

سال بیست و پنجم / پیاپی ۱۷۵
آبان و آذرماه ۱۳۸۹ / قیمت ۵۰۰۰ تومان

چرا باید هاب شویم؟

خزر دریای صلح و دوستی

پایش آلودگی محیط زیست دریایی

فرهنگ بین المللی حمل و نقل دریایی

ICOPMAS، همایش علمی - اجرایی است

تاثیرات کار ناپذیر حمل و نقل بر تعاملات جهانی

تصمیم دولت در افزایش ۳۰ میلیون تنی ترانزیت

افزایش سهم از بازار

آنچه که در این شماره می خوانید:

سخن نخست

افزایش سهم ازبازار ۳۱

گفتگوی ویژه

تاثیر انکار ناپذیر حمل و نقل بر تعاملات جهانی ۳۹
۲۵ میلیون تن، چشم انداز ظرفیت ترانزیت کشور ۴۸
درخواست ماز فراکسیون دریایی ۶۴
افتتاح آزاد راه خرم آباد- پل زال، گامی مهم در توسعه اقتصاد ملی ۱۱۰
بندر چابهار مستعد در شکوفایی محور شرق ۱۱۴
اجرای ۴۴۰ میلیارد ریال پروژه عمرانی در بنادر هرمزگان ۱۱۶

نگاه ویژه

فرهنگ بین المللی حمل و نقل دریایی ۷۲
چرا باید هاب شویم؟ ۷۸

گزارش ویژه

خزر، دریای صلح و دوستی ۳۲
تصمیم دولت در افزایش ۴۰ میلیون تنی ترانزیت کشور ۳۶
بندر جبل علی و تحولات پیش روی آن ۸۸

پرونده ویژه

علل پیکربندی چالش ترافیک بندری ۹۲
نقش بنادر خشک در رفع معضل ترافیک بندری ۹۴
هفت حوزه ترافیک ساز ۹۶

گزارش

ICOPMAS همایشی علمی - اجرایی است ۴۲
ICOPMAS اتاق فکری است برای ارتقای دانش مهندسی دریایی ۴۶
احداث موج شکن های کوچک ۵۶
پایش آلودگی محیط زیست دریایی ۵۸
پروتکل همکاری منطقه ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی امضا می شود ۶۳
سونامی دریاهای ایران کی، کجا و چه هنگام؟ ۸۲
وضعیت رو به بهبود است ۹۸
آینده روشن بندر با همفکری، همت و کار مضاعف ۱۱۲

گفتگو

مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی در کشور نهادینه شده است ۵۵
چگونگی محاسبه قیمت تمام شده خدمات در آزمون های دریانوردی ۶۰

مقالات

شتاب ترانزیت در شاهراه باستانی حمل و نقل ۸۵
مقابله با آلودگی نفتی در دریا ۱۰۲
پایش تغییرات خطوط ساحلی با استفاده از RS و GIS ۱۰۶

اخبار

رویدادهای دریایی ایران ۶۸
رویدادهای دریایی جهان ۱۰۰
رویدادهای بنادر کشور ۱۱۸

گوناگون

لیلی پد شاهکار معماری دریایی در آینده ۱۳۰
راز شکست ناوگان نظامی دریایی هخامنشیان ۱۳۳
خواهرم دریا ۱۳۴
پل های آبی شاهکار مهندسی حمل و نقل ۱۳۶

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیر مسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: قربان محمدی

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

گزارشگران: زینب میرزایی، سکینه صارمی، مریم واقف

ابراهیم زارع، بابک اخوت پور، منوچهر محمدی

عکاسان: محسن نوری، وحید محمودی، یاسر علی بخشی

ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نوروز محمدخانی

امور اداری: احمد رضا زربو

امور اجرایی و توزیع: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

صفحه آرایی، چاپ و صحافی:

موسسه همایش رسانه امروز

خیابان ولیعصر، نرسیده به تقاطع فاطمی، خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه ۵، واحد ۹ و ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

۵ - ۸۸۵۴۲۶۶۳

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می شود.
- ارسال متون اصلی ترجمه شده، جداول و نمودارها و خلاصه ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
- ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی باشد.
- علاقه مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می توانند به نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.



حکم غیبت با ابزار قلم و رسانه‌های جدید

حضرت آیت‌الله العظمی خامنه‌ای در جلسه درس خارج فقه در روز سه شنبه (۸۹/۱۰/۷) در ذیل بحث موارد استثناء از حکم حرمت غیبت، در پاسخ به سؤالی پیرامون صدق غیبت در مواردی چون ذکر در نوشته، وبلاگ یا ضبط صوت و تصویر و انتقال آن، به نکات مهمی در تبیین احکام آن اشاره فرمودند، که نظر به اهمیت بحث، این بخش از بیانات معظم‌له در اختیار علاقمندان قرار می‌گیرد:

اینی که اصلاً این کار [غیبت] جایز است یا جایز نیست ولو به قصد اصلاح باشد، این را نمیشود به طور مطلق یک چنین چیزی را پابند شد؛ که ما بگوئیم ما چون میخواهیم در امر جامعه اصلاح کنیم، پس زیدی را، عمروی را یا یک جریانی را به طور مطلق مورد تهاجم قرار بدهیم، غیبت کنیم؛ حالا آن کسانی که این کارها را میکنند، خیلی اوقات به غیبت هم اکتفاء نمیکنند؛ خوب، ملاحظه میکنید دیگر. گاهی چیزهایی را می‌آورند که معلوم نیست حدّ غیبت (۱) بر او صادق باشد؛ شاید مصداق تهمت است، مصداق افتراء است، مصداق قول به غیر علم است، مصداق سب و شتم است؛ نمیشود این را گفت که اگر طرف قصد اصلاح دارد، پس بنابراین این جایز است برای او، نه؛ موارد استثناء همان مواردی است که [در کتب فقهی] ذکر شده است.

منتها باید این موارد صدق کنند، احراز بشود. این خیلی مهم است. واقعاً یکی از چیزهایی که ما همه‌مان [باید توجه کنیم]، به مردم هم باید بگوئیم، یاد بدهیم که توجه بکنند این است که: به صرف توهّم این که حالا این کار مصلحت دارد، دستشان را، یا قلمشان را، یا وبلاگشان را آزاد نکنند که هر چه به دهنشان آمد، آن را بگویند؛ اینجور نیست، چون وسائل مدرن امروز همه مشمول همین حکم است. یعنی خواندن وبلاگ هم مثل خواندن کاغذ است، کتاب است، نامه است، مثل شنیدن حرف است. استماع غیبت شامل همه‌ی اینها میشود؛ یعنی ملاک استماع در اینها وجود دارد مسلماً. شنیدن به گوش خصوصیتی ندارد، خواندن تو نامه هم عین همان است که ما در بحث استماع این را تأکید کردیم و عرض کردیم.

خب، دوربین هم همین جور است. فرض کنید که اگر چنانچه انسان یک خطائی را از کسی دید، این را رفت با دوربین ثبت کرد، بعد آمد یک جایی نشان داد؛ این هم همان است دیگر، چه فرقی میکند؟ یعنی بایستی واقعاً به اینها توجه کرد. محیط را باید محیط اخلاقی کرد. ما اگر بخواهیم جامعه را اصلاح بکنیم، این اصلاح فقط به این نیست که انسان از افراد غیبت بکند. راه‌های دیگری هم وجود دارد. حالا من غیبت را عرض میکنم. فضلاً (۲) از تهمت و افتراء و اینها.

بنده یک وقتی به یک مناسبتی در یک صحبت عمومی عرض کردم به مردم که قرآن کریم میفرماید: «لولا اذ سمعتموه ظن المؤمنون و المؤمنات بأنفسهم خیراً» (۳) یعنی وقتی افک (۴) را شنیدید چرا به همدیگر حسن ظن نداشتید؟ یعنی از اول رد کنید افک را. [اگر] آمدند به یک نفری تهمت زدند، یک چیزی را گفتند - حالا یا با عنوان تهمت یا به عنوان غیبت - چرا قبول میکنید؟ ببینید این کلمه‌ی لولای تحذیریه در قرآن و در کلام عرب خیلی معنای وسیعی دارد، فقط معنایش «چرا» نیست، که ما بگوئیم چرا این کار را نکردی. چرا با تأکید است. یعنی آه، وای، چرا؛ معنای «لولا» این است؛ تحذیریه است. «چرا» {لولا اذ سمعتموه ظن المؤمنون و المؤمنات بأنفسهم خیراً} یعنی چرا به هم ظن نیک ندارید، چرا به هم حسن ظن ندارید. تا فوراً کسی آمد، شما بگوئید بله، احتمال درستی‌اش هم اگر بود، آدم به صورت یقین آن را بداند و نقل بکند. این درست نیست، این ممنوع است. این چیزی که امروز مورد ابتلاست در جامعه‌ی ما، از همان چیزهایی است که بایست از همین ادله‌ی غیبت بفهمیم که درست نیست؛ این وضعی که وجود دارد درست نیست. البته انتقاد منطقی، گفتن حرف صحیح اینقدر حرفهای آشکار وجود دارد که انسان اگر ذکر آنها را بکند، اصلاً هم غیبت نیست، و میتواند انسان نقد بکند. بله مسلم است، امروز یک جریان صحیح و حقّی در جامعه‌ی ما وجود دارد، جریانهای باطلی هم وجود دارد که به انواع و اقسام طرق میخواهند جامعه را خراب کنند، انقلاب را منحرف کنند؛ در این شکی نیست. آدمهایی هم در رأس این جریانات هستند. چه لزومی دارد که انسان به این آدمها تهمت بزند. چه لزومی دارد که غیبت اینها را بکند. حرف آشکار اینقدر دارند؛ همان حرفهای آشکار را بیان بکنند، تبیین بکنند، توضیح بدهند، مطلب روشن خواهد شد؛ هیچ نیازی به غیبت کردن نیست که آدم بگوید حالا ما برای اصلاح مثلاً غیبت میکنیم.

بنابراین به نظر من همین ادله‌ای که در باب غیبت خواندیم، این تمام المراد را به ما نشان میدهد؛ یعنی واقعاً همانی که باید بفهمیم از شرع مقدس همین را انسان میفهمد و تشخیص میدهد. باید بر طبق همین هم عمل کرد.

پانویس:

(۱) معنی غیبت، تعریف غیبت

(۲) تا چه رسد به

(۳) سوره‌ی نور، آیه ۱۲

(۴) تهمت، افتراء، نسبت ناروا



افزایش سهم از بازار

فراموشی بسپارند، کم کم از قافله‌ی پیشرفت و توسعه به دور خواهند ماند، به گونه‌ای که حتی برای رفع نیازهای اولیه خود، نیازمند ارایه‌ی خدمات از سوی دیگران خواهند بود.

رقابت در بازارهای بین‌المللی برای کسب سهم بیش تر از تجارت جهانی، روزبه‌روز فشرده‌تر و پیچیده‌تر می‌شود. در این بین، تولیدکنندگان و صادرکنندگانی موفق خواهند شد در میدان باقی‌مانده که با برخورداری از فن‌آوری روز در تولید و بهره‌گیری صحیح از مدیریت علمی بازار در بخش‌های توزیع و حمل و نقل، بتوانند قیمت تمام‌شده‌ی کالاهای تولیدی و هزینه‌های تجاری را برای عرضه‌ی محصولات استاندارد، کاهش دهند. بر این اساس، تجارت جهانی و حمل و نقل (در انواع مختلف دریایی، زمینی، ریلی و هوایی)، دو پدیده‌ی جدانشدنی از یکدیگر هستند. خدمات حمل و نقل مناسب و کارآمد، شرط لازم برای انجام تجارت موفق است. در پنجاه سال گذشته، روند رو به رشد تجارت جهانی، به طور مستمر تداوم داشته و به موازات آن، خدمات حمل و نقل نیز، بهبود یافته و نقش موثر خود را در رونق تجارت جهانی، ایفا کرده است.

مانیز، ناگزیر به توسعه‌ی ظرفیت‌های حمل و نقلی خود هستیم و از آنجا که ناخواسته بر سر چهار راه تجارت جهانی قرار گرفته‌ایم و مرکز ثقل بازار مصرف دویست میلیون نفری در منطقه محسوب می‌شویم، می‌بایستی از این فرصت خدادادی، نهایت بهره را ببریم و ضمن رونق بازرگانی، قابلیت‌های پنهان کشورمان در عرصه‌ی حمل و نقل را آشکار سازیم.

برخورداری از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، در اختیار داشتن بنادر متعدد و بزرگ و کوچک تجاری، همسایگی با کشورهایی که به دریا راه ندارند، حلقه اتصال اروپا به جنوب و جنوب شرق آسیا و ...، همه و همه، امتیازاتی است که باید ما را وادار به تفکر و اجتناب از تعلل نماید، که چرا از ظرفیت‌های حمل و نقلی که در صورت سرمایه‌گذاری کارآمد و بهره‌برداری پایدار، کشورمان را از درآمدی معادل درآمدهای نفتی بهره‌مند خواهد کرد، استفاده نمی‌کنیم؟

این مسئولیت، به صورت آشکار، متوجهی دو گروه از فعالان اقتصادی و صنعتی کشور است. گروه اول: مدیران، کارگزاران و پیمانکاران عرصه‌ی ترابری در بخش‌های دولتی و خصوصی و گروه دوم: تجار، بازرگانان، صاحبان بار و سرمایه‌گذاران عرصه‌ی تولید و توزیع کالا. ضمن آن که نقش حمایتی قوای اجرایی، قانون‌گزار و قضایی کشور، در تسهیل روند تجارت و رونق کسب و کار، بر کسی پوشیده نیست.

اینک زمان آن فرا رسیده، تا با نگاهی دوباره به داشته‌هایمان و در پی دست‌یابی به نداشته‌ها، همه‌ی عوامل موثر در توسعه‌ی اقتصادی-اجتماعی و در راستای تحقق سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، را گرد هم آوریم و با تشریک مساعی استوار بر خرد جمعی در جهت افزایش سهم‌مان از بازار منطقه‌ای، بیش از پیش بکوشیم.

سردبیر

در تاریخ تحولات صنعت حمل و نقل کشورمان، روزهای سرنوشت ساز کم نبوده‌اند. روزهایی که نقش تعیین‌کننده‌ی در انسجام شبکه‌ی حمل و نقلی و بروز و اثربخشی توانمندی‌های پیدا و پنهان این صنعت داشته‌اند و بیست ششم آذرماه هزار و سیصد و شصت و یک، از جمله‌ی چنین روزهایی است. در گرماگرم جنگ تحمیلی، در آن روز، حدود یک صد فروند کشتی تجاری، مملو از بار و مایحتاج مردم، در بندر امام خمینی (ره)، در انتظار تخلیه‌ی بارهای خود به سر می‌بردند. تهدید کشتی‌های تجاری از سوی ناوگان نظامی دشمن بعثی، شمول بیمه‌های جنگی که معمولاً چندین برابر دوران عادی دریافت می‌شد و همچنین، نگرانی از بروز بحران ناشی از اتمام ذخیره‌ی کالاهای اساسی، مدیران نظام و مسئولان را با چالش‌های جدی روبه رو کرده بود. در همین ایام، رهبر کبیر انقلاب، حضرت امام خمینی (ره)، در پیامی تاریخی، کامیون داران سراسر کشور را به مساعدت و یاری در امر تخلیه‌ی هرچه سریع تر بار کشتی‌ها فرا خواندند.

به دنبال صدور این فرمان، کشورمان شاهد بسیج عمومی و حضور کامیون داران در بندر امام شد و صحنه‌ی کم نظیری از ایثار و فداکاری فعالان عرصه‌ی حمل و نقل رقم زده شد. پانزده سال پس از آن رویداد، به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و تصویب شورای فرهنگ عمومی کشور، ۲۶ آذرماه در تقویم سالیانه‌ی جمهوری اسلامی ایران، به عنوان «روز ملی حمل و نقل» ثبت و شناخته شد. حمل و نقل دریایی، یکی از شیوه‌های حمل و نقلی محسوب می‌شود که در تجارت بین‌الملل، از جایگاه شایسته‌ای برخوردار است. این شکل از حمل و نقل، به دلیل برخورداری از مزیت‌هایی چون: هزینه‌ی پایین حمل، سرعت در حمل و نیز، حمل حجم زیادی از کالاها، با استقبال تجار و صاحبان کالا روبه‌رو شده است، به گونه‌ای که سالانه نزدیک به شش میلیارد تن انواع کالاها از مسیر دریا و توسط کشتی جابه‌جا می‌شوند. تقریباً نزدیک به یک سوم این رقم را محمولات نفتی، بیش از یک سوم آن را کالاهای خشک فله و مابقی را محمولات خشک بسته بندی شده و کانتینری تشکیل می‌دهند. سهم زیر بخش دریایی، از تجارت بین‌الملل، حدود نود درصد است و ده درصد مابقی، متعلق به سایر شیوه‌های حمل است.

گسترده‌ی منحصر به فرد فعالیت‌هایی که در بخش حمل و نقل صورت می‌گیرد و همچنین، تحولات سریع فن‌آوری در این بخش، ارتباط میان آن و فرایند توسعه‌ی اقتصادی-اجتماعی را چنان پیچیده ساخته است که صاحب نظران اقتصادی، از صنعت حمل و نقل، به عنوان موتور محرکه‌ی توسعه یاد می‌کنند و کارآمدی و توانمندی آن را زمینه‌ساز توسعه‌ی همه جانبه‌ی کشورها می‌دانند. به اعتقاد کارشناسان، موفقیت‌های راهبردی در زمینه‌ی رشد و توسعه‌ی اقتصادی، مدیون سرمایه‌گذاری‌های کلان در زیر ساخت‌ها و تأمین تجهیزات ترابری و نیز، افزایش مهارت‌های حمل و نقلی، بر اثر آموزش‌های به روز و کارآمد است.

براین اساس، جوامعی که در این بخش سرمایه‌گذاری نکنند و آن را به

در سومین اجلاس سران کشورهای ساحلی خزر، تأکید شد خزر دریای صلح و دوستی



«دکتر احمدی نژاد» خاطرنشان کرد: «همکاری‌های اقتصادی کشورهای عضو، با اتکاء به توانمندی‌ها و منابع و پول‌های ملی، می‌تواند آسیب‌پذیری‌های ناشی از نظام‌های اقتصادی بین‌المللی را کاهش داده و فرصت‌های جدیدی را ایجاد کند.»

رئیس‌جمهور، در ادامه خواستار ایجاد شرکت‌های مشترک کشتی‌رانی، ارایه‌ی تسهیلات و مشوق‌های گمرکی، افزایش مبادلات بازرگانی، اتصال شبکه‌های انتقال، حامل‌های انرژی و همچنین، توسعه‌ی مناسبات مردمی در زمینه‌های گردشگری، فرهنگی و ورزشی از سوی کشورهای ساحلی دریای خزر شد.

«دکتر احمدی نژاد»، همچنین، بر نهایی شدن تدوین کامل رژیم حقوقی دریای خزر، با ادامه‌ی نشست‌های پنج‌جانبه در سال آینده که تضمین قوی‌تری برای دستیابی به یک توافق عادلانه و پایدار است، تأکید کرد.

پیشنهادهای ایران در اجلاس همسایگان خزر

رئیس‌جمهوری اسلامی ایران، در سخنرانی خود در سومین اجلاس سران کشورهای ساحلی دریای خزر، ۶ پیشنهاد فرهنگی، اقتصادی و امنیتی، در راستای مشارکت عمومی برای مدیریت جهانی ارایه کرد.

متن کامل سخنان رئیس‌جمهور، در سومین نشست کشورهای ساحلی دریای خزر، به این شرح است:

بسم الله الرحمن الرحيم

روسای محترم جمهور، عالیجنابان،
خانم‌ها و آقایان؛

خداوند بزرگ را برای اعطای فرصت حضور در جمع همکاران و دوستان، سپاسگزارم. از مدیریت خوب و حسن استقبال و پذیرایی گرم برادران، به ویژه جناب آقای الهام علی‌اف قدردانی می‌کنم.

عالیجنابان؛

سهم کشورهای ما در تمدن و فرهنگ انسانی، برجسته است. بخش مهمی از تعالی و پیشرفت جامعه‌ی بشری، مرهون فرهنگ، خلاقیت و تلاش مردم ما بوده و اغلب ارزش‌های انسانی،

بازیگران خارجی به این دریا تأکید کرد.

دکتر محمود احمدی نژاد، در سومین اجلاس سران کشورهای ساحلی خزر، طی سخنانی، ناکارآمدی و ناعادلانه بودن نظام‌های سیاسی و اقتصادی کهنه و ارتجاعی بین‌المللی را در کنار بیداری ملت‌ها و گسترش مطالبه‌ی عدالت و احترام، موجب فروپاشی نظم غیرانسانی موجود و جایگزینی نظامی برتر دانست و تصریح کرد: «برای برون‌رفت از وضعیت موجود، راهی جز بازگشت به ارزش‌های متعالی و مشارکت عمومی در مدیریت جهانی که خواست همه‌ی ملت‌های جهان است، وجود ندارد و کشورهای ساحلی دریای خزر، با گفت‌وگو و مشورت‌های هدفمند می‌توانند در جهت اصلاح وضعیت موجود جهان و بررسی ابعاد انسانی نظم جدید و چگونگی مشارکت همه‌ی کشورها در این امر مهم، برنامه‌ریزی کنند.»

رئیس‌جمهور، همچنین، بر ضرورت مبارزه‌ی هماهنگ با عوامل تهدیدکننده‌ی ثبات و امنیت دریای خزر و ممانعت از ورود بازیگران خارجی به منظور حفظ امنیت و صلح این دریا از سوی کشورهای ساحلی، تأکید کرد.

سومین اجلاس سران کشورهای ساحلی خزر، با حضور روسای جمهوری ایران، آذربایجان، روسیه، قزاقستان و ترکمنستان، طی روزهای بیست و ششم و بیست و هفتم آبان ماه سال جاری در باکو، پایتخت جمهوری آذربایجان برگزار شد.

بنابراین گزارش، در این اجلاس، راه‌های توسعه‌ی همکاری‌های اقتصادی، امنیتی و فرهنگی میان کشورهای حاشیه‌ی خزر، رژیم حقوقی آن و مسایل زیست محیطی دریای خزر، مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

سومین نشست سران کشورهای ساحلی دریای خزر، با سخنان «الهام علی‌اف» در باکو آغاز به کار کرد و رئیس‌جمهوری اسلامی ایران، دومین سخنران این نشست بود.

تقویت همکاری‌ها، ممانعت از ورود بازیگران خارجی

رئیس‌جمهوری اسلامی ایران در اجلاس سران خزر، خواستار همکاری‌های همه‌جانبه‌ی کشورهای ساحلی دریای خزر با یکدیگر شد و بر ممانعت از ورود





این یادداشت تفاهم که در ۱۵ بند به امضا رسید، کلیه‌ی مسایل مربوط به امنیت دریای خزر و به ویژه امنیت زیست محیطی آن را مورد توجه قرار داد و در بخشی از آن مقرر شد، صید ماهیان خاویاری از این دریا، برای پنج سال، منوط به آن که کارشناسان، حداکثر ظرف مدت سه ماه، راه‌های اجرای این بخش از توافق را بررسی و اعلام کنند، ممنوع شود.

همچنین، در این اجلاس، روسای کشورهای ساحلی، توافق کردند، کارشناسان کشورهای

دکتر محمود احمدی نژاد:

همکاری‌های اقتصادی کشورهای عضو، با اتکاء به توانمندی‌ها و منابع و پول‌های ملی، می‌تواند آسیب‌پذیری‌های ناشی از نظام‌های اقتصادی بین‌المللی را کاهش داده و فرصت‌های جدیدی را ایجاد کند.

عضو، در یک مدت زمان مشخص، بررسی‌های کارشناسی لازم برای تعیین عرض جغرافیایی و حدود حق حاکمیت پنج کشور عضو، از دریای خزر را انجام دهند.

«دکتر احمدی نژاد»، در کنفرانس خبری روسای جمهور پنج کشور ساحلی که پس از پایان اجلاس برگزار شد، با مثبت ارزیابی کردن این اجلاس، گفت: «روند همگرایی دریای خزر، از اجلاس عشق‌آباد شروع و پایه‌های آن، در تهران تقویت شد و در باکو، راه برای تکمیل رژیم حقوقی دریای خزر باز شد و به هدف کشورهای عضو که پیدا کردن راهی برای حفظ منافع پایدار همه ملت‌های حاشیه خزر بود، نزدیک‌تر شدیم.»

«دکتر احمدی نژاد»، خزر را دارای سه ویژگی

بخشی از نظام ناعادلانه‌ی اقتصادی حاکم است. دوستان و همکاران عزیز؛

آیا برای برون‌رفت از وضعیت موجود، راهی جز بازگشت به ارزش‌های متعالی و مشارکت عمومی در مدیریت جهانی که خواست همه ملت‌های جهان است، وجود دارد؟

از این رو پیشنهاد می‌کنم:

۱- از آن‌جا که فرهنگ و ارزش‌های انسانی، مهم‌ترین عنصر صیانت از استقلال و شرافت ملت‌های ما در برابر هجوم سیاسی و فرهنگی توسعه‌طلبانه است و حفظ و گسترش این فرهنگ، مستلزم توجه و اتکاء به آن و پاسداری از حریم آن است، توسعه‌ی همکاری‌های فرهنگی همه‌جانبه، در دستور کار قرار گیرد.

۲- گفت‌وگوها و مشورت‌های هدفمند در جهت اصلاح وضعیت موجود جهان و بررسی ابعاد انسانی نظم جدید و چگونگی مشارکت همه‌ی کشورها در این امر مهم، برنامه‌ریزی شود.

۳- ایجاد شرکت‌های مشترک کشتی‌رانی، ارایه‌ی تسهیلات و مشوقات گمرکی، افزایش مبادلات بازرگانی، اتصال شبکه‌های انتقال حامل‌های انرژی و همچنین، توسعه‌ی مناسبات مردمی در زمینه‌های گردشگری، فرهنگی و ورزشی، در دستور کار قرار گیرد.

۴- تدوین کامل رژیم حقوقی دریای خزر، با ادامه‌ی نشست‌های پنج‌جانبه که تضمین قوی‌تری برای دست‌یابی به یک توافق عادلانه و پایدار است، در سال آینده، نهایی شود.

۵- همکاری‌های اقتصادی کشورهای عضو، با اتکاء به توانمندی‌ها و منابع و پول‌های ملی، می‌تواند آسیب‌پذیری‌های ناشی از نظام‌های اقتصادی بین‌المللی را کاهش داده و فرصت‌های جدیدی را ایجاد کند.

۶- مبارزه‌ی هماهنگ با عوامل تهدیدکننده‌ی ثبات و امنیت در دریای خزر و ممانعت از ورود بازیگران خارجی، از عناصر مهم حفظ امنیت و صلح در این دریا و در کشورهای ما خواهد بود.

جمهوری اسلامی ایران، آمادگی دارد تا در یک برنامه‌ی منظم، در تمام این بخش‌ها همکاری نماید.

بار دیگر، از میهمان‌نوازی گرم برادران، جناب الهام علی‌اف رئیس‌جمهور محترم آذربایجان، قدردانی می‌کنم و امیدوارم، با همکاری صمیمانه اعضا، نتایج خوبی بر این نشست مترتب باشد.

از خداوند متعال، برای همه‌ی ملت‌ها صلح و امنیت و رفاه و شادمانی مسألت دارم.

امضای تفاهم‌نامه امنیتی همسایگان خزر

سومین اجلاس سران پنج کشور ساحلی خزر، با امضای یادداشت تفاهم همکاری‌های امنیتی دریای خزر، به کار خود پایان داد.

در باورها، اندیشه و رفتار ملت‌های ما متجلی شده است.

یگانه‌پرستی، ایمان به پیامبران الهی، عدالت‌خواهی، حقی‌طلبی، ایستادگی در برابر تبعیض و تجاوز، محبت، برادری و صمیمیت، کمک به دیگران، به خصوص مظلومان و محرومان، پاکی و صداقت، میهمان‌نوازی و تلاش برای عمران و پیشرفت، احترام به علم و عالم و وفادار بودن به تعهدات، رد پای پرننگی در فرهنگ و هنر و آثار اندیشمندان و در سنت‌های ملت‌های ما دارد.

حیات حقیقی انسان، ماندگاری انسانیت و زیبایی‌های واقعی، با همین ارزش‌ها معنا و استمرار پیدا می‌کند. زنده بودن این ارزش‌ها در منطقه‌ی ما یک سرمایه بزرگ و بی‌پایان است که قدر و منزلت آن، باید مورد شناسایی مجدد قرار گیرد. این عوامل و به همراه مشترکات جغرافیایی، زمینه‌ی محکم‌ترین پیوندهای تاریخی و تعمیق روابط بین ملت‌های منطقه و تضمین صلح و امنیت اعضا را فراهم ساخته و می‌سازد.

تمام خواسته‌های مشترک، از جمله: تعیین رژیم حقوقی، امنیت، مبارزه با مواد مخدر و بزه‌کاری در دریای خزر و توسعه‌ی همکاری‌های اقتصادی و فرهنگی و علمی نیز، مبتنی بر همین ارزش‌ها و باورها تأمین خواهد شد.

پس از تفاهات خوب در اجلاس تهران و تاکنون، شاهد تقویت همکاری‌های پنج کشور در زمینه‌هایی چون: محیط زیست، همکاری‌های امنیتی و تعریف زمینه‌های جدید همکاری در امور اقتصادی، علمی و فرهنگی بوده‌ایم.

تأکید بر موارد مزبور و تعریف زمینه‌های جدید همکاری‌ها، به نفع همه خواهد بود.

همکاران عزیز، عالیجنابان؛ امروز، محیط بین‌الملل، در حال گذر از یک مقطع پرچالش است. از یک سو، ناکارآمدی و ناعادالته بودن نظام‌های سیاسی و اقتصادی کهنه و ارتجاعی بین‌المللی، به اوج خود رسیده است و از سوی دیگر، بیداری ملت‌ها و مطالبه‌ی عدالت و احترام، به سرعت در حال گسترش است. بی‌تردید، حاصل چنین فرآیندی، فروپاشی نظم غیرانسانی موجود و جایگزینی نظامی برتر است. نظام سلطه، هم به لحاظ نظری، به دلیل بی‌اعتنایی به ارزش‌های انسانی و الهی و هم به لحاظ عملی به دلیل انحصار در مدیریت و برقراری مناسبات یک سویه و ظالمانه، در بن‌بست کامل و در آستانه فروپاشی قرار دارد.

مثال‌ها و مصادیق کم نیستند، ماجرای ۱۱ سپتامبر و متعاقب آن، اشغال افغانستان و عراق و کشته شدن صدها هزار نفر و داستان غمبار اشغال فلسطین و ظلم‌های بی‌مانند و استفاده از زور و تهدید در مناسبات، فقط گوشه‌ای از آن است.

خلق و انتشار دارایی‌های کاغذی و بی‌ارزش و ایجاد بحران اقتصادی و برداشته‌های پیاپی از جیب ملت‌ها به بهانه‌ی کسری بودجه، تنها



برجسته دانست و در تشریح آن‌ها اظهار داشت: «ارزش‌های فرهنگی ریشه‌دار و عمیق، ثروت عظیم و جغرافیای خاص خزر، به عنوان یکی از اهرم‌های تعادل شرق و غرب، سه ویژگی خاص خزر هستند که اهمیت خاصی را به آن می‌بخشد.»

در پایان این اجلاس، همچنین، بیانیه مشترکی از سوی روسای جمهور پنج کشور منتشر شد.

نشست خبری رؤسای جمهور

کشورهای ساحلی

رؤسای جمهور ۵ کشور حاشیه‌ی دریای خزر، پس از پایان اجلاس سوم، در یک کنفرانس خبری، به سوالات خبرنگاران پاسخ گفتند.

«دکتر محمود احمدی نژاد»، در این کنفرانس خبری گفت: «دریای خزر، سه ویژگی ممتاز دارد. ویژگی اول آن، فرهنگ است و ارزش‌های فرهنگی‌ای که در این منطقه به صورت ویژه و برجسته وجود دارد. اخلاق انسانی در این منطقه و میان مردمان ساکن در آن موج می‌زند. ویژگی دوم، ثروت‌های عظیم در این منطقه است و ویژگی سوم، جغرافیای که این منطقه را شامل می‌شود که اهرم تعادل در مناسبات جهانی بین شرق و غرب است.»

«احمدی نژاد»، گفت: «روند همکاری‌ها از اجلاس اول که در عشق‌آباد برگزار شد، بسیار سازنده بوده است. در اجلاس تهران، این همکاری‌ها تقویت شد و در اجلاس باکو، بنای عظیم همکاری و دوستی و هم‌گرایی در منطقه، پایه‌گذاری شده است. فضا برای تکمیل رژیم حقوقی دریای خزر، باز شده است و نشست ما در اجلاس رم موفق بود. سازمان‌دهی بسیار خوب بود و نگاه سازنده و اراده‌ی مثبت توسط اعضا در بحث‌ها وجود داشت.»

در ابتدای این کنفرانس مطبوعاتی، «الهام علی‌اف»، رئیس‌جمهور آذربایجان، با تشکر از شرکت سران کشورهای حاشیه خزر در این اجلاس، گفت: «در این اجلاس، برای اولین بار درباره‌ی استفاده از منابع زنده‌ی دریای خزر و حفاظت محیط زیست آن توافق شد و امیدواریم در اجلاس بعد، سایر مسایل نیز، حل و فصل شوند. کشورهای حاشیه‌ی خزر، مشترکات

زیادی در زمینه‌ی اقتصادی و سایر زمینه‌ها دارند. در زمینه‌ی حمل و نقل و حامل‌های انرژی، توافق شد که با هم، همکاری‌های بیش‌تری داشته باشیم و روابط خود را توسعه دهیم. همچنین، سند همکاری‌های امنیتی در دریای خزر، به توافق رسید.»

رئیس‌جمهور آذربایجان، گفت: «توافق‌های امروز، موجد حسن هم‌جواری ماست و امیدوارم روابط بین ما هرچه بیش‌تر تعمیق شود و بتوانیم رژیم حقوقی دریای خزر را تعیین کنیم و در اجلاس آینده، در سایر مسایل باقی مانده نیز، به توافق برسیم.»

او خاطرنشان کرد: «در این اجلاس، همچنین، درباره‌ی برخی مسایل که پیش‌تر مطرح نشده بود، توافقاتی صورت گرفت که از جمله‌ی آن‌ها، امنیت دریای خزر و نیز، امنیت محیط زیست آن بود که بسیار مهم است. من این‌جا به رسانه‌ها اعلام می‌کنم که توافق شده است که، تا پنج سال آینده، ماهیان خاویاری در دریای خزر صید نشوند و البته، راه‌کارهای اجرای این ممنوعیت، ظرف سه ماه آینده، توسط کارشناسان مشخص می‌شود.»

«علی‌اف»، گفت: «درباره‌ی عرض جغرافیایی، نیز مقرر شد که کارشناسان، این موضوع را مورد بررسی قرار دهند و در اجلاس بعد مطرح شود.» «نورسلطان نظربایف»، رئیس‌جمهور قزاقستان، نیز در این کنفرانس خبری گفت: «مهم‌ترین مساله‌ی ما، تعیین رژیم حقوقی دریای خزر است و البته، بحث صیادی و ماهی‌گیری را هم مورد بررسی قرار دادیم. در این اجلاس، در زمینه‌ی همکاری‌ها در همه‌ی جهات، بحث و تبادل نظر شد. در زمینه‌ی قاچاق اسلحه و سایر موارد نیز، مباحثی مطرح شد. در زمینه‌ی عرض جغرافیایی هم، مشخص شد که کارشناسان بین ۸ تا ۲۵ مایل را بررسی کنند و به ما ارایه دهند.»

«نظربایف»، بر ممنوعیت صید ماهیان خاویاری تاکید کرد و گفت: «البته روش اجرای این ممنوعیت، باید توسط کارشناسان بررسی شود.»

رئیس‌جمهور روسیه نیز گفت: «ما علاقه‌مند هستیم که دریای خزر، دریای صلح و دوستی باشد. در اجلاس سوم، فضا بسیار دوستانه بود و همه‌ی مسایل، مورد بررسی قرار گرفتند و ما به تعیین رژیم حوزه‌ی دریای خزر نزدیک‌تر شدیم. امیدوارم در آینده به این مهم دست یابیم. همچنین، ما باید هرچه زودتر، مرزهای حاکمیت کشورمان را تعیین کنیم.»

«دیمیتری مدودف» گفت: «پیشنهاد کرده‌ایم که سازمان همکاری‌های خزر ایجاد شود. البته، موضوعات دیگری نیز، برای بررسی وجود دارند. در اجلاس سوم، موفقیت‌های خوبی به دست آمده است. من پیشنهاد می‌کنم که کارشناسان کشورهای عضو، بیش‌تر با هم همکاری کنند و حداقل، سالی ۵ بار با هم ملاقات داشته باشند.»

«قربانقلی بردی محمداف»، رئیس‌جمهور ترکمنستان، نیز در این کنفرانس مطبوعاتی گفت: «دریای خزر، یک اکوسیستم است و ما باید مسایل آن را کاملاً حل کنیم. این دریا، موجودات زنده‌ی فراوانی دارد که باید مورد حفاظت قرار گیرند. از نظر اقتصادی نیز، کشورهای حاشیه‌ی این دریا، پتانسیل‌های فراوانی برای فعالیت دارند. موضع ما این است که همه کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر، بر اساس حسن هم‌جواری، با هم همکاری کنند.»

بهبود روابط سیاسی، اقتصادی و نظامی

با ایران

رئیس‌جمهور روسیه، در دیدار با رئیس‌جمهوری اسلامی ایران، خواستار اتخاذ مواضع راهبردی مشترک با ایران شد و گفت: «روسیه، به دنبال بهبود روابط سیاسی، اقتصادی و حتی نظامی خود، با ایران است.»

«دکتر محمود احمدی نژاد»، در حاشیه‌ی سومین اجلاس سران کشورهای ساحلی خزر، در دیدار «دیمیتری مدودف»، همتای روسی خود، با بیان این که، جمهوری اسلامی ایران، قادر است نیازهای خود را به راحتی تأمین کند، اظهار داشت: «شرایط همسایگی، ایجاد می‌کند که ایران و روسیه، براساس منافع مشترک و متقابل، در کنار یکدیگر باشند و این امر، به نفع دو کشور و منطقه است.»

رئیس‌جمهور، با اشاره به بی‌تأثیر بودن قطع‌نامه‌های تحریم علیه‌ی ملت ایران، خاطرنشان کرد: «دوره‌ی تحریم و زورگویی به پایان رسیده است و جالب این است که پس از انتشار قطع‌نامه، رایزنی‌های برخی کشورهای اروپایی برای افزایش سرمایه‌گذاری در ایران، افزایش پیدا کرده است.»

«دکتر احمدی نژاد»، با بیان این که، شرایط جهان به سرعت در حال تغییر و تحول است، تصریح کرد: ملت ایران، با اقدامات ضد انسانی قدرت‌های غربی، علیه‌ی همه ملت‌های جهان، مخالف است و معتقدیم، در شرایط کنونی جهان، اگر ایران و روسیه در کنار هم باشند، دشمنان در اهداف خود، علیه‌ی روسیه، ایران و منطقه، ناکام خواهند ماند.»

رئیس‌جمهور، همچنین، با پیشنهاد همتای روسی خود برای تدوین و اتخاذ مواضع مشترک در مجامع بین‌المللی، موافقت کرد و گفت: «با تقویت مناسبات دوجانبه و منطقه‌ای، هر دو کشور، سود خواهند برد.»

«دیمیتری مدودف»، رئیس‌جمهور روسیه نیز، در این دیدار خواستار اتخاذ مواضع راهبردی مشترک با ایران شد و گفت: «روسیه به دنبال بهبود روابط سیاسی، اقتصادی و حتی نظامی خود با ایران است.»

وی خاطرنشان کرد: «بعد از قطع‌نامه تحریم، عده‌ای به دنبال تشدید تحریم‌ها علیه‌ی ایران



همگرایی، عامل صلح و امنیت منطقه‌ای

رییس‌جمهور، با اشاره به ضرورت وحدت و یکپارچگی کشورهای منطقه، اظهار داشت: «همگرایی کشورهای منطقه، مهم‌ترین عامل در برقراری صلح و تثبیت امنیت است.»

«دکتر محمود احمدی‌نژاد»، در حاشیه‌ی سومین اجلاس سران کشورهای ساحلی خزر، در دیدار با «نورسلطان نظربایف»، رییس‌جمهور قزاقستان، با اشاره به اقدامات سلطه‌گران برای اعمال فشار بر ملت‌های منطقه گفت: «کشورهای مستقل، می‌توانند با تحکیم و تقویت هر چه بیش‌تر مناسبات و همکاری‌های دوجانبه و منطقه‌ای، نیازهای خود را به‌طور کامل تأمین و امنیت را برقرار کنند.»

رییس‌جمهور، همچنین، با اشاره به این که، ایران و قزاقستان، ظرفیت‌های فراوانی برای افزایش مناسبات دوجانبه و منطقه‌ای دارند، تسریع در اجرای پروژه‌های موجود و شناسایی راه‌های جدید، به منظور افزایش سطح همکاری‌ها را مورد تأکید قرار داد.

«نظربایف»، رییس‌جمهور قزاقستان نیز، در این دیدار، با اشاره به سیاست‌های استعماری قدرت‌های جهانی در منطقه، اظهار داشت: «این قدرت‌ها با سیاست‌های استعماری، در صدد دسترسی به منابع عظیم نفت و گاز منطقه هستند و کشورهای اسلامی، باید با تقویت اتحاد و همبستگی خود، از منافع خود صیانت کنند.» وی، با بیان این که، جمهوری اسلامی ایران و قزاقستان، از نظر تاریخی و فرهنگی، اشتراکات فراوانی با یکدیگر دارند، گسترش همکاری‌های دو کشور در بخش‌های مختلف و نیز، تسریع در اجرایی شدن خط راه‌آهن قزاقستان، ترکمنستان و ایران را، مورد تأکید قرار داد.

دریای خزر که به عنوان بزرگ‌ترین پهنه‌ی آبی محصور جهان محسوب می‌شود، با ۳۷۰ هزار تا ۴۲۰ هزار کیلومتر مربع مساحت (که سطح آن، در مواقع کم آبی و پرآبی متغیر است)، به دلیل ویژگی‌های منحصر به فرد اقتصادی و سیاسی، از جمله مناطقی است که برای کشورهای ساحلی آن، از اهمیت خاصی برخوردار است.

این دریاچه، با ۶۵۰۰ کیلومتر ساحل و ۱۸۴ متر عمق متوسط، نسبت به سطح آب‌های آزاد، ۲۸ متر پایین‌تر است و با نام‌های مختلف: خزر، کاسپین یا قزوین، مازندران و برخی اسامی دیگر، در منابع تاریخی ثبت شده است.

در حالی که، طبق اعلام برخی منابع، ۴ درصد از کل منابع نفتی جهان، در دل این دریا قرار دارد، از لحاظ تنوع زیست محیطی نیز، این دریاچه از ویژگی‌های خاصی برخوردار است. ضمن شناسایی ۷۸ گونه‌ی ماهی مختلف در آن، جایگاه ۹۰ درصد از منابع ماهی‌های خاویاری جهان نیز، محسوب می‌شود.

جمهوری اسلامی ایران، در بخش جنوبی خزر و در فاصله‌ی آستارا تا رودخانه‌ی اترک، ۶۶۰ کیلومتر با خزر ساحل دارد. دریای خزر که تا سال ۱۹۹۰ و فروپاشی شوروی

بودند که روسیه، به‌شدت با آن مخالفت کرد و در مقابل آن‌ها موضع گرفت و این اقدام را، به عنوان وظیفه‌ی همسایگی انجام داد.»

رییس‌جمهور روسیه، گفت: «روسیه به دنبال تقویت ارتباط و هماهنگی‌های مستمر با ایران است و دو کشور، باید با نگاه به آینده، در مسیر تحکیم پایه‌های دوستی گام بردارند.»

تاکید بر گسترش همکاری در مقابله با افراط‌گرایی

روسای جمهور ایران و ترکمنستان، بر لزوم حمایت از مواضع منطقه‌ای و بین‌المللی یکدیگر و نیز، گسترش همکاری در زمینه‌ی مقابله با تروریسم، افراط‌گرایی و مواد مخدر، تأکید کردند.

«دکتر محمود احمدی‌نژاد» در حاشیه‌ی سومین اجلاس سران کشورهای دریای خزر، در دیدار رییس‌جمهور ترکمنستان، افزایش سطح همکاری‌های دو کشور را، دارای پیام منطقه‌ای و جهانی دانست و گفت: «افزایش و تعمیق روابط دو کشور، در همه‌ی زمینه‌ها، موجب پیشرفت و اقتدار دو ملت می‌شود و آینده‌ی درخشان‌ی برای دو ملت، به همراه خواهد داشت.»

وی، با اشاره به این که، دو کشور از دیدگاه‌های مشترکی برخوردار هستند، خاطرنشان کرد: «ایران و ترکمنستان، در زمینه‌ی مبارزه با افراط‌گرایی، تروریسم و مواد مخدر می‌توانند همکاری‌های سازنده و مفیدی به نفع دو ملت و منطقه، داشته باشند.»

رییس‌جمهور، با بیان این که، سطح مناسبات دو کشور، با اجرای پروژه‌های متعدد، در حال گسترش است، اظهار امیدواری کرد: «حجم تبادلات تجاری تهران و عشق‌آباد، به سرعت و متناسب با ظرفیت‌های دو کشور، ارتقا پیدا کند.» «دکتر احمدی‌نژاد»، همچنین، با اشاره به لزوم همکاری‌های کشورهای ساحلی دریای خزر، اظهار داشت: «کشورهای ساحلی دریای خزر، مسئولیت دارند از منابع و نیز، امنیت این دریا صیانت و محافظت کنند.»

رییس‌جمهور ترکمنستان نیز، در این دیدار، با بیان این که، روابط تهران و عشق‌آباد، بر پایه‌ی های مستحکم اعتقادی و دینی استوار است، اظهار داشت: «دو کشور، از مواضع منطقه‌ای و بین‌المللی یکدیگر حمایت کرده و مصمم هستند برای مبارزه با تروریسم، افراط‌گرایی و مواد مخدر، سطح همکاری و هماهنگی‌های خود را گسترش دهند.»

وی، همچنین، با اشاره به موضوع دریای خزر، گفت: «خزر دریای دوستی است و از امکانات و منابع فراوانی برخوردار است که کشورهای ساحلی، باید به صورت بهینه از آن استفاده کنند و بدون تردید همکاری در این حوزه، می‌تواند ۵ کشور ساحلی را منسجم‌تر و متحد‌تر کند.»

سابق، به عنوان دریای ایران و شوروی شناخته می‌شد، با اعلام استقلال کشورهای جدید پس از فروپاشی، متعلق به کشورهای ایران، جمهوری آذربایجان، ترکمنستان، قزاقستان و روسیه شناخته شده است.

نخستین نشست سران کشورهای ساحلی خزر، در اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۱، به پیشنهاد «صفر مراد نیازاف»، رییس‌جمهوری وقت ترکمنستان و با شرکت روسای جمهوری هر پنج کشور ساحلی خزر در شهر عشق‌آباد برگزار شد.

اجلاس دوم سران، در مهر ماه سال ۱۳۸۶ در تهران برگزار شد که در پی آن، کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریای خزر، میان کشورهای ساحلی عضو امضا شد.

کشورهای ساحلی خزر، در راستای بررسی راه‌های توسعه‌ی همکاری در این دریا و نیز، بحث و بررسی در خصوص رژیم حقوقی دریای خزر، تاکنون ۲۷ نشست در سطوح مختلف کارشناسی، معاونان وزرا، وزیران امور خارجه و سران، در پایتخت‌های کشورهای حاشیه‌ی خزر برگزار کرده‌اند. ■

معاون اول رئیس جمهور در مراسم افتتاح نمایشگاه بزرگ راه و ترابری تصریح کرد:

تصمیم دولت در افزایش ۴۰ میلیون تنی ترانزیت کشور

نمایش توانمندی فعالان ترابری کشور در نمایشگاه بزرگ راه و ترابری و صنایع وابسته



اظهارداشت: پیشرفت اقتصادی به فعال سازی ظرفیت‌های حمل و نقل یک کشور وابسته است، بنابراین با فعال شدن ظرفیت‌های راه‌سازی، تحولی بزرگ در بخش اقتصادی را شاهد خواهیم بود که برای این منظور دولت قصد دارد همه استان‌ها را از طریق راه آهن به یکدیگر متصل کند تا بستر لازم برای توسعه اقتصادی ایجاد شود.

در ادامه این مراسم، معاون اول رئیس جمهور با اشاره به ظرفیت‌های فراوان حمل و نقل دریایی اظهارداشت: در بخش دریایی از سازمان بنادر و دریانوردی خواسته‌ایم، بندر شهید رجایی را به بندرهاب منطقه تبدیل کند تا این بندر منشاء حرکت همه کشتی‌ها باشد. رحیمی با بیان این مطلب که یکی از تاسف‌بارترین موارد آن است که دبی به بندر

دکتر محمد رضا رحیمی معاون اول رئیس جمهور در مراسم افتتاح این نمایشگاه در محل مصلای تهران، با بیان اینکه امروز برای دیدن آنچه وزارت راه در عرصه حمل و نقل به نمایش گذاشته است، جمع شده‌ایم، نمایشگاه را محلی برای نشان دادن آنچه که وجود دارد و به وقوع پیوسته است، برشمرد و ضمن قدردانی از دست‌اندرکاران وزارت راه و ترابری، یکی از اساسی‌ترین محورهای توسعه را سرمایه‌گذاری در بخش راه و ترابری دانست و گفت: تمامی کشورهایی که از وضعیت اقتصادی مطلوبی برخوردار هستند، سرمایه‌گذاری‌های زیادی در زمینه راه‌سازی و حمل و نقل انجام داده‌اند.

وی توسعه زیرساخت‌ها را یکی از اساسی‌ترین محورهای توسعه در هر کشوری دانست و

افتتاح نمایشگاه بزرگ راه و ترابری و صنایع وابسته فرصتی شد تا تمامی فعالان صنعت حمل و نقل کشور اعم از دریایی، هوایی، جاده‌ای و ریلی گرد هم آمده و به ارائه دستاوردهای خود در این بخش بپردازند.

این نمایشگاه که با حضور محمدرضا رحیمی معاون اول رئیس جمهور، حمید بهبهانی وزیر راه و ترابری، علی اکبر آقایی رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، عطاءاله صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، همچنین جمعی از معاونان و مدیران وزارت راه و ترابری آذر ماه سال جاری، افتتاح شد، شاهد حضور ۷۰ درصدی بخش خصوصی و ۳۰ درصدی بخش‌های دولتی بود.



”
معاون اول رئیس جمهور؛
از سازمان بنادر تقاضا کرده‌ایم
بنادر شهید رجایی و چابهار را
به منظور تبدیل شدن به هاب
منطقه‌ای، از هر لحاظ توسعه دهد،
چرا که ایران اسلامی باید در منطقه
از هر نظر اول باشد، برای کشوری
چون ایران با داشتن ظرفیت‌های
فراوان در حمل و نقل دریایی، زبینه
نیست که برای صادرات و ترانزیت
از بنادر خارجی استفاده کند.

“



رحیمی دستاورد دیگر اجرای این قانون را
توزیع عادلانه یارانه‌ها عنوان کرد و گفت: با
صرفه جویی و توزیع عادلانه یارانه‌ها، اعتبارات
فراوانی به صندوق توسعه ملی واریز خواهد شد
که بخش عمده‌ای از این اعتبارات در بخش
حمل و نقل کشور هزینه خواهد شد.

معاون اول رئیس جمهور با اشاره به اینکه
دولت هم اکنون در بخش حامل‌های انرژی
۸۰ هزار میلیارد تومان یارانه می‌دهد، گفت: با
اجرای قانون هدفمند سازی یارانه‌ها اگر نیمی
از این مبلغ صرفه جویی شده و در راه توسعه

ناوگان هوایی توسط مهندسين داخلی انجام
می‌شود که البته، در این زمینه نیاز به تلاش
بیشتری داریم و باید کارهای بزرگی انجام
شود.

معاون اول رئیس جمهور در ادامه به برنامه‌های
آتی دولت در بخش راه سازی و حمل و نقل
اشاره کرد و گفت: دولت تصمیم دارد ایران
را که پلی میان آسیا، اروپا و آفریقا است به
معنای واقعی به دیگر راه‌ها مرتبط کند و از
این طریق حجم ترانزیت فعلی که در حدود
۱۲ میلیون تن می‌باشد را به ۴۰ میلیون تن
در سال افزایش دهد.

رحیمی افزود: انجام این مهم نیازمند
زیرساخت‌های مناسب است که یکی از این
زیرساخت‌ها، احیای راه ابریشم از طریق
خطوط ریلی است، با احیای این مسیر، راه
آهن چین به ترکمنستان و از آنجا به ایران و
سپس به مرز ترکیه و اروپا متصل خواهد شد.
وی ادامه داد: حمل بار در این مسیر به وسیله
کشتی دو ماه به طول می‌انجامد این در حالی
است که با احیای آن توسط راه آهن، به
میزان قابل توجهی از زمان حمل کاسته
می‌شود و حمل و نقل و جابجایی بار طی
۱۱ روز انجام خواهد شد.

معاون اول رئیس جمهور در بخش دیگری
از سخنان خود به قانون هدفمند کردن
یارانه‌ها اشاره کرد و گفت: به زودی
با اعلام رئیس جمهور این قانون
به مرحله اجرا در خواهد آمد
که اولین نتیجه اجرای آن،
صرفه جویی سوخت
در بخش حمل و نقل
است.

مادر تبدیل شده و کشتی‌های ایرانی به سوی
این بندر روانه می‌شوند، افزود: از سازمان
بنادر تقاضا کرده‌ایم برای رهایی از این مساله،
بنادر شهید رجایی و چابهار را به منظور تبدیل
شدن به هاب منطقه‌ای، از هر لحاظ توسعه
دهد، چرا که ایران اسلامی باید در منطقه از
هر نظر اول باشد، برای کشوری چون ایران
با داشتن ظرفیت‌های فراوان در حمل و نقل
دریایی، زبینه نیست که برای صادرات و
ترانزیت از بنادر خارجی استفاده کند.

وی همچنین از اختصاص ۲۵ هزار میلیارد
تومان به توسعه مسیرهای ریلی و جاده‌ای
کشور طی ۳ سال آینده خبرداد و گفت: ۲۲
هزار میلیارد تومان آن برای توسعه خطوط
ریلی و ۳ هزار میلیارد تومان، برای توسعه
خطوط جاده‌ای در نظر گرفته شده است.

معاون اول رئیس جمهور با بیان اینکه دولت
در آستانه سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در
بخش راه سازی است، از بخش‌های خصوصی
و دولتی خواست با مشارکت جدی تر دولت را
یاری کنند تا انقلاب و تحولی بزرگ در زمینه
راه سازی ایجاد شود.

وی با اشاره به این مطلب که بعد از انقلاب
اسلامی و به ویژه در دولت‌های نهم و دهم،
تحولات اساسی در زمینه راه‌سازی شکل
گرفته است، اذعان داشت: در دولت نهم و
ابتدای دولت دهم، میزان راه ساخته شده
تقریباً ۱۸۰ کیلومتر بیشتر از کل راه‌های
ساخته شده در دولت‌های قبل بوده است که
البته این مقدار هنوز کافی نیست و باید به
شکل جدی تر به آن پرداخته شود.

رحیمی ضمن اشاره به تحریم قدرتهای
استکباری در بخش حمل و نقل هوایی علیه
ملت ایران، گفت: به رغم این تحریم‌ها، تعداد
صندلی هواپیماهای مورد استفاده،
هم اکنون دو برابر سال‌های قبل
از دولت نهم است.

وی تصریح کرد: در حال
حاضر تعمیر، نگهداری و
ساخت قطعات مربوط به



همچنین در ادامه این مراسم علی اکبر آقایی رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز، ضمن اشاره به تصویب قانون صندوق توسعه ملی که هم اکنون اساسنامه آن در مجلس شورای اسلامی مراحل نهایی خود را طی می‌کند، اظهارداشت: به منظور تحرک دادن به پروژه‌های عمرانی، ۲۰ درصد درآمدهای ناشی از فروش نفت و میعانات گازی، برای اجرای پروژه‌های عمرانی در اختیار بخش خصوصی قرار می‌گیرد، که با این اقدام بخش خصوصی در پروژه‌های عمرانی حضور بیشتری یافته و پروژه‌های عمرانی نیمه تمام و تمام شده انتفاعی را خریداری می‌کند.

وی با اشاره به اینکه ۲۰ درصد درآمد کل فروش نفت و میعانات گازی به صندوق توسعه ملی واریز می‌شود، تسهیلات این صندوق را منحصر به بخش خصوصی دانست و گفت:

قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت، مصوبه خط مشی حمل و نقل کشور است، و با حذف یارانه‌های سوخت، امید است که بتوان میزان تلفات سوانح رانندگی را کاهش و ایمنی جاده‌ها را افزایش داد.

وی ادامه داد: در برنامه چهارم توسعه بخش‌های جامانده‌ای از حمل و نقل داشتیم که باید در بودجه امسال در برنامه پنجم این موضوع پیگیری شود.

رئیس کمیسیون عمران با اشاره به اینکه اجرای قانون استفاده از تسهیلات خارجی تا ۲ هزار میلیارد دلار برای پروژه‌های عمرانی وزارت راه و ترابری در نظر گرفته شده است، گفت: همچنین این وزارتخانه مجاز است تا مبلغ ۵ هزار میلیارد تومان از طریق فروش سهام کارخانجات دولتی نسبت به تأمین بودجه برای اجرای پروژه‌های خود اقدام کند که در این باره بخش مهمی از مشکلات ساختاری حمل و نقل، جبران خواهد شد.

وی با بیان اینکه این صندوق یک پنجم درآمد کشور را در اختیار بخش خصوصی قرار می‌دهد، اظهار داشت: وزارت راه و ترابری متولی زیرساخت‌های کشور است که تاثیر زیادی در توسعه اقتصادی دارد.

نمایشگاه بزرگ راه و ترابری و صنایع وابسته ۱۲ آذرماه به مدت چهار روز در محل مصلاي امام خميني تهران آغاز به کار کرد. برپایی نمایشگاه با حضور تمامی بخش‌های مرتبط با حوزه حمل و نقل و ۳۰۰ شرکت دولتی صورت گرفت که در نوع خود بزرگترین نمایشگاه در حوزه حمل و نقل به شمار می‌رفت.

تعامل بخش خصوصی و دولتی، معرفی توانمندی‌ها و تکنولوژی‌های مدرن مرتبط با حوزه راه و ترابری، آشنایی با فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حوزه راه و ترابری و معرفی ظرفیت‌های برنامه پنجم توسعه در حوزه حمل و نقل، از جمله اهدافی است که در قالب برپایی غرفه و برگزاری سمینارهایی در حاشیه نمایشگاه پیگیری شد. ■



برپا شده که امیدواریم سال آینده در سطح بین‌المللی و به صورت گسترده تری برگزار شود.

وی ادامه داد: استقبال غیرقابل انتظار مردم از این نمایشگاه، نشانگر نزدیکی مردم به خدمتگزاران خود و همراهی آنها با دولت در تمام عرصه‌هاست.

وزیر راه و ترابری خاطر نشان کرد: من به عنوان یکی از کوچکترین خدمتگزاران مردم از همین جا حمایت خود را از تولیدات داخلی در عرصه راه و ترابری اعلام می‌دارم، تلاش خواهیم کرد در مجموعه وزارت راه از توانمندی‌های متخصصین داخلی در پروژه‌ها نهایت بهره را ببریم.

و پیشرفت کشور هزینه شود، شاهد تحولی بزرگ در کشور خواهیم بود.

وزیر راه و ترابری نیز در مراسم افتتاح نمایشگاه بزرگ راه و ترابری و صنایع وابسته، گفت: حضور گسترده بخش خصوصی در نمایشگاه بسیار چشمگیر است، به نحوی که ۷۰ درصد از شرکت کنندگان متعلق به بخش خصوصی و تنها ۳۰ درصد از بخش دولتی در این نمایشگاه حضور دارند.

دکتر حمید بهبهانی در این مراسم ضمن تشکر از دست‌اندرکاران برپایی نمایشگاه اعم از بخش‌های خصوصی و دولتی، افزود: این نمایشگاه با محوریت نمایش عملکردها، توانمندی‌ها و ظرفیت‌ها در حوزه راه و ترابری



با توجه به جایگاه بخش دریایی در صنعت حمل و نقل کشور و سهم روزافزون آن در جابجایی کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی و نیز تلاش دولت برای احصاء جایگاه کانونی بنادر جنوبی کشور در منطقه خلیج فارس و دریای عمان و توسعه بنادر به عنوان مبادی ورودی و خروجی بار و کالا به کشورمان، مناسب دانستیم تا در آستانه روز ملی حمل و نقل، در گفت و گویی اختصاصی، از وزیر محترم راه و ترابری چگونگی مهم ترین عناوین کاری این زیربخش را جویا شویم.

آنچه که در پی می آید ماحصل گفت و گو با دکتر حمید بهبهانی، وزیر راه و ترابری کشورمان می باشد؛ که با هم می خوانیم.

۵ - تشکیل گروه های متخصص دریایی کشور و ایجاد کانون های تفکر

بنادر ایران، از موقعیت های بسیار مناسب و توانمند برخوردارند. تاکنون نیز، اقدامات فراوانی به منظور استفاده ی بهینه از این توانمندی ها صورت گرفته است و نیز، در حال انجام است. هر چند، در حال حاضر، نمی توان گفت که استفاده ی حداکثری از پتانسیل های بالقوه و بالفعل بنادر، به عمل آمده است، اما تمام تلاش ها، به منظور عملیاتی کردن قابلیت های موجود در بنادر، در جریان است. استفاده از توان ترانزیتی بنادر، با توجه به قرار گرفتن ایران در کریدور شمال - جنوب، بهره گیری از پس کرانه ی وسیع بنادر برای انجام فعالیت های تولید ارزش افزوده، استفاده از موقعیت استراتژیک ایران برای افزایش فعالیت های ترانزیتی، افزایش تردد خطوط لاینری در بنادر و توسعه ی فعالیت های مسافری دریایی، از جمله ی موارد مهمی است که همواره در دستور کار وزارت راه و ترابری قرار داشته و توجه به آن، حایز اهمیت است.

از جمله اقدامات مهمی که خوش بختانه از چند سال گذشته، در بخش های دریایی و بندری شروع شده است، می توان به واگذاری امور به بخش خصوصی و مشارکت این بخش در عرصه ی فعالیت های بندری اشاره کرد. به رغم اقدامات مطلوب و مؤثری که تا کنون در این زمینه به انجام رسیده است، هنوز هم امور بسیار و قابل واگذاری به شرکت های توانمند خصوصی وجود دارد که توجه به آن، باید در دستور کار باشد.

به موازات آن و به دلیل الزام گذر بنادر از

کارکرد بنادر، در پیوستگی شدید و همه جانبه با اقتصاد و امنیت کشور قرار دارد.

به تعبیر دیگر، همان گونه که پیش از این نیز، به آن اشاره شد، امروزه، بنادر به عنوان یکی از حلقه های بسیار تأثیرگذار در فرآیند تولید، نقش و جایگاهی ویژه یافته اند؛ به طوری که هر گونه سرمایه گذاری و انجام امور توسعه ای در آن، که به نوعی باعث افزایش کارایی و بهره وری شود، به طریق اولی، موجبات ارتقای بهره وری و کارایی در کل زنجیره ی تأمین و تولید کالا را فراهم خواهد آورد.

■ **میهن اسلامی مان، از توانمندی های بالقوه و شایانی در بخش دریایی و بندری برخوردار است. به منظور شکوفایی و بهره برداری مطلوب و بهینه از این توانمندی ها، چه پیشنهاداتی دارید؟**

● جمهوری اسلامی ایران، با دارا بودن ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی (با احتساب سواحل جزایر) و در اختیار داشتن بزرگ ترین ناوگان تجاری در منطقه و سومین ناوگان نفتی در دنیا و برخورداری از نیروی انسانی متخصص در همه ی عرصه های دریایی، ظرفیت و پتانسیل بالایی در بخش دریایی دارد که با شناخت این ظرفیت ها و رفع چالش های احتمالی در این مسیر، می تواند روند شکوفایی را بر مبنای برنامه ی پنجم توسعه و در نهایت، چشم انداز ۱۴۰۴، تسریع بخشد.

در این راستا اجرای بندهای زیر، می تواند سیر صعودی این روند را سرعت دهد؛

۱ - هماهنگی بخش های مختلف دریایی کشور

۲ - اتخاذ یک راهبرد بلندمدت در سطح جامعه ی دریایی و اجرای آن، توسط بخش های ذی ربط

۳ - اعمال سیاست گذاری واحد در بخش دریایی و جلوگیری از موازی کاری های احتمالی

۴ - تشدید اقتدار دریایی در حوزه های (سیاسی، اقتصادی، صنعتی، علمی، نظامی)، از راه مشارکت و همکاری در برنامه های منطقه ای و جهانی

وزیر راه و ترابری

در گفت و گوی اختصاصی با بندر و دریا

تاثیر انکار ناپذیر حمل و نقل بر تعاملات جهانی

■ **اهمیت صنعت حمل و نقل دریایی در زنجیره ی تأمین کالا را، تا چه اندازه مهم می دانید؟**

● با توجه به شکل گیری موضوعاتی نظیر: جهانی شدن اقتصاد، تجارت آزاد و...، از یک سو و از سوی دیگر، اصرار صنایع بر سرمایه گذاری بر درون مایه های تخصصی خود و برون سپاری اموری با مزیت رقابتی کم تر، به کشورها و صنایع دارای مزیت رقابتی، همگی باعث شده اند که در دو دهه ی اخیر، میزان رشد تجارت دریایی، بر نرخ رشد اقتصاد جهانی، پیشی بگیرد که این موضوع، از اهمیت حمل و نقل در تسهیل تولید و تجارت و تأثیر انکار ناپذیر آن بر تعاملات بین المللی، حکایت دارد. به عبارت دیگر، امروزه در زنجیره ی گسترده ی تأمین کالا، حمل و نقل دریایی و خدمات وابسته به آن، به عنوان یکی از حلقه ها و مراحل تولید و پردازش کالا و خدمات ارزیابی شده و متولیان حمل و نقل دریایی با اقدامات متعدد سعی در هماهنگ سازی مراحل عملیاتی خود با تقاضاهای طرح شده از سوی کلیه ی فعالان و ذی نفعان موجود در زنجیره ی تأمین دارند.

■ **از بنادر تجاری، به عنوان دروازه های ورودی و خروجی کالا یاد می شود. این دروازه ها در برنامه های توسعه ای، از چه جایگاهی برخوردار هستند؟**

● به گواهی آمار، هم اکنون بیش از نود درصد از واردات و صادرات کشور، از راه بنادر تجاری کشور عملیاتی می شود که این مهم، نشان دهنده ی اهمیت بنادر، به عنوان شریان های حیاتی کشور است. همین موضوع، به عنوان یک اصل کلی و آن هم، به دلیل مزیت های رقابتی و ممتاز ناشی از کرایه ی حمل بار از راه دریا، در مقایسه با سایر مدهای حمل و نقل کالا، در همه ی کشورهای دارای مرز آبی، پذیرفته شده و قابل تعمیم است. از سوی دیگر، بنادر، نه فقط به عنوان مبادی ورود و خروج کالا، بلکه به منزله ی اماکن تسریع کننده ی رشد اقتصادی و تقویت کننده ی امنیت ملی، نیز مطرح هستند. به همین دلیل،



امروزه، بنادر به عنوان یکی از حلقه های بسیار تأثیرگذار در فرآیند تولید، نقش و جایگاهی ویژه یافته اند؛ به طوری که هر گونه سرمایه گذاری و انجام امور توسعه ای در آن، که به نوعی باعث افزایش کارایی و بهره وری شود، به طریق اولی، موجبات ارتقای بهره وری و کارایی در کل زنجیره ی تأمین و تولید کالا را فراهم خواهد آورد.

نسل دوم به نسل سوم، باید توجه خاصی به سرمایه گذاری صاحبان صنایع و خدمات داری ارزش افزوده در اراضی بندری صورت بگیرد که خوشبختانه، نتیجه ی تلاش های به عمل آمده در این زمینه، بیان گر سرمایه گذاری بیش از دو میلیارد دلاری بخش خصوصی در اراضی بندری، تا به امروز بوده است که امیدواریم، با توجه به جمیع اقدامات به عمل آمده، در آینده ی نزدیک، شاهد افزایش سرمایه گذاری ها در این زمینه باشیم.

انجام طرح های توسعه ای و ایجاد بسترهای مناسب، به منظور بهبود زیرساخت ها و روستاها در بنادر، از دیگر مسایل قابل اهمیتی است که در طول برنامه های مختلف توسعه ی پنج ساله ی کشور و علی الخصوص در پیش نویس برنامه ی پنجم توسعه، به آن توجه ویژه ای شده است.

