

پهلوییاری اولین کشتی تجاری نسل جدید روسی در بندر نوشهر

نخستین فروند از نسل جدید کشتنی های تجاری روسیه با نام نیکلای اورلو در بندر نوشهر پهلو گرفت.

به گزارش اقتصادسرامد، نخستین فروند از نسل جدید کشتنی های تجاری روسیه در بندر نوشهر پهلو گرفت که به اعتقاد کارشناسان نتیجه دیپلماسی اقتصادی دولت مردمی سبیز دهم در حوزه روابط خارجی بوده که گام به گام به بار می نشیند و با ادامه این روند؛ آینده نوید بخشی را برای کشور و استان مازندران رقم خواهد زد.

با کاهش سطح تراز آب دریای خزر و در پی آن کاهش ظرفیت بارگیری کشتنی های تجاری در این دریا، کشور روسیه اقدام به طراحی و ساخت کشتی های نسلل جدید کرده که نخستین فروند آن هفته گذشته در بندر نوشهر پهلو گرفت.

کشتی نیکلای اورلو (Nikolay Orlov) که کمتر از چهار ماه پیش ساخته شده بود؛ برای نخستین بار در بندر نوشهر پهلو گرفت؛ این کشتی با ۱۴۰ متر طول و ۱۷ متر عرض، قادر به حمل هشت هزار تن محموله غلات (حدود ۲ برابر کشتنی های فعال در دریای خزر) است.

کشتی نیکلای اورلو در نخستین سفر دریایی خود به بندر نوشهر از مبدأ بندر آستاراخان، حامل پنج هزار و ۱۴۷ تن غلات بود در حالی که بسیاری از کشتی هایی که در دریای خزر تردد می کنند با همین میزان آبخور، حداکثر قادر به بارگیری بین سه هزار و تا سه هزار و ۵۰۰ تن غلات هستند.

طراحی و ساخت کشتی ها با آبخور کمتر و بارگیری بیشتر، یکی از روش های جلوگیری از خسارت و زیان های اقتصادی به صنعت کشتیرانی در آب های بسته (دریاچه ها) و رودخانه های قابل کشتی رانی است.

بندر نوشهر یکی از مهمترین بنادر اقتصادی و تجاری ایران و نزدیکترین بندر به پایتخت تهران است که سالانه حجم زیادی کالا از کشورهای حاشیه دریای خزر از طریق این بندر مبادله می شود.

این بندر اکنون با بندار ترکمن باشی در ترکمنستان، آکتائو قزاقستان، پاکو در جمهوری آذربایجان و ماخاچ قلعه و آستاراخان روسیه تبادل کالا دارد و فاصله این بندر تا بندر آستاراخان روسیه ۱۱۷۶ کیلومتر و تا بندر ماخاچ قلعه ۸۲۲ کیلومتر است. بندر نوشهر به مساحت حدود ۴۰ هکتار درحال حاضر دارای ۹ پست اسکله تجاری و خدماتی است و یکی از نزدیک ترین بندار به پایتخت کشور است.

روند تعمیرات پلاژ بانوان بوشهر تسریع شود

معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استاندار بوشهر گفت: روند تعمیرات پلاژ بانوان در جهت فعال شدن و ایجاد زیرساخت های فرهنگی تسریع شود. به گزارش اقتصادسرامد، اکبر پورات در ستاد ساماندی سواحل استان بوشهر اظهار کرد: دریا و ساحل همواره یکی از نقاط قوت استان بوده است، به شرطی که بتوان از ظرفیت های آن به خوبی بهره برداری نمود.

معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استاندار بوشهر تصریح کرد: در عین حال که از سواحل برای استفاده های گردشگری، ورزشی، تفریحی و آموزشی استفاده می شود باید به حفظ طبیعت حساس و زیست بوم سواحل توجه ویژه داشت.

