

هنگامی که صحبت پیوند دریا با مردم می‌شود، ناخودآگاه نخستین مبحثی که به ذهن خطور می‌کند، صنعت گردشگری است. با توجه به اینکه استان مازندران دارای بیش از ۳۵۰ کیلومتر نوار ساحلی است، گردشگری دریایی و سامان‌دهی سواحل و بنادر به خصوص در بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد اهمیت ویژه‌ای می‌یابد، زیرا هم‌جوار بندر امیرآباد با تالاب بین‌المللی میانکاله پتانسیل فراوانی برای مسافران و علاقه‌مندان به گردشگری ایجاد می‌کند و مادر این بندر هر ساله میزبان جمع کثیری از بازدیدکنندگان هستیم که ضمن بهره‌گیری از الطاف الهی و طبیعت زیبای منطقه، با امور تخصصی دریایی و بندری از نزدیک آشنا شده و به صورت بالقوه تبدیل به سفیرانی می‌شوند که در معرفی سازمان بندر و دریانوردی به دیگران اهتمام می‌ورزند.

با توجه به حوزه تخصصی و مسوولیت، در بندر امیرآباد زیرساخت‌هایی ایجاد کرده‌ایم تا با استفاده از مشاوران ذی‌صلاح و ایجاد هسته زیست محیطی، علاوه بر حفظ حیات وحش طبیعی منطقه و رعایت کردن الزامات زیست محیطی، بتوانیم پاسخگوی نیاز این جمع کثیر گردشگر باشیم و از استعداد‌های بالقوه آنان در معرفی سازمان تخصصی بندر و دریانوردی به خصوص بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد بهره‌گیری از جمله این منابع مورد استفاده مادر این منطقه می‌توان به فعالیت‌های فرهنگی، آموزشی و ورزشی، تبلیغات محیطی و استفاده از تلویزیون شهری، نظام‌مند کردن بازدیدهای تخصصی و عمومی از منطقه ویژه و محوطه‌های بندری را به انواع بروشور و اطلاعات به بازدیدکنندگان، ایجاد نمازخانه و امکانات رفاهی در محوطه‌های بندر و پاسخگویی تمام وقت به بازدیدکنندگان اشاره کرد.

در بحث ایمنی نیز بندر امیرآباد به عنوان بزرگ‌ترین بندر شمالی کشور هر ساله قبل از فرارسیدن فصل تابستان و ایام نوروز برنامه‌ریزی منسجمی در خصوص نظارت بر پلاژهای تفریحی فعال در محدوده تحت نظارت خود که از سواحل بابلسر شروع و تا مرز استان گلستان امتداد دارد، می‌کند. موارد ذیل بخشی از امکاناتی است که این بندر به منظور حفظ سلامت و ایمنی مردمی که از دریا و قایق‌های تفریحی/مسافری به منظور گشت دریایی استفاده می‌کنند، اقدام می‌دهد تا استفاده‌کنندگان لحظات خوش و بدون خطری را سپری کنند.

۱. تهیه جلیقه نجات به تعداد لازم و توزیع در پلاژهای منطقه جهت استفاده مسافرین در زمان سوار شدن به قایق‌ها.

۲. اطلاع‌رسانی از طریق نصب بنر و بیلборدهای آگاهی‌بخش در خصوص موارد ایمنی که باید مسافرین رعایت کنند

۳. اطلاع‌رسانی در خصوص شماره تماس‌های مراکز جستجو و نجات دریایی در سواحل پلاژها

۴. برگزاری جلسات منظم با رگان‌ها، سازمان‌ها و تعاونی‌های قایقرانی که در این ایام وظیفه



نقش بهمتی چابهار در ترانزیت



♦ حاتم نارویی - استاندار سیستان و بلوچستان

استان سیستان و بلوچستان از طریق دریای عمان همانند حلقه‌ای است که می‌تواند ارتباط میان کشورهای جنوب شرق و شمال آسیا و همچنین شرق و غرب دنیا را فراهم سازد. این ارتباط از دیرباز از طریق جاده برقرار بوده و یافته‌های باستانی در شهر سوخته به دلیل قرار گرفتن در مسیر جاده معروف و تاریخی ابریشم حکایت از تجارت و تبادل کالایی این منطقه با چین و روم باستان دارد.

چابهار یکی از شهرهای جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان ایران و تنها بندر اقیانوسی این کشور است که در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند واقع شده،



لنگرگاه آن قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس پیما را دارد و از مناطق آزاد بازرگانی ایران بهره‌مند است.

بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب‌های آزاد است، اهمیت فراوانی دارد و سازندگی و سرمایه‌گذاری فراوانی در آن صورت می‌گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس پیما (در خلیج چابهار) و ساخت راه‌آهن به سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های کریدور شمال - جنوب بازرگانی جهانی است.

چابهار علاوه بر موقعیت بازرگانی، جاذبه‌های فراوان تاریخی و طبیعی دارد. آب و هوای این شهر و پیرامون آن همیشه بهاری و معتدل است و به همین دلیل چابهار (چهار بهار) نامیده می‌شود. چابهار مرکز شهرستان چابهار است که در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم اقیانوس هند قرار دارد.

از مجموع سه کریدور حمل‌ونقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی - غربی جهان خواهد بود. این کریدور از «دروازه ابریشم» در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهم‌ترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جایپور، حصارآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد.

بندر چابهار آسان‌ترین و راهبردی‌ترین راه دسترسی به آب‌های آزاد برای شش کشور محاط در خشکی در آسیای میانه است. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیک‌ترین راه دسترسی به آب‌های آزاد به شمار می‌رود، از اهمیت فراوانی برخوردار است و سازندگی و سرمایه‌گذاری فراوانی در آن صورت می‌گیرد؛

از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس پیما و ساخت راه‌آهن به سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های کریدور شمال - جنوب بازرگانی جهانی است.

منطقه آزاد چابهار با مساحت ۱۴ هزار هکتار در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در ۲۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی در شرق خلیج چابهار و در کنار آب‌های دریای عمان قرار دارد. این منطقه به وسیله شبکه حمل‌ونقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد. دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و قرار داشتن در خارج از خلیج فارس و همین‌طور عدم آسیب‌پذیری در مواقع بروز بحران، موقعیت استراتژیکی را برای ایجاد یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه و سایر کشورهای جهان فراهم آورده است. بنابر نظر سازمان ملل، چابهار یکی از مهم‌ترین راه‌های کریدور شرق - غرب و جنوبی‌ترین راه این کریدور است.

با عنایت به نقش و ویژگی‌های عنوان شده برای چابهار، پیوند این خطه از مردم ایران با دریا از طرق زیر امکان‌پذیر می‌باشد:

♦ استفاده از دریا به عنوان دروازه‌های ارتباط و تعامل با سایر کشورها در راستای توسعه همه‌جانبه کشور و برون‌گرایی اقتصادی

♦ ایجاد زمینه برای توسعه پایدار اقتصادی، اجتماعی مناطق ساحلی از طریق بهره‌برداری‌های مناسب از ظرفیت‌های ساحلی

- ♦ حفاظت از محیط زیست مناطق ساحلی
- ♦ تضمین حق بهره‌برداری عمومی از سواحل و دریا به عنوان یک ثروت ملی
- ♦ استفاده بهینه از فضا و منابع ساحلی و کاهش رقابت در بهره‌برداری از این منابع میان کاربران
- ♦ سامان‌دهی جوامع انسانی و تاسیسات در مناطق ساحلی و حفظ ایمنی آنها در مقابل مخاطرات محیطی و امنیتی
- ♦ توسعه فعالیت‌های اقتصادی سازگار با ظرفیت‌های زیست محیطی مناطق ساحلی
- ♦ ایجاد هماهنگی و همسویی و شفاف‌سازی در قوانین و مقررات ناظر بر فعالیت‌های بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی
- ♦ ممنوع کردن استفاده‌های اختصاصی از حریم سواحل و تامین دسترسی همگانی به آن

♦ ایجاد زمینه مشارکت همگانی در سامان‌دهی مناطق ساحلی

- ♦ حفاظت و احیای زیست‌بوم‌های ساحلی و دریایی
- ♦ جلوگیری از تخریب و آلودگی محیط زیست مناطق ساحلی
- ♦ ارتقای ظرفیت‌های مقابله با مخاطرات محیطی و حوادث غیرمترقبه
- ♦ قانونمند کردن شیوه بهره‌برداری، استقرار فعالیت‌ها و ساخت‌وسازها در مناطق ساحلی همراه با ایجاد بسترهای حقوقی لازم
- ♦ تامین امنیت جوامع و فعالیت‌های مستقر در مناطق ساحلی
- ♦ برقراری نظام‌های حقوقی و مالی ویژه در مناطق ساحلی برای هدایت فعالیت‌های توسعه‌ای
- ♦ ارتقای نقش موثر کشور در همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی بر اساس منافع ملی
- ♦ فرهنگ‌سازی استفاده مناسب از سواحل و دریا
- ♦ استقرار نظام یکپارچه اطلاعات در مناطق ساحلی
- ♦ پایش و ارزیابی مستمر فعالیت‌ها و اقدامات در مناطق ساحلی
- ♦ برگزاری مسابقات عمومی در سطح مدارس و آموزشگاه‌ها با موضوعات مرتبط با دریا و اطلاع‌رسانی در این خصوص.

رهافت‌های حاصل از پیوندهای یادشده ظرفیت‌ها و قابلیت‌هایی را به شرح ذیل پدید می‌آورد: با توجه به نتایج حاصل، عمده‌ترین امکان ایجاد کار و اشتغال برای ساکنان استان، به دلیل کم‌آبی و طبیعت خشک این سرزمین بخش تجارت و حمل‌ونقل است که در این خصوص بندر چابهار با توجه به شرایط جغرافیایی و منطقه‌ای خود و نیاز کشورهای هم‌اند افغانستان و همسایگان شمالی کشور می‌تواند به عنوان تنها دروازه تامین‌کننده ارتباط این کشور با آب‌های آزاد و دسترسی به سایر کشورهای جهان مطرح باشد. تجربیات جهانی بیانگر آن است که دولت‌ها در تامین منابع مالی جهت ایجاد زیرساخت‌ها و تاسیسات زیربنایی در مناطق آزاد به منظور هموار کردن بستر مناسب فعالیت‌های اقتصادی برای مشارکت بخش خصوصی نقش اساسی داشته‌اند. در این راستا امروزه منطقه آزاد چابهار با توجه به جایگاه ویژه خود در بعد ملی به عنوان راهکار توسعه محور شرق و در بعد فراملی به عنوان پل ارتباطی به کشورهای آسیای میانه و کشورهای جنوب شرق آسیا از اهمیت و جایگاه ویژه‌ای برخوردار شده است.

نقش مله و بین المللی بندر چابهار در توسعه دریایی



◆ سیاوش رضوانی - مدیر کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان



بارگیری و سایر خدمات بندری؛

۳- افزایش راندمان اشتغال زایی و در نتیجه بالا بردن وضعیت اقتصادی مردم منطقه که می تواند به نوبه خود در توسعه اقتصادی و منطقه ای و بالا بردن رضایت مردم بسیار مهم باشد؛

۴- افزایش ضریب ایمنی دریانوردی به خصوص در بخش تجسس و نجات دریایی، به لحاظ اینکه سهم قابل توجهی از اشتغال مردم ساحل نشین در این عرصه اقتصادی است؛

۵- بالا بردن ضریب ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی و در نتیجه افزایش میزان بهره برداری های اقتصادی مردم منطقه از منابع دریایی؛

۶- پیگیری در راستای راه اندازی تریمینال مسافری و ایجاد زمینه های گسترش روابط مردم منطقه با کشورهای همسایه و در نتیجه افزایش رضایت آنها.

۷- ایجاد زمینه های مناسب و بهبود مستمر در راستای ارائه خدمات به دریانوردان در امر ثبت شناور و صدور گواهینامه های دریانوردی که با توجه به اشتغال کثیری از مردم منطقه ایران در این راستا، می تواند نقش مهمی در افزایش رضایتمندی و توسعه فرهنگ دریایی مردم داشته باشد.

۸- استفاده بهینه از موقعیت همجواری بندر با منطقه آزاد چابهار و همچنین افزایش تعامل با دیگر نهادها و سازمان ها که می تواند نقش مهمی را در اجرای طرح تکریم ارباب رجوع و پیشبرد اهداف سازمانی ایفا کند.

۹- جذب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی و در نتیجه رشد و توسعه اقتصادی منطقه و بالا بردن ضریب اشتغال و قدرت اقتصادی و رفاه اجتماعی آنها.

۱۰- ایجاد و توسعه زیرساخت های ساحلی از جمله موج شکن و اسکله های مردمی در مناطق مختلف استان برای شناور های صیادی و در نتیجه ایجاد بستر مناسب برای مردم منطقه در استفاده از دریای افزایش رضایتمندی آنها.

۱۱- توسعه اقدامات فرهنگی و افزایش ارتباط با مردم منطقه با استفاده از راهکار های متفاوت همچون برگزاری همایش ها، سمینارها و جلسات به منظور توسعه فرهنگ دریایی و تعامل با مردم منطقه و حل مشکلات آنها.

۱۲- ایجاد مؤسسات مختلف آموزشی در راستای ارتقای سطح فرهنگی - آموزشی منطقه و پیوند با مردم منطقه و راهبری آنها از جمله (مهد کودک، دبستان و مدارس راهنمایی و دبیرستان در دو سطح پسران و دختران).

۱۳- استقرار مدل تعالی منابع انسانی، سیستم مدیریت یکپارچه IMS و FS در راستای توجه به منابع انسانی اداره کل و افزایش ضریب ایمنی و بهداشتی و محیط زیست محدوده های بندری و در نتیجه افزایش رضایتمندی کارکنان و تشویق آنها در ارائه خدمات بهتر به مشتریان و ارباب رجوع.

۱۴- جلب رضایت مشتریان در راستای افزایش سرمایه گذاری ها و جذب صاحبان شناورها و کالاهای و در نتیجه افزایش درآمدهای بندری که خود می تواند سهم قابل توجهی در افزایش اشتغال و توسعه زیرساخت ها و روستاها داشته باشد.

۱۵- ایجاد و راهبری زیرساخت های رفاهی مانند مجموعه ورزشی و ارائه خدمات به مردم شهر در راستای افزایش پیوند آنها با اداره کل و بالا بردن ضریب رضایتمندی آنها.

با عنایت به فرمایشات مقام

معظم رهبری در راستای تحقق حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی و با توجه به اهداف عالی دولت جمهوری اسلامی ایران و به تبع آن سازمان بندر و دریانوردی، این اداره کل به نوبه خود می تواند گامی مهم در عرصه دریا و دریانوردی در راستای اهداف و وظایف خود برداشته و نقش مهمی را در افزایش پیوند مردم منطقه با دریایا ایفا کند. البته شایان ذکر است که در یک روند تاریخی کشور مانعوانسته از موقعیت های بالقوه دریایی خود استفاده کرده و متأسفانه ساحل نشینان ما همیشه از اقشار محروم بوده اند، بنابراین یکی از استراتژی های کلان این اداره کل، افزایش استفاده از این موهبت الهی و پیوند مردم با دریا و در نتیجه توسعه رفاه اقتصادی و اجتماعی آنهاست با توجه به آمارها و اطلاعات سازمان تجارت جهانی، امروزه بیش از ۹۰ درصد تجارت دنیا از طریق دریا صورت می گیرد و این امر خود نشان دهنده اهمیت دریا و دریانوردی و نقش اساسی آن در توسعه اقتصادی هر کشوری است. از طرف دیگر با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور جمهوری اسلامی ایران که به صورت پلی بین اروپا و آسیا قرار گرفته و همچنین قرار گرفتن آن در مسیر کریدور شمال - جنوب و شرق و غرب و دسترسی به دریا از شمال و جنوب، می توان گفت که این امر وزن دوچندانی به موقعیت های ژئواکونومیک، ژئواستراتژیکی و ژئوپلیتیکی ایران داده است که سازمان بندر و دریانوردی با توجه به ماهیت کارکردی خود بایستی از موقعیت ژئواکونومیک برای دسترسی به اهداف عالی خود نهایت استفاده از دریا را بنماید. در این بین سازمان بندر و دریانوردی و به نوبه خود بندر چابهار در دو بعد ملی و بین المللی می تواند ایفای نقش کند. در بعد ملی می توان با گسترش فرهنگ دریایی و افزایش راندمان استفاده از پتانسیل های دریا و دریانوردی نقش قابل توجهی در رونق اقتصادی کشور همچون اشتغال زایی، ارزش افزوده، جذب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی و در نتیجه رشد و توسعه اقتصادی - اجتماعی، توسعه ایمنی دریا و دریانوردان، حفظ محیط زیست دریایی و افزایش کنترل و نظارت بر دریا و سواحل ایفا کرد. در بعد بین المللی می توان در عرصه های تجارت جهانی به خصوص در زمینه ترانزیت کالا، سوآپ و سایر رویه های حمل و نقل دریایی موفق بوده و سهمی قابل توجه در رشد اقتصادی کشور داشت و از همه مهم تر می توان در عرصه های سیاسی با توجه به ماهیت بین المللی حمل و نقل دریایی، دستاوردهایی مهم برای کشور به ارمغان آورد. حال با توجه به موضوعات فوق و با عنایت به وضعیت اقتصادی استان سیستان و بلوچستان و موقعیت خاص ژئواکونومیک بندر چابهار و اجرای طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار و قرار گرفتن چابهار در نقطه عطف توسعه محور جنوب شرق و کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب، این اداره کل در راستای مأموریت کلان خود در عرصه دریا و دریانوردی، پیوند مردم با دریا و توسعه فرهنگ دریایی می تواند گامی مهم در اجرای عملیاتی کردن اهداف خود در حیطه ها و نتایجی را به شرح ذیل داشته و نقش مهمی در توسعه اقتصاد ملی و منطقه ای و در پی آن توسعه فرهنگ بحری ایفا کند:

۱- افزایش استفاده از پتانسیل های تجارت در عرصه های صادرات، واردات، ترانزیت، سوآپ، کاپوتاژ، ترانزیت؛

۲- تسریع در اجرای طرح توسعه بندر و در نتیجه افزایش پتانسیل های بندری در امر تخلیه و

دریانوردان؛ سفیران فرهنگ ملل



◇ ابراهیم ایدنی - مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

کشور ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی خاص و در اختیار داشتن مرزهای گسترده آبی در حاشیه دریای خزر و خلیج فارس از روزگار باستان نقش تاثیر گذاری در بهره برداری از امکانات و منابع دریایی منطقه ایفا کرده و مستندات تاریخی نشان می دهد که کشورمان بایه برداری از نواحی قدرتمند زمان خود، تانماط دور دست را در سیطره خود قرار داده است. نوار ساحلی ۵۸۰۰ کیلومتری ایران، ساکنین بیش از ۷ استان بزرگ کشور در شمال و جنوب را در خود جای داده که حیات بخش عمده ای از ساکنین مناطق ساحلی و پسرانه ها به نحو غیر قابل انکاری در گرو بهره برداری از منابع دریایی است. در این میان با توجه به آمیزش زندگی مردم و تراق آنها در یانهاده پنه کردن فرهنگ پاسداری و حفاظت از محیط زیست دریایی از اصول اساسی توسعه پایدار محسوب می شود که بایستی توسط ارگان های نظیر سازمان بنادر و دریانوردی که از امکانات بالقوه برخوردار هستند در احاد جامعه پایه گذاری شود. در همین راستا اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با توجه به رسالت فرهنگی خود متعهد به برقراری ارتباط مستمر و پایدار میان مردم پر تلاش و در یاد استان است. استان خوزستان ۷ بندر فعال و تجاری دارد و از منظر وابستگی اقتصادی مردم نوار ساحلی آن، شاید بتوان گفت در زمره استان های است که در یانه نقش بسزایی در تأمین زندگی مردم دارد. همچنین از منظر جغرافیای سیاسی نیز، دریای پیوند دهنده ایران با همسایگان خود از طریق استان خوزستان بوده که در جای خود بسیار حایز اهمیت است. نیروی انسانی کثیری که به صورت مستقیم و غیر مستقیم با فرایندهای کاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ارتباط بوده و مشغول به خدمت هستند، هر کدام به صورت مجزای به نوعی نماینده سازمان بنادر و دریانوردی در انتقال مفاهیم ارزشمند حفظ محیط زیست و بهره برداری مطلوب از دریاهند و اطلاعات لازم را در این خصوص در اختیار خانواده ها و بستگان مرتبط با ایشان قرار می دهند. علاوه بر این مورد اداره کل به صورت مدون و برنامه ریزی شده با سر لوحه قرار دادن استراتژی راهبردی سازمان، برنامه های عملی منفعه ای را نظیر برگزاری همایش ها، جشنواره ها، نمایشگاه ها و مسابقات فرهنگی با موضوعات متنوع و جذاب دریایی به صورت اداری در سطح شهرستان های همجوار ساحل برگزار می کند که خوشبختانه در کلیه موارد با استقبال کم نظیر خانواده ها و بالاخص کودکان و نوجوانان که وارثین اصلی این آب و خاک خواهند بود، مواجه شده است. مدیریت ارشد این اداره کل بر این اصل اعتقاد راسخ دارد که موضوعاتی نظیر موارد فوق جز با تربیت و آموزش کودکان و بستر سازی برای درک اهمیت دریادر زندگی آنان، ایشان و ایجاد پیوند عمیق عقلانی و عاطفی بین انسان و دریامیسر نخواهد شد. هر چند نتایج حاصله از آموزش ها ممکن است در کوتاه مدت نمود قابل توجهی نداشته باشد، اما بدون شک میراث درخشانی برای آینده خواهد بود.

رهبافت ایجاد پیوند بین دریامردم را می توان از چند بعد مورد بررسی قرار داد. یکی از مهم ترین موارد، تمایل به فعالیت در مشاغل دریایی است. با توجه به آمارهای ارایه شده از سازمان بین المللی در یانوردی مبنی بر کمبود نیروی انسانی در بخش دریانوردی، با وجود چنین پتانسیل هایی در کشور، ظرفیت بسیار مناسبی برای تربیت نیروی کارآمد وجود دارد. متأسفانه در حال حاضر نسل جوان و متقاضی کار اطلاعات اندکی در خصوص نحوه کار، شرایط و مزایای کار در شناورها و به طور کلی مشاغل مرتبط با دریایه بسیار هم گسترده اند دارند که می توان با سوق دادن آنها در راستای تحقق حماسه اقتصادی بخشی از مشکلات بازار کار را نیز مرتفع کرد. از مزایای دیگر آن می توان به نقش دریانوردان به عنوان سفیران کشورهای متبوع خود اشاره کرد که با ترویج فرهنگ سرزمین خود، نقش مهمی در ایجاد پیوند بین فرهنگ ها و ملل ایفا کنند. همچنین با آموزش نیروهای متخصص دریایی می توان ضمن انتقال دانش فنی در قالب تأمین نیروی انسانی ناوگان های سایر کشورها، فرهنگ غنی ایرانی و اسلامی را به سایر کشورهای منتقل و توطئه ایران هراسی که از سیاست های استکبار است را خشی کرد. در بخش دیگر می توان به ایجاد مشارکت سرمایه گذاران و بخش خصوصی در توسعه بنادر و پایانه های کشور اشاره کرد که این موضوع نیز در گرو ایجاد بستر سازی و انگیزه لازم از سوی دولت برای حضور موفق و پایدار ایشان است. در پایان شاید بتوان کمترین ثمره ایجاد پیوند بین مردم و دریارایا کیزه نگه داشتن آن و بهره برداری از مواهب و زیبایی های طبیعی آن دانست.

پیوند مردم با دریادر گروتوسعه دریامحور و صنعت توریسم دریایی



◇ عادل دریس - مدیر کل اداره بندر و دریانوردی خرمشهر

ابتدا لازم می دانم هفته جهانی دریانوردی را به جامعه دریایی کشور تبریک عرض کنم

بر کسی پوشیده نیست که توسعه دریامحور نتیجه توسعه مناطق ساحلی است. نوار ساحلی می تواند مبنای تولید ثروت و توسعه اقتصادی قرار گیرد اما آنچه که محرز و مشخص است، اینکه تاکنون از ظرفیت های موجود استفاده بهینه صورت نگرفته است. توسعه مناطق ساحلی و ایجاد مزیت از طریق سرمایه گذاری های خصوصی و دولتی در مناطق ساحلی، می تواند منجر به تغییر جهت و روند مهاجرت مردم به مناطق ساحلی شود. در این راستا اشاعه صنعت توریسم دریایی در کنار صنایع دیگر دریایی همچون توسعه فعالیت های دریانوردی، ترانزیتی، نفت و گاز و فراساحل همراه با رای به رخ تسهیلات مالیاتی و معافیت های مالیاتی می تواند بسیار موثر واقع شود. متأسفانه در میان انواع شاخه های توریسم در ایران شاید هیچ یک به اندازه توریسم دریایی ناشناخته و مهجور نمانده باشد و این در حالی است که از سویی، تنها، مرز آبی جنوب کشور در امتداد خلیج فارس و دریای عمان به طول ۱۸۸۰ کیلومتر یکی از سرمایه های طبیعی کشور محسوب می شود و از سوی دیگر، کشورهای کوچک حاشیه جنوبی خلیج فارس از مرزهای کوتاه خود استفاده بسیار می برند، به طوری که در شروع هر سال میلادی در انتظار رقم بالایی از مسافران دریایی هستند. این امر در حالی است که کشور در وضع موجود، بیش از هر زمان دیگری با دشواری اشتغال دست به گریبان است و به نظر می رسد گردشگری به مثابه یک نظام پیچیده با بعد بزرگ می تواند یکی از راه حل های برون رفت از این تنگنا باشد. به این صورت که با توسعه صنعت گردشگری سعی بر این است که به نحوی در آمد حاصل از جذب توریسم، جایگزین سایر منابع غیر پایدار درآمدی شود، بنابراین توسعه گردشگری می تواند از تک محصولی بودن جلوگیری کرده و کمک بزرگی به توسعه اقتصادی و به دنبال آن توسعه پایدار کشور کند. در این میان مطلوب نبودن وضعیت توریسم دریایی در ایران از چندین جنبه قابل بحث است: اول آنکه مردم





بندر نو شهر؛ بندر سبز

◆ سید نبی سیدپور - مدیر کل بندار و دریانوردی استان مازندران

با توجه به اینکه حدود یک سوم مرزهای کشور مرز دریایی است و با ۱۲ کشور همسایه مرز دریایی داریم و در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد صادرات و واردات از مرز دریایی انجام می‌شود، پرواضح است که رشد و توسعه بخش دریایی مزایای در آمدی و توسعه‌ای گسترده‌ای برای کشور ایجاد می‌کند و رشد و توسعه سایر بخش‌های اقتصادی کشور را در پی دارد. ضمن اینکه می‌توان از طریق تجارت دریایی با ایجاد بندار و توسعه حمل‌ونقل دریایی، استفاده از دریاها در جهت ایجاد اشتغال، بهره‌برداری از منابع زیستی موجود در دریا، توسعه گردشگری دریایی و افزایش ارتباط سیاسی و اقتصادی با کشورهای همجوار، نقش موثر و عمده‌ای در رشد و توسعه کشور ایفا کرد.

علاوه بر توجه به این موضوع، باید تلاش خود را به توسعه پایدار در فعالیت‌های مرتبط با دریا معطوف داشته و به حفاظت و مراقبت از محیط زیست دریایی در عین بهره‌برداری از این نعمت بیکران الهی توجه ویژه کرده و امکان بهره‌برداری از منابع را برای نسل‌های آینده نیز میسر کنیم.

بندر نو شهر در راستای سیاست‌های کلان سازمان بندار و دریانوردی که همسو با سیاست‌ها، خط‌مشی‌ها و نوآوری‌های سازمان جهانی دریانوردی قبل و بعد از کنفرانس ریواست، اقدام به به‌روز کردن زیرساخت‌های خود با ساخت اسکله‌های جدید، به‌کارگیری تجهیزات بندری مدرن با حداقل مصرف انرژی و ارتقای ایمنی بندر به‌ویژه آبراه‌های قابل‌ناوبری آن جهت پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر با تناژ بیشتر کرده و در جهت تبدیل شدن به بندر سبز گام برمی‌دارد.

در این راستا آگاهی‌آحاد مردم از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های فراوان دریا، باید در اولویت قرار گیرد. مسلمانان یکی از راه‌های شناخت، فرهنگ‌سازی است. برای ترویج فرهنگ دریا و حرفه دریانوردی می‌توان از ابزارهای مختلف هنری مانند ساخت فیلم، نماهنگ، برپایی نمایشگاه‌ها و ابزارهای تبلیغاتی استفاده کرد. بندر نو شهر نیز به‌عنوان بخشی از این حوزه بزرگ با ایجاد موزه دریایی جهت بازدید دانشجویان، دانش‌آموزان و عموم مردم، نصب تابلوهای تبلیغاتی در سطح شهر و در جهت افزایش آگاهی و اطلاع افکار عمومی نسبت به اهمیت دریانوردی و صنعت حمل‌ونقل دریایی گام برمی‌دارد.

راهاندازی شماره تماس ۱۵۵۰ مرکز جستجو و نجات بندر نو شهر، گام دیگری است که در زمان وقوع هرگونه حادثه دریایی و درخواست امداد و نجات در سواحل استان مازندران و امکان تماس بدون پیش‌شماره را برای همه مشترکین شرکت‌های ارتباطات سیار فراهم آورده است. روز جهانی دریانوردی بهانه‌ای است تا ضمن تبیین نقش و جایگاه واقعی دست‌اندرکاران صنعت دریانوردی، از زحمات کلیه دریاییانی که در جهان و کشور عزیز اسلامی‌مان در حوزه‌های مختلف این صنعت فعالیت می‌کنند، قدردانی به عمل آید.

اینجانب به نوبه خود روز سوم مهر - روز جهانی دریانوردی - را به همه تلاشگران عرصه دریا تبریک عرض نموده، امیدوارم با اشاعه فرهنگ دریا و دریانوردی شاهد توسعه روزافزون این صنعت مهم و حیاتی در کشورمان باشیم.

شناخت کمی از سفرهای دریایی دارند و حسن ناامنی در این سفرها آنها را به سفرهای جاده‌ای و سفرهای هوایی ترغیب می‌کند که می‌توان دلیل این امر را به عدم شناخت سفرهای دریایی نسبت داد؛ اما اگر به تورسیم دریایی، به خصوص در سواحل خلیج فارس، از زاویه دیگر بنگریم، شاهد هستیم که زمینه کاری مطلوبی مهیا نشده است تا منافع مشترک صنعت تورسیم و توسعه محلی هم‌زمان تأمین شود. به همین منظور باید مسوولان امر بیش از پیش در توسعه مولفه‌های مربوط به تورسیم دریایی و تفریحات مربوط به آن که از عوامل مؤثر در شکل‌دهی الگوی توسعه نواحی ساحلی بوده و تأمین‌کننده مزایای مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و محیطی بسیاری برای میزبان داشته، توجه اکید داشته باشند. البته نباید از موضوعی که دغدغه بسیاری از متولیان امر نیز محسوب می‌شود، گذشت و آن، رویکردی است که ممکن است موجب پدید آمدن نگرانی‌ها و بیم‌هایی از تهدید و تخریب هویت، محیط و میراث طبیعی و تاریخی و فرهنگی ساکنان محلی سواحل شود.

توریست نقش مهمی در توسعه اقتصادی شهرها دارد. امروزه جهانگردی به‌عنوان یک صنعت پر درآمد و اشتغال‌زا در صحنه جهانی و بین‌المللی اهمیت زیادی پیدا کرده است. به بیانی دیگر، گسترش صنعت گردشگری، توسعه اقتصادی و به دنبال آن، تعاملات انسانی را به همراه دارد و هر کشوری سعی دارد با به وجود آوردن امکانات رفاهی و تفریحی در شهرهایش از مزایای اقتصادی صنعت گردشگری بهره‌برد. دریاها و رودخانه‌ها می‌توانند یکی از عوامل جذب توریست و اشتغال‌زایی در شهرها و کشورها باشند. همچنین گردشگری، نقش مهمی در ترغیب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، ایجاد درآمد برای دولت و اشتغال‌زایی مستقیم و غیرمستقیم در سراسر دنیا داشته است. هزینه‌های گردشگری و صادرات و واردات کالاهای مربوطه و خدمات، درآمدی برای اقتصاد جامعه میزبان تولید می‌کند. این صنعت نه تنها در پیشبرد اقتصاد ملی و درآمدهای ارزی نقش دارد، بلکه صنعتی است پاکیزه و عاری از آلودگی و در عین حال ایجادکننده مشاغل جدید. گردشگری برای کشورهای دارای جاذبه‌های جهانگردی نظیر ایران می‌تواند به مهم‌ترین منبع کسب درآمد ارزی تبدیل شود. مشروط بر اینکه برنامه‌ریزی صحیح و همه‌جانبه توأم با آینده‌نگری برای آن تنظیم و اجرا شود. تورسیم دو هدف عمده می‌تواند داشته باشد؛ اول، درآمد اقتصاد و دوم اشاعه فرهنگ ملی و اسلامی. از آنجایی که عده‌ای فقط به درآمد اقتصادی می‌اندیشند، در حالی که خود اشاعه فرهنگ ملی و دینی در بلندمدت درآمدزا نیز خواهد بود، بنابراین توسعه صنعت تورسیم دریایی علاوه بر موارد فوق و همچنین هدف ایجاد آرامش و بهبود کیفیت زندگی مردم، جذب گردشگر و توسعه اقتصادی شهری، گسترش فرهنگ ورزش‌های آبی و ارتقای بهینه‌سازی اوقات فراغت جوانان می‌تواند دروازه جدیدی برای پیوند مردم با دریا را ایجاد کند.

و اما مسأله دیگر، یکی از مهم‌ترین راه‌ها برای رسیدن به توسعه پایدار، مشارکت مطلوب افراد جامعه است. ولی امروزه فشارهای زندگی و تنش‌های روانی بسیار زیاد زندگی افراد را دچار یکنواختی و رانده‌مان کم کرده، که یکی از شروط دستیابی به توسعه پایدار حل این مشکل است، به نظر می‌رسد برای آزادی از خستگی‌های زندگی، مردم نیاز به تفریح دارند. یکی از این تفریحات، وجود فضاهای آبی که احساس شادی و آرامش را به ارمان بیاورد، می‌باشد تا علاوه بر افزایش بازدهی فرد و رشد جامعه موجب جذب توریست نیز شود، که در این میان گردشگری دریایی و ساحلی یکی از عظیم‌ترین منابع جذب گردشگر در دنیا است که در کشور ما کمتر مورد توجه قرار گرفته است. ما چه بخواهیم و چه نخواهیم کشورهای همسایه از این فرصت برای جذب گردشگر در سواحل خود استفاده خواهند کرد، ضمن اینکه مادر کشور سواحل امن و مطمئنی داریم که اکثر کشورهای همسایه حتی ممکن است فاقد این امنیت باشند، بنابراین باید از ظرفیت‌ها به بهترین نوع استفاده کرد. اینجانب اعتقاد دارم بی‌توجهی و کمبود امکانات در بخش گردشگری به ضرر کشور است، به‌طوری که بزرگ‌ترین سرمایه خدادادی را در کشور رها کرده‌ایم و این ضعف ما است. به‌طور مثال، گردشگری فقط محدود به آثار تاریخی و بناهای معماری و جاذبه‌های موجود در خشکی نیست، بلکه می‌توان از سواحل و دریای بیکران که خداوند نصیب ما کرده به بهترین نحو استفاده و آن را جایگزین صنعت نفت کرد. البته استقبال نکردن گردشگران از تورسیم دریایی بزرگ‌ترین دغدغه و ر کود و فراموشی این بخش از گردشگری را رقم می‌زند. که البته ایمن‌سازی سواحل مهم‌ترین بخش از توسعه گردشگری دریایی است، چرا که استقبال گردشگران داخلی و خارجی از سواحل ایران خیلی زیاد است، اما وقتی با کمبود امکانات ایمنی و رفاهی مواجه می‌شوند، سرد شده و مکان دیگری را انتخاب می‌کنند.

در پایان اینجانب به‌عنوان عضوی از جامعه دریایی کشور، باتبریک مجدد هفته دریانوردی، امید بهترین‌ها را برای دریا لان دریایی کشور و به خصوص مردم دریادوست ایران زمین داشته و دارم.





فعالیت‌های توسعه‌ای بندرانزلی پیوند دهنده صنایع دریایی و بندری با جامعه

◆ **فرهاد منتصر کوهساری - مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان**

سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۷۸ میلادی برابر سال ۱۳۵۷ شمسی، روز ۲۹ سپتامبر که مطابق ۷ مهر است را به عنوان روز جهانی دریانوردی انتخاب کرده است. ایرانیان باستان روز دهم مرداد هر سال را که برابر است با روز اول ماه اوت فرنگی، به نام **نوروز دریا** می‌نامیدند و آن را روز شروع دریانوردی قرار داده بودند و این روز را که آغاز آرامش آب‌ها و بهار دریا و ورزش بادهای موسمی است جشن می‌گرفتند و با گل و گیاه و شاخه سبز درختان خصوصاً باموز و نار گیل و میوه‌های گرمسیری به میانه دریای می‌رفتند و پس از شکر و سپاس به درگاه خداوند که دریا را برای آنها آفریده و آن را آرام و مسخر آنان ساخته است، گل و گیاه و میوه‌ها را به نذر فرشته آب و دریا به پیشگاه خداوند هدیه می‌کردند و به آب‌های بیکران دریای پارس که به اعتقاد ایرانیان شامل دریای سرخ، دریای فارس، دریای مکران، دریای هند و دریای چین می‌شد، می‌ریختند و به شادی می‌پرداختند و پس از یک روز شادمانی به بندر و جزایر و سواحل محل سکونت خود باز می‌گشتند و از فردای آن روز با امید فراوان به عنایت خداوند سفرهای دور و دراز دریایی خود را آغاز می‌کردند.

