

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش بازدهم

صنعت کشتی سازی و کشتیرانی
بعداز جنگ جهانی

دکتر بهروز امرایی - چگونه می توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فرمای 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 گرا و آینده نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق های نزدیک و دور توسعه سازمان، ار گان، نهاد و یا شرکت های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟

با بحث بازسازی و نوسازی بعد از جنگ جهانی و ظهور تانکرها به یک باره تحولات عظیمی را در صنعت کشتی سازی و کشتیرانی به خصوص در تنوع بخشیدن به انواع کشتی ها شاهد هستیم و این مقدمه به بازار آمدن تانکرها (نفکش ها) بود.

بعضی از تانکرها نفت خام حمل می کردند، اما بعضی از این تانکر ها محموله ها و محصولات نفتی حمل می کردند. اینگونه بود که محصولات نفتی پالایشگاهها را تانکر های تخصصی همان محصولات حمل می کردند و نه هر نوع تانکری و تنوع و تخصصی شدن تانکرها بدین گونه شکل گرفت.

بعد از جنگ جهانی دوم سه شاخه مهم انواع کشتی ها ظهور کردند. یکی از این شاخه ها، کشتی های فله بر هستند که به دو نوع فله بر خشک و فله تر (ماعی) تقسیم می شوند. کشتی که به آن فله بر خشک اطلاق می شود مخصوص کالاهایی است که ماهیتی خشک دارند و مقیاس و حجم زیادی دارند مانند هزاران تن مواد مصرفی غله، گندم، جو و ذرت و امثال آن. تخصصی شدن کشتی ها دقیقاً از زمانی آغاز می شود که انواع کالاهای به صورت تخصصی یا بسته بندی یا بدون بسته بندی به صورت کتان و حجیم در بازارهای بین المللی دنیا دادوستد می شود.

نوعی دیگر از کشتی ها مخصوص حمل کالاهای عمومی است؛ این کالاهای بیشتر ماهیت عمومی دارند و شاید بتوان گفت که در قالب بسته بندی خاصی در این کشتی ها بارگیری می شوند. این کشتی ها را کشتی های حمل بارهای عمومی یا در اصطلاح General cargo می نامند.

نوع دیگر کشتی ها، کشتی های بار و مسافر هستند؛ عصر حاضر را نمی توان دوران شکوفایی این گونه کشتی ها دانست، البته نسبت به دوران گذشته، چرا که در گذشته به دلیل نبودن سایر روش های حمل و نقلی استقبال زیادی از این گونه کشتی ها می شده است، اما امروزه حمل و نقل های ریلی و زمینی و هوایی در بخش مسافرت دریایی کاهش زیادی رخ داده است و صرفاً اختصاص به سفرهای تفریحی و گردشگری یا سفرهای نزدیک بین دو بندر دارد.

در بخش مسافربری همه می دانند که سنگین ترین ضایعه ای که صنعت حمل و نقل دریایی با آن روبرو شد بر می گردد به سانجه کشتی تایتانیک که در این سفر نزدیک به ۱۵۰۰ نفر به دلیل اشتباهات و خودخواهی های مسئولان ساخت این کشتی غرق شدند. این سانحه و این تراژدی موجب بیداری مسئولان و متخصصان خیلی از سازمان های مسئول دریانوردی در کشورهای مختلف و نیز خیلی از کسانی شد که در ساخت و ساز کشتی ها مشغول به کارند.

امروزه ما کنواسیون های مختلفی داریم که ناظر بر مسائل و قواعد و ضوابط ایمنی و دریانوردی است و بر ساخت و ساز کشتی ها و به خصوص بر آموزش نیروی انسانی نظارت دارند و می توان به یقین اذعان کرد که مقدمه وضع این مقررات از سانجه تایتانیک بوده است. کشتی تایتانیک ساخت انگلستان با وزن تقریبی ۷۵ هزار تن و سرعتی بیش از ۲۴ گره دریایی، بزرگترین کشتی زمان خود به شمار می رفت. این کشتی در اولین سفر خود دارای بیش از ۳۰۰۰ نفر مسافر بود که اکثر از اشراف و ثروتمندان اروپایی بودند که به قصد مهاجرت به آمریکا می رفتند.

متأسفانه سازندگان این کشتی به دلیل غفلت و غرور، بر تکب اشتباهات زیادی شده از جمله تنها برای یبمی از مسافران قایق نجات مهیا کرده بودند. قبل از به آب انداختن کشتی طراح کشتی در برابر سؤال خبرنگاران و مسئولان که از او پرسیدند که چرا برای همه مسافران قایق نجات فراهم نشده است جواب داد که این کشتی غرق ناشدنی است و نیازی به قانع نجات ندارد و این تعداد قایق نجات هم تشریفاتی است.

