

رشته مهندسی کشتی برای نخستین بار در گیلان دانشجویی پذیرد

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان از اضافه شدن رشته دریایی مهندسی کشتی (مو تور) به دفترچه انتخاب رشته های دانشگاه گیلان خبر داد و گفت: این رشته پس از انعقاد تفاهم نامه‌ای بین این اداره کل و دانشگاه گیلان به رشته های تحصیلی دانشگاه اضافه شد و امسال برای نخستین بار در مقطع کارشناسی ۲۰ دانشجو می پذیرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یونسی به ایرنا گفت: بنادرو دریانوردی استان گیلان با وجود مشکلات بسیار برای افزودن رشته های دانشگاهی توانست با همکاری دانشگاه گیلان رضایت وزارت علوم، تحقیقات و فناوری را برای راه اندازی این رشته به سایر رشته های دانشگاهی گیلان جلب کند.

وی عنوان کرد: دانشجویان این رشته سال های آغازین تحصیل را در دانشگاه گیلان گذرانده و با تجهیز و راه اندازی ساختمان دانشکده دریایی دانشگاه گیلان در بندرانزلی در ترم های بالاتر به این شهرستان منتقل خواهند شد.

وی اضافه کرد: ۷۰ درصد درس ارائه شده مهندسی کشتی با رشته مهندسی مکانیک مشترک است و برای ۳۰ درصد درس تخصصی نیز از وجود دریانوردان، کاپیتان ها و سرمهندسان با تجربه و مجربی که در حال حاضر در بخش امور دریانوردان با این اداره کل همکاری دارند، بهره خواهیم گرفت.

یونسی ادامه داد: با هماهنگی های انجام شده، دانشگاه گیلان برای کارگاه مکانیک موتورهای دریایی از ظرفیت سایر مراکز آموزشی واقع در استان استفاده خواهد کرد و پتانسیل کشتی های شرکت کشتیرانی خزر نیز برای انجام کارورزی دانشجویان مورد استفاده قرار می گیرد.

وی تأسیس دانشکده دریانوردی در بندرانزلی را گام

بعدی برای تأمین دریانوردان مورد نیاز کشور اعلام کرد و افزود: آموزش دریانوردی در ایران بر اساس کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزشی (STCW) ارائه می شود و کشور ما در لیست سفید این کنوانسیون قرار دارد، لذا دریانوردان ایرانی با مدارک شایستگی خود امکان اشتغال را بر روی کشتی سایر کشورها دارند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان، تربیت دریانوردان را یک نیاز جهانی دانست و افزود: ایران اسلامی و سایر کشورها برای تأمین افسران کشتی های خود به دریانورد نیاز دارند و با راه اندازی این رشته های دریایی می توان افسرانی پرورش داد که علاوه بر

تأمین نیاز داخلی به سایر کشورها نیز اعزام شوند.

وی هدف سازمان بنادر و دریانوردی را در وهله نخست، بی نیازی کشور در استفاده از دریانوردان خارجی بر روی کشتی های ایرانی اعلام کرد و افزود: برای دستیابی به این مهم باید افسران دریانورد ایرانی بیشتری پرورش یابند تا علاوه بر تأمین نیازهای داخلی بتوانیم متخصصان دریایی ایرانی را به سایر کشورها صادر کنیم.

تخلیه ۷۱ هزار تن ذرت دامی در بندر امام (ره)

رییس دادگستری خوزستان گفت: ۷۱ هزار تن ذرت دامی با پیگیری های انجام شده از کشتی های پهلوی گرفته در بندر امام (ره) استان طی ۲ هفته اخیر تخلیه شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، علی دهقانی با تأکید بر تسهیل روند ترخیص کالا از بندر امام (ره) بیان کرد: این اقدام در راستای اجرای مصوبات کارگروه تسریع ترخیص کالاهای اساسی و پس از انجام آزمایشات لازم و مراحل اداری انجام شد.