روز جهانی دریانوردی در راستای همگامی جامعه با سیاست‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی و به منظور توسعه فرهنگ دریایی دنیا پایه‌گذاری شده است، لذا با تاسی از رهنمودهای دین‌مبین اسلام و در جهت ترویج فرهنگ دریایی و تقویت پیوند سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی با مردم، دیدگاه‌ها و راهکارهایی ارائه می‌شود.

بر اساس اصول روابط اجتماعی جهت ارتباط با یک جامعه بشری بایستی ساختار و چارچوب و نحوه فعالیت‌ها و از همه مهم‌تر نتایج کلی سازمان ذی‌ربط را برای آن جامعه مذکور، شفاف‌سازی کرد و متذکر شد که نتایج حاصله چه تاثیر مثبتی به صورت مستقیم و غیر مستقیم بر روزمرگی و آینده آن جامعه خواهد گذاشت و از طرفی دیگر، افراد در آن جامعه می‌توانند در این زنجیره چه نقش بسزایی داشته باشند. پس از لمس نتایج کاری سازمان بندر و دریانوردی توسط مردم،

این ارتباط و در نتیجه تبادل فرهنگ بین سازمان و جامعه خود به خود به صورت تصاعدی پیش خواهد رفت، به گونه‌ای که وقتی یک عضو از جامعه بزرگ بشری به این نتیجه می‌رسد که تجارت دریایی به صورت ایمن و بی‌خطر در مقیاس بالا و در نتیجه با قیمت تمام‌شده حمل بسیار اندک به چه اندازه می‌تواند در قیمت محصول نهایی مورد استفاده وی تاثیر گذار باشد، در قبال ارتباط فرهنگی و حتی در بعضی موارد در ارتباط کاری با این سازمان خود را مسئول می‌داند. این مقوله خود به وجود آورنده یک زنجیره تامین قدرتمند و هدفمند خواهد بود. از طرفی تجمع تعداد کثیری از این جمعیت در بندر کانونی خود گواه بر وجود یک ارتباط تنگاتنگ بندر با جامعه بشری است. علاوه بر این، در مباحث دیگر سازمان بندر و دریانوردی تلاش‌هایی در جهت سهولت این ارتباط انجام می‌دهد تا در زمینه‌های گوناگون این پیوند مستحکم شود. با توجه 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، از آن‌ترین 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 این میان موقعیت ممتاز بندر انزلی در کریدور شمال و جنوب و همچنین نقش آفرینی آن در کریدور ترانزیتی جنوبی از ویژگی‌های یک قطب اقتصادی کم‌نظیر در منطقه است. موقعیت بندر انزلی در تامین مواد اولیه برای داخل کشور و کشورهای آسیای میانه، ایجاد اشتغال در بندر و استان ثابت کرده است که طی ۵ سال





گسترش شاهد

حمل و نقل داخلی کالا

ایمنی در حمل ✓ هزینه کمتر
رضایتمندی مشتری

دارای نمایندگی در سراسر کشور

دارای ناوگان مجهز حمل و نقل

حمل کالا به اقصی نقاط کشور

حکمت پوشش کامل پیمه ایران (خیانت در امانت)

آدرس شعب اهواز

کیلومتر ۲ چاده اهواز - اندیشه

شماره حمل و نقل - فک ۲۲

تلفن : ۳۹۰۷۵۲۵-۶ (۰۶۱۱)

۳۹۰۷۱۶۴-۵

تلفن : ۳۹۰۷۵۲۷

آدرس شعب بندر عباس

پایانه پارویی بندر عباس - ۲۲

تلفن : ۷۵۲۳۷۵۲ (۰۶۷۱)

آدرس دفتر مرکزی :

تهران ، میدان آریه‌الکین ، خیابان پیمه ،

خیابان ۱۲ شرقی ، نبش کوچه سام پلاک ۷

تلفن : ۸۸۷۳۱۱۳۲-۳

تلفن : ۸۸۵۲۳۰۱۷

Gostareh Shahed Co.

گذشته یک بندر استراتژیک و خاص در دریای خزر بوده و جایگاه ویژه و مهمی در بنادر حاشیه دریای خزر دارد. اجرای طرح جامع و توسعه بازرگانی بندر انزلی و توسعه چشمگیر موج شکن ها و احداث زیرساخت های اراضی خریداری شده ضرورت آماده سازی بندر را دوچندان کرده است. افزایش حجم مبادلات اقتصادی با کشورهای حاشیه دریای خزر و رونق گرفتن کربدورهای شمال - جنوب و تراسیکا آماده سازی بسترهای یک بندر ملی را بیش از گذشته لازم و ضروری ساخته است. فعالیت های توسعه ای از پیش گفته، علاوه بر ایجاد اشتغال پایدار از طریق فعالیت های دریامحور می تواند از مصادیق و پایه های پیوند صنایع دریایی و بندری با جامعه محسوب شود.

- در حالت کلی برخی از رویکردها و استراتژی هایی را که سازمان بندر و دریانوردی و مدیریت بندر انزلی بر اساس آنها این پیوند را مستحکم تر می سازد، عبارتند از:

۱. تجاری سازی ارتباطات بین بندر و دریا و جامعه در جهت اشتغال زایی پایدار
۲. نظرسنجی عمومی از مردم در تصمیم گیری ها و برنامه ریزی های عام سازمان
۳. توسعه مشارکت های مردمی و جوامع محلی در برگزاری همایش ها و جلسات عمومی
۴. تقویت بخش خصوصی متخصص برای انجام کار ها و عملیات های بندری
۵. واگذاری امور تصدی گری و غیر حاکمیتی به بخش خصوصی فعال
۶. آموزش های عمومی به منظور افزایش اطلاعات عمومی دریایی مردم در بخش ایمنی دریایی
۷. آرازان سازی سفر های دریایی در بعد داخلی و خارجی (کاهش بهای خدمات گردشگری دریایی در زمان های پیکار ایه خدمات، برعکس کلیه پایگاه های ارایه خدمات)
۸. شناسایی و بهره گیری از ظرفیت های اقتصادی و مالی سایر دستگاه های دولتی و خصوصی
۹. ایجاد منطقه آزاد تجاری و صنعتی جهت برخورداری از تسهیلات و مزایای قانونی منطقه و کاهش قیمت تمام شده کالا

۱۰. تأسیس آموزشگاه تعلیم راهنمایان و با کارکنان دریانوردی بازرگانی
۱۱. آموزش نیروی انسانی متخصص و اعزام آنان به خارج در قالب دوره های کوتاه مدت و بلند مدت

۱۲. برگزاری همایش های صنایع ساحل و فراساحل و حضور جدی متخصصان، مراکز، شرکت ها، موسسات و ارگان های دریایی
۱۳. به کار گیری آموزه های سوانح و حوادث، میز گرد ها و کارگاه های آموزشی سوانح و حوادث در جهت کسب اعتماد شرکت ها و مؤسسات دریایی
۱۴. هم اندیشی و لزوم حضور فعال تر متخصصان در فرایند تکمیل فن آوری های آب های عمیق

۱۵. تدوین مدل ملی برای توسعه و پیشرفت دریایی کشور و جلب حمایت های خاص و ملی در حوزه منابع انسانی و توجه به حل چالش های منابع انسانی، بیمه و گمرک
۱۶. ضرورت توجه به تولیدات داخلی در حوزه صادرات و افزایش جاذبه های مالی برای نیرو های متخصص به منظور تداوم کار آنها در داخل کشور
۱۷. حمایت بیشتر از دانشگاه ها و مراکز فعال در این حوزه با پشتیبانی شرکت ها و سازمان های مرتبط جهت افزایش رشته ها و دانشجویان در حوزه دریانوردی و حمایت های مالی.

علاوه بر این موارد هر ساله سعی شده است تا با انتخاب شایستگان دریایی و بندری، ایشان را تحسین کرده و شوق خدمت را در جامعه دریایی و بندری دوچندان کنیم. این مجموعه شامل: محققان دریایی، ایثارگران دریایی، کشتیرانی ها و مالکین، خبرنگاران دریایی، فعالان ایمنی و محیط زیست دریایی، مدیران دریایی، مدرسان دریایی، پایانه داران دریایی، پیشکسوتان دریایی، نشریه های برتر دریایی، صنایع دریایی، بندر نمونه تجاری، نفتی و صیادی، دانشجویان دریایی، موسسات آموزشی فعال دریایی، عکاسان دریایی هستند. لازم به ذکر است که سازمان بندر و دریانوردی با همکاری کلیه ارگان های دولتی و خصوصی ذی ربط همواره تلاش کرده است تا با ارایه یک کار جهادی در پوشش خدمت به خلق همراه با اعتقاد و نگاه درست به حقایق جامعه به یک پیوند پایدار با مردم دست یابد و از طرفی با سلامت اقتصادی و مبارزه با فساد مالی در گرو مصوبات و قوانین موجود با توجه به ظرفیت درون زای کشور و کار کارشناسی، مطالعه درست، ملاحظه همه جانبه توانسته است با ایجاد اقتصاد مقاومتی در مقابل بحران ها و جزر و مدهای بین المللی مقاوم باشد. ایجاد همکاری بین دانشگاه ها و مراکز علمی و تحقیقاتی با سازمان بندر و دریانوردی باعث شده تا زنجیره ای از علم و فن آوری به وجود آید. این زنجیره مجموعه ای از ایده و فکر و علم را در عرصه فن آوری و تولید و بازار در اختیار جامعه قرار داده است. علاوه بر این اکثر شرکت هایی که با سازمان بندر و دریانوردی در ارتباط هستند از شرکت های دانش بنیان به شمار می روند. در انتها امید است سازمان بندر و دریانوردی با تدبیر و امید بیش از پیش و با درک درست عزت و حکمت و مصلحت همراه با اعتماد به خدا و انس با معنویات در ارایه خدمت به خلق و ایجاد پیوندی پایدار با جامعه بشری هر روز موفق تر از دیروز باشد.





نهاده ساز پیوند مردم با دریا نیازمند برنامه ریزی یکپارچه و پایدار در نوار ساحلی



برقراری پیوند مردم و دریا از سرمایه گذاری های بلندمدت است

♦ فتح اله خوشبختی - سرپرست اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

دریا و دریانوردی از اعصار گذشته نقطه شروع تبادل فرهنگ ها بین ملل بوده؛ یعنی دریا از دیرباز با فرهنگ ملل پیوند داشته است، اما برخی ملل به تدریج از دریا فاصله گرفتند و به خشکی روی آوردند، زیرا تضاد فرهنگی هم نتیجه مثبت دارد و هم منفی. بنابراین اصولاً طرح سوال پیوند بین دریا و مردم با توسعه و گسترش بنادر و صنایع مرتبط با دریا و ایجاد مناطق آزاد و ویژه مستحکم تر، اقتصادی تر و اختصاصی تر شد. اگر بخواهیم ارتباط مردم با دریا را تقویت کنیم، باید زمینه های این ارتباط را خوب بشناسیم و محیط آن را سازگارتر با فرهنگ، اقتصادی تر، پویاتر و جذاب تر و از ظرفیت های دریاها و سواحل به نحو صحیح و برنامه ریزی شده تر استفاده کرد. نقطه فیزیکی پیوند مردم به دریا سواحل است، سواحل بندری، سواحل تفریحی، سواحل توریستی، سواحل شهری و سواحل صنعتی و... چگونگی استفاده از این ظرفیت ها برای تقویت پیوند مردم با دریا بسیار مهم است. برنامه ریزی برای ایجاد یا تقویت پیوند مردم با دریا برای آن مناطقی که از سواحل دور هستند با مردمی که در مجاور سواحل زندگی می کنند، بسیار مهم و متفاوت است؛ هم از نظر محتوا هم از نظر ماهیت کار. معمولاً در کشورهای در حال توسعه یا کمتر توسعه یافته در این خصوص نقایص برنامه ریزی و هماهنگی بیشتر احساس می شود. بنابراین ارگان های ذی ربط با دریا و صنایع مرتبط با آن برای انجام این برنامه ریزی و هماهنگی پیوندی، نقش حیاتی دارند، لکن در بسیاری از مواقع این نقش ها پراکنده، مبهم و یا تعریف نشده و یا قابل تفسیر است. لذا برای نهاده ساز پیوند مردم به دریا و برنامه ریزی یکپارچه در نظام برنامه ریزی مرتبط با دریا و یا مناطق شهری ساحلی و غیر ساحلی در جهت تحقق این مهم، ضروری است. از این جهت نوع برنامه ریزی، کنترل و نظارت و نوع استفاده از سواحل و دریا در همه جای دنیا با هم متفاوت است. بنابراین ارتباطات مردم با دریا را با هر ابزاری می توانیم فراهم کنیم، لکن روی همه ابزارها خوب کار نمی شود، انجام این مهم فقط وظیفه سازمان بنادر و دریانوردی نیست که به خوبی توانسته نقش خود را با همراهی بسیاری از ارگان ها ایفا کند که باید از همه آنها در اینجا تقدیر و تشکر کرد، بلکه همه ارگان ها اعم از دریایی و غیر دریایی را نیز شامل می شود. در شهرهای ساحلی دنیا اینقدر جذابیت ایجاد می شود تا همه چیز را تحت تاثیر قرار دهد، لکن در بسیاری از شهرهای ساحلی ما حتی برای جذب یک پزشک و حفظ و نگهداری وی هم مشکلات زیاد و برنامه جامع وجود ندارد، پس چطور انتظار داریم این پیوند روز به روز عمیق تر شود و گسترش یابد. لذا به نظر بنده برای انجام کار عمیق در این زمینه باید برنامه جامع در حوزه های مختلف غیر اقتصادی سواحل نیز داشت که این برنامه جامع بتواند در بلندمدت این ظرفیت را ایجاد و این پیوند را به صورت نهاده ساز تضمین کند. حتی گستره سواحل و دریاها هم مجاور کشور ما

♦ علی اکبر شریف پور بوشهری - رییس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی بندر بوشهر

دریا، تمدن و تاریخ بوشهر را شکل داده و شاید بتوان این دیار را بیش از هر چیز با کرانه خلیج فارس به یاد آورد.

بندر بوشهر دارای ویژگی های منحصر به فردی در امر توسعه تجاری و اقتصادی است و لازم است مسوولان امر با همکاری مردم از این موهبت الهی به نحو احسن استفاده کنند.

اتاق بازرگانی بوشهر نیز به نوبه خود به عنوان مهم ترین و بزرگ ترین نهاد غیر دولتی در بخش تجارت و بازرگانی با رویکردی جدید به دنبال شناسایی ظرفیت های بکر و نقش آفرینی مناسب در این عرصه است.

قطعا برقراری پیوند بین مردم و دریا از سرمایه گذاری های بلندمدت محسوب می شود که لازم است در این مسیر گام برداشت. آگاه سازی و آموزش دست اندر کاران در وهله اول و ترویج و آگاه سازی مستمر در بین مردم می تواند گام نخست در تحقق این مهم باشد. در این مورد اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی بندر بوشهر همگام با سایر نهادهای می تواند با فراهم آوردن اطلاعات و خدمات بهنگام در برقراری ارتباط با شهروندان و به تبع آن پیوند دریا و مردم به عنوان یک الگوی موفق ایفای نقش کند.

لازم است نیازهای اطلاعاتی به خوبی شناسایی و از طریق شبکه های اجتماعی اطلاع رسانی شود. بی تردید ترغیب به آگاه سازی و آموزش می تواند نقش مهمی در ایجاد این پیوند و ارتقای دانش و آگاهی عمومی ایفا کند.

انجام مستمر امور آموزشی نظیر برپایی دوره های آموزشی و بازدید علمی، تلاش در راستای فرهنگ سازی تجاری نظیر برپایی نمایشگاه ها برپایی همایش های تخصصی، چاپ بروشور و اطلاع رسانی رسانه ای و استفاده از توان بالای ناوگان حمل و نقل دریایی از جمله فعالیت هایی است که این اتاق می تواند در راستای کار خود قرار دهد و در برقراری این پیوند و استحکام آن سهیم باشد.

همانطور که پیش تر نیز عنوان شد، دریا سرمایه و موهبتی خدادادی است و لازم است از این ثروت طبیعی محافظت شود و ایجاد بستر آموزشی و ترویج آن از جمله اساسی ترین کارها محسوب می شود که می توان شاهد توسعه و ترویج آن به نسل های آتی بود و چنانچه آگاه سازی و آموزش به درستی انجام شده باشد، می توانیم شاهد نتیجه درازمدت آن یعنی حفظ دریا و تربیت مردمان حافظ باشیم.





به مسایل دریا حساس تر کند، استراتژی‌های دریامحور را گسترش داده و کشور را به سمت دریامحوری سوق دهد، از مزیت‌های دریادر قالبی جامع و مانع استفاده کنیم، ارتباط مناطق غیر ساحلی را به مناطق ساحلی بیشتر کرده و نزدیک‌تر کنیم، فرهنگ‌های مختلف مردم را در کنار دریا و یا در دریا به هم پیوند بزنیم، توسعه پایدار را در حفظ و نگهداری متخصصان حوزه‌های مختلف در مناطق ساحلی ایجاد کنیم، سرمایه‌گذاران را به سمت سواحل سوق داده و زمینه رشد و توسعه اقتصادی و اشتغال پایدار را در این مناطق ایجاد کنیم، کشور را از انکابه یک صنعت رهایی بخشیم، رقابت‌پذیری و جذابیت شهرهای ساحلی را در مقایسه با جذابیت‌های مناطق سایر کشور‌های همجوار بیشتر کنیم، مهاجرت از شهرهای ساحلی را کاهش دهیم و... البته مسایل و موارد مختلفی را در این زمینه می‌توان بیان کرد، لکن مجال برای ذکر آنها در این مقال نیست.

در شمال و جنوب آنقدر زیاد است و قابلیت‌های زیادی دارد که جا دارد حتی یک کمیسیون تخصصی در مجلس شورای اسلامی کشورمان با عنوان کمیسیون دریا و سواحل ایجاد شود تا در خصوص مسایل مختلف با دریا و سواحل برنامه‌ریزی راهبردی صورت گیرد.

در کل جذابیت‌های ایجادشده در سواحل از هر حیث که در نظر بگیریم نتوانسته نقش پیوندگرایی و پیوندسازی مردم با دریا را نهادینه کند و این در جای خود متأثر از برنامه‌های ناهمگون و غیر یکپارچه است. ظرفیت‌ها و قابلیت‌های ساحلی و دریا به‌خودی خود نمی‌تواند زمینه‌ساز قطعی ایجاد پیوند سازگار مردم با دریا و یا دریا با مردم باشد، لذا باید جهت‌دهی ارگان‌ها به مردم به‌عنوان رهیافتی مهم تلقی شود. مثلاً ایجاد مناطق توریستی ساحلی یکی از ابزارهای آشناسازی، ایجاد ارتباط مستحکم بین مردم و دریا و یا دریا با مردم است. اما در بسیاری از سواحل ما چنین ظرفیت‌هایی را به‌طور اقل هم نداریم؛ یعنی به بعد اقتصادی این ارتباط در سواحل بیشتر اندیشیده می‌شود تا به ابعادی که می‌تواند ضامن نهادینه‌سازی ارتباط بلندمدت بین مردم و دریا یا دریا با مردم شود. همه اشاعه فرهنگ دریا می‌کنند، اما در گستره شهرهای ساحلی برای نهادینه‌سازی ارتباط مردم با دریا در عرصه‌ها و ابعاد مختلف در حوزه‌های توریستی، صنعتی، بندری، شهری و تفریحی و... یکپارچگی وجود ندارد، لذا هیچگاه برنامه‌های یکپارچه تحقق نمی‌یابد. بدین منظور برای نهادینه‌سازی ایجاد ارتباط موثر مردم با دریا و بالعکس باید به خود مردم رجوع کنیم و مردم را در سواحل و دریا بیشتر سهیم و مصادیق و ابزار آن را هم فراهم کنیم. مادر سواحل‌مان زمینه‌های پیوندسازی عمیق مردم با دریا را نتوانسته‌ایم به‌خوبی فراهم کنیم و دلایل آن را هم در مباحث فوق برشمردیم. مادر کلاشهرها مصادیق مختلفی را برای جذب مردم به برخی مناطق انجام می‌دهیم، لکن به سواحل که محل تلاقی و آشنایی مردم با دریا است، بعضاً نگاه جامع نیست. خوشبختانه سازمان بنادر و دریانوردی به‌خوبی توانسته در ایفای نقش اقتصادی خود در سواحل بندری عمل کند، اما شهرهای ساحلی فقط شامل بنادر نمی‌شوند، بلکه بنادر یک نقطه از این شهرها ولی بانقشی حیاتی هستند. نتیجه این رهیافت‌ها می‌تواند در بلندمدت، کلاشهرهای ساحلی را ایجاد کند، نگاه مسوولان کشوری را نسبت به دریا و راهبردهای آن جهت‌دهی و تغییر دهد، برنامه‌ریزان را نسبت

شرکت تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی شهرستان بندرعباس

مدیر عامل: اسحاق اسحاقی

شماره ثبت: ۴۰۱۰

جزیره قشم 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 قشم از رونق قابل توجهی برخوردار باشد. حفظ جان مسافری همراه با راحتی آنها در سفر و حفظ محیط زیست دریایی منطقه و پیشگیری از آلودگی آن از مسایل 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 (دیپارخانه 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 مشغول به کارند. این شرکت با ۱۲۴ عضو در سال ۷۲ 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 مطلوب تری را به هم میهنان عزیز ارایه نماید.



روز جهانی دریانوردی گرامی باد

آدرس دفتر مرکزی:
اسکله بندر شهید حقانی
تلفن: ۷۶۱ - ۲۳۳۷۷۸۲
آدرس: بندرعباس، خیابان استانداری
کوچه چمران ۴۵
تلفن: ۷۶۱ - ۲۳۱۷۲۹۲



پایگاه اطلاعاتی؛ مبنای ساماندهی فعالیتها در نوار ساحلی

♦ **محمد رضا اللهیار، مدیر کل سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی**

سواحل در گذر تاریخ، به طور قطع جذابترین سکونتگاهها برای انسان بوده است، به گونه‌ای که حدود دوسوم مردم جهان در حاشیه ۶۰ کیلومتری از دریا زندگی می‌کنند، اما در کشور ما به‌رغم وجود بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل، باوجود توسعه‌هایی که به‌خصوص طی سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی صورت



گرفته، هنوز از بخش اعظمی از این ظرفیت‌ها بهره‌گیری نشده است. بخش عمده‌ای از این مشکلات را می‌توان به عدم وجود زیرساخت‌های مورد نیاز جهت اسکان جمعیت نسبت داده، ولی قسمتی از آن نیز به دلیل عدم شناخت کافی جامعه و نیز سرمایه‌گذاران تولید از پتانسیل‌های سواحل است. سواحل علاوه بر اهمیت سکونتگاهی، برای بهره‌برداری از منابع زنده و فسیلی، استقرار صنعت، بازرگانی و حمل‌ونقل کالا، گردشگری، کشاورزی و آبی‌پروری نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند. محدود بودن فضای منطقه ساحلی و تقاضای زیاد برای بهره‌برداری منجر به رقابت و گاه تضاد میان کاربری‌های مختلف می‌شود که چنین شرایطی با پیامدهای محیط زیستی از قبیل کاهش تنوع زیستی و منابع زنده، تخریب زمین‌های ساحلی، فرسایش کرانه‌ها، رسوب‌گذاری در دهانه رودخانه‌ها، پرشدن تالاب‌های ساحلی و آلودگی‌ها همراه است. بروز مشکلات روزافزون در مناطق ساحلی جهان از نیمه دوم قرن گذشته موجبات نگرانی کشورها و مجامع جهانی را فراهم آورده و توجه برنامه‌ریزان را به خود معطوف داشته است. سواحل کشور ایران با توجه به گستردگی، فراهم‌کننده ظرفیت‌هایی برای برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی و اجتماعی هستند، این در حالی است که موقعیت ژئوپلیتیک مناطق دریایی کشور در شمال و جنوب از یک سو و ناهمگون بودن شرایط محیط زیستی و جغرافیای طبیعی سواحل کشور از سوی دیگر، تحقق هر گونه برنامه توسعه را در این مناطق با پیچیدگی همراه ساخته است. علاوه بر این تداخل حوزه فعالیت دستگاه‌های اجرایی مختلف اعم از مستقیم و غیرمستقیم که بیش از ۱۸ دستگاه اجرایی را به‌طور مستقیم و نزدیک ۴۰ دستگاه را به‌طور غیرمستقیم دربر می‌گیرد، ضرورت یکپارچه‌سازی و هماهنگی در زمینه سیاست‌گذاری و اقدامات اجرایی را می‌طلبد. اداره کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در راستای وظایف قانونی و حاکمیتی سازمان به عنوان مرجع دریایی کشور و متولی صدور اجازه تاسیس، ساخت و بهره‌برداری هر گونه سازه و تاسیسات ساحلی و دریایی و در قالب طرح‌های متعدد و گسترده مطالعاتی تلاش کرده است مقدمات این امر را فراهم



ضرورت حفظ توسعه پایدار در تداخل زیستگاه دریا و خشکی

♦ **علی فتحی - مدیر کل مهندسی عمران**

توسعه پایدار در باور امروز، حفظ و صیانت از منابع و سرمایه‌های موجود و زمینه‌سازی به منظور ارتقا و انتقال این سرمایه‌ها به صورت مستقر و پایدار به نسل‌های بعدی است. لذا مدیریت و برنامه‌ریزی در ساخت و ساز و نگهداری مناسب و شایسته از زیرساخت‌های ایجاد شده در سواحل نیز به عنوان یکی از مهم‌ترین سرمایه‌های طبیعی، نقش بسزایی در رسیدن به توسعه پایدار ایفا خواهد کرد. اداره کل مهندسی عمران در سالیان اخیر با ایجاد و استقرار سامانه‌های مدیریت جامع اطلاعات پروژه‌ها (PMIS) و تعمیرات پیشگیرانه (PM) در این مسیر گام برداشته و امید است با تکمیل و بهره‌برداری نهایی از آن ایفاگر نقش شایسته‌ای در جهت توسعه پایدار باشد.

همچنین از آنجا که نقش انسان به عنوان محور توسعه پایدار همواره برجسته و بارز بوده است، زمینه‌سازی جهت ارتقای توان عملکردی و بهره‌وری نیروی انسانی از بستر برقراری آموزش‌های لازم در نیل به اهداف در این بخش، اثرگذار است. بدین منظور این اداره کل همزمان با هدف‌گذاری ارتقای سطح برنامه‌ریزی و برنامه‌محوری در فرایند اجرای پروژه‌ها و انجام وظایف، نسبت به آموزش پرسنل بنادر و ستاد سازمان بنادر و دریانوردی با موضوعاتی نظیر امور قراردادی، مهندسی ارزش و برنامه‌ریزی و کنترل پروژه‌ها اقدام کرده است که با تداوم آن شاهد اثربخشی مناسب نیز خواهیم بود.

به کارگیری بخش غیردولتی (خصوصی) به واسطه بهره‌مندی از مزایا و توانمندی این بخش در تولید اطلاعات، مدیریت منابع و در نهایت ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز در بنادر نقش بسزایی در پایداری امر توسعه دارد و لذا این اداره کل ضمن برنامه‌ریزی جهت واگذاری راهبری زیرساخت‌های انرژی بنادر به بخش خصوصی، جهت ایجاد شفافیت و تسهیل فرایند جذب و فعالیت سرمایه‌گذاران اقدام به تدوین و اجرایی کردن دستورالعمل نحوه کنترل مهندسی ساخت و ساز پروژه‌های سرمایه‌گذاری بنادر کرده است.

جلوگیری از ورود آسیب به محیط زیست (سرمایه‌های طبیعی) هنگام توسعه به ویژه در بنادر به واسطه تداخل دو زیستگاه دریا و خشکی به عنوان یکی دیگر از شاخص‌های توسعه پایدار همواره مورد تأکید بوده و لذا در این راستا سعی شده ضمن طرح‌ریزی استقرار صنایع غیر آلاینده و سازگار با محیط زیست در بنادر، کنترل پساب‌ها و پسماندهای خروجی این قبیل صنایع نیز در دستور کار قرار گیرد که ایجاد تصفیه‌خانه‌های متعدد در بنادر کشور بر این مبنا استوار است. با یاری خداوند متعال مجموعه این اقدامات در کنار ایجاد زیرساختی مستحکم و پایدار زمینه‌ساز تحقق اهداف سازمانی و ملی در امر توسعه پایدار خواهد بود.



راضمن تصویب طرح مربوطه، با داشتن حق نظارت در اجرا و بهره‌برداری به عهده این سازمان گذاشته است، کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی با بهره‌گیری از توان علمی اعضا و نظارت مستمر در قالب پایش سواحل توانسته است مدیریت مناسبی بر ساخت و سازهای ساحلی کشور داشته باشد و از ساخت و سازهای غیراصولی در سواحل که باعث اتلاف منابع بسیار و عدم استفاده بهینه از ظرفیت سواحل می‌شود جلوگیری کند.

همچنین این کمیته با توجه به تجارب ارزنده اعضا و حضور تخصص‌های مختلف در جلسات خود نقش زیادی در ارایه مشاوره به بخش‌های دولتی و خصوصی و سرمایه‌گذاران بخش دریایی در استفاده بهینه از منابع و جلوگیری از بروز مشکلات مهندسی که در این بخش اتلاف منابع و خسارات بسیاری را به همراه دارد، ایفا کرده است. آنچه مسلم است تازمانی که شناخت جامع و دقیقی از سواحل کشور موجود نباشد، نمی‌توان برنامه‌ای منسجم برای شکوفایی ظرفیت‌های مناطق ساحلی کشور تدوین کرد؛ به طور مثال سواحل شمال کشور به واسطه طبیعت سرسبز و دریای خزر همه ساله میزبان بسیاری از هموطنان ماست که این مساله جایگاه ویژه‌ای در اقتصاد منطقه دارد، ولی متأسفانه آمار غرق‌شدگان سال‌های اخیر بسیار نگران‌کننده شده است. بررسی‌های انجام شده در اداره کل مهندسی سواحل نشان می‌دهد که بسیاری از این سوانح مربوط به وجود پدیده جریان‌های بازگشتی (currents rip) است که این اداره کل کوشیده است در قالب مطالعات پایش سواحل شمال کشور این پدیده را بررسی و معرفی کند. ضمن اینکه نتایج مربوطه را به‌رغم نداشتن وظیفه قانونی در این زمینه و صرفاً در راستای حس انسان‌دوستی و رسالت سازمانی در قالب بروشور تهیه و برای استان‌های ساحلی شمالی ارسال کرده است. اطلاع‌رسانی و آگاهی بخشی رسانه‌ای این پدیده و جانمایی مناسب و محدود کردن سایت‌های گردشگری و شنا به مناطق ایمن می‌تواند نقش بسزایی در کم کردن این حوادث داشته باشد این اداره کل تلاش کرده است به نوبه خود با تدوین و توزیع بروشورهایی در این مناطق گردشگران را به وجود این جریان‌ها آگاه کند که صدا البته اطلاع‌رسانی گسترده توسط رسانه‌ها و نصب تابلوهای هشداردهنده می‌تواند دامنه این اطلاع‌رسانی را گسترده‌تر کند. مطالعات و فعالیت‌های انجام شده در مجموعه اداره کل مهندسی سواحل می‌تواند در چنین مواردی با ارایه برنامه فرهنگی و رسانه‌ای مناسب ضمن معرفی این فعالیت‌ها نقش موثری در زندگی مردم در سواحل کشور و همچنین بهره‌برداران از سواحل ایفا کند. همچنین با گسترش نگاه مهندسی در جامعه می‌توان از بسیاری از خسارات احتمالی بروز پدیده‌های دریایی و یا هدر رفتن منابع مالی جلوگیری کرد. برگزاری برنامه‌هایی مانند کارگاه‌های آموزشی آشنایی با پدیده‌های دریایی مانند سونامی، جزر و مد، جریان‌های بازگشتی و نصب تابلوهای هشداردهنده و توزیع بروشورها و همچنین برگزاری مانور مقابله با این پدیده‌ها می‌تواند کاهش خسارات احتمالی را تا حد بسیار زیادی کاهش دهد. همچنین پیشگیری و تعدیل خسارات ناشی از پدیده‌های دریایی از طریق اصلاح الگوی شهرسازی در شهرهای ساحلی و سازه‌های در معرض پدیده‌های دریایی و پیش‌بینی مکان‌های امن برای اسکان جمعیت در موقع بروز این پدیده‌ها اقدام موثری است که این اداره کل نیز گام‌هایی در این خصوص برداشته است. از اقدامات موثر اداره کل مهندسی سواحل و بنادر در راستای فرهنگ‌سازی دریایی و همچنین با هدف ایجاد اتاق فکر جهت هم‌افزایی دانش متخصصان، پژوهشگران و مجامع دانشگاهی برگزاری همایش‌های بین‌المللی دوسالانه مهندسی سواحل و بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) بوده است. این همایش که یکی از معتبرترین همایش‌های علمی کشور از لحاظ قدمت و استمرار برگزاری و همچنین سطح کیفی مقالات ارایه شده و سطح علمی شرکت‌کنندگان داخلی و خارجی و مقالات ارایه شده به شمار می‌رود، زمینه‌ساز ترویج فرهنگ دریایی و تبادل اطلاعات علمی شده و همچنین با بستر سازی مناسب در قالب کارگاه‌های تخصصی و نمایشگاه‌های جانبی موجبات هم‌افزایی دو بخش صنعت و دانشگاه را فراهم آورده است. استقبال گسترده فعالان این عرصه از این همایش و افزایش کیفی و کمی مقالات ارسالی در ادوار مختلف نشان می‌دهد که این همایش در اهداف تعیین شده خود موفق بوده است. همچنین با توجه به تجربه‌های برگزاری این همایش سازمان بنادر و دریانوردی بستر سازی فرهنگی لازم را جهت تشکیل انجمن مهندسی سواحل و سازه‌های دریایی فراهم آورد که به لطف خدا با استقبال مواجه شد و پس از پیگیری‌های لازم و طی مراحل قانونی اخذ مجوز و ثبت در وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری و برگزاری مجمع عمومی آغاز به کار کرده است و با توجه به حضور شخصیت‌های برجسته علمی و فعالان این عرصه و حمایت‌های موثر سازمان بنادر و دریانوردی از این انجمن در آینده نزدیک اهداف انجمن که همانا رشد و ارتقای صنعت دریایی کشور است، محقق شود.

امیدوارم با بهره‌گیری از دانش مهندسی سواحل و بنادر و مدیریت صحیح در آینده بتوانیم شاهد شکوفایی هر چه بیشتر سواحل کشور در عرصه‌های مختلف باشیم.

آورد. در این راستا طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) توانسته است با بهره‌گیری از تخصص کارشناسان داخلی و جمع‌آوری اطلاعات موجود کشور در قالب بانک اطلاعات جغرافیایی و تحلیل و فرآوری این اطلاعات، برنامه‌ای جامع در خصوص مدیریت و بهره‌برداری پایدار از سواحل ارایه کند.

این طرح که از لحاظ گستردگی و تنوع مطالعات انجام شده و وسعت آن در منطقه بی‌نظیر است کاربری مطلوب نوار ساحلی کشور در قالب مشخص نمودن پهنه‌های مناسب برای هر یک از فعالیت‌های صنعتی، کشاورزی، گردشگری و ... را ارایه داده است.

همچنین در قالب این طرح علاوه بر تبیین و تحلیل وضعیت موجود سواحل کشور، محدوده و مرزبندی، پهنه‌بندی سواحل کشور، برنامه‌های مدیریت نوار ساحلی، مدیریت زیست محیطی، ملاحظات سیاسی و امنیتی کشور و ... نیز تدوین شده است.

امید می‌رود تاکید بر استفاده از نتایج این مطالعات که بخش‌های عمده از آن به تصویب شورای عالی معماری و شهرسازی رسیده و به استان‌های ساحلی ابلاغ شده است، سامان‌دهی فعالیت‌ها در نوار ساحلی کشور را به همراه داشته باشد؛ به عنوان مثال استفاده از مطالعات مرزبندی نوار ساحلی می‌تواند کمک شایانی به متولیان امور



شهرهای ساحلی در تصمیم‌گیری‌های مربوط به توسعه آبی شهرهای ساحلی و مقاوم‌سازی شهرها در برابر پدیده‌های دریایی کند و یا استفاده از توان گردشگری سواحل کشور مخصوصاً در سواحل جنوبی و دریای عمان تا حد بسیاری مغفول مانده است که این مطالعات پیشنهاد مناسبی در این خصوص ارایه کرده که در نهایت به رونق این صنعت و آبادانی سواحل کشور با رویکرد توسعه پایدار می‌انجامد.

عدم وجود اطلاعات دقیق و مستمر در سواحل، این اداره کل را بر آن داشت که طرح پایش و مطالعات شبیه‌سازی سواحل کشور را در دستور کار خود قرار دهد؛ طرحی که در گام نخست از خلیج چابهار آغاز شد و در گام‌های بعدی استان‌های بوشهر، هرمزگان و سواحل شمال کشور تحت پوشش مطالعات قرار گرفت. همچنین این اداره کل مطالعات سواحل مکران و استان خوزستان را در برنامه‌های آبی خود قرار داده است.

شناسایی، جمع‌آوری و تحلیل اطلاعات موجود در خصوص شرایط سواحل و بنادر کشور و شناسایی نقاط ضعف و نقایص اطلاعاتی موجود و تهیه و تامین اطلاعات پایه مورد نیاز مهندسی سواحل و سازه‌های ساحلی از طریق: مشاهدات میدانی، اندازه‌گیری پارامترهای مرتبط با دریا و مهندسی سواحل (نظیر جریان، موج، باد، تغییرات خط ساحلی و ...)، نمونه‌برداری و انجام بررسی‌های آزمایشگاهی در موارد مقتضی (نظیر شرایط زیست محیطی، رسوب و ...) و مدل‌سازی پدیده‌های دریایی در محدوده جغرافیایی طرح و شناسایی مشکلات بالقوه و بالفعل موجود و ارایه راهکارهای مهندسی برای پیشگیری و اصلاح آنها از اهداف این طرح است.

