

رهبر انقلاب در دیدار رئیس‌جمهور ازبکستان: ایران به راحتی می‌تواند ازبکستان را به آب‌های آزاد متصل کند



حضرت آیت‌الله‌خامنه‌ای گفتند: جمهوری اسلامی ایران توانایی این را دارد که ازبکستان را از طریق ترکمنستان و افغانستان، به راحتی به آب‌های آزاد متصل کند. حضرت آیت‌الله‌خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در دیدار «شوکت میرضیایف» رئیس‌جمهور ازبکستان و هیأت همراه، با اشاره به فراتر بی‌نظیر تاریخی، فرهنگی و علمی دو کشور ایران و ازبکستان گفتند: باید از این زمینه‌های مشترک برای گسترش روابط در بخش‌های مختلف استفاده شود. رهبر انقلاب اسلامی با اظهار خرسندی از تجدید حیات ارتباط دو کشور بعد از یک وقفه طولانی افزودند: متأسفانه سال‌های متمادی روابط ایران و ازبکستان بسیار محدود بود و امیدواریم این سفر و گفت‌وگوهای انجام شده در تهران، سرآغاز یک آینده بهتر در روابط دو کشور باشد. حضرت آیت‌الله خامنه‌ای گفتند: جمهوری اسلامی ایران توانایی این را دارد که ازبکستان را از طریق ترکمنستان و افغانستان، به راحتی به آب‌های آزاد متصل کند، ضمن آنکه زمینه‌های همکاری فراتر از تجارت و حمل و نقل است و می‌توان دیگر همکاری‌های بیشتری داشت. ایشان خاطرنشان کردند: البته گسترش روابط ایران و ازبکستان، مخالفانی هم دارد، اما باید بدون اعتنا به این مخالفت‌ها و براساس مصلحت دو کشور، تصمیم گرفت و همکاری‌ها را تا آنجا که امکان دارد، گسترش داد. در این دیدار که تحت‌الاسلام والمسلمین رئیس‌ی رئیس‌جمهور نیز حضور داشت، «شوکت میرضیایف» دیدار خود با رهبر انقلاب را یک دیدار تاریخی خواند و گفت: ما هم از وقته‌ای که در روابط دو کشور و کاهش همکاری‌ها وجود داشت، متأسف بودیم و امیدواریم با گفت‌وگوهایی که در تهران انجام شد، گام‌های بلندی را برداریم و همکاری‌ها در زمینه‌های تجاری، حمل و نقل، علم و فناوری و گردشگری به سطح شایسته و مطلوب خود برسند. رئیس‌جمهور ازبکستان با تجلیل از ایستادگی ملت ایران در برابر تحریم‌ها افزود: دستاوردهای ملت ایران به‌ویژه در حوزه علم و فناوری که بخش‌هایی از آن را در نمایشگاه برپا شده دیدم، نشان می‌دهد یک ملت تحت راهنمایی‌های خردمندانانه رهبر خود و با اتحاد می‌تواند به‌رغم همه فشارها به اهداف بزرگ برسد.

رهاسازی ۴۵۰ هزار قطعه ماهی در تالاب شادگان خوزستان

رئیس گروه بازسازی ذخایر اداره کل شیلات خوزستان با بیان اینکه ۴۵۰ هزار قطعه ماهی در تالاب شادگان خوزستان رهاسازی شد گفت: اولین مرحله رهاسازی انواع بچه ماهیان بومی در استان خوزستان در تالاب شادگان واقع در روستای گردشگری صراخیه اجرایی شد.به گزارش اقتصادسراسر، هومن مکنونی با اشاره به آغاز رهاسازی بچه ماهیان در منابع آبی استان به منظور حفظ و بازسازی ذخایر آبزیان، پایداري معیشت جوامع روستایی و صیادان محلی، اظهار داشت: ۴۵۰ هزار قطعه انواع ماهیان بومی شامل بنی، کطان، بزم، و عنزه در تالاب شادگان واقع در روستای گردشگری صراخیه رهاسازی شد.وی با اشاره به روند فعالیت ۲ مرکز بازسازی ذخایر ژنتیکی آبزیان شهید ملکی اهواز و ماهیان بومی سوسنگرد در سال جاری، بر لزوم حمایت همه جانبه از این مراکز تاکید کرد.

