

#### خبرهای خوش مدیرعامل کشتیرانی برای دریانوردان از احداث باشگاه در یانوردان تا تبدیل وضعیت ملوانان پیمانکاری

نائب رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: درآمد یک و نیم میلیارد دلاری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال گذشته به واسطه تلاش همه دریانوردانی فعال بر روی کشتی ها و همکاری که در خشکی پشتیبان آن‌ها هستند تحقق یافته است و قطعاً تلاش می‌کند که جبران زحمات دریانوردان توسط مجموعه تأمین نیرو اتفاق بیفتد.
به گزارش اقتصادسراسر آمد، مهندس محمدرضا مدرس خیابانی نائب رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در مراسم بزرگداشت روز جهانی دریانوردی که به همت شرکت تأمین نیرو در تاریخ‌های هفتم و هشتم مهرماه جاری با حضور جمعی از دریانوردان این شرکت و خانواده‌های آنان در هتل هرمز بندرعباس برگزار شـُـد، گفت: دریانوردان کار بسیار سختی را انجام می‌دهند که باید همواره قدردان آن‌ها باشیم، اسـا در کنار دریانوردان زحماتی که همسران و خانواده دریانوردان متحمل می‌شوند بسیار سخت‌تر است که باید از آنان تجلیل کرد.وی با بیان اینکه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران متعلق به نظام جمهوری اسلامی ایران است، افزود: شما دریانوردان در حقیقت برای نظام جمهوری اسلامی ایران تلاش می‌کنید و افتخاری که شما برای کشور می‌آفرینید مثال زدنی است.مهندس مدرس خیابانی با بیان اینکه مجموعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سال گذشته رکورد تاریخی حمل کالا را شکست و توانست ۲۷ میلیون تن کالا را جابه‌جا نماید، گفت: اگر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نبود قطعاً لجستیک کشور و صادرات و واردات کالا با مشکل مواجه می‌شد.وی افزود: درآمد یک و نیم میلیارد دلاری کشتیرانی در سال گذشته به واسطه تلاش همه دریانوردان فعال بر روی کشتی‌ها و همکاری که در خشکی پشتیبان آن‌ها هستند حاصل شده است و قطعاً تلاش می‌کنم که جبران زحمات دریانوردان توسط مجموعه تأمین نیرو اتفاق بیفتدوی با اشاره به این نکته که در سال‌های گذشته کشتیرانی برای تأمین بخشی از کادر دریایی مورد نیاز خود از دریانوردان خارجی بر روی کشتی‌ها استفاده می‌کرد، گفت: خوشبختانه در سال گذشته و امسال استفاده از نیروهای خارجی تقریباً به صفر نزدیک شده است. همچنین طی دو سال گذشته ۶۷۹ نفر از علاقه‌مندان در حوزه دریایی و دریانوردی را به کار گرفته‌ام که امیدواریم آن‌ها هم به جمع دریانوردان ناوگان اضافه شوند و با افتخار مجموعه ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را هدایت نمایند.وی ادامه داد: یکی از موضوعاتی که برای افسران کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حائز اهمیت است بحث مدیریت آینده شغلی و طرح ارشدیت است که بر این اساس دریانوردان می‌توانند از طریق سـایـت‌های متعلـق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موارد مربوط به این طرح را مطالعه و از موارد مرتبط با آن آگاه شوند. وی افزود: برای دریانوردان به خصوص دریانوردانی که در چند سال آینده بازنشسته می‌شوند بحث ارشدیت شغلی بسیار حائز اهمیت است که بر اساس طراحی صورت گرفته، با این کار جبران حقوق ایامی که دریانوردان بر روی کشتی نیستند افزایش پیدا می‌کند تا دریانوردان بتوانند در ایام بازنشستگی از شرایط مطلوب‌تری بهره‌مند شوند.مهندس مدرس خیابانی با اشاره به آغاز احداث باشگاه دریانوردان حداکثر طی پنج ماه آینده، گفت: این باشگاه می‌تواند خدمات خوبی به دریانوردان ارائه دهد. به این ترتیب دریانوردانی که در منطقه بندرعباس هستند می‌توانند از خدمات این باشگاه استفاده کنند.