کارگروه تسهیل ترخیص کالا از بندر امام (ره) با مدیریت دادگستری خوزستان ایجاد شده است. وی با تأکید بر لزوم تسریع در تعیین تکلیف کالاهای مانده در بنادر استان خوزستان اظهار کرد: کالای مذکور ماه ها در یکی از کشتی های پهلوی گرفته در بندر معطل مانده بود که در جریان این سفر و پس از بازدید، دستور ترخیص صادر و هماهنگی های لازم برای اجرای آن انجام شد.

به گزارش ایرنا، بندر امام (ره) یکی از بنادر راهبردی کشور در امر صادرات و واردات است.

پیش از این نیز با دستور رئیس کل دادگستری خوزستان، ۲۱۰ هزار تنهاده دامی ذخیره شده در انبارهای بندر امام (ره) برای جلوگیری از فساد در هوای گرم به انبار های استان های دیگر ارسال شدند.



گروه اقتصاددریاپایه – امید اسماعیلی

– در شمارگان گذشته روزنامه اقتصاد سرآمد در باره «بی توجهی به دریا» سخن ها گفتیم و بر مایه سخن رهبر فرزانه انقلاب اسلامی که اخیرا فرمودند «هنوز به دریا توجه لازم نشده است» دلایل متعددی را شرح دادیم.

ضعف فرهنگی و فرهنگ سازی

گفتیم که بن مایه بی توجهی به دریا، دلایل متعدد دارد که در این میانه، ضعف فرهنگ سازی دریایی نقطه اوج آن است. به طور کلی، منطق و منش بازاریابی مدرن (Marketing) بر مبنای فعالیت فرهنگی است و تبلیغات یکی از قله های بزرگ بازاریابی است.

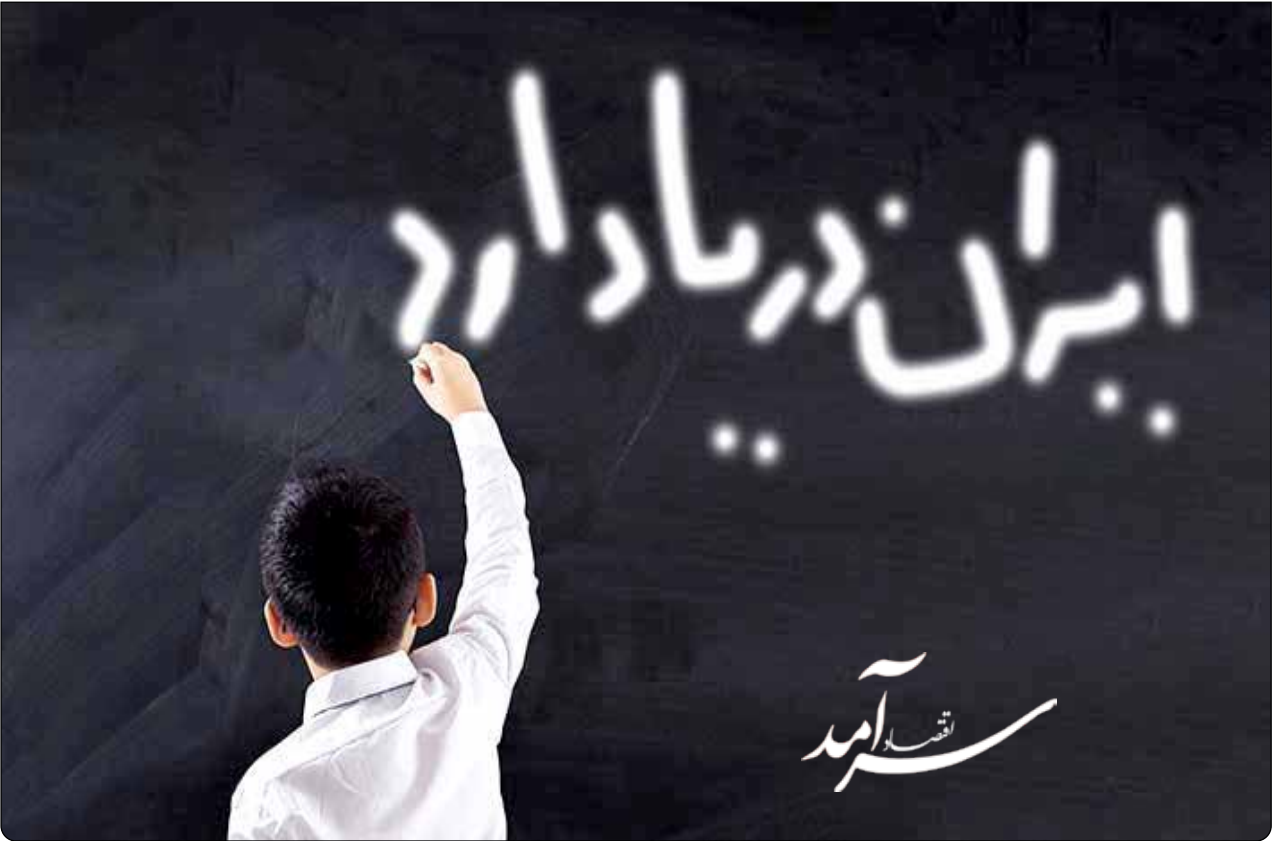
در کشور ما دو واژه «تبلیغ و ترویج» را با هم به کار می رند و منظور دقیق و جالبی از آن برداشت می شود.