زادآوری پرستوی دریایی معمولی برای اولین بار در «تالاب گندمان»

مدیرکل حفاظت محیط زیست چهارمحال و بختیاری از زادآوری پرستوی دریایی برای اولین بار در تالاب گندمان خبر داد.به گزارش اقتصادسراسر، سعید یوسف‌پور به مهر، اظهار داشت: برای اولین بار تعداد حدود ۹۰۰ فرد پرستوی دریایی معمولی در یک کلونی با حدود ۴۵۰ آشیانه در تالاب گندمان در حال لانه‌گزینی و جوجه‌آوری هستند.وی ادامه داد: این گونه به صورت کلونی زادآوری دارد و انتخاب تالاب گندمان برای زادآوری نشان از وضعیت مطلوب زیستگاهی است. یوسف‌پور عنوان کرد: عمق مناسب آب، پوشش گیاهی مطلوب و زنجیره غذایی کامل باعث به‌وجود آمدن بستری مناسب برای لانه‌گزینی این پرند شده است. وی یادآور شد: تالاب گندمان با وسعت ۱۰۷۰ هکتار در حاشیه جاده بروجن، لرندگان در نزدیکی شهر گندمان از شهرستان بروجن قرار دارد.



گروه دانش دریا – روزنامه دریای سرآمد – وابستگی اقتصاد به دریا با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد از حمل و نقل و تجارت کشورهای از طریق دریا و کشتیرانی صورت می‌گیرد و زندگی میلیاردها انسان در جهان وابسته به دریا و کشتیرانی است، انکارناپذیر است. از این رو، استاندارد کردن ابزار، تجهیزات، شناورها، سازه های دریایی، خدمات و فعالیت های دریایی، برای اطمینان بخشی به مشتریان در اقتصاد جهانی که بر مبنای رضایت آنها رقابت می‌کند، ضرورت تام دارد. استاندارددهای دریایی بین المللی به طور معمول از طریق سازمان بین المللی دریانوردی و سازمان جهانی استانداردسازی (ISO) تدوین و منتشر می‌شوند و در کشورهای از طریق سازمان های ملی استاندارد و دریانوردی بومی سازی و اجرایی می‌گردند. در کشور ما، استانداردهای بین المللی دریایی از طریق سازمان بنادر و دریانوردی که از اعضای فعال سازمان بین المللی دریانوردی است، استانداردهای دریایی تدوین و از طریق مؤسسات رده بندی در ساخت و بازرسی شناورها و سازه های دریایی، فراساحلی، ساحلی و ... اعمال و پیگیری می‌گردند. همچنین سازمان ملی استاندارد، برخی از استانداردهای ملی مربوط به فعالیت های دریایی را با انطباق با استانداردهای سازمان جهانی استاندارد، تدوین و ارائه می‌نماید. در پنجمین نشست از سلسله نشست های تخصصی اقتصاد دریایایه، موضوع استاندارد در فعالیت های دریایی با حضور محمدرضا ظفری، مدیرعامل مؤسسه رده بندی آسیا و محمدعلی جمشیدی، معاون مؤسسه رده بندی ایرانبان، حسین عابدینی از موسسه رده بندی ایران، حسین عابدینی از موسسه رده بندی ایران، کاپیتان مزینی فر و محمدصادق انصاری به عنوان مهمان این برنامه به اهمیت و ضرورت استانداردهای دریایی پرداخته شد.

مدیریت استانداردسازی در ایران

مهندس ظفری: ما در بحث دریایی کمبود قانون نداریم. چون تمام قوانین و استانداردها حتی در جزئی ترین موضوعات توسط کارشناسان در کشورهای مختلف تهیه شده است. در کشور از آن استاندارد بدون ترجمه و بر مبنای متن اصلی استفاده می‌شود.

هرچند قوانین شناورهای آب‌های داخلی توسط مؤسسه رده‌بندی آسیا و ایرانیان، متناسب با قوانین بین‌المللی تدوین شده است. مثلاً یک لنج نمی‌تواند قوانین یک سوپر تانکر را رعایت کند و نیاز به قوانین خود دارد. کشورهای مختلف برای خود این قوانین را دارند و کشور ما نیز این قوانین را بومی‌سازی کرده است. پس در بحث استاندارد و قوانین کمبودی در کشور وجود ندارد و اگر صنعت دریایی ما حرکت رو به جلو و پیشرفتی ندارد، به دلیل مسأله مدیریت است. ساخت کشتی نیازمند تکنولوژی بالایی مانند ساخت هواپیما ندارد و تکنولوژی پایینی دارد، ساخت بدنه یک سوپر تانکر مسأله پیچیده‌ای ندارد، ولی این که چگونه مدیریت کنید که ساخت هر قسمت به چه ترتیبی پیش برود مسأله پیچیده‌ای است؛ این که مدیریت داشته باشید که تجهیزات مورد نیاز در زمان لازم و وجود داشته باشد و در محل نصب گردد و نصاب حاضر باشد، مسأله دشوارتری از ساخت می‌باشد، یعنی ساخت کشتی ساده است، اما مدیریت پروژه و تکمیل فرایند ساخت مشکل می‌باشد که ما نمی‌توانیم انجامش دهیم.