در مسیریی که کشتی از اقیانوس اطلس به سمت آمریکا طی می کرد از طریق مورش و مخابرات به کشتی گزارش می شود که در مسیر کشتی تعدادی کوه یخ که از قطب جدا شده اند مشاهده شده است و لذا مراقبت لازم را به عمل آورد. کشتی در مسیر ذکر شده با سرعتی معادل ۲۵ گره دریایی در حال حرکت بوده است. با توجه به سنگینی تناژ کسی چنین سرعتی خطرناک است و زمانی که دیدهبان کوه های یخ را دیده به بل فرماندهی گزارش داده است، ولی به دلیل بی کفانی و اشتباهات مکرر فرمانده از اتخاذ تصمیم اشتباهه افسر نگهبان پل فرماندهی حادثه رخ می دهد.

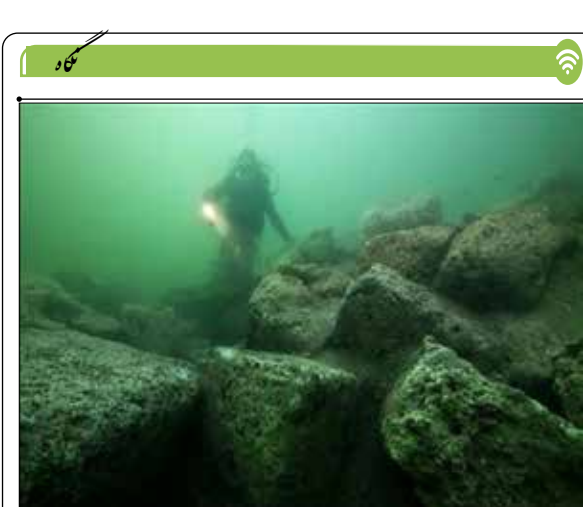
افسر نگهبان موتورهای کشتی را از حرکت باز داشته، اقدام به عقب روی می کند تا با این عمل از بروز تصادم جلوگیری کند، اما به دلیل وزن زیاد و نیز سرعت بیش از اندازه کشتی، توقف کشتی میسر نمی گردد و کشتی به کوهای یخ اصابت می کند و فاجعه رخ می دهد.



جشن های عمومی برای ایامی چون «نوروز صیاد»، در حالی که «نوروز صیاد» هم یک جشن و مراسم است که به خودی خود می تواند یک اثر مستقل باشد؛ چون از طرفی این جشن در چارچوب یک گاه شماری دریایی انجام می گیرد که این خود یک دانش سنتی است و از طرفی مسئله ارتباط انسانی با آیین در آن اهمیت دارد. شما قلمروهای میراث فرهنگی ناملموس را که در متن معاهده یونسکو آمده است می توانید به شکل قوی در این پرونده ببینید. برای مثال گنجینه زنده بشری که بسیار مورد تاکید یونسکو است و همچنین موضوع قلمرو جغرافیایی اثر را که شامل سه استان هرمزگان، بوشهر و خوزستان می شود. حالا برگردم به سوال شما که برای پرونده ای به این ابعاد کار ویژه و درخوری (پس از ثبت در یونسکو) انجام شده؟ بعید می دانم. اما آیا کاری می توانستند انجام دهند؟ بله معتقدم حداقل در زمینه تسهیل گری و استفاده از مشارکت مردمی با القای اعتماد به نفس منطقه ای به آنان کارهای بسیار زیادی باید انجام می شد که نشده است.

میراث فرهنگی به عنوان متولی ثبت پرونده چه تعهداتی دارد؟ آیا این تعهدات عملی شده است؟

رضا مختاری: من بعید می دانم خود میراث فرهنگی تلاش ویژه ای برای این ماجرا انجام داده باشد. موتور محرکه و عنصر اصلی پاسداری از میراث ناملموس، انسان ها یا به تعبیری حاملان این میراث هستند. تا آنجا که من در ارتباط و خبر دارم کار ویژه ای برای این اثر ناملموس نشده است.



