



مرکز ملی علوم و فناوری دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

شرکت مبشر نور دریا



ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجایی:

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی و وارداتی
- ✓ نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ✓ استریپ کانتینر، استافینگ کالای صادراتی
- ✓ ارائه خدمات به کالاهای پروژه ای
- ✓ ارائه خدمات مهندسی و عمران
- ✓ ارائه خدمات حمل و نقل
- ✓ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری و سوپروایزری شناورها

M
O
B
A
S
H
E
R

N
O
R
D
A
R
Y
A



نشانی: بندر عباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶۱-۲۵۱۳۱۵۷-۹

فاکس: ۰۷۶۱-۲۵۱۳۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷

**SEPAR
FILTER**

سپار فیلتر

محافظی مطمئن برای موتورهای دیزل



Water Separator

جداکننده ۱۰۰٪ آب و ذرات از گازوئیل

Willibrod LOSING Filtertechnik

MADE IN GERMANY
ساخت کشور آلمان

دفتر منطقه ای

تهران، بلوار فردوس شرق، بعد از تقاطع وفا آذر
جنب پانک شهر، ساختمان آبریک

طبقه دوم، واحد ۱۱

تلفن: ۴۴۰۱۲۴۹۹

۴۴۰۱۶۴۹۹

۴۴۰۱۶۲۵۴

WWW.SEPARFILTER.IR



شرکت بسیار سازه بازار
Baspar Sazeh Pazavar Co.



تولیدکننده انواع:

- ضربه گیر های لاستیکی اسکله و شناور (فندر)
- تجهیزات سکوی نفتی (شاکسل، دیاگرام، رابر استریپ)
- تجهیزات لایروبی شامل: لوله های لایروبی ساکنشن و دیس شارژ، رابرسیل
- اتصالات انعطاف پذیر لاستیکی و آکاردیونی
- کوبلینکهای فلکسیبل و قطعات لاستیکی خاص



دفتر مرکزی: تهران، میدان دکتر سربسی، پایین پل ازبک، خیابان حسنعلی، پلاک ۷، واحد ۶

تلفن: ۲۲۸۶۷۹۱۹ الفکس: ۲۲۸۷۱۸۲۷

www.bspazavar.com info@bspazavar.com



شرکت مدیریت کشتی رهپویان

با برخورداری از نیروی انسانی حرفه ای و کارآمد
و بیش از ۳۰ سال تجربه مدیریت فنی و بازرگانی
در صنعت کشتیرانی کشور

عرضه کننده خدمات:

- مدیریت کامل انواع کشتی ها
- وشناورهای نفتی، مواد شیمیایی و سوخت رسان
- بازرسی فنی کامل کشتی
- تعمیر و نگهداری کشتی
- نظارت بر ساخت کشتی
- خدمات مشاوره ای جهت سرمایه گذاری
- برای خرید و ساخت کشتی



آدرس: منطقه مهرکزی:

پلاک ۲۴۵
تهران، خیابان ولیعصر، تهران
کد پستی: ۱۹۸۴۳۱۱۷
تلفن: ۰۲۷۲۳۲۸۱-۰۷۶۱
وبسایت: www.isoico.com



شرکت کشتی سازی ندیم گسترش خلیج فارس

با بیش از ۳۵ سال سابقه در زمینه های:
طراحی،
ساخت و
تعمیر

انواع شناور تا ظرفیت ۸۰۰ تن

امکانات و تجهیزات:

سر سره بالای شناور تا ظرفیت ۸۰۰ تن

۱۵ خط پارکینگ شناور به وسعت ۳۵۰۰۰ متر مربع

کارگاههای ساخت قطعات و بلوکهای مختلف شناور

کارگاههای تعمیرات کلبه سیستمهای مکانیکی شناور



نشانی: ۳۷ کیلومتری غرب بندر عباس (منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی خلیج فارس)

تلفن: ۵-۲۷۲۳۲۸۱-۰۷۶۱، شماره: ۲۷۲۳۲۸۶-۰۷۶۱، همراه: ۰۹۱۷۳۶۱۴۳۰۰

EMAIL: nadim_gostar@isoico.com



شرکت دریایی هدایت کشتی خلیج فارس

Persian Gulf Pilot Marine Services Co.

شماره تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۶۲۴
پست الکترونیک: info@persianhormoz.com



PERSIAN GULF
PILOT
MARINE SERVICES CO.

- اهدای هدایت کشتی
- خدمات پدک کشتی
- هدایت شناورهای بدون موتور
- شناورهای کشتی بکل نشسته
- عملیات STS
- داکتینگ و آکدکتینگ
- جابجایی سازه های فول پیکو دریایی
- اهدای شناورها
- تعمیر و نگهداری
- کارشناسی و مشاوره



www.pgpiilot.ir

نشانی: تهران، بلوار نلسون ماندلا (آفریقا)، بالاتر از چهار راه جهان کودک، خیابان کیش پلاک ۲۰، طبقه ۲
تلفن: ۸۸۱۹۰۶۲۴، ۸۸۱۹۰۶۲۵، ۸۸۱۹۰۶۲۶، ۸۸۱۹۰۶۲۷، ۸۸۱۹۰۶۲۸، ۸۸۱۹۰۶۲۹، ۸۸۱۹۰۶۳۰، ۸۸۱۹۰۶۳۱، ۸۸۱۹۰۶۳۲، ۸۸۱۹۰۶۳۳، ۸۸۱۹۰۶۳۴، ۸۸۱۹۰۶۳۵، ۸۸۱۹۰۶۳۶، ۸۸۱۹۰۶۳۷، ۸۸۱۹۰۶۳۸، ۸۸۱۹۰۶۳۹، ۸۸۱۹۰۶۴۰، ۸۸۱۹۰۶۴۱، ۸۸۱۹۰۶۴۲، ۸۸۱۹۰۶۴۳، ۸۸۱۹۰۶۴۴، ۸۸۱۹۰۶۴۵، ۸۸۱۹۰۶۴۶، ۸۸۱۹۰۶۴۷، ۸۸۱۹۰۶۴۸، ۸۸۱۹۰۶۴۹، ۸۸۱۹۰۶۵۰، ۸۸۱۹۰۶۵۱، ۸۸۱۹۰۶۵۲، ۸۸۱۹۰۶۵۳، ۸۸۱۹۰۶۵۴، ۸۸۱۹۰۶۵۵، ۸۸۱۹۰۶۵۶، ۸۸۱۹۰۶۵۷، ۸۸۱۹۰۶۵۸، ۸۸۱۹۰۶۵۹، ۸۸۱۹۰۶۶۰، ۸۸۱۹۰۶۶۱، ۸۸۱۹۰۶۶۲، ۸۸۱۹۰۶۶۳، ۸۸۱۹۰۶۶۴، ۸۸۱۹۰۶۶۵، ۸۸۱۹۰۶۶۶، ۸۸۱۹۰۶۶۷، ۸۸۱۹۰۶۶۸، ۸۸۱۹۰۶۶۹، ۸۸۱۹۰۶۷۰، ۸۸۱۹۰۶۷۱، ۸۸۱۹۰۶۷۲، ۸۸۱۹۰۶۷۳، ۸۸۱۹۰۶۷۴، ۸۸۱۹۰۶۷۵، ۸۸۱۹۰۶۷۶، ۸۸۱۹۰۶۷۷، ۸۸۱۹۰۶۷۸، ۸۸۱۹۰۶۷۹، ۸۸۱۹۰۶۸۰، ۸۸۱۹۰۶۸۱، ۸۸۱۹۰۶۸۲، ۸۸۱۹۰۶۸۳، ۸۸۱۹۰۶۸۴، ۸۸۱۹۰۶۸۵، ۸۸۱۹۰۶۸۶، ۸۸۱۹۰۶۸۷، ۸۸۱۹۰۶۸۸، ۸۸۱۹۰۶۸۹، ۸۸۱۹۰۶۹۰، ۸۸۱۹۰۶۹۱، ۸۸۱۹۰۶۹۲، ۸۸۱۹۰۶۹۳، ۸۸۱۹۰۶۹۴، ۸۸۱۹۰۶۹۵، ۸۸۱۹۰۶۹۶، ۸۸۱۹۰۶۹۷، ۸۸۱۹۰۶۹۸، ۸۸۱۹۰۶۹۹، ۸۸۱۹۰۷۰۰، ۸۸۱۹۰۷۰۱، ۸۸۱۹۰۷۰۲، ۸۸۱۹۰۷۰۳، ۸۸۱۹۰۷۰۴، ۸۸۱۹۰۷۰۵، ۸۸۱۹۰۷۰۶، ۸۸۱۹۰۷۰۷، ۸۸۱۹۰۷۰۸، ۸۸۱۹۰۷۰۹، ۸۸۱۹۰۷۱۰، ۸۸۱۹۰۷۱۱، ۸۸۱۹۰۷۱۲، ۸۸۱۹۰۷۱۳، ۸۸۱۹۰۷۱۴، ۸۸۱۹۰۷۱۵، ۸۸۱۹۰۷۱۶، ۸۸۱۹۰۷۱۷، ۸۸۱۹۰۷۱۸، ۸۸۱۹۰۷۱۹، ۸۸۱۹۰۷۲۰، ۸۸۱۹۰۷۲۱، ۸۸۱۹۰۷۲۲، ۸۸۱۹۰۷۲۳، ۸۸۱۹۰۷۲۴، ۸۸۱۹۰۷۲۵، ۸۸۱۹۰۷۲۶، ۸۸۱۹۰۷۲۷، ۸۸۱۹۰۷۲۸، ۸۸۱۹۰۷۲۹، ۸۸۱۹۰۷۳۰، ۸۸۱۹۰۷۳۱، ۸۸۱۹۰۷۳۲، ۸۸۱۹۰۷۳۳، ۸۸۱۹۰۷۳۴، ۸۸۱۹۰۷۳۵، ۸۸۱۹۰۷۳۶، ۸۸۱۹۰۷۳۷، ۸۸۱۹۰۷۳۸، ۸۸۱۹۰۷۳۹، ۸۸۱۹۰۷۴۰، ۸۸۱۹۰۷۴۱، ۸۸۱۹۰۷۴۲، ۸۸۱۹۰۷۴۳، ۸۸۱۹۰۷۴۴، ۸۸۱۹۰۷۴۵، ۸۸۱۹۰۷۴۶، ۸۸۱۹۰۷۴۷، ۸۸۱۹۰۷۴۸، ۸۸۱۹۰۷۴۹، ۸۸۱۹۰۷۵۰، ۸۸۱۹۰۷۵۱، ۸۸۱۹۰۷۵۲، ۸۸۱۹۰۷۵۳، ۸۸۱۹۰۷۵۴، ۸۸۱۹۰۷۵۵، ۸۸۱۹۰۷۵۶، ۸۸۱۹۰۷۵۷، ۸۸۱۹۰۷۵۸، ۸۸۱۹۰۷۵۹، ۸۸۱۹۰۷۶۰، ۸۸۱۹۰۷۶۱، ۸۸۱۹۰۷۶۲، ۸۸۱۹۰۷۶۳، ۸۸۱۹۰۷۶۴، ۸۸۱۹۰۷۶۵، ۸۸۱۹۰۷۶۶، ۸۸۱۹۰۷۶۷، ۸۸۱۹۰۷۶۸، ۸۸۱۹۰۷۶۹، ۸۸۱۹۰۷۷۰، ۸۸۱۹۰۷۷۱، ۸۸۱۹۰۷۷۲، ۸۸۱۹۰۷۷۳، ۸۸۱۹۰۷۷۴، ۸۸۱۹۰۷۷۵، ۸۸۱۹۰۷۷۶، ۸۸۱۹۰۷۷۷، ۸۸۱۹۰۷۷۸، ۸۸۱۹۰۷۷۹، ۸۸۱۹۰۷۸۰، ۸۸۱۹۰۷۸۱، ۸۸۱۹۰۷۸۲، ۸۸۱۹۰۷۸۳، ۸۸۱۹۰۷۸۴، ۸۸۱۹۰۷۸۵، ۸۸۱۹۰۷۸۶، ۸۸۱۹۰۷۸۷، ۸۸۱۹۰۷۸۸، ۸۸۱۹۰۷۸۹، ۸۸۱۹۰۷۹۰، ۸۸۱۹۰۷۹۱، ۸۸۱۹۰۷۹۲، ۸۸۱۹۰۷۹۳، ۸۸۱۹۰۷۹۴، ۸۸۱۹۰۷۹۵، ۸۸۱۹۰۷۹۶، ۸۸۱۹۰۷۹۷، ۸۸۱۹۰۷۹۸، ۸۸۱۹۰۷۹۹، ۸۸۱۹۰۸۰۰، ۸۸۱۹۰۸۰۱، ۸۸۱۹۰۸۰۲، ۸۸۱۹۰۸۰۳، ۸۸۱۹۰۸۰۴، ۸۸۱۹۰۸۰۵، ۸۸۱۹۰۸۰۶، ۸۸۱۹۰۸۰۷، ۸۸۱۹۰۸۰۸، ۸۸۱۹۰۸۰۹، ۸۸۱۹۰۸۱۰، ۸۸۱۹۰۸۱۱، ۸۸۱۹۰۸۱۲، ۸۸۱۹۰۸۱۳، ۸۸۱۹۰۸۱۴، ۸۸۱۹۰۸۱۵، ۸۸۱۹۰۸۱۶، ۸۸۱۹۰۸۱۷، ۸۸۱۹۰۸۱۸، ۸۸۱۹۰۸۱۹، ۸۸۱۹۰۸۲۰، ۸۸۱۹۰۸۲۱، ۸۸۱۹۰۸۲۲، ۸۸۱۹۰۸۲۳، ۸۸۱۹۰۸۲۴، ۸۸۱۹۰۸۲۵، ۸۸۱۹۰۸۲۶، ۸۸۱۹۰۸۲۷، ۸۸۱۹۰۸۲۸، ۸۸۱۹۰۸۲۹، ۸۸۱۹۰۸۳۰، ۸۸۱۹۰۸۳۱، ۸۸۱۹۰۸۳۲، ۸۸۱۹۰۸۳۳، ۸۸۱۹۰۸۳۴، ۸۸۱۹۰۸۳۵، ۸۸۱۹۰۸۳۶، ۸۸۱۹۰۸۳۷، ۸۸۱۹۰۸۳۸، ۸۸۱۹۰۸۳۹، ۸۸۱۹۰۸۴۰، ۸۸۱۹۰۸۴۱، ۸۸۱۹۰۸۴۲، ۸۸۱۹۰۸۴۳، ۸۸۱۹۰۸۴۴، ۸۸۱۹۰۸۴۵، ۸۸۱۹۰۸۴۶، ۸۸۱۹۰۸۴۷، ۸۸۱۹۰۸۴۸، ۸۸۱۹۰۸۴۹، ۸۸۱۹۰۸۵۰، ۸۸۱۹۰۸۵۱، ۸۸۱۹۰۸۵۲، ۸۸۱۹۰۸۵۳، ۸۸۱۹۰۸۵۴، ۸۸۱۹۰۸۵۵، ۸۸۱۹۰۸۵۶، ۸۸۱۹۰۸۵۷، ۸۸۱۹۰۸۵۸، ۸۸۱۹۰۸۵۹، ۸۸۱۹۰۸۶۰، ۸۸۱۹۰۸۶۱، ۸۸۱۹۰۸۶۲، ۸۸۱۹۰۸۶۳، ۸۸۱۹۰۸۶۴، ۸۸۱۹۰۸۶۵، ۸۸۱۹۰۸۶۶، ۸۸۱۹۰۸۶۷، ۸۸۱۹۰۸۶۸، ۸۸۱۹۰۸۶۹، ۸۸۱۹۰۸۷۰، ۸۸۱۹۰۸۷۱، ۸۸۱۹۰۸۷۲، ۸۸۱۹۰۸۷۳، ۸۸۱۹۰۸۷۴، ۸۸۱۹۰۸۷۵، ۸۸۱۹۰۸۷۶، ۸۸۱۹۰۸۷۷، ۸۸۱۹۰۸۷۸، ۸۸۱۹۰۸۷۹، ۸۸۱۹۰۸۸۰، ۸۸۱۹۰۸۸۱، ۸۸۱۹۰۸۸۲، ۸۸۱۹۰۸۸۳، ۸۸۱۹۰۸۸۴، ۸۸۱۹۰۸۸۵، ۸۸۱۹۰۸۸۶، ۸۸۱۹۰۸۸۷، ۸۸۱۹۰۸۸۸، ۸۸۱۹۰۸۸۹، ۸۸۱۹۰۸۹۰، ۸۸۱۹۰۸۹۱، ۸۸۱۹۰۸۹۲، ۸۸۱۹۰۸۹۳، ۸۸۱۹۰۸۹۴، ۸۸۱۹۰۸۹۵، ۸۸۱۹۰۸۹۶، ۸۸۱۹۰۸۹۷، ۸۸۱۹۰۸۹۸، ۸۸۱۹۰۸۹۹، ۸۸۱۹۰۹۰۰، ۸۸۱۹۰۹۰۱، ۸۸۱۹۰۹۰۲، ۸۸۱۹۰۹۰۳، ۸۸۱۹۰۹۰۴، ۸۸۱۹۰۹۰۵، ۸۸۱۹۰۹۰۶، ۸۸۱۹۰۹۰۷، ۸۸۱۹۰۹۰۸، ۸۸۱۹۰۹۰۹، ۸۸۱۹۰۹۱۰، ۸۸۱۹۰۹۱۱، ۸۸۱۹۰۹۱۲، ۸۸۱۹۰۹۱۳، ۸۸۱۹۰۹۱۴، ۸۸۱۹۰۹۱۵، ۸۸۱۹۰۹۱۶، ۸۸۱۹۰۹۱۷، ۸۸۱۹۰۹۱۸، ۸۸۱۹۰۹۱۹، ۸۸۱۹۰۹۲۰، ۸۸۱۹۰۹۲۱، ۸۸۱۹۰۹۲۲، ۸۸۱۹۰۹۲۳، ۸۸۱۹۰۹۲۴، ۸۸۱۹۰۹۲۵، ۸۸۱۹۰۹۲۶، ۸۸۱۹۰۹۲۷، ۸۸۱۹۰۹۲۸، ۸۸۱۹۰۹۲۹، ۸۸۱۹۰۹۳۰، ۸۸۱۹۰۹۳۱، ۸۸۱۹۰۹۳۲، ۸۸۱۹۰۹۳۳، ۸۸۱۹۰۹۳۴، ۸۸۱۹۰۹۳۵، ۸۸۱۹۰۹۳۶، ۸۸۱۹۰۹۳۷، ۸۸۱۹۰۹۳۸، ۸۸۱۹۰۹۳۹، ۸۸۱۹۰۹۴۰، ۸۸۱۹۰۹۴۱، ۸۸۱۹۰۹۴۲، ۸۸۱۹۰۹۴۳، ۸۸۱۹۰۹۴۴، ۸۸۱۹۰۹۴۵، ۸۸۱۹۰۹۴۶، ۸۸۱۹۰۹۴۷، ۸۸۱۹۰۹۴۸، ۸۸۱۹۰۹۴۹، ۸۸۱۹۰۹۵۰، ۸۸۱۹۰۹۵۱، ۸۸۱۹۰۹۵۲، ۸۸۱۹۰۹۵۳، ۸۸۱۹۰۹۵۴، ۸۸۱۹۰۹۵۵، ۸۸۱۹۰۹۵۶، ۸۸۱۹۰۹۵۷، ۸۸۱۹۰۹۵۸، ۸۸۱۹۰۹۵۹، ۸۸۱۹۰۹۶۰، ۸۸۱۹۰۹۶۱، ۸۸۱۹۰۹۶۲، ۸۸۱۹۰۹۶۳، ۸۸۱۹۰۹۶۴، ۸۸۱۹۰۹۶۵، ۸۸۱۹۰۹۶۶، ۸۸۱۹۰۹۶۷، ۸۸۱۹۰۹۶۸، ۸۸۱۹۰۹۶۹، ۸۸۱۹۰۹۷۰، ۸۸۱۹۰۹۷۱، ۸۸۱۹۰۹۷۲، ۸۸۱۹۰۹۷۳، ۸۸۱۹۰۹۷۴، ۸۸۱۹۰۹۷۵، ۸۸۱۹۰۹۷۶، ۸۸۱۹۰۹۷۷، ۸۸۱۹۰۹۷۸، ۸۸۱۹۰۹۷۹، ۸۸۱۹۰۹۸۰، ۸۸۱۹۰۹۸۱، ۸۸۱۹۰۹۸۲، ۸۸۱۹۰۹۸۳، ۸۸۱۹۰۹۸۴، ۸۸۱۹۰۹۸۵، ۸۸۱۹۰۹۸۶، ۸۸۱۹۰۹۸۷، ۸۸۱۹۰۹۸۸، ۸۸۱۹۰۹۸۹، ۸۸۱۹۰۹۹۰، ۸۸۱۹۰۹۹۱، ۸۸۱۹۰۹۹۲، ۸۸۱۹۰۹۹۳، ۸۸۱۹۰۹۹۴، ۸۸۱۹۰۹۹۵، ۸۸۱۹۰۹۹۶، ۸۸۱۹۰۹۹۷، ۸۸۱۹۰۹۹۸، ۸۸۱۹۰۹۹۹، ۸۸۱۹۰۱۰۰۰

شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز

ارائه کننده خدمات استاندارد با تعرفه های رقابتی در منطقه خلیج فارس پیشرو در انجام تعمیرات ادواری، زیرآبی، اساسی، سفری، جوان سازی و تأمین قطعات و تجهیزات مورد نیاز شناورها

این شرکت دارای امکانات و تجهیزات لازم جهت بهلولدوسی و بالابری انواع شناورهای کوچک و بزرگ الیانس پیمما از قبیل:

- داک شناور دلفن: ۲۴۰ × ۲۱۰ متر، با قابلیت بالابری ۲۸۰۰۰ تن مناسب برای شناورهای با ظرفیت باربری ۸۰۰۰۰ تن
- سیستم بالابر سینکرو لیفت: ۱۷۰ × ۱۷۰ متر، با قابلیت بالابری ۱۱۰۰۰ تن، مناسب برای شناورهای با ظرفیت باربری ۲۰۰۰۰ تن

تیم مجرب تعمیرات سفری پرشیا هرمز آماده ارائه خدمات تعمیراتی و بازرسی در کلیه بنادر و سواحل شمالی خلیج فارس



آدرس: ایران، ۲۷ کیلومتری غرب بندر عباس، مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران، شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز
تلفن: ۰۷۶۱۲۷۲۳۳۸۷ - ۰۷۶۱۲۷۲۳۳۹۴
فکس: ۰۷۶۱۲۷۲۳۴۰۴، صندوق پستی: ۳۸۵۹-۷۹۱۴۵
پست الکترونیک: info@persiahormoz.com

کشتیرانی بویه سبز

تخلیه، بارگیری و بارشماری

GREEN BUOY

Shipping, off Loading & Loading Co.

- ✓ حمل کالا به تمامی جزایر ایران و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس
- ✓ سرویس منظم جهت حمل خودرو از عمان، کویت و امارات به بندرعباس
- ✓ دارای محوطه اختصاصی جهت دپو و بارگیری در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی



هفته ملی دیانوردی گرامی باد



نشانی: بندرعباس - تقاطع بلوار ظاهلی و ضیادان - ساختمان دریایی - طبقه ۴ - واحد ۱۲
 کدپستی: ۷۹۳۷۷۱۳۴۱ سندوی پستی: ۳۵۵۶۰۷۹۱۴۵
 تلفن: ۰۰۲۲۴۸۲۰ - ۰۲۲۲۰۴۱۵ - ۰۲۲۲۲۹۱۵ (۰۷۶۱) فکس: ۰۲۲۳۱۱۲۷ (۰۷۶۱)
 Email: greenbuoy1378@yahoo.com www.Greenbuoyshipping.com



تک پنجره الکترونیک پارسیان سپاس خاص

شرکت تک پنجره الکترونیک پارسیان با بیش از ۱۵ سال سابقه فعالیت در صنعت فناوری اطلاعات در حوزه های حمل و نقل، تجارت و گمرک افتخار دارد. خدمات خود را به شرح زیر در صنعت حمل و نقل چند وجهی کشور ارائه نماید:

• تبادل الکترونیک اسناد صنعت حمل و نقل

• مشاوره مدیریت

• صدور امضای الکترونیک در صنعت حمل و نقل

• ارائه راهکارهای رهگیری کالا (نماینده رسمی هانتگر گلوبال)



با محصولات رهگیری کالا، دیگر نیازی به حضور در دفترتان برای آگاهی از محل کالای خود ندارید و می توانید تنها با ورود به صفحه کاربری در کامپیوتر شخصی یا گوشی هوشمند خود از محل کالای خود آگاه شوید.

برای کسب اطلاعات بیشتر با واحد فروش شرکت تماس حاصل فرمایید.

آدرس: تهران، خیابان انقلاب، روبروی استاد نجات الهی، کوچه ایبورد،

پلاک ۳۴، طبقه ۳

تلفن: ۰۶۶۷۰۶۵۶۷ - ۰۶۶۷۶۱۷۰۲ و ۰۶۶۷۶۱۷۱۲

دورنگار: ۰۶۶۷۲۹۲۸۲

کد پستی: ۱۱۳۱۸۱۴۵۱۴

www.PeSW.ir



رنگ آفرین

فرارسیدن روز جهانی دریانوردی مبارک باد.



OWNER : NITC - M/T DAMAVAND

D.W.T : 305,000 Ton

LAST DOCKING : JULY /2008

PAINT SUPPLIER : RANGAFARIN - TRS



تلفن (استودیو پست)

کمیته فنی

تولیدات

تلفن

Tel: +98 21 44 98 61 25 - 8

Fax: +98 21 44 98 61 29

Postal Code: 1399155411

P.O.Box: 13445-437

sale@rangafarin.com

rangafarinco@yahoo.com

اولین همایش ملی

پدافند غیر عامل در علوم دریایی



۲۸ و ۲۹ آبان ماه ۱۳۹۳
هرمزگان - بندرعباس



محور های اصلی پدافند غیر عامل:

علوم زیستی

آلودگی و آلودگی دریا

بیماری های دریایی

اکولوژی و اکولوژی دریایی

زیست شناسی دریا

زیست شناسی در علوم دریایی

زیست و علوم وابسته

آلودگی و زیست شناسی

زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی در علوم دریایی و زیست شناسی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

توسعه اکولوژی دریایی در زیست شناسی دریایی

وبسایت: www.ncpdms.ir
پست الکترونیک: info@ncpdms.ir
تلفن: ۰۹۱۲۸۹۸۴۵۰۱
آدرس: بندرعباس (بواز ساحلسی) خواهد بود
پوشته: اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان



سکوی ترانزیت به عراق،
کشورهای همسایه و آسیای میانه

فرصتهای سرمایه گذاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) :

- احداث مراکز لجستیک کانتینر (ICD)
- صنایع تولید کانتینر و خدمات وابسته
- کشتی سازی و صنایع وابسته
- احداث تاسیسات دریایی و فراساحل
- احداث کارخانجات نورد و صنایع وابسته
- صنایع غذایی مرتبط با صنعت شیلات
- صنایع ساخت تاسیسات تخلیه و بارگیری بندری و تجهیزات راهسازی
- ایجاد صنایع وابسته به حمل و نقل ریلی (واگن سازی، تولیدریل و تراورس، مونتاژ لوکوموتیو و ...)
- کارخانه تولید ملزومات بسته بندی و حمل کالا (جامبوک، پالت و تجهیزات باربندی و ...)
- ایجاد تاسیسات سردخانه ای به منظور نگهداری کالاهای فاسد شدنی
- احداث و بهره برداری از تاسیسات آب شیرین کن
- احداث و بهره برداری از نیروگاه برق
- احداث مراکز تجاری و خدماتی

مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) :

- نزدیک به یک قرن سابقه فعالیت تجاری و اقتصادی
- بزرگترین منطقه ویژه اقتصادی کشور با بیش از ۱۱۰۰۰ هکتار مساحت
- قرار گرفتن در مسیر کریدور بین المللی شمال - جنوب
- نزدیکی به بیش از ۷۰٪ مراکز جمعیتی و صنعتی کشور
- دسترسی به شبکه های حمل و نقل جاده ای، ریلی و هوایی کشور
- برخوردار از ۴۰ پست اسکله با آبخورد متوسط ۱۳/۵ متر
- مجهز به مدرن ترین تجهیزات استراتژیک تخلیه و بارگیری انواع کالا با قابلیت پذیرش ۵۵ میلیون تن کالا در سال



شرکت رهیا برایانه گستر
هوشمندی در حرکت

۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه ارائه راهکارهای هوشمند مدیریت بندر و پایانه های نگهداری کالا و کانتینر

دارای رتبه ۱ در رشته تولید نرم افزارهای سفارش مشتری از شورای عالی انفورماتیک کشور

مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰+

صاحب برند اولین نرم افزار مدیریت هوشمند ترمینال های کانتینری (TCTS™) در کشور

برنده جایزه دوم طرح برتر آسیای الکترونیکی (AFACT) در سال ۲۰۱۱ برای عملیاتی سازی سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه در ۱۳ بندر تجاری کشور

و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری
رهیا™ CONADL™

- ✓ پوشش کامل عملیات ترمینال های کانتینری
- ✓ ابزار های قدرتمند ثبت عملیات
- ✓ ثبت عملیات مبتنی بر درخواست
- ✓ امکان ثبت آنلاین و آفلاین عملیات
- ✓ پوشش کامل خدمات اسنادی و مالی
- ✓ مونیتورینگ گرافیکی و سه بعدی
- ✓ جست و جوی قوی و کارا
- ✓ مطمئن، کاربردی و سریع



آدرس: خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، خیابان سی و سوم پلاک ۲۵ طبقه سوم

وب سایت: www.rahyab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲

پست الکترونیک: info@rahyab.ir

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۳

توسعه دریامحور



دکتر هادی حق شناس

برای رسیدن به توسعه راه‌های مختلف وجود دارد و کشورها از یک راه واحد به توسعه دست پیدا نکرده‌اند بلکه به تناسب ظرفیت‌ها امکانات و مزیت نسبی خود به سمت توسعه گام برمی‌دارند. اما بسیاری از کشورهای توسعه یافته دارای اصول مشترک بوده‌اند از جمله اینکه همه آنها در تجارت از طریق دریاها، از بنادر مجهز و ناوگان‌های کشتی‌رانی متنوع برخوردار هستند. به عبارت دیگر تولیدات صنعتی، کشاورزی و تجارت خود را رونق بخشیده‌اند. ایالات متحده امروزه بزرگترین تولیدکننده صنعتی در جهان است و در کنار آن بزرگ‌ترین تولیدکننده نفت دنیا نیز محسوب می‌شود. مجهزترین بنادر جهان نیز متعلق به این کشور می‌باشد. یعنی از راه آبی و دریا به عنوان یک ابزار توسعه حداکثر استفاده را نموده‌اند. حتی برای لشکرکشی در خلیج فارس (که این نقش را قبلاً انگلیس برای رسیدن به توسعه داشته)، از دریا بهره برده است.

با توضیحات فوق مطمئناً یکی از راه‌های سریع و ارزان رسیدن به توسعه ایران عزیز از راه دریا و استفاده از ظرفیت‌های دریاست. بنادر ایران فرصت بی‌نظیری برای توسعه شهرهای بندری و همچنین استان‌های ساحلی هستند به شرطی که زیرساخت‌های متناسب برای فعالیت بنادر فراهم شود.

در آستانه روز جهانی دریانوردی و همچنین تدوین برنامه ششم توسعه کشور یکبار دیگر باید سیاست‌گذاران کشور توجه ویژه به ظرفیت استفاده از مرزهای آبی دریا را داشته باشند. شاید امروز همه به اهمیت تقاضای کشورهای آسیای جنوب شرقی برای ترانزیت کالا از مسیر ایران به کشورهای آسیای میانه پی‌برده‌اند. کریدورهای شمال - جنوب و شرق و غرب سال‌هاست که از مسیر ایران تعریف شده است. باید این ظرفیت بالقوه به بالفعل تبدیل شود که راه تبدیل آن استفاده از تمام ظرفیت‌های اداری، مالی و حقوقی، ارزی، خارجی و ... است و برای رسیدن به آن راه درازی در پیش داریم که اینجا پیشنهاد می‌گردد شورای عالی صنایع دریایی که در مجلس هفتم به تصویب رسیده بود سریعاً استراتژی صنایع دریایی را تدوین و برای اجرا ابلاغ نماید.

آنچه که امروز برای جامعه دریایی کشور واجب‌تر از نان شب می‌باشد، تکمیل و تجهیز حوضچه‌های بندر شهیدرجایی است که بتواند برای حداقل معادل یک پنجم ظرفیت موجود کانتینری بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس ظرفیت ایجاد نماید. عقب ماندگی تاریخی بنادر ایران تنها با تکمیل پروژه‌های فعلی بنادر کشور قابل جبران است که البته باید منابع دولتی در کنار منابع بخش خصوصی برای اتمام کار بکار گرفته شود.