تربیت نیروهای متخصص، از جمله مسایلی است که همواره در دستور کار قرار خواهد داشت، چرا که امروزه در صنعت حمل و نقل، شاهد آن هستیم که دیگر، امکان توسعه فیزیکی و سخت افزاری برای ارتقای ظرفیت و بهره وری، مقدور نیست و صاحبان صنایع، بهره وری و افزایش ظرفیت خود را، مرهون توسعه ی نرم افزاری هستند که در رأس آن، آموزش نیروی انسانی قرار دارد. بر همین اساس، امروز موضوع تربیت نیروهای متخصص و علمی در سازمان بنادر و دریانوردی، جایگاه ممتازی را در مجموعه ی وزارت راه و ترابری، به خود اختصاص داده است.

■ ظرفیت فعلی بنادر تجاری و استراتژیک کشورمان چه میزان است؟ با توجه به اجرای طرح های توسعه ای، این ظرفیت، تا چه میزان قابل افزایش است؟

● ظرفیت سازی در بنادر و ارتقای ظرفیت عملیاتی موجود، برای پاسخ گویی به حجم روزافزون جابجایی کالانیز، از اهداف استراتژیکی است که سازمان بنادر و دریانوردی، در حال پیگیری آن است. موضوع ارتقای ظرفیت و توان عملیاتی بنادر کشور، در برنامه ی چهارم و پیش نویس برنامه ی پنجم توسعه، مورد توجه قرار گرفته است. این ظرفیت سازی، در بخش کالاهای عمومی، فله و کانتینری، مدنظر است. بر اساس پیش نویس برنامه ی پنجم توسعه، ظرفیت اسمی بنادر کشور، از ۱۵۵ میلیون تن کنونی، به ۲۰۰ میلیون تن، ارتقا خواهد یافت. همچنین، در بخش کانتینری، ظرفیت بنادر از ۴/۴ میلیون TEU، به ۵/۷ میلیون TEU افزایش خواهد یافت. برنامه ریزی های لازم در این زمینه صورت گرفته و سازمان بنادر و دریانوردی، با تدوین و اجرای طرح های توسعه در تمامی بنادر کشور، به دنبال تحقق اهداف یاد شده در برنامه ی پنجم است.

همچنین، توسعه ی مسافرت های دریایی به کشورهای خلیج فارس نیز، از دیگر برنامه هایی است که در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و در پیش نویس برنامه ی پنجم توسعه نیز، مورد توجه قرار گرفته است. در حال حاضر، ظرفیت مسافری بنادر کشور، ۶ میلیون نفر در سال است که در برنامه ی مذکور، پیش بینی شده این میزان، به ۸ میلیون نفر افزایش یابد. با توجه به رونق مسافرت های دریایی طی سال های اخیر در بنادر حاشیه ی خلیج فارس، بهره گیری از این استعداد، نیز امری ضروری به نظر می رسد.

■ در گذشته، بارها اعلام کرده اید که بنادر جنوب کشور، باید نقش بنادر مرکزی را عهده دار شوند و نیز، سهم کشورمان از بازار منطقه ای حمل و نقل، افزایش یابد. اینک پس از گذشت بالغ بر یک سال، بفرمایید در راستای فرمایشات جناب عالی، چه تحولی در بنادر جنوبی کشور رخ داده است؟

● افزایش سهم بیش تر از تجارت منطقه ای، به ویژه حمل و نقل کانتینری، یکی از اهداف مهم و بلندمدت این وزارت خانه به شمار می آید. بنادر کشور، به علت برخورداری از ظرفیت های کافی در زمینه های مختلف، از جمله کانتینری، قابلیت اختصاص سهم بیش تر و حتی تبدیل شدن به مراکز کانونی منطقه ای (هاب منطقه ای) را دارند. بر همین اساس، اقدامات متعددی طی سال های اخیر، صورت گرفته است که از جمله می توان به اجرای طرح های توسعه ی بنادر، اتخاذ سیاست های تشویقی،

تعدیل تعرفه های بندری، تأمین تجهیزات مدرن و... اشاره کرد. این مهم، در حال حاضر، شدت بیش تری یافته است و این هدف، با جدیت افزون تری دنبال می شود. اقدامات صورت گرفته در همین راستا، نتایج محسوس و مثبتی را نیز به دنبال داشته است که از آن جمله، می توان به افزایش قابل ملاحظه ی آمار ترانشیپ کانتینر در بنادر کشور، اشاره کرد. بر اساس آمارهای موجود، میزان ترانشیپ در بنادر کشور، طی شش ماهه ی نخست سال جاری، رشد قابل ملاحظه ای نسبت به سال گذشته داشته و با ۵/۱۴ درصد رشد، به ۹/۱ میلیون تن، افزایش یافته است.

افزایش فعالیت های ترانشیپ کالا در بنادر که یکی از شاخصه های هاب شدن در منطقه به شمار می آید و می تواند به لحاظ اقتصادی نیز، موجبات رونق بنادر را فراهم آورد و باعث ایجاد اشتغال بیش تر در بنادر کشور شود، به عنوان یکی از اهداف استراتژیک سازمان بنادر و دریانوردی، در حال پیگیری است.

در حال حاضر، ۱۰ خط کشتیرانی دنیا، در بنادر کشور ما، اقدام به انجام فعالیت های ترانشیپ (روشی گمرکی که به موجب آن کالاها تحت نظارت گمرک از یک وسیله حمل و نقل ورودی به یک وسیله حمل و نقل خروجی (صدور) در حوزه یک دفتر گمرکی که آن دفتر در عین حال دفتر گمرکی توام برای ورود و صدور است، انتقال داده می شود) می کنند که پیش بینی می شود، در آینده، هم در زمینه ی تعداد خطوط و هم حجم ترانشیپ، شاهد رشد باشیم.

■ با توجه به حضور کشورمان در چهار راه تجارت جهانی، چگونه می توان ظرفیت های ترانزیتی موجود را محقق ساخت؟ نقش حمل و نقل دریایی در رونق ترانزیت منطقه ای را چگونه ارزیابی می کنید؟

● موقعیت ممتاز جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران و قرار گرفتن آن، در مسیر ترانزیتی شرق - غرب و شمال - جنوب، قلمرو جغرافیایی ایران را تبدیل به چهار راه ترانزیتی منطقه کرده است. البته، این پاسخ، با سوال مورد نظر در زمینه ی قرار گرفتن در چهار راه تجارت جهانی منافاتی ندارد و به عبارتی، می توان ادعا کرد، تجارت و ترانزیت، تحت عنوان کلی حمل و نقل بین المللی، دو روی یک سکه هستند. زیرا توسعه ی تجارت، مستلزم رشد حمل و نقل است و این دو، لازم و ملزوم هم محسوب می شوند. بر این مبنا جمهوری اسلامی ایران، با توجه به موقعیت ژئوپولیتیک خود در منطقه ی استراتژیک خاورمیانه، از ظرفیت های بالایی در زمینه ی ترانزیت، برخوردار است. کشورمان، با حدود ۱۵ کشور منطقه، دارای مرز مشترک خشکی و دریایی بوده و از قابلیت ترانزیت به آن ها بهره مند است. همچنین،

آموزش ۵۰۰۰ نفر دریانورد در دستور کار قرار گرفته است، که در این راستا تسهیل قوانین و مقررات در حوزه‌ی کار دریانوردی، اعمال معافیت‌های مالیاتی و بیمه‌ای، منظور کردن کار دریانوردی به منزله‌ی کارهای سخت و زیان‌آور و اعمال مشوق‌های لازم برای کارکنان دریایی، در جذب جوانان برومند کشور به حوزه‌ی دریایی، مؤثر خواهد بود.

■ **با توجه به تحریم‌های وضع شده علیه‌ی کشورمان از سوی نظام سلطه و استکباری، این تحریم‌ها چه میزان بر تردد کالا و ترابری دریایی ایران مؤثر بوده است؟**



در حال حاضر، ۱۰ خط کشتیرانی دنیا، در بنادر کشور ما، اقدام به انجام فعالیت‌های ترانشیپ می‌کنند که پیش‌بینی می‌شود در آینده، هم در زمینه‌ی تعداد خطوط و هم حجم ترانشیپ، شاهد رشد باشیم.

می‌توان ادعا کرد، تجارت و ترانزیت، تحت عنوان کلی حمل و نقل بین‌المللی، دوروی یک سکه هستند. زیرا توسعه‌ی تجارت، مستلزم رشد حمل و نقل است و این دو، لازم و ملزوم هم محسوب می‌شوند.

از آن جا که نظام سلطه، با اعمال تحریم و ایجاد محدودیت‌های شدید بر ابعاد مختلف فعالیت‌های اقتصادی کشور، تلاش دارد تا مسیر توسعه‌ی شتابان کشور در فتح قله‌های ترقی در منطقه و جهان را مختل کند، حمل و نقل دریایی را به عنوان عامل و موتور محرکه‌ی مؤثر در روند توسعه‌ی کشور، نشانه گرفته است و طی قطع‌نامه‌هایی که در طول سال‌های گذشته، علیه‌ی جمهوری اسلامی ایران صادر کرده، بیش‌ترین محدودیت‌ها برای حمل و نقل دریایی و کشتیرانی این مرز و بوم ایجاد شده است؛ اما تلاش‌های شبانه‌روزی دریانوردان برومند، تمامی ترفندها و تلاش‌های مذبوحانه‌ی آنان را تا کنون ناکام گذاشته است. با این وجود، تحریم‌ها بر زحمات جوانان دریانورد ما افزوده و البته، تلاش آنان را نیز دو چند کرده است. ■

بوده و لازم است فرصت‌ها و منابع لازم، به منظور تأمین این زیرساخت‌ها فراهم آیند. البته، نباید از اقدامات نرم‌افزاری، به ویژه در زمینه‌ی تسهیل قوانین و مقررات و آرایه‌ی خدمات سریع و آسان، غافل بود. بنابراین، مجموعه‌ای از این عوامل، در توفیق ترانزیت موثرند که به منظور توسعه بایستی به صورت سیستماتیک، به آن‌ها پرداخته شود.

■ **چه حجمی از عملیات واردات، صادرات و ترانزیت کالا در کشورمان، توسط کشتی‌های ایرانی انجام می‌شود؟**

● در سال ۱۳۸۸، بیش از ۱۳۱ میلیون تن کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده است و حدود ۱۰۲۲۰ فروند کشتی، به بنادر کشور وارد شده‌اند که از این میزان حدود ۱۵ درصد کشتی‌های وارده را کشتی‌های ایرانی و ۸۵ درصد دیگر را، کشتی‌های خارجی تشکیل داده‌اند. بر این مبنا، حدود ۱۹/۶ میلیون تن کالا توسط شناورهای ایرانی و حدود ۱۱۱/۳ میلیون تن نیز، توسط شناورهای خارجی، از/ به بنادر ایران حمل شده است.

در زمینه‌ی ترانزیت نیز، حدود ۶/۹ میلیون تن کالای خارجی، از بنادر کشور ترانزیت شده است که سهم آن، نسبت به کل عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر کشور، بالغ بر ۵/۳ درصد است. نکته‌ی مهمی که باید مورد توجه قرار گیرد، این است که بنادر، دارای جایگاه بین‌المللی هستند و صرفاً دارای کارکرد ملی و محلی نیستند. بنابراین، به رغم عملکرد بسیار بالای ناوگان ایرانی در حمل و نقل دریایی جهان، با تلاش‌های زیادی که در زمینه‌ی جذب خطوط معتبر کشتیرانی به بنادر کشور به عمل آمده است، در حال حاضر، میزان ورود کشتی‌های خارجی به بنادر کشور، از رشد بالایی برخوردار بوده، که شایسته‌ی تقدیر است.

■ **با عنایت به این که سال جاری، از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان سال دریانوردان جمهوری اسلامی ایران نامیده شده است؛ اهمیت هدایت ناوگان ملی توسط نیروهای ایرانی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

با توجه به اهداف مطروحه در برنامه‌ی پنجم توسعه مبنی بر تربیت تعداد ۵۰۰۰ نفر نیروی دریانورد طی سال‌های برنامه، توصیه‌های شما به منظور تشویق جوانان در پیوستن به صفوف دریانوردان، چیست؟

● جمهوری اسلامی ایران، با دارا بودن جوانان تحصیل کرده و آموزش دیده در حوزه‌ی دریانوردی و در اختیار داشتن ناوگان تجاری و نفتی قدرتمند، از ظرفیت بالایی به منظور تأمین ثروت انسانی دریانورد برخوردار است و بر این مبنا، در برنامه‌ی پنجم توسعه، تربیت و

کریدورهای مهمی چون: کریدور شمال-جنوب، کریدور تراسیکا، کریدور باستانی جاده ابریشم و کریدور جنوبی آسیا، از قلمرو کشورمان عبور می‌کنند که فرصت‌های ممتازی را از نظر ترانزیتی، برای ایران فراهم می‌کنند.

ما بنادر مهمی را در سواحل جنوبی و شمالی کشور داریم که این بنادر، ضمن آن که نقش با اهمیتی را در زمینه‌ی توسعه‌ی بازرگانی خارجی عهده‌دار هستند، در عین حال، از توان ویژه‌ی نیز، به منظور آرایه‌ی خدمات ترانزیتی و رفع نیازهای بازرگانی کشورهای واقع در بازارهای هدف ترانزیتی، بهره‌مندند. در این راستا، بنادر ایران، به ویژه برای کشورهای Landlocked، از جمله در حوزه‌های آسیای میانه، قفقاز و افغانستان، از اهمیتی مضاعف برخوردار بوده و سهم زیادی از ترانزیت خارجی این کشورها را جذب می‌کنند. طبیعی است که صادرات و واردات این کشورها از راه بنادر ایران و از راه حمل و نقل دریایی، صورت می‌پذیرد.

بنابر این، به منظور بهره‌گیری از فرصت‌های ترانزیتی موجود در بازارهای هدف و بهره‌گیری از موقعیت سرزمینی کشور، توجه بیش از پیش به جایگاه بنادر و اجرای سریع تر طرح توسعه‌ی آن‌ها برای نقش آفرینی، به عنوان بنادر هاب منطقه و جذب سهم شایسته‌ای از ترانزیت، امری ضروری است.

■ **به عقیده جنابعالی، چگونه باید کریدورهای حمل و نقلی را که از کشورمان عبور می‌کنند، فعال کرد تا علاوه بر درآمدزایی، بر توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی میهن‌مان نیز، مؤثر باشند؟**

● می‌دانیم که ترانزیت، در بستری به نام تجارت رخ می‌دهد. به همین منظور، برای توسعه‌ی ترانزیت و فعال سازی کریدورهای بین‌المللی که از قلمرو جمهوری اسلامی ایران عبور می‌کنند، پرداختن به توسعه‌ی تجارت بین کشورهای منطقه، امری ضروری بوده و در این راستا، لازم است سایر نهادهای بازرگانی کشور نیز، وظایف ذاتی خود را به عنوان یکی از پیش نیازهای توسعه‌ی ترانزیت، بر عهده بگیرند.

همچنین، بخش عمده‌ای از فعالیت‌های مربوط به ترانزیت، به کمک بخش خصوصی کشور به انجام می‌رسد. از این رو، تقویت جایگاه این بخش نیز، به منظور کسب سهم مناسب در بازار ترانزیتی منطقه، مهم است. در عین حال، توسعه‌ی تجارت و ترانزیت، شدیداً از روابط خارجی کشور با سایر شرکای تجاری تأثیر می‌پذیرد و در این راستا لازم است دستگاه دیپلماسی خارجی، به ایفای نقش بپردازد. وجود زیرساخت‌های مرتبط با حمل و نقل و ترانزیت خارجی، به ویژه در بخش‌های دریایی، جاده‌ای، ریلی و در اختیار داشتن تجهیزات و ناوگان مدرن نیز، در جذب مشتریان مؤثر



وزیر راه و ترابری، در افتتاحیه نهمین همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی

ICOPMAS

همایشی علمی - اجرایی است

ایران کاربردی باشد. وزیر راه و ترابری، وجود ارتباط علمی و پژوهش‌گرانه با موضوع‌های جدید، شکل‌گیری کانون‌های علمی با هدف تجمیع دانش‌های تجربی و نشر و انتشار یافته‌های تازه برای حوزه‌های اجرایی و گشایش فضا و زمینه‌ای برای بحث و بررسی، تبادل اندیشه و به اشتراک‌گذاری دانش را از جمله دست آورده‌های این همایش و از مشخصه‌های موفقیت و جایگاه ارزشی آن معرفی کرد. وی در پایان سخنان خود گفت: بنادر ضمن آنکه نقطه آغاز و انجمنی برای حمل و نقل دریایی هستند به مثابه مرکزیتی برای توسعه تجارت، صنعت، گردشگری، شیلات، صادرات مجدد، حمل و نقل چند وجهی و تکنولوژی حمل کالاهای خاص، تامین و لجستیک مواد اولیه و انرژی و نفت و گاز و محصولات شیمیایی و ایجاد ارزش افزوده تلقی می‌گردند. به این ترتیب سخن از بنادر و سواحل دریایی سخن از زیر ساخت‌های اولیه توسعه است؛ زیر ساختی که هم، خود سرمایه است و هم فرصتی مغتنم برای جذب سرمایه و سرمایه‌گذاری و تمام این‌ها حاکی از این است که بنادر، برای شکل‌گیری زمینه‌های توسعه اقتصادی، از موقعیتی گرانقدر برخوردار است.

و مدیریت اجرایی تعامل خوبی برقرار سازد، موفقیت‌های مطلوب حاصل می‌شود. دکتر حمید بهبهانی با بیان اینکه عوام، دریا را چاله پر از آب فرض می‌کنند، ادامه داد: امروزه صدها فاکتور مختلف، شناخته شده است اما هنوز از نام و تاثیرات بسیاری از آنها ناآگاهیم. وزیر راه و ترابری در ادامه به توسعه بنادر و به طور خاص توسعه بندر چابهار اشاره نمود و گفت: شتابان به سمت توسعه پیش می‌رویم و مقام معظم رهبری، به طور مستقیم، پیگیر توسعه این بندر هستند و توسعه را به نیروی دریایی واگذار کرده‌اند.

وی با اشاره به اینکه کمتر کشوری مثل ایران دارای سواحل با این وسعت است، گفت: متأسفانه جنگ تحمیلی در سرازیر کردن مردم به سوی مرکز کشور، نقش بسیاری داشت. بهبهانی تأکید کرد: برای توسعه بنادر، باید نگرش جدیدی به کارهای دانشگاهی داشته باشیم. نباید به فکر مقالات صرف باشیم رویکرد ما و رسالت ما تلاش برای پیشرفت کشورهای دیگر نیست، ما باید برای توسعه و پیشرفت کشور خود دغدغه داشته باشیم و مقالاتی که از سوی صاحب نظران و استادان دانشگاه‌ها به نگارش در می‌آید، باید برای

نهمین همایش بین‌المللی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) در بیستمین سال ایجاد خود با حضور بیش از ۷۰۰ متخصص و صاحب نظر از سراسر جهان طی روزهای ۸-۱۰ آذرماه در هتل المپیک تهران برگزار شد.

در افتتاحیه همایش، وزیر راه و ترابری کشورمان، معاون منطقه‌ای دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی (IMO) و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی سخنرانی کردند.

افتتاحیه همایش

وزیر راه و ترابری، اولین سخنران افتتاحیه همایش نهم ICOPMAS بود. وی، با اشاره به اینکه همایش‌های زیادی در کشور برگزار می‌شود، اما هیچ یک، ابعاد علمی و قابلیت‌های اجرایی را توأمان مدنظر قرار نمی‌دهند، گفت: این همایش، همایش دانشگاه-اجرایی است که هم بعد علمی دارد و هم اجرایی. روزی می‌گفتند، دانشگاه‌ها، تنها حرف می‌زنند و از قابلیت اجرایی برخوردار نیستند و انتقاد به مجریان نیز این بود که علمی کار نمی‌کنند. اما امروز، این همایش نشان داد که دانشگاه وقتی وارد عرصه شود و با صنعت

پروفسور گودا که برای دومین بار بود به ایران سفر می کرد، در موضوع سخنرانی خود گفت: آب دریاها، همیشگی به یک میزان و ثابت نبوده است. ۲۵ هزار سال پیش سطح آب دریاها ۶۰-۴۰ متر بالاتر از حالا بوده؛ اما امروز، شرایط به گونه ای است که گویا اتفاق خاصی نیفتاده است و آب شدن یخ های قطبی می تواند یکی از دلایل بالا آمدن سطح آب دریاها باشد. این تغییرات، بر اقتصاد و تجارت و رویکرد آینده تاثیر می گذارد. این استاد برجسته ژاپنی با اشاره به تحقیقی که در کشور هلند انجام شده است، گفت: این کشور در طرحی ملی استحکام بخشی دایک های بندری را در دستور کار خود قرار داده است و دولت هلند نیز، برای این کار ۱/۵ تا ۲ میلیارد یورو در سال هزینه می کند و حتی پیش بینی کرده اند که برای این منظور، باید صندوق حمایتی تعریف شود.

وزیر راه و ترابری:

این همایش نشان داد که دانشگاه وقتی وارد عرصه شود و با صنعت و مدیریت اجرایی تعامل خوبی برقرار سازد، موفقیت های مطلوب حاصل می شود.

سخن از بنادر و سواحل دریایی سخن از زیر ساخت های اولیه توسعه است؛ زیر ساختی که هم، خود سرمایه است و هم فرصتی مغتنم برای جذب سرمایه و سرمایه گذاری و تمام این ها حاکی از این است که بندر، برای شکل گیری زمینه های توسعه اقتصادی، از موقعیتی گرانقدر برخوردار است.



از پیدایش دست به دخل و تصرف در طبیعت زد و همین دخل و تصرف نا آگاهانه موجب خطراتی برای زندگی خود او شده است. افزایش گازهای گلخانه ای، گرم شدن زمین، ذوب شدن یخ های قطبی، برخی عوارض ناشی از تغییر این تعادل موزون توسط بشر است. وی با بیان اینکه واکنش طبیعت در برابر این دخل و تصرف، بسیار سهمگین خواهد بود و بشر توان مقابله با آن را ندارد، گفت: هنوز اثرات و ضایعات و ویرانی های ناشی از سونامی و طوفان های حاره ای و سیل ویرانگر پاکستان جبران نشده است. باید برای نجات بشر و کاهش مخاطرات از دخل و تصرف نا آگاهانه در طبیعت چاره ای جست و این کار وظیفه متخصصان است. شایان ذکر است، نمایشگاه دست آوردهای بخش دریایی پس از مراسم افتتاحیه، به دست وزیر راه و ترابری بازگشایی گردید.

پانل ها و سخنرانی های کلیدی همایش

پس از پایان مراسم افتتاحیه، همایش، کار علمی خود را با ایراد و ارائه مقالات، در ۳ سالن مجزا، به صورت همزمان آغاز کرد.

لازم به بیان است که از ۴۴۴ مقاله رسیده به همایش نهم، بر اساس ۸ شاخص مورد ارزیابی، ۱۷۸ خلاصه مقاله انتخاب شدند، که ۵۷ فقره آن ها، مربوط به هیدرودینامیک و مهندسی دریا، ۲۹ فقره در زمینه ی مدیریت سواحل و بنادر، ۶۲ فقره در زمینه ی سازه های دریایی، ۳ فقره در زمینه ی آبراهه ها و کانال های کشتیرانی و ۲۷ فقره نیز، در زمینه ی ایمنی و محیط زیست دریایی بوده است. البته از ۱۷۸ خلاصه مقاله هایی که انتخاب شده اند تنها ۱۴۰ نفر، اصل مقاله خود را به همایش ارسال کردند؛ که از این تعداد، ۹۰ مقاله به صورت ارائه شفاهی و ۴۰ مقاله به صورت پوستر، انتخاب و در ۳ روز همایش ارائه شدند. مقالات، براساس شاخص هایی مورد ارزیابی قرار گرفته اند، که نوآوری و میزان ارزش علمی و کاربردی بودن، از مهم ترین آن ها بوده اند. هر مقاله نیز، توسط ۳ داور، در حوزه ی تخصصی مربوط به آن، مورد ارزیابی قرار گرفته است.

در این همایش، ۹ استاد برجسته و متخصص تراز اول جهانی در بخش مهندسی دریا، از دانشگاه های یوکوهاما (ژاپن)، وسترن (استرالیا)، فلوریدا (ایالات متحده آمریکا)، گلاسکو (انگلستان)، مک مستر (کانادا) و دانشگاه صنعتی امیرکبیر ایران، به منظور سخنرانی، حضور داشتند.

پروفسور Yoshimi Goda، از دانشگاه یوکوهاما ژاپن یکی از اساتید برجسته بین المللی بود که در زمینه برنامه ریزی برای حفاظت از سواحل در برابر افزایش سطح آب دریاها در همایش نهم سخنرانی کرد. وی که دکترای مهندسی خود را از دانشگاه توکیو در سال ۱۹۷۶ اخذ کرده، به ابلاغ چندین فرمول و روش محاسباتی در تحلیل امواج دریا دست یافته است و از صاحب نظران اصلی آیین نامه بین المللی ژاپن محسوب می شود.

معاون منطقه ای دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی (IMO) سخنران بعدی همایش، در سخنرانی خود با اشاره به اینکه آیمو، ۶۲ سال پیش، به عنوان سازمان تخصصی و فنی، از سوی سازمان ملل متحد مأموریت یافت تا در اجرای قوانین و مقررات مربوط به دریاها همت گمارد، گفت: این سازمان تلاش می کند که خدمات کشتیرانی را برای جهان بدون تبعیض انجام دهد و در این راستا تشویق اعضا در اجرای استانداردهای کشتیرانی و کاهش آلاینده های آن را نیز جزو دستور العمل های خود قرار داده است.

Rene Cornelis Antoine Coenen به اشاره به اینکه از سوی سازمان جهانی دریانوردی، تاکنون ۵۲ معاهده به تصویب رسیده است، گفت: بیش از ۱۶۹ کشور این قوانین را اجرا می کنند و برای موفقیت بیشتر، IMO به حمایت و کمک سیاسی کشورهای عضو نیازمند است.

در ادامه معاون منطقه ای IMO به تلاش های این سازمان در حفاظت از محیط زیست دریایی اشاره کرد و گفت: ۲ سال پیش برنامه ای را پیش بینی کردیم که امروز مراحل نهایی خود را می گذراند. این برنامه که از شاخص های فنی و زیست محیطی برخوردار است مکانیسمی است که در آن دستورالعمل برای شرکت های کشتیرانی به منظور مدیریت بهینه مصرف انرژی پیش بینی شده است.

وی همچنین از مطالعه امکان سنجی شاخص های بازار به عنوان اقدام مطالعاتی دیگر سازمان جهانی دریانوردی نام برد که تا سال ۲۰۱۱ میلادی، نهایی می شود.

Coenen در مورد مسائل زیست محیطی و قوانین ذخیره سازی کربن که به منظور جلوگیری از اسیدی شدن دریاها تصویب شده است نیز سخن گفت و ادامه داد: در سال ۲۰۰۶ اعضای پروتکل لندن به این توافق رسیدند که کربن زیر دریا را ذخیره کنند. این پروتکل از ۲۰۰۷ اجرایی و به یک قانون بین الملل مبدل شده است. ماده ۶ این پروتکل در مورد صادرات کربن و انبارهای کربنی است و استانداردهایی برای این ذخیره سازی تعریف کرده است.

وی در ادامه از حضور فعال ایران در سازمان جهانی دریانوردی قدر دانی کرد و گفت: نماینده سازمان بنادر و دریانوردی مقام نایب رییس دوم این سازمان بین المللی را به دست آورده است.

وی در پایان تمرکز بر بهبود امنیت دریانوردی، توسعه منابع انسانی، بروز کردن چارچوب اداری کشتیرانی، به روز کردن نهادهای دریایی از طریق آموزش و ارتقا سطح آموزش، افزایش ظرفیت های ملی و منطقه ای را از برنامه های سازمان جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۱ میلادی برشمرد.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در آیین گشایش نهمین همایش مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی، درمورد رویکرد همایش مبنی بر تاثیر تغییرات آب و هوایی و گرمایش زمین بر سواحل، بنادر و سازه های دریایی گفت: انسان پس



مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی:

محورهای همایش، با رویکرد تاثیر آب و هوا دو نکته را یادآوری می کند، مبنی بر اینکه، دانشمندان و متخصصان، حلال مشکلات زندگی عصر حاضر و آینده هستند و موشکافانه و مسئولانه تحولات و تغییرات را دنبال می کنند.

دیگر اینکه در بخش های علمی، پژوهشی، اجرایی و مدیریتی هنوز کارهای انجام نشده، بسیار است.

وی به برنامه ریزی کشور ژاپن در این مورد اشاره کرد و گفت: نخست، باید یک منطقه حفاظتی استاندارد در هر استان ساحلی تعریف و منطقه اضطرار مشخص شود، تا مردم ساحل نشین، در مواقع اضطرار بتوانند به مناطق دیگر بروند. پروفیسور charitha pattiaratchi، از دانشگاه وسترن استرالیا، از دیگر اساتید به نام بود که سخنرانی خود را با موضوع تاثیر تغییرات آب و هوایی بر فرایندهای ساحلی ارائه کرد. او که درجه دکترای اقیانوس شناسی ساحلی خود را در سال ۱۹۸۵، از دانشگاه سوان سی دریافت کرده است، دارای تحقیقات گسترده ای در زمینه شبیه سازی عددی پارامترهای دریایی، به ویژه سونامی است و دبیری علمی چندین همایش بین المللی و مسئولیت هماهنگی و همکاری کشورها را در کارنامه خود ثبت کرده است. پروفیسور Robert G.Dean، از دانشگاه فلوریدای آمریکا دیگر سخنران اصلی همایش

نهم ICOPMAS بود که بررسی افزایش سطح آب دریاها بر اساس آنالیز داده های جزر و مدی، موضوع سخن رانی او را تشکیل می داد. «پروفیسور دین» در زمره ی برجسته ترین اساتید مهندسی سواحل در جهان است که دکترای مهندسی خود را از دانشگاه صنعتی ماساچوست دریافت کرده است. او همچنین، یک فرمول ریاضی مختص به خود در زمینه رسوب و پارامترهای دریایی را ابداع کرده است.

پروفیسور Shan Huang، از دانشگاه گلاسکو انگلستان با موضوع سخن رانی: ریزرهای دریایی در آب های عمیق برای مهندسی دور از ساحل، از دیگر سخنرانان کلیدی همایش بود.

او، درجه دکترای تکنولوژی دریایی خود را از دانشگاه استریت کلاید انگلستان، در سال ۱۹۹۹ دریافت کرده است.

پروفیسور Michael J.Risk، از دانشگاه مک مستر کانادا نیز، روشهای نوین مانیتورینگ محیط زیست سواحل - ثبت کدگذاری مرجان های نرم و صدف ها را، در سخن رانی خود مورد بررسی قرار داد. او، درجه دکترای خود را در زمینه بیولوژی دریا از دانشگاه کالیف جنوبی در سال ۱۹۷۰، اخذ کرد.

پروفیسور Jun Sasaki، از دانشگاه یوکوهاما ژاپن در زمینه کاربرد مدل های شبکه ای نامنظم در انتشار امواج سونامی و آب گرفتگی های وسیع، به ایراد سخنرانی پرداخت. او، دارای درجه دکترای مهندسی از دانشگاه توکیو است.

«پروفیسور علی اکبر رضانیپور» از دانشگاه صنعتی امیر کبیر، دیگر سخنران کلیدی همایش نهم بود که با موضوع بتن با دوام برای توسعه پایدار در سازه های دریایی سخن رانی کرد. او، درجه دکترای مهندسی عمران خود را از دانشگاه لیدز انگلستان دریافت کرده و سال ها در دانشگاه های کانادا و ژاپن به تدریس اشتغال داشته است.

پروفیسور Lodewijk Jaak Van Schel، دبیر کل انجمن بین المللی PIANC نیز از دیگر سخنرانان کلیدی بود که درباره فعالیت های این انجمن به سخنرانی پرداخت.

Rene Cornelis Antoine Coenen، معاون منطقه ای دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی نیز، با موضوع «کنوانسیون لندن»، در این گردهم آیی حضور یافت.

Bjorn Ake Kjerfve، از دانشگاه جهانی دریانوردی نیز، از دیگر سخنرانان کلیدی همایش بود که در سخنرانی خود، به معرفی این دانشگاه پرداخت.

رونمایی از اولین دستگاه رباتیک زیردریایی ساخت داخل

همزمان با آغاز به کار نهمین همایش ICOPMAS از اولین دستگاه رباتیک پژوهشی و تحقیقاتی زیر دریایی ساخت داخل با نام کاوشگر خلیج فارس رونمایی شد. این دستگاه رباتیک اولین دستگاه تحقیقاتی و

کاوشگر زیردریایی است که توسط متخصصان ایرانی طراحی و ساخته شده است. این دستگاه با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و توسط متخصصین کشور ساخته شده است. دستگاه رباتیک زیردریایی با هدف شبیه سازی میزان تأثیر نیروی رانش کشتی های بزرگ بر روی دیواره و پای اسکله ها در زمان پهلو دهی و جدا شدن کشتی ها، بعنوان یک دستگاه تست غیرمخرب به دست متخصصان ایرانی طراحی و ساخته شده است.

رونمایی از اولین الگوی ریاضی شبیه سازی پارامترهای دریایی

همچنین، در این همایش، از اولین مدل ریاضی شبیه سازی هیدرودینامیک دریا و سواحل، که توسط متخصصان داخلی طراحی شده بود، نیز رونمایی شد.

«دکتر منتظری نمین» از شرکت نامرود، با بیان این که، برخی می گفتند که آیا با توجه به وجود الگوهای های دیگر، ضرورتی بر توسعه الگوی جدید است، گفت: عملکرد شرکت ها، مانند آن است که تاکنون در زمین اجاره ای فعالیت می کرده و نمی توانسته است به ترکیب ساختمان دست بزند اما اکنون، صاحب چیزی شده ایم که متعلق به خود و در مالکیت ماست و می توانیم هر طور که بخواهیم آن را تغییر دهیم. او یادآوری کرد: در تهیه این مدل ریاضی که متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی است، از جدیدترین سیستم های سخت افزاری و نرم افزاری استفاده شده است.

آموزش در زمینه ی پروتکل لندن، همچنین کارگاه های آموزشی نانو تکنولوژی و کاربرد آن در سازه های دریایی، مطالعات مدل باد و امواج آب عمیق سواحل استان هرمزگان، کاربرد موثر موج شکن های شناور در مهندسی سواحل، پروژه طرح توسعه بندر شهید رجایی، پروژه طرح بخش دریایی بندر صادراتی ماهشهر و پروژه ی ساخت اسکله ۱۵۰۰۰ تنی پاناما کس بندر امام خمینی با استفاده از شمع های سانتریفیوژ و قطعات پیش ساخته، ساماندهی و شیوه انتقال مرجان ها، از موضوعاتی بود که در کارگاه های آموزشی مجزا در همایش نهم به اجرا درآمد.

در این همایش، سخنرانی «دکتر رضانیپور»، از اهمیت ویژه ای برخوردار بود.

او که در موضوع بتن با دوام برای توسعه ی پایدار در سازه های دریایی سخن رانی می کرد، گفت: شبیه سازی محیط زیست بسیار سخت است و هیچ الگویی نمی تواند به صورت قطع، همان باشد که در طبیعت وجود دارد؛ زیرا مشیت قطعی، تنها به دست خداوند بزرگ امکان پذیر می شود. با این وجود، وقتی در همان اندازه های نسبی، کاری را انجام می دهیم، باید تلاش کنیم که تا حد امکان، به مدل حقیقی و طبیعی نزدیک باشد.

وی، با بیان اینکه پر مصرف ترین ماده دنیا پس از آب، سیمان است، گفت: سیمان، ماده ای با حیات و همچنین استراتژیک است. تولید آن در سال به

اختتامیه همایش

نهمین همایش مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، در تاریخ ۱۰ آذر به کار خود پایان داد.

«علی رضا کبریایی» دبیر نهمین همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی در مراسم اختتامیه این همایش، گزارشی از روند برگزاری ارائه کرد که بر اساس آن، طی سه روز ۱۶۰۰ دقیقه مقاله (بدون محاسبه زمان‌هایی که برای پرسش و پاسخ در نظر گرفته شده بود) و ۳۹ مقاله بصورت پوستر، ارائه شده است.

وی گفت: در مجموع، ۸۷۹ نفر از متخصصین کارشناسان و پژوهشگران در این همایش حضور داشتند که در روز اول همایش، این تعداد به ۴۵۵ نفر رسید.

دبیر نهمین همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، از رونمایی از اولین مدل ریاضی شبیه سازی دریایی و همچنین، اولین دستگاه رباتیک زیردریایی ساخت داخل، به عنوان اقدامات و دستاوردهای این همایش نام برد.

«کبریایی» همچنین از اعلام آمادگی سازمان بندارو دریانوردی، برای استفاده از نظرات و پژوهش‌های محققین حاضر در این همایش خبر داد و گفت: دهمین همایش دو سالانه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، در سال ۱۳۹۱ برگزار خواهد شد.

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی نیز، در مراسم پایانی همایش، از آمادگی این سازمان برای اجرایی کردن دست آوردهای نهمین همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی خبر داد و گفت: در این راستا از همکاری پژوهشگران این حوزه استقبال می‌کنیم.

«مهندس سید عطاء اله صدر»، در مراسم اختتامیه نهمین همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، برگزاری این همایش در بیستمین سال برگزاری آن را موفق عنوان کرد و گفت: در این همایش نکات ارزنده‌ای در خصوص سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی و در محورهای هیدرودینامیک و مهندسی دریا، مدیریت سواحل و بنادر، آبراه‌ها و کانال‌های کشتیرانی و محیط

میزان ۶ بیلیون تن و مارکت آن، بالغ بر ۴ تریلیون دلار است.

او ادامه داد: ما اجازه نداریم موادی تولید کنیم که منجر به آلودگی و تولید سم شود. دستکاری ناآگاهانه در طبیعت منجر به بروز شریطی می‌شود که به ما نیز، آسیب رسانده است.

وی با تاکید بر این که، تولید سیمان آلودگی زیادی دارد؛ گفت: ۷ درصد CO_2 متصاعد شده در جهان، متعلق به سیمان است.

«دکتر رمضانپور» با بیان اینکه باید مصرف سیمان را به وسیله علم روز بهینه کرد، گفت: بتن‌های امروز با دوام بالا ساخته می‌شود. حتی پیش‌بینی می‌شود که دوام بتن‌ها می‌تواند به گونه‌ای باشد که تا ۱۰۰۰ سال یک سازه را سرپا نگه دارد. بنابراین باید مصرف سیمان را در ساخت بتن با علم امروز بهینه و متناسب کرد به گونه ای که اثرات زیست محیطی آن کم و حتی قابل بازیافت باشد.

وی در ادامه به مواد جایگزین در استفاده از سیمان برای ساخت بتن اشاره کرد و گفت: ۵۰۰۰-۴۰۰۰ سال پیش از میلاد مسیح پوزلان را به جای سیمان استفاده می‌کردند. چرا که علاوه بر هزینه پایین و آلودگی کمتر از خوردگی سازه‌ها و تاسیسات نیز، جلوگیری می‌کرد.

وی از میدان گلا دیاتورها در یونان قدیم، نیروگاه بوشهر و برخی تاسیسات بندر شهید رجایی، به عنوان سازه‌هایی یاد کرد که در ساخت آنها از پوزلان استفاده شده است.

«دکتر رمضانپور» سنگ آهک را ماده جایگزین برای سیمان معرفی کرد که در کشور ما نیز، به سهولت یافت می‌شوند.

وی، با بیان اینکه، می‌توان با روشی بسیار ساده سنگ آهک را آسیاب کرد و با سیمان مخلوط نمود، گفت: در جهان از این شیوه به وفور استفاده می‌شود، به طوری که در تهیه بتن، تا ۱۵ درصد و حتی در برخی موارد، تا ۳۱ درصد، از سنگ آهک استفاده می‌شود.

او در ادامه، با رد پذیرش هرگونه الگو در ساخت بتن گفت: استفاده از الگوی کشورهای دیگر برای ساخت بتن، مناسب نیست. چرا که شرایط اقلیمی و جغرافیایی و محیطی هر منطقه، متفاوت است. بتن، باید در خود محیط ساخته شود. وی در ادامه از الگویی در ساخت بتن، سخن گفت که توسط وی و گروهی از دانشجویان، طی ۱۲ سال در جنوب کشور تهیه و مدلسازی شده است و ادامه داد: پس از ۱۲ سال کار در جنوب، این مدل آماده شده اما همچنان، داریم روی آن کار می‌کنیم تا بهترین نمونه برای کشور به ویژه برای سازه‌های جنوب کشور به دست آید.

وی با تاکید بر این نکته که از هر کجا جلوی ضرر گرفته شود، منفعت است، گفت: البته از نتایج تحقیقات باید هم‌اکنون استفاده کنیم. نباید معطل ماند تا الگو تکمیل شود چرا که مدل صد درصد قطعی که کامل باشد را نمی‌توان بدست آورد.

زیست دریایی مطرح شد که بخشی از آن محقق شده و بخشی دیگر نیز، در حال تحقق است. رییس عالی نهمین همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، گفت: محورهای همایش، با رویکرد تأثیر آب و هوا، دو نکته را یادآوری می‌کند، مبنی بر اینکه، دانشمندان و متخصصان، حلال مشکلات زندگی عصر حاضر و آینده هستند و موشکافانه و مسئولانه تحولات و تغییرات را دنبال می‌کنند.

وی، با تاکید بر این که، در بخش‌های علمی - پژوهشی، اجرایی و مدیریتی هنوز کارهای انجام نشده، بسیار است را نکته‌ای دیگر دانست که باید به آن پرداخت و در ادامه خواستار ارتباط مستمر دبیرخانه دائمی این همایش با اساتید، پژوهشگران و همچنین ایجاد ارتباط با مراکز و انجمن‌های بین‌المللی شد.

معاون وزیر راه و ترابری افزود: دبیرخانه دائمی همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، باید تا همایش بعدی که در سال ۹۱ برگزار می‌شود با فعال سازی کمیته‌های تخصصی، برگزاری کارگاه‌های آموزشی، همایش‌های فرعی و جلسات و همچنین ارتباط با سازمان‌های بین‌المللی، بازدید از سازه‌ها را در دستور کار خود قرار دهد و نتیجه این اقدامات را در قالب گزارش در سایت همایش منعکس کند.

«صدر»، تاکید کرد: دبیرخانه‌ای دائمی همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، باید نقش محوری خود را در زمینه انتقال دانش، فناوری و توسعه علمی و اجرایی بخوبی ایفا نماید. وی، طی سخنرانی خود، از حضور نماینده‌ی سازمان بین‌المللی دریانوردی، دبیر کل انجمن زیرساخت‌های دریایی، اساتید و پژوهشگران و همچنین، حامیان مالی و معنوی این همایش تشکر کرد.

در پایان، به سخنرانان کلیدی همایش، لوح یادبود و تقدیرنامه اهدا شد و از «دکتر مهدی شفیعی‌فر»، «دکتر محمد جواد کتابداری» و «دکتر محسن سلطانپور»، به عنوان کسانی که در ۹ دوره برگزاری همایش، بیشترین همکاری را در کمیته علمی همایش داشته‌اند، تقدیر به عمل آمد. ■



ریاست عالی نهمین همایش سواحل، بنادر و سازه های دریایی
در جمع اصحاب رسانه تصریح کرد:

ICOPMAS اتاق فکری است برای ارتقای دانش مهندسی دریایی



در بیستمین سال از آغاز برگزاری همایش های بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS)، با مشارکت و همکاری سازمان های دریایی ملی و بین المللی، ارگان ها، دانشگاه ها، پیمانکاران و مهندسين مشاور داخلی و خارجی، نهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی، با محوریت «تأثیر تغییرات آب و هوایی و گرمایش زمین بر سواحل، بنادر و سازه های دریایی» و تأکید بر تقویت همکاری های فنی و تخصصی میان همه ی کشورها، به خصوص کشورهای ساحلی منطقه، ۸-۱۰ آذر ماه سال جاری، در هتل المپیک تهران برگزار شد.

هیدرودینامیک و مهندسی دریا، مدیریت سواحل و بنادر، سازه های دریایی، آبراهه ها و کانال های کشتیرانی، ایمنی و محیط زیست دریایی، مورد بحث و بررسی قرار می گیرند که هر یک از این محورها نیز، دارای زیر محورهایی هستند که در مجموع، ۲۱ زیر عنوان را شامل می شوند.

وی، در ادامه، به استقبال متخصصین و کارشناسان، از نهمین همایش اشاره کرد و گفت: «۴۴۴ خلاصه ی مقاله، به دبیرخانه ICOPMAS ارسال شده است که پس از بررسی توسط کمیته ی علمی و هیأت داوران، ۱۷۸ مقاله برای ارایه در همایش انتخاب و برخی به صورت شفاهی و برخی دیگر نیز، به صورت پوستر، ارایه می شوند.»

«صدر» گفت: «۱۶ تن از متخصصین خارجی، از کشورهای: کانادا، هلند، ایتالیا، اسپانیا، سوئد، امریکا، مالزی، قطر، مصر، امارات، نیجریه، آلمان، روسیه، ژاپن و استرالیا، به این همایش مقاله ارسال کرده اند و نمایندگان ۱۳ کشور نیز، در این همایش حضور دارند.»

وی، از سازمان ها و مؤسسات بین المللی، نظیر: سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU)، اتحادیه ی بین المللی بنادر و لنگرگاه ها (IAPH)، انجمن بین المللی چراغ های دریایی (IALA)، سازمان جهانی هواشناسی (WMO)، کمیسیون بین المللی دایمی کنگره های کشتیرانی

مسایل مرتبط با آنها است.» وی، در خصوص انتخاب موضوع محوری همایش گفت: «تغییرات آب و هوایی، گرم شدن زمین و افزایش گازهای گلخانه ای، تأثیرات مستقیمی بر پدیده های زمین دارند که از آن جمله، می توان به اثرات آب شدن یخ های قطبی، بالا آمدن آب دریاها و جریان های اقیانوسی بر سواحل و بنادر جهان اشاره کرد، که به رویکردهای مهندسی، جهت می دهند.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و ریاست عالی نهمین همایش ICOPMAS، با اشاره به اهداف برگزاری همایش، بررسی تحولات و پیشرفت های علمی و فنی و دست آوردهای علمی و پژوهشی و ثبت و مستندسازی آنها، گردهمایی متخصصان و ایجاد ارتباط و ایجاد اتاق فکر برای ارتقای دانش مهندسی سواحل و بنادر را، از جمله ی اهداف همایش برشمرد و گفت: «این همایش، بستر مناسبی برای بهینه سازی طرح های مهندسی و به کارگیری راه کارها و رویکردهای جدید در پروژه های مهندسی فراهم می کند.»

«صدر» گفت: «هیأت علمی این همایش، مرکب از ۴۳ نفر است که ۳۳ نفر از اساتید و متخصصین داخلی، ۲ نفر از اساتید ایرانی مقیم خارج از کشور و ۸ نفر از اساتید خارجی، در آن حضور دارند.» وی گفت: «در این همایش ۵ محور اصلی

«مهندس سید عطاءاله صدر»، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به همراه «مهندس علیرضا کبرایی»، مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر این سازمان، به این انگیزه پیش از برگزاری همایش در میان خبرنگاران حاضر شدند، تا به عنوان ریاست عالی و دبیر همایش ICOPMAS، به ارایه ی توضیح بپردازند و به پرسش های خبرنگاران، پاسخ گویند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:
تغییرات آب و هوایی، گرم شدن زمین و افزایش گازهای گلخانه ای، تأثیرات مستقیمی بر پدیده های زمین دارند که از آن جمله، می توان به اثرات آب شدن یخ های قطبی، بالا آمدن آب دریاها و جریان های اقیانوسی بر سواحل و بنادر جهان اشاره کرد، که به رویکردهای مهندسی، جهت می دهند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در مورد برگزاری این همایش گفت: «این همایش دوسالانه که ۲۰ سال از برگزاری نخستین دوره ی آن می گذرد، محل ارایه ی آخرین دست آوردهای علمی، تکنولوژی، تجارب مهندسين و متخصصان داخلی و خارجی در ارتباط با مهندسی دریا و سواحل و بنادر و



مهندس صدر:

طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور، با همکاری و مشارکت ۱۸ ارگان، که در سواحل و بنادر کشور نقش آفرین هستند، طی مدت ۴ سال تهیه شد و در منطقه، بی نظیر است.

مهندس کبریایی:

مورد مشابه الگوی ریاضی شبیه سازی پارامترهای دریایی تنها در ۲ کشور جهان موجود است که خوش‌بختانه، ایران به آن دست یافته و به عنوان رقیب، در کنار دو کشور دیگر، قرار گرفته است.

«مهندس صدر»، با بیان این که، کمیسیون‌های مجلس، به ویژه کمیسیون‌های عمران و اقتصاد، جلسات مختلفی را با کارشناسان، در زمینه‌های مختلف بخش حمل و نقل برگزار کردند، اظهار داشت: «تمام موارد مورد نظر متخصصان حمل و نقل، در بررسی‌ها مورد توجه قرار گرفته و به عنوان پیوست، در برنامه گنجانده شده است که هم اکنون نیز، در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار دارد.» ■

ریاست عالی همایش نهم، همچنین، از آرایه‌ی ۹ سخنرانی کلیدی در همایش نهم خبر داد، که طی ۳ روز همایش، ایراد خواهند شد. این سخنرانان، از اساتید برجسته و متخصصان تراز اول جهانی در رشته‌ی مهندسی دریا هستند، که از دانشگاه‌های یوکوهاما (ژاپن)، وسترن (استرالیا)، فلوریدا (ایالات متحده آمریکا)، گلاسکو (انگلستان)، مک مستر (کانادا) و دانشگاه صنعتی امیرکبیر، به این همایش دعوت شده‌اند.

«مهندس صدر»، در ادامه، به پرسش‌های خبرنگاران پاسخ داد. از جمله، در مورد تصویب کلیات لایحه‌ی برنامه‌ی پنجم توسعه به خبرنگار ماهنامه‌ی «بندر و دریا» گفت: «آن چه که الان در مجلس مطرح می‌شود، احکام برنامه است و مشخص می‌کند که چه وضعیتی در پنج سال آینده پیش روی داریم و به چه سمت و سویی باید حرکت کنیم.»

وی، ادامه داد: «آن چه که درباره‌ی حمل و نقل دریایی، در برنامه‌ی پنجم کشور گنجانده شده است، مواد اصلی و مربوط به تعرفه را شامل می‌شود که به تصویب رسید. البته، در ماده‌ی ۱۰۵ هم، مورد دیگری در ارتباط با حمل و نقل دریایی داشتیم که تصویب شد. همچنین، مباحث بیش‌تر دریایی، در بخش بعدی که پیوست‌ها را در بر می‌گیرد، تنظیم شده است که پس از پایان یافتن تصویب کلیات لایحه، در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار خواهد گرفت.»

وی، در پاسخ به این که، آیا مواد مندرج در پیوست برنامه، مورد تایید و قبول سازمان بنادر و دریانوردی است؟ گفت: «کارگروهی تخصصی در زمان بررسی و تدوین لایحه‌ی برنامه پنجم ایجاد شده بود، که موارد را تحت بررسی قرار داده است. برخی مفاد نیز در هریک از کمیسیون‌های مجلس که به موضوع مربوط می‌شد، مورد بررسی و تصویب قرار گرفت.»

(PIANC)، کمیته‌ی هماهنگی هواشناسی، آب‌شناسی و مراقبت محیط زیست دریای خزر (CASPCOM)، سازمان جهانی هیدروگرافی (IHO)، به عنوان حامیان معنوی این همایش یاد کرد.

وی گفت: «در این همایش، از دست‌آوردهای فنی و مهندسی کشورمان در زمینه‌ی مهندسی سواحل و بنادر، رونمایی می‌شود.» «صدر»، همچنین، از تهیه‌ی مدل ریاضی شبیه سازی پارامترهای دریایی خبر داد که برای نخستین بار توسط متخصصان ایرانی تدوین شده است. وی، آن را از جمله دست‌آوردهای این همایش، برشمرد و گفت: «این مدل ریاضی، در نهمین همایش ICOPMAS رونمایی می‌شود.»

همچنین، «مهندس علیرضا کبریایی»، به عنوان دبیر همایش، در مورد این الگوی ریاضی، گفت: «مورد مشابه این الگو، تنها در ۲ کشور جهان موجود است که خوش‌بختانه، ایران به آن دست یافته و به عنوان رقیب، در کنار دو کشور دیگر، قرار گرفته است.»

در ادامه، «مهندس صدر»، با یادآوری این که، طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور، از کارهای اساسی و افتخار آفرین سازمان بنادر و دریانوردی است، آن را، به منزله‌ی یکی از دست‌آوردهای برگزاری همایش ICOPMAS در کشور دانست و افزود: «این طرح، با همکاری و مشارکت ۱۸ ارگان، که در سواحل و بنادر کشور نقش آفرین هستند، طی مدت ۴ سال تهیه شد و در منطقه، بی نظیر است.»

او با بیان این که، به کمک این مطالعات، مشخص شده است که کاربری سواحل چگونه خواهد بود، گفت: «بر اساس قانون صدور مجوز برای هرگونه ساخت و ساز و فعالیت در نوار ساحلی، به عهده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد.»



معاون وزیر راه و ترابری و دبیر کارگروه ترانزیت کشور در گفت و گوی اختصاصی با بندر و دریا

۲۵ میلیون تن چشم انداز ظرفیت ترانزیت کشور

سکینه‌سارمی

کالا، عمدتاً از مرزهای شمالی و جنوبی کشور، در حال شکل‌گیری است. از طرفی، دارا بودن زیرساخت‌های مناسب مبادی ورودی و خروجی کالا، در افزایش سهم آن‌ها بسیار موثر است. همان‌طوری که ملاحظه می‌شود، استان هرمزگان به دلیل دارا بودن امکانات مناسب در تخلیه و بارگیری و برخورداری از بندر مهمی مانند شهید رجایی، بیش‌ترین سهم را از ترانزیت کالای کشورمان به خود اختصاص داده است و همه ساله، با تخصیص سهم بیش از ۳۴ درصدی، به عنوان فعال‌ترین مرز ترانزیتی کشور، مطرح بوده است. توجه همزمان به مبادی ورودی و خروجی کالا در شمال به جنوب و شرق به غرب کشور، که تکمیل‌کننده کریدورهای بین‌المللی به شمار می‌آیند، جایگاه ایران را در این صنعت، مستحکم خواهد کرد و وجود کشور ترکیه در مرزهای غربی کشور که قاره‌ای آسیا را به اروپا متصل می‌کند، همچنین، کشورهایی مانند: عراق، افغانستان، پاکستان و هند که به شدت نیازمند واردات و صادرات مواد خام و اولیه هستند، از پتانسیل‌های موجود در فعال کردن کریدور شرق به غرب کشور، محسوب می‌شود.

مقوله‌ی ترانزیت، طی سال‌های گذشته، مورد توجه ویژه‌ای قرار گرفته است، به طوری که در سال ۸۸ نسبت به سال ۸۷، شاهد رشد ۲۰ درصدی در این بخش هستیم. همچنین، با تصویب آیین‌نامه‌ی روان‌سازی و سلامت ترانزیت خارجی کالا از کشور و در ادامه‌ی تشکیل کارگروه ترانزیت کالا، این امر، مورد تاکید ویژه‌ای قرار گرفت.

به همین منظور، در گفت و گویی اختصاصی به مناسبت روز ملی حمل و نقل و «دکتر شهریار افندی‌زاده» معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای که هم‌اکنون، سمت نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت کشور را نیز برعهده دارد، ابتدا وضعیت ترانزیت کشور و دلایل عدم بهره‌برداری مناسب از این موقعیت، با توجه به پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های موجود کشورمان را جویا شدیم که این‌گونه پاسخ داد: «آمار

درآمدهای ارزی و ارتقای توانمندی استراتژیک خود در منطقه، به نحو شایسته، استفاده‌کند. از سویی، در جنوب کشورمان، منطقه‌ی خلیج فارس کشورهای عمده‌ی تولیدکننده‌ی نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه، به عنوان قطب انرژی جهان محسوب می‌شود. از سوی دیگر، در شمال ایران نیز، دریای خزر که پل ارتباطی کشورمان با روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان محسوب می‌شود، می‌تواند نقش مهمی در رونق تجارت میان این کشورها ایفا کند. همچنین، ایران، از غرب و شرق، با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارتی، می‌توان گفت: ارتباط جمهوری اسلامی ایران با ۱۵ کشور جهان، از طریق مرزهای آبی و خاکی ایجاد می‌شود و درعین حال، به نوبه‌ی خود می‌تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها (با یکدیگر و سایر مناطق جهان) ایفای نقش کند. این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده‌اند و از درآمد زیادی نیز برخوردارند. ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین، برقراری رابطه‌ی تجاری شرق آسیا با کشورهای اروپایی از مسیر ایران، بسیار مقرون به صرفه است؛ به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را برقرار کنند.

هرچند، بررسی آمار و ارقام ترانزیت، حاکی از روند صعودی توسعه‌ی بخش ترانزیت در سال‌های اخیر است، اما این رشد، متناسب با پتانسیل موجود و جایگاه کشورمان نیست. البته، با روان‌سازی قوانین و مقررات، کاهش بوروکراسی اداری، افزایش ایمنی و در کنار آن‌ها، استفاده از حمل و نقل هوشمند تکنولوژی محور، که باعث آگاهی صاحبان کالا از موقعیت مکانی محموله خواهد شد، زمینه‌ی رشد ترانزیت و در نتیجه رشد شاخص‌های حمل و نقل در کشور فراهم می‌شود و درآمد حاصل از ترانزیت را جایگزین درآمد نفت خواهد کرد.

ولی با دقت در این آمارها مشاهده می‌شود که نقش کریدور شرق به غرب در کشور همچنان کم‌رنگ و بی‌رونق است؛ زیرا جریان ترانزیت

براساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، قرار است ظرفیت ترانزیت کالا از کشور، به ۲۵ میلیون تن افزایش یابد که لازمه‌ی تحقق این مهم، ایجاد زیرساخت‌های مطلوب و مناسب و بازبانی و افزایش تقاضای عبور کالای ترانزیت از کشور است.

این سخنان، بخشی از اظهارات «دکتر شهریار افندی‌زاده»، معاون وزیر راه و ترابری و نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت کشور است، که در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا عنوان کرد.

جمهوری اسلامی ایران، از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب، از مزایای ترانزیتی بالایی برخوردار است و با گسترش شبکه‌ی حمل و نقلی و ارتباط مطمئن و کارآمد، می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش





ترانزیت کالا از کشور و میزان کالاهای عبوری، نشان دهنده نقش و اهمیت کریدور شمال - جنوب در ترانزیت کشور است که با کامل شدن زیرساخت‌های لازم، این نقش، به مراتب پررنگ تر خواهد شد.»

وی که به موقعیت مناسب جغرافیایی کشور و قرار داشتن در مسیر کریدور شمال - جنوب و شرق به غرب اشاره می‌کرد، این گونه اظهار نظر کرد: «از گذشته‌های دور، ایران، همواره به عنوان یکی از بهترین مسیرهای ارتباطی بین آسیا و اروپا مطرح بوده است؛ به گونه‌ای که با وجود جاده‌ی ابریشم، که بخشی از این محور به اروپا و بخشی دیگر به آفریقا منتهی می‌شود، مناسب‌ترین مسیر ترانزیتی برای کشور فراهم شده است.»

معاون وزیر راه و ترابری، همچنین، به تشریح اقدامات صورت گرفته طی سال‌های اخیر در راستای توسعه‌ی زیرساخت‌های ترانزیتی پرداخت و گفت:

«طی دو سه سال اخیر، مقوله‌ی ترانزیت، به موضوعی مهم نزد دولت تبدیل شده است؛ به گونه‌ای که با نگاه ویژه دولت به این امر، روان‌سازی عبور بارهای ترانزیتی، افزایش تقاضا و گسترش شبکه‌های ریلی و جاده‌ای در راستای توسعه‌ی ترانزیت، طی سال‌های گذشته، مورد توجه خاص قرار گرفته است.»

«فندی‌زاده»، با اذعان بر این مطلب که امروزه، ترانزیت با سه هدف عمده‌ی: ایجاد اشتغال، افزایش درآمد و ایجاد روابط سیاسی و اقتصادی با کشورها انجام می‌شود؛ خاطرنشان کرد: «با توجه به موقعیت مناسب کشورمان، از نظر جغرافیایی و قرار داشتن در مسیر کریدور شرق به غرب و شمال به جنوب، خود به خود به اروپا متصل می‌شویم؛ و از آن‌جا که ایران از سمت جنوب و از طریق خلیج فارس، مجاورت با آب‌های آزاد و نزدیکی به کشورهای CIS (کشورهای تازه استقلال یافته آسیای مرکزی) که به عنوان مراکز تولید مطرح و همواره به دنبال بازار فروش هستند، و نیز به دلیل وجود بازار مصرف کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس، بر سر شاهراه ترانزیت شمال - جنوب کالا قرار دارد.»

معاون وزیر راه و ترابری، یکی دیگر از اقدامات اساسی در زمینه‌ی توسعه‌ی ترانزیت در کشور را ایجاد «تقاضا» برشمرد و گفت: باید ضمن ایجاد و افزایش ظرفیت‌های داخلی از جمله شبکه‌های راه و راه‌آهن و مبادی ورودی، نظیر بنادر و پایانه‌ها، به کمک ارگان‌های مرتبط با امر ترانزیت، به دنبال جذب بازارهای جدید و ایجاد روابط مناسب بازرگانی و اقتصادی بین کشورهای مختلف برآییم.»

«فندی‌زاده»، ضمن تأکید بر لزوم روان‌سازی عبور ترانزیت از کشور، اظهار داشت: «لازم است، عبور ترانزیت، با صرف زمان کم و هزینه پایین انجام شود و حتی در لایه‌های پایین، یعنی در پایانه‌های مرزی نیز، کارمندانی که

باید ضمن ایجاد و افزایش ظرفیت‌های داخلی از جمله شبکه‌های راه و راه‌آهن و مبادی ورودی، نظیر بنادر و پایانه‌ها، به کمک ارگان‌های مرتبط با امر ترانزیت، به دنبال جذب بازارهای جدید و ایجاد روابط مناسب بازرگانی و اقتصادی بین کشورهای مختلف برآییم.

توسعه‌ی ترانزیت، این ۶ هزار کیلومتر نیز، باید به بزرگراه تبدیل شود.»

دبیر کارگروه ترانزیت کشور، با اشاره به برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته توسط کارگروه ترانزیت به ریاست وزیر راه و ترابری، آقای دکتر بهبهانی در راستای افزایش ظرفیت ترانزیت کالا به ۲۵ میلیون تن از کشور و ایجاد زیرساخت‌ها به منظور تحقق این مهم، اظهار داشت: «به دنبال تقویت و گسترش زیرساخت‌های ترانزیتی، طی بررسی‌های صورت گرفته، حلقه‌های مفقوده‌ی شبکه ریلی نیز، مورد بررسی قرار گرفت و قرار شد که چهار هزار کیلومتر خط آهن، به شبکه‌های ترانزیت کشور افزوده شود. تحقق این اقدامات، توسط معاون اول رئیس جمهور ابلاغ شده است و در انتظار تخصیص بودجه به سر می‌برد.»

وی، با اشاره به توسعه‌ی پایانه‌های مرزی و استفاده از توان بخش خصوصی در راستای توسعه‌ی ترانزیت، اذعان داشت: «همچنین، به منظور روان سازی ترانزیت، افزایش امکانات و تجهیزات گمرک در پایانه‌های مرزی، در دستور کار قرار گرفته است؛ به گونه‌ای که دستگاه‌های جدید ایکس ری (X Ray) به

در این مراکز فعالیت دارند، منافع خود را در عبور هرچه سریع‌تر کالاهای ترانزیتی ببینند و در کاهش زمان عبور کالا، همه‌ی بخش‌ها فعال باشند؛ یعنی کالا به سرعت از پایانه‌های مرزی، وارد شبکه‌ی راه‌های کشور شده و به سرعت از آن خارج شود. این امر، علاوه بر این که تاثیر چشمگیری در کاهش زمان دارد، کاهش هزینه‌های حمل را نیز به دنبال خواهد داشت؛ زیرا که حمل و نقل در دنیای امروز، به دنبال کاهش زمان و هزینه است و تجار همواره در پی کوتاه ترین زمان و صرف کم‌ترین هزینه، برای جابه‌جایی کالاهای خود هستند.»

وی، ضمن اشاره به این که، با اجرای آیین‌نامه‌ی روان‌سازی عبور کالای ترانزیتی در کشور، برخی مشکلات در این زمینه برطرف شده‌اند، گفت: «سال گذشته، به منظور تسهیل و روان سازی ترانزیت، کارگروهی به ریاست وزیر راه و ترابری و عضویت وزارت‌خانه‌های بازرگانی، امور خارجه، کشور، اقتصاد و دارایی و راه و ترابری و ارگان‌های دیگر، نظیر: اداره‌ی مرزبانی و ستاد مبارزه با قاچاق کالا تشکیل شد و دبیر این کارگروه، رئیس سازمان راهداری حمل و نقل جاده‌ای بود. که از جمله‌ی مهم‌ترین دست‌آوردهای آن می‌توان، برگزاری جلسات گوناگون، و به دنبال آن‌ها، افزایش ۲۱ درصدی حجم ترانزیت کالا از کشور طی سال ۱۳۸۸ (نسبت به سال ۱۳۸۷)، را برشمرد.»

وی، به ایجاد ۱۳ هزار کیلومتر راه ترانزیتی در کشور اشاره کرد و گفت: «در حدود ۷ هزار کیلومتر از این مسافت، بزرگراه و شش هزار کیلومتر آن، راه اصلی است که در راستای



در ابتدا، به منظور گسترش ترانزیت در کشور کمیته‌ی تخصصی تشکیل شد، تا به صورت نرم افزاری به منظور کاهش زمان سفر و به شکل سخت افزاری در یک برنامه‌ی دراز مدت، سهم ترانزیت را افزایش دهیم.

* * *

با تلاش وزارت امور خارجه، مسیر داغستان به چچن که سال‌ها بسته بود، بالاخره باز شد. در این صورت و با باز شدن مسیر کریدور شمال - جنوب کالاها از راه هند به ایران و روسیه و سپس به اروپا ارسال می‌شوند، و این امر، حداقل باعث صرفه جویی ۳۰ تا ۴۰ درصدی زمان و هزینه‌ها خواهد شد.



بندر و دریا / شماره ۱۷۵

منظور بازرسی و کنترل کامیون‌ها خریداری شده‌اند، تا کامیون‌ها پس از بازرسی بدون توقف، به سرعت عبور کنند. همچنین، این آمادگی وجود دارد برای ۲۰ گمرک پایانه‌های مرزی، با سرمایه‌ی بخش خصوصی، این تجهیزات خریداری شوند و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، آمادگی دارد با همکاری گمرک و با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، این دستگاه‌ها را نصب کند. شاید این امر، بتواند در سالهای آتی تحقق یابد.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، با بیان این مطلب که قرار است کنترل و نظارت کامیون‌ها پس از عبور از پایانه، از طریق GPS صورت گیرد، اظهارداشت: «ایجاد شهرک‌های حمل و نقلی، تیر پارک‌ها در کنار مجتمع‌های خدماتی - رفاهی (محل‌های خاص برای توقف کامیون‌ها) و کنترل پایانه‌های مرزی توسط دوربین‌های تصویربرداری و تجهیز همهی جاده‌های کشور به سیستم هوشمند، نیز از دیگر اقدامات صورت گرفته در راستای توسعه‌ی ترانزیت کشور به شمار می‌رود.»

وی، عضویت در کریدور تراسیکا، در ۲۲ خرداد سال گذشته را اقدام مناسبی در راستای گسترش ترانزیت برشمرد و گفت: «در هشتمین اجلاس کریدور تراسیکا که دارای ۱۴ عضو است و در بروکسل تشکیل شد، توانستیم شاخه‌ی جنوبی تراسیکا را با عبور از خاک جمهوری اسلامی ایران تعریف کنیم که از طریق آسیا، به ترکمنستان و از آن‌جا به ایران و به سمت ترکیه می‌رود و از ترکیه به ایران و افغانستان می‌رسد و سپس، وارد کشورهای CIS می‌شود. این اقدامات، به عنوان اسناد رسمی تراسیکا ثبت شد.»