میراث فرهنگی بوشهر خبرداد

نخستین مرکز باستان شناسی زیر آب کشور در بوشهر ایجاد می شود

مسئله معاون میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان از ایجاد نخستین مرکز باستان شناسی زیر آب در بندر بوشهر با همکاری پژوهشگاه میراث فرهنگی کشور خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، نصرالله ابراهیمی اظهار داشت: با توجه به اینکه استان بوشهر در میان سایر استان های ساحلی جنوب کشور، دارای بیشترین مرز آبی با خلیج فارس است، لذا این استان به عنوان گزینه مناسب جهت ایجاد مرکز باستان شناسی زیر آب کشور اعلام شده است. معاون میراث فرهنگی اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر، گفت: دارا بودن بیشترین مرز آبی بوشهر با خلیج فارس باعث شده تا شاهد وجود تعداد زیاد بنادر تاریخی از جمله نای بند، سیراف، نجیرم، ریشهر، شیف، جتاوه، سینیز و مایروبان در طول نوار ساحلی بوشهر باشیم. معاون میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر و همکاری پژوهشگاه میراث فرهنگی کشور، مرکز باستان شناسی زیر آب کشور در بوشهر راه اندازی خواهد شد. ابراهیمی معاون میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان با اشاره به اینکه این نخستین مرکز باستان شناسی زیر آب کشور محسوب می شود، اظهار امیدواری کرد: با توجه به فراهم بودن ساختمان در نظر گرفته شده برای راه اندازی این مرکز باستان شناسی، امسال شاهد راه اندازی نخستین مرکز باستان شناسی زیر آب کشور باشیم. این مقام مسئول در میراث فرهنگی بوشهر در ادامه گفته های خود اذعان داشت: بدون شک با راه اندازی این مرکز باستان شناسی زیر آب شاهد تحولی بزرگ در کاوش ها و بررسی های باستان شناسی زیر آب در منطقه خلیج فارس خواهیم بود. به گفته معاون میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر، در حال حاضر تعداد زیادی کشتی تاریخی مغروق در اعماق خلیج فارس وجود دارند که با راه اندازی مرکز مذکور و حضور باستان شناسان متخصص می توانیم این کشتی ها را مورد کاوش و اطلاعات دقیق تری نسبت تاریخ خلیج فارس و تجارت دریایی کسب کنیم.



در گفت و گوبا پژوهشگر ومسئول تدوین پرونده «دانش ساخت لنج و دریانوردی بالنج در خلیج فارس»

بخش اول

«دانش ساخت و دریانوردی بالنج» «نیاز مند پاسداری فوری» است

خطر بیخ گوش لنج سازی ایران

کنون برای حفاظت و خروج آن از میراث درخطر یونسکو انجام شده است، ایسنا با رضا مختاری پژوهشگر و مسئول تدوین پرونده «دانش ساخت لنج و دریانوردی بالنج در خلیج فارس» - گفت و گویی داشت، که در ادامه می خوانید:

چرا دانش لنج سازی برای ثبت در یونسکو انتخاب شد؟

رضا مختاری: اعضای معاهده میراث ناملموس یونسکو را دولت ها تشکیل می دهند، بنابراین دولت هر کشوری تصمیم می گیرد که کدام اثر یا آثارش را نامزد ثبت در فهرست میراث جهانی کند. در ایران در گذشته، سازمان میراث فرهنگی و در حال حاضر وزارتخانه میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی است که تصمیم می گیرد در هر دوره چه اثری را نامزد کند. درباره اینکه این میراث ها بر چه اساس یا تعریف و اولویتی انتخاب می شوند، تا آنجا که من می دانم قاعده مکتوبی منتشر نشده است.

چه قاعده ای برای ارائه آثار به یونسکو باید وجود داشته باشد؟

رضا مختاری: بعضی وقت ها آثاری که معرفی می شوند چندوجهی نیستند. در هر صورت این مسأله، هم جنبه تعامل بین کشورها و فرهنگ های مختلف و رای مرزهای سیاسی را دارد و هم از نظر کاربرد داخلی باعث پاسداری از فرهنگ بومی می شود. هر چه این انتخاب ها، پتانسیل حیات دوباره و ساری و جاری بودن در زندگی مردم را داشته باشد (به نظر من) مهم تر است. موارد مربوط به پوشش، غذا و سبک زندگی بسیار اهمیت دارد. یا اینکه جنبه خود آگاهی فرهنگی آن ها بالا باشد.

یکسری شاخص می توان در این مورد تعریف کرد و بر آن اساس به آثار نمره داد. بعضاً من آثاری را می بینم

درمیراث فرهنگی بوشهر خبرداد



رئیس اتحادیه تولید و تجارت آبریان ایران ذخیره سازی ۱۴ هزار هکتار مزرعه پرورش میگو در ۵ استان ساحلی