اگر چنین شود، می‌توان در طی چند سال آینده رتبه فعلی ۷۶ بندر شهیدرجایی در میان ۱۰۰ بندر کانتینری برتر جهان را به رتبه ۴۴ سال ۱۳۹۰ بازگرداند و با مدیریت جهادی به رتبه تک رقمی رسید. جایگاهی که اکنون بندر جبل‌علی با عملکرد ۱۳/۶۴ میلیون TEU و کسب رتبه نهم در آن قرار گرفته است.

در پایان ضمن تبریک و گرمی‌داشتن روز جهانی دریانوردی، عزت، سربلندی و موفقیت روزافزون برای خانواده بزرگ دریایی کشور عزیزمان را آرزومندم.



سال بیست و نهم | شماره ۲۱۲ | شهریور ۱۳۹۳

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیر مسئول: دکتر هادی حق شناس
سردبیر: یونس غربالی مقدم
مطالب این شماره زیر نظر شورای سردبیری تهیه و تنظیم شده است.
مدیر داخلی: دکتر عبدالرحیم رحیمی
مدیر اداری: جواد جهاندار
دبیر تحریریه: فرید قادری
تحریریه: محمود اشرفی | محسن خبازان | حسن سوری | رامین جهان‌پور | مهدی دهمدار
عکس: داوود طهری | یاسر علی‌بخشی
مدیر هنری: خشایار جعفری
امور هنری و صفحه‌آرایی: پویا ملک‌سیر | سمیه نورمحمدی
مترجم: احسان اسماعیلی | نازنین ساغری | سید مصطفی هاشمی
ویراستار فنی و ادبی: مهدی جانباز | روشنگر عاطفی منش
بازرگانی و مشترکین: فرهاد شهریاری | مجتبی بحیرایی
امور اجرایی: نسرين غلامی
رایانه: فریما صالح
مجری طرح: شبکه خبری - تحلیلی صنعت حمل‌ونقل (تین‌نیوز)
چاپ: هنر سرزمین سبز
نشانی دفتر ماهنامه: تهران | خیابان آفریقا | بعد از چهارراه جهان‌کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی
کد پستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸
تلفکس: ۰۲-۸۸۱۹۰۶۳۰ و ۰۴۰-۸۸۱۹۰۶۳۹
صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵
وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir
پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir
قابل توجه خوانندگان محترم:
ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.
علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی سایت اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



۱۶
توسعه پایدار دریایی ایران با اجرای موثر کنوانسیون‌های بین‌المللی

۲۴
سایه سنگین موازی کاری بر دریا

۳۰
پوست اندازی و نوسازی سازمان‌ها ضرورت تحقق برنامه‌های اقتصاد مقاومتی

۴۲
۵۰ بندر کلتیتری برتر دنیا در سال ۲۰۱۳

جلوه‌های دریا به زبان تصویر

اجرای اثربخش مقررات وقوانین ملی و بین‌المللی



|محمد سعید نژاد

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

محمد سعید نژاد، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در نشست با مدیران کل استان تهران در تالار آینه مجلس شورای اسلامی، ۲۰ شهریور ۱۳۹۳

محمد سعید نژاد، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در نشست با مدیران کل استان تهران در تالار آینه مجلس شورای اسلامی، ۲۰ شهریور ۱۳۹۳

آیین بزرگداشت روز جهانی دریانوردی همه ساله در اوایل مهر ماه براساس طرح سازمان بین‌المللی دریانوردی که بیش از ۱۷۰ کشور جهان عضو آن هستند، در سراسر دنیا با هدف اشاعه فرهنگ دریانوردی در سطح جهانی و ابراز تشکر از تلاش‌های دریانوردان، برگزار می‌شود.

سازمان بنادر و دریانوردی هم‌گام با جامعه جهانی و با همکاری جامعه دریایی کشور هفته ملی دریانوردی را به منظور تقدیر از زحمات دست‌اندرکاران و همچنین معرفی فعالیت‌های مختلف کشتیرانی صورت گرفته در این حوزه، برگزار می‌کند.

سازمان بین‌المللی دریانوردی شعار سال جاری را به مناسبت اهمیت نقش کنوانسیون‌ها در فرآیند حمل و نقل دریایی که اکثر آنها برای پیشگیری از حوادث و آسیب‌های زیست محیطی، بی‌اثر کردن اثرات منفی سوانح به هنگام وقوع و یا تضمین جبران خسارت کافی، برای آسیب دیدگان،«اجرای مؤثر کنوانسیون‌های آیمو» تعیین کرده است که حاکی از توجه جهانی به موضوع اجرای مقررات و قوانین در ارتباط با حمل و نقل دریایی می‌باشد.

جمهوری اسلامی ایران تاکنون به بیش از ۲۸ کنوانسیون و پروتکل سازمان بین‌المللی دریانوردی ملحق شده و به عبارتی این کنوانسیون‌ها را در زمره قوانین ملی خود، قرار داده است.

اجرای مؤثر و مسئولانه کنوانسیون‌ها ضامن ایمنی، امنیت و حفاظت محیط زیست دریایی خواهد بود و لازم می‌دانم برنقش بسیار با اهمیت کنوانسیون‌های زیر در فرآیندهای صنعت حمل و نقل دریایی تأکید کنم و از دست‌اندرکاران بخواهم تا اجرای مؤثر آنها را به طور جدی مد نظر داشته باشند.

- کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس).
- این کنوانسیون در واقع الفبای ایمنی دریانوردی است و بر حفظ جان افراد اعم از کارکنان کشتی‌ها، مسافران و سایر افراد فعال در دریا، توجه می‌کند.
- کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC ۱۹۹۰).
- کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها.
- پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی.

جمهوری اسلامی ایران نیز به هر چهار کنوانسیون و پروتکل ملحق شده است. در حال حاضر نیز این کنوانسیون‌ها مهم‌ترین معاهده بین‌المللی در خصوص ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی هستند.

آنچه مسلم است در طول بیست سال گذشته، با پیشرفت علم و تکنولوژی، سطح ایمنی و امنیت دریانوردی ارتقاء پیدا کرده و در سراسر جهان از اهمیت خاصی برخوردار است. ضمن آنکه با توجه به فناوری‌های جدید نیازهای جدیدی نیز در زمینه تدوین استانداردهای ایمنی و محیط زیست ظهور پیدا می‌کند. سطح آموزش و استانداردها نیز باید به روز شود تا در خصوص مسائل جدید به اندازه کافی پاسخگو باشد، به‌طوری که سوانح و حوادث دریایی 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.

استانداردهای دریانوردی هر روز جامع تر و فراگیر تر شود به طوری که تاکنون در قالب کنوانسیون ها، مصوبات و دستورالعمل‌های بین‌المللی در عرصه‌های مختلف آموزش نیروی انسانی، مدیریت کشتیرانی و دریانوردی، مؤسسات رده‌بندی، شناورها، کارگاه‌ها و کارخانجات کشتی‌سازی و حفظ محیط زیست دریایی به طور کامل توسعه یافته است. کشور ما نیز از این لحاظ درسطح جهانی بسیار فعال است و نمایندگان و کارشناسان جامعه دریانوردی کشور با شرکت فعال در اجلاس‌های بین‌المللی خصوصاً جلسات کارشناسی سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو) در تدوین این مصوبات و استانداردها شرکت فعالانه دارند.

حمل و نقل دریایی به عنوان ایمن ترین، کارآمدترین، ارزانترین و حتی پاک ترین شیوه حمل و نقل در تجارت جهانی نقش آفرین است و

حدود ۹۰ درصد کالاهای تجاری بین‌المللی از طریق دریا جابجا می‌شود و به عنوان نیروی محرکه تجارت بین‌المللی شناخته می‌شود و در سراسر دنیا حتی در کشورهایی که دسترسی مستقیم به آب‌های بین‌المللی ندارند، زندگی مردم به آن وابسته است.

خوشبختانه موقعیت جغرافیایی کشور ما به گونه‌ای است که کشور ما را در زمره کشورهای دریایی قرار داده و می‌توانیم به طور مستقیم از این شیوه حمل و نقل استفاده کنیم و رونق اقتصادی کشور نیز به میزان قابل توجهی به این روش حمل و نقل وابستگی دارد.

اگرچه در طول سواحل و کرانه‌های دریایی کشور، تعداد ۱۱ بندر اصلی بازرگانی در کنار بنادر متعدد شیلات و مسافری با ظرفیت تخلیه و بارگیری بیش از ۱۸۶ میلیون تن کالا و ۱۴ میلیون نفر جابجایی مسافر ، وجود دارد و همین امر جایگاه سیاسی، اقتصادی و جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران را در منطقه و جهان به ویژه در ارتباط با کشورهای همسایه متمایز ساخته است. با این وجود فاصله زیادی بین آرمان‌های چشم انداز ۲۰ساله و وضعیت فعلی، دیده می‌شود که تلاش مضاعفی را برای جبران شکاف به وجود آمده ، ضروری می‌نماید.

به مناسبت این روز لازم می‌دانم به نقش و اهمیت و جایگاه حمل‌ونقل دریایی در رشد و توسعه و تحرک سایربخش‌های اقتصادی کشور تاکیدکنم. فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی با سایر بخش‌های اقتصادی به خصوص بخش تجارت خارجی ارتباط تنگاتنگی دارد .

از طرفی دریا یکی از مهم‌ترین پدیده‌های پیشرفت اقتصادی و بهبود وضع اجتماعی و اقتصادی در کشورمان به حساب می‌آید و به ایجاد فرصت‌های شغلی در حوزه های مختلف نیز کمک میکند و در نتیجه سواحل آن می‌تواند به سکونتگاه مناسب برای بخش بزرگی از جمعیت کشور ، آسایش و رفاه به دنبال آورد و به اهدافی که در چشم انداز بیست ساله ترسیم شده ، دست یابد. لازم است تأکید کنم که در دنیا بزرگ‌ترین، مدرن‌ترین و پیشرفته‌ترین شهرها و سکونتگاه‌ها درکناردریا قرار گرفته است که باید برای کشورمان نیز اینگونه باشد.

از سوی دیگر فعالیت‌های دریایی یک موضوع فرابخشی است. بسیاری از نهادهای حاکمیتی کشور که در این خصوص نقش برعهده دارند، باید به نحو مطلوب این نقش را ایفا نمایند تا توسعه پایدار دریایی کشور محقق شود. از این رو برای تحقق این مهم نیازمند نگاه سیستمی هستیم تا سیاستگذاری کلان کشور با توسعه پایدار دریامحور انجام پذیرد. نگاه سیستمی کلیه بخش‌های کشور از بخش دولتی گرفته تا بخش خصوصی و سایر حوزه‌ها را به عنوان اجزای یک پیکره نگاه می کند و مآلاً” به توسعه پایدار دریامحور منجر خواهد شد.

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 می‌شود و این دو لازم و ملزوم یکدیگرند. بدیهی است اگر در هر یک از این دو زمینه اشکالات و نارسایی هایی به‌وجود آید، حمل و نقل دریایی با مشکل مواجه خواهد شد.

البته عوامل بسیاری نیز در توسعه و ارتقای سیستم حمل و نقل دریایی دخیل است که از جمله آنها می‌توان به میزان و حجم سرمایه‌گذاری در توسعه و تجهیز بنادر و ناوگان (اعم از دولتی و خصوصی)، سیاست‌های 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 چشم‌انداز بیست ساله جمهوری اسلامی ایران توسعه زیرساختها ، تجهیزات و ناوگان حمل و نقل دریایی می‌بایست 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، می‌توانند 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 می‌بایست 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 آورد تا در کوتاه‌ترین زمان ممکن به جایگاه مطلوب خود در حمل و نقل دریایی بین‌المللی نایل شده و بنادر کشور جزء توسعه یافته‌ترین بنادر جهان محسوب شوند.

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

از آنجاکه سیستم حمل و نقل دریایی برای توسعه پایدار و رشد آتی اقتصاد جهانی ضروری است به‌صورت پیشگام این موضوع را از طریق وضع استانداردهای جهانی مناسب، ارتقاء همکاری‌های فنی، اتخاذ سیاست‌های ضروری ملی حمل و نقل دریایی و تعیین چارچوب‌های لازم برای یک سیستم حمل و نقل دریایی پایدار دنبال می‌نماید.

محورهای زیر از جمله موارد مهم در بحث اجرای اثربخش مقررات و قوانین ملی و بین‌المللی در سیستم حمل و نقل دریایی پایدار می‌توانند تلقی شوند:

۱. توسعه پایدار دریایی ایران با اجرای مؤثر کنوانسیون‌های آیمو.

۲. نظارت بر روند اجرای کنوانسیون‌های آیمو.

۳. آموزش مورد نیاز منابع انسانی دریانوردی و تأکید بر نقش کنوانسیون‌ها در حفظ سلامتی آنها.

۴. نقش تکنولوژی‌های نوین در اجرای مناسب کنوانسیون‌ها.

۵. کنوانسیون‌های حامی سیستم حمل و نقل دریایی پایدار.

امید است جامعه دریابیان کشور با همگرایی و انسجام و با هم‌افزایی بیش از پیش به سوی اهداف کلان در افق بیست ساله جمهوری اسلامی ایران، گام بردارند.

تلاش برای اجرای موثر کنوانسیون‌ها



سید علی استیری

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

پیشینه حضور پر ثمر در دریا و توجه به آن در امر توسعه کلان در برخی کشورها به بیش از شش قرن می‌رسد. دریا یکی از مهم‌ترین ابزار پیشرفت اقتصادی و بهبود وضع اجتماعی و اقتصادی کشورها به حساب می‌آید و به ایجاد فرصت‌های شغلی در حوزه‌های مختلف کمک می‌کند. در نتیجه سواحل آن می‌تواندجایگاهی برای ایجاد آسایش و رفاه بخش عظیمی از جمعیت کشور باشد. با توجه به اینکه فعالیت‌های دریایی یک موضوع فزاینشی است، بسیاری از نهاد های حاکمیتی کشور باید در این خصوص نقش خود را ایفا نمایند تا توسعه پیشرفت دریایی کشور محقق شود.

حمل و نقل دریایی یکی از ارکان اصلی تجارت جهانی محسوب می‌شود. حجم عظیم جابجایی کالا، ایمنی و ارزان بودن آن از مزیت‌های این نوع حمل‌ونقل نسبت به سایر اشکال آن است. از سوی دیگر قدرت‌دریایی؛ مجموعه توانایی‌های یک ملت در دستیابی به منافع خویش در دریاها و اقیانوس‌ها و از طریق بهره‌برداری از مناطق دریایی برای فعالیت‌های سیاسی، اقتصادی و نظامی و به منظور نیل به مقاصد و اهداف ملی می‌باشد که همگی به میزان قابل توجهی به سواحل و پسرکرانه آنها متکی هستند. کیفیت و کمیت استقرار عناصر قدرت دریایی در ساحل تا حد زیادی به توسعه یافتگی سواحل بستگی دارد. در این بین سواحل جنوب شرق به دلیل مزیت رقابتی قابل توجه مانند عدم محدودیت گذر گاهی، عدم محدودیت عمق آب، مشرف بودن به اقیانوس هند، مجاورت با خطوط مواصلاتی دریایی منطقه اقیانوس هند، قرار گرفتن در مرکزیت راه‌های ارتباطی شرق-غرب و شمال-جنوب و نزدیکی به خطوط اصلی دریانوردی که نسبت به سواحل خلیج فارس دارند، باید مورد توجه ویژه قرار گیرند. با توجه به شعار امسال IMO برای روز جهانی دریانوردی «اجرای مؤثر کنوانسیون‌های IMO»، فرصتی دست داد تا نگاه دقیق‌تری به اسناد IMO که لازم‌الاجرا نشده‌اند و نیز آن دسته از اسناد که تصویب آنها توسط اکثریت کشورها منتهی به اجرای مؤثرتر خواهد شد، بیندازیم.

اجرای صحیح کنوانسیون IMO نیازمندلازم‌الاجرا شدن زود هنگام، تصویب گسترده و همه جانبه، اجرای مؤثر، نظارت دقیق برتطبیق و اجرایی‌شدن آنها است. با توجه به اظهارات دبیر کل‌سازمان‌بین‌المللی دریانوردی تلاش‌های ما باتوجه به کنوانسیون‌هایی که باید لازم‌الاجرا شوند، به‌ویژه کنوانسیون‌های مدیریت آب توازن کشتی‌ها، کنوانسیون هنگ‌کنگ درمورد باز یافت کشتی‌ها، موافقت‌نامه Town Cape 2012برای اجرای پروتکل تورمولینوس در خصوص ایمنی شناورهای صیادی، پروتکل ۲۰۱۰ کنوانسیون HNS و کنوانسیون ناپروبی متمرکز شده است. اگرچه امسال درزمینه مصوبه‌های جدید موفقیت چشمگیری به دست آمده است و کنوانسیون ناپروبی از سال آینده لازم‌الاجرا خواهد شد.

از دیگر عناصر مهم شعار امسال، اجرای گسترده‌تر و کامل‌تر اقدامات جاری است. برای مثال اقدامات مربوط به کارایی انرژی در کشتی‌ها، میزان سوخت لازم برای رسیدن به سطح موردنیاز سولفور و تصویب استانداردهای کشتی‌سازی هدفمند، درحال‌حاضر درچارچوب اقدامات سازمان قرار گرفته‌اند و همه آنها در جهت اجرای گسترده‌تر و مؤثرتر سایر اقدامات موافقت شده یا جاری، عمل می‌کنند.

درنهایت اجرای اقدامات IMO در حیطه مسئولیت کشورهای عضو و صنعت کشتیرانی می‌باشد و برنامه ممیزی اجباری آینده برای کشورهای عضو ابزار مهمی جهت ارزیابی عملکرد این کشورها در تحقق وظایف و مسئولیت‌هایشان به عنوان کشورهای صاحب‌پرچم، صاحب بندر و کشورهای ساحلی مطابق معاهدات مرتبط با IMO می‌باشد.

منافع کشورهای صاحب دریا همواره ارتباط مستقیم با خواسته‌ها، توانایی‌ها و فرهنگ آنها دارد و در واقع سیاست دریایی آن کشورها را شکل می‌دهد و از آن تاثیر می‌پذیرد. این سیاست به صورت راهبرد دریایی معرفی می‌شود و اهداف سیاسی، دفاعی و فرهنگی اجتماعی را به همراه دارد. موفقیت در دستیابی به اهداف مورد نظر بستگی به توان به‌کارگیری منابع در دسترس شامل نیروی انسانی،تجهیزات، قوانین و مقررات در حد فراگیر دارد که قدرت دریایی را به‌وجود می‌آورند. با درنظرگرفتن اینکه راه‌های آبی به عنوان با صرفه‌ترین روش انتقال کالا شناخته می‌شوند و از آنجا که وسایل حمل و نقل راه‌های آبی از امکانات و ظرفیت بیشتری برخوردارند، تسلط دولت‌ها به راه‌های آبی نه تنها می‌تواند به عنوان اقتصادی‌ترین راهکار حمل و نقل کالا محسوب شود بلکه درتحکیم اصول و مبانی استقلال اقتصادی و صیانت و حفظ حقوق کشور دردریا مؤثر است. در این کشورها دولت رویکرد دریامحور داشته و سیاست‌ها، اهداف و برنامه‌های ملی خود را با توجه به قرار گرفتن دریا به عنوان محور توسعه تدوین می‌کنند.

امید است با حضور مؤسسات و تمامی بخش‌های دست‌اندر کار، شاهد مشارکت و تداوم همکاری هرچه بیشتر متخصصان بخش دریایی و ارتقاء جایگاه جمهوری اسلامی ایران در جامعه بین‌المللی باشیم.

در تکاپوی اجرای موثر کنوانسیون‌ها



کوچی سو کی موزو

دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی

در طول سالها آیمو سابقه مطلوبی برای تدوین و تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی جدید به‌دست آورده است که تعداد آنها جمعاً به بیش از ۵۰ کنوانسیون می‌رسد و هدف آنها یا پیش‌گیری از حوادث و آسیب‌های زیست محیطی، خنثی کردن اثرات منفی حوادث به هنگام وقوع و یا تضمین جبران خسارت کافی برای قربانیان این‌گونه حوادث است.

درحالی‌که بسیاری از این کنوانسیون‌ها لازم‌الاجرا شده‌اند و برای کشتیرانی ایمن‌تر، مؤثرتر و دوست‌دار محیط زیست کارهای بسیار زیادی انجام داده‌اند اما همچنان کنوانسیون‌هایی مشاهده می‌شوند که مراحل تصویب آنها به کندی صورت می‌گیرد و نبود فضای لازم جهت اجرای آنها از مشکلات اساسی به شمار می‌رود.

به همین دلیل است که معتقدم شعار انتخابی روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۴ «اجرای مؤثر کنوانسیون‌های IMO» بسیار مهم و با اهمیت می‌باشد. از طریق این شعار فرصتی بدست می‌آوریم تا نگاه دقیق‌تری داشته باشیم به اسناد IMO که لازم‌الاجرا نشده‌اند و نیز آن دسته از اسناد که تصویب آنها توسط اکثریت کشورها منتهی به اجرای مؤثرتر خواهد شد.

اجرای صحیح کنوانسیون IMO نیازمند لازم‌الاجرا شدن زود هنگام، تصویب گسترده و همه جانبه، اجرای مؤثر، نظارت دقیق بر تطبیق و لازم‌الاجرا شدن است. حتی آن دسته از کنوانسیونهایی که تقریباً پوشش گسترده ناوگان جهانی را برعهده دارند، نظیر SOLAS و MARPOL، درصورتی که در سطح ملی توسط زیرساخت اجرایی مؤثر پشتیبانی شوند، اثربخش تر خواهند بود.

تلاش‌های ما باتوجه به کنوانسیون‌هایی که باید لازم‌الاجرا شوند به‌ویژه بر روی کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتی‌ها، کنوانسیون هنگ کنگ درخصوص بازیافت کشتی‌ها، موافقت‌نامه Town Cape ۲۰۱۲ برای اجرای پروتکل تورمولینوس درخصوص ایمنی شناورهای صیادی، پروتکل ۲۰۱۰ کنوانسیون HNS و کنوانسیون ناپروبی متمرکز شده است. اگرچه موفقیت چشمگیری در سال حاضر در زمینه مصوبه‌های جدید به دست آمده است – و کنوانسیون ناپروبی سال آینده لازم‌الاجرا خواهد شد– بسیاری از اقدامات باید انجام شوند و ما به تلاش‌های خود تا پایان سال و پس از آن ادامه خواهیم داد.

از دیگر عناصر مهم شعار امسال اجرای گسترده‌تر و کامل‌تر اقدامات جاری می‌باشد. برای مثال اقدامات مربوط به کارایی انرژی در کشتی‌ها، میزان سوخت لازم برای رسیدن به سطح موردنیاز سولفور و تصویب استانداردهای کشتی‌سازی هدف‌مند، در سال حاضر درچارچوب اقدامات سازمان قرار گرفته‌اند و همه آنها در جهت اجرای گسترده‌تر و مؤثرتر سایر اقدامات موافقت شده یا جاری، عمل می‌نمایند.

اجرای اقدامات IMO درنهایت مسئولیت کشورهای عضو و صنعت کشتیرانی می‌باشد– و برنامه ممیزی اجباری آینده برای کشورهای عضو ابزار مهمی برای ارزیابی عملکرد کشورهای عضو در تحقق وظایف و مسئولیت‌هایشان به عنوان کشورهای صاحب پرچم، صاحب بندر و کشورهای ساحلی مطابق معاهدات مرتبط با IMO می‌باشد.

اما خود سازمان به تنهایی، از جمله دبیرخانه آن نقش مهمی دارد. برنامه همکاریهای فنی گسترده که در آن نیازهای ویژه کشورهای عضو را مشخص می‌نماییم که در زمینه منابع، تخصص و یا هر دو دارای کمبود می‌باشند و این نیازها را با پیشنهاد همکاری و یاری از سوی سایر کشورها تطبیق می‌دهیم، از عناصر اصلی در این زمینه است که به کشورها در انجام وظایف و مسئولیت‌هایشان به طور کامل و مؤثر یاری می‌رساند.

جریان کند تصویب اسناد، وضعیت دشوار عدم تحقق شرایط لازم‌الاجرا شدن، نظارت بر عدم تطبیق و مکانیسم‌های اجرایی همگی منجر به اجرای غیرمؤثر شده که به نوبه خود از ظهور مزیت‌های موجود در اقدامات IMO جلوگیری می‌نماید.

در طول دوره سال جاری، شعار ما، ما را در جهت پیشرفت واقعی به سمت تصویب، لازم‌الاجرا شدن و اجرای کلیه کنوانسیون‌های IMO سوق داده است– بویژه آنهایی که باید به طور گسترده مورد تصویب قرار گیرند.

و این همان موضوعی است که IMO با آن سر و کار دارد. بحث‌ها، گفتگوها و قطعنامه‌هایی که در کمیته‌ها و کمیته‌های فرعی مطرح می‌شوند بسیار خوب و جذابند اما آنچه مهم است اینست که چگونه آنچه را که از این فرایند بدست می‌آید درباره کشتی‌ها، بنادر و دریانوردان که روزانه در «بعد دیگر کشتیرانی» فعالیت می‌نمایند به کار بگیریم.

ترجمه: نیلوفر گل و بستان‌فر

بهرروز	سال بیست و نهم شماره ۲۱۲ شهریور ۱۳۹۳ ۱۹	بهرروز
---------------	---	---------------

در روز دریانوردی توسعه دریامحور پر رنگ می شود



حسین عباسی نژاد
مدیر کل دفتر سازمان های تخصصی و بین المللی

سازمان بین المللی دریانوردی به عنوان یکی از نهادهای تخصصی سازمان ملل متحد و تنها نهاد بین المللی ذی صلاح در امر دریانوردی در جهت تبلیغ رسالت و گسترش اهداف خود، یک روز در سال را به نام روز جهانی دریانوردی نام گذاری کرده است و همه ساله این روز را گرامی می دارد. در این راستا معمولاً هفته آخر سپتامبر مصادف با اول مهرماه (۲۲ تا ۲۶ سپتامبر) در اکثر نقاط جهان به این مهم پرداخته می شود و از کشورهای عضو نیز دعوت می شود تا در یکی از ایام هفته مذکور روز جهانی دریانوردی را جشن بگیرند. به منظور اشاعه فرهنگ دریا و دریانوردی در جهان و همچنین گرامی داشت هر چه باشکوه تر این روز هر ساله به موازات روز جهانی دریانوردی توسط آیمو در یکی از کشورهای عضو و با دعوت از مسئولین کشورهای دیگر جشن بزرگی برگزار می شود. در این راستا جشن موزی سال ۲۰۱۴ در ۲۵ سپتامبر در مراکش برگزار می شود و جمهوری اسلامی نیز متقاضی برگزاری این جشن می باشد که با توجه به تراکم متقاضیان در نوبت قرار گرفته است. در خلال گرامی داشت این روز، دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی؛ ضمن انتشار پیام ویژه ای در خصوص این مناسبت، به اهمیت و ارزش این مناسبت اشاره می کند. معمولاً شعار این روز بر اساس شرایط و احوال جهان و مقتضیاتی صنعت حمل و نقل دریایی با آن روبرو است، در سازمان بین المللی دریانوردی انتخاب می شود. کشورهای عضو آن سازمان نیز به تناسب وضعیت خود و در جهت تحقق اهداف آیمو که تأمین ایمنی و امنیت دریانوردی و همچنین حفظ محیط زیست دریایی در صدر آن قرار دارد، معمولاً شعار را سرلوحه فعالیت های دریایی در یکسال پیش رو قرار می دهند. بنابراین معمولاً همان شعار آیمو با احیاناً برخی تغییرات و ویرایشی به عنوان شعار این روز انتخاب می شود. در سال جاری با توجه به اهمیتی که اجرای کنوانسیون ها برای سازمان بین المللی دریانوردی دارد، شعار امسال آیمو "IMO conventions: effective implementation" انتخاب شده است.

در راستای اهداف آیمو سال ۱۳۹۳ در جمهوری اسلامی ایران نیز تحت عنوان «نقش اجرای مؤثر مقررات و آموزش در توسعه دریامحور» تعیین شده است. هدف از انتخاب شعار امسال این بوده است که توجه جامعه را به تلاش های قابل ملاحظه ای که صورت گرفته و همچنان صورت می گیرد تا اطمینان حاصل شود که بخش های مختلف صنعت حمل و نقل دریایی اهمیت اجرای قوانین دریایی را مدنظر دارند و در رعایت آن کوشا هستند، جلب می نماید.

در این راستا با عنایت به این که سازمان بنادر و دریانوردی به نمایندگی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین المللی دریانوردی عضویت دارد و با توجه به این که بر اساس قوانین داخلی کشور و قانون تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی تنها سازمان ذی صلاح و متولی امر دریانوردی در کشور است و سازمان های بین المللی دریایی نیز این سازمان را به عنوان طرف عضویت خود می شناسند، در جهت توسعه صنعت دریانوردی کشور و همچنین اشاعه فرهنگ دریا و دریانوردی در بین اقشار مختلف جامعه و در راستای ایفای وظایف حاکمیتی خود در امر دریانوردی، اقدام به برگزاری روز جهانی دریانوردی کرده است. این بزرگداشت با همکاری و مشارکت تمامی نهادها و مراجع ذی ربط اعم از دولتی و خصوصی، سازمان های مردم نهاد و فعال در بخش دریایی کشور، دانشگاه ها و مراکز علمی دریایی و بندری، یگان های مرتبط نظامی و انتظامی کشور در تهران و بنادر تجاری کشور انجام خواهد شد.

در همین خصوص، امسال نیز هفته ملی دریانوردی از ۱ مهرماه لغایت ۸ مهرماه ۱۳۹۳ و جشن بیست و نهمین سالروز جهانی دریانوردی؛ اول مهرماه با حضور دریانوردان و خانواده آنان و جامعه دریایی برگزار خواهد شد و از دریاییان نمونه با اهدای لوح تقدیر و تندیس در عناوینی که توسط کمیته اجرایی تدوین شده است، تقدیر خواهد شد. این عناوین شامل؛ محقق، ایثارگر، کشتیرانی و مالک دریایی، خدمات دریایی و نمایندگی کشتیرانی، روابط عمومی، خبرنگار، فعالان ایمنی و محیط زیست، فرمانده نمونه تأمین امنیت، مدرس، پایانه دار، پیشکسوت، نشریه برتر دریایی، صنایع دریایی، مدیر بندر تجاری، نفتی و صیادی، دانشجو، بازرس دریایی نمونه در تهران و کلیه بنادر است.

این مراسم در طی یک هفته و اختصاص یک شعار به شرح زیر خواهد بود:

ایام هفته	اسامی ایام هفته	متولیان هر روز
روز سه شنبه ۹۳/۷/۱	جشن روز جهانی دریانوردی	سازمان بنادر و دریانوردی
روز چهارشنبه ۹۳/۷/۲	دریانوردی، آموزش و پژوهش و اشتغال	سازمان بنادر و دریانوردی - پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی - سازمان حفاظت محیط زیست - 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 پنجشنبه ۹۳/۷/۳	دریانوردی، ناوگان نظمی و مقابله با دزدی دریایی	نیروی دریایی ارتش - نیروی دریایی سپاه - دریابانی ناجا
روز جمعه ۹۳/۷/۴	شرکت در نماز جمعه	جامعه دریایی کشور
روز شنبه ۹۳/۷/۵	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 - سازمان میراث فرهنگی و گردشگری
روز یکشنبه ۹۳/۷/۶	دریانوردی، شیلات و منابع آبی	سازمان شیلات ایران - اتحادیه تعاونی های صیادی
روز دو شنبه ۹۳/۷/۷	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 سه شنبه ۹۳/۷/۸	دریانوردی، صنایع فراساحل و مهندسی دریایی	انجمن مهندسی دریایی ایران - شرکت نفت فلات قاره - شرکت مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی - شرکت صدرا و دانشگاه ها

HAPPY MARITIME DAY



آیا «اعتدال» موازی‌کاری‌های اداری را پایان خواهد داد؟

سایه‌سنگین موازی‌کاری بر دریا

| محسن خبازان |

دریایی اعلام کرده که تشکل‌های حوزه دریایی با مطالعه این پیش‌نویس نسبت به ارائه نظرات اصلاحی خود اقدام کنند تا پس از تصویب، زمینه برای اجرای آن فراهم شود.