نائب رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به خدمات بیمه درمانی دریانوردان افزود: قرار است متناسب با افزایش تعرفه‌های درمانی، تعرفه‌های جبرانی خدمات بیمه‌ای نیز اصلاح شود؛ ضمن اینکه اصلاح و افزایش تعرفه‌های دندان پزشکی برای همکاری در یانوردان، بیمه عمر و حوادث از دیگر موضوعاتی است که در حال پیگیری می‌باشد و امیدواریم که هر چه زودتر به نتیجه برسد.

#### عوامل مؤثر در ایجاد تلفات کانتینری در دریا

توری‌های زیادی پیرامون علت ایجاد تلفات کانتینری و مفقود شدن آن‌ها در دریا وجود دارد که تغییرات آب و هوایی، کشتی‌های بزرگ، فقدان دستورالعمل‌های ایمنی در بارگیری، برنامه ریزی نامناسب، ایجاد حریق در کشتی برآز کانتینر، سقوط کشتی در دریا،

تصمیم‌گیری ضعیف هنگام نزدیک شدن به آب و هوای بد و... از جمله آن‌ها به

شمار می‌رود.به گزارش اقتصادسراسرآمار بین‌الملل مانا؛ "Tom Bebbington" تحلیلگر دریایی طی مقاله‌ای که در سایـت‌های دریایی منتشر شده به بررسی عوامل متعددی که در تلفات کانتینر در دریا نقش دارند، پرداخته و یادآور شده است نمی‌توان حادته از دست دادن کانتینر را به یک علت واحد نسبت داد این کار درست‌مانند هر فاجعه‌ای ترکیبی از عواملی است که به رویدادهای مفقود شدن و ایجاد تلفات کانتینر منجر می‌شود.وی با اشاره به اینکه در حادثه اخیر شاهد گم شدن و تلفات کانتینر در حمل‌ونقل دریایی بودیم، یادآور شد: پس از هر حادثه‌ای که پیرامون تلفات کانتینر رخ می‌دهد حمل‌کنندگان و مدیران خطوط کشتیرانی باشگاههای P&I، وکلای دریایی و مؤسسات رده‌بندی به دنبال پاسخ به سؤالات هستند که اولاً چه اتفاقی افتاده و ثانیاً چه کسی مقصر است و چه کسی قرار است خسارت را پرداخت کند، در این راستا باید گفت که بسیاری از همین سؤالات هنوز بی پاسخ باقی مانده است، متأسفانه همیشه انگشت اتهام به سمت فرمانده کشتی نشانه می‌رود که تصمیمات درستی در هنگام بد بودن شرایط آب و

هوایی نگرفته است این درحالی است که بسیاری عوامل به قبل از تصمیم‌گیری فرمانده برمی‌گردد که ازجمله آن‌ها می‌توان به بارچینی و رعایت موارد ایمنی در چیمین بار و بزرگ و یا کوچک بودن کشتی اشاره کرد و یا اینکه فرمانده کشتی از اطلاعات ناآشناسی بی‌خبر بوده در حالیکه در صورت اطلاع می‌توانست به بندر توقف کرده تا شرایط بد آب و هوایی برطرف شود.اگرچه انتخاب یک قربانی در این حوادث کار آسانی است، اما مشکلات اساسی‌تر از آن نیز وجود دارد که باید به بررسی و تحلیل آن‌ها پرداخت که تاکنون کمتر پرداخته شده است. اما معرفی فرمانده کشتی و یا سایر خدمه کشتی به منظور مقصر احتمالی فقط پس از تحلیل عوامل منجر به بروز حادثه قابل تعریف است. اما این تمام ماجرا نیست. در ادامه این مقاله آمده است که نظر می‌رسد تقاضای سیری ناپذیر مدیران خطوط کشتیرانی جهان برای داشتن کشتی‌های بزرگتر یکی از عوامل عمده تلفات کانتینری است، زیرا در سال‌های قبل به ویژه در سال ۱۹۹۷ به بعد بزرگترین کشتی‌های کانتینری که در خطوط آسیا و اروپا هر حرکت می‌کردند به ۴۴۰۰ TEU محدود بودند. در این ارتباط هر مسک اولین شرکتی بود که کشتی‌های بزرگتر در مسیر آسیا و اروپا را فعال کرد.به مرور زمان اندازه کشتی‌ها بزرگتر و بزرگتر شد تا اینکه در حال حاضر برخی از آن‌ها ۲۴۰۰۰ TEU کانتینر ظرفیت دارند و خطوط کشتیرانی تصمیم به سفارش ساخت کشتی‌های بزرگتر از آن‌ها گرفته است بدون اینکه در

