

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش دهم

تاریخ دریانوردی ایرانیان

دکتر بهروز امرایی - چگونگی می توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی سازی و صنایع وابسته به آن ها از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول گر و آینده نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد، و یا شرکت های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟

هخامنشیان چگونه و به چه شیوه ای از دریا استفاده کردند و برای توسعه دریانوردی از فنیقی ها چگونه بهره بردند؟

هخامنشیان با تدبیری که به کار برده بودند در بسط قلمرو خود موفق بودند. هخامنشیان اولیه یا در نظر گرفتن امکانات و محدودیت ها- و کمبودها و کنترل مشکلات با ملل دریانورد تحت سلطه خود مدارا کردند. گزنفون در نوشته های خود راجع به مدیریت ایرانیان در آن زمان اینگونه توضیح میدهد که «تدارکات و آرایش کشتی های فنیقی های تحت فرمان ایرانیان به مراتب بهتر و برتر از کشتی های یونانی است؛ زیرا گزنفون خود یونانی است و این خود از این لحاظ دارای ارزش است که در یک محدوده کوتاه زمانی در آن دوران ایرانی ها چگونه بر دریا و دریانوردی و نیز بر مدیریت کشتیرانی مسلط شدند. لطفاً درباره کانالی که به فرمان داریوش توسط ایرانیان به منظور ایجاد ارتباط بین دریای سرخ و مدیترانه حفر شد توضیح دهید؟

بر اساس نوشته های هرودت شخصی به نام نکو پسر سامی تیکوس که به سمت فرمانروای مصر می شود و اولین اقدام او حفر ترعه مصر برای وصل کردن دریای مدیترانه به دریای سرخ بوده است، اما این کار را ناتمام رها می کند و بعد از آن این داریوش است که این پروژه را به اتمام می رساند و آن را در تاریخ به نام خود ثبت می کند. کانالی که در آن زمان حفر شده بود دارای طولی به اندازه چهار روز سفر بوده است و پهنای آن هم به اندازه ای بود که دو کشتی می توانستند از کنار هم پهلوپه پهلوی عبور کنند. از این مشخصات می توان نتیجه گرفت که با توجه به سرعت کم کشتی ها طول کانال حداکثر چهل کیلومتر و عرض آن حداکثر سی متر بوده است، بنابراین اتمام حفر این کانال کار سنگین و بزرگی بوده است و شاید نکو فرمانروای مصر هم به دلیل سنگینی و سختی کار از این اقدام ناامید شده است و کار را ناتمام رها می کند.

آب این ترعه از نیل می آمده است و کمی بالاتر از شهر بوباستیس و بعد از آن از شهر پطموس گذشته و سرانجام به دریای سرخ می ریخته است. در ابتدا قسمت هایی از جلگه مصر را که به جانب عربستان ادامه داشته است، حفر کردند. در رأس این فلات کوهی است که به سمت ممفیس گسترده شده و معادن و کانی های غنی بسیاری داشته است. ترعه به لحاظ طولی از غرب به شرق از پایه این کوه عبور می کرده است و سپس مسیرش به یک گردنه می رسد و از کوه ها به طرف قسمت های داخلی به جنوب راه می یافته است. بنابر نوشته های هرودت، نکو کار حفر را به دلیل همین مسیر صعب العبور و سخت رها می کند.

از جمله شواهدی که مبنی بر حضور داریوش در آنجاست، سنگ نوشته های بزرگی با نام و نقش داریوش است که در نقاط مختلف ترعه دیده می شود؛ برای مثال در نزدیکی ترعه سوتر سنگ نوشته ای است که این مطلب در آن با خط میخی حک شده است (چنین گفت داریوش منم یک پارسی که به کمک پارسیان مصر را گرفتم فرمان دادم تا این ترعه را از رود نیل که در مصر روان است تا به دریایی که در پارس است بر کنند ترعه حفر شد همانگونه که فرمان من بود) این سنگ نوشته در حال حاضر نیز وجود دارد.

متاسفانه در قرن های ۱۸ و ۱۹ میلادی نویسندگان زیادی بودند که مطالب و نوشته های ضدو نقیضی درباره دریانوردی ایرانیان در دوران باستان ارائه کرده اند که از جمله آن ها لرد کرزون وزیر خارجه انگلستان و خاورشناس بنام آن زمان است. در آن زمان نائب السلطنه هندوستان در کتاب خود اینگونه القا شبهه کرده بود که «ایرانیان نمی توانستند دریانوردی کنند و دریانوردی رابلد نیستند» و در مقابل شخصی به نام پرفسور هادی حسن دانشمند فقید هندی در کتاب خود به نام تاریخ دریانوردی ایران با شهادت و استناد، کلیه صحبت ها و انتقادات را درباره عدم توانمندی ایرانیان در دریانوردی را رد کرده است و به همه این انتقادات به طور مستند پاسخ می دهد.