بنا بر گفته دبیر ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، برای تدوین سند ملی توسعه دریایی کشور، اسناد ۱۲ کشور مورد مطالعه قرار گرفته و با تطبیق آنها در نهایت، رویکردی برای برنامه توسعه دریایی کشور پیش‌بینی شده است. وی بر این‌باور است که اجرایی‌شدن این سند می‌تواند هدف‌گذاری‌های دقیق و مشخصی برای فعالیت فعالان بخش دریایی ترسیم کند و زمینه را برای افزایش بهره‌وری فراهم آن آورد.

اما بد نیست بدانیم که پیش‌نویس این طرح در حالی به شورای عالی انقلاب فرهنگی ارسال شده که یکی از وظایف اصلی ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی، رصد وضعیت کشور در حوزه دریایی در مقایسه با سایر کشورهاست تا مشخص شود که صنعت دریایی کشور در چه وضعیتی قرار دارد. فی‌الواقع اصولاً طرح توسعه دریایی امری کاملاً تخصصی است و مسلماً نباید انتظار داشت سازمان بنادر و دریانوردی که به‌عنوان متولی حمل و نقل دریایی و مرجع قانونی دریایی کشور، نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در مجامع بین‌المللی دریایی را بر عهده دارد و از این حیث پاسخگوی اجرای مصوبات و کنوانسیون‌های بین‌المللی است، سند یادشده را بدون بررسی آثار و پیامدهای آن بپذیرد. کما اینکه اداره و بهره‌برداری از

در چند سال گذشته مهم‌ترین و رایج‌ترین بحث روز میان مردم، مسئولان و رسانه‌ها بحث تورم در حوزه اقتصاد بوده است. تورمی که به بی‌ارزش‌شدن پول ملی و افزایش افسارگسیخته قیمت‌ها منجر شد. با این حال تورم در جامعه فقط به حوزه مسائل اقتصادی خلاصه نمی‌شود. یکی دیگر از نمونه‌های بارز تورم که به ساختار اداری و اقتصادی کشور ضربه‌های سهمگین وارد می‌کند «تورم اداری» است. منظور از تورم اداری بزرگ‌شدن بی‌ضابطه و بدون اصول ساختار و سازمان اداری کشور، بدون تعیین وظایف و نیاز جامعه به آنهاست. در این وضعیت برخی دستگاه‌های خرد، به موازات سازمان‌ها و ارگان‌های کلان دولت ساخته شده و آغاز به کار می‌کنند اما در بسیاری مواقع حیطه وظایف آنها با دستگاه مرجع تداخل پیدا می‌کند. با این حال به دلایلی برخی افراد ذی‌نفع از این تورم اداری، مانع برطرف‌شدن تداخل این دستگاه‌های خرد می‌شوند.

کار تدوین سند ملی توسعه دریایی کشور که پیشینه آن به دولت دهم برمی‌گردد نیز نمونه‌ای از این جریان موازی‌کاری است. داستان از این قرار است که کار این سند اکنون تداوم یافته و توسط ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری دنبال می‌شود، به طوری که هم اکنون پیش‌نویس آن توسط این ستاد برای تصویب نهایی به شورای عالی انقلاب فرهنگی ارسال شده است. در همین ارتباط ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان

بازرگانی کشور، ایجاد و توسعه و تجهیز بنادر، سیاستگذاری و نظارت بردرینوردی بازرگانی، اجرای قانون دریایی و انجام وظایف مقرر در قانون و نظارت کامل در امور کشتیرانی ساحلی، بازرگانی و تأمین ایمنی عبور و مرور شناورها از مصادیق رسالت وجودی این سازمان به‌شمار می‌رود.

جالب آنکه در خلال اهداف و راهبردهای پیش‌نویس سند ملی توسعه دریایی کشور نام برخی وزارخانه‌ها، سازمان‌ها و ارگان‌های کاملاً مستقل نیز به چشم می‌خورد که اصل استقلال آنها با همین پیش‌نویس مغایرت داشته و جای تأمل دارد که از جمله می‌توان به وزارت امور خارجه، نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت صنعت معدن و تجارت، سازمان صنایع دفاع، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت کشور، سازمان ملی استاندارد ایران، سازمان شیلات ایران، سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، وزارت ورزش و جوانان، شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، قوه قضائیه و... اشاره کرد.

به نظر می‌رسد زمان آن فرا رسیده تا در راستای چابک‌سازی و کاهش نهادهای موازی در دولت، وظایف و مسئولیت‌های هر کدام از مراکز تصمیم‌گیر دریایی کشور به روشنی مشخص و تدوین شود. نباید فراموش کرد ستاد مذکور در بحث طرح‌های توسعه دریایی نهایتاً نقش دیده‌بانی دارد و نه قانون‌گذاری. اهمیت و ضرورت اجرایی این موضوع زمانی دوچندان می‌شود که بدانیم طبق دستور اکید رئیس‌جمهور

پیش‌نویس سند جامع توسعه دریایی کشور



محترم، موازی‌کاری در بدنه دولت منع شده و مقام معظم رهبری نیز لازمه تحقق شعار اقتصاد و فرهنگ، با عزم ملی و مدیریت جهادی را پرهیز از هرگونه موازی‌کاری دانسته‌اند.

به یاد داشته باشیم در راستای اجرایی‌نمودن سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی – ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری – راه بسی دشواری پیش رو داریم. سیاست‌هایی که تأثیر آن باید کاهش حجم دولت و افزایش مشارکت مردم در تمامی فعالیت‌های اقتصادی از جمله بخش دریایی باشد. دشواری موضوع از آن جهت است که براساس برآوردهای صورت گرفته، حجم اقتصاد دولتی در کشور ما به ۸۴ درصد در سال ۱۳۹۲ رسیده و این در حالی است که سهم مذکور در کشورهای توسعه یافته و پیشرو صنعتی، تکریمی بوده و در اقتصاد کره جنوبی تنها به ۴ درصد می‌رسد و فعال و بازیگر اصلی دریایی آن بخش خصوصی و شرکت بزرگ سامسونگ است.

بدیهی است در این فرایند، حضور فعالانه انجمن‌ها، صنوف و تشکل‌های مردم‌نهاد دریایی و گسترش دامنه فعالیت‌ها آنها به استان‌ها و شهرهای ساحلی و حتی منطقه‌ای نقش مؤثری در توسعه بخش حمل و نقل دریایی داشته و ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان می‌توانند در این زمینه کمک شایانی داشته باشند.

در ادامه به نمونه‌ای از تداخل راهبردهای سند جامع توسعه دریایی کشور با وظایف سایر دستگاه‌هایی که با اجرایی‌شدن آن سند پدید می‌آید، اشاره شده است.

نمونه‌ای از تداخل راهبردهای سند جامع توسعه دریایی کشور با سایر دستگاه‌ها

عنوان راهبرد	تداخل با وظایف دستگاه‌های اصلی ذی ربط
رصد روند تحولات امنیتی و نظامی کشورهای منطقه در حوزه سیاست‌ها، تجهیزات و فناوری‌های دفاع دریایی	نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران - وزارت امور خارجه
تدوین دکترین دفاع و امنیت دریایی کشور و تبیین آن در سطح ذی نفعان و دست‌اندرکاران ملی	نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران
گسترش حیطه‌های حفاظتی و جلوگیری از ورود گونه‌های مهاجم به زیستگاه‌های آبیان و ذخایر دریایی متناسب با اهمیت بوم شناختی و اقتصادی این زیستگاه‌ها	سازمان حفاظت محیط زیست - سازمان شیلات ایران
الویت بخشی در تسلط بر دانش فنی ساخت و بومی سازی فناوری‌ها و تجهیزات دفاع دریایی، شناورهای تندرو و زیر سطحی توسط متخصصان و مراکز تحقیقاتی داخلی	وزارت صنعت، معدن و تجارت - سازمان صنایع دفاع - وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
شناسایی و فعال سازی ظرفیت‌های سیاسی با کشورهای دوست و هم‌سو برای نهادینه کردن روابط اقتصادی، تجاری و فناوری در توسعه فعالیت‌های دریایی	وزارت امور خارجه - وزارت امور اقتصادی و دارایی
پایش و کنترل کیفیت آب‌های دریایی تحت حاکمیت و اعمال نظارت کامل بر ورود مواد آلاینده	سازمان حفاظت محیط زیست - سازمان بنادر و دریانوردی - وزارت نیرو
یکپارچه سازی مدیریت همه جانبه عرصه‌های ساحلی و دریایی	سازمان بنادر و دریانوردی - وزارت کشور - استانداری‌ها
تدوین یا اصلاح استانداردها، ضوابط و راهنماهای زیست محیطی دریایی در سطح ملی و منطقه‌ای با مشارکت تشکل‌های تخصصی	سازمان حفاظت محیط زیست - استانداری‌های ایران
آمایش سرزمینی منابع دریایی متناسب با زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های مناطق ساحلی	معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور - استانداری‌های شهرهای ساحلی
تخصیص در صدی از عوارض گمرکی بنادر در راستای توسعه مناطق ساحلی	وزارت امور اقتصادی و دارایی
الحاق به کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های دریایی در چارچوب قوانین	سازمان بنادر و دریانوردی
زمینه‌سازی به منظور تشکیل دادگاه دریایی در چارچوب قوانین بین‌المللی	قوه قضائیه
ارزیابی مستمر شاخص‌های بهبود فضای کسب و کار در بخش دریایی و ارائه راهکارهای ارتقا آنها به صورت سالانه	وزارت امور اقتصادی و دارایی
افزایش بهره‌وری تولید از طریق توسعه و ترویج روش‌های مکانیزسیون و ایجاد مزارع الگویی آبی پروری	سازمان شیلات ایران
ارتقای توان داخلی در بخش امداد و نجات و بازیابی شناورهای مغروقه	سازمان بنادر و دریانوردی - سازمان هلال احمر جمهوری اسلامی ایران
توسعه ناوگان ملی کشتیرانی کشور در راستای افزایش ظرفیت حمل و نقل سنگین در شرایط تحریم	کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران - شرکت ملی نفتکش ایران
دیپلماسی فعال برای تعامل با سازندگان خارجی برای جلب همکاری مشترک و ارتقای توانمندی شرکت‌های داخلی	وزارت امور خارجه - وزارت صنعت، معدن و تجارت و کمیسیون‌های مشترک
تدوین برنامه ملی توسعه توریسم دریایی و ساحلی در کشور	سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری
ایجاد زیرساخت‌های توسعه ورزش‌های دریایی و حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی	وزارت ورزش و جوانان
توسعه بازار خدمات و ترانشیپ کالا با استفاده از موقعیت ویژه جزایر ایرانی واقع در خلیج فارس، به خصوص جزیره قشم	دبیرخانه شورای هماهنگی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی
اصلاح نظام پرداخت یارانه‌ها و هدفمند کردن آن در جهت توسعه دریایی (به ویژه ساخت و تعمیر کشتی و تجهیزات دریایی)	وزارت امور اقتصادی و دارایی
کارآمد سازی نهادی و ابزاری نظام آموزش علوم و فناوری‌های دریایی در کلیه مقاطع تحصیلی	وزارت آموزش و پرورش
ایجاد و تقویت قطب‌های تخصصی علمی و پژوهشی	وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
حضور مؤثر و گسترده‌تر کشور در آب‌های بین‌المللی	نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران
رتبه‌بندی شرکت‌های سازنده مواد و تجهیزات دریایی	وزارت صنعت، معدن و تجارت
استقرار شبکه پایش هواشناسی دریایی در مناطق دریایی تحت حاکمیت کشور	سازمان هواشناسی





پوست اندازی و نوسازی سازمان‌ها ضرورت تحقق برنامه‌های اقتصاد مقاومتی



ملک رضا ملک‌پور

در آستانه روز جهانی دریانوردی در نشست صمیمی با جناب آقای دکتر ملک‌رضا ملک‌پور، کسی که همیشه و در همه حال دغدغه این صنعت را داشته و دارد به گفتگویی کوتاه نشستیم. حضور او در نشست‌ها و همایش‌های دریایی نشان از دغدغه‌ای است که برای دریا و دریاییان کشور دارد؛ ایده‌ها و راهکارهایی که در این گردهمایی‌ها ارائه می‌دهد، دکتر ملک‌پور را فردی شاخص و ایده‌پرداز در صنعت دریایی معرفی می‌کند. مشاغل مختلف او از مدیریت بنادر کشور گرفته تا به امروز و قلمی که تنها برای یافتن راه‌حل مشکلات فراروی صنعت دریایی کشور بر صفحات کاغذ می‌نشیند، نشان از رسیدن به شکوفایی حرفه دریایی دارد. با این وصف ماهنامه بندر و دریا حسب رسالت رسانه‌ای خود به این موضوع اکتفا نکرده و گفته‌های ایشان را فارغ از هرگونه قضاوت و ارزیابی که در بردارنده نقدی تاریخی و بیان انبوهی از مسائل و مشکلات در طی حداقل ۳ دهه اخیر در بخش دریایی کشور است، انعکاس داده و پیش‌روی مخاطبان نشریه از جمله سیاست‌گذاران، مدیران و کارشناسان ایران اسلامی قرار داده است. با این اعتقاد که در شرایط کنونی تلنگری از جنس این قبیل نقدها بر تمامی بخش‌های اقتصادی نه تنها ضروری است بلکه چنانچه در فضای عالمانه و علمی و توسط افرادی که منصف، باتجربه و صاحب‌نظر هستند و نگاهی برون‌گرا و درون‌نگر به مسائل دارند، مورد نقد و بررسی قرار گیرد؛ نقش مؤثری در پوست‌اندازی و نوشتن سازمان‌ها و همچنین تحقق و پیشبرد برنامه‌های اقتصاد مقاومتی- ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری- خواهد داشت. البته رمز موفقیت در پیشبرد این مسیر پذیرش فضای نقد از سوی مدیران است؛ چه کسانی که مشکلات از زمان مدیریت آنان بوده و چه مدیرانی که وارث مشکلات انباشته پیشین بودند، با این امید که پاسخ شما خوانندگان گرامی؛ کارشناسان و مدیران بخش‌های دولتی و خصوصی اعم از بنادر سراسر کشور، کشتیرانی‌ها، شرکت ملی نفتکش ایران، شیلات ایران، صنایع دریایی، نفت و گاز و همه عزیزان فعال در این بخش مهم دریایی کشور به ویژه مشاوران، فرهیختگان و دانشگاهیان، راهگشای توسعه دریایی کشور باشد.

لطفاً نظر و دیدگاه خود را نسبت به گفتگوی یاد شده جهت درج و چاپ در شماره بعدی ماهنامه به آدرس bandarvadarya@pmo.ir ارسال فرمائید.

با توجه با این مهم که در آستانه روز دریانورد

قرار داریم و با توجه به تجربیات حضرت‌تعالی شرایط و توانمندی‌های دریایی کشور را پس از سه دهه چگونه ارزیابی می‌کنید؟

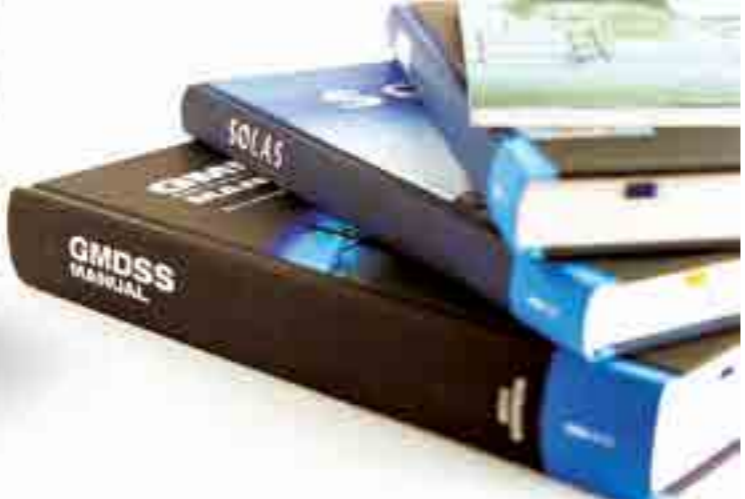
اگر بخواهیم توانمندی‌های دریایی کشور را لیست کنیم، در صدر، جدول نیروی انسانی دریانورد قرار می‌گیرد که مراکز آموزشی و شرکت‌های کشتیرانی سهم زیادی در آموزش و پرورش آنها داشته‌اند. تعداد فرماندهان کشتی، مدیران ماشین، مهندسين موتور و افسران عرشه، ملوانان و افسران عرشه و موتوربست‌های دوره دیده ایرانی اعتبار زیادی برای کشور به ارمغان آورده است. اگر چه زنجیره تخصص‌های مورد نیاز را تکمیل نشده

از آسیب‌هایی که از زاویه نیروی انسانی توانمند به خود و بخش دریایی و بندری کشور وارد کرده است، از ساختار کهنه و غیرمنطبق با نیازهای ملی و بین‌المللی رنج می‌برد.

هیچ‌کس سؤال نمی‌کند چه شده است که قطعنامه‌های همایش سالانه ارگان‌های دریایی در سی سال گذشته اجرا نمی‌شود؟ چطور ما نتوانسته‌ایم یکی از مواد قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ ایران در مورد تشکیل دادگاه‌های دریایی را بعد از ۵۰ سال اجرا کنیم؟ چرا بیمه دریایی نداریم؟ چرا آیین دادرسی دریایی مدون نوشته نشده است؟ چرا قانون کار دریایی نداریم؟ چرا دریانوردان سنتی ما روی ۶ هزار لنج چوبی و فایبرگلاس فعال در بخش صیادی و باری بی‌صاحب هستند؟ چرا نتوانسته‌ایم بخش خصوصی و بخش تعاونی را در امور دریایی، بندری، کشتی‌سازی و.....فعال کنیم؟ و اهرم تحریم به عنوان وسیله‌ای در دست مدیران بخش دریایی ما قرار گرفت تا تمامی ناتوانی‌های خود را به دلیل «تحریم» توجیه نمایند. چه چیزی کم داریم که باید ترکیه را الگوی خود کنیم و باز هم کاری از پیش نبریم. چطور ابرقدرت روسیه در کنار ما باشد و ما نتوانیم از موقعیت تحریم امریکا و اروپا بر علیه روسیه، استفاده تجاری و دریایی خوبی ببریم.

لطفاً به سایت EMRO ژاپن سر بزنید و ببینید از «میکرو ارگانیزم» چه بهره‌ای در پاکسازی محیط زیست دریایی گرفته است؟ دانشمندان در اروپا از این «سواره نظام نامرئی» چه استفاده‌هایی در بخش دریایی که نمی‌کنند؟ بعد ما در خلیج‌فارس و دریای عمان باید با «کشند» قرمز مواجه باشیم که چند سالی است تمامی یا بخش مهمی از ذخایر پروتئین دریا را به نابودی کشانده است. کدام سازمان در کشور ما باید به این فکر کند؟

در مصاحبه اخیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته شاهد آن بودیم که از سرمایه‌گذاری‌ها و بهره‌گیری مناسب در بخش عملیات بندری شکوه داشتند. چرا دریانوردان خارجی و ایرانی وقتی به سواحل ایران نزدیک می‌شوند باید احساس کنند سوءمدیریتی در این بخش حاکم است که به این زودی‌ها قابل رفع و رجوع نیست.



چرا باید ۴۰٪ تجارت خارجی ما از طریق قاچاق صورت بگیرد؟ و در حالی‌که می‌دانیم سهم حمل‌ونقل دریایی در تجارت خارجی کشور بالای ۸۰٪ است، یعنی بخش اعظم لطمه‌ای که به تولید داخلی، امنیت سرمایه‌گذاری و اشتغال وارد می‌شود از طریق دریاست؟ چه کسی مسئول است؟

وضعیت ایران را در منطقه خلیج‌فارس و آسیا از بعد صنعت دریانوردی چگونه می‌بینید؟

کارهای نکرده ما در خلیج‌فارس و دریای عمان خیلی زیاد است. برای آنکه تصویر واضحی به شما بدهم به ذکر یک نمونه بسنده می‌کنم. فکر می‌کنید چه عاملی یا عواملی باعث شد دریاچه ارومیه خشک شود؟ آیا یک‌دفعه این دریاچه خشک شد یا خیر ۲۰ سال طول کشید و کسی توجهی نمی‌کرد. در دولت نهم و دهم بی‌توجهی ما را در بخش دریا و حفظ منابع آن به ظهور عینی رسانید.

آینده را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در آینده باید به فکر تقویت تجمع صنفی دریایی و سازمان‌های مردم‌نهاد در این بخش باشیم. از سابقه و عملکرد سازمان‌های دولتی دست‌اندر کار نباید توقع معجزه داشته باشیم. انشاء... به زودی فدراسیون دریایی کشور با حضور ۱۲ تجمع صنفی دریایی تشکیل خواهد شد تا شاید بتوانیم از طریق این ارگان صنفی با اهداف ملی و برای حفظ منافع اعضا که همان حفظ منافع ملی دریایی کشور است، تاثیرگذاری لازم در تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌های طولانی مدت بخش دریایی را شاهد باشیم.



وقتی «کُپُل» از کاپیتان کشتی معروف‌تر می‌شود!



حسَن تیمور تاش

دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی

<div><div> </div><div>«</div></div>		<div><div> </div><div>»</div></div>
قطعاً یکی از راه‌های مهم ارتقای ساختار صنعت دریایی کشور، بهادادن و واردکردن بخش خصوصی به این صنعت است. از آنجاکه هزینه‌های بندری و دریایی تأثیر به‌سزایی در تعیین نرخ حمل و نقل دریایی دارد، موقعیت جغرافیایی، ترکیب و تجهیز بهینه امکانات و سرویس‌دهی، از جمله عواملی است که در مقدار بازدهی این صنعت مؤثر خواهد بود اما از طرفی چون همواره سرمایه مورد نیاز برای چنین اصلاحات و تجهیزات سنگین است لذا بهره بردن از فعالان خصوصی در حوزه دریانوردی یکی از راهکارهای اساسی و پر اهمیت می‌باشد. اتحادیه مالکان کشتی ایران هم به عنوان خانه فعالان برجسته دریایی کشور همواره تلاش‌ها و گام‌های بلندی در جهت توسعه صنایع دریایی کشور برداشته است. حسن تیمور تاش، دبیرکل این اتحادیه به مناسبت روز جهانی دریانوردی نکات جالبی را در مورد خود و وضعیت این روزهای صنعت دریانوردی کشور حکایت می‌کند، حکایاتی که با تمامی تلخی و شیرینی‌هایش در ادامه می‌خوانید:		

از راهنمای کشتی تا ریاست مالکان کشتی

بنده به علت اینکه یکی از دوستانم در قسمت نیروی دریایی فعالیت می‌کرد از پدرم خواست تا من در دریا مشغول به کار شوم. بنده هم در همان زمان در کنکور نیروی دریایی شرکت کردم و قبول شدم و یکی از دوستانم سفارش کرد که شما با توجه به نمرات خوبی که دارید بهتر است بورسیه سازمان بنادر شوید. بنابراین در سال ۱۳۵۰ بورسیه سازمان بنادر شدم و خیلی هم از این بابت خوشحال هستم. وقتی لیسانس علوم دریایی خودم را از دانشگاه دریایی بندر انزلی گرفتم، اولین مسئولیتی که بر عهده داشتیم؛ راهنمایی کشتی‌ها دربندر خرمشهر بود. وقتی در خرمشهر مشغول به کار شدیم راهنمایی کشتی‌هایی که در خرمشهر تردد می‌کردند، توسط عراقی‌ها انجام می‌شد. درواقع ما گروهی بودیم که راهنمایی کشتی‌ها را از آن زمان به بعد تحویل گرفتیم و دقیقاً از این زمان بود که دیگر این راهنمایی‌ها توسط ایرانی‌ها انجام شد. بعد از این مسئولیت، بنده به عنوان فرمانده لایروب انتخاب شدم و برای لایروبی اروندرود آماده شدم ولی متأسفانه جنگ تحمیلی آغاز شد و ما نتوانستیم این برنامه لایروبی را آغاز کنیم. بعداز آن و هم‌زمان با آغاز جنگ موفق شدیم، لایروب‌ها را از بندر خرمشهر خارج کرده و از اروندرود به بندرامام خمینی (ره) انتقال دادیم. بعد از این داستان هم بنده چندین دفعه با کاروان‌های کشتی‌هایی که به بندر امام خمینی (ره) می‌آمدند، همراه بودم. سپس مرکز آموزش بندر شهید رجایی را راه‌اندازی کردیم.



اداره کل تحقیقات و اداره کل حفاظت دریایی، آخرین پست‌هایم بود تا اینکه اوایل سال ۱۳۸۴ بازنشسته شدم. سپس در زمان مسئولیت آقای دنیا مالی یک مدت دبیر فدراسیون قایقرانی کشور شدم و ۸ سال به جامعه ورزش خدمت کردم و بعد از آن هم به سمت دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی برگزیده شدم.

در منطقه مقام پنجمین بندر را در اختیار داریم

بندر شهید ر جایی پتانسیل هاب‌شدن را دارد

به یاد دارم که قبلاً شلوغ‌ترین بندر، بندر خرمشهر بود. به طوری که نزدیک به ۱۵۰ فروندکشتی منتظر نوبت بودند. وضع به شکلی بود که کشتی باید فلش می‌زد تا ما موقعیت آن را شناسایی کنیم. این بندر به قدری شلوغ بود که بعضاً در لنگرگاه‌ها و اسکله‌ها در دو جهت بار تخلیه می‌شد اما بعد از انقلاب شکوهمند اسلامی ایران و در زمان جنگ، بندر خرمشهر تعطیل شد و تمامی فعالیت‌ها به سوی بندر امام خمینی (ره) و بندر عباس انتقال یافت که البته آن زمان بندر شهید رجایی در مرحله آغاز کار خود قرار داشت. بندر شهید رجایی آن روزها به شکل خاک بود و هنوز اسکله‌ها شکل نگرفته بودند و ما آنجا عملیات لایروبی را انجام داده و توانستیم کشتی‌ها را پهلو دهیم.

اما هم اکنون اگر بخواهیم مقایسه‌ای در بعد بین‌المللی و جهانی داشته باشیم؛ ۱۰۴ هزار فروند کشتی در دنیا داریم که نزدیک به ۶۵۰ میلیون کانتینر را در دنیا جابجا می‌کند. همچنین ۱۶درصد ناوگان جهان در اختیار یونانی‌ها است. مقام بزرگ‌ترین تأمین‌کننده دریانورد را نیز کشور فیلیپین در اختیار دارد به طوری که نزدیک به ۱۳۰ هزار دریانورد را در سطح جهان توزیع کرده است. همچنین بزرگ‌ترین ترمینال کانتینری که به صورت الکترونیکی اداره می‌شود، متعلق به بندر روتردام است. ۱۲درصد از کانتینرهای جهان را هم دانمارکی‌ها می‌سازند. از لحاظ زیست محیطی نیز بندر رتردام به عنوان بندر سبز لقب گرفته است. این در حالی است که ما در بخش جنوبی ایران نزدیک به ۱۸۷ بندر و اسکله داشته و در منطقه خاورمیانه می‌توانیم بگوییم بعد از قطر، امارات، بحرین و عمان عنوان پنجمین بندر را در اختیار داریم. بنابر این اگر برنامه‌ها و سیاست‌های جدیدی که قرار است در بندر شهید رجایی اجرا شود، عملی شوند. آن‌وقت می‌توانیم بگوییم که در چند سال آینده رتبه اول را در منطقه کسب خواهیم کرد و آن‌وقت است که آرزوی هاب شدن این بندر تحقق خواهد یافت.

زمان رهاسازی بخش خصوصی فرا رسیده

تصدی گری را به بخش خصوصی بسپاریم

خوشبختانه دیدگاه‌های آقای سعید نژاد و معاون امور بندری ایشان اغلب گرایش به بخش خصوصی و میدان دادن به این قشر دارد. کما اینکه این بزرگواران قبلاً در بخش خصوصی کار کرده‌اند و به خوبی به معضلات و مصائب بخش خصوصی اشراف دارند. اتفاقاً به همین دلیل است که غالباً مسائل و مشکلات سازمان بنادر و دریانوردی به راحتی مرتفع و حل می‌شود. وقتی یک کاری در دست بخش دولتی باشد، عملاً بخش خصوصی جایی برای مانور ندارد و نمی‌تواند خودش را

بشناسد. خوشبختانه در این دولت درها به سوی بخش خصوصی باز شده است. باید توجه داشت که دولت باید برنامه‌ریزی کند و تصدی‌گری و انجام کار را به عهده بخش خصوصی بسپارد. مانند فرزندی که تا یک مدتی دستش را می‌گیریم تا راه برود و سپس رهایش می‌کنیم، در این موضوع نیز هم اکنون زمان رهاسازی و آزاد گذاشتن بخش خصوصی است تا بتواند فکر کرده و تفکرش را در اختیار دولت بگذارد. البته دولت هم باید با این بخش خالصانه برخورد کند و جبهه نگیرد. چه ایرادی دارد که جزیره هنگام را به بخش خصوصی واگذار کنیم تا آن را بسازد و آباد کنند؟ واقعا کدام قوانین مناطق آزاد را هدفمند در مناطق آزاد پیاده کردیم؟ به خدا بخش خصوصی هیچ خیانتی نخواهد کرد و مملکت را نگه می‌دارد. کما اینکه در حال حاضر اتحادیه مالکان کشتی دارای پتانسیل بسیار خوب و مناسبی است. ما صاحب ۸میلیون GT هستیم و نزدیک به ۱۰۱ عضو داریم که ۲تا از اعضای ما کشتیرانی و نفتکش هستند و مابقی همگی بخش خصوصی هستند و صد البته این بخش کاملاً آماده هر نوع همکاری است.

سوپرمارکت در بایی تأسیس شود

معطلی لندینکرافت روزانه ۱۵ میلیون تومان هزینه دارد

علیرغم اینکه ایران و کره جنوبی کار کشتی‌سازی را هم‌زمان شروع کردند ولی هم اکنون در کره کشتی‌های VLCC ساخته می‌شود و ما در مقابل هنوز دست به گریبان مشکلات عدیده‌ای هستیم. البته دولت اخیراً حمایت‌هایی را انجام داده و وزارت صنایع صندوقی را تأسیس کرده که تسهیلاتی را در اختیار افرادی قرار می‌دهد که می‌خواهند در ایران کشتی‌سازی کنند. مهم‌تر از همه صندوق وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی است که سرمایه نزدیک به ۷هزار میلیارد در اختیار دارد. اگر خدا بخواهد ما قصد داریم یک نوع سوپرمارکت دریایی را در کشور ایجاد کنیم که البته مقدمات آن توسط وزارت دفاع در حال انجام است. بعضاً مشاهده می‌شود که یک کشتی به دلیل عدم تأمین قطعه یک هفته یا ماهها در کنار اسکله معطل شده است. این در حالی است که اگر سوپرمارکت دریایی در جنوب ایران یا در یکی از مناطق آزاد و بنادر ایجاد شود، این قبیل بلاتکلیفی‌ها و مشکلات حل خواهند شد. این مشکل ضررهای هنگفتی را به بار می‌آورد، به عنوان مثال یک لندینکرافت در روز ۱۵ میلیون تومان هزینه دارد و درواقع هر روزی که این لندینکرافت بخواهد، مالک آن ۱۵ میلیون تومان متضرر خواهد شد.

فکر کنیم تحریم‌ها هیچ وقت برداشته نمی‌شود

دولت فقط آن قانونی که به نفع خودش است، اعمال می‌کند

به اعتقاد بنده خیلی سخت است که تحریم‌ها برداشته شود. البته باید توجه داشته باشیم که غرب دیگر ما را تحریم نکرد و این اولین حرکت وارمغان آقای روحانی برای کشور به خصوص صنعت دریایی بود که سبب ثبات شد و مهم‌تر اینکه موجبات آمدن لاینرها و کشتی‌ها به بنادر کشور را فراهم کرد که این امر از نظر بنده نقطه امیدوی برای صنعت دریایی کشور بود.