«افندی زاده»، با اشاره به رشد ۴۳ درصدی ترانزیت طی ۸ ماهه‌ی سال جاری، با جابه‌جایی ۶ میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا، در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، اذعان داشت: «سعی بر آن داریم، این میزان ترانزیت در سال جاری، به ۱۰ میلیون تن برسد و برای تحقق این امر، هماهنگی‌های لازم با ارگان‌های مرتبط، از جمله: سازمان بنادر، راه آهن، گمرک، ستاد مبارزه با قاچاق کالا، وزارت امور خارجه و بخش خصوصی، صورت گرفته است.»

معاون وزیر راه و ترابری، همچنین، اشاره کرد: «در ابتدا، به منظور گسترش ترانزیت در کشور، کمیته‌ی تخصصی تشکیل شد، تا به صورت نرم افزاری به منظور کاهش زمان سفر و به شکل سخت افزاری در یک برنامه‌ی دراز مدت، سهم ترانزیت را افزایش دهیم.»

«افندی زاده»، با بیان این مطلب که به دنبال آن هستیم تا همهی کامیون‌ها توسط دستگاه‌های GPS رصد شوند اظهار داشت: هم اکنون ۶۰۰ شرکت فعال حمل و نقلی با ۲۰ هزار دستگاه کامیون در کشور وجود دارند و تنها، کامیون‌هایی به اروپا می‌روند، که

مجهز به سیستم GPS باشند.»

وی، با اشاره به رشد حمل و نقل کشور، طی سال گذشته، افزود: «هرچند که انتظار ما بیش از این است، اما امروزه، نگاه ما به جاده، یک نگاه علمی است؛ به گونه‌ای که با انعقاد قراردادی با سازمان هواشناسی، ۵۵ دستگاه هوشمند هواشناسی، به منظور کنترل میزان درجه‌ی یخ زدگی جاده‌ها، درجه‌ی حرارت دما و میزان رطوبت در گردنه‌های مهم کشور نصب خواهند شد. همچنین، استفاده از تابلوهای VMS و یا VSL و ایجاد مرکز مدیریت راه‌های کشور و کنترل جاده‌ها از طریق دوربین‌های تصویربرداری نیز، از جمله مهم‌ترین اقداماتی است که توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، صورت گرفته است.»

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، با بیان این مطلب که ترانزیت، نیازمند دست‌یابی به نظر جمعی است، اظهارداشت: «در سازمان راهداری، برنامه‌ی ۴ ساله‌ای تدوین شده است، تا متناسب با آن، از وضعیت و توانمندی‌های موجود، استفاده‌ی مطلوب و بهینه شود.»

وی، با بیان این مطلب که بخش حمل و نقل جاده‌ای، غیردولتی است و ایجاد هماهنگی بین این بخش‌ها بسیار دشوار است، افزود: «هماهنگی و همکاری با چندارگان، نیازمند دو روش است: ابتدا مدیریت واحد، که با توجه به شرح وظایف ارگان‌ها، این امر میسر نیست و دیگری، ایجاد کارگروهی ویژه، برای افزایش این تعاملات است که در امر ترانزیت، این مهم، انجام پذیرفت و کار گروه ترانزیت، تشکیل شد.»

«افندی زاده»، در پاسخ به سطح همکاری سایر ارگان‌های مرتبط با امر ترانزیت، اظهارداشت: «تعامل در سطح مسوولین، به راحتی صورت می‌گیرد؛ اما در رده‌های پایین‌تر، مقاومت‌هایی مشاهده می‌شود که باید با اقناع، این مهم عملی شود در عرصه‌ی ترانزیت، سعی کردیم عملکرد پایانه‌های مرزی استان‌ها، تحت مدیریت استانداری‌ها صورت گیرد که البته، بالا رفتن حجم ترانزیت، می‌تواند بیان‌گر این هماهنگی‌ها باشد.»

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، در ادامه افزود: «با تلاش وزارت امور خارجه، مسیر داغستان به چچن که سال‌ها بسته بود، بالاخره باز شد. در این صورت و با باز شدن مسیر کریدور شمال - جنوب، کالاها از راه هند به ایران و روسیه و سپس به اروپا ارسال می‌شوند، و این امر، حداقل باعث صرفه‌جویی ۳۰ تا ۴۰ درصدی زمان و هزینه‌ها خواهد شد.»

معاون وزیر راه و ترابری در پایان سخنان خود، به ایجاد پنجره‌ی واحد بین ایران و ترکیه اشاره کرد و گفت: «منظور از پنجره‌ی واحد، ایجاد گمرک واحد بین دو کشور برای چک کردن کالاهاست، تا هر دو طرف، با قبول یکدیگر، تنها یک بار، نسبت به بازدید کامیون‌ها اقدام کنند. بهتر است، این پنجره‌ی واحد، با سایر کشورهای همسایه نیز، تشکیل شود.» ■

تشکیل جلسه شورای عالی اقیانوس شناسی کشور به ریاست وزیر راه و ترابری

تحقیقاتی، عملیاتی، محیط زیست و... در شورای عالی اقیانوس شناسی بررسی شود. مهندس بهرام صناعی رئیس سازمان هواشناسی کشور نیز که در این جلسه به عنوان نایب رئیس شورای عالی اقیانوس شناسی کشور انتخاب شد، اظهار داشت: خوشحالم که این توفیق به دست آمد که با حمایت دکتر بهبهانی، وزیر محترم راه و ترابری، در راستای احیای شورای عالی اقیانوس شناسی کشور، حرکتی جدید آغاز شود و امید داریم به نتایج خوب و قابل قبولی دست یابیم.

خارج از حیطه این شورا انجام نشود. وزیر راه و ترابری یادآور شد: زمانی که سازمان های دیگر در امور مربوط به شورای عالی اقیانوس شناسی مداخله می کنند، باید به آنها تذکر داده شود. مهندس سیدعطاءاله صدر، نیز در این جلسه اظهار داشت: متأسفانه در فاصله طولانی که شورای فعالیتی نداشته است، فعالیت های تحقیقاتی، دریایی با سردرگمی روبرو شد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این جلسه افزود: در این راستا باید تلاش شود تا تمام فعالیت های دریایی مربوطه از جمله موسسات آموزشی-

دکتر حمید بهبهانی که در جلسه شورای عالی اقیانوس شناسی کشور سخن می گفت، با اشاره به اینکه راه آهن چابهار-زاهدان-مشهد نجات دهنده شرق ایران است، اظهار داشت: با ایجاد این کریدور بندرعباس به سرخس و تفتان متصل می شود و ۳ راه عبور برای خروج از ایران تعریف می شود که موجب پویایی صنعت و کشاورزی و ارسال نفت و گاز به صورت مستقیم می شود. دکتر بهبهانی در این جلسه درباره فعالیت شورای عالی اقیانوس شناسی اظهار داشت: این شورا باید قدرتمند شود و هیچ کاری در خصوص اقیانوس،

دیدار وزیر دفاع از بندر امیرآباد



امیرآباد آشنا شد.

گفتنی است فاز اول این بندر در سال ۱۳۸۷ به دست دکتر محمود احمدی نژاد ریاست محترم جمهور افتتاح شد و تا امروز شاهد پیشرفت های بسیاری در زمینه های مختلف عمرانی و سرمایه گذاری و ... بوده است.

کرد با بهره گیری از همت و تلاش مضاعف، در آینده ای نه چندان دور شاهد بهره برداری از تمام ظرفیت های بالقوه کشور اسلامی مان باشیم. وی تاکید کرد باید برنامه ریزی ها به گونه ای باشد که بنادر ما ضمن بهره گیری از تجهیزات مدرن و به روز دریایی و بندری، بتوانند از لحاظ ساختاری نیز نقش پایلوت را در میان کشورهای همجوار ایفا کنند و به عنوان الگویی برای دیگر بنادر کشورهای همسایه به شمار آیند. وی افزود: پیشرفت های صورت گرفته که بعضاً بسیار فراتر از حد انتظار بوده، نشانگر مدیریت کارآمد است.

وی در پایان با همراهی نعیمی، در بازدید میدانی از بندر و پروژه های آن، از نزدیک با تجهیزات و امکانات و وضعیت موجود منطقه ویژه اقتصادی بندر

وزیر دفاع از منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی بندر امیرآباد، در این بازدید که در حاشیه سفر اخیر رئیس جمهور و اعضای هیأت دولت به استان مازندران صورت گرفت، نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با اشاره به توانایی ها و امکانات این بندر و همچنین میزان سرمایه گذاری های انجام شده بخش های خصوصی و دولتی در منطقه ویژه، بر اهمیت استراتژیکی این بندر تاکید کرد.

در ادامه سردار احمد وحیدی وزیر دفاع ضمن اظهار رضایت از پیشرفت های صورت گرفته در این بندر، بر اهمیت حفظ و حراست از تمامی مرزهای کشور علی الخصوص مرزهای آبی تاکید و اظهار امیدواری

در مقر آیمو در شهر لندن صورت گرفت؛

ملاقات کاردار جمهوری اسلامی ایران

در انگلیس با دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی



خطر نشان می سازد، با پایان مأموریت رسول موحیدیان عطار، سفیر سابق کشورمان در انگلیس، معاون وی صفرعلی اسلامیان کوهپایه از مرداد ماه سال جاری به عنوان کاردارعهده دار مسئولیت سفارت گردید و همزمان به عنوان نماینده دائم کشورمان نزد آیمو معرفی شده است. شایان ذکر است مسئولیت آقای اسلامیان کوهپایه تا تعیین سفیر جدید که چند ماهی به طول خواهد انجامید، ادامه خواهد داشت.

در این دیدار تندیس روز جهانی دریانوردی که در مراسم جشن دریانوردی به دریانوردان نمونه ایرانی اهدا شده بود، به رسم یادبود و به نمایندگی از جامعه دریانوردی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی به دبیر کل آیمو اهداء شد. وی نیز ضمن ابراز خرسندی از دریافت تندیس، طرح روی آن را با شعار سال آیمو با عنوان «سال دریانوردان» منطبق دانست و آن را ستود.

در این دیدار سید علی موسوی، مسئول بخش حقوقی سفارت به عنوان مأمور رابط (Lia-son Officer) سفارت به آیمو معرفی گردید، همچنین علی اکبر مرزبان، نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و معاون نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران نزد آیمو نیز اختصاراً گزارشی از فعالیت های کشورمان در هفته دریانوردی را ارائه نمود که مورد توجه دبیرکل آیمو قرار گرفت.

عصر روز جمعه مورخ بیست و یکم آبان ماه سال جاری، آقای صفرعلی اسلامیان کوهپایه کاردار عهده دار مسئولیت سفارت جمهوری اسلامی ایران در انگلیس و نمایندگی دائم کشورمان نزد آیمو با دبیرکل آیمو، آقای افتمیوس میتروپولوس در دفتر کار وی دیدار کرد.

در این ملاقات کوتاه که به منظور آشنایی طرفین برگزار شد، موضوعات مهمی همچون انتخاب دبیر کل آینده در نشست بعدی شورای آیمو، نقش آفرینی جمهوری اسلامی ایران در مباحث فنی و تخصصی آیمو و حضور مؤثر هیأت های ایرانی در نشست های آن و همچنین جایگاه صنعت دریانوردی در حمل و نقل بین المللی و به خصوص اهمیت روز افزون آن در منطقه خلیج فارس مطرح و مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

قائم مقام ریاست عالی همایش نهم ICOPMAS در گفت و گو با بندر و دریا

مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی در کشور نهادینه شده است

اصغر لک علی آبادی



سازمان بنادر و دریانوردی رانیز عهده دار است، با توجه به برخورداری کشور از سواحل گسترده، تمامی ذینفعان دریایی را مکلف می داند به منظور دست یابی به اهداف سند توسعه چشم انداز در مسیر توسعه ی دریا محور، قدم بگذارند و ماحصل برگزاری همایش مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی را بر ارتقای کیفی سازه های دریایی موثر می پندارد.

یکی از دست آوردهای همایش ICOPMAS، استقبال چهره های معتبر علمی بین المللی به منظور ارائه مقاله و حضور در همایش است. عبارات فوق، بخشی از سخنان قائم مقام رئیس عالی نهمین همایش مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی است که پیش از برگزاری همایش و در گفت و گویی کوتاه با خبرنگار بندر و دریا اظهار شد. مهندس رمضان عربسالاری که سرپرستی معاونت فنی و مهندسی

لطفاً در خصوص برگزاری همایش دوسالانه بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی، توضیحاتی بیان بفرمایید.

بیش از ۲۰ سال پیش، در خرداد ماه یک هزار و سیصد و شصت و نه، اولین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی برگزار شد، اینک افتخار داریم که نهمین دوره همایش را برگزار کنیم. در طی این بیست سال، با نهادینه شدن جایگاه همایش در جوامع علمی ملی و بین المللی، شاهد حضور دست اندرکاران، مطابق با محورهای همایش در آن بوده ایم و روند روبه رشدی را در جهت غنای علمی و تخصصی و انتقال جدیدترین دست آوردهای مربوطه در زمان برگزاری همایش، مشاهده می کنیم.

هدف از برگزاری همایش طی ۹ دوره چه بوده است؟

هدف اصلی همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی، ارتقای دانش تخصصی کشور، از راه تبادل تجربیات و نظرات با متخصصین به نام بین المللی و ایجاد ارتباط و تلاش در راستای افزایش سطح علمی آحاد مرتبط، اعم از کارفرمایان، مشاورین و پیمانکاران است.

این همایش، طی دوره های گذشته، تا چه میزان در انتقال دست آوردهای علمی-مهندسی موفق عمل کرده است؟

نهادینه شدن تخصص در زمینه ی مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی در کشور و دستیابی به خودکفایی در آن، ثمره ی تلاش کلیه ی مسئولین نظام، پس از پیروزی انقلاب اسلامی، تا به امروز است. همایش های مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی نیز، در این مسیر حرکت کرده است. یکی از دست آوردهای آن، استقبال چهره های معتبر علمی بین المللی، به منظور ارائه ی مقاله و حضور در همایش است.

برای ارتقای کیفی سطح علمی همایش، چه تمهیداتی در نظر گرفته شده است؟

حضور جمع کثیری از متخصصین دانشگاه های کشور در هیأت رئیسه ی همایش و عضویت اساتید و صاحب نظران برجسته، اعم از داخلی و خارجی در کمیته ی علمی، باعث ارتقای سطح علمی آن شده است. در ضمن، هفت سخن رانی کلیدی، از سوی هفت نفر از اساتید برجسته و تراز اول بین المللی و داخلی، در همایش ارائه خواهد شد.

پس از برگزاری هشت دوره از این همایش، آیا حضور کشورهای خارجی و ارسال مقالات از متخصصان این کشورها، از روندی رو به رشد برخوردار بوده است؟

یقیناً. همان طور که عرض کردم، سطح کیفی مقالات، از رشد قابل توجهایی برخوردار است؛ به نحوی که ۶ نفر از اساتید به نام از معتبرترین دانشگاه های مرتبط، جزو سخن رانان کلیدی همایش محسوب می شوند و مقالات زیادی نیز، با منشاء خارجی، به دبیرخانه ی همایش واصل شده است. در ضمن، حمایت معنوی سازمان ها و تشکلهایی همچون، IMO (سازمان جهانی دریانوردی)، WMO (سازمان جهانی هواشناسی)، IHO (سازمان جهانی هیدروگرافی)، IAPH (اتحادیه ی بین المللی بنادر و لنگرگاه ها)، IALA (انجمن بین المللی چراغ های دریایی)، PIANC (کمیسیون بین المللی دایمی کنگره های کشتیرانی)، Caspcom (کمیته هماهنگی هواشناسی، آبشناسی و مراقبت محیط دریای خزر) و WMU (دانشگاه جهانی دریانوردی) مبین استقبال کشورهای خارجی از این همایش است. شایان ذکر است که بر اساس برنامه ی تنظیمی، قرار است، نایب رئیس سازمان جهانی دریانوردی، ریاست دانشگاه جهانی دریانوردی و دبیرکل PIANC نیز، در همایش حضور یابند.

در این همایش، تعامل بین مراجع علمی و دانشگاهی با صنعت چگونه است؟

برگزاری نمایشگاه در حاشیه ی همایش، این امکان را فراهم کرده است؛ ضمن آن که، ترکیب هیأت رئیسه و اعضای کمیته علمی نیز، تلفیقی از همکاری و ارتباط صنعت و دانشگاه را نشان می دهد.

در صورت امکان، در ارتباط با دست آوردهای همایش در زمینه ی مدیریت سواحل، توضیح بیش تری ارائه نمایید؟

همان طور که می دانید، طول سواحل ایران در شمال و جنوب، مجموعاً حدود ۵۸۰۰ کیلومتر است. برخورداری از این میزان نوار ساحلی، ما را مکلف می کند که در راستای دستیابی به اهداف «سند توسعه ی چشم انداز ۱۴۰۴»، در حوزه های مختلف فعالیت های دریایی، اعم از حمل و نقل، تجارت، شیلات، نفت و گاز، گردشگری، محیط زیست، صنایع دریایی و غیره، در مسیر توسعه ی دریامحور، گام برداریم. تصویب مطالعات «مدیریت یکپارچه ی مناطق ساحلی»، در شورای عالی معماری و شهرسازی ایران، که یکی از دست آوردهای این همایش محسوب می شود و با محوریت سازمان بنادر و دریانوردی و هجده ارگان تهیه شده، ما را قادر ساخته است که با تبیین و تحلیل وضع موجود، تعیین محدوده و مرزبندی مناطق ساحلی، طرح مدیریت نوار ساحلی، طرح مدیریت زیست محیطی، طرح کاربری مطلوب اراضی مناطق ساحلی، چگونگی مشارکت عمومی در مسیر دستیابی به اهداف یاد شده، گام های دقیق تری برداریم. یکی دیگر از دست آوردهای این همایش، تهیه و تدوین مجموعه ی «ضوابط طراحی و معماری ساختمان ها و مستحقات بندری» است که این امر، گامی بزرگ در جهت ارتقای کیفی سازه های دریایی به شمار می آید.



احداث موج شکن‌های کوچک گام بزرگ دولت در خدمت رسانی به مناطق محروم ساحلی

گرفته شده است.

وی در عین حال، نقش راه آهن را در کاهش بار ترافیکی جاده‌ها مهم خواند و گفت: در حال حاضر حدود ۵ درصد از کالاها توسط این بخش حمل می‌شود که رقم ناچیزی است و قطعاً با فعال تر شدن این بخش، ضمن کمک به کاهش مصرف سوخت، از بروز بسیاری از تصادفات در جاده‌های کشور کاسته خواهد شد.

صدر امکان تردد شبانه روزی برای حمل بار را از جمله دیگر اقدامات مورد نیاز برای کاهش ترافیک در محورهای منتهی به بندر عنوان کرد و افزود: با ۲۴ ساعته شدن گمرک شهید رجایی این امکان بوجود می‌آید که در تمامی ساعات شبانه روز امکان تردد میسر شود که با هماهنگی گمرک بزودی این امر امکانپذیر خواهد شد.

معاون وزیر راه و ترابری در ادامه به نقش فعالیت‌های دریایی در برنامه پنجم توسعه اشاره کرد و گفت: با توجه به ظرفیت‌های بسیار خوبی که در این بخش کشور وجود دارد از جمله وجود دریا و مناطق ساحلی در شمال و جنوب و همچنین برخورداری از جزایر، بخش دریایی، جایگاه ویژه‌ای دارد.

وی، برنامه ریزی جدی سازمان بندر را جهت حمایت از توسعه بانکرینگ (سوخت رسانی به کشتی) یادآور شد و گفت: بر اساس برآوردهای انجام شده، در پایان برنامه پنجم توسعه سهم ایران از این صنعت پرسود در منطقه به ۵۰ درصد خواهد رسید که با سرمایه‌گذاری‌هایی که بخش خصوصی در مناطق مختلف انجام داده است، این مهم دست یافتنی است.

در سطح کشور انجام داده است.

صدر خاطرنشان کرد: از جمله مهمترین پروژه‌های در دست احداث، فاز ۲ طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی است که پیش‌بینی می‌شود بخشی از آن تا پایان سال جاری به بهره‌برداری برسد.

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در عین حال به اهمیت راه‌های ارتباطی منتهی به بندر شهید رجایی اشاره کرد و گفت: با توجه به اجرای طرح توسعه بندر شهید رجایی و افزایش ظرفیت آن به ۲ برابر، نیاز است ظرفیت راه‌های دسترسی به داخل کشور ارتقا یابد. بر این اساس سازمان بندر نیز در ساخت بزرگراه بندرعباس - سیرجان سرمایه‌گذاری نموده؛ که میزان آن طی دو سال گذشته بالغ بر ۳۵۰ میلیارد ریال می‌باشد و در سال جاری نیز ۵۰ میلیارد ریال برای کمک به این پروژه در نظر

معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی از شناسایی ۴۰ نقطه در سواحل خلیج فارس جهت احداث موج شکن‌های بنادر کوچک خبر داد.

بنابر این گزارش و به نقل از روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان، مهندس سید عطاءاله صدر در حاشیه بازدید از موج شکن‌های در دست احداث جزیره قشم در جمع خبرنگاران گفت: این موج شکن‌ها در راستای خدمات رسانی دولت در مناطق محروم احداث می‌شوند تا مردم بتوانند با بهره‌گیری از آنها به امور معیشتی خود از جمله صیادی و تجارت بپردازند.

سازمان بندر و دریانوردی اعتباری بالغ بر ۸۰۰ میلیارد ریال را در سال ۸۹ برای توسعه این موج شکن‌ها اختصاص داده است.

وی اضافه کرد: سازمان بندر برنامه ریزی جامعی در جهت احداث بندر بزرگ و کوچک





ساماندهی بندر مسافری شهید ذاکری قشم آغاز شد

بازدید کرد. موج شکن‌های ریگو، شیب دراز و سلخ از جمله موج شکن‌هایی هستند که در این جزیره در حال ساخت می‌باشند که به گفته سید باقر موسوی رئیس اداره بنادر و دریانوردی قشم در مدت ۱۸ ماه و با اعتباری بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال احداث خواهند شد. مهندس سید عطاءاله صدر مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین با حضور در کارخانه مدکندالوی قشم تولید کننده شناورهای فلزی و فایبر گلاس، از نزدیک مراحل احداث شناورهای مسافری را بررسی کرد. موسوی رئیس اداره بنادر و دریانوردی قشم در این باره گفت: کار احداث ۲ فروند شناور مسافری کلاس A مراحل پایانی خود را در این شرکت می‌گذراند. وی خاطرنشان کرد: این شناورها از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی ساخته می‌شود که برای احداث هر کدام ۵۵۰ میلیون تومان هزینه صرف خواهد شد.

اعظمی از مسافرت‌های دریایی را پذیراست. سید عطاءاله صدر خاطرنشان کرد: با بهره‌برداری از طرح توسعه این بندر، توان پهلودهی شناورهای مسافری افزایش خواهد یافت و این امر منجر به افزایش ظرفیت مسافری این بندر خواهد شد. وی پیش از کلنگ زنی بندر شهید ذاکری از طرح ساماندهی بندر مسافری شهید حقانی بندرعباس بازدید کرد و افزود: فاز اول ساماندهی این بندر مراحل پایانی خود را می‌گذراند و فاز دوم آن در مراحل بعدی برنامه ریزی خواهد شد. گفتنی است مراحل اجرایی ساماندهی بندر مسافری شهید حقانی از سال ۸۷ آغاز شد که بیش از ۸۰ میلیارد ریال برای آن اعتبار صرف شده است. همچنین با حضور مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، انفجار معدن سرسور که تامین کننده سنگهای موج شکن طرح توسعه بندر شهید ذاکری قشم است، انجام شد. معاون وزیر راه و ترابری همچنین از طرح احداث موج شکن‌های کوچک در این جزیره

کلنگ احداث طرح توسعه بندر مسافری شهید ذاکری قشم با حضور مهندس سید عطاءاله صدر معاون وزیر راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی به زمین زده شد.

بنابر این گزارش و به نقل از روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، این طرح با سرمایه گذاری ۸۰ میلیارد ریالی و در مدت ۱۸ ماه احداث خواهد شد. در این طرح اطاله موج شکن به میزان ۳۰۰ متر و اجرای دایک به مقدار ۵۰۰ متر انجام خواهد شد. همچنین استحصال ۳/۵ هکتار از اراضی و ۲۲۷ هزار مترمکعب لایروبی از جمله اقداماتی است که برای احداث این طرح پیش بینی شده است.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه آیین کلنگ زنی این طرح با اشاره به نگاه ویژه این سازمان به ساماندهی بنادر مسافری گفت: بندر مسافری شهید ذاکری قشم از جمله مهمترین بنادر مسافری کشور است که به همراه بندر شهید حقانی بخش

ساخت ۲۰ موج شکن چند منظوره در هرمزگان و بوشهر

«شناس» به زودی آماده بهره برداری خواهد شد. معاون وزیر راه و ترابری پس از بازدید میدانی از طرح توسعه «محوطه سازی اراضی غربی» و وضعیت دیوار و کانال کشی مشرف به اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه با محله سماچ گفت: توسعه اداره بندرلنگه از دو سر، محوطه سازی غربی و اطاله موج شکن شرقی در حال اجراست که فاز اول طرح توسعه اطاله موج شکن با اعتبار ۸ میلیارد تومانی به زودی آغاز می‌شود و با اجرای این دو طرح ظرفیت تخلیه و بارگیری در این بندر از ۵/۱ میلیون تن به چهار میلیون تن افزایش می‌یابد.

شهرستان بندرلنگه از ساخت ۲۰ موج شکن چند منظوره در استانهای هرمزگان و بوشهر خبر داد. مهندس صدر تعداد موج شکن‌ها در استان هرمزگان را ۱۳ موج شکن و در استان بوشهر ۷ موج شکن اعلام کرد و افزود: ساخت این موج شکن‌ها در راستای محرومیت زدایی در سواحل کشور توسط سازمان بنادر و دریانوردی در حال انجام است. وی گفت: ساخت این موج شکن‌ها از اوایل امسال آغاز شده است. مهندس سید عطاءاله صدر در خصوص موج شکن بندر «شناس» از توابع شهرستان بندرلنگه گفت: موج شکن بندر

معاون وزیر راه و ترابری از ساخت ۲۰ موج شکن چند منظوره خبر داد.

بنابر این گزارش و به نقل از روابط عمومی اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه، معاون وزیر راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه بازدید از بنادر جنوب و جنوب غربی کشور از بندرلنگه بازدید نمود.

مهندس سید عطاءاله صدر را هیاتی از معاونین و مقامات سازمان بنادر و دریانوردی و مدیر بندرلنگه و معاونین این بندر و نیز فرماندار شهرستان و مدیر کل گمرکات بندرلنگه همراهی کردند. مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در سفر به

قرارداد بکارگیری بالگردهای جستجو و نجات و پایش آلودگی های محیط زیست دریایی بین سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت سرویس های حمل و نقل به امضاء رسید

پایش آلودگی محیط زیست دریایی

زینب میرزایی



در سال ۱۳۸۶ کار ساخت سه فروند بالگرد تجسس و نجات دریایی به سفارش سازمان بنادر و دریانوردی به یک شرکت فرانسوی، به پایان رسید، اما فرانسوی ها بنا به دلایلی، از نصب تجهیزات تجسس، از قبیل دوربین های دید در شب، در این بالگردها خودداری کردند. از این رو، قرارداد یاد شده فسخ شد و سازمان بنادر و دریانوردی، کل مبالغ پرداختی خود، به همراه خسارت های وارده را از این شرکت بازپس گرفت. پس از آن، سعی شد تا از توان داخلی برای ساخت این بالگردها استفاده شود. بر این اساس، با یک شرکت داخلی، قراردادی منعقد شد؛ اما از آن جا که بالگردهای ساخت این شرکت، یک موتور بود و باتوجه به این که، طبق قوانین بین المللی، باید از بالگردهای دو موتور و ویژه در شرایط بحرانی در دریا استفاده شود، این قرارداد نیز اجرایی نشد تا آن که، در نخستین روزهای آذرماه امسال، قراردادی میان سازمان بنادر و دریانوردی و «شرکت سرویس های حمل و نقل»، به منظور به کارگیری سه فروند بالگرد جستجو و نجات و پایش آلودگی های محیط زیست دریایی، به مبلغ ۵۰ میلیارد ریال، منعقد شد.

از بالگردهای جدید، به صورت چند منظوره در راستای جستجو، نجات و پایش آلودگی های زیست محیطی، بهره برداری خواهد شد. «ایزدیان»، مدت این قرارداد را دو سال عنوان کرد و گفت: «این بالگردها کاملاً دریایی هستند و قابلیت جستجو و نجات و پروازهای دریایی در شرایط خاص هوایی را دارند و نیاز جستجو و نجات دریایی را تأمین می کنند.»

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این که این بالگردها، تا حدود ۹۰ درصد اهداف مورد نظر سازمان بنادر را تأمین خواهند کرد، به تشریح جزئیات بیش تری از این قرارداد پرداخت و گفت: «با توجه به این که، حدود دو هزار کیلومتر ساحل در جنوب کشور وجود دارد، دو فروند بالگرد در جنوب مستقر خواهد شد؛ یک فروند در بوشهر که مناطق شمالی خلیج فارس، از بندر امام خمینی تا عرض جغرافیایی جزیره ی لاوان را پوشش می دهد و یک فروند دیگر نیز، در بندرعباس مستقر می شود که از عرض جغرافیایی جزیره ی لاوان تا عرض جغرافیایی بندر گوادر را دربر می گیرد. یک فروند دیگر نیز در رشت مستقر می شود که ۷۰۰ کیلومتر سواحل آب های شمالی کشور را پوشش خواهد داد.» در ادامه، «ایزدیان»، در پاسخ به پرسش

«سعید ایزدیان»، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، به نمایندگی از سازمان بنادر و دریانوردی و «محسن بهزادفرد»، مدیر عامل «شرکت سرویس های حمل و نقل»، که از شرکت های تابع ارتش جمهوری اسلامی است، در حضور خبرنگاران، قرارداد به کارگیری بالگردهای جستجو و نجات و پایش آلودگی های محیط زیست دریایی را امضا کردند.

«سعید ایزدیان»، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در جمع خبرنگاران، با اشاره به تجربه کشور در استفاده از بالگرد، اظهار داشت: «با توجه به تعیین خلیج فارس و دریای عمان به عنوان منطقه ی ویژه دریایی و همچنین، برای عمل به تعهدات منطقه ای و بین المللی در اجرای کنوانسیون OPRC و کنوانسیون مارپل، از این بالگردها به منظور پایش آلودگی های محیط زیست دریایی در آب های تحت حاکمیت مان، استفاده خواهد شد.»

وی، با بیان این که طی قرارداد با سازمان نقشه برداری، دو فروند هواپیما برای پایش هوایی آب های سرزمینی به سازمان بنادر خدمات ارائه می دهد، در مورد جزئیات این قرارداد گفت: «این هواپیماها فقط برای شناسایی مناطق آلوده ی نفتی و عکس برداری و همچنین، پایش هوایی استفاده می شود، اما



سعید ایزدیان؛

در آب های جنوب، ناوگان مطلوب دریایی فعال است که بالگردها، اگر به ناوگان تجسس و نجات دریایی افزوده شوند، منجر به ارایه ی خدمات مطلوبی خواهند شد.



محسن بهزادفرد؛

ساخت این بالگردها در حال حاضر، تقریباً بومی شده است؛ زیرا بیش از ۳۰ سال است که توسط متخصصان ایرانی، تعمیر و بهره‌برداری می‌شوند.

نجات در دریاهای کشور، کاملاً آماده و فعال هستند. البته، این بالگردها به تنهایی نمی‌توانند در نجات دریایی موثر باشند و بدیهی است که نیروهای امدادی و خدمت رسانی، جست‌وجو نجات دریایی را نیز، حمایت خواهند کرد. این قرارداد، به منزله‌ی آغاز یک عملیات دامنه‌دار است.

«محسن بهزادفرد»، در حاشیه‌ی مراسم انعقاد قرارداد، در پاسخ به این پرسش خبرنگار «بندر و دریا»، که: این بالگردها تا چه میزان اختیار عمل دارند و اگر در تجسس و نجات با مسایل امنیتی روبه‌رو شوند آیا مستقیماً وارد عمل خواهند شد؟ خاطر نشان کرد: «این قرارداد، آغاز همکاری ما با سازمان بنادر و دریانوردی است. سازمان بنادر، رو به رشد و متناسب با آن، نیازهای دریانوردان و جامعه دریایی نیز، روزافزون است. اما بالگردهای ما، گشت‌های متعارف خود را نیز انجام می‌دهند و در این گشت‌ها، هر مورد امنیتی را که مشاهده کنند، یا به نزدیک‌ترین شناور اطلاع می‌دهند و یا این که، بالگرد و شناور نزدیک، به منزله‌ی یک عملیات مشترک، باهم وارد عمل می‌شوند. بنابراین، فرقی نمی‌کند که ما برای سازمان بنادر و دریانوردی کار کنیم یا نه. با هر موردی روبه‌رو شویم که برای امنیت کشور، مشکل آفرین باشد، برخورد خواهیم کرد. مفهوم پایش از نظر ما، می‌تواند قاچاق و یا هر خلاف دیگری باشد که به نوعی، موجب آلودگی می‌شود. بنابراین، ما با آن برخورد خواهیم کرد.»

دریایی را افزایش دهد. از این رو، این قرار داد، به منزله‌ی مرحله‌ی اول طرح است و قطعاً، در مراحل بعد، به ظرفیت‌های مورد نظر، اضافه خواهد شد.

«یزدیان»، ضمن بیان این که، عملیات جست‌وجو، نجات و پایش آلودگی‌های محیط زیست دریایی در کشور، تنها توسط «شرکت سرویس‌های حمل و نقل» آرایه می‌شود، اضافه کرد: این بالگردها، منحصر به فرد هستند و از قابلیت پرواز و جست‌وجو و نجات در شرایط خاص هوایی برخوردارند.

در مراسم انعقاد قرارداد به کارگیری سه فروند بالگرد جست‌وجو و نجات و پایش آلودگی‌های محیط زیست دریایی، مدیرعامل «شرکت سرویس‌های حمل و نقل»، به عنوان طرف قرارداد سازمان بنادر و دریانوردی، اظهار داشت: «بیش از ۳۰ سال، همکاری مطلوب و تخصصی، با سازمان بنادر و دریانوردی داشته‌ایم.»

«محسن بهزادفرد»، با بیان این که، مأموریت‌های دریایی و هوایی جست‌وجو و نجات در دریاهای جنوب و شمال را به نحو مطلوب اجرا می‌کنیم، گفت: «ساخت این بالگردها در حال حاضر، تقریباً بومی شده

خبرنگار «بندر و دریا»، در مورد میزان حوادث دریایی که نیازمند امداد و نجات است، گفت: «مجموع سوانح، که مواردی از جمله آرایه‌ی خدمات پزشکی، رفع نواقص فنی شناورهای دریایی و سوخت رسانی اضطراری را نیز شامل می‌شود، طی هفت ماهه‌ی ابتدای امسال، حدود ۱۲۰ مورد بوده است.»

او در ادامه، این گونه، سخنان خود را تکمیل کرد، که از این بالگردها تنها به یک منظور استفاده نمی‌شود. جست‌وجو و نجات، گشت هوایی که به صورت مأموریتی برای کشف، پایش و مقابله با آلودگی‌ها صورت می‌گیرد، گشت دائمی، دسترسی به مناطق دور دست به خصوص در شرایط بحرانی و همچنین، شناسایی ساخت و سازهای غیر مجاز ساحلی، چهار هدفی است که در این قرارداد، به دنبال دستیابی آن‌ها هستیم.

«یزدیان»، با اشاره به این که عملیات جست‌وجو و نجات، تنها شامل بالگردها و خدمات هوایی نیست، اظهار داشت: «سیستم تجسس و نجات دریایی بسیار قوی و کارآمدی نیز، در دریاهای کشور فعال است؛ با فعالیت ناچی‌ها و شناورهای فعال، علاوه بر استفاده از بخش هوایی به منظور عملیات جست‌وجو و نجات، که



است؛ زیرا بیش از ۳۰ سال است که توسط متخصصان ایرانی، تعمیر و بهره‌برداری می‌شوند.

وی، با بیان این که، برای فعالیت در مناطق ساحلی در مدت قرارداد، به میزان کافی، پشتیبانی وجود دارد، اظهار داشت: «مفهوم به کارگیری بالگرد، این نیست که همه‌ی بخش‌های دریایی، توسط این بالگردها مورد جست‌وجو و نجات قرار می‌گیرند.»

«بهزادفرد»، خاطرنشان کرد: «اگر شرایط ایجاب کند، آمار بالگردها را افزایش می‌دهیم. همچنین، شناورهای بالگردها برای، تجسس و

برای اولین بار در کشور سامان یافته است، در آب‌های جنوب، ناوگان مطلوب دریایی فعال است که بالگردها، اگر به ناوگان تجسس و نجات دریایی افزوده شوند، منجر به آرایه‌ی خدمات مطلوبی خواهند شد.»

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در پاسخ به این پرسش، که آیا این تعداد بالگرد، به منظور اجرای برنامه‌های سازمان در طول سواحل کشور، کافی است؟ گفت: «سازمان بنادر دریانوردی، به عنوان متولی حمل و نقل دریایی، وظیفه دارد تا پتانسیل پوشش کامل منطقه و حمایت از ناوگان

در گفت و گو با مدیر کل استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی، سازمان بنادر و دریانوردی بررسی شد؛

چگونگی محاسبه قیمت تمام شده ی خدمات در آزمون های دریانوردی



جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۹ در فهرست سفید کنوانسیون STCW قرار گرفت و متعاقب آن کلیه مراحل آموزشی دریانوردان، فعالیت مراکز آموزشی دریانوردی، نحوه برگزاری آزمون های علمی و عملی دریانوردی و همچنین صدور گواهینامه های دریانوردی منطبق با الزامات این کنوانسیون انجام می شود.

این فرآیند در سال جاری مورد ارزیابی هیأتی اروپایی قرار گرفت تا کلیه مراحل ممیزی شده تاییدیه آژانس حمل و نقل اتحادیه اروپا (EMSA) را دریافت نماید. پس از دریافت تاییدیه مورد اشاره، از سوی سازمان بنادر و دریانوردی افزایش هزینه های مربوط به آزمون دریانوردان اعلام و ابلاغ گردید.

در پی این اصلاحات و رسانه ای شدن افزایش هزینه های آزمون دریانوردان، خبرنگار ماهنامه ی «بندر و دریا»، در نشست با کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی، پرسش هایی را در خصوص چرایی اصلاح هزینه های مربوط به آزمون و صدور گواهی نامه دریانوردان و ملاک عمل سازمان بنادر در این زمینه، مطرح کرد که با پاسخ های «محمد رضا قادری»، مدیر کل استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی، به مصاحبه ی خبری مبدل شد.

در این گفت و گو، البته «نادر پسند» به عنوان رئیس اداره ی استانداردها و آموزش، نظر ات تکمیلی و کارشناسی خود را در اختیار ما قرار داد و در ابتدای مصاحبه، درباره ی انواع اسناد مربوط به دریانوردان، توضیحاتی را ارائه کرد که در پی می آید.

ابراهیم زارع

گواهینامه ی شایستگی

اسنادی هستند که به عنوان تأیید شایستگی دریانوردان، بعد از طی فرآیند آزمون و بررسی مدارک پیش نیاز در اداره ی امتحانات و گواهینامه های دریانوردی صادر می شود. این گواهینامه ها با رعایت الزامات کنوانسیون STCW 78 (با اصلاحات بعدی) صادر شده اند و دارای ارزش بین المللی هستند.

کارت های جانبی

سندی با اعتبار بین المللی است که به منظور تأیید طی دوره های آموزشی تکمیلی دریانوردان، مطابق با الزامات کنوانسیون STCW 78 (با اصلاحات بعدی) صادر می شود.

شناسنامه ی دریانوردی

سند هویت دریانوردان با رعایت الزامات کنوانسیون ILO 108 است که به دریانورد، اجازه ی خدمت در دریا را می دهد. این سند، به صورت دفترچه ای ۴۰ صفحه ای همراه با فاکتورهای امنیتی تهیه شده است. با الحاق کشورمان به کنوانسیون ILO 185، به زودی بیش از ۱۸۰ هزار شناسنامه دریانوردی فعلی، با سند هویت جدید دریانوردان که به صورت یک کارت امنیتی با حافظه ی بیومتریک است، تعویض خواهند شد.

کارت های مهارت

سندی با اعتبار بین المللی است که با رعایت الزامات کنوانسیون STCW 78 (با اصلاحات بعدی) برای دریانوردان شاغل در سمت های غیر از افسری، صادر می شود و نشان گر تأیید مهارت دریانورد در سمت درج شده در کارت یاد شده است.

■ آقای قادری، در آغاز بفرمایید، در حالی که طی ده سال گذشته، هزینه های آزمون و صدور گواهی نامه های دریانوردی، هیچگونه تغییراتی نداشته و به نوعی، دوره ی ثبات را طی کرده، اصلاحات فعلی، ناشی از چه ضروریاتی بوده است؟

● با قرار گرفتن نام جمهوری اسلامی ایران در فهرست سفید کنوانسیون STCW از سوی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در سال ۱۳۷۹ و ضرورت تطبیق و تعویض فوری گواهینامه های قدیمی مطابق با الزامات کنوانسیون STCW، همچنین، به منظور تشویق دریانوردان، جهت مراجعه ی هر چه سریع تر به مراکز آزمون و صدور گواهینامه

در سال ۱۳۷۹، حداقل هزینه ی ممکن و حدود یک سال بخشودگی پرداخت هزینه در سمت های زیر ۵۰۰ سفرهای نزدیک به ساحل ابلاغ شد و به اجرا درآمد.

بر اساس این هدف، دریافت حداقل هزینه ها طی ۱۰ سال در برگزاری آزمون ها و صدور شناسنامه و گواهینامه های دریانوردان، ملاک عمل بود؛ در حالی که طی گذشت بیش از ده سال، هزینه های سازمانی عملیات اجرایی آزمون و صدور گواهینامه و شناسنامه دریانوردان، به شدت افزایش یافته است.

از سوی دیگر، اصلاحات جدید کنوانسیون STCW که در خرداد ماه سال جاری، به تصویب سازمان جهانی دریانوردی رسید و از

ابتدای ژانویه ۲۰۱۲ میلادی، لازم الاجرا گردید، تغییرات در نظام آموزش و نحوه ی صدور اسناد دریانوردان را اجتناب ناپذیر کرده است. از این رو با توجه به بررسی های کارشناسانه و مقایسه ی هزینه ها با فرآیندهای مشابه در سایر کشورها و مراجع داخلی، جداول هزینه های قابل دریافت پیشنهادی برای برگزاری آزمون ها و همچنین، صدور اسناد دریانوردان، به همراه جدول مقایسه ی هزینه و درآمد کارگروه کارشناسی معاونت دریایی، به منظور طرح در جلسه هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، ارسال شد و بر اساس مصوبه ی این هیات، از تاریخ ۸۹/۶/۳۰ لازم الاجرا گردید.



اصلاحات جدید کنوانسیون STCW که در خرداد ماه سال جاری، به تصویب سازمان جهانی دریانوردی رسید و از ابتدای ژانویه ۲۰۱۲ میلادی، لازم الاجرا گردید، تغییرات در نظام آموزش و نحوه صدور اسناد دریانوردان را اجتناب ناپذیر کرده است.

● بلی، مطالعه‌ی هزینه‌های آزمون و صدور گواهینامه و شناسنامه‌ی دریانوردان در بسیاری از کشورهای هم‌جوار، مانند: هند و پاکستان، نشان‌گر پایین تر بودن میانگین هزینه‌های جدید از هزینه‌های موجود در سایر کشورها است. به عنوان مثال، هزینه‌ی آزمون و صدور گواهینامه دریانوردی یک فرمانده در هند، معادل ۱۵۰ هزار تومان است در حالی که، در هزینه‌ی جدید برآورد شده‌ی سازمان این مبلغ، فقط ۱۰۵ هزار تومان است. هزینه‌ی صدور شناسنامه دریانوردی در کشورهای قبرس و مالت، بیش از ۵۰ هزار تومان و در اعلام هزینه‌های جدید برای صدور شناسنامه‌ی دریانوردی در ایران، این رقم معادل ۲۵ هزار تومان است. همچنین، هزینه‌ی آزمون‌های دریانوردی نزدیک به ساحل زیر ۵۰۰، در هند، ۲۵ هزار تومان است؛ در حالی که این مبلغ، با رعایت وضعیت اقتصادی این قشر از دریانوردان کشور، فقط ۱۰ هزار تومان تعیین شده است.

■ **با اجرای اصلاحات جدید، در نحوه‌ی برگزاری آزمون‌های دریانوردی، چه برنامه‌هایی در دست اقدام دارید؟**

● در این زمینه، طرح کاهش تعداد آزمون‌های دریانوردی، از طریق برگزاری برخی از آزمون‌ها در مراکز آموزشی، در دست اقدام است و با توجه به کاهش تعداد آزمون‌ها، علاوه بر تسهیل و تسریع در پرورش و آموزش دریانورد، جمع هزینه‌ی تمام شده آزمون‌های دریانوردی، کاهش قابل توجه‌ای خواهد داشت؛ تا جایی که در سمت مهندسی برق و الکترونیک، هزینه‌ی تمام شده، بعد از در نظر گرفتن شرایط و محاسبه‌ی هزینه‌های قدیمی، نیز کم‌تر خواهد شد. همچنین، در آینده‌ی نزدیک، برخی از آزمون‌ها با استفاده از دستگاه‌های شبیه ساز، به صورت عملی، برگزار خواهد شد.

■ **در مورد استقرار سیستم جامع دریایی و ادغام پرونده‌ی شناسنامه‌ها با پرونده‌ی**

■ **با وجود این، به دلایل اصلی و محوری این اداره‌ی کل، مبنی بر نیاز به اصلاح دریافت هزینه‌ها، اشاره نکردید؟**

● همان‌طور که اشاره شد، محاسبه‌ی هزینه‌های موجود، در ۱۰ سال پیش، تنظیم و به منظور تشویق دریانوردان، برای تعویض فوری تمامی گواهینامه‌ها و شیوه آزمون‌های دریانوردی، ارایه شده بود. لیکن، با تعویض همه‌ی گواهینامه‌های قدیمی در پنج سال اول و استقرار شیوه‌های استاندارد آزمون‌های دریانوردی و قرار گرفتن نام جمهوری اسلامی ایران در فهرست سفید کنوانسیون STCW که هزینه‌های فراوانی را بر دوش سازمان بنادر و دریانوردی گذاشته است، همچنین، با توجه به افزایش شدید هزینه‌ها طی ده سال گذشته، وقت آن رسیده بود که اصلاح تعرفه‌های یاد شده، در دستور کار قرار گیرد. این امر، در حالی است که بدون تغییر ماندن این تعرفه‌ها در سال‌های گذشته، منجر به کاهش توجه برخی از دریانوردان به اهمیت نگهداری این اسناد و ایجاد هزینه‌ی مضاعف برای سازمان بنادر شده بود.

■ **در اجرای اصلاحات جدید، ملاک محاسبه و پیشنهاد دریافت هزینه‌های جدید چه بود؟**

● در محاسبه‌ی هزینه‌های جدید، قیمت تمام شده‌ی خدمات، بدون در نظر گرفتن سود، ملاک اصلی سازمان بنادر بوده و به همین منظور ماتریس کاملی از هزینه‌های مربوط به این خدمات، شامل: مواد خام اولیه، تجهیزات، حق الزحمه‌ی متخصصین، نگهداری تجهیزات و حمل اسناد و... محاسبه شد. همچنین، با مراعات وضعیت اقتصادی دریانوردان نزدیک به ساحل، قیمت تمام شده‌ی جدید پیشنهاد گردید.

■ **در این زمینه، آیا مقایسه‌ای بین این هزینه‌های پیشنهادی و هزینه‌های دریافتی، بابت خدمات مشابه در داخل کشور، به عمل آمده است؟**

● در مطالعات میدانی و تحقیقی، یکی از معیارها سازمان بنادر، مقایسه‌ی هزینه‌های دریافتی بابت خدمات مشابه بوده است؛ مانند: هزینه‌های مربوط به آزمون‌های هوانوردی و یا صدور گذرنامه؛ زیرا شناسنامه‌ی دریانوردی، یک سند هویتی مشابه با گذرنامه با کاربرد حساس‌تر در صنعت حمل و نقل بین‌المللی دریایی است و در حالی که، هزینه‌ی صدور گذرنامه، هم اکنون ۵۰ هزار تومان است، هزینه‌ی صدور شناسنامه‌ی جدید دریانوردی فقط ۲۵ هزار تومان تصویب شده است.

■ **آیا در خصوص هزینه‌های پیشنهادی و هزینه‌های خدمات مشابه در سایر کشورها نیز، مقایسه‌ای صورت گرفته است یا خیر؟**

گواهی نامه‌های دریانوردی، به عنوان یکی از اقدامات انجام شده در اداره‌ی کل استانداردها، آموزش و گواهی‌نامه‌های دریانوردی، توضیح دهید؟

● به منظور تسهیل در امور دریانوردان و کاهش مدارک دریافتی، پرونده‌های متعدد دریانوردان، مربوط به شناسنامه و گواهینامه‌های دریانوردی در سطح کشور، جمع‌آوری و ادغام شد و این مدارک، تحت پوشش یک نرم افزار جامع قرار گرفت. به این ترتیب، به زودی، دریانوردان با مراجعه به هر کدام از ادارات امتحانات و گواهینامه‌های دریانوردی کشور، می‌توانند در خصوص صدور، تمدید، تجدید یا درخواست المثنی، بدون نیاز به مراجعه به مرکز اقدام کنند. همچنین، نرم افزار جدید، این امکان را فراهم خواهد ساخت تا پاسخ به استعلام اصالت اسناد ایرانی، با استفاده از اینترنت، مقدور شود؛



– حضور مؤثر در مجامع بین‌المللی، به منظور تقویت جایگاه دریانوردی جمهوری اسلامی ایران؛

■ به لحاظ بین‌المللی، ارزش گواهینامه و کارت‌های مهارت و شناسنامه‌ی دریانوردی جمهوری اسلامی ایران را تشریح کنید؟

● خوشبختانه، با تدابیر به عمل آمده و دقت اعمال شده در نحوه‌ی صدور اسناد دریانوردان، تاکنون، هیچ گونه سند جعل شده‌ی ایرانی در سطح بین‌الملل مشاهده نشده است و با اجرای پروژه‌ی جدید اصلاح طرح و ارتقای ضریب امنیت اسناد دریانوردان، به زودی گواهینامه‌های جدید دریانوردی که به لحاظ اعتبار و امنیت در دنیا کم نظیر هستند، برای اعضای جامعه‌ی دریانوردی کشور، صادر خواهد شد.

■ و پرسش آخر، این که، در راستای اجرای طرح تکریم ارباب رجوع، چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

● در این زمینه، می‌توانم به موارد زیر اشاره کنم:

- ایجاد فضای استاندارد و مطلوب، به منظور برگزاری آزمون‌های دریانوردی،
- ایجاد سیستم نوبت‌دهی هوشمند، به منظور تسهیل در امور حضوری دریانوردان در سالن پذیرش،
- راه اندازی سیستم تلفن گویا به شماره‌ی: ۸۴۹۳۳۷۵۰، که در ۲۴ ساعت شبانه‌روز، آماده‌ی پاسخ‌گویی و دریافت نظرات دریانوردان است،
- امکان ثبت درخواست، به صورت غیرحضوری،
- اطلاع‌رسانی گسترده، از طریق صفحات اینترنتی به دریانوردان،
- ارائه‌ی کارنامه دریانوردان، از راه سایت اینترنتی،
- کاهش زمان صدور اسناد دریانوردان،

تعداد صدور	محدودیت	نوع سند
۱۶۱۱۲	سفرهای نامحدود عرشه و مهندسی	گواهینامه و کارت مهارت دریانوردی
۱۹۲۵۵۴	سفرهای نزدیک به ساحل (عرشه و مهندسی)	گواهینامه و کارت مهارت دریانوردی
۵۲۱۵۰	سفرهای نامحدود	کارت‌های جانبی
۳۹۹۲۸	سفرهای نزدیک به ساحل	کارت‌های جانبی
۱۸۴۹۲۰	---	شناسنامه‌ی دریانوردی

– هدایت و نظارت بر نظام آموزش دریانوردان، مطابق با الزامات کنوانسیون ۷۸ STCW (با اصلاحات بعدی)؛

– صدور مجوز برای بیش از ۶۰ مرکز آموزشی، به منظور ارائه‌ی آموزش‌های اصلی و جانبی دریانوردان، مطابق با الزامات کنوانسیون؛

– استقرار سیستم کیفیت، در اداره‌ی کل استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های دریانوردان و همه‌ی ادارات مرتبط در شش بندر و تمامی مراکز آموزش تحت نظارت؛

– موفقیت مستمر در ممیزی‌های بین‌المللی و قرار گرفتن نام جمهوری اسلامی ایران در فهرست سفید کنوانسیون ۷۸ STCW، از سوی سازمانی جهانی دریانوردی (IMO)؛

– تسهیل و تسریع در برگزاری آموزش‌های مورد نیاز دریانوردان؛

– تسهیل و تسریع در برگزاری آزمون‌ها و صدور اسناد مورد نیاز دریانوردان؛

– تسهیل در تایید اصالت اسناد دریانوردان، با ایجاد ارتباطات بین‌المللی؛

– تشکیل کارگروه توسعه‌ی منابع انسانی دریانورد، به منظور برنامه‌ریزی براساس بهبود مستمر در روند تولید دریانورد شایسته‌ی ایرانی؛

– انجام تحقیقات مستمر در خصوص جایگاه دریانوردان ایرانی، از نظر شایستگی؛

بدون تغییر ماندن این تعرفه‌ها در سال‌های گذشته منجر به کاهش توجه برخی از دریانوردان به اهمیت نگهداری این اسناد و ایجاد هزینه‌ی مضاعف برای سازمان بنادر شده بود.

در محاسبه‌ی هزینه‌های جدید، قیمت تمام شده‌ی خدمات، بدون در نظر گرفتن سود، ملاک اصلی سازمان بنادر بوده و به همین منظور ماتریس کاملی از هزینه‌های مربوط به این خدمات، شامل: مواد خام اولیه، تجهیزات، حق الزحمه‌ی ممتحنین، نگهداری تجهیزات و حمل اسناد و... محاسبه شد.

که این مهم، شرایط تسهیل بسیار مناسبی در حمایت از دریانوردان شاغل روی ناوگان خارجی، محسوب خواهد شد.

■ در برنامه‌ی اصلاحی جدید، در خصوص حمایت و تسهیل در امور آموزش دریانوردان، چه اقداماتی را در دست انجام دارید؟

● در این زمینه، به طور فهرست‌وار، می‌توان اقدام‌های فوق را برشمرد:

ردیف	کشور	ایران	هند	هنگ کنگ	سنگاپور	نیوزلند
۱	فرمانده	۱/۰۵۰/۰۰۰	۵/۵۰۰/۰۰۰	۱۵/۷۲۸/۴۰۰	۴/۰۷۰/۰۰۰	۵/۵۲۰/۰۰۰
۲	افسر اول	۳/۰۵۰/۰۰۰	۳/۷۵۰/۰۰۰	۱۱/۷۶۱/۲۰۰	۴/۰۷۰/۰۰۰	۷/۸۰۰/۰۰۰
۳	افسر دوم	۲/۶۵۰/۰۰۰	۱/۱۲۵/۰۰۰	۸/۱۸۷/۲۰۰	۴/۰۷۰/۰۰۰	۵/۴۶۰/۰۰۰
۴	سرمهندس	۶۵۰/۰۰۰	۵/۵۰۰/۰۰۰	۶/۰۶۵/۶۰۰	۴/۰۷۰/۰۰۰	۳/۹۲۲/۵۰۰
۵	مهندس دوم	۲/۰۵۰/۰۰۰	۳/۲۵۰/۰۰۰	۴/۷۴۶/۴۰۰	۴/۰۷۰/۰۰۰	۸/۱۳۷/۵۰۰
۶	مهندس سوم	۲/۰۵۰/۰۰۰	۱/۱۲۵/۰۰۰	۵/۹۱۶/۰۰۰	۴/۰۷۰/۰۰۰	۳/۹۲۲/۵۰۰
۷	الکترونیک و مخابرات	۲/ ۲۵۰/۰۰۰	---	۴/۷۴۶/۴۰۰	---	۸/۱۳۷/۵۰۰

جدول مقایسه‌ی هزینه برگزاری آزمون و صدور گواهینامه دریانوردی در کشورهای مختلف

با موافقت دولت؛

پروتکل همکاری منطقه ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی امضا می شود



متعاقد اقدام‌های لازم را باید به عمل آورد تا اطمینان حاصل کند که کشتی‌های حامل پرچم آن طرح اضطراری آلودگی نفتی را به گونه ای که مطابق مقررات مربوط بین المللی مورد نیاز است، همراه داشته باشد.

هر طرف متعاقد فرماندهان کشتی‌های حامل پرچم خود را موظف خواهد کرد که در صورت بروز سانحه آلودگی نفتی از نظامنامه‌های مندرج در طرح اضطراری تبعیت کرده و به ویژه اطلاعات دقیق درباره کشتی و محموله آن که با اقداماتی که قرار است به موجب ماده ۸ این پروتکل اتخاذ شود، مرتبط است را به اطلاع مقامهای صالح ملی برسانند و با این مقامات همکاری کنند.

همچنین هدف از «پروتکل ارزیابی اثرات زیست محیطی فرامرزی الحاقی کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی خزر» پیشگیری، کاهش و مهار آلودگی محیط زیست دریایی و اراضی آسیب پذیر به علت نزدیکی به دریا و نیز حفاظت از تنوع زیستی آن و ارتقا استفاده معقول از منابع طبیعی و حمایت از سلامتی انسانی از طریق اجرای موثر و شفاف نظام نامه‌های ارزیابی اثرات زیست محیطی هر نوع فعالیت پیشنهادی در قالبی فرامرزی است که ممکن است موجب اثرات چشمگیر زیست محیطی فرامرزی بر محیط زیست دریایی و همچنین اراضی ای شود که به علت نزدیکی با دریا دچار آسیب میشوند.

این مصوبه از سوی محمدرضا رحیمی؛ معاون اول رئیس جمهور برای اجرا ابلاغ شده است. ■

دریایی دریای خزر، دولت‌های ساحلی دریای خزر شامل؛ جمهوری آذربایجان، ایران، قزاقستان، روسیه و ترکمنستان به عنوان طرف‌های متعاقد این پروتکل محسوب می‌شوند.

بر این اساس، منطقه ای که این پروتکل در مورد آن اعمال می‌شود، عبارت از محیط زیست دریایی دریای خزر با در نظر گرفتن تغییرات سطح آب آن، اراضی ای که به علت نزدیکی به دریا تاثیر پذیرفته اند و آلودگی نفتی ناشی از منابع مستقر در خشکی است.

همچنین هدف این پروتکل تحقق اقدامات ملی به منظور آمادگی، واکنش و همکاری برای حفاظت از دریای خزر در قبال آلودگی نفتی ناشی از فعالیتهایی که در مواد ۸ و ۹ کنوانسیون و آلودگی نفتی ناشی از منابع مستقر در خشکی ذکر شده، است.

بر اساس ماده ۸ این پروتکل، هر طرف متعاقد ذیربط در راستای نظامهای ملی آمادگی و واکنش نسبت به نشت نفت، متعهد می‌شود که در صورت بروز نشت نفت اقدامهایی از جمله؛ ارزیابی‌های ضروری درخصوص ماهیت، گستره و پیامدهای احتمالی سانحه آلودگی نفتی یا حسب مورد، نوع و مقدار تقریبی نفت و جهت و سرعت گسترش نشت نفت، هر اقدام عملی ممکن به منظور پیشگیری، کاهش و تا حد امکان محو آثار سانحه آلودگی نفتی، نظارت بر آلودگی نفتی و مطلع ساختن سایر طرف‌های متعاقد از تحولات مربوط به سانحه آلودگی نفتی اقداماتی که بعمل آمده یا برنامه‌ریزی شده است و تشویق و حمایت از اجرای برنامه دریای خزر برای همکاری منطقه ای برای مقابله با آلودگی نفتی در موارد اضطراری، به عمل آورد.

همچنین بر اساس ماده ۹ این پروتکل، هر طرف

طرفهای متعاقد، فرماندهان کشتی‌های حامل پرچم خود را موظف خواهند کرد که در صورت بروز سانحه آلودگی نفتی از نظام نامه‌های مندرج در طرح اضطراری تبعیت کرده و به ویژه اطلاعات دقیق درباره کشتی و محموله آن که با اقداماتی که قرار است به موجب ماده ۸ این پروتکل اتخاذ شود، مرتبط است را به اطلاع مقامهای صالح ملی برسانند و با این مقامات همکاری کنند.

دولت به منظور حفاظت از محیط زیست دریای خزر و جلوگیری از بروز سوانحی که منجر به آلودگیهای نفتی در این منطقه می‌شود، با امضای موقت پروتکل آمادگی، واکنش و همکاری منطقه ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی الحاق به کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر موافقت کرد.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دولت، هیئت وزیران بنا به پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست و در اجرای ماده (۲) آیین نامه چگونگی تنظیم و انعقاد توافقی‌های بین المللی مصوب -۱۳۷۱- به سازمان حفاظت محیط زیست اجازه داد نسبت به امضای موقت «پروتکل آمادگی، واکنش و همکاری منطقه‌ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی الحاق به کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر» و «پروتکل ارزیابی اثرات زیست محیطی فرامرزی الحاقی کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر» که تایید شده به مهر «دفتر هیئت دولت» است، با درج عبارت «منوط به تصویب مقامات داخلی» اقدام و مراحل قانونی را تا تصویب نهایی پیگیری کند.

بر اساس «پروتکل آمادگی، واکنش و همکاری منطقه ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی الحاق به کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست



دبیرکل اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران
در گفت‌وگو با «بندر و دریا» تصریح کرد:

درخواست ما از فراکسیون دریایی گنجاندن موارد متعدد دریایی در برنامه پنجم بود



روزی که صحبت‌های «کاپیتان محمد سمیعی»، دبیر کل اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران را در محل دبیرخانه اتحادیه می‌شنیدم، باور آن سخنان برای من که فعال حوزه‌ی اطلاع رسانی هستم، قدری مشکل بود. هنگامی که «کاپیتان سمیعی» گفت که، تنها یک ماده‌ی قانونی برای امور مربوط به دریاهای سرزمین‌مان در برنامه‌ی پنجم توسعه گنجانده شده است، گمان نمی‌کردم که شب هنگام نیز، این خبر از سوی صدا و سیما تایید و اعلام شود که تصویب ماده‌ی مبنی بر اعطاف پذیری تعرفه‌های مربوط به حمل و نقل دریایی و بندرداری، همگی آن چیزی است که برای ۴ ساله آینده‌ی کشور، در حوزه‌ی دریا رقم خورده باشد. یاد پیام ریاست محترم جمهوری در روز جهانی دریانوردی افتادم که توصیه‌ی اکید بر توسعه‌ی دریا محور داشتند. جای تعجب دارد! این چگونه توسعه‌ی دریا محور خواهد بود که با وجود نقش ۹۲ درصدی حمل و نقل دریایی در واردات و بیش از ۸۰ درصدی در صادرات کشور، تنها شایستگی یک ماده‌ی قانونی را داشته باشد؟ در حالی که ماه‌ها پیش از تدوین برنامه‌ی پنجم، سازمان بنادر و دریانوردی، در یک اقدام مثبت، که حکایت از مسئولیت‌پذیری آن دارد، دست به تدوین سندی زد که حداقل، انتظار می‌رفت، برنامه‌ریزان کشور، در تدوین برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی کشور، نیم نگاهی به آن می‌انداختند. این انتقاد به خبرنگاران حوزه‌ی حمل و نقل، به ویژه حمل و نقل دریایی نیز، وارد است که به جای هدر دادن نیرو و توان خود، باید به سراغ مسئولان دولتی، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و اعضای فراکسیون دریایی آن می‌رفتند و از آنان می‌پرسیدند که برای توسعه‌ی دریا محور چه کرده‌اند؟

به بهانه‌ی روز ملی حمل و نقل، به دفتر «کاپیتان محمد سمیعی» دبیر کل اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران رفتم تا به این بهانه با او به گفت‌وگو بنشینم. آن چه در پی می‌آید، گزارشی از عملکرد این اتحادیه است؛ اتحادیه‌ای که با ۱۰۷ عضو، بیش از ۷ میلیون GT از ظرفیت و تناژ حمل و نقلی کشور را به خود اختصاص داده است.

وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر و دریانوردی، مجلس شورای اسلامی و همچنین، اداره کل ثبت اسناد کشور، این موضوع را مطرح نموده و در نظر داریم تا پس از بررسی‌های لازم، موضوع طی یک لایحه و با هدف رفع مشکل، به مجلس برود. از سوی دیگر، با اجرایی شدن طرح هدفمند کردن یارانه‌ها چگونگی تامین سوخت شناورها مطرح شد که نیازمند دقت و مدیریت است.

ما سه نوع نرخ سوخت داریم. سوختی که با قیمت یارانه‌ای تامین می‌شود. این سوخت، مختص شناورهای متردد در آب‌های داخلی است که کالاهای کابوتازی را حمل می‌کنند. قیمت این سوخت، هر لیتر ۱۶ هزار ریال است. سوخت نیمه یارانه‌ای، که طبق ضوابط و قواعد خاص ستاد مبارزه با قاچاق کالا، به شناورهای

سوخت شناورها در تعامل با شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی است، که دستاوردهایی هم به دنبال داشته است. اگر چه تمام مشکلات رفع نشده‌اند، اما برخی مسایل، از جمله، تأخیرهای زمانی در دریافت سوخت، رفع شده است. تامین سوخت کشتی‌هایی که در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند، نیز از دیگر مشکلاتی بود که سرانجام گرفته است. مشکل دیگر مربوط به ثبت شناورها بود به این صورت که در گذشته حداکثر مبلغ دریافتی برای ثبت شناورهای بزرگ، حدود دو میلیون تومان بود که جدیداً معیار دریافت حق ثبت شناورها، به GT تبدیل شده است. پیش از این گاه مبلغ به ثبت رساندن یک تانکر بزرگ، حدود رقمی برابر با ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان می‌شده که اتحادیه، با ارسال نامه‌هایی به

■ مهم‌ترین اقدامات اتحادیه، در سالی که ۹ ماه از آن گذشته، چه بوده است؟

● نخستین هدف و برنامه کاری ما، تشویق شرکت‌ها به عضویت در اتحادیه، به منظور افزایش انسجام و وحدت صنفی بوده و هست. خوش‌بختانه در این مورد، موفق عمل کرده‌ایم و توانسته‌ایم ۲۷ عضو جدید بپذیریم و تعداد اعضای خود را به ۱۰۷ عضو حقیقی و حقوقی برسانیم. در راستای عضوگیری و افزایش انسجام گروهی، رفع مشکلات اعضا را وظیفه‌ی ذاتی و بنیادی خود می‌دانیم و در این جهت، تلاش می‌کنیم. همچنین، بسیاری از اثرات مثبت این اقدامات، نه تنها برای اعضای اتحادیه، که برای کل جامعه‌ی دریایی مشهود است. یکی از این موارد، تلاش اتحادیه برای سامان‌دهی تامین

شد، که به نظر می‌رسد شما در گنجاندن آن در لایحه‌ی تصویبی دولت، موفق نبوده‌اید؟

● اگر قرار است، کشور پیشرفت کند، باید نوع نگاه مسئولان، دریا محور شود. سازمان بنادر، جلسات مفصلی را با ارگان‌های دریایی برگزار و سندی را نیز، مربوط به بخش دریا در برنامه‌ی پنجم توسعه تدوین کرد. پیشنهادهای هم از سوی اتحادیه در آن گنجانده شد که معافیت مالیاتی حقوق دریانوردان، خدمت نظام وظیفه‌ی دریانوردان و بسیاری از موارد دیگر، در جهت روان‌سازی کار دریایی را شامل می‌شد. اما با این وجود، متوجه شدیم که در قانون برنامه‌ی پنجم توسعه، تنها یک ماده‌ی سه خطی به دریا تعلق گرفته است. در تکاپو بودیم که با وکلای

● بله یکی از اقدامات اتحادیه، در این زمینه، کسب معافیت مالیاتی برای کشتی‌هاست. ماده‌ی ۱۱۵ قانون مالیات‌های مستقیم (قانون مالیات قبل از انقلاب) حاکی از آن بود که خریدار کشتی، تا ۱۵ سال، از پرداخت مالیات معاف است. این مورد، پس از انقلاب لغو و موجب شد که برخی مالکان شناورها فعالیت‌شان را متوجه‌ی آن سوی آب‌ها بکنند. ما در صدد هستیم، برای پیشگیری از حضور بیشتر شناورهای ایرانی در آب‌های بیگانه، این معافیت‌ها را دوباره اجرایی نماییم. البته پاسخ نامه نگاری‌ها حاکی از تشکیل کارگروهی در وزارت اقتصاد و دارایی دارد که در حال بازنگری و اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم است. از وزارت اقتصاد و دارایی خواسته ایم که به منظور بررسی معافیت‌های مربوط به بخش دریایی، از اعضای اتحادیه و کارشناسان دریایی نیز، برای حضور در جلسات کارگروه، دعوت به عمل آورد، تا ما نیز نظرات کارشناسی خود را به اطلاع آنان برسانیم. اصلاح قانون گمرکی نیز، از مواردی است که با جدیت به دنبال انجام آن هستیم. به مدت یک سال و نیم پیگیری‌ها صورت گرفت تا توانستیم موافقت با معافیت پرداخت عوارض کشتی را دریافت کنیم. اصلاحیه‌ی قانون گمرکی، به مجلس شورای اسلامی رفت. در شور اول به تصویب رسید. اما برای شور دوم و طرح مجدد در صحن مجلس، مسکوت مانده است. اگر چه با این اصلاحیه همه‌ی مشکلات از بین نمی‌رود، اما بسیاری از معضلات حل خواهد شد؛ از جمله این که، چنانچه به تصویب برسد گمرکات کشور دیگر از مالکان کشتی‌ها برگ سبز طلب نمی‌کنند و عملکرد کشتی‌داران کشورمان، رونق خواهد گرفت.