وی در مقدمه کتاب خود شرح می دهند که «ماخذ و منابع کافی در دسترس است، ولی تعصب بی جا مانع از بروز حقایق شده است؛ مؤلفان بسیاری اظهار کرده اند که ایرانیان از دریا بیم داشته اند و از آن دوری می جستند... آنچه که سر جان ملکم به نحو ای گوید و ویلیام ونیست جار میزند و لرد کرزون از دریانوردی ایرانیان صرفاً به عنوان مزاح یاد می کند». وی مستندات و دلایل و شواهدی تاریخی را ارائه می کند که همه این نویسندگان که ذکر شد به شیوه های مختلفی سعی در مخدوش کردن و سرپوش گذاشتن بر تاریخ دریانوردی ایرانیان داشته اند.



قرار شد که بقیه الزامات را هم بگیرد، این مجتمع نیمه خصوصی و بخشی از سهامش دولتی است.
صادقی ادامه داد: اما مجتمع صدرا که وابسته به یکی از نهادهای نظامی است، شرایط بسیار مناسبی دارد، این مجتمع قادر به ساخت سکوها ی نفتی و شناور است همچنین تانکون یک اقیانوس پیما برای کشور و نژونلا ساخته و تحویل داده و در حال ساخت دومین اقیانوس پیما برای این کشور است، این مرکز عمده زیرساخت ها را دارد و اگر بتواند فقط چند مورد کوچک را پاس کند شرایط مناسبی ایجاد خواهد شد و در این صورت قادر به رعایت استانداردها و الزامات زیست محیطی در روند اسقاط شناورها خواهد بود.

مدیر دفتر بررسی و مقابله با آلرگی های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: کمیته اسقاط شناور در سازمان بنادر و دیانوردی با حضور سازمان حفاظت محیط زیست تشکیل شده بود اما دو سالی است که آنرا منحل کردند، در تلاشیم تا این کمیته دوباره فعال شود تا کارها با سرعت بیشتری پیش برود.

وی اظهار داشت: البته اکنون برخی از سایت ها به صورت غیر مجاز کار اسقاط شناورهای فرسوده را انجام می دهند که ما برای رسیدگی به این سایت ها به جنوب کشور رفتیم، این مراکز بدون داشتن هیچ مجوز و حتی زیرساختی به صورت پنهانی در سواحل اقدام به اسقاط شناورها می کنند که آلودگی زیادی را به همراه دارد، سه مورد در سواحل هرمز گان و سه مورد در سواحل بوشهر داشتیم که به مدیر کل استان ها تاکید کردیم که حتما باید جلوی فعالیت این مراکز گرفته شود.

صادقی گفت: راهکار ما این است که هرچه زودتر مکان هایی که استاندارد و الزامات را رعایت کردند مجوز دریافت کنند و تکلیف متقاضیان هر چه زودتر روشن شود تا مراکز مجوز لازم را دریافت کنند و به این ترتیب جلوی فعالیت های غیر قانونی گرفته شود.



مجوز بگیرند، به عنوان مثال باید سیستم اطفاء حریق، کشتی ها منبعی از آهن و فولاد هستند از این رو می توانستند نیاز کشورها را در این زمینه مرتفع کنند، بنابراین صنعت اوراق کشتی از دهه ۱۹۴۰ ایجاد شد و این صنعت از سال ۱۹۴۵ و طی جنگ جهانی دوم به علت نیاز به آهن و فولاد در اروپا و آمریکا آغاز و در دهه ۱۹۸۰ متحول شد و امروزه صنعتی مهم، بزرگ و سودآور محسوب می شود.

اما یکی از ایرادات بزرگی که به این صنعت وارد است اثرات زیست محیطی است که بر جای می گذارد، زمانی که صنعت اوراق کشتی در اروپا و آمریکا رونق داشت قوانین محیط زیستی سختگیرانه ای وضع شد از این رو کم کم به کشورهای آسیایی منتقل شد و اکنون این صنعت در کشورهای چین، هند، پاکستان، بنگلادش، فیلیپین و ویتنام رونق دارد، اما در ایران نیز چند سالی است که این موضوع مورد بحث قرار گرفته تا مراکز اسقاط کشتی ایجاد نشود که مدیر دفتر بررسی و مقابله با آلرگی های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست در این باره به خبرنگار محیط زیست ایرنا گفت: اسقاط شناورها صنعت سودآوری است اما در مقابل، آلودگی محیط زیستی زیادی به همراه دارد که می تواند با روند اسقاط، وارد دریاها شود.