ما باید فکر کنیم که تحریم‌ها هیچ وقت برداشته نمی‌شود

و آمادگی این موضوع را همیشه داشته باشیم تا بتوانیم کارها را بر اساس فرمایشات مقام معظم رهبری در بحث دریا پیش ببریم، ما باید به حرف بزرگان مان گوش دهیم. بعد از انقلاب هم امام بارها در این مورد صحبت می کردند و هم اکنون نیز مقام معظم رهبری بر اقتصاد مقاومتی تأکید ویژه ای دارند. امسال سال «اقتصاد و فرهنگ، با عزم ملی و مدیریت جهادی» نام گذاری شده اما واقعاً ما در قبال فرمایش این بزرگوار چه اقدام عملی انجام دادیم؟ باید به وجدان مان رجوع کنیم که آیا به خط مشی هایی که رهبر داده اند، درست و آن گونه که شایسته است عمل کرده ایم؟

اگر هر چند ماهی مسئولین دور هم بنشینند و یک سری حرف ها و شعارها را تکرار کنند چه سودی برای کشور دارد؟ واقعاً چرا دولت خودش را درگیر مسائل تصدی گری می کند. وقتش رسیده تا کارها را آزاد کنید و بدهید بخش خصوصی انجام دهد. ما نوکر و کارگریم، آیا خیانتی انجام شده؟ آیا زمانی که تحریم ها وجود داشتند ما بد کار کردیم؟ آیا همین بخش خصوصی نبود که با وجود شدت تحریم ها و شرایط بسیار دشوار کار می کرد؟ بله خب کشتیرانی بود، نفتکش بود ولی بخش خصوصی هم به شدت و بدون وقفه کار کرد. در کره جنوبی اگر بخش خصوصی نباشد دولت یک قدم هم نمی تواند بردارد. تا زمانی که ما وابسته به نفت باشیم و دولت امکانات داشته باشد این روند اشتباه ادامه دارد. لذا به اعتقاد بنده وقتی وابستگی به نفت کنار رود آن موقع بخش خصوصی پشتیبان دولت و کشور خواهد بود. باید توجه داشته باشیم تا زمانی که نفت پشتوانه دولت باشد به بخش خصوصی بها نخواهند داد. اگر نفت نباشد، بخش خصوصی اکتیو خواهد شد و این اتفاق به نفع دولت هم خواهد بود. قانون کسب و کار ماده ۲، ۶۱، ۲۲ چه گفته؟ چه کسی به آن عمل کرده است؟ متأسفانه فقط بخشی از قانون که به نفع خودشان است اعمال شده ولی بخشی که به نفع ملت است، نادیده گرفته می شود. مگر مجلس برای ما کار نمی کند؟ مگر نماینده ما آنجا نیست؟ واقعا چه کسانی در مجلس دریایی هستند و دریا را درک می کنند؟

«کپل» مدرسه موش ها از کاپیتان کشتی معروف تر است!

راجع به شخصیت های دریایی فیلم بسازیم

متأسفانه باید بگویم که هم اکنون کپل و بچه کپل در ذهن نوه های بنده معروف تر هستند تا یک کاپیتان کشتی. ما اگر برومندها و کارگردان های نامی سینمای ایران را به سفرهای دریایی ببریم و بگویم به جای فیلم مدرسه موش ها که فرزندان کوچک ما الان آرزوی شان است که شبیه شخصیت «کپل» آن شوند، راجع به شخصیت های دریایی کشور فیلم بسازند مسلماً فرزندان ما آرزوی شان این خواهد بود که کاپیتان شوند. فیلم مدرسه موش ها ظرف ۳ روز ۳ میلیارد تومان فروش کرده و ۵۵ سینما در شهرستان ها و ۳۰ سینما در تهران هم زمان این فیلم را نمایش می دهند. واقعاً کدام سینما آمد راجع به مسائل دریایی کشور ما فیلم پخش کند؟ چرا مثلاً به جای کپل یک شخصیت موش را هم به عنوان دریاورد نمایش نمی دهند؟

به دید بنده دریا دو سوم کره زمین است و قبلاً هم همه جای این

کره دریا بوده است. بعضاً این مثال را برای فرزندان مان می زنیم که دلت مثل دریا باشد ولی وقتی فیلم آرواره کوسه ها یا غرق شدن یک کشتی را می بینند، دیگر زیاد از دریا خوش شان نمی آید. پس لازم است در این بعد به شایستگی، فرهنگ سازی کنیم تا مقوله دریا و دریانوردی از همان کودکی در ذهن فرزندان مان جایگاه زیبایی داشته باشد.

شناورهای ایرانی به خاطر سوخت توربست ها را نجات نمی دهند

«marine club» بسازیم

ما در بخش گردشگری مقام دهم و در بخش تنوع مقام پنجم جهان را در اختیار داریم. ما می توانیم کشتی هایی داشته باشیم که بیایند به بنادر ما بچسبند و از همان جا تورهایی را داشته باشیم که مردم و توربست ها را مثلاً به شیراز ببرند. ما می توانیم از طریق سفرهای دریایی حجاج را به حج ببریم. البته اخیراً حرکت هایی در بعد گردشگری در حال صورت گرفتن است به طوری که حتی وزیر محترم راه و شهرسازی نیز نسبت به این موضوع حساس هستند و تلاش هایی در حال انجام است. ما می توانیم club marine خوبی در کشور داشته باشیم. در همه جای دنیا مردم شهرهایی که نزدیک بنادر هستند، اکثراً قایق بادبانی دارند و به آب می اندازند به طوری که وقتی به ساحل نگاه می کنیم، رنگ های متنوع انبوه قایق ها چشم نوازی می کنند. بنده زمانی که در فدراسیون قایقرانی کشور مسئولیت داشتیم به سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت فرهنگ و آموزش عالی و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، گفتم؛ بیایند کمک کنند تا قایق های بادبانی را عمومی کنیم. این خودش به نوعی جذب توربست دریایی است. باید توجه داشت که در جزیره کیش، قشم، هنگام و هرمز می توان club marine ایجاد کرد. این اسکله های کم خرج و پیش ساخته قطعاً توربست جذب خواهند کرد و قطعاً موجب استقبال عموم واقع خواهند شد. بعضی افراد هستند که می ترسند بروند کشتی های تفریحی بزرگ را وارد کنند. این هم به درد گردشگری می خورد و هم تفریحات سالم محسوب می شود. فی الواقع همین ابزار هستند که فرزندان ما را به دریانوردی علاقه مند کرده و یا دریانوردی می کنند. کودکی وقتی «یاکت» می رود، متوجه زیبایی و سرعت فوق العاده آن می شود. این در حالی است که در کشور ما مجوز سرعت زیاد یاکت ها را نمی دهند، چرا؟! نیروی انتظامی می گوید؛ نباید هیچ کس سرعتش از سرعت ما بیشتر باشد و ممکن است از این سرعت بابت انواع قاچاق استفاده شود. بله، ممکن است چند نفری این جرم را مرتکب شده باشند اما اساساً تعمیم دادن این عده قلیل به اکثریت علاقه مند، نوعی بی انصافی است.

موضوع دیگر در بحث عدم استقبال از جاذبه های دریایی کشور این است که طبق قانون بین المللی، هر دریانورد اگر ببیند که کشتی دیگری دچار نقص فنی شده؛ حتماً باید به کمکش برود اما متأسفانه به دلیل اینکه سوخت محدودی در اختیار شناورهای ما قرار می گیرد، شناورها به دلیل حفظ سوخت خود از این کمک رسانی صرف نظر می کنند. بنابراین شاهد آن هستیم که کشتی های آمریکایی بعضاً لنج های ایرانی را نجات می دهند. در نتیجه مسلماً توربست می ترسد که به دریا برود چرا که همواره از اتفاقات احتمالی و نجات ندادنش واهمه دارد.

روز جهانی دریانوردی بر تمامی دریا دلان مبارک باد



Ms Independence of the seas



Ms Independence of the seas

قیمت: ۸۲۸ میلیون دلار

است که از آوریل ۲۰۰۷ تحت بهره‌برداری خط کروز رویال کارائیب قرار دارد. این کشتی با برخورداری از ۱۵ عرشه می‌تواند ۴۳۷۰ مسافر را در خود جای دهد و ۱۳۶۰ نفر خدمه دارد. این کشتی توسط کارخانه کشتی سازی Akerfinnyards در تورکو (فنلاند) که سازنده کشتی‌های خواهر آن به نام‌های freedom of the seas و Liberty of the seas نیز می‌باشد، ساخته شده است. این کشتی با تناژ ناخالص ۱۵۴۴۰۷ تن به عنوان بزرگ‌ترین کشتی‌های کروز و مسافری که تاکنون ساخته شده‌اند به نام‌های freedom of the seas و Liberty of the seas پیوست. طول این کشتی ۱۱۱۲ فوت (۳۳۹ متر) است و معمولاً با سرعت ۱۲/۶ گره دریایی (۴۰ کیلومتر در ساعت) حرکت می‌کند. این کشتی حرکت خود را از ساوت همپتون (انگلستان) و فورت لادریدیل (فلوریدا) آغاز می‌کند.

Norwegian Breakaway

قیمت: ۸۴۰ میلیون دلار

Norwegian Breakaway یکی کشتی کروز است که مورد بهره‌برداری خط کروز نروژ قرار دارد. ساخت این کشتی در ۲۱ سپتامبر ۲۰۱۱ در کارخانه کشتی سازی werft در پاپنیورگ (آلمان) آغاز شد. تناژ ناخالص این کشتی ۱۴۴۰۱۷ تن است و ۴۰۰۰ مسافر ظرفیت دارد (امکان افزایش ظرفیت تا حداکثر دو برابر این تعداد وجود دارد). این کشتی از ۱۰۲۴ اتاق خواب ویژه و مجلل و ۲۳۸ سوئیت برخوردار می‌باشد و توسط شرکت طراحی Tillbery و Priestmangoode طراحی شده است.



Norwegian Breakaway

QueenMarry 2

قیمت: ۸۸۰ میلیون دلار

این کشتی توسط تیمی از معماران نیروی دریایی بریتانیا به سرپرستی استفان پین طراحی شد و در سال ۲۰۰۳ توسط Chantiers de L'Atlantique در فرانسه ساخته شد. در زمان ساخت کویین ماری ۲، این کشتی بلندترین کشتی مسافری جهان بود و با تناژ ناخالص ۱۴۸۵۲۸ تن بزرگ‌ترین کشتی مسافری هم بود. با ساخت کشتی freedom of the seas با تناژ ناخالص ۱۵۴۴۰۷ تن توسط رویال کارائیب اینترنشنال در آوریل ۲۰۰۶، این کشتی وجه تمایز خود را از دست داد.



QueenMarry 2

کروز های افسانه‌ای؛ آزادی تافرینده دریا

گران قیمت ترین کشتی های کروز که تاکنون ساخته شده‌اند

کشتی کروز، یک کشتی مسافری است که برای سفرهای تفریحی استفاده می‌شود. مسیر سفر بخشی از تجربه سفر با کشتی کروز است و این کشتی‌ها در طول مسیر در نقاط مختلف توقف می‌کنند. در این نوع سفرها هدف اصلی حمل و نقل نیست و کروزها اغلب مسافران خود را به بندر مبداء بازمی‌گردانند. حتی سفرهایی وجود دارند که (کروز به هیچ کجا) یا (سفر به هیچ کجا) نامیده می‌شوند. در این نوع سفرها، بدون توقف در هیچ بندری سفر رفت و برگشت چند روزه خود را انجام می‌دهند. اما آیا تاکنون از خود پرسیده‌اید که گران قیمت ترین کشتی‌های کروز که تاکنون ساخته شده‌اند، کدامند؟ اگر مایل به دانستن باشید، خواندن این مقاله به شما توصیه می‌شود. ما فهرست ده کروز که گران قیمت ترین کشتی‌های کروز شناخته شده‌اند را در ادامه ارائه داده‌ایم.

فهرست گران ترین کشتی های کروز شامل این شناورها است :

Ms Liberty .F the Seas



Ms Liberty .F the Seas

قیمت: ۸۰۰ میلیون دلار

کشتی Ms Liberty of the Seas یکی کشتی کروز است که به خط کروز رویال کارائیب اینترنشنال تعلق دارد و از ماه می ۲۰۰۷ خدمات منظم خود را آغاز کرد. در ابتدا نام این کشتی Endeavor of the Seas اعلام شد، اما بعداً نام آن تغییر کرد. این کشتی با ۱۵ عرشه، ۳۶۳۴ مسافر را در خود جای می‌دهد و ۱۳۶۰ نفر خدمه دارد. این کشتی ظرف مدت ۱۸ ماه در کارخانه کشتی سازی Akerfinnyards در تورکو (فنلاند) ساخته شد. کشتی خواهر این کشتی که freedom of the seas نام دارد نیز در همین کارخانه ساخته شده است.

Ms freedom of the seas

قیمت ۸۰۰ میلیون دلار

Ms freedom of the seas یک کشتی کروز است که توسط خط کروز رویال کارائیب اینترنشنال بهره‌برداری می‌شود. این کشتی هم‌نام کشتی‌های کلاس freedom رویال کارائیب است و با برخورداری از ۱۵ عرشه می‌تواند ۳۶۳۴ مسافر را در خود جای دهد و از ۱۳۰۰ خدمه برخوردار است. تا قبل از ساخت کشتی‌های کلاس oasis رویال کارائیب اینترنشنال در سال ۲۰۰۹، کشتی Ms freedom of the seas بزرگ‌ترین کشتی مسافری (از لحاظ تناژ ناخالص) بود که تا سال ۲۰۰۶ ساخته شده بود.

Ms freedom of the seas





Ms Oasis of the Seas

Ms Oasis of the Seas

قیمت: ۱/۴ میلیارد دلار

کشتی کروزر Oasis of the Seas از ویژگی‌هایی همچون سوئیت‌های زیر شیروانی دو طبقه و سوئیت‌های تجمعی ۱۵۰ مترمربعی (۱۶۰۰ فوت مربع) با بالکن‌هایی با منظره دریا برخوردار می‌باشد. این کشتی از یک زیپ لاین، یک کازینو، یک زمین گلف، چندین کلاب شبانه، چندین بار و سالن استراحت، یک کلاب کارائوک، یک کلاب نمایش کمدی، پنج استخر شنا، زمین والیبال و بسکتبال، پارک و مهد کودک برخوردار است. بسیاری از فضاهای داخلی این کشتی توسط دیوارنگاری به نام کلاریسا پاریشن تزئین شده‌اند. فعالیت‌های تفریحی، ورزشی، سرگرم کننده در هفت محوطه که (محل) نامیده می‌شوند و مفاهیم آنها شبیه برنامه‌ریزی پارک می‌باشد، سازماندهی شده‌اند.

Ms Allure of the seas

قیمت: ۱/۵ میلیارد دلار

اگر چه طول Allure of the seas مانند کشتی خواهرش ۳۶۰ متر (۱۱۸۱ فوت) است اما این کشتی در واقع حدود ۵۰ میلی متر از Oasis of the Seas بلندتر است. بنا به گفته کارخانه کشتی سازی، این تفاوت طول عمدی نیست و در کشتی به این بزرگی چنین اختلاف‌های اندکی می‌تواند به دلیل درجه حرارت فولاد اتفاق افتاده باشد. تناژ ناخالص Allure برابر با ۲۲۵ هزار و ۲۸۲ تن است و وزن واقعی آن برابر با وزن Oasis می‌باشد که حدود ۱۰۰ هزار تن متر یک برآورد شده است که اندکی کمتر از وزن ناو هواپیما بر کلاس نیمیتز است. وزن بدنه فولادی این کشتی به تنهایی ۵۴ هزار تن است. از ویژگی‌های این کشتی می‌توان به دو سالن مراسم روی عرشه، یک سالن تئاتر با ۱۳۸۰ صندلی، یک سالن اسکی روی یخ، ۷ (محل) مجزا و ۲۵ غذاخوری مختلف از جمله اولین کافیشاپ‌های استار باکس به روی دریا، اشاره کرد. بسیاری از فضاهای داخلی این کشتی توسط کلاریسا پاریشن (دیوار نگار) انجام شده است.

Ms Allure of the seas



Disney Dream

Disney Dream

قیمت: ۹۰۰ میلیون دلار

دیزنی دریم از دو کشتی دیگر خط کروزر دیزنی (دیزنی مجیک و دیزنی وندر با تناژ ناخالص ۱۲۹۶۹۰ تن طول ۱۱۱۴/۷۰ فوت (۳۳۹/۸ متر) و عرض ۱۳۷ فوت (۴۲ متر) چهل درصد بزرگ‌تر است. دیزنی دریم از ۱۲۵۰ اتاق خواب ویژه و مجلل برخوردار است و ۲۵۰۰ مسافر (با قابلیت دو برابر سازی) ظرفیت دارد و حداکثر ظرفیت آن ۴۰۰۰ مسافر می‌باشد و از ۱۴۵۸ خدمه برخوردار است.

Disney Fantasy

قیمت ۹۴۰ میلیون دلار

دیزنی فانتزی از لحاظ ساختاری تقریباً با دیزنی دریم یکسان است. این کشتی از تناژ ناخالص ۱۳۰ هزار تن، طول ۳۴۰ متر (فوت ۱۱۲۰) و عرض ۴۲ متر (۱۳۸ فوت) برخوردار است. دیزنی فانتزی دارای ۱۲۵۰ اتاق خواب ویژه و مجلل است. دیزنی فانتزی از یک Aqua Duck که نوع کشتی ویژه کشتیرانی در خط ساحلی است نیز برخوردار است که دقیقاً مشابه Aqua Duck دیزنی دریم می‌باشد.



Disney Fantasy

Norwegian Epic

قیمت ۱/۲ میلیارد دلار

Norwegian Epic یک کشتی کروزر است که به خط کروزر نروژ تعلق دارد و تحت پروژه F3 این خط توسط کارخانه کشتی سازی S2x Europe Atlantique در شهر سنت نازایره (فرانسه) ساخته شد. این کشتی هنگامی که ساخته شد، سومین کشتی کروزر بزرگ جهان بود. Norwegian Epic از کشتی کلاس Breakaway که با ۱۵۵ هزار و ۸۷۳ تناژ ناخالص؛ بزرگ‌ترین شناور خط کروزر نروژ بود نیز پیشی گرفت. این کشتی نماینده نسل سوم شناورهای کروزر Freestyle است و با داشتن این کشتی خط کروزر نروژ از شناورهایی برخوردار است که در مقایسه با کشتی‌های رقبای آن در رویال کارائیب اینترنشنال و کارناوال کروزر لاینز در کلاس مگا قرار دارد.



Norwegian Epic



۵۰ بندر کانتینری برتر دنیا در سال ۲۰۱۳

رتبه	بندر	کشور	وبسایت	2013 TEUs	2012 TEUs	% درصد تغییر
1	Shanghai	China	www.portshanghai.com.cn	33.62	32.53	3.30%
2	Singapore	Singapore	32.6 www.singaporepsa.com www.jp.com.sg www.internationalpsa.com www.mpa.gov.sg	31.65		2.90%
3	Shenzhen	China	www.szport.net	23.28	22.94	1.50%
4	Hong Kong	China	www.mardep.gov.hk	22.35	23.12	-3.30%
5	Busan	South Korea	www.busanpa.com	17.69	17.04	3.80%
6	Ningbo-Zhoushan	China	www.zhoushan.cn/english www.nbport.com.cn/wps/portal/en	17.33	16.18	7.10%
7	Qingdao	China	www.qdport.com	15.52	14.5	7.00%
8	Guangzhou Harbor	China	www.gzport.com www.gnct.com	15.31	14.74	3.80%
9	Jebel Ali, Dubai	.U.A.E	www.dpworld.ae www.dpworld.com	13.64	13.28	2.70%
10	Tianjin	China	www.tianjinportdev.com/en/home.htm	13	12.3	5.70%
11	Rotterdam	Netherlands	www.portofrotterdam.com www.maasvlakte2.com/en/index	11.62	11.87	-2.10%
12	Port Klang	Malaysia	www.pka.gov.my www.westportsmalaysia.com	10.35	10	3.50%
13	Kaohsiung	Taiwan	www.northport.com.my www.twport.com.tw/en www.motc.gov.tw/en	9.94	9.78	1.60%
14	Dalian	China	www.dlport.cn	9.91	8.06	22.90%
15	Hamburg	Germany	www.hafen-hamburg.de	9.26	8.86	4.40%
16	Antwerp	Belgium	www.portofantwerp.com	8.58	8.64	-0.70%
17	Japan Keihin ports		www.yokohamaport.co.jp www.tptc.co.jp	8.37	7.85	6.60%
18	Xiamen	China	www.portxiamen.gov.cn	8.01	7.2	11.20%
19	.U.S Los Angeles		www.portoflosangeles.org	7.87	8.08	-2.60%
20	Tanjung Pelepas	Malaysia	www.ptp.com.my	7.63	7.7	-0.90%
21	.U.S Long Beach		www.polb.com	6.73	6.05	11.30%
22	Laem Chabang	Thailand	www.laemchabangport.com www.thaibsaa.com	6.04	5.93	1.90%
23	Ho Chi Minh	Vietnam	www.vpa.org.vn	5.96	5.19	14.80%
24	Tanjung Priok, Jakarta	Indonesia	www.priokport.co.id www.indonesiaport.co.id www.hph.com	6.17	6.21	-0.70%

۵۰ بندر کانتینری برتر دنیا در سال ۲۰۱۳

رتبه	بندر	کشور	وبسایت	2013 TEUs	2012 TEUs	% درصد تغییر
25	Bremen/Bremerhaven	Germany	www.bremen-ports.de www.jadeweserport.de www.wirtschaft.bremen.de	5.84	6.13	-4.80%
26	Lianyungang	China	www.lyg.gov.cn	5.49	5.02	9.30%
27	New York-New Jersey	.U.S	www.panynj.gov	5.47	5.53	-1.10%
28	Hanshin ports	Japan	www.osakaport.co.jp	5.32	5	6.30%
29	Yingkou	China	www.ykport.com.cn	5.3	4.85	9.30%
30	Jeddah	Saudi Arabia	www.ports.gov.sa	4.56	4.74	-3.80%
31	Algeciras Bay	Spain	www.apba.es	4.35	4.11	5.80%
32	Valencia	Spain	www.valenciaport.com	4.33	4.47	-3.20%
33	Colombo	Sri Lanka	www.cict.lk www.sipa.lk	4.31	4.19	2.80%
34	Jawaharlal Nehru	India	www.jnport.com	4.12	4.25	-3.00%
35	Sharjah	.U.A.E	www.sharjahports.ae www.gulfair.com	4.12	4	3.00%
36	Manila	Philippines	www.ppa.com.ph	3.77	3.71	1.60%
37	Felixstowe	.U.K	www.portoffelixstowe.co.uk	3.7	3.7	
38	Santos	Brazil	www.portodesantos.com	3.45	3.17	8.70%
39	Ambarli	Turkey	www.altasliman.com	3.38	3.1	9.10%
40	Colon	Panama	www.amp.gob.pa	3.36	3.52	-4.60%
41	Salalah	Oman	www.salalahport.com	3.34	3.63	-8.10%
42	Balboa	Panama	www.amp.gob.pa	3.19	3.3	-0.30%
43	Port Said East	Egypt	www.sctportsaid.com www.mts.gov.eg	3.12	2.86	9.10%
44	Gioia Tauro	Italy	www.portodigioiatauro.it	3.09	2.72	13.50%
45	Georgia Ports	.U.S	www.gaports.com	3.03	2.97	2.30%
46	Tanjung Perak	Indonesia	www.tps.co.id www.indonesiaport.co.id www.perakport.co.id	3.02	2.89	4.60%
47	.Metro Vancouver, B.C	Canada	www.portmetrovancover.com	2.83	2.71	4.10%
48	Marsaxlokk	Malta	www.maltafreeport.com.mt	2.75	2.54	8.30%
49	Nagoya	Japan	www.port-of-nagoya.jp	2.71	2.66	2.00%
50	Durban	South Africa	www.transnetnationalportsauthority.net	2.63	2.59	1.80%

*Global TEU throughput includes all laden and empty, international and domestic 20-foot-equivalent container units.

The JOC Top 50 World Container Ports' ranking in calendar year 2013 totaled 421.29 million TEUs, an increase of 3.2 percent above 2012 TEU results of 408.04 million TEUs.

شایان ذکر است بر اساس اعلام ماهنامه بندر و دریا از سردبیری بخش کانتینری نشریه بین‌المللی «لویدز»، رتبه بندر شهید رجایی در میان ۱۰۰ بندر کانتینری برتر جهان، با عملکرد ۱/۷۳۶ میلیون TEU در سال ۲۰۱۳ به رتبه ۷۶ تنزل پیدا کرده است. این رقم در سال ۲۰۱۲ و ۲۰۱۱ برای بندر شهید رجایی به ترتیب ۵۹ و ۴۴ بوده است.





نویسندگان و هنرمندان بزرگی در تاریخ هستند که در برهه خاصی از زندگی دریانورد بوده‌اند. آنان پس از دستیابی به تجربیات ارزنده در شغل دریانوردی، ماحصل آموخته‌های‌شان را در آثار خود منعکس کردند و خاطراتی از ماجراهای تلخ و شیرینی که در دریا و دریانوردی برایشان رخ داده در قالب کتاب یا آثار هنری مثل عکس، موسیقی و نقاشی از خود به یادگار گذاشته‌اند که باز تاب بسیار گسترده‌ای در سراسر جهان پیدا کرده است. در این مقاله سعی شده است نام هفت تن از معروف ترین نویسندگان

و هنرمندان دریایی جهان را با شرح حال مختصری از زندگی و آثار آنها معرفی کنیم.

کشتی به گل نمی‌نشیند	
<div>مارک تواین</div>	

مارک تواین نویسنده معروف و پرآوازه جهان در سن ۲۲ سالگی تصمیم گرفت دریانورد شود. ابتدا نام او «ساموئل» بود که بعدها به خاطر کار در کشتی به اسم مارک تواین تغییر نام داد.
قصه تغییر اسم او هم داستان مفصلی دارد که مختصراً اشاره‌ای به آن خواهیم داشت. ساموئل جوان که مدت‌ها بود فکر ملوان شدن را در سر می‌پروراند بالاخره از خانواده‌اش جدا شد و شهر فلوریدا را به قصد جزایر می‌سی‌سی‌پی ترک کرد. ساموئل هنگامی که وارد کشتی شد یک چمدان کتاب با خود همراه داشت. او به خاطر استعداد خاصی که داشت، خیلی زود فوت‌وفن دریانوردی و چگونگی کار در کشتی را فرا گرفت و با محیط دریا آشنا شد. در آن زمان ملوانان می‌سی‌سی‌پی در داخل کشتی، اصطلاحی داشتند به اسم «مارک تواین» یعنی نوعی علامت یا نشانه. مارک به معنای علامت بود و تواین یعنی دوم؛ «نشانه دوم». هر گاه کشتی به ساحل نزدیک می‌شد باید یکی از ملوان‌ها از روی دماغه کشتی شافعولی به داخل آب می‌انداخت و عمق آب را اندازه می‌گرفت و تا زمانی که خطر به گل نشستن کشتی وجود نداشت باید پشت سر هم فریاد می‌زد: «مارک تواین، مارک تواین!» ساموئل بیشتر مواقع این کار را می‌کرد و از همان زمان بود که ملوان‌های می‌سی‌سی‌پی هر وقت می‌خواستند او را صدا بزنند آن علامت را مخاطب قرار می‌دادند و جالب این که ساموئل هم از این اسم بدش نمی‌آمد و دوست داشت تا آخر عمر یک ملوان باقی بماند. بعدها وقتی نویسندگی را به عنوان حرفه اولش در زندگی انتخاب کرد نام «مارک تواین» را برای همیشه جایگزین اسم اصلی خودش ساموئل کرد و تمام آثار چاپ شده‌اش را با این اسم امضاء کرد. «ماجراهای هکلبری فیلد» و «زندگی در ساحل می‌سی‌سی‌پی» را مارک تواین با استفاده از تجربیات دوران دریانوردی نوشته که هر دو از آثار بر جسته کلاسیک جهان محسوب می‌شوند.

نهنگ سفیدور دپایی در جزایر ناشناخته	
<div>هرمان ملویل</div>	

هرمان ملویل نویسنده شهیر آمریکایی در اول اوت سال ۱۸۱۹ در خانواده‌ای روشنفکر و نسبتاً مرفه در شهر نیویورک به دنیا آمد و در ۲۸ سپتامبر

فرهیختگان دریانورد

داستان‌ها و سمفونی‌هایی در هیاهوی امواج

| **رامین جهان‌پور** |

نویسندگان و هنرمندان بزرگی در تاریخ هستند که در برهه خاصی از زندگی دریانورد بوده‌اند. آنان پس از دستیابی به تجربیات ارزنده در شغل دریانوردی، ماحصل آموخته‌های‌شان را در آثار خود منعکس کردند و خاطراتی از ماجراهای تلخ و شیرینی که در دریا و دریانوردی برایشان رخ داده در قالب کتاب یا آثار هنری مثل عکس، موسیقی و نقاشی از خود به یادگار گذاشته‌اند که باز تاب بسیار گسترده‌ای در سراسر جهان پیدا کرده است. در این مقاله سعی شده است نام هفت تن از معروف ترین نویسندگان

و هنرمندان دریایی جهان را با شرح حال مختصری از زندگی و آثار آنها معرفی کنیم.

کشتی به گل نمی‌نشیند	
<div>مارک تواین</div>	

۱۸۹۱ در همان‌جا درگذشت. هرمان ۱۰ سال اول زندگی را تقریباً در رفاه و نیک‌بختی به سر برد و زندگی آرام و خوشی را با هفت خواهر و برادر دیگر خود گذراند و متوجه گذشت زمان نبود تا این که ناگهان تغییر بزرگی در زندگی آرام و آسوده آنها رخ داد.

پدر هرمان، به سوی ورشکستگی رفت و دیگر نتوانست در مقابل این ورشکستگی که زندگیش را به باد داد، قدر راست کند و از ناراحتی و ناکامی فراوان دو سال بعد از این شکست، زمانی که هرمان ۱۲ سال داشت، از فرط فرسودگی و ناراحتی رخت از جهان بریست و خانواده‌اش را در تنهایی و تنگدستی گذاشت.

پس از درگذشت آلام ملویل، همسر و هشت فرزند او مدت مدیدی در تنگدستی و بینوایی مفرط به سر بردند. پس از چند سال هرمان جوان که ۱۸ ساله شده بود به دلیل فقر و تنگدستی خانواده‌اش و ضرورت تأمین زندگی دست از تحصیل برداشت و در منطقه روستایی دوردستی به آموزش فرزندان روستاییان پرداخت اما این شغل دیری نپایید. زمستان سال بعد وی به امید این که در سازمان حفر کانال‌های دولتی مشغول به کار شود، به مطالعه و تحصیل در رشته مهندسی و نظارت ساختمان پرداخت. اما چون این آرزو هم تبدیل به یأس شد، تصمیم گرفت شغل ملوانی پیش گیرد. اولین تجربه دریانوردی هرمال شغل پرخطر نیزه‌اندازی بود که به همراه عده‌ای شکارچی نهنگ عازم دریا شد. آنان نهنگ‌ها را شکار کرده و روغن آنها را برای فروش به شهر می‌آوردند.

در سال ۱۸۳۹ به عنوان کارگر در کشتی بزرگ «سنت لاورنس» که یک کشتی بازرگانی بود و بین آمریکا و لیورپول رفت و آمد می‌کرد استخدام شد. این تصمیم و کار از چند لحاظ به نفع او تمام شد. استخدام وی در این کشتی نخستین مرحله خدمت وی در دریا بود زیرا پس از پایان مدت قرارداد خدمتش در آن کشتی، مدت پنج سال دیگر نیز در کشتی‌های مختلف به ملوانی پرداخت و در دورانی از زندگی که ذهنش بیش از هر دوران دیگری کنجکاو و آماده آموزش بود، خدمت در دریا و سیر و سیاحت نیز برای وی سودمند بود. هرمان هنگام ترک خدمت دریا بیش از ۲۵ سال نداشت اما عوامل و حوادث گوناگون و تلخ و شیرین روزگار، رشد فکری و تجربه‌های زیادی برای وی به بار آورد که به زودی در آثارش منعکس شد.

زندگی این نویسنده سرشار از حوادث و ماجراجویی‌های مختلفی است که به سفرهای پرخطر و دریایی او برمی‌گردد. تمام این اتفاق‌ها و ماجراهای عجیب و غریب و گاه وحشتناک او باعث شد دست

به قلم ببرد و رفته رفته به یکی از برجسته‌ترین نویسندگان تاریخ ادبیات جهان تبدیل شود. او که قبل از سفرهای دریایی، برای نشریات محلی قلم می‌زد، پس از این که از سفرهای خطرناک در دریا جان سالم به در برد و به آغوش خانواده‌اش بازگشت، فعالیت‌های فکری و فرهنگی را پیشه خود ساخت و تا آخر عمر با مطبوعات و مراکز انتشاراتی کشورش همکاری کرد. معروف‌ترین رمان‌های او عبارتند از: «نهنگ سفید»، «بیلی باد» و «زندگی در جزایر پولینزی».

داستان‌های ملوانی که جاوانه شد	
<div>ژول ورن</div>	

ژول ورن معروف‌ترین نویسنده داستان‌های علمی – تخیلی هم از آن دسته نویسندگانی بود که علاقه شدیدی به کار کردن در کشتی داشت. ژول ورن فرانسوی را می‌توان دریایی‌ترین نویسنده جهان قلمداد کرد. چون ماجرای بسیاری از داستان‌های او در دریا اتفاق می‌افتد. ژول ورن اولین شغلی که برای خود انتخاب کرد، دریانوردی بود و هنگامی که در ۱۶ سالگی تصمیم گرفت زادگاهش «آمیان» را به قصد ملوان شدن ترک کند، پدر از راه رسید و مانع سفرش شد چون او دوست داشت که ژول ورن وکیل شود. بعد از آن ماجرا، ژول ورن مجبور شد در خشکی بماند و در کنار تحصیل در رشته و کالت به فعالیت‌های ادبی و هنری‌اش ادامه بدهد.