وی با اشاره به اینکه سواحل مکان بسیار مناسبی جهت آموزش و فعالیت های فرهنگی و اجتماعی است، افزود: با توجه به در پیش بودن تعطیلات تابستان باید تلاش شود از سواحل بیشترین استفاده برای اوقات فراغت نوجوانان و جوانان فراهم کرد و دستگاه های فرهنگی برنامه ریزی مناسبی برای تابستان داشته باشند.

پورات گفت: احداث مراکز رفاهی در قالب ایجاد سرویس بهداشتی و رختکن از سوی شهرداری ها و دهیاری ها در شناگاه های استان در قالب تفاهم نامه ای با شهر داری ها انجام شده که باید تعداد هزار سرویس بهداشتی در سطح استان در کنار سواحل تا آخر سال ایجاد کنند.وی عنوان کرد: یکی دیگر از اهداف ما توسعه ورزش های دریایی و ساحلی است که در صورت درخواست مجوز جهت اجرای آن پیگیری و همکاری لازم صورت خواهد گرفت. پورات بیان کرد: ارائه راهکار و برنامه های اجرایی از سوی اداره کل محیط زیست استان بوشهر در جهت توسعه و حفظ فضای سبز و زیست گونه های ساحلی در دستور کار قرار گیر.



سید گروه دانش دریا – «تولید دانش» به طور عام به توانایی های علمی یک کشور و بازتاب تمام دستاوردهای علمی این حوزه نخواهد بود- و ایسن را فقط در حد یک فاکتور (معیار) برای تشخیص مسیر توسعه علمی کشور بدانیم، باید گفت که خروجی دانشکده مهندسی دریا، واقعا قابل توجه است. ایران، رتبه های مختلفی در سال های اخیر کسب کرده که متوسط رتبه چند سال اخیر در حوزه مهندسی دریا رتبه دوازده تا بیست- را داراست که ناشی از فعالیت همه فعالان علمی در سراسر کشور است و به طور خاص، ناشی از فعالیت علمی دانشکده مهندسی دریا

است. و از دهه ۶۰ تا کنون، فعالیت مفید و موقی پیش رو داشته است. «کیفیت تولید دانش، وضعیت علمی حوزه مهندسی دریا، اوضاع دانشجویان و بازار کار آنها، ارزش افزوده اقتصاد دریامحور برای ایران از مواردی است که با دکتر حسن زراعت گر، رییس دانشکده مهندسی دریا دانشگاه امیرکبیر به گفت و گو نشستیم:

وضعیت تولید دانش در حوزه مهندسی دریا

اقتصاد سرامد: با سباسب از وقتی که برای این گفت و گو گذاشتید، برای شروع از «تولید دانش و وضعیت آن در کشور ایران» بفرمایید:

زراعت گر: ابتدا قدر دانی می کنم از روزنامه اقتصاد سرامد برای توجه ویژه و متمرکز بر مسائل مرتبط با اقتصاد دریایی.

دانشکده مهندسی دریا دانشگاه امیرکبیر در سال ۱۳۶۶ به عنوان اولین دانشکده در حوزه مهندسی دریا تأسیس شد. در مقطع کارشناسی با دو گرایش معماری کشتی و مهندسی کشتنی و ماشین آلات دریایی (Marine Engineering)، از دهه هفتاد در مقطع کارشناسی ارشد در دو گرایش سازه و هیدرودینامیک، و دهه هشتاد مقطع دکترا تأسیس شد.