ساخت آن‌ها موارد ایمنی مربوط به تلفات کانتینری دیده شود اگر هم چنین باشد دستورالعمل و قانون خاصی در این باره کمتر به چشم می‌خورد.بدین ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که وجود کشتی‌های بزرگتر خود عواملی برای افزایش تلفات کانتینری و احتمال سقوط آن‌ها در آب می‌باشد.بررسی‌های کارشناسان و محققان نشان می‌دهد کشتی‌های کوچکتر با تلفات کانتینری کمتری مواجه می‌شوند و بررسی حادثه مفقود شدن ۷۵۰ کانتینر در یک کشتی خط کشتیرانی مرکس و ۱۰۰۰ کانتینر از یک کشتی اسرائیلی در یکسال پیش بیانگر آن است که ظرفیت این کشتی‌ها بیشتر بود.نکته دیگری که در بررسی حوادث یکسال اخیر در زمینه تلفات کانتینری به آن برمی‌خوریم آن است که به علت رونق صنعت کانتینری و افزایش نرخ اجاره کشتی‌های کانتینری در سال ۲۰۲۱ برای جابه‌جایی بار از کشتی‌های غیر کانتینری استفاده شد که این هم یکی از دلایلی است که در زمینه تلفات کانتینری باید به آن اضافه کرد.وی در ادامه خاطر نشان ساخته است فراموش نکنیم شرایط آب و هوایی در خطوط آسیا-اروپا شرایط یکسان و ثابتانی نیست و ارسال محموله‌ها از مراکز تولیدی از آسیا به اروپا و بالعکس با توجه به تجارت سودآوری که دارد همیشه بیم حوادث دریایی و تلفات کانتینری می‌رود، و نباید صرفاً یک نفر را مقصر قلمداد کرد.



#### ۷۰ درصد کشفیات مواد مخدر بوشهر در حوزه دریایی است

دبیر شورای هماهنگی مبارزه با مواد مخدر استان بوشهر گفت: در نیمه نخست اسـمـال ۷۰درصد کشفیات مواد مخدر استان در حوزه آبی بوده است.به گزارش اقتصادسراسر آمد، ارسطو ترکمان‌منش دبیر شورای هماهنگی مبارزه با مواد مخدر استان بوشهر در نشست با خبرنگاران اظهار داشت: در نیمه نخست اسـمـال ۸تن و ۳۵ کیلوگرم انواع مواد مخدر توسط نهادهای مسئول مبارزه با این جرم در استان کشف شد.دبیر شورای هماهنگی مبارزه با مواد مخدر استان بوشهر افزود: این میزان مواد مخدر در دو مسیر ترانزیتی خشکی و دریا برای مقصد استان‌های مرکزی کشور و کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس بارگیری شده بود.وی بیان کرد: از این میزان کشفیات مواد مخدر ۴ تن و ۶۰۰ کیلوگرم توسط اداره کل اطلاعات، ۳تن و ۱۷۱ کیلو و ۳۰۰گرم از سوی پلیس مبارزه با مواد مخدر، ۵۶۴کیلوگرم فرماندهی مرزبانی و ۲ کیلو و ۷۰۰گرم نیز از سوی سازمان اطلاعات سپاه کشف شده است.این مقام مسئول ادامه داد: این میزان کشفیات مواد مخدر نسبت به مدت مشابه سال گذشته که ۷تن و ۳۹۲کیلوگرم بود ۹درصد افزایش را نشان می‌دهد.ترکمان منش اضافه کرد: در این مدت یک‌هزار و ۷۰۰نمته به قاچاق مواد مخدر در استان بوشهر دستگیر و ۱۴ گروه نیز منهدم شده است.

