

برگزاری دومین همایش

بین المللی و چهارمین همایش ملی توسعه پایدار دریا محور

دومین همایش بین المللی و چهارمین همایش ملی توسعه پایدار دریا محور توسط دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر ۱۱ الی ۱۱ بهمن ماه ۱۴۰۲ در این دانشگاه برگزار می شود. کارشناسان و متخصصان با ارائه مقاله به این همایش می توانند از امتیازات علمی و پژوهشی آن بهره گیرند.به گزارش اقتصادسرآمد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر به منظور بررسی ظرفیت های توسعه پایدار در تمامی حوزه های دریایی و نیسل به اهداف همایش ۲ سالانه بین المللی و ملی با عنوان: «توسعه پایدار دریا محور» را در چارچوب ضوابط مندرج در «آیین نامه نحوه برگزاری و ساماندهی همایش های علمی» بر نامه ریزی نموده و پس از برگزاری موفق اولین همایش بین المللی و سومین همایش ملی توسعه پایدار دریا محور در خرداد ماه سال ۱۴۰۰، دومین دوره بین المللی و چهارمین دوره ملی از این رویداد را جهت برگزاری در دهم لغایت یازدهم بهمن ماه ۱۴۰۲ در دستور کار قرار داده است. اهداف برگزاری این همایش ۱- ایجاد بستر مناسب برای مشارکت و تبادل نظر، دانش و اطلاعات بین اساتید، محققان و متخصصان عرصه های علمی و صنعتی، ۲- آشنایی و دستیابی به آخرین یافته های علمی، دستاوردها و تکنولوژی روز در زمینه علوم دریایی، ۳- آرزاییایی ظرفیت های توسعه ای در زمینه های مختلف علوم دریایی و ۴- ایجاد همسویی و هماهنگی بین محققان و متخصصان در دبخش دانشگاه و صنعت جهت گسترش همکاری و ارتباط بین دانشگاه ها، موسسات تحقیقاتی و صنایع برای رشد و گسترش فرهنگ استفاده بهینه و پایدار از منابع دریایی می باشد. علوم دریایی، منابع طبیعی دریا، اقتصاد و مدیریت دریا و مهندسی دریا محورهای اصلی همایش هستند که هر کدام شامل چند زیر محور است.

تصویربرداری مستند «سدید» با ثبت

تصویربرداری مستند «سدید» با ثبت و ضبط روایت هایی جذاب و دیدنی از زندگی پرماجر ا و آثار گرانتسنگ پدر مطالعات نوین خلیج فارس شناسی «محمدعلی خان سدیدالسلطنه کبابی مبنای بنادر عباسی» (نویسنده، پژوهشگر، شاعر و مورخ اواخر قاجار و دوره پهلوی اول: ۱۲۵۳ تا ۱۳۳۰ خورشیدی) به پایان رسید و وارد مرحله تدوین شد. تحقیقات میدانی و تصویربرداری این مستند طی فصل زمستان ۱۴۰۱ و بهار ۱۴۰۲ در استان های هرمزگان، بوشهر و تهران به انجام رسیده و مطالعات پژوهشی آن بر اساس اسناد نگهداری شده در گنجینه های شخصی و موزه های ملی، کتب و پژوهشنامه های خلیج فارس شناسی گردآوری و مستندسازی شده است. این اثر، در سیمای مرکز خلیج فارس تهیه و پس از طی شدن فرآیند تولید، در شبکه های مختلف تلویزیونی استانی و ملی از جمله شبکه مستند پخش خواهد شد/ تهیه کننده: سعید ماندگاری/ کارگردانی و تدوین: فرشید ایرانیپرست/ مشاور پروژه: مهدی ده دار/ تصویربردار: سعید ماندگاری/ صدابردار: حامد دهقانی