دانشگاه ها در دهه های مختلف جهت گیری های مختلفی داشته اند و تشخیص و تعیین رشته های دانشگاهی از این جهت گیری ها تبعیت کرده اند. در دهه های اوایل انقلاب اسلامی ویل از آن، جهت گیری دانشگاه ها، جهت گیری آموزشی صرف بوده است اما در دهه های اخیر، گرایش جدی به این است که بتوان خروجی دانشکده ها را «کاربردی» (paplication) کرد. از دهه نو ده بعد علاقه جدی به وجود آمد که پژوهش ها علاوه بر انتشار در قالب کتاب و مقاله، پژوهش هایی بر پایه تولید محصول شکل بگیرد که به آن «دانشگاه های نسل سوم» اطلاق می شود. پلی تکنیک و دانشکده مهندسی دریا از همین روند تبعیت کرده است. ما در دانشکده مهندسی دریا در این سه برهه، همین فرایند را پی گرفتیم و اگر منظور از این سؤال، انتشار مقالات و نشر یافته های جدید باشد، و اگر این معیار را

بررسی وضعیت ایران در حوزه مهندسی دریا در گفتگو

بارییس دانشکده مهندسی دریا دانشگاه امیر کبیر

خروجی دانشکده مهندسی دریا مهندس دریاست نه دریانورد

در حوزه دانش مهندسی دریا فقط مصرف کننده نیستیم، با دنیا به تبادل رسیده ایم

دانش مهندسی دریا فقط مصرف کننده نیستیم و با دنیای علم این فن، به تبادل رسیده ایم.

در حوزه مهندسی دریا با جهش علمی مواجه شده ایم؟

اقتصاد سرامد: از دهه ۶۰ که شروع جدی دانش ورزی و تولید دانش در فضای مهندسی دریا بوده تا امروز، زمان زیادی نگذشته است؛ چطور طی چند دهه، به سطح بالایی از تولید دانش در مهندسی دریا رسیده ایم که با جهان هم تراز ی می کنیم؟ اجازه بدهید مثالی بزنم: ما در صنعت چاپ به شدت وابسته ایم و بعد از حدود یکصد سال حضور صنعت چاپ در ایران، از هر حیث، به ویژه از نظر علمی و منابع علمی وابسته ایم. منابع داخلی در صنعت چاپ بسیار اندک و تولید دانش بسیار محدود مانده است. چه شده که در صنعت دریا، با جهش علمی مواجه شده ایم؟ زراعت گر: من نمی دانم که مقایسه ای که کردید، چقدر درست است و آیا اصولا این مقایسه معنادار هست یا نه. اما فارغ از مقایسه شما، ما در دانشگاه پلی تکنیک (امیرکبیر) رشد کرده ایم، جایی که بهترین های ایران در آن تدریس کرده و می کنند. کسانی در این دانشگاه هستند که هم برای تدریس و هم برای تحصیل، از بهترین های ایران هستند و نیز یک حرکت جمعی هم در این دانشگاه و هم در سایر دانشگاه ها و دانشکده های سراسر ایران شکل گرفته که موجب یک هم افزایی بزرگ شده است.

علاوه بر این، حرکت بزرگ در خارج دانشگاه وجود دارد که صنایع کوچک و بزرگ مرتبط هستند که انگیزاننده و جهت ده بوده و هستند.

فارغ التحصیلان این دانشکده (و سایر دانشکده های مطرح) از نخبگان و مسئولان عالی صنایع دریا می شوند که بدون دسترسی به آخرین یافته های علوم دریایی، نمی توانند موفق باشند؛ بنابراین همواره رابطه خود را با علم و تولید علم حفظ می کنند. به طور کلی تمامی بدنه صنایع دریایی، فرهیخته هستند و در سراسر کشور موجب حرکت شتابنده ای شده اند.

چرا خانواده ها برای فرزندانشان مشوق به رشته های پزشکی و خلبانی و ... هستند. مشوق رشته های دریایی نیستند؟

اقتصاد سرامد – دانشکده ها زمانی موفق هستند که ورودی های پرانگیزه و تلاش گری داشته باشند که با اطلاع کافی، انتخاب رشته کرده باشند. آیا با شرایط کنکور گرای و ورود به دانشگاه به هر قیمتی، ما دارای ورودی مناسب به دانشکده دریایی هستیم؟ آن چه ما بررسی کردیم این بود که بسیار هستند کسانی که بدون اطلاع از دریا و صنایع آن و حتا بازار کار و چگونه کار در آن، انتخاب رشته می کنند. بسیاری کسانی که رشته مهندسی دریا، انتخاب اول آنها نبوده و بنا به شرایط و روند کنکور وارد شده اند. چرا اطلاعات ورودی های دانشکده از آنچه می خواهند تحصیل کنند، کافی نیست؟ چرا خانواده ها همچنان مشوق به پزشکی و خلبانی و برخی مشاغل خشکی هستند و مشوق دریاگرایی فرزندان شان نیستند؟