بر این اساس، هر چیزی نیازمند تبلیغ است تا «مردم را جذب» کند و مشتری را پای کار بیاورد. اگر تبلیغ مناسب و صحیح نباشد، مردم، مشتری و سرمایه به سراغ آن چیز نمی رود.

واژه چیز هم در ادبیات ما جالب است؛ زیرا هر هست و نیست را در بر می گیرد. با این منطبق، هر چیزی (Enything) تابعی است از تبلیغ.

اروپایی ها از تبلیغ توصیف قایلل تاملی دارند. بر اساس نگرش آن ها، تبلیغ آن چیزی است که یخچال به اسکیمو بفرود شد و یخاری به استوایی!

این زیبایی و وصف تبلیغ و تبلیغات است؛ چیزی که



در حوزه دریایی ما گم شده و هیچ متولی برای آن یافت نمی شود.

تبلیغ پل است

تبلیغ به مثابه یک پل است. در این بحثی که اکنون مورد نظر ماست؛ یعنی دریا، تبلیغ پلی است بین مردم و دریا. اگر این پل باشد، مردم به سمت دریا و فعالیت های دریایی حرکت می کنند و اگر نباشد، نگاهی هم به سمت دریا نمی اندازند.

اکنون این پل در کشور ما میان مردم و دریا، ویران است. شاید بهتر است بگویم اصلا ساخته نشده که بخواهد ویران باشد. اساسا تبلیغ معنادار و برنامه ریزی شده ای برای گرایش عمومی و تهییج افکار عمومی به سمت دریا وجود ندارد؛ و بر عکس، بر اساس فشار تبلیغ استثمار و استثمار در دو سده اخیر، ایرانی از دریا دور شده و از دریا هراسان و روی گردان است.

پل تبلیغ باعث می شود که مردم بتوانند با دریا ارتباط برقرار کنند. اکنون این پل بر اساس منش تفرییحی مردم ایران، تا ساحل کشیده شده است، اما از ساحل به دریا نه.

ترویج فرهنگ دریایی

زمانی ترویج فرهنگ برای هر چیزی، ممکن می شود که پل تبلیغ ساخته شده باشد و مردم به وسیله آن پل به اصل موضوع وصل شوند و سپس ترویج معنا پیدا می کند. ترویج همان فرهنگ سازی و جامعه پذیری است.

صرف تبلیغ به تنهایی کافی نیست. لازم است اما کافی نیست. بعد از تبلیغ باید ترویج آغاز شود. ترویج عبارت است از زمینه های عملی و ملموس و عینی که مردم بتوانند تمام تبلیغات شنیده و دیده شده را آن جا مشاهده و تجربه کنند. اگر چنین بود، ترویج معنا پیدا می کند و در غیر این صورت، تبلیغ تبدیل می شود به ضد تبلیغ و دل زدگی و یاس می آورد.