■ در برنامه‌ی پنجم توسعه، سندی تدوین

تحویل می‌شود که در محدوده‌ی آب‌های منطقه‌ای فعالیت می‌کنند. قیمت آن، حدود ۸۹ هزار ریال است. سوخت دیگر، بین‌المللی است که قیمت آن، بر اساس قیمت روز سوخت در جهان تعیین می‌شود و دارای رقمی حدود ۶-۷ هزار ریال است. این سه نوع نرخ، برای کشتی‌داران، بسیار مهم و حیاتی است. اتحادیه، طی نامه‌ای به ریاست محترم جمهوری و وزرا و مجلس شورای اسلامی، تبعات حذف یارانه از سوخت را اعلام کرد که خوش‌بختانه، کمیسیون اقتصادی مجلس، وزارت راه و ترابری و سازمان بنادر و دریانوردی، از مفاد این نامه پشتیبانی کردند.

■ تا جایی که اطلاع داریم، پس از تحریم شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سوی بیمه گران بین‌المللی، اتحادیه، درصد رفع این مشکل و ایجاد بیمه‌ی داخلی برآمد. در مورد این اقدام توضیح دهید؟

● با شرکت‌های بیمه‌ی ایران و البرز، برای بیمه کردن شناورهای فعال در منطقه، به توافق‌های اولیه دست یافته‌ایم که امیدوارم، به زودی توافق‌نامه نهایی نیز، منعقد شود. با نهایی شدن این طرح و انعقاد قرارداد، بیش از ۵۰۰ شناور کوچک عضو اتحادیه، بیمه می‌شوند. البته با بیمه‌ی مرکزی، برای راه‌اندازی کلپ پی اند آی ایرانی نیز، مکاتباتی انجام شده است، که به منزله‌ی اقدام دیگر اتحادیه به حساب می‌آید که هنوز پیگیر آن هستیم.

■ آیا اتحادیه در جهت تسهیل قوانین مالیاتی و موارد گمرکی که از چالش‌ها و مشکلات بخش دریایی است، اقدامی انجام داده است؟

اگر به رشد قابل قبولی در عرصه‌ی تجارت رسیده‌ایم، بی شک مدیون بخش دریایی هستیم. حمل و نقل دریایی، نقش اول را در رشد اقتصادی کشور ایفا می‌کند.

فراکسیون دریایی مجلس رایزنی کنیم تا بلکه مواردی به آن لایحه اضافه شود. اما متأسفانه عنوان شد که در این مرحله، دیگر نمی‌توان موردی را به لایحه افزود. زمانی که رییس محترم جمهور در پیام خود به مناسبت روز جهانی دریانوردی، توسعه‌ی دریا محور را مورد تأکید قرار دادند، گمان می‌کردیم که دولت به توسعه دریا محور توجه خاص دارند، اما دریغ که این توجه کم رنگ نمایان شد.

■ اگر چه با توضیحات شما، پاسخ این پرسش مشخص است؛ اما باز مشتاق آنیم که بدانیم، از دیدگاه شما، سهم و جایگاه





داشته باشند. برخی با نفوذ بیش تر در دولت، سعی می کنند منابع را به سمت خود جذب کنند. شما بروید در خرمشهر محروم و ببینید که چه تعداد شناور به فروش گذاشته شده است. در صورتی که بازار بکر عراق را می توانند پوشش دهند.

■ سخن از اصلاح قوانین دریایی است و این که، با قوانین فعلی نمی توان با جامعه بین الملل رقابت کرد؟ آیا فراکسیون دریایی مجلس، توانسته است در زمینه اصلاح قوانین موفق عمل کند؟

● حضور ریاست فراکسیون دریایی در جامعه دریایی، بسیار مغتنم است. اما خواسته‌ی ما از فراکسیون، گنجاندن موارد متعدد دریایی در برنامه‌ی پنجم بود، که همان طور که عرض کردم، نتوانست موفق عمل کند. شاید در دیگر بخش‌های دریایی، کارهایی انجام داده باشد، که بنده اطلاع ندارم.

■ در وضعیتی که شرکت‌های بزرگ کشتیرانی ما در حصار تحریم هستند، آیا از حمایت مناسبی برخوردار می شوند؟

● بله. در این ارتباط، به ویژه در بخش‌هایی که پدیده‌ی تحریم، به کسب و کار و روند تجارت آسیب وارد کرده است، دولت و سازمان‌های مربوطه، دست به دست هم داده‌اند و گره گشایی کرده‌اند. خوش‌بختانه، روند عملکرد کار شرکت‌های بزرگ تحریم شده، که اتفاقاً عضو اتحادیه نیز هستند، روان و قابل قبول است. ■

آن، با تلاش و مدیریت کار آمد، توانسته‌ایم تاکنون سرپای خود بایستیم. اگر به رشد قابل قبولی در عرصه‌ی تجارت رسیده‌ایم، بی شک مدیون بخش دریایی هستیم. حمل و نقل دریایی، نقش اول را در رشد اقتصادی کشور ایفا می کند. همه به خوبی می دانند که حمل و نقل ریلی، نقش زیادی در تجارت و حمل بار ندارد. هرچند، ناوگان زمینی در حال نوسازی است اما نقش این بخش نیز، در تجارت و حمل بار، کم رنگ است. تنها بخش دریایی است که در صف اول قرار دارد و بر همین اساس، شایسته‌ی توجهی ویژه است.

■ عمده ترین توقعات صنف دریایی و به ویژه مالکان کشتی، از متولیان این صنعت چیست؟

● نخست، قانون دریایی، باید مورد تجدید نظر قرار گیرد و به روز شود. البته، اطلاع دارم که متولیان این صنعت، به دنبال بازنگری آن هستند. اما کی؟ نواقص باید برطرف شود. نمی توان با قوانین گذشته، در سیستم امروز دنیا کار کرد. کار دریایی، فعالیت بین المللی است و باید با جهان هماهنگ بود. توقع ما این است که مسئولان، به نقش دریا و تاثیر آن بر اقتصاد کشور، وقوف یابند و کار دریایی را بشناسند. با آن که در سال ۱۳۱۴، سازمان بیمه در این کشور تأسیس شده است، چرا هنوز این سازمان، با بیمه‌ی دریایی بیگانه است؟ باید همه‌ی بخش‌ها موازی هم ارتقا یابند. فرهنگ دریایی ما بسیار ضعیف است. ارگان‌های خصوصی دریایی نیز، باید بایکدیگر هماهنگ باشند و رقابت سالم

نمی توان با قوانین گذشته، در سیستم امروز دنیا کار کرد. کار دریایی، فعالیت بین المللی است و باید با جهان هماهنگ بود. توقع ما این است که مسئولان، به نقش دریا و تاثیر آن بر اقتصاد کشور، وقوف یابند و کار دریایی را بشناسند.

بخش دریایی در حمل و نقل، کجاست؟

● شاید بارها شنیده اید که حمل بیش از ۹۲ درصد واردات و بیش از ۸۰ درصد صادرات کشور، از مسیر دریا انجام می شود. همین نکته، بیان گر آن است که سهم حمل و نقل دریایی، باید بالا باشد. انتظار این بود که در بخش دریا به ما کمک کنند. ما با مسایل و مشکلات زیادی دست و پنجه نرم می کنیم. شما می دانید که تحریم، تا چه حد توانست به ما آسیب برساند. اما به رغم

۲۶ آذر روز حمل و نقل گرامی باد

شرکت تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی قشم به عنوان شرکت برتر ملی حمل و نقل دریایی کشور در سال ۸۹ انتخاب گردید، و روز حمل و نقل را به همه دریانوردان تلاشگر و اعضاء خانواده بزرگ جامعه دریایی و دریادلان میهن عزیز اسلامی تبریک عرض می نماید و فرصت را مغتنم شمرده و از

مدیر کل محترم تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی جناب آقای مهندس رزازان و همچنین

دبیر محترم کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر جناب آقای شیرزادی

به جهت تلاش‌های بی دریغ شان در راستای توسعه و نوسازی ناوگان و ارتقاء ایمنی حمل و نقل مسافری دریایی کشور تشکر ویژه بعمل می آوریم.

مدیرعامل و اعضای شرکت تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی قشم





**شاهین ترخیص ایرانیان
و همکاران**

S. T. I. P .CO

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷
۱۳۷۲

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

**Consultant in customs affairs
& releasing goods**

- اولین دریافت کننده کارت حق العمل کاری
- عضو اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریت های تخصصی در گمرکات اجرایی، (بندرعباس، امام خمینی، انزلی، خرمشهر و تهران)
- کالارسانی سریع به پروژه ها، صنایع و شرکت ها
- اخذ مجوزهای مربوط به واردات و صادرات کالا
- از ثبت سفارش تا تحویل کالا

**با ۲۰ سال سابقه فعالیت مفید
در ترخیص کالا، گشایش اعتبار
اسنادی نقدی، ریفاینانس**

**امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت وظیفه ماست.**

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com



از سوی شرکت تایدواتر خاورمیانه صورت می گیرد؛ گسترش همکاری های فنی و تخصصی با کشورهای منطقه

حضور در کنفرانس سالانه پنبه ازبکستان

مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه، به عنوان یکی از نمایندگان ایران در کنفرانس سالانه پنبه در ازبکستان شرکت کرد. «بهزاد اتابکی»، مدیرعامل شرکت تایدواتر، که به همراه هیاتی از کشورمان، در کنفرانس سالانه پنبه در ازبکستان شرکت کرده بود، مورد استقبال مقامات ازبکستان قرار گرفت. در دیدار مدیرعامل شرکت تایدواتر با طرف های تجاری این شرکت در ازبکستان، علاقه مندی طرف ازبکی به تداوم استفاده از کریدور ترانزیتی ایران و خدمات شرکت تایدواتر در این زمینه اعلام شد.

دیدار و گفت وگو با مسئولان ترکیه ای

جمعی از مدیران شرکت تایدواتر خاورمیانه، اواخر مهرماه امسال، در سفری به ترکیه، با شرکای تجاری ترک و ازبک دیدار کردند. هیاتی متشکل از: آقایان «بهزاد اتابکی»، مدیرعامل؛ «داوودی»، مدیرعامل شرکت ترانزیت و پایانه های خشک تایدواتر قشم و «علیرضا چشم جهان»، مدیر امور کانتینر و لجستیک تایدواتر، با سفر به ترکیه، مذاکراتی با طرف های تجاری ترک و ازبک انجام دادند. بنابر این گزارش، در این دیدارها، راه های توسعه فعالیت های بندری، دریایی و حمل و نقل لجستیک، مورد بررسی طرف های مذاکره کننده قرار گرفت.

طی ماه های گذشته، گفت وگوهای متعددی با طرف های تجاری شرکت تایدواتر خاورمیانه در کشورهای سوریه، ترکیه و ازبکستان، برای گسترش فعالیت های این شرکت در منطقه و حضور آن در مجامع بین المللی، انجام گرفته است.

دیدار و گفت وگو با هیأت سوریه ای

بنابر این گزارش و به نقل از روابط عمومی تایدواتر خاورمیانه، هیاتی متشکل از مسئولین حمل و نقل و بخش های بندری و دریایی سوریه، در حاشیه ی تشکیل پنجمین کمیته ی مشترک همکاری های بندری و دریایی بین ایران و سوریه با مدیرعامل و مدیران شرکت تایدواتر، دیدار کردند. در این دیدار، ضمن معرفی قابلیت های بندر شهید رجایی و پیشرفت های آن در زمینه ی عملیات کانتینری در سال های اخیر، تجارب موجود جهت ارزیابی فعالیت پایانه ی کانتینری بندر طرطوس، تشریح گردید.

بنابر این گزارش، در این جلسه، که «دکتر عبدالحی»، معاون وزیر حمل و نقل سوریه؛ مدیرکل بندر سوریه، مدیرکل بندر طرطوس و مدیرکل شرکت های نمایندگی کشتیرانی سوریه حضور داشتند، طرف سوری، علاقه مندی کشور خود را برای استفاده از تجربیات و توانمندی های شرکت تایدواتر خاورمیانه اعلام کرد.



ازبکستان از طریق ایران به آبهای آزاد می‌رسد



وزیر راه و ترابری در دیدار با معاون نخست وزیر ازبکستان از آغاز عملیات احداث راه آهن چابهار-فهرج در آینده نزدیک خبر داد و گفت: با این اقدام گام مهمی در راستای تکمیل کریدور شرق برداشته می‌شود؛ با تکمیل این کریدور ازبکستان خواهد توانست به آبهای آزاد دسترسی پیدا کند.

حمید بهبهانی وزیر راه و ترابری، در حاشیه اجلاس مجمع همکاری‌های آسیایی ACD در دیدار با معاون نخست وزیر ازبکستان از تکمیل کریدور شرق خبر داد و گفت: با تکمیل این کریدور ازبکستان خواهد توانست به آبهای آزاد دسترسی پیدا کند.

وی در دیدار با الیار غنی اف، افزود: هم اکنون راه آهن سرخس - مشهد- بافق - بندرعباس تا حد زیادی زمینه دسترسی آسیای میانه به آبهای آزاد را فراهم کرده، اما احداث راه آهن چابهار به فهرج و اتصال آن به سرخس تاثیر مطلوبی در توسعه منطقه و کشورهای حاشیه خلیج فارس خواهد داشت.

وزیر راه و ترابری خاطرنشان کرد: ریشه‌های فرهنگی مشترک میان ایران و ازبکستان سبب شده تا دو کشور دوست و مسلمان تا حد زیادی به یکدیگر نزدیک شوند و در راستای حفظ منافع طرفین در منطقه عمل کنند. غنی اف نیز با اشاره به اهمیت ایران در

ایجاد ارتباط میان کشورهای آسیای میانه با جهان خارج، گفت: با توجه به اینکه ازبکستان و سایر کشورهای آسیای میانه هیچکدام دسترسی مستقیم به دریا ندارند، به همین علت استفاده از بنادر ایران در راستای توسعه ارتباطات بین المللی برای آنها امری حیاتی است. غنی اف ضمن ابراز خرسندی از تکمیل کریدور شرق افزود: این کریدور دارای اهمیتی استراتژیک است، زیرا سبب توسعه روزافزون بخش‌های مختلف اقتصادی کشورهای منطقه خواهد شد. گفتنی است؛ کشورهای واقع در منطقه آسیای میانه محصور در خشکی بوده و مهم ترین راه ارتباطی آنها به دریاهای آزاد از طریق ایران است.

مجلس شورای اسلامی تصویب کرد:

افزایش سهم بخش خصوصی از خدمات سوخت رسانی به کشتی‌ها



نمایندگان مجلس شورای اسلامی، وزارت نفت را موظف به افزایش خدمات سوخت رسانی از طریق بخش غیردولتی به کشتی‌ها در خلیج فارس و دریای عمان کردند.

نمایندگان مجلس شورای اسلامی در ادامه بررسی برنامه پنجم توسعه کشور، بررسی بخش نفت و گاز از فصل پنجم این برنامه را ادامه دادند.

نمایندگان با تصویب ماده ۱۲۱ مکرر ۴ که به موضوع سوخت رسانی به کشتی‌ها در حوزه خلیج فارس و دریای عمان مربوط می‌شود، وزارت نفت را موظف به تدوین و اجرای طرحی جامع برای افزایش حداقل ۲۰ درصد سوخت رسانی به کشتی‌ها توسط بخش خصوصی کردند.

وزارت نفت همچنین مجاز به حمایت از بخش غیردولتی در این زمینه شد. بر اساس ماده ۱۲۱ مکرر ۴ که با ۱۴۲ رای موافق، ۸ رای مخالف و ۳ رای ممتنع به تصویب مجلس رسید وزارت نفت مکلف شد به منظور افزایش خدمات سوخت رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) و خدمات جانبی در خلیج فارس و دریای عمان به میزان سالانه حداقل بیست درصد از طریق بخش غیردولتی، طرح جامع مربوط را تدوین و اجرا نماید وزارت نفت مجاز است حمایت لازم را از بخش غیردولتی در این زمینه به عمل آورد.

تشکیل کمیته کاری تدوین موافقت نامه همکاریهای ترانزیت بین المللی خلیج فارس و دریای عمان

شرکت کنندگان در نخستین اجلاس چهارجانبه وزرای امور خارجه و حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران، سلطنتی عمان، جمهوری ترکمنستان و جمهوری ازبکستان توافق کردند، یک کمیته کاری برای تدوین موافقت نامه همکاریهای ترانزیتی بین المللی خلیج فارس و دریای عمان و بررسی جزییات همکاریها در بخش‌های گمرک، حمل و نقل، ترانزیت و سرمایه‌گذاری مشترک در بخش ترانزیت تشکیل شود.

نخستین اجلاس چهارجانبه وزرای امور خارجه و حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران، سلطنتی عمان، جمهوری ترکمنستان و جمهوری ازبکستان در تهران برگزار شد.

مقام‌های هر چهار کشور، توسعه ترانزیت (کالا و انرژی) از عمان به کشورهای آسیای میانه از مسیر ایران و بالعکس را یکی از ضروری و طبیعی ترین زمینه‌های همکاری فیما بین دانسته و بر لزوم تسهیل و سرعت بخشیدن هر چه بیشتر همکاری‌ها و سرمایه‌گذاری مشترک جهت توسعه امکانات موجود به منظور کاهش هزینه‌های ترانزیت تاکید کردند.

شرکت کنندگان در این اجلاس همچنین بر ضرورت توسعه زیرساختهای ریلی در محور بنادر جنوب ایران به ترکمنستان و ازبکستان، تاکید کردند.

وزاری راه چهار کشور در این اجلاس، راه اندازی قطارهای برنامه ای در مسیر بندرعباس - عشق آباد - تاشکند را مهم ارزیابی کرده و بر اراده خود نسبت به ارایه تسهیلات لازم تاکید کردند. توسعه و تجهیز ایستگاه‌های مرزی راه آهن در مرزهای مشترک و توسعه ظرفیت بنادر ایران و عمان نیز مورد تاکید طرف‌ها قرار گرفت.

رفع مشکل کالاهای متروکه در انبارهای مناطق آزاد و ویژه

مدیر کل امور حقوقی گمرک ایران گفت: مرکز امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در پیش نویس اصلاحیه آیین نامه اجرایی این مناطق تمهیداتی را در نظر گرفته که مشکل کالاهای متروکه در انبارهای مناطق را برطرف خواهد کرد.

ابراهیم نقدی، مدیر کل امور حقوقی گمرک ایران در واکنش به برخی اظهارات مبنی بر عدم تصمیم گیری به موقع گمرک در خصوص کالاهای متروکه در انبارهای مناطق آزاد و ویژه اقتصادی گفت: بحث ترخیص کالاهای متروکه از انبارهای مناطق تجاری-صنعتی خلایی است که قانون گذار در تصویب آیین نامه اجرایی این مناطق به آن توجه نکرده است.

وی ادامه داد: گمرک ایران طی مذاکراتی با این نهاد به موضوع مرتفع کردن نقص قانونی چگونگی تصمیم گیری سازمان هر منطقه در این خصوص اشاره کرده است.

نقدی تصریح کرد: خوشبختانه مرکز امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در پیش نویس اصلاحیه اجرایی مناطق، تمهیداتی که پیش بینی کرده این مشکل را برطرف خواهد کرد.

مدیر کل امور حقوقی گمرک ایران افزود: خروج کالا از مبادی مناطق آزاد و ویژه یا باید مستند بر قانون باشد یا حکم قضایی، که در خصوص کالاهای متروکه با استناد به قانون تصمیم گیری می‌شود.

وی گفت: در خصوص کالاهای رها شده نیز تصمیم گیری با حکم مرجع قضایی انجام خواهد شد.

تقدیر وزیر راه از برگزاری نهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی

دکتر حمید بهبهانی وزیر راه و ترابری با اهدای لوح تقدیر به مهندس سید عطاء اله صدر مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و ریاست عالی نهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS 2010) از برگزاری موفقیت آمیز این همایش قدردانی کرد. در متن این تقدیرنامه آمده است:

جناب آقای مهندس سید عطاء اله صدر
مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و ریاست عالی نهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی

در بیستمین سال برگزاری همایش دوسالانه بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS)، بحمداله نهمین دوره این همایش با حمایت معنوی سازمانها و انجمنهای بین المللی و با مشارکت سازمانها، دانشگاه ها، شرکتهای مهندسی مشاور و پیمانکاران مرتبط و نیز حضور چهره های مطرح علمی داخل و خارج کشور با موفقیت برگزار گردید.

بهره گیری از دانش و تجارب بدست آمده علمی و فنی، بومی سازی و ایجاد فرصت های ویژه در منطقه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر در زمینه های سواحل، بنادر و سازه های دریایی از جمله دستاوردهای ارزنده برگزاری منظم و پربار همایش دوسالانه ICOPMAS به شمار می رود.

بدین وسیله از تلاش های مستمر و تأثیر گذار جنابعالی که مسئولیت ریاست عالی این همایش را عهده دار بوده اید، تشکر و قدردانی نموده، توفیق روزافزون شما را در اعتلاء و پیشرفت علم و فناوری و سربلندی نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران از خداوند بزرگ خواستارم.

حمید بهبهانی
وزیر راه و ترابری

شرکت فن آوران سیراف موفق به اخذ تأییدیه کیفیت لویدز شد

شرکت صنعت دریایی فن آوران سیراف موفق به دریافت تأییدیه از مؤسسه رده بندی لویدز انگلستان شد.

به گزارش روابط عمومی، این تأییدیه در پی بازرسی ممیزان مؤسسه رده بندی LR از سیستم کیفی شرکت صنعت دریایی فن آوران سیراف صادر شد.

سیراف پیش از این، تأییدیه مؤسسات BV فرانسه و GL آلمان را نیز کسب کرده بود که با اخذ تأییدیه LR، سیستم کیفی شرکت، مورد تأیید قدیمی ترین و معتبرترین مؤسسه رده بندی جهان نیز قرار گرفت. این موفقیت در حالی برای سیراف به دست آمد که تقریباً هیچگونه اشکالی از طرف ممیزان لویدز گزارش نشد.

گفتنی است، سیراف از ۱۰ سال قبل تأییدیه های لازم سیستم کیفی برای ساخت تجهیزات دریایی را داشته است، اما در ممیزی اخیر، علاوه بر تأیید سیستم کیفی تأمین و ساخت تجهیزات، تأییدیه لازم برای ساخت شناور نیز برای سیراف صادر شد.

سرپرست اداره بانکرینگ در شرکت ملی پخش منصوب شد

معاون مدیر عامل شرکت ملی پخش در بازرگانی خارجی، افشین کرمی را به سمت سرپرست جدید اداره بانکرینگ منصوب کرد.

در حکم مجید فیاض خطاب به کرمی آمده است: با عنایت به اهمیت و حساسیت وافر عملیات سوخت رسانی به کشتی ها در مناطق مربوطه و آب های بین المللی که دارای تأثیر بهینه در روابط تجاری جهانی است؛ امید است با اتکال به خداوند متعال و بهره گیری از توان کارکنان کارآمد و متعهد در انجام وظایف محموله موفق باشید.

شورایعالی صنایع دریایی تمایلی به تعامل ندارد



مدیرعامل مؤسسه رده بندی ایران گفت: به نظر می رسد دبیرخانه شورایعالی صنایع دریایی، تمایلی به تعامل با انجمن مهندسی دریایی ایران ندارد.

مهندس حسن رضا صفری که در جلسه کمیته خودکفایی تأمین تجهیزات، مواد و خدمات فنی - مهندسی انجمن مهندسی دریایی ایران در محل وزارت صنایع سخن می گفت؛ با بیان اینکه «وزارت صنایع و معادن از سه منظر در صنایع دریایی مسئولیت دارد»، افزود: مسئولیت اول، مربوط به فعالیت شرکت های کشتی سازی زیرمجموعه وزارت صنایع مانند ایزویکوست که فعالیت مناسب آنها، می تواند روند حرکت صنایع دریایی در کشور را تقویت کند.

وی مسئولیت وزارت صنایع بعنوان متولی کلی امر صنعت در کشور و نیز وزیر صنایع بعنوان دبیر شورایعالی صنایع دریایی را دو مسئولیت دیگر این وزارتخانه در حوزه صنایع دریایی دانست. وی با بیان اینکه «تشکیل جلسات مشترک با کمیته های تخصصی انجمن مهندسی دریایی نشان داد وزارت صنایع به دنبال تقویت فعالیت خود بعنوان متولی امر صنایع دریایی است»، درعین حال، ابراز امیدواری کرد مشابه این عملکرد در حیطه مسئولیت شورایعالی صنایع دریایی نیز صورت گیرد. صفری افزود: این در حالی است که طی چند ماه اخیر، هیچ خبری از شورایعالی صنایع دریایی و جلسات آن نیست و علیرغم پیگیری و طرح موضوع حتی در جلسه انجمن با وزیر صنایع، همچنان شاهد رکود و توقف فعالیت های این شورا هستیم.

بازرس انجمن مهندسی دریایی ایران همچنین در پاسخ به اظهارات مدیرعامل یکی از شرکت ها که خواستار تعامل بیشتر انجمن با شورایعالی صنایع دریایی

شد؛ گفت: به نظر می رسد تمایلی در این زمینه، در نزد دبیرخانه شورایعالی صنایع دریایی وجود ندارد.

وی یادآور شد: هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی در جلسه اخیر خود با وزیر صنایع که قبل از دوازدهمین همایش صنایع دریایی برگزار شد؛ آمادگی خود را برای همکاری با شورایعالی صنایع دریایی اعلام کرد؛ اما از سوی مقابل، اقدامی مشاهده نشد.

صفری در ادامه با اشاره به ضرورت حمایت وزارت صنایع از سازندگان تجهیزات دریایی گفت: شرکت های سازنده اقلام مورد نیاز در ساخت کشتی، برای ورود به این بخش نیازمند فعال کردن بخش های تحقیق و توسعه و نیز اخذ گواهینامه های مؤسسات رده بندی هستند که این امر، هزینه هایی را در پی دارد. مدیرعامل مؤسسه رده بندی ایرانیان از وزارت صنایع خواست تا با تهیه دستورالعملی در این زمینه، هزینه های اخذ گواهینامه رده بندی و پروژه های تحقیقاتی سازندگان برای ورود به بخش دریایی را متقبل شود.

وی همچنین با اشاره به اجرای طرح رتبه بندی شرکت های دریایی از سوی انجمن مهندسی دریایی، خواستار حمایت وزارت صنایع از این طرح شد. به گفته صفری، اگر این دو حمایت از سازندگان تجهیزات دریایی صورت گیرد؛ می توان نسبت به تکمیل زنجیره تأمین تجهیزات ساخت کشتی در کشور امیدوار بود.

تشکیل نهاد تخصصی برای حفاظت از دریاچه ارومیه



وزیر نیرو تشکیل سازمان تخصصی برای حفاظت از دریاچه ارومیه را خواستار شد.

مهندس "مجید نامجو" اظهار داشت: دریاچه ارومیه از اهمیت ویژه ای در کشور برخوردار است و باید در این زمینه برنامه ها و طرح های مناسبی ارائه شود.

وی با بیان اینکه دریاچه ارومیه یک مسئله ملی است و باید همه کشور به آن توجه ویژه داشته باشند، گفت: وضعیت کنونی دریاچه

ارومیه به یک نهاد و یا سازمان خاص وابسته نیست و همه مسئولین در جهت بهبود این روند تلاش کنیم.

ایران آسیا را به اروپا متصل می‌کند



نقشه راه ترسیم شده برای ایران از طریق ریلی، آسیا را به اروپا متصل می‌کند. عبدالعلی صاحب محمدی مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران، از دسترسی ایران به آب های آزاد، اتصال به شبکه زمینی اروپایی از طریق ریلی و جاده ای به عنوان موقعیت جغرافیایی مناسبی برای اتصال آسیای جنوب شرقی به اروپا نام برد. وی اظهارداشت: ایران با موقعیت خود به راحتی قادر است که ترانزیت کالا را به راحتی میان آسیای جنوب شرقی، چین، ژاپن، هند، پاکستان، قرقیزستان، قزاقستان و حتی روسیه و شرق اروپا برقرار سازد. به گفته صاحب محمدی، در کریدور شمال- جنوب، بندرعباس و چابهار به شمال کشور و از آنجا به اروپا و روسیه متصل می شوند. وی تقویت نقش ایران در زمینه ریلی را منوط به تقویت کریدورهای بین المللی کشور عنوان کرد. مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به وجود ۵ کریدور در کشور،

گفت: در این کریدورها چند حلقه مفقوده وجود دارد که با سامان یافتن این حلقه ها، پیش بینی ما افزایش ترانزیت کالا در دهه اول به طور سالانه ۳۰ تا ۴۰ میلیون تن است. مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران ادامه داد: همچنین در دهه دوم، ترانزیت کالا به دو برابر افزایش خواهد یافت که این مساله می تواند بر مناسبات سیاسی و اقتصادی کشور، اشتغال تولید ناخالص داخلی تاثیر گذار باشد.

دادگاه انگلیسی به نفع ایران رأی داد

دادگاه سلطنتی عدالت انگلیس با صدور رأی به نفع کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، باشگاه P&I Steamship Mutual را موظف به انجام تعهدات خود در زمینه ایجاد پوشش بیمه ای لازم طبق قراردادهای فی مابین کشتیرانی و آن کلپ کرد. باشگاه Steamship Mutual که متعاقب اعمال تحریم ها از سوی خزانه داری انگلستان از انجام تعهدات خود و پرداخت خسارت یکی از شناورهای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خودداری می کرد با رأی دادگاه سلطنتی عدالت انگلیس مجبور به پذیرش پرداخت خسارت طبق تعهدات خود شد. با حکم این دادگاه کشتی چند منظوره Zoorik به ظرفیت ۲۴ هزار تن که یک سال پیش در دهانه رودخانه یانگ تسه چین دچار حادثه شده بود، می تواند از پوشش بیمه ای این باشگاه (کلپ) استفاده کند.



رأی این دادگاه در حالی به نفع کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران صادر شد که براساس وضع تحریم های سخت گیرانه انگلستان، مدیران باشگاه های (کلپ های) P&I در صورت پرداخت هر گونه خسارت به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بدون تاییدیه از خزانه داری انگلیس، با جریمه های سنگین و همچنین زندان بلندمدت مواجه می شوند. هر چند باشگاه مذکور حق تجدید نظر خواهی از حکم صادره را براساس قوانین موضوعی برای خود حفظ کرده است اما با توجه به قبول پرداخت ۵۰ درصد از رقم تعهدات خود، به نظر می رسد عملا درصد کمی را در گرفتن نتیجه در دادگاه استیناف برای خود پیش بینی کرده است. بر اساس رأی صادره، به رغم اعمال تحریم ها، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می تواند با اختیارات حاصل از کنوانسیون بین المللی سوخت کشتی ها از پوشش بیمه ای مربوطه تا زمان اعتبار پوشش طبق کنوانسیون موضوعی بهره مند شود.

تهیه لیست اقلام قابل ساخت کشتی در داخل کشور

رئیس گروه صنایع دریایی وزارت صنایع و معادن گفت: اگر سازندگان داخلی بتوانند نیاز صنایع دریایی کشور را تأمین کنند؛ حاضریم با اهرم های تعرفه ای از آن ها حمایت کنیم. مهندس علی اصغر جوادی که در جلسه کمیته خودکفایی تأمین تجهیزات، مواد و خدمات فنی- مهندسی انجمن مهندسی دریایی ایران در محل وزارت صنایع سخن می گفت؛ افزود: در حال حاضر در حال بررسی و تکمیل لیست اقلام قابل ساخت کشتی در داخل کشور هستیم. به گفته وی، تاکنون ۴۰ قلم کالای قابل تولید در داخل کشور شناسایی شده اند که با بررسی های بعدی به گمرک معرفی خواهند شد. این مقام مسئول در وزارت صنایع از انجمن مهندسی دریایی خواست تا شرکت های دارای توان تأمین تجهیزات دریایی و صاحب گواهی نامه های رده بندی را به این وزارتخانه معرفی کند تا این فهرست، تکمیل شود. وی با بیان این که «مهم ترین ابزار وزارت صنایع برای حمایت از صنعتگران داخلی اهرم ها و ابزارهای تعرفه ای است»، گفت: افزایش نرخ تعرفه گمرکی هر کالا به حدود ۶ ماه پیگیری نیاز دارد و به همین دلیل، برای دستیابی به اهداف سال آینده باید از هم اکنون اقدام کرد.

استاندار گیلان بر لزوم بهره گیری بیشتر از دریای خزر تاکید کرد



استاندار گیلان با بیان اینکه باید سهم استان را از دریای خزر بگیریم، بر لزوم بهره گیری بیشتر از مزیت های دریای خزر تاکید کرد. روح الله قهرمانی چابک در نشست با صادرکنندگان نمونه گیلان که با حضور حمید صافدل معاون کل سازمان توسعه تجارت ایران برگزار شد، گفت: باید به اندازه ای که در گذشته از وجود دریا در استان غفلت شده، بهره ببریم و تمامی زیرساخت های توسعه و برنامه ریزی های خود را به آن سمت متمرکز و هدایت کنیم.

وی افزود: در زمان حاضر با برنامه ریزی های انجام شده این کار در استان شروع شده است تا بتوان از طریق دریا به دیگر کشورها راه یابیم. قهرمانی ادامه داد: افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در بندر و توسعه بنادر و گمرکات استان گیلان، در کنار ساخت آزاد راه و راه آهن (رشت- قزوین) از دیگر اقدامات در دست اجرا برای فراهم کردن زیر ساخت های مناسب تجارت و صادرات در این استان می باشد. نماینده دولت در گیلان، با اشاره به بازگشایی مسیر (گیلان- داغستان) که در مذاکرات اخیر با مسوولان داغستان مورد توافق قرار گرفت، بیان داشت: بسته بودن این مسیر از سال ۱۹۹۲ تاکنون سبب شده تا با وجود ۹۲ درصد جمعیت مسلمان در آن کشور و مشترکات فرهنگی، ارتباطی با داغستان نداشته باشیم. قهرمانی در همین زمینه افزود: در صورتی که در داغستان فضای مناسبی برای ارتباط با ایران وجود دارد و آنان نیز با فراهم کردن زیر ساخت های تجاری از قبیل ساخت موج شکن، آماده برقراری ارتباط تجاری با ایران و گیلان می باشند. وی با اعلام آمادگی کشورهای حاشیه دریای خزر برای ارتباط با ایران و نیازمندی آنان به خدماتی از قبیل خدمات فنی، مهندسی و فناوری اطلاعات، از صادرکنندگان گیلانی خواست تا از این فرصت نهایت استفاده را ببرند.

ناوگان ملی نفتکش به ۷۴ فروند کشتی افزایش می‌یابد



مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران از سودآوری این شرکت در سال میلادی خبر داد و گفت: در شرایطی که اقتصاد جهانی هنوز با بحران و بازار نفت با مازاد عرضه روبه‌رو است دستیابی به سود مالی و اقتصادی جای خوشحالی دارد. مهندس محمدسوری با بیان این که تحریم‌های غرب بر ضد ایران تأثیر چندانی بر صنعت کشتیرانی و ناوگان نفتکش ایران نداشته است، اظهار داشت: ما برای تأمین مالی پروژه‌های خود و صادرات نفت هیچ مشکلی نداریم. وی گفت: در حال حاضر اعتبار مالی بیش از سه میلیارد دلاری در اختیار داریم تا کشتی‌های جدیدی سفارش بدهیم.

سوری از تصمیم شرکت ملی نفتکش ایران برای سفارش ساخت ۲۳ فروند نفتکش جدید خبر داد و اضافه کرد: با ورود کشتی‌های ساخت داخل، ناوگان نفتکش ما از ۴۶ فروند فعلی به ۷۴ فروند تا سال ۲۰۱۳ افزایش خواهد یافت. مدیرعامل شرکت ملی نفتکش تعداد کشتی‌هایی که نفت خام ایران را ذخیره کرده‌اند را بالغ بر دو فروند اعلام و تصریح کرد: این کشتی‌ها حامل نفت بسیار سنگین هستند. وی افزود: البته این ذخایر نفتی برای همیشه در این نفتکش‌ها نخواهد ماند چرا که این ذخایر به تدریج در حال کاهش است و با افزایش تقاضا در فصل زمستان کاهش می‌یابد. سوری با بیان این که ذخیره سازی نفت در نفتکش‌ها هم اکنون بازار خوبی ندارد، علت اصلی آن را افزایش نه چندان خوب تقاضا در بازارهای جهانی عنوان کرد و اظهار داشت: پیش بینی می‌کردیم میزان مصرف نفت به بیش از ۹۵ میلیون بشکه در روز برسد، این رقم امروز حدود ۸۵ میلیون بشکه است و مازاد عرضه، تأثیر منفی بر بازار خواهد داشت. وی در خصوص وضعیت بازار نفت در سال ۲۰۱۱ گفت: فکر می‌کنم بازار نفت در سال ۲۰۱۱ بهتر از سال ۲۰۱۰ خواهد بود ولی این وضعیت خیلی بهتر نخواهد شد.

مشارکت کنیا در ترانزیت غلات آسیای میانه به بندر امام

استاندار خوزستان از ترانزیت غلات کشورهای آسیای میانه به بندر امام با مشارکت کنیا خبر داد و گفت: غلات این کشورها از طریق بندر آستاراخان روسیه به بندر امیرآباد منتقل و از این بندر به بندر امام ترانزیت می‌شود. "سید جعفر حجازی" افزود: بزودی توافق نامه سه جانبه با آستاراخان روسیه، خوزستان و کنیا برای انتقال و ترانزیت غلات کشورهای آسیای میانه از طریق مسیر یاد شده منعقد می‌شود. وی حجم سالانه غلات مازاد کشورهای آسیای میانه از جمله قزاقستان و ازبکستان را ۲۶ میلیون تن خواند و افزود: در این خصوص کشور کنیا با سرمایه گذاری ۴۰۰ میلیون دلاری به ذخیره سازی و نگهداری غلات کشورهای آسیای میانه در بندر امام اقدام خواهد کرد. حجازی بندر امام را حلقه اتصال برای ترانزیت کالا از آفریقا به کشورهای آسیای میانه خواند و گفت: برای این موضوع کریدور جنوب - شمال را تعریف کرده ایم و بر اساس آن بندر استان خوزستان می‌تواند در این مسیر تجاری ارزشمند، نقش تعیین کننده ایفا کند.

وی استان خوزستان را به لحاظ داشتن زیرساخت‌های لازم از جمله بندر، خطوط ریلی، شبکه هوایی و جاده ای به منظور جهش و تحول در تجارت خارجی در کشور منحصر بفرد خواند و گفت: با تجارت پایدار در خوزستان، اقتصاد استان نیز شاهد یک تحول عمیق خواهد شد که ایجاد اشتغال و ارزآوری از جمله این تحولات اقتصادی خواهد بود. استاندار خوزستان در ادامه ظرفیت سازی در بندر خوزستان به منظور ایفای نقش جدید در کریدور شمال - جنوب را ضروری خواند و گفت: با توجه به موقعیت نسبی بندر استان و نزدیکی به کشورهای خلیج فارس و آبهای بین المللی این قابلیت در بندر استان وجود دارد و همچنان جاذب سرمایه گذاری خارجی هستند. هم اکنون بخش مهمی از مواد نفتی عراق از طریق بندر امام ترانزیت می‌شود.

انتصاب نماینده تام‌الاختیار وزارت راه در ستاد یارانه‌ها



وزیر راه و ترابری، شهیار افندی زاده، معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای را به عنوان نماینده تام‌الاختیار وزارت راه و ترابری در ستاد عملیاتی هدفمندسازی یارانه‌ها منصوب کرد. حمید بهبهانی در این حکم با اشاره به اهمیت موضوع اظهار داشته است: با عنایت به ابلاغ قانون هدفمندسازی یارانه‌ها و نزدیک شدن زمان اجرای آن و اهمیت برنامه ریزی منسجم به منظور ایجاد رویه در تمامی شقوق حمل و نقلی اعم از جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی و لزوم هرچه بیشتر

در راستای ارایه بسته‌های پیشنهادی وزارت راه و ترابری، این مسئولیت به جنابعالی واگذاری می‌شود و انتظار می‌رود با جدیت لازم و تعامل همه جانبه بستر اجرای مناسب طرح فراهم شود.

راه اندازی سیستم نوبت دهی هوشمند در اداره امتحانات و گواهینامه‌های دریانوردی

در راستای طرح تکریم ارباب رجوع و تسهیل در امور دریانوردان، سیستم نوبت دهی هوشمند اداره امتحانات و گواهینامه‌های دریانوردی سازمان بنادر در بخش پذیرش راه اندازی گردید.

این سیستم علاوه بر نوبت دهی مجزا برای بخش‌های صدور و آزمون، امکان گزارش گیری آماری از تعداد مراجعه کنندگان و مشخص کردن زمان‌های اوج مراجعه را دارد و در عین حال می‌تواند از طریق یک نمایشگر ۴۶ اینچی، آخرین اخبار یا اطلاعیه‌های مهم را در سالن انتظار به نمایش بگذارد. همچنین امکان نوبت‌گیری اینترنتی از طریق این سیستم وجود دارد که در آینده نزدیک در خصوص راه اندازی و بهره برداری از این امکان اقدام خواهد شد.

بنادر سجافی و بحرگان نقش مؤثری در اشتغال دارند

فرماندار هندیجان گفت: بنادر سجافی و بحرگان نقش مؤثری در توسعه گردشگری و اشتغال دارند. سیدجعفر طباطبایی اظهار داشت: یکی از ویژگی‌های مهم هندیجان وجود دو بندر سجافی و بحرگان در این شهرستان است.

وی افزود: این بندار دارای ظرفیت‌های بسیار مناسبی در حوزه‌های مختلف است که در صورت استفاده از آنها می‌توان بسیاری از مشکلات شهروندان را رفع کرد. فرماندار هندیجان ادامه داد: یکی از اقدامات مهمی که در این خصوص باید انجام شود توسعه این دو بندر تجاری است. طباطبایی تصریح کرد: قطعاً توسعه بندر سجافی و بحرگان آثار بسیار مثبتی در حوزه اشتغال‌زایی جوانان هندیجانی دارد.

وی اضافه کرد: موقعیت جغرافیایی هندیجان زمینه بسیار مناسبی برای تجارت و توسعه فعالیت‌ها در زمینه بارگیری کالا در بندر سجافی را فراهم کرده است. فرماندار هندیجان خاطرنشان کرد: توسعه فعالیت‌های تجاری علاوه بر درآمدزایی برای شهرستان، می‌تواند بسیاری از مشکلات را نیز رفع کند.

طباطبایی افزود: البته در این راستا تکون پیگیری‌های مختلفی انجام و اقداماتی نیز از سوی برخی نهادهای مرتبط انجام شده است که نتایج بسیار مناسبی را نیز در حوزه تجارت به همراه داشته است. وی گفت: علاوه بر این در حوزه گردشگری نیز، این دو بندر می‌تواند تأثیر بسیار زیادی بر جذب توریست در منطقه داشته باشند.

فرماندار هندیجان تصریح کرد: با استفاده مناسب از جاذبه‌های توریستی موجود در هندیجان می‌توان شاهد گسترش صنعت گردشگری که صنعتی درآمدزا و اشتغال‌زا در منطقه است، بود. طباطبایی با اشاره به رشد و توسعه صادرات کالا در بندر سجافی در سال جاری ابراز امیدواری کرد: با تداوم فعالیت و تجارت در این بندر شاهد صادرات روزافزون انواع کالا از این بندر باشیم.



به مناسبت
روز ملی حمل و نقل

فرهنگ

بین‌المللی

حمل و نقل دریایی

حمیدودادی

درآمد

عهده‌ی ارتباط متقابل با محیط‌های اجتماعی برآیند. این تعریف، نه فقط دربر گیرنده‌ی الگوهای رفتار بلکه دربر گیرنده‌ی الگوهای افکار، مصنوعات، مهارت‌ها و فنون نیز است.

تعریف بالا، بیش‌ترین قلمرو اصلی فرهنگ را شامل می‌شود که بسیاری از پژوهش‌گران، بر آن توافق دارند. ذات و محتوای این تعریف و تعریف‌هایی که پیش از آن آورده شد، بر سه نکته اصلی تأکید دارند:

الف) باورها، ارزش‌ها و نگرش‌ها،

ب) تجربه‌ها، نقش‌ها و تلاش‌های فردی و بین فردی،

ج) روابط مشترک برای برطرف ساختن نیازهای مشترک.

برآیند این نکات کلیدی، آن است که هر مقوله‌ی اجتماعی، به آداب خاصه‌ای نیاز دارد که یکی از جمله‌ی آن‌ها، فرهنگ است. موضوعی که قادر است، زیرساخت مناسب برای قوانین عمومی یک جامعه را نیز، پشتیبانی و حمایت کند.

به طور کلی، چه در روابط اجتماعی و چه در حوزه‌ی روابط خصوصی و یا عمومی، مثل: روابط اقتصادی، کار و مبادلات تجاری، یک سری اصول فرهنگی را به کار می‌گیریم، تا رفتارمان، بر اساس آن‌ها شکل و معنا یابد. این همان نکته‌ای است که در شرایط فقدان و خلاء فرهنگی، از نبود آن چه می‌تواند تسهیل‌کننده‌ی روابط خصوصی یا عمومی ما باشد، گله‌مند می‌شویم؛ گله‌ای که آن را این طور بیان می‌کنیم: باید برای هر کاری، فرهنگ انجام آن را بدانیم. تا فرهنگ این کار را ندانیم، انجام آن برای ما سخت می‌شود. به مفهوم دیگر، در نبود فرهنگ، انجام یک کار، با مسایل عجیب و متعددی روبه‌رو می‌شود.

گاه در ارتباط با ظهور پدیده‌های جدید و نوین در زندگی فردی و جمعی، این نکته در ذهن ما شکل می‌گیرد که درباره‌ی فرهنگ چیزها و ابژه‌ها، اظهار نظر کنیم و یا از خلا و نبود آن، گله و بر ضرورت وجود آن، تأکید کنیم. فرهنگ رانندگی، فرهنگ آپارتمان نشینی، فرهنگ دیدن فیلم، فرهنگ کار و... از جمله موارد و مصداق‌هایی هستند که گونه‌هایی از موضوع را بیان می‌کنند.

مجموعه‌ی این ارتباط بین «فرهنگ» و «چیزها و ابژه‌ها»، خاستگاه و پایگاه معین و تعریف شده‌ای دارند، چرا که در بسیاری از تعریف‌های مربوط به فرهنگ، با دقت فراوان، بر وجود این ارتباط گواهی می‌دهند که در ماهیت خود، ضرورت وجود آن را نیز نشان می‌دهد.

به عنوان مثال، «میتو آرنولد»، گفته است: فرهنگ، یعنی آشنا ساختن خودمان با بهترین چیزهایی که در جهان شناخته شده و یا گفته شده‌اند و این، یعنی شناخت تاریخ روح انسان.

هم چنین، «ادوارد. تی. هال»، فرهنگ را چنین تعریف می‌کند: فرهنگ، وسیله‌ای است که بشر، به منظور ادامه‌ی حیات خویش، به آن تکامل بخشیده است. در زندگی ما، هیچ چیز از تأثیرات فرهنگی عاری نیست. فرهنگ، سنگ بنای تمدن است و وسیله‌ای است که همه‌ی حوادث زندگی، از راه آن، جریان می‌یابد.

در تعریف دیگری، «بی‌تس» و «پلاگ»، می‌گویند: فرهنگ، نظامی است از باورها، ارزش‌ها، سنت‌ها، رفتارها و مصنوعات مشترک که اعضای یک جامعه، آن را مورد استفاده قرار می‌دهند تا از عهده‌ی جهان خود واز

محیط و روابط فرهنگی آن

برای درک اهمیت محیط در ارتباط با فرهنگ، لازم است تا سه فرض اصلی در مورد ارتباطات انسانی با محیط را مرور کنیم. اول آن که، هر نوع ارتباطی قانونمند است و تحت یک شرایط و وضعیت قانون‌گرا شکل می‌گیرد. مردم توقع دارند که الگوهای رفتاری یا اصولی که توسط فرهنگ تعیین شده‌اند، بر ارتباط آنان حاکم باشد.

در ارتباط با محیط، یک سری قوانین و مناسبت‌ها و اصول فرهنگی وجود دارد که با ایجاد پاسخ‌های مناسب و قابل قبول به محرک‌های ارتباطی، امکان برقراری ارتباط را پراگیزه و تسهیل می‌سازند و یا آن که، به طور کلی، ایجاد ارتباط را منتفی می‌کنند. دومین فرضیه در مورد ارتباط، این است که محیط‌ها قوانین مناسب و خاص خود را تعیین می‌کنند و همراه با آن، چگونگی روابط بین فردی و بین فرد و محیط (مثل: محیط کار، فضای مبادله و...) و کاربرد قوانین ارتباطی را وضع می‌کنند.

سومین فرضیه، این است که قوانین و مناسبت‌ها و رفتارهای فرهنگی، در آن بخش که به صورت عمومی و جزیی وجود دارند، متفاوت هستند و در آن بخش که وجود ندارند، باید به وجود آورده شوند و فرهنگ سازی، متناسب با نیاز محیط صورت پذیرد. فرهنگ‌ها می‌توانند موقعیت‌ها و بافت‌های اجتماعی مشابهی داشته باشند؛ اما همین فرهنگ‌ها قوانین متفاوتی را به کار می‌گیرند. از این رو، برای موفق شدن در ارتباط با محیط‌های متفاوت اجتماعی، بایستی قوانین فرهنگی محیط‌ها، همراه با قوانین عمومی محیط‌ها (که در هر محیطی، خاص همان محیط است) دانسته شوند.

امروزه، شرایط ارتباطات جهانی، امکان جدا ماندن و جدا بودن از کانون‌های ارتباطی بین‌المللی و یا به عبارتی، کانون‌های ارتباطی جهان را حذف کرده است. موقعیت‌های ارتباطات جهانی به گونه‌ای است که بالاخره در مواردی خاص و یا عام، کشورها در ارتباط با یکدیگر قرار می‌گیرند. روابطی که تجارت و مبادله‌ی کالا، صورت ساده و اولیه‌ای از آن است. در نتیجه، به کار بردن این جمله که هیچ کشوری، به طور کامل بی‌نیاز از غیر نیست، گزاره‌ای درست است. ضمن آن که، شرایط کنونی ما با چنان ویژگی‌های بدیعی، با ارتباطات رویارو می‌شود که نشان می‌دهد در طول تاریخ، عرصه‌ی ارتباطات، شاهد چنین کیفیت‌های عمیق ارتباطی نبوده است. این ویژگی که در همه‌ی حوزه‌های اقتصادی، تجاری و فرهنگی قابل مشاهده است، در عرصه‌ی تجارت، از بیش‌ترین نشانه‌ها برخوردار است.

حال و با این وصف، می‌توان این نتیجه‌گیری را درست دانست که: در سپیده دمان عصر تازه‌ای هستیم. عصری همراه با نوآوری‌های شگفت‌انگیز

دنیای امروز، به صورت بازاری به هم پیوسته است. بازاری با نمایه‌ای اقتصادی و فرهنگی که فرهنگ‌ها را به منظور رونق تولید کالا و خدمت و اندیشه و برای توسعه‌ی اقتصاد و تجارت و جالب‌تر آن که، برای رونق و باز تولید حتی خود فرهنگ نیز، به کار می‌گیرد.

امروزه، پرداختن به چنین ایده‌هایی بسیار آسان‌تر از گذشته است؛ چرا که تکنولوژی، به شکل محض و کارا و به طور کامل، در خدمت مبادله است.

اکنون، نقطه‌ی تمرکز فعالیت جوامع و حتی دل‌مشغولی آن‌ها، تلاش برای مستقر شدن، مستقر ماندن و زیستن در این فضا است. غیر از

تکنولوژی و فرصت‌های بی‌سابقه‌ی تجاری. وضعیتی که ما را در شرایطی قرار می‌دهد تا در کنار پرداختن به تکنولوژی و دانش و رفتارهای تولیدی، اقتصادی و تجاری، به موضوع نوزایی فرهنگ‌ها برای پاسخ گفتن به این شرایط نوین نیز دقت کنیم و به آن اهتمام ورزیم.

روندهای عمده‌ی ما در شرایط معاصر، چنین است که جامعه‌های صنعتی را به جامعه‌های اطلاعاتی، صنایع سخت را به تکنولوژی‌های نرم و ظرفیت، اقتصادهای ملی را به اقتصاد جهانی، تمرکز را به مرکزیت زدایی، سلسله مراتب را به شبکه‌سازی و انتخاب را به گزینه‌های چندگانه، مبدل ساخته است.

حال به نقش فرهنگ باز می‌گردیم. نقشی که با توجه به آن، در می‌یابیم که برای تسهیل و کنار آمدن با مسایل نوین و جدیدی که پیش روی خود داریم و شتابان در حال برخورد با ما هستند، لازم می‌نماید تا همه‌ی ما از ابزار ضرور فرهنگی و قانونی، بهره‌مند باشیم.

قابلیت‌های حمل‌ونقل دریایی هر کشور، قابلیتی هم در حوزه‌ی ملی کشورها و هم، تبیین و تعریف شده در یک فضای بین‌المللی است.





نظریه‌ی مرکانتلیسم جاری بود. طی این دوره و بر مبنای این نظریه، مرکانتلیست‌ها منبع ثروت را طلا، نقره و فلزات گران‌بها می‌دانستند. به واقع و پس از دوره‌ی رنسانس (از ۱۴۹۲ میلادی به بعد)، ثروت، به مفهوم طلا و نقره بود و هر کشور (یا حتی اشخاص) که طلا و نقره‌ی بیشتری داشت، به منزله‌ی بهره‌مندی از ثروت بیشتر بود.

با ورود به قرن ۱۶، مرکانتلیسم فرانسه، طلا و نقره را با تولید و فروش آن به دیگر کشورها تأمین می‌کرد. مرکانتلیسم اسپانیا و پرتغال نیز، ثروت خود را از راه قاره‌ی جدید (آمریکا) و استخراج معادن طلا تأمین می‌کردند. در این میان، جهت‌گیری کشور انگلستان، رویکردی تجاری محور داشت و خواهان تأمین ثروت، از راه تجارت بود.

بنیاد حمل‌ونقل با هدف تجارت و بازرگانی، توسط انگلستان، طرح‌ریزی شد و در همان اوان، پرتغال را نیز همراه خود کرد. جزیره‌ای بودن انگلستان و موقعیت خاص حضور سیاسی آن در اروپا و آسیای قرن ۱۶ و ۱۷ که در چشم‌انداز خود هندوستان را در تیررس داشت و بر محور رقابت با دو کشور فرانسه و ایتالیا، گرایش کاملی برای ورود به آفریقا نیز از خود نشان می‌داد، پهنه‌ی دریا را چون آب حیات برای اقتصاد و تجارت به کار گرفت. پرتغال نیز، به لحاظ بهره‌مندی از قدرت دریایی، تمایلی جدی به تجارت دریایی از خود نشان داد.

از قرن ۱۶ میلادی بود که قوانین دریایی، مبنای یک قاعده‌مندی ویژه را برای حمل‌ونقل طراحی کرد؛ قوانینی که منشأ آن به قوانین «ژوستی نین» باز می‌گشت.

وضع قوانین خاص برای موضوع حمل و نقل، آن هم به صورت مستقل از بازرگانی و به عنوان یک موضوع خاص، سبب شد تا به صورت

حکمت‌ها و اعتباربخشی‌هاست. نمی‌توان مدعی آن شد که در زمینه‌ی فرهنگ و اقتصاد، فرهنگ و تجارت و یا به طور جامع‌تر، فرهنگ و توسعه‌ی اقتصادی-اجتماعی در سطح بین‌المللی و خاصه در کارکرد رشته‌های تعاملی مشترک، توجه‌ای صورت نگرفته است، اما می‌توان این ادعا را داشت که: توجه اندک به آن شده است، به ویژه آن جا که به معیارهای کاربردی و نظری آن، نیازمند بوده‌ایم.

بازرگانی و حمل‌ونقل

جریان‌های تاریخی بسیاری، چه در قدیم و چه در شرایط جدید، نشان دهنده‌ی ارتباط شکلی و محتوایی بین بازرگانی و حمل‌ونقل هستند. شکل و اصل موضوع، بر کسی پوشیده نیست، اما آن چه در این میان پوشیده می‌ماند، چپستی و چگونگی توجه به پدیده‌ی مستقل حمل‌ونقل، به عنوان یک امر منحصر و شخصیت منفرد است. به مفهوم دیگر و همیشه، پدیده‌ی حمل‌ونقل، در بازرگانی و یا در یک وضعیت خوش‌بینانه، با آن دیده شده است.

نگرش دیدن حمل‌ونقل در بازرگانی، به مانند نادیدن یک فرهنگ مستقل در فرهنگ تجارت و به تبع آن، نادیدن آن، در کل فرهنگ جامعه است.

به اقتصاد باز گردیم. در دوره‌ی مرکانتلیست‌ها (قرن ۱۵ و ۱۶ میلادی)، نخستین زمینه‌های مستقل دیدن حمل و نقل به عنوان یک سیستم و برای جان دادن به تجارت، مورد توجه قرار گرفت. زمینه‌ی این تولید نظری را «آدام اسمیت» فراهم آورد. وی در سال ۱۷۷۶ میلادی، مجموعه‌ی مبنای و قواعد اقتصادی را که تا به آن زمان شناخته شده بود، گردآوری و در کتابی به نام «ثروت ملل» منتشر کرد.

تا پیش از آدام اسمیت، فضای اروپا، هم آمیخته با فضای تجارت و مبادله بود و در بُعد نظری،

به منظور شکوفا ساختن و یا ظرفیت‌افزایی قابلیت‌ها، لازم است تا بر دو نکته راهبردی تأکید شود. اول، حرکت بر مسیر مجموعه‌ی عملکردهای منطبق با روش‌مندی‌ها و قاعده‌مندی‌های بین‌المللی و دوم، هم‌آهنگی رفتاری با فرهنگ دریایی و نظام‌مندی‌های برخاسته از آن فرهنگ.

این اگر باشد، تراز افراد و جوامع، تراز منفی در امر مبادله خواهد بود و این، به مثابه‌ی خروج از دایره‌ی جهانی است؛ ولو آن که، زمینی ثبت شده به وسعت یک کشور، در تملک فیزیکی آن باشد.

چنین است که به عنوان مثال، در زمینه‌ی هنر موسیقی، سینما و عکاسی، گردشگری و صنایع دستی و کلیات اقتصادی و جزییات تجاری، مردم کشورهای مختلف، کوشش دارند تا از یک فرهنگ و روش رفتاری مشخص تبعیت و پیروی کنند و یا آن که، تعدیل دیدگاه‌های متفاوت خود را در برابر مخاطبان خود و با هدف برد-برد با دقت تمام، پیاده کنند.

بر پایه‌ی این ترجیح فرهنگی و احساس نیاز به آن، برای رسیدن به نقاط مشترک فرهنگی که ما را در کنار هم قرار دهد، در اقتصاد نیز، چنین انتظاری شکل گرفته است. یعنی در اقتصاد نیز، چنین است که نیازمند یک سری نقاط مشترک رفتاری هستیم، تا چرخه‌ی اقتصاد، گردشگری مثبت و مطلوب داشته باشد. به همین دلیل، پدیده‌ی اقتصاد جهانی را باید در چشم‌انداز دنیایی که از مرحله‌ی بازرگانی بین کشورها، به سوی نوعی نگاه اقتصادی واحد در حرکت است، جست‌وجو کرد.

نکته فوق، تأیید این معنی است که بازرگانی، روح جانانه‌ی اقتصاد و فرهنگ، منبع تغذیه‌ی این روح برای تمامی رفتارها، نگرش‌ها،

بی‌درنگ، طرح بسیاری دیگر از موضوع‌های فرهنگی، اجتماعی، حرفه‌ای و علمی نیز، پیش می‌آید. موضوع‌هایی که یا به نحو مستقیم و یا به وجه غیرمستقیم، در ارتباط با حمل‌ونقل دریایی قرار می‌گیرند.

در حوزه‌ی کلان فرهنگ، فرهنگ دریایی و دریانوردی کشور، مقوله‌ای مشخص است و با دقت کامل، مبتنی بر تعریف «بیتس» و «پلاگ» است.

آنچه که به نام فرهنگ دریایی و یا فرهنگ منتسب به دریا می‌شناسیم، نظامی است از باورها و ارزش‌ها و رفتارها و مصنوعات مشترک که اعضای جامعه‌ی دریایی، اجزای آن را مورد استفاده قرار می‌دهند تا از عهده‌ی محیط خود و از عهده‌ی تقابل با محیط‌های اجتماعی برآیند. در چنین زمینه‌ای، محیطی متشکل از نهادهای مختلف حرفه‌ای (حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر، حمل‌ونقل چندوجهی، صنعت شیلات و ماهی‌گیری، گردشگری دریایی، تجارت منطقه‌ای مرزی- دریایی، صادرات

و کشاورزی و جوامع شهری و روستایی است. مجموعه‌ی چنین ارزش‌هایی، صنعت حمل و نقل را از بعد از رنسانس، خاصه پس از ۱۵۷۰ میلادی، به وجود یک جامعه‌ی حرفه‌ای خاص، یعنی: صنعت گران و کارآفرینان، وابسته کرد؛ جامعه‌ی حرفه‌ای و صنعت گری که در بخش حمل و نقل دریایی، کشتی‌سازی، دریانوردی و در بخش حمل‌ونقل زمینی، ساخت گاری حمل بار را بر عهده داشت.

این جامعه‌ی حرفه‌ای و صنعت گر، پیوسته به نوآوری‌های فنی پیش‌رفته‌تر، دست یافت و با ایجاد بخش‌های دیگر، بر تکمیل زنجیره‌های خود، تا رسیدن به مرحله‌ی انقلاب صنعتی افزود. انقلاب صنعتی که اتفاق افتاد، حمل‌ونقل، از اولین سامانه‌های اقتصادی- صنعتی بود که به وجه مستقل، از آن بهره‌ها گرفت.

با شکل‌گیری بازارهای صنعتی جدید، حمل‌ونقل، نخستین بنگاهی بود که ایجاد شد و با شکل‌گیری بازارهای تجاری جدید نیز، این حمل‌ونقل بود که جزو نخستین بنگاه‌های اقتصادی- تجاری، به آن‌ها پای نهاد.

حمل‌ونقل و حمل‌ونقل دریایی

بنیاد و اساس حمل‌ونقل دریایی را، در این که اولین کرجی، کی و کجا در دریا شناور شد، به سختی می‌توان حدس زد و همین، عاملی است که نشان می‌دهد حمل‌ونقل دریایی، پیشینه‌ای به قدمت درخت و دریا دارد.

در فضایی این چنین پرکیل و پیمان، حمل و نقل دریایی، بستر شکل‌گیری موضوع حمل‌ونقل است و همراه با جریان حمل‌ونقل زمینی، حمل‌ونقل دریایی، مکمل زنجیره‌ای است که بر دو سوم سطح کره‌ی زمین، جاری است.

زنجیره‌ی حمل‌ونقل دریایی، بخشی از فعالیت‌های دریایی- بندری را تشکیل می‌دهد. به مفهوم دیگر، حمل‌ونقل دریایی، با همه‌ی ابعاد وسیع خود، یکی از جمله‌ی فعالیت‌های دریایی- بندری محسوب می‌شود.

این چنین پهنه‌ای، مصداقی روشن از همان جامعه‌ی حرفه‌ای است که روابط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی و علمی خاص خود را نشان می‌دهد. این جامعه‌ی حرفه‌ای، با یافته‌های تدریجی خود و در ادامه‌ی روندهای گذشته، فرایندهای جدیدی را بنا نهاد و با پشت سر گذاشتن تحولات پیوسته‌ی صنعتی که از انقلاب صنعتی آغاز شدند و کماکان ادامه دارند، بر ارزش‌های فنی و علمی آن افزوده شد. سامانه‌ها و تأسیساتی که به این شکل برپا شدند، به لحاظ عملکرد اجتماعی و ایجاد کنش و واکنش‌های رفتاری، به آن جامعه‌ی حرفه‌ای و صنعت گرا، ابعاد کلان اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی بخشیدند و به این ترتیب، هویتی به طور کامل اجتماعی را بنیان نهادند. امروزه، وقتی سخن از حمل‌ونقل دریایی می‌رود،

بنیادین، به مسأله‌ی حمل‌ونقل توجه و در چارچوب یک ساختار و سامانه‌ی واحد، صاحب جایگاه منطبق با رسالت و وظایف خود شود. تفکیکی این چنین، بین دو موضوع «تجارت و بازرگانی» و «حمل و نقل»، این امکان را فراهم آورد تا مفاهیم زیر معنا شوند:

- به زیرساخت‌های حمل‌ونقل، صرف نظر از اثری که بر تجارت و بازرگانی دارند، پرداخته شود.

- سطح سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی حمل‌ونقل، به عنوان شاخص توسعه در زیربخش سرمایه‌گذاری‌های بنیادی مطرح شود.

- بر استقلال سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی حمل‌ونقل، بدون تأثیرپذیری از عملکردهای تجاری، تأکید شود.

- در رویکرد اقتصاد کلان، حمل‌ونقل را در مقیاس یک کشور و یا گروهی از کشورها مورد توجه قرار دهد و اقتصاد حمل‌ونقل و مهندسی آن (مهندسی حمل و نقل)، به مانند مداری گسترده، بررسی شود. نمونه‌ی بارز این رویکرد را می‌توان در استقرار راه‌آهن در ایالت متحده مشاهده کرد؛ مداری گسترده که دور تا دور ایالت متحده را به یکدیگر متصل کرد و در سطح ملی، با اقتصاد آمریکا و آمریکای لاتین و از راه دریا با اروپا پیوند خورد.

- حمل‌ونقل، به عنوان یک متغیر، بر سایر متغیرها، نظیر: سرمایه‌گذاری در بخش‌های خاصی، هم چون، معدن، انرژی، کشاورزی، بانک‌داری و پس‌انداز و بیمه، اثر گذاشت.

- حمل و نقل، به وجهی غیرمستقیم، بر موضوع رشد و توسعه‌ی شهری، شهرنشینی، معماری شهری و انجام سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی زیرساخت‌های شهری، مانند: سدسازی، احداث نهرها و فاضلاب، اثر گذاشت.

- و در نهایت، حمل و نقل، در دو حوزه‌ی خرد و کلان، اقتصاد را در الگویی خاص قرار داد. الگویی خاص که در ارتباط با شکل سازمان یافتگی بنگاه‌های متعلق به خود، روابط اقتصادی - اجتماعی ویژه‌ای را بنا نهاد.

در بنای جدید، اقتصاد حمل و نقل، جامعه‌های حرفه‌ای، آموزشی، بانکی و پولی و سامانه‌های اداری خود را شکل داد و به صورتی رسمی، پس از انقلاب صنعتی و ورود به دنیایی از نیمه‌ی قرن ۱۸ میلادی به بعد، به مثابه‌ی واقعیتی اقتصادی - اجتماعی که تحت تأثیر شرایط فرهنگی، تاریخ و پیشینه‌ی خود، رفتار سازمان‌ها و فعالیت انسان‌ها، به ویژه صنعت قرار دارد و از سوی دیگر، بر آن، اثر می‌گذارد، نمایان شد.

حمل و نقل را موتور محرکه توسعه‌ی آمریکا، بازوی حمایت‌کننده از صنعت نساجی انگلستان، زیرساخت صنایع آلمان و شاخص اصلی محرکه برای صنعت روسیه می‌دانند. در کشور پهناور هندوستان، حمل و نقل، یک وسیله‌ی تسهیل‌گر برای حمایت از جامعه‌های صنعتی

پرداختن به حمل‌ونقل دریایی، به عنوان یک هدف علاوه بر تأکید بر قابلیت‌ها و شناسایی دقیق آن‌ها بازنگری بر پیشینه‌های تاریخی- فرهنگی و باز تولید آن‌ها بر پایه‌ی شرایط روزآمد، از جمله‌ی مهم‌ترین شاخص‌ها و راهکارها است.