انشاء... با تکمیل این مطالعات بانک اطلاعاتی جامع و غنی از داده‌های پایه سواحل کشور ایجاد خواهد شد که ضمن ارایه شناختی مناسب از سواحل کشور، انجام مطالعات دیگر را در سواحل کشور تسهیل و مدیریت سواحل را در تصمیم‌گیری‌های مربوطه یاری می‌کند؛ آنجا که در راستای اجرای بند ۲۲ از ماده ۳۳ آیین‌نامه سازمان بنادر و دریانوردی مصوب مجلسین سال ۱۳۴۸ و تبصره الحاقی مصوب ۱۳۸۷ مجلس شورای اسلامی که صدور اجازه تاسیس اسکله و سایر تاسیسات و تجهیزات

دریا عامل بالندگی، غرور و اقتدار ملی



◇ رمضانعلی محمودی - مدیر کل

برنامه، بودجه و تحول اداری سازمان بندر و دریانوردی

موهبت دریا و نوع و موقعیت آن برای مردم عزیز کشورمان، نعمتی است که هیچکس از عهده شکر آن بر نخواهد آمد. کشورمان تنها از این موهبت الهی برخوردار است، بلکه به صورتی ویژه و متمایز و بلکه به صورت منحصر به فرد مشمول این رحمت بیکران الهی قرار گرفته است. برخورداری از مواهب خلیج همیشه فارس به عنوان مهم‌ترین و راهبردی‌ترین خلیج دریایی جهان که به حقیقت قلب ذخیره گاه انرژی جهانی و یکی از مهم‌ترین و پررونق‌ترین مناطق تجاری و حمل و نقل دریایی جهانی است، به سادگی قابل ارزش گذاری نیست. اشراف بر دریای آزاد عمان که از طریق اقیانوس هند به همه نقاط جهان دسترسی دارد و از لحاظ منابع زنده دریایی غنی است، امتیازی ذی‌قیمت را برای مردم کشورمان به وجود آورده و نهایتاً اینکه بزرگ‌ترین دریاچه جهان در شمال کشور و در قلب منطقه اوراسیا با آب و هوایی منحصر به فرد، منابع زنده دریایی غنی و به عنوان سومین منبع ذخایر نفت و گاز جهان به نام دریای خزر، خوان نعمت دریایی را به تمام و کمال برای مردم این سرزمین گسترانیده است. از سوی دیگر تاکنون بیش از ۱۲۰ رشته فعالیت دریایی در سطح جهان شناخته شده است، لیکن مردم ما به رغم برخورداری از این میزان امکانات متنوع، گسترده و غنی دریایی، تاکنون تلاش بایسته و شایسته‌ای جهت بهره‌برداری کامل از امکانات و فرصت‌های دریایی پیش‌رو به خرج نداده‌اند، لذا بسترها و زمینه‌های بکر و دست‌نخورده و یا کمتر بهره‌برداری شده زیادی برای ایجاد و تقویت پیوند مردم با دریا وجود دارد. اهم رئوس اینگونه زمینه‌ها را می‌توان در چند دسته طبقه‌بندی کرد: زمینه‌های اقتصادی و معیشتی، زمینه‌های فرهنگی، گردشگری، زمینه‌های ارتباطی و حمل و نقلی و زمینه‌های امنیتی و غیره. به هر حال سازمان بندر و دریانوردی در خصوص ایجاد و تقویت پیوندهای اقتصادی و معیشتی، سفرهای دریایی، اکولوژیکی و زیست محیطی و ارتباطی و حمل و نقلی مردم با دریا نقش مؤثر و عمیقی دارد. این نقش آفرینی از طریق مدیریت کلان و عالی‌ه سیستم حمل و نقل دریایی و سواحل کشور انجام می‌شود. بی‌شک انجام مسوولیت خطیر مدیریت کلان و عالی‌ه سیستم حمل و نقل دریایی و سواحل کشور نیازمند طرح‌ریزی‌های راهبردی بلندمدت و برنامه‌ریزی‌های اجرایی کوتاه‌مدت است، لذا دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری سازمان بندر و دریانوردی با انجام این مسوولیت مهم، نقشی محوری در زمینه‌سازی پیوندهای اقتصادی، معیشتی، ارتباطی و حمل و نقلی مردم با دریا دارد و با آگاهی از این نقش در تلاش است با ایجاد هماهنگی و هم‌افزایی بین ارکان اصلی سیستم حمل و نقل دریایی در سطح کلان و اجزای مختلف سازمان بندر و دریانوردی در سطح خرد از طریق طرح‌ریزی‌های بلندمدت و برنامه‌ریزی‌های کوتاه‌مدت، تأمین به موقع منابع مورد نیاز و پایش، کنترل و اصلاح برنامه‌ها، با توسعه و رشد ظرفیت‌ها و عملکردهای بندر بازرگانی، مسافری و غیره، بیش از پیش بستر و زمینه پیوند مردم با دریا فراهم کند.



کنوانسیون کار دریانوردی در کشور، یک امر اجتناب‌ناپذیر و لازم‌الاجراست

◇ حسن رجایی - مدیریت حقوقی سازمان بندر و دریانوردی

روز جهانی دریانوردی و تلاش در جهت همگام کردن جامعه جهانی با سیاست‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی و ترغیب کردن اذهان عمومی در جهت توسعه فرهنگ دریایی، ما را بر آن داشت تا به منظور گرامی‌داشت تلاش دریانوردان با تاکید بر مسایل روز مطروحه در IMO که همان لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون کار دریایی و حرکت به سمت ارتقای شرایط استخدامی و ایمنی کار در کشتی‌های دریایی است، صفحاتی را به بررسی این مهم اختصاص دهیم. کار در کشتی‌های تجاری در سفرهای دریایی که معمولاً ماه‌ها به طول می‌انجامد، از



مشاغل حساس و تخصصی و در عین حال یکی از پرخطرترین شغل‌ها محسوب می‌شود. حساسیت شغلی کار دریانوردی که به علت ارتباط آن با ایمنی کشتی در سفرهای دریایی مستقیماً با سلامت و ایمنی جان سرنشینان کشتی (اعم از خدمه و مسافران) و محیط زیست دریایی و نیز حمل و نقل سالم محموله‌های کشتی ارتباط می‌یابد، آمادگی دایم برای مواجه شدن با شرایط اضطراری و سوانح غیر قابل پیش‌بینی در دریا از قبیل توفان، به گل نشستن، آتش‌سوزی، دزدی دریایی، توقیف کشتی در آب‌ها و بنادر سایر کشورها و بالاخره دوری از شهر و خانواده و نزدیکان و نگرانی از وضعیت همسر و فرزندان و... معمولاً کارکنان کشتی‌ها را به انواع بیماری‌های جسمی و روانی مبتلا می‌کند. این در حالی است که با تصویب کنوانسیون جامع کار دریانوردی در سال ۲۰۰۶ توسط سازمان بین‌المللی کار، تحولی اساسی در زمینه حقوق بین‌الملل کار دریانوردی ایجاد شده است؛ تحول بزرگی که بر خی از صاحب‌نظران و کارشناسان سازمان بین‌المللی کار از آن به عنوان یک رویداد تاریخی و تکمیل ستون چهارم کشتیرانی تجاری بین‌المللی بعد از کنوانسیون‌های سولاس و مارپل یاد می‌کنند. با اقدامات گسترده‌ای که مسوولان مربوط سازمان بین‌المللی کار برای تشویق و ترغیب کشورها جهت تصویب و الحاق به این کنوانسیون به عمل آوردند، همچنین با فراهم آمدن حد نصاب‌های موجود در کنوانسیون، مقوله نامه کار دریایی در تاریخ بیستم آگوست ۲۰۱۳ لازم‌الاجرا شد. لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون بهبود قابل ملاحظه‌ای را در شناسایی نقش دریانوردان در تأمین ایمنی دریانوردی ایفا می‌کند.

هدف از کنوانسیون کار دریایی که تا امروز به تصویب ۴۸ کشور جهان رسیده، تأمین حقوق دریانوردان با فراهم کردن مقدمات حق بر کار شایسته (Work Decent) یعنی حق بر انجام کار به نحوی که کرامت انسانی آنان حفظ شود می‌باشد که لازمه دستیابی به این هدف نیز فراهم کردن امکاناتی از قبیل ایجاد شرایط مناسب استخدامی برای آنان

ایران نشود) و رسیدن به سیاستی که بتواند همزمان تا بیشترین حد ممکن منافع گوناگون و بعضاً متعارض گروه‌های مختلف در کار دریایی را تامین کند، مستلزم گفتگو و تعامل با نگاهی واقع‌بینانه و دور از هیجان‌زدگی است و به همین سبب سه‌جانبه‌گرایی در مقوله کار دریانوردی صرفاً یک شعار نیست، بلکه یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است و تحقق کامل اهداف کنوانسیون ۲۰۰۶ کار دریایی در کشور نیز از رهگذر چنین رویکردی، امکان‌پذیر است.

موارد فوق‌الذکر نقش حمایتی و نظارتی دولت را در تحقق اهداف کنوانسیون کار دریایی به خوبی نشان می‌دهد. از نظر فرهنگ عمومی نیز بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد که در ایران بسیاری از شاغلین در کشتی‌های تجاری با حقوق قانونی خود آشنا نیستند و حتی از وجود انجمن‌های صنفی در کشور کمتر اطلاع دارند و تاکنون کمتر اقدامی در زمینه تهیه قراردادهای نمونه کار دریایی و انعقاد پیمان‌های جمعی کار بین انجمن‌های صنفی مالکان کشتی‌ها و دریانوردان صورت گرفته است. در این میان ایران با تصویب قانون اجازه الحاق به کنوانسیون ۲۰۰۶ در سال ۸۹ گام مهمی در جهت نیل به اهداف فوق برداشته است، منتها به علت فراهم نبودن تجهیزات و امکانات مدنظر کنوانسیون جهت تحقق هر چه بهتر اهداف آن هنوز سند الحاق سپرده نشده و کنوانسیون برای کشور ما لازم‌الاجرا نیست و لذا دولت و تمامی نهادهای مرتبط باید در جهت فراهم کردن سازوکارهای لازم و توسعه فرهنگ عمومی جهت تسریع در امر لازم‌الاجرا کردن این کنوانسیون در کشور نهایت تلاش خود را مبدول فرمایند.

طریق انعقاد پیمان‌های جمعی بانمایندگان مالکان کشتی‌ها و تهیه و تدوین قراردادهای نمونه کار دریانوردی و پیگیری اجرای مفاد آن در کشتی‌ها و حل‌وفصل اختلافات مربوط، نقش ممتازی در اجرای مقررات کار دریانوردی ایفا می‌کند.

باید توجه داشته باشیم که در بحث سه‌جانبه‌گرایی در مقوله کار دریانوردی توجه کافی به ماهیت اقتصادی فعالیت کشتیرانی تجاری، به‌ویژه جنبه بین‌المللی آن کاملاً ضروری است. سازمان بین‌المللی کار پس از یک فعالیت طولانی به این نتیجه رسیده است که برای تشویق کشورهای مختلف جهت الحاق به مقاوله‌نامه‌های کار دریانوردی و اجرای مقررات آن و تحقق هدف کار شایسته در کشتی‌های تجاری، باید بین ملاحظات تجاری و واقعیت‌های عملی و موقعیت اقتصادی، اجتماعی کشورهای مختلف و لزوم رعایت حقوق اجتماعی کارکنان کشتی‌ها، یک تلفیق معقول و قابل اجرا ایجاد کند و «کار شایسته» در چنین بستری، تحقق عملی خواهد یافت. بر این اساس هرگونه سیاست‌گذاری و اقدام در مقوله کار دریانوردی در کشور باید از جمله با توجه به ماهیت اقتصادی کشتیرانی تجاری و پیامدهای درازمدت آن برای صنعت کشتیرانی کشور و حقوق دریانوردان، به عمل آید. دریانوردان در کنار برخورداری از مزد و شرایط مناسب کار در کشتی‌ها، نیازمند امنیت و تداوم شغلی هم هستند و جمع میان این دو در صورتی میسر است که سیاست‌هایی که در قلمرو کار دریانوردی اتخاذ می‌شود، در درازمدت باعث تشویق بیشتر سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی تجاری و تمایل به ثبت کشتی‌ها در کشور شود. (و یا حداقل منجر به خروج از ثبت

است. همچنین باید از نظر انعقاد قرارداد دینیز پروسه مناسبی وجود داشته باشد که در این مسیر مساله تقویت انجمن صنفی دریانوردان مطرح می‌شود و به جای قراردادهای فردی باید پیمان‌های جمعی کار منعقد شود تا دریانوردان بتوانند به صورت یک گروه منسجم طرف پیمانکاران قرار گیرند. اگر این مساله فراهم بشود، جزئیات قرارداد کار دریایی از قبیل مزد و ایمنی قرارداد و نظایر اینها نیز حمایت خواهد شد.

به علت وجود بحث سه‌جانبه‌گرایی در مقوله کار دریانوردی دولت نیز باید با ایجاد یک رژیم قراردادی مناسب این حقوق را در عمل تضمین کند.

کار یک مقوله اجتماعی و اقتصادی است که بر حسب تجربیات بشری، دست‌اندرکاران اصلی آن یعنی کارگران، کارفرمایان و دولت باید با توجه به جایگاه خود در تنظیم روابط مربوطه مشارکت سازمان‌یافته داشته باشند. بررسی رویه کشورهای که دارای سابقه طولانی در زمینه کار دریانوردی هستند، حاکی از آن است که در شرایط کنونی دولت‌های مزبور برای ایجاد تعادل در روابط طرفین کار دریانوردی (دریانوردان و مالکان و بهره‌برداران کشتی‌ها) جز در مورد تضمین حقوق بنیادی کار، نوعاً مداخله مستقیم خودداری و سعی می‌کنند نقش تنظیمی و نظارتی داشته باشند. به بیان دیگر، در عمل این خود دریانوردان و مالکان و بهره‌برداران کشتی‌ها هستند که باید از طریق نمایندگان صنفی‌شان با گفتگو و انعقاد پیمان‌های جمعی کار، روابطشان را به صورت مناسب و عادلانه سازمان‌دهی کنند و دولت‌ها در این میان بیشتر نقش سیاست‌گذاری و نظارتی ایفا می‌کنند. در سطح بین‌المللی نیز، در کنار سازمان بین‌المللی کار، فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل (ITF) از

شرکت تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی قشم

تأسیس سال ۱۳۷۲ شماره ثبت ۹۳۴

عضو اتحادیه حمل و نقل بار و مسافر کشور

روز جهانی دریانوردی گرامی باد.

به منظور رفاه حال مسافرین و انجام سفرهای ایمن، این شرکت با ورود شناوران جدید و نوساز با ضریب ایمنی بالا مجهز به تمام امکانات ناوبری استاندارد جهانی و امکانات رفاهی در خدمت مسافرین، توریست‌ها و دانشجویان در مسیرهای قشم - بندرعباس جزایر هرمز، لارک و بلعکس، سرویس ارائه می‌نماید.



ساعت حرکت از قشم به بندرعباس:

۰۶:۰۰ صبح الی ۱۲:۰۰

ساعت حرکت از قشم به جزیره هرمز:

سرویس اول: ۰۶:۳۰ حرکت از هرمز

سرویس دوم: ۰۸:۳۰ حرکت از هرمز

آدرس: قشم - اسکله شهید ذاکری - سالن ۳ - طبقه فوقانی تلفن: ۰۷۶۳۵۲۲۵۵۰۹ فکس: ۰۷۶۳۵۲۲۱۴۲۰

مدیر عامل: رضا رضایی قشمی تلفن همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۷۱۵۲ Ghayeghdarane.gheshm@gmail.com

مشارکت بخش‌های خصوصی و تعاونی در بنادر، زمینه‌ساز توسعه فرهنگ دریایی



♦ حمیدرضا آباپی - مدیر کل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه‌گذاری

دریا موهبتی است الهی و ظرفیت‌های اقتصادی در آن به اندازه‌ای بالاست که اغلب کشورهای پیشرفته صنعتی یکی از مهم‌ترین دلایل توسعه یافتگی و پیشرفت خود را مدیون بهره‌برداری صحیح و البته حداکثری از مزیت‌های دریایی و حاکمیت و سیادت سیاسی و اقتصادی بر دریاهای بین‌المللی می‌دانند.

در حال حاضر از ۱۰ شهر بزرگ دنیا ۸ مورد آن شهرهای بندری است. بالغ بر ۲۰ درصد جمعیت جهان در فاصله ۲۵ کیلومتری از ساحل دریاهای ۳۹ درصد در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریای زندگی می‌کنند و سعی کرده‌اند با دسترسی به آب‌های بین‌الملل از مزایای بازرگانی، گردشگری و تفریحی، شیلات و آبی‌پرویی و از همه مهم‌تر از مزیت حمل و نقلی آن در تجارت خارجی بهره‌برداری کنند.

در کشورمان نیز حدود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و ۱۱ بندر عمده بازرگانی با ظرفیت ۱۸۸ میلیون تن تخلیه و بارگیری وجود دارد که بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور را به خود اختصاص داده‌اند. از این نظر اغلب تجار، بازرگانان و تمامی کسانی که به نوعی به فعالیت‌های صادراتی، وارداتی ترانشیپی و یا ترانزیت کالا از کشور سروکار دارند و همچنین کلیه فعالان این صنعت از جمله نهادهای دولتی و سرمایه‌گذاران بخش‌های غیردولتی (خصوصی و تعاونی) که در ارائه خدمات و فعالیت‌های مرتبط با امور بندری و دریایی کشور مشغول هستند، با اداره کل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی در ارتباط هستند.

با توجه به وظایف و فعالیت‌های این اداره کل گسترش و تعمیق پیوند دریایا مردم که به طور خاص شرکای تجاری و بازرگانی بنادر هستند، در توسعه فعالیت‌های بندری و نقش آفرینی بندر در سطوح بالای کارکردی که همانا تغییر نسل بندری و انجام وظایف اصلی در زنجیره تامین و خدمات لجستیک بندری است، مفهوم و تجلی پیدا می‌کند، به‌طوری که با تبدیل بندر به مراکز لجستیکی و تغییر رویکرد بندر از تخلیه و بارگیری و انبارداری صرف به صنایع تولیدی و انواع فعالیت‌های لجستیکی و ارزش افزوده، بندر کشور را به مرکز توزیع کالاهایی در سطح ملی و منطقه‌ای و نقش آفرینی در مسیر زنجیره حمل و نقل جهانی کالاهای همون ساخته‌واز بندر به عنوان سکوی پشتمین اقتصاد ملی یاد می‌شود. در حال حاضر تمامی سیاست‌های توسعه بندری در این مسیر قرار گرفته و سازمان بنادر و دریانوردی روند روبه‌رشدی را در جذب و حمایت از سرمایه‌گذاران بخش‌های خصوصی و تعاونی طی سال‌های اخیر طی کرده است، به‌طوری که هم‌اکنون حجم سرمایه‌گذاری‌های بخش غیردولتی در بندر کشور بالغ بر ۲۶ هزار میلیارد ریال بوده و در انواع فعالیت‌های لجستیکی و ارزش افزوده نظیر حمل، نگهداری، توزیع کالا و خدمات‌رسانی به شناورهای توزیع شده‌اند. در این رابطه سازمان بنادر و دریانوردی نیز با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۳۰ هزار میلیارد ریال در زیرساخت‌های بندری بستر مناسبی را برای جذب سرمایه‌گذاری و افزایش بازدهی طرح‌های سرمایه‌گذاری فراهم کرده است.

با عنایت به موارد فوق، انتظار می‌رود در صورت تداوم چنین حرکت شتابانی که در جذب سرمایه‌گذاری بخش‌های خصوصی و تعاونی و فعالیت‌های ارزش افزوده لجستیکی بندر شروع شده است، شاهد اثرات مثبت و قابل توجهی در توسعه بندر و به تبع آن در حوزه پیرامونی و اقتصاد ملی باشیم. قطعاً نخستین نتیجه و دریافت چنین توسعه‌ای، اشتغالزایی بالای این بخش و پیوند خانواده‌های شاغلین بندری در مرحله نخست، سپس همه کسانی که به نوعی به صورت غیرمستقیم و یا القایی از فعالیت‌های بندری بهره‌مند می‌شوند، برقرار خواهد شد و بدین ترتیب توسعه فرهنگ، دانش، تخصص و علوم دریایی و بندری در شاخه‌های متعدد جزو نخستین آثاری است که به طور پایدار و ماندگار به جوامع بندری انتقال خواهد یافت و این روند فرایند به صورت شبکه‌ای همزمان با توسعه لجستیک و زنجیره تامین کالا و خدمات توسعه خواهد پذیرفت.

ارتباط مردم و دریا به روایت تاریخ و راهبردهای آن



♦ رمضان عربسالاری - مدیر کل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی

به طور عمده، نقش‌هایی که برای ساختارهایی چون مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و مدیریت‌های راهبردی قایل می‌شوند، این است که آنها را به حلقه ارتباطی میان «تفکر راهبردی» و «برنامه‌های راهبردی» تشبیه و مانند می‌کنند. در واقع، «تفکر راهبردی» از نگرش‌ها و چشم‌اندازها و آرمان‌ها و نیازها و ضرورت‌ها سخن می‌گوید و «برنامه‌های راهبردی» از «روش‌ها و منش‌ها و راهکارها و مسیرها» برای رسیدن به آن آینده‌های مورد انتظار.

به محتوای دو پرسش مطرح شده که بازگردیم، می‌بینیم که در عمق این پرسش‌ها، «پیوند میان مردم و دریا» یک آرمان و چشم‌انداز است و نحوه و چگونگی برقراری این پیوند برای رسیدن به این چشم‌انداز، یک راهبرد است. به عبارتی، پیوند میان مردم و دریا، به عنوان یک آرمان و آرزو محصول یک «تفکر راهبردی» است و روش و منش و برنامه برای رسیدن به این انتظار و آرزو به منزله طرح‌ریزی یک «برنامه راهبردی».

با توجه به توصیف و تعریف ارائه شده از «تفکر راهبردی» و «برنامه راهبردی» ملاحظه می‌شود که این دو مفهوم را می‌توان برای هر موضوعیتی، چون موضوع‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، مدیریتی، بهداشتی و درمانی و یا دریایی و بندری به کار گرفت.

به این ترتیب، موضوع ایجاد پیوند و ارتباط میان «مردم و دریا» یک آرمان و برخاسته از یک «تفکر راهبردی» است. این تفکر راهبردی، تمایل دارد با نگرشی آینده‌نگر، ظرفیتی تازه از ارتباط میان «مردم و دریا» به وجود آورد. از سوی دیگر، تحقق این آرمان و اجرایی و عملیاتی ساختن این «تفکر»، مستلزم طراحی یک برنامه و روش است که آن را «برنامه راهبردی» می‌نامیم.

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی، مرکزی برای وضع این برنامه‌هاست. طبعاً برای طراحی و مدل‌سازی و سیاستگذاری و برنامه‌ریزی، نیازمند پژوهش و مطالعه و بررسی هستیم تا به واسطه آنها بتوانیم خود را از نقطه‌ای که هستیم به نقطه آرمانی خود برسانیم.



ایجاد و توسعه فرهنگ امنیت در یانوردی در میان دی نفعان بخش خصوصی و عمومی

◇ حسین کریمزاده - مدیر کل حراست سازمان بنادر و دریانوردی

اسناد تاریخی گواه آن است که ایرانیان طایفه دار برگزاری روز دریانوردی در جهان بوده‌اند. نیکان ما، دهم مرداد هر سال را که مصادف با روز اول ماه آگوست است، روز دریانوردی قرار داده بودند و آن را جشن می گرفتند. آنها با تشریفات خاصی، قایق‌ها و کشتی‌های خود را آذین بسته و به دریا می زدند و پس از یک روز شادمانی، به محل سکونت خود بازمی گشتند و از فردای آن روز، با امید فراوان به عنایات خداوند، سفرهای دور و دراز دریایی را برای متنعم شدن از سفره بیکران الهی و ارتزاق روزی آغاز می کردند. شعار سال سازمان بین المللی دریانوردی برای سال ۲۰۱۳ که برگرفته از التزام مقامات بلندپایه شرکت کننده در فراهمایی سازمان ملل متحد در برزیل در خرداد سال ۱۳۹۱ بوده و توسعه دریانوردی پایدار نام دارد، به خوبی ابعاد توجهات و دغدغه خاطر جامعه بین المللی در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی را نمایان می سازد.

اداره کل حراست سازمان بنادر و دریانوردی با تصریح این مهم که امنیت یکی از مولفه‌های منفک‌ناپذیر صنعت دریانوردی محسوب می شود، همواره بر آن بوده است تا استانداردهای بنیادین امنیت در بنادر را به نحوی که موجود تعامل تنگاتنگ و سازنده با اشخاص حقیقی و حقوقی ذی مدخل در امر حمل و نقل دریایی شود، ارتقا بخشد و با نگاهی ویژه به مدیریت یکپارچه و پایدار، موانع، تنگناها و نارسایی‌ها را به صورت مرتب احصا و بر رفع آنان اهتمام ورزد، زیرا دستیابی به اهدافی که و رای شعار سال سازمان بین المللی دریانوردی نهفته است، بدون ایجاد امنیت در بنادر و در کل صنعت دریانوردی امری لایحتمل و بلکه ناشدنی می نماید.

در همین راستا، تلاش برای حفظ برقراری فرصت‌های مساوی برای همگان در بستر امنیتی پایدار در بنادر و ایجاد، توسعه و ترویج و اطمینان سازی فرهنگ امنیت دریانوردی در میان طرف‌های ذی نفع در دو بخش عمومی و خصوصی در حوزه دریانوردی و ارتقای توجهات عامه به آن مقوله و مقابله با هر گونه اقدامی که مانع از تحقق کامل آن شود از جمله رهیافت‌های کلیدی و مردم‌مدارانه این اداره کل به شمار می آید.



حال به پرسش اول بازگردیم که این ارتباط را چگونه برقرار کنیم. به نظر من، جستار پاسخ این پرسش را باید از «تاریخ» خواست. ما تاریخی طولانی در بهره‌برداری از دریا داریم، لذا وقتی از تاریخ دریایی خود سخن می گوییم، به معنای آن است که از ارتباط خود با دریا سخن می گوییم. حال و به پشتوانه این مطالعه ببینیم که در این تاریخ طولانی، ارتباط ما با دریا حول چه شاخص‌ها و چه دالان‌هایی برقرار شده است.

چنانچه مفاهیم خرد این ارتباط را به مقوله‌های کلان تبدیل کنیم، این ارتباط و این دالان‌های ارتباطی را حول چند محور اصلی اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی می بینیم.

- محور «اجتماعی» که به معنای وجود باشندگان و یا استقرار مردمان در نواحی ساحلی است؛ این استقرار و اقامت یا به لحاظ زادگاهی بوده است و یا به لحاظ «اراده فردی و وجود شوق و رغبت انگیزه‌ها و جاذبه‌های خاص».

- محور «فرهنگی» که آن نیز به لحاظ پایداری و ثبات در جهت‌گیری‌های انسان‌هاست. جهت‌گیری فرهنگی به این معنا که استقرار در نواحی ساحلی همواره برای افراد و خانواده‌ها دارای انگیزه باشد. حال این انگیزه می تواند به طور مستقیم برخاسته از «فرهنگ» بومی و محلی و یا به صورت غیرمستقیم برخاسته از «انگیزه‌های ایجاد شده» باشد.

- محور «اقتصادی»، از این جهت که فرد احساس کند در بودن کنار دریا (به مفهوم حضور داشتن در موقعیت کاری و بهره‌مندی مناسب و پایدار از یک حرفه و شغل) می تواند حصه و بهره‌ای اجتماعی و اقتصادی داشته باشد و به نیازهای مادی و معنوی خود و خانواده‌اش پاسخ گوید. این دارای بیشترین ضریب «انگیزه در جذب» و پیوند با دریا است.

- محور «سیاسی»، از این جهت که برنامه‌ریزی‌ها و سیاستگذاری‌های کلان از گونه‌ای تعادل در «توزیع سرمایه‌گذاری» برخوردار باشند که بتوانند تعادل در «توزیع جمعیتی» را برقرار سازند. در کشور ما سهم سکونت جمعیت در کرانه‌های ساحلی جنوب کشور که دارای قابلیت‌های دریایی است، نسبت به جمعیت‌های متمرکز در شهرها بسیار کم است.

ملاحظه می شود که عامل «انگیزه» و «انگیزش» ناشی از آن، وجه مشترک هر چهار مقوله اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی است. ارتقا و توسعه این انگیزه‌ها، مهم‌ترین عامل برای تقویت رشته ارتباط میان مردم و دریاست.

برای پاسخ به پرسش دوم نیز لازم است باز هم به همین تاریخ بازگردیم. فراز و فرود بنادر ما نشان دهنده ظرفیت‌ها و قابلیت‌های ایجاد شده و ارتقا یافته و یا ظرفیت‌ها و قابلیت‌های کاهش یافته است.

در طول تاریخ رونق بنادر، شاهد ظرفیت‌هایی چون اشتغال کامل منابع سرمایه‌ای و انسانی و تاسیسات دریایی و بندری در بنادر هستیم، به نحوی که باعث مهاجرت اهالی بسیاری از استان‌های کشور به بنادر شده است.

همچنین شاهد گسترش سرمایه‌گذاری‌ها در سواحل دریایی برای تاسیس مزرعه‌های پرورش آبزیان و بازارهای منطقه‌ای مشترک با کشورهای همسایه در سواحل خلیج پارس هستیم. علاوه بر اینها می توان به شکل‌گیری ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دیگری اشاره کرد؛ قابلیت‌هایی مانند سرمایه‌گذاری برای استقرار صنایع صادرات مجدد.

با انجام یک مطالعه تاریخی و با انجام یک مطالعه تطبیقی بین بنادر موفق و بانه‌های بالا در جهان می توانیم بیش از این به رهیافت‌های حاصل از این پیوند پی ببریم. گردشگری دریایی و گردشگری تجاری، از جمله ظرفیت‌های اقتصادی پنهانی هستند که در شرایط توسعه این پیوند می توانند رونق یابند.

هم‌اکنون، بسیاری از اهالی کشورهای ساحلی همسایه برای «درمان پزشکی» و با انجام معاینات کلینیکی به کشور ما مسافرت می کنند. در حال حاضر سهم مراجعه، ابتدا به تهران و پس از آن شیراز خلاصه می شود و طبیعی است که با توسعه زمینه‌های لازم برای استقرار کانون‌ها و مراکز ارایه‌دهنده این خدمات در شهر بندرهای ساحلی مثل بوشهر، بندرعباس، خرمشهر و آبادان می توان با کاهش هزینه‌های سفر، تعداد این گردشگران درمانی پزشکی را افزایش داد.

به هر تقدیر، می توان به پشتوانه آرایه یک «تفکر و برنامه راهبردی» که ماهیت آن، استوار بر ایجاد جاذبه‌ها و انگیزه‌های پایدار باشد، بر نقب و حفاری این دالان‌های ارتباطی میان مردم و دریا تلاش کرد.

نقش استاندارد سازی و آموزش در توسعه فرهنگ دریایی



حسین میرزایی - مدیر کل امور دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی

با توجه به مسوولیت اداره کل امور دریانوردان در تدوین استانداردهای آموزشی، اخذ آزمون و صدور گواهینامه‌های دریانوردی و نظارت بر اجرای موثر آنها در کشور و بادر نظر گرفتن اهمیت موضوع آموزش در تمامی جوامع و صنایع که نقشی سازنده در تعلیم و تربیت نیروی انسانی دارد، در زمینه آموزش‌های دریانوردی اقدامات مناسب و شایسته‌ای انجام شده که مورد تایید ممیزین و بازرسان داخلی و بین‌المللی قرار گرفته است. لیکن جهت اجرای بهتر برنامه‌های طرح‌ریزی شده، دستیابی به نتایج مطلوب تر و ارتقای کیفیت خدمات، لزوم ارتباط و اطلاع‌رسانی هرچه بیشتر به مردم شریف کشور و به‌ویژه هموطنان ساحل نشین در استان‌های ساحلی شمالی و جنوبی جهت ایجاد تعامل سازنده تر، از طریق راهکارهای ذیل، ضروری و مفید به نظر می‌رسد.

۱- حضور موثر و به موقع رسانه‌ها جهت پوشش دهی فعالیت‌ها و برنامه‌ها و نتایج عملکرد بخش‌های مختلف سازمانی.

۲- حضور نشریات مختلف تخصصی، به‌ویژه مجله «بندر و دریا» به عنوان نشریه تخصصی سازمان جهت انعکاس آخرین اخبار، قوانین و مقررات، اقدامات صورت گرفته در اجرای وظایف ملی و بین‌المللی همچون اقدامات صورت گرفته این اداره کل در خصوص استاندارد سازی و اجرای الزامات ناشی از اصلاحیه ۲۰۱۰ به کنوانسیون STCW

۳- حضور مسوولین و متخصصین سازمان بنادر و دریانوردی در رسانه‌های جمعی رادیو و تلویزیون و معرفی هرچه بیشتر سازمان‌های دریایی کشور

۴- تهیه فیلم‌ها و سریال‌های مرتبط با صنایع دریایی و صنعت دریانوردی، توسط صدا و سیما و کشور با هدف شناساندن این صنایع (به‌ویژه صنعت دریانوردی) به کلیه هموطنان و ترغیب جوانان به ورود به این بخش و حتی صدور نیروی جوان و متخصص به تمام کشورهای دریایی

۵- ورود مطالب مرتبط با دریا و دریانوردی به کتاب‌های مقاطع ابتدایی، راهنمایی و دبیرستان بادر نظر گرفتن کنوانسیون‌های دریایی.

دستاوردهای این رهیافت‌ها از یک سو منجر به شناساندن هرچه بیشتر مأموریت سازمانی و مسوولیت اداره کل امور دریانوردان (همچنین سایر بخش‌های سازمان) در اجرای الزامات ملی و بین‌المللی به مردم و از سوی دیگر افزایش آگاهی هموطنان عزیز از صنعت دریا و دریانوردی شده و تصمیمات و اقدامات هوشمندانه تری در جهت ورود به صنعت دریانوردی خواهند گرفت.

همچنین داوطلبان و ارباب رجوع‌های فهیم ما با شناخت بیشتر از محدودیت‌های ناشی از الزامات کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین داخلی، مارادر اجرای مسوولیت‌های ملی و بین‌المللی، بیش از پیش یاری خواهند کرد.

ضرورت عبور از چارچوب‌های کلیشه‌ای اشاعه فرهنگ دریایی به پیوند مردم با دریا



محمد راستاد - مشاور سازمان بنادر و دریانوردی

ایران کشوری است با سواحل طولانی در شمال و جنوب و سابقه چند هزار ساله در امر دریانوردی. مردم نواحی ساحلی کشور همواره با دریا انس داشته‌اند و به شدت تحت تاثیر این نعمت بیکران الهی بوده‌اند. ایران به لحاظ جغرافیایی یک کشور مهم از نظر سیاسی به لحاظ وجود دریاهای آزاد شناخته می‌شود. ناوگان تحت پرچم و مالکیت جمهوری اسلامی ایران، جزو ۲۰ کشور اول جهان محسوب می‌شود. در مجامع بین‌المللی دریایی، ایران کشوری تاثیر گذار و مهم قلمداد می‌شود و دریانوردان ایرانی از نظر کیفیت و کمیت به جایگاه قابل توجهی در بین کشورهای جهان رسیده‌اند. اساتید دریایی و دستاوردهای حاصل از پژوهش‌های مرتبط با آن، افتخارات بیشماری را نصیب کشور کرده است. در صنعت کشتی سازی و صنایع فراساحل به پیشرفت‌های قابل توجهی رسیده ایم و کشتی‌های ساخته شده در کارخانه‌های کشتی سازی ایران مشغول دریانوردی هستند.

این موارد تنها گوشه‌ای از نقش، اهمیت و جایگاه کشورمان در ارتباط با دریا، دریانوردی، حمل و نقل دریایی و صنایع و علوم مربوطه است. اما آیا پیوند مردم کشورمان با دریا متناسب با چنین جایگاه مهمی است؟ یقینا خیر، و اساسا به جز ساکنان نقاط ساحلی، مردم سایر مناطق کشور تا حد زیادی با دریا بیگانه‌اند و بیش از هر چیز با گرما و شرجی سواحل جنوب آشنا هستند که آنهم نقش بازدارنده را در مسیر پیوند با دریا ایفا می‌کند. برای ارتقای پیوند عموم مردم کشورمان با دریا، لازم است از چارچوب‌های کلیشه‌ای اشاعه فرهنگ دریا خارج شده و برنامه‌ریزی گسترده‌ای برای توسعه فرهنگ دریایی انجام شود. در این راستا آموزش و پرورش با توجه به حوزه نفوذ گسترده در اقصی نقاط کشور، می‌تواند نقشی بی‌بدیل ایفا کند. آشنایی با دریا در کتب درسی از مقطع ابتدایی باید پررنگ تر شود و هر دانش آموز صرف نظر از اینکه در چه نقطه‌ای از کشور تحصیل می‌کند، مدام از طریق موارد درسی با دریا مرتبط باشد.