#### کاپیتان بهزادفر مدیر عامل یک شرکت حوزه دریا در گفت و گوبا «اقتصاد سراسر»:

## تشنه راهبرد دریایی هستیم



باعث شده که این‌ها برنامه ابر بماند. اگر یک شغل در دریا ایجاد شود، چهار شغل در خشکی را ایجاد کند که بتواند برای اجزای تشکیل دهنده خودش سیاست‌گذاری کند. الان سازمان بنادر برای خودش، نفت برای خودش، نفتکش برای خودش، کشتیرانی بخش خصوصی... و... هر کسی سیاست‌های خودش را دنبال می‌کند. خیلی‌ها هم موازی کاری می‌کنند و خیلی‌ها هم از هم خبر ندارند که چقدر رشد کردند، چقدر پیشرفت کردند، چه شرایطی دارند، چه نیازهای دارند که بتوانند به همدیگر کمک کنند و به طور کلی، ارکان دریایی کشور، خیلی با هم یک جورهای غریبه هستند.

**اقتصادسراسر آمد:** الان متولی اصلی چه کسی است؟

بهزاد فر: متولی اصلی الان نداریم.

**اقتصادسراسر آمد:** مگر سازمان بنادر و دریانوردی نیست؟

بهزاد فر: سازمان بنادر و دریانوردی دارای یک وظیفه خاص بندری خودش است. نفتکش برای خودش است، کشتیرانی برای خودش است، نیروی دریایی ارتش برای خودش است، نیروی دریایی سپاه برای خودش است، وزارت دفاع در بخش صنعت، کار خودشان را می‌کند، شلیات کار خودشان را می‌کند. همه این‌ها زیر یک بیرق نیستند که البته باید باشند.

**اقتصادسراسر آمد:** یعنی ما از نقطه راهبردی به پایین مشکل داریم؟

بهزاد فر: بله، یعنی ما آن نوک هرم را نداریم، آن نوک هرم وقتی تشکیل شد، بسیاری از مشکلات حل می‌شوند. ما برای یک شرکت کوچک، ساختار کاملی چیش می‌کنیم، پس چگونه ممکن است یک کشوری که حدود ۴۰ درصد مرزهای این کشور بزرگ مرز آبی است و در اقصی نقاط دنیا دریانوردی می‌کند، سیاست مشترک و رئیس واحد نداشته باشد؟

**اقتصادسراسر آمد:** – با این وضعیت نه راهبرد کلان داریم، نه سیاست‌های کلی، بنابراین، از برنامه‌ها تا اجزای آخر اجرایی، دچار مشکل خواهد بود؟

بهزاد فر: بله، دقیقاً. می‌گویند قدرت دریایی؛ قدرت دریایی فقط این نیست که ما ناو و ناوچه داشته باشیم. نفتکش قدرت دریایی است، کشتی تجاری قدرت دریایی است، ماهیگیری قدرت دریایی است، لنج باری قدرت دریایی است، همه این‌ها شاکله آن وزارت دریاداری را تشکیل می‌دهند که به طور خودکار، می‌شود قدرت دریایی. اگر کشوری در قدرت دریایی خودش احساس ضعف کند، محکوم به عقب ماندگی است؛ چون دو سوم دنیا آب است، سریع از آن نقطه آسیب می‌بیند. ما متأسفانه روی این موضوع کار نکردیم و اگر هم کسانی خواستند این کار را بکنند، منیت‌ها و این که چه کسی رئیس باشد،