مدتی بعد او با یک کاپیتان سرد و گرم چشیده آشنا شد. آنها هر روز در گوشه‌ای از یک کافه قدیمی در پاریس با هم قرار می‌گذاشتند. کاپیتان اتفاق‌هایی را که در طول زندگی و هنگام کار در کشتی برایش رخ داده بود، مویه‌مو برای ژول ورن جوان تعریف می‌کرد و ژول ورن هم بر اساس آن تعریف‌ها داستان‌هایش را می‌نوشت. بعدها هنگامی که ژول ورن زندگی مستقلی پیدا کرد و فوت‌وفن دریانوردی را آموخت، سفرهای دور و درازی را با کشتی داشت و خاطرات دریایی‌اش را در آثارش منعکس کرد.

داستان‌های «فانوس دریایی»، «کشتی شکستگان»، «بیست هزار فرسنگ زیر دریا»، «کاپیتان تراس و جزیره‌اسرار آمیز» از معروف‌ترین کتاب‌های دریایی او به‌شمار می‌آیند.

اقیانوسی آرام برای شکار خوک‌ها	
<div>جک لندن</div>	

جک‌لندن یکی دیگر از نویسندگان دریایی نویس است که نقش پررنگ ماجراهای دریا را نمی‌توان در داستان‌های ماندگار او انکار کرد. جک‌لندن در شهر ساحلی سانفرانسیسکو متولد شد و در ۱۳ سالگی با فوت‌وفن قایقرانی آشنا شد. دوران نوجوانی جک‌لندن مصادف بود با رکود و بحران شدید اقتصادی آمریکا. جک در نوجوانی به خاطر امرار معاش؛ کارهای سخت و طاقت‌فرسایی را از سر گذارند. در سن ۱۴ سالگی در رشته دستور زبان انگلیسی فارغ‌التحصیل شد اما به دلیل ناتوانی مالی نتوانست ادامه تحصیل دهد و به ناچار در کارخانه قوطی‌سازی مشغول به کار شد و بعد در بخش ترشی جات یک فروشگاه موادغذایی کار کرد و هر چه بیشتر سرکه

جا می‌انداخت، احساس بی‌قراری و فرار در او قوی‌تر می‌شد.

در همین مکان‌ها بود که با مردان دریا (ملوانان، شکارچیان خوک آبی، نهنگ و زوبین سازان) آشنا شد. چون فرصتی فراهم شده بود تا به صید غیر قانونی صدف بپردازد، با کمال میل آن را پذیرفت. وقتی که فصل صید گذشت و او لذت کافی از این حرفه را در مدت سه ماه به‌دست آورد، به سانفرانسیسکو بازگشت. جک، پس از تمام‌شدن مدت زمان ممنوعیت شکار به دریا بازگشت و ماهها از این فرصت پیش‌آمده برای تجربه‌کردن دریا و احساس آزادی استفاده کرد. در ۱۷ سالگی به مدت هفت‌ماه در اقیانوس آرام به شکار خوک‌های دریایی رفت. او بعدها اتفاقات هفت‌ماه زندگی پرماجرایش در دریا را در کتاب «گرگ دریا» به رشته تحریر درآورد. در این رمان جک‌لندن به زندگی سخت شکارچیانی می‌پردازد که به خاطر فشارهای اقتصادی و بیکاری به شکار خوک‌های دریایی می‌روند. او در این سفر پر خطر تجربیات گرانبهایی را کسب کرد که بعدها دستمایه بسیاری از آثارش شد.

«پسر گرگ» کتاب دیگر جک‌لندن است که به سفرهای پرماجرای دریایی او می‌پردازد.

همه چیز از یک چوب‌ماهیگیری آغاز شد	
<div>ارنست همینگوی</div>	

ارنست همینگوی نویسنده پرآوازه و ماجراجوی آمریکایی از نویسندگانی است که در سراسر عمر به خاطر تجربه‌اندوزی به سفرهای مختلف دریایی رفت و به اکثر جزایر جهان سفر کرد. مادرش همواره به او توجه می‌کرد تا سرودهای مذهبی یاد بگیرد. اما پدرش چوب و تور ماهیگیری به او می‌داد تا ماهیگیری کند. یک روز پدرش او را به ماهیگیری برد که این گردش برای او فوق‌العاده بود. وهمین باعث شد که تا آخر عمر دنبال سیاحت در دریا و صید ماهی باشد. او معتقد بود که نویسنده زمانی می‌تواند اثر بزرگی را خلق کند که آن را با پوست و گوشت خود احساس کند.

داستان‌های معروف «داشتن و نداشتن» و «پیرمرد و دریا» از معروف‌ترین کتاب‌های این نویسنده چیره‌دست است که ماجراهای آن‌ها در دریا شکل می‌گیرد. در داستان بلند داشتن و نداشتن با ناخداهایی روبه‌رو هستیم که در بنادر مختلف، درگیر معضل قاچاق انسان‌ها از طریق مرزهای دریایی هستند و همینگوی با مهارت توانسته گوشه‌هایی از زندگی این افراد را در رمان به تصویر کشد. در رمان زیبای پیرمرد و دریا که در سال ۱۹۵۱ توسط همینگوی نوشته شد در یکی از شهرهای کوچک و بندری آمریکا با پیرمرد ماهیگیری روبه‌رو هستیم که از طریق ماهیگیری امرار معاش می‌کند او برای صید کردن ماهی‌ها به عمق دریاها می‌رود و در این مسیر با خطرات بسیاری مواجه می‌شود او در حین ماهیگیری، با حمله بمبک‌ها مواجه می‌شود و ماجراهای پرفراز و نشیبی برایش به وجود می‌آید. این داستان گرچه جزو داستان‌های رئال به‌شمار می‌آید اما همینگوی که در آن زمان قلمش به پختگی در نوشتن رسیده بود با مهارت موفق شده از این داستان واقع‌گرا، یک ماجرای سمبلیک بسازد. پیرمرد قصه همینگوی که «سانتیاگو» نام دارد نماینده تمام انسان‌هایی است که برای مبارزه زندگی، وارد وادی پر رمز و راز دریا می‌شوند. پیرمرد و دریا قصه تلاش انسان‌ها برای بقا است. همینگوی در این رمان زندگی

رایه دریا و تلاش و کوشش انسان‌ها را به ماهیگیری تشبیه کرده است. انسان برای زیستن باید مبارزه کند و ناامید نشود. حتی اگر در انتهای آن مبارزه یک شکست سربلندانه داشته باشد. به خاطر همین ویژگی هاست که با داستان ساده اما صمیمی پیرمرد و دریا در سال ۱۹۵۴، درست سه سال پس از اولین چاپ آن برنده جایزه نوبل ادبیات شد.



نقاش صاحب سبک فرانسوی در نهم ژوئیه ۱۸۴۸ میلادی در پاریس به دنیا آمد. پدرش یک روزنامه‌نگار بود که در یک سفر طولانی دریایی در کشتی جان سپرد. گوگن ۱۷ ساله بود که به عنوان ملوان در یک کشتی بادبانی استخدام شد. سفرهای دریایی گوگن با کشتی چشم‌انداز جدیدی را در عالم هنر بر او گشود. وی احساس می‌کرد با دیدن مناظر طبیعی اطرافش نمی‌تواند دست به رنگ‌آمیزی نزند. گوگن در سال ۱۸۷۰ وارد «کپنهاک» شد. در آنجا با بانویی به نام «سوفیاگاد» آشنا شد و سه سال بعد با او ازدواج کرد. ماحصل زندگی مشترک آنها پنج فرزند بود. سفرهای طولانی و دور و دراز و کشف طبیعت، باعث شد تا او در هر فرصتی، گوشه‌ای از عرشه بنشیند و خود را با قلم و بوم سرگرم سازد.

منظره طلوع و غروب آفتاب، چهره‌های ملوانان و کشتی در میان توفان، اولین نقاشی‌های او بودند که با الهام از طبیعت اطراف خود خلق کرد. چند سال بعد پل از کار ملوانی دست کشید و تصمیم گرفت باقی عمرش را در پاریس بگذراند و به تجارت بپردازد اما او دیگر به سفرهای دریایی عادت کرده بود و نمی‌توانست زندگی در مناطق خشکی را برای خود انتخاب کند. به همین خاطر همراه یکی از دوستان نقاشش عازم جزیره «پاناساو» شد. این جزیره از آب و هوای گرم استوایی برخوردار بود و رنگ‌ها و مناظر اطراف آن جزیره با طرز تفکر، احساسات و تخیلات پل همخوانی داشت. او مدتی هم در آنجا اقامت گیرد و چند اثر از معروف‌ترین تابلوهای ماندگارش را در آنجا خلق کرد. در جزیره پاناساو مدل طرح‌های او دخترکان گندمگونی بودند که لباس‌های رنگارنگ بومی به تن داشتند و روی سرهایشان، سبدی از میوه‌های مناطق استوایی قرار داشت.

در سال ۱۸۸۸ زمانی که ۴۰ساله بود به پاریس بازگشت و در آنجا با «ونگوگ» نقاش بزرگ هلندی آشنا شد. ونگوگ که در اوج معروفیت به سر می‌برد از رنگ‌آمیزی‌های خیره‌کننده و اعجاب‌انگیز که در تابلوهای پل دید به وجد آمد و او را یکی از نقاشان صاحب سبک فرانسه معرفی کرد. گوگن در ۱۸۹۱ میلادی دوباره تصمیم به سفرهای دریایی گرفت و این بار راهی دریاهای جنوب فرانسه شد. وی به جزیره «تاهیتی» رفت و در آنجا بود که تابلوهای سبک جدید خود را به وجود آورد. تابلوهای ماندگاری که تحت تأثیر هنر بومی تاهیتی خلق کرد.

در سال ۱۸۹۵ که دیگر پا به سن گذاشته بود، رفته رفته احساس می‌کرد در حال از دست دادن قوه بینایی‌اش است. اما با همان حال توانست چند اثر از برجسته‌ترین تابلوهایش را به پایان برساند. وی در سال ۱۹۰۳ در ۵۵سالگی در جزیره دور افتاده‌ای به نام «مارکیز» درگذشت. پل گوگن در آخرین لحظه‌های عمر بینایی‌اش را از دست داده بود.



بندری برای سمفونی شهر زاد

ریمسکی کرساکف موسیقیدان معروف جهان از یک خانواده اشرافی در دهکده تیخوین روسیه متولد شد و اصول موسیقی را نزد یک گروه چهار نفری از نوازندگان که در همسایگی آنها اقامت داشتند، فراگرفت. اما خانواده‌اش او را به مدرسه نیروی دریایی فرستادند و او پس از پایان تحصیلات در ۱۸ سالگی به عنوان افسر نیروی دریایی، مأموریت سه ساله‌ای را آغاز کرد. ریمسکی کرساکف در کشتی به تصنیف موسیقی می‌پرداخت و در طول سفرهایش به هر بندری که می‌رسید آهنگی می‌ساخت و برای دوستان اهل موسیقی‌اش می‌فرستاد. ساخت «سمفونی اول» که اولین کار حرفه‌ای‌اش بود، باعث شد در سال ۱۸۷۱ به استادی کنسرواتور پترزبورگ منصوب شود. یکی دیگر از آثار معروف ریمسکی کرساکف در این دوره پوئم سمفونیک سادکوبود که از افسانه‌های دریایی روسیه به موسیقی درآمده بود و بعدها ریمسکی کرساکف اپرای کاملی از آن تصنیف کرد.

او پس از استعفا از نیروی دریایی و به دست آوردن کرسی استادی در کنسرواتور پترزبورگ، دست به کارهای بزرگی زد و ساخت ۱۵ اپرا را به پایان رساند.

ریمسکی کرساکف در موسیقی ارکستر نیز آثار بزرگی به وجود آورد؛ سمفونی «شهرزاد» یکی از شاهکارهای ارکستری جهان محسوب می‌شود. همچنین کامپریچو اسپانیول از دیگر آثار معروف اوست. «پوئم»، «داستان‌های پریان»، «عبید پاک‌روسی» و «ترانه‌های روسی» از حیث رنگ‌آمیزی و سازبندی ارکستر، بسیار قابل ملاحظه‌اند. به علاوه او در دوران زندگی‌اش با استفاده از ساز پیانوی کوکی قطعات موسیقی ماندگاری ساخت که هنوز هم طرفداران زیادی دارند وهمانند کارهای کلاسیک «موتزارت» و «بتهوون» از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند.

ریمسکی کرساکف که بسیاری از نت‌های موسیقی‌اش را داخل کشتی نوشته بود. در دوران استادی خود شاگردان زیادی تربیت کرد که بعدها تحول بزرگی در موسیقی روسیه به وجود آوردند.



این داستان‌نویس انگلیسی در لهستان متولد شد. پدرش مردی ادیب و نمایشننامه‌نویس و مترجم آثار انگلیسی و فرانسوی بود که به سبب فعالیت‌های میهن پرستانه در جنگ روسیه به این کشور تبعید شد. کنراد در نوجوانی تمایل خود را به دریانوردی ابراز کرد و در ۱۸۷۴ در هفده سالگی به این شغل قدم گذارد. به بندر مarse در فرانسه رفت و چندین سال در کشتی‌های بازرگانی، دریاها و اقیانوس‌ها را پیمود و نه‌تنها با دریانوردان معاشرت کرد بلکه با محیط اشرافی فرانسه نیز، رفت‌وآمد پیدا کرد و بر اثر مطالعه فراوان به زبان لهستانی و فرانسوی به معلومات خود افزود؛ پس از آن ناگهان، بی‌آن که کلمه‌ای انگلیسی بداند، در ۱۸۷۸ مarse را به قصد

انگلستان ترک کرد. در انگلستان نیز مدت‌ها در قسمت کشتی‌های تجاری میان سنگاپور و بورنئو رفت‌وآمد کرد؛ از معبرهای خطرناک گذشت واز بیماری شایع وبا، جان سالم به در برد اما به بیماری روماتیسم دچار گشت. در ۱۸۸۶ به تابعیت انگلستان درآمد و به رمان‌نویسی روی آورد.

او با کوششی ستایش‌آمیز موفق به فراگرفتن کامل زبان و انتخاب سبکی خاص شد که کتابش را با موفقیت بسیار همراه کرد و او را برآن داشت تا همه آثار خود را به زبان انگلیسی بنویسد. کنراد پس از آن که در ۱۸۹۵ به مقام فرماندهی کشتی رسید، از شغل خود دست کشید تا همه وقتش را صرف نوشتن کند. در ۱۸۹۶ با زنی انگلیسی ازدواج کرد و مقیم انگلستان شد و به رغم بیماری روماتیسم و دشواری‌های مادی، یک رشته شاهکار انتشار داد که همه شامل تجربه‌های شخصی و حوادث گوناگون دریانوردان و وقایعی بود که در ضمن سفر به سرزمین‌های دور و بیگانه با آنها روبرو شده بود. دومین داستان بزرگ کنراد به نام «راندۀ از جزایر» در ۱۸۹۶ منتشر شد. «سیاهپوست کشتی نارسیسوس» ۱۸۹۷ از بهترین رمان‌های کنراد است که با وجود خصوصیت‌های متضادش از هماهنگی بسیار برخوردار است و در آن حالت شاعرانه و ذوق عظمت حماسی دیده می‌شود. داستان از تجربه‌های کنراد در دریا الهام گرفته و وجود تنها سیاهپوست بیماری را در میان مسافران کشتی نشان می‌دهد که چگونه از طرفی با سرفه‌های وحشتناک خود آرامش مسافران را برهم می‌زند و همه را خشمگین می‌سازد تا آنجا که به چشم حقارت و کینه در او می‌نگرند و از طرف دیگر بر اثر سایه مرگی که بر سرش افتاده بود، احساس ترحم و مسئولیت را در همه بیدار می‌کند، چنان که در جریان طوفانی می‌کوشند که او را از اتاقکش که در شرف انهدام است، نجات بخشند. این بهت‌زدگی و تضاد احساس همچنان در طول سفر ادامه می‌یابد تا مرگ سیاهپوست بیمار به همه مشاجره‌ها پایان می‌دهد و زندگی به حال عادی بازمی‌گردد. این داستان از بهترین آثار کنراد به شمار می‌آید. از آثار مهم دیگر او داستان «لرد جیم» (۱۹۰۰)، سرگذشت جوانی انگلیسی است که به زندگی ماجراجویانه دل بسته و در کشتی کهنه‌ای عده‌ای را به سفر زیارتی می‌برد و در لحظه‌ای که ظاهراً کشتی رو به غرق شدن می‌رود، محل کار را ترک می‌کند و بدین طریق وجدانی ناراحت می‌یابد و سرانجام با مرگ شرافتمندانه‌ای اشتباه خود را جبران می‌کند. «طوفان» (۱۹۰۳) از تجربه سفر دریایی کنراد به شرق دور مایه گرفته است. داستان به سبب عرضه مستقیم حوادث و مبارزه با طوفانی که در دریای چین کشتی را به خطر انداخته است و روح آرام وخاموش و متانت ناخدا در برابر این حادثه، به حد یک حماسه می‌رسد. آندره ژید

این رمان را به زبان فرانسوی ترجمه کرد و نمونه همکاری دو نویسنده بزرگ را ارائه داد. کنراد مرد معجزه‌هاست، کسی که اصلاً لهستانی است، موفق شده در شمار بهترین نثرنویسان انگلیسی درآید. ادراکی که در تعادل و رعایت همه جوانب دارد، به او امکان می‌دهد که هم خواننده عادی را خشنود نگه دارد و هم خواسته‌های اهل فن و ادب را برآورد. کنراد اگر چه با قدرتی انکارناپذیر در آثار خود دربارا به هزاران شکل وصف می‌کند، هدف واقعی او اما چیز دیگری است. او می‌خواهد اسرار روح بشر را در میان اشیای محسوس و قابل لمس آشکار سازد و رموز سرنوشت و فشار عاطفی را به محیط زندگی دریانوردان منتقل کند و زندگی دریایی را سنگ محکی برای نمایان ساختن درون کسانی قرار دهد که زندگی را با تمام ماجراها، غم‌ها و شادی‌هایش دوست می‌دارند و به آن عشق می‌ورزند.

A.B.C Group



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**
- ✓ **اتبارداری و بسته بندی**
- ✓ **خدمات گمرکی و ترخیص کالا**
- ✓ **خدمات بندری و محوطه داری**
- ✓ **فورواردر و کریر**
- ✓ **خدمات چار ترینگ کشتی**
- ✓ **خدمات امور بیمه ای**
- ✓ **مشاوره و طراحی انواع حمل**

Your Global Credit

نمایندگی مشهد:

۳-۸۵۳۹۵۸۰ - ۰۵۱۱

نمایندگی بندرعباس:

۰۵۶۳۹۴۶ - ۰۷۶۱

نمایندگی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgroup.ir

info@rabakhtar.com



Hamburg Marine



Port of Kobe Japan



Dubai Marina



Key West Florida Marina

Singapore

گذر نسیم دریا از زندگانی ساحل نشینان جنوب

| حمید ودادی

جنوب، افسانه‌ای در میان تمامی افسانه‌هاست. قصه‌ای است ورای همه قصه‌ها. از جنوب که می‌گوییم؛ از هویتی اجتماعی نام می‌بریم که در جامعه‌های جنوب کشور نهادینه و پردازش شده است. بسیاری از عناصر آن از فرهنگ دریا و سازواره‌های متعلق به آن الهام گرفته‌اند و از این جهت دارای ابعاد وسیع‌تری هستند. ابعادی که ریشه آنها، گاه به آفریقا و گاه به هندوستان و آداب مشرقیان مرتبط است.

فرهنگ دریا، فرهنگی برآمده از چگونگی زیستن و آداب زندگی در همجواری با دریاست. کسب روزی و بهره‌مندی مادی از دریا، نحوه زندگی در همسایگی با دریا، سفر دریایی، صیادی و تجارت، شهرسازی و خانه‌سازی خاص جغرافیای شهرهای ساحلی، روش‌ها و شیوه‌های پیوند با تمامی گروه‌های دریا در این فرهنگ اثرگذار بوده‌اند. در این میان نیز باید از احساسات مشترکی یاد کرد که بر اثر تعامل و ارتباط با دریا در قالب شعر و موسیقی و رقص و آواز شکل گرفته‌اند. فرهنگ دریا، دارای الگوهایی است که روند هویت‌یابی خود را در دو بخش درونی و بیرونی به دست آورده است. این فرهنگ خود ساخته نیست و در ساخته شدن آن، می‌توان از هماهنگ شدن انسان‌ها و رفتارهای اجتماعی آنان با هر آنچه با دریا در ارتباط است(کار، زندگی، زیستن و رفتارهای اقتصادی) یاد کرد. جنبه‌هایی از فرهنگ از میان تمامی تعاملات و روابط زندگی فردی، خانوادگی، اجتماعی، شغلی، مهاجرت و برقراری دوره‌های دوستانه در محیط‌های کار، محله و همسایگی و گروه‌های اجتماعی رشد و نشر یافته است. رشد «درونی» این فرهنگ به روابط درون جامعه‌ای و رشد «بیرونی» آن به روابط گسترده‌تری که به «هویت اجتماعی – جغرافیایی و منطقه‌ای» متصل می‌شود، معنا و ارتباط می‌یابد.

این دو بخش درونی و بیرونی هیچ‌گاه از یکدیگر جدا نبوده‌اند و ابعاد فرهنگی رفتاری آنها در طول تاریخ، پیوسته عمیق‌تر شده تا که امروز به ما رسیده است. ما امروز شاهد یک فرهنگ عمیقاً تاریخی هستیم که نسل به نسل در جغرافیای اجتماعی و مکانی از آبادان تا بوشهر و از بوشهر تا جاسک، آن را تجربه نموده‌اند. شرح این فرهنگ برای جریانی زنده از نمایه‌های متعلق به فرهنگ رفتاری مردمان اصیل و شریف این کرانه فرهنگی در زندگی روزمره، می‌تواند ما را با ارزش‌های ناب درونی و بیرونی «فرهنگ جنوب» آشنا سازد. آشنا شدن با این فرهنگ، آشنایی با یکی از «جامع‌ترین و فرهنگ مدارترین» فرهنگ‌های اصیل ملی است. در این متن پژوهشی با زوایای روشن اجتماعی فرهنگ جنوب از آبادان تا بوشهر و از بوشهر تا جاسک آشنا خواهیم شد. زاویه نگاه ما، «زندگی روزمره» و رویکرد ما به آن «استخراج معانی و مفاهیم کلان فرهنگی» است.

فرهنگ در زندگی روزمره و سبک زندگی

سبک زندگی در جریان زندگی روزمره، روش نوینی در تفسیر و تحلیل فرهنگ‌هاست. در این روش، بر معنا و معانی رابطه واقعی میان «انسان و محیط و فضای زندگی» توجه می‌شود. در این روش «سبک زندگی» چیزی است که ما در دنیای واقعی، آن را می‌بینیم و احساس می‌کنیم. به مفهوم دیگر، اگر خواهان شناخت فرهنگ در یایی هستیم، می‌توانیم از طریق مشاهده سبک زندگی شغلی، سبک زندگی عمومی و سبک زندگی در خانواده و جامعه، پی به معانی و مفاهیم کیفی آن ببریم.

به این ترتیب، از خلال مناسک و آیین‌های زندگی که در تمامی رفتارهای شغلی و حرفه‌ای، خانوادگی (روابط بین فردی، مراسم ازدواج، تعامل با سالخوردگان خانواده و کودکان، آشپزی، لباس و پوشاک و ...) و اجتماعی (روابط بین فردی در جامعه، موسیقی، شعر، مبادله اقتصادی و ...) قابل مشاهده است، می‌توان به ویژگی‌ها و صفات ارزشمند فرهنگی پی برد.

فرهنگ دریایی، فرهنگ برخاسته از «کار» و «زندگی» است و به همین دلیل شناخت آن، مستلزم شناسایی روابط و مناسب و آداب فرهنگی جاری در «کار» و «زندگی» است.

به طور کلی رفتار ما انسان‌ها ضمن آن‌که تحت‌تأثیر افکار، روان، هدف‌های ما در لحظه‌های زندگی و حتی ویژگی‌های جسمانی ما قرار دارد، تحت‌تأثیر عوامل متعدد فرهنگی هم قرار دارد. دانش و باورهای فرهنگی ما، در رفتار ما خود را نمایان می‌سازد و از این جهت است که «شناخت رفتار» مقدمه‌ای برای ورود به شناخت فردی و فرهنگی است. در این میان، زندگی روزمره و سبک زندگی، مهم‌ترین جلوه آن است.

عناصر فرهنگی در جریان زندگی روزمره و سبک زندگی

نقش مهم فرهنگ را در شکل‌گیری روابط اجتماعی و به ویژه تفاوت‌های رفتاری انسان‌ها در زندگی روزمره و سبک زندگی می‌توان دید. ریشه‌یابی و معنایابی این تفاوت‌ها و تشابه‌ها، ما را به سمت شناخت فرهنگ و تاریخ هدایت می‌کند. بر این اساس، شناخت مناسک یک رفتار اجتماعی به مانند «میهمان‌داری» و سبک پذیرش میهمان و پذیرایی از میهمان، اقدامی برای شناخت فرهنگ در حوزه روابط اجتماعی و فضای تعاملات انسانی در جامعه است. از این رو کالبدشکافی چهارگانه‌ای از فرهنگ کار، خانواده، آشپزی و موسیقی می‌تواند تصویری اولیه از فرهنگ رفتاری جنوب را برای ما تبیین کند.

فرهنگ کار و فعالیت‌های اقتصادی

اقتصاد دو استان بوشهر و هرمزگان، به عنوان دو استان ساحلی کشور در کرانه شمالی خلیج فارس، به اضافه کرانه‌ای که جنوب خوزستان را به این دو استان مرتبط می‌سازد، از دهه‌ها قرن پیش‌تر، زیربنایی بر تجارت و صید ماهی و صدف و مروارید، لنج‌سازی و لنج‌داری و حمل و نقل دریایی با تأکید بر تجارت دریایی داشته است. جنوب، از این حیث، مایه یک افتخار تاریخی است. بن‌مایه‌های این افتخار را عناصری به شرح زیر می‌سازند:

-به ارتباط تاریخی سرزمین ما، با دریانوردی ایرانیان، هویت می‌دهند.

-به ارتباط تاریخی ما با فعالیت‌های لنج‌سازی و لنج‌داری کشور ما به ویژه در موقعیت‌های مکانی بندر کنگ، دیلم، بوشهر، هرمز و بندرعباس تأکید دارند.



-گواه روشنی برای شکل‌گیری پیشینه‌های فرهنگی دریانوردی کلاسیک و سنتی با دریانوردی صنعتی نوین هستند.

در این تاریخ که قرن‌ها از عمر آن می‌گذرد، ارزش‌های فرهنگی با ارزشی زاده شده‌اند که نسل به نسل منتقل شده و امروزه جریانی از زندگی روزمره و سبک زندگی حرفه‌ای اصیل‌ترین بخش اقتصادی کشور یعنی لنج‌داران را شکل داده‌اند. این جامعه، جامعه پدری نسل نوین دریانوردی ماست و حفظ آن، همانند حفظ برترین ارزش‌های تاریخی یک سرزمین است. معرفی قداست و اعتبار این فرهنگ که همواره آمیخته با برترین صفات ارزشی است، جنبه‌ای از رسالت ما را تشکیل می‌دهد.

مناسک و آداب ورود به فضای لنج، رعایت ادب و احترام به مقام ناخدا که حکم پدری بر گروه کاری لنج دارد، وجود اعتبار خانوادگی گروه کاری که به طور عمده فامیل هم هستند و شیوه جاری روابط انسانی و استاد-شاگردی که بین پیشکسوتان و نیروهای جوان جاری است، چشمه جوشان فرهنگی است که بازتولید آن، ضامن حفظ یک اعتبار فرهنگی از فرهنگ دریایی جنوب کشور است.

اصالت فرهنگ لنج، بحث اصلی است که جز در پیوند با مالک و ناخدای لنج کم‌تر می‌توان به زیر و بم‌های فرهنگی آن پی برد. احترام ویژه‌ای که خانواده لنج‌داران برای لنج و حفظ آن قائل‌اند، همانند یک مثنوی است که در پیوند با سبک زندگی حرفه‌ای آنان، می‌توان به معنای تک تک ابیات آن پی برد. از سوی دیگر، امکان ارتباط از طریق دریا این منطقه را به صورت یک کانون مهم اجتماعی-اقتصادی در آورده است و به همین دلیل می‌توان ادعان داشت که ارزش اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی این راه و گذر دریایی، هیچ‌گاه کم‌تر از اهمیت منابع طبیعی نفت و گاز موجود در کف خلیج فارس و یا منابع طبیعی و شایان توجه دریایی آن همچون ماهی، میگو، مروارید و مرجان نیست.

شکل‌گیری فرهنگ کار دریایی در کشور ما که مناسکی چون آداب و فرهنگ تجارت دریایی، حمل و نقل دریایی، بندرداری، ساخت لنج و شناور دریایی، تعمیر و نگهداری از لنج و سایر دستاوردهای صنعت دریایی را در اقتصاد و فرهنگ کار در جنوب کشور شکل داده است. به یقین، پشتوانه‌ای قوی برای ورود به دریانوردی نوین بوده است.

بندر کنگ از قدیمی‌ترین مراکز ساخت انواع لنج‌ها بوده است و کیش و قشم دارای جایگاهی ویژه در تاریخ هزارساله وقایع دریایی جنوب بوده‌اند که پوشش و حضور تاریخی این سرزمین‌ها برای تاریخ سرزمین ملی، برگ‌هایی زرین هستند. وجود یک ارتباط فرهنگی-عاطفی بین فضای کار دریایی و دریانوردی با فضای خانواده، حامل بارهای ارزشی پایدار در تکریم



حرفه دریانوردی بین کانون‌های زیستی باشندگان جنوب است.

نشانه‌های ارزشی این فرهنگ را می‌توان در روایتی دید که بین «خانواده فضای کار دریایی و شناور» برقرار شده است. آیا تاکنون از خود نپرسیده‌ایم که چرا طول عمر ماندگاری دریانورد در دریانوردی سنتی و کلاسیک ماهواره از یک پایداری قطعی بهره‌مند بوده‌است؟ به عبارتی، با توجه به غیرصنعتی بودن شناورها، چرا یک پیوند صنعتی قوی بین شاغل و شغل همواره برقرار بوده‌است؟

فرهنگ کار و زندگی روزمره

خانواده و به عنوان مهم‌ترین کانون اجتماعی، همواره یاری پایدار برای پایداری حرفه دریانوردی بوده‌است. اعضای گروه کار، تا درصدی قابل توجه از اعضای فامیل بوده‌اند. وجود چندگانه‌ای از روابط اجتماعی شکل گرفته حول حرفه تجارت دریایی، صید و صیادی دریایی از صید ماهی گرفته تا صدف و مروارید همه بستری برای شکل‌گیری یک تعلق خاطر به حرفه دریانوردی بوده‌اند که به تار و پود زندگی شکل داده‌اند.

به عنوان مثال آشپزی جنوب، همواره با دریا معنادار است. انواعی از خوراک‌ها، همه از ریشه‌ی ماهی بهره‌مند هستند.

در آشپزی جنوب، همه انتظارها از یک غذای کامل و خوش‌منظر و خوش‌طعم فراهم است.

رنگ غذا، طعم آن، چاشنی‌های آن، تنوع آن، سبک خاص طبخ آن، مزه مطبوع جنوبی آن و مکمل‌های آن، منو و سمفونی کاملی از یک وعده غذایی است. مفهوم آشپزی در جنوب، اقدامی برای سیر شدن نیست، بلکه هنری برای لذت بردن از وجهی از جریان زندگی است!

این هنر، بهره‌مند از تاریخ رشد یافته از سبک غذاهای شرقی (هندوستان و شرق دور) و آفریقایی است. به عنوان نمونه، «کاری» - kari - یا خورش هندی، از ویژگی‌های بارزی بر خورداراست که «منحصراً به فرد بودن» آن را در ضرورت استفاده از یک ادویه خاص و نوع طبخ آن می‌توان دید.

رکن ثانوی آشپزی را در جنوب، نمی‌توان از اصطلاح «تجف دریابندری» دور داشت. به حق «جناب مستطاب آشپزی»، اصطلاح کاملی از فرهنگ آشپزی در جنوب است. فرهنگی که جزو اصلی آن راه دریا می‌سازد! مقوله‌ای که انواعی از خوراک‌های ماهی جنوب گویا و مَعْرِف این «جناب مستطاب آشپزی» است!