نظام تبلیغ و ترویج دریایی

هیچ نظام معینی برای تبلیغ و ترویج دریایی بر اساس گفتار فشرده بالا، در کشور ما وجود ندارد. اساسا متولی تبلیغ و ترویج حوزه دریا مشخص نیست. تبلیغ و ترویج دریایی را هیچ کس به گردن نمی گیرد! سازمان بنادر و دریانوری که به طور فصیح و واضح گفت که: فرهنگ سازی کار ما نیست و آب پاکی روی دست ما ریخت.

سازمان شیلات که جز ماهی به چیز دیگری بلد نیست فکر کند.

سازمان کشتیرانی که کشتی را از فرهنگ جدا کرده و بعضی ارکان به بهانه تحریم می گویند: ما باید چراغ خاموش حرکت کنیم!

باقی انجمن ها و اتحادیه ها هم هرگز برنامه ای برای فرهنگ سازی دریایی نداشته اند؛ کما این که این فرهنگ سازی گستره ملی دارد و یک متولی بزرگ و اثر گذار می خواهد که بتواند در سطح ملی، کار کند.

شورای انقلاب فرهنگی و شورای فرهنگ عمومی و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی به عنوان سه رکن

از ضعف فرهنگی تابی توجهی به دریا

اقتصادسرآمد بررسی می کند

نظام معینی برای ترویج دریایی در کشور وجود ندارد

رسمی فرهنگ سازی کشور و نیز صدا و سیما جمهوری اسلامی به عنوان بزرگ ترین کارتل و ابزار فرهنگی کشور هم در این باره مسکوت مسکوت و مسکوت اند.

دریای بی کس!

و این چنین است که دریا در ایران، در میان ۸۰ میلیون ایرانی، بی کس و غریب مانده است. آن قدر غریب که از هر کس که می پرسی، ایران را کشوری خشک و بی آب می داند. خبرهای انبوه از کم آبی فریاد می کنند و پیام های هشدار و خواهش سازمان آب ،فاضلاب هم پیاسی می آید و می رود که مصرف بالااست و بارندگی کم است و سدها خشک! آ ی مردم کمتر آب مصرف کند.

کسی نمی گوید که ما از سه جهت دریایی هستیم. شمال و جنوب و جنوب شرق. حتا به آب های آزاد و به اقیانوس وصل هستیم. کسی این ها را نمی گوید و اگر بگوید کسی باور نمی کند.

اگر باور به دریایی بودن کنیم، به سوی دریا می رویم. مهاجرت معکوس از کویر خشک به دریای موج.

ایسن باور، کار فرهنگی می خواهد. ایسن باور،

فرهنگ سازی می خواهد. این فرهنگ سازی هم کسی می خواهد که پرچمش را بالا و مسئولتش را به عهده بگیرد. این کس یا سازمان، کیست؟ اگر ما که دغدغه و طرح فرهنگی برای دریا داریم، کجا مراجعه کنیم که گوش شنوا و فکر مشتاقی باشد تا فرهنگ را بشنود. تبلیغ را درک کند و ترویج ملی دریایی ایران را باور داشته باشد؟

عضو مجمع نمایندگان سیستان و بلوچستان در مجلس مطرح کرد:

جدیت دولت در انعقاد قرارداد بلندمدت با هند در بندر چابهار



عضو مجمع نمایندگان استان سیستان و بلوچستان در مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه سرمایه گذاری بسیار مطلوبی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در بندر چابهار صورت گرفته است ، گفت: در صورت سرمایه گذاری و فعالیت اثربخش هندی ها در بندر چابهار، آینده روشنی در انتظار این بندر خواهد بود. به گزارش اقتصادسرآمد، اسماعیل حسین زهی با اشاره به اینکه توسعه بندر چابهار اثرات بسیار زیادی بر زندگی و معیشت مردم منطقه خواهد داشت، عنوان کرد: کشورهای شرق آسیا و کشورهای حوزه CIS از جمعیت بسیار بالایی برخوردار هستند و بهترین مسیر برای انتقال کالا در مورد برخی از این

