

**سید گروه دانش دریا – امید اسماعیلی –**انجمن مهندسی دریایی ایران طی چند ماه اخیر با نامه نگاری به رییس جمهور، ریاست مجلس شورای اسلامی، تشخیص مصلحت نظام به مسائل کلان اقتصاددریایپایه پرداخته و به عنوان مطالبات جدی به موارد مربوط به حوزه دریایی ویژه پرداخته است و روزنامه دریایی اقتصادسرمآمد نیز پشتیبانی خود را از مطالبات جدی و به حق در این حوزه را اعلام کرده است.

#### ضرورت تقویت جایگاه صنایع دریایی برای راهبری مصوبات شورای عالی صنایع دریایی

انجمن مهندسی دریایی ایران که در همین راستا با نامه ای که خمیرمایه استمدادی دارد به وزیر جدید صنعت معدن تجارت، تقویت جایگاه صنایع دریایی به منظور راهبری اجرای مصوبات جلسات شورای عالی صنایع دریایی در ارتباط با برنامه نوسازی ناوگان دریایی رایک ضرورت عنوان و از وزیر محترم درخواست توجه ویژه به این مقوله را داشته است.
به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسرمآمد، رییس انجمن مهندسی دریایی ایران در نامه ای که به دفتر رییسی، رییس جمهور و رئیس شورای عالی صنایع دریایی کشور رونوشت شده است، خطاب به دکتر علی آبادی وزیر صمت و دبیرشورای عالی صنایع دریایی کشور با مضمون «تقویت جایگاه صنایع دریایی در ساختار وزارت صنت، معدن و تجارت» به عنوان یک ضرورت مهم تاکید و آمده است:

**جناب آقای دکتر علی آبادی وزیر محترم صمت و دبیر شورای عالی صنایع دریایی کشور**
**موضوع: تقویت جایگاه صنایع دریایی در ساختار وزارت صنعت، معدن و تجارت با سلام و احترام**
همان طوره که مستحضردید همین جلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور پس از ۵ سال دوره رکود با حضور قابل تقدیر رئیس جمهور محترم در ۱۹ اردیبهشت ماه سال جاری تشکیل گردید و برنامه ۱۰ ساله نوسازی ناوگان دریایی کشور با حداکثر استفاده از ظرفیت ساخت داخل متناسب با شعار سال مبتنی بر مهار تورم همراه با رشد تولید به عنوان محور اصلی مصوبات جلسه قرار گرفت و وزارت صمت به عنوان نهاد راهبر مکلف به اجرای مصویبات مرتبط با برنامه نوسازی ناوگان دریایی کشور گردید.
همانطور که مستحضرد، یکی از راهبردهای ارتقای صنعت کشتی سازی کشورها، تدوین برنامه های بلند مدت نوسازی ناوگان دریایی در کنار افزایش بهره وری و کاهش عمر متوسط ناوگان است.

## بازخوانی اقتصادسرمآمداز قلمه انجمن مهندسی دریایی به وزیر صمت



#### درخواست انجمن مهندسی دریایی از وزیر صمت

در این نامه، انجمن مهندسی دریایی با درخواست از وزیر جدید صمت آورده است:از آن مقام محترم درخواست دارد تا ضمن اتخاذ رویکردی مشابه و تدوین برنامه ارتقای صنایع کشتی سازی و زنجیره تامین تجهیزات وابسته ، نسبت به نهاد سازی صنایع دریایی در ساختار وزارت صمت متناسب با حوزه وظایف، اقدام گردد. در این ارتباط، موارد زیر به عنوان بخشی از وظایف متنوع نهاد مد نظر در اجرای مصوبات شورای عالی صنایع دریایی کشور، به استحضار می رسد:

#### نوسازی و توسعه ناوگان دریایی، تکلیف نفتکش ایران، کشتیرانی جمهوری اسلامی و سازمان بنادر و دریانوردی است

رییس انجمن مهندسی دریایی در ادامه این نامه می گوید: مطابق با مصوبه ۲ شورای عالی صنایع دریایی کشور، شرکت ملی نفتکش ایران، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت های زیر مجموعه مکلف گردیده اند ضمن رعایت قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی با نظارت وزارت صمت نسبت به نوسازی و توسعه ناوگان دریایی اقدام نمایند. همچنین، مطابق با تبصره ۱ این مصوبه وزارت صمت با همکاری سایر وزارت خانه ها از جمله وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی مکلف به ارائه برنامه جایگزینی به تفکیک نوع ناوگان و زمان بندی نوسازی در مدت حداکثر یک ماه گردیده اند.