اهمیت دریا کمتر از نفت نیست



♦ هادی حق شناس - مشاور سازمان بنادر و دریانوردی

شاید طرح چند سوال ساده و بدیهی و پاسخ به آنها بتواند کمک بهتری برای تبیین پیوند دریا با مردم باشد. فرض می‌کنیم اگر مرز دریایی نداشته باشیم ۹۰ درصد صادرات و واردات ما که امروز از طریق مرز آبی یا بهتر بگوییم بنادر وارد کشور می‌شود، با چه هزینه‌ای وارد کشور می‌شود؟ بیشتر یا کمتر از سایر راه‌ها؟ اصولاً ایرانیان می‌توانند ایران بدون مرزهای آبی در جنوب و شمال تصور کنند؟ نعمت دریامثل نعمت داشتن نفت آنچنان در اقتصاد ما پررنگ است که نمی‌توان بدون نقش آن در اقتصاد ایران تعریفی برای اقتصاد ایران ارائه کرد. باید مردم را با نعمت و مزایای مرزهای آبی کشور آشنا کرده ظرفیت‌های نهفته تجاری، صنعتی، توریستی، نظامی و... در مرزهای آبی را بار دیگر تبیین کرد. اگر جنگل، معدن و دشت یک منبع اقتصادی بی‌نظیر است، دریایی نظیر تر از همه منابع اقتصادی دیگر بر روی کره زمین است. در مدارس کشور ابتدا به دانش آموزان باید گفت ایران مرزهای آبی دارد و باید گفت حدود ۶۰ کشور از ۲۰۰ کشور جهان مرزهای آبی دارند و این یعنی یک منبع کمیاب که در اقتصاد، قیمت هر منبع کمیابی مثل طلا و آب جهانی است و البته پر ارزش. خلاصه مطلب اینکه خداوند مثل همه منابع کم‌نظیر مثل نفت که به مردم ایران اهدا کرده است، ارزش دریا را نیز مانند ارزش نفت برای ایران قرار داده است. اگر چنین موضوعی برای مردم نهادینه شود، آنگاه ظرفیت مرزهای آبی بیشتر نمایان خواهد شد.

اگر جذابیت آب و مرزهای آبی مشخص شود، آنگاه می‌توان برای استفاده از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های مرزهای آبی برنامه داشت و برنامه‌ریزی کرد.

امروز ورزش موضوعی مهم برای کشور است. همچنین شرکت در المپیادهای علمی موضوعی جذاب برای دانش آموزان است، لذا برای آن برنامه دارند. مسوولان مربوطه نیز برنامه‌ریزی دقیقی برای آن انجام می‌دهند، بنابراین اگر استفاده از قابلیت‌های دریا، موضوع و مسأله مردم ایران باشد، آنگاه خود مردم برای همه بخش‌های آن برنامه خواهند داشت و از مسوولان می‌خواهند که برای اجرای برنامه خود، برنامه‌ریزی کنند؛ به عنوان مثال اگر حجم تقاضای مردم ایران برای دریانوردی افزایش یابد، قطعا دستگاه‌های اجرایی به خصوص وزارت علوم در بهترین دانشگاه‌های ایران رشته دریانوردی یا سایر رشته‌های مربوطه را ایجاد خواهد کرد و اگر درخواست مردم استفاده از کشتی برای تجارت یا مسافرت یا... باشد، صنعت نیز مکلف به پاسخ به این درخواست خواهد بود. آنگاه بانک‌ها نیز جهت گیری پرداخت تسهیلات بانکی را به سمت صنایع دریایی تغییر خواهند داد. پس مهم آشنا کردن مردم با دریا و سپس تبدیل تقاضای بالقوه مردم به تقاضای بالفعل است تا از همه ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریا بتوانند استفاده کنند. اگر چنین بشود، آنگاه اهمیت داشتن مرزهای دریایی کمتر از نفت نخواهد بود، چون نفت یک منبع تجدیدناپذیر، ولی دریا یک منبع دائمی است.

مردم باید بتوانند با سهولت بیشتری به حوزه‌های مختلف فعالیت‌های دریایی دسترسی داشته باشند. یکی از محورهایی که در همایش ارگان‌های دریایی می‌توان بر آن تمرکز کرد، این است که هراگان دریایی متناسب با حوزه فعالیتش، امکان بازدید و حضور مردم در اماکن عملیاتی‌شان را در بازه‌های زمانی مناسب فراهم کند؛ یعنی همانطور که ساحل‌نشینان و گردشگران ساحلی به‌طور گسترده از تفریحات دریایی بهره می‌برند، بتوانند از سایر فعالیت‌های مرتبط با دریا هم از نزدیک آشنا شوند؛ کاری که سازمان بنادر طی سال‌های اخیر در ایام نوروز انجام داده و با استقبال گسترده مواجه شده است.

در برنامه‌های علمی صدا و سیما باید سهم بیشتری به علوم دریایی اختصاص داده شده و در واقع تناسب سهم کشورمان در دریا و امور مربوط به آن باید در برنامه‌های صدا و سیما هم برقرار شود. سریال‌ها و فیلم‌های سینمایی با مضامین دریایی هم می‌تواند در این بخش بسیار موثر بوده و پوشش وضعیت دریادر گزارش‌های هواشناسی که از طریق صداوسیما پخش می‌شود، گسترده‌تر شود.

با وجود اینکه کشور ما جاذبه‌های تاریخی و اقلیمی فراوانی در سواحل و جزایر خود دارد، در حوزه گردشگری دریایی از نظر سرمایه‌گذاری برای خرید یا ساخت کشتی‌های تفریحی و توریستی (کروز) کار خاصی انجام نداده‌ایم، به‌طوری‌که فاقد حتی یک کشتی کروز هستیم. در این رابطه به نظر می‌رسد سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی می‌تواند با حمایت از بخش خصوصی، زمینه برای پیوند بیشتر گردشگران داخلی و خارجی با جاذبه‌های دریایی کشور را فراهم کند و بخش قابل توجهی از بازار گردشگری کشور را از خشکی به دریا منتقل کرده و برای گردشگران خارجی هم که در فصل زمستان تمایل به سفر به نقاط گرمسیری مثل خلیج فارس را دارند، زمینه استفاده از گردشگری دریایی کشور در کنار جاذبه‌های تاریخی استان‌های فارس و اصفهان فراهم شود. بدیهی است که صنعت گردشگری دریایی می‌تواند به میزان بسیار زیادی اشتغال ایجاد کرده و سکونت در سواحل کشور و توسعه شهرهای ساحلی را تسهیل نماید.

اینها تنها گوشه‌ای از اقداماتی است که می‌تواند منجر به تعمیق ارتباط مردم با دریا شود. پرواضح است که تبیین تمامی راهبردها و اقدامات در این مقال نمی‌گنجد و باید با بهره‌گیری از نظرات تمامی کارشناسان و دست‌اندرکاران مرتبط با دریا و نگرش جامعه‌شناختی به این مقوله مهم، برنامه‌های مدونی را تهیه کرد.

نتیجه حاصل از پیوند بیشتر مردم با دریا، استفاده گسترده‌تر از این موهبت الهی و ظرفیت‌های فراوان نهفته در آن است. ما می‌توانیم در صورت تمرکز بر روی دریا، نه تنها در عرصه تجارت و رونق اقتصادی، بلکه در رابطه با صنایع ارزش افزوده، کشتی‌سازی، گردشگری، صنایع فراساحل، تربیت دریانورد و متخصصین دریایی، استفاده از منابع غذایی دریایی و دهها حوزه مرتبط با آنها، به جایگاه‌های بالاتر و بالاتری برسیم. در صورت توفیق در این زمینه‌ها می‌توانیم امیدوار باشیم که در آینده، چند کلانشهر در سواحل کشور داشته باشیم و مردم ما بدون تبلیغات و تلاش برای اشاعه فرهنگ دریا، به لحاظ جاذبه‌های اقتصادی و رفاه اجتماعی، به سمت سواحل کشور جذب شوند.



پیوند مردم با دریا با توسعه موج شکن های مردمی



◇ مهندس محمد متولیان - مشاور مدیر عامل و مجری
طرح احداث موج شکن ها در سواحل جنوب



طرح های

کوتاه مدت، میان مدت و دراز مدت اقتصادی براساس اولویت بندی های برنامه ای مورد مطالعه قرار گرفته و با نظارت قوی و پایش دایمی به مرحله اجرا درآید.

یکی از نیازها و مطالبات مردم ساحل نشین مناطق جنوبی کشور که سال ها از کمبود آنها رنج برده و از بابت آن خسارت های زیادی را متحمل و کسب و کارشان دچار رکود یا زیان شد و همچنین باعث افزایش مهاجرت بسیاری از آنان به سایر مناطق و یا خارج از کشور و شاید منجر به رواج بیشتر قاچاق در بین اهالی آن مناطق گردید، عدم وجود موج شکن و حوضچه های آرامش برای استقرار امن شناورهای مردمی به تعداد لازم و کافی بود. یکی از مشکلات کار در دریا به ویژه کار صیادی، کم بودن روزهای کاری در طول سال به علت شرایط آب و هوایی نامساعد است و در نتیجه توقف زیاد و بعضی مواقع طولانی مدت شناورها در ساحل در مواجهه با موج ها و توفان های دریایی، خسارت های عدیده از تخریب تجهیزات تا شکستگی، از کار افتادگی و غرق شناورها را تحمیل کرده است. در این شرایط مردم ساحل نشین توانایی آن را دارند تا به هر طریق ممکن ابزار و وسایل صیادی و صغاری اولیه در دریا را فراهم کنند، ولی درآمدشان برای تامین ایمنی، توقف و استقرار شناورها در لنگرگاه ها کافی نیست. در اکثر مناطق فاصله نزدیک ترین موج شکن موجود بسیار طولانی و هزینه های زیاد رفت و آمد را داشته است. در بعضی از مناطق هم تعاونی های صیادی را سا اقدام به احداث موج شکن برای خود کرده اند، ولی در مراحل اولیه ساخت به علت کمبود

میلیون

نفر است و از این رقم کمتر

از ۵۰ درصد آن در شهرها و نواحی ساحلی زندگی می کنند و اگر از تراکم نسبی این جمعیت در سواحل استان هرمزگان صرف نظر کنیم، ملاحظه می شود که در هر کیلومتر طول سواحل این ۳ استان تقریباً ۱۱۰ نفر سکونت دارند، حتی در استان خوزستان که نسبت به این استان های ساحلی دارای تراکم جمعیتی بسیار زیادتری است و جمعیت آن به تنهایی بالغ بر ۴/۲۴۷ میلیون نفر است، نسبت ساکنین مناطق ساحلی آن کمتر از ۲۰ درصد جمعیت استان است و این در حالی است که همان آمار نشان می دهد در برابر مهاجرین وارد شده به استان های ساحلی به تعداد تقریبی ۱/۶۷ میلیون نفر، تعداد ۱/۵۹ میلیون نفر از اهالی این استان ها خارج شده اند. به عبارت دیگر، رشد مهاجرتی آنها در حدود ۱/۰۵ بوده که مسلماً نسبت مطلوبی نیست.

پس برای رونق و شکوفایی اقتصادی دریا محور و تبدیل آن به یک اقتصاد پایه ای، در تحقق سیاست راهبردی کشور لازم است عزم ملی بر آن قرار گیرد تا با یک تحول اساسی، تمرکز جمعیتی سواحل کشور به ویژه در سواحل و جزایر جنوبی به وضع مطلوب و شایسته برسد و مشاغل دریایی در زمره مشاغل پرطرفدار و سودمند قرار گیرد. برای نیل به این هدف نیاز است تا دولت جمهوری اسلامی توسط دستگاه های تخصصی و ذی ربط به سرمایه گذاری در امر زیرساخت ها و فراهم کردن زمینه ها و بسترهای مناسب آن اقدام کند.

بدیهی است که برای توسعه و پیشرفت باید همه نوع

توسعه فرهنگ دریایی مستلزم آن

است که احساس نیاز به بهره برداری از مواهب گوناگون دریا در افشار مردم به وجود آمده و تقویت شود و از سویی گرایش و انگیزه های جدی و قوی مردمی برای فعالیت در دریا و امور مربوطه به طور وسیعی فراگیر و تحرک فزاینده و جنب و جوش در سواحل کشور بیش از پیش ایجاد شود.

بدون تردید ایجاد چنین زمینه های اساسی، حضور جمعیتی انبوه در سواحل را طلب می کند تا آن نیازها و انگیزه ها ظهور و بروز کند، بنابراین باید با گسترش زیرساخت ها و عمران و آبادانی اولیه مناطق دریایی موجبات مهاجرت چشمگیر مردم و به ویژه جوانان جویای کار را به سمت سواحل و کسب و کار دریایی فراهم کرد، چرا که این مردم ساکن در هر منطقه هستند که اقتصاد، مشاغل مناسب و حرفه های مورد نیاز را در شهر و دیار خود شکل داده و روند آن را جهت می دهند.

برای شناخت وضع موجود در استان های سواحل جنوب کشور و با نگاهی در آمار سرشماری سال ۸۵ ملاحظه می شود که جمعیت ۳ استان ساحلی بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان که بالغ بر ۱۸۰۰ کیلومتر از سواحل خلیج فارس و دریای عمان را دربر دارند، رقمی در ۴/۷



شدید مالی از تکمیل آن باز مانده‌اند. بنادر موجود کشور اعم از شیلاتی و بازرگانی در سواحل جنوب به‌رغم توسعه‌های قابل توجهی که هم از نظر وسعت باراندازها و پسکرانه‌ها و هم از نظر رشد سریع در ظرفیت تخلیه و بارگیری داشته‌اند، به دلیل حجم عظیم مبادلات واردات و صادرات و پهلوگیری شناورهای بزرگ در تامین نیاز اهالی بومی برای استقرار شناورهای مردمی با مشکل مواجه هستند.

سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۸۸ از یک فرصت تاریخی به وجود آمده با توجه به ارتباط آن با مأموریت و وظایف قانونی خود استفاده کرد و احداث موج‌شکن‌ها در سراسر سواحل جنوبی کشور را با هدف توسعه زیرساخت‌های ساحلی و ایجاد بنادر چندمنظوره کوچک آغاز نمود. بدیهی است نخستین قدم برای عمران و آبادانی سراسری سواحل به منظور بهره‌برداری حداکثری از پتانسیل‌های لایزال دریا، افزایش هر چه بیشتر زیرساخت‌های دریایی است. گستردگی بنادر و اسکله‌های صیادی و صغاری در جای‌جای سواحل جنوب می‌تواند زمینه‌ساز اقامت امیدوارانه اهالی و جذب سایر مردم جویای کار باشد و در راستای آن به ایجاد بنادر سیاحتی، تجاری و فعالیت‌های فزاینده و پر دامنه خدماتی، اقتصادی و حتی تولیدی در مناطق ساحلی منجر شود. حوضچه‌های آرامش داخل موج‌شکن‌ها حقیقتاً برای مردمی که با اتکال به خدای خود دل به دریا سپرده‌اند و روزی خود را در دریا می‌جویند، آرام‌بخش و دلگرم‌کننده است و برای کشور پر برکت.

از سال ۸۸ با مجوزهای صادره تعداد ۹۰ نقطه در سواحل ۴ استان ساحلی شناسایی و مورد مطالعه قرار گرفته است. از این تعداد، ساخت بیش از ۵۰ موج‌شکن پس از اتمام طراحی

جزایر قشم و ابوموسی و در استان بوشهر: موج‌شکن‌های بنود، هاله‌متروکه، پرک، دیر، اولی، چاه‌پهن، کری، خورشهاب، جزیره شمالی جنوبی، امام حسن و در استان خوزستان: موج‌شکن قمر ۱ و سه اسکله گوبان، گوارین و خور سمایی ساخته شده‌اند. لازم به توضیح است که در ساحل استان خوزستان به علت وجود خورهای متعدد و نزدیک به هم که آب‌های آرامی را در بر دارند نیاز چندانی به ایجاد موج‌شکن وجود ندارد.

این نکته قابل ذکر است که در گذشته و در طول مدت ساخت و سازهای دریایی اجرای همزمان این تعداد موج‌شکن سابقه نداشته است و می‌توان گفت که اکثر قریب به اتفاق شرکت‌های مهندسی مشاور ذی صلاح دریایی کشور در امر مطالعه، طراحی و نظارت بر ساخت این موج‌شکن‌ها همکاری کرده‌اند. سازمان برآن است تا به یاری خداوند متعال و با برنامه‌ریزی مناسب جهت بهره‌برداری بهینه از این موج‌شکن‌ها، مردم میهن اسلامی مادر سال‌های آتی شاهد تمدن و فرهنگ شکوهمند دریایی در خطه سواحل نیلگون خلیج فارس و دریای عمان باشند.

فاز یک آنها به مرحله اجرا درآمد و همزمان با تکمیل طراحی فاز ۲ آنها هم‌اکنون ساخت اکثر آنها تکمیل و تعداد ۲۸ موج‌شکن به مرحله تحویل موقت و طبق برنامه قرار است تمامی آنها در سال ۹۲ تکمیل و به اتمام برسد. تاکنون بودجه‌های مورد نیاز طرح و احداث موج‌شکن‌ها از محل درآمدهای سازمان بنادر و دریانوردی تامین و بر اساس میزان پیشرفت ساخت آنها هزینه شده است.

این موج‌شکن‌ها در فواصل مناسب در سراسر سواحل جنوبی و جزایر از شرقی‌ترین نقطه جنوبی در مرز پاکستان تا غربی‌ترین نقطه در استان خوزستان قرار گرفته‌اند، بدین ترتیب که در استان سیستان و بلوچستان موج‌شکن‌های گواتر، رودیک، گیشاب در شرق خلیج چابهار و گوردیم، بیردف، جد، کرتی، بیاهی و سورگلم در غرب آن و در استان هرمزگان: موج‌شکن‌های یک بنی، بجل، بنجی، بریزک، زیارت بزرگ (سیریک)، خور کرپان در شرق بندرعباس و حمیران، شناس، فارور، دیوان، مغویه، طاحونه، گرز، کلات، مقام، شیو، زیارت پارسیان، تبین در غرب آن و ذاکری، شیب‌دراز، ریگو، مسن، کندالو و ابوموسی در

جناب آقای حمید رضا دلبری

انتخاب شایسته جناب‌عالی را به عنوان

مدیر کل محترم بنادر و دریانوردی استان هرمزگان
و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

تبریک عرض نموده توفیقات روز افزون شما را از خداوند متعال مسئلت داریم.

شرکت با کستر کران

مسئولیت‌های اجتماع در خصوص حفظ و صیانت از محیط زیست دریایی



♦ سید محمد حکیمی - مدیر عامل شرکت بنگاستر کرانه

دریا و موجودات زنده آن که وسعتی بالغ بر ۷۱ درصد از مساحت کره خاکی را دربر می‌گیرد، به علت اطلاعات اندک مردم یا برخی اوقات عدم آگاهی بشر از زیست‌بوم این حوزه در معرض خطر جدی قرار دارد. منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان به دلیل شرایط خاص زیست محیطی و تردد زیاد انواع شناورها - از قایق‌های تندرو و شخصی گرفته تا نفتکش‌های غول‌پیکر که همواره به واسطه انجام امور جاری خود مشغول آلوده کردن این دو منطقه پراهمیت اقتصادی از جهان هستند - نیازمند حفاظت و مراقبت هر چه بیشتر در برابر آلودگی‌های زیست محیطی است. حمل و نقل دریایی در گستره وسیع خود شامل بنادر تجاری، پایانه‌های نفتی، تعمیرگاه کشتی‌ها، اسکله‌های صیادی و انواع کشتی‌ها به خودی خود باعث ایجاد زایداتی می‌شوند که این زایدات به‌طور بالقوه می‌توانند منبعی برای آلودگی دریا محسوب شوند. جمع‌آوری، بازیافت، پاکسازی، پردازش و دفع صحیح این مواد اثر قابل توجهی بر کاهش آلودگی دریا، ناشی از حمل و نقل دریایی خواهد داشت. از یک سو پیشرفت در تکنیک‌های صیادی و استحصال بی‌رویه منابع دریایی و از سوی دیگر تهدیدهای زیست محیطی از قبیل دفع پساب‌های شهری، آلودگی‌های صنعتی، آلودگی‌های ناشی از استخراج منابع حوزه‌های نفت و گاز، دفع ضایعات اتمی به این منبع خدادادی طی دو دهه اخیر به‌طور جدی آسیب رسانده است. مصداق این روایت را می‌توان در زوال زاینده‌رود، کارون، مرگ دریاچه ارومیه و آلودگی ۵۰ برابری خلیج فارس نسبت به دریاها و آزاد و در نتیجه کاهش چشمگیر مرجان‌های آن جستجو کرد. برای پرداختن به هر کدام از این تراژدی‌ها فرصت‌های موسمی می‌خواهد که اگر چه پیش‌تر به آنها پرداخته شده اما به نظر بیشتر از پیش نیازمند توجه و فرهنگ‌سازی است. با پیشرفت علوم و استحصال هر چه بیشتر از منابع دریایی از نیمه دوم قرن بیستم، توازن بین تجدیدپذیری منابع طبیعی و برداشت از آن برهم خورده و بلوغ درقراری قوانین اکید به علت تغییرات سریع زیست محیطی، منابع دریایی روبه کاهش نهاده است. عدم آشنایی یا قوانین بین‌المللی، عدم همکاری در توافقنامه‌های منطقه‌ای، حملی محیط زیست توسط کشورهای محاط با کارآمدی قوانین موجود و کمبود قوانین ملی در خصوص حفظ و صیانت از منابع دریایی همواره آسیب بیشتری به این بخش حیاتی خصوصاً در منطقه مورد بحث وارد می‌آورد.

اما چاره کار چیست؟

به نظر می‌آید برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری در امر آموزش و ضرورت گنجاندن دروس حفاظت از محیط زیست در دوران تحصیلات ابتدایی، متوسطه، دانشگاهی، فراخوان و آماده‌سازی نیروهای داوطلب و تجهیز مراکز واکنش سریع که این روزها در اقصی نقاط جهان در حال اعمال است می‌تواند نقش مهمی را در این خصوص ایفا کند. امیدواریم روزی فرا برسد که فرزندان ایران هر یک به تنهایی و مستقل از یکدیگر در حفاظت از زیست‌بوم دریایی ایران و حتی جهان کوشش کنند. منابع محدود دریایی برای آیندگان نگه‌داری شده و برکت آن همه را منتفع سازد.

بنادر مجهز و پیشرفته از عوامل مهم توسعه تجارت کشورهاست



♦ علیرضا خوشنویس - مدیر عامل شرکت مرو تجارت

در جهانی که ما زندگی می‌کنیم، بیش از سه چهارم سطح کره زمین را آب فرا گرفته است و این اقیانوس‌ها هستند که قاره‌ها را دربر گرفته‌اند. از دیرباز انسان در اندیشه استفاده بهینه از منابع غنی غذایی دریایی از یک سو و استفاده از اقیانوس‌ها و دریاها به عنوان بهترین راه ارتباط بین قاره‌ای از سوی دیگر بوده است.

با استفاده از کشتی‌های ماهیگیری مدرن و روش‌های جدید فرآوری آبزیان، انسان بخش مهمی از نیاز خود به مواد غذایی و به خصوص پروتئین لازم را از طریق دریاها به دست می‌آورد و با استفاده از بنادر مجهز ماهیگیری و ماشین‌آلات مخصوص تخلیه و فرآوری موفق به تأمین بخش وسیعی از نیازهای غذایی جوامع بشری شده است.

در زمینه تجارت بین‌المللی بر کسی پوشیده نیست که سهم اصلی تجارت بین‌المللی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌پذیرد و در حقیقت انسان بخش مهمی از نیازهای جوامع به غذا، پوشاک و سایر مایحتاج و همچنین ماشین‌آلات و مواد اولیه سوخت و سنگ‌های معدنی و غیره را از طریق دریا تأمین می‌کند. بنابراین امروزه کشورهایی که از سواحل دریایی و بنادر مجهز بهره‌مند هستند و به ناوگان حمل و نقل دریایی مجهز دسترسی دارند، از مزیت بالایی در زمینه تجارت بین‌المللی برخوردارند که در سودآوری و تقویت اقتصادی نقش بسزایی ایفا می‌کند. در این زمینه بنادر هر کشور به عنوان زیرساخت‌های مورد نیاز برای تجارت بین‌المللی به عنوان شاخص‌های توسعه و رشد کشورها شناخته می‌شوند و هر قدر بنادر کشور مجهزتر باشند امکانات بیشتری داشته باشند، آن کشور از لحاظ قدرت اقتصادی توانمندتر است.





اطلاع رسانی از فعالیت های دریایه مسیر سرمایه گذاری و پیوند با مردم را هموارتر می سازد

♦ مجتبی دلگشایی - مدیر عامل شرکت ره نگار پارس

۹۰ درصد تجارت جهانی با توجه به مزایای بسیاری همچون قیمت ارزان، انتقال حجم و وزن انبوه کالا و انتقال سریع و بی خطر از طریق دریای صورت می گیرد که در کشور مانیز در حال حاضر نزدیک به ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور را شامل می شود که شاید اغلب مردم عادی کشور از این موضوع اطلاع کافی نداشته باشند. آنچه مسلم است مخاطبان ما را بخشی از مردم عادی و بخش اصلی آن را تجار، بازرگانان و متخصصان این حوزه تشکیل می دهند. برای اطلاع رسانی و ترغیب مردم عادی به فعالیت های دریایی نقش دولت و سازمان های ذی ربط در ایجاد زیرساخت های اصلی اعم از شهرهای ساحلی مدرن، ایجاد جاذبه های توریستی، فراهم کردن شرایط اشتغال و فراهم کردن شرایط برای سکونت مردم، سرمایه گذاری با همکاری بخش خصوصی در جهت توسعه بندر و سایر موارد از اهمیت ویژه ای برخوردار است. مردم عادی با توجه به فراهم شدن شرایطی که ذکر شده است، به سواحل، بندر و دریای پیوند می خورند نه صرفاً برای از همه مهم تر اطلاع رسانی به موقع از عملکرد و فعالیت های صورت گرفته در سواحل نقش مهمی را ایفا می کند. آنچه که تجار، بازرگانان و متخصصان را به مناطق



ساحلی جذب می کند، شرایط اقتصادی آن منطقه است، لذا با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا از طریق دریای توسعه کشتیرانی، بندر و سواحل دریای به عنوان دروازه های ارتباط کشور از اهمیت زیادی برخوردارند. البته عمده برقراری این پیوند به عهده دولت است، ولی در حوزه های تخصصی، این شرکت هدایت فعالیت های حمل و نقل دریایی، ریلی، زمینی و مدیریت خدمات بندری را به عهده دارد، آنچه که ما می توانیم در برقراری پیوند با مردم یعنی مخاطبان اصلی که عمدتاً تجار، بازرگانان و متخصصان هستند، انجام دهیم به شرح ذیل است:

- ۱- معرفی فعالیت های دریایی اعم از کشتیرانی، عملیات فور واردی دریایی، خطوط دریایی، نمایندگی های کشتیرانی و سایر موارد.
 - ۲- معرفی عملیات بندری از قبیل تخلیه و بارگیری، انبارداری، سوخت رسانی و... با تجهیزات مدرن و به کارگیری نرم افزارهای تخصصی در این حوزه.
 - ۳- معرفی فرصت های شغلی تخصصی در حوزه های دریایی و بندری.
 - ۴- معرفی حمل و نقل ترکیبی با توجه به توانمندی شرکت های زیرمجموعه در این حوزه.
 - ۵- معرفی فعالیت های لجستیکی اعم از حمل و نقل، ترخیص کالا، انبارداری، استفاده از بنادر خشک و سایر فعالیت های لجستیکی.
- رهیافت حاصل از این پیوند کمک شایانی به رونق اقتصادی کشور، توسعه شهرهای ساحلی، ایجاد بندر هاب منطقه، توسعه گردشگری، توسعه سرمایه گذاری، توسعه حمل و نقل بین المللی، توسعه فرصت های شغلی، توسعه حمل و نقل ترکیبی و لجستیکی برای عموم مردم به خصوص تجار و بازرگانان خواهد کرد. جهت نهادینه کردن این فرایند معرفی فعالیت های صورت گرفته از کانال های صحیح و به روز مانند رسانه های عمومی، همایش های تخصصی و عمومی، دانشگاه ها و مدارس، مجامع داخلی و کلیه ابزارهای تبلیغاتی توسط دولت و سازمان های ذی مدخل امری اجتناب ناپذیر است.



بندرو نقش انکارناپذیر آن در اشتغال و معیشت ساحل نشینان

♦ حبیب الله ابوبیان - مدیر عامل شرکت تعاونی چند منظوره بندر انزلی

بدیهی است جامعه انسانی ساکن در مناطق ساحلی در ابعاد گوناگون زندگی به ویژه اقتصادی، فرهنگی و زیست محیطی تحت تأثیر مستقیم عوامل مرتبط با دریا و بندر است، به گونه ای که می توان با نگاهی گذرا در زندگی روزمره این جوامع شاهد اثرات مثبت و گاهی منفی ساحل و دریا بود؛ از جمله نقش مثبت دریا به عنوان یک منبع درآمد خانواده های ساحلی، حضور پررنگ رژیم های غذایی متشکل از آبزیان و فرآورده های آبی، تفریحات ساحلی و در مقابل اثرات منفی حاصل از آلاینده های دریایی که گاه بر سلامت و حیات ساحل نشینان سایه می افکند. در این مطلب به زندگی ساحل نشینان از منظر پورت اپراتورها و ترمینال اپراتورها خواهیم نگرست.

به برکت وجود بندر و فعالیت های تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری توسط شرکت های کارگزار بندری، تعداد قابل ملاحظه ای فرصت شغلی مستقیم برای کارکنان شاغل در شرکت های کارگزار فراهم شده است که با بر خورداری از تسهیلاتی از قبیل آموزش و بازآموزی حرفه ای و ایمنی و پوشش خدمات بیمه ای به امنیت نسبی شغلی و سلامتی برای خود و اعضای خانواده خود دست یافته اند. تأثیر رونق یا افول اقتصادی بندر بر کیفیت زندگی خانواده های ساحلی به طور چشمگیری قابل ملاحظه است. ناگفته پیداست که حمایت های مراجع سیاستگذار از شرکت های کارگزار سازمان بندر و دریانوردی معادل است با حمایت از قشر قابل توجهی از جامعه شاغل در بندر کشور، به نحوی که شرکت های کارگزار قادر به ایجاد زیرساخت های لازم و برنامه ریزی های بلندمدت به منظور انسجام نیروی انسانی شاغل در بندر باشند و با ایجاد کارگروه های تخصصی زمینه های لازم را در جهت تأمین مادی و معنوی خانواده های ساحل نشینان فراهم کنند.

در پایان با تبریک این روز به دریانوردان جهان، به ویژه دریادلان ایران عزیز، امیدواریم به عنوان عضوی از جامعه بندری و دریایی کشور بتوانیم در راستای آرمان های متعالی جمهوری اسلامی ایران و ارتقای هر چه بیشتر سلامت و معیشت جامعه ساحل نشینان کشور گام برداریم.



پیام "حمیدرضا دلبری"

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان

به مناسبت هفته دریانوردی

(از یکم لغایت هفتم مهرماه ۱۳۹۲)



دیورتاز آگهی



و جایگاه تاثیرگذار این صنعت در دنیا می باشد.

اسناد تاریخی نشان می دهد تولد تمدن های حاشیه خلیج فارس به قبل از میلاد و احيانا همزمان با تمدنهای بین النهرین بر می گردد. ساخت تجهیزات و ادوات دریانوردی، در اختیار داشتن یکی از بزرگترین ناوگان های دریایی و برگزاری اولین جشن های دریانوردی به ساحل نشینان دریایی این سرزمین منسوب است. بنابراین دریاها منشأ تمدنها بوده اند و امروز نیز نقش مهمی در تکامل علمی و فن آوری و فرهنگ سازی در جوامع مستقر در حاشیه خود دارند.

تجارت دریایی، صیادی و حتی مسافرت های دریایی باعث شده تا دریانوردی به عنوان یکی از حرفه های با اهمیت طی قرون و اعصار گذشته گسترش یافته و رونق خود را حفظ نماید. حرفه دریانوردی از دیرباز در زمره مشاغل سخت و دارای صعوبت زیاد به شمار می رفته و دستیابی بشر به فناوری های نوین هم نتوانسته است دشواری های خاص این حرفه را به طور کامل از بین ببرد. اکنون حدود یک و نیم میلیون دریانورد تحت شرایط کاری و محیط سخت و دشوار در دریاها بیکران جهان فعالیت می نمایند، که خود گویای ارزش والا





سرزمین سرافراز ایران زمین با در اختیار داشتن بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در شمال و جنوب، دسترسی آسان به آبهای بین المللی و قرار گرفتن

در مجاورت غنی ترین مخازن نفت و گاز در عمق دریا، مالکیت جزایر متعدد و استراتژیک در آبهای جنوبی، دارا بودن ذخایر غنی آبزیان، بهره برداری از بنادر مجهز و روز آمد، قرار داشتن بنادر کشور در مهمترین مسیرهای تجاری جهان و نیز در اختیار داشتن راهبردی ترین نقاط

حیاتی جهان در قلمرو آبی تحت حاکمیت خود، دارای ویژگیها و مزیت های بی شماری است که در یک نگاه، تحسین همگان را بر می انگیزد.

هفته دریانوردی فرصتی است مناسب برای ارج نهادن به تلاشهای فعالان عرصه دریا و دریانوردی کشور و از سوی دیگر، جلب توجه همگانی به دریا

و مزیت های موجود این نعمت خدادادی؛ نعمتی که بهره گیری مناسب از آن، به منزله سپاس و شکرگزاری به درگاه خداوند کریم خواهد بود.

چنین مناسبتی بهانه ای است برای یادآوری و تقدیر از تلاش دریادلانی که همه سختی ها را به جان خریده و با ایفای وظایف خود در این عرصه پرخطر نقش قابل توجهی در بهره مندی از منابع خدادادی دریا و توسعه تجارت دریایی ایفا می کنند.

لذا به همین مناسبت ضمن تبریک هفته دریانوردی به تمامی دریادلان و زحمتمکشان فعال در صنعت حمل و نقل دریایی عزت، سربلندی و موفقیت روز افزون جامعه بزرگ دریایی کشور، و کلیه همکاران عزیز در سازمان بنادر و دریانوردی بویژه ساحل نشینان استان هرمزگان را از خداوند منان خواهانم.





معرفی توانمندی‌ها و ویژگی‌های

بندر انزلی

مقدمه:

است. لازم به ذکر است که سازمان بنادر و دریانوردی به کارگروه توسعه گردشگری دریایی پیوسته است. حضور در این کارگروه زمین‌ها را برای توسعه شبکه حمل و نقل دریایی مهیا میکند و انتظار می‌رود این نوع از گردشگری به پیشرفت چشمگیری نائل آید.

سرمایه گذاری قابل توجه برای فعال سازی این بخش در کشور و به نوعی فقدان توجیه اقتصادی این بازار چندان مورد استقبال بخش خصوصی واقع نشده است چون درآمدها در این بخش پاسخگوی هزینه‌ها نیست و در نتیجه منجر به نارضایتی دست اندرکاران شده

شکوفایی صنعت توریسم و گردشگری در کشور مورد تایید کلیه آحاد مسئولین نظام جمهوری اسلامی ایران بوده و در این بین سفرهای گردشگری دریایی از توجه مضاعفی برخوردار می باشد. از طرفی فعالیت در این بخش با توجه به

عنوان نمازخانه و رستوران مورد استفاده قرار می گیرد. فضای اداری پایانه شامل بخش نظارتی اداره بندر و دریانوردی، بخش گذرنامه، بخش ریاست جمهوری، گمرک و بخش آژانس های مسافرتی می باشد. با توجه به فضای کافی و مناسب ترمینال در هر ۲ سالن علاوه بر فضاهای پارتیشن بندی شده می توان از فضای گسترده ای در بخش تجاری و بازاریابی و فرهنگی و... استفاده نمود لازم به ذکر است که کلیه عواید جانبی ناشی از غرفه ها در پایانه و سایر درآمدهای احتمالی متعلق به شرکت می باشد. علاوه بر این بندر پیگیری های لازم جهت اخذ مجوز از هیئات عامل سازمان مبنی بر معافیت یا تخفیف حقوق عوارض و هزینه بندری شناورهای مسافری و تفریحی را انجام خواهد داد در ۵ سال اول اداره بندر جهت همکاری و کمک به شکوفایی صنعت گردشگری و مسافرت های دریایی کلیه هزینه های مصرفی انشعابات (آب، برق و گاز) پایانه مسافری را پرداخت می نماید و همچنین کلیه هزینه های مربوط به تعمیرات اساسی ترمینال و ابنیه تحویلی را برعهده خواهد گرفت، حتی به منظور تامین سوخت یارانه ای، اخذ تسهیلات از سیستم بانکی و استفاده از وجوه اداره شده سازمان برای خرید کشتی سازمان با شرکت مذکور همکاری های لازم را انجام خواهد داد.