جشنواره استانی صنعت دریایی و رسانه در بندرعباس برگزار می شود

سرپرست ارتباطات و امور بین الملل ایزوایکو از برگزاری نخستین جشنواره استانی صنعت دریایی و رسانه با موضوع «نقش ایزوایکو بعنوان بزرگترین زیر ساخت صنایع دریایی کشور در تحقق اقتصاد دریا محور» در بندرعباس خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، فرزین قربانی در این باره اظهار کرد: با توجه به ساحلی بودن شهر بندرعباس و اهمیت نقش رسانه در صنعت دریایی به ویژه شرکت ایزوایکو، باید نقش رسانه بیش از پیش مورد توجه همگان قرار گیرد. وی افزود: نقش رسانه در صنعت به فراموشی سپرده شده و به نوعی حذف شده است. با توجه به اینکه رسانه همواره یاری گر تمامی صنایع در حوزه های مختلف بوده، این جشنواره استانی با عنوان «صنعت دریایی و رسانه» در بندرعباس برگزار می شود تا به نوعی از زحمات و تلاشگران عرصه رسانه تقدیر شود. قربانی با بیان اینکه در حاشیه این جشنواره برنامه های دیگری نیز تدارک دیده شده است، گفت: دوره آموزش با عنوان «نقش رسانه در صنایع دریایی» با استفاده از اساتید برجسته یکی از برنامه های این جشنواره است. سرپرست ارتباطات و امور بین الملل ایزوایکو اضافه کرد: روزنامه ها، هفته نامه ها و نشریات، خبرگزاری ها و پایگاه های خبری دارای مجوز می توانند آثار خود در بخش گزارش، یادداشت و تیر را که از اول مرداد ماه ۱۴۰۱ تا تاریخ ۳۱ تیرماه ۱۴۰۲ منتشر و به آدرس International.Relations@isoico.com ایمیل ارسال نمایند. گفتنی است، اسامی نفرات برتر جشنواره پس از اعلام داورى، در آیین رسمی با حضور مسئولین عالی استان اعلام و از نفرات برتر با اهداء جوایز تقدیر و تشکر بعمل می آید.



بررسی تفاوت و تشابه استانداردسازی سازمان بین المللی IMO و ISO

دریا محل سانحه است، یک اشتباه هم، قابل اغماض نیست

بخش چهارم

در قوانین و استانداردهای دریایی

یک گم شده و کمبود داریم

گروه دانش دریا – روزنامه دریایی

سرآمد-وابستگی اقتصاد به دریا با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد از حمل و نقل و تجارت کشورها از طریق دریا و کشتیرانی صورت می گیرد و زندگی میلیاردها انسان در جهان وابسته به دریا و کشتیرانی است، انکارناپذیر است. از این رو، استاندارد کردن ابزار، تجهیزات، شناورها، سازه های دریایی، خدمات و فعالیت های دریایی، برای اطمینان بخشی به مشتریان در اقتصاد جهانی که بر مبنای رضایت آنها رقابت می کنند، ضرورت تام دارد. استانداردهای دریایی بین المللی به طور معمول از طریق سازمان بین المللی دریانوردی و سازمان جهانی استانداردسازی (ISO) تدوین و منتشر می شوند و در کشورها از طریق سازمان های ملی استاندارد و دریانوردی بومی سازی و اجرایی می گردند. در کشور ما، استانداردهای بین المللی دریایی از طریق سازمان بندر و دریانوردی که از اعضای فعال سازمان بین المللی دریانوردی است، استانداردهای دریایی تدوین و از طریق مؤسسات رده بندی در ساخت و بازرسی شناورها و سازه های دریایی، فراساحلی، ساحلی و ... اعمال و پیگیری می گردند. همچنین سازمان ملی استاندارد، برخی از استانداردهای ملی مربوط به فعالیت های دریایی را با انطباق با استانداردهای سازمان جهانی استاندارد، تدوین و ارائه می نماید. در پنجمین نشست از سلسله نشست های تخصصی اقتصاد دریایپایه، موضوع استاندارد در فعالیت های دریایی با حضور محمدرضا ظفری، مدیرعامل مؤسسه رده بندی آسیا و محمدعلی جمشیدی، معاون مؤسسه رده بندی ایرانین، حسین عابدینی از کاپیتان تقوی، کاپیتان مزینی فر و محمدصادق انصاری به عنوان مهمان این برنامه برگزار شد