همزمان با مراسم روزجهانی دریانوردی در سال ۲۰۲۲، نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو با دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) دیدار و از حمایت و پشتیبانی‌های نظری و عملی آیمو از دریانوردان در دوران کرونا قدردانی کرد. ماندانا منصوریان، نماینده ثابت سازمان بناسدر و دریانوردی در آیمو در دیدار با کی‌تاک لیم، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در لندن، که سازمان رضایی دبیر انجمن صنعتی دریانوردان تجاری ایران نیز حضور داشت، از حمایت‌ها و تلاش‌های آیمو در به رسمیت شناختن دریانوردان به عنوان، کارکنان کلیدی (KEY WORKERS ) و حمایت از دریانوردان جهان در دوران شیوع پاندمی کرونا، با اهدای تندیس انجمن دریانوردان ایران تقدیر کرد.

خواهند کرد. این موضوعی نیست که ما نتوانیم در کشورمان جلو ببریم. این به راحتی قابل انجام است و فقط باید یک متولی کسه متولی امر هم دولت است و این وزارتخانه هم جزو ابزار این این دولت‌ها خواهد بود، باید پیش قدم شود.

اقتصادسراسر آمد: مقام معظم رهبری به حوزه مکران تحت عنوان گنج پنهان یاد کرده‌اند. بنابراین شما نباید می‌کنید که گنج پنهان مکران و کل سواحل اقنصادسراسر آمد: آیا ظرفیت‌های لازم برای بهره برداری از دریا داریم که وزارت دریا و دریانوردی نیاز داشته باشیم؟

بهزاد فر: همه عالم می‌داند که ایران یکی از بزرگ‌ترین تشکیلات دریایی در بحث کشتی‌های تجاری؛ نفتکش را دارد. ایران ظرفیت ساخت ناوشکن دارد. از دیرباز ایران نقش اساسی در ساخت کشتی‌های سنی داشته است. اما می‌گویم آیا می‌توانیم تحریم‌ها را در توسعه دریایی مان نادیده بگیریم؟ ما چگونه می‌توانیم نادیده بگیریم و وقتی ما هنوز قدرت ساخت موتورهای دریایی بزرگ را نداریم؟ یعنی قادر به ساخت قلب پتنده یک کشتی نیستیم، ولی اگر یک تشکیلات دریایی بزرگ شکل بگیرد و بداند که بخش خصوصی، نظامی، دولتی و... چه نیازهایی‌ها و توانمندی‌ها دارد، هابی دارند، بخشی از صنعت را در داخل می‌سازد و بخشی از صنعت را به نجوی از خارج می‌آورد. الان ۴۳سال از انقلاب می‌گذرد و هنوز در بحث تأمین نیازمندی‌های واجب شناورهای مان مشکل داریم. بدنه را ایجاد می‌کنیم، ولی موتور، تجهیزات فنی، ژنراتورها و... نداریم. اگر یک جای قدرتمندی به اسم وزارت خانه- یا یک نهاد رسمی تخصصی و فراگیر- وجود داشته باشد، سیاست‌گذاری کند و بر مبنای راهبرد مشخص دریایی کشور بین اجزای تخصصی تقسیم‌کار کند و از موازی کاری جلوگیری کند، توان‌ها را کنار هم بگذارد، می‌تواند بسیار موفق و موثر عمل کند و در واقع بازوی بسیار قوی و محکمی می‌تواند باشد در دست دولت، ولی الان متأسفانه این ساختار را نداریم، ضمن این‌که چون جزیره‌ای عمل می‌کنیم، کسی از لایه‌های داخلی همکاریان خودشان در دریا خبر ندارد.