و آموخته‌های آکادمیک (برای بخش صنعتی) است، وجود منابع اصلی مالی و سرمایه و انگیزه‌های قوی برای توسعه صنعتی در زیربخش صنایع دریایی، به منزله‌ی در اختیار داشتن سه منبع اصلی برای توسعه است.

در حال حاضر، امکانات و تجهیزات مدرن برای حمل‌ونقل دریایی در زمینه‌ی حمل بار و کالاهای واسطه‌ای، محصولات مصرفی و نهایی، مواد اولیه‌ی معدنی و کانی، فرآورده‌ها و تولیدات صنعتی، نفت و گاز و هم چنین، امکانات سرمایه‌ای برای فعالیت در مناطق عملیاتی و جزایر نفتی و فراساحل، قابلیت‌های آشکار در منظر نگاه ماست.

از سوی دیگر، وجود فرهنگی غنی که سال‌ها سینه به سینه نقل شده و امروزه روز، به عنوان سرمایه‌ای معنوی به دست ما رسیده است، پشتوانه‌ی ارزشمند برای شکوفا ساختن قابلیت‌های مورد اشاره در بالا است که می‌تواند حامی اجتماعی خاص برای هم افزایی این قابلیت‌ها و ابزاری فرهنگی و انگیزش‌زا برای بنای ساختمان‌های نوین و جدید باشد.

اما و در این میان، سخن از بیان قابلیت‌ها، به مانند سخن از تندی و تیزی نور خورشید در چله‌ی تابستان است و به طور طبیعی، چندان هم، کسی علاقه‌مند نیست تا زیره به کرمان ببرد و زعفران به قاینات! بلکه رویکرد اصلی سخن، تلاش برای برقراری یک ارتباط منطقی بین قابلیت‌های نهادینه شده با هدف‌های مورد انتظار، به منظور توسعه و فزاینده‌ی در حوزه‌ی حمل و نقل دریایی است.

نکته‌ی مهم در این زمینه، اشراف کامل بر این موضوع است که قابلیت‌های حمل‌ونقل دریایی هر کشور، قابلیت‌ی، هم در حوزه‌ی ملی کشورها و هم، تبیین و تعریف شده در یک فضای بین‌المللی است. این قابلیت، در مجموعه عملکردی خود، متعلق به یک میدان عظیم و بزرگ بین‌المللی و در ساختار رفتاری، پرورده‌ی یک فرهنگ مشخص است. از این رو و به منظور شکوفا ساختن و یا ظرفیت افزایی چنین قابلیت‌هایی، لازم است تا بر دو نکته راهبردی تأکید شود. اول، حرکت بر مسیر مجموعه‌ی عملکردهای منطبق با روش‌مندی‌ها و قاعده‌مندی‌های بین‌المللی و دوم، هم آهنگی رفتاری با فرهنگ دریایی و نظام‌مندی‌های برخاسته از آن فرهنگ.

به عنوان مثال، تبیین جایگاه حرفه‌ی دریانوردی در بطن جامعه، مستلزم انجام بسیاری اقدام‌های فرهنگی و فرهنگ سازی است. مترادف با این موضوع، توسعه‌ی اجتماعی در حوزه‌ی جامعه حرفه‌ای حمل و نقل دریایی و نهادهای آن (نهادهای حرفه‌ای، بوروکراتیک)، هم چنین آمایش سرزمینی، به نحوی که بر تعمیم رویکردها به دریا و فعالیت‌های اقتصادی وابسته به آن بپردازد، نیز نیازمند ملزوم‌هایی است که برنامه‌ریزی اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی از



شده‌اند در کنار آن، دارای قدمت هستند و با توجه به کارکرد نهادهای نام برده شده (نهادهای حرفه‌ای، بوروکراتیک) و میدان‌های زندگی، فرهنگ ویژه‌ای را شکل داده‌اند که همه‌ی روابط اجتماعی و رفتارهای آن، معطوف به کارکرد دریا، ساحل، بندر، تجارت دریایی، صید و ماهی‌گیری و مسافرت و سفرهای دریایی است.

در چنین فضا و زمینه‌ای، ادبیات داستانی و اسطوره، شعر و موسیقی، هنرها و روابط اجتماعی درون و برون‌خانوادگی، حتی پوشش و لباس و آشپزی و تغذیه، همه برخاسته از نظم آهنگین دریا، ساحل، بندر و کار دریایی و متوجه به هدفی ثابت، یعنی پای‌بندی به سبک‌های توانمند کار دریایی، سکونت در کنار ساحل و زندگی با دریاست.

دریا، حمل و نقل دریایی و قابلیت‌های نهفته: راهبردها

زمینه، فضا و میدانی این چنین، در اندرون خود، برخوردار و بهره‌مند از قابلیت‌های بسیاری است. قابلیت‌هایی که هم چون اسفنج‌های دریایی، لایه لایه، بر هم مترکم هستند و اینک، ستون‌های عظیمی را برای کار و زندگی فراهم آورده‌اند. مجموعه‌ای این چنین، فراهم آمده از اشکال و صورت‌هایی فزاینده از مقوله‌های کار و زندگی هستند که در دو بخش سنتی و یا صنعتی، در اعلا‌ی درجه و در طولی به درازای خلیج فارس و کرانه‌های دریای عمان و دریای کاسپین، گسترده‌اند.

در این زمینه و فضا، وجود منابع انسانی کار در حوزه‌های سنتی و صنعتی که متکی بر عنصر آموخته‌های تجربی (برای بخش سنتی)

اعمال دقت به موضوع حمل و نقل دریایی، آن هم به وجه مستقل، به مفهوم تبیین شرایطی است که بر اثر آن، امکان توسعه‌ی نهادهای بوروکراتیک، آن گونه که هم آمیخته، هم آهنگ و هم راستا با نیازهای حمل و نقل دریایی باشد، فراهم آید.

مجدد، صنایع کشتی‌سازی، تعمیر و نگهداری، بانکی، بیمه‌ای و گمرکی وابسته، آموزشکده‌ها، هنرستان‌ها و دانشگاه‌های وابسته به موضوع دریانوردی و علوم و فنون دریایی، کاوش‌گری دریایی، منابع دریایی و کانی‌شناسی دریایی، پرورش آبزیان و کشاورزی دریایی، نهادهای بوروکراتیک (سازمان‌ها، موسسه‌ها و شرکت‌های دریایی و بندری، متولیان امور دریایی و بندری، برنامه‌ریزان و متولیان بانکی، مالی، بیمه‌ای و خدمات حق العمل کاری، زنجیره‌ی تأمین کالا از راه دریا، صندوق‌های توسعه و حمایت از صنایع دریایی و سرمایه‌گذاری‌های دریایی و بندری، اداره‌های حقوقی و...) و میدان‌های مختلف زندگی (جریان زندگی وابسته به فعالیت‌های دریایی، گردشگری، اقتصاد و تجارت مرزی- آبی، حمل و نقل دریایی بار و مسافر، ماهی‌گیری و صیادی، مبادلات تجاری منطقه‌ای از راه دریا، گروه‌های کار وابسته به نهادهای مختلف حرفه‌ای و بوروکراتیک، دستگاه‌های اداری- آموزشی شهری، سامانه‌های شهری) به وجود آمده است که همه‌ی آن‌ها بر اثر رابطه‌ی مکان (دریا) با میدان‌های اجتماعی، فراهم آمده حول محور دریا، پدیدار شده‌اند.

این نوع زمینه‌ها و در تمامی کشورها، همپای عمر ساحل و بندر و محیط اجتماعی ایجاد

پی نوشت‌ها:

۱- Mathew Arnold. ارتباط بین فرهنگ‌ها، تألیف لاری ا. سمور؛ ترجمه: کیانی و میرحسینی، نشر باز، ص ۱۷.

2-Edward. T. Hall .

3-Bates & Plog .

4-Adam Smith .

۵- اولین گروه مهاجران به قاره‌ی جدید، از دو کشور پرتغال و اسپانیا بودند.

۶- ژوستی نین (۵۱۸-۶۱۰ میلادی)، امپراتور روم در سال ۵۳۸ میلادی، دستور به تشکیل کمیسیون مرکب از حقوق‌دانان و قضات و وکلای مجرب داد. ریاست آن، به «پزی بونین» و معاون وی، به نام «تنوفیل» که استاد دانشکده حقوق دانشگاه قسطنطنیه بود، سپرده شد. موضوع قوانین وضع شده در زمان وی، از کفایت مناسبی بهره‌مند بود و شامل: مالکیت، فسخ برده‌داری و قراردادهای آن، تأمین جان بردگان و رعایت منافع آنان، هم چون مردمان آزاد در زمینه‌های ارث و مالیات می‌شد. این قوانین در بخش ویژه‌ای، به موضوع حمل و نقل دریایی و تجارت اشاره داشت. اصلاح خاصی نیز بر قوانین ازدواج و طلاق در آن زمان، صورت گرفت. قوانین ژوستی نین را اساس شکل‌گیری حقوق مدنی جدید می‌دانند که در دوره‌ی رنسانس انجام شد. این مجموعه قوانین، برای زندگی اجتماعی و از آن جمله، تجارت و حمل و نقل دریایی، بسیار با ارزش بود و برای بازرگانان، شرایط مناسبی را فراهم آورد. دوره‌ی ژوستی نین را، عصر طلایی بیژانس در فراگیری علم و دانش می‌دانند.

کنند، که فرهنگ و ساز و کارهای حمل‌ونقل دریایی، آن‌ها را در مطالبه‌ی خود دارند. موضوع توجه محض و مستقل به حمل و نقل و به تبع آن، حمل و نقل دریایی، بر پارامترهای توسعه‌گرا تأکید دارد و اصل توسعه‌ی پایدار، حکم می‌کند که این پارامترها در ارتباط با تمامی جنبه‌های نیازمند به توسعه، دیده شوند.

نگاهی این چنین، سبب می‌شود تا توسعه‌ی حمل و نقل دریایی و تأسیسات و تجهیزات و زیرساخت‌های آن، نه فقط در ارتباط با رشد حمل و نقل دریایی تدوین شود، بلکه با دقت کامل در ارتباط با جامعیتی از زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی به تبیین درآید. این نوع نگاه، جاری سازی رویه‌ای است که به موجب آن، مسایل توسعه، هم چون حلقه‌های به هم مرتبط یک زنجیره دیده شوند و گسترشی استوار بر اصول توسعه را برای همه‌ی عناصر به هم مرتبط اقتصادی- اجتماعی، فراهم آورند.

کلام آخر

در طراحی برنامه‌ی توسعه‌ی حمل و نقل، مستقل دیدن مفهوم آن، به معنای اعمال یک نگاه فرایندی به مفهوم توسعه است. در مفهوم توسعه، توسعه‌ی افزایی هر مفهوم مستقل، به معنی توسعه‌ای دیدن همه‌ی جنبه‌ی آن است. در همین ارتباط، پرداختن به حمل و نقل دریایی و شکوفا ساختن قابلیت‌های آن، مستلزم به کار بردن نگاهی مستقل به آن است. لازمی این نگاه، استواری بر فرهنگ و زیرساخت‌های مرتبط با آن است.

آینده، گویای این واقعیت است که: ما بیش از شرایط معاصر، نیازمند توسعه‌ی زیرساخت‌های حمل و نقلی، به ویژه حمل و نقل دریایی هستیم.

طی کردن این فرایند، ضرورتی انکارناپذیر است و در همین زمینه، مستقل دیدن حمل‌ونقل دریایی، زمینه‌ای برای ارایه‌ی تعریفی جدید از حمل و نقل است که در ارتباط با اقتصاد جامعه، هم به آمایش جمعیتی بپردازد و هم آن که، آمایش فضای اقتصادی را با رویکرد دریامحور، جدی تلقی کند.

فضای حمل و نقل دریایی، نیازمند شکل‌گیری بسیاری از هم‌آهنگی‌ها با جنبه‌های نیازمند به توسعه است.

جنبه‌های آموزشی و دانشگاهی، امور مالی و بانکی، نگاه سامانه‌های بوروکراتیک و اداری صنایع به صنعت دریانوردی و صنایع دریایی، تأسیسات و تجهیزات بندری، امور گمرکی، ترانزیت و توسعه‌ی حمل و نقل چندوجهی برای پردازش آن، تکمیل زنجیره‌های ارتباطی حمل و نقل دریایی با کشاورزی و تولیدات صنعتی، محیط زیست، جذب سرمایه‌گذاری ملی، آمایش اقتصادی دریامحور، از جمله‌ی جنبه‌های عام در این رویکرد است. ■

جمله‌ی آن‌هاست.

در نهایت، پرداختن به حمل‌ونقل دریایی، به عنوان یک هدف، علاوه بر تأکید بر قابلیت‌ها و شناسایی دقیق آن‌ها، بازنگری بر پیشینه‌های تاریخی- فرهنگی و باز تولید آن‌ها بر پایه‌ی شرایط روزآمد، از جمله‌ی مهم‌ترین شاخص‌ها و راه‌کارها است. هم زمان با آمایش اجتماعی، آمایش فضای اقتصادی، آن گونه که امر توسعه را در حوزه‌ی حمل‌ونقل و به عنوان موضوعی مستقل (و نه فقط موضوعی در ارتباط با تجارت) ببیند، نیز از نیازهای جدی است.

به طور کلی و همان گونه که پیش‌تر مطرح شد، حمل و نقل، به عنوان مفهومی مستقل است و پرداختن و توجه بنیادین و منطقی به آن، مستلزم منحصر به فرد دیدن آن است.

در وهله‌ی نخست و همیشه، حمل و نقل را مترادف با تجارت و بازرگانی و یا زیرساختی برای تحقق آن می‌دانیم، اما این، یک طرز تلقی غیرجامع در فضای توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و بیش‌تر، حامل معنای رشد است. مستقل دیدن حمل‌ونقل و پرداختن به آن، زمینه‌ی توجه به موضوع حمل و نقل را به نحوی که آن را در ارتباط با جنبه‌های مختلف، هم چون: تجارت و بازرگانی، مصرف انرژی، اقتصاد کلان، فن‌آوری، صنایع راه و حمل و نقل، آموزش و پژوهش، ایمنی، بهداشت و حفظ محیط‌زیست، حمل و نقل ترکیبی، توسعه‌ی شهرنشینی، تأمین خدمات روستایی، کشاورزی و... ببیند، فراهم می‌آورد.

در زیر بخش حمل‌ونقل، پرداختن به حمل و نقل دریایی نیز، مستلزم دیدن آن، به نحو مستقل است. زمینه‌ای نظری که می‌تواند زیرساخت راهبردی اولیه را برای پرداختن به توسعه‌ی دریامحور، فراهم آورد.

مستقل دیدن مقوله‌ی حمل‌ونقل دریایی نیز، به مانند مستقل دیدن مقوله‌ی کلی حمل‌ونقل، زمینه‌های اساسی دسترسی به بسیاری از جنبه‌های توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را ایجاد و پشتیبانی می‌کند.

مکانیزه و مدرن کردن سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی، توسعه‌ی جنبه‌های ایمنی و امنیت بنادر، توسعه‌ی صنایع دریایی، اعمال توجه به محیط زیست دریایی، مهندسی سواحل و بنادر و اعمال مدیریت جامع و توسعه‌ی فرهنگ دریایی، آموزش و پژوهش، از جمله‌ی پرتوهای این نوع توجه است.

اعمال دقت به موضوع حمل و نقل دریایی، آن هم به وجه مستقل، به مفهوم تبیین شرایطی است که بر اثر آن، امکان توسعه‌ی نهادهای بوروکراتیک، آن گونه که هم آمیخته، هم آهنگ و هم راستا با نیازهای حمل و نقل دریایی باشد، فراهم آید و به این ترتیب، جریان توسعه سامانه‌هایی چون بانک‌ها، حرکت بر مسیری جامع و فرایندمحور است که سبب می‌شود تا نهادهای بوروکراتیک، دقیقاً آن گونه عمل



چرا باید هاب شویم؟

بررسی ضرورت‌ها و چالش‌های بنادر کانونی

بشر از ابتدای تاریخ، نیازهای خود را با تبادل کالا مرتفع ساخته است. انسان‌ها ابتدا در جوامع بسیار کوچک، تبادلات خود را انجام می‌دادند؛ ولی با گذشت زمان از وجود کالاها و خدمات جدید در فواصل دور، مطلع شدند و تلاش کردند که با برقراری ارتباط، از این خدمات و کالاها، برای رفع نیازهای خود، بهره ببرند. بدون شک، با گذر زمان و گسترده‌تر شدن ارتباطات و تولید کالاها در مسافت‌های دور دست، ابزارهای ارتباطی نیز، ایجاد و به کار گرفته شدند. از همان ابتدای تاریخ، دریا به عنوان یکی از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی برای بشر، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار بود و به تبع آن، شناورها و کشتی‌ها، به عنوان بهترین و به صرفه‌ترین ابزار حمل و نقل حجمی، مورد توجه قرار گرفتند. با گذر زمان و افزایش کالا، کشتی‌ها نیز، بزرگ‌تر، سریع‌تر و تخصصی‌تر شدند. با تخصصی‌تر شدن کشتی‌ها، بنادر نیز، توسعه یافتند و خود را به منظور پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر و پیشرفته‌تر، تجهیز کردند.

محمدعلی سعیدی پور

معاون طرح و توسعه مجتمع بندری شهید رجایی

رقابت را برای رقیبان از پیش آماده، خالی گذاشتند و برای بازگشت مجدد به بازار رقابت و حضور در تجارت جهانی، سرمایه‌گذاری کلان‌تر و هزینه‌های سرسام‌آوری را متحمل شدند.

تحولات فوق‌الذکر، تحول در نسل‌های بنادر را در پی داشت. با توجه به تاریخچه بنادر و نوع خدماتی که از سوی آن‌ها به کشتی‌ها و دیگر ذی‌نفعان ارائه می‌شود، بنادر را از نسل اول به نسل دوم و سوم و ارایه‌ی خدمات متنوع‌تر، متحول ساخت. خدمات در بنادر نسل اول که قبل از دهه‌ی ۶۰ میلادی در سراسر دنیا فعال بوده‌اند، تنها به تخلیه، بارگیری و انبارداری محدود می‌شد. با آغاز انقلاب صنعتی و رونق گرفتن صادرات صنایع یاد شده، بنادر نسل دوم که به بنادر صنعتی نیز معروف بودند، ظهور کردند. فعالیت بنادر نسل دوم، از دهه‌ی ۶۰ میلادی شروع شد و بیش‌تر، به صنایع و مواد خام اختصاص یافت. آغاز انقلاب کانتینری در اوایل دهه‌ی هشتاد و انتظارات صاحبان کالا و صادرکنندگان برای ارایه‌ی خدمات ارزش افزوده از سوی بنادر، بنادر را به نسل جدید وارد کرد. بنادر نسل سوم، ضمن ارایه‌ی خدمات ارزش افزوده، نقش یک حلقه‌ی پویا در شبکه‌ی تولید و توزیع را بازی می‌کنند. از ویژگی‌های بنادر نسل سوم، می‌توان انبارهای تخصصی جایگزین انبارهای چندمنظوره، استفاده از جرقه‌ی‌های تخصصی، ایجاد سه‌عنصر زیرساخت، روستا و تبادل الکترونیکی اطلاعات، به کارگیری تجهیزات مدرن، دانش و مهارت مدیریت و شبکه‌ی گسترده اطلاعات، تاسیس صنایع سبک ویژه شرکت‌های لجستیکی در محوطه‌های بندری، ایجاد ارزش افزوده در کالا و ... را نام برد.

با توجه به رقابت موجود بین بنادر، به منظور جذب هرچه بیش‌تر کشتی و کالا و تلاش در

جهانی شدن آن، و با طرح موضوع دهکده‌ی جهانی، نقش بنادر، پررنگ‌تر شد و بنادر در پی ارایه‌ی خدماتی با کیفیت‌تر و جذب خطوط بیش‌تر کشتیرانی شدند.

با گذر زمان، انقلاب کانتینری، تحول عظیمی در حمل و نقل دریایی ایجاد کرد؛ به گونه‌ای که سبب شد، خطوط کشتیرانی و صاحبان کالا، علاوه بر عوامل هزینه و کیفیت که پیش از این، از اهمیت زیادی برخوردار بودند، فاکتور زمان را به عنوان عامل کلیدی در انتخاب بنادر، مورد نظر قرار دهند. این عامل، سبب شد تا بنادر، تکنولوژی فن‌آوری و تبادل الکترونیکی اطلاعات را با عملیات خود تلفیق کنند. این امر، تحول قابل ملاحظه‌ای را در سرعت بخشیدن به خدمات قابل ارایه به کشتی‌ها ایجاد کرد؛ به طوری که تولد کشتیرانی لاینرو پنجره‌ی عملیاتی را در پی داشت. این روند تحول در بنادر، با پدیده‌ی جهانی شدن تجارت و دهکده‌ی جهانی شدت پیدا کرد؛ تا جایی که بنادر کم‌تر توسعه یافته، کم‌کم از عرصه‌ی رقابت خارج شدند.

در همین ارتباط، «کوفی عنان»، دبیر کل وقت سازمان ملل متحد در سال ۲۰۰۰ میلادی، این چنین اظهار داشت که «از بین رفتن موانع تجارت و جابه‌جایی سرمایه، پیشرفت‌های کلان در امر تکنولوژی، کاهش تدریجی و مستمر هزینه‌های حمل، ارتباطات و حضور کامپیوتر، زمینه را برای جهانی شدن فراهم ساخته است. این رخداد یکپارچه و همه‌جانبه، اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد و مقاومت در برابر این حرکت جهانی، امکان‌پذیر نیست.»

این اظهار آقای کوفی عنان، چندان با واقعیت مغایرت ندارد. بنداری که کندتر از سایرین، حرکت تحولی خود را آغاز کردند و یا روند تحول آن‌ها با تاخیر آغاز شد، عملاً، عرصه‌ی

اهمیت و جایگاه بنادر، نه به خاطر تسهیل کننده‌ی حمل و نقل، بلکه به عنوان محل تلاقی دو یا چند نوع از شقوق حمل و نقل مطرح است. با رشد تجارت بین‌المللی و به تبع آن، توسعه‌ی حمل و نقل جهانی، بنادر نیز، توسعه یافته و مجهز شدند. در ابتدا، بنادر درصدد آماده‌سازی زیرساخت، تجهیزات و نیروی انسانی لازم، برای ارایه‌ی خدمات مورد نیاز کشتی‌های ورودی بودند. در ادامه، با توسعه‌ی تجارت و





با توجه به رقابت موجود بین بنادر، به منظور جذب هرچه بیش‌تر کشتی و کالا و تلاش در جهت تامین انتظارات خطوط کشتیرانی، بنادر نیز در تلاش هستند تا بتوانند با تامین موارد یاد شده، خود را به عنوان بنادر هاب معرفی کنند و در این بازار رقابتی گوی سبقت را از رقیبان خود بگیرند.

عنوان عامل تضمین‌کننده‌ی جذب کشتی و کانتینر بیش‌تر به بندر به حساب می‌آید، تحول بندر از بنادر نسل اول و دوم به بنادر نسل سوم است. همان‌گونه که پیش از این نیز، اشاره شد، از شاخصه‌های اصلی بنادر نسل سوم، ایجاد ارزش افزوده در کالا است. به این معنی که بنادر، بتوانند خدماتی فراتر از خدمات اصلی خود، که پیش از این به صورت سنتی انجام می‌شده، ارائه کنند. در این بنادر، انبارهای لجستیک با بهره‌برداری از پایانه‌های اختصاصی و با حضور صنایع و کارخانجات، فعالیت‌های جدیدی را به فعالیت‌های سنتی خود افزوده‌اند. در این بنادر مراکز تولید، توزیع و شبکه‌های چند وجهی حمل و نقل، از جمله: راه‌آهن، جاده‌ای، دریایی و ...، در یک نقطه متمرکز شده‌اند. از جمله فعالیت‌هایی که به عنوان فعالیت‌های ارزش افزوده در بنادر نسل سوم محسوب می‌شوند، می‌توان به تخلیه و بارگیری کالا از / به کانتینر، پالتیزه کردن، تسمه زدن، بسته‌بندی، برچسب زدن، توزین، بسته‌بندی مجدد، مونتاژ، توزیع، تفکیک و ... اشاره کرد. در این بنادر، همچنین، قابلیت رهگیری کالا

فشار، آنان را مجبور ساخته‌است تا با افزایش بهره‌وری و نیز سرمایه‌گذاری بر روی تجهیزات، زیر ساخت‌ها و نیروی انسانی، نقش خود را در عرصه‌ی رقابتی قوی‌تر ایفا کنند تا در این بازی، ماندگار باشند.

موارد یادشده، اگرچه زمینه را برای ظهور بنادر هاب فراهم ساخت، ولی دلایل عمده‌تری برای تبدیل بندر به بنادر هاب منطقه وجود دارد که به موارد زیر می‌توان اشاره کرد:

- روند جهانی شدن بندر
- کسب سهم بیش‌تر از زنجیره‌ی حمل و نقل منطقه
- قرار گرفتن برخی از بنادر در گلوگاه‌های استراتژیک منطقه
- وجود همسایه‌های غیر متصل به شبکه‌ی حمل و نقل دریایی جهان
- وجود پس‌کرانه و راه‌های اتصال در درون کشورها و همچنین، وجود بازارهای بزرگ داخلی
- فراهم بودن زیر ساخت‌ها، روساخت‌ها و نیروی انسانی کارآمد در بندر
- فراهم بودن زمینه‌ی ایجاد ارزش افزوده در کالا

اولین پیش‌نیاز، به منظور هاب شدن

اگرچه وجود زیرساخت، روساخت، نیروی انسانی، قرار گرفتن در موقعیت استراتژیک و ...، از مشخصه‌های اصلی بنادر هاب محسوب می‌شوند که در ادامه، به تفصیل به آن‌ها پرداخته خواهد شد، ولی اولین پیش‌نیاز، به منظور تبدیل یک بندر به بندر هاب، که به

جهت تامین انتظارات خطوط کشتیرانی، بندر نیز در تلاش هستند تا بتوانند با تامین موارد یاد شده، خود را به عنوان بنادر هاب معرفی کنند و در این بازار رقابتی، گوی سبقت را از رقیبان خود بگیرند.

دلایل و ضرورت تبدیل شدن به هاب

افزایش رقابت بین بنادر، برای معرفی خود به عنوان بنادر هاب (کانونی) منطقه، به گونه‌ای شتاب پیدا کرده‌است که بنادر کم‌تر توسعه یافته، سرمایه‌گذاری‌های وسیعی را در زیرساخت‌ها و روساخت‌های خود انجام داده‌اند، تا عرصه را بر بنادر بزرگ‌تر تنگ کنند. با افزایش رقابت بین بنادر، شرکت‌های بزرگ کشتیرانی نیز فرصت را غنیمت شمردند و از موضع قدرتمند فعلی خود، نهایت استفاده را بردند و در پی درخواست پایانه‌های اختصاصی از بنادر برآمدند. بنادر نیز، به منظور جذب هرچه بیش‌تر این خطوط و در این بازار رقابتی بسیار بی‌رحم، ناچار به تجهیز خود به حوضچه‌های عمیق، خدمات با کیفیت، بهره‌وری بالا، تجهیزات نسل جدید و کارآمدتر، زیر ساخت‌های تخصصی‌تر، از جمله: ریل و جاده، بر اساس درخواست خطوط کشتیرانی شدند.

به محض این که، بندری قادر به تامین نیازمندی‌ها و درخواست‌های خطوط کشتیرانی نشود، فوراً مشتریان اصلی خود را از دست خواهد داد. اپراتورهای بنادر و پایانه‌های کانتینری، تحت فشار سنگینی از سوی مشتریان خود قرار دارند؛ به گونه‌ای که این



نظر به این که، یک بندر، محل تلاقی دو محیط و مرکز انتقال کالا از یک شیوه حمل و نقل به شیوه دیگر است و با عنایت به این که، عصر حاضر، عصر جهانی شدن اقتصاد است، بنادر، ناگزیر به ارایه عکس‌العملی سریع، نسبت به تغییرات جهانی و تبدیل شدن از بنادر سنتی به مراکز کامل تخصصی و اتصال به شبکه‌ی لجستیک هستند.

به صورت دقیق، امکان‌پذیر است و اطلاعات به هنگام، در مورد موجودی کالا و جابه‌جایی آن، فراهم است.

حداقل پیش‌نیازهای هاب شدن بندر

با توجه به موارد فوق و نظر به این که ورود به بندر نسل سوم، به عنوان اولین گام بندر، به منظور تبدیل خود به هاب منطقه، تلقی می‌شود، فاکتورها و پیش‌نیازهایی وجود دارند که به صورت عام، به منزله‌ی نیازمندی‌های اولیه‌ی بندر در این زمینه، به حساب می‌آیند که عمده‌ی آن‌ها به شرح زیر هستند:

- موقعیت جغرافیایی استراتژیک و منحصر به فرد. منظور از این عبارت، قرار گرفتن در موقعیتی است که از نظر جغرافیایی، کم‌ترین فاصله را از مسیر اصلی خطوط کشتیرانی بزرگ و مسیر اصلی تجارت جهانی داشته باشد.

- ظرفیت بالا با پشتیبانی قابل قبول. این بندر، باید عمدتاً توسط یک مجموعه‌ی توانمند، مانند: دولت و یا موسسات قوی، پشتیبانی، مدیریت و تامین شوند.

- نیروی انسانی متخصص و کارآمد. این نیروی انسانی، شامل سطوح مختلف مدیریت ارشد، میانی و اجرایی است و نیز، منابع انسانی عملیاتی را شامل می‌شود.

- عملیات کارآمد و به‌رور. عملیات، از لحظه‌ی دریافت الکترونیکی اطلاعات کشتی و کالا، قبل از ورود به بندر، تا لحظه‌ی خروج را شامل می‌شود که انتظار می‌رود، این عملیات با بهره‌وری بالا و زمان ماندگاری بسیار کوتاه شناور (Fast Turnaround) همراه باشد.

- تجهیزاتی که بتواند پاسخ‌گوی نیاز نسل‌های جدید کشتی‌ها باشند.

- وجود مراکز یا انبارهای لجستیکی، به منظور ارایه‌ی خدمات ارزش افزوده

- وجود منطقه‌ی آزاد تجاری یا منطقه‌ی ویژه اقتصادی در بندر

- تعرفه‌های رقابتی و قابل قبول

- انعطاف‌پذیری - تجارت در جهان، به صورت روزانه در حال تغییر است؛ از این رو، بندر باید آن قدر منعطف باشد که بتواند نسبت به این تغییرات، عکس‌العمل سریع نشان دهند.

- زیربنای لازم به منظور حمل و نقل چند منظوره، با شبکه‌ی توزیع جاده، راه‌آهن، ...

- تکنولوژی اطلاعات پیشرفته - لزوم وجود زیر ساخت‌های ضروری و نیز، نرم افزارهای تخصصی و پیشرفته، روز، برای تبادل الکترونیکی اطلاعات و سرعت بخشیدن به فعالیت‌های بندر، از ملزومات این مهم، به حساب می‌آیند.

- قوانین و مقررات غیر دست و پاگیر

- کم‌ترین تشریفات اداری

- خدمات گمرکی بسیار سریع

موارد فوق، از جمله مواردی است که به صورت عمومی، برای تبدیل شدن بندر به هاب منطقه تعریف شده‌اند. با نگاهی به پارامترهای مورد نظر خطوط کشتیرانی بزرگ، به منظور انتخاب بندر

خود، موارد مشابه زیادی مشاهده می‌شود. خطوط بزرگ کشتیرانی، با توجه به فرصت منحصر به فرد تجاری که در سایه‌ی رقابت بندر، برای آن‌ها فراهم شده، علاوه بر انتظارات خود، مبنی بر ارایه‌ی خدمات مطلوب با نازل‌ترین هزینه‌ها و تعرفه‌های بندری، سرعت بالای خدمات برای بازگشت سریع کشتی‌ها (Fast Turnaround)، عمق کافی و تجهیزات پیشرفته، پارامترهایی را به منظور انتخاب بندر خود، تعیین کرده‌اند که عمده‌ترین آن‌ها عبارتند از:

- کم‌ترین انحراف از مسیرهای اصلی

- موقعیت مرکزی و استراتژیک در منطقه، برای تغذیه‌ی بندر کوچک‌تر

- زیربنای قوی و بهره‌وری رقابتی با قابلیت تامین اسکله و تجهیزات فوری برای کشتی‌ها

- کم‌ترین تشریفات کاغذی و اداری

- هزینه‌های رقابتی

- بازارهای داخلی

- امکانات پس کرانه، به منظور حمل و نقل چند وجهی کالا

چالش‌های پیش روی بندر

با توجه به موارد یاد شده و در این بازار رقابتی، بندر، چالش‌های زیادی را برای ماندن در بازار فعالیت، بقای خود و در عرصه‌ی رقابت، در پیش رو دارند. نظر به این که، یک بندر، محل تلاقی دو محیط و مرکز انتقال کالا از یک شیوه حمل و نقل به شیوه دیگر است و با عنایت به این که، عصر حاضر، عصر جهانی شدن اقتصاد است، بندر، ناگزیر به ارایه‌ی عکس‌العملی سریع، نسبت به تغییرات

جهانی و تبدیل شدن از بنادر سنتی به مراکز کامل تخصصی و اتصال به شبکه‌ی لجستیک هستند. به این معنی که بندر، به دلیل تغییرات غیرقابل پیش‌بینی محیطی و روند تغییرات در کشتیرانی و صنایع لجستیک، چالش‌های زیادی را پیش رو دارند. بندری که خود را در مسیر توسعه قرار داده‌اند باید به این چالش‌ها و پیامدهای حاصل از آن‌ها توجه ویژه‌ای داشته باشند؛ از جمله‌ی این چالش‌ها، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- جهانی شدن کارخانجات و استفاده از منابع خارجی

- روند جهانی تغییر ساختار شبکه لجستیک و تغییر مکان جغرافیایی مراکز توزیع

- رشد سریع کرایه‌ی حمل دریایی، به ویژه در ارتباط با کانتینر

- ادغام سیستم‌های هاب و سکوپ، در سیستم کشتیرانی جهانی

- افزایش کالاهای ترانشیپ و رقابت بین بندر و پایانه‌ی اپراتورها

- ظهور کشتی‌های کانتینری غول پیکر (سوپر مگا)

- ادغام شدن پایانه‌ی اپراتورهای بزرگ جهانی و افزایش سهم آن‌ها از بازار

- تغییر نقش بندر، در مدیریت جهانی شبکه‌ی تامین و ساختار شبکه‌ی لجستیک (نسل سوم بندر)

- افزایش کارایی و بهره‌وری در بندر

- افزایش هزینه و موانع توسعه در بندر

به منظور مقابله با چالش‌های یاد شده و پیامدهای حاصل از آن، بندر سراسر جهان، سعی کرده‌اند تا زیر ساخت‌های فیزیکی خود، به ویژه پایانه‌های کانتینری و امکانات مربوط به آن‌ها را توسعه دهند و مناطق پس کرانه‌ای خود را از راه ایجاد مناطق آزاد (یا ویژه) تجاری، بگسترانند و امیدوار باشند، بتوانند از این راه، بندر خود را هاب کنند

و مراکز بین المللی لجستیک برپا دارند. علاوه بر این، بسیاری از بنادر، اصلاحاتی، از قبیل: تغییر تعرفه‌ها، تغییر در ساختار مدیریتی خود، بازنگری قوانین و مقررات، بهره‌گیری از آمیزه‌ی مشارکت بخش‌های دولتی و خصوصی و ... را برای مقابله با این چالش‌ها در نظام خود، ایجاد کرده‌اند.

معیارهای اصلی ارزیابی بندر

در پایان، با توجه به مواردی که اشاره شد و به منظور ارزیابی میزان توانمندی و قابلیت یک بندر، برای تبدیل شدن به هاب منطقه، باید از مولفه‌ها و شاخص‌های جهانی نیز، نام برد. این مولفه‌ها و شاخص‌ها، کمک می‌کنند تا بندر، دقیقاً حوزه‌ها و وضعیت خود را بررسی و اولویت‌های سرمایه‌گذاری خود را تعیین کنند. بدون شک، با استفاده از این مولفه‌ها و شاخص‌ها، بندر می‌تواند نقاط ضعف و قوت خود را شناسایی و برنامه‌های اجرایی یا توسعه‌ای ضروری، جهت تامین نیازمندی‌های اولیه را تدوین کنند. عمده‌ترین مولفه‌ها و شاخص‌های جهانی، به این شرح اند؛

ردیف	مؤلفه	شاخص
۹	وجود مرکز توزیع	وجود مرکز توزیع (شرکت لجستیک مادر) گسترش شبکه و دامنه‌ی توزیع اطلاعات و تجهیزات شبکه توزیع
۱۰	سرعت عمل گمرک	وجود سامانه‌ی تبادل الکترونیکی اطلاعات گمرک فرآیند امور گمرکی وجود سکوها‌ی ارزیابی کالا و کانتینر وجود گیت‌های متعدد خروج نیروی متخصص و کارآمد
۱۱	توازن کانتینرهای ورودی و خروجی	نرخ کانتینرهای پر و کانتینرهای خالی نرخ کانتینرهای صادراتی و وارداتی زمان تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر و خالی
۱۲	اعتصابات کارگری	تعداد اعتصابات کارگری تناوب اعتصابات کارگری شدت اعتصابات کارگری
۱۳	ایمنی در بندر	وجود نظام جامع ایمنی وجود تیم‌های تخصصی مربوطه نرخ وقوع سوانح وجود تجهیزات تخصصی مربوطه نرخ تلفات جانی، ناشی از سوانح نرخ توقفات عملیاتی در اثر سوانح

ردیف	مؤلفه	شاخص
۱	موقعیت جغرافیایی	فاصله تا مناطق صنعتی فاصله از خطوط کشتیرانی اصلی موقعیت استراتژیکی نسبت به شبکه‌ی جهانی اتصال به کشورهای فاقد مرز دریایی (Land Locked) فاصله با بنادر کوچک منطقه
۲	ساختار زیر بنایی و روبنایی	تعداد اسکله عمق اسکله انواع جرثقیل‌های تخصصی مساحت محوطه‌ها اتصالات جاده‌ای و ریلی درون بندر نظام جامع ترافیکی
۳	وضعیت آب و هوایی	بارش برف و باران طوفان‌های موسمی طول شب و روز دمای هوا (سردی و گرمی)
۴	بزرگی بازار مصرف و پس کرانه‌ی بندر	وجود کشورهای همجوار و بازار قابل اعتماد وجود بازار مصرف داخلی وجود همسایگان با تولیدات قابل قبول وجود تولیدات داخلی صادراتی
۵	عوارض بندری و هزینه‌های مربوط به آن	عوارض وارده بر کالا عوارض وارده بر کشتی هزینه‌های انبارداری هزینه‌ی اجاره زمین سیاست‌های جذب سرمایه‌گذاری
۶	امکانات پس کرانه‌ای	وجود ریل و کارآمدی آن وجود جاده و کارآمدی آن هزینه‌ی حمل و نقل چند وجهی امکانات ردیابی کالا
۷	ساختار تبادل الکترونیکی اطلاعات	وجود زیر ساخت کافی برای تبادل الکترونیکی اطلاعات وجود نرم افزارهای تخصصی و عملیاتی وجود نیروی انسانی کارآمد وجود سامانه‌ی جامعه بندر (PCS) وجود ارتباط الکترونیکی با گمرک و تبادل اطلاعات تبادل اطلاعات با سازمان‌های حمل و نقل مرتبط امکان استفاده از تکنولوژی‌های جدید (Broadband- WiMak)
۸	خدمات بندری	سرعت تخلیه و بارگیری سرعت حمل و نقل و تحویل کالا دسترسی به اطلاعات ارایه‌ی خدمات ارزش افزوده خدمات پشتیبانی



FARA SHEMMIYE ROOZ
PJS



Add: Fara Shemmiye Rooz Co.
No, 244 africa blvd/ Tehran 1966743885/ IRAN
Tel: +9821 26213197 Fax: +9821 26212989
URL: www.fsr-co.com
E-mail: info@fsr-com



منوچهر محمدی

در کارگاه آموزشی آمادگی و هشدار در مقابل خطر سونامی بررسی شد: سونامی دریاهای ایران کی، کجا و چه هنگام؟

حوادث غیر مترقبه‌ی طبیعی و مخاطرات دریایی، لزوم ایجاد مرکز هشدار که وقایع طبیعی را از جمله: سونامی، توفان‌های حاره‌ای - محلی، کشند قرمز و جریان‌های شکافنده را به طور مستمر رصد کند و با مطالعه و پژوهش به منظور پیشگیری و مقابله با این حوادث برآید، هر چه بیش‌تر در کشور، ضروری به نظر می‌رسد. چرا که ایران، با دارا بودن سه توده‌ی آبی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، از گذشته تا به حال، چالش‌های زیست محیطی زیادی را پشت سر گذاشته و آسیب‌های فراوانی را در حوزه‌ی دریای متحمل شده است. در این راستا، مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، بارها در زمینه‌ی حوادث طبیعی دریایی در کشور، عملیات‌های میدانی متعددی را برگزار کرده و ضمن آسیب‌شناسی پدیده‌های طبیعی دریایی توسط کارشناسان و متخصصان مجرب، نتایج آن را در اختیار دستگاه‌های ذی‌ربط تصمیم‌گیر، به منظور اتخاذ راه‌کار مناسب، قرار داده است.

این بار هم، این مؤسسه، با همت کمیسیون بین دولتی اقیانوس‌شناسی (IOC) یونسکو، عملیات میدانی و کارگاه آموزشی پالئو سونامی (آمادگی و هشدار در مقابل خطر سونامی در سواحل مکران) را با حضور کارشناسانی از مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، مؤسسه‌ی ژئوفیزیک دانشگاه تهران، پژوهشگاه بین‌المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله، سازمان هواشناسی، سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی، دانشگاه فردوسی مشهد و اساتید و پژوهش‌گرانی از یونسکو، کشورهای اندونزی، هند، فرانسه، سوئیس و همچنین، با همکاری استانداری‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان، شهرداری و فرمانداری‌های بندرعباس، جاسک، میناب و چابهار، به مدت ۱۰ روز در مهرماه سال جاری، برگزار کرد.

منطقه‌ی مکران و کشورهای که تحت تأثیر این منطقه قرار دارند، اطلاعات کمی در دست است و سونامی در منطقه‌ی مکران می‌تواند اثرات مخربی بر جای گذارد.

«چگینی»، نقش مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی را در پیشبرد اهداف علمی و پژوهشی کشور، با اهمیت خواند و گفت: «مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، بر اساس موافقت‌نامه‌ی وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری در سال ۱۳۷۰ تأسیس شد و یکی از مؤسسه‌های علمی-پژوهشی وابسته به وزارت علوم، به شمار می‌آید که در کنار دانشگاه‌های دریایی، نقش مهمی در سیاست‌های کشور ایفا می‌کند. این مؤسسه، با

است که بشر، همواره ضمن بهره‌برداری از این منابع، بدون توجه‌ی لازم به این میراث گران‌بهای انسانی، کم‌ترین توجه را نسبت به سلامت اقیانوس‌ها و دریاهای مبدول داشته است؛ به‌نحوی که امروزه به علت کم توجه‌ی در اعصار گذشته نسبت به سلامت محیط زیست و اقیانوس‌ها، چالش‌های فراوانی در جوامع بشری به وجود آمده است.

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، با اشاره به پدیده‌ی سونامی مخرب ۲۶ دسامبر ۲۰۰۴ میلادی در جنوب شرق آسیا، که باعث کشته شدن بیش از ۲۲۰ هزار نفر شد، خاطر نشان کرد: «متأسفانه، در خصوص خطر سونامی در

«دکتر وحید چگینی»، رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، در آغاز سخنان خود در مراسم افتتاحیه‌ی عملیات میدانی و کارگاه آموزشی پالئو سونامی در مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، اظهار داشت: «دریاهای و اقیانوس‌ها، دو سوم کره‌ی زمین را در برگرفته و در فعل و انفعالات جوی، تأثیر به‌سزایی دارند. اقیانوس و دریاهای بزرگ‌ترین منبع آب، اکسیژن، مواد غذایی، مواد معدنی و انرژی به شمار می‌روند و می‌توان اذعان داشت که اقیانوس‌ها و دریاهای بزرگ‌ترین نقش را در پیشبرد و تداوم حیات بشری و همچنین، توسعه‌ی صنعتی-اقتصادی، طی دو قرن گذشته ایفا کرده‌اند. این در حالی

داخلی و یونسکو، به استان هرمزگان رفتند و این منطقه را مورد مطالعه قرار دادند. در این تحقیقات، مشخص شد که این توفان به جزیره‌ی هرمز آسیب رسانده است و طبق گفته‌ی اهالی منطقه، حدود ۴۰۰ نفر بر اثر وقوع این توفان جان خود را از دست داده‌اند.»

«چگینی»، با تأکید بر این که ایران علاوه بر سونامی، متأثر از توفان‌های حاره‌ای، محلی و توفان‌هایی با دوره‌ی بازگشت، کشند قرمز، جریان‌های شکافنده و آلودگی‌های وسیع است، اضافه کرد: «لازم است، مرکز هشدار مخاطرات دریایی، در کشور راه اندازی شود که در این

شامل غرب و شرق چابهار تا مرکز پاکستان و همچنین، میناب و جاسک است.»

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، گفت: «در این تحقیقات، با استفاده از ابزار ساده، طول موج‌ها را اندازه‌گیری می‌کنیم و همچنین، سنگ‌های بزرگی را که تنها با وقوع سونامی می‌توانند به این مکان آورده شده باشند، مورد مطالعه قرار می‌دهیم.»

وی ادامه داد: «این مطالعات، قرار بود به صورت همزمان در سواحل ایران و پاکستان انجام شود، اما به دلیل شرایط خاص پاکستان و همچنین، وقوع سیل در این کشور، توانستیم این مطالعات را تنها در ایران انجام دهیم.»

«دکتر چگینی»، در خصوص بخشی از عملیات میدانی سونامی که طی آن، مصاحبه‌هایی حضوری از افراد مسن در مناطق مختلف ساحلی صورت گرفت، افزود: «بسیاری از افراد کهنسال که با آنها مصاحبه داشتیم، به خوبی این حادثه را به یاد می‌آوردند و جزئیات آن را بیان می‌کردند. در منطقه‌ی بندر کنارک، فردی در مصاحبه با محققان بیان کرد که موج‌های بلندی به ارتفاع ۲ متر در زمان نزدیک اذان صبح به داخل مسجد وارد شد و این موج‌های بلند، شیشه‌های مسجد را شکستند و به برخی از افراد داخل مسجد نیز، آسیب رساندند.

بر اساس این تحقیقات، در بسیاری از مناطق مورد بازدید، افراد مختلف، این سونامی را به یاد می‌آوردند و برخی، امواج این سونامی را ۳ متر و برخی دیگر، آن‌ها را ۵ متر بیان کردند. در منطقه‌ی پسا بندر، واقع در منتهی‌الیه مرز ایران و هم جوار با بندر گوآتر، فردی مدعی شد که در زمان وقوع سونامی، امواج، با ارتفاع ۱۳ متر بوده‌اند و قبل از آن امواج، حدود ساعت ۲ نیمه شب، زلزله رخ داده و در حدود ساعت ۳ تا ۴ صبح، امواج به ساحل رسیده‌اند.»

«چگینی»، گفت: «ما اطلاعات مربوط به سونامی‌های دریای خزر را نیز جمع‌آوری کرده‌ایم، ولی شاهده‌ی نیافته‌ایم که نشان دهد این سونامی‌ها روی مناطق جنوبی دریای خزر و سواحل ایران، تأثیر داشته باشد.»

وی افزود: «تمامی شواهد تاریخی، نشان می‌دهند که سونامی‌های رخ داده در دریای خزر، روی منطقه شمالی این دریا تأثیر گذاشته‌اند و آثار مخرب آن، تا کشور آذربایجان، دیده شده است. «دکتر وحید چگینی»، در مراسم اختتامیه‌ی عملیات میدانی و کارگاه پژوهشی سونامی که در محل مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی برگزار شد، ضمن اشاره به آثار مخرب حوادث طبیعی از جمله: سونامی، توفان‌های حاره‌ای و محلی، جریان‌های شکافنده و کشند قرمز و پیامدها و خسارت‌های سنگین جانی، مالی، اقتصادی و غیره، گفت: «در سال ۱۹۸۰ میلادی، که با اوایل پیروزی انقلاب اسلامی مصادف بود، توفانی بزرگ در منطقه‌ی جزیره‌ی هرمز رخ داد و به همین دلیل، گروهی از متخصصان

برخورداری از سه ایستگاه تحقیقاتی در شهرهای بوشهر، نوشهر و چابهار، طرح‌های تحقیقاتی مهمی را در دستور کار دارد.»

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، «هشدار مخاطرات دریایی» را، از جمله طرح‌های مورد بررسی در این مؤسسه عنوان کرد و افزود: «جنوب کشورمان، از «سونامی» و شمال ایران، توسط «جریان‌های شکافنده»، در معرض تهدید قرار دارند؛ که هم‌اکنون، مؤسسه، با همکاری یونسکو، سازمان‌های بین‌المللی و دانشگاه‌های داخلی، طرح‌های مختلفی را با موضوع مخاطرات دریایی، در دست بررسی دارد.»

وی گفت: «سال ۱۹۴۵ میلادی، بر اثر سونامی معروفی که در سواحل مکران رخ داد، کشور ما نیز، دچار خسارت‌هایی شد، که در حال بررسی آن هستیم و نتایج به دست آمده، به زودی منتشر خواهد شد.» رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، ادامه داد: «با مدل‌سازی و جریان‌سازی دریایی، که هم‌اینک در دریاهای عمان و خزر در حال انجام است، به بخش دفاعی کشور، کمک شایانی می‌شود.»

وی، ادامه داد: «شواهدی که از زمین‌شناسی و رسوب‌شناسی به دست آمده است، نشان می‌دهد، سونامی که در سال ۱۹۴۵ که در گسل مکران رخ داد، بر سواحل ایران تأثیر زیادی گذاشته است؛ به‌گونه‌ای که هرچه به سمت پاکستان نزدیک می‌شویم، ارتفاع موج افزایش داشته است. بر اساس اطلاعات به دست آمده، ارتفاع موج در «پسابندر»، به ۱۰ متر نیز رسیده است.»

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، به جزئیات بیش‌تر این پدیده‌ی طبیعی اشاره کرد و گفت: سونامی در نیمه‌های شب رخ داده است و معمولاً ۳۰ دقیقه پس از سونامی امواج به سمت ساحل حرکت می‌کنند. ولی در سونامی سال ۱۹۴۵، حدود دو تا سه ساعت بعد، امواج به سمت ساحل حرکت کردند، که نشان می‌دهد، پس از زلزله در کف دریا، زمین لغزش نیز، رخ داده است.»

وی، امواج وارد شده به ساحل را در سونامی سال ۱۹۴۵، امواجی بزرگ توصیف کرد و با اشاره به فاصله‌ی زمانی ۱۰ تا ۱۵ دقیقه‌ای رسیدن امواج به ساحل، افزود: «این واقعه، در اثر پدیده‌ی فرو رانش ایجاد می‌شود؛ به این معنا که صفحه‌ی اقیانوس‌هند به سمت صفحه‌ی «اوراسیا» که ایران نیز بخشی از آن است، حرکت می‌کند. این حرکت، با شیب ملایم صورت می‌گیرد. از این رو، احتمال وقوع زمین لرزه و سونامی در کشور وجود دارد.»

«دکتر چگینی»، با اشاره به تحقیقات انجام شده روی گسل مکران، افزود: «روی سونامی‌هایی که در سال‌های گذشته رخ داده بود و همچنین، سایر وقایع طبیعی، چون: توفان‌های محلی و توفان گونوم، پروژه‌ی تحقیقاتی مشترکی با یونسکو انجام شد. محدوده‌ی این مطالعات،

دکتر چگینی؛

سال ۱۹۴۵ میلادی، بر اثر سونامی معروفی که در سواحل مکران رخ داد، کشور ما نیز، دچار خسارت‌هایی شد، که در حال بررسی آن هستیم و نتایج به دست آمده، به زودی منتشر خواهد شد.





پروفسور اوکان؛ پدیده‌ی فرو رانش صفحات تکتونیکی هند و اوراسیا در گسل مکران که ایران هم بخشی از آن است، همچنان ادامه دارد.

زمینه، ستاد مدیریت بحران، با ایجاد کارگروه ویژه‌ی مخاطرات دریایی در مؤسسه موافقت کرده و این کارگروه، متشکل از ۱۰ ارگان دریایی است.

وی، همچنین، خبر راه اندازی مرکز هشدار سونامی در کشور را اعلام کرد و گفت: «راه‌اندازی این مرکز، نیاز به طی مراحل دارد که در مرحله اول، اعضای هیأت امنای منطقه‌ی یک پژوهشی وزارت علوم، با راه اندازی این مرکز موافقت کرده است. این پیشنهاد، برای تصویب، باید به شورای عالی گسترش آموزش عالی ارسال شود.»

«چگینی»، بودجه‌ی مورد نیاز برای این فعالیت‌ها و آغاز تحقیقات را، ۲۰ میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: «این بودجه، هنوز تأمین نشده است. از

این رو، با توجه به مخاطرات دریایی در کشور و فعالیت کشورهای همسایه در راه اندازی این مراکز، لازم است تا توجه بیش‌تری نسبت به این تحقیقات، صورت گیرد.»

«پروفسور اوکان»، استاد دپارتمان علم جغرافیای دانشگاه نورث‌وسترن آمریکا و نماینده‌ی سازمان علمی، فرهنگی و آموزشی ملل متحد (یونسکو)، در پایان مراسم اختتامیه‌ی عملیات میدانی و کارگاه آموزشی سونامی در خلیج فارس و دریای عمان، که در محل مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی برگزار شد، گفت: «پدیده‌ی فرو رانش صفحات تکتونیکی هند و اوراسیا در گسل مکران که ایران هم بخشی از آن است، همچنان ادامه دارد.»

وی افزود: «صفحات تکتونیکی از سمت عربستان، در حال فرو روی به زیر اوراسیا است که ایران نیز بخشی از آن است.» وی با بیان این که پدیده‌ی فرو رانش صفحات تکتونیکی بین هرمز و کراچی، در گسل مکران، در حال رخ دادن است، اظهار داشت: «این فرو رفتگی، موجب بروز زمین لرزه در سال ۱۹۴۵ و متعاقب آن، وقوع سونامی شده است.» وی، ضمن اشاره به برگزاری کارگاه عملیات میدانی سونامی در چابهار، گفت: «در این کارگاه، آثار سونامی ۱۹۴۵ ایران مورد بررسی قرار گرفت. البته، هنوز اطلاعات کافی برای پاسخ به این سوال که آیا باز هم زلزله‌ای مشابه با زلزله‌ی سال ۱۹۴۵ رخ خواهد داد و یا محل وقوع آن، به ایران نزدیک است یا خیر؟ در دست نیست. فعلاً در حال بررسی و مطالعه رسوبات به جای مانده هستیم، تا بتوانیم به پاسخ درستی دست یابیم.»

«اوکان»، گفت: «یک سری مستندات از واقعه‌ی سونامی سال ۱۹۴۵ در روزنامه‌های انگلیسی آن زمان در هند منتشر شده است که نشان می‌دهد بر اثر وقوع سونامی و زلزله هزاران نفر کشته شده‌اند. اما اطلاعاتی مبنی بر این که چه تعداد بر اثر سونامی و چه تعداد بر اثر زلزله از بین رفته‌اند، در دست نیست. همچنین، نشان می‌دهد که ارتفاع موج، به ۱۵ متر نیز رسیده بود.»

این استاد دانشگاه، افزود: «البته، احتمال وقوع سونامی و زمین لرزه در خلیج فارس، بسیار کم است؛ زیرا خلیج فارس، به علت عمق کم و شرایط اکولوژی خاصی که دارد، به نظر نمی‌رسد که سونامی در آن رخ دهد و ما هیچ شهادتی بر وقوع سونامی در این منطقه پیدا نکردیم. خلیج فارس، محلی نیست که در آن، نگران وقوع سونامی باشیم.»

همچنین در ادامه مراسم اختتامیه عملیات میدانی و کارگاه آموزشی سونامی در استان سیستان و بلوچستان و هرمزگان، «کو یولیانتو»، پژوهش‌گر مرکز تحقیقات جغرافیای اقیانوسی اندونزی نیز گفت: «مطالعات پالئو سونامی در منطقه‌ی جاسک و میناب بر روی رسوبات

انجام شد. اما برای دستیابی به نتایج بهتر و قطعی، نیازمند مطالعات بیش‌تر، نظیر مطالعات آزمایشگاهی و تعیین سن، به روش کربن ۱۴ هستیم.

با کاربرد این روش، روی نمونه ای از رسوبات، آزمایش انجام می‌شود و بعد از آن، به طور یقین می‌توان گفت که در سال ۱۹۴۵، در منطقه‌ی جاسک و میناب، چه اتفاقی رخ داده است.» «یولیانتو» که سرپرستی یک گروه را در تحقیقات پروژه‌ی جاسک و میناب بر عهده داشت، گفت: «بسیاری از اهالی این مناطق، یک توفان بزرگ را در حدود ۳۰ سال پیش به یاد می‌آوردند و بر اساس اطلاعاتی که این افراد به ما دادند، قایق‌های ماهی‌گیری، بر اثر توفان زیر آب رفته‌اند. این توفان‌ها دوره‌ای هستند و باز می‌گردند و به همین دلیل، مطالعه‌ی آن‌ها اهمیت زیادی دارد و با شناخت این توفان‌ها، می‌توان خسارات احتمالی را کاهش داد.»

«دکتر حمید علیزاده»، معاون پژوهشی مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، در پایان مراسم، با اشاره به اهمیت و توجه به پدیده‌ی سونامی، اظهار داشت: «با بررسی‌های صورت گرفته، مدل سازی سونامی در دریای عمان، توسط کارشناسان این حوزه در حال انجام است.»

«علیزاده»، با اشاره به محورهای پژوهشی مورد بررسی در این مؤسسه، مخاطرات دریایی، اعم از مخاطرات هیدرودینامیکی و مخاطرات زیست محیطی و زیستی و همچنین فن‌آوری‌های نوین دریایی و تغییر اقلیم محیط‌های دریایی و پایش مستمر محیط‌های دریایی را، از جمله‌ی محورهای پژوهشی عنوان کرد و درخصوص برگزاری کارگاه پالئوسونامی، گفت: «بررسی مخاطرات دریایی، به‌خصوص سونامی، از فعالیت‌های اخیر مؤسسه است و در این زمینه، با برگزاری این‌گونه کارگاه‌ها با همکاری کمیسیون بین‌دولتی اقیانوس‌شناسی، بررسی‌های لازم در خصوص مدل سازی دریای عمان و گسل مکران، انجام شده است.»

وی، تصریح کرد: «همزمان با مدل سازی، نیاز به دسترسی به اطلاعات قدیمی در خصوص سونامی‌های گذشته وجود دارد و در این کارگاه، مبانی سونامی‌های گذشته، توسط اساتیدی که از یونسکو به مؤسسه معرفی شده‌اند، تدریس شد.

«علیزاده»، هدف از برگزاری این عملیات میدانی و کارگاه آموزشی پالئو سونامی را بررسی اثرات سونامی‌های گذشته روی سواحل عنوان کرد و گفت: «زمانی که ارتفاع آب دریا زیاد می‌شود و تا ساحل نیز، پیش‌روی می‌کند، مقداری رسوب از خود بر جای می‌گذارد. به مرور، حجم این رسوبات زیاد می‌شود و تا سالیان متمادی، از بین نمی‌رود. از این رو، با نمونه‌برداری‌هایی که صورت می‌گیرد، سن آن‌ها سنجیده می‌شود و به کمک آن‌ها می‌توان، بزرگی و ارتفاع امواج سونامی را محاسبه کرد.» ■

شتاب ترانزیت در شاهراه باستانی حمل و نقل

علیرضا کاظمی آسیابار (دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی، دانشکده مهندسی دریا، دانشگاه علوم دریایی چابهار)
امیر سعید نور امین (کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی، دانش آموخته دانشگاه علوم دریایی چابهار)

مقدمه

منطقه خاورمیانه با توجه به موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد خود، همواره به عنوان یک شاهراه در زمینه حمل و نقل بوده است. شروع فعالیت اقتصادی در این منطقه، با شکل‌گیری جاده ابریشم در قرن اول بعد از میلاد همراه بود که تجارت بین اروپا و آسیا را امکان‌پذیر می‌ساخت. با رشد صنایع مختلف در شاخه‌های مختلف اقتصادی و شکل‌گیری اقتصاد جهانی، نیاز به حمل و نقل و استفاده از صنعت لجستیک، روزبه‌روز بیش‌تر می‌شود. فعالان عرصه صنعت حمل و نقل، همواره در پی یافتن راه‌ها و راه‌کارهای جدید به منظور افزایش کارایی و بهره‌وری خود هستند.

امروزه یکی از مهم‌ترین عرصه‌های تجاری جهان، تجارت بین‌قاره‌های اروپا و آسیا است. وجود کشورهایی مانند هند و چین در قاره آسیا، که از نیروی انسانی و منابع معدنی ارزان‌قیمت برخوردار هستند و به عنوان قطب‌های تولیدی در جهان محسوب می‌شوند، در کنار کشورهای قاره اروپا که در عرصه مصرف بسیاری از کالاها سرآمد سایر کشورها به شمار می‌آیند، زمینه تجارت وسیع و گسترده‌ای را به وجود آورده است. از این رو، منطقه خاورمیانه، به عنوان شاهراه متصل‌کننده این دو قاره، می‌تواند از موقعیت جغرافیایی ممتاز خود در زمینه حمل و نقل و لجستیک استفاده‌های شایانی کند.

کشورهای واقع در منطقه خاورمیانه، با سرمایه‌گذاری مناسب و اتخاذ سیاست‌های صحیح، ضمن ایجاد زیرساختی مطلوب در هر سه مدل حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی می‌توانند از منافع هنگفت و سرشاری بهره‌مند شوند.

موقعیت جغرافیایی بی‌نظیر و استراتژیک ایران به عنوان نقطه‌ای کلیدی در کریدورهای تجاری بین‌المللی، در صورت حسن توجه و برنامه‌ریزی مناسب، درآمدهای ارزی قابل‌توجهی از راه ترانزیت کالا برای کشور به ارمغان خواهد آورد. هم‌راستا نبودن قوانین داخلی با قوانین بین‌المللی، بوروکراسی پیچیده گمرکی و تدوین سیاست‌های نادرست، به عنوان مانعی در جهت استفاده از این سود سرشار محسوب

می‌شوند. کشور ما به دلیل داشتن شبکه‌ی گسترده حمل و نقل و ناوگان کارآمد و پرتحرک در مقایسه با کشورهای هم‌جوار، دارا بودن مرز مشترک خشکی و دریایی با ۱۵ کشور منطقه و وجود منابع عظیم زیرزمینی در صنعت حمل و نقل و ترانزیت کالا در منطقه، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است.

منطقه خاورمیانه و فرصتی ممتاز در صنعت حمل و نقل و لجستیک

منطقه خاورمیانه با قرار گرفتن در مسیر عبور کالاها و ترانزیت آسیا و اروپا، از دید جهانی دارای سه فرصت استثنایی است:

الف) استفاده از سود حاصل از افزایش حجم تجارت و معاملات بین اروپا و آسیا
کشورهای آسیایی همچون چین و هند، به دلیل داشتن منابع و نیروی کار ارزان، در دهه‌ی گذشته به مکان‌هایی جهت تولید کالاها و ارزان‌قیمت تبدیل شده‌اند، به‌طوری که بسیاری از شرکت‌های اروپایی ترجیح داده‌اند بخش عظیمی از کالاها را مورد نیاز

خود را در کشورهای آسیایی تولید کنند. از این رو میزان حجم تجارت بین قاره‌های اروپا و آسیا، به‌طور چشم‌گیری افزایش پیدا کرده است. این رشد در تجارت، بیش از هر چیز در صنعت حمل و نقل و لجستیک نمایان شده است. امروزه دو مدل حمل و نقل هوایی و دریایی، فعالیت‌های گسترده‌ای در زمینه جابه‌جایی کالاهای تولیدی و مواد اولیه در این مسیر انجام می‌دهند.

همچنین طولانی بودن مسیر هوایی اروپا - آسیا، هواپیماها را مجبور به یک توقف میانی به‌منظور سوخت‌گیری کرده است که با توجه به موقعیت جغرافیایی منطقه خاورمیانه، تمامی هواپیماهای عبوری در این مسیر، مجبور هستند در یکی از کشورهای خاورمیانه توقف میانی داشته باشند. افزایش ترافیک هوایی در این مسیر بر میزان توقف‌های میانی افزوده است و این امر، موقعیت ممتازی برای کشورهای موجود در این منطقه فراهم آورده است تا با ساخت فرودگاه‌های بزرگ و محوری (هاب) و خدمات‌دهی به هواپیماهای ترانزیتی، از منافع قابل‌توجهی برخوردار شوند. امروزه کشور امارات



است از این استراتژی استفاده‌های زیادی بکند.

ج) نیاز به بنادر چندوجهی در منطقه

فرستندگان کالا همواره دو انتخاب در ارسال کالا دارند که ترکیبی از زمان و هزینه خواهد بود. انتخاب مدل حمل‌ونقل، به فاکتورهای مختلفی از جمله: نوع و ارزش کالا بستگی دارد. تولیدکنندگان، به‌طور سنتی، مدل حمل‌ونقل دریایی را بر مدل‌های دیگر حمل‌ونقل ترجیح می‌دهند، اما در بسیاری از مواقع مجبور به استفاده از انبار به‌منظور رویارویی با نوسانات

موقعیت جغرافیایی، به‌منزله‌ی بهترین مکان برای استفاده از این مدل حمل‌ونقل محسوب می‌شود. در سطح جهانی، تعداد محدودی از بنادر، همچون بنادر لس‌آنجلس، روتردام و نیویورک وجود دارند که توانسته‌اند مدل‌های حمل‌ونقل دریایی و هوایی را با هم ترکیب کنند. در منطقه‌ی خاورمیانه نیز، بندر دبی با حمل سالانه حدود ۱۰۰.۰۰۰ تن کالا از راه حمل‌ونقل ترکیبی توانسته بیش‌ترین سود را به خود اختصاص دهد.



متحدۀ عربی، با ساخت فرودگاه‌های محوری توانسته است از این فرصت ممتاز جغرافیایی، نهایت بهره را ببرد.

ب) نقش آفرینی در حمل‌ونقل دریایی

بخش عظیمی از تجارت و ترانزیت کالا، به دلیل پایین بودن هزینه‌ی حمل‌ونقل، از مسیرهای دریایی انجام می‌شود. به‌طور کلی دو استراتژی به‌منظور بهینه‌سازی و استفاده‌ی بهتر از صنعت حمل‌ونقل دریایی به کار گرفته می‌شود.

در استراتژی اول، کشتی‌ها بار و کالا را از بنادر مختلف دریافت می‌کنند و با توجه به صاحبان کالا، آن را در بنادر دیگر تخلیه می‌کنند. این امر به آن معنی است که کشتی‌ها باید در تمامی بنادر پهلوگیری کنند، نظیر آنچه در بنادر چین یا برخی از بنادر اروپایی، همچون جنوا، کپنهاک، هامبورگ انجام می‌شود. در این استراتژی، کشتی‌ها مجبور به طی مسافت و مصرف سوخت زیادی هستند که باعث بالا رفتن هزینه‌ی حمل‌ونقل در نهایت، و افزایش هزینه‌ی تمام‌شده برای کالا می‌شود.

استراتژی دوم، استفاده از بنادر محوری (هاب‌پورت‌ها) است. در این استراتژی، تمامی کالاها توسط ریل یا کامیون در یک بندر محوری جمع‌آوری می‌شود و کشتی‌ها به جای پهلوگیری در همه‌ی بنادر، تنها در بنادر اصلی عمل تخلیه و بارگیری را انجام می‌دهند. این شیوه که روزبه‌روز بر میزان استفاده از آن افزوده می‌شود، تأثیر بسیاری بر کاهش زمان و هزینه‌ی حمل‌ونقل دارد که خود باعث کاهش در قیمت تمام‌شده‌ی کالا می‌شود و امکان استفاده از کشتی‌های بزرگ‌تر را مهیا می‌سازد.