راهبرد، گم شده دریایی ایران

کاپیتان مزینی فر:

به نام خداوند جان و دلیر/ خدای دریا، خدای امیر ما در قوانین و استانداردهای دریایی، مانند صنایع دریایی، یک گم شده و کمبود داریم. آن کمبود، استراتژی یا راهبرد است. راهبرد (استراتژی) صنعت دریایی کشور باید تعیین گردد. برای مثال، باید تعیین گردد که آیا ما می خواهیم کشتی ساز باشیم یا نمی خواهیم؟

اگر قرار بر کشتی سازی باشد، در چه سطحی قرار است این کار انجام شود؟ در سطح پاناماکس یا سوئز مکس باشیم، می خواهیم سوپر تانکر بسازیم

یا اصلاً می خواهیم که سازنده قایق باشیم؟ حاکمیت باید تعیین کننده این راهبرد در صنعت دریا باشد. به زبان عامه فهم، یعنی تکلیف ما در رابطه ساخت کشتی و صنایع دریایی دیگر روشن شود. کارشناسان حاضر تأکید داشتند که کشتی سازی بسیار ساده است، باید تصریح کنم از اتفاق کشتی سازی بسیار تکنولوژی بالاتری را نسبت به هواپیماسازی نیاز دارد و سخت تر و خطرناک تر نیز هست. تعداد قطعات کشتی و هواپیما را با هم مقایسه کنید.

درباره تعیین راهبرد باید تأکید شود که تمام قوانین و استانداردها و تکنولوژی ساخت وجود دارد، ما در نهایت باید به روز باشیم. به روز بودن، یعنی این که همین حالا قانون بیمه دریایی ما را ببینید، چند سال از عمر آن گذشته است؟ هفتاد و اندی

دربا، سرمایه ماندگار



کاپیتان تقوی فرهی – از پیشکسوتان

حوزه دریا، کارشناس رسمی دریایی و غواصی:

دریا، فقط یک کلمه دریا نیست، اگر نگویم که از خشکی بزرگتر و پراهمیت تر است، گرافه نیست. ما یا به نفت و گاز نیاز داریم و یا فقط به دریا نیاز داریم و به نفت و گاز نیازی نیست. منابع نفت و گاز روزی به اتمام می رسد، پس دریا سرمایه ماندگاری است. کشور ما که ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و ساحل قابل استفاده دارد. اگر سفر دریایی به نقاط مختلف برود متوجه می شوید که سواحل، تأییدیه از شناور، تجهیزات و پرسنل، به کار گیری و...، تجار اطمینان کرده و بار خود را در کشتی و در

تعریف استاندارد در جامعه ما گم شده است

درباره موضوع استاندارد، باید تأکید کنیم که اصلاً تعریف استاندارد در جامعه ما گم شده است. استاندارد یعنی حداقل ها! یعنی همان کاری که مؤسسات رده بندی در حال انجام آن هستند. مثلاً گواهینامه پرسنل، می گوید که شما باید حداقل در یک کشتی مشخص ۱۵ نیرو داشته باشید و کم تر از آن نباشد. بیش تر امکان پذیر است، اما کم تر از حد (استاندارد) امکان ندارد.

استاندارد غواصی تجاری کشور را بنده به سختی در سال ۱۳۸۸ تهیه کردم. قبل از آن، تعداد زیادی تلفات در بخش غواصی داشتیم. برای این کار با لباس نیروی دریایی به سازمان فنی و حرفه ای مراجعه کردم و به نوع مقررات موجود در آن زمان و بی فایده بودن روش های آنها اعتراض کردم؛ زیرا، استاندارد آن زمان ۱۲ امضاء داشته است که حتی یک نفر از صاحبان آن امضاها، غواص نبود. در سال ۱۳۸۸، استاندارد جدید را تهیه کردم که بر روی سایت آن سازمان بارگزاری شد. بعد از ۷ سال، استاندارد تدوین شده را تغییر دادند و از طریق دوستان متوجه شدم که اعضای من پای استاندارد دیگری ثبت شده است! وقتی نتوانسته بودند به حدآن استانداردها برسند، استاندارد قبلی را حذف و استانداردهای جدید جایگزین کرده بودند.