**اقتصادسراسر آمد:** به عنوان یک پیشکسوت کسی که سال‌های سسال است در صنعت دریای کار می‌کنید و کارآفرین بودید، به نظر شما چه کسی باید پیشقدم شود برای تشکیل یک سازمان قوی مانند یک وزارتخانه؛ دولت یا مجلس؟

بهزاد فر: به اعتقاد من دولت باید این ضعف را هر چه زودتر برطرف کند، و مجلس به طور جدی به این قضایا بها دهد. خیلی از مجلسیان را می‌شناسم که با عرصه دریا به‌خوبی آشنا هستند و مطمئناً مابقی هم اگر خوب توجه شوند، اهتمام

نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو در این دیدار بر دو موضوع ضرورت حمایت ویژه از دریانوردان به خصوص دریانوردان ایرانی در بحران‌ها و تنش‌های منطقه‌ای و جهانی و «توجه توانما و متناسب مباحث زیست محیطی و ایمنی در تدوین قوانین و دستورالعمل‌ها» تأکید کرد. بر اساس این گزارش، در این دیدار با توجه به میزبانی ایران در رویداد موازی روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۲۳ میلادی، انجمن صنعتی دریانوردان تجاری ایران نیز به نمایندگی از دریانوردان ایرانی از دبیرکل آیمو و دیگر سازمان‌های بین‌المللی دریایی و نمایندگان دولت‌های عضو دعوت کرد که مهمان جامعه دریانوردی ایران در این رخداد مهم بین‌المللی باشند.



### دریا محور



دوشنبه ۱۴مهر ۱۴۰۱ - شماره ۱۲۵۵

#### دریانوردی ۱

#### به بهانه روز جهانی دریانوردی

ایرج گلشنی
روز جهانی دریانوردی مبارک!
دریانوردان
آنان که دل دریایی دارند
آنان که موج را بسا زمرمه فراز و فرود می‌شناسند
آنان که آبی آسمان را با دریا معنا می‌کنند
آنان که ساحل را از دور در آغوش دریا می‌گیرند
آنان که بی‌نیاهیت را در وسعت اقیانوس می‌شمارند
آنان که لبخندشان را طالع خودرید از پشت موج‌های غول‌پیکر، به نظاره می‌نشیند
آنان که مسیر خیس دریا را به خشکی کویرها متصل می‌کنند
سفره برکت را در سراسر کیتی میگیرانند.
زنان و مردان باشکوه که شکوه در کارشان نیست؛ همه عزم و اراده اند
دل‌دلنگی را با وسعت اقیانوس صرف می‌کنند
و وسعتی بیکرانه کشف می‌کنند
در انتهای انتهای آنان که نجوای نسیم را در عرشه فولادهای خوش خرام در دل اقیانوس را به زبان خوشترین بوته در دل کویر، ترجمه میکنند
تا زندگی در تمامی مسیرهای سنگلاخی دنیا، جریان داشته باشد.
خلاقت، تولید و توسعه بشری با سکان دریادلان به همه مردمان مستقر در خشکی مدیه میشود
و دست مردمان از آن سوی جهان در دست مردمان این سوی جهان، قران میگردد
و مردم نادیده و ناشنیده، همدیگر را تنگ در آغوش میگيرند، زندگی میکنند
و از بوته‌نا لذت‌ها میبرند.
کرشمهی موج و ساحل، هماغوشی دریا و خشکی، همنشینی غرب و شرق، هم‌آوایی تولید و مصرف، همگامی رشد متوازن و توسعه هماهنگ همه و همه از همنوازی ارکستر سمفونی خانواده بزرگ دریادلان دریایی است.
بودنی پر برکت، ماندنی سسزاوار و دشنی شایسته.
روز جهانی دریانوردان، روز شیرین ارتباط دست‌ها و زبانها و پایاهای مهمی مردمان مهمی سسرزمین‌هاست.
ارتباطی موج، الاکنلنگ بچگی تا لذت‌خندهای ته دلی.
ربطی معنادر مانند نخ تسبیح، تسبیحی به بلندای دهها کشور و میلیاردها انسان.
روز جهانی دریانوردان دریایی است.
باشکوه است.
مردمی است.
انسانی است.
دوست داشتنی است.
این همه دوست داشتنها بر شما مبارک باد.