کشورهای خاورمیانه با توجه به موقعیت و مسیر عبور کشتی‌ها از آسیا به اروپا، با ساخت بنادر محوری، نظیر: بندر روتردام در اروپا، می‌توانند نقش محوری در حمل‌ونقل دریایی ایفا کنند که نتیجه‌ی آن، برخورداری از سود زیاد و قابل توجه در بخش‌های مختلف زنجیره‌ی توزیع و حمل کالا، از جمله: سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، تخلیه و بارگیری، حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای خواهد بود. بندر جبل‌علی در کشور امارات متحدۀ عربی، امروزه به عنوان یک بندر کانتینری محوری بزرگ در منطقه‌ی خاورمیانه، توانسته



لرزم توجه به صنعت حمل‌ونقل در منطقه‌ی خاورمیانه

در کنار فرصت‌های برخاسته از افزایش حجم معاملات و تجارت بین اروپا و آسیا و افزایش میزان کالاهای عبوری از خاورمیانه، برای نقش‌آفرینی در سطح جهانی و پاسخ‌گویی به تقاضاها در سطح بین‌المللی، برخورداری از یک زیرساخت قوی و کارآمد در زمینه‌ی حمل‌ونقل و لجستیک اجتناب‌ناپذیر است. سیستم حمل‌ونقل به عنوان پایه و اساس تجارت، اثرات بسیار مهمی بر صنایع گوناگون کشورها می‌گذارد که چهار فاکتور اقتصادی زیر، بر اثر پیشرفت و سرمایه‌گذاری کشورها در زمینه‌ی لجستیک و صنعت حمل‌ونقل به دست می‌آید.

- افزایش فعالیت‌های اقتصادی
- افزایش رقابت صنعتی
- رشد بخش خصوصی و صنعتی
- تولید فرصت‌های شغلی مناسب

استراتژی برای توسعه‌ی آتی

کشورهای خاورمیانه از فرصت‌های اقتصادی یکسانی به‌منظور سرمایه‌گذاری برخوردار نیستند. از این رو، هر کشور باید با توجه به موقعیت جغرافیایی خود، تصمیم‌های لازم را اتخاذ نماید که در کدام بخش سرمایه‌گذاری کند تا بتواند نقش تأثیرگذارتری داشته باشد. در این راستا دولت‌مردان کشور، باید عوامل گوناگونی همچون: وجود فاکتورهای طبیعی،

بازار و زمان‌بر بودن عملکرد حمل‌ونقل دریایی هستند. به این ترتیب، یک تولیدکننده همواره مجبور است بین هزینه‌های حمل‌ونقل و انبارداری، سبک و سنگین کرده و بهترین گزینه را انتخاب کند. جهت بهینه‌سازی این‌گونه هزینه‌ها، نوع جدیدی از حمل‌ونقل که ترکیبی از مدل‌های حمل‌ونقل دریایی و هوایی است، تحت عنوان شتاب در حرکت معرفی شد. در این مدل از حمل‌ونقل، همواره ترکیبی صحیح و بهینه از حمل‌ونقل هوایی و دریایی، به‌منظور برخورداری از کم‌ترین زمان و مناسب‌ترین هزینه استفاده می‌شود.

با توجه به فاصله‌ی زیاد آسیا و اروپا، منطقه‌ی خاورمیانه می‌تواند به دلایل زیر، مکان مناسبی برای ترکیب دو مدل هوایی و دریایی باشد:

- در خاورمیانه فرودگاه‌هایی بزرگ و محوری به‌منظور سوخت‌گیری و توقف هواپیماها وجود دارد.

- این منطقه به‌راحتی به راه‌های دریایی دسترسی دارد و از بنادر محوری بزرگی نیز برخوردار است.

تخمین زده می‌شود که با اجرای طرح شتاب در حرکت در مسیر آسیا و اروپا، حدود ۵ تا ۷ روز در زمان حمل کالا صرفه‌جویی شود و از نظر هزینه‌ای نیز، میزان هزینه تا نصف کاهش یابد. اگرچه محدودیت‌های زیرساختی به‌منظور جهانی‌شدن حمل‌ونقل چندوجهی در خاورمیانه وجود دارد، اما این منطقه از نظر

در این صنعت دست یابند.

- در پایان با توجه به موقعیت ممتاز ایران، می‌توان با اتخاذ یک استراتژی مناسب، همراه با جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی به توسعه و احیای ناوگان حمل‌ونقل کشور پرداخت که اولویت آن نیز، باید تبدیل بندر و فرودگاه‌های کشور به بندر و فرودگاه‌های محوری باشد. این اقدام می‌تواند سرعت رشد اقتصادی در کشور را چند برابر کند و بخش عظیمی از مشکلات اشتغال در جامعه را مرتفع سازد. ■

منابع

۱. کیانی مقدم، منصور و عبداللهی، هادی، «نقش حمل‌ونقل دریایی در توسعه ترانزیت ایران»، هشتمین همایش علوم و فنون دریایی، خرمشهر، ۷-۸ بهمن ۱۳۸۸.
۲. امیر سعید نورامین و علیرضا کاظمی آسیابر، «احیای چهارراه تجارت جهانی»، ماهنامه علمی و تحقیقاتی بندر و دریا، شماره ۱۶۹، صفحات ۸۹-۸۸، ۱۳۸۹.
۳. امیر سعید نورامین و علیرضا کاظمی آسیابر، «پیشرفت صنایع دریایی بر اساس برنامه‌ی چهارم توسعه»، ماهنامه علمی و تحقیقاتی بندر و دریا، شماره ۱۶۹، صفحات ۷۴-۷۷، ۱۳۸۹.
4. UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations, Geneva, 2009.
5. Ocean Shipping Consultants, Container Port Markets in the Middle East & South Asia to 2020, Ocean Shipping Consultants, UK, 2007.

زمینه‌ی سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل و لجستیک است.

- کشور ایران به عنوان یکی از کشورهای بزرگ و تأثیرگذار در خاورمیانه، با داشتن دو راه آبی بزرگ در شمال و جنوب خود، می‌تواند به‌منزله‌ی شاهراه اصلی ترانزیت آسیا و اروپا قلمداد شود. قرار گرفتن ایران در راه‌های ترانزیتی بین‌المللی همچون کریدور شمال- جنوب، شرق و غرب، کریدور تجاری آسیا و اروپا (تراسیکا) و جاده‌ی ابریشم، مبین اهمیت جغرافیایی این کشور در منطقه است.

- سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل و ارتقای ناوگان لجستیک در هر کشور باعث رشد اقتصادی در تمامی زمینه‌های اقتصادی می‌شود. می‌توان گفت: حمل‌ونقل، کلید محرک‌ی صنعت در هر کشور است که در کنار رشد اقتصادی، هزاران فرصت شغلی نیز برای کشور به ارمغان می‌آورد.

- کشورهای مختلف در خاورمیانه، با شناسایی صحیح موقعیت جغرافیایی خود و تدوین یک استراتژی مناسب بلندمدت، می‌توانند با نقش‌آفرینی در عرصه‌ی ترانزیت کالا از آسیا به اروپا سود زیادی را نصیب کشور خود کنند.

- وجود نمونه‌های عینی، مبنی بر به‌کارگیری استراتژی صحیح در صنعت حمل و نقل و سود فراوانی که در پی آن، نصیب کشورهایمانند: سنگاپور، امارات متحده‌ی عربی، بلژیک و هلند شده است، اهمیت این موضوع را دوچندان می‌کند. این کشورها با شناسایی به‌موقع و صحیح موقعیت جغرافیایی خود در ترانزیت بین‌المللی کالا و اتخاذ سیاست‌های درست، توانسته‌اند به جایگاه شایسته و در خور توجهی

چگونگی قرار گرفتن در مسیر اصلی حمل‌ونقل و محدودیت‌های سرمایه‌گذاری را در نظر بگیرند. به این ترتیب، برای سرمایه‌گذاری مناسب و بلندمدت کشورها، دولت‌ها باید مراحل زیر را طی کنند:

- انتخاب استراتژی مناسب به‌منظور ایفای نقش در سطح جهانی
- تمرکز سرمایه‌گذاری در زمینه انتخاب‌شده
- اتخاذ سیاست‌ها و قوانین مناسب جهت حمایت از سرمایه‌گذاری‌ها
- بهینه‌سازی قوانین داخلی به‌منظور پاسخ‌گویی بهتر به تقاضاهای موجود در زمینه‌ی انتخاب‌شده
- توسعه‌ی ناوگان حمل‌ونقل و لجستیک داخلی، جهت هماهنگی با ناوگان بین‌المللی حمل‌ونقل

نتیجه‌گیری

با توجه به موقعیت کلیدی خاورمیانه به عنوان شاهراه ارتباطی آسیا و اروپا، یقیناً تدوین سیاست‌های مناسب، به افزایش درآمدهای ارزی کشورهای منطقه و به خصوص ایران منجر خواهد شد. توجه به راه‌کارهای زیر برای دست یافتن به این امر ضروری به نظر می‌رسد:

- منطقه‌ی خاورمیانه با توجه به قرار گرفتن در مسیر اصلی حمل‌ونقل و تجارت اروپا و آسیا و همچنین برخورداری از موقعیت‌های بسیار منحصر به فردی همچون اتصال سه قاره‌ی آسیا، اروپا و آفریقا، وجود بازارهای بسیار مستعد در شمال قاره‌ی آفریقا و آسیای میانه و اتصال به کشور بزرگ روسیه، دارای پتانسیل ممتازی در

ماهنامه علمی، تحقیقاتی

بندر و دریا

فرم اشتراک

- هزینه اشتراک برای ۶ شماره ۳۰۰۰۰ تومان
- هزینه اشتراک برای ۱۲ شماره ۶۰۰۰۰ تومان

نحوه اشتراک:

- مبلغ اشتراک را به حساب شماره ۰۱۰۲۸۹۸۵۷۳۰۰۴ بانک صادرات، به نام ماهنامه بندر و دریا واریز نمایید.
- خواهشمند است پس از تکمیل فرم اشتراک همراه با اصل فیش بانکی به نشانی: تهران، سه‌رودی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی، خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه پنجم، واحد ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴ و یا صندوق پستی: تهران، ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳ به نام ماهنامه بندر و دریا پست نموده و یا به نامبر ۸۸۵۲۴۶۹۸-۹ ارسال نمایید.
- مبلغ اشتراک از تمام شعبات بانک صادرات سراسر کشور قابل پرداخت است.
- اولین شماره از مجله پس از دریافت مدارک مورد نیاز به نشانی مشترک ارسال می‌شود.

این فرم مورد قبول است

نام و نام خانوادگی: _____ شغل: _____ نام شرکت/موسسه: _____
 رشته تحصیلی: _____ نشانی کامل پستی: _____
 کدپستی ده رقمی: _____ تلفن: _____ همراه: _____
 دورنگار: _____ پست الکترونیک: _____

در صورت تغییر نشانی و یا پلاک در اولین فرصت آدرس جدید پستی خود را به دفتر نشریه ارسال نمایید.

بندر جبل علی وتحولات پیش روی آن

بهزاد الصفی - کارشناس ارشد مدیریت بنادر مجتمع بندری شهید رجایی

دارند ظرفیت بندر را تا سال ۲۰۱۲ میلادی، به میزان ۱۵ میلیون TEU افزایش دهند و تا سال ۲۰۲۰، تعداد اسکله‌های فعلی را از ۶۷ پست، به ۸۲ پست اسکله، و تعداد گنتری کرین‌ها را به ۱۲۵ دستگاه برسانند.

درب‌های ورود و خروج بندر جبل علی، مجهز به سامانه‌ی X-Ray هستند که عملیات مربوط به کالا و کانتینر را به سرعت انجام می‌دهند و از بازرسی‌ها و کنترل فیزیکی محمولات، جلوگیری می‌کنند و موجب سهولت تردد کشتندها می‌شوند؛ به نحوی که معضل ترافیک، به منزله‌ی یکی از چالش‌های مهم بنادر، در آن جا وجود ندارد.

آمار تردد شناورها در این بندر، طی سال ۲۰۰۹، ۷۶۷۲ فروند کشتی کانتینری - ۷۹۵ فروند کشتی RO-RO و ۱۵۶۴ فروند کشتی جنرال کارگو را نشان می‌دهد که تقریباً برابر با تردد ۱۰ هزار فروند، از انواع کشتی است. ترانشیپ در بندر جبل علی، سهم ۵۰ درصدی از کل عملیات کانتینری را بر عهده دارد و در واقع، یکی از عوامل موفقیت آن محسوب می‌شود. شعار این بندر، Global Ports, Connecting Global Market است و اشاره به این دارد که: بنادر جهانی، ارتباط دهنده‌ی بازارهای جهانی هستند. از این رو است که مسوولان آن بندر، ادعا می‌کنند که ۲ میلیون نفر تاجر کشورهای آسیای میانه - خاورمیانه - شمال آفریقا و شبه قاره‌ی هند، از راه بندر جبل علی، کالاهای خود را مبادله می‌کنند. در

بندر جبل علی
بهره‌برداری از این بندر، در سال ۱۹۷۹ میلادی آغاز شد. وسعت آن ۱۳۴ هزار کیلومتر مربع بوده و دارای ۶۷ پست اسکله به طول کلی ۱۵ کیلومتر است. علاوه بر برخورداری از پایانه‌های مختلف کالا، ۲ پایانه‌ی کانتینری به شرح جدول مقابل نیز بهره‌مند است.

لازم به ذکر است، بهره‌برداری از پایانه‌ی دوم کانتینری بندر جبل علی، با ظرفیت ۵ میلیون TEU، در اوایل سال ۲۰۰۹، آغاز شده است. همچنین، ساخت ترمینال سوم کانتینری بندر، که جزو طرح‌های توسعه‌ی بندر بوده، به علت رکود اقتصادی جهان و اثرات مخرب آن بر بندر جبل علی، در حال حاضر، به حالت تعلیق درآمده است و مسوولان بندر، ساخت آن را منوط به بازگشت شرایط رونق بازار کانتینری منطقه، می‌دانند.

براساس آخرین آمار رتبه‌بندی بنادر کانتینری جهان که توسط مجله‌ی Cargo System، در آگوست سال ۲۰۱۰ میلادی، تحت عنوان Top 100 Container port 2010 منتشر شد، به سبب رکود اقتصادی جهان، حجم عملیات کانتینری بندر جبل علی، طی سال ۲۰۰۹، به میزان ۱۱/۱۲۴/۰۰۰ TEU کانتینر رسید که کاهش ۷۰۳۰۰۰ TEU (معادل ۶/۵ درصد) را نشان می‌دهد و باعث نزول یک پله‌ای بندر و کسب عنوان هفتمین بندر برتر کانتینری جهان شد. با این حال، مسوولان بندر، در نظر

در راستای استراتژی وزارت راه و ترابری درخصوص تبدیل مجتمع بندری شهید رجایی به بندر مرکزی و قدرتمند در سواحل شمالی خلیج فارس، طی دیداری که ظرف ماه‌های گذشته از بندر جبل علی امارات متحده عربی به عمل آمد، گزارش میدانی از آخرین تحولات و دلایل موفقیت آن جمع‌آوری و تدوین شد، که به منظور اطلاع شما خواننده محترم خلاصه‌ی آن، در ادامه می‌آید:

مقدمه

براساس آمار ارایه شده توسط آنکتاد، در سال ۲۰۰۸ میلادی، به میزان ۴۴۰ میلیون TEU کانتینر کالا در کل بنادر جهان تخلیه و بارگیری شده، که تعداد ۲۰ میلیون TEU آن، مربوط به عملکرد بنادر حوزه‌ی خلیج فارس و دریای عمان است.

به عبارت دیگر، سهم بازار کانتینری منطقه‌ی خلیج فارس، به میزان ۵ درصد برآورد می‌شود. از این میزان، بندر جبل علی، با حجم عملیات ۱۲ میلیون TEU کانتینر در سال ۲۰۰۸ میلادی به عنوان ششمین بندر برتر کانتینری جهان مطرح شده است (اولین بندر کانتینری جهان در حال حاضر، بندر سنگاپور با حجم عملیات ۳۰ میلیون TEU کانتینر است). این واقعیت، درحالی پدیدار می‌شود که این بندر، در سال ۱۹۷۹ میلادی، مورد بهره‌برداری قرار گرفت و بیش‌تر از ۳۱ سال از عمر آن نمی‌گذرد.

از طرف دیگر، شرکت پورت اپراتور دی پی ورلد (DPWORLD) امارات متحده عربی، در حال حاضر، با حجم عملیات تخلیه و بارگیری ۲۸ میلیون TEU کانتینر، به چهارمین پورت اپراتور کانتینری جهان معروف شده و در ردیف ۳۱ کشور جهان و ۵۰ بندر فعال دنیا قرار دارد.

لازم به ذکر است، براساس تحقیق شرکت مشاوره‌ی ای ocean shipping consultant، در حال حاضر، بودجه‌ای معادل ۴۶ میلیارد دلار توسط کشورهای خاورمیانه به منظور ساخت و توسعه‌ی بنادر، در حال هزینه است که رقم بسیار قابل توجه‌ای به نظر می‌رسد و برای مسوولین کشورمان که براساس سند چشم‌انداز ۲۰ ساله‌ی کشور (۱۳۸۴-۱۴۰۴)، قرار گرفتن جمهوری اسلامی ایران در رتبه‌ی اول اقتصادی - اجتماعی - فرهنگی (در بین کشورهای آسیای جنوب غربی) را، هدف این برنامه قرار داده‌اند، باید مورد توجه افزون از اندازه‌ای جلوه کند. رصد کردن اقدامات سایر کشورهای منطقه‌ی خلیج فارس در پروژه‌های مربوط به صنعت حمل و نقل دریایی، بسیار مهم است و شایسته به نظر می‌رسد، تحقیقات marking Bench به نحو مطلوبی به انجام رسد.





آن بندر، مدیریت سازمان‌های گمرک، منطقه‌ی آزاد و اداره‌ی بندر، صرفاً توسط یک سازمان انجام می‌پذیرد که به واسطه‌ی برخورداری از مدیریت یکپارچه، باعث افزایش بهره‌وری بندر، به نحو محسوسی شده است. همچنین، ثبات در مدیریت، یکی دیگر از ویژگی‌های آن بندر است؛ به نحوی که مدیریت بندر جبل علی، با گذشت بیش از ۱۵ سال، هنوز تغییر نکرده است.

یکی از مزایای این بندر، وجود شبکه‌های جاده‌ای چندبافته، متصل به بندر است که در سال گذشته، کنار آن، خط مترویی از شهر دبی به بندر جبل علی، به طول ۴۰ کیلومتر، آغاز به فعالیت کرده، و به صورت تمام خودکار و بدون به کارگیری اپراتور، با کمک ژاپنی‌ها ساخته شده است. نرخ بلیت مترو، بسیار ارزان و در حدود ۳ درهم است که نقش مهمی را در تردد ایمن و سریع ایفا می‌کند. همچنین، با عنایت به کنوانسیون Container Safety Convention، که اجرای آن بین اعضا، لازم الاجرا است؛ در آن بندر، مرکز تعمیر، شست‌وشو و قرنطینه‌ی کانتینر در حال فعالیت است، که خود، باعث ارتقای اعتبار بندر و نیز، ارائه‌ی خدمات مورد نیاز صاحبان کالا و کشتیرانی‌ها در تحقق Port Clusters و یا همان خوشه‌ی بندری به حساب می‌آید.

در بندر جبل علی، مشتری‌گرایی، از اهمیت والایی برخوردار است. به عنوان نمونه، می‌توان به انعطاف قابل ملاحظه‌ی بندر، در شرایط رکود اقتصادی و ارائه‌ی تخفیفات مناسب THC به خطوط کشتیرانی کانتینری، که در شرایط مالی نامناسبی به سر می‌برند، اشاره کرد. این بندر، مجهز به تعداد قابل توجه‌ای انبار مناسب است. سردخانه‌ی مجهز بندر که از ظرفیت بارچینی ۱۴۰۰ پالت برخوردار است، عملاً امکان ارائه‌ی سرویس مناسب به صاحبان کالاهای سردخانه‌ای را فراهم آورده است. محوطه‌ی کانتینرهای یخچالی بندر، اخیراً مجهز به سامانه‌ای تحت عنوان REFCON شده است که با استفاده از GPS، امکان مانیتورینگ درجه‌ی برودت کانتینرها را از راه دور و به وسیله سیستم کاملاً رایانه‌ای مهیا نموده است؛ به طوری که به محض بروز مشکل؛ آلارمی در اطلاق کنترل، به صدا در

می‌آید و در پی آن، فرد متخصص، برای رفع عیب کانتینر، اعزام می‌شود.

منطقه‌ی آزاد بندر جبل علی

در سال ۱۹۸۵ میلادی، (۲۵ سال پیش) دولت امارات متحده‌ی عربی، منطقه‌ی آزاد بندر جبل علی را در جوار بندر و با وسعت ۴۹ کیلومترمربع، باهدف رونق بیش‌تر اقتصادی منطقه، پایه‌گذاری کرد. این اقدام، در همان سال اول، ۱۶ شرکت خارجی را ترغیب به سرمایه‌گذاری در آن محل کرد و تا سال ۱۹۹۰ میلادی، حضور ۳۰۰ شرکت بین‌المللی در آن منطقه، ثبت شد. در حال حاضر (اواخر سال ۲۰۱۰ میلادی)، تعداد ۷۰۰ شرکت تجاری - خدماتی و صنعتی از ۱۱۹ کشور جهان، در آن منطقه فعالیت دارند که تعداد ۳۵۰۰ شرکت

از این میان، متعلق به ایرانیان است. از این رو، آن منطقه، به عنوان موفق‌ترین و دارنده‌ی سریع‌ترین نرخ رشد در بین ۱۷۰۰ منطقه‌ی آزاد تجاری-صنعتی جهان، شناخته شده و به منزله‌ی الگویی برای سایر مناطق آزاد محسوب می‌شود. به عنوان نمونه، منطقه‌ی آزاد بندر کلانگ مالزی، الگوی تمام عیار منطقه‌ی آزاد بندر جبل علی محسوب می‌شود. شعار این منطقه‌ی آزاد JAFZA Where Else? است، که آن را چنین تفسیر می‌کنند: در هیچ کجای دنیا نمی‌توانید شرایط آسان کسب و کار و فعالیت اقتصادی مناسب نظیر منطقه‌ی آزاد بندر جبل علی را شاهد باشید. در آن منطقه، به ۳ روش، با سرمایه گذاران قرارداد منعقد می‌شود:

پایانه‌ی اول کانتینری	پایانه‌ی دوم کانتینری
- وسعت: ۱/۶۵۰/۰۰۰ متر مربع	- وسعت: ۱/۸۸۶/۹۰۵ متر مربع
- ظرفیت کانتینری: ۲۱۳۴۵۵ TEU	- ظرفیت کانتینری: ۱۳۲۷۴۱ TEU
- تعداد گنتری کرین‌ها: ۳۳ دستگاه سوپر پست پاناماکس و ۸ دستگاه پست پاناماکس و ۹ دستگاه پاناماکس	- تعداد گنتری کرین‌ها: ۲۹ دستگاه سوپر پست پاناماکس
- درافت اسکله: بین ۱۱ تا ۱۷ متر	- درافت اسکله: ۱۷ متر
- ظرفیت کانتینر یخچالی: ۳۵۳۰ TEU	- ظرفیت کانتینر یخچالی: ۴۲۰۰ TEU
- تعداد ترانستینر RTG: ۱۴۶ دستگاه	- تعداد ترانستینر RMG: ۶۰ دستگاه
- تعداد کشنده‌ی تک مستر: ۴۴۶ دستگاه	- تعداد کشنده‌ی تک مستر: ۲۲۰ دستگاه
- سایر تجهیزات عملیاتی: ۶۳ دستگاه	- سایر تجهیزات عملیاتی: ۲۲ دستگاه

ور تجهیزات و نیروی انسانی - ارایه شاخص‌های مدیریتی و غیره را نیز، ارایه می‌کند. چنان‌چه بندری، مجهز به چنین سامانه‌ای نباشد، به طور قطع و یقین، نمی‌تواند بندری معتبر و موفق قلمداد شود.

پورت اپراتور کانتینری امارات متحده عربی

همان‌گونه که اشاره شد، شرکت پورت اپراتوری دی پی ورلد امارات متحده عربی، در حال حاضر، با حجم عملیات تخلیه و بارگیری معادل ۲۸ میلیون TEU کانتینر، به عنوان چهارمین پورت اپراتور کانتینری جهان شناسایی شده است و در میان ۳۱ کشور جهان و ۵۰ بندر دنیا، فعال محسوب می‌شود. هدف این شرکت که دارای ۳۰۰۰ نفر پرسنل است و اخیراً موفق به دریافت گواهینامه‌ی ISO ۲۸۰۰۰ در زمینه‌ی موارد حراستی پایانه‌ی اپراتوری شده، افزایش حجم عملیات کانتینری، به میزان ۹۰ میلیون TEU کانتینر تا سال ۲۰۱۷ میلادی است. در دنیای سراپا رقابتی امروز، جذب حتی یک کانتینر نیز، دشواری‌های خاص خود را دارد؛ چه رسد به آن که هدف، ۳ برابر کردن میزان فعالیت و پایبندی به برنامه‌ریزی در این راستا، تنها طی ۷ سال باشد. این شرکت، طی ۶ ماهه‌ی اول سال ۲۰۱۰، میزان ۱۶ درصد افزایش سود خود را پس از پشت سر گذاشتن دوران رکود اقتصادی، گزارش داد که مبلغ آن، ۲۰۶ میلیون دلار سود خالص است. یکی از اقدامات این شرکت، پس از سپری کردن دوران رکود؛ صرفه جویی و کاهش هزینه‌ها به میزان ۵ درصد است. گفتنی است، امارات متحده عربی، دارای ۲ پورت اپراتور کانتینری قوی است. شرکت پورت اپراتوری گلف تینر (GulfTainer)، در بندر خورفکان و شارجه، با جنبه‌های بین‌المللی فعالیت دارد و در بنادر ام‌القصر عراق و جزایر کومور نیز، به کار خود ادامه می‌دهد. این نکته، می‌تواند تجربه‌ای برای پورت اپراتور کانتینری بندر شهید رجایی محسوب شود، تا به فعالیت‌های خود جنبه‌ی بین‌المللی بدهد و سعی کند به پایانه‌ی اپراتور سایر بنادر جهان و یا حداقل کشورهای دوست و همسایه‌ی ایران تبدیل شود و صرفاً، به بندر شهید رجایی، دل خوش ننماید.

وضعیت ایمنی در بندر جبل علی

باعنایت به این که فعالیت بنادر با جابه‌جایی کشتی و کالاهای سنگین، همراه است و حجم عظیمی از سرمایه، در قالب کالا در بنادر قرار دارند؛ مقوله‌ی ایمنی، جایگاه بسیار مهمی را در بنادر، به خود اختصاص می‌دهد. در این راستا، مرکز HSE بندر جبل علی، با اقتدار کامل عمل می‌کند و ۲ هدف زیر را طراحی و پیگیری می‌کند:

- ۱ - به صفر رساندن تعداد حوادث منجر به فوت کارگران بندر.
- ۲ - کاهش سالیانه ۲۰ درصد آمار حوادث منجر



البته بعد از بررسی، متوجه این نکته شدم که اغلب مراحل گمرکی آن بندر توسط اینترنت و از طریق نرم‌افزاری، تحت عنوان Mirsal 2 که در وب سایت اینترنتی به نشانی www.dubaitrade.ae در دسترس است، انجام می‌شود و حتی به دلیل تسریع در عملیات ترخیص و جلوگیری از رسوب کالا و کانتینر، صاحبان کالا قبل از ورود کشتی به بندر عملیات ترخیص را با ارسال اظهارنامه‌ی الکترونیکی به گمرک و با کمک سیستم EDI (Electronic data interchange) آغاز می‌کنند. از این رو، می‌توان به علت پایین بودن شاخص مدت توقف کالا و کانتینر (dwell time) که بین ۳ تا ۷ روز است، به یاد آورد که متأسفانه، این شاخص در بندر شهید رجایی، طی سال‌های گذشته، گاه از میزان ۶۰ روز هم بالغ شده است.

ب - سیستم رزرواسیون ورود کشتندها به بندر، تحت عنوان e-token:

بندری را در نظر بگیرید که ورود کشتندها به داخل محوطه‌ها و پایانه‌های آن بدون هیچ گونه ضابطه‌ای صورت می‌گیرد و باعث بروز معضلاتی، نظیر: ترافیک شدید - تصادفات و در نتیجه، کاهش بهره‌وری می‌شود.

در این راستا، نرم افزار e-token، در بندر جبل علی، به این صورت عمل می‌کند که: زمان ورود تقریبی کشتندها را (براساس زمان تقریبی بارگیری کانتینر به کشتنده) مشخص و به شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای اعلام می‌کند و کشتندها براساس این سیستم نوبت دهی، وارد بندر می‌شوند.

ج - نرم افزار پایانه‌ی کانتینری بندر جبل علی، تحت عنوان container terminal management system (CTMS)، دامنه‌ی وسیعی از خدمات را در خصوص عملیات دقیق پهلوهی کشتی‌ها تحقق می‌بخشد؛ به طوری که دیگر نیازی به شیفتینگ و جابه‌جایی بی‌مورد از اسکله‌ها را نداشته باشند. این نرم‌افزار، همچنین، عملیات مربوط به CFS کانتینر - عملکرد بهره

الف - اجاره‌ی دفاتر کار در برج‌های اداری بسیار خوش ساخت، با نرخ تقریبی ۵۰۰ دلار در سال، به ازای هر متر مربع.

ب - اجاره‌ی انبارهای پیش ساخته، با مساحت ۵۵۶ متر مربع و نرخ اجاره‌ی سالیانه: به میزان ۹۰ هزار دلار، یا اجاره‌ی انبارهای پیش ساخته، با مساحت ۶۱۹ متر مربع و نرخ اجاره‌ی سالیانه: به میزان ۱۰۲ هزار دلار.

ج - اجاره‌ی زمین برای ساخت و ساز تاسیسات و انبار شرکت‌ها به ابعاد حدود ۵۰۰۰ متر مربع و نرخ اجاره‌ی سالیانه: ۶ دلار به ازای هر متر مربع. لازم به بیان است همه‌ی امکانات آب - برق - خطوط مخابراتی و اینترنتی نیز، در مکان‌های یاد شده فراهم آمده است؛ که بالتبع، هزینه‌ی آن‌ها نیز، جداگانه محاسبه می‌شود. همچنین، شرکت‌ها موظفند، به منظور فعالیت‌های خود، مجوزهایی را دریافت کنند؛ که از هزینه‌ی جداگانه‌ای برخوردار است.

حوزه‌ی فعالیت شرکت‌های یاد شده شامل: مرکز توزیع کالا - فعالیت‌های لجستیکی - فعالیت‌های ارزش افزوده، نظیر بسته‌بندی مجدد - علامت‌گذاری و جداسازی است که همگی آن‌ها در قالب مبحث کلی فعالیت بندر جبل علی به عنوان الگوی نسل سوم بنادر جهان، قرار می‌گیرند.

استفاده‌ی فراگیر از IT در بندر جبل علی

الف - نکته‌ی جالب توجه در مورد کاربرد IT در بندر جبل علی، استفاده‌ی فراگیر از فن‌آوری اطلاعات در گمرک است. گمرک الکترونیکی (E-CUSTOM)، به نحوی اجرا می‌شود که ۸۰ نوع خدمت گمرکی را به صاحبان کالا ارایه کند. طی بازدید از سالن خدمات گمرک بندر جبل علی، شاهد حضور تعداد کمی از صاحبان کالا و ترخیص کاران بودم که در مقایسه‌ی آن با سالن گمرک بندر شهید رجایی، بسیار غیرمنتظره جلوه می‌نمود.

در پایان، مجدداً یادآور می‌شود که هدف از ارایه‌ی این گزارش، نه، تمجید و برجسته‌نمایی بنادر امارات متحده‌ی عربی، که شناخت استراتژی‌ها؛ اهداف و عملکرد سایر رقبای بالتبع، ارایه‌ی پیشنهاد برای انجام اقدامات مناسب در بنادر کشور عزیزمان است.

این که، در آن بندر، انتقال کالاهای فاسدشدنی و حساس دریایی، با سیستم‌های حمل هوایی، در کم‌تر از ۴ ساعت انجام می‌پذیرد، می‌تواند برای ما درس‌های آموزنده‌ای به همراه داشته باشد. در حال حاضر، بندر شهید رجایی، پنجاه و دومین بندر برتر کانتینری جهان محسوب می‌شود، و دستیابی به موفقیت‌های یاد شده، از یک طرف، باعث افتخار است (چرا که تا چند سال پیش، از جایگاه مناسبی در میان بنادر سرآمد دنیا برخوردار نبوده‌ایم) و از طرف دیگر، همت، همدلی و پشتکار همگی ما ایرانیان را می‌طلبد، تا با تلاش و برنامه‌ریزی همه‌جانبه و دقیق‌تر، جایگاه بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشورمان را، هر چه بیش‌تر ارتقا دهیم. ■

منابع:

- ۱- تحقیقات میدانی به عمل آمده، در بازدید حضوری از بندر جبل علی - پایانه‌ی کانتینری، سایت لجستیک، منطقه‌ی آزاد جبل علی، گمرک دبی، فرودگاه المکتوم و شهر دریایی دبی.
- ۲- مجله‌ی کارگو سیستم، شماره‌ی ویژه، تحت عنوان CS Top 100 container port 2010، مورخ آگوست ۲۰۱۰ میلادی.
- ۳- www.dubaitrade.ae (وب سایت رسمی دولت امارات متحده عربی).
- ۴- www.tejari.com (وب سایت رسمی دولت امارات متحده عربی).
- ۵- کتاب راهنمای سرمایه‌گذاری در منطقه‌ی آزاد جبل علی، تحت عنوان Jafza, Investor Guide.
- ۶- www.dpworld.com.
- ۷- www.trakhees.ae.

مشغول به کار هستند. به عنوان نمونه، بزرگ‌ترین پایانه‌ی مسافری دریایی خاورمیانه، در این منطقه واقع شده، که طی ۳ ماه گذشته، به تعداد ۲۷۰۰۰ نفر مسافر دریایی، خدمات ارایه کرده است و به منزله‌ی شعبه‌ای از دانشگاه Newcastle انگلیس که دوره‌ی کارشناسی ارشد فن آوری دریایی را ارایه می‌دهد، به حساب می‌آید. علاوه بر این، شعبه‌ای از دانشگاه دریایی ITMMA بلژیک نیز قرار است در آن‌جا فعالیت خود را آغاز کند.

بزرگ‌ترین فرودگاه جهان در حاشیه‌ی بندر جبل علی

یک بندر، آن گاه از عملکردی موفقیت‌آمیز برخوردار است که به نحو مناسبی، به شبکه‌های ریلی - جاده‌ای و هوایی بین‌المللی متصل باشد؛ تا جریان تبادل کالا، در اسرع وقت و با هزینه‌ی کم‌تر انجام پذیرد. از این رو، در راستای مباحث لجستیکی و مدیریت زنجیره‌ی عرضه‌ی کالا (supply chain management) مرحله‌ی اول بزرگ‌ترین فرودگاه جهان، به نام "المکتوم"، در فاصله‌ی ۱۰ کیلومتری بندر جبل علی، در تابستان سال ۲۰۱۰ میلادی، مورد بهره‌برداری قرار گرفت و به دنبال آن، بزرگ‌ترین هواپیمای باری جهان نیز، طی مراسم رسمی و با تبلیغات پرهیاهو، در این فرودگاه به زمین نشست. هزینه ساخت فاز اول این فرودگاه ۳ میلیارد دلار شد که تحت عنوان Multi Modal Logistic Hub، فعالیت خود را ادامه خواهد داد. ظرفیت این فرودگاه، سالیانه ۱۵۰ میلیون نفر مسافر و ۱۲ میلیون تن کالا است که در سال ۲۰۱۵ میلادی نیز، همگی مراحل ساخت و ساز آن، به اتمام خواهد رسید. در آن صورت، دارای ۶ باند پرواز، ۳ پایانه‌ی بزرگ مسافری و ۱۶ پایانه‌ی کالا خواهد بود. لازم به بیان است که، این فرودگاه، تنها بخشی از پروژه‌ی عظیم Dubai World Center محسوب می‌شود.

به جرات کارگران بندر. برای دستیابی به اهداف یاد شده، بایستی اقدامات همه‌جانبه و فراگیری انجام شود که به عنوان نمونه، به ذکر ۲ مثال، اکتفا می‌شود.

الف - شروع عملیات ساخت و ساز تأسیسات ساختمانی هر شرکت سرمایه‌گذار در آن بندر، با نظارت همه‌جانبه‌ی مرکز HSE آغاز و تداوم می‌یابد و در پایان، قبل از بهره‌برداری، شرکت‌ها بایستی مجوز مرکز HSE را در خصوص رعایت مسایل ایمنی، از جمله: تجهیز سیستم‌های ضد حریق، احداث راه پله‌های فرار اضطراری، تأمین سیستم‌های آتش‌نشانی و... را دریافت کرده، تا بتوانند فعالیت خود را رسماً آغاز کنند و این رویکرد، درحالی است که در همه‌ی موارد یاد شده، واحد مهندسی و عمران بندر نیز، باید الزامات فنی مربوطه را، شدیداً کنترل کند.

ب - ترددکشنده‌ها در بندر، تابع شرایط خاصی است؛ به نحوی که اگر شیشه‌ی جلوی کشنده، دارای حتی یک ترک معمولی باشد؛ اجازه‌ی ورود به بندر را دریافت نمی‌کند.

مرکز HSE، دارای وب سایت تخصصی، به نشانی اینترنتی www.trakhees.ae بوده، که در آن، همه‌ی قوانین و مقررات و آیین‌نامه‌های ایمنی، بهداشت و محیط زیست درج شده است و همه‌ی شرکت‌های فعال در بندر، ملزم به رعایت دقیق و همه‌جانبه‌ی آن‌ها هستند.

شهر دریایی دبی

همه‌ی شرکت‌ها و سازمان‌هایی که فعالیت آن‌ها به نحوی مربوط به عملیات کشتیرانی و دریانوردی می‌شود، در منطقه‌ای، تحت عنوان شهر دریایی دبی، متمرکز شده‌اند که ۶ فعالیت اصلی را در بر می‌گیرد: ۱- ساخت و تعمیر کشتی ۲- بازاریابی تجهیزات دریایی ۳- مرکز تحقیقات دریایی و بندری ۴- خدمات دریایی ۵- دانشکده‌های دریایی ۶- مدیریت فعالیت‌های دریایی و بندری. در حال حاضر، تعداد ۵۰۰۰ شرکت در این شهر دریایی،



«بندر و دریا»، در نشست با کارشناسان، بررسی کرد علل پیکربندی چالش ترافیک بندری

ارایه‌ی آمار و ارقام، نقش آن را در تولید ناخالص داخلی ایران، برجسته ساخت.

به گفته‌ی این تحلیل‌گر امور بندری، بندر شهیدرجایی، واقع در استان هرمزگان، به عنوان تنها بندر نسل سومی در ایران، جایگاه ارزشمندی در تولید ناخالص ملی دارد که در صورت ایجاد مشکل ترافیکی یا بروز اختلال در چرخه‌ی لجستیکی آن، به هر دلیلی، روزانه بیش از ۶۰۰ میلیارد ریال، از وابستگی اقتصاد کشور به این بندر نادیده گرفته می‌شود.

آن چه در پی می‌آید، دیدگاه‌های این کارشناس در خصوص «بندر و سیستم لجستیک بندری»، «جایگاه بندر شهیدرجایی در اقتصاد ایران» و «بررسی حوادث ترافیکی داخلی بندر و راهکارهای ارتقای آن» است.

✱ **بندر و سیستم لجستیک (آمار جهانی)**
این روزها اعداد و ارقام به دست آمده از ۵ شیوه‌ی معمول حمل و نقل در جهان، حاکی از رشد مستمر و فزاینده‌ی تجارت دریایی و

توزیع بار ترافیکی، مهم‌ترین و اثربخش‌ترین راه‌حل

رییس اداره‌ی سرمایه‌گذاری سازمان بنادر، با اعلام این که: به ازای هر ۱۰۶ هزار و ۶۰۹ تن تخلیه و بارگیری کالا در بندر شهیدرجایی طی سال ۱۳۸۸، یک حادثه‌ی ترافیکی در این بندر به وقوع می‌پیوندد؛ دورنمای ترافیکی بندر شهیدرجایی را به جهت بار ترافیکی مازاد ناشی از طرح‌های توسعه‌ی در دست انجام، بسیار چالش‌زا دانست.

«محمدعلی حسن‌زاده»، برای ارتقای سطح ایمنی ترافیکی این بندر و بنادر مشابه آن در ایران، راه‌کار «توزیع بار ترافیکی در زمان، مکان و روش حمل» را پیشنهاد داد و اجرای آن را منوط و مشروط به همکاری اداره‌ی گمرک و ارایه‌ی خدمات شبانه‌روزی امور گمرکی در سیستم گیت دانست.

«حسن‌زاده»، همچنین، برای تبیین چالش‌های ترافیکی فراروی بندر شهیدرجایی، به عنوان مهم‌ترین و اصلی‌ترین بندر در اقتصاد کشور، با

به موازات اجرای پروژه‌های عمرانی و توسعه‌ای در بندر شهیدرجایی، واقع در استان هرمزگان و بهره‌برداری از مجموعه‌های بزرگ صنعتی و تولیدی در این استان، پدیده ترافیک بندری و معضل ناشی از جریان بارگیری و تخلیه‌ی کالا و ارایه‌ی خدمات در مسیرهای منتهی به این بندر، به چالش جدی کاهش توان رقابتی در این مجتمع عظیم بندری تبدیل شده است.

کارشناسان امور بندری، در بررسی متغیرهای تأثیرگذار بر افزایش کارایی بندر، پدیده‌ی ترافیک در بندر شهیدرجایی - بزرگ‌ترین بندر کانتینتری کشور - را بر اثر مجموعه‌ای از عوامل به هم پیوسته و دخیل در یکدیگر می‌دانند که در نهایت، به کاهش کارایی سایر حلقه‌های زنجیره‌ی تأمین، از جمله: راه‌های ارتباطی بندر با پس‌کرانه منجر می‌شود.

بنابر تأکید این کارشناسان، بندر شهیدرجایی، به لحاظ برخورداری از سهم ۸۷ درصدی بازار کانتینتری، ترانزیت و ترانشیپ از یک طرف، و نزدیکی مسیرهای پرتردد دریایی در خلیج فارس از سوی دیگر، نقش انکارناپذیری در رونق اقتصاد استان هرمزگان، کشور و منطقه‌ی خلیج فارس دارد.

به منظور شناسایی این دلایل، ماهنامه‌ی «بندر و دریا»، ضمن پرداختن به موضوع ترافیک و تأثیر آن بر عملکرد بندر، راهکارهای علمی و عملی برون رفت از این شرایط رو به اضطرار را از کارشناسان این عرصه، جویا شده است.



استقبال گسترده‌ی بازرگانان و تولیدکنندگان از حمل‌ونقل دریایی است. مطابق آمار ارایه شده از سازمان تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) در سال ۲۰۰۸، بیش از ۹ میلیارد تن کالا در سطح جهان جابه‌جا شده است که در این میان، نزدیک به ۸۲ درصد آن، از راه دریا و به وسیله‌ی کشتی‌های تجاری در بنادر، به دست صاحبانشان رسیده است.

آنکتاد، در همان سال، سهم حمل‌ونقل ریلی را نزدیک به ۱۲ درصد، جاده‌ای را بیش از ۵ درصد برآورد کرده است که پس از آن، حمل‌ونقل لوله‌ای با ۸۳ دهم درصد، و هوایی با ۳۳ دهم درصد قرار دارند.

این امر، در حالی است که در پی افزایش حمل‌ونقل دریایی، با هدف در اختیار گرفتن سهم بیشتری از بازار و ارزش افزوده، تغییرات قابل توجه‌ای در نحوه‌ی مدیریت و کارکرد بندری ایجاد شده است. به طوری که امروزه، کارشناسان، بنادر را حلقه‌ای حایز اهمیت در زنجیره و سیستم لجستیک به شمار می‌آورند. این دسته از کارشناسان، بنادر را از لحاظ نوع مدیریت و کارکرد به گروه‌های مختلفی دسته‌بندی می‌کنند.

انواع بنادر

بنادر نسل اول، تا قبل از سال ۱۹۶۰ میلادی، فقط کار تخلیه و بارگیری را انجام می‌دادند. بنادر نسل دوم، بین سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ به وجود آمدند که به جز تخلیه و بارگیری و ارایه‌ی خدمات جانبی از این‌دست، با ایجاد کارخانه‌های تولیدی، ارزش افزوده‌ی تولید را نیز فراهم کردند. در واقع، با ایجاد بنادر نسل دوم و برای کاهش هزینه‌ی رفت و برگشت مواد اولیه و ایجاد جذابیت‌های لازم، به منظور سرمایه‌گذاران، انواع مناطق آزاد، ویژه، صنعتی و غیره، در محدوده‌ی بنادر و اراضی پس‌کرانه‌ی آن‌ها تعریف و طراحی شدند.

بنادر نسل سوم، که از دهه‌ی ۸۰ میلادی و به دلیل گسترش جهانی تجارت کانتینری و حمل‌ونقل چندوجهی و همچنین، به علت بروز نیازهای رو به رشد تجارت پدید آمدند، اکنون از نقش انفعالی در زمینه‌ی ارایه‌ی تسهیلات و خدمات بندری، به نقش فعال همکاری در پروسه‌ی تجارت جهانی تغییر کاربری داده‌اند و به سمت تقویت و توسعه‌ی فعالیت‌های تجاری و حمل‌ونقل حرکت کرده‌اند. در نتیجه این بنادر، به مراکز حمل‌ونقل و سکوی لجستیکی برای تجارت بین‌المللی تبدیل شده‌اند.

از لحاظ مدیریتی، بنادر، به انواع خدماتی، ابزاری و صاحب خانه‌ای تقسیم می‌شوند که در بنادر خدماتی، تنها خدمات بارگیری و بارچینی انجام می‌گیرد. در بنادر ابزاری، دولت، تأسیسات و تجهیزات مربوطه را فراهم می‌آورد و بخش خصوصی، با استفاده از زیرساخت‌های فراهم شده، جایگاه بندر را در رقابت منطقه‌ای

و...، بهبود می‌بخشد.

بنادر صاحب‌خانه‌ای، نیز قراردادی مدیریتی است که زیرساخت‌ها و تأسیسات در دست دولت را در بر می‌گیرد و طی آن، تجهیزات و پورت اپراتورها قراردادی، به بخش غیردولتی اجازه داده می‌شود.

مهم‌ترین کارکردهای بنادر نسل سوم، عبارت‌اند از: تبدیل بنادر از مراکز خدمات کالایی به بازار کالا، «گسترش محدوده‌ی عملکرد بندر به پس‌کرانه‌ها و مراکز توزیع داخلی»، «تقویت فعالیت‌های بازرگانی»، «تکمیل حلقه‌های لجستیک و زنجیره‌ی تأمین کالا»، «استفاده‌ی وسیع از فن‌آوری اطلاعات و روش‌های بازرگانی الکترونیکی» و «افزایش فرصت‌های شغلی و ایجاد ارزش افزوده».

حمل‌ونقل دریایی در ایران

از مجموع کالاهای جابه‌جا شده در تجارت کشور، در سال ۱۳۸۸، سهم حمل‌ونقل دریایی، از نظر وزنی، ۹۰ درصد بوده که به لحاظ ارزش، تا ۷۰ درصد قابل محاسبه است. در این میان، سهم بندر شهید رجایی، از تخلیه و بارگیری کانتینر در سال ۱۳۸۸، تقریباً ۸۷ درصد بوده که ۱۳ درصد باقی‌مانده‌ی آن، در سایر بنادر کشور، جابه‌جا شده است.

نقش حمل‌ونقل دریایی

در تولید ناخالص داخلی

با محاسبه‌ی میزان وابستگی اقتصاد کشور به حمل‌ونقل دریایی در سال ۱۳۸۷، چنان چه نفت را از مخرج کسر حذف کنیم، یعنی تولید ناخالص داخلی بدون محاسبه‌ی نفت، به عدد کسری ۴/۲۷ می‌رسیم. اما اگر نفت و پتروشیمی را به این محاسبه اضافه کنیم، به عدد ۴/۴۷ دست پیدا می‌کنیم.

بندر شهید رجایی و تولید ناخالص داخلی

در حالی که تولید ناخالص داخلی کشور (بانفت)، معادل ۸ هزار و ۷۱۱ میلیارد ریال در روز، طی سال ۱۳۸۷ برآورد شده، سهم بندر شهید رجایی از این میزان، بیش از ۷ درصد است که معادل ۶۲۷ میلیارد ریال (روزانه) محاسبه شده است. این، در حالی است که طی سال ۱۳۸۷، در هر روز، میزان تولید ناخالص داخلی کشور، بدون نفت، معادل ۶ هزار و ۵۶۷ میلیارد ریال بوده که سهم بندر شهید رجایی نزدیک به ۱۰ درصد معادل ۶۲۳ میلیارد ریال به طور روزانه برآورد شده است.

حوادث ترافیکی داخل بندر

با بررسی بیش از هزار حادثه‌ی بندری در ۹۵ کشور در سال ۲۰۰۴ میلادی، نزدیک به ۱۵ درصد حوادث، به هنگام عملیات تخلیه و بارگیری و بیش از ۵۶ درصد آن، در پروسه‌ی حمل‌ونقل و جابه‌جایی کالا اتفاق افتاده است که نشان می‌دهد، حوادث ترافیکی در همه‌ی

دنیا دیده می‌شوند.

در بندر شهید رجایی، مطابق آمار به دست آمده در سال ۱۳۸۸، به ازای هر ۱۰۶ هزار و ۶۰۹ تن تخلیه و بارگیری، هر هزار و ۹۳۹ کامیون و هر ۷ ساعت کار گیت، یک حادثه‌ی ترافیکی رخ داده که برای بندری با جایگاه اقتصادی حساس در کشور، این رویداد، قابل تأمل و بحث‌برانگیز است.

با وجود این، طرح‌های توسعه‌ای در دست انجام نیز، بار ترافیکی مازادی را در این بندر ایجاد خواهد کرد که می‌تواند ناشی از «تخصیص اراضی حاشیه‌ی مسیر دسترسی به سایر فعالیت‌ها»، «جذب سرمایه‌گذاران در اراضی پشتیبانی موجود» و «تخصیص اراضی ۲۴۰۰ هکتاری به فعالیت‌های مختلف» باشد.

راه کارهای ارتقای سطح ایمنی ترافیکی

توزیع بار ترافیکی، مهم‌ترین و اثربخش‌ترین راه‌حل برای ارتقای سطح ترافیکی بندر شهید رجایی قلمداد می‌شود.

– توزیع بار ترافیکی در زمان: یک راه‌کار مؤثر و کم‌هزینه است؛ که با توجه به ساعت توزیع بار و وقوع، حدود ۷۰ درصد حوادث در نوبت (شیفت) صبح است که حدود ۳۰ درصد بار را در بر می‌گیرد، پیشنهاد می‌شود. بر اساس «طرح ساعات پیک»، عملیات بندری، با در نظر گرفتن مشوق‌های بازار محور، به ساعات غیرپیک انتقال یابد. به این صورت که به رانندگانی که در ساعات پیک، برای تخلیه و بارگیری به بندر مراجعه می‌کنند، شارژ هزینه‌های ترافیکی مازاد، به عنوان جریمه، تعلق گیرد. همچنین، باید برای رانندگانی که در ساعات غیرپیک مراجعه می‌کنند، باز پرداخت هر گونه هزینه‌ی پرداختی یا اعتباردهی، در نظر گرفته شود. این موارد و مشوق‌های مطرح شده، در حالی شدنی و انجام‌پذیر است که گیت و دروازه‌ی ۲۴ ساعته و گمرک، برای انجام خدمات گمرکی، آماده باشند.

– توزیع بار ترافیکی در مکان: مطابق این راه‌کار، باید مسیرهای عبور و مرور درون بندر و تردد از چند گیت با دسترسی‌های مختلف طراحی شوند. لازمی این کار نیز، انجام امور گمرکی ۲۴ ساعته است. از آن جا که در همه‌ی بنادر نسل دوم و سوم در جهان، چنین شیوه‌ای در حال انجام است، هرگز قابل درک نیست که در بندر شهید رجایی، ۱۲ ساعت، یعنی ۵۰ درصد قابلیت اقتصادی، تعطیل باشد. بنابراین، به نظر می‌رسد که مشکل گمرک، به ویژه در بندر شهید رجایی، باید به نحوی رفع شود.

– توزیع بار ترافیکی در روش حمل: مطابق این روش، امروزه به منظور توزیع آسان و روان کالاهای زیاد و حجیم، مراکز خارج از مراکز اصلی را در خشکی و دریا (بزرگراه دریایی) در نظر می‌گیرند که به مراکز توزیع شناخته می‌شوند.

بندر و دریا در نشست با کارشناسان بررسی کرد

نقش بنادر خشک

در رفع معضل ترافیک بندری

بندر شهید رجایی و ترافیک
با توجه به این که حجم گسترده‌ای از عملیات صادرات و واردات کشور، از راه بندر شهیدرجایی انجام می‌شود و ۹۵ درصد از این کالاها به وسیله ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور حمل می‌شود، آزادراه در دست احداث بندرعباس-سیرجان، به عنوان اصلی‌ترین مسیر ارتباطی بندر شهیدرجایی، در اکثر ساعات شبانه‌روز، دارای ترافیک سنگین است.
از طرفی، تردد این حجم گسترده از کامیون‌های حمل‌ونقل جاده‌ای بین شهری، کامیون‌های حمل شهری، اتومبیل‌های اداری و شخصی در مسیرهای منتهی به بندر شهیدرجایی، در کنار حجم قابل توجه وسایل نقلیه سبک و سنگین مرتبط به پالایشگاه بندرعباس و دیگر صنایع موجود در منطقه، مانند: کارخانه آلومینیوم المهدی، فولاد هرمزگان و... موجب ازدحام وسایل نقلیه در این مسیر می‌شود که در نهایت، حجم قابل توجهی از این ترافیک، به محوطه داخلی بندر منتقل می‌شود.

کارشناسان در دست‌بندی مشکلات ناشی از ترافیک مسیرهای منتهی به بندر و محوطه بندری، مواردی چون: «کندی و کاهش کارایی عملیات بندری»، «افزایش هزینه‌های عملیاتی»، «نارضایتی متقاضیان خدمات بندری»، «تأخیر در اجرای طرح‌های توسعه‌ی بندری»، «سوانح رانندگی» و «افزایش بهای تمام شده کالا» را فهرست می‌کنند.

بنادر خشک

جهانی شدن اقتصاد و در پی آن، رونق اقتصادی و گسترش حمل‌ونقل دریایی در دهه‌های اخیر، باعث شده است تا حجم گسترده‌ای از کالاها به سوی بنادر سرازیر شوند. در چنین شرایطی، بنادر با معضل کمبود فضای بندری و ترافیک بندری روبه‌رو شده‌اند که برای برون‌رفت از این معضل و کاهش ترافیک و جبران کمبود فضای بندری، راه‌کار «بنادر خشک» مورد توجه مسئولان قرار گرفته است.

در واقع، بندر خشک، پایانه‌ای ترکیبی در پس‌کرانه است که می‌تواند با توجه به شرایط،

تحول در صنعت حمل‌ونقل دریایی، ناشی از افزایش استفاده از کانتینر، قانون‌زدایی از بازار حمل‌ونقل (تسهیل قوانین)، حرکت به سوی جهانی شدن هر چه بیش‌تر اقتصاد و افزایش تقاضای صنایع تولیدی، باعث شده‌اند، تا بنادر بزرگ تجاری، با کمبود فضای بندری و پدیده‌ی ترافیک در محوطه‌ی بندری روبه‌رو شوند.

در چنین شرایطی، برای جلوگیری از کاهش کارایی عملیاتی بندری، ممانعت از نارضایتی متقاضیان خدمات بندری و افزایش هزینه‌های عملیاتی، استفاده از بنادر خشک، به رویکردی مشترک در همه‌ی دنیا تبدیل شده است.

«عباس نوبخت» (مدیر عملیات کشتیرانی راه جنوب) به طور مشترک با «مجتبی جوکار» (کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی)، به نقش بنادر خشک و توسعه‌ی پس‌کرانه در حل معضل ترافیک بندری و بهبود عملکرد بندر شهیدرجایی پرداخته است.

بندر شهید رجایی و مشکلات فرارو

در شرایط کنونی، اهم مشکلات منجر به ایجاد پدیده‌ی ترافیک در بنادر، عبارت‌اند از: افزایش تصاعدی خدمات بندری، کمبود فضای بندری، ترافیک در محوطه‌ی بندری، ترافیک در مسیرهای منتهی به بندر و ماندگاری و رسوب کالا.

با وجود این، بندر شهیدرجایی، واقع در دهانه‌ی ورودی خلیج فارس و در ابتدای تنگه هرمز، از نظر بین‌المللی، دارای موقعیتی ممتاز در انتقال کالاها و ترانزیتی به آسیای میانه و اروپا است.

این بندر، به عنوان دروازه‌ی صادرات و واردات کانتینر کشور، از نظر عملکرد کانتینری، با حجم حدود ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار TEU در سال و با انجام ۹۰ درصد عملیات کانتینری در کشور، در رتبه‌ی ۶۰ بین بنادر جهان قرار دارد.

از سوی دیگر، هر چند، تاکنون چشم‌اندازی به صورت رسمی، آینده‌ی این بندر را ترسیم نکرده است، اما به نظر می‌رسد، تبدیل شدن به بندرهاب منطقه و دستیابی به جایگاه برتر، وجه مشترک دیدگاه‌های اکثر صاحب‌نظران و مسئولان در مورد آینده‌ی این بندر باشد.



بنابراین، رونق بخشیدن به منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سیرجان، یک ضرورت پذیرفته شده است که مستلزم انتقال کالا از بندر ساحلی شهیدرجایی به پس کرانه‌های داخلی، با استفاده از حمل‌ونقل ریلی است. با این وجود، برای رونق منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سیرجان، می‌توان موارد زیر را در نظر گرفت:

- پذیرش بخشی از کرایه‌ی حمل کالا به وسیله‌ی قطار از بندرعباس به سیرجان، توسط بندر شهیدرجایی، منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سیرجان، راه‌آهن و خطوط کشتیرانی،
- تخفیف در حقوق و عوارض گمرکی ترخیص کالا،
- توسعه‌ی صنایع بسته‌بندی ویژه‌ی کالاهای صادراتی،
- بهبود امکانات رفاهی - اقامتی.

بندر خشک تهران

استان تهران، به عنوان بزرگ‌ترین بازار مصرف و تولید کشور و ارتباط ریلی با بندرعباس، مناسب‌ترین موقعیت برای ایجاد یک بندر خشک دور، قلمداد می‌شود. در صورتی که پایانه‌ی آپرین، همه‌ی معافیت‌ها و تسهیلات بندر شهیدرجایی را داشته باشد، می‌توان حجم قابل توجه‌ای از محصولات ورودی را به وسیله‌ی ریل، به مقصد نهایی تهران ترانزیت کرد و البته کالاهای صادراتی را در آن بندر دپو، بسته‌بندی و در کانتینر، بارگیری کرد و سپس به بندر ارسال داشت. این پایانه، می‌تواند با در نظر گرفتن کلیه‌ی الزامات بنادر خشک، با انتقال بار ترافیکی جاده‌ای به ریل، نقش برجسته‌ای در کاهش ترافیک جاده‌ای بندر شهیدرجایی داشته باشد.

ساحل طبقه‌بندی کرد.

منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سیرجان، با مساحتی بالغ بر ۱۳۸۰ هکتار، در ۳۰۰ کیلومتری بندر شهیدرجایی واقع شده است و با توجه به ارتباط ریلی بین بندرعباس و سیرجان و اعمال قوانین گمرکی در این مناطق، از جایگاه مهمی برخوردار است.

هم‌جواری با استان هرمزگان و همچنین، استان‌های فارس، یزد، سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی، یکی از مزایای منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سیرجان به شمار می‌آید که در صورت فراهم‌سازی زیرساخت‌های لازم، می‌تواند نقش بااهمیتی به عنوان یک بندر خشک ایفا کند. این، در حالی است که هیچ بندر خشکی، در مجاورت بندر شهیدرجایی، با پیش شرط اتصال ریلی بندر ساحلی و بندر خشک، وجود ندارد. چه باید کرد؟

توسعه و رونق بخشیدن به بنادر خشک، با اولویت حمل ریلی کالا از بندر ساحلی، تجربه‌ای موفق در بسیاری از کشورها به منظور کاهش ترافیک و کمبود فضای بندری بوده است. بندر خشک ایزاکا در تانزانیا، بندر خشک ویرجینیا در آمریکا، بندر خشک مترو پورت در زلاندنو، نمونه‌های بارزی از انواع بنادر خشک، محسوب می‌شوند. در ایران، منطقه‌ی آزاد سیرجان، به عنوان یک بندر خشک میانه ایجاد شد. اما آن چه باعث شده است، این پروژه، موفقیت‌آمیز نباشد و نقشی در سبک‌سازی بارهای ترافیکی و عملیاتی بندر شهیدرجایی ایفا نکند، به عدم توجه به الزامات ایجاد بندر خشک، نظیر: دفاتر خدمات نمایندگی کشتیرانی و ارایه‌دهنده‌ی خدمات ریلی، واسطه‌های حمل زمینی و سایر مزایای مرتبط به آن‌ها برمی‌گردد.

در نزدیکی بندر ساحلی و یا کیلومترها دورتر از آن استقرار یابد. امروزه، بندر خشک، این‌گونه توصیف می‌شود: مجموعه‌ای تحت مدیریت دولت که به تأسیسات زیربنایی و تجهیزات مورد نیاز، و خدمات حمل و انبار کردن موقت انواع کالاها را انجام می‌دهد و همچنین، از انواع سرویس‌های قابل استفاده، به منظور ترانزیت کالا از بندر ساحلی، برخوردار است.

به طور کلی، یک بندر خشک، با مزیت‌های رقابتی کامل، شامل امکاناتی چون: دفاتر خدمات نمایندگی کشتیرانی، دفاتر ارایه‌دهنده‌ی خدمات حمل ریلی کالا، واسطه‌های حمل زمینی، خدمات بسته‌بندی کالا، خدمات حمل یکپارچه‌ی کالا، خدمات شست‌وشوی کانتینر، خدمات رهایی تحت شبکه‌ی کالا، خدمات پاک‌سازی و بهداشت محیط، سردخانه و باسکول است.

انواع بنادر خشک

در این دسته‌بندی، بنادر خشک، به انواع بندر خشک دور، بندر خشک میانه و بندر خشک نزدیک تقسیم می‌شود. در ایران، پایانه‌ی آپرین، در ۲۱ کیلومتری جنوب غرب تهران، با وسعت ۷۰۰ هکتار ایجاد شده است که در صورت شروع فعالیت رسمی، در انواع بنادر خشک دور از ساحل طبقه‌بندی می‌شود. در این پایانه سرمایه‌گذاری‌هایی به وسیله‌ی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت تایدواتر صورت گرفته، اما تاکنون خبری دال بر گشایش رسمی آن، تحت عنوان یک بندر خشک به رسانه‌ها گزارش نشده است. منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سیرجان را نیز می‌توان به نوعی، در انواع بنادر خشک میانه از





بندر و دریا در نشست با کارشناسان بررسی کرد

هفت حوزه ترافیک ساز

با حدود خارجی حریم بندر، تمایز قایل شد. همچنین، لازم است ترافیک پایانه‌ای با ترافیک بین پایانه‌ای در محدوده بندر نیز، تمیز داده شود.

بر مبنای مقوله منطقه‌بندی ترافیک، «تعیین و تشخیص متولی اصلی مدیریت ترافیک و حدود اختیارات وی در مناطق ترافیکی»، «شناسایی طرف‌های ذی‌نفع مدیریت ترافیک و تعیین الگوی مشارکت آن‌ها در این عرصه» و «ناحیه‌بندی مناطق ترافیکی از جهت تمرکز ترافیک، تسهیلات و زیرساخت‌ها»، از دیگر امور مرتبط با حوزه دوم قلمداد می‌شود.

توسعه و بهسازی تسهیلات و زیرساخت‌ها
در حوزه و مقوله سوم، به حریم خارجی بندر و برقرار کردن تناسب لازم بین توسعه شبکه‌ی راه‌های منتهی به بندر شهیدرجایی با حجم ترافیک گذرکننده، اعم از جریان‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، سفرهای کاری، تردهای محلی و حمل‌ونقل بین شهری، پرداخته می‌شود. مطابق این مقوله، «مسیر پر شتاب توسعه‌ی فیزیکی بندر شهیدرجایی و چند برابر شدن ترافیک ناشی از افزایش حجم عملیات و جریان‌های ترافیکی جانبی آن، طی دو سال آینده»، «افزایش تردد در محور جاده‌ای منتهی به بندر، به دلیل جابه‌جایی پایانه حمل بار بندرعباس به نزدیکی مجتمع بندری شهیدرجایی» و «افزایش حجم ترافیک بر اثر توسعه‌ی عمومی مرکز و غرب استان هرمزگان»، از جمله مسایل مطرح در مقوله سوم، محسوب می‌شوند.

در بررسی علل چالش ترافیک بندر شهیدرجایی بر اساس مقوله‌ی حریم بیرونی بندر، «آثار نامطلوب ورود روستاها و اماکن تجاری واقع در مسیر و در حریم قانونی جاده»، «ناایمانی شدید به همگام انسداد جاده، ناشی از شرایط جوی»، «حوادث جاده‌ای و یا به هر دلیل دیگر» و «زدحام ترافیکی بر اثر تجمع وسایل نقلیه‌ی دیزلی در پمپ گازوئیل

کنونی، طی ۲ سال آینده»، بررسی علل این چالش و لزوم اتخاذ راه‌کارهایی برای رویارویی با آن‌ها را اجتناب‌ناپذیر کرده است؛ به طوری که افزایش حجم و تنوع جریان‌های ترافیکی، حوادث و سوانح ناشی از آن‌ها و عدم توسعه‌یافتگی سامانه‌های مدیریت ترافیکی در محدوده و حریم مجتمع بندری شهیدرجایی، به یک چالش حیاتی برای ابقا و توسعه‌ی بندر شهیدرجایی تبدیل شده است.

تلقی صنعتی از ترافیک بندری

در بررسی علل چالش ترافیک در بندر شهیدرجایی، می‌توان هفت حوزه را در نظر آورد که یکی از آن‌ها «برخورد صنعتی با ترافیک بندری» است. در این زمینه، کارکرد بندر، به منزله‌ی بستر تمرکز واحدهای تولید خدمات بندری، حمل‌ونقلی و لجستیکی مطرح می‌شود. همچنین، «جریان یافتن ترافیک در بندر، با هدف تولید خدمات در محیط بندر»، «لزوم تلقی ترافیک جاری در بندر، به عنوان ترافیک صنعتی» و تمایز آن از «ترافیک شهری جاده‌ای» و «لزوم طراحی و تنظیم ترافیک بندری، در راستای مصالح عمومی، الزامات قانونی و مقتضیات صنعت» نیز، در این زمینه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

اساسی‌ترین راهبردها در این زمینه، یعنی نگاه صنعتی به ترافیک بندری، عبارت‌اند از:

- تعریف و به اجرا گذاشتن مقررات ویژه‌ی ترافیک صنعتی
- ارایه برنامه‌های مدیریت ترافیک (شامل: برنامه‌های اجرایی تنظیم ترافیک در شرایط عادی و اضطراری).
- آرایش و تجهیز مسیرهای ترافیکی با اهداف صنعتی یاد شده.

ناحیه‌بندی ترافیک و تمایز رویکردهای ترافیکی

بر اساس این مقوله، باید به جریان‌های ترافیک و رویکردهای مدیریت آن‌ها در محدوده بندر،

علل چالش ترافیکی در بندر شهیدرجایی، موضوعی است که «مهدی رستگاری» (کارشناس عملیات بندری شرکت تایدواتر خاورمیانه)، به بررسی آن‌ها پرداخت و راه‌کارهای رویارویی با هر کدام را نیز، جداگانه ارایه کرد.

این کارشناس عملیات بندری، با طرح علل پیکربندی چالش ترافیک در هفت مقوله، معتقد است که موضوع ترافیک بندر شهیدرجایی، به جهت اهمیت ویژه‌ی این بندر در میان ۱۲ بندر تجاری اصلی کشور، اهمیت راهبردی در سطح ملی دارد.

«رستگاری»، با تأکید بر این که در زمان کنونی، ارتقای سهم و نفوذ بندر شهیدرجایی در بازار بنادر منطقه، سرنوشت‌ساز است، موارد زیر را به عنوان نتیجه‌گیری فهرست کرد:

- لزوم همکاری بین‌بخشی و بین‌دستگاهی، به منظور چاره‌اندیشی و اهتمام و مشارکت کلیه‌ی طرف‌های ذی‌نفع در رفع این چالش،
- لزوم تحلیل و چاره‌اندیشی مسایل، پیامدها و راه‌کارهای آن‌ها در سطوح محلی، ملی و منطقه‌ای،
- لزوم حفظ سرعت عمل در چاره‌اندیشی و راه‌کارهایی برای مسایل مطرح در ذیل چالش‌ها و اجراییات آن‌ها.