مسأله بعدی تجهیزات است؛ ما به هیچ عنوان، هیچ گونه تجهیزاتی را در کشور نمی‌سازیم و بهتر است که نسازیم، چرا که اقتصادی نیست. برای نمونه ۵ موتور کشتی را برای ۵ سال لازم می‌شود، اگر بخواهیم تکنولوژی ساخت موتور کشتی را داشته باشیم، حداقل به ۵۰ سال تجربه نیاز است و الان فقط دو شرکت در دنیا، موتور کشتی می‌سازند و در کل، لزومی ندارد ما بسیاری از تجهیزات را تولید کنیم. در حال حاضر، کره جنوبی بزرگ‌ترین سازنده کشتی در دنیاست و هفته‌ای یک کشتی غول پیکر به آب می‌اندازد. در آن‌جا بدنه کشتی ساخته می‌شود و تجهیزات از نقاط مختلف دنیا وارد و نصب می‌شود.

بومی‌سازی استانداردها

می‌توان با لحاظ شرایط، تغییراتی را در استانداردها ایجاد کرد، برای مثال، در استانداردهای بین‌المللی برای یک فولاد شکنندگی در شرایط نیروی خاص تعیین شده است و در کشور ما تولید چنین فولادی ممکن نیست، با تغییری مقادیر استاندارد، می‌توان فولاد تولید داخل

بخش سوم

بررسی تفاوت و تشابه استانداردسازی سازمان بین‌المللی IMO و ISO

در بحث دریایی ایران کمبود قانون نداریم

چرا در کشور ما دو مؤسسه رده‌بندی داریم؟

با کیفیت لازم را برای ساخت بدنه کشتی مورد استفاده قرار داد.

کاپیتان مزینی فر:

متناسب‌سازی استاندارد به معنای بازتولید استانداردها و تغییر استاندارد نیست. برای نمونه، یک سوپر تانکر نیاز به یک سیستم اطفای حریق دارد که استانداردهای آن موجود است. یک کشتی ژنرال کارگو همان سیستم را لازم دارد، اما کاربری متفاوتی دارد. یک کانتینربر هم نیاز به اطفای حریق با کاربرد متفاوت دارد. حال یک لنج موجود در دریای جنوب هم نیاز به سیستم اطفای حریق دارد، چون این شناور بومی ایران است و نمونه‌ای از آن در جایی دیگر نیست، آن وقت باید استاندارد اطفای حریق برای آن تعریف شود که آیا به سیستم اطفای حریق سوپر تانکر نیاز دارد یا نیاز به کپسول CO۲ سی تنی دارد یا کپسول اطفای حریق دیگر؟ این رویه را می‌توان بومی‌سازی یا متناسب‌سازی استانداردها دانست.

چرا در کشور ما دو مؤسسه رده‌بندی داریم؟ محمدرضا ظفری:

ما در کشور فقط دو مؤسسه رده‌بندی نداریم، قریب به هفت یا هشت مؤسسه رده‌بندی از ۸ سال پیش در



ندارد. نکته دوم، درخصوص مؤسسات رده‌بندی دنیا که عضو آیاکس هستند -مانند لويز رجیستر دیگر- خود را بنیاد معرفی می‌کند و دیگر فقط به عنوان مؤسسه رده‌بندی مطرح نمی‌باشد؛ یعنی به صورت یک مؤسسه جهانی خیریه کار می‌کند، همان خدمات مهندسی و ایمنی هم چنان ارائه می‌کند، اما عنوان خود را به بنیاد تغییر داده است. دولت متبوع این مؤسسات در همه اوقات -به جزء شرایط جنگی- به لحاظ قانونی در نوع عملکرد آن‌ها هیچ گونه تأثیری ندارند. برای همین است که مؤسسات رده‌بندی را به عنوان شخص سوم ناظر برای امور ایمنی، فنی و محیط زیستی می‌توان انتخاب کرد؛ چراکه در زمانی که بازرسی را مطابق با استانداردها و چک لیست‌ها انجام می‌دهد، فشار هیچ گونه دولت و حاکمیتی نباید بر روی آن باشد. درباره مؤسسه رده‌بندی ایرانیان، این مؤسسه سهامدار ندارد و با سرمایه صفر تشکیل شده است و به صورت هیأت امنای اداره می‌شود. بخشی از عایدی این مؤسسه، برای حقوق پرسنل هزینه و بخشی از آن هم برای تحقیق موارد مرتبط در دانشگاه‌ها هزینه می‌شود. این مؤسسه، جزء مؤسسات و شرکت‌های دانش بنیان شناخته شده است. مؤسسه رده‌بندی ایرانیان بالغ بر ۱۱/۲ میلیون تانج کشتی تحت رده‌بندی خود در سطح بین‌المللی دارد.