ترمینال مسافری دریایی بندر انزلی

در ماه اخیر و در تاریخ ۱۳۹۱/۱۱/۲۵ تفاهم نامه ای به منظور بهره برداری از پایانه مسافری بندر انزلی به مدت ۲۰ سال فی ما بین اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با شرکت (سرمایه گذاری امین) جهت عملیاتی کردن پایانه مسافری دریایی حاصل گردید بر اساس این تفاهم نامه:

بندر پایانه موجود در مجاورت میدان گمرک را با تجهیزات کامل بعلاوه اسکله شماره (۱) و همچنین اسکله مسافری واقع در حوضچه غربی بندر (حدفاصل موجشکن های جدید و قدیم) را به منظور استفاده برای جابجایی مسافر به شرکت سرمایه گذاری امین واگذار می نماید. در سال ۱۳۹۰ بالغ بر ۷ میلیارد ریال جهت احداث این پایانه هزینه شده است. این ترمینال مسافری در دو حالت ساحلی و بین المللی مورد استفاده قرار خواهد گرفت پایانه ترمینال مسافری دریایی بندر انزلی مشتمل بر ۲ واحد مجزای بخش اداری و سالن انتظار ثانویه است و دارای ۱۶۰۰ متر مربع زیر بنا می باشد. ساختمان ورودی ترمینال ۲ طبقه داشته که طبقه اول آن مربوط به سالن انتظار اولیه و ۵ پارتیشن جهت استفاد موارد جانمایی شده قرار خواهد گرفت در طبقه دوم پارتیشن هایی جهت انجام امور اداری ترمینال منظور گردیده است و همچنین بخشی از آن به



ویژگیهای بندر انزلی

- نزدیکی به فرودگاه بین المللی (۳۵) کیلومتر
- برخورداری از معافیت مالیاتی
- دسترسی به معادن سرب، روی و آهن و مراکز صنعتی
- برخورداری از شرایط آب و هوای معتدل استان گیلان
- نزدیکی به استانهای صنعتی همجوار
- مجهز به سیستم کنترل ترافیک دریایی (V.T.S)
- مجهز به سیستم مدیریت عملیات کالاهای عمومی (GCOMS) و سیستم جامع دریایی جهت انجام عملیات بندری و تشریفات ترخیص کالا
- انجام عملیات ۲۴ ساعته تخلیه و بارگیری کالای تجاری
- تنها بندر کشور که دارای دو گیت اختصاصی مجزا برای ورود و خروج کالا و کامیون می باشد.
- بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر و مجهز به امکانات مدرن تخلیه و بارگیری
- دارای رتبه سوم بین بنادر کشور بعد از امام خمینی و بندر شهید رجایی
- نزدیکی با بندر آستراخان و لاگان در روسیه، کراسنودسک در ترکمنستان، اکتائو در قزاقستان و باکو در آذربایجان
- ارتباط با بازارهای منطقه ای و دسترسی به بازار مصرف جمعیت ۳۰۰ میلیونی کشورهای تازه استقلال یافته شوروی سابق
- قرار گرفتن در مسیر کریدور بین المللی شمال- جنوب که این مسیر سه برابر از مسیر فعلی کوتاه و ارزانتر می باشد. (انتخاب مسیر می تواند قیمت را کاهش و سرعت زمان تحویل کالا را افزایش دهد).
- واقع شدن بندر در محدوده منطقه آزاد، و فراهم نمودن تسهیلات و امکانات ویژه برای صاحبان کالا، تجار و سرمایه گذاران

امکانات و زیرساختهای بندر بعد از اجرای فاز اول طرح جامع توسعه بندر

- مساحت کل بندر ۱۱۰ هکتار
- ظرفیت بندر ۱۱ میلیون تن کالا در سال ظرفیت واقعی ۱۷ میلیون تن در سال
- انبار مسقف ۵۰۷۶۲ مترمربع (تفاوت ۱۹۴۸۱)
- سیلوی غلات با ظرفیت ۲۱ هزار تن در سال
- احداث موج شکن شرقی ۱۳۴۵ مترمربع
- احداث موج شکن غربی ۱۶۷۰ مترمربع
- تعداد اسکله از ۱۰ پست به ۱۴ پست و طول ۳۶۲۰ متر
- زمینهای استحصال شده ۳۴۴۵ هکتار
- اسکله مسافری جدید به طول ۱۰۰ متر
- مساحت حوضچه جدید ۱۲۰ هکتار

امکانات و زیرساختهای بندر قبل از اجرای طرح جامع توسعه بندر

- مساحت کل بندر ۶۸ هکتار
- ظرفیت اسمی بندر ۴/۵ میلیون تن در سال ظرفیت واقعی ۷ میلیون تن در سال
- انبار مسقف ۲۳۳۱۸ متر مربع
- انبار روباز ۳۲۴۶۶۳ متر مربع
- سیلوی غلات با ظرفیت ۶ هزار تن
- تعداد اسکله ۱۱ پست به طول ۱۴۲۰ متر
- مساحت حوضچه قدیم ۴۵ هکتار



طرح ها و برنامه های در حال اجرا اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان

- ارتقا ظرفیت واقعی بندر از ۵/۴ میلیون تن به ۱۱ میلیون تن و ظرفیت اسمی ۷ میلیون تن به ۱۷ میلیون تن در سال
- ساخت سه پست اسکله دلفین برای فرآورده های نفتی
- ساخت ترمینال کانتینری به مساحت ۱۰ هکتار
- ساخت موج شکن شرقی و غربی به طول ۳ کیلومتر
- احیاء اراضی به مساحت ۴۰ هکتار
- احداث ۱۱ پست اسکله شامل اسکله رورو- ریلی- اسکله عمومی- اسکله مسافرتی و خدماتی

آدرس: بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی

کدپستی: ۷۷۱۷۱ - ۴۳۱۵۶

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

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

روز جهانی دریانوردی کرامی باد.





روز چہارم ؛ دریانوردی ، ناوگان
ملے و تحولات بین المللے

بازنشستگی مباحث مفصل و گسترده است و لازم است به منظور حفظ کارآمدی و بهره‌مندی صحیح و مناسب از منابع انسانی شاغل در بخش دریا بهترین راهکارها در این خصوص گزینش شوند.

رمز موفقیت در صنایع دریایی بهره‌مندی صحیح از منابع انسانی کارآمد در بخش دریا است. نخستین قدم در این ارتباط ضرورت معرفی حرفه دریانوردی و مولفه‌های وابسته به آن است.

لازم است نقش ارگان‌های دریایی در حوزه فرهنگی-اجتماعی مرتبط با دریانتظیم شود. براین اساس ارگان‌های دریایی کشور بایستی به منظور فرهنگ‌سازی مبادرت به آرایه شناختی دقیق و مرتبط با موضوع دریانوردی برای نهادهای مرتبط از جمله مجلس شورای اسلامی، وزارتخانه‌های مرتبط، به خصوص با موضوع و محوریت آموزش (وزارت علوم، تحقیقات و فن آوری و وزارت آموزش و پرورش)، سازمان پاندر و دریانوردی و سایر نهادها نمایند.

در این میان نقش مشارکتی دانشگاه‌ها، قطب‌های علمی و رسانه‌های عمومی به منظور اشاعه فرهنگ دریایی و فراگیر کردن آن در بین گروه‌های سنی، دانش‌آموزان و اقشار مختلف جامعه در زمینه‌های مختلف بهره‌برداری از دریا، دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی از اهمیت زیادی برخوردار است. ایجاد و گسترش دوره‌های تخصصی و پژوهشی عالی مرتبط با دریا از قبیل حقوق دریایی، بیمه دریایی، آلودگی دریا، مدیریت منابع دریایی، مدیریت نواحی ساحلی، سازه‌های ساحلی و دریایی در این چارچوب قابل بررسی است.

در این راستا تشکیل کمیته مشترک بین کلیه ارگان‌های آموزشی، دانشکده‌های دریایی و سایر نهادهای مرتبط با امر آموزش و بسط فرهنگ دریایی با تولیت وزارت علوم می‌تواند منجر به جهت‌گیری صحیح فعالیت‌ها شود.

رهیافت‌های حاصل:

به پشتوانه غنی‌سازی اطلاعات نهادهای اجتماعی نسبت به ماهیت حرفه دریانوردی، زمینه‌های شکل‌گیری فرهنگ حمایت‌مدار و به تبع آن بسط و شناسایی فرهنگ دریایی در سطح جامعه امکان‌پذیر خواهد بود.

شناساندن فرهنگ دریایی به جامعه، انگیزه‌های ورود به این حرفه را تقویت نموده، امکان انتخاب صحیح‌تری را برای متقاضیان حرف دریایی به همراه داشته و جذب نیروهای غیر کارآمد را به حداقل می‌رساند.

تقویت فرهنگ دریانوردی، تقویت جامعه‌پذیری و رشد شخصیت، شادابی فرهنگی و افزایش دلبستگی‌های شغلی دریانوردان را به همراه داشته، باعث ثبات ارتباط و وابستگی به حرفه دریانوردی می‌شود.

همچنین تقنین قوانینی که منافع مشاغل دریایی را دربر داشته باشد، توسط متولیان امور دریایی، بندری و دریانوردی نیز از خروج متخصصان بخش دریا جلوگیری و با تسهیل امور، موجبات جذب حداکثری منابع انسانی جدید و حفظ و نگهداری منابع انسانی موجود را فراهم می‌آورد.



نقش ممتاز مراکز علم و ارگان‌های دریایه دریونند مردم بادریا

◇ محمد حسین داجمر - مدیر عامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

با توجه به استعداد بالقوه کشور ما در زمینه حمل‌ونقل دریایی (برخورداری از ۳۲۰۰ کیلومتر ساحل دریایی در جنوب و شمال، برخورداری منطقه خلیج فارس از بیشترین ذخایر نفتی، استقرار کشور جمهوری اسلامی ایران در ضلع شمالی خلیج فارس و وجود استعداد عظیم شیلاتی) لزوم توجه استراتژیک به صنعت حمل‌ونقل دریایی و منابع انسانی دریانورد روشن می‌شود.

در سال ۱۹۷۸ سازمان بین‌المللی دریانوردی روز ۲۹ سپتامبر، برابر با ۷ مهر را به عنوان روز جهانی دریانوردی انتخاب کرد و از کشورهای عضو خواست تا با برپا داشتن مراسمی به همین مناسبت، کارشناسان، مسوولان و دیگر دست‌اندرکاران فعالیت‌های دریایی خود را گرد هم بیاورند و از این طریق به شناسایی بیشتر سودمندی قوانین و مقررات تدوین شده از سوی IMO کمک کنند. هدف دیگر سازمان بین‌المللی دریانوردی از اعلام یک روز در سال برای بحث درباره مسایل دریایی در جهان این بوده که اهمیت دریا را در روابط بازرگانی جهانی بشناساند. برای تأمین این هدف‌ها مراسم روز دریانوردی از سال ۱۹۷۸ در بسیاری از کشورهایی که به کنوانسیون‌های مختلف IMO پیوسته‌اند برگزار می‌شود. IMO برای هر سال شعار مناسبی را از پیش به همه کشورهای عضو ابلاغ می‌کند. این شعارها در کمیته‌های تخصصی سازمان بین‌المللی دریانوردی، با توجه به مسایل روز کشتیرانی در جهان انتخاب شده و به شورای IMO پیشنهاد می‌شود و همین شورای IMO است که تصمیم نهایی را اتخاذ می‌کند.

تأمین و مدیریت منابع انسانی در حمل‌ونقل دریایی یک فرایند بسیار حساس، چالش‌برانگیز و حایز اعمال توجهات دقیق و کارشناسانه است. موضوع ترویج فرهنگ دریایی، جذب، آموزش و نگهداری و وضع قوانین مرتبط، از جمله سنوات خدمت و



ترویج فرهنگ دریایه؛ عامل پیوند مردم با نهادهای دریایه



◇ حسن تیمورتاش، دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران



بیش از ۲۰ هزار

کشته و یکصد هزار مجروح و معلول در هر سال روی دستمان می‌گذارد. ما مانده‌ایم که چرا فرهنگ حمل و نقل ریلی در کشورمان جا نمی‌افتد و کسی وارد این عرصه نمی‌شود که می‌تواند بهترین ارتباط را میان مراکز ۳۵ استان کشورمان برقرار کند.

اگر ما در همه بخش‌ها برای ساختن فرهنگی ماندنی و قابل اعتماد و امانده‌ایم، چرا فقط روی بخش دریا متمرکز می‌شویم. قبول کنیم که راه را به خطا رفته‌ایم و همه فرهنگ دریایی کشور را میان خودمان به مجادله گذاشته‌ایم و همگان را از محتوای آن دور نگاه داشته‌ایم. ای دریا، چه غریبی...! هر کس از تو حوضی درست کرده کشتی خودش را می‌راند و تو را فراموش کرده است.

مثال ساده‌تری برای درک مطلب کافی است. بچه‌ای که هیچ وقت رستن یک لوبیا را در بوته‌ای ندیده است! کودکی که نمی‌داند گوجه‌فرنگی را از کارخانه می‌آورند یا از درخت می‌چینند! شهروندی که به راندن ماشینش خو گرفته، اما در عمرش ساختن یک ماشین را از نزدیک تماشا نکرده است! چگونه باید متقاعد شود که فرهنگ زراعت یا خودروسازی را فرا گرفته باشد؟ وقتی کسی خط تولیدی را ندیده است چه سان تشخیص می‌دهد که مدیریت یک خط تولید چه مشکلاتی برای او دارد؟ همانگونه جوانی که به راحتی به خیابان می‌رود و به بهای سنگینی یک شلوار جین آمریکایی را می‌خرد کجا می‌داند که آن زحمتکش چینی چه حمایتی و با چه مزد اندکی آن

راه

به ساحل ایمن

نمی‌سپردند و این همه توسعه و پیشرفت پدید نمی‌آمد که در همه جای جهان مشاهده می‌کنیم. و چه بدتر می‌شد اوضاع آن ساحل‌نشینان که به امید رسیدن کشتی نشسته بودند که آذوقه‌شان را از هزار سوی عالم بیاورد برای مردمانی که چیزی در بساط نداشتند که بدون دریا به زندگی‌شان ادامه دهند.

شاید که ما چون دریایی هستیم و بیش از اندازه به مقوله دریا نگاه می‌کنیم، گمان می‌کنیم ایران ما همین دریاهایی است که اطرافمان را فرا گرفته است. دریاهایی که طول سواحلش محل اختلاف بسیاری از کسانی است که برخی می‌گویند سه هزار کیلومتر است و برخی دیگر با در نظر گرفتن طول کناره‌های چندین جزیره ایرانی خلیج فارس آن را به بیش از ۵ هزار کیلومتر هم می‌رسانند. اما مگر چه فرقی می‌کند که چند کیلومتر طول کناره‌هایمان باشد. مگر نه این است که هنوز با مقوله فرهنگ دریا بیگانه مانده‌ایم و بچه‌های ما حتی نمی‌دانند که قوت لامپ‌تشان هم از راه دریا به دست آنها می‌رسد و چقدر باید قدردان دریا و موهبت‌هایش باشند.

ما در سایر بخش‌ها هم به همین مشکل رسیده‌ایم و از ساختن فرهنگ مناسب برای برخورداری از سایر مزیت‌های علمی و فرهنگی نیز محروم مانده‌ایم. کشور بزرگی مانند ایران که طول و عرض جغرافیایی‌اش به بیش از دو هزار کیلومتر می‌رسد، هنوز بیشترین رابطه را با استفاده از جاده و خودرو برقرار می‌کند؛ وسیله‌ای که

مردمانی که نمی‌دانند اگر

باد شرطه برنخیزد/ چه می‌آید برسر

کشتی‌نشینان!

یک کلام بگویم با همه حرف و حدیث‌هایی که درباره اهمیت و ضرورت فرهنگ‌سازی دریایی در کشورمان مطرح کرده‌ایم هنوز دریایی به عمق یک میلی‌متر هم در ذهن جامعه اطرافمان درباره اهمیت دریا نقش نبسته است! شاید خیلی دیر شده باشد که متوجه شویم راه را درست نرفته‌ایم و فعالان امروز دریایی کشور به مبلغان خوبی برای این حرفه پرارزش قدیمی و مهم امروزی تبدیل نشده‌اند.

حکایت فرهنگ‌سازی دریایی ما قطعاً داستانی مبتنی بر واقعیت‌های جامعه دریایی ما نبوده است، همانگونه که نتوانسته‌ایم اکثریت قریب به اتفاق هموطنان خودمان را هم راغب کنیم که به سمت محصولات وطنی روی بیاورند و از هر آنچه که از جاهای دیگر دنیا می‌آید دل بکنند، که کسی که دستش به دهانش می‌رسد، چرا از دیگران باید بخواهد که لقمه در دهانش بگذارند! مردمانی که زمانی شاعران فیلسوفش می‌نوشتند از دریا:

کشتی‌نشینانیم/ ای باد شرطه برخیز

که اگر آن باد شرطه بر نمی‌خاست چه می‌آمد برسر آن کشتی‌نشینان که در میان دریا و اقیانوس می‌ماندند و



حرفه دریانوردی را به درستی به مردم معرفی نکرده ایم!



♦ کاپیتان محمد سمیعی - مدیر عامل شرکت کیش لسینتا

ارگان‌های دریایی در کشورمان با همه کوشش‌هایی که برای هماهنگ کردن آنها به کار گرفته‌ایم، همچنان به صورت جزیره‌ای به حیات خود ادامه می‌دهند و یکی از دلایل اصلی عدم توسعه فرهنگ دریایی همین تفرق نهادهایی است که متصدی انجام فعالیت‌های بندری، دریایی و کشتیرانی هستند. خیلی ساده‌تر بگوییم در این عرصه هر کس ساز خودش را می‌زند و کل مجموعه‌ها به ارکستری می‌ماند که انگار اعضای ارکستر توسط رهبر هماهنگ نشده‌اند. همین تفرق باعث شده است که در همه بخش‌های دریایی کشور با معضلاتی روبه‌رو شویم که بهره‌گیری حداکثر از فرصت‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها را ناممکن می‌کند.

می‌توان وضعیت موجود را حاصل نگاه دوگانه دولتی و خصوصی به عرصه دریانوردی کرد. سال‌های سال شرکت‌های کشتیرانی بزرگ مادر قالب دولتی کار می‌کردند و حالا هم که به تدریج از زیر چتر دولت بیرون می‌روند، هنوز روش‌های دولتی در رفتارهای آنان مشهود است. در واقع در قلمرو فعالیت‌های دریایی ماهیچ وقت رقابت واقعی را تجربه نکرده‌ایم. گزارش‌های این بخش فوق‌العاده محدود و دور از دسترس مردم قرار دارد. تقریباً هیچ کس نمی‌داند که بنگاه‌های دولتی و خصوصی در این زمینه چه کاری انجام می‌دهند. نگاهی به صفحات نشریاتی مانند پیام دریا (ارگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی) و بندر و دریا (ارگان سازمان بنادر و دریانوردی) کمتر شامل گزارش‌هایی است که مردم را با واقعیت‌های این حرفه آشنا تر کند. وقتی مردم هم از دریا دور مانده‌اند و هم از مسایل مرتبط با دریا، چرا باید انتظار داشته باشیم که در عرصه فرهنگ این بخش اتفاقی بیفتد.

سه دهه پیش تر بزرگ‌ترین مشکل ما وابستگی به عوامل خارجی در کشتیرانی بین‌المللی بود. بخش بزرگی از کارکنان کشتی‌ها و حتی فرماندهان آن از اتباع خارجی انتخاب می‌شدند. امروز بعد از ۳۰ سال هم مواجه با کمبود نیروی انسانی شده‌ایم و این خطر وجود دارد که تعداد افراد خارجی شاغل در ناوگان‌هایمان از مرزهای قبلی هم فراتر رود. از خودمان پیرسیم چرا اینگونه شده است. این همه دانش‌کده و دانشگاه و موسسه و کالج و غیره درست

کرده‌ایم، پس چرا کمبودهایمان از میان نمی‌رود؟ چرا علاقه‌ای به خدمت در این بخش در اهالی جویای کار به وجود نیامده است؟ چرا همه از سختی کار و ناامنی روزگارشان در این قلمرو غله‌مند هستند؟ چرا نتوانسته‌ایم به همه جوانان بقبولانیم که حرفه دریانوردی هم در میان حرفه‌های بین‌المللی جاقفاده و شاغلان این بخش می‌توانند هم در وضعیت حال زندگی بهتری داشته باشند و هم زودتر از دیگران و با شرایط بهتری به بازنشستگی برسند؟ حقیقتاً هم با این همه مشکلاتی که امروز بخش دریایی با آن دست به گریبان است، چه کسی در اندیشه ساختن فرهنگ ماندگاری در این قلمرو است؟ وقتی حرف نهادهای مدنی این بخش نه اینکه به کرسی نمی‌نشینند، بلکه اصولاً شنیده نمی‌شود چرا باید جوان‌ترهای صنف احساس امیدواری کنند؟ چرا آنها باید قبول کنند که اعضای مهمی در یک فعالیت بزرگ بین‌المللی هستند؟ آیا فقط تاکید روی اینکه ۹۰ درصد بار بین‌المللی ما را کشتی‌های مقصد می‌رسانند برای رساندن مقصودمان کافیست؟ قطعاً نه! برای ایجاد پیوند بین مردم و دریا و فرهنگ‌سازی در این حوزه باید دست کودکان و نونهالان و جوانان را بگیریم و آنها را داخل کشتی‌ها و آبراهه‌های دریایی (تقویت گردشگری دریایی) به آنها نشان بدهیم که کارکنان این بخش چه مسوولیت مهم و طاقت‌فرسایی را بر عهده دارند و تا چه اندازه ایثار و فداکاری باید بکنند تا یک کشتی از آن سوی دنیا کالاهای مورد نیازشان را تا سفرشان بیاورد. ما باید بچه‌ها را به آب بیندازیم تا با روح و جسم و استخوانشان احساس کنند که این آب حیات بخش زندگی همه اقشار بشر و همه جانداران روی زمین بوده و حرکت در داخل آن و روی آن نیز به این حیات و امید همگانی واقعیت می‌بخشد. ما باید به فرزندانمان بیاورانیم که پوشیدن لباس دریانورد و پیوستن به جمع دریادلان تا چه اندازه اتفاق ارزشمندی است و تا چه اندازه جامعه باید قدر دان عزیزانی باشد که دل به دریا می‌سپارند و دست از خانواده و کاشانه خود می‌شویند تا در روزها و شب‌های طولانی محموله‌های سنگینی را که زندگی امروز همه ما بدان‌ها بسته است به مقصد برسانند و تلاشی را که همه انبای بشر برای ادامه حیات روی این کره آسمانی آغاز کرده‌اند، ادامه دهند.

لباس را برایش دوخته و کدام کشتی و کدام دریانورد در کدام فصل سال آن را میان چند قاره جابه‌جا کرده است تا به دست مصرف‌کننده ایرانی‌اش برسد؟ فرهنگ دریا را نتوانسته‌ایم به جوان‌ها و خردسالانمان بیاورانیم. به آنها نگفته‌ایم که از باد شرطه چه برمی‌خاست و چرا خدا به خلق دریاهای این همه می‌بالد. و آیه «الله الذی سخر لکم البحر» که در شروع گردهمایی‌های دریایی قرائت می‌شود مفهوم و عظمت دیگری دارد که باید درک کرد.

اگر ۹۰ درصد بار جهان را روی دوش عرشه کشتی‌ها و یا روی دوش دریانوردان گذاشته‌ایم و همه تولیدات جهان را با منظم‌ترین و امن‌ترین روش‌ها به مقصد می‌رسانیم، اگر در کنارش به شهروندان این کار سترگ دریانوردان و دریادلانمان را نگوئیم، اگر به دانشگاهش کمک نکنیم... کدام فرهنگ دریایی را باید از آنها انتظار داشته باشیم. کدام مادر و پدری با این اطلاعات اندک و بدون کمک بزرگ دریا... جگر گوشه خودش را به دست ما خواهد سپرد که سینه خود را سپر امواج دریا کند و به دریا نهیب بزند که نعمت‌های بیشمارش را عرضه کند و مردمان اطرافش را بی‌نیاز.

صد البته برای رسیدن به مقصودی که سال‌های سال دورش پرسه زده‌ایم و خود گفته‌ایم و خود شنیده‌ایم یا خوانده‌ایم تنها راه آوردن جوان‌ها و نورسته‌های این مرز و بوم به محیط‌های دریایی است و یاد دادن مواهب و ضرورت‌های دریا. این کار روی رودخانه زاینده‌رود یا دریاچه مصنوعی تهران عملی نیست. از جوان‌های کم سن و سال بی‌رسید که هر چند تعدادشان اندک است، اما از سپردن خودشان به آب‌های نیلگون خلیج فارس واهمه‌ای ندارند و یا به زیر دریا فرو می‌غلطند تا صدفی را صید کنند که قوت آن روزشان باشد و روزگارشان را مستدام نگاه دارد. عزیزان! فرهنگ دریایی نه با نوشتن این نوشتار و نه گفتن این محتویات عملی نمی‌شود. باید مردم را به میان دریا ببریم و به آن بیاورانیم که بی‌جهت نیست که دوسوم روی زمین را آب فرا گرفته است تا ما روی آن خشکی‌های اندک زندگی کنیم و از موهبت این آب‌های بزرگ بهره‌مند بمانیم. یادشان بیاوریم که زمانی همه روی کره زمین آب بود و زمین برای هیچ انسانی که شنا نمی‌دانست امکانی برای زیستن فراهم نمی‌کرد!



تدوین نقشه راه فن آوری صنایع دریایی؛ راهبردی راهگشا

◇ محمود زیر کچیان زاده - مدیر عامل شرکت نفت فلات قاره ایران

احتراما ضمن تبریک روز جهانی دریانوردی و احترام به تمامی خانواده‌های دریادلان زحماتش و تقدیر از مجموعه ماهرانه «بندر دریا»، همانگونه که استحضار دارند شرکت نفت فلات قاره ایران در زمینه اکتشاف، توسعه، تولید نفت خام، گاز طبیعی و همچنین حمل و نقل نفت خام و گاز و فرآورده‌ها به مخازن و بنادر مربوطه و بارگیری در محدوده خلیج فارس و دریای عمان فعالیت می‌کند. این شرکت از یک سو فعالیت تولیدی خود را در چارچوب استانداردهای به روز دنیا و قواعد بین‌المللی معین شده است به انجام می‌رساند که مشتمل بر موارد ذیل است:



- ◇ اکتشاف و حفاری تولید و فرآوری و نهایتا صادرات نفت خام و گاز
- ◇ رعایت مقررات و قوانین زیست محیطی و پرهیز از آلودگی دریاها در سطح آموزش، پیشگیری، مقابله و امحای آلودگی نفتی و تهیه و به کارگیری ابزارهای مورد نیاز به عنوان اولویت نخست در فعالیت‌های تولید
- ◇ تهیه و استفاده از وسایل مورد نیاز در راستای روش‌های تکنیکی در دریا مانند انواع شناورهای بارهای پشتیبانی و دکل‌های حفاری با حفظ استانداردهای شرکت نفت فلات قاره ایران به عنوان نخستین شرکت فراساحلی تولید و صادرات نفت خام در خلیج فارس
- ◇ کلیه فعالیت‌های برون سازمانی مرتبط با تولید با شرکت‌ها، سازمان‌ها، دوایر دولتی و غیردولتی، بخش خصوصی داخلی و خارجی اعم از اقتصادی، حقوقی و امنیتی و ... در مجموعه دریاها و آبراه‌های داخلی و بین‌المللی
- از سوی دیگر صیانت و حفظ منابع نفتی در اعماق دریا به خصوص میادین انرژی مشترک با همسایگان حوزه خلیج فارس، به طوری که بتوانیم در این عرصه نابر از منظر وسایل و تکنولوژی و ابزار به روز در اختیار همسایگان جنوبی و از طرفی حمایت‌های اقتصادی و نظامی ابر قدرت‌ها از رقیبان کشور عزیزمان ایران با پشتوانه و اتکا به دانش و استعداد و ابتکار متخصصان که تنها نقطه قوت و موثر در تولید و خودکفایی در سالیان گذشته بوده است، ضمن مطرح کردن جمهوری اسلامی ایران، نقش بی‌بدیل کشور عزیزمان را در اقتصاد انرژی دنیا، حفظ و اعتدالی صنعتی و اقتصادی خود را ضمن تعامل عقلانی و به دور از احساسات انجام داده و این مهم را به اثبات می‌رسانیم.

بسط فرهنگ دریایی نیاز به برنامه‌ریزی دارد



◇ محمود کیا، مدیر عامل شرکت کشتیرانی بنیاد

سال‌هاست که از اهمیت فرهنگ‌سازی و آشنایی مردم با دریادر همایش‌های مختلف سخن به میان آمده، اما در عمل غیر از برگزاری چند جشنواره و مسابقه که البته به نوبه خود شایان تقدیر می‌باشد، قدمی برداشته شده است.

فرهنگ‌سازی می‌تواند در دو بستر انجام پذیرد؛ یکی در حوزه رسانه‌ای و تثبیت حاکمیت ملی در عرصه بین‌المللی و همچنین جایگاه ویژه آن در توسعه اقتصادی از طریق اعمال حاکمیت بر آب‌های سرزمینی و فراسرزمینی (شامل مناطق انحصاری اقتصادی) که تا برد بیش از ۲۰۰ مایلی خط ساحلی را شامل می‌شود و به صورت مختلف اطلاع‌رسانی کرد.

در حوزه عملی و تخصصی نیز همانگونه که از قبل بیان شده، نخستین و مهم‌ترین قدم، رفع موانع موجود در انجام دوره‌های کارورزی دانشجویان این رشته است. هر یک از دانشجویان خود مبلغی در نشر فرهنگ دریایی در جامعه بوده و در شرایطی که مشکلات عدیده آموزشی موجب دل‌سردی و یأس آنها می‌شود، آیا می‌توان امیدوار به جذب جوانان مستعد در این حوزه بود؟

لذا نتیجه آنکه بسط فرهنگ دریایی شاید نیاز به برنامه‌ریزی پیچیده و بودجه‌ای قابل ملاحظه نداشته و در صورت اطلاع‌رسانی کافی در مورد مزایای اقتصادی دریا (با ارایه نمونه‌های موفق کارآفرینی در این حوزه از طریق رسانه ملی) و همچنین در نخستین قدم با رفع عملی مشکلات آموزشی دانشجویان می‌توان شاهد اقبال مثبت مردم به این حوزه بود.



سرمایه گذاری داخلی و به خصوص خارجی اقدام های اولیه در راستای استقرار زیرساخت ها و کارهای زیربنایی مانند موارد ذیل انجام داد:

ایجاد «بانک توسعه دریایی کشور» به منظور جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی با حمایت دولت و استفاده از پتانسیل بورس کشور و همچنین کشورهای همسایه و علاقه مند به سرمایه گذاری.

ایجاد جزایر آزاد نفتی، به منظور تمرکز فعالیت های نفتی جذب نیروهای متخصص و همچنین فارغ التحصیلان دانشگاهی و روان تر کردن عملیات و فعالیت ها.

ایجاد دو یا چند کارخانه بزرگ کشتی سازی (صنعت سنگی) و ساخت سکوها های دریایی با استفاده از شرکت های معتبر و صاحب نام دنیا که البته نیاز به یک رابطه معقول و برد-برد در حوزه روابط خارجی و دیپلماتیک دارد.

ایجاد دو مرکز بزرگ تعمیرات کشتی های کوچک و بزرگ در غرب و شرق نوار ساحلی.

بدیهی است که به دنبال گام برداشتن در صنایع دریایی و ایجاد اشتغال و فرصت های اقتصادی آنگاه ظرفیت ها و قابلیت هایی که به دنبال خواهد داشت، پشتوانه خوبی برای نسل آینده برجا خواهد گذاشت.

از جمله می توان به کشتی سازی، حمل و نقل دریایی، سازه های فراساحلی، بنادر، صنایع نظامی، گردشگری، شیلات و آموزشی اشاره کرد که در تمام آنها پتانسیل بسیار بالا و بالقوه وجود دارد که با مدیریت صحیح و کارآمد منشأ بهره وری و رفاه مردم در سطح وسیع و ماندگار خواهد شد.



شرکت های به خصوص دولتی به هدف «توسعه دریایی کشور» گام برداریم. البته تاکنون در مجامع علمی کشور کانون دانش و صنعت و انجمن های مهندسی دریایی و اقیانوس شناسی گام هایی برداشته شده است، لیکن هنوز تا شروع نخستین اقدامات عملی فاصله زیادی داریم. برای رسیدن به توسعه دریایی کشور می توان با توجه به مرز ساحلی بسیار مناسب به خصوص در جنوب کشور با مرکزیت جزایر بسیار مهم و استراتژیک که در اختیار و در قلمرو آب های کشور قرار دارد، نسبت به جذب

لذا در همین راستا همانطور که قبلا نیز اشاره شده است، نیاز به کار در سطح ملی جهت شناخت بهتر فرصت ها و همزمان شناساندن مزایای دریادر راستای منافع ملی داریم، به همین منظور لازم است مراکز علمی در گام نخست تدوین نقشه راه فن آوری صنایع دریایی را با در نظر گرفتن واقعیت های فعلی و جغرافیای خاص ایران دسترسی به دو دریا که خوشبختانه از منابع غنی انرژی و ثروت هستند تبیین کرده و ضمن ارجاع آن به مقامات و مراجع تصمیم گیری با مشارکت و حمایت همه

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 (فلد و کارگو)

هفته ای
دریا نوردی
کرامی باد



مدیران: علیرضا فاله، عبدالرحمن خمیس زاده، سعید رهبانی همراه: ۰۹۱۷۷۷۲۰۵۲۱ - ۰۹۱۷۱۷۲۱۲۰۹ - ۰۹۱۷۷۷۳۱۷۷۸
نشانی: بوشهر، خیابان طالقانی، روپروی قدمگاه عباسعلی، ساختمان فولادی تلفکس: ۰۷۷۱ - ۲۵۳۱۸۰۰



ملوانان شناورهای سنتی و استانداردهای حقوق دریانوردان

◇ **سعدالله عبدالهیمی - مدیر کل ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی**

کنوانسیون‌های مصوب سازمان بین‌المللی کار (ILO) در بیان حقوق اساسی دریانوردان، تلمین حداقل استاندارد هادر محیط کار را به عنوان یکی از وظایف انکارناپذیر مالکان کشتی مدنظر قرار داده است. وظیفه‌ای که در شناورهای مدرن به خوبی رعایت می‌شود اما در شناورهای سنتی به هیچ عنوان مورد توجه نبوده و با کمال تأسف، انبوه دغدغه‌ها و گرفتاری‌های پیش روی سازمان‌های مسوول نیز آنان را از پرداختن به این امر مهم و بنیادی باز داشته است.

حقیقت این است که دیر زمانی است که مراجع مسوول کشور در خصوص تداوم فعالیت شناورهای سنتی یا تعطیلی آن با سر در گمی مزمنی مواجه هستند و اینگونه که از شواهد و قرائن پیداست، پایانی نیز برای این سر در گمی متصور نیست. از یک سو کشورهای کوچک حاشیه خلیج فارس بازرنگی خاصی اینگونه شناورها را از گردونه حمل و نقل دریایی خارج کرده و به تدریج زمینه را برای عدم پذیرش آن در بنادر خود فراهم کرده‌اند، به نحوی که دیری نخواهد پایید که لنج‌های چوبی و شناورهای سنتی ما از ورود به بنادر آنها منع شوند و از سوی دیگر نقشی که صنعت ساخت و بهره‌برداری از شناورهای مذکور در ایجاد اشتغال (هر چند ناپایدار) برای بخش وسیعی از نیروی انسانی کشور خصوصاً در سواحل خلیج فارس و دریای عمان ایفا می‌کند، مقامات محلی چون استانداری‌ها را به دفاع تمام‌قد از ادامه حیات اقتصادی آنها وادار کرده و به موازات آن، مسوولین کشوری را از ورود ساختاری به این عرصه و اتخاذ تصمیمی بنیادی در این باره باز می‌دارد. صرف نظر از این حقیقت تلخ و آزار دهنده که باید در زمان مناسبی به آن پرداخته شود، حق برخورداری از شرایط مناسب در محیط کار در لنج‌های چوبی و شناورهای سنتی به نحو غیر قابل باوری مورد بی توجهی قرار گرفته است.

در شناورهای ذکر شده، به لحاظ ساختار فیزیکی و محدودیت فضا، امکان ایجاد تسهیلات استاندارد و مناسب برای استراحت، خواب، حمام و نظایر آن که در اصطلاح دریانوردی به آن «Accommodation» گفته می‌شود، وجود ندارد و این امر باعث می‌شود که ملوانان و خدمه به علت محرومیت از امکانات ذکر شده، وضعیت ظاهری مناسب و آراسته‌ای نیز نداشته باشند. محدودیت گردش پولی و عدم صرفه اقتصادی بهره‌برداری از اینگونه شناورها در چرخه حمل و نقل دریایی نیز از دیگر علل موجه این معضل محسوب می‌شود. در عصری که کشورهای برای به کارگیری کشتی‌های غول‌پیکر (Mega Ships) رقابت تنگاتنگی دارند و جمهوری اسلامی ایران نیز برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات ارزنده‌ای در این زمینه به عمل آورده است، عدم برخورداری از برنامه‌ای مشخص و تدوین شده در این عرصه، عذری موجه نبوده و لازم است مسوولان و مراجع ذی‌ربط در این باره چاره‌اندیشی کنند. پرواضح است که بایستی با انجام مطالعات کارشناسی و بررسی تمام جوانب امر و لحاظ کلیه تجاربی که کشورهای مختلف در برخورد با این پدیده اجتماعی و اقتصادی داشته‌اند، طرحی مناسب تهیه و به اجرا درآید. اما اینکه در مرحله تدوین چنین طرحی، چه پارامترها، دیدگاه‌ها و نکاتی باید مورد توجه قرار گیرد، براساس سوابق، مطالعات و تجربیات موجود، پیشنهادات زیر قابل‌ارایه است:





۱. تدوین برنامه‌های پنج‌ساله برای جایگزینی تدریجی شناورهای سنتی و چوبی با شناورهای فلزی و

سایز بزرگ ضمن تشریح مزایای اقتصادی آن از قبیل بهره‌مندی از مزیت‌های «اقتصاد مقیاس» در حمل‌دریایی کالاهای کم‌ارزش و تسهیلات موردنیاز خدمت‌رسانان استانداردهای جهانی و تصویب آن در مراجع قانونگذاری چون هیأت وزیران و مجلس شورای اسلامی به کارگیری این فرایند طولی کردن مراحل استصوابی طرح و تبدیل آن به قانون، موانع اجرایی پیش روی آن از قبیل مقاومت جریان‌های ذینفع و ذی‌نفوذ را کاهش داده و امکان تخصیص منابع مالی و تسهیلاتی موردنیاز را نیز از سوی دولت فراهم خواهد ساخت. ضمن آنکه ریسک شکست در اجرای آن را - که برای طرح اجرایی مشابه در سال‌های ۸۵ و ۸۶ روی داد - به حداقل کاهش خواهد داد.

ذکر این نکته ضروری است که براساس آمارهای موجود، این شناورها عامل بروز در صدمه‌سایر بالایی از سوانح و حوادث دریایی در سواحل و بنادر کشور هستند و از سوی دیگر به لحاظ گستردگی بهره‌برداری از آنها در حوزه آب‌های داخلی و منطقه‌ای، قطعات آینده‌ای نه‌چندان دور، رعایت حداقل استانداردهای موردنیاز در یانوردی در آنها به یکی از الزامات قرار گرفتن کشور در فهرست سفید IMO (سازمان جهانی دریانوردی) مبدل خواهد شد.