#### ورود شرکت های کشتی سازی کشور برای ساخت کشتی های اقیانوس پیمابا همکاری ایران و چین

با توجه با گذشت نزدیک به ۳۴ از تاریخ ابلاغ مصوبات دهمین جلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور و نزدیک بودن زمان برگزاری یازدهمین جلسه شورا درشهریور ماه سال جاری، ضروری است نسبت به تهیه برنامه تسریع گردد. شسایان ذکر است پیرو درخواست مدیرکل محترم صنایع دریایی و ریلی وزارت صمت

## به ظهور رساندن ظرفیت های ایزوایکو در گرو تکمیل سرمایه ۳۵۰ میلیون یورویی

# درخواست انجمن مهندسی دریایی برای تقویت جایگاه صنایع دریایی در وزارت صمت

#### پیشنهاد ورود کشتی سازان برای ساخت کشتی های اقیانوس پیمابا همکاری ایران و چین

مطابق با بند ۵ ابلاغیه فوق، از وزارت صمت درخواست گردیده است تا با همکاری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی نسبت به برآورد و تامین کشتی های گردشگری مورد نیاز این بخش با اولویت سفارش به شرکت های کشتی سازی داخلی معتبر اقدام نماید،این در حالی ست که حسب مصوبه اخیر کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم مجلس شورای اسلامی، واردات کشتی های تفریحی با حذف حقوق گمرکی آزاد گردیده است.

#### اعلام مخالفت با مصوبه کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی

یک از موضوعاتی که در نامه انجمن مهندسی دریایی به آن پرداخته شده موضوع مصوبه آزادسازی واردات کشتی تفریحی است که با تاکید مجدد در قالب تذکر خطاب به دکتر علی آبادی می گوید: این اقدام پیرو مفاد بند ب ماده ۸۲ لایحه برنامه هفتم توسعه پیشنهادی دولت و در راستای توسعه اقتصاد گردشگری صورت گرفته است. انجمن مهندسی دریایی مخالفت خود را با مصوبه فوق طی نامه مورخ ۲۹ مرداد ماه سال جاری همراه با دلایل متقن خطاب به ریاست محترم مجلس شورای اسلامی اعلام نموده است. نتایج بررسی های صورت گرفته توسط این انجمن نشان می دهد که عدم اطلاع از ارزش فعالیت های اقتصادی گردشگری دریا محور دلیل این اقدام بوده است. شسایان ذکر است، سامانه حساب های اقماری گردشگری توسط وزارت میراث فرهنگی در حال تدوین است و به نظر می رسد مراحل پایانی را جهت ورود به عرصه برنامه ریزی طی می کند ولی فقط در حد جمع آوری اطلاعات مسافرت های دریایی به موضوع گردشگری دریا محور ورود گردیده است، در حالی که سهم متوسط جهانی گردشگری دریامحور از اقتصاد دریا ۲۴ درصد و در نمونه کشورهایی نظیر ایرلند حدود ۵۰ درصد رسیده است.

#### نوسازی ناوگان کشتیرانی در گرو حمایت قاطعانه وزارت صمت

یکی از مهمترین بندهای نامه انجمنن خطاب به وزیر مساله نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی فرسوده است که زیر ذره بین خود گرفته و مسی گوید: پیرو برگزاری سومین نشست انجمن مهندسی دریایی با موضوع «ارزایی روند اجرایی طرح جایگزین شناور های استیجاری خدمات دهنده به سکوهای نفتی» با همکاری دبیر خانه شورای عالی صنایع دریایی کشور و معاونت امور سرمایه گذاری و کسب و کار شرکت ملی نفت ایران «ارزایی روند اجرایی طرح جایگزین شناور های دبیر خانه شورای عالی صنایع دریایی کشور و معاونت امور سرمایه گذاری و کسب و کار شرکت ملی نفت ایران در اول شهریور ماه سال جاری، مشخص گردید که علی رغم پیگیری های دلسوزانه و فراتر از ماموریت معاونت محترم امور سرمایه گذاری شرکت نفت و گذشت ۱۰ ماه از اعلام اولین فراخوان طرح در آبان ماه سال گذشته