سهم مؤسسات رده‌بندی از بازار مهندسی ظفری:

سهم بازار داخلی، پنجاه پنجاه است. مشتریان براساس تحقیقاتی که انجام می‌دهند، یکی از دو مؤسسه را انتخاب می‌کنند. معمولاً صاحب کشتی‌ها افراد تجربه‌نیستند و سالیان سال را در این کار صرف کرده‌اند. با توجه به تجارب اندوخته، به آسانی تشخیص می‌دهند که با کدام مؤسسه کار کنند. مواردی چون تعداد پرسنل در دسترس یک مؤسسه که در بندر عباس مشغول به کار هستند نیز در انتخاب مؤسسه اهمیت دارد.

مشتریان ما نیز و‌های تخصصی هستند که با مؤسسات رده‌بندی و حتی تمام نیروهای شاغل در آن‌ها آشنا هستند و نیازی به بازاریابی وجود ندارد.

مهندس جمشیدی:

پیش‌تر، در ناوگان کشتیرانی بالغ بر ۱۰۰ فروند کشتی وجود داشت، برای این که یک بسته‌بازاریابی مناسب برای خدماتی که مؤسسات معتبر رده‌بندی دنیا -مثل لویلز یا بی‌سی وی- ارائه می‌کردند، داشته باشیم، ما کشتی‌های خود را به مقدار تناژ و براساس شناختی که از رده‌بندی‌ها داشتیم، تعداد زیادی را از لویلز، در مرحله دوم، DNV و در مراحل بعد BV و بعد از آن از GL و ... گواهینامه دریافت می‌کردیم.

در موضوع قراردادهای کشتی‌ها که مقادیر مالی بسیار زیادی را شامل می‌شود -اما در مؤسسات رده‌بندی کشور، این مبالغ ناچیز است. برای مثال یک کشتی پاناماکس ۷۲ هزار تنی قله بر، قرارداد ۵ ساله آن به مقدار ۱۵۰ هزار دلار بود، اما نسبت به سایر هزینه‌های دریایی مبلغی محسوب نمی‌شود؛ اما این هزینه‌ها برای مؤسسات رده‌بندی ایرانی، بسیار پایین‌تر منظور می‌شود. این در صورتی ست که مؤسسه DNV نروژ، بازار خوبی از این نظر در خاورمیانه دارد و به دلیل مسائل سیاسی و مدیریتی، این درآمد‌ها نصیب مؤسسات ایرانی نمی‌شود.



مؤسسه رده‌بندی، بحث تضمین ایمنی، کیفیت، حفاظت از محیط زیست و دریانوردی ایمن یک کشتی در دریاها و آب‌هاست. متضمن این اطمینان، استانداردها می‌باشند. استانداردهایی که توسط سازمان جهانی دریانوردی و سازمان بنادر و دریانوردی، شکل گرفته و مدتی بر این استانداردها، مؤسسات رده‌بندی باید وظایف خود را ضمن بازرسی شناورها انجام دهند.

حالا فرض کنیم تمام این مراحل انجام شود، اگر کشتی باز هم نتواند تجارت را انجام دهد، چه می‌شود؟ در این‌جا مسأله تجاری‌سازی دوباره باید مطرح گردد. کشورهای پیشرفته دنیا، وقتی استانداردهای کشورشان را در نوع ساخت و عملیات کشتی‌ها، دریانوردی و مسائل ایمنی و حفظ محیط زیست را به صورتی می‌نویسند که نهایتاً به تجارت و اقتصاد سالم و پویای کشورشان منتهی می‌شود. در کشور ما چنین، نقشه راه منسجم و راهبردی و یک استراتژی مشخص وجود