بندر شهیدرجایی، شاه‌رگ حیاتی اقتصاد کشور

چالش ترافیک در مجتمع بندری شهیدرجایی، به دلایل بسیاری، از جمله: نقش حیاتی آن به عنوان شاه‌رگ حیاتی اقتصاد کشور، حایز اهمیت است. این، در حالی است که دلایل و علل دیگری، چون: «هدف‌گذاری برای تبدیل بندر شهیدرجایی به بندر کانونی در حوزه‌ی خلیج فارس تا سال ۱۳۹۱»، «افزایش عملی ظرفیت»، «توان عملیاتی و حجم عملیات این بندر به بیش از ۲ برابر، طی دو سال اخیر» و «انتشار خبرهای حاکی از توسعه‌ی ظرفیت و توان عملیاتی این بندر، به ۲ برابر مقدار

(POS) و سامانه‌ی عملیات پایانه (TOS) نیز، ضرورت می‌یابد.

در بخش توان تجهیزاتی و انسانی، باید با افزایش توان تجهیزاتی و انسانی در عملیات بندری، بستر روان‌سازی ترافیک فراهم آید و به نقش تعیین‌کننده‌ی مزیت دانش و نیروی انسانی متخصص و ماهر، نسبت به نیروی انسانی غیرماهر توجه شود. با وجود این، توجه به برقراری متناسب بین منابع انسانی و تجهیزات نیز، ضرورت دارد.

در حوزه‌ی هفتم، بخش زیرساخت اطلاعاتی، بسیار تعیین‌کننده و حایز اهمیت است؛ به طوری که:

- بستری نظام‌مند برای پشتیبانی تولید، آرایش‌دهی، ثبت و ذخیره‌سازی، انتقال، بازیابی و احیانا پردازش سودمند داده‌ها و اطلاعات، در کل مجموعه‌ی تولید خدمات بندری ایجاد شود.

- بر اثر آن، امکان اجرای بسیاری از ترانکشن‌های اسنادی و کارهای عملیاتی، بدون الزام به حضور فیزیکی و فعالیت حضوری افراد در محل آن‌ها فراهم می‌شود. این امکان، سبب می‌شود بسیاری از موارد تردد و درنگ افراد ذی‌نفع در بندر حذف شود، که آثار قابل توجه‌ای بر ترافیک وارد شونده به بندر، خواهد داشت.

در بخش گرایش به اتوماسیون صنعتی (مدیریت فن‌آوری)، مزایایی، چون: کاهش مداخله‌ی انسانی و کم شدن موارد اشتباه و تخلف انسانی، کاهش قابل توجه هزینه‌های تولید و افزایش قابلیت تولید به هنگام خدمات بندری، فراهم می‌آید. ■

مسیرهای بازگشت خطوط راه‌آهن تکمیل شود و مسئولان راه‌آهن، نسبت به حمل‌ونقل ریلی کالا، اهتمام بیش‌تری بورزند.

مسایل انسانی

در حوزه‌ی پنجم، چالش‌هایی چون: فرهنگ ترافیک و گرایش به خودکامگی، سهل‌انگاری در برقراری ایمنی، کمبود تسهیلات رفاهی برای نیروهای انسانی، خستگی و کاهش هوشیاری و معماری محیط ترافیک در محدوده‌ی بندر، مطرح است.

در این زمینه لازم است، «آموزش و اطلاع‌رسانی فرهنگی برای ترویج فرهنگ ترافیک»، «الزام به اجرای آموزش‌های ایمنی مؤثر برای رانندگان»، «تسهیل در شرایط وحدت کار و بهبود طراحی محیط و وظایف کاری»، «حذف عواملی، چون: روزمرگی و تنش در محیط کار» و «توسعه‌ی فضای سبز»، به عنوان راه‌کارهای مطرح در این مقوله، در دستور کار قرار گیرند.

مسایل انسانی و مختص حمل پایانه‌ای

در این حوزه نیز، چالش‌هایی مانند: کمبود نیروی انسانی واجد صلاحیت، افزایش توقعات در بازار نیروی انسانی، افزایش احتمالی ورود رانندگان غیرمجاز به ناوگان پایانه‌ای و الگو شدن محاسبه‌ی عملکرد راننده بر اساس تعداد دفعات حمل و صرف نظر از مقولاتی چون ایمنی و نگهداری از تجهیزات، مطرح می‌شود که به نظر می‌رسد، راه‌کارهایی چون: بازنگری در الگوی محاسبه‌ی عملکرد رانندگان، اجرای برنامه‌های انگیزشی شغلی، به کار بستن روش‌های کنترل اداری در مدیریت منابع انسانی و اجرای برنامه‌های حفظ و ارتقای سلامت رانندگان، مؤثرتر باشد.

همچنین، در بخش مسایل انسانی مختص حمل‌ونقل جاده‌ای نیز، چالش‌هایی مانند تمایل به گریز از شرایط اقلیمی بخش‌های جنوبی استان هرمزگان، فعالیت بیش از حد و مجاز در طی ساعات شبانه‌روز و شتاب در عین خستگی برای به پایان رساندن سفر، مطرح است که راه‌کارهایی چون: «تأمین رفاه و ایجاد جاذبه‌های تفریحی در استان هرمزگان»، «افزایش کنترل مستقیم و غیرمستقیم جاده‌ای» و «آموزش و اطلاع‌رسانی»، پیشنهاد می‌شود.

اصالت بهره‌وری

در این حوزه، چهار موضوع محوری: «برنامه‌ریزی»، «توان تجهیزاتی و انسانی»، «زیرساخت اطلاعاتی» و «مدیریت فن‌آوری با گرایش به اتوماسیون صنعتی»، قابل طرح است که در بخش برنامه‌ریزی، لازم است، سامانه‌ی هماهنگی با مشتریان برای نظام‌دهی به قرارهای پایانه و بندر، طراحی و پنجره عملیاتی آن‌ها ایجاد شود.

افزون بر آن، به کارگیری زیرسامانه‌ی تعیین خطمشی اعزام‌کننده در سامانه‌ی عملیات بندر

این محور جاده‌ای»، به عنوان دیگر عوامل چالش ترافیکی بندر شهیدرجایی، قابل بررسی است. در حالی که برآیند این عوامل به افزایش «زدحام»، «حوادث جاده‌ای» و «تأخیر و توقف» در این محور جاده‌ای می‌انجامد؛ احداث جاده‌ی کوتاهی، با احتساب جریان اقتصادی کالا و مسافر، استقرار بندر و مراکز صنعتی و پایگاه‌های نظامی، در شمار راهبردی‌ترین محورهای جاده‌ای کشور به شمار می‌آید.

چگونگی رفع چالش ترافیک در جاده‌ی

منتهی به بندر شهیدرجایی

از جمله راه‌کارهای اساسی برای مسایل ترافیکی در جاده‌ی منتهی به بندر شهیدرجایی، می‌توان به «احداث آزادراه شهیدرجایی در حد فاصل بندر شهیدرجایی و سهراب تازین» و «اصلاح نقاط حادثه‌خیز و یا پر ازدحام و رفع گلوگاه‌ها در این محور جاده‌ای» اشاره کرد.

البته، می‌شود به این فهرست، راه‌کارهای دیگری، مثل: «ایجاد مرکز ترافیک و بهره‌برداری از سامانه‌ها و فن‌آوری‌های نوین پایش، کنترل و اطلاعات راه» و «افزایش کنترل انتظامی پلیس راهور بر ترافیک این محور جاده‌ای» را نیز اضافه کرد.

همچنین، با توجه به محل احداث پایانه‌های دریایی در مجتمع بندری شهیدرجایی، بافت تسهیلات، از شمال به جنوب تراکم بیش‌تری یافته و به دنبال آن، مسیرهای ترافیکی مستقر در اماکن جنوبی بندر نیز، بار ترافیکی افزون‌تری پیدا کرده‌اند. این، در حالی است که تراکم زیرساخت‌ها در این اماکن، وجود گلوگاه‌های ناگزیر و ضعف در آینده‌نگری طرح‌های توسعه‌ی بندر، امکان رشد پایاپای جریان ترافیک با رشد ظرفیت و عملیات در مبادی و مقاصد این مسیرها را از بین برده است.

سامانه‌ی راه‌آهن

در حوزه‌ی چهارم، سامانه‌ی راه‌آهن، به عنوان جایگزین ترجیحی بر سامانه‌ی حمل‌ونقل جاده‌ای مطرح است. برخی مزایای این راه‌کار، عبارت است از:

- فراهم بودن اتصال ریلی بندر شهیدرجایی به اکثر مرزها و شهرهای بزرگ کشور،
- سبک شدن ترافیک جاده‌ای و حمل چند واحد حمل، تحت یک پنجره‌ی عملیاتی،
- کاهش چشم‌گیر ریسک‌های عملیاتی حمل‌ونقل و تخلیه و بارگیری،
- کاهش چشم‌گیر هزینه‌های عملیاتی، مصرف سوخت و آلایندگی جوی، ناشی از حمل‌ونقل،
- مزیت بارز در آمایش سرزمین، نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای.

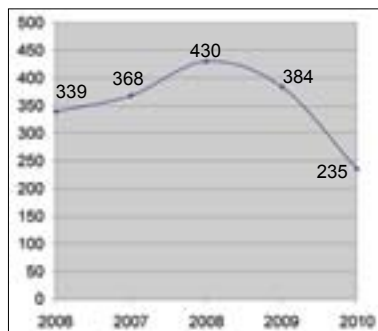
با وجود این، برای متحول شدن تفکر جاده‌ای در زمینه‌ی حمل‌ونقل، باید شبکه‌ی ریلی بندر شهیدرجایی توسعه یابد و سرعت مسیر ناوگان ریلی افزایش پیدا کند. همچنین لازم است



وضعیت رو به بهبود است

بررسی سفارش ساخت تجهیزات بندری در جهان

ترجمه : غلامرضا ماشینچی - سیدمصطفی هاشمی



گذشته، سال ۲۰۰۸ بیشترین میزان سفارشات جرثقیل ساحلی را به خود اختصاص داده است. این امر عمدتاً به خاطر رشد حمل و نقل کانتینری در دنیا بود که به یک باره در سال ۲۰۰۸ به خاطر رکود اقتصادی جهانی متوقف گردید. بر همین اساس در سال ۲۰۰۹ و به تبع آن ۲۰۱۰ شاهد کاهش تقاضا برای ساخت گنتری ساحلی بوده ایم. عمده ترین شرکت های سازنده تجهیزات بندری از جمله گنتری کرین عبارتند از: ZPMC, Libher Doosan. البته اختلاف دریافت سفارش بین شرکت ZPMC و سایر شرکت ها

داده شده برای سال ۲۰۱۰ بالغ بر ۲۳۵ دستگاه می باشد. البته این تعداد نسبت به سال گذشته ۳۹ درصد کاهش داشته است به این معنا که در سال گذشته ۳۴۸ دستگاه بوده است. این روند نزولی از سال ۲۰۰۸ تا کنون با اوج گرفتن رکود اقتصادی ادامه یافته است. بر اساس آمار و ارقام موجود تعداد جرثقیل های سفارش داده شده در سال ۲۰۰۸ بالغ بر ۴۳۰ دستگاه بوده است. البته با وجود وضعیت اقتصادی موجود دنیا، کاهش سفارشات و تقاضا برای ساخت جرثقیل تخلیه و بارگیری کالا تعجب برانگیز نمی باشد. طی سال های قبل تقاضا برای ساخت این جرثقیل ها رقم بسیار خوبی را شاهد بوده است.

سازندگان گنتری در دنیا اعتقاد دارند که وضعیت در حال بهبود است و با توجه به بهبود عملیات کانتینری و رشد نسبی عملکرد بنادر کانتینری، تقاضاها مجدداً در حال احیا می باشد و به نظر می رسد که طی سال های آتی وضعیت به حالت قبلی باز گردد.

با نگاهی به آمار و ارقام ارائه شده توسط «تشریه کارگو سیستم» مشاهده می شود که طی سال های

با وجود بحران اقتصادی طی سال های اخیر هر چند که سفارشات برای ساخت جرثقیل های (گنتری) ساحلی برای تخلیه و بارگیری کالا کاهش یافته اما متوقف نشده است. بر اساس تحقیقات صورت گرفته توسط «تشریه کارگو سیستم» سیستم تعداد جرثقیل های سفارش

گنتری های سفارش داده شده به شرکت های سازنده طی سال های مختلف					
	2010	2009	2008	2007	2006
Doosan	11	22	27	3	6
Terex regiane	4	9	17	19	13
Hyundai samho	4	0	0	0	19
Impsa	5	6	3	18	20
Cargotec/kalmar	4	2	11	9	8
Konecranes	8	15	17	8	4
Liebherr	16	28	23	24	32
MHI	4	0	3	4	4
Mitsui	12	17	20	12	7
Paceco espana	8	9	14	7	9
ZPMC	159	276	241	221	217
SPMP	-	-	47	34	-
DHIDCW	-	-	7	9	-
Total	234	384	430	368	339

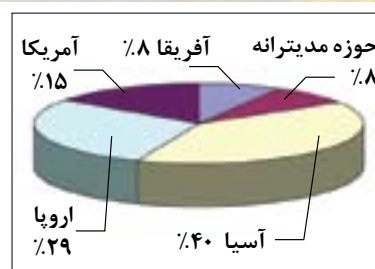


شرکت عمده سازنده تجهیزات بندری است که در سال‌های گذشته بیش‌ترین آمار سفارشات را به خود اختصاص داده است.

بنادری هم که اقدام به سفارش‌گنتری به شرکت‌های سازنده داده‌اند از سراسر دنیا بوده‌اند. با نگاهی به آمار این بنادر مشاهده می‌شود که ۴۰ درصد از این سفارشات مربوط به بنادر آسیایی و ۲۹ درصد مربوط به بنادر اروپایی‌اند. سهم بنادر آمریکایی و آفریقایی نیز به ترتیب ۱۵ و ۸ درصد بوده است. البته بنادر حوزه‌ی مدیترانه نیز ۸ درصد از سفارشات را به خود اختصاص داده‌اند. با توجه به نقش بنادر چین در حمل‌ونقل کانتینری و به تبع آن نیاز به تجهیزات، انتظار می‌رود که آمار این بنادر در سفارشات گنتری نسبت به سایر بنادر چشم‌گیرتر باشد. آمار ارائه شده نیز موید همین امر است. از ۹۶ دستگاه گنتری سفارش داده شده توسط بنادر آسیایی نزدیک به ۴۵ دستگاه آن متعلق به بنادر چینی است که این رقم ۴۷ درصد از سفارشات آسیا را تشکیل می‌دهد. البته با توجه به اینکه بنادر چین طی سال‌های اخیر همواره در رتبه اول بنادر عمده کانتینری دنیا قرار داشته‌اند، اختصاص چنین سهمی دور از انتظار نمی‌باشد. به نظر می‌رسد که این روند طی سال‌های آتی نیز ادامه یابد.



بسیار زیاد است. به طوری که سفارشات این شرکت از ۳ برابر کل سفارشات شرکت‌های دیگر نیز بیشتر بوده است. در سال ۲۰۱۰ کل میزان سفارشات ۲۳۵ واحد بوده که ۱۵۹ دستگاه آن متعلق به شرکت ZPMC و تنها ۷۶ دستگاه از این رقم مربوط به ۱۲ شرکت عمده دیگر بوده است. این موضوع در سال‌های قبل نیز به همین منوال است. شرکت لیبر (Libher) نیز دومین



بررسی آخرین وضعیت شرکت DP World

نزدیک به ۶۰ درصد از کالای کانتینری را جابه‌جا می‌کند.

اخیراً شرکت DP World اقدام به افزایش سرمایه‌گذاری در این ترمینال نموده و با خرید و استقرار ۲ دستگاه گنتری کرین موبایل ساحلی توان عملیاتی این ترمینال را به میزان قابل توجهی افزایش داده است.

این ترمینال یکی از ترمینال‌های مهم شرکت DP World در حوزه‌ی آفریقا است. این شرکت با مقامات بندر الجزیره یک قرارداد بلندمدت ۳۰ ساله برای راهبری و عملیات ترمینال مذکور منعقد نموده و در نظر دارد که در آینده نیز با اجرای برنامه‌های سرمایه‌گذاری اقدام به تقویت توان عملیاتی ترمینال نماید.

عملکرد ۶ ماهه این شرکت در آسیا متمرکز بوده که از این میزان سهم خاورمیانه نزدیک به ۲۰ درصد و ۳۶ درصد نیز سهم سایر مناطق آسیایی به ویژه آسیای شرقی بوده است.

عملکرد این شرکت در آسیا طی ۶ ماهه نخست سال ۲۰۱۰ مجموعاً ۱۶ میلیون TEU اعلام شده که ۵/۵ میلیون آن، مربوط به خاورمیانه و ۵/۱۰ میلیون TEU نیز مربوط به سایر مناطق آسیایی است.

منطقه اروپا و آفریقا مجموعاً ۳۵ درصد از عملکرد این شرکت را در این مدت به خود اختصاص داده‌اند. بر اساس اعلام مسئولین DP World عملکرد این شرکت طی ۶ ماهه‌ی نخست سال ۲۰۱۰ در این دو قاره ۵/۱۰ میلیون TEU بوده است. منطقه آمریکا نیز نزدیک به ۹ درصد از فعالیت شرکت DP World را به خود اختصاص داده و عملکرد آن در ۶ ماهه ابتدای سال ۲۰۱۰ در این قاره بالغ بر ۶/۲ میلیون TEU برآورد شده است.

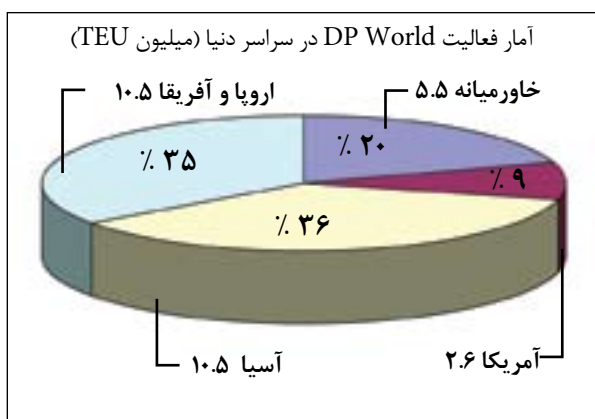
افزایش توان عملیاتی در حوزه آفریقا

شرکت DP World با مشارکت اداره بندر الجزیره طی یک قرارداد مشترک و ایجاد یک شرکت سرمایه‌گذاری مشترک، ترمینال کانتینری این بندر را در اختیار دارد. این ترمینال کانتینری مهم‌ترین پایانه‌ی کانتینری در این بندر به شمار می‌آید که

بر اساس آمار و ارقام منتشره، عملکرد بنادر تحت تصدی شرکت DP World در سراسر دنیا طی شش ماهه نخست سال ۲۰۱۰ میلادی بالغ بر ۷/۲۳ میلیون TEU بوده است. این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۶ درصد رشد را نشان می‌دهد که حاکی از بهبود وضعیت عملکرد این شرکت در سال ۲۰۱۰ می‌باشد. شرکت DP World از جمله ترمینال‌های اپراتورهایی است که تحت تأثیر بحران جهانی اقتصاد شاهد کاهش عملکرد خود بود. بر اساس اعلام مسئولین این شرکت عمده رشد در عملکرد این شرکت در ترمینال‌های آسیایی تحت تصدی این شرکت حاصل شده است. البته عملکرد ترمینال‌های اروپایی این شرکت نیز بهبود نسبی نسبت به سال گذشته یافته است. شرکت DP World با افتتاح ترمینال‌های کانتینری در کشورهای پرو، هند و پاکستان ظرفیت خود را با توجه به تقاضاهای موجود در تجارت کانتینری ارتقا بخشیده است. شایان ذکر است که به نظر کارشناسان، حمل‌ونقل کانتینری به تدریج در حال خارج شدن از رکود جهانی می‌باشد.

فعالیت در سراسر دنیا

شرکت DP World در کلیه نقاط دنیا دارای ترمینال است. اما بیش‌ترین فعالیت این شرکت در آسیا متمرکز است. در حدود ۵۶ درصد از کل



احتمال خروج ۲۰۰ کشتی از ناوگان کانتینری جهان



صادرات کانتینری طی ماه‌های آتی است. از همین رو شرکت‌های کانتینری به منظور حفظ نرخ‌های کرایه حمل در سطوح فعلی و اجتناب از ایجاد ظرفیت مازاد در بازار، ناچار به کاهش ظرفیت هستند. کاهش سفارش‌های صادرات از کشورهای صادرکننده آسیایی از قبیل کره جنوبی، تایوان و ژاپن در ماه اکتبر و در مقایسه با ماه قبل، موجب کاهش حمل محمولات کانتینری از کشورهای عمده منطقه شرق دور به غیر از چین شده است.

به اعتقاد تحلیلگران ضعف کنونی بازار حمل کانتینری، می‌تواند به خروج ۲۰۰ فروند کشتی از مدار فعالیت تا بهبود مجدد سطوح تقاضا، منجر شود.

در حالی که در فاصله یک سال پیش، ۶۰۰ فروند کشتی کانتینربر غیرفعال وجود داشت این تعداد طی شش ماهه امسال به ۱۲۰ فروند کاهش یافت.

این در شرایطی است که با توجه به برنامه ریزی تحویل تعداد قابل ملاحظه‌ای از کشتی‌های نوساز به بازار حمل و نقل دریایی طی دو ماه آینده، افزایش مجدد تعداد کشتی‌های غیرفعال در آینده بدیهی به نظر می‌رسد.

به اعتقاد تحلیلگران رشد صعودی شاخص خرید تولیدات کارخانه‌ای چین از ماه اکتبر و رشد متعادل تر شاخص فرعی سفارش‌های صادراتی جدید، به مفهوم کاهش حجم

رشد عملکرد کانتینری بندر آنتورپ بلژیک



بندر در این مدت با ۴.۷ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۶.۱۷ میلیون تن رسید.

حجم جابه‌جایی کانتینر در بندر آنتورپ افزایش یافت.

حجم جابه‌جایی کانتینر در بندر آنتورپ در سال گذشته میلادی (۲۰۱۰) تاکنون نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۴.۱۹ درصد افزایش یافت. مقامات بندر آنتورپ انتظار دارند تا پایان سال جاری حجم جابه‌جایی کالا در این بندر به ۱۷۵ میلیون تن و جابه‌جایی کانتینر به شش میلیون TEU برسد. این در حالی است که میزان جابه‌جایی مشتقات نفتی در این

بزرگ‌ترین کشتی مسافربری جهان به آب انداخته شد



بزرگ‌ترین کشتی مسافربری جهان در بندر تورکو در فنلاند به آب انداخته شد. کشتی مسافربری جذابیت دریا (Allure of the Seas) که ۳۶۱ متر طول و ۶۶ متر عرض دارد و ارتفاع آن از سطح دریا نیز به ۷۲ متر می‌رسد، قادر است ۶۳۲۰ مسافر و ۲۱۰۰ نفر خدمه را با خود حمل کند. کشتی مزبور در کارخانه کشتی سازی فنلاندی اس تی اکس یوروپ (STX Europe) ساخته شده است. به گزارش خبرگزاری فرانسه از هلسینکی؛ این کشتی نخستین سفر خود را به ایالت فلوریدای آمریکا آغاز کرده است.

شرکت رویال کارائیب آمریکا صاحب اصلی بزرگ‌ترین کشتی مسافری جهان است. کشتی فوق دومین کشتی از این نوع در جهان است که ساخته شده است. پیش از این کشتی «Oasis of the Seas» ساخته و به آب انداخته شده بود. شرکت STX چندی پیش به دلیل طراحی و ساخت این کشتی موفق به دریافت جایزه کیفیت برای طراحی و ساخت آن شده بود.

برقراری خط جدید کشتیرانی بین کشورهای آسیایی



مقامات APL از راهاندازی خط جدید کشتیرانی توسط این شرکت خبر دادند. شرکت کشتیرانی APL سنگاپور به عنوان پنجمین شرکت بزرگ کشتیرانی جهان یک خط جدید کشتیرانی بین کشورهای آسیایی راهاندازی می‌کند. این خط جدید هفتگی بنادر چین، اندونزی، مالزی، سنگاپور و تایلند را به یکدیگر متصل خواهد کرد.

فصل خوب سفارش کشتی تا سال ۲۰۱۳

شرکت خطوط کشتیرانی تندرو نروژ با ثبت سفارش ساخت دو کشتی جدید مسافربری، دو سال آینده را فصل مناسب سفارش ساخت کشتی دانست. چند ماه بعد از تحویل گرفتن بزرگ‌ترین و گرانترین کشتی تفریحی مسافری در خطوط کشتیرانی تندرو نروژ، این شرکت اعلام کرد که قصد دارد دو کشتی مسافری جدید با ظرفیت حدود ۴۰۰ نفر را برای تحویل گرفتن در آوریل ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ سفارش دهد.

نروژی‌ها کشتی قبلی را به مبلغ ۲/۱ میلیارد یورو سفارش داده‌اند. کی‌ون شی‌هان، مدیر اجرایی شرکت نروژی، در این باره گفت: عملکرد شرکت، اقتصاد در حال بهبود و معاملات خوب در کارخانجات کشتی‌سازی این زمان را به زمان مناسبی برای سفارش تبدیل کرده است. او ادامه داد: فکر می‌کنم که صنعت کشتی‌سازی در سال‌های آینده رشد مناسبی را تجربه خواهد کرد.

به گفته وی، اکثر کارشناسان اعتقاد دارند که تا سال ۲۰۱۳ همه موارد در جهت صحیح خود حرکت خواهد کرد؛ بنابراین، من فکر می‌کنم که این زمان، زمان خوبی برای سفارش است. این شرکت گزارش مالی خود در ربع سوم سال ۲۰۱۰ را در همین روزها منتشر خواهد کرد.

علیرغم اینکه این دو شناور هم‌سایز با شناور ۲/۱ میلیارد دلاری و ۴۱۰۰ نفری بنام اپیک است؛ ولی ظاهری لاغرتر و تراشیده‌تر از اپیک دارد. شی‌هان ادامه داد: ما ظاهر و شکل کلی این شناور را به کشتی‌های سنتی و قدیمی‌تر نزدیک‌تر



می‌کنیم.

این شرکت بعد از روابط مشکل‌داری که با شرکت STX اروپا در فرانسه سر ساخت کشتی اپیک داشت، شناورهای جدید را به کارخانه کشتی‌سازی Meyer werft GmbH در آلمان سفارش می‌دهد.

این سفارش بعنوان نشانه‌ای از پایان دوران رکود در بازار شناورهای تفریحی مسافری قلمداد می‌شود؛ کما اینکه خطوط مسافری دیگری نیز شناورهایی را در این چند ماه سفارش داده‌اند.

رشد ۵۵ درصدی درآمد شرکت NOL

میزان سوددهی شرکت کشتیرانی NOL در سال جاری میلادی افزایش یافت.

بنا به اظهارات مقامات شرکت کشتیرانی Neptune Orient Line سود خالص این شرکت در چهار ماه سوم سال ۲۰۱۰ به ۲۸۲ میلیون دلار رسید. این در حالی است که شرکت مذکور در مدت مشابه در سال گذشته ۱۳۹ میلیون دلار ضرر کرده بود. درآمد NOL نیز در این مدت با ۵۵ درصد افزایش به ۴.۲ میلیارد دلار بالغ شد.

پیشرفت طرح توسعه کانال پاناما



طرح توسعه کانال پاناما با پیشرفت قابل ملاحظه‌ای در حال انجام است.

طرح توسعه کانال پاناما که اقیانوس‌های آرام و اطلس را به یکدیگر متصل می‌کند از ۳۸ ماه پیش آغاز شده است. شرکت Sacyr Vallehermoso اسپانیا توسعه این کانال را که ۹۶ سال از تأسیس آن می‌گذرد، بر عهده دارد. قرار است این پروژه در سال ۲۰۱۴ میلادی همزمان با صدمین سال احداث این کانال به پایان برسد. با اتمام این طرح کشتی‌های پست پاناماکس با ظرفیت ۱۲ هزار TEU کانتینر قادر به عبور از این کانال خواهند بود.

سرمایه‌گذاری CMA CGM در ترکیه

مقامات شرکت کشتیرانی CMA CGM از سرمایه‌گذاری این شرکت در ترکیه خبر دادند.

شرکت کشتیرانی CMA CGM به موجب توافق انجام شده با شرکت Yilrim Group ترکیه در این شرکت ترک سرمایه‌گذاری خواهد کرد. CMA CGM با ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری معادل ۲۰ درصد از سهام کلی این شرکت ترکیه‌ای را در اختیار خواهد گرفت. علاوه بر این، سه نفر از اعضای هیئت مدیره این شرکت ترک نیز از CMA CGM انتخاب خواهد شد. شرکت Yilrim Group که در سال ۱۹۶۳ میلادی در ترکیه تأسیس شده است در زمینه تجارت سنگ معدن، کشتیرانی، کشتی‌سازی و مدیریت بنادر فعالیت دارد.

حضور هلندی‌ها در توسعه بنادر آفریقا

یک شرکت هلندی توسعه تعدادی از بنادر آفریقایی را به عهده گرفت. شرکت Royal Boskalis Westminster هلند به این منظور سه قرارداد امضا کرده که ارزش این قراردادها ۱۰۰ میلیون یورو برآورد شده است. به موجب بزرگ‌ترین قرارداد این شرکت که شامل مشارکت با شرکت صنعت نفت و گاز Saipem ایتالیا در نیجریه است دو شرکت به لایروبی شمال غرب بندر Harcourt و راهاندازی تجهیزات نفتی در این منطقه خواهند پرداخت. موضوع دو قرارداد دیگر این شرکت فعالیت در مراکش و کنگو است که توسعه بندر Harcourt نیجریه ظرف مدت ۱۸ ماه و توسعه بندر طنجه در مراکش را شامل می‌شود.

شرکت Bokalis در کنگو نیز به توسعه بندر Pointe Noire ظرف مدت دو سال خواهد پرداخت.

افزایش ۱۱ درصدی حجم تجارت در مسیرهای دریایی آسیا



مدیرعامل شرکت اورگرین در حالی شرکت‌های کشتیرانی را به عدم عرضه زیاد ظرفیت‌های حمل به بازار تشویق می‌کند که شرکت متبوعش بزودی ساخت ۱۰ فروند کشتی کانتینری را سفارش خواهد داد.

آخرین سفارش ارایه شده از سوی شرکت اورگرین مربوط به ماه سپتامبر بوده که شامل سفارش ۱۰ فروند کشتی کانتینر، هر یک به ظرفیت هشت هزار TEU به یارد سامسونگ کره جنوبی بوده است.

Bronson Hsieh توضیحات چندانی در خصوص سفارش‌های آتی این شرکت نداده اما هشدار داده است که جاذبه فزاینده تجارت در مسیرهای درون آسیا بدون شک منجر به ورود رقیبان جدید در مسیرهای بین کشورهای آسیایی خواهد شد که زمانی از چشم بازیگران عمده جهانی بدور مانده بود.

به گفته مدیرعامل شرکت اورگرین بین ماه‌های ژانویه تا سپتامبر حداقل ۲۶ سرویس جدید در مسیرهای داخل آسیا ایجاد شده است که طبق پیش بینی وی تعداد این سرویس‌ها در سال آینده افزایش خواهد یافت.

مدیرعامل شرکت اورگرین افزود: سال بعد سال بزرگی برای تجارت در مسیرهای داخل آسیا خواهد بود به مانند شرایطی که توسط شرکت‌های لاینری فعال در مسیرهای تایوان بوجود آمده است.

Hsieh هشدار داد شرکت‌های کشتیرانی باید احتیاط کنند که باعث ایجاد مازاد ظرفیت نشوند. به گفته‌وی شرکت‌های کشتیرانی در حال بکارگیری کشتی‌های بیشتری در مسیرهای درون آسیایی هستند و بنادر این منطقه نیز در حال گسترش هستند تا بتوانند پاسخگوی کشتی‌های بزرگتر باشند.

Hsieh گفت: ۱۰ کشور بیش از ۱۰ برنامه توسعه‌ای در بنادر خود به ارزش میلیاردها دلار را در حال اجرا دارند، آمار موسسه کلارکسون حاکی از افزایش ۶.۱۱ درصدی حجم تجارت در مسیرهای داخل آسیا در سال جاری و پس از کاهش هفت درصدی در سال ۲۰۰۹ است.

سفارش ۸۷ میلیون دلاری به کاسکو



شرکت کشتی‌سازی کاسکو دالیان قراردادی به ارزش ۸۷ میلیون دلار امضا کرد.

به موجب این قرارداد که بین یارد کشتی‌سازی کاسکو دالیان و یک شرکت مالک کشتی آسیایی امضا شد، کاسکو سه فروند کشتی فله‌بر به ارزش ۸۷ میلیون دلار خواهد ساخت.

هر یک از این کشتی‌ها با ۵۷ هزار DWT ظرفیت، در سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ تحویل داده خواهند شد.



مقابله با آلودگی نفتی در دریا با استفاده از مواد دیسپرسنت

مریم رسولی، اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی

منظور ایجاد پراکندگی، با موفقیت توام باشد، دقایقی چند پس از اسپری کردن، لکه‌ها قطعه قطعه شده و به آرامی در سطح آب پراکنده خواهند شد و با حرکت جریان آب و امواج دریا آرام آرام شروع به محو شدن می‌نمایند، که در این صورت، دیسپرسنت تاثیر خود را گذاشته است. برای رسیدن به یک پراکندگی موثر، اندازه‌ی ذرات نفت باید بین $1\ \mu\text{m}$ تا $70\ \mu\text{m}$ باشند. اگر اندازه‌ی ذرات نفتی کوچک‌تر باشند، بیش‌تر آن‌ها در ستون آب، به صورت معلق باقی خواهند ماند و همچنین، قابلیت تجزیه پذیری آن‌ها سریع‌تر خواهد شد.

۱-۲ - عامل حلال (SOLVENT)
تمام مواد دیسپرسنت، حاوی حلال‌های مناسب هستند که خاصیت نفوذ آن‌ها به داخل لایه‌های مواد نفتی را موجب می‌شوند و مانند یک نیروی کمکی برای سورفکتانت عمل می‌کنند.

۲- مکانیسم پراکنده شدن مواد دیسپرسنت

آلودگی‌های نفتی در ستون آب، به صورت طبیعی پراکنده می‌شوند و میزان پراکندگی مواد نفتی در ستون آب، بستگی به نوع نفت و انرژی پراکندگی امواج خواهد داشت. نفت‌هایی که میزان ویسکوزیته، پایین‌تری دارند، تمایل به پراکندگی به صورت طبیعی خواهند داشت.
۱-۲ - پراکندگی به صورت طبیعی زمانی اتفاق می‌افتد که انرژی امواج و باد، بر نیروی کشش

۱ - ترکیبات مواد دیسپرسنت^۱ (Dispersants)

اساس ترکیبات شیمیایی مواد دیسپرسنت، به گونه‌ای است که باعث افزایش پراکندگی به صورت طبیعی به همراه کاهش کشش سطحی بین مولکول‌های آب و نفت خواهد شد. ساختار حلال در داخل دیسپرسنت، باعث کاهش ویسکوزیته سورفکتانت خواهد شد که این ویژگی نیز، موجب سهولت در اسپری شدن مواد دیسپرسنت و همچنین، باعث نفوذ مواد سورفکتانت به داخل لکه‌های نفتی خواهد شد. مواد شیمیایی دیسپرسنت، دارای دو ترکیب اصلی است:

۱-۱ - سورفکتانت (عامل فعال در سطح) (SURFACTANT)

بخشی از مولکول‌های سطحی که در دیسپرسنت وجود دارند، دارای نوعی قدرت جذب کنندگی نفت (اولئوفیلیک) هستند، در حالی که بخش دیگر، میل به جذب آب (هیدروفیلیک) دارند. مایعات شوینده معمولی نیز، از نوع محصولاتی به شمار می‌آیند که دارای عامل فعال در سطح هستند. زمانی که دیسپرسنت، روی لکه‌ی نفتی اسپری می‌شود، کشش بین نفت و آب کاهش می‌یابد و پیشرفت خوبی در پراکندگی لکه‌ها به وجود می‌آید. این لکه‌ها در ابعاد مختلف دیده شوند، گرچه قطعات بزرگ‌تر از امکان برگشت مجدد به سطح آب برخوردارند، اما بعضی از لکه‌ها نیز باقی می‌مانند. اگر انجام اسپری، به

یکی از روش‌های مقابله با آلودگی دریا و جلوگیری از آلوده شدن محیط زیست دریایی، استفاده از مواد شیمیایی دیسپرسنت، به منظور جلوگیری از پراکندگی آلودگی‌های نفتی است. مواد دیسپرسنت، روند تشکیل قطرات کوچک نفت پراکنده در لایه‌ی بالایی ستون آب را تسریع می‌کنند. فرآیند طبیعی امولسیون شدن نفت در آب را می‌توان توسط اسپری مواد دیسپرسنت روی لکه‌های نفتی، از روی کشتی یا هواپیما سرعت بخشید. از این مواد برای پراکندگی و از بین بردن لکه‌های نفتی، به خصوص هنگامی که به کارگیری تجهیزات مقابله با آلودگی فراهم نبوده و یا آلودگی با سرعت به ساحل نزدیک می‌شود، می‌توان استفاده کرد. در صورت امکان، بهتر است از مواد دیسپرسنت استفاده نشود، ولی به هر حال، به کارگیری و استفاده از مواد دیسپرسنت نیز، محدودیت خاص خود را دارد و باید با توجه به جهت باد و جریانات امواج، شرایط جوی، میزان عمق، گردش جریان آب و حساسیت زیست محیطی منطقه دریایی، به طور کاملاً کنترل شده صورت پذیرد.

می‌شود. نوع نازل بر اساس نوع دیسپرست تعیین می‌شود. در این خصوص، قبل از انجام عملیات باید بررسی شود که آیا نازل‌ها به درستی کار می‌کنند یا خیر؟

۴-۵- واحدهای اسپری کننده می‌توانند به صورت سیار و یا به صورت دایمی روی شناور نصب شوند. انجام عملیات مقابله با آلودگی‌های نفتی و استفاده از مواد دیسپرست، باید از لبه‌های لکه نفتی به سمت مرکز آلودگی انجام گیرد.

۴-۶- بوم‌های اسپری کننده باید در مکانی قرار بگیرند که در هنگام پاشش و پراکندن دیسپرست، تحت تاثیر امواج سینه (bow)، امواجی که در اثر حرکت کشتی در جلوی آن تشکیل می‌شود قرار نگیرند. قرار دادن بوم‌های اسپری کننده در قسمت سینه‌ی کشتی، باعث می‌شود کشتی سریع‌تر حرکت کند و بیش‌تر بودن ارتفاع آزاد (Free board) در سینه‌ی کشتی باعث می‌شود که طول بوم‌های اسپری کننده نیز، بیش‌تر باشد.

۴-۷- روش اسپری کردن به وسیله‌ی واحد شناور در ابعاد مختلف، مستقیماً با حجم دیسپرست بستگی دارد. طول بوم که تجهیزات اسپری روی آن قرار می‌گیرد، بین ۱۰ تا ۳۰ متر و حجم مخازن، از ۱۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ لیتر است. ۴-۸- در هنگامی که بوم‌های اسپری کننده وجود نداشته باشند، از شلنگ‌های آتش نشانی (Fire hose) برای اسپری کردن مواد دیسپرست به صورت رقیق استفاده می‌شود؛ هر چند به دست آوردن غلظت موثر مواد دیسپرست، به دلیل سرعت جریان زیاد و هدر رفتن مواد دیسپرست، معمولاً یکی از مشکلات متداول است. استفاده از جریان آب فشار قوی معمولاً در ایجاد ذرات دیسپرست به صورت یک اندازه، مشکل خواهد بود. معمولاً استفاده از شلنگ‌های آتش نشانی (Fire hose)، از کارایی چندانی برخوردار نیست.

۴-۹- روش اسپری کردن به صورت دستی و به کمک پمپ‌های سیار از نوعی که در کشاورزی کاربرد دارد، می‌تواند برای قسمت‌های کوچک

توسط روش هوایی، تحت پوشش قرار می‌گیرد (با سرعت ۸ گره دریایی، به ندرت می‌توان پراکندگی مواد دیسپرست را مدیریت کرد).

۳-۶- در صورت پراکندگی زیاد لکه‌های نفتی و دور از هم بودن لکه‌های نفتی، استفاده از روش هوایی ارجحیت خواهد داشت.

۳-۷- مواد دیسپرست، باید با آلودگی‌های نفتی تماس فیزیکی داشته باشند و روی آلودگی‌های نفتی اسپری شوند. در صورتی که اندازه‌ی ذرات مواد دیسپرست بیش از اندازه بزرگ باشد، امر این مواد به راحتی از روی لکه‌های نفتی عبور کرده و وارد ستون آب می‌شوند و در صورتی که اندازه ذرات مواد دیسپرست بیش از اندازه کوچک باشند، باعث می‌شود که مواد یاد شده، به وسیله‌ی وزش باد حرکت کنند و به جهات مختلف منتقل شوند.

۴- استفاده از شناور

۴-۱- اسپری کردن مواد دیسپرست از شناور، به وسیله‌ی بوم‌های اسپری کننده (Spray boom) مواد دیسپرست صورت می‌گیرد و از پاشش مستقیم مواد دیسپرست به طور مستقیم روی لکه‌های نفتی خودداری می‌شود.

۴-۲- بر اساس قواعد کلی، اسپری کردن مواد دیسپرست روی آلودگی‌های نفتی، باید در جهت وزش باد انجام گیرد. زمانی که از بوم‌های اسپری کننده استفاده می‌شود، جریان‌های باد قوی می‌تواند پهنای مواد اسپری کننده، شکل و کیفیت دیسپرست را تغییر دهند. این اثر زمانی که مواد دیسپرست از فاصله بالاتری نسبت به نفت اسپری می‌شوند، اتفاق می‌افتد.

۴-۳- در صورتی که از شناور برای مقابله با آلودگی نفتی استفاده شود، شرایط باد باید به صورت ملایم، بین ۱۱ تا ۲۱ گره دریایی و طول امواج دریا نیز، باید در حدود ۱ تا ۲ متر باشد.

۴-۴- در بوم‌های اسپری کننده‌ی متداول، برای پمپاژ مواد دیسپرست از مخزن اصلی به نازل‌های که به صورت منظم برای اسپری کردن مواد دیسپرست تعبیه شده است، استفاده

سطحی آب و نفت غلبه کند و باعث شکست لکه‌های نفتی به ذرات کوچک‌تر شود. پس از این واکنش، لکه‌های نفتی، مجدداً به یکدیگر می‌پیوندند و لکه‌های نفتی بزرگ‌تری را تشکیل می‌دهند. ذرات کوچک‌تر مواد نفتی روی آب باقی می‌مانند، مجدداً به وسیله‌ی امواج به سطوح زیرین آب کشیده خواهند شد و در داخل ستون آب غوطه‌ور خواهند ماند.

۲-۲- بر پایه‌ی تجربیات به دست آمده از مطالعات، مواد نفتی با غلظت ۳۰ تا ۵۰ ppm در ستون آب، تا ارتفاع ۱۰ متری، بلافاصله پس از استفاده از مواد دیسپرست به غلظت ۱ تا ۱۰ ppm کاهش پیدا خواهند کرد.

۲-۳- پدیده‌ی پراکندگی مواد نفتی در دریای ناآرام، با امواجی در حدود ۱۰ نات، در حدود ۵ m/s است.

۳- روش‌های استفاده از مواد

دیسپرست

۳-۱- بهترین راه استفاده از مواد دیسپرست روی لکه‌های نفتی، اسپری کردن در کوتاه‌ترین زمان ممکن پس از مشاهده است که از این راه، طریق قدرت و توانایی پراکندگی لکه‌ی نفتی از بین خواهد رفت. زمانی که اسپری کردن مواد دیسپرست صورت می‌گیرد، معمولاً لکه‌های نفتی به قطعات کوچک‌تر تقسیم می‌شوند و به قسمت جلوی شناور حرکت خواهند کرد. در شرایط نامطلوب، تماس دیسپرست با آلودگی‌های نفتی، باعث لخته شدن و به صورت رشته‌ای درآمدن آلودگی‌های نفتی خواهد شد و از پراکندگی مواد دیسپرست در ستون آب جلوگیری خواهد کرد.

۳-۲- اسپری کردن مواد دیسپرست، باید تنها در یک مسیر انجام گیرد و عملیات نباید مجدداً در همان مسیر انجام پذیرد.

۳-۳- رقیق کردن بیش از حد مواد دیسپرست باعث کاهش کارایی مواد دیسپرست خواهد شد. از این رو، میزان غلظت مواد دیسپرست نباید کمتر از ۱۰ درصد باشد.

۳-۴- وزش جریان باد، از تاثیر مستقیم مواد دیسپرست، روی لکه‌های نفتی جلوگیری می‌کند. به منظور جلوگیری از هدر رفتن مواد دیسپرست بر اثر جریان باد، اندازه‌ی ذرات دیسپرست، باید بین ۴۰۰ تا ۷۰۰ میکرومتر باشد. به منظور افزایش میزان کارایی استفاده از مواد دیسپرست باید شرایط جوی دریا آرام باشد. در صورت استفاده از مواد دیسپرست در شرایط طوفانی، به دلیل کاهش قدرت مانور شناور، پراکندگی مواد دیسپرست در سطح دریا به صورت ایده‌آل انجام نخواهد شد.

۳-۵- پراکندن مواد دیسپرست با کمک شناور، نسبت به روش هوایی، از سرعت عمل کم‌تری برخوردار است. وسعت منطقه‌ای که تحت تاثیر مواد دیسپرست قرار می‌گیرد، در روش هوایی بیش‌تر خواهد بود. منطقه‌ی وسیعی





جریان وزش باد آرام باشد، عمل پاشیدن مواد دیسپرسنت باید ۶۰ متر قبل از رسیدن به لبه‌ی آلودگی نفتی آغاز شود.

۵-۹- برای تشخیص لکه‌های نفتی روی آب، لازم است از بمب‌های دودزا و یا بویه‌هایی که از کشتی رها می‌شوند استفاده شود. بمب‌های دودزا برای تعیین جهت وزش باد مناسب هستند.

۵-۱۰- در هنگام به کارگیری مواد دیسپرسنت، باید نقشه‌ی کاملی از منطقه تهیه شود. همچنین، موقعیت جغرافیایی لکه‌ی نفتی نیز، توسط GPS تعیین شود.

۶- محدودیت استفاده از مواد دیسپرسنت

شرایط زیر، باعث ایجاد محدودیت در به کارگیری مواد دیسپرسنت می‌شود.

۶-۱- آب‌های کم عمق با عمق کمتر از ۱۰ متر و همچنین، با میزان گردش ضعیف جریان آب که موجب بروز اثرات منفی بر حیات موجودات بی تحرک و بستری کف دریا خواهد شد.

۶-۲- اطراف و روی آب خنک کننده‌ها، آب شیرین کن‌ها، مزارع پرورش ماهی و همچنین، آب‌هایی که مصارف آشامیدنی دارند.

۶-۳- پایین‌تر بودن دمای آب از دمای نقطه‌ی ریزش مواد نفتی.

۶-۴- وجود مواد نفتی که دارای ترکیبات پارافینی بیشتر از ۳ درصد هستند.

۶-۵- مواد دیسپرسنت، روی فضاهایی با میزان ویسکوزیته زیاد و درصد موم و آسفالتین بالا، اثر کم‌تری دارند. مواد دیسپرسنت، قادر به پراکنده کردن مواد نفتی با ویسکوزیته، کمتر از ۲۰۰۰ سانتی‌استوک در ۱۰ تا ۲۰ درجه سانتی‌گراد هستند. نفت‌هایی با چسبندگی بالا و حالت ژل مانند با ویسکوزیته‌ی بیش از ۵۰۰۰ سانتی‌استوک، در برابر دیسپرسنت‌ها مقاوم هستند.

۶-۶- از مواد دیسپرسنت در شرایط بد آب و هوایی و در صورت وجود بادهایی با سرعت بیش از ۲۵ نات و قدرت دید کمتر از ۳ مایل دریایی، نمی‌توان استفاده کرد.

۵- استفاده از هواپیما

۵-۱- در هنگام استفاده از مواد دیسپرسنت و پراکنده کردن آن‌ها به وسیله‌ی هواپیما، نکته‌ی مهم و اساسی، میزان ضخامت آلودگی نفتی است. حجم به کارگیری مواد دیسپرسنت، باید در حدود ۵ تا ۱۰٪ میزان حجم آلودگی باشد.

۵-۲- انتخاب نوع هواپیما با توجه به وسعت و حجم آلودگی در نظر گرفته می‌شود و میزان دسترسی به محل توسط هواپیما، مهم‌ترین عامل است. از دو نوع از هواپیما برای این کار استفاده می‌شود.

۵-۳- هواپیماهایی که برای پاشیدن آفت کش‌های کشاورزی در مزارع مورد استفاده قرار می‌گیرند.

۵-۴- هواپیماهایی که برای پاشیدن دیسپرسنت طراحی شده‌اند و یا هلیکوپترهایی که در قسمت زیر آن‌ها (under slung)، مخزنی به صورت معلق و آویزان قرار دارد که برای اسپری کردن مواد دیسپرسنت مورد استفاده قرار می‌گیرند.

۵-۵- در روش هوایی، ارتفاع هواپیما از سطح دریا باید در حدود ۵۰ تا ۱۰۰ پا برای هواپیماهای بزرگ‌تر باشد و سرعت آن‌ها نیز، باید در حدود ۵۰ تا ۱۵۰ نات باشد. همچنین، باید قدرت مانور، مقاومت، مصرف سوخت، ظرفیت و گنجایش بارگیری و ذخیره مواد دیسپرسنت در نظر گرفته شود.

۵-۶- برای استفاده از مواد دیسپرسنت توسط هواپیما نیاز به رقیق کردن مواد دیسپرسنت نیست. در این وضعیت، مواد دیسپرسنت باید به صورت خالص مورد استفاده قرار گیرد.

۵-۷- در عرض‌های جغرافیایی پایین، تشخیص لکه‌های نفتی بسیار دشوار است. در اسپری هوایی، لکه‌های نفتی باید توسط یک هواپیما به عنوان پرواز دوم و راهنما برای تشخیص لکه‌های نفتی در منطقه استفاده شود. در صورتی که برای تشخیص لکه‌های نفتی استفاده از دو پرواز هوایی میسر نباشد، هواپیما باید در ارتفاع پایین‌تر پرواز کند.

۵-۸- در هنگام انجام عملیات، در صورتی که

و محدود، به عنوان مثال: در حاشیه‌ی اسکله و بین کشتی و اسکله و یا جایی که قایق نتواند برود، کاربرد داشته باشد. ماده‌ی دیسپرسنت، باید قبل از استفاده، به وسیله‌ی آب دریا رقیق شود. پس از اسپری کردن، لازم است روی آن و با فشار مناسب، آب پاشیده شود.

روش‌های اسپری کردن مواد دیسپرسنت به وسیله‌ی شناور

شکل اول، اسپری کردن مواد دیسپرسنت در خلاف جهت باد را نشان می‌دهد:



شکل دوم، موردی خاص را نشان می‌دهد. لکه‌های نفتی از تعدادی ردیف عمود بر باد تشکیل شده است:



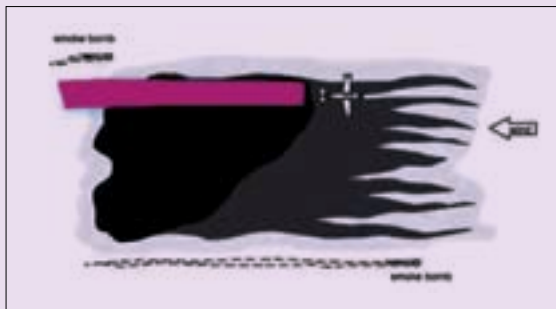
در حال حرکت کشتی در طول لکه‌ی نفتی، از سمت خلاف باد، عملیات پاشیدن دیسپرسنت انجام می‌گیرد

مراجع:

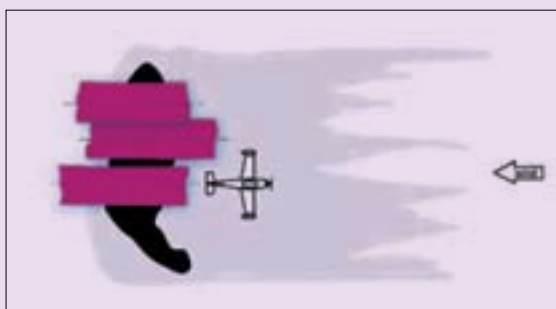
- 1- Further information on chemical dispersants is available in Technical Information Paper No. 4: The Use of Chemical Dispersants to Treat Oil Spills
- 2- www.Cedre.fr
- Using Dispersant to Treat oil Slicks at sea Airbone and shipborne Treatment Operational Treatment
- 3- <http://www.epa.gov/bpspill/dispersants.html>
- 4- Guide line for use of dispersant <http://www.iosc.org/papers/00917.pdf>
- 5- www.amsa.gov.au/.../dispersants
- 6- Guideline for dispersant use . www.cleancaribbean.org

روش‌های اسپری کردن مواد دیسپرسنت به وسیله‌ی هواپیما

شکل اول، رویکرد استاندارد: روش ارجح، در جهت یا خلاف جهت باد است. نکته‌ی مهم در این روش این است که مواد دودزا، کمک شایانی در مشخص نمودن لکه و تعیین جهت باد خواهند داشت.



شکل دوم، مورد خاص: اگر لکه‌ی نفتی باریک و عمود بر جهت باد باشد، شیوه ارجح پرواز به دفعات متعدد در جهت باد است.



و یا در صورت امکان، پرواز در طول لکه نفتی با در نظر داشتن این مورد که باد، دیسپرسنت را به اطراف پراکنده می‌کند.



برخورد ذرات منتشر شده در هوا استفاده شود.

(۷) استفاده از مواد دیسپرسنت، ممکن است باعث لیز شدن سطوح کف کشتی و ایجاد شرایط خطرناک برای کارکنان کشتی شود که موارد ایمنی در هنگام استفاده از آن‌ها باید در نظر گرفته شود.

(۸) مواد دیسپرسنت، اغلب مواد قابل اشتعال هستند و نقطه‌ی اشتعال آن‌ها بالای ۶۰ درجه‌ی سانتی‌گراد است. در صورت اشتعال که مواد دیسپرسنت، برای خاموش کردن آتش، باید از کف، مواد شیمیایی خشک، دی‌اکسید کربن و یا واترفاگ (water fog) استفاده شود. در مورد آتش‌های کوچک، به کارگیری ماسه یا خاک نیز مناسب است. در این شرایط، نباید از آب با فشار بالا استفاده شود.

(۹) در صورتی که نقطه‌ی اشتعال مواد دیسپرسنت از حداقل درجه‌ی حرارت محیط پایین‌تر باشد، باید اقدامات لازم برای جلوگیری از پیدایش مخلوط قابل انفجار بخار و هوا در داخل مخزن انجام شود و یا در انتهای لوله و تهویه که در فضای آزاد قرار دارد دستگاه شعله خفه کن نصب کرد.

(۱۰) مخازن و انبارهایی که در آن، مایعات قابل اشتعال وجود دارند، باید به وسیله‌ی دیوار یا خاک ریزهای غیرقابل نفوذ، که دارای ظرفیت متناسب برای گنجایش تمام مایع باشد، محصور و نیز به شکلی ساخته شوند که مایعات مزبور، در نتیجه‌ی حریق یا انفجار نتوانند به هیچ وجه از محوطه‌ی محصور شده، خارج و در اطراف پخش شوند.

(۱۱) هوای انبار نگهداری مواد دیسپرسنت، باید به طور متناسب در فواصل زمانی، حداقل سالی یک بار، مورد آزمایش و کنترل قرار گیرد تا اطمینان حاصل شود که غلظت مواد خطرناک منتشر شده در هوای محیط، از حد مجاز تجاوز ننماید.

(۱۲) نگهداری و ذخیره‌ی مایعات قابل اشتعال با نقطه‌ی اشتعال کمتر از ۲۱ درجه‌ی سانتی‌گراد در محل کار، باید به ۱۸ لیتر محدود و فقط در ظروف مخصوص سر بسته حفاظت شوند. این گونه مواد باید دور از منابع جرقه‌زا نگهداری شوند.

(۱۳) برچسب‌های موجود روی بشکه‌های دیسپرسنت، باید حاوی اطلاعات زیر باشند: نام تجاری ماده‌ی شیمیایی، نام ژنریک ماده‌ی شیمیایی، آدرس و شماره‌ی تلفن شرکت سازنده، علامت خطر، تشریح خطرات مرتبط با استفاده از ماده‌ی شیمیایی.

پی‌نوشت:

۱- مواد شیمیایی پخش کننده نفت که برای کاهش ضخامت لایه نفتی از طریق پخش نفت در محیط‌های آبی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۷-۶- در صورتی که ضخامت لایه‌ی نفتی بین $0.4 \mu m$ تا $3.0 \mu m$ باشد، برای از بین بردن آن نمی‌توان از مواد دیسپرسنت استفاده کرد.

۸-۶- در صورتی که مواد دیسپرسنت باعث حرکت و پیشروی آلودگی‌های نفتی به سمت مناطق و زیستگاه‌های حساس و حفاظت شده‌ی دریایی با ارزش زایشگاهی، پرورشگاهی و استراحتگاهی برای آبزیان، حیات وحش، پرندگان دریایی، مانگرو و نواحی دارای صخره‌های مرجانی شود، استفاده از آن‌ها در اولویت روش‌های مقابله با آلودگی‌های نفتی نخواهد بود.

۷- اقدامات ایمنی و موارد احتیاطی استفاده از مواد دیسپرسنت

(۱) کلیه‌ی افرادی که درگیر عملیات اسپری کردن دیسپرسنت هستند، باید با خطرات محلول دیسپرسنت آشنایی داشته باشند. پرسنلی که فاقد تجربه کافی در زمینه‌ی تجهیزات مورد استفاده مواد دیسپرسنت هستند، باید آموزش‌های لازم و ابتدایی در تمام زمینه‌ها را گذرانده و آشنایی کامل با تجهیزات مورد کاربری داشته باشند.

(۲) کلیه‌ی افراد و پرسنل درگیر، در هنگام استفاده از وسایل حفاظت شخصی، نیایستی دچار هیچ گونه محدودیتی شوند. افراد با تجربه‌ی باید سالانه به مدت دو روز، و به صورت بازآموزی، کلیه‌ی موارد عملی گذشته و جدید را مرور کرده و در رابطه با نحوه‌ی به کارگیری تجهیزات، در روز سوم تمرین عملی داشته و تمامی مراحل اضطراری مربوط به عملیات را نیز مرور کنند.

(۳) مواد دیسپرسنت، باعث خارش و سوزش چشم و مخاط بینی خواهند شد. بنابراین، از تماس این ترکیبات با چشم و بینی باید خودداری شود و ذرات معلق این مواد در هنگام انجام عملیات نباید استنشاق شود.

(۴) چه در روش هوایی و چه در روش استفاده از شناور، بسیار مهم است که کلیه‌ی پرسنل درگیر، دارای تجربه‌ی کافی باشند و در زمینه‌ی کاربرد نکات مربوط به تجهیزات و استفاده از آن‌ها قبل از آغاز هر عملیات، همه‌ی افراد مجدداً توجیه شوند.

(۵) تجهیزات ایمنی، شامل: کفش ایمنی، جلیقه‌ی نجات، دستکش، کلاه ایمنی، پیش بند مخصوص، ماسک صورت، عینک ایمنی و سایر تجهیزات لازم، باید برای کارکنان درگیر در عملیات، فراهم شود.

(۶) افرادی که با مواد دیسپرسنت سرو کار دارند، باید تجهیزات پوششی مناسب بر تن داشته باشند. بهتر است، دستکش‌های مورد استفاده، از جنس لاستیک نیتریل باشند و از جنس لاتکس نباشند. در هنگام برخورد ذرات، باید از ماسک‌های مناسب برای جلوگیری از

پایش تغییرات خطوط ساحلی با استفاده از RS و GIS

مطالعه موردی: بخشی از سواحل استان بوشهر



علی کوروش نیا

کارشناس ارشد سنجش از دور و سیستم اطلاعات جغرافیایی
دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات
کارشناس اداری آموزشی سازمان بنادر و دریانوردی

مقاله برگزیده جهت ارائه در یازدهمین همایش بین المللی
علوم ساحلی و اقیانوسی (تهران - ماه می ۲۰۱۱)

و اهمیت آن‌ها، سازمان ملل متحد در کنفرانس بین‌المللی محیط زیست و توسعه، موسوم به «اجلاس زمین» (Earth Summit) که در سال ۱۹۹۲ در ریودوژانیرو برگزار شد، بخشی از دستور کار شماره ۲۱ خود را به بررسی و ارزیابی راه‌کارهایی جهت حل مشکلات مناطق ساحلی اختصاص داد [۳].

محدوده مورد مطالعه

محدوده‌ی ساحلی که در این تحقیق مورد مطالعه قرار خواهد، گرفت از دماغه‌ی «خلیج نای بند» در منتهی الیه شرقی استان بوشهر (مرز استان هرمزگان) آغاز می‌شود و پس از عبور از منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی و انرژی پارس جنوبی (عسلویه) و بنداری همچون: شیرینو، طاهری و کنگان، به بندر صیادی «دیر» می‌رسد. در این منطقه، پارک ملی نای بند و بندر و تاسیسات پتروشیمی منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی پارس جنوبی قرار گرفته‌اند. قرار گرفتن منطقه‌ی ویژه‌ی انرژی پارس جنوبی و خلیج نای بند، به عنوان یکی از نقاط حساس محیط زیستی سواحل کشور، از نکات قابل توجه در انتخاب این منطقه برای انجام تحقیق به شمار می‌رود. بدون شک، تاثیر ناشی از فعالیت‌های انسانی در این محدوده، موجبات ایجاد تغییرات شدید در اکوسیستم منطقه و به ویژه در خط

سواحل و اهمیت آن‌ها

مناطق ساحلی، به دلیل برخورداری از انواع منابع طبیعی و غیر طبیعی موجود در آن‌ها، دارای ارزش و اهمیت بالای اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی هستند. منابع ساحلی، از چنان ارزش اقتصادی بالایی برخوردارند که در برخی از موارد، اقتصاد کشورها و جوامع، به شدت به آن‌ها وابسته می‌شود. از نظر زیست محیطی، مناطق ساحلی به دلیل دارا بودن اکوسیستم‌های مولد و حساس، از اهمیت و ارزش فوق العاده‌ای برخوردارند. به استناد آمار ارائه شده، نزدیک به ۳۹ درصد جمعیت جهان، در فاصله‌ی ۱۰۰ کیلومتری از سواحل زندگی می‌کنند. همچنین در این مناطق، انواع متعددی از کاربری‌ها وجود دارند. در یک تقسیم بندی کلی، می‌توان آن‌ها را به چهار دسته تقسیم بندی کرد [۴]. این چهار دسته عبارتند از:

- ۱ - استخراج منابع، شامل: صید و صیادی، جنگل‌داری، نفت و گاز، معدن.
 - ۲ - زیرساخت‌ها، شامل: حمل و نقل، بندار، اسکله‌ها، دفاع و حفاظت ساحلی.
 - ۳ - پدیده‌ی توریسم و تأمین اوقات فراغت.
 - ۴ - حفاظت و نگهداری از تنوع زیستی.
- فشار روزافزون جمعیت بر مناطق ساحلی و توسعه‌ی ناموزون آن‌ها از یک سو و کمبود منابع طبیعی در این نواحی حساس از سوی دیگر، باعث ایجاد روند فزاینده‌ی کاهش یا تخریب منابع و آلودگی محیط زیست در مناطق ساحلی جهان شده است. مشکلات مناطق ساحلی در کشورهای مختلف جهان، کم و بیش باهم مشابهند. مهم‌ترین این مشکلات را می‌توان به صورت زیر برشمرد:
- تمرکز جمعیت در نوار ساحلی و ساخت و ساز بی‌رویه در این مناطق.
 - آلودگی محیط زیست در مناطق ساحلی در بخش خشکی و بخش دریا.
 - مخاطرات محیطی نظیر بالا آمدن آب دریا، فرسایش سواحل، طوفان و نظایر آن.
 - کاهش تنوع زیستی در مناطق ساحلی و اتلاف منابع طبیعی.
 - تضاد میان فعالیت‌ها، بخشی نگری در اجرای طرح‌های توسعه و ناهماهنگی‌های اداری.
 - با توجه به ابعاد جهانی مشکلات مناطق ساحلی

دور کاوی (RS) و سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS)، به منظور تأمین راحتی کار، سرعت بالا و هزینه‌ی کم، در مقایسه با سایر روش‌ها، امروزه به صورت ابزار قدرتمندی در دست متخصصین و دانشمندان علوم مختلف، راه‌گشای مسایل عدیده در جهان هستی شده است.

از جمله‌ی کاربردهای این علوم، بهره‌گیری از آن‌ها در انجام مطالعات و پژوهش‌ها در مناطق ساحلی است. به نحوی که به گواه تجارب گذشته، آسان‌ترین و کم هزینه‌ترین روش برای انجام این گونه مطالعات، بهره‌گیری از علم سنجش از راه دور و استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی است. واقعیت آن است که در چند دهه‌ی اخیر، حرکتی سریع در جهت به کارگیری اطلاعات سنجش از راه دور، به خصوص تصاویر ماهواره‌ای برای استخراج داده‌های مورد نیاز در مناطق ساحلی صورت گرفته است. تصاویر ماهواره‌ای به دلیل خصوصیات ویژه‌ی خود، از قبیل تکراری بودن، رقومی بودن و غیره، این امکان را به وجود آورده اند که پژوهش‌گران بتوانند روند تهیه و به هنگام سازی انواع نقشه‌های مورد نیاز در علوم کاربردی و مهندسی را تسریع بخشند. کارشناسان و مسئولین امر، از طریق به کارگیری سنجش از راه دور و سیستم اطلاعات جغرافیایی در مقوله مهندسی و مدیریت ساحل، می‌توانند ضمن مشخص نمودن تغییرات این مناطق در گذر زمان، آثار ناشی از فعالیت‌های انسانی را به منظور جلوگیری از تخریب منابع طبیعی و نیز هدر رفت سرمایه‌های اقتصادی تعیین کنند و راه کارهای لازم به منظور کاهش اثرات سوء و بلایای مبتلا در این مناطق را کاهش دهند. در این مقاله که برگرفته از پایان نامه‌ی کارشناسی ارشد نگارنده در رشته‌ی سنجش از راه دور و سیستم اطلاعات جغرافیایی است، تغییرات خطوط ساحلی در محدوده‌ی «خلیج نای بند» تا «بندر دیر»، مورد بررسی قرار خواهد گرفت.



حاصل خیزی زمین استخراج کرد [۱].

باند سوم، توان قابل ملاحظه‌ای برای متمایز ساختن نواحی دارای پوشش گیاهی از نواحی فاقد پوشش گیاهی داراست. از طرف دیگر، از توانایی قابل قبولی نیز، برای شناخت و مطالعه پوشش گیاهی برخوردار است. چون یکی از باندهای جذب کلروفیل در پهنای باند سوم قرار گرفته است، می‌توان از آن برای تشخیص اختلاف بین گیاهان از نقطه نظر مقدار کلروفیل نیز بهره برد. باند چهارم این سنجنده، به منظور مطالعه‌ی میزان پوشش گیاهی، بسیار کارآمد است و به همین دلیل در شاخص مشهوری همچون "شاخص پوشش گیاهی" (NDVI)، به کار گرفته شده است [۲]. چون آب به شدت طول موج‌های مادون قرمز را نسبت به طول موج‌ها مرئی جذب می‌کند، از این رو، این باند توانایی بسیاری برای تهیه‌ی نقشه خطوط ساحلی دارد. از طرف دیگر، این باند برای متمایز ساختن پوشش‌های گیاهی از نقطه نظر آب موجود در برگ آن‌ها نیز، از توانایی‌های زیادی برخوردار است. باند پنج نیز، که یک باند مادون قرمز است؛ برای جداسازی ابر از برف، و همین طور امکان تشخیص مرتع از انواع درختان پهن برگ، کاربرد دارد. این باند در کنار باند چهار، کمک فراوانی به تشخیص رطوبت خاک و نیز جداسازی خطوط ساحلی می‌کند. باند ششم این سنجنده، برای تهیه‌ی نقشه‌ی حرارتی به کار می‌رود. باند هفتم، برای تهیه‌ی نقشه‌های زمین شناسی، کاربرد زیادی دارد. همچنین از این باند برای تشخیص انواع سنگ و صخره و نیز، تهیه نقشه‌ی حرارتی آب استفاده می‌شود. از این باند، برای تجزیه و تحلیل پوشش گیاهی و رطوبت خاک نیز بهره می‌گیرند. در نهایت، باند پانکروماتیک که خاص سنجنده ETM+ است، به دلیل قدرت تفکیک نسبتاً بالای خود (۱۵ متر)، برای نقشه برداری و استخراج مرزها و لبه‌ها کاربرد فراوانی دارد.