۲. تدوین برنامه‌های پنج‌ساله برای جایگزینی تدریجی کارگاه‌های ساخت شناورهای سنتی و چوبی و انتقال سرمایه‌و نیروی انسانی شاغل در آن به کارگاه‌های ساخت و تعمیر شناورهای فلزی بالای هزار تن. این امر علاوه بر ایجاد زمینه صنعتی سازی تولید شناور موجب ایجاد ارزش افزوده و اشتغال در نواحی ساحلی کشور شده و گامی مهم در جهت توسعه دریامحور نواحی ذکر شده که از عناصر مهم توسعه پایدار است محسوب خواهد شد.

۳. تا زمان تحقق اهداف مندرج در بندهای فوق، در

کوتاه مدت نیز اقداماتی صورت گیرد. از جمله می‌توان به این نکته اشاره کرد که خدمه و ملوانان شاغل بر روی شناورهای سنتی، حتی از لحاظ نوع لباس و شکل ظاهری آن و حداقل مزایایی که باید برخوردار باشند، وضعیت مناسبی ندارند و این موضوع علاوه بر اینکه تأمین شرایط زیستی و معیشتی مطلوب برای آنان را تحت الشعاع قرار داده، در عمل نیز چهره‌های ناخوشایند از جمهوری اسلامی در خارج ترسیم می‌کنند. از این روموضع طراحی لباس فرم شکل و مناسب برای خدمه و ملوان‌های شاغل بر روی شناورهای سنتی و نصب در جه مطابق در جات کارکنان شناورهای تجاری و تدوین و ابلاغ الزامات موردنیاز برای به کارگیری و رعایت آن می‌تواند مورد توجه قرار گیرد.

۴. تشکیل و استقرار دستگاه نظارت به منظور الزام مالکان شناورهای سنتی به رعایت حقوق خدمه و ملوان‌های آن و رسیدگی به دعوی و اختلافات مطروحه در این زمینه.

۵. استقرار «تفرقه‌های هدایت کننده» به منظور ترغیب مالکان شناورهای سنتی به اجرای الزامات مورد اشاره در بندهای ۳ و ۴ فوق. به عنوان مثال تخفیفات وسیعی که توسط سازمان بنادر و دریانوردی به شناورهای مذکور اعطا می‌شود، فقط در صورت رعایت الزامات ذکر شده، به آنان تعلق گیرد. چرا که علاوه بر اجرای مطلوب این الزامات، بهانه کمبود درآمد و ایجاد بار مالی در صورت اجرای آن را نیز از بین می‌برد.

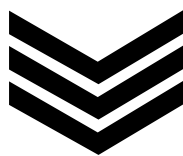
۶. نظر به اینکه واردات کالاهای همراه ملوان کاصطلاحاً به

کالای «ته‌لنجی» معروف است، موجب بروز مشکلات متعددی برای بنادر و گمرکات کشور شده و به لحاظ عدم رعایت ضوابط مربوط به استاندارد و قرنطینه، موجب ورود کالاهای تاریخ مصرف گذشته به کشور شده و این منظر به بروز معضلات بهداشتی نیز منجر می‌شود. از سوی دیگر به دلیل سوءاستفاده‌هایی که فساد ادسود جواز کارت‌های ملوانی به عمل می‌آورد، فقط بخش ناچیزی از درآمد حاصل از آن به دارنده کارت ملوانی تعلق می‌گیرد. لذا پیشنهاد می‌شود دستورالعمل جامعی تدوین شده و به موجب آن، ضمن

اعمال محدودیت‌های لازم، ورود کالای مذکور را ممنوع کرد و نهایتاً امکان‌پذیر مناسباتی منابع مالی حاصل از معافیت سود بازرگانی یا حقوق گمرکی این کالاهای به‌طور مستقیم به ملوانان شناورهای سنتی و لنج‌های چوبی پرداخت شود. این امر ضمن رفع معضلات فوق‌الذکر، موجب تقویت توان مالی ملوانان و خدمه شناورهای سنتی شد و آنان را در رعایت بهداشت فردی و عمومی و تأمین آراستگی ظاهر نیز راغب خواهد کرد. در صورت دیگر این اقدام، حذف زمینه‌های قاچاق کالا در پوشش کالای ته‌لنجی و کاهش هزینه‌های سنگینی است که کشور در مقابل به آن متحمل می‌شود.

۷. به لحاظ قدمت تاریخی و حضور ۲۰۰۰ ساله شناورهای چوبی در عرصه دریایی ایران و حضور پررنگی که در فرهنگ و سنن ایران زمین دارند، برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات لازم از طریق مراجعی چون سازمان میراث فرهنگی جهت انتقال این حضور پررنگ از حوزه تجاری به حوزه فرهنگی و هنری جامعه به عمل آید. به عقیده نگارنده، گنجاندن شناورهای چوبی در فیلم‌ها و برنامه‌های تجاری باید محدود شود و اگر هم بنابر بهره‌گیری از آن باشد، ترجیحاً تدریجاً در جادری فیلم‌های تاریخی و مستند مورد استفاده قرار گیرد. عدم توجه به این نکته ظریف حتی در ساخت سرود اختصاصی سازمان بنادر و دریانوردی تحت عنوان «شط خدایی» نیز به خوبی مشهود است؛ جایی که با قرار دادن حرکت لنج‌های چوبی در مجاورت کشتی‌های کانتینری نسل جدید در بندر شهید رجایی، علاوه بر اعطای نقشی پررنگ به لنج‌ها در چرخه تجارت دریایی، اعتبار بنادر مذکور به عنوان یک بندر کانتینری نسل سوم را نیز خدشه‌دار نموده است.

در خاتمه هفته دریانوردی، رابه کلیه دریانوردان و فعالان عرصه حمل‌ونقل دریایی کشور تبریک عرض می‌کنم.



حق بر خور داری از شرایط مناسب در محیط کار در لنج‌های چوبی و شناورهای سنتی به نحو غیر قابل باوری مورد بی توجهی قرار گرفته است

گنجاندن شناورهای چوبی در فیلم‌ها و برنامه‌های تجاری باید محدود شود و اگر هم بنا بر بهره‌گیری از آن باشد، ترجیحاً تدریجاً در جادری فیلم‌های تاریخی و مستند مورد استفاده قرار گیرد

زیرنویس:

گواه این ادعا، موردی است که شخصاً با آن مواجه بوده‌ام. وقتی به عنوان مدیر کل بندر خرمشهر در جریان برگزاری سومین کمیته مشترک همکاری‌های بندری و دریایی ایران و کویت در پاییز سال ۱۳۸۷ از بندر الدوحه کویت (با دوحه قطر متفاوت است) بازدید کردم، بندری سنتی، تقریباً متروک و فاقد امکانات، تسهیلات و استانداردهای لازم برای خدمات بندری و دریایی بود که دولت کویت آن را صراف برای پذیرش شناورهای سنتی و لنج‌های چوبی اختصاص داده بود و ملوانان و خدمه شناورهای ذکر شده که عمدتاً ایرانی و به میزان معدودی پاکستانی بودند با وضعیت رفقا انگیزی در آن تردد داشتند.



اداره کل بنادر و دریانوردی

استان سیستان و بلوچستان - چابهار

اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان دارای دو بندر بهشتی و کالانتری و همجوار با دو کشور پاکستان و افغانستان و همجواری با منطقه آزاد صنعتی - تجاری ایقایی نقلی می نماید.

فرصت های سرمایه گذاری در بندر چابهار

- ۱- ساخت انبار
- ۲- احداث سیلو
- ۳- احداث پایانه های صادراتی
- ۴- ایجاد مخازن نگهداری روغن
- ۵- فرآوری صادرات مجدد کالا
- ۶- مشارکت در اجرای طرح توسعه بندر چابهار
- ۷- سوخت رسانی و خدمات رسانی به شناورها

مزایا و پتانسیل های بندر چابهار

- ۱- تخفیف ۳۰ درصدی در کلیه ردیفهای حقوق و عوارض بندری وارده بر کشتیهای کانتینری
- ۲- تخفیف ۳۰ درصدی در هزینه های تخلیه و بارگیری کانتینر (THC) نسبت به سایر بنادر جنوبی
- ۳- ارائه تخفیفات ۷۵ درصدی در انبارداری کانتینری و وارداتی ۸۰ درصد در انبارداری کانتینرهای صادراتی
- ۴- تخفیف ۳۰ درصدی در هزینه باربری و انبارداری و واردات کالاهای غیر کانتینری نسبت به سایر بنادر کشور
- ۵- تنها بندر اقیانوسی کشور
- ۶- عدم انتظار نوبت کشتی نسبت به سایر بنادر کشور
- ۷- دروازه ورودی کریدور بین المللی شمال - جنوب و محور شرق توسعه کشور
- ۸- جاده ترانزیتی چابهار به میلک (چابهار - نیکشهر - ایرانشهر - زاهدان)

فاز بندی طرح توسعه بندر چابهار

- فاز ۱:
- احداث قسمت انتهایی موج شکن به طول ۱۶۵۰ متر
 - احداث یک ترمینال کانتینری شامل دو پست اسکله به طول ۶۳۰ متر
 - احداث سه پست اسکله چند منظوره به طول ۵۲۰ متر
 - لایروبی به میزان ۱۷ میلیون مترمکعب تا عمق (۱۶-)
 - احیاء اراضی به میزان ۱۹۵ هکتار
- فاز دوم: احداث یک پست اسکله کانتینری ۳۶۰ متری ترمینال ۱
- فاز سوم: احداث یک پست اسکله نفتی در بندر شهید بهشتی
- فاز چهارم: احداث یک پست اسکله چند منظوره
- فاز پنجم: احداث یک پست اسکله کانتینری ۳۶۰ متری ترمینال ۱





روز پنجم؛ نماز جمعه



شرکت خدمات فراساحل لیان

نامی آشنا در خلیج فارس

- ورود و خروج شناورهای در بنادر ایران
- پشتیبانی شناور ها و تأمین و جابجائی نفرات و بار به ایستگاههای فراساحلی
- اجاره انواع شناوره ها (یدک کش ، بارج ، لنگر انداز)

روز جهانی دیانوردی گرامی باد.



Provision Of Administrative Services
Of Inward & Outward Clearances of
Vessels including, vessels requirments,
Transportation of vessels crew and
Freights and chartering of different Vessels .

Lian Offshore Services Co.

known as one of the well – established agency in Iran.

E-Mail: info@lianco.ir
www.lianco.ir



روز ششم؛ دریانوردی، ناوگان
نظامی و مقابله با دزدی دریایی



توسعه فرهنگ دریایی؛ مهمترین عامل توسعه قدرت دریایی

امیر دریادار دکتر
حبیب اله سیاری

گله از آن قدرت‌های فاسد و خودکامه و فاقد انگیزه و عزم است که نتوانستند حیثیت و آبروی ایران و ایرانی را حفظ کنند تا دشمن بیاید یک روز بندرعباس را، یک روز جزیره هرمز را، یک روز قشم را، یک روز بقیه جزایر را یکی یکی از دست این ملت خارج کند و مدعی هم باشد. این حق ملت ایران نبوده.» (۱۳۸۸/۱۱/۳۰)

«البته خوب می‌دانید که در طول سالیان دراز، به مساله دریانوردی بسیار بی‌احترامی و بی‌اهتمامی شده است؛ یعنی ما آن مردمی هستیم که وقتی در یک طرف مرزمان به آب رسیدیم، متوقف شدیم. برخلاف ملت‌هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود. مثل انگلیسی‌ها. خیلی از اروپایی‌ها وقتی به آب - به دریاهایشان - رسیدند، پایشان را در قایق‌هایشان گذاشتند، مثلاً تاهندوستان آمدند. یعنی برایشان آب و خاک هیچ فرقی نداشته است. شما ببینید چه تفاوتی ایجاد می‌کند. یعنی وقتی که آب و خاک برای ملتی تفاوت نکند، پنج قرن، شش قرن، هفت قرن از ملت‌های دیگر جلوتر خواهد افتاد؛ یعنی به دریا که رسید، پایش را به دریا می‌گذارد و حرکت می‌کند. اما ما وقتی به دریا رسیدیم، همان جا متوقف شدیم، ماندیم تا آنهایی که دریاهارا تصرف کردند، بیایند دریای ما را هم تصرف کنند و وارد خشکی ما هم بشوند. این طوری شده دیگر! جزیره هرمز، بندرعباس و بوشهر مان - در طول همین مرزهایی که الان دست شماست - مدت‌ها در دست بیگانه‌ها بود.» (۱۳۷۶/۹/۹)

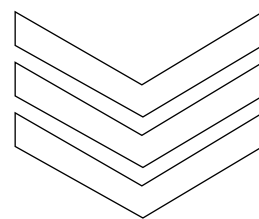
اجزای اصلی قدرت دریایی عبارتند از: ناوگان نظامی، ناوگان تجاری، صنایع و زیرساخت‌های دریایی. ناوگان نظامی و قدرت نظامی دریایی، عمل‌انمیت در دریا که لازمه هر فعالیت است را به وجود می‌آورد تا ناوگان تجاری، نفتکش، شیلات و ... فعالیت‌های اقتصادی و بهره‌برداری از دریا و صنایع دریایی از نظر سخت‌افزاری پشتیبانی این فرایند را محقق نمایند. علاوه بر موارد فوق، فرهنگ دریایی زیرساختی اساسی برای تحقق هر یک از این حوزه‌ها و قدرت دریایی است (به تعبیری یکی از مهم‌ترین موانع توسعه قدرت دریایی ایران، عدم وجود زیرساخت فرهنگی مناسب در این حوزه می‌باشد) و در نهایت اتخاذ راهبرد توسعه دریامحور، چارچوب مغزافزاری تحقق قدرت دریایی

سرنوشت ایران عزیز ما، چه بخواهیم و چه نخواهیم، با دریا گره خورده است. بخش اعظم منافع ملی و منابع ما در دریا قرار دارد و یا از طریق دریا تامین می‌شود و در عین حال بزرگ‌ترین تهدیدهای منابع، منافع و امنیت ملی ما از طریق دریاهای متصور می‌شود.

وجود منابع سرشار نفت و گاز و سایر مواد معدنی در آب‌های سرزمینی و فلات قاره ایران، وجود بیش از ۳ هزار کیلومتر مرز آبی، انجام بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی ایران از طریق دریا، قرار گرفتن در قسمت شمال خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان و مجاورت با دریای خزر بیش از پیش، اهمیت داشتن یک قدرت دریایی برتر را در منطقه برای کشور ما ضروری می‌نماید.

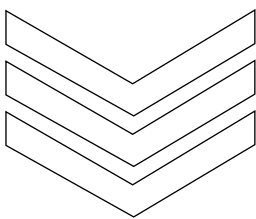
کشور ما در گذشته دور، کشوری دریایی بود، لیکن تا قبل از پیروزی انقلاب اسلامی به عللی از قبیل درگیری حکومت‌ها در مسایل داخلی، عدم استقلال در فناوری دریایی، جهت تهاجمات خارجی، نامساعد بودن اقلیم و ضعف پوشش گیاهی در مناطق ساحلی به‌ویژه خلیج فارس و دریای عمان و عدم شناخت جامع نخبگان کشور از پتانسیل‌های بالقوه دریایی، همواره از دریا و فواید راهبردی آن غفلت شده است. مقام معظم رهبری در این خصوص می‌فرمایند:

«ما هفتصد، هشتصد سال سابقه دریانوردی داریم. آن روزی که از بنادر خلیج فارس کشتی‌هایمان به اقصی نقاط آسیا می‌رفت، خیلی از کشورهایی که امروز در دریانوردی شهرت پیدا کرده‌اند، اصلاً وجود قابل‌ذکری نداشتند. در طول این قرن‌ها به ملت ما جفا شده است. کی جفا کرده؟ خارجی‌ها جفا کرده‌اند. آن حکمرانان فاسد. من از پرتغالی‌ها، از هلندی‌ها، از انگلیسی‌ها که آمدند سواحل و جزایر ما را تصرف کردند، گله نمی‌کنم. خوب آنها کشورها و دولت‌هایی هستند که دنبال منافع خودشان بودند و قدرت‌های مادی از این کارها می‌کنند، می‌روند هزاران فرسنگ فاصله از کشورشان دست‌اندازی می‌کنند، مگر شبه‌قاره هند را نگرفتند؟ مگر مناطق شرقی را تصرف نکردند؟ مگر هنوز این کارها را در دنیا نمی‌کنند؟ گله از آنها نیست.»



وقتی که آب و خاک برای ملتی
تفاوت نکند، پنج قرن، شش قرن،
هفت قرن از ملت‌های دیگر
جلوتر خواهد افتاد؛ یعنی به دریا
که رسید، پایش را به دریا
می‌گذارد و حرکت می‌کند. اما
ما وقتی به دریا رسیدیم، همان جا
متوقف شدیم، ماندیم تا آنهایی
که دریاهارا تصرف کردند، بیایند
دریای ما را هم تصرف کنند و
وارد خشکی ما هم بشوند





**انجام رزمایش‌های متعدد در
چند سال اخیر نیز خود
گواهی بر آمادگی این نیرو
در مقابله با تهدیدات است،
لذا در تمام مباحث می‌توان
نقش نیروی دریایی و اقتدار
دریایی را در صیانت از منافع
ملی و برقراری امنیت ملی
در عرصه‌های گوناگون
سیاسی، اقتصادی، اجتماعی
و فرهنگی مشاهده کرد**

سطح دریاها نیروی راهبردی شده است، بلکه در زیر سطح نیز توانسته راهبردی شود که نمایش اقتدار جمهوری اسلامی ایران در آب‌های بین‌المللی را به همراه داشته است. انجام رزمایش‌های متعدد در چند سال اخیر نیز خود گواهی بر آمادگی این نیرو در مقابله با تهدیدات است، لذا در تمام مباحث فوق به وضوح می‌توان نقش نیروی دریایی و اقتدار دریایی را در صیانت از منافع ملی و برقراری امنیت ملی در عرصه‌های گوناگون سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مشاهده کرد. همچنین این نیرو پس از ابلاغ فرمان فرماندهی معظم کل قوا با استقرار در سواحل مکران، علاوه بر تامین امنیت در منطقه مذکور بسترهای رشد و توسعه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی این منطقه را فراهم کرده است. گزیده‌ای از اقدامات صورت گرفته توسط نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران جهت ارتقای فرهنگ دریایی عبارت است از:

- ◆ لحاظ کردن مفاهیم دریایی در کتب درسی دانش‌آموزان در مقاطع مختلف تحصیلی با همکاری وزارت آموزش و پرورش
- ◆ برگزاری همایش‌های ملی نظیر همایش نیروی دریایی راهبردی، همایش سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران و همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی
- ◆ مشارکت با سایر سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی در زمینه برگزاری همایش‌ها، نمایشگاه‌ها و انجمن



است. نیروی دریایی به عنوان یکی از ارکان اصلی و اساسی قدرت دریایی، در صیانت از اهداف و منافع ملی کشور از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است.

تدابیر مقام معظم رهبری در خصوص اهمیت نیروی دریایی از ابتدای دهه ۶۰ تا به امروز بیانگر این حقیقت است که معظم‌له از همان آغازین روزهای دفاع مقدس به نیروی دریایی همواره به عنوان یک نیروی راهبردی و اثرگذار بر سیاست‌های داخلی و خارجی نگریسته‌اند. در پی رهنمودهای فرماندهی کل قوا، با ابلاغ طرح ولایت در سال ۱۳۸۸ (قدیسی) و به ویژه پس از ابلاغ فرمان مقام معظم رهبری مبنی بر لزوم نگرش رهبری به نادجا در منطقه ماموریت نادجا تغییر کرده و شامل محدوده‌ای وسیع‌تر شده است. منطقه‌ای که ابتدا شامل ۳۰۶ هزار کیلومتر مربع از آب‌های خلیج فارس و دریای عمان بود، از سواحل جنوب شرقی کشور تا شمال اقیانوس هند و مدار ۱۰ درجه عرض شمال جغرافیایی گسترش یافت و منطقه‌ای به وسعت ۲ میلیون و ۷۰ هزار کیلومتر مربع، از دریای عمان تا خلیج عدن و بخشی از اقیانوس هند را شامل شد و بر اساس ماموریت‌های ابلاغی حتی (به صورت موری) تا دریای مدیترانه نیز گسترش یافته است؛ منطقه‌ای که از نظر ژئوپلیتیکی، بازیگران، رویدادهای اثرگذار در ابعاد جهانی و ... کاملاً متفاوت با منطقه ماموریتی قبلی (خلیج فارس) است و نادجا با توجه به تبدیل شدن به یک نیروی راهبردی علاوه بر درگیر بودن در مسایل نظامی با مسایل اقتصادی، سیاسی، تبلیغاتی نیز روبه‌رو شد و لازم بود که به عنوان نماینده‌ای شایسته، موجبات ارتقای جایگاه نظام جمهوری اسلامی ایران را در صحنه بین‌الملل فراهم آورد، زیرا امروز دیگر دشمن ما یک کشور منطقه‌ای مانند رژیم متجاوز عراق و صحنه عملیات فقط دریای نیمه‌بسته خلیج فارس نیست، بلکه امروزه دشمن ما در منطقه‌ای به وسعت اقیانوس هند و حتی اقیانوس آرام گسترش یافته است. نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران با نصب‌العین قرار دادن تدابیر و فرامین معظم‌له در ۴ سال گذشته با اعزام ۲۶ ناوگروه، حضور دایمی خود را در منطقه خلیج عدن، دریای سرخ و دریای مدیترانه نشان داده و در دو مورد از آخرین ماموریت‌ها با عبور از کانال سوئز و ورود به دریای مدیترانه و همچنین اعزام زیرسطحی به دریای سرخ، دریای چین و اقیانوس آرام مهم‌ترین ماموریت‌های تاریخ دریایی ایران را رقم زد. با حضور زیردریایی ایران در آب‌های دور ثابت شد که نیروی دریایی ارتش ایران نه تنها در



توسعه فعالیت‌های دریانوردی؛ مرهون امنیت پایداری دریای

♦ **دربار دوم پاسدار سید علی محمد سلامی، فرمانده دریابانی مرزبانی ناجا**

ایمنی به عنوان مهم‌ترین مسأله در مأموریت ارگان‌های دریایی به شمار می‌رود. بر اساس آمار بیش از ۹۰ درصد مبادلات تجاری کشور از طریق دریا انجام می‌شود و علاوه بر آن، صنایع کشتی‌سازی، نفت، گاز، صنایع پشتیبان کارخانه‌های تولیدکننده تجهیزات بنادر و پایانه‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل، شرکت‌های بیمه و... از جمله صنایع دخیل در موضوع دریا هستند که تمامی موارد فوق اهمیت توجه به دریا در اقتصاد کشور را نشان می‌دهد. تمایل بین‌المللی تغییر قوانین ایمنی از دستوری به عملی و با توجه به این رویکرد، قبول استانداردهای ایمنی مبتنی بر ارزیابی جامع مخاطرات و کاهش اندازه ریسک‌ها و همچنین توسعه و تطبیق فرایند ارزیابی به نحوی که کلیه مراحل طراحی را پوشش دهد، امری ضروری است.

اهمیت امنیت دریانوردی بر کسی پوشیده نیست، چراکه در سایه امنیت دریانوردی است که انجام هر گونه فعالیتی در دریا امکان‌پذیر می‌شود. ایجاد بستر مناسب برای کنترل کشتی‌ها و بار آنها، پیش‌بینی شرایط زیست محیطی و ساخت انواع کشتی‌های متناسب با محیط زیست، قدم‌های اساسی ایمنی هستند، اما زیربنا و اساس کار در برقراری امنیت همگرایی کلیه ارگان‌های دریایی در راستای اقدامات عملی در جهت برقراری امنیت دریانوردی است. اینجانب دست همه ارگان‌ها و سازمان‌های دریایی را در رسیدن به امنیت پایدار در پهنه آب‌های تحت حاکمیت کشور صمیمانه می‌فشارم و به عنوان کوچک‌ترین عضو مجموعه دریابانی کشور کمال تشکر و تقدیر را از افسران، درجه‌داران و سربازانی که در نیل به اهداف بلند جمهوری اسلامی ایران با کمترین چشمداشت تلاش شبانه‌روزی می‌نمایند دارم. باشد که در سایه توجهات ایزد منان، رهنمودهای دایمانه مقام معظم رهبری و با همکاری تمامی ارگان‌های دریایی امنیت پایدار در پهنه آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران همچنان به صورت شایسته استمرار داشته باشد.

پروژه‌های تحقیقاتی

♦ رایزنی با مجلس شورای اسلامی جهت برگزاری دومین همایش سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران با محوریت شناسایی و تقویت بسترهای قانونی مرتبط با توسعه سواحل مکران و تحقق اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران

♦ انجام طرح‌های تحقیقاتی در خصوص توسعه سواحل و...

♦ ارتباط با صاحب رسانه و بهره‌برداری بایسته از فرصت‌های حاصله و سخنرانی‌ها در جهت تشریح اهمیت دریا

♦ حضور مقتدرانه در آب‌های آزاد و مناطق راهبردی منطقه و جهان و ابلاغ پیام صلح و دوستی به کشورهای همسایه.

با توجه به موارد فوق و با بهره‌گیری از فحوای کلام مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا می‌توان رهبافت‌های حاصل از پیوند دریا با مردم را اینگونه بیان کرد:

«همان‌طوری که همه ما می‌دانیم، دریا برای یک کشور یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است، فواید بزرگ و کلان است. ۹۰/۵/۱»

با توجه به اینکه کشور ما از مرزهای وسیع دریایی در شمال و جنوب کشور برخوردار است، لذا بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی در ابعاد گوناگون می‌تواند منافع فراوانی را به دنبال داشته باشد. به طور مثال، در بعد اقتصادی می‌توان به منابع غذایی دریایی، منابع تفریحی و توریستی دریایی، مزیت‌های مکانی برای تأسیس کانون‌های اقتصادی نظیر مناطق آزاد تجاری و صنعتی، منابع فلات قاره و کف و زیر کف، انرژی، آب‌زبان، املاح، خود آب و غیره می‌تواند منافع سرشار به بار آورد و یا در بعد ارتباطی، دریاها در واقع برقرارکننده ارتباط بین کانون‌های تولید و مصرف کالا و خدمات است؛ انتقال مواد اولیه، انتقال سوخت، انتقال غذا، انتقال تولیدات صنعتی، انتقال مسافر، انتقال تجهیزات و نیروی نظامی و غیره، انتقال پیام‌های مخابراتی از طریق شبکه‌های الکترونیکی.

همچنین در بعد ژئوپلیتیکی دریاها می‌توانند زمینه‌ساز شکل‌گیری اتحادیه‌های منطقه‌ای (بالاخص در منطقه راهبردی شمال اقیانوس هند) شده و به عنوان منابع تأثیرگذار بر فرایندهای منطقه‌ای و جهانی نظیر سوخت ایفای نقش کنند. عوارض دریایی نظیر نقاط استراتژیک (یا نقاط کنترل) نیز از اهمیت بالایی برخوردارند. در بعد نظامی نیز حضور نظامی ناوها برای اعمال قدرت سیاسی، فراهم‌سازی امکان کنترل شبکه دریایی و تسلط بر نقاط استراتژیک به‌خصوص در زمان جنگ و اسکورت ناوگان تجاری و نفتکش از جمله مواردی هستند که به نقش بی‌بدیل دریاها اشاره دارند و با اتخاذ راهبردی دریامحور، جمهوری اسلامی ایران می‌تواند از این مواهب خدادادی در عرصه‌های گوناگون بهره لازم را ببرد.

در پایان لازم می‌دانم بار دیگر جهت ختام از تدبیر دیگری از رهبر معظم انقلاب اسلامی در زمینه اهمیت حضور در دریاها بهره جویم:

«... شما دارید حضور خودتان را اثبات می‌کنید، هویت و شخصیت ملی خودتان را اثبات می‌کنید، این چقدر آبرو است؟ این انتقال فرهنگ است، انتقال سخن دل یک ملت است. وقتی شما پرچمتان می‌تواند در دریای آزاد به اهتزاز دربیاید، معنایش این است که ملت ایران، فرهنگ ملت ایران، حرف حق ملت ایران در انقلاب، قدرت زیادی پیدا کرده و این برای دیگر ملت‌ها الهام‌بخش است. (قرارگاه مقدم ناوگان جنوب نداجا ۹۰/۵/۲)»

دریا پویان گیتی

شرکت خدمات کشتیرانی

نمایندگی خطوط کشتیرانی شناورهای
ایرانی و خارجی

حمل و نقل دریایی - تخلیه و بارگیری و
جابه‌جایی کالای وارداتی - صادراتی

ترانزیت کالا، سواری و ماشین آلات
سنگین به کشورهای آسیای میانه

www.worldmariners@gmail.com

دفتر مرکزی: بندرعباس - بعد از میدان یادبود - روبروی بانک ملت

طبقه فوقانی بانک مسکن - طبقه سوم - واحد ۸

تلفن: ۲۲۵۱۹۹۶ - ۲۲۵۱۹۹۷ (۰۷۶۱) تلفکس: ۲۲۵۱۹۹۹ (۰۷۶۱)

دفتر عجمان: +۹۷۱۶۷۴۴۱۹۳۷

فرودون کرمی: +۹۷۱۵۰۱۰۲۲۲۴۹ امیر بخش: +۹۷۱۵۰۱۶۵۵۵۹۴

ناوگان نظامی

و مقابله با دزدی دریایی





◇ علی مرادی - کارشناس
مسئول دفتر سازمانهای
تخصصی و بین المللی
سازمان بنادر و دریانوردی



**نیروی دریایی ارتش
جمهوری اسلامی
ایران ناوگروه های
متعددی را برای
مبارزه با دزدان
دریایی و نجات
کشتی های گروگان
گرفته شده توسط
دزدان دریایی به
خلیج عدن فرستاده
است. این ناوگان ها
بارها حملات دزدان
دریایی به
کشتی های تجاری
ایرانی و خارجی را
خنثی کرده اند**

برای روشن شدن موضوع ابتدا تعریفی از دزد و دزدی دریایی به طور خلاصه
ارایه می شود:

دزد دریایی: شخصی است که در دریا چپاول می کند یا از دریا به خشکی
(زمین ها) بدون اجازه دولت (حاکمیت)، تجاوز می کند، برای این هدف
معمولاً از یک شناور که مسلح است، استفاده می شود.

دزدی دریایی: عملی است که دزد یا دزدان دریایی، خود را با ترفند یا با
استفاده از قدرت اسلحه بر سر راه تجارت دریایی و کالاهایی که از طریق
کشتی در دریا جابجایی می شود با چپاول کالای مورد حمل که بعضی اوقات با
گرفتن جان خدمه کشتی و غرق آن نیز همراه است، ثروت و قدرت جمع
می کنند

دزدی دریایی در مناطق مختلف جهان مشاهده شده است که این مناطق در
جهان عبارتند از:

آسیای جنوب شرقی و شبه قاره هند

بنگلادش: در این مناطق هنوز دزدی دریایی با ریسک بالا وجود دارد. دزدان دریایی
در حال حمله به کشتی هایی که در حال لنگراندازی هستند، مشاهده شده است.

هند: در منطقه کوچین دزدی زمانی که کشتی در لنگر است، اتفاق می افتد.

اندونزی: در محدوده برخی جزایر این کشور دزدی دریایی صورت می گیرد. دزدان
دریایی در این مناطق معمولاً به اسلحه های سرد و گرم مسلح هستند. بیشتر حمله ها
ممکن است گزارش نشده باشد. دزدان معمولاً شبانه به کشتی ها حمله می کنند.
عموماً وقتی دزدان دریایی شناسایی شوند ممکن است از سوار شدن به کشتی
صرف نظر کنند.

تنگه مالاکا: گرچه تعداد حملات اخیراً به علت گشت هایی که توسط کشورهای
ساحلی از سال ۲۰۰۵ صورت می گیرد، به طور قابل توجهی کاهش یافته است، با این
وجود به کشتی ها اکیداً توصیه شده که دیده بانی ضد دزدی دریایی وقتی که از تنگه
عبور می کنند، به عمل آورند.

مالزی: دزدی دریایی در آب های مالزی در برخی مناطق دریایی و جنوب دریای چین
صورت می گیرد. به کشتی ها توصیه شده است هنگام تردد در این مناطق هوشیار
باشند. دزدان این ناحیه به سلاح های سرد و گرم مسلح هستند و در زمان تاریکی به
کشتی ها حمله می کنند.

تنگه سنگاپور: به رغم کاهش چشمگیر حمله دزدان در این منطقه به کشتی ها
توصیه شده است که دیده بانی کافی ضد دزدی دریایی داشته باشند، چون اخیراً تعداد
زیادی بدک کش مورد دستبرد قرار گرفته است.

آفریقا، نیجریه: دزدان دریایی اغلب در طول ساحل رودخانه لاگوس و
بروننی، بنادر و آب های احاطه شده به کشتی ها حمله می کنند و آنها را چپاول
و خدمه را به گروگان می گیرند. تعدادی خدمه در حملات دزدان دریایی
زخمی شده اند. به طور کلی آب های حوزه نیجریه از ریسک بالایی برخوردارند.
به کشتی ها توصیه شده است که هوشیار باشند، زیرا بسیاری از حمله ها
گزارش نشده است.

بنین، کوتنو: حملات دزدان دریایی در حال افزایش است. دزدان دریایی کشتی ها
را تهدید می کنند و در برخی مواقع دزدان بر روی کشتی ها آتش گشوده اند. تعداد
زیادی کشتی به ویژه تانکرها مورد حمله قرار گرفته اند و ربوده شده اند. دزدان ناخدایان
کشتی ها را وادار می کنند تا به منطقه ناشناس جایی که بخشی از کالا ز دیده می شود،
حرکت کنند. گزارش شده است که تعداد زیادی از خدمه زخمی شده اند.

گینه: دزدان دریایی به سلاح های اتوماتیک مسلح هستند و حالت تهاجمی دارند. در
برخی حملات دزدان دریایی لباس نظامی بر تن دارند.

کامرون: دو فقره حمله با گروگانگیری خدمه در محدوده بندر دوهلا رخ داده است.
اما مهم ترین مناطق دزدی دریایی در شرق آفریقا، دریای سرخ و آب های سومالی
اتفاق می افتد که به شرح ذیل است:

خلیج عدن، دریای سرخ و سومالی پر مخاطره ترین منطقه دزدی دریایی

همانگونه که ملاحظه شد، دزدی دریایی در مناطق مختلف جهان رخ می دهد و
گزارش های مختلفی از تهدیدات دزدان دریایی توسط سازمان های بین المللی ثبت



علل اصلی دزدی دریایی در این منطقه

گزارش سازمان ملل متحد و چندی از منابع خبری نشان دهنده این واقعیت است که ماهیگیری غیرقانونی توسط سایر کشورها که امکانات زیادی در اختیار دارند در بخش هایی از سواحل سومالی در وقوع این پدیده مؤثر بوده است. بر اساس گزارش مؤسسه تحقیقات اقتصادی آلمان و کمیته خدمات نیروهای مسلح آمریکا، دفع زباله های سمی و اتمی در آب های سومالی به وسیله کشتی های خارجی توانایی ماهیگیران سومالیایی را برای گذراندن زندگی با محدودیت جدی روبه رو کرده و ماهیگیران بدون امکانات این منطقه را دست خالی گذاشته است. در نتیجه این امر، آنها مجبور شده اند به جای ماهیگیری به دزدی دریایی روی بیاورند. به گفته مسوولان، ۷۰ درصد از مردم سومالی این نوع دزدی دریایی را نوعی دفاع ملی از آب های سرزمینی خود تلقی می کنند و خواهان عدالت و جبران خسارت برای منابع دریایی به میغمر شده توسط ماهیگیران خارجی هستند. یکی دیگر از دلایل دزدی دریایی در این محدوده تکه پار شدن کشور سومالی به مناطق و حکومت های دیگر است که کنترل را بر آنها را سخت کرده است بسیاری از دزدان دریایی بر این باورند که در نبود یک کار دلسازی کارآمد کدگر گیری هلو طغیان های جنگ داخلی سومالی را دنبال کنند و تعاقب آن ازین رفتن نیروهای مسلح دولت سومالی، آنها مجبور شده اند ماهیگیری را راه وایه به دزدی دریایی روی بیاورند.

ناوگان نظامی و مقابله با تهدیدات دزدان دریایی

می کند. نقشه شماره (۱) قرار گرفتن حکومت خودمختار گلموداگ و بندر هوبایورانشان می دهد. دزدان دریایی نگرانی زیادی برای کشور هند - به علت آنکه قسمت مهمی از تجارت هند از طریق کشتی از طریق خلیج عدن است - به وجود آورده اند و در نهایت هند مجبور شد یک ناو دریایی خود را به این منطقه بفرستد. روسیه برای مبارزه بین المللی با دزدان دریایی پیوسته است. البته این مبارزه خارج از چارچوب گشت بین المللی و به صورت مستقل است. در ۱۷ اکتبر ۲۰۰۸ شورای امنیت سازمان ملل با صدور قطعنامه ۱۸۳۸ کشورهای جهان را به مبارزه با دزدان دریایی سومالی فراخواند. بزرگ ترین سرقت دزدان دریایی در سومالی سرقت یک نفتکش متعلق به عربستان سعودی بود که ۲ میلیون بشکه نفت به ارزش ۱۰۰ میلیون دلار را حمل می کرد.