زراعت گر: خروجی دانشکده مهندسی دریا، باید یک مهندس دریا باشد -نه دریانورد- در این رابطه، اطلاعات کافی در افکار عمومی نیست و لازم است رسانه هایی مانند روزنامه شما، بیشتر به این مقوله ورود کنند و اطلاعات کافی به جامعه برسانند. وظیفه ماست که فرهنگ سازی و اطلاع رسانی در حوزه دریا و مهندسی دریا را گسترش دهیم تا استعداد های بهتری برای تحصیل به دانشکده جذب کنیم.

که ذهن افکار عمومی نزدیک تر بشود به گفتار متخصص امر، باید پرسیم تولید دانش مهندسی دریا در ایران چقدر وابسته است به ترجمه؟ منابع علمی ما چقدر ترجمه ای و چه میزان تولید مستقیم دانشکده ها و استادان ما هستند؟ با این توضیح که در برخی علوم، ما به شدت ترجمه گرا هستیم و منابع تولید داخل در آن علم، به شدت محدود است و نیز، آنچه به عنوان منبع داخلی به وسیله استادان ایرانی نگارش یافته هم، متکی به آثار دیگران است. سؤال سختی است که بتوان گفت ما در حوزه مهندسی دریا از کسی و تا چد از منابع کشورهای دیگر استفاده کرده ایم و از چه زمانی منابع داخلی تولید کردیم. وقتی که دانش مهندسی دریا در ایران، قدمتی در حدود چهل سال- و یا کمتر- داریم و انتظار داشته باشیم که همه منابع (reference) در داخل باشد، به طور طبیعی انتظار درستی نیست و اصولا در هیچ کشوری چنین امکانی وجود ندارد. این گونه نیست که کشوری مدعی باشد یا نخواهد که صرفا از منابع داخلی استفاده کند؛ زیرا مهندسی دریا -مانند دیگر علوم- گستره جهانی دارد و همه از منابع همدیگر استفاده می کنند. اما اگر این توضیح می تواند روشنگر باشد که ما در دهه ۶۰ و ۷۰ وقتی وارد کلاس می شدیم، تمامی منابعی که برای تدریس استفاده می کردیم، منشاء خارجی داشتند



دانشگاه صنعتی امیرکبیر است.

تا جایی که مواردی بود که حتا برگردان فارسی هم نشده بود؛ اما امروزه در کلاس ها، اکثر استادان یا از کتاب خود یا از جزوات با کیفیت و پر محتوای خود- که مجموع یافته های خود استاد است- استفاده می کنند و استفاده مستقیم از منابع غیر ایرانی بسیار اندک است. به طور کلی، در حال حاضر من کمتر همکاری را می شناسم که صرفا از منابع خارجی استفاده کند و یا یافته های خود مرجعی ساخته و پرداخته نکرده باشد.

البته مانند همه پژوهشگران در سراسر دنیا، به طور طبیعی از همه منابع موجود در سطح دنیا استفاده می کنیم و تازه های علم را رصد می کنیم؛ اما عمدتا نتیجه و خروجی نهایی از آن همکاران فرهیخته و اندیشمند داخل کشور است که یافته های نوین آن ها هم مرجع و منبع برای سایر استادان و پژوهشگران در سراسر دنیاست. به عبارت بهتر، ما در حوزه

رتبه ۱۲ جهانی ایران در حوزه مهندسی دریا اقتصادسرامد: یعنی می توانم چنین برداشت کنم که رتبه تولید دانش بومی ما در حوزه مهندسی دریا، رتبه ۱۲ در جهان است؟

زراعت گر: البته ایسن نکته تولید دانش بومی، مقداری نامفهوم است و ما دانشگاهی ها چنین توضیح می دهیم که یافته های نوین ما که منتشر می شود در قالب مقاله یا کتاب و با دیگر ابزارهای نشر، در حوزه انتشار یافته های علمی طبق آمار رسمی، رتبه ۱۲ جهان را داریم.