امید صادقی افزود: برای اینکه چنین صنعتی را در کشور داشته باشیم باید در ابتدا قوانین سختگیرانه ای وضع شود بر این اساس الزامات زیست محیطی اسقاط شناورها را سال گذشته ابلاغ کردیم و اکنون به دنبال این هستیم متقاضیانی که برای اسقاط شناور درخواست داده اند یک سری از این الزامات را که به عنوان الزامات ۱۸ گانه است، پاس کنند.

وی اظهار داشت: تاکنون ۱۰ سایت برای اسقاط شناورها متقاضی شده اند که در حال بررسی آنها هستیم، این ۱۰ سایت که سه مرکز در شمال و هفت مرکز در جنوب کشور هستند، یک سری زیرساخت ها را دارند اما شرط ما این است که بتوانند الزامات ۱۸ گانه را پاس کنند و

آیا صنعت اسقاط کشتی در ایران قانونمند می شود؟

اقتصادسراسرآمد گزارش می دهد

الزام مراکز اسقاط شناورهای فرسوده به رعایت اصول ۱۸ گانه زیست محیطی

آلودگی زیست محیطی پروسه اسقاط نباید

وارد دریاها شود

گروه مهندسی دریا - کیمیا عبدالله پور -

صنعت اسقاط شناورها یکی از پردرآمدترین صنایع است اما در مقابل آلودگی های محیط زیستی زیادی به همراه دارد از این رو الزامات ۱۸ گانه ای تهیه و ابلاغ شد و متقاضیان ایجاد این مراکز باید حتما تمام آنها را پاس کنند تا موفق به دریافت مجوز برای فعالیت شوند.

انسان همواره در طول تاریخ نیاز به جابجایی داشته و برای زندگی بهتر در صدد کشف مکان های جدید برآمده است، یکی از این راه ها مسیرهای دریایی بوده بنابراین اقدام به ساخت شنی کرد که این امر را برایش میسر کند از این رو شروع کرد به کنار هم قرار دادن یک سری چوب و ساخت شناوری که بتواند وی را از این سمت رودخانه به سمت دیگر آن ببرد، به مرور در این کار پیشرفت کرد و کم کم صنعت کشتی سازی شکل گرفت و اکنون انسان قادر است کشتی هایی با وزن چندین هزار تن بسازد که ماهها و حتی سالها بر روی آب شناور باشد.

در واقع زمانی که انسان برای اولین بار چوب هایی را در کنار هم قرار داد و آنها را با ساقه گیاهان رونده بست شاید به فکرش هم نمی رسید که یک روزی همین حرکت بلای جسان آبهای دنیا نشود و آلودگی زیادی را به همراه بیاورد، اما به مرور زمان و توسعه صنعت دریانوردی این اتفاق افتاد و امروز شاهد تردد تعداد زیادی از انواع کشتی ها در آبهای آزاد و داخلی کشورها هستیم که گاهی حتی به ترافیک آبی هم منجر می شود. آتش می گیرند و یا به هم برخورد می کنند.

از آنجا که ایران کشوری دریامحور است از این رو توسعه صنعت کشتی سازی نیز در آن اجتناب ناپذیر است و امروزه شاهد حجم زیادی از انواع کشتی ها و شناورها در آبهای داخلی و آزاد هستیم، اما کشتی ها هم مانند هر وسیله نقلیه دیگری بعد از مدتی فرسوده می شوند و نیاز به تعمیر و یا اسقاط دارند که برای این کار باید مکانی در نظر گرفته شود، اینطور شد که مراکز