رئیس اتحادیه تولید و تجارت آبریان ایران از ذخیره سازی ۱۴ هزار هکتار مزرعه پرورش میگو در ۵ استان ساحلی کشور خبر داد و گفت: امسال در مزارع میگو هرمزگان و بوشهر شاهد شیوع بیماری هستیم که این امر احتمال کاهش تولید امسال را به همراه خواهد داشت. به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی اکبر خدایی به مانا اظهار داشت: امسال در مجموع ۱۴ هزار هکتار مزرعه پرورش میگو در پنج استان ساحلی سیستان و بلوچستان، بوشهر، هرمزگان، خوزستان و گلستان زیر کشت میگو رفته است. رئیس اتحادیه تولید و تجارت آبریان ایران، تأکید کرد: این میزان زیر کشت رفته در سال جاری در مقایسه با ذخیره سازی صورت گرفته در سال گذشته تغییری نداشته است. وی با اشاره به شیوع بیماری جدید در برخی از سایت های پرورش میگو در استان های هرمزگان و بوشهر، گفت: انتظار می رود شیوع بیماری در استان های قطب تولید میگو و تلفات، باعث کاهش تولید میگوی پرورشی در سال ۱۴۰۲ شود. خدایی در خصوص بیماری عفونی شیوع کرده در برخی مزارع پرورش میگو، اظهار داشت: این بیماری سال گذشته برای نخستین بار در برخی مزارع استان هرمزگان شیوع یافته بود، اما امسال علاوه بر مشاهده آن در دو سایت پرورش میگوی هرمزگان در سه سایت پرورش میگوی بوشهر نیز از یک ماه گذشته مشاهده شده است. این فعال بخش خصوصی در صنعت شیلات کشور، اذعان داشت: سال گذشته در مجموع ۶۰ هزار تُن میگوی پرورشی از مزارع کشور برداشت شد، اما امسال با توجه به یکسان بودن ذخیره سازی و شیوع بیماری بدون شک آمار تولید کمتر از ۶۰ هزار تن خواهد بود. به گفته خدایی در سال ۱۴۰۰ در مجموع ۱۳ هزار هکتار مزرعه پرورش میگو در پنج استان ساحلی کشور زیر کشت رفته در صنعت شیلات کشور، اذعان داشت: سال گذشته در مجموع ۶۰ هزار تُن میگوی پرورشی از مزارع کشور برداشت شد، اما امسال با توجه به یکسان بودن ذخیره سازی و شیوع بیماری بدون شک آمار تولید کمتر از ۶۰ هزار تن خواهد بود. به گفته وی، میگو های پرورشی در مجموع به ۲۱ کشور جهان صادر شده است که عمدتاً مقصد اصلی صادرات آبریان به کشورهای جنوب شرق آسیا، کشورهای عربی و نیز کشورهای اروپایی صادر بوده است.

درمیراث فرهنگی بوشهر خبرداد



مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بندار نجات جان ۳۸۶ نفر در بخش امداد و نجات دریایی طی سه ماهه نخست ۱۴۰۲

مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بندار و دریانوردی از نجات جان ۳۸۶ نفر طی سه ماهه نخست سال جاری در بخش امداد و نجات دریایی توسط سازمان بندار و دریانوردی خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، نادر پسند با اشاره به اینکه طی سه ماهه نخست سال جاری در بخش امداد و نجات دریایی ۳۸۶ نفر با همکاری مراکز SAR نجات یافتند، اظهار داشت: در مجموع ۶۱ پیام اضطرار دریافت شد که ۱۷ مورد مربوط به موتور لنج ها-عـم از باری و صیادی بود و ۴۴ مورد نیز به سایر شنسوارهای ایرانی و غیر ایرانی بود. وی درباره عملکرد بخش لایروبی نیز، بیان کرد: در مجموع حجم لایروبی ناخالص معادل ۴ میلیون و ۳۵۵ هزار مترمکعب و حجم لایروبی خالص معادل یک میلیون و ۷۴۳ هزار مترمکعب بود. مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بندار و دریانوردی درباره درصد آماده بکاری علائم کمک ناوبری نیز، خاطرنشان کرد: درصد آماده بکاری علائم کمک ناوبری در استان هرمزگان ۹۹.۶، خوزستان ۹۹.۶، سیستان و بلوچستان ۹۹.۹، خرمشهر ۹۹.۵۷، گیلان ۹۸.۷۵، امیرآباد ۱۰۰، نوشهر ۱۰۰ و در بوشهر نیز معادل ۹۹.۳۲ درصد است. پسند در ادامه با اشاره به میزان دریافت دریافت مواد زائد کشتی ها، گفت: طی سه ماهه نخست سال جاری ۸۹ بازرسی زیست محیطی از کشتی ها انجام شد، میزان آب خن کشتی ها معادل یک هزار و ۲۵۲ مترمکعب بود، روغن سوخته و اسللاج ۸۲۴ مترمکعب، فاضلات کشتی ها ۸۹ مترمکعب و زباله کشتی ها ۹۵۲ مورد بود. وی همچنین به تولید، صحه گذاری و انتشار چارت های دریانوردی الکترونیکی از طریق دبیرخانه کمیته ملی هیدروگرافی اشاره و بیان کرد: تا کنون تعداد ۱۰۶ سسلول چارت دریانوردی الکترونیکی در مقیاس های مختلف از طریق دبیرخانه کمیته ملی هیدروگرافی در قالب توافقنامه با شرکت نروژی در سطح بین المللی منتشر و در اختیار دریانوردان قرار گرفته است. مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بندار و دریانوردی ادامه داد: به روزرسانی نقشه های یاد شده متناسب با تغییرات به وقوع پیوسته از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.