به ظهور رساندن ظرفیت های ایزوایکو در گرو تکمیل سرمایه

۳۵۰ میلیون یورویی

# درخواست انجمن مهندسی دریایی برای تقویت جایگاه صنایع دریایی در وزارت صمت

#### پیشنهاد ورود کشتی سازان برای ساخت کشتی های اقیانوس پیمابا همکاری ایران و چین

جهت شناسایی سرمایه گذاران ۱۰ فروند شناور خدماتی اولیه مورد نیاز شرکت ملی نفت، اقدامات صورت گرفته منجر به عقد قرارداد نگردیده است. یکی از دلایل چنین امری را باید در عدم حمایت قاطعانه وزارت صمت در جایگاه راهبری برنامه دانست. متذکر می گردد نشست فوق با هدف آسیب شناسی طرح جایگزینی ۱۱۵ فروند شناور خدماتی در راستای تدوین برنامه نوسازی و جایگزینی بیش از ۲۹۸۰ فروند کشتی ناوگان دریایی کشور برگزار گردید.

#### درخواست جدی و مهم انجمن مهندسی دریایی از وزیر صمت

و اما درخواست جدی و مهم انجمن مهندسی دریایی ایران از وزیر جدید، تازه نفس و پُر انرژی صمت، این است: انجمن مهندسی دریایی درخواست دارد تا با راستای نهاد سازی این صنعت در ساختار وزارت صمت صورت گیرد. همچنین درخواست می گردد با توجه به گستردگی و تنوع فعالیت های اقتصادی حوزه اقتصاد دریا محور و ضرورت ایجاد هماهنگی در ارتباط با سایر مصوبات شورا، ساختار دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور متناسب با حوزه های اصلی اقتصادی و خدمات دریایی توسعه یافته و جایگاه ریاست دبیرخانه شورا به صورت خاص مورد توجه قرار گیرد. شایان ذکر است، مطابق با ابلاغیه رئیس محترم جمهور، دبیرخانه شورا موظف به تدوین سهم بهینه فعالیت های اقتصادی دریا پایه از تولید ناخالص ملی در افق ۵ ساله گردیده است. همچنین، برگزاری جلسات منظم شورا حداکثر سه ماه یکبار و دسته بندی صورت جلسات با اولویت تاثیر اقدامات در ارتقای صنایع دریایی و جایگاه کشور در اقتصاد دریا محور از دیگر موارد تاکید شده در ابلاغیه فوق است.

آنچه که انجمن مهندسی دریایی ایران در اکثر نامه های خود به مقامات کشوری به آن تاکید می کند مساله شفاف سازی، تشریح برنامه ها، پیشنهادات و راهکارها است. در خاتمه نامه اخیر ایسن انجمن به علی آبادی نیز همین موضوع یادآور شده است. «انجمن مهندسی دریایی آمادگی خود را جهت ارائه توضیحات تکمیلی در ارتباط با موارد مطرح شده در نامه، طی جلسه مشترک با استحضار آن مقام محترم اعلام می دارد». روزنامه دریایی اقتصادسرمآمد با انتشار گزارشات، تحلیل ها و اخبار مثبت حوزه اقتصاددریایپایه در جهت توسعه همه جانبه این حوزه عظیم، مولد و اشتغالزا گام برداشته است. بار دیگر اعلام می دارد که در راستای حمایت همه جانبه از جامعه دریایی از تمام توان و ظرفیت تحریریه استفاده می کند. در همین راستا از اندیشمندان متفکران و صاحبان نظر برای همکاری و هم اندیشی دعوت به عمل می آورد.