اقتصادسرامد: منابع ما چقدر ترجمه ای هستند؟ زراعت گر: اگر بتوانم طور دیگری این سؤال را مطرح کنم

مرگ ۵ سرنشین زیر دریایی حامل گردشگران لاشه کشتی غرق شده تایتانیک

(۱۲۹۱) بعد از برخورد به یک کوه یخ به زیر آب های اقیانوس اطلس فرو رفت.

تایتانیک از بندر «سאותهامپتون» در انگلیس عازم نیویورک بود. از میان ۲۲۲۴ مسافر و خدمه آن ۱۵۱۴ نفر جان باختند تا این حادثه مرگبارترین سانحه دریایی در تاریخ لقب بگیرد.

لاشه این کشتی مجلل تا هفتاد سال بعد پیدا نشد. شرکت «اوشن گیت» در ازای دریافت ۲۵۰ هزار دلار به ازای هر نفر گردشگران را به تماشای بقای این کشتی می برد. بقایای این کشتنی مجلل در عمق ۱۲۵۰۰ فوت از سطح دریا (۳۸۱۰ متر) و در فاصله ۳۷۰ مایلی ساحل نیوفاندلند کانادا در بستر اقیانوس اطلس قرار دارد.

یکی از سرنشین های زیر دریایی ناپدیده شده جهانگرد انگلیسی «همیش هاردینگ» اعلام شده است. رسانه های انگلیس او را یک هوانورد و جهانگرد مشهور معرفی کرده اند که پیش از این به فضا هم سفر کرده است. گفته می شود او معمولا در امارات سکونت دارد.

هاردینگ ۵۸ ساله در روزهای قبل از سوار شدن به زیر دریایی در حساب های کاربری اش در فضای مجازی درباره این سفر اکتشافی اطلاعاتی منتشر کرده است. به عنوان مثال در اینستاگرام نوشته است: «مفتخرم بالاخره اعلام کنم به عنوان متخصص با شرکت اوشن گیت در سفرشان برای بازدید از تایتانیک همراه شدم.» او روز شنبه نوشته بود: «به دلیل وخامت هوا در فصل زمستان در نیوفاندلند در ۴۰ سال گذشته این سفر احتمالا تنها سفر به محل غرق شدن تایتانیک در سال ۲۰۲۳ خواهد بود. ما فردا سفر را آغاز خواهیم کرد.»



«اوشن گیت» است که گردشگران علاقه مند را برای بازدید از بقای کشتنی تایتانیک به عمق ۳۸۰۰ متری اقیانوس اطلس می برد. این شرکت از سال ۲۰۱۸ در حال ارائه این خدمات به گردشگران در ازای چند ده هزار دلار هزینه است. کشتی تایتانیک که در زمان خودش بزرگترین کشتنی جهان بود ۱۵ آوریل ۱۹۱۲ (مصادف با ۲۶ فروردین

منابع خبری روز دوشنبه ۱۹ ژوئیه/ ۲۹ خرداد) گزارش دادند یک زیر دریایی حامل گردشگرانی که قصد بازدید از بقایای کشتنی تایتانیک داشتند در اقیانوس اطلس گم شده است. عملیات جستجو برای یافتن این زیر دریایی که گفته می شود ۵ سرنشین دارد از همان روز آغاز شده اما نتیجه ای در بر نداشته است. زیر دریایی ناپدید شده متعلق به شرکت آمریکایی