#### یک افسر ارشد دریایی کشور:

**دریانوردی: شغلی مقدس، سخت و مظلومانه‌است**

افسر ارشد تأمین امنیت دریایی کشور، دریانوردی را شغلی سخت و مقدس دانست که در جامعه ما مظلوم واقع شده است و گفت: جایگاه واقعی دریانوردی کشور بسیار بیشتر از آن چیزی است که امروزه شاهد آن هستیم.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، امراهله شهری در گفت‌وگو با پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، در آستانه روز جهانی دریانوردی با اشاره به ضرورت حمایت همه‌جانبه کشور از مقوله دریانوردی با توجه به مطلق وجود ناسدار، ما اصلاً یک چیزی به این معنی و شکل نداریم، مگر اینکه دریا آرام باشد، مردم سوار یک قایقی شوند و بروند مثلاً ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ متر از ساحل دور شوند و دوباره برگردند و بایند ساحل را اگر دریا هم خراب شود که هیچ، اما اگر بتوانیم تعداد شناورهایمان را زیاد کنیم، زیرساخت‌های گردشگری‌مان را در بنادر توسعه دهیم، مطمئناً استقبال زیاد خواهد شد. با هزینه نسبتاً کلان، برای یک خانواده مثلاً نفره برای دو ساعت دریا دو تا میلیون تومان هزینه می‌کنند. این نسبتاً هزینه سنگینی است و شاید در توان هر کسی نباشد، ولی اگر تعداد شناورها زیاد باشد، اگر در تمام بنادر ما این شرایط را ایجاد کنیم، فقط در کیش گردشگری دریایی مطلق نخواهد بود، می‌تواند شدیدا در توسعه گردشگری دریایی ما کمک کند.

**اقتصادسراسر آمد:** در مورد نمایشگاه بفرمایید و این که ارزش و اعتبار داخلی و بین‌المللی این نمایشگاه چقدر است؟ به طور کلی تحلیل شما از نمایشگاه دریایی و دریانوردی چیست؟

بهزاد فر: اولین نمایشگاه دریایی که تشکیل شد، سال ۸۲ بود. از آن موقع تا حالا ۱۱ مورد در کیش برگزار شده، و هر سال متفاوت از سال‌های گذشته‌اش، و این رشد سریع، برمی‌گردد به اقتدار و توانی که ایران دارد که در مقایسه با خیلی از نمایشگاه‌های دیگر کشورها که من دیده‌ام، چیزی کم ندارد. نمایشگاه‌های خوب، نمایشگاه‌های جانسدار، نمایشگاه‌هایی که شرکت‌های معتبر خوب با صنایع خوب مناسب و به‌سرور در دریایی در آن حضور پیدا کنند، قطعاً می‌توانند در همه ابعاد، نقش آفرینی کنند.

**ضرورت توجه ویژه به آموزش دریانوردان**

وی با اشاره به اینکه توجه به مقوله آموزش دریانوردان یکی از مهمترین مسائلی است که در حوزه دریانوردی باید به آن توجه داشت، خاطر نشان کرد: باید برگزاری دوره‌های تخصصی آموزشی دریانوردان در دستور کار قرار گیرد و همانند گذشته که شاهد اعزام نیروهای متخصص به خارج از کشور برای دانش‌افزایی و افزایش مهارت‌های دریانوردی بودیم، شاهد توجه ویژه به این رویکرد و استمرار آن باشیم.

افسر ارشد تأمین امنیت دریایی کشور در ادامه با تأکید بر ضرورت توسعه توان‌گام حمل و نقل دریایی کشور به منظور ارتقاء وضعیت دریانوردی کشور، بیان کرد: هرچه تجهیزات و ناوگان دریایی به‌روزتر و مدرن‌تری داشته باشیم در حوزه دریایی و دریانوردی حرف‌های بیشتری برای گفتن داریم و می‌توانیم در سطح وسیع‌تری از دریاها، اقیانوس‌ها و بنادر دنیا فعالیت کنیم.