برای مقابله با پدیده دزدی دریایی تنها راه مداخله نیروهای نظامی کشورهای که کشتی های آنها در محدوده دزدی دریایی ناچار به حرکت هستند، بود. از این رو در آگوست سال ۲۰۰۸، اجرای عملیات (۱۵۰) توسط یک گروه عملیاتی که از ائتلاف چند ملیت ایجاد شده بود، اقدام به ایجاد محدوده گشت بین المللی امنیتی در خلیج عدن کردند. تلاش های مقامات حکومت خودمختار گلموداگ واقع در شمال مرکزی بندرگاه هوبایور استفاده از دزدان دریایی به عنوان دیواری دفاعی علیه شورشیان و ارتباط مقامات دولت سومالی با دزدان دریایی همگی نشان از همدستی دولت در این جرم بین المللی است. برخلاف این همکاری، بان کی مون، دبیر کل سازمان ملل متحد بر این باور است که دولت سابق و دولت جدید منطقه خودمختار پانتلند امروزه فعالانه و جدی تر با این تهدید اقیانوسی مبارزه



بندر هوبایو (Hoby)



دفع زباله های سمی و اتمی در آب های سومالی به وسیله کشتی های خارجی توانایی ماهیگیران سومالیایی را برای گذراندن زندگی با محدودیت جدی روبه رو کرده و ماهیگیران بدون امکانات این منطقه را دست خالی گذاشته است. در نتیجه این امر، آنها مجبور شده اند به جای ماهیگیری به دزدی دریایی روی بیاورند

شده است. اما امروزه به دلیل شرایط حاکم بر کشور سومالی دزدان دریایی که از این کشور خطوط کشتیرانی را تهدید و کشتی ها را به گروگان می گیرند تا محموله آنها را چپاول کنند و یا به ازای آزادی خدمه و کشتی از مالکان باجگیری کنند که در این میان تعدادی از خدمه مورد آزار و اذیت قرار گرفته اند که بعضا به فوت آنها نیز منجر شده است. در اینجا به طور ویژه به محدوده خلیج عدن، دریای سرخ و سومالی پرداخته می شود که پر مخاطره ترین محدوده دریایی از لحاظ دزدی دریایی است. دزدی دریایی در سومالی یک تهدید جدی علیه کشتیرانی بین المللی است که از زمان مرحله دوم جنگ داخلی سومالی در دهه ۱۹۹۰ به وجود آمده است. این تهدیدات از سال ۲۰۰۵ افزایش چشمگیری یافت و سبب افزایش هزینه کشتیرانی و ممانعت در رسیدن کمک های غذایی به کشور سومالی نیز شده است. در این راستا بسیاری از سازمان های جهانی نظیر سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) و برنامه جهانی غذا نگرانی شدید خود را نسبت به توسعه کمی و کیفی حملات دزدان دریایی اعلام کرده اند. بر اساس گزارش مؤسسه آلمانی تحقیقات اقتصادی، دزدی دریایی در منطق خود یک بازار نوظهور است که تبدیل به صنعتی پر رونق در کشور سومالی شده است. شرکت های بیمه، به خصوص از حملات دزدان دریایی سود برده اند به این دلیل که حق بیمه ها به طور فزاینده ای رشد کرده است.





مبارزه ایران با دزدان دریایی

دزدی دریایی در سوماتر
یک تهدید جدی علیه
کشتیرانی بین‌المللی است
که از زمان مرحله دوم جنگ
داخلی سوماتر در
دهه ۱۹۹۰ به وجود آمده
است. این تهدیدات از سال
۲۰۰۵ افزایش چشمگیری
یافت و سبب افزایش هزینه
کشتیرانی و ممانعت در
رسیدن کمک‌های غذایی به
کشور سوماتر نیز شده است



مورد تعرض دزدان دریایی قرار گرفته‌اند، نشان می‌دهد:
البته جدول مذکور تنها کشتی‌هایی که پرچم ایران را افروخته‌اند شامل می‌شود. کشتی‌هایی که در مالکیت ایران هستند، ولی دارای پرچم ایران نیستند در این لیست آورده نشده است. بزرگی تهدیدات دزدان دریایی در محدوده با ریسک بسیار بالا، به اندازه‌ای است که تنها در کمتر از دوماه (از اول ماه ژوئن تا ۲۴ آگوست ۲۰۱۱) بیش از ۵۰ مورد تعرض به کشتی‌های متعدد که در محدوده تردمی کردند، صورت گرفته است.

باتوجه به قطعنامه شماره ۱۸۳۸ شورای امنیت سازمان ملل متحد مبنی بر مبارزه با دزدی دریایی و در راستای حفاظت از منافع ملی که دزدان دریایی از طریق گروگانگیری کشتی‌های ایرانی تهدید می‌کردند، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ناوگروه‌های متعددی را برای مبارزه با دزدان دریایی و نجات کشتی‌های گروگان گرفته شده توسط دزدان دریایی به خلیج عدن فرستاده است. این ناوگان‌ها بارها حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری ایرانی و خارجی را خنثی کرده‌اند، جدول زیر لیست برخی کشتی‌های ایرانی را که

IRAN FARAZ	۲۰۱۰-۰۴-۰۴ ۰۵:۴۵	East Africa
IRAN HORMOZ	۲۰۰۸-۱۰-۱۶ ۱۷:۰۰	East Africa
IRAN DEYANAT	۲۰۰۸-۰۸-۲۱ ۲۳:۰۲	East Africa
IRAN BAYAN	۲۰۰۶-۰۳-۲۱ ۱۶:۳۰	Indian Ocean
MIR DAMAD	۲۰۰۶-۰۲-۱۴ ۱۹:۲۸	Indian Ocean





روز ہفتم ؛ دریانوردی، ایمنی و حفاظت
محیط زیست دریائے و گردشگری پایدار دریائے

گردشگری دریایی به توسعه در گردشگری دریایی دست یافت. در این راستا همچنین امیدواریم با آموزش، فرهنگ سازی و اطلاع رسانی به کمک رسانه‌ها زمینه‌های رشد و شکوفایی گردشگری دریایی را با افزایش اطلاعات و آگاهی اجتماعی ساکنان و جوامع محلی استان‌های ساحلی کشور در زمینه‌های چگونگی حفظ محیط زیست و میراث طبیعی کشور و راه‌های ارزآوری و اشتغال‌زایی را فراهم آورد و گردشگری دریایی را به عنوان یکی از مفرح‌ترین نوع از سفر با امکانات اقامت در دریا با انواع شناورهای تفریحی، آکواریوم‌های دریایی، هتل‌ها، موزه‌ها و نمایشگاه‌های زیر آب را به مردم معرفی کند.

گردشگری مقوله‌ای است که چند سالی است در کشور ما به آن پرداخته شده و از جنبه‌های مختلف و به عنوان بهترین صنعت جایگزین صادرات نفت و درآمدزایی مورد بررسی و نقد قرار گرفته است.

در حال حاضر دولتمردان کشور ما علاقه‌مند به رشد و گسترش صنعت گردشگری ایران هستند و به این یقین رسیده‌اند که باید وابستگی‌های کشورها به داده‌های نفتی را کنار گذاشته و از پتانسیل‌های غنی طبیعی و تاریخی خود بهره‌برداری کنند و با رونق صنعت گردشگری در ایران می‌توان زمینه‌های اشتغال برای نیروهای جوان و جویای کار را فراهم کرد.

گردشگری صنعت «صادرات نامرئی» است که محصولات و خدمات را تولید و صادر می‌کند. صدور این خدمات با در اختیار قرار دادن آنها جهت مسافران ورودی کشور صورت می‌پذیرد. گردشگری دریایی به عنوان یکی از شاخه‌های گردشگری، امروزه در سطح دنیا مطرح است و به رغم نوظهور بودن و نیاز به زیرساخت‌های بیشتر نسبت به انواع دیگر گردشگری در سالیان اخیر از رشد چشمگیری برخوردار بوده است، لکن در ایران به رغم پتانسیل‌های بیشمار آنطور که باید، از رشد چندانی برخوردار نبوده و تا حدودی ناشناخته بودن آن موجب مغفول ماندن شده است.

از سوی دیگر، از جانب سازمان جهانی جهانگردی، روز ۲۷ سپتامبر، روز جهانی جهانگردی نامیده شده است که در ایران مصادف با روز ۵ مهرماه بوده و در کشور ما به مدت یک هفته و بر اساس شعار تعیین شده سازمان جهانی جهانگردی جهت بزرگداشت آن برنامه‌ریزی شده است. روز و هفته گردشگری را در کنار مردم عزیز کشورمان گرامی می‌داریم. شعار تعیین شده امسال «گردشگری و آب، صیانت از آینده جوامع بشری» است که مبین اهمیت به دریا، تفریحات آبی، سفرهای دریایی و حفظ منابع آبی به عنوان یک اولویت جهانی است.

سازمان میراث فرهنگی نیز همراستا با این اولویت در صدد توسعه گردشگری دریایی با حفظ و صیانت زیست پاک است و در تلاش است با تعامل بیشتر با دیگر گردانندگان صنایع دریایی (وزارت راه و شهرسازی، وزارت جهاد سازندگی، وزارت نفت، وزارت صنایع و سازمان محیط زیست) به توسعه این صنعت بپردازد. بدیهی است که با توسعه و تقویت پیوند بین مردم و سازمان مسوول گردشگری امیدهای افزون تری ایجاد خواهد شد که بتوان به این اهداف که همانا اهداف راهبردی در حوزه گردشگری است، دست یافت.



«گردشگری و آب؛ صیانت از آینده جوامع بشری» شعار سازمان جهانی گردشگری ۲۰۱۳

◆ بهروز جلالی - مدیر کل گردشگری داخلی سازمان گردشگری

ایران با در اختیار داشتن موقعیت ژئواکونومیک خلیج فارس، تنگه هرمز، دریای عمان و دریای خزر به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه جهان و حدود پنج هزار کیلومتر مرز آبی، مالکیت جزایر مختلف، دارا بودن طیف وسیعی از چشم‌اندازهای طبیعی، تنوع آب و هوایی، چشمه‌های آب معدنی و سابقه فرهنگی و تمدنی چند هزار ساله از پتانسیل بی‌مانندی در زمینه صنایع دریایی برخوردار است. از طرف دیگر، ایران با قرار گرفتن در شاهراه ترانزیتی کریدور شمال - جنوب و محور ترانزیتی شرق، دارا بودن ده‌ها بندر تجاری، مناطق آزاد تجاری - صنعتی، مناطق اقتصادی دریایی و... از فرصت‌های بزرگی برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های گردشگری دریایی برخوردار است که نیاز به هنوز برنامه‌ریزی جامع جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از پتانسیل‌های طبیعی و موقعیت جغرافیایی راهبردی وجود دارد.

صنعت گردشگری، صنعتی فرابخش است که در آن اقدامات انجام شده از سوی دیگران تبدیل به محصول می‌شود، پس برای اینکه این خدمات بتواند از سوی توراپراتورها تعریف و مسیرهای سفر طراحی شود، لزوم شناخت صنعت گردشگری از سوی ارگان‌های ذی‌مدخل جهت هرچه همسوتر شدن با هدف توسعه آن ضروری می‌نماید. سازمان میراث فرهنگی و گردشگری طی دو سال گذشته با تشکیل کمیته ملی گردشگری دریایی و عضویت ۴۰ نماینده از ارگان‌های دولتی و خصوصی فعال در زمینه دریا و گردشگری سعی در معرفی گردشگری دریایی و تبیین اهمیت آن در ایجاد هماهنگی بین نهادهای ذی‌ربط کرده است. کمیته مزبور محل تلاقی نظرات مختلف دستگاه‌های دست‌اندرکار جهت تدوین قواعد و توسعه سرمایه‌گذاری در گردشگری دریایی است و به اعتقاد اینجانب، ادامه فعالیت کمیته و تدوین قواعد و سازوکارهای لازم مهم‌ترین راهی است که می‌توان با مشارکت کلیه نهادهای ذی‌مدخل در





روز ہشتم؛ دریانوردی،
صنایع فراساحل و مہندسے دریائے



چگونگی برقراری پیوند دریا و مردم



♦ ملکر ضاملك پور - عضو هیات مدیره انجمن توسعه دریا و بحور

پیوند مردم با دریا از طرق گوناگون ایجاد می شود که به تعدادی از آنها ذیلا اشاره می شود:

۱) گردشگری و تفریحی

بسیاری از مردم ماه ها و سال ها کار می کنند تا در یک مقطع بتوانند به همراه خانواده به مسافرت بروند و گردش کنند. برای کسانی که دور از آب و دریا زندگی می کنند، سواحل و جزایر دریا بسیار جذاب و مفرح است.

متأسفانه فقدان مدیریت مطلوب در سواحل دریا بی کشور ما باعث شده است افراد ناآشنا به موج، آب و توفان وقتی به دریای می رسند خود را به آب بزنند و متأسفانه همه ساله حوادث مرگباری را شاهد باشیم. همه ساله آمار افرادی که در دریای خزر خود را به آب می زنند و بی برمی گردند و یا اخباری نظیر غرق قایق مسافری یا دانشجویان آموزش و پرورش در مسیر بین جزیره هرمز و اسکله شهر بندر عباس، شوک هایی است که به مسوولین یادآور می شود با اعمال مدیریت مطلوب در سواحل و جزایر کشور، طعم گردشگران را تلخ نکرده و به جای آن آثار مطلوبی را جایگزین کنند.

۲) پیوند کاری

بسیاری از مردم ما به دلیل ارتباط مستقیم از دریا، با آن پیوند کاری دارند که از جمله می توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱-۲) در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان دو دسته متفاوت پیوند کاری را شاهد هستیم؛ یکی صید سنتی که با بلم و تور و تراکتور و لنج و یخ و ... همراه است و ماهی و میگو را با استفاده از آنها به بازار می رسانند، دیگری صید، پاک کردن و فریز کردن، بسته بندی کردن، تفکیک بخش حرام و حلال آن و صدور بخش غیر مأكول در ایران به خارج از کشور است. اگر چه قضیه محیط زیست دریایی و آلودگی های انسانی، شیمیایی و غیره و ظهور کشند قمرز باعث شده است میزان برداشت ماز ذخایر دریایی را کاهش دهد، با این همه باز هم به رغم تمامی این بی توجهی ها، سفره آسمانی هنوز هم پهن است و پیوند مستمری را بین انسان و دریا برقرار نگه داشته است.

۲-۲) سفر به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و یا مناطق نفتی

۱-۲-۲) این نوع پیوند مردم و مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بیشتر جنبه خرید مایحتاج با استفاده از مشوق هایی که سازمان های مربوطه می دهند و یا برای استفاده از سهمیه منطقه آزاد و سپس انتقال آن به سرزمین اصلی جهت فروش صورت می گیرد. بخش اعظم سفرهای دریایی در آمار سالانه متعلق به این بخش است.

۲-۲-۲) مسافرت های دریایی دیگری وجود دارد که خدمه یا پرسنل مناطق نفت خیز و دور از ساحل از طریق بنادر کوچک حاشیه خلیج فارس خود را به جزایر نفتی و سکوها حفاری نفت و گاز می رسانند. این دسته از افراد به علت بهر همدنی از طرح اقماری مستمرا از سفرهای دریایی در طول



دریاوردی مقتدرانه؛ پیش نیاز فعالیت های فراساحلی

♦ دکتر علی طاهری مطلق - مدیر عامل شرکت مهندسی و ساخت

تاسیسات دریایی ایران

پرواضح است که صنعت دریانوردی به عنوان صنعتی فراگیر در جهان معاصر مطرح است و نقش مهمی در زمینه اقتصاد جهانی دارد، تا آنجا که در حال حاضر فعالیت های دریانوردی منبع مهم درآمد بسیاری از کشورهای در حال توسعه به شمار می رود. حال در این میان، جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن بیش از ۲۴۰۰ کیلومتر مرز آبی می تواند در این فرایند جهانی نقش ویژه ای ایفا کند. این کشور که چون پلی میان کشورهای حاشیه دریای خزر و آب های آزاد جهان قرار گرفته است، ارزان ترین راه ترانزیتی بین کشورهای آسیای میانه و دریاهای آزاد جهان به شمار می رود. صدور نفت، گاز و صادرات غیر نفتی از پایانه ها و بنادر خلیج فارس، ورود کالا و افزایش این میزان با پذیرش کالاهای ترانزیتی و وجود منابع پروتئینی غنی در خلیج فارس، و رود کالا و افزایش این میزان با پذیرش کالاهای ترانزیتی و وجود منابع پروتئینی غنی در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند همگی انگیزه هایی بسیار قوی برای دولت جمهوری اسلامی ایران در توجه به این صنعت و توسعه آن محسوب می شود. از دیگر سو، صنعت فراساحل به عنوان بخش مهمی از صنعت دریایی، فرصت ویژه ای برای کشور در زمینه ساخت، حمل و نصب سازه های دریایی نفت و گاز فراهم ساخته است. لازم به ذکر است که صنعت فراساحل به عنوان صنعتی پیشرفته در سراسر دنیا شناخته می شود که فن آوری آن تنها در اختیار کشورهای معدودی در سراسر جهان قرار دارد. بر همین اساس و ورود به این حوزه پیچیده تا حد زیادی دستیابی به فن آوری، دانش روز، تجهیزات و نیروی متخصص انسانی ماهر را ضروری می سازد؛ موضوع مهمی که شرکت های ایرانی توانسته اند با موفقیت از عهده آن بر آمده و در این عرصه حرفی برای گفتن داشته باشند. معتمد و ورود کشور به این صنعت از نگاه کلان، به معنای حضوری توانمند در پهنه دریاهای آب های ملی و بین المللی است. حضور در عرصه فراساحل فراتر از حوزه دریانوردی تعریف می شود، چرا که تنها یکی از پیش نیازهای ورود به صنعت فراساحل، داشتن صنعت دریانوردی قوی و روزآمد است که با توجه به نوع پروژه ها با فعالیت های فراساحلی مورد نظر، دانش و فن آوری آن حوزه خاص را نیز می طلبد.

در این راستا و با توجه به بازار روبه رشد صنعت نفت و گاز در منطقه و جهان، شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران بابر خردری از سال ها تجربه در زمینه پروژه های فراساحلی نقش مهمی در ارتقای دانش و توان صنعت فراساحل کشور ایفا کرده و توانسته است رضایت کارفرمایان و مشتریان خود را در اجرای پروژه های فراساحلی نفت و گاز به همراه آورد. شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی با بهره گیری از یار دهاو کارخانجات مستقر در خرمشهر و مناطق دیگر به انجام فعالیت های اجرایی پروژه ها پرداخته و با استفاده از ناوگان دریایی مجهز و پیشرفته خود - از جمله شناورهای لوله گذار و جرثقیل دار تا ظرفیت نصب ۵۰۰ تن - عملیات دریایی فراساحلی را در توسعه میادین نفت و گاز کشور هدایت می کند. بهره گیری از نیروهای بومی در مناطق عملیاتی پروژه ها که اشتغال زایی قابل توجهی را برای این مناطق (به ویژه خرمشهر و عسلویه) به همراه داشته، همچنین پرورش نیروی متخصص و انتقال فن آوری های روز مورد نیاز در حوزه فراساحل از دستاوردهای مهم بزرگ ترین شرکت فراساحلی کشور به شمار می رود. این شرکت به عنوان بزرگ ترین شرکت فراساحلی کشور از حضور ۲۱ ساله در پروژه های ملی صنعت نفت و گاز کشور بر خوردار است و تجربه قابل توجه آن در عرصه مدیریت، تامین مالی، مهندسی، تدارکات، ساخت، نصب، لوله گذاری و راه اندازی پروژه های فراساحلی و ساحلی نفت و گاز، توانمندی اصلی شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران را از ابتدای تاسیس آن تاکنون تشکیل می دهد. انجام موارد فوق سبب انتقال تکنولوژی جدید به مملکت عزیز اسلامی و زمینه اشتغال خیل عظیم نیروهای داخلی شده است. در پایان با توجه به اهمیت صنعت فراساحل نفت و گاز به نظر می رسد برپایی مراسم روز دریانوردی که با نامگذاری روز دوشنبه هشتم مهر ماه به عنوان روز «دریانوردی، صنایع فراساحل و مهندسی دریایی» «قرین است» رویدادی فرخنده در جهت تجلیل از زحمات همه دست اندر کاران صنعت دریانوردی به ویژه دست اندر کاران صنعت فراساحل کشور باشد. همکارانی که با کار و تلاش شبانه روزی خود کشور را از حضور بیگانه در این عرصه بی نیاز ساخته اند. باتیریک این ایام خجسته دست همه فعالان در عرصه فراساحل نفت و گاز و سایر همکاران عرصه دریایی کشور را به گرمی می فشارم.

سال استفاده می کنند.

۳-۲) کار بر روی شناورهای سنتی باری

وجود سه هزار فروند لنج باری که بعضی از آنها سفرهای بین المللی نیز انجام می دهند و خدمه آنها به طور سنتی از لحظه تولد به علت مجاورت در کنار دریا با این نوع کار انس و خو گرفته اند، بخش دیگر پیوند مردم بادر یا تشکیل می دهد. اغلب خدمه این نوع شناورها اقلیت های مذهبی هستند و حضور آنها به خاطر استفاده از «تهلنجی» است. اگر متوسط نفرات این شناورها ۶۱ نفر فرض کنیم، حدود ۱۸۰ هزار نفر مستقیماً از این طریق به کار دریایی پیوند دارند.

۴-۲) کار بر روی کشتی های تجاری بزرگ

تا قبل از تحریم تحمیلی سازمان ملل و کشورهای غربی، ناوگان تجاری ایران از نظر ظرفیت حمل بار نخستین خطوط کشتیرانی تجاری منطقه بودند. این کشتی ها از کادر مجرب و باصلاحیتی در رده های فرماندهی، مدیر ماشین، افسران عرشه و موتور و خدمه دیگری که در بخش آشپزخانه شاغلند بهره مند هستند. شغلی است سخت و زیان آور ولی در هر صورت جاذبه «سیرو فی الارض» باعث شده است تعدادی از جوانان تحصیل کرده ایرانی خود و آینده خود را با کشتی و دریا پیوند بزنند. در اینجا بحث از ۱۴۰ فروند کشتی اقیانوس پیماست که موید اشتغال قشر قابل توجهی از جوانان کشور در این بخش می باشد.

۵-۲) کار بر روی کشتی های بزرگ نفتی و حمل گاز و مواد پتروشیمی

لازم به اشاره است که ظرفیت ناوگان نفتی ایران تا قبل از تحریم دریایی، چهارمین رده جهانی بوده و سهم بسزایی در جابه جایی انرژی جهان به عهده داشته اند. پیوند خدمه مجرب ایرانی و غیر ایرانی بر روی نفتکش ها و کشتی های حامل مواد پتروشیمی با پرچم ایران و اخیراً با مالکیت ایرانی قابل توجه بوده و خواهد بود.

۶-۲) تأسیسات نفتی دور از ساحل

صنعت «Offshore» ایران و کشورهای همسایه برای بهره برداری از مخازن مشترک نفت و گاز در خلیج فارس و دریای خزر قطب اقتصاد و تزریق کننده انرژی بخش اعظمی از صنایع در سطح جهان است. بعد از انقلاب اسلامی و خروج خارجی ها، بسیاری از فارغ التحصیلان دانشگاه های صنعتی کشور جذب این صنعت دریایی شده و این مسأله پیوند مستحکمی را بین مردم و دریا فراهم آورده است.

۷-۲) صنایع ساخت کشتی و قطعات مربوطه

اگرچه کشور ما بعد از انقلاب اسلامی راهبرد مشخصی را در بخش ساخت و تعمیرات کشتی پیروی نکرده است، ولی استراتژیک بودن صنعت کشتی سازی و تعمیرات کشتی و سکوها حفاری و قطعات مربوطه حجم عظیمی از نیروی کار متخصصین ایرانی را بادر یا پیوند می دهد.

۸-۲) بندر داری و شرکت های کار گزار ترابری دریایی

اپراتورهای بندری و شرکت های کار گزار ترابری دریایی که تعدادشان از نظر صدور مجوز از ۷۰ شرکت تجاوز کرده و از نظر فعالیت بالای ۷۰ شرکت را از آن خود نموده، گستردگی پیوند مردم بادر یا و بندر را نشان می دهد.

۹-۲) لوله گذاری در دریا

تخصص ویژه ای است که ایرانی ها بعد از جنگ تحمیلی عراق به آن پرداخته و هم اکنون نه تنها در ایران بلکه صادر کننده خدمات در کشورهای منطقه و ونزوئلا هستند.

۳) سیادت دریایی و نیروهای رزمی

در حال حاضر ناوگان جنگی آمریکا و متحدان

اروپایی اش سوریه را محاصره کرده اند. از سوی دیگر روسیه نیز با اعزام ناوگان جنگی به منطقه به نحوی دنبال نشان دادن قدرت رزمی خود در جهان است که از طریق دریا به منصفه ظهور می رسد. بنابراین داشتن مرزهای طولیل دریایی برای جمهوری اسلامی ایران تنها یک فاکتور اقتصادی نیست، بلکه سیادت دریایی کشور ما را نشان می دهد. نیروهای رزمی دریایی کشور ما چه در منطقه و چه سفرهای بین المللی در اقیانوس های دور و سواحل شمالی دریای خزر به نحوی پیوند رزمی خود را بادر یا نشان می دهند.

خیلی از اساتید دانشگاه معتقدند که همسایه های ایران تنها کشورهایی نیستند که در جغرافیای دوران دبستان و دبیرستان معرفی می شوند. ایران از طریق دریا با تمامی کشورهای جهان همسایه است؛ لیکن قدر این پتانسیل را خوب ندانسته و اجازه داده ایم دیگران ناوگان رزمی خود را به منطقه ما بیاورند؛ چرا ما ناوگان رزمی نداشته باشیم که به مناطق دور دست جهان بفرستیم.

۴) مراکز آموزش، پرورش و تحقیقات دریایی و انجمن های مردم نهاد

این مراکز نیز با دادن آموزش های حرفه ای و آکادمیک نه تنها نیروی انسانی ایرانی را آماده پیوند با دریا می کنند، بلکه با ساخت و راه اندازی کشتی های تحقیقاتی دنبال شناخت جریان های اقیانوسی، هواشناسی دریایی و حتی سفر محققان ایران به قطب شمال و جنوب کره زمین هستند. نهادینه شدن پیوند مردم با دریا از طریق آموزش، پرورش و تحقیقات و انجمن های مردم نهاد دریایی صورت می گیرد.

رهیافت حاصل از این پیوند چه ظرفیت ها و قابلیت هایی می خواهد؟

۱- طبیعی است که اول باید کارهای فرهنگی انجام دهیم. باید در سطح خانواده ها، مدارس، دبیرستان ها و دانشگاه ها کارهای فرهنگی مناسبی صورت گیرد. بسیار بجاست که این مسوولیت به NGO ها داده شود تا برنامهریزی و نظارت درازمدت داشته باشد.

به عنوان مثال عرضه غذاهای دریایی در نمایشگاه های مرتبط، آموزش چگونگی پخت ماهی و میگو بدون آنکه بوی نامطبوع آن در آشپزخانه های open مناطق شهری دافعه ایجاد کند، نحوه پخت انواع آبیان و بی ضرر بودن پروتئین دریایی می تواند از اقدامات اولیه پیوند خانواده بادر یا باشد.

۲- مدیران بخش دریایی را باید «دریامحور» انتخاب کرد. اگر تفکر دریامحور در مدیران کلان نباشد نتوانسته ایم ظرفیت لازم را برای پیوند مردم بادر یا تامین کنیم. تمامی وزرای راه و ترابری بعد از انقلاب غیر دریایی بوده اند. در حال حاضر نیز ضرورت دارد تا علاوه بر آنکه از معاونت های وزیر راه و شهر سازی باید افراد با سابقه دریایی باشد، مشاورین ارشد دریایی نیز در سطح وزارتخانه حضور فعالی داشته باشند.

۳- سیاست غلط گذشته ما در جهت آبادانی و توسعه شهرها در مرکز کشور باید تغییر کند. ببینید، بندر و جزایر ما جزو محروم ترین نقاط کشور هستند؛ بالعکس همسایه، که در

جنوب خلیج فارس، در شمال دریای خزر، در جنوب دریای عمان و در ترکیه

آبادترین شهرها در کنار آب هستند. سیل جمعیت و مردم از مرکز

کشور باید در درازمدت به کنار آب انتقال داده شود. این

امر یک سیاست طولانی مدت و پایدار لازم

دارد.





آرا باختر

- ✓ کشتیرانی و نمایندگی خطوط دریایی
- ✓ حمل و نقل بین المللی جاده ای، ریلی و هوایی
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ به تمام گمرکات
- ✓ تخلیه، بارگیری، بارشماری
- ✓ انبارداری و بسته بندی
- ✓ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ✓ خدمات بندری و محوطه داری
- ✓ فورواردر و کریر
- ✓ خدمات چارترینگ کشتی
- ✓ خدمات امور بیمه ای
- ✓ مشاوره و طراحی انواع حمل

Your Global Credit

نماینده گی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نماینده گی بندرعباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نماینده گی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgroupp.ir

info@arabakhtar.com



نقش انجمن ها در توسعه پایدار و اشاعه فرهنگ دریایی در کشور

◇ علیرضا کبریایی، رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی سواحل و سازه های دریایی ایران

بر خور داری از ۵۸۰۰ کیلومتر طول سواحل در شمال و جنوب کشور، جابه جایی حدود ۹۰ درصد مبادلات تجارت جهانی از طریق دریاها و کشتیرانی، وجود بیش از ۲۰۰ بندر بزرگ و کوچک در نوار ساحلی، رفع مشکلات فنی و اجرایی احداث انواع سازه های ساحلی و فراساحلی و عدم آشنایی مردم با فرهنگ دریایی و اهمیت سواحل و دریا سبب شد تا جمعی از اساتید و متخصصین دریایی کشور اقدام به تاسیس انجمن مهندسی سواحل و سازه های دریایی ایران کنند. درخواست تاسیس انجمن علمی - مهندسی سواحل و سازه های دریایی در سال ۱۳۹۰ از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به وزارت علوم، تحقیقات و فناوری ارسال و در سال ۱۳۹۱ مجوز تاسیس انجمن صادر شد. با توجه به گذشت کمتر از یک سال از تاسیس انجمن، این مجموعه جایگاه مناسبی میان اعضای هیات علمی و علاقه مندان عرصه سواحل و سازه های دریایی یافته است، به گونه ای که بیش از ۳۵۰ عضو پیوسته و وابسته دارد. هدف کلی از تاسیس این انجمن گسترش، پیشبرد و اعتلای علمی جامعه دریایی کشور، ارتقای کیفی نیروهای متخصص و بهبود بخشیدن به امور آموزشی و پژوهشی است که در این ارتباط برنامه راهبردی انجمن توسط اعضای هیات مدیره در حال تدوین است. در برنامه راهبردی به مواردی همچون ارتقای کیفی نیروهای متخصص و بهبود بخشیدن به امور آموزشی و پژوهشی، ایجاد بسترهای لازم جهت انجام تحقیقات علمی و کاربردی در سطح ملی و بین المللی، ترویج و ارتقای اخلاق مهندسی در حوزه مهندسی سواحل و سازه های دریایی، حمایت از پژوهشگران، متخصصان و نوآوری های علمی و فن آوری و ارتقای آگاهی عمومی و اشاعه فرهنگ دریایی در راستای توسعه پایدار در مناطق ساحلی در اهداف اشاره شده است. با توجه به اینکه انجمن های علمی، مجموعه های غیردولتی و مردم نهاد هستند، می توانند نقش موثری در ارتقای فرهنگ دریایی داشته و با همکاری یکدیگر برنامه هایی راهبردی در راستای اشاعه این فرهنگ ارایه کنند. همانگونه که اشاره شد، این انجمن افق اهداف خود را فراتر از حد معمول در نظر گرفته و ارتقای آگاهی عمومی و اشاعه فرهنگ دریایی را در راستای توسعه پایدار انجام خواهد داد؛ توسعه پایدار به مفهوم توانایی بشر به توسعه برای رسیدن به نیازهای امروز به گونه ای که نسل آینده نیز توانایی توسعه برای رسیدن به نیازهای خود را داشته باشند. این مهم می تواند با آشنایی عموم مردم در طبقه استفاده صحیح از فرصت ها و منابع دریایی و محیط زیست و ظرفیت های دریا در تامین نیازها صورت پذیرفته و کمک بسزایی در حفظ سواحل و دریاهای کشور برای آیندگان انجام دهد. از برنامه های این انجمن جهت توسعه پایدار و اشاعه فرهنگ دریایی می توان به همکاری با نهادهای اجرایی، علمی و پژوهشی در زمینه ارزیابی و بازنگری و اجرای طرح ها و برنامه های مربوط به امور آموزش و پژوهش، برگزاری دوره های آموزشی کوتاه مدت، چاپ کتب و نشریات مرتبط، تهیه برنامه های چند رسانه ای آموزشی و تهیه بروشور، پوستر و کتابچه های مخصوص برای سنین مختلف اشاره کرد که این امور با برنامه ریزی و مشارکت انجمن ها و ارگان های دریایی کشور امکان پذیر خواهد بود.



نقش صنایع دریایی در پیوند دریا با مردم



◇ حسن رضا صفری - رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران

دریایی و لجستیک دریایی است که تا حد زیادی به یکپارچگی و تلفیق روش‌های گوناگون حمل کالا منتهی می‌شود. اساس و پایه لجستیک دریایی در واقع مفهوم یکپارچگی قرابت و نزدیکی مردم با دریا است.

خدمات بندری نقش مهم و اساسی در پیوند بین مردم با دریایافامی‌کند که نکته بر جسته آن ایجاد زمینه یکپارچگی در به کارگیری تجهیزات مدرن و پیشرفته بندری است که به منظور ایجاد یکپارچگی، اپراتورهای بندر باید توسعه و به کارگیری تکنولوژی‌های پیشرفته اطلاعات و ارتباطات، ظرفیت‌های ارتباطی، تسهیل یکپارچگی بین روش‌های حمل در بندر، مهیا کردن خدمات دارای ارزش افزوده و برنامه‌ریزی موثر را در نظر بگیرند.

اگر فرایند یکپارچگی بین مردم و دریا از باب استفاده از دریا و مواهب آن موفقیت‌آمیز باشد، منجر به افزایش بهره‌وری در انواع عملیات در شرکت‌های حمل و نقل و همچنین اپراتور ترمنال‌ها می‌شود.

اهمیت خدمات لجستیک دریایی و استفاده موثر و صحیح از دریا توسط آحاد مردم تنها محدود به حمل و نقل کالا و تجارت نبوده و مسافرت دریایی و لجستیک مسافری دریایی نیز در اقتصاد کشورهای دریایی با جاذبه‌های توریستی از محورهای اصلی محسوب می‌شود؛ زیرا بخش عمده سفرهای دریایی در ردیف سفرهای توریستی قرار می‌گیرند. با توجه به اینکه ایران یک کشور دریایی محسوب می‌شود که تقریباً ۳۰ درصد از مرزهای آن را مرزهای آبی تشکیل می‌دهد که در شمال و جنوب کشور گسترده‌اند و آب و هوای متفاوتی در طول سال دارند و نیز دارای ۳۷ جزیره در خلیج فارس هستند که از نظر جاذبه‌های گردشگری منحصر به فرد است، لذا با توجه به اینکه حجم سفرهای گردشگری دریایی بستگی تام به تسهیلات و امکانات و زیرساخت‌های تفریحی و لجستیکی دارد، می‌توان با برنامه‌ریزی صحیح و اصولی در جهت توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و رفاهی، این تقاضا را چندین برابر افزایش داد که در این صورت علاوه بر ایجاد اشتغال و توسعه اقتصادی و اجتماعی مناطق ساحلی و محرومیت‌زدایی، تاثیر قابل توجهی در افزایش تولید ناخالص داخلی کشور خواهد داشت.

به طور اعم می‌توان پیوند بین دریا با مردم را در موارد ذیل بیان کرد:

- ۱- توسعه صنایع دریایی به خصوص کارخانجات کشتی‌سازی در سواحل شمالی و جنوبی کشور
 - ۲- توسعه حمل و نقل دریایی به موازات توسعه صنایع دریایی
 - ۳- توسعه و پیشرفت در تجهیزات لجستیک بندری
 - ۴- توسعه فیزیکی و تجهیزاتی لجستیک دریایی در مقوله صنایع فراساحلی و مسافری دریایی
 - ۵- ارتقای سطح گردشگری دریایی با استفاده از روش‌های مدرن و ایمن لجستیک دریایی
- توسعه پایدار، فرآیند تغییری است در استفاده از منابع، هدایت سرمایه‌گذاری‌ها، سمت‌گیری توسعه فناوری و تغییری نهادی است که با نیازهای حال و آینده سازگار باشد که جنبه‌ای از توسعه انسانی و در ارتباط با محیط زیست و

ارزش و اعتبار دریا و نقش آن در زندگی روزمره مردم و تاثیرپذیری آن بر اقتصاد کشورهایی که صاحب دریا هستند بر هیچکس پوشیده نیست، که بر این اساس اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی را به دنبال دارد. موفقیت در هر یک از اهداف یادشده بستگی تام به نحوه به کارگیری صحیح و موثر ابزار و تجهیزات، نیروی انسانی و مقررات و قوانین وابسته دارد.

کشور جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن حدود ۲۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و دسترسی به دریای خزر و خلیج فارس و همچنین دسترسی به اقیانوس هند و وجود کریدور شمالی، جنوبی و ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس از طریق این کریدور از مزیت‌های حیاتی حوزه دریایی برخوردار است که از بابت اقتصادی و صنایع دریایی اهمیت دارد.

یکی از راه‌های اصلی و مهم پیوند بین مردم و دریا احداث و توسعه صنایع دریایی در سواحل شمالی و جنوبی کشور است که همواره با موانع و تنگناهایی روبرو بوده، به رغم اینکه سرمایه‌گذاری‌های انجام شده تا حدی در این صنعت اثر گذار بوده، لیکن طرح‌ها و برنامه‌های اجرایی با وجود تلاش‌ها و فعالیت‌ها در مواردی به نتیجه‌گیری نرسیده است که علل عمده آن را می‌توان فقدان سیاست‌گذاری هماهنگ و عدم وجود استراتژی مشخص و معین ذکر کرد.

نیروی انسانی یکی از عوامل و فاکتورهای مهم در صنایع دریایی به خصوص صنعت کشتی‌سازی است که به عنوان یکی از مهم‌ترین عناصر صنایع دریایی کشور می‌توان مطرح کرد. این صنعت یکی از محورهای مهم و با اهمیت در اشتغال‌زایی و توسعه بنادر تجاری کشور به عنوان مدخل اصلی ورود و خروج کالا به کشور مطرح است که در این بین نقش کشتیرانی‌ها نشان دهنده میزان نقش این صنعت دریایی در اقتصاد کشور محسوب می‌شود.