شکل‌گیری جریانی این‌چنین، زاده‌ی یک هنر ریشه‌دار است که بین کانون خانواده و کانون کار پردازش شده‌است. این فرهنگ، زاده‌ی یک ارتباط معنادار بین خانواده و فضای کار است.

در این جریان زنده،زندگی، اعتباری خاص دارد و احترام به «زندگی» دارای آدابی است که پیوسته خود را در هر وجهی از زندگی روزمره خود را نمایان می‌سازد. رفتاری سرشار از جهت‌گیری‌های فرهنگی مصرف‌که



خشنود ساختن سلاقی، لحظه‌ها و پیوستگی فضای کار و زندگی روزمره را در تاکید خود دارد. بخشی از ارزش کار آشپزی در فرهنگ جنوب، کوشش برای به وجود آوردن فرصتی است که طی آن، خانواده، پیوند و پیوستگی بین دریا و زندگی را احساس کند. طبخ خوراک‌های دریایی، بستری برای حفظ این ارتباط تاریخی- فرهنگی بین فضای کار و فضای زندگی روزمره در جنوب است.



فرزندان، فرهنگ کار و زندگی روزمره

توسعه نسلی متأثر از فرهنگ دریایی را باید در وجود فرایند و ظرفیتی دید که پسران را در راستای حرفه‌ی دریانوردی، یا حرفه صید و صیادی پدران پرورش می‌دهد. تداوم و روحیه جاری برای حفظ این تداوم، عملاً دارای ماهیتی فرهنگی و باوری نهادینه شده در فرهنگ جنوب است. این فرهنگ ، با وجود بسیاری از اختلالات ایجاد شده در روند این تداوم، هنوز قابل مشاهده است. این روند و رویه‌های مرتبط با آن، بخشی از اثر درونی فرهنگ دریایی کشور را در جنوب کشور نشان می‌دهد.

این بخشی از هویت فرهنگ جنوب است. قطعاً برای حفظ این اعتبار بین نسلی، لازم است تا به بستر آن، یعنی رونق کار فعالیت‌های دریایی و دریانوردی اقشار کنونی در لایه‌های اجتماعی دریانوردی سنتی ایران، آسیبی وارد نگردد. روند ارتقای تجهیزات فنی و فن‌آورانه لنج‌ها، ارتقای ایمنی کار، ارایه آموزش‌های نوین دریانوردی و توسعه‌ی زیرساخت‌ها برای فعالیت روزآمد آنان، گامی برای حفظ تداوم این‌بخش از فرهنگ کار و زندگی است.

این نکته را باید به دید مثبتی ارزیابی کرد که به فضای کار لنج، فضای کار تجارت دریایی، فضای کار صید و صیادی، فضای کار مزرعه داری دریایی، فضای کاری پرورش آبزیان و حتی فضاهای کاری صنعتی-کارگاهی، به صورت هم‌اندامی فAMILی-خانوادگی نگاه می‌شود. این قابلیت و ظرفیتی با ارزش است که می‌تواند در راه‌اندازی کسب و کارهای کوچک و کسب و کارهای مبتنی بر اصول تعاونی، مفید واقع شود. آداب دانی از حرفه پدر، بخشی از هویت شغلی فرزندان را- در جنوب کشور- تشکیل می‌دهد. این خصلتی عمیقاًبرازنده، و برخاسته از جنبه‌های اصیل فرهنگ دریایی است. این گرایش، یعنی گرایش حرفه‌ورزی پسران از گرایش شغلی- حرفه‌ای پدران، نمونه‌ای از کار د هویت اجتماعی فرهنگ دریایی است. قطعاً ایجاد زمینه‌های تقویت‌کننده و فراهم ساختن زیربناها و بسترهای لازم، متضمن حفظ این هویت اجتماعی و تداوم بخشیدن به این گرایش ناب و اصیل است.

به مفهوم دیگر، بر متولیان امور دریایی و دریانوردی است تا این ظرفیت روانی-اجتماعی موجود را که در هم فAMILی کارکنان یک شناور سنتی می‌بینند، با راهبردهای مشوقانه‌ی خود، تقویت و ابزارهای عملیاتی ساختن آن را در تبدیل این ایده به پدیده، تدارک، حمایت و پشتیبانی نمایند.

این روند، جزو آن دسته از ارزش‌های فرهنگی و هویت‌های اجتماعی

اصیل است که در همین زمان نیز برجسته مانده‌است. در حال حاضر درصد قابل توجهی از کارکنان و گروه یک لنج راه، هم‌اندامی فAMILی تشکیل می‌دهد. قطعاً، این ویژگی، جزوی از فرهنگ دریایی در جریان فرهنگ کار و زندگی روزمره است که می‌تواند بستری برای تقویت جنبه‌های مثبت برای توسعه‌ی کار دریایی و فرهنگ دریایی باشد.

در این میان لازم است تا دانسته شود، قاعده و نهاده لنج‌داری سنتی کشور، نمایه‌ای اصیل در دریانوردی منطقه‌ای است. در این ارتباط، ارتقای سطح فن‌آوری این ناوگان دریایی و آموزش گروه‌های کاری آن، در درجه اول، به بحث توجه به هویت اجتماعی و فرهنگ دریایی است و در وهله دوم، اتخاذ یک تمهید دلالت‌گرانه برای تقویت دریانوردی صنعتی کشور است. فراموش نشود که از نگاه بومی و ضرورت‌های منطقه‌ای، پرداختن به این‌گونه از فعالیت‌های دریانوردی (تجاری، صیادی و مسافری) به مفهوم پرداختن به یک رکن اقتصادی در زیربخش هویت‌های خاص حرفه‌ای است که ریشه در اصالت‌های فرهنگی و هویت‌های اجتماعی دارد. در این ارتباط بین موضوع شخصی (فرزندان دریانوردان سنتی) و امر اجتماعی- فرهنگی (فرهنگ دریایی کشور و حوزه فعالیت لنج‌ها) خصلتی مبتنی بر پایداری حرفه در یانوردی سنتی مطرح است.

در فرهنگ جنوب کشور، منزلت فرزندان و منزلت کار همواره برخوردار از جایگاه ارزشی خاص هستند. به همین دلیل، نقش حمایتی پدران آن است تا به واسطه ایجاد زمینه‌های کار فرزند، منزلت فرزند را ارتقا و به وظایف پدرا نه خود عمل کنند. در این ارتباط فراموش نشود که تحقق امر از دواج، دارای پیوندی عمیق با موضوع کار است.



موسیقی، فرهنگ کار و فرهنگ زندگی

موسیقی، همواره و به عنوان یکی از موضوع‌ها برای شناخت فرهنگ‌ها بوده و هست و خواهد بود. گفته‌اند «آن جا که سخن پایان می‌یابد، موسیقی آغاز می‌شود» و به راستی (بر اساس آن چه که در صفحه ۱۶۸ جواهرالاسمار آمده‌است): «برای شناخت وجود آدمی و نیکی و بدی و خیر و شرش، هیچ محکی همچو نواخت موسیقی و نغمه‌ی ارغنون و نوای باربدی و تکیسایی نیست».

موسیقی جنوب، عمیقاً، منشا از فرهنگ کار و الهام از فرهنگ زندگی دارد. عشق به کار و عشق به زندگی جزوی از علت پایداری مرد و زن جنوبی را برای زیستن در جنوب رقم

می‌زند. از این نکته بگذریم که ما برای عشق، احترام و قداستی خاص قایل هستیم. حق نیز چیزی جز این نیست که:

عشق دردانه است و من غواص و دریا میکند

سر فرو بردم در اینجا تا کجا سر بر کنم
عشق برای ما، بسیاری احترام دارد. برای ما فرهاد کوه‌کن و مجنون صحرا گرد را پرورش داده‌است. به مردم هند «رام» نغمه‌پرداز را هدیه می‌کند، تا نام شیرین و لیلی و سیتا جاودانه بماند و سخن وران و نویسندگان راه، انگیزه به سرودن شعر دهد. به هر حال: عشق از همه کس پهلوان‌تر است. چنین نکته‌ای برای موسیقی جنوب حامل بار معنایی ویژه‌ای است، بار معنایی ویژه‌ای که بخشی از موسیقی جنوب (به ویژه موسیقی بوشهر) روایت از کار و زندگی و حکایت از «عشق شرقی» دارد! موسیقی جنوب جدای از فرهنگ کار و فرهنگ زندگی نیست، و همین نجابت خاصی به موسیقی بوشهر و جنوب کشور داده‌است.

در این فرهنگ موسیقایی که از فرهنگ دریا، هیچ فاصله‌ای ندارد، هر «نت» و هر حرکت رقص گون گروه نوازندگان، تجلی فضای کار و فضای زندگی است..

اتخاذ تمهید مناسب برای ترویج این موسیقی، اقدامی در راستای ترویج فرهنگ برای دوگانه‌ی «فرهنگ کار» و «فرهنگ زندگی» است.

در جنوب، چهار گانه خانواده، کار، فرهنگ دریا و زندگی روزمره در پیوندی «زیستی» قرار دارند. پیوند پویای این چهار گانه، قابلیتی برای عمق دادن به روندهای فرهنگی و فرایندهای حرفه و اقتصاد مبتنی بر دریا است. این‌ها همه، وجهی از هویت جنوب را می‌سازند. چنین ویژگی‌های فرهنگی، مرزهای عاطفی و ارزشی خاصی است که پیوسته هویت و فرهنگ دریایی را بازتولید می‌کند. وجود این احساس نمادین و تلاش برای تداوم موجودیت آن، تنها شیوه‌ی دفاعی ممکن برای دفاع از فرهنگ کار و فرهنگ زندگی در جنوب است. فرهنگ کار و فرهنگ زندگی مردم جنوب که متجلی در زندگی آنان است، نشان دهنده تعبیر مشترکی از نگاه اصیل مردمان خوب و پاک و شریف به جریان کار و جریان زندگی است. در جنوب، چیزی فراتر از اجتماع مطرح و جاری است و آن وجود تصویری از فرهنگ و عشق این مردمان به کار و زندگی در کرانه‌ی خلیج پارس است.

نمادهای فرهنگی موجود در جنوب چترهای گسترده‌ای هستند که زیر سایه آن‌ها، می‌توان انتظار شکوفایی انواعی از تنوع‌ها را به کار، زندگی و جریان زندگی روزمره، مشاهده کرد.

اولین منظر پرسوی نگاه ما به این نوع از روایت کار و زندگی، تلاش خانواده‌ها

در چار چوب فعالیت‌های دریانوردی کلاسیک ایران است که مرد و زن و فرزندان، هم اندام این بنای کهن، تلاش می‌ورزند. این نوع از دریانوردی، پشتوانه‌ی حقانه‌ای برای دریانوردی معاصر است. هم‌چنین، پیشینه و سابقه‌ی هزاران سال دریانوردی آن، جنبه‌ای خاص از هویت و اعتبار دریانوردی ایرانیان است. یافتن علت پایداری آن و به طول تاریخی چنین طولانی، رازی آشکار از عشق و علاقمندی و همبستگی فرهنگی با آن است.

به راستی که جنوب افسانه‌ای در میان تمامی افسانه‌هاست!

گنج های دریایی



سختی دریا



نقش آفرینی در بندر انزلی





بررسی نقش لنج‌ها در حمل و نقل دریایی و ضرورت حمایت از این شیوه حمل و نقل

لنج‌ها؛ آواز جاشویان از بندرهای دور و نزدیک

جمشید فولادی

هر چند که به تازگی اطاق سکان در روی لنج‌هایی که ساخته شده دیده می‌شود، انواع مختلف لنج‌ها به وسیله ترکیبی از شکل سه قسمت عقب یا پاشنه لنج، قسمت جلویی یا سینه لنج و زائده انتهایی سینه که به دماغه معروف است، مشخص می‌شوند. پاشنه لنج‌ها قسمتی است که شکل آن خاصیت مشخص‌کننده زیادی دارد که یا به شکل چهار گوش (پنجره‌ای) و یا نوک‌تیز می‌باشد. سینه لنج‌ها خاصیت مشخص‌کننده داشته و به سه صورت محدب، مستقیم و یا عمودی ساخته می‌شود. دماغه لنج‌ها که حالت تزئینی دارد به ۹ صورت مختلف است. بیش‌ترین و پر کاربردترین نوع لنج در خلیج فارس «ماشوه» یا «بانوش» نام دارد که در سراسر خلیج فارس و دریای عمان دیده می‌شود، این نوع لنج دارای سینه مستقیم و پاشنه چهار گوش

قرن هاست لنج‌ها، این کشتی‌های کوچک و چوبی که در محل ساخته می‌شوند، در خلیج فارس و آب‌های مجاور آن شناورند و تجارت آبی به وسیله آنها میان کشورهای ساحلی خلیج فارس و کشورهای دوری مانند سیلان، هند و زنگبار قدمت کهنی دارد. در حال حاضر نیز با وجود حضور کشتی‌های مدرن تجاری و ماهیگیری در خلیج فارس، تجارت و صید سنتی و رفت‌وآمد لنج‌ها کماکان مانند گذشته ادامه دارد. لنج‌ها در شکل‌ها و انواع مختلف در خلیج فارس و دریای عمان ساخته می‌شود. به طور کلی لنج، یک وسیله دریایی چوبی است که بین ۹ الی ۳۰ متر طول و از ۵ تا ۳۵۰ تن ظرفیت دارد. لنج‌های فعلی به ندرت از بادبان استفاده می‌کنند و اکثر قریب به اتفاق دارای موتور دیزلی هستند و به طور سنتی از سکان دستی استفاده نمی‌نمایند.

است و دماغه آن به صورت صاف-قوس دار و یا گرد دیده می‌شود. ماشوه‌های کوچک با تناژ کم جهت ماهیگیری و ماشوه‌های بزرگ ۵۰ الی ۶۰ تنی جهت باربری و یا صیدهای بزرگ استفاده می‌شوند. این نوع لنج در بیشتر نقاط سواحل ایران به خصوص بندر کنارک، بندر لنگه و کنگ و اخیراً با مهاجرت لنج‌سازان سواحل اروندرود در بوشهر نیز ساخته می‌شود. در کشورهای پاکستان، بحرین، کویت و سواحل عربی خلیج فارس نیز از این لنج تولید می‌شود. خدمه هر ماشوه (بانوش) با توجه به اندازه آن متفاوت و بین ۴ تا ده نفرند. لنج‌های بزرگ از نوع بوم می‌باشند که به عکس ماشوه دارای پاشنه تیز هستند. ظرفیت این نوع لنج از ۳۰ الی ۲۵۰ تن است و به خصوص در شمال خلیج فارس در تجارت و حمل بار به کویت و در تجارت خارجی فعال هستند. لنج‌های نوع بوم، به عکس ماشوه‌ها که فقط در تجارت داخلی خلیج فارس فعالند، به علت تناژ زیاد تا بنادر دریای عمان و سیلان و هند نیز پیش می‌روند و کالا حمل می‌کنند و چوب مورد نیاز لنج‌سازی را به خلیج فارس می‌آورند. بوم در بندر ریگ، بوشهر، کنگ و جزیره قشم به وسیله دست و ابزار دستی انجام می‌شود. قبل از به آب انداختن قسمت زیر لنج به وسیله مخلوطی از پیه و آهک که در اصطلاح نوره نامیده می‌شود، اندود می‌شود تا چوب از گزند حیوانات کوچک دریایی مصون باشد و سوراخ نشود. در سال‌های اخیر ساخت لنج در داخل کاهش یافته و آمار، فزونی واردات لنج از ساحل عربی خلیج فارس را نشان می‌دهد. عمر لنج‌ها به نسبت کشتی‌های فلزی بسیار زیاد است. مثلاً در بوشهر یک لنج از نوع بوم موجود است که حدود صد سال است که در حمل و نقل دریایی از آن استفاده می‌شود. لنج‌هایی با سن ۵۰ و ۶۰ سال را می‌توان در نقاط مختلف خلیج فارس مشاهده کرد. لنج‌ها هر چند سال یک بار تعمیر اساسی و بازسازی می‌شوند و حتی نوع آن را نیز عوض می‌کنند. اخیراً نیز به علت بهای زیاد چوب توجه زیادی به بازسازی لنج‌ها می‌شود. استفاده از موتور دیزل عامل مهمی در تولید و استفاده بیشتر از لنج‌ها بوده است و نصب آن باعث تغییرات جزئی در نقشه سنتی لنج‌ها شده است. اکنون روی همه لنج‌ها لوله آگزوز موتور دیزل گاردن انگلیسی که در وسط قرار دارد تعبیه شده و به جای دکل، بادبان قدیمی مشاهده می‌شود. لنج نقش حیاتی در جایجایی مال التجاره و مسافر در تمام خلیج فارس دارد، مردم بومی و غیر بومی جزایر کیش، هنگام، هرمز و قشم، متکی به لنج جهت حمل کالای ضروری زندگی می‌باشند و محصول ماهی تازه و خشک آنها توسط لنج به بنادر بزرگ

حمل می‌شود. مردم بنادر جاسک، چابهار و کنارک و دیگر بنادر کوچک دریای عمان و خلیج فارس نیز جهت حمل مایحتاج زندگی تا حدی متکی به حمل و نقل به وسیله این شناور مفید می‌باشند. در بسیاری از دهکده‌های کوچک ساحلی ایران وسیله واردات و صادرات لنج است و محصولات غذایی ایران به کویت و شیخ نشین‌ها به وسیله لنج حمل شده و قند، چای، برنج، پارچه و وسایل لوکس و دیگر کالاها از این کشورها وارد می‌شود. حمل و نقل بین بنادر بزرگ ایران و همچنین کشورهای کرانه خلیج فارس به وسیله کشتی، بارج‌های موتوردار و لنج انجام می‌شود. لنج‌ها با توجه به حجم باری که جابجا می‌کنند، نقش مهمی را در این تجارت بر عهده دارند، لنج‌ها هر کجا کالایی برای حمل باشد آن را بارگیری کرده و بندر به بندر می‌روند و هر جا سودی باشد حاضر می‌شوند. با وجود افزایش تعداد کشتی‌های جدید ماهیگیری که مجهز به دستگاه‌های مدرن هستند، با توجه به سادگی استفاده و سهولت نگهداری از لنج‌ها قسمت عمده ماهیگیری در خلیج فارس و دریای عمان و مقداری از صید میگو به وسیله این شناورها انجام می‌شود. لنج‌ها در کار تخلیه کشتی‌ها نیز شرکت می‌کنند.

لنج‌ها؛ سال‌های پیش رو

توسعه منابع نفتی در ساحل عربی خلیج فارس اثر نامطلوبی در فعالیت‌های دریایی کشور کویت و بعضی از شیخ‌نشین‌ها داشته است و شمار لنج‌هایی که در ساحل عربی فعالیت دارند، نسبت به سال‌های قبل کاهش چشمگیری داشته است. دستمزد بالا و شرایط مساعدی که کمپانی‌های نفتی به کارکنان خود عرضه می‌کنند، باعث جذب تعداد زیادی از دریانوردان عرب به کارهای صنعتی در خشکی شده است اما در ایران فعالیت‌های حفاری در دریا و جزایر باعث رونق فعالیت‌ها و به کارگیری لنج شده است. در صدی از بارهای کارکنان به وسیله لنج جابجا می‌شود. به هر حال صنعت نفت در دریا باعث ایجاد ترافیک بیشتر در آب‌ها شده که لنج‌ها هم در آن سهم دارند. بعضی از مناطق در سواحل جنوبی برای تجارت اصلی خود متکی به لنج می‌باشند و با توجه به کمبود تسهیلات بندری برای کشتی‌های مدرن و همچنین فقدان جاده‌های مناسب، بدون استفاده از لنج، تماس

”

عمر لنج‌ها به نسبت کشتی‌های فلزی بسیار زیاد است. در بوشهر از لنجی صدساله هنوز در حمل و نقل دریایی استفاده می‌شود

”

مردم بنادر جاسک، چابهار، کنارک و دیگر بنادر کوچک دریای عمان و خلیج فارس جهت حمل مایحتاج زندگی تا حدی متکی به حمل و نقل به وسیله لنج می‌باشند.

”

دوستداران طبیعت بدانند که تهیه چوب مورد نیاز این صنعت هیچ گونه آسیبی به طبیعت نخواهد زد و دلیل آن قطع درخت نه از ریشه بلکه از ارتفاع سه متر بالای درخت است

کسانی که از نزدیک با وضعیت آبراهه‌های جنوبی کشور و وضعیت خاص سواحل و شهرها و جزایر منطقه آشنا نیستند بر این واقعیت واقفند که جای جای سواحل خلیج همیشه فارس با نام لنج و لنج‌نشینی مأنوس بوده و هست و از این منظر پیشرفت‌های تکنولوژی و هجوم نابرابر آن به منطقه نباید صنعت یاد شده را تحت الشعاع خود قرار دهد چرا که گرایش‌های صنعتی این مناطق می‌تواند حضور این وسیله نقلیه مفید آبی و زندگی هزاران هزار انسان و خانوار حاشیه‌نشین ساحلی را تحت تأثیر قرار دهد.

لذا بر ارکان دولتی و دست‌اندرکاران است تا با حمایت‌های لازم برای احیای صنعت لنج‌سازی کشور پیشگام شوند. مرگ آرام بسیاری از صنایع این چنینی می‌تواند به عنوان یک سنت شکنی تلقی شود و قشر عظیمی را از سفره پهن دریایی کشور براند.

لنج و لنج‌سازی و حمل و نقل لنجی به عنوان یک مشغله شکوفای دیرینه در جزایر و سواحل جنوبی ما شناخته شده است.

باشد تا با تفکر و تأمل و اندیشه و حمایت‌های لازم دست‌اندرکاران اداره کشور به خصوص صنایع دریایی طنین آواز جاشویان بر لنج‌های چوبین چون ترنمی زیبا بر آب‌های نیلگون خلیج همیشه فارس به گوش رسد و در سال‌های فرارو نیز ساحل‌نشینان جنوبی ما با این وسیله نقلیه چوبین آبی همچنان پیام عشق و دوستی مردمان آن سوی این آبراه را به گوش جان بسپارند.

آری لنج‌ها باید بر آب‌ها بمانند تا خلیج همیشه فارس تب و تاب سال‌های دیرینه خود را با حرکت این وسیله نقلیه شناور چوبین کوچک برپیکر خود احساس کند.

به تکنولوژی‌های نو و پیشرفته اروپایی و آمریکایی روی آورده‌اند، همچنان بر استفاده از لنج‌های چوبین سنتی تأکید دارند.

این واقعیت خالی از لطف نیست که دوستداران طبیعت بدانند که تهیه چوب مورد نیاز این صنعت هیچ گونه آسیبی به طبیعت نخواهد زد و دلیل آن قطع درخت نه از ریشه بلکه از ارتفاع سه متر بالای درخت است و این فقط به این دلیل است که بومیان منطقه جنوبی کشور بر این باورند که نمی‌بایست آسیبی به طبیعت وارد شود.

بسیاری از کارخانجات لنج‌سازی در جنوب کشور و در مناطقی چون لنگه، کنگ و در جای جای منطقه جنوبی کشور که این صنعت شکوفایی خاص خود را داراست، برای تهیه چوب به هند و پاکستان روی می‌آورند ولی به دلیل جهش ناگهانی قیمت چوب به عنوان ماده اصلی و حیاتی برای ساخت لنج‌ها؛ دلیلی شد بر کدود صنعت یاد شده در این مناطق. آمار و ارقام حاکی از این است که بیش از ۵۰ هزار شناور سنتی در گوشه و کنار خلیج همیشه فارس با عظمتی از حمل و نقل دریایی را نه تنها منطقه بلکه کشورهای هم‌جوار را به دوش می‌کشند.

در گوشه و کنار جزایر و مناطق و شهرهای ساحلی این کشور بزرگ، کمتر خانه و خانواده‌ای است که بر سر سفره پربرکت ارتزاق از همین لنج‌های چوبین ننشسته باشد. از هر کوی و برزن و از کوچه پس‌کوچه‌های تنگ و باریک شهرهای کوچک و ساحلی ما هزاران هموطن پیر و جوان با پذیرش کارهای طاقت‌فرسا روی این لنج‌های کوچک چوبین، می‌روند تا پیام صلح و دوستی در حاشیه خلیج فارس را به یکدیگر ابلاغ نمایند.

آنها به لحاظ حمل و وسایل و بار با خارج قطع خواهد شد. ایجاد بنادر مناسب برای کشتی‌های بزرگ و جاده‌ها نیاز به زمان طولانی دارد. لیکن به هر حال با گذشت زمان اتکا به لنج کاهش خواهد داشت. مگر آن که بنادر کوچک و موج‌شکن به تعداد زیاد در تمامی بنادر، سواحل و جزایر ایجاد شود و جاده‌های فرعی برای دهات و بنادر کوچک احداث شود. در حوزه خلیج فارس، لنج نقش مهمی در تجارت دارد و بیش‌ترین نقش آن ناشی از آمادگی فوری لنج‌ها برای بارگیری است. یک تاجر می‌داند که همیشه می‌تواند به سرعت یک لنج را برای حمل مواد غذایی و مواد فاسدشدنی پیدا کرده و به مشتری برساند. لنج‌داران در بنادر بزرگ به خوبی رابطه بین سرعت و کالا را می‌دانند. قیمت پایین و قابلیت حمل بار نیز از دلایل مهم ادامه حمل و نقل سنتی است. به نظر می‌رسد مکان لنج‌ها در ترافیک دریایی منطقه خلیج فارس تا مدت‌ها حفظ خواهد شد. لیکن با آماده شدن بنادر فرعی و افزایش کشتی‌های کوچک و بارج‌های موتوردار، استفاده صنعت نفت از بارج و یدک‌کش و افزایش قیمت چوب، اهمیت لنج‌ها در درازمدت کاهش خواهد یافت اما این وسیله همچنان برای حمل مواد غذایی و کالاهایی که زود فاسد می‌شوند، مناسب بوده و رغبت زیادی برای بهره‌برداری از آن در بازرگانان و پیشه‌وران دیده می‌شود.

آینده صنعت لنج‌سازی

گذشت زمان و جبر حاصل از آن این ایده را برای بسیاری از کسانی که با دریا و دریانوردی سنتی مأنوسند، القا نموده که لنج‌های چوبی دیگر کاربرد خود را از دست داده‌اند و باید با امواج خروشان آب‌های خلیج همیشه فارس خداحافظی کنند و در گوشه‌ای از ساحل آرام گیرند و لنج‌های ساخته شده با قطعات فایبرگلاس را به این باور که کاربرد بهتری در آینده دریا خواهند داشت؛ جایگزین آنها کنند. غافل از اینکه عمر مفید لنج‌های ساخته شده از فایبرگلاس حداکثر ۱۵ سال تخمین زده شده و این درحالی است که عمر مفید لنج چوبی بیش از صدسال به درازا می‌کشد. گرایش به این ایده وجود دارد که کشورهای جنوبی حوزه خلیج فارس که به سرعت



نمونه‌ای از تغییر کاربری لنج‌های چوبی در سواحل جنوبی خلیج فارس



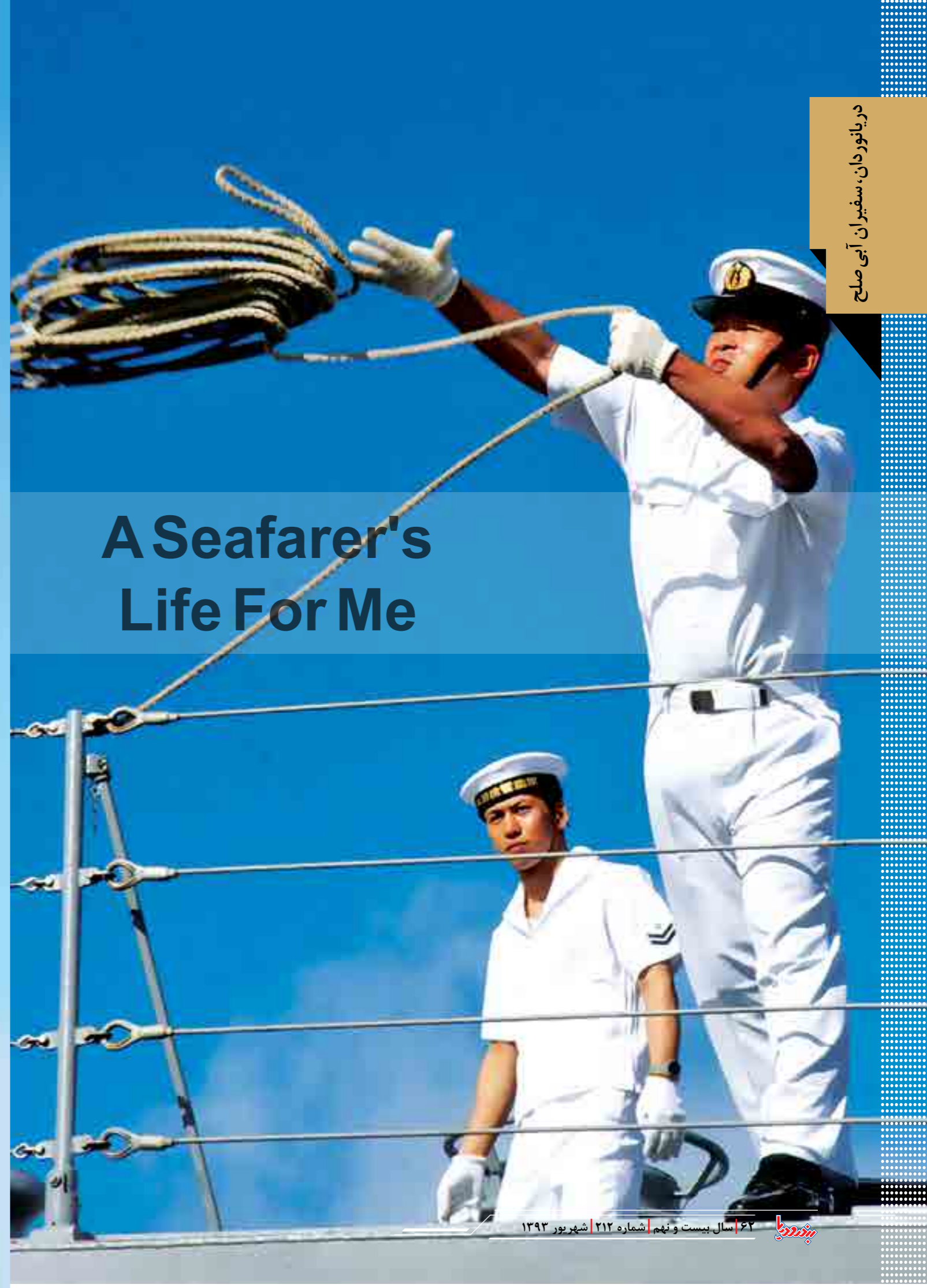
اولین کنفرانس بین المللی سرمایه گذاری در بنادر

THE 1ST International Conference
On Investment in the Iranian Ports



توسعه سرمایه گذاری در بنادر
ضامن رشد اقتصادی کشور

انجمن بازرگانی و اقتصادی ایران - ۲۳ دی ماه ۱۳۹۳



A Seafarer's Life For Me



لنگرگاه لنج‌ها در قلب دریانوردی سنتی

کنگ؛ بندر سندبادهای ایرانی

| مهدی دهدار |

شاید امروز نام بندر کنگ برای بسیاری از ایرانیان ناآشنا باشد اما این بندر در تاریخ دریانوردی ایران آن قدر نقش پررنگی دارد که هرگز از یاد نخواهد رفت. کنگ در کرانه‌های خلیج فارس در استان هرمزگان واقع شده است؛ بندری در پنج کیلومتری شرق بندر لنگه که با بندرعباس به عنوان مرکز این استان کمتر از سه ساعت فاصله دارد. این بندر هم‌تراز با بندر تاریخی لافت در جزیره عجایب هفتگانه خلیج فارس، در لنج‌رانی و لنج‌سازی شهره آفاق است. تاریخ دقیق تأسیس شهر کنگ مثل بیشتر شهرهای باستانی سواحل جنوب ایران مشخص نیست اما منابع تاریخی تا ۱۸۰۰ سال قدمت برایش گمانه زنی کرده‌اند و معتقدند که طی این قرون چهار بار کاملاً ویران شده و دوباره از نو شهری نوینیا بر شانه‌های این بندر تاریخی بنا شده است. شکوفایی اقتصادی این بندر به دوره تسلط پرتغالی‌ها بر خلیج فارس بازمی‌گردد که به دلیل رونق تجارت به ویژه صید و تجارت مروارید اهمیت بازرگانی فراوانی داشته و تجار انگلیسی، هلندی و دیگر اقوام اروپایی در آن بناهای مسکونی، انبارها و تجارت‌خانه‌هایی برپا کرده بودند. طی دهه‌های اخیر بیشتر اهالی بومی بندر کنگ به دلیل رکود رونق اقتصادی این بندر، به دیگر شهرهای ساحلی خلیج فارس همچون بندرعباس، لنگه و جزیره قشم مهاجرت کرده‌اند؛ به گونه‌ای که خانه‌های خالی از سکنه آن در امتداد ساحل دریا بی‌شباهت به دکور یک فیلم تاریخی نیست اما با تمام این تفاسیر، قلب دریانوردی سنتی خلیج فارس در این بندر همچنان می‌تپد. بندر کنگ در سواحل شمالی خلیج فارس از جمله انگشت شمار بنادر دارای قدمت تاریخی است که بافت سنتی و معماری بادگیر خانه‌های ساحل‌نشینان تا اندازه‌ای حفظ شده و دولت در تلاش است تا از ویران شدن کامل آن همچون محله‌های قدیمی بندر بوشهر و دیگر بنادر تاریخی جنوب جلوگیری کند.