سوغاتی ها را بر می داشتیم و در جهازها بار می زدیم، در طول مسیر کلی بارمخ با بازی می کردیم که بزرگترها شاکمی می شدند و می گفتند: «بسین چوگون جاجو بنینی چقد جَک جَک اکنی داخه دیریا اکی آمری» و ما کماکان با بچه های هم سن خودمان بازی می کردیم و بعد از چهار ماه اقامت و دوازده تاهیجده شبانه روز سفر دریاییِ پر از خاطره های شیرین دوباره به جزیره باز می گشتم.

(چه ایامی گذشت از ما در این دهر گهی دریاهای ساحل گهی شهر گهی اندر سفر با لنج بادی از آن دوران زیبا هست یادی چه مانده جز مرور خاطراتش مرور لحظه های با نشاط شیخوان این قصه های نغز و شیرین از آن ایام خوب و شاد و رنگین)

خوشه ها فرا می رسید، خوشه ها را می بریدیم و در مُشتا می ری ختیم تا خشک و تبدیل به خرما بشود، با برگ های درخت نخل هم سوند می بافتیم و از آن برای ساخت سایه بان و سقف خانه ها استفاده می کردیم همه چیزمان از نخلستان و دریا بود،(دو نعمت شکر آن دائم تو بگذاریکی نخل و یکی دریای پُرباراگر این دو کنار سسرزمین است همیشه رزق مردم پُر ثمین است) خرماها که آماده می شد کم کم برای بازگشت به جزیره ی قشم و شهر دیرستان آماده می شدیم، همان فامیل و آشناهایی که برای شان از اینجاسوغات برده بودیم حالا به تلاقی روزهایی ورود به ما سوغات می دادند تا به جزیره و شهر دیرستان ببریم که شامل؛ مرغ و میده و موز و لیمو و کوخُ و این چیزها بود،

روایتی از حاجی محمد زبیری به قلم رشاد عقیلی؛

## «از جزیره قشم تا باطنه ی عمان»

#### سفر نامه شیرین از شاعر دیرستانی

کودکی ها یاد دارم از آن ایام خوب و شاد دارم(غذای ما هم در طول مسیر دوازده شبانه روزی چینگال و نون تمشی های خشکی بود که به همراه داشتیم، باکودکان همسن از این سرلنج تا آن سر لنج می دودیم و لایه لای وسایل قایم می شدیم و بازی می کردیم و گاهی هم خودمان را به پایه های بادبان ها آویزان می کردیم و به تماشای دریا و ماهی ها مشغول می شدیم تا دوری مقصد را از یاد ببریم،بالاخره بعد از پیمایش در چندین شبانه روز طولانی به سلامت به باطنه رسیدیم، جهازهای بادی را در خور باطنه که به آن خور نَوَر (navor) می گفتند داخل کردند، وسایل و زن ها و کودکان را پیاده کردند و همان جا دولون و اوزار و پروند را خُور کردند (یعنی بادبان ها را پایین کشیدند) و از جهاز جدا کردند و جهازها به مدت چهار ماه تمام همان جا در خور نَوَر پارک بودند،در شهر باطنه هر کس قوم و خویش و طایفه ای داشت که آن جا ساکن بودند و تا امروز هم هستند، ما هر روزی میهمان یک فامیل و آشنایی بودیم و از این منزل به آن منزل می رفتیم تا این که کم کم برای خودمان سرگ می بستیم و برای چهارماه اسکان در کنار نخلستان ها آماده می شدیم،در آن جا هم تا پایان چهارماه اقامت مان در باطنه زیر همین سرگ ها استراحت می کردیم،صبح زود ما را بیدار می کردند و به نخلستان می رفتیم و خلال و کنگ و رطب از پای نخل ها می چیدیم، (نسیم صبح و نخلستان پُربار رطب های لذیذ و شادی و کار» رطب ها طعم آن شیرین و چون قند» که از لذت شود بر چهره لبخند چه ایام خوشی در خاطرم هست که از یادش شوم شادان و سرمست.)