کتاب غواصی ما که BR۲۸۰۶ انگلیسی است به رنگ قرمز است که به گفته استاد ما، رنگ قرمز آن به این دلیل است که با خون نوشته شده است و برای درک و کشف هر بندی از آن، انسانی صدمه دیده و یا کشته شده است. استاندارد برای سایر فعالیت دریایی هم، مبنای مشابهی دارد. مسأله اصلی در کشور برای استاندارد، فقدان فرهنگ استاندارد می باشد.

در بحث مدیریتی، شما چند مدیر سراغ دارید که در امور دریایی تصمیم گیرنده هستند و ده سال سابقه حضور در دریا را داشته باشند؟ دریا محل سانحه است و یک اشتباه هم، قابل اغماض نیست؛ چرا که با هر اشتباه، سانحه اتفاق می افتد و جانی از دست می رود! حتماً که نباید سانحه سانچی رخ دهد تا فهمید که استاندارد لازم است. همان افسری که باعث تصادف سانچی شده است را کاپیتان کشتی بارها اعلام کرد که به حضورش نیازی ندارد و این افسر استاندارد نیست و اما به دلایل نسبت، منصوب شد و آبروی کشور را دچار خدشه کرد.

در دریا مانند خشکی نمی توان نسبت به مسائل با اغماض برخورد کرد، شاید در خشکی کسی را امروز دکتر صدا کنند و فردا بگویند که خلبان F۱۴ باش! میسر نیست! در دریا نیز چنین شرایطی ممکن و متصور نیست.

سرفصل کلیدی اقتصاد دریا برای اولین بار در برنامه های توسعه ای کشور

درخواست انجمن مهندسی دریایی ایران از رییس جمهور تحقق یافت

اقتصاد دریایپایه اشاره دارد و به شرح زیر است:

بند ۲۰: به منظور هدایت جمعیت و فعالیت های آب بر و صادرات گرا به قلمرهای مستعد جنوب کشور در چارچوب اسناد آمایش سرزمین و اسناد مدیریت یکپارچه سواحل:

الف: وزارت تعان، کار و رفاه اجتماعی مکلف است، در ارائه حمایت ها و مشوق ها برای ایجاد یا توسعه طرح های کسب وکار و ایجاد اشتغال، اولویت را به جمعیت فعال در این مناطق اختصاص دهد.

ب: وزارت نیرو مکلف است، آب مصرفی صنایع مستقر در استان های ساحلی جنوب کشور از طریق احداث تاسیسات آب شیرین کن تأمین نماید.

پ: وزارت خانه های نفت و نیرو مکلف اند برق و گاز مورد نیاز شهرک های صنعتی، شهرک های کشاورزی و مجتمع های شیلاتی و آبریز پروری در این مناطق را به صورت پایدار تأمین نمایند.

ت: سازمان حفاظت محیط زیست مکلف است با همکاری مراکز تحقیقاتی و دستگاه های اجرایی ذی ربط نسبت به حفاظت از تنوع زیستی، احیاء و بازسازی زیست گاه های حساس اقدام نماید.

انجمن مهندسی ایران از کارشناسان درخواست کرده که نقطه نظرات خود را در باره مفاد اقتصاد دریایپایه برنامه هفتم توسعه، به آدرس ایمیل info@iraname.com ارسال نمایند.



برای اولین بار چنین سرفصل کلیدی به برنامه های توسعه ای کشور اضافه شده است بنماید و همچنین اعلام نماید که این برنامه ها را مورد بررسی کارشناسی دقیق قرار خواهد داد و متعاقبا ایرادات احتمالی و یا نقاط بهبود این برنامه را اطلاع رسانی و پیگیری خواهد نمود و انتظار دارد همچون گذشته مورد توجه دولت و مجلس قرار گیرد.

بند ۲۰ برنامه هفتم توسعه به طور مستقیم به مقوله