به گواه منابع تاریخی، ایرانی‌ها نخستین فاتحان دریا بوده‌اند. آنان با شناورها و کشتی‌های دست‌ساز خود بر آب‌های خروشان و نیلگون دریاهای اقیانوس‌ها، چیره و مسلط شدند و در امور دریانوردی، بازرگانی و جنگاوری دریایی صاحب اعتبار شدند. افتخار آفرینی‌های دریانوردان ایرانی در عهد باستان (دوره حکومت هخامنشیان و ساسانیان) تا بدانجا بود که در کتب تاریخ آن دوره ایرانیان شهره جهان بودند. دانش و مهارت ایرانیان از سفر بر پهنه دریاهای، به گونه‌ای چشم‌انداز مردمان ساکن امپراتوری‌های باستانی اروپا را خیره کرده بود که شاعران یونان باستان در اشعارشان دریانوردان ایرانی را به عنوان قهرمانان دلاور دریا توصیف کرده‌اند. حتی افلاطون در کتاب «جمهوریت» از مهارت دریانوردان جنوب ایران روایت نموده و نام ناخدایان ایرانی را نیز در کتاب خود ذکر کرده است. از قرن سوم پس از اسلام به بعد، گسترش روابط سرزمین‌های اسلامی با ایرانیان منجر به پرورش دریانوردان مجربی شد. اطلاعاتی که از اسناد تاریخی به ما رسیده، بیانگر این موضوع است که اکثر دریانوردان آن روز ایران زمین ساکنان بنادر پروونق جنوب ایران از جمله سیراف بوده‌اند. در کنار این اسامی، نام «شهاب‌الدین احمد بن ماجد جلفاری» به چشم می‌خورد که با استناد به تحقیقات یکی از پژوهشگران معاصر، از اهالی بندر کنگ بوده است. از این دریانورد ایرانی به عنوان راهنمای «واسکودو گاما» دریانورد پرتغالی سخن به میان آمده که حتی دارای تألیفات بسیاری در زمینه دریانوردی نیز می‌باشد. جلفاری در نوشته‌هایش خود را «چهارمین دریانورد ماهر» ایران پس از سه دریانورد دیگر در عصر و زمانه خویش دانسته است.



لنج یا کشتی‌های غیرفلزی قدیمی در میان مردمان بندرکنگ آن قدر ارج و قرب دارد که هر کدام را به نامی می‌شناسند و چون عضوی از خانواده گرمی می‌دارند. نام‌هایی همچون بَغله، بَطیل، بَلَم، بَگاره، بوم، تَر تَری، سَماک، زاروقه، جالبوت، مَنجی، غنچه، سَمبوک، شوعی، غُرَاب، عابله، ماشوه و کوتسی از جمله اسامی لنج‌هایی است که هر کدام شکل و شمایل و کاربرد خاص خود را بر پهنه

دریای پارس دارند. لنج‌سازی از قدیمی‌ترین و مهم‌ترین صنایع دستی جنوب ایران است که سابقه آن به قرون دور می‌رسد؛ تا به آنجا که پیشینه صنعت لنج‌سازی و لنج‌رانی ایرانیان در خلیج فارس به همت جمعی از روزنامه‌نگاران و محققین ایرانی در مجامع بین‌المللی مطرح شد و سرانجام در سال ۲۰۱۱ میلادی، سازمان یونسکو این میراث ناملموس بشری را به نام صنعت بومی ایرانیان ثبت جهانی کرد. لنج‌ها را مردمان دریای پارس برای سفرهای دریایی، تجارت، ماهیگیری و صید مروارید می‌ساختند و تارو پود آن‌ها را با کمترین ابزار دستی و با چوب‌هایی که از آفریقا می‌آوردند، شکل می‌دادند. در روزگاری که خبری از جی پی اس، رادار و تجهیزات مدرن امروزی ناوبری در کشتی‌ها نبود، دریانوردان بندر کنگ این شناورهای دریایی را با توجه به موقعیت خورشید، ماه و ستاره‌ها و همچنین با استفاده از عرض و طول جغرافیایی و همین‌طور عمق آب و پیش بینی‌های هواشناسی به حرکت درمی‌آوردند. بر همین اساس، کار لنج‌رانی آن قدر پیچیدگی داشت که خبره‌شدن در آن کار هر کسی نبود، ساختن لنج در قدیم با ریتم‌های موسیقی خاص و حرکات موزون محلی همراه بود که ناخدایان و جاشوها این سرودها را در حال کار کردن به صورت دسته جمعی می‌خواندند. مهم‌ترین لنج‌هایی که در کارگاه‌های لنج‌سازی بندر کنگ ساخته می‌شد، از نوع جالبوت، سنبوک، بوم و پاکستانی بود که تقاضای ساخت نوع پاکستانی آن بیشتر است. امروزه ساخت لنج‌های چوبی به سبک و سیاق گذشته رونق پیشین خود را ندارد و با ظهور شناورهای بزرگ و کوچک از جنس فایبرگلاس، ساخت لنج‌های قدیمی تا حدودی منسوخ شده است.



افسانه‌ها و باورهای عامیانه سالیان دور، هنوز در سواحل و جزایر هرمزگان نفس می‌کشند و آیین‌های چند هزار ساله همچنان پابرجاست؛ از «بابا دریا» تا «زار» و از «هوزار» تا «نوروز صیاد» همه و همه حکایت از یک چیز دارند. هم‌زیستی آدمیان با دریا. دریا در این خطه از سرزمین‌های جنوبی حرف اول و آخر را می‌زند. قرن‌هاست که مهم‌ترین منبع معاش مردمان هرمزگان از صید و تجارت بر پهنه

|||||

***راه‌اندازی نخستین موزه دریایی غیردولتی ایران از جاذبه‌هایی است که طی سال‌های اخیر تا حدودی بندر کنگ را از انزوای خارج کرده است



زمین است و با دیدن برخی از آنها جز حیرت نمی‌توان واکنش دیگری داشت. نقشه‌ها، قدیمی‌ترین وسایل موزه هستند که هنوز هم در لوله‌های برنجی محافظت می‌شوند. جلیقه نجات شیشه‌ای موجود در این موزه همان قدر مایه شگفتی بازدیدکنندگان را فراهم می‌آورد که دیدن وسیله‌ای عجیب و غریب برای یافتن مسیر دریانوردی که طی قرن‌ها، کار جی پی اس‌های مدرن امروزی را انجام می‌داده و موقعیت دقیق لَنج را در پهنا و وسیع دریاها و اقیانوس‌ها مشخص می‌کرده است.



بیست و هشت سال پیش ناصر تقوایی کارگردان نام‌آشنای معاصر ایران که خود نیز اصالتاً جنوبی است، گوشه‌هایی از سبک زندگی و بافت چشم‌نواز معماری در این بندر را بر پرده نقره‌ای سینما روایت کرد که بارها نیز این فیلم سینمایی در شبکه‌های مختلف ملی و بین‌المللی بازپخش شد؛ «ناخدا خورشید»، روایتگر دست و پازدن ناخدای یک دستی در بندر کنگ (با بازی چشمگیر داریوش ارجمند) است که سرمایه و زندگی‌اش را از دست داده و می‌خواهد با آخرین محموله‌ای که لنجش می‌برد، نان بخورد و نمیری را برای زن و بچه‌هایش به ارمغان آورد. فیلم ناخدا خورشید پس از گذشت حدود سه دهه با ثبت تصاویری ماندگار از کسب و کار دریانوردان سنتی، لنج‌ها و معماری بادگیری خانه‌های مردمان این سرزمین به یکی از اسناد به جامانده از سبک زندگی مردمان حاشیه شمالی خلیج فارس تبدیل شده است. زیرا به‌سان سایر شهرهای تاریخی سرزمین ایران، چهره اصیل در این شهر نیز با معماری‌های بی‌هویت جدید در حال دگرگونی است. بندری که قرن‌ها پیش، پای دریانوردانش از سواحل چین، شبه‌قاره هند و بنادر قاره آفریقا نیز فراتر رفته بود، به حال و روزی افتاده که برای معرفی بیشتر به نسل امروز ایرانیان، فقط باید با نام ناخدا خورشید یادآوری‌اش کرد تا در طوفان حوادث دوباره فراموشش نکنند. کنگ برای مردمان امروز سرزمین ایران یادآور ناخدایی غیور با یک دست خستگی‌ناپذیر است که سه دهه پیش با هنر افسونگر یک سینماگر جنوبی در پس‌زمینه لنج و بادگیرهای شهری باستانی، در خیال همگان زاده و معرفی شد و مدتی بعد نیز به خاطرات پیوست.

فیروزه‌های آب‌های خلیج فارس و دریای عمان تأمین می‌شود و این وابستگی را در آیین و مراسم سنتی آنها می‌توان دید. نمونه‌اش آیین «رزیف» است؛ اجرایی موسیقایی که به نوعی سرود کار بوده و برگرفته از حرکات و آواها در زمان پارو زدن و کار با بادبان‌ها در کشتی‌های قدیمی (لَنج) محسوب می‌شود. این مراسم به صورت دسته جمعی و با سرودی خاص اجرا می‌شود و گویی راوی قصه‌های مشترک آدمیان ساحل‌نشین و جزیرتی با دریاست و رازهای رمزگشایی نشده فراوان دارد. گروه رزیف بندر لنگه از جمله گروه‌های شناخته شده موسیقی آیینی در ایران است که در جشنواره‌های مختلف فرهنگی و هنری از جمله جشنواره معتبر موسیقی فجر توانست حضور درخشانی داشته باشد.



راه‌اندازی نخستین موزه دریایی غیردولتی ایران نیز از دیگر جاذبه‌هایی است که طی سال‌های اخیر، گروه‌های زیادی از فرهنگ‌دوستان و گردشگران داخلی و خارجی را روانه این شهر هرمنگان نموده و حضور بازدیدکنندگان، تا حدودی این بندر را از انزوای خارج کرده است. موزه مردم‌شناسی و دریانوردی بندر کنگ به همت جمعی از افراد خیر، ناخداها و جاشوهای این بندر حدود سه سال و نیم پیش در شرایطی تأسیس شد که میراث دریانوردان شهر سندیادهای ایرانی اندک اندک می‌رفت که به فراموشی سپرده شود. در این موزه وسایل و نقشه‌هایی که ناخداها و جاشوها در زمان دریانوردی از آنها استفاده می‌کردند، به معرض نمایش درآمده است. سنگ بنای این موزه، نوروز سال ۹۰ با یک دهل و لباس ناخدا از سوی یکی از دریانوردان این بندر به نام «علی بحری» گذاشته شد. این حرکت مورد استقبال شهرداری، شورا و همچنین مردم و سایر دریانوردان قرار گرفت و اشیای قدیمی از انبارها و پستوها و طاقچه‌های خانه‌ها بیرون آورده شده و با اعتماد به او سپرده شد. حال پس از گذشت بیش از سه سال از آن زمان، دو قلم یادگاری پدری، به بیش از یک‌هزار قلم انواع وسایل دریانوردی رسیده که هر کدام روایتگر گوشه‌ای از تاریخ دریانوردی ایران

طی دهه‌های اخیر بیشتر اهالی بومی بندر کنگ به دلیل رکود رونق اقتصادی این بندر، به دیگر شهرهای ساحلی خلیج فارس همچون بندر عباس، لنگه و جزیره قشم مهاجرت کرده‌اند

کشتی خانه من است

من یک مسافر م. یک دریانورد و هر روز منطقه‌ای بکر در قلمرو و روحم کشف می‌کنم

حسن نسوری

دومین روز مهر ماه روز دریانورد نام گرفته است و این بهانه‌ای شد تا نگاهی دوباره کنیم بر شرایط امروز دریانوردان کشور و جهان؛ مصائب و مشکلات این عزیزان و آنچه با توجه به شرایط ویژه کار متحمل می‌شوند.

نزدیک به ۱/۵ میلیون نفر دریانورد و نیروی انسانی با بیش از ۸۵ هزار شناور در آبراهه‌ها با بهره‌گیری از ۴۷۶۴ پایانه آبی در ۱۹۶ کشور جهان دست در دست هم، بزرگترین زنجیره تبادل اقتصادی کالا را در جامعه جهانی شکل داده‌اند. کالاها و محصولات عظیم صنعتی و کشاورزی چه در جعبه‌های آهنین و چه در قالب فله و یا کالای عمومی با کشتی‌های بزرگ اقیانوس پیمارهای بازارهای مصرف جهانی می‌شوند تا اعضای دهکده کوچک جهانی دست در دست هم نیازهای یکدیگر را برآورده کنند. اما زندگی این قشر عظیم بر پهنه آب‌ها و دریاها هرگز عاری از مشکلات و مصائب جانبی ناشی از محیط کار نیست.

دریانوردان بی‌گناهی که آماج حملات ناجوانمردانه دزدان دریایی در آبراهه‌های ناامن خلیج عدن و سواحل سومالی شده‌اند و کاروان‌های تجاری که ناگزیر باید مناطق یاد شده را زیر پوشش اسکورت‌های نظامی دریایی پشت سر بگذارند تا از حملات ناجوانمردانه دزدان و راهزنان دریایی در امان باشند. شرایطی که باعث شد ۱۱۵۰ فرزند کشتی تجاری کشور در چند سال گذشته با اسکورت‌های تکاوران و تفنگداران دریایی از این منطقه عبور کنند.

مصاحبه‌آخر فرمانده نیروی دریایی ارتش مبین این خبر است که ۱۰۰ فرزند کشتی تجاری مورد تهاجم دزدان دریایی قرار گرفتند که با حضور به موقع دلاور مردان نیروی دریایی این حملات ناکام ماند. لذا حملات یاد شده خود به مستمسکی بدل شده تا حتی در کشورهایی مثل فیلیپین و هند که از نظر تأمین نیروی کار در کشتی‌ها شهره‌اند، این روند سیر نزولی پیدا کند. کشورهایی که خود زمانی پیش قراولان کارروی کشتی‌ها و بر پهنه آبها بوده‌اند. همین وضعیت باعث شده IMO به تلاشی جدی برای ترغیب نیروی انسانی برای رویکرد به کار در دریا و دریانوردی بنماید.

در همین راستا کاهش تعداد دریانوردان به یکی از مشکلات دست و پاگیر متولیان صنعت حمل و نقل دریایی جهان تبدیل شده است که این کاهش نیرومی‌رود تا هزینه‌های جابجایی کالا را نیز افزایش دهد.

گسترش این پدیده شوم به سواحل ایران و آب‌های سرزمین ما در دریای عمان و به‌خصوص بنادر چابهار و کنارک در دهانه اقیانوس هند صیادان منطقه را نیز بی‌نصیب نگذاشته به طوری که در یک سال گذشته بیش از ۲۰ فرزند شناور و لنج صیادی در آب‌های منطقه ربوده شده‌اند. این پدیده در سال ۲۰۰۹ یک درآمد ۵۸ میلیون دلاری و در سال ۲۰۱۰ درآمدی بالغ بر ۲۳۸ میلیون دلار به جیب راهزنان آبی سرازیر کرد. شرایط یاد شده هزینه‌ای بالغ بر ۱۲ میلیارد دلار، چه از نظر بیمه، چه پشتیبانی نیروهای مسلح، چه اقدامات قضایی و تغییر مسیر کشتی‌ها برای گریز از شرایط بحرانی منطقه و اقدامات پیشگیرانه به شرکت‌های ترابری دریایی تحمیل کرده است..

درآمد مصر به دلیل بهره‌گیری کمتر از کانال سوئز کاهش یافته و مقامات این کشور عربی می‌گویند ۶۴۲ میلیون دلار خسارت در این راستا متحمل شده‌اند. و کشورهای دیگر منطقه چون کنیا و یمن نیز از آماج تیررس این پدیده شوم جان سالم بدر نبرده‌اند و تجارت دریایی در این دو کشور نیز تحت تأثیر قرار گرفته است.

دوری از خانه و کاشانه و دل‌کنندن از تمامی دلبستگی‌های یک انسان؛ شرایطی

است که دریانورد خواسته و ناخواسته باید به آن تن دهد. لذا با توجه به این شرایط انتظار می‌رود؛ متولیان شرکت‌های تجاری دریایی در تأمین امکانات و نیازهای اولیه دریانوردان چون حقوق و مزایا، بیمه و تأمین شرایط لازم برای یک زندگی دور از دغدغه را برای دریانوردان در دستور کار خود قرار دهند تا دریانورد فارغ از مشکلات یاد شده به کار و مشغله روزمره‌اش بپردازد. تحریم‌های ناجوانمردانه و غیرمنطقی‌ای است که بر علیه دروازه‌های اقتصادی کشور، کشتی و کشتیرانی و در کنار آن زندگی دریانوردان را تحت تأثیر قرار داده است. مراجع ذی‌ربط بین‌المللی باید به ترفندی متوسل شوند که شرایط حمل و نقل دریایی در مجموع از تیررس بلایای سیاسی و غیره به دور باشد؛ چرا که ایمنی و جان هزاران انسان بر پهنه‌های آبی تحت تأثیر این شرایط قرار دارد.

لازم است شرایط مناسب پزشکی در تمامی بنادر جهان برای سرویس‌دهی به این قشر عظیم مهیا شود و بر متولیان سازمان‌های ذی‌ربط جهانی است تا با نظارت بر بسیاری از موارد یاد شده به یاری دریانوردان برخیزند.

به هر روی زندگی این قشر عظیم و مشغله کار در دریا و کشتی نیز تحت تأثیر قرار گرفته به شکلی که سال جاری دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی، پیشنهاد کرد در یک کمپین جامعه جهانی تنها با این جمله ((دریانوردان برای من می‌آوردند)) را کامل کنند و هر کلمه‌ای را که به زندگی آنان مربوط می‌شود و دریانوردان برای آنان به ارمغان آورده‌اند؛ در این جمله بگنجانند و با دو کلمه (متشکر م دریانوردان) آن را خاتمه دهند تا

میلیون‌ها نفر هم صدا به قدردانی از این قشر برخیزند.

باشد تا بانگی همه‌گیر بر خاسته از گلوی جمعیت جهانی در این روز چون طنینی بر جان و روح کسانی بدمد که پهنه‌های آبی را صحنه تاخت و تاز ناجوانمردانه خود نموده‌اند و هرج و مرج از مسیر تردد کشتی‌های تجاری برای همیشه رخت بر بندد و تجارت آزاد جهان در آغازین دهه‌های سده بیست و یکم، مسیری امن و ایمن را در پیش گیرد و دریانوردان فارغ از تمام مصائب یاد شده زندگی عادی خود بر پهنه آب‌ها و دریاها را تجربه کنند. به امید آن روز.

و در نهایت سروده‌ای بر قدوم پاک همه رهروان دریاها

من یک مسافر م

یک دریانورد

و هر روز منطقه‌ای بکر در قلمرو و روحم کشف می‌کنم

از آب‌های گرم خلیج همیشه‌فارس تا کرانه‌های دور دست آن سوی اقیانوس

سرزمین کانگروه‌ها و مردان تاسمانی

تا آن سوی آب‌های قوم زرد در دریای چین

من مسافر این آب‌هایم

و کشتی خانه من است

انگار در تمامی این سرزمین‌ها خانه دارم

انگار همه مردمان زمین را می‌شناسم

آری من مسافر این آب‌هایم

آن سوی جبل الطارق قاره سبز

همه جا پذیرای منند

من یک مسافر م

خانه ام دریاست.



انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی
ناشر تخصصی کتب بندری و دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی

مجوز نشر کتب بندری و دریایی را دریافت کرد

تدوین و نشر کتب تخصصی همواره یکی از رسالت‌های سازمان‌ها در ایفای نقش حاکمیتی و مرجعیت علمی موضوعات مرتبط با وظائف آنها محسوب می‌گردد به همین دلیل در نقشه جامع علمی کشور که از آن به عنوان عالیترین سند تحقیقاتی و علمی کشور و همچنین نقشه راه دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ کشور یاد می‌گردد، تعداد کتاب‌های تخصصی تألیف و نشر یافته توسط مراکز تحقیقاتی به عنوان یکی از شاخص‌های کلان در تحقق سند چشم‌انداز کشور بیان شده است.

هر چند تا پیش از این نیز سازمان بنادر و دریانوردی همواره در تألیف و نشر کتاب‌های تخصصی بندری و دریایی پیشقدم بود ولی نداشتن پروانه نشر کتاب باعث گردیده بود تا همواره کتاب‌های تخصصی تألیف شده در سازمان به نام سایر ناشرین چاپ و به بازار عرضه گردند. حسب ابلاغیه نقشه جامع علمی کشور و با هدف ایفای نقش مرجعیت علمی سازمان در موضوعات بندری، دریایی و کشتیرانی بازرگانی، در تیرماه سالجاری درخواست صدور پروانه نشر به معاونت امور فرهنگی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی ارسال گردید که به رغم زمانبر بودن فرایند بررسی درخواست‌ها و صدور پروانه نشر، به لطف پیگیری مستمر همکاران مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی، مجوز نشر کتب تخصصی، بندری و دریایی طی پروانه شماره ۱۱۷۳۱ در تاریخ ۱۳۹۳/۶/۵ به سازمان بنادر و دریانوردی اعطا گردید.

اقدامی که برای اولین بار در طول عمر سازمان محقق گردید و قطعاً به ایفای نقش حاکمیت علمی و مرجعیت دانشی سازمان در جامعه ذینفعان خدمات بندری و دریایی و همچنین مراکز علمی و دانشگاهی داخل و خارج کشور، کمک شایانی خواهد کرد.

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی به عنوان بخش تحقیقاتی و متولی انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن تبریک این موفقیت به جامعه بندری و دریایی کشور فرصت را مغتنم شمرده و بدین وسیله از فرهیختگان و پژوهشگران دانشگاهی و دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل دریایی دعوت می‌نماید تا آثار خود اعم از تألیف، تدوین و ترجمه را برای نشر و استفاده عموم علاقمندان در اختیار این انتشارات قرار دهند. راه‌های تماس با انتشارات:

Email: pub@pmo.ir

۳۱ و ۸۴۹۳۲۱۳۰: تلفن

۸۴۹۳۲۱۳۷: دورنگار



معرفی کتاب

«مجموعه مقررات ملی برای پیاده‌سازی کنوانسیون سولاس»

مطالعات در حوزه حمل و نقل دریایی و دریانوردی و «بررسی‌های راهبردی» نسبتی دیرینه و رویکردی به موازات و هم‌راستا با قوانین و مقررات بین‌المللی دارند. به بیان دیگر، حمل و نقل دریایی و دریانوردی عرصه‌ای است که در فضای آن، همواره پرداختن به راهبردهای ملی در راستای نیازهای جهانی با تأکید بر امر دریانوردی و تجارت و حمل و نقل دریایی معنادار است. در همین زمینه، پروژه «وضع مقررات ملی برای پیاده‌سازی کنوانسیون سولاس» نمود و نشانه‌ای مشخص را نشان می‌دهد.

موضوع SOLAS، کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (safety of life at sea) به تأمین مقرراتی نظر دارد که رویکرد قوانین ملی را در راستای عملیاتی و اجرایی‌سازی مقررات بین‌المللی وضع شده از سوی IMO (International Maritime Organization) را پردازش می‌کند. این جنبه بارز و شفاف در تبیین آن نسبت دیرین بین راهبردهای ملی با رویکردهای بین‌المللی است که مقوله ایمنی حمل و نقل دریایی و دریانوردی – با تأکید بر ایمنی جان اشخاص در دریا، کشتی‌ها و حفاظت از محیط زیست دریایی – را ناظر است.

«مجموعه مقررات ملی برای پیاده‌سازی کنوانسیون سولاس» یک اقدام پژوهی تمام‌عیار برای انعکاس اقدامات ملی در این زمینه می‌باشد. این مجموعه، متشکل از ۹ فصل بوده و به واسطه انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی نشر یافته است. فصل اول، به معرفی ساختار سازمان جهانی دریانوردی و کنوانسیون‌های الحاقی توسط کشور جمهوری اسلامی ایران می‌پردازد. این فصل نشان می‌دهد که کشور جمهوری اسلامی ایران به تعداد کثیری از کنوانسیون‌های IMO، به‌ویژه کنوانسیون‌هایی که ناظر بر امر مسئولیت اجتماعی هستند، ملحق شده است.



مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی

فصلنامه دیدگاه، شماره

تابستان ۱۳۹۳ منتشر شد

با گذشت نزدیک به پنج سال از انتشار فصل‌نامه دیدگاه؛ تلاش داشته و دارد تا بازتاب‌دهنده نتایج بررسی‌های راهبردی و مطالعات پژوهشی باشد. به این ترتیب، فصل‌نامه دیدگاه، حلقه‌ای قوی بین «پژوهش» و «جامعه‌های هدف» در قالب تصمیم‌سازان، برنامه‌ریزان و مجریان محترم طرح‌های توسعه‌ای، بنیادی و کاربردی است. ضمن آن که همواره اشتیاق ویژه نشان داده است تا به این وسیله، صاحبان قلم‌های پژوهشی را به شوق آورد که دست به نگارش تجربه‌های ضمنی خود برده و با تألیف مقاله‌های کاربردی، نقشی بایسته در مدیریت دانش سازمانی را به‌انجام رسانند. این مهم بخشی از رسالت بنیادی اداره کل «مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی» سازمان بنادر و دریانوردی است که در راستای «سند نقشه جامع علمی کشور» انجام می‌شود. به طور طبیعی، پرداختن به هدف مندرج در نقشه جامع علمی کشور دال بر فرهنگ‌سازی عمومی

فصل دوم، مبادرت به تشریح وضعیت اجرایی کنوانسیون سولاس در کشور دارد. در این فصل ضمن توصیف پیشینه‌های ملی در خصوص ایمنی، رویکردهای راهبردی و عملیاتی در جهت حرکت به سمت بین‌المللی‌شدن قوانین را تشریح می‌کند. ضمن آن، شرح کاملی از کنوانسیون‌های IMO و شرایط و الزام‌های آن نیز تبیین شده‌اند. در همین فصل، وضعیت اجرای کنوانسیون سولاس تشریح و اختیارات و مسئولیت‌ها، همچنین فرایند پاسخگویی در قبال کنوانسیون سولاس، مورد واکاوی قرار گرفته است. زنجیره ارتباطی کنوانسیون سولاس و سازمان بنادر و دریانوردی کشور، همچنین تشریح عوامل مؤثر در اجرای کنوانسیون سولاس، طی دو فصل پنجم و ششم ارائه شده است.

به طور طبیعی، کنوانسیون سولاس و مقررات ملی برای پیاده‌سازی آن، نیازمند وضع دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌ها و قوانین است به این مهم در فصل هفتم کتاب اشاره شده و شرح مبسوطی در این خصوص ارائه شده است.

از آنجا که وضع مقررات ملی، الزامی است و از سوی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) روی آن تأکید شده است، همواره پرداختن به مدل‌های اجرایی از سوی کشورها، می‌تواند در مدیریت دانش و تبیین ترجیح‌های ملی، با توجه به ضرورت‌های ملی-منطقه‌ای مؤثر باشد. از این روی، فصل هشتم این اقدام پژوهی، مبادرت به انعکاس مطالعات تطبیقی دارد.

فصل نهم نیز مبادرت به مقایسه «تحوه اجرای کنوانسیون سولاس» در ایران و سایر کشورها دارد. مطالعه دو فصل هشتم و نهم، دقیقاً مشخص می‌کند که چگونه

بررسی‌های راهبردی خاص هر کشور در ترسیم هم‌راستایی خود با مقررات بین‌المللی، تحت تأثیر نیازها و متغیرهای خاص ملی-منطقه‌ای دارد. به نحو منطقی این نوع از کنش، حامل بارهای مثبت و رهیافت‌های مطلوب برای پیوستن به رویکردهای جهانی بر پایه نیازها و الزام‌های ملی است.

کتاب «مجموعه مقررات ملی برای پیاده‌سازی کنوانسیون سولاس» محصول یک اقدام پژوهی دقیق علمی است و شایسته است تا از مجری محترم پروژه و تمامی اشخاص حقوقی و حقیقی پیشرو، تقدیر و سپاسگاری شود. این مجموعه به روشنی می‌تواند تصویرگر مسیر اقدام‌ها، در تبدیل این ایده به پدیده‌های عینی-عملیاتی باشد.

اداره کل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

برای تقویت زمینه‌های تولید بومی علم در جامعه و ارتقای «آگاهی‌های علمی عمومی» وظیفه‌ای است که در راستای انجام مأموریت، پیوسته مورد تأکید است. همانند آداب نهادینه‌شده فصلنامه دیدگاه، این شماره نیز شامل هفت مقاله پژوهشی است. عناوین مقاله‌های این شماره به شرح زیر هستند:

— بررسی جریان‌های جزر و مدی در خور مریموس.

— لزوم بهره‌گیری از فناوری RFID در فعالیت‌های دریایی و بندری کشور.

— فرصت‌های سرمایه‌گذاری در توسعه بیمه قراردادهای حمل و نقل دریایی.

— تأثیر فرسودگی شغلی بر رفتار شهروندی سازمانی کارکنان.

— اندازه‌گیری عناصر فسفر و نیتروژن قبل و بعد از لایروبی در بندر انزلی.

— آلودگی صوتی محیط زیست دریایی.

اثربخشی استقرار VTS بر ایمنی دریانوردی در آبراه ورودی شهید رجایی.

بیابیم! با مشارکت جمعی هم‌رهان پژوهشی به نیازهای جمعی حوزه‌های تخصصی فعالیت‌های بندری – دریایی و امور دریانوردی و صنعت حمل و نقل دریایی پاسخ‌گو باشیم. در صورت تمایل به استفاده، توزیع یا بازنشر این مقاله‌ها، می‌توان فایل pdf این شماره و شماره‌های پیشین فصلنامه را از انتشارات این مرکز به آدرس زیر دریافت نمایید.

http://research.pmo.ir/publication-fa.html

برترین‌های دریایی جهان

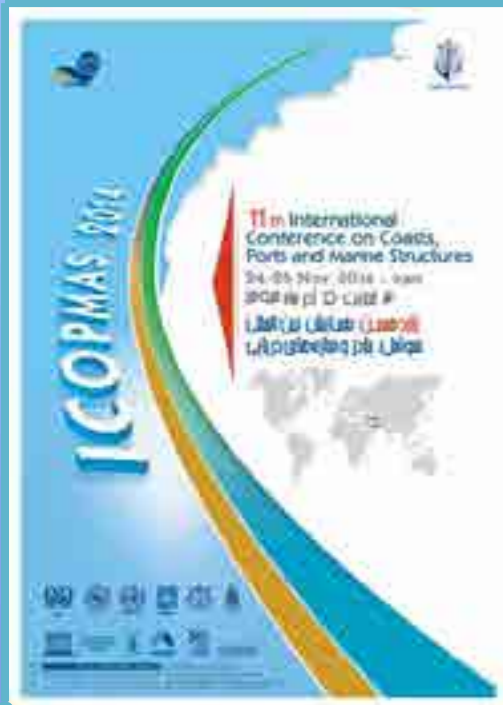
صنعت دریایی بسیار شگفت‌انگیز، متنوع، پویا و اثرگذاراست و کشور عزیزمان ایران شایسته‌ترشد بیشتر در این زمینه است. توسعه پایدار در زمینه دریایی مستلزم آن است که به مسائل زیست محیطی و استفاده صحیح و عادلانه از این موهبت الهی توجه ویژه‌ای شود. در این قسمت از ماهنامه «بندرودریا » و به منظور نشان‌دادن وسعت و گستردگی فعالیت‌های دریایی، نیم‌نگاهی به برترین‌های دریایی در سال ۲۰۱۳ خواهیم داشت.