کار مردم در نخلستان ها ادامه داشت تا این که موسم بریدن

بادی بود، مردها هم در قسمت میتایی یا همان وسط لنج می نشستند، کودکان هم در بین مردها و زن ها می نشستند، لنج ها

شاهن یا لبریز از مرد و زن و کودکان بود، روزی که هوا خواهر و آب گوَن (gavon) یعنی مد بود دولون و پروند را سَکُگب می کردند یعنی پایه های دکل بادبان را با نصب کردن اوزارها می افراشتند و روز حرکت سفر دریایی انتخاب می شد، سال اولی که ما به باطنه رفتیم یادم می آید هوای سهیلی می وزید و جهازهای اوزاری جرأت نمی کردند سمت باب بروند ،باب سلامه؛ دروازه ای دریاییست دره مانند که دو طرف آن را دو کوه بلند فراگرفته است و در آنجا آب خیلی عمیق و سیاه و فشار زیادی دارد و عبور از آن مکان خیلی سخت و خطرناک است و جهازها در این مکان خیلی غرق شده اند و به سمت عمان باز می شوداز این مسیر اگر حرکت کنی بعد می رسیم به شینسا و شایوس و گینه و شَریه و دَوان تا برسیم به خورفکان و فجیره در امارات از این ها که رد کردیم می رسیم به رُز عمان و منسقط که پاینخت عمان است.جهازهای بادی جرأت عبور از باب را نداشتند و به همین خاطر ازسمت بر بلوج سیریک و کلاهی از سمت تیو «سرهیت» آهسته می رفتیم تا به کوه مبارک می رسیدیم، سپس به سمت قبله با تشخیص کوه ها مسیر را ادامه می دادیم تا به کُمزاز می رسیدیم، سپس به خورفکان می رفتیم در آن جا اتراق میی کردیم و خریدمان را انجام می دادیم و سپس به سمت باطنه حرکت می کردیم،حدود دوازده تا هیجده روز بسته به وزش باد در راه این سفرهای دریایی بودیم.

(گهی موج و گهی دریای آرامسُ صبح و پسین و موقع شامبه دریا خیره یا مشغول بازی نه گوشی و نه دنیای مجازی همین از

**سید گروه دانش دریا – رشاد عقیلی** به روایت حاجی محمد زبیری از دیرستان – سال ۱۳۳۵ هجری شمسی بود، به یاد دارم که کودکی هفت ساله بودم، فصل گرما که از راه می رسید قبل از اینکه «کنگ» یا همان میوه ی کال مَغ یا درخت نخل پیدا بشود مردم کم کم برای سفر به باطنه ی عمان آماده می شدند و به فکر سوغات بردن برای ساکنان آشنسا و فامیل در باطنه می افتادند، سوغاتی های ما هم شامل: کولی خشک، ماهی سور، پیاز، جَهلِه، میگو خشک ، کشک خشک و چند چیز دیگر بود، زن ها هم برای توشه ی سفر نان تَمشی درست می کردند و به آن روغن و سوراخ می زدند و در فضای باز پهن می کردند تا خشک بشود و ماندگاری بیشتری داشته باشد، سپس چهارتحت می کردند و در ظرفی می چیندند و به آن توشه می گفتند، من متولد ۱۳۲۸ هستم سال اولی که یاد دارم به باطنه رفتیم سال ۱۳۳۵ بود و سفرمان با جهاز بادی بود، یادم می آید جهازها را از خور بیرون می بردند و در بندرگاه شیب دراز پارک می کردند و کارهای تعمیر و سیفیه مالی (داهن کاری) آن را انجام می دادند، هر سفری که می رفتیم سه الی چهار پاره جهاز بادی باهم حرکت می کردیم، ایام هوزا که شروع می شد؛ (هوزا یعنی از هشتم ماه تاشانزدهم ماه که آب خیلی بالا می آید)، مردم کم کم آماده می شدند و روزهایی که هوا خواهری بود یعنی باد تندنی نمی وزید و ابری نبود وسایل را از شهر تا «تیو» ساحل می آوردند و در لنج ها جا می دادند ،سُهاره ها(صندوق ها) که وسایل مردم در داخل آن ها گذاشته می شد را در دُوم (doom) لنج یا همان قسمت انتهایی جهاز می چیندند و محل نشستن زن های این سفر هم همان دوم لنج با قسمت انتهایی جهاز