کشورها، بندر چابهار است. وی افزود: چابهار یک بندر اقیانوسی است که به آب های آزاد دسترسی دارد و همین مزیت موجب شده تا هندی ها و حتی چینی ها خواستار سرمایه گذاری در این بندر باشند. به گفته حسین زهی، تقویت همکاری و امضای قرارداد بلندمدت با هند در بندر چابهار از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است ولی متأسفانه در سال های گذشته همکاری هند در توسعه بندر چابهار آنگونه که انتظار می رفت، دستاوردی نداشت. وی افزود: خوشبختانه با اهمیت و جدیت دولت سیزدهم، پیگیری کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی و سرمایه گذاری بسیار مناسب سازمان بنادر و دریانوردی به زودی قرارداد بلندمدت ایران و هند در بندر چابهار به امضاء می رسد. این عضو مجمع نمایندگان استان سیستان و بلوچستان در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه باید از سازمان بنادر و دریانوردی به دلیل سرمایه گذاری مناسب در بندر چابهار قدردانی کرد، افزود: از سوی این سازمان به هندی ها هشدار داده شد که نسبت به سرمایه گذاری و فعالیت مشمر ثمر در بندر چابهار گام جدی بردارند و پس از آن هندی ها با تغییر نگاه و رویکرد در مورد سرمایه گذاری در بندر چابهار، قرارداد بلندمدت در این بندر را مدنظر قرار خواهند داد. این نماینده مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه در صورت سرمایه گذاری و فعالیت اثربخش هندی ها در بندر چابهار، آینده بسیار روشنی در انتظار این بندر خواهد بود، بیان کرد: با توجه به سرمایه گذاری بسیار مطلوب سازمان بنادر و دریانوردی در بندر چابهار در صورتی که شاهد فعالیت جدی و سرمایه گذاری حقیقی هندی ها در بندر چابهار باشیم به طور حتم شاهد رشد و رونق این بندر خواهیم بود و می توانیم آینده روشنی را برای این بندر چابهار متصور باشیم.

فرماندار بندر ترکمن:

اتصال خلیج گرگان به دریای خزر آبان ماه امسال برقرار می شود

فرماندار بندر ترکمن گفت: اتصال خلیج گرگان به دریای خزر با اتمام عملیات لایروبی کانال های آب رسان متصل به این پهنه آبی آبان ماه امسال برقرار می شود. به گزارش اقتصادسرآمد، نورمحمد جعفری در نشست قرارگاه خبری شهید همدانی ویژه هفته دولت استانداری گلستان، افزود: از مجموع ۳۳ کیلومتر راه دسترسی خلیج گرگان به دریای خزر تاکنون ۱۰ کیلومتر لایروبی شده و بقیه آن نیز طبق برنامه انجام خواهد شد. وی بیان کرد: لایروبی خلیج گرگان به پنج هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار نیاز دارد که تاکنون ۲ هزار میلیارد ریال آن تخصیص داده و

هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال دیگر نیز در حال تخصیص است. پس از حضور آیت الله سید ابراهیم ریسی در خلیج گرگان در اسفند ماه سال ۱۴۰۰، وی دستور فوری آغاز لایروبی و رسوب برداری از کانال های سه گانه منطقه را صادر کرد و پس از مدت کوتاهی با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مجری و قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا به عنوان پیمانکار، مرحله نخست این عملیات آغاز شد. فرماندار بندر ترکمن در ادامه به ظرفیت فعالیت گمرک در این شهرستان اشاره کرد و گفت: این گمرک پس از سال ها تعطیلی در دولت سیزدهم احیا و از طریق آن افزون بر پنج میلیون دلار کاملاً مانند سنگ، کاشی، پودر گوشت، جگر مرغ، محصولات فلزی ، سم و کود کشاورزی به ترکمنستان، ترکیه و قزاقستان صادر شد. جعفری ادامه داد: این گمرک دارای ظرفیت ۲ مخزن پنج میلیون لیتر ذخیره سازی، محوطه و انبار روباز به وسعت سه هکتار و انبار سه هزار و ۳۰۰ مترمربعی دارای سقف است که فرصت بسیار خوبی برای رونق صادرات و واردات به شمار می رود.