از دیگر نقش‌های پیوند بین مردم و دریا موضوع خدمات پشتیبانی و لجستیکی دریایی شامل: حمل و نقل دریایی، خدمات بندری و جابه‌جایی مسافر دریایی است.

با توجه به اینکه حدود ۹۵ درصد تجارت بین‌الملل از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌پذیرد، لذا پیشرفت‌های اخیر در صنعت کشتی‌سازی، استقرار تجهیزات پیشرفته لجستیکی در بنادر و استفاده از کانتینرها جهت سهولت در حمل و نقل کالا، کاربرد حمل و نقل دریایی بین قاره‌ای را هدف قرار داده است.

با عنایت به اینکه حمل و نقل دریایی برگرفته از نیاز به مصرف کالاهای متنوع در اقصی نقاط جهان است، لذا امروزه کاهش هرچه بیشتر در هزینه‌ها و ارزش افزوده نیز باید در نظر گرفته شود که این خود مفهوم جدیدی در حمل و نقل دریایی به نام

لجستیک دریایی را بیان می‌دارد که حمل و نقل دریایی تنها یکی از

موارد مطرح در بحث لجستیک دریایی است.

چنانچه پیوند بین مردم و دریا محقق شود،

یکی از ثمرات آن همگرایی

حمل و نقل





به اطلاع کلیه:

شرکتهای کشتی سازی

شرکتهای کشتیرانی

نمایندگی های خطوط کشتیرانی

صاحبان محترم شناورهای کوچک

(دوبه موتور دار)

می رساند شرکت آتش ترانه:

باسابقه بیش از ده سال و داشتن پرسنل

مغرب، دارنده مجوز CERTIFICATE

تعمیر و شارژ کلیه کپسولهای خاموش

کننده دستی و بازرسی سیستم های

خاموش کننده ثابت شناورها از

موسسه رتبه بندی ایرانیان آماده ارائه

خدمات می باشد.



دفتر مرکزی: بندر امام خمینی. میدان

بسیج خیابان جهان آرا

کارگاه شارژ شماره ۱: بندر امام

خمینی خیابان ۲۲ بهمن

کارگاه شارژ شماره ۲: بندر امام

خمینی تاسیسات بندری

تلفن: ۲۲۲۶۱۸۳ (۰۶۵۱)

فاکس: ۲۲۲۷۱۸۳ (۰۶۵۱)

atashtarane@gmail.com

انعکاس نظرات، نیازها و پیشنهادهای مردم به دولت، از وظایف اصلی انجمن هاست



♦ محمدسعید سیف - دبیر انجمن مهندسی

دریایی ایران

به طور کلی فعالیت ها و اقدامات انجمن هابرای رفاه حال مردم و تسهیل در فراهم آوردن نیازهای زندگی آنها است. این امر ناشی از ماهیت ذاتی به شکل گیری انجمن ها است. به عبارت دیگر، هدف اصلی مردم از اجتماع و ایجاد یک تشکل مردمی این است که بتوانند نقطه نظرات، نیازها و پیشنهادات خود را به صورت جمعی مطرح و دنبال کنند. بنابراین انجمن مهندسی دریایی ایران و دیگر تشکلهای مردمی، باید ارتباط جدی با جامعه دریایی داشته و بتواند آنها را نمایندگی و حل دغدغه ها و مشکلات آنها را پیگیری کند. خوشبختانه این امر در فعالیتهای انجمن مهندسی دریایی ایران تا حد زیادی محقق شده و اعضای حقیقی و حقوقی انجمن با حضور آنها تشکیل و مسایل حوزه های تخصصی مختلف به بحث گذاشته می شود. براین اساس شاید تحقق اهداف انجمن چالش اصلی را نه ارتباط با مردم بلکه ارتباط با قوه مجریه دانست. متأسفانه هنوز جایگاه تشکلهای تخصصی و نقش آنها در نظام اجرایی و قانونگذاری کشور به میزان شفاف ترسیم نشده است. این موضوع باعث شده که مدیران به صورت سلیقه ای عمل کرده و ارتباط مناسبی که می تواند در قالب انجمن ها بین مراکز دولتی و مردم شکل گیرد، ایجاد نشود. امیدواریم مراکز و سازمان های دولتی بیش از پیش به این امر توجه قایل شده و چه در تصمیم گیری ها و چه در ارزیابی عملکردها، همکاری مناسب تری با تشکلهای تخصصی که نماینده جامعه دریایی هستند، داشته باشند.

مسئله ارتباط عمیق و جدی سازمان ها و مراکز دریایی با مردم فواید و نتایج بسیاری به دنبال خواهد داشت. مهم ترین این نتایج را می توان وارد شدن توان بخش غیردولتی و عامه مردم در توسعه و پیشرفت بخش دریایی دانست. به عبارت دیگر، در صورت خارج شدن دولت از موضوع رقابت با بخش خصوصی و جلب همکاری آنها، بسیاری از اهداف بخش دریایی با سرمایه گذاری ها و حضور بخش خصوصی محقق خواهد شد. متأسفانه طی سال های گذشته بسیاری از دستگاه های دولتی کمتر این گونه عمل کرده اند و یا خود را در رقابت با بخش خصوصی و مردم تصور نموده اند و یا در خوشبینانه ترین حالت درک خود را به نظر صاحب نظران و جامعه دریایی ارجحیت داده و طبیعتاً مشارکت و همراهی آنها را از دست داده اند. انجمن دریایی ایران به نمایندگی از صدها عضو حقیقی امیدوار است بتواند حلقه ارتباطی مناسبی برای رفع معضلات فوق باشد و امیدواریم در این راستا دولت جدید و مجلس زمینه ها و شرایط لازم مشارکت را فراهم آورند.

نسل های آینده است. توسعه پایدار به عنوان یک فرآیند که لازمه بهبود و پیشرفت است، اساس بهبود وضعیت و رفع کاستی های اجتماعی و فرهنگی جوامع مختلف به شمار می رود و باید موتور محرکه پیشرفت متعادل و هماهنگ اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی تمامی جوامع و به ویژه کشورهای در حال توسعه باشد.

توسعه پایدار وضعیتی است که در آن مطلوبیت و امکانات موجود در طول زمان کاهش نمی یابد و به توانایی اکوسیستم ها برای تداوم کارکرد در آینده نامحدود مربوط می شود، بدون آنکه به تحلیل منابع و یا بار بیش از حد منابع منجر شود.

توسعه پایدار، شرایطی است که در آن سیستم های اجتماعی و طبیعی با هم و به شکل نامحسوس کار می کنند.

با توجه به اهمیتی که توسعه پایدار در جهت رشد و اعتلای کلیه فعالیتهای من جمله فعالیتهای دریایی دارد، لذا انتخاب شعار امسال سازمان بین المللی دریانوردی IMO در روز جهانی «توسعه پایدار، نقش ارگان های دریایی کشور» (Sustainable Development Contribution) قطعاً با توجه به ارزش و اهمیت توسعه پایدار و نقش آن در ارگان های دریایی کشور انتخاب شده است.

روز جهانی دریانوردی و برگزاری مراسم هفته دریانوردی در کشور با شعار «واصله از سازمان بین المللی دریانوردی بر همه دریاییان مبارک باد».



تاثیر گذاری شگرف صنایع دریایی بر زندگی مردمان ساحل نشین

♦ حمیدرضا بانیان اصل - مدیر عامل شرکت کشتی سازی و صنایع
فراساحل ایران (ایزوایکو)

همجاری استان هرمزگان با دریای خلیج فارس و عمان، اثرات قابل توجه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بر زندگی مردم استان داشته است. بخش عمده ای از معیشت مردم این استان به طور مستقیم و غیرمستقیم از سوی دریا است، به گونه ای که دریا منبع حیات اقتصادی آنان را تشکیل می دهد. این منبع اقتصادی و گسترش آن باعث ایجاد مشاغل متعدد شده که شامل انواع فعالیت های صیادی، شناور سازی و تعمیرات شناورها، ساخت و تعمیر صنایع فراساحلی، صادرات و واردات کالاهای مختلف از طریق بندر، صنعت گردشگری و... است.

پتانسیل ها و ظرفیت های موجود در منطقه از جمله ساخت شناورها و زیرساخت های تفریحی دریایی منجر به توسعه و پیشرفت همزمان دو صنعت دریایی و گردشگری خواهد شد. توسعه صنایع دریایی ایجاد مشاغل مستقیم و غیرمستقیم را در پی خواهد داشت و ساخت و تعمیرات تجهیزات صنایع گردشگری دریایی نیز سبب ایجاد مشاغل مناسب و همچنین استفاده بهینه از دریا به طور مستقیم خواهد شد. بدون شک دریای عمان و خلیج فارس دروازه ارتباطی استان هرمزگان با کشورهای همسایه منطقه بوده و اهالی استان با استفاده از این موقعیت جغرافیایی به تعامل و ارتباط بیشتر با دیگر کشورها (کشورهای عربی، آسیای شرقی، آفریقا و اروپایی و...) می پردازند. این امر موجب شده است که دریا بر فرهنگ استان نیز تاثیر گذار باشد. این برونگرایی و ارتباط مستمر تاثیری است که بر رفتارهای اجتماعی نیز قابل مشاهده است، سفرهای دریایی از یک سو حمل و نقل تجهیزات را به همراه داشته که توانسته است نشانه هایی از فرهنگ ایران را نیز تا نقاط دور جهان ببرد و میراثی فرا تر از مرزها برای ایرانیان خلق کند و از سوی دیگر دستاوردهای کشورهای دیگر نیز وارد فرهنگ اهالی این استان شده و به میراث های مادی و غیرمادی این مناطق رنگ و بویی دیگر بخشیده است. در یک نمود صنعتی می توان به رشد و شکوفایی صنعت ساخت شناورها و چوبی اشاره کرد که امروزه به صنعت بزرگ ساخت شناورهای اقیانوس پیما تبدیل شده است که می تواند پاسخگوی نیازمندی های کشور در این زمینه باشد. امید است این صنعت با حمایت مسوولان مرتبط کشور به پویایی و کارآفرینی بیشتر دست یابد. انشاءا...



دریای مازندران و حمل و نقل دریایی

♦ بهزاد الصفی - کارشناس ارشد حمل و نقل
و مدیریت دریایی از دانشگاه انتورپ بلژیک
کارشناس اداره کل بندر و دریانوردی استان
هرمزگان



پس از فروپاشی شوروی در آغاز دهه ۹۰ میلادی و ظهور کشورهای تازه به استقلال رسیده، موضوع مهم و تا حدی چالش برانگیز میزان مالکیت کشورهای دریای مازندران بر آبها و منابع سرشار آن مطرح شد که از لحاظ ادبیات دیپلماتیک به «رژیم حقوقی دریای خزر» ملقب شد و همچنان ابهامات و عدم توافقاتی بر این موضوع وجود دارد. ایران بر اساس قرارداد ترکمنچای در سال ۱۸۲۸ میلادی از هر گونه فعالیت کشتیرانی جنگی و تجاری در دریای خزر محروم شده بود که در سال ۱۹۱۸ این محدودیت ملغی شد. در این راستا شرکت کشتیرانی دریای خزر که وابسته به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) است، به عنوان بزرگترین شرکت کشتیرانی دریای خزر در حال حاضر (تابستان ۱۳۹۲) دارای ۱۹ فروند کشتی با ظرفیت ۸۵ هزار تن Dead Weight و پرچم کشورمان را در پهنه آبهای این دریای مهم به اهتزاز درمی آورد. یکی از ویژگیهای دریای خزر این است که عمق آن در جنوب به شمال کاهش می یابد، به نحوی که صرفاً کشتیهای با سباز ۵ الی ۷ هزار تن DW قابلیت دریانوردی در آن را دارند، در صورتی که در دریاهای آزاد بزرگترین کشتیهای سباز ۵۵۰ هزار تن DW در حال فعالیت هستند. چالش کمبود عمق دریای خزر در سواحل آن باعث عدم امکان بهره گیری از کشتیهای بزرگ شده و بالطبع حمل کالاهای اینگونه کشتیها از مزیت «اقتصاد مقیاس» و یا همان «Economy of Scale» بی بهره است. این چالش مخصوصاً بر صادرات نفت خام کشورهای نظیر ترکمنستان اثر منفی گذاشته است، چرا که انتقال نفت خام با کشتیهای سباز کوچک چندان صرفه اقتصادی ندارد. با توجه به اینکه کشورهای آسیای میانه محصور در خشکی (Land Lock) هستند، جهت صادرات نفت خام خود به بازارهای جهانی قراردادی تحت عنوان «معاضه نفت خام» که اصطلاحاً «SWOP» نام دارد را با کشورمان طی سالهای گذشته منعقد کرده اند که به عوض احداث خط لوله نفت از پالایشگاههای خود به سواحل ایران در خلیج فارس (در حدود ۲۵۰۰ کیلومتر)، ایران نفت آنها را در پایانه نفتی بندر نکا تحویل و به مصرف پالایشگاههای نزدیک به نکا شامل پالایشگاههای تهران و تبریز رسانده و مابه ازای آن راز نفت خام تولیدی خود در جنوب کشور از طریق ترمینال نفتی جزیره خارگ به بازارهای جهانی ارسال کرده و جهت این عملیات انتقالی به ازای هر تن ۲ الی ۸ دلار هزینه SWOP از کشورهای مذکور دریافت می کند که متأسفانه طی سالیان اخیر این درآمد از چهار چالشهای سیاسی و اقتصادی شده و گاهی توقف می یابد. طی سالیان اخیر ساخت خط لوله نفتی باکو-تفلیس-جیحان که نفت خام صادراتی دریای خزر متعلق به کشور آذربایجان را از طریق کشور گرجستان به بندر جیحان ترکیه در سواحل مدیترانه انتقال می دهد، از ابعاد سیاسی-اقتصادی مورد توجه کشورهای منطقه بوده است. ایران همواره این مسیر را جهت انتقال نفت دریای خزر به بازارهای جهانی غیر اقتصادی قلمداد کرده و خواستار احداث خط لوله نفتی مذکور از شمال غربی کشورمان - که نسبت به مسیر قبلی نزدیک تر است - بود که به دلایل فشارهای سیاسی آمریکا عملی نشد. ایران در سال ۲۰۰۱ میلادی با کشورهای روسیه و هند توافقنامه ای به امضا رسانید که به INSTC که مخفف «International North-South Transit Corridor» و به معنی کریدور ترانزیتی بین المللی شمال-جنوب است، معروف شد. این کریدور که یکی از ۹ کریدور بین المللی ترانزیتی جهان است، کالاهای صادراتی هندوستان و به طور کلی جنوب شرقی آسیا را با کشتی به بندر عباس ایران منتقل می کند و سپس با قطار یا کامیون به بندر شمالی ایران نظیر انزلی و امیرآباد و مجدداً با کشتی به بندر آستاراخان روسیه و نهایتاً با سیستم ریلی و یا جاده ای به اروپای غربی و هلند منتقل می دهد که نسبت به مسیر کانال سوئز و دریای سرخ در حدود ۳۰ درصد از لحاظ هزینه ای و ۳۵ درصد از لحاظ زمان کمتر است. در حال حاضر ۱۴ کشور دیگر نیز به این توافقنامه ملحق شده اند و سال گذشته از این مسیر در حدود ۸ میلیون تن کالا انتقال یافت. موفقیت این کریدور ترانزیتی به عواملی نظیر کاهش یورو و کراسیهای اداری، ورود به موقع کشتی، قطار و کامیون، مقررات آسان گمرکی و میزان سختگیری نهادهای امنیتی و حراستی در بازدید فیزیکی کانتینر هادر طی مسیر بستگی دارد.



یکی از ویژگیهای دریای خزر این است که عمق آن از جنوب به شمال کاهش می یابد، به نحوی که صرفاً کشتیهای با سباز ۵ الی ۷ هزار تن DW قابلیت دریانوردی در آن را دارند، در صورتی که در دریاهای آزاد بزرگترین کشتیها با سباز ۵۵۰ هزار تن DW در حال فعالیت هستند



دریای مازندران به نامهای دریای خزر و دریای کاسپین مشهور بوده و همچنین به کوچکترین دریای خود کفای کره زمین نیز معروف است. این دریای دریا در بین دریانوردان «دریای دیوانه» (Mad Sea) قلمداد می شود و علتش بروز توفانهای سهمگین دریایی در آن است. این دریاچه که بزرگترین دریای بسته جهان نیز محسوب می شود، در حدود ۳۸۰ هزار کیلومتر مربع وسعت دارد و ۵ کشور ایران، ترکمنستان، روسیه، قزاقستان و آذربایجان در اطراف آن واقعند. این دریای در حدود ۵۰ میلیارد بشکه ذخیره نفت خام و در حدود ۲۵۷ میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی ذخیره دارد که به طور کلی دارنده ۴ درصد ذخیره نفت و گاز جهان است و برای نخستین بار نفت آن در سال ۱۹۲۳ میلادی در باکو آذربایجان کشف شد. ۹۰ درصد خاویار جهان در این دریاچه و از بهترین نوع در دنیا است و با توجه به قیمت زیاد آن که در حال حاضر هر کیلو ۱۴۰۰۰ دلار ارزش دارد، به «مروارید سیاه» در جامعه جهانی معروفیت خاصی دارد و کشور روسیه بزرگترین کشور صادر کننده خاویار جهان به شمار می آید. از مشهورترین بندر این دریای می توان به بندر آکتائو قزاقستان، باکو آذربایجان، آستاراخان و ماخاچ کالا روسیه، کراسنودسک (ترکمن باشی) ترکمنستان و نیز انزلی (به عنوان بندر آزاد: Free Port)، امیرآباد (تأسیس سال ۱۳۸۲)، بندر نفتی نکا، آستارا (نخستین بندر ساخته شده ایران توسط بخش خصوصی که در بهار سال ۱۳۹۲ افتتاح شد) اشاره کرد که کشتیهای تجاری و مسافری در آنها تردد می کنند. دریای خزر که ۲۸ متر از سطح آزاد دریاهای پایین تر است، از طریق رود ولگا به دریای سیاه، اروپا و دریاهای آزاد مرتبط بوده و در آن ۵۷۵ نوع گیاه، ۱۳۰۰ گونه جانور و ۸۵۰ نوع ماهی وجود دارد. طی سالیان گذشته طرح اتصال دریای خزر به خلیج فارس بر اساس الگوی کانال پاناما مطرح بوده که شهر جاسک در بندر عباس را به بندر نکا در شمال به طول ۱۵۰۰ کیلومتر و با هزینه ۷ میلیارد دلار متصل می کند که موافقان و مخالفانی را به همراه دارد.



بزرگترین ترمینال نفتی ایران در جزیره خارگ استان بوشهر



بندر نکا در ساحل دریای خزر

برترین های دریای جهان

صنعت دریایی بسیار شگرف‌انگیز، متنوع، پویا و اثرگذار است و کشور عزیزمان ایران شایسته رشد بیشتر در این زمینه می‌باشد. توسعه پایدار در زمینه دریایی مستلزم آن است که به مسایل زیست‌محیطی و استفاده صحیح و عادلانه از این موهبت الهی توجه ویژه‌ای مبذول گردد. در این قسمت از ماهنامه "بندر و دریا" و به منظور نشان دادن وسعت و گسترده فعالیت‌های دریایی نیم‌نگاهی به برترین‌های دریایی در سال ۲۰۱۲ که برگرفته از کتاب "توسعه دریامحور، مروری بر صنایع دریایی جهان" است و اخیراً به کوشش آقای بهزاد الصفی با استفاده از منابع معتبر بین‌المللی و داخلی تدوین شده و به تحریر درآمده است می‌پردازیم:

میزان کلی تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۱۲	هشت میلیارد و هفتصد میلیون تن
تعداد کل کشتی‌های جهان	صد و چهار فروند
تعداد کل کانتینرهای تخلیه و بارگیری شده در بنادر جهان طی سال ۲۰۱۲	پانصد و هفتاد و سه میلیون TEU کانتینر
تعداد کل دریانوردان جهان	یک میلیون و پانصد هزار نفر
تعداد کل کانتینرهای دریایی جهان	سی و دو میلیون کانتینر
نرخ رشد اقتصادی جهان در سال ۲۰۱۲	برابر با ۷/۲ درصد (سال قبل برابر با ۴/۱ درصد)
بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان	CMACGM با ظرفیت ۱۶۰۰۰ کانتینر
بزرگ‌ترین کشتی مسافری جهان	Osasis of the sea با ظرفیت ۹۰۰۰ نفر و با هزینه چهار میلیارد یورو (ساخته شده توسط فنلاند)
فعال‌ترین بندر کانتینری جهان	شانگهای چین با عملکردی و یک میلیون و هفتصد هزار TEU کانتینر (از بین ۴۲۰۰ بندر در ۱۹۵ کشور)
تعداد شناورهای عبوری از تنگه هرمز به صورت سالانه	در حدود ۵۰۰۰۰ فروند
اولین پورت اپراتور کانتینری جهان	HPH هنگ کنگ یا عملیات هفتاد و پنج میلیون کانتینر در سال ۲۰۱۲
بزرگ‌ترین کشتی فله‌بر جهان	Vale Brazil با ظرفیت چهارصد هزار تن
بزرگ‌ترین کشور سازنده کشتی جهان	کره جنوبی
بزرگ‌ترین شرکت سازنده کشتی جهان	Hyundai با سهم ۱۵ درصد
بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی کانتینری جهان	Maersk Line با دارا بودن ۴۵۳ فروند کشتی کانتینری با ظرفیت دو میلیون و صد هزار TEU کانتینر
بزرگ‌ترین کشور تامین‌کننده دریانورد جهان	فیلیپین با دارا بودن سیصد و پنجاه هزار دریانورد
برترین موسسه رده‌بندی کشتی‌ها در جهان	Nippon Kaiji Kyokai ژاپن
بزرگ‌ترین شرکت سازنده تجهیزات تخلیه و بارگیری بنادر	ZPMC چین (با ساخت ۱۳۰۰ دستگاه گنتری کرین تاکنون)
بزرگ‌ترین کشور سازنده کانتینرهای دریایی	چین با سهم بازار ۹۰ درصد
برترین کشور جهان در زمینه دارا بودن فعال‌ترین بنادر	چین با عملکردی و سی و هشت میلیون کانتینر (۲۵ درصد سهم بازار)
بزرگ‌ترین بندر کانتینری اتوماتیک جهان	بندر رتردام هلند (با سیستم معروف AGV)
مهم‌ترین و پایه‌ای‌ترین کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی	کنوانسیون SOLAS (مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی)
بزرگ‌ترین کشور اوراق‌کننده کشتی‌ها در جهان	هند با سهم بازار ۳۲ درصد
بزرگ‌ترین کشور دارنده بیشترین ناوگان کشتی جهان	یونان با سهم بازار ۱۶ درصد
برترین کشور دنیا در زمینه ثبت کشتی‌ها در جهان	پاناما (۲۱ درصد کشتی‌های جهان در پاناما ثبت شده‌اند)

American Club	بزرگ ترین شرکت بیمه کشتی هادر جهان (P&Club)
آلمان – HSH NordBank با اعطای حدوداً پنجاه میلیارد دلار وام در سال ۲۰۱۲	برترین کشور دنیا در زمینه اعطای تسهیلات مالی برای خرید کشتی
دانمارک – ۱۲ درصد کشتی های کانتینری جهان متعلق به این کشور است.	بزرگ ترین کشور دارنده کشتی های کانتینری دنیا
سنگاپور (با حجم عملیات سالیانه سی و سه میلیون تن)	برترین کشور جهان در زمینه ارایه سوخت به کشتی ها با درآمد سالیانه پانزده میلیارد دلار
تنگه هرمز ایران با عبور هفده میلیون بشکه نفت خام توسط کشتی های نفتکش	مهم ترین تنگه دریایی جهان در عبور کشتی های نفتی
کانال پاناما به طول ۷۵ کیلومتر	مهم ترین کانال دریایی ساخت بشر
Tonsberg نروژ با ظرفیت حمل ۷۰۰۰ دستگاه خودرو	بزرگ ترین کشتی RO-RO جهان
چین	برترین کشور جهان در زمینه ساخت بنادر جدید و توسعه بنادر
کشتی موسوم به Malacamax با ظرفیت ۳۵۰۰۰ TEU (هنوز ساخته نشده است)	برترین کشتی کانتینری طراحی شده که امکان ساخت آن از لحاظ فنی در آینده وجود دارد
چین	بزرگ ترین کشور جهان در زمینه واردات موتور کشتی
قطر	بزرگ ترین کشور صادر کننده LNG جهان با کشتی
هلند	مهم ترین کشور دنیا در زمینه لایروبی های دریایی و عملیات Salvage
لگلیس	مهم ترین کشور دریایی جهان (بیشترین دفاتر شرکت های مرتبط با دریانوردی با سابقه کهن کشتیرانی و...)
مار کوپولوی ایتالیایی (سال ۱۲۷۱ میلادی)	یکی از معروف ترین دریانوردان جهان
فیلیپین با دارا بودن ۱۰۰ مرکز و فارغ التحصیلی سالانه چهل هزار نفر دریانورد	کشوری با دارا بودن بیشترین مراکز و آکادمی های آموزش دریانوردان
حادثه کشتی مسافری Costa Concordia در سواحل ایتالیا در اوایل سال ۲۰۱۲ با خسارت یک میلیارد دلار	یکی از مهم ترین حوادث دریایی سال های اخیر (ملقب به تایتانیک ایتالیایی)
عامل خطای انسانی با سهم ۷۹ درصدی	مهم ترین عامل حوادث دریانوردی
حادثه تصادم کشتی Atlantic Express در سال ۱۹۷۹ که دویست و هشتاد و هفت هزار تن نفت وارد دریای سواحل کشور ترینیداد و توباگو گردید.	بزرگ ترین آلودگی نفتی کشتی نفتکش در جهان
حادثه کشتی تایتانیک در سال ۱۹۱۲ در مسیر انگلیس به آمریکا با ۱۵۰۰ کشته	تلخ ترین حادثه کشتی مسافری جهان
انفجار سکوی نفتی BP در خلیج مکزیک در سال ۲۰۱۰	تلخ ترین حادثه نفتی در دریای حیات
بروز حادثه آتش سوزی در بندر دالیان چین که هنگام جدا شدن کشتی نفتی سیصد هزار تنی از اسکله و نشت ۱۵ تن نفت به وقوع پیوست و باعث تعطیلی بندر دالیان به مدت یک هفته شد	یکی از بزرگ ترین حوادث آتش سوزی بنادر در سال های اخیر
حادثه کشتی Amoco در سواحل انگلستان در سال ۱۹۷۸ با نشت ۲۲۳ هزار تن نفت خام به دریای و نیز حادثه کشتی نفتی Exxon Valdes در سال ۱۹۸۹ در آلاسکا	عمده ترین حادثه دریایی که بشر را به فکر الزام دو جداره کردن کشتی های نفتکش انداخت
سونامی فوکوشیمای ژاپن که منجر به حادثه انفجار نیروگاه اتمی شهر شد (با خسارت صد و بیست و دو تادویست و سی و پنج میلیارد دلار)	از خسارت بار ترین سونامی های دریایی در سال های اخیر
عملیات تروریستی ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱	مهم ترین حادثه تروریستی جهان که باعث تحولی در مسایل امنیتی بنادر و دریانوردی شد
تنگه مالاکا در آب های اندونزی	معروف ترین تنگه دریایی جهان در زمینه دزدی دریایی در زمان های قدیم
بلژیک – بندر آنتورپ	بزرگ ترین LOCK دریایی جهان به سبب اختلاف سطح آب دریا
مازندران ایران (خزر)	بزرگ ترین دریاچه سطح زمین
چین (که مورد اعتراض شدید جهانی نیز می باشد)	بزرگ ترین شکارچی نهنگ و دلفین جهان

بزرگ‌ترین تونل زیر دریایی جهان و به عنوان یکی از جاذبه‌های گردشگری دریایی جهان	تونل مانش بین فرانسه و انگلیس (موسوم به یکی از عجایب هفتگانه دنیای مدرن)
بزرگ‌ترین سازنده کشتی‌های جنگی جهان	آمریکا (این کشور در زمینه ساخت کشتی‌های تجاری فعالیت چندانی ندارد و نیاز خود به کشتی‌های تجاری را از خارج تأمین می‌کند و تمرکز خود را بر نظامی‌گری در دریاهای معطوف کرده است)
بزرگ‌ترین سازنده فولاد جهان برای کاربری در ساخت کشتی	چین (این کشور بزرگ‌ترین سازنده فولاد جهان با تولید ششصد و سی میلیون تن فولاد در سال ۲۰۱۰ است)
بهره‌ورترین بندر کانینری جهان	بندر شنزن چین که هر دستگاه گنتری کربن آن به طور متوسط هر ساعت ۱۲۰ دستگاه کانینر تخلیه و بارگیری می‌کند
ظرفیت بزرگ‌ترین کشتی نفتی جهان	کشتی «وایکینگ سال» با ظرفیت پانصد و شصت و چهار هزار تن و با طول ۴۵۸ متر (کشتی‌های موسوم به ULCC)
سه کشور برتر صاحب نام سازنده کشتی‌های لوکس مسافری دریایی (کروزهای مجلل)	فنلاند - نروژ - ایتالیا
بندری که بزرگ‌ترین فرودگاه جهان در جوار آن می‌باشد	بندر جبل علی که فرودگاه المکتوم به عنوان بزرگ‌ترین فرودگاه جهان در جوار آن می‌باشد.
یکی از شرکت‌های صاحب نام سازنده شناورهای خدماتی (نظیر یدک‌کش و...) در جهان	شرکت Damen در هلند
صاحب نام‌ترین کشور در زمینه ساخت تجهیزات مخابرات و رادار دریایی (Navigational Aids)	ژاپن
سازنده اولین کشتی نفتکش جهان با سوخت LNG	یارد کشتی‌سازی Trico رو تر دام هلند - این کشتی را که ۱۱۰ متر طول و مجهز به موتور دوگانه سوز می‌باشد در سال ۲۰۱۰ ساخت
یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های سازنده موتورهای دیزل کشتی	شرکت MANB&W
کشور پایه گذار اولین قانون دریایی در جهان (Admiral Law)	انگلستان
اولین و معروف‌ترین بیمه‌گذار دریایی در جهان	شرکت Lloyds لندن
بزرگ‌ترین قرارداد ساخت کشتی در جهان	ساخت ۲۰ فروند کشتی کانینری موسوم به Triple E توسط کشتی‌سازی Daewoo کره جنوبی برای خط کشتیرانی مرسک لاین در سال ۲۰۱۱ به ارزش یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون دلار
بزرگ‌ترین ولوکس‌ترین کشتی مسافری، مسکونی جهان که در حال ساخت است	کشتی Utopia با هزینه یک میلیارد و صد میلیون دلار که توسط کشتی‌سازی Samsung کره جنوبی
اولین خط کشتیرانی کانینری جهان که بر اساس IT خدمات جدید و ابداعی را در وبسایت خود ارائه نمود، به نحوی که صادرکنندگان می‌توانند با مراجعه به پورتال الکترونیکی مربوطه کانینرهای خود را بر روی کشتی‌های آن خط از قبل رزرو کنند و برای این کار نیاز به حضور فیزیکی آنها در دفتر کشتیرانی نبود	خط کشتیرانی مرسک لاین
یکی از مهم‌ترین کنوانسیون‌های خطوط کشتیرانی کانینری جهان	EMERA-Europe Middle East AGREEMENT
یکی از نخستین دریانوردان ایران	سلیمان تاجر سیرافی که ۴۰۰ سال پیش از مار کوپولو با کشتی به چین رفت
بزرگ‌ترین کشور صادرکننده خاویار جهان	روسیه
بزرگ‌ترین و قدیمی‌ترین مرکز تحقیقات خاویاری جهان	انستیتو تحقیقات و پرورش خاویار آستار اخان روسیه
بزرگ‌ترین کشور تولیدکننده ماهیان خاویاری در جهان	چین
معروف‌ترین سرداری که به سلطه پر تغالی‌ها بر خلیج فارس پایان داد	امام قلی خان سردار صفوی در سال ۱۶۲۲ میلادی
جاده ابریشم دریایی	خلیج فارس - در مسیر چین به اروپا
عمده‌ترین منبع غذایی بزرگ‌ترین جانور دنیا (نهنگ‌های ۳۰ تنی با طول ۱۲ متر)	پلاتگتون‌ها (بزرگ‌ترین موجودات دنیای هستی) عجایب خلقت
اولین حفاری نفتی در دریای خزر	سال ۱۸۷۰ میلادی
نخستین کنفرانس سازمان ملل در خصوص حقوق دریاهای	سال ۱۹۵۸ با حضور ۸۰ کشور در ژنو
یکی از غنی‌ترین سرزمین‌های کشاورزی دنیا	مصب رودخانه گنگ در اقیانوس هند (ارتباط دریای با کشاورزی)

کشور فیلیپین با دارا بودن ۷۱۰۰ جزیره	یکی از کشورهای جهان با بیشترین تعداد جزیره
رودخانه یانگ تسه چین	بزرگ ترین عامل آلوده کننده اقیانوس آرام
مبلغ بیست و پنج میلیون دلار برای آزادسازی یک فروند سوپر نفتکش عربستانی حامل دومیلیون بشکه نفت خام	بیشترین میزان باج در خواستی دزدان دریایی سومالی برای آزادسازی یک فروند کشتی
پهن کردن سفره هفت سین در بستر دریای و نیز ساخت فرش دریایی در ساحل جزیره هرمز	جدیدترین روش ابداعی ایران برای جلب توجه مردم به مقوله دریا
رنگ های سیلیکونی	بهترین نوع رنگ بدنه کشتی که باعث کاهش اصطکاک بدنه کشتی با آب می گردد
سال ۲۰۱۰ - تعداد ۳۷۴۸ فروند کشتی جدید بانودوشش میلیون تن GT در سال مذکور وارد چرخه حمل و نقل دریایی گردید و به یکباره ۱۲ درصد ظرفیت کشتی جهان را افزایش داد	بیشترین رکورد عرضه کشتی در جهان صرفا طی یک سال
ناوارتش تارستان در بندر هرمز و سیراف در دوره ساسانی	نخستین دانشگاه های دریایی جهان
دانشگاه جندی شاپور خوزستان در دوره ساسانی	نخستین دانشگاه جهان که به تحقیق در مورد بیماری های دریایی پرداخت
اروپا - ژاپن - آمریکا	بیشترین مصرف کنندگان غذاهای دریایی (SeaFood)
هند - ویتنام - چین	بزرگ ترین کشورهای تولید کننده میگو در جهان
کانادا - چین - روسیه	بزرگ ترین کشورهای تولید کننده ماهی در جهان
ایران	بزرگ ترین کشور تولید کننده و صادر کننده میگو
سنگاپور با درآمد سالانه پانزده میلیارد دلار	بزرگ ترین کشور پرورش دهنده ماهیان آکواریومی
لاک پشت منقار عقابی در خلیج فارس با قدمت دو بیست و هفتاد و پنج میلیون سال	یکی از جذاب ترین لاک پشت های دریایی جهان
آب دریا (استفاده های پزشکی از دریا)	بهترین ماسک صورت
پرورش نوعی ماهی که با شیشه شیر، شیر می خورد	جدیدترین ابتکار چین در جذب تور بیست دریایی
دلفین که با هوش ترین موجود دریایی می باشد	بهترین دوست آدم هادر دریا
مجارستان (به رغم عدم دسترسی به آب های آزاد و دریا)	مهم ترین کشور در زمینه صنعت شیلات و علوم شیلاتی
جزیره قشم ایران	بهترین مکان تولید صدف دریایی در ایران
کریستف کلمب اسپانیایی در سال ۱۴۹۲ میلادی با کشتی	کاشف قاره آمریکا
توسط ماژلان اسپانیایی در سال ۱۵۲۱ میلادی	اولین سفر دور دنیای انسان با کشتی
ستاره قطبی (نقش نجوم در دریانوردی)	قدیمی ترین قطب نمای طبیعی در دریانوردی
ادوارد لوی دز انگلیسی در سال ۱۷۶۰	نخستین طراح فلسفه ایجاد شرکت های طبقه بندی کننده و بازرسی بر ساخت و نگهداری کشتی ها
خرید کل سهام P & O Port Operator به قیمت دو میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار توسط DP World در سال ۲۰۰۶	بزرگ ترین و معروف ترین خریداری شرکت کشتیرانی در قرن حاضر
MOKPO کره جنوبی که ۶۰ سال پیش فعالیت خود را در قالب هنرستان ماهیگیری آغاز کرد	از معروف ترین دانشگاه های دریایی جهان
بندر کنگ در ۵ کیلومتری بندر لنگه هرمزگان	معروف ترین شهر دریانوردان و کشتی سازان ایران
بندر لنگه (مروارید در گذشته نقش استراتژیک امروزی نفت را در خلیج فارس داشته است)	مهم ترین مرکز صید و تجارت مروارید ایران
در یادار دوالبوکر ک در سال ۱۵۰۷ میلادی که باعث سلطه ۱۱۵ ساله پرتغال بر خلیج فارس گردید	پایه گذار قلعه پرتغالی هادر جزیره هرمز
هزینه سوخت کشتی که تقریباً ۶۰ درصد هزینه عملیاتی کشتی ها را شامل می شود.	عمده ترنی هزینه جاری کشتی ها
سال ۲۰۰۹ - به میزان نوزده میلیارد و چهار صد میلیون دلار ضرر بر اثر رکود اقتصادی جهانی	زیان ده ترین سال برای شرکت های کشتیرانی جهان



شرکت بیمه البرز (سهامی عام)

بیمه البرز پیشگام در خلافت، نوآوری و مشتری مداری



روز جهانی دریانوردی گرامی باد

شماره تلفن مرکز ارتباط مردمی: ۲۹۴۶۰

www.alborzinsurance.ir