دریاچه



نقش چشمگیر ورزش های آبی و هوایی در استان هرمزگان

هرمزگان به قطب گردشگری تلفیقی هوایی- دریایی تبدیل می شود

هرمزگان به قطب گردشگری تلفیقی هوایی- دریایی تبدیل می شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد محسنی مدیرکل میراث فرهنگی و گردشگری هرمزگان در نشست با مدیرکل ورزش و جوانان و معاون بنادر و دریانوردی استان، با اشاره به نقش و جایگاه ورزش های آبی و هوایی در استان هرمزگان، افزود: استان ظرفیت بالایی برای سرمایه گذاری در حوزه گردشگری آبی و هوایی دارد که متقاضیانی برای سرمایه گذاری در این حوزه ها اعلام آمادگی کرده اند.مدیرکل میراث فرهنگی و گردشگری هرمزگان اظهار کرد برای هم افزایی و همفکری بین ارگان ها، ضرورت دارد که یک هدف گذاری مشترک میان ادارات ورزش و جوانان و بنسادر و دریانوردی صورت پذیرد تا این ظرفیت ها به سرانجام برسد.محسنی با بیان اینکه اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان به عنوان اداره پیشران توسعه در استان تکالیفی از سوی مقام عالی استان بر عهده دارد، اظهار کرد: این تکالیف شامل ایجاد و افزایش زیرساخت های گردشگری هوایی و دریایی است که با ماهیت ورزش و صنعت دریانوردی و ساحلی آمیخته است.مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان خاطر نشان کرد: از این رو همکاری این دو ارگان با اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان ضرورت دارد.مدیرکل میراث فرهنگی و گردشگری هرمزگان با اشاره به نقش و تأثیر گردشگری مفرح هوایی و دریایی عنوان کرد: بررسی ها انجام شده نشان می دهد که گردشگری مفرح مورد استقبال زیادی از گردشگران داخلی و خارجی بوده و ما باید تمام تلاش خود را به کار ببریم که سهم و سرانه درآمدی و جذب توریسم در این حوزه را بالا ببریم و به جایگاه واقعی اش برسانیم.محسنی مدیرکل میراث فرهنگی و گردشگری هرمزگان اضافه کرد: هرمزگان با دارا بودن بیش از دو هزار و سیصد کیلومتر ساحل و ۱۴ جزیره کوچک و بزرگ، فرصت خوبی برای تبدیل شدن به قطب گردشگری تلفیقی دریایی و هوایی را دارد.در پایان این نشست مدیرکل ورزش و جوانان و معاون بنادر و دریانوردی اعلام کردند از تمام ظرفیت های خود برای تحقق این هدف استفاده می کنند.

بتهاب



فرماندار بندر انزلی هشدار داد

وجود ۶۸ نقطه شناس ممنوع در ساحل بندر انزلی

فرماندار بندر انزلی با اشاره به اینکه ۶۸ نقطه خطرآفرین و شنا ممنوع در ساحل این شهرستان وجود دارد، گفت: امسال ۱۴۰۰ ناجی در طرح سالم سازی دریا حضور دارند که باید هشدار آنها جدی گرفته شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد پورخوش سعادت در خصوص ظرفیت های ساحلی شهرستان بندر انزلی به ایسنا اظهار کرد: ۴۷ کیلومتر خط ساحلی در بندر انزلی وجود دارد که از این میزان ۳۵ کیلومتر قابلیت بهره برداری توسط مردم را دارد.وی با اشاره به اینکه در این ۳۵ کیلومتر ساحل دو طرح عمومی و طرح دریا پیش بینی شده، افزود: یکی از این دو طرح انتهای خیابان پاسداران در پارک شهرداری و دیگری هم داخل محدوده منطقه آزاد قرار دارد.پورخوش سعادت با تاکید بر اینکه دو طرح خصوصی نیز در شهرستان وجود دارد که در بعضی اوقات خدمات عمومی ارائه می دهند، گفت: یکی از این دو طرح متعلق به مجتمع ذوب آهن، بعد از بندرانزلی در مسیر رضوانشهر و دیگری مربوط به مجتمع شهید مطهری در مسیر رشت به بندرانزلی واقع شده است.فرماندار بندر انزلی با اشاره اینکه ۶۸ نقطه خطرآفرین که منطقه شنا ممنوع هستند در سواحل این شهرستان وجود دارد، تاکید کرد: ۱۴۰ ناجی در مناطق خطر آفرین ساحلی این شهرستان طی ایام تابستان مستقر هستند.پورخوش سعادت با اشاره به اینکه امسال تعداد زیادی از مراقبین دریا به کار گرفته می شوند، گفت: ناجیان غریق در مناطق شهری توسط شهرداری و در مناطق روستایی توسط دهیاری ها در حال مدیریت هستند.وی با ابراز تأسف از اینکه در سال های گذشته موارد غریق و فوتی زیادی داشتیم، گفت: خوشبختانه امسال تاکنون غرق نشده ایم و با جدیت در مناطق خطر آفرین به دنبال سلامت مردم و جلوگیری از غرق شدگی هستیم.فرماندار شهرستان بندر انزلی با بیان اینکه بیشتر موارد غرقی سال های قبل در ساعات غیر استقرا ناجیان قبل از ۸ صبح و بعد از ۹ شب رخ داده، تاکید کرد: متاسفانه جریانات شگافنده دریای خزر باعث غرق شدگی و فوت می شود.پورخوش سعادت تاکید کرد: حتی افرادی که به فنون شنا آشنا هستند ولی با این جریانات آشنا نیستند به کام مرگ می روند لذا باید در زمان حضور در ساحل بسیار دقت کرد، احتیاط و توصیه ناجیان غریق را جدی گرفت.