میزان کلی تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۱۳	۹/۵میلیار تن
تعداد کل کشتی‌های جهان	۱۰۴هزار فروند
تعداد کل کانتینرهای تخلیه و بارگیری شده در بنادر جهان	۶۵۰میلیون TEUکانتینر
تعداد کل دریانوردان جهان	۱میلیون و۵۰۰هزارنفر
تعداد کل کانتینرهای دریایی جهان	۳۲میلیون کانتینر
رشد اقتصادی جهان ۲۰۱۳	۲/۱درصد
بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان	MAERSKLINE با ظرفیت ۱۸ هزار TEU
بزرگ‌ترین کشتی مسافری جهان	osasisofthesea با ظرفیت ۹هزار نفر و با هزینه ۴میلیاردیورو (ساخته شده توسط فنلاند)
فعال‌ترین بندر کانتینری جهان	شانگ‌های چین با عملکرد ۳۳/۶ میلیون TEU
تعداد شناورهای عبوری از تنگه هرمز به صورت سالانه	در حدود ۵۰هزارفروند
اولین پورت ابرآتور کانتینری جهان	HpH هنگ کنگ با عملیات ۷۵۰میلیون کانتینر در سال ۲۰۱۲
بزرگ‌ترین کشتی فله‌بر جهان	valebrazil با ظرفیت ۴۰۰ هزار تن
بزرگ‌ترین کشور سازنده کشتی جهان	کره جنوبی
بزرگ‌ترین شرکت سازنده کشتی در جهان	Hyundai با سهم ۱۵ درصد
بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی کانتینری جهان	maersklin با دارا بودن ۴۵۳فروند کشتی کانتینری با ظرفیت ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار TEU کانتینر
بزرگ‌ترین کشور تأمین‌کننده دریانورد جهان	فیلیپین با دارا بودن ۳۵۰ هزار دریانورد
برترین مؤسسه رده‌بندی کشتی‌ها در جهان	NIPPONKAIJIKYOKAI ژاپن
بزرگ‌ترین شرکت سازنده تجهیزات تخلیه و بارگیری بنادر	ZPMC چین (با ساخت ۱۳۰۰دستگاه‌گنتری کرین تاکنون)
بزرگ‌ترین کشور سازنده کانتینرهای دریایی	چین با سهم بازار ۹۰درصد
برترین کشور جهان در زمینه دارا بودن فعال‌ترین بنادر	چین با عملکرد۱۳۸۵میلیون کانتینر (۲۵صد سهم بازار)
بزرگ‌ترین بندر کانتینری اتوماتیک جهان	بندر روتردام هلند (با سیستم معروف AGV)
مهم‌ترین و پایه‌ای‌ترین کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی	کنوانسیون SOLAS (مصوب سال ۱۹۷۴میلادی)

بزرگ‌ترین کشور اوراق‌کننده کشتی‌ها در جهان	هند با سهم بازار ۳۲درصد
بزرگ‌ترین کشور دارنده بیش‌ترین ناوگان کشتی جهان	یونان با سهم بازار ۱۶درصد
برترین کشور دنیا در زمینه ثبت کشتی‌ها در جهان	پاناما (۲۱درصد کشتی‌های جهان در پاناما ثبت شده‌اند)
بزرگ‌ترین شرکت بیمه کشتی‌ها در جهان (p&CLIP)	AMERICANCIUb
برترین کشور دنیا در زمینه اعطای تسهیلات مالی برای خرید کشتی	آلمان –HSHNORDBANK بااعطای حدوداً۵۰میلیارددلاروام در سال ۲۰۱۲
بزرگ‌ترین کشور دارنده کشتی‌های کانتینری دنیا	دانمارک ۱۲درصد کشتی‌های کانتینری جهان متعلق به این کشور است.
برترین کشور جهان در زمینه ارایه سوخت به کشتی‌ها با درآمد سالیانه ۱۵میلیارد دلار	سنگاپور (با حجم عملیات سالیانه ۳۳میلیون تن)
مهم‌ترین تنگه دریایی جهان در عبور کشتی‌های نفتی	تنگه هرمز ایران با عبور ۱۷میلیون بشکه نفت خام توسط کشتی‌های نفتکش
مهم‌ترین کانال دریایی ساخت بشر	کانال پاناما به طول ۷۵کیلومتر
بزرگ‌ترین کشتی RO-RO جهان	ToNSbergنروژ با ظرفیت حمل ۷هزار دستگاه خودرو
برترین کشور جهان در زمینه ساخت بنادر جدید و توسعه بنادر	چین
برترین کشتی کانتینری طراحی شده که امکان ساخت آن از لحاظ فنی در آینده وجود دارد	کشتی موسوم به MALACAMaX با ظرفیت ۲۵ هزار TEU (هنوز ساخته نشده است)
بزرگ‌ترین کشور جهان در زمینه واردات موتور کشتی	چین
بزرگ‌ترین کشور صادرکننده LNG جهان با کشتی	قطر
مهم‌ترین کشور دنیا در زمینه لایروبی‌های دریایی و عملیات SALVAgE.	هلند
مهم‌ترین کشور دریایی جهان (بیش‌ترین دفاتر شرکت‌های مرتبط با دریا و بندر با سابقه کهن کشتیرانی و…)	انگلیس
یکی از معروف‌ترین دریانوردان جهان	مار کوپولوی ایتالیایی (سال ۱۲۷۱ میلادی)
کشوری با دارا بودن بیش‌ترین مراکز و آکادمی‌های آموزش دریانوردان	فیلیپین با دارا بودن ۱۰۰ مرکز و فارغ‌التحصیلی سالانه ۴۰ هزار نفر دریا نورد
یکی از مهم‌ترین حوادث دریایی سال‌های اخیر (ملقب به تایتانیک ایتالیایی)	حادثه کشتی مسافری COSTACONCORDIA در سواحل ایتالیا در اوایل سال ۲۰۱۲ با خسارت ۱میلیارد دلار
مهم‌ترین عامل حوادث در بنادر	عامل خطای انسانی با سهم ۷۹درصدی
بزرگ‌ترین آلودگی نفتی کشتی نفتکش در جهان	حادثه تصادم کشتی atlanticExpress در سال ۱۹۷۸ با نشت ۲۲۲ هزار تن نفت وارد دریا در سواحل کشور ترینیداد و توباگو شد.
تلخ‌ترین حادثه کشتی مسافری جهان	حادثه کشتی تایتانیک در سال ۱۹۱۲در مسیر انگلیس به آمریکا با ۱۵۰۰کشته
تلخ‌ترین حادثه نفتی در دریا برای حیات دریایی	انفجار سکوی نفتی BP در خلیج مکزیک در سال ۲۰۱۰
یکی از بزرگ‌ترین حوادث آتش‌سوزی بنادر در سال‌های اخیر	بروز حادثه آتش‌سوزی در بندر دالیان چین که هنگام جداشدن کشتی نفتی ۳۰۰ هزار تنی از اسکله و نشت ۱۵ تن نفت به وقوع پیوست و باعث تعطیلی بندر دالیان به مدت یک هفته شد

عمده‌ترین حادثه دریایی که بشر را به فکر الزام دو جداره کردن کشتی‌های نفتکش انداخت	حادثه کشتی Amoco در سواحل انگلستان در سال ۱۹۷۸ با نشت ۲۲۳ هزار تن نفت خام به دریا و نیز حادثه کشتی نفتی Exxonvaldes در سال ۱۹۸۹ در آلاسکا
از خسارت بارترین سونامی‌های دریایی در سال‌های اخیر.	سونامی فوکوشیمای ژاپن که منجر به حادثه انفجار نیروگاه اتمی شهر شد (با خسارت ۱۲۲ تا ۲۳۵ میلیارد دلار) مهم‌ترین حادثه تروریستی جهان که باعث تحو لی در مسایل امنیتی بنادر و دریانوردی شد.....عملیات تروریستی ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱
معروف‌ترین تنگه دریایی جهان در زمینه دزدی دریایی در زمان‌های قدیم	تنگه مالاکا در آب‌های اندونزی
بزرگ‌ترین LOCK دریایی جهان به سبب اختلاف سطح آب دریا	بلژیک - بندر آنتورپ
بزرگترین دریاچه سطح زمین	مازندران ایران (خزر)
بزرگ‌ترین شکارچی نهنگ و دلفین جهان	چین (که مورد اعتراض شدید جهانی نیز می‌باشد)
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 دریاها معطوف کرده است.)
بزرگ‌ترین سازنده فولاد جهان برای کاربری در ساخت کشتی	چین
بهره‌ورترین بندر کانتینری جهان	بندر شنزن چین که هر دستگاه‌گنتری کرین آن به طور متوسط هر ساعت ۱۲۰ دستگاه کانتینر تخلیه و بارگیری می‌کند
سه کشور برتر صاحب نام سازنده کشتی‌های لوکس مسافری دریایی (گروزه‌های مجلل)	فنلاند، نروژ، ایتالیا
بندری که بزرگ‌ترین فرودگاه جهان در جوار آن می‌باشد	بندر جبل علی که فرودگاه‌المکتوم به عنوان بزرگ‌ترین فرودگاه جهان در جوار آن می‌باشد.
یکی از شرکت‌های صاحب‌نام سازنده شناورهای خدماتی (نظیر یدک‌کش و....)در جهان	شرکت damen در هلند
صاحب‌نام‌ترین کشور در زمینه ساخت تجهیزات مخابرات و رادار دریایی (navigationalAids)	ژاپن
سازنده اولین کشتی نفتکش جهان با سوخت LNG	یارد کشتی‌سازی Trico روتردام هلند - این کشتی را که ۱۱۰ متر طول و مجهز به موتور دو گانه سوز می‌باشد را در سال ۲۰۱۰ ساخت
یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های سازنده موتورهای دیزل کشتی	شرکت MANB&W
کشور پایه‌گذار اولین قانون دریایی در جهان (admiralLaw)	انگلستان
اولین و معروف‌ترین بیمه‌گذار دریایی در جهان	شرکت Lioyds لندن
بزرگ‌ترین قرارداد ساخت کشتی در جهان	ساخت ۲۰ فروند کشتی کانتینری موسوم به TripleE توسط کشتی‌سازی daeWoo کره جنوبی برای خط کشتیرانی مرسک لاین در سال ۲۰۱۱ به ارزش ۹۰۰میلیارد و ۹۰۰ میلیون دلار

خط کشتیرانی مرسک لاین	اولین خط کشتیرانی کانتینری جهان که بر اساس IT خدمات جدید و ابداعی را در وب سایت خود ارائه نمود، به نحوی که صادرکنندگان می‌توانند با مراجعه به پورتال الکترونیکی مربوطه کانتینرهای خود را روی کشتی‌های آن خط از قبل رزرو کنند و برای این کار نیاز به حضور فیزیکی آنها در دفتر کشتیرانی نبود
یکی از مهم‌ترین کنوانسیون‌های خطوط کشتیرانی کانتینری جهان	EMERA:EUropeMiddleeastAGREEMENT
یکی از نخستین دریانوردان ایران	سلیمان تاجر سیرافی که ۴۰۰ سال پیش از مار کوپولو با کشتی به چین رفت
بزرگ‌ترین کشور صادرکننده خاوبار جهان	روسیه
بزرگ‌ترین و قدیمی‌ترین مرکز تحقیقات خاوبار جهان	انستیتو تحقیقات و پرورش خاوبار آستاراخان روسیه
بزرگترین کشور تولیدکننده ماهیان خاوباری در جهان	چین
معروف‌ترین سرداری که به سلطه پر تغالی‌ها بر خلیج فارس پایان داد	امام قلی‌خان 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 ۱۲متر)	پلانکتون‌ها (ریزترین موجودات دنیای هستی) عجایب خلقت
اولین حفاری نفتی در دریای خزر	سال ۱۸۷۰ میلادی
نخستین کنفرانس سازمان ملل در خصوص حقوق دریاها	سال ۱۹۵۸ با حضور ۸۰ کشور در ژنو
یکی از غنی‌ترین سرزمین‌های کشاورزی دنیا	مصوب رودخانه گنگ در اقیانوس هند (ارتباط دریا با کشاورزی)
یکی از کشورهای جهان با بیش‌ترین تعداد جزیره	کشور فیلیپین با دارا بودن ۷۱۰۰ جزیره
بزرگ‌ترین عامل آلوده‌کننده اقیانوس آرام	رودخانه یانگ تسه چین
بیش‌ترین میزان باج در خواستی دزدان دریایی سوماتی برای آزادسازی یک فروند کشتی	۲۵ میلیون دلار برای آزادسازی یک فروند کشتی عربستانی حامل ۲میلیون بشکه نفت خام
جدیدترین روش ابداعی ایران برای جلب توجه مردم به مقوله دریا	پهن کردن سفره هفت سین در بستر دریا و نیز ساخت فرش دریایی در ساحل جزیره هرمز
بهترین نوع رنگ بدنه کشتی که باعث کاهش اصطکاک بدنه کشتی با آب می‌شود	رنگ‌های سیلیکونی
بیشترین رکورد عرضه کشتی در جهان صرفاً طی یک سال	سال ۲۰۱۰ تعداد ۲۷۴۸ فروند کشتی جدید با نود و شش میلیون تن GT در سال مذکور وارد چرخه حمل و نقل دریایی گردید و به یکباره ۱۲درصد ظرفیت کشتی جهان را افزایش داد
نخستین دانشگاه‌های دریایی جهان	ناوارتش تارستان در بندر هرمز و سیراف در دوره ساسانی
نخستین دانشگاه جهان که به تحقیق در مورد بیماری‌های دریایی پرداخت	دانشگاه جندی شاپور خوزستان در دوره ساسانی
بیش‌ترین مصرف‌کنندگان غذاهای دریایی (sea food)	اروپا، ژاپن، آمریکا
بزرگ‌ترین کشورهای تولیدکننده میگو در جهان	هند، ویتنام، چین
بزرگ‌ترین کشورهای تولیدکننده ماهی در جهان	کانادا، چین، روسیه



مقدمه

در بیست و چهارمین سال از آغاز برگزاری همایش های بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS)، سازمان بنادر و دریانوردی با مشارکت و همکاری سازمان های دریایی بین المللی، ارگان ها، دانشگاه ها، پیمانکاران و مهندسين مشاور داخلی و خارجی، یازدهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS 2014) را با محوریت " **نواحی ساحلی، فرصت ها و چالش ها** " و تاکید بر تقویت همکاری های فنی و تخصصی میان تمامی کشورها، علی الخصوص کشورهای ساحلی منطقه و جهان برگزار می نماید. در همین راستا از کلیه علاقمندان دعوت می شود جهت اطلاع از اخبار مربوطه به پایگاه اینترنتی همایش به آدرس <http://icopmas.pmo.ir> مراجعه نمایند.

اهداف همایش

این همایش به عنوان یکی از رویدادهای مهم علمی در کشور و منطقه، زمینه تبادل آخرین دستاوردها و نوآوری های علمی و تجربیات اجرایی را مهیا ساخته، اتاق فکری جهت ارتقاء دانش مهندسی سواحل و بنادر ایجاد نموده و عرصه ای بین المللی جهت نمایان ساختن توانمندی های محققین و متخصصین داخلی جهت همکاری های آتی فراهم می آورد. در این ارتباط، زمینه و بستر لازم جهت استفاده از دستاوردهای علمی- پژوهشی و بهینه سازی و ارتقاء طرح ها و به کارگیری راهکارها و رویکردهای جدید جهت ارتقای سیستم های نوین مدیریتی و اجرایی در این حوزه مهیا می گردد.

موضوعات همایش

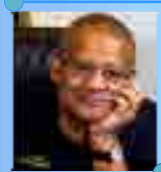
۱. **هیدرودینامیک و مهندسی دریا**
 - امواج و جریانات دریایی
 - طوفان های حاره ای و سونامی
 - انتقال رسوب، فرسایش و تغییرات خط ساحلی
 - اندازه گیری و تحلیل پارامترهای دریایی
۲. **مدیریت سواحل و بنادر**
 - مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM)
 - مدیریت بحران مخاطرات دریایی
 - کاربرد GIS و سنجش از دور
 - فن آوری های نوین در مدیریت بنادر
۳. **مهندسی سواحل و بنادر**
 - طراحی و ساخت سازه های ساحلی
 - بازرسی، نگهداری و تعمیرات سازه های ساحلی
 - تجهیزات و مصالح نوین ساخت سازه های ساحلی
 - انرژی های تجدیدپذیر دریایی
۴. **مهندسی فراساحلی و خطوط لوله**
 - طراحی و ساخت سازه های فراساحلی
 - بازرسی، نگهداری و تعمیرات سازه های فراساحلی
 - طراحی و اجرای خطوط لوله در بستر دریا
 - ژئوتکنیک دریایی
۵. **محیط زیست، ایمنی و امنیت دریایی**
 - مدیریت ایمنی و امنیت بنادر و دریانوردی
 - روش های نوین ناوبری، هیدروگرافی و لایروبی
 - آلودگی و اثرات زیست محیطی سازه ها و حمل و نقل دریایی
 - زیستگاه های ساحلی و دریایی

بزرگ ترین کشور تولیدکننده و صادرکننده میگو.	ایران
بزرگ ترین کشور پرورش دهنده ماهیان آکواریومی	سنگاپور با در آمد سالیانه ۱۵ میلیارد دلار
یکی از جذاب ترین لاک پشت های دریایی جهان.	لاک پشت منقار عقابی در خلیج فارس با قدمت ۲۷۵ میلیون سال
بهترین ماسک صورت.	آب دریا (استفاده پزشکی از دریا)
جدیدترین ابتکار چین در جذب توربست دریایی	پرورش نوعی ماهی که با شیشه شیر، شیر می خورد
بهترین دوست آدمها در دریا	دلفین که باهوش ترین موجود دریایی می باشد
مهم ترین کشور در زمینه صنعت شیلات و علوم شیلاتی	مجارستان (به رغم دسترسی به آب های آزاد و دریا
بهترین مکان تولید صدف دریایی در ایران	جزیره قشم ایران
کاشف قاره آمریکا	کریستف کلمب اسپانیایی در سال ۱۴۹۲ میلادی با کشتی
اولین سفر دور دنیای انسان با کشتی	توسط ماژلان اسپانیایی در سال ۱۵۲۱ میلادی
قدیمی ترین قطب نمای طبیعی در دریانوردی	ستاره قطبی (نقش نجوم در دریانوردی)
نخستین طراح فلسفه ایجاد شرکت های طبقه بندی کننده و بازرسی بر ساخت و نگهداری کشتی ها	ادوار لویدز انگلیس در سال ۱۷۶۰
بزرگ ترین و معروف ترین خریداری شرکت کشتیرانی در قرن حاضر	خرید کل سهام P&OPRTOERATOR به قیمت ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار توسط DPWORLD در سال ۲۰۰۶
از معروف ترین دانشگاه های دریایی جهان	MOKPO کره جنوبی که ۶۰ سال پیش فعالیت خود را در قالب هنرستان ماهیگیری آغاز کرد
معروف ترین شهر دریانوردی و کشتی سازان ایران	بندر کنگ در ۵ کیلومتری بندر لنگه هرمزگان
مهم ترین مرکز صید و تجارت مروارید ایران	بندر لنگه (مروارید در گذشته نقش استراتژیک امروزی نفت را در خلیج فارس داشته است)
پایه گذار قلعه برتغالی ها در جزیره هرمز	در یادار دوالبوکرک در سال ۱۵۰۷ میلادی که باعث سلطه ۱۱۵ ساله پرتغال بر خلیج فارس شد
عمده ترین هزینه جاری کشتی ها	هزینه سوخت کشتی که تقریباً ۶۰ درصد هزینه عملیاتی کشتی ها را شامل می شود
زیانده ترین سال برای شرکت های کشتیرانی جهان	سال ۲۰۰۹ به میزان ۱۹ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار ضرر بر اثر رکود اقتصادی
یکی از غم انگیز ترین حوادث دریایی اخیر	غرق شدن کشتی دانش آموزان کره جنوبی ۲۰۱۳

منابع:

کتاب توسعه دریا محور، مروری بر صنایع دریایی جهان - نوشته بهزاد السفی
REVIEW OF MARITIME TRANSPORTATION 2013
UMCTAB

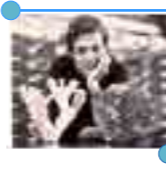
سخنرانان کلیدی



Prof. Charitha Pattiaratchi .3
دانشگاه وسترن، استرالیا
موضوع: روندهای فیزیکی در جنوب دریای خزر



Prof. Magnus Larson .2
دانشگاه لوند، سوئد
موضوع: مدلسازی تغییر شکل ساحلی از دیدگاه مهندسی



Prof. Michael J. Risk .1
دانشگاه مک مستر، کانادا
موضوع: تقابل زیست شناسی و مهندسی در خطوط ساحلی خلیج فارس در ایران



Prof. Neelamani Subramaniam .5
موسسه تحقیقات مدیریت سواحل، کویت
موضوع: راهکار علمی برای انتخاب عمق بهینه تدفین خطوط لوله زیردریایی در آب های ساحلی



Prof. Tomoya Shibayama .4
دانشگاه واسداد، ژاپن
موضوع: فاجعه اخیر بالا آمدگی آب دریا



Prof. Leopoldo Franco .8
دانشگاه رومانه، ایتالیا
موضوع: بررسی تاریخی تغییرات در بنادر و مهندسی سواحل



Prof. Jentsje van der Meer .7
یونسکو، هلند
موضوع: به روز رسانی دستورالعمل یوروتاب در بخش بالازدگی موج



Prof. Stephen de Mora .6
آزمایشگاه دریایی پلایموت، انگلستان
موضوع: استلزام ملی برای تکمیل سازی معاهده آب موازنه IMO، مدیریت سواحل و بنادر



Prof. Peter Nielsen .10
دانشگاه کوپننلند، استرالیا
موضوع: دیدگاه تئوری امواج با فشار هوای هم فاز امواج روی سطح



Prof. Robert Kirby .9
شرکت مهندسی مشاورین راونس راد، انگلستان
موضوع: تکنیک های جدید برای مدیریت رسوبات ریزدانه در بنادر: ۴۰ سال تجربه و جهت گیری های آتی

هیات رئیسه همایش

۱۴. رئیس دانشگاه صنعتی مالک اشتر
۱۵. رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر
۱۶. رئیس دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی
۱۷. رئیس دانشگاه تربیت مدرس
۱۸. رئیس دانشگاه علم و صنعت ایران
۱۹. فرماندهی دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر
۲۰. رئیس دانشگاه هرمزگان
۲۱. رئیس دانشگاه صنعتی سهند تبریز
۲۲. رئیس سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح
۲۳. رئیس دانشگاه صنعت نفت
۲۴. رئیس شرکت پایانه های نفتی ایران
۲۵. معاون توسعه و تجهیز بنادر (قائم مقام رئیس همایش)
۲۶. مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر (دبیر همایش)

۱. مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی (رئیس همایش)
۲. فرماندهی نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ایران
۳. فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران
۴. معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست
۵. معاون وزیر جهاد کشاورزی و رئیس سازمان شیلات ایران
۶. رئیس سازمان نقشه برداری کشور
۷. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی کشور
۸. مدیر عامل شرکت نفت خزر
۹. مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
۱۰. معاون وزیر نیرو در امور آب و آبفا
۱۱. مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران
۱۲. رئیس دانشگاه صنعتی شریف
۱۳. رئیس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

حامیان معنوی داخلی

۱. سازمان جهانی هواشناسی
۲. سازمان بین المللی هیدروگرافی
۳. کمیسیون ملی یونسکو، ایران
۴. انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاه ها
۵. انجمن بین المللی چراغ های دریایی
۶. انجمن بین المللی پژوهش و مهندسی محیط آبی
۷. انجمن بین المللی زیرساخت های حمل و نقل دریایی
۸. کمیته هماهنگی هواشناسی، آب شناسی و مراقبت زیست محیطی دریای خزر
۹. انجمن مهندسی سواحل و سازه های دریایی ایران
۱۰. انجمن ژئومورفولوژی ایران
۱۱. انجمن هیدرولیک ایران

تقویم همایش

موضوع	از تاریخ	تا تاریخ
مهلت ارسال چکیده مقالات مبسوط	۹۳/۱۱/۲۰	۹۳/۰۵/۲۰
ثبت نام در همایش	۹۳/۰۲/۰۱	۹۳/۰۹/۰۱
ارزیابی چکیده مقالات	۹۳/۰۵/۱۱	۹۳/۰۶/۱۰
تاریخ برگزاری همایش	۹۳/۰۹/۰۳	۹۳/۰۹/۰۵

هزینه ثبت نام

عنوان	قبل از ۱۵ شهریور ۱۳۹۳	بعد از ۱۵ شهریور ۱۳۹۳
مولفین مقالات پذیرفته شده (نفر اول)	---	۵۰۰,۰۰۰ ریال
اساتید	۱,۵۰۰,۰۰۰ ریال	۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال
دانشجویان	۷۰۰,۰۰۰ ریال	۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال
سایر شرکت کنندگان	۲,۵۰۰,۰۰۰ ریال	۳,۰۰۰,۰۰۰ ریال

شایان ذکر است، تعداد مقاله های ارسال شده به دبیرخانه همایش ۶۲۲ مورد است که در حال ارزیابی می باشد. متقاضیان جهت کسب اطلاعات بیشتر درباره همایش و ثبت نام می توانند به پایگاه اینترنتی همایش به آدرس <http://icopmas.pmo.ir> مراجعه نمایند و جهت اطلاع از شرایط غرفه ها به پایگاه اینترنتی همایش بخش همایش یازدهم، نمایشگاه جانبی مراجعه نمایند. (شماره تماس مستقیم: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۷۸۰)

توجه: هزینه ثبت نام شامل موارد ذیل می باشد:

- شرکت در همایش، لوح فشرده مجموعه مقالات و پکیج همایش
- شرکت در کارگاه های آموزشی
- پذیرایی بین جلسات و ناهار



طراحی و ساخت تجهیزات بندری انتقال مواد و سیستمهای جابجایی کالا

بازوهای بارگیری دریائی (MARINE LOADING ARM)

بازوی بارگیری دریائی موبایل (MOBILE MARINE LOADING ARM)

بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای جاده ای و ریلی (TOP & BOTTOM LOADING / UNLOADING)

سیستم مهار کُن و آزاد سازی سریع طناب کشتی (QUICK RELEASE MOORING HOOKS)

مانیتورهای آتش نشانی کنترل از راه دور مخصوص اسکله های نفتی و گازی

(REMOTE CONTROL MONITOR, HYDRAULIC CONTROL / ELECTRO - HYDRAULIC CONTROL)

طراحی و ساخت بازوهای بارگیری دریائی (Marine Loading Arm) برای اولین بار در کشور توسط این شرکت انجام گرفته است و از نمونه های اولیه این دستگاه در سال ۹۱ در اسکله ۳۳ بندر امام خمینی (ره) نصب گردیده است.

نشانی دفتر مرکزی:

تبریز - جنب ورودی زیرگذر آبرسانی - اول خیابان طباطبائی
ساختمان کریستال - طبقه اول

نشانی کارخانه:

تبریز - کیلومتر ۲۰ جاده تبریز آذرشهر - شهرک صنعتی سلیمی انتهای
خیابان ۴۵ متری - ۲۰ متری چهارم شمالی ۲۰ متری غربی سوم
تلفن: ۳۳۷۷۶۷۰ (۰۴۱۱) فاکس: ۳۳۷۷۶۶۹ (۰۴۱۱)



ایستگاه قدیمی ترانزیت کالا و مسافر



بندر انزلی دهه ۴۴ شمسی

بندر لنگه

بندر لنگه که زمانی عروس بنادر ایران خوانده می‌شد، غبار انزوارا آرام آرام از چهره خود می‌زداید و رونق دوباره می‌گیرد. این بندر قدمتی دیرینه دارد و در زمان هخامنشیان از بنادر مهم و تجاری خلیج فارس بوده و از آن به عنوان بندر گوگانا نام برده شده است. در سال ۱۷۶۰ به تصرف اعراب درآمد. در زمان کریم خان زند بر اهمیت بازرگانی آن افزوده شد اما به علت کمبود آب، کشاورزی در آن رونق چندانی ندارد. پیش از این انواع مروارید با درخشندگی و الوان مختلف در آب‌های بندر لنگه صید می‌شد که اینک بار کود مواجه شده است. حال که از مرواریدهای درشت، کشاورزی و صنایع مدرن در بندر لنگه خبری نیست و مردم تنها از طریق صیادی و تجارت امرار معاش می‌کنند. بندر لنگه به دلیل موقعیت مخصوص جغرافیایی، از گذشته‌های دور به عنوان یک ایستگاه ترانزیتی بار و مسافر فعالیت می‌کرده است. از نظر ترابری دریایی؛ بندر لنگه بهترین پایانه لجستیکی برای جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و کوچک و جزیره فارسی بوده و دارای حداقل فاصله با شیخ نشین‌های متفاوت امارات متحده عربی از جمله دبئی و ابوظبئی و شارجه است. ضمن آن که دارای سابقه دیرینه قابل توجه ترابری مسافر و کالا از این بندر به کشورهای قطر، بحرین و کویت است.



بندر لنگه ۱۳۹۳

ژرف‌ترین اسکله سواحل شمالی



بندر نوشهر دهه ۴۴ شمسی

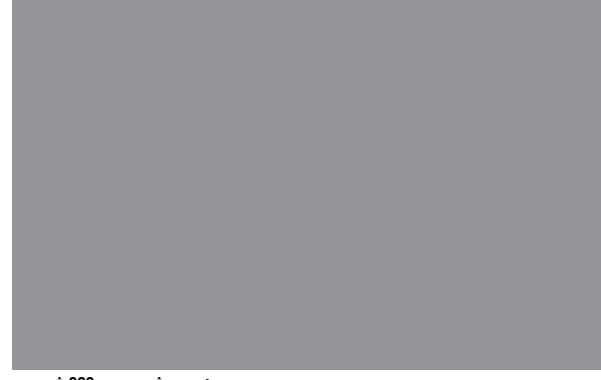
بندر نوشهر

بندر نوشهر طی سال‌های ۱۳۱۸-۱۳۰۹ توسط دو شرکت هلندی و بلژیکی احداث شد و در سال ۱۳۱۹ با ورود نخستین کشتی تجاری حامل قطعات و ماشین‌آلات کارخانه ذوب آهن کرج راه‌اندازی شد. بندر نوشهر با مساحت ۴۰ هکتار در حال حاضر دارای ۹ پست اسکله تجاری و خدماتی است که به طور متوسط سالانه ۵۰۰ فروند کشتی در این بندر تردد می‌کنند. بندر نوشهر با آب‌خور ۵/۵ متر بیشترین آب‌خور را بین بنادر شمالی کشور داراست و با توجه به بازسازی و توسعه اسکله‌های آن در آینده نزدیک به آب‌خور ۶/۵ متر دست خواهد یافت که این امر امکان ورود کشتی‌هایی با ظرفیت بالاتر را فراهم می‌کند. با تصویب مجلس شورای اسلامی از اردیبهشت ماه ۱۳۹۰ بندر نوشهر به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل و امکان بهره‌مندی تجار و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی از مزایا و تسهیلات ناشی از قانون مناطق ویژه اقتصادی فراهم شد.



بندر نوشهر ۱۳۹۳

بندری در دسترس قطب‌های صنعتی



بندر بوشهر دهه ۴۴ شمسی

بندر امیرآباد

بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد در شرق استان مازندران و فاصله ۵۱ کیلومتری مرکز استان با مختصات جغرافیایی ۵۳/۲۲ شرقی و ۳۶/۴۱ شمالی قرار دارد، عملیات ساختمانی این بندر از سال ۱۳۷۵ آغاز شد و در سال ۱۳۷۶ با توجه به موقعیت ممتاز و استعدادهای بالقوه از سوی شورای عالی مناطق آزاد به عنوان منطقه ویژه معرفی شد. ظرفیت‌های عملیاتی این بندر در فاز اول ۶/۵ میلیون تن بوده و برای فاز نهایی با ظرفیت ۱۸ میلیون تن طراحی شده است. بندر امیرآباد به شهر نام بندرگاهی است در شمال شهرستان بهشهر در استان مازندران ایران قرار دارد. این منطقه در سه فاز با ۳۴ پست اسکله طراحی شده است که اکنون فاز اول آن تکمیل شده است. وسعت این منطقه ویژه یک هزار هکتار است و به شبکه ریلی ایران نیز پیوند دارد. بندر امیرآباد بهشهر به صنایع کشتی‌سازی ایران صدر، نیروگاه شهید سلیمی و پایانه نفتی بهشهر، شرکت نفت خزر و حفاری شمال در ساحل بهشهر نزدیک است. با احداث ۲۰ اسکله دیگر در فازهای دوم و سوم بندر امیرآباد بهشهر بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر حاشیه دریای خزر خواهد بود.



بندر امیرآباد ۱۳۹۳