روش‌های متداول تعیین خطوط ساحلی از تصاویر اپتیکی

در یک تقسیم بندی کلی می‌توان به دو روش اصلی برای استخراج خطوط ساحلی از تصاویر

ردیف	شماره‌ی ماهواره	تاریخ پرتاب	تاریخ خروج از مدار	سنجنده‌های مرتبط
۱	لندست ۱	۱۹۷۲/۰۷/۲۲	۱۹۷۸/۰۱/۰۶	MSS & RBV
۲	لندست ۲	۱۹۷۵/۰۱/۲۲	۱۹۸۲/۰۵/۲۵	MSS & RBV
۳	لندست ۳	۱۹۷۸/۰۳/۰۵	۱۹۸۳/۰۳/۳۱	MSS & RBV
۴	لندست ۴	۱۹۸۲/۰۷/۱۶	۱۹۹۳/۰۸	MSS & TM
۵	لندست ۵	۱۹۸۴/۰۳/۰۱	-	MSS & TM
۶	لندست ۶	۱۹۹۳/۱۰/۰۵	در مدار قرار نگرفت و سقوط کرد	ETM
۷	لندست ۷	۱۹۹۹/۰۴/۱۵	-	ETM+

جدول ۱ - اطلاعات کلی ماهواره‌های لندست

از مجموع هفت ماهواره‌ی این سری، ماهواره‌های لندست ۵ و ۷، فعال هستند.

مشخصات باندی سنجنده‌های TM و ETM+

در حقیقت، نیاز روز افزون متخصصین علوم زمینی و منابع طبیعی به تصاویر با قدرت تفکیک مکانی و طیفی بالاتر، مهندسين علوم فضایی را بر آن داشت تا در شماره‌های متأخر ماهواره لندست، سنجنده‌های با قدرت بالاتر را تولید کنند و به کار آورند. در جدول (۳-۴)، مشخصات کلی سنجنده‌های به کار رفته در ماهواره سری لندست و سیر تکوین این سری، آورده شده است. همچنین، در جدول ۳- قدرت تفکیک مکانی باندهای مختلف سنجنده‌های TM و ETM+ مورد مقایسه قرار گرفته است.

جدول ۴- پهنای باند هر کدام از این دو سنجنده را مقایسه می‌کند. باند یک این سنجنده، قابلیت بیش‌ترین نفوذ در آب را دارد و برای آنالیز خصوصیات کاربری زمین، می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد. علاوه بر این، برای آنالیز خصوصیات خاک و پوشش گیاهی نیز مناسب است. باند دو، به طور ویژه به منظور انعکاس زیاد پوشش گیاهی در باند سبز که بین دو کانال طیفی جذب کلروفیل قرار دارد، طراحی شده است. از این باند می‌توان اطلاعاتی را در خصوص درجه‌ی

ساحلی است که موضوع اصلی تحقیق حاضر است. در شکل زیر، موقعیت محدوده‌ی مورد نظر، روی موزاییک تصاویر ماهواره‌ای مشخص شده است.

داده‌های مورد استفاده

در این تحقیق، از داده‌های زیر استفاده شده است:

- یک شیت تصویر سنجنده ETM+ مربوط به سال ۲۰۰۵.
- دو شیت تصویر سنجنده ETM+ مربوط به سال ۲۰۰۰.
- دو شیت تصویر سنجنده TM مربوط به سال‌های دهه‌ی ۱۹۹۰.

از این رو، در این بخش به معرفی سری ماهواره لندست و ویژگی‌های سنجنده‌های مختلف استفاده شده در آن می‌پردازیم:

در ۲۲ ماه جولای سال ۱۹۷۲، ماهواره‌ی ERTS^۱ (Earth Resources Technology Satellite) اولین ماهواره‌ای بود که در قالب برنامه‌ی فضایی سازمان فضایی ایالات متحده (NASA) و به منظور استفاده در مطالعات منابع طبیعی زمین و حفاظت از محیط زیست، به فضا پرتاب شد. این ماهواره بعدها به لندست ۱ تغییر نام پیدا کرد. تا کنون ۷ ماهواره از این سری در مدار قرار گرفته است که آخرین آن‌ها لندست ۷ نام دارد. در جدول ۱، تاریخ پرتاب و خروج از مدار ماهواره‌های مختلف این سری درج شده است.

Sensor					
Satellite	Sensor	Spectral Range	Band #s	Scene Size	Pixel Res
L 1-4	MSS multi-spectral	0.5 - 1.1 μm	1, 2, 3, 4	185 X 185 km	60 meter
L 4-5	TM multi-spectral	0.45 - 2.35 μm	1, 2, 3, 4, 5, 7		30 meter
L 4-5	TM thermal	10.40 - 12.50 μm	6		120 meter
L 7	ETM+ multi-spectral	0.450 - 2.35 μm	1, 2, 3, 4, 5, 7		30 meter
L 7	ETM+ thermal	10.40 - 12.50 μm	1.6, 2.6		60 meter
L 7	Panchromatic	0.52-0.90 μm	8		15 meter

جدول ۲- مشخصات کلی سنجنده ETM+[5]

معایب این شیوه به شمار می‌آیند که در هنگام انتخاب روش مطالعه، باید به آن‌ها توجه کرد. در شکل ۲، مراحل انجام روش چشمی نمایش داده شده است.

روش اتوماتیک: اساس کار در روش‌های اتوماتیک، بر اختلاف میزان بازتابش امواج الکترومغناطیس در دو محیط آب و خشکی استوار است. همان گونه که می‌دانیم، انرژی الکترومغناطیس در محدوده‌ی مادون قرمز نزدیک (NEAR INFRARED)، در محیط آب دارای بازتابش بسیار کم و در حدود صفر است. از این رو، خط ساحلی را می‌توان صرفاً از طریق پردازش اتوماتیک تصویر حاصل از این محدوده‌ی طیفی شناخت. لیکن امروزه برای بالا بردن دقت کار، معمولاً از ترکیب روش‌های مختلف و دخالت دادن دیگر پارامترهای موثر در استخراج خطوط ساحلی استفاده می‌شود.

روش به کار رفته در تحقیق، به منظور استخراج خط ساحلی

چنان چه در پیش از این آمد، روش‌های مختلفی برای تعیین خطوط ساحلی در سنجش از راه دور، به کار می‌رود که بسته به شرایط و نقاط ضعف و قوت آن‌ها، توسط متخصصین، مورد استفاده قرار می‌گیرند. در عین حال، با توجه به شرایط منطقه‌ی مورد مطالعه و وجود نقاط کم عمق و نیز پوشش گیاهی جنگل‌های مانگرو در بخش‌هایی از آن، در مطالعه از یک روش ترکیبی بهره گرفته شده است که در ادامه تشریح خواهد شد.

در ابتدای امر، تصاویر با استفاده از نقشه‌های توپوگرافی ۱:۲۵۰۰۰ سازمان نقشه‌برداری، مورد تصحیح هندسی قرار گرفت. در مرحله‌ی بعد، تصاویر مورد استفاده در بازه‌های زمانی مختلف برای تولید دو تصویر مورد نیاز در این مرحله مورد پردازش واقع شد. برای ترسیم تصویر شماره‌ی ۱، از نسبت باندی استفاده شد؛ به نحوی که از طریق اعمال هم‌زمان شروط $\text{Band2/Band4/Band2/Band5}$ ، تصویر باینری شماره‌ی ۱ به دست آمد. همچنین، تصویر شماره‌ی ۲، با انجام عمل آستانه گذاری هیستوگرام روی تصاویر که از طریق ابزار

سنجنده \ باند	1	2	3	4	5	6	7	Panchromatic
TM	30m	30m	30m	30m	30m	120m	30m	NO
ETM+	30m	30m	30m	30m	30m	60m	30m	YES

جدول ۳ - مقایسه‌ی قدرت تفکیک مکانی باندهای مختلف سنجنده‌های TM و ETM+

سومی به نام "روش نیمه اتوماتیک" را به دو روش بالا اضافه کرد که در واقع یک شیوه بینابین است و تلاش می‌شود مزایای دو روش، مورد نظر قرار گیرد.

روش دید چشمی: در این شیوه، پس از تهیه‌ی داده‌های مورد نیاز در پروژه‌ی مطالعاتی، ابتدا تصحیحات لازم به لحاظ رادیومتریک و هندسی روی تصاویر و داده‌ها انجام می‌گیرد. در مرحله‌ی بعد، تصاویر تصحیح شده با توجه به گستردگی، مشخصات شکلی و نیز موقعیت جغرافیایی منطقه‌ی زمین مرجع (GeoReference)، ژئورفرنس می‌شوند. در مرحله‌ی بعد، کارشناس ذی‌ربط، با تکیه بر تجربه‌ی شخصی و دیدگاه خود، نسبت به خط ساحل، اقدام به ترسیم آن روی تصویر زمین مرجع شده می‌کند. در این شیوه، می‌توان برای بارز نمودن محل برخورد دو محیط آب و خشکی، از ترکیب‌های رنگی مختلف و نیز ترکیب رنگی کاذب استفاده کرد. در نهایت، خط ترسیم شده با استفاده از نرم افزار مورد نظر، GIS ready می‌شود تا قابل استفاده در محیط سیستم اطلاعات جغرافیایی باشد و امکان تجزیه و تحلیل بر روی آن میسر شود.

این شیوه‌ی استخراج خطوط ساحلی در کشور ما، در پروژه‌هایی همچون پایش (Monitoring) و شبیه‌سازی (Modeling) سواحل کشور که سازمان بنادر و دریانوردی در دست اجرا دارد، مورد استفاده است. در عین حال، در مطالعاتی که مقیاس‌هایی کوچک‌تر دارند و در آن‌ها سرعت تعیین حدود ساحلی، دارای اهمیت بالایی است، استفاده از این شیوه در دستور کار قرار نمی‌گیرد. همچنین، وجود خطاهای انسانی، کندی کار، نیاز به استفاده از داده‌هایی با قدرت تفکیک مکانی بالا و در نتیجه افزایش هزینه‌های پروژه، همگی از

هواپی اشاره کرد:

(الف) روش دید چشمی که مبتنی بر تجربه، تخصص و مهارت کارشناس مربوطه است. این شیوه به لحاظ دقت، معمولاً دارای نتایج بهتری است و در طرف مقابل، کندتر بوده و هزینه‌ی بیش‌تری را به دنبال خواهد داشت.

(ب) روش اتوماتیک، نسبت به روش قبلی، وابستگی بیش‌تری به کامپیوتر و دقت آن، بسته به الگوریتم به کار گرفته شده، نرم افزار به کار رفته و البته داده‌های مورد استفاده متفاوت دارد. این گونه روش‌ها در مقایسه با شیوه‌ی قبلی، دارای سرعت بیش‌تری هستند و معمولاً هزینه‌ی کم‌تری را دارند.

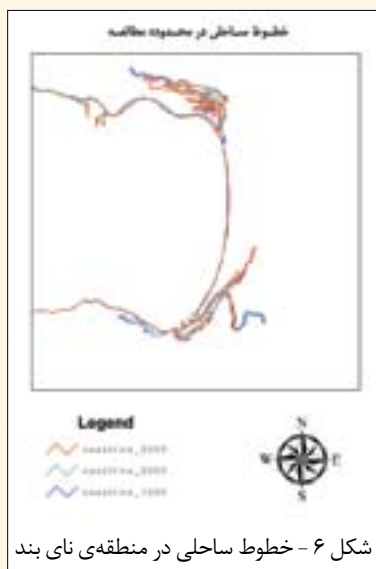
شایان ذکر است، برخی مواقع می‌توان روش



شکل ۳- فلوچارت روش انجام تحقیق

شماره‌ی باند	سنجنده	باند
Band 1	TM	450 - 520
Band 2	TM	520 - 600
Band 3	TM	630 - 690
Band 4	TM	760 - 900
Band 5	TM	1550 - 1750
Band 6	TM	10400 - 12500
Band 7	TM	2080 - 2350
Panchromatic	No	520 - 900

جدول ۴ - مقایسه‌ی پهنای باند دو سنجنده‌ی TM و ETM+



شکل ۶ - خطوط ساحلی در منطقه‌ی نای بند

در نزدیکی آن و نیز بنادر متعدد شیلاتی در آن، متأثر از سازه‌های انسان‌ساز شده، به طور ویژه قابل مشاهده است.

با توجه به وجود منطقه‌ی پارس جنوبی و احداث سازه‌های ساحلی بسیار در این محدوده، این منطقه دارای بیش‌ترین تغییر در خط ساحلی، در مقایسه با دیگر بخش‌ها بوده است. این تغییرات، با روند ملایم‌تری در مناطق اطراف "بندر دیر"، در بخش غربی محدوده‌ی مطالعه و نیز بنادر کنگان، اختر، پرک و شیرینو قابل مشاهده است.

از طرف دیگر، رژیم تغییرات خط ساحلی در منتهی الیه شرقی محدوده‌ی مطالعه، یعنی از دماغه "خلیج نای بند" تا مرز استان هرمزگان، بسیار کند و بطئی بوده و دارای کم‌ترین تغییرات است. ■

منابع و مآخذ:

- [۱] علی قربانعلی، "مانیتورینگ خطوط ساحلی دریایچه‌ی ارومیه با استفاده از یک روش نیمه اتوماتیک جدید"، پایان نامه، کارشناس ارشد، دانشگاه خواجه نصیرالدین طوسی، ۱۳۸۵.
- [۲] سام خلاقی، "پایش تغییرات خط ساحلی دریای خزر با استفاده از تصاویر ماهواره‌ای در سه دهه‌ی اخیر"، پایان‌نامه‌ی کارشناس ارشد، دانشگاه تبریز، ۱۳۸۵.
- [۳] مهندسین مشاور سازه پردازی ایران، "گزارش تعریف و تعیین حدود و تغیر منطقه‌ی ساحلی"، مرحله‌ی اول طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور، سازمان بندر و دریانوردی، ۱۳۸۴.
- [۴] مهندسین مشاور سازه پردازی ایران، "مطالعه و بررسی جوانب مختلف مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی در ایران"، مرحله، اول طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور، سازمان بندر و دریانوردی، ۱۳۸۴.
- [5] ftp.glcg.umd.edu/index.shtml
- [6] Tran Thi Van, Trinh Thi Binh, "SHORELINE CHANGE DETECTION TO SERVE SUSTAINABLE MANAGEMENT OF COASTAL ZONE IN CUU LONG ESTUARY", International Symposium on Geoinformatics for Spatial Infrastructure Development in Earth and Allied Sciences, 2008



شکل ۵ - خطوط ساحلی در منطقه‌ی عسلویه

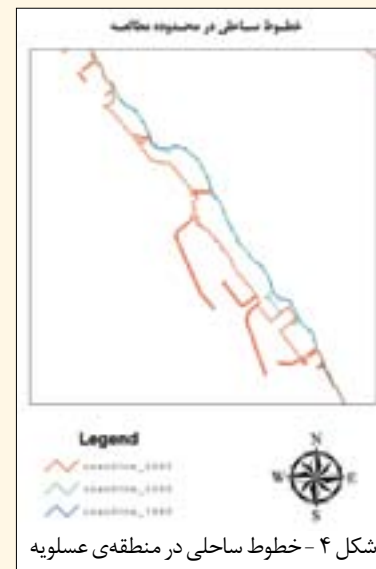
همچنین در مناطقی که ساحل، حالت صخره‌ای و پرتگاهی دارد (حتی برای مقیاس‌های بزرگ)، همانند: سواحل جنوب شرقی کشور، به کارگیری روش‌های رایج در سنجش از راه دور می‌تواند جای‌گزین مناسبی برای روش دید چشمی و یا کار میدانی باشد.

۲. چنان‌چه در بخش‌های قبلی تحقیق عنوان شد، به کارگیری روش‌های مختلف اتوماتیک استخراج خط ساحل از تصاویر ماهواره‌ای، به تنهایی دارای مشکلاتی است؛ به خصوص اگر محدوده‌ی مطالعه متشکل از سواحل کم عمق باشد با شیب کم و ملایم باشد. لیکن استفاده از روش پیشنهادی در این تحقیق، می‌تواند با دقت نسبتاً مناسبی (بسته به مقیاس مطالعه) و با حداقل خطا مورد استفاده قرار گیرد.

۳. در این مطالعه تلاش شد تا روش‌های رایج تعیین خطوط ساحلی برای منطقه‌ی مطالعه به اجرا درآید. در عین حال، نکته‌ی قابل توجه از نظر نگارنده، این است که در تمامی این روش‌ها و البته در روش پیشنهادی تحقیق، مؤثرترین عامل تعیین‌کننده در دقت نتایج، قدرت تفکیک مکانی داده‌های مورد استفاده بوده و مدت‌مورد استفاده در درجه بعدی اهمیت قرار دارد. بنابراین، مهم‌ترین مسأله در مطالعات از این دست، به کارگیری داده‌های با قدرت تفکیک مکانی و قدرت تفکیک طیفی بالاتر است.

بخش دوم:

از دیدگاه مهندسی ساحل، تغییرات خطوط ساحلی که ناشی از فرسایش و رسوب‌گذاری در طول مناطق ساحلی محدوده‌ی مطالعه است، در برخی مناطق بسیار شدید بوده که ناشی از فعالیت‌های انسانی در این نواحی است. به طور کلی، هرگونه ساخت و ساز در سواحل، منجر به تغییر نرخ فرسایش و رسوب‌گذاری در این مناطق می‌شود که در برخی نقاط، این تغییر باعث پس‌روی - ساحل و در مقابل، در برخی نقاط دیگر، شرایط برای رسوب‌گذاری و پیش‌روی - ساحل پدید می‌آید. این اصل کلی در منطقه‌ی مورد مطالعه که به دلیل وجود منابع نفت و گاز



شکل ۴ - خطوط ساحلی در منطقه‌ی عسلویه

مربوطه در SPATIAL ANALIST در نرم افزار ARCTOOLBOX در نرم افزار GIS V9.3 صورت گرفت، ترسیم شد. در این خصوص، شایان ذکر است که به منظور افزایش دقت کار در ابتدا، ۱۰ کلاس برای تصویر تولیدی تعریف شد و در نهایت، جداسازی دو کلاس اصلی آب و خشکی، از روش RECLASS نمودن تصویر به دست آمده، صورت گرفت. در مرحله‌ی بعد و به منظور کسب نتایج دقیق‌تر، دو تصویر حاصل شده، در هم ضرب و تصویر شماره‌ی ۳ تولید شد. در مرحله‌ی آخر نیز، با انجام عملیات RASTER TO VECTOR، خط ساحلی از تصویر شماره‌ی ۳ استخراج شد. این مراحل در شکل شماره‌ی ۳ مشخص شده است.

نتیجه

با توجه به ماهیت دو وجهی تحقیق انجام گرفته و نگاه آن به دو موضوع استفاده از سنجش از راه دور و سیستم اطلاعات جغرافیایی (وجه اول) برای استخراج خطوط ساحل (جنبه دوم)، نتایج و یافته‌های تحقیق در دو بخش ارائه خواهد شد. بخش اول، به بحث کاربرد سنجش از راه دور و GIS در مطالعات از این دست می‌پردازد و در بخش دوم، به بررسی روند تغییرات خطوط ساحلی در منطقه‌ی مورد مطالعه اشاره خواهد داشت.

بخش اول:

۱. واقعیت امر آن است که به رغم مطالعات بسیاری که در زمینه‌ی کاربرد سنجش از راه دور و GIS در مهندسی ساحل انجام گرفته است و با وجود روش‌های مختلف اتوماتیکی و کامپیوتری که به منظور استخراج خط ساحل از تصاویر ماهواره‌ای به کار رفته است، حداقل در مناطقی که ساحل دارای شیب ملایم است، تاکنون روشی که بتواند دقتی در حدود روش‌های چشمی در پی داشته باشد، ارائه نشده است. در عین حال، در مقیاس‌های کاری کوچک (با دقت ۱:۱۰۰,۰۰۰ و کوچک‌تر) و به خصوص در مواقعی که منطقه‌ی مورد مطالعه، شامل گستره‌ی وسیعی است و

درگفت و گو با مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان

افتتاح آزاد راه خرم آباد - پل زال گامی مهم در توسعه اقتصاد ملی

سمیه گوران

وزارت راه و ترابری، می تواند با امکان دسترسی آسان تر به جنوب ایران و رسیدن به آبهای آزاد، تاثیر فراوانی بر اقتصاد کشور داشته باشد. این آزاد راه، با قرار گرفتن در مسیر حمل و نقلی کالا از بندر استان خوزستان به مراکز جمعیتی و صنعتی غرب کشور، ضمن کوتاه کردن ۶۰ کیلومتر مسیر، با حذف موانع طبیعی و محدودیت های مسیر کنونی، توانسته است ضمن ارتقای ایمنی، سرعت انتقال کالا را با صرفه جویی ۱۰۰ دقیقه ای افزایش دهد.

■ با توجه به بهره برداری از آزاد راه خرم آباد - پل زال و کاهش مسیر، تاثیر آن را بر عملکرد مجتمع بندری امام خمینی، چگونه

■ تأثیر حمل و نقل زمینی به عنوان یکی از شاخص های پیشرفت کشور، بر اقتصاد ملی را چگونه ارزیابی می کنید؟

● حمل و نقل، به عنوان عامل مهمی در دسترسی مناسب به مراکز جمعیتی، کشاورزی، صنعتی، تجاری و فرهنگی، همواره مورد توجه بوده است، این صنعت در ایران، با توجه به قرار گرفتن در مرکز، بخش عظیمی از مبادلات تجاری جهان از شرق آسیا تا غرب اروپا، از خلیج فارس تا آسیای میانه و قفقاز، از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

افتتاح آزادراه پل زال - خرم آباد، به عنوان یکی از شاخص های مهم توسعه اقتصادی در مرکز و جنوب ایران و به منزله ای یکی از طرح های بزرگ



صنعت حمل و نقل، به عنوان زیرساخت توسعه اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی جوامع مطرح است. برخورداری از سیستم حمل و نقل سریع، ایمن و کم هزینه، یک مزیت رقابتی در تجارت بین المللی محسوب می شود که کشورها سعی می کنند با فراهم ساختن زیرساخت های لازم، حداکثر بهره برداری از این مزیت را در عرضه محصولات خود و یا ثروت حاصل از محل ترانزیت کالای سایر کشورها داشته باشند. ایران، با قراردادن در موقعیت استراتژیک جغرافیایی و با برخورداری از توانایی های بالقوه ای فراوان در زمینه حمل و نقل (حمل و نقل چند وجهی)، به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و شمال - جنوب مطرح بوده و از دیر باز، به عنوان مسیر مطمئن نقل و انتقال کالا شناخته شده است. در سال های اخیر، به منظور بالفعل سازی این توانایی ها و بهره برداری حداکثری از ظرفیت های حمل و نقل کشور، توسعه ای زیرساخت ها متناسب با نیازهای حمل و نقلی جهان، مورد توجه مسئولین قرار گرفته است.

کریدور شمال - جنوب، ارزان ترین و مناسب ترین مسیر جابه جایی کالا بین آسیا و اروپا است. با افتتاح آزاد راه خرم آباد - پل زال، مسیر دسترسی بندر امام خمینی به مهم ترین مراکز صنعتی و جمعیتی غرب و مرکز کشور، ۶۰ کیلومتر کوتاه تر شد، با بهره برداری از این آزاد راه، محور بندر امام خمینی - تهران - تبریز - بازرگان، به عنوان کوتاه ترین مسیر زمینی بین بندر امام و همسایگان غربی و شرقی دریای خزر و ترکیه محسوب می شود. این اقدام، تاثیر فراوانی در بهره برداری از ظرفیت کامل بندر امام خمینی، به عنوان دومین بندر بزرگ کشورمان در شمال خلیج فارس خواهد گذاشت.

به همین بهانه در فرصتی کوتاه با «ابراهیم ایدنی»، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، در خصوص نقش و تاثیر آزاد راه خرم آباد - پل زال بر کریدور شمال - جنوب و مسیر دسترسی بندر امام خمینی به نقاط کلیدی کشور، به گفت و گو نشستیم.





این آزادراه، با قرار گرفتن در مسیر حمل و نقلی کالا از بنادر استان خوزستان به مراکز جمعیتی و صنعتی غرب کشور، ضمن کوتاه کردن ۶۰ کیلومتر مسیر، با حذف موانع طبیعی و محدودیت‌های مسیر کنونی توانسته است ضمن ارتقای ایمنی، سرعت انتقال کالا را با صرفه جویی ۱۰۰ دقیقه‌ای افزایش دهد.

سال جاری، تخلیه و بارگیری انواع کالا با ۱۴ درصد رشد، به ۴۶ هزار و ۷۰۰ تن افزایش یافته است.

■ **فعالیت‌های کانتینری بنادر خوزستان از ابتدای سال تا کنون، به چه نحوی بوده است؟**

● با توجه به اهمیت جابه جایی کالاها به صورت کانتینری در جهان، توسعه‌ی ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینری، در دستور کار اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان قرار دارد، به طوری که در حال حاضر، با رشد ۴۳ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینری، در بنادر خوزستان رو به‌رو بوده‌ایم. از ابتدای سال جاری تا پایان مهر ماه، میزان ۱۴۱ هزار و ۹۰۱ TEU کانتینر در بندر امام خمینی و بندر خرمشهر، به عنوان دو بندر مهم کانتینری کشور، با ۴۳ درصد رشد، نسبت به مدت مشابه در سال قبل، تخلیه و بارگیری شده است. بندر امام خمینی، با برخورداری از پایانه‌ی مجهز کانتینری با ظرفیت جابه جایی سالانه ۷۰۰ هزار TEU کانتینر، در ۷ ماهه‌ی نخست امسال، با رشد ۴۳ درصدی، ۸۷ هزار ۴۹۶ TEU کانتینر را تخلیه و بارگیری کرده است.

در این مدت، در بندر خرمشهر نیز، تخلیه و بارگیری کانتینری، در ۷ ماهه‌ی نخست سال جاری، با ۴۳ درصد رشد، به ۵۴ هزار ۴۰۵ TEU کانتینر رسیده است. ■

و ۲۵۴ هزار تن کالای نفتی و غیر نفتی در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شده است که نسبت به مدت مشابه در سال ۱۳۸۸ از ۷ درصد رشد برخوردار بوده است.

از مجموع تخلیه و بارگیری صورت گرفته در بندر امام خمینی، تخلیه و بارگیری غیرنفتی، با ۳ درصد رشد، به میزان ۱۴ میلیون و ۵۸۸ هزار تن و تخلیه و بارگیری نفتی نیز در این بندر، با ۱۶ درصد رشد، به ۶ میلیون و ۶۶۵ هزار تن رسیده است.

در سال جاری، رشد چشمگیر ترانزیت کالاهای نفتی کشور عراق را در بندر امام شاهد بوده‌ایم؛ به طوری که، در ۷ ماهه‌ی نخست امسال، میزان ۷۲۲ هزار و ۸۲۲ تن از این نوع کالا با رشد ۲۶۵ درصدی، در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شده است، که از تخفیف مترتب بر کالاهای ترانزیت خارجی برخوردار شده‌اند.

■ **میزان تخفیفات سود بازرگانی کالاهای وارداتی بنادر استان، به چه میزان است؟**

● ما ایجاد شرایط ویژه و اعطای تسهیلات خاص، به صاحبان کالا را باور داریم. در حال حاضر، با تلاش‌های انجام شده، کالاهای وارداتی به بندر امام خمینی از ۱۰ درصد تخفیف در سود بازرگانی برخوردار هستند، در بندر خرمشهر نیز، کالاهای وارداتی، از ۲۵ درصد تخفیف سود بازرگانی و در بندر آبادان و چوئبده نیز، کالاهای وارداتی، از ۲۰ درصد تخفیف سود بازرگانی برخوردار هستند.

■ **فعالیت سایر بنادر استان خوزستان را در ۷ ماهه‌ی نخست امسال، چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

● تخلیه و بارگیری انواع کالا در بندر خرمشهر، در ۷ ماهه‌ی نخست امسال، با ۲۵ درصد رشد، به میزان ۷۸۷ هزار و ۱۲۳ تن رسیده است، در بنادر آبادان، چوئبده و اروند کنار، در ۷ ماهه‌ی نخست

ارزیابی می‌کنید؟

● بنادر استان خوزستان، به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت ممتاز جغرافیایی، با نزدیکی به بیش از ۷۰ درصد مراکز صنعتی و جمعیتی کشور، از دیر باز مورد توجه صاحبان صنعت و بازرگانان بوده و با جذب سهم قابل توجه‌ای از جابه جایی کالا از راه دریا، خصوصاً در زمینه‌ی حمل و نقل کالاهای استراتژیک، توانسته نقش مهمی در زنجیره‌ی تامین کالا و مبادلات تجاری ایفا کند. افتتاح این آزاد راه و کوتاه شدن مسیر دسترسی بندر امام خمینی به مراکز اصلی صنعتی و جمعیتی کشور را، از جوانب گوناگون می‌توان مورد بررسی قرار داد. هزینه‌ی انتقال، یکی از مهم‌ترین علل انتخاب مسیرهای حمل و نقل کالا است که متاثر از فاصله‌ی مبدأ و مقصد و نوع وسیله‌ی حمل است. با توجه به این که، بیش از ۸۵ درصد حمل و نقل داخلی کشور، از مسیر جاده‌ای صورت می‌گیرد، کاهش فواصل و یا استاندارد سازی مسیرهای حمل، با کاهش در مصرف سوخت و صرفه جویی در زمان، می‌تواند نقش مهمی در کاهش هزینه‌ی حمل داشته باشد. در حال حاضر، سالانه بیش از ۳۰ میلیون تن کالا و با تردد بیش از ۲ میلیون کامیون و کشنده، از راه بنادر استان خوزستان به کشور وارد و یا از کشور خارج می‌شود که بیش از ۸۰ درصد حمل آن، از راه جاده و از مسیر کنونی اندیمشک-پل دختر - خرم آباد صورت می‌پذیرد. کوتاه شدن مسیر، منجر به کاهش کرایه‌ی حمل کامیون و کالا و در مجموع، باعث کاهش قیمت تمام شده‌ی کالا در بندر امام خمینی خواهد شد.

عامل مهم دیگر در انتخاب مسیر حمل و نقل کالا، بُعد زمانی آن است. در شرایط بسیار متغیر تجارت جهانی، توانایی تامین به موقع مواد اولیه و همچنین تحویل به موقع کالا و خدمات تولیدی به مصرف کننده، مهم‌ترین دغدغه‌ی شرکت‌ها محسوب می‌شود که بقای آن‌ها در بازار رقابتی، در گرو آن است. در این راستا شرکت‌ها به دنبال انتخاب سریع‌ترین راه انتقال کالا و خدمات هستند. با بهره‌برداری از آزاد راه پل زال- خرم آباد، بیش از ۱۰۰ دقیقه صرفه جویی زمان در هر سفر، صورت خواهد گرفت؛ که خود می‌تواند جذابیت انتخاب بنادر خوزستان را به عنوان مرز تجاری مورد نظر صاحبان کالا، دوچندان کند.

عامل مهم دیگر در انتخاب مسیر حمل و نقل، ایمنی سفر است که مورد توجه صاحب کالا، شرکت‌های حمل و نقل، رانندگان و صاحبان وسایط نقلیه است. آزاد راه یاد شده، با حذف موانع و محدودیت‌های مسیر کنونی، ضمن افزایش ضریب ایمنی سفر، کاهش سوانح را نیز، در پی خواهد داشت. از این رو، پیش بینی می‌شود این عامل هم، مشوق خوبی برای افزایش تجارت از طریق بنادر استان خوزستان باشد.

■ **هم‌اکنون، بندر امام خمینی، از نظر تخلیه و بارگیری، چه آماری را ثبت کرده است؟**

● در ۷ ماهه‌ی نخست امسال، میزان ۲۱ میلیون

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در پیامی به
چهارمین همایش جامعه‌ی دریایی و بندری بوشهر

آینده روشن بنادر با همفکری، همت و کار مضاعف محقق خواهد شد

مهدی ابوالحسنی

خواهد شد و یقیناً بهره‌گیری از خرد جمعی، آینده‌ای روشن برای رونق و توسعه‌ی اقتصادی بندر بوشهر، رقم خواهد زد. این جانب، ضمن تشکر از برپاکنندگان و حامیان برگزاری این همایش، امید آن دارم، این همایش سالانه، ضمن معرفی الگویی مناسب از یک سازمان مردم نهاد در زمینه‌ی فعالیت‌های دریایی و بندری، با توان و قوت هر چه بیش‌تر، به حرکت رو به تعالی خود ادامه دهد و پلی مستحکم در برقراری ارتباط مؤثر و سازنده، بین بخش‌های مختلف دولتی و خصوصی باشد.»

خروج بندر بوشهر از بن بست

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، طی سخنانی در این همایش، از بهره‌برداری ۱۲ پروژه بندری، در ابتدای آذر ماه سال جاری در بنادر این استان خبر داد.

«محمد راستاد» گفت: «جهت بهره‌برداری از این تعداد پروژه، بالغ بر ۶۰۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری انجام گرفته است.»

وی اظهارداشت: «بهره‌برداری از جرثقیل‌های عظیم دروازه‌ای (گنتری کرین)، محوطه‌سازی و اسکله کوثر، از مهم‌ترین پروژه‌هایی است که آماده‌ی بهره‌برداری هستند.»

«راستاد» افزود: «همچنین، در اوایل آذرماه سال جاری، عملیات اجرایی احداث مسیر دسترسی به جزیره‌ی نگین آغاز خواهد شد که با بهره‌برداری از آن، بندر بوشهر از بن بست خارج می‌شود.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، خاطرنشان کرد: «با توسعه‌ی پس‌کرانه‌ی این بندر در جزیره نگین، ظرفیت بندر بوشهر که بعد از طرح توسعه دو برابر شده بود، باز هم افزایش خواهد یافت.»

وی اظهارداشت: «مراحل پایانی این پروژه، به اتمام رسیده و پیمانکار آن نیز، مشخص شده است که با بهره‌برداری از پروژه، مرحله‌ی جدید طرح توسعه‌ی بندر بوشهر در این جزیره، آغاز خواهد شد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، تاکید کرد: «با بهره‌برداری از پروژه‌های بندر

چهارمین همایش جامعه‌ی دریایی و بندری بوشهر، با حضور جمع کثیری از مدیران و فعالان این عرصه، در مجتمع فرهنگی و هنری استان بوشهر برگزار شد.

حرکت رو به تعالی همایش

معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به مناسبت برگزاری چهارمین همایش جامعه دریایی و بندری بوشهر، پیامی صادر کرد.

«مهندس سید عطاءاله صدر»، در این پیام، بندر بوشهر را یکی از دروازه‌های اصلی واردات و صادرات کشور خواند و تاکید کرد، بهره‌گیری از خرد جمعی، آینده‌ای روشن را برای رونق و توسعه اقتصادی این بندر رقم خواهد زد.

متن کامل پیام به این شرح است:

«همایش جامعه‌ی دریایی و بندری بوشهر، در حالی وارد چهارمین سال حیات خود می‌شود که بندر بوشهر با اجرای طرح‌های توسعه و ارتقای ظرفیت آن، به عنوان یکی از قطب‌های اقتصادی و حمل و نقل دریایی کشور، مورد توجه است. این بندر، با اتصال به شبکه‌ی راه آهن سراسری و آزادراهی، یکی از دروازه‌های اصلی واردات و صادرات به شمار خواهد رفت. در همین راستا، لای‌روبی بندر، احداث اسکله‌های جدید و پایانه‌ی کانتینری، افتتاح اسکله‌ی کوثر، پایانه‌ی صادرات مشتقات نفتی، برج کنترل بندر بوشهر، پایانه‌ی بندری میوه و مواد غذایی و چندین طرح بزرگ دیگر، تنها بخشی از فعالیت‌های صورت گرفته است که بندر بوشهر را به قطب مهمی در حوزه‌ی حمل و نقل دریایی تبدیل خواهد کرد و بی‌شک، دستیابی به موفقیت‌های بیش‌تر در آینده، با همفکری و همت و کار مضاعف، محقق خواهد شد.

در این میان، برگزاری همایش جامعه‌ی دریایی و بندری و تقدیر از فعالان و پیش‌کسوتان این حوزه، علاوه بر ایجاد انگیزه و فضای رقابت سالم در حوزه‌ی سرمایه‌گذاری و تجارت و حمل و نقل دریایی، بسترساز تضارب آرا و طرح ایده‌های جدید در بین فعالان این بخش





برگزاری همایش جامعه‌ی دریایی و بندری و تقدیر از فعالان و پیشکسوتان این حوزه، علاوه بر ایجاد انگیزه و فضای رقابت سالم در حوزه‌ی سرمایه‌گذاری و تجارت و حمل و نقل دریایی، بسترساز تضارب آرا و طرح ایده‌های جدید در بین فعالان این بخش خواهد شد.

جوامع بندری در همه‌جای دنیا به صورت غیررسمی فعالیت می‌کنند و به دلیل ضرورت و اهمیت آن در توسعه‌ی اقتصادی کشورها، دارای ساختار فرهنگی و مهمی هستند.

بندر بوشهر، قابل واگذاری به جامعه‌ی دریایی و بندری است، که از مسولان بندر تقاضا داریم، با اهتمام سازمان بندر و دریانوردی، واگذاری بخشی از تصدی‌گری‌های مربوط به این تشکل مردم نهاد را پیگیری کنند.»

تلاش برای رسیدن به دوران طلایی

عضو هیات مدیره‌ی جامعه‌ی بندری و دریایی بوشهر نیز در این همایش گفت: «حیات اقتصادی و زندگی در بندر بوشهر، همواره از راه دریا و دریانوردی تامین شده است و با تلاش در این عرصه، توانسته ایم از قابلیت‌های بیش‌تری برخوردار شویم.»

«سیامک احمدی»، افزود: «بندر بوشهر، علاوه بر فعالیت‌های اقتصادی، در حوزه‌ی فرهنگ نیز، پیشگام بوده است؛ به نحوی که برخی از کشورهای همسایه، تحت تاثیر فرهنگ بومی این منطقه قرار گرفته‌اند.»

وی با بیان این که، بندر بوشهر در حال رسیدن به دوران طلایی خود است، اظهار داشت: «برای تسريع در این مهم، نیازمند همدلی و همکاری هستیم تا بتوانیم هر چه بهتر، از ظرفیت‌ها و توان بخش‌های دولتی و خصوصی بهره‌گیری کنیم.»

«احمدی» اضافه کرد: «جامعه‌ی بندری و دریایی، یک تشکل مردم نهاد است و شکل‌گیری و موفقیت این نهاد، به نحوی تعامل میان بخش خصوصی و دولتی وابسته است.»

گفتنی است، در بخش پایانی این همایش، بیش از ۵۰ نفر از فعالان و پیشکسوتان عرصه‌ی دریایی و بندری، با اهدای تندیس و لوح سپاس، مورد تقدیر قرار گرفتند. ■

بوشهر، شاهد آغاز فصل تازه‌ای از فعالیت‌ها در زمینه‌ی تخلیه و بارگیری، به ویژه در بخش کانتینری خواهیم بود.»

«راستاد»، در بخش دیگری از سخنان خود، اظهارداشت: «وجود جامعه‌ی دریایی و بندری در بوشهر، نقش به سزایی در زمینه‌ی اشتغال‌زایی و رونق بندر داشته است و این جامعه در چند سال اخیر، توانسته، فعالان خود را به خوبی معرفی کند.»

وی خاطرنشان کرد: «جوامع بندری در همه جای دنیا به صورت غیررسمی فعالیت می‌کنند و به دلیل ضرورت و اهمیت آن در توسعه‌ی اقتصادی کشورها، دارای ساختار فرهنگی و مهمی هستند.»

مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر، تاکید کرد: «مردم، بخش گسترده‌ای از جامعه دریایی و بندری را تشکیل می‌دهند که در توسعه، تاثیر مستقیم و به سزایی دارند.»

واگذاری تصدی‌گری‌ها به تشکل‌های مردم نهاد

رییس اتاق بازرگانی، صنایع و معادن استان بوشهر نیز، در این همایش گفت: «بر اساس مستندات موجود، در گذشته، بخش عمده‌ی فعالیت‌ها در بندر بوشهر، به صورت مردم نهاد بوده و در زندگی مردم، نقش تعیین‌کننده‌ای داشته است.»

وی اظهار داشت: «بوشهر، سابقه‌ی درخشانی در فعالیت‌های دریایی دارد و بخش عمده‌ی فعالیت‌های بندری در برخی از استان‌های هم جوار نیز، به دست شهروندان بوشهری که در آن مناطق ساکن بوده‌اند، رقم زده شده است.»

«سیدحسین معروف»، اضافه کرد: «پس‌کرانه‌ی بندر بوشهر، در توسعه‌ی فعالیت‌های تجاری و اقتصادی، در گذشته تاثیر به سزایی داشته و دارد و تاجران بسیاری علاقه‌مند به فعالیت تجاری در این بندر هستند.»

وی، با تاکید بر حمایت از تشکل‌های مردم نهاد در حوزه‌ی فعالیت‌های دریایی و بندری گفت: «تفکر ایجاد تشکل‌های مردم نهاد، در ابتدای فعالیت، بر مبنای این که: «نمی‌توانیم و موفق نمی‌شویم»، اندیشه‌ی مناسبی نبود و بر اساس مستندات تاریخی، نوع فعالیت این تشکل‌ها در بندر بوشهر که در اتاق بازرگانی نیز، موجود است و در حال تدوین آن‌ها هستیم، نشان‌دهنده‌ی نقش تاثیرگذار آن‌ها در اقتصاد بوشهر و تامین معیشت بندرنشینان است.»

رییس اتاق بازرگانی، صنایع و معادن استان بوشهر، اظهار داشت: «ادامه فعالیت تشکل‌های مردم نهاد، منوط به عضوگیری و درآمد زایی است که دست کم، بتوانند معیشت و دوام خود را تامین کنند.»

«معروف»، اضافه کرد: «برخی از تصدی‌ها در



معاون عملیات بندری چابهار در گفت و گویا بندرودریا عنوان کرد:

بندر چابهار مستعد در شکوفایی محور شرق

بهرام محمدپور



«با آماده شدن زیرساخت‌های بندری چابهار، این بندر، نقش بزرگ‌ترین پایانه اقتصادی در شرق کشور را ایفا خواهد کرد.»
این جملات، بخشی از مطالبی است که «رمضان هراتی»، معاون عملیات بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا عنوان کرد و به تشریح عملکرد و مهم‌ترین اقدامات انجام شده توسط معاونت متبوعه خود پرداخت.

وی، در ابتدا با گذری بر پیشینه‌ی بندر چابهار که دارای قدمتی ۲ هزار ساله است، نقش این بندر در تعاملات تجاری و اقتصادی را پر اهمیت دانست و گفت: «با توجه به قدمت دیرینه‌ی بندر چابهار، میزان عملکرد آن در حال حاضر، ناچیز است؛ هر چند، طی سال‌های اخیر، سه ویژگی مهم سریع‌ترین، کم هزینه‌ترین و کوتاه‌ترین راه به آب‌های آزاد و بین‌المللی، منجر به جلب سرمایه‌گذاران به این بندر شده است.»

وی، با بیان این مطلب، که اهداف اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، بر مبنای سیاست‌های کلان سازمان بندر تعیین می‌شود، اظهار داشت: «از لحاظ اقدامات اداری کل در سال ۱۳۸۹، یکی از مهم‌ترین آنها، سامان‌دهی ایمنی شناورهای کنوانسیون و غیرکنوانسیونی، خصوصاً شناورهای سنتی است که به طور مستمر، دنبال می‌شود.»

وی افزود: «با صراحت اذعان می‌کنم که در بندر چابهار، تردد تمام شناورها خصوصاً به آب‌های آزاد و کشورهای همسایه را تحت کنترل داریم

و با طراحی و به کارگیری سیستم‌هایی ویژه، به محض ورود شناور به بندر، همه‌ی قوانین کنوانسیونی و غیرکنوانسیونی، خصوصاً در زمینه‌ی آلودگی، توسط کارشناسان اعمال می‌شود.»
«هراتی»، به ایجاد دفتر بازرسی، ایمنی و کنترل شناورها در شهرستان کنارک اشاره کرد و گفت: «این اقدام، با هدف تکمیل ارباب رجوع و تامین رفاه حال صاحبان شناور، در اسکله کنارک ایجاد شده و با تجهیزات موجود، همه‌ی مراحل بازرسی و کنترل شناورها، در همان اسکله صورت می‌گیرد.»

معاون عملیات بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، تهیه، تدوین و بازنگری در طرح استانی مقابله با آلودگی نفتی، تدوین طرح مدیریت پسماند، طرح سوخت‌رسانی به شناورهای سنتی، اجرای طرح پژوهشی در خصوص پایش و اندازه‌گیری آلودگی آب دریا به مواد نفتی و عناصر سنگین در حوضچه و کلیه‌ی اسکله‌ها، برگزاری جلسات علمی به منظور ارتقای سطح دانش تخصصی خدمه‌ی شناورهای سنتی، تلاش در جهت استقرار مفاد استانداردهای زیست محیطی (ISO 14001) در سطح بندر و پیگیری دریافت تجهیزات مبارزه با آلودگی راه، از جمله اقدامات اساسی در راستای حفظ محیط زیست دریایی، توسط این اداره‌ی کل برشمرد.

وی، به دیگر اقدامات صورت گرفته در بخش بازاریابی و سرمایه‌گذاری اشاره کرد و افزود: «با دریافت طرح، شاهد استقبال متقاضیان سرمایه‌گذاری در زمینه ساخت سیلو، انبار، مخازن روغن، مخازن ذخیره فرآورده‌های نفتی، سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری و ساخت شناورها بوده ایم که با رسیدگی به کلیه‌ی طرح‌ها و درخواست سرمایه‌گذاران و همچنین معرفی طرح‌های متقاضی دریافت تسهیلات به کارگروه اشتغال و سرمایه‌گذاری استان، به منظور دریافت تسهیلات و همچنین، متقاضیان دریافت تسهیلات ساخت شناور به سازمان بندر

و دریانوردی، برای استفاده از تسهیلات مالی از محل وجوه اداره شده، این روند در حال پیگیری و اجرا است.»

«هراتی»، با بیان این مطلب، که اداره‌ی کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، به دنبال طرح‌های درآمدزا و دارای ارزش افزوده برای بندر چابهار است، اظهار داشت: «از این تعداد، ۲۹ طرح، از سرمایه‌گذاران دریافت شده است که ۱۶ طرح تایید و ۱۳ طرح دیگر در دست بررسی است که از مهم‌ترین آنها می‌توان به طرح بانکرینگ سیمان خاش اشاره کرد.»

معاون عملیات بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، اذعان داشت: «در بهمن ماه سال گذشته، همایشی در مرکز استان تحت عنوان سواحل و بندر برگزار شد، که از مهم‌ترین دستاوردهای این همایش، می‌توان به آگاهی یافتن مدیران ارشد استانی از جایگاه سازمان بندر در توسعه‌ی ملی و آبادانی مناطق ساحلی و همچنین، جلوگیری از آلودگی دریایی و ممانعت از تخریب سواحل و مخاطرات احتمالی و اجرای مفاد کنوانسیون‌های مربوطه، اشاره کرد.»

وی ادامه داد: «در همین راستا، نشست بررسی طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور، با حضور استاندار، معاون وزیر مسکن و شهرسازی و همه‌ی مدیران استانی، در خرداد ماه سال جاری، در بندر چابهار برگزار شد و این، در حالی است که ارایه‌ی طرح یاد شده به مدیران ارشد استان و کشور، طبق ماده‌ی ۶۳، کمک می‌کند تا به منظور توسعه پایدار، کلیه‌ی ساخت و سازهای ساحلی با نظارت سازمان بندر صورت گیرد.»

«هراتی»، به فعالیت‌های اداری کل، در بخش صدور گواهینامه‌های شایستگی و برگزاری امتحانات اشاره کرد و گفت: «همه‌ی گواهینامه‌هایی که در این اداره‌ی کل صادر می‌شوند، در دو سطح تجاری در رده‌ی کم‌تر از ۵۰۰ GT، و گواهینامه‌های زیر ۳۰۰۰ GT قرار دارند؛ و در کنار آن، به منظور صدور گواهینامه، دو شرکت تلاشگر گوهر چابهار و دریاکستر تیس، تأسیس شده‌اند که برای ارتقای



می‌توان در بُعد ملی، از بندر چابهار به عنوان محور توسعه‌ی شرق کشور یاد کرد و در بُعد فراملی نیز، آن را به عنوان پل ارتباطی با کشورهای آسیای میانه و جنوب شرق آسیا دانست، که به دلیل خارج بودن از محدوده‌ی خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز، و نزدیک‌ترین بندر به آب‌های آزاد و بین‌المللی، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است.

و صادرات به این بندر اختصاص نمی‌یابد؟ در حالی که ۳ یا ۴ درصد صادرات و واردات کالایه سایر بنادر اختصاص پیدا می‌کند و سهم بندر چابهار، از این تجارت، بسیار اندک و ناچیز است. توجه به این امر، اقتصاد استان و منطقه را متحول می‌کند و رشد و شکوفایی این بخش از کشور را در پی خواهد داشت.

وی، ظرفیت عملیاتی بندر چابهار را در حال حاضر، ۲/۵ میلیون تن در سال عنوان کرد و گفت: «با توجه به همه‌ی امکانات زیرساختی، همچنان نتوانسته‌ایم به نحو احسن، از ظرفیت‌های بندر چابهار، استفاده کنیم؛ زیرا نگاه مسئولین، به ویژه در بخش کالاهای اساسی، نگاهی حمایتی نیست.»

وی، در خصوص رونق بندر چابهار، پیشنهاد کرد: «دولت باید گام‌های جدی در زمینه‌ی واردات کالاهای اساسی، از قبیل: کود شیمیایی و شکر، برای مصرف سه استان خراسان جنوبی، کرمان و سیستان و بلوچستان، از راه بندر چابهار بردارد؛ چرا که این امر، منجر به ایجاد تمایل در تجارت و سرمایه‌گذاران برای عبور دادن کالاهایشان از این بندر می‌شود. نگاه تجارت، همواره معطوف به اقدامات و عملکرد بخش دولتی است.»

معاون عملیات بندری اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، در پایان با انتقاد از عدم تبلیغات صحیح و بازاریابی مناسب برای بندر چابهار افزود: «برای معرفی بندر و شناسایی قابلیت‌های آن، تا کنون اقدامات اساسی صورت نگرفته‌است و رسانه‌ها نتوانسته‌اند مخاطرات فصل مونسون را از ذهن مخاطبان خود پاک کنند؛ در حالی که این بندر، هم اکنون از حوضه‌های آرام برخوردار است و پذیرای کشتی‌هایی با ظرفیت ۵۰ هزار تن می‌باشد.»

راستا، نیروهای فعال در شناورهای صیادی، تحت پوشش قرار می‌گیرند و این اقدام نه تنها باعث می‌شود صنعت دریانوردی، در زمینه‌های صیادی و تجاری، نیروهای خود را از این اتحادیه تأمین کند، بلکه منجر به ایجاد امنیت شغلی برای کارکنان شاغل نیز، خواهد شد.»

وی، در مورد دلایل عدم توسعه‌ی بندر چابهار نیز اظهارداشت: «نقش بندر چابهار، با توجه به پیشینه‌ی تاریخی آن در تعاملات تجاری، منطقه‌ای و بین‌المللی، بر کسی پوشیده نیست. بندر چابهار، گذرگاه تجارت جهانی بوده‌است که از چین شروع می‌شده و به پهنه‌ی آسیای جنوب شرقی، هندوستان، پاکستان و چابهار می‌رسیده‌است؛ اما متأسفانه، این گذرگاه اقتصادی، بعد از مدتی از رونق افتاده‌است.»

«هراتی»، با بیان این که، بندر چابهار به عنوان راهگذر اقتصادی کشورهای منطقه به حساب می‌آید، افزود: «می‌توان در بُعد ملی، از بندر چابهار به عنوان محور توسعه‌ی شرق کشور یاد کرد و در بُعد فراملی نیز، آن را به عنوان پل ارتباطی با کشورهای آسیای میانه و جنوب شرق آسیا دانست، که به دلیل خارج بودن از محدوده‌ی خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز، و نزدیک‌ترین بندر به آب‌های آزاد و بین‌المللی، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است.»

وی، با بیان این مطلب، که سیستان و بلوچستان دارای حدود ۶۰۰ کیلومتر مرز آبی است و بندر چابهار فاصله کمی با کشورهای افغانستان، پاکستان و آسیای میانه دارد، اذعان داشت: «بندر چابهار، مشروط به آماده شدن زیرساخت‌ها، می‌تواند نقش بزرگ‌ترین پایانه اقتصادی در شرق کشور را ایفا نماید. این موضوع، یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های فکری دولت‌مردان هم به شمار می‌رود که امیدواریم، هر چه زودتر تحقق یابد.»

معاون عملیات بندری اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، با تصریح این که در کشور پهنوار ایران، از مجموع ۱۱ بندر مهم، ۴ بندر در شمال و ۷ بندر در جنوب قرار دارد، خطاب به مسئولان بندری و دریایی اظهارداشت: اگر میزان عملیات واردات و صادرات کشور را به ۱۱ قسمت تقسیم کنیم، سهم بندر چابهار، یک یازدهم است؛ پس چرا یک درصد کالاها برای واردات

آموزش صیادان در سه بندر چابهار، بريس و کنارک، مراکز آموزشی ویژه‌ای را دایر کرده‌اند؛ و در بخش تعیین سلامت نیز، برای ملوانان تجاری و صیادی، دو پزشک در کنارک و چابهار، به کار مشغول هستند تا ملوانان و خدمه‌ی آنان، برای دریافت گواهی سلامت پزشکی، به آنان مراجعه کنند.»

وی افزود: «همچنین، تا پایان سال ۱۳۸۸، تعداد دوهزار پرونده‌ی متقاضیان صدور مدرک دریانوردی را بررسی و در ۱۲ رده، اقدام به آموزش دریانوردان در بخش‌های تجاری و صیادی کرده‌ایم. همچنین، ۳۴ دوره‌ی صدور مجوز جهت کلاس‌های آموزشی دریانوردی و ۱۷ دوره‌ی بازرسی و کنترل، و ۱۶۰۰ فقره مدرک پزشکی مورد بررسی قرار گرفته‌است.»

معاون عملیات بندری اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، با اشاره به قابلیت‌های منحصر به فرد دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار به سازمان بنادر و دریانوردی، پیشنهاد داد: با توجه به این که، تقریباً ۷۰ درصد از افسران ناوگان تجاری کشور، از این دانشگاه تأمین می‌شوند و دانشجویان پس از فارغ‌التحصیلی، برای انجام امتحانات دوره‌ی شایستگی خود که شامل ۸ بخشی است، در تهران، با صرف هزینه‌ی زیاد، مجدداً امتحان می‌دهند؛ می‌توان با حفظ حرمت و رعایت قوانین، اختیار برگزاری امتحانات را به اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان واگذار نمود؛ که این اقدام خود در پیشبرد اهداف بندر چابهار کمک بزرگی خواهد بود.»

وی، با اشاره به نیازمندی بخش شیلات کشور به ۳۰ هزار نفر پرسنل دریانورد، اظهارداشت: «در حال حاضر، اکثر کارکنان و خدمه‌ی شناورهای صیادی ما را اتباع خارجی تشکیل می‌دهند که به صورت غیرقانونی، مشغول به کار هستند.»

وی، عدم استقبال افراد بومی و ساحل نشین از کار بر روی شناورها را ناکافی بودن حقوق و مزایا دانست و گفت: «این، در حالی است که صیادان منطقه، ۳ ماه از سال را به دلیل گذران فصل مونسون، بیکارند.»

معاون عملیات بندری اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان همچنین، پیشنهاد تشکیل اتحادیه‌ای را مطرح کرد و گفت: «در این





اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، در راستای شرح وظایف و اختیارات حاکمیتی خود، مندرج در قانون جمهوری اسلامی، موظف به: «ایجاد، تکمیل و توسعه‌ی ساختمان‌ها، تأسیسات و تعمیرگاه‌های بندری و دریایی بازرگانی و وسایل و تجهیزات مربوطه و بهره‌برداری از آن‌ها است و از طرفی، «صدور اجازه‌ی تأسیس اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات، ضمن تصویب طرح مربوطه، با داشتن حق نظارت در اجرای بهره‌برداری - صدور اجازه‌ی تأسیس دفتر، خانه‌ی ملوانان، رستوران، انبار و سایر تأسیسات لازم، به درخواست متقاضیان صلاحیت‌دار، سازمان می‌تواند با توجه به امکانات خود در بنادر، زمینی برای تأسیسات مزبور، از طریق اجازه واگذار نماید». موارد بالا، از جمله اختیاراتی است که به منظور توسعه و شکوفایی اقتصادی کشور، در حیطه‌ی عملکرد حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد.

نمادی دیگر از خدمت‌رسانی به مردم ساحل‌نشین اجرای ۴۴۰ میلیارد ریال پروژه عمرانی در بنادر هرمزگان

تردد کشتیرانی در خلیج فارس و دریای عمان، بی‌گمان موقعیت و نقش منحصر به فردی در منطقه ایفا می‌کند.

معاون سابق مهندسی و عمران اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این گفت‌وگو خاطرنشان کرد: «استان هرمزگان، با دارا بودن بیش از ۶۴ بندر بزرگ و کوچک (مشمول بر ۱۰ بندر تجاری، ۱۱ بندر صیادی، ۱۰ بندر صنعتی، ۴ بندر مواد نفتی، ۳ بندر کالاهای متفرقه، ۱۳ بندر چند منظوره و ۲ بندر مسافری) و مناطق ویژه و آزاد اقتصادی، یکی از فعال‌ترین و مهم‌ترین استان‌های ساحلی کشور محسوب می‌شود.

وی، بر ضرورت توجه به ایجاد و توسعه‌ی زیرساخت‌های بندری تأکید کرد و گفت: «با توجه به رشد آمار فعالیت‌های تخلیه و بارگیری، استقبال روزافزون بخش خصوصی به منظور مشارکت و سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های بندری و نفتی، ضرورت تکمیل، توسعه و احداث تأسیسات زیربنایی برای سهولت و تسریع در فعالیت‌های عملیاتی، لزوم برنامه‌ریزی دقیق در جهت توسعه‌ی فعالیت‌های بندری در جای جای استان، برای کمک به رونق هر چه بیش‌تر این مناطق، ضروری به نظر می‌آید که بر این اساس، با پیگیری‌های اداره‌ی کل و حمایت‌های همه‌جانبه‌ی مدیرعامل سازمان بنادر، اعتباری تا سقف ۳۲۰ میلیارد ریال به این منظور اختصاص یافت.

وی افزود: «از محل اعتبارات طرح احداث

مدرن‌ترین پایانه‌ی کانتینری کشور با ظرفیت اسمی سالانه ۶ میلیون TEU و با اعتباری بالغ بر ۲۰۰ میلیون دلار، ۳۱۰ میلیون یورو و ۳۰۰ میلیارد تومان، تجهیز خواهد شد.

«رحیم ناصری فخر»، اضافه کرد: «در ضلع شرقی مجتمع بندری شهید رجایی، بندر خلیج فارس قرار دارد که با دارا بودن ۹ پست اسکله با آب‌خور ۸- متر، پذیرای شناورهای با ظرفیت ۱۰ هزار تن، به منظور بانکرینگ، صادرات و ترانزیت مواد نفتی و معدنی است.»

وی افزود: «ظرفیت کل بنادر تجاری کشور، در حال حاضر، حدود ۱۳۰ میلیون تن کالا در سال است که بنادر استان، با حدود ۸۰ میلیون تن، حدود ۶۰ درصد ظرفیت را به خود اختصاص داده‌اند. در این میان، مجتمع بندری شهید رجایی، با ظرفیت ۵۵ میلیون تن، با برخورداری از حدود ۷۵۰۰ متر اسکله با عمق آب‌خور مناسب، آمادگی پهلوگیری کشتی‌هایی با آب‌خور ۱۷ متر را دارد که این میزان آب‌خور، برای پهلوگیری کشتی‌های نسل هفتم کانتینری، با ظرفیت ۱۴۰۰۰ TEU و تناژ ۱۴۵۰۰۰ تن، بسیار مناسب است.»

وی، در عین حال، به جایگاه مهم استان در اقتصاد کشور نیز اشاره کرد و ادامه داد: «استان هرمزگان، با حدود ۲۲۳۷ کیلومتر نوار ساحلی (شامل ۱۵۷۹ کیلومتر سرزمین اصلی و ۶۵۸ کیلومتر جزایر) و داشتن ۱۴ جزیره و نیز، تنگه‌ی بسیار حساس و استراتژیک هرمز و برخورداری از بخش عمده‌ای از آبراهه‌های قابل



معاون سابق مهندسی و عمران اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در گفت‌وگو با خبرنگار بندر و دریا، در خصوص اهمیت و جایگاه بنادر استان، خصوصاً مجتمع بندری شهید رجایی، گفت: «مجتمع بندری شهید رجایی، در فضایی به مساحت ۲۴۰۰ هکتار و برخورداری از ۲۷ پست انواع اسکله‌ها در دو حوضچه‌ی اصلی، با کاربری‌های متنوع، نظیر: کانتینری، کارگو، فله، مواد نفتی، مواد اولیه روغن نباتی، مواد معدنی و...، همچنین، با بهره‌مندی از خطوط اتصال شبکه‌ی ملی ریلی، سالیانه بیش از ۵۰ درصد از حجم صادرات و واردات کالاهای جایه‌جا شده و نزدیک به ۹۰ درصد از عملیات کانتینری کشور را به خود اختصاص داده است و این در حالی است که با تکمیل حوضچه‌های دوم و سوم به

ضروری کرده است.»

وی گفت: در این راستا، واحد مهندسی و عمران، با تعریف حدود ۴۵ پروژه در بخش مطالعات، تعمیرات اساسی، پروژه‌های اجرایی جدید و ادامه‌دار و... که با پیش‌بینی اولیه اعتباری در حدود ۲۶۳.۴۱۷ میلیون ریال، فعالیت سال ۱۳۸۸ خود را در سطح بندر آغاز کرد و با اجرای پروژه‌های عمده و اساسی مشروحه، با توجه به محدودیت‌های اعتباری و عدم تخصیص و ابلاغ به موقع اعتبارات مورد نیاز پروژه‌ها، در نهایت، در پایان سال مالی، موفق به جذب ۳۳۹.۸۱۹ میلیون ریال از اعتبارات تعیین و تخصیص یافته شد.



نوسازی، بازسازی و احداث راه‌آهن پشتیبانی و خطوط راه‌آهن داخلی بندر شهیدرجایی به طول ۱۶ کیلومتر، با اعتباری بالغ بر ۱۴۰ میلیارد ریال، که طی برنامه‌ریزی انجام شده است، تا پایان سال جاری، مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.



وی، یکی از وظایف این اداره‌ی کل را نظارت و صدور مجوز ساخت و سازه‌های ساحلی در استان هرمزگان عنوان کرد و افزود: «با اقدامات و برنامه‌ریزی‌های بسیار خوبی که انجام پذیرفته، نظارت بر روند ساخت و سازه‌های ساحلی افزایش یافته است و ضمن هماهنگی با دستگاه قضایی، از انجام هر گونه ساخت و ساز فاقد مجوز در سطح سواحل استان، جلوگیری می‌شود.»



«ناصری فخر»، با اشاره به اهمیت تعمیر اسکله‌های مجتمع بندری شهید رجایی که طی سال جاری به اتمام رسید، اضافه کرد: «اسکله‌های بتنی این بندر، با قدمت بهره‌برداری عملیاتی و مداوم بیش از ۲۷ سال، از سرمایه‌های ثابت مجتمع بندری محسوب می‌شوند که در طی دوره‌ی فعالیت عملیاتی و قرارگیری در شرایطی محیطی و جوی بسیار شدید خورنده، نقش بسیار ارزشمندی را در افزایش نوع فعالیت آمار تخلیه و بارگیری بندری ایفا کرده‌اند.»

وی ادامه داد: «ترافیک تردد و پهلوگیری شناورها در اسکله‌ها، عدم اجرای اصولی و کیفی تکنولوژی در مراحل اولیه‌ی ساخت تأسیسات، فقدان سیستم نگهداری مدرن، عدم بهره‌برداری اصولی، شرایط محیطی و جوی استقرار سازه و... از جمله‌ی عوامل مهمی هستند که در طول مدت بهره‌برداری، باعث کاهش استحکام سازه شده، به طوری که آثار مخرب ناشی از خوردگی و خرابی‌ها، تأثیر بسیار نامطلوبی در منظر عمومی ایجاد نموده و امر پهلوگیری شناورها را با ریسک فراوانی روبه‌رو کرده بود.»

وی افزود: «از این رو، مطالعات تعمیرات اساسی اسکله در یک بازه‌ی زمانی مشخص، دستور کار واحد قرار گرفت و پس از ارزیابی‌های میدانی، فنی و آزمایشگاهی، منجر به ارائه‌ی طرح بهینه‌ای شد که با توجه به محدودیت اعتباری در چند مقطع زمانی کوتاه، به مرحله‌ی اجرا رسید و در نهایت، با تأمین اعتبار لازم در یک دوره‌ی سه ساله، کل اسکله‌های بندر، مورد تعمیرات اساسی قرار گرفت.»

وی، در خصوص اثرات تعمیرات اساسی اسکله‌ها تصریح کرد: «با این اقدام مؤثر، ضمن ارزش‌های سرمایه‌ای، دوام و افزایش طول عمر مفید سازه، ایمنی پهلوگیری شناورها و عملیات تخلیه و بارگیری، نمای ظاهری اسکله‌ها نیز، به شکل بسیار مطلوبی سامان‌دهی شد و از طرف دیگر، جسارت ریسک فعالیت‌های اجرایی متخصصین داخلی در اجرای تعمیرات سازه‌های دریایی که تاکنون در سطح کشور کم سابقه بوده، به اکران گذاشته شد.»

معاون سابق مهندسی و عمران اداره‌ی کل بندر و دریانوردی هرمزگان، در گفت‌وگو با خبرنگار بندر و دریا در بخش دیگری از سخنان خود، به سایر اقدامات انجام شده توسط معاونت خود اشاره کرد و افزود: «عملکرد فعالیت عملیات بندری، در سطح بسیار وسیع و گسترده‌ی مجتمع بندری و استقبال چشمگیر بخش خصوصی و شرکت‌های سرمایه‌گذار در فعالیت‌های بندری، در اراضی پشتیبانی ۱۵۰ و ۲۰۰ هکتاری و بندر خلیج فارس، عدم اتمام پروژه‌های تأسیسات زیربنایی، افزایش حجم فعالیت سالانه و میزان تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری شهیدرجایی، احداث و تکمیل زیرساخت‌ها به منظور سرویس‌دهی منظم به خیل عظیم مشتریان را بیش از هر زمان دیگری

موج‌شکن (بنادر کوچک) نیز، در سال ۱۳۸۹، مبلغ ۱۱۹ میلیارد ریال (معادل ۱۹ درصد کل اعتبارات مربوطه) به بندر شهیدرجایی تخصیص یافت، تا در قالب ۸ پروژه‌ی تعریف شده، هزینه شود؛ که بر این اساس، مجموع اعتبارات تصویبی سال ۱۳۸۹، قریب ۴۴۰ میلیارد ریال برآورد می‌شود.»

«ناصری فخر»، به پروژه‌های مهم این اداره‌ی کل اشاره کرد و افزود: «نوسازی، بازسازی و احداث راه‌آهن پشتیبانی و خطوط راه‌آهن داخلی بندر شهیدرجایی به طول ۱۶ کیلومتر، با اعتباری بالغ بر ۱۴۰ میلیارد ریال، که طی برنامه‌ریزی انجام شده است، تا پایان سال جاری، مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت، توسعه‌ی سوم اراضی پشتیبانی، احداث شانتینگ یارد ریلی، محوطه‌سازی، تعویض ضربه‌گیرها و لای‌روبی بندر خلیج‌فارس، نوسازی خطوط ۴ و ۸ ریل راه‌آهن، مطالعه و اجرای تعمیرات اساسی دکل‌های چراغ دریایی، احداث فونداسیون بیکن‌ها در سطح استان و بازسازی اساسی اسکله‌های ۴ تا ۲۰ مجتمع بندری شهید رجایی، از جمله‌ی مهم‌ترین پروژه‌های در دست اقدام این اداره‌ی کل در سال جاری است.»

وی خاطر نشان کرد: «از جمله‌ی مهم‌ترین فعالیت‌های مطالعاتی که نتایج آن پس از اجرا شدن طرح‌های تعریف شده، تأثیر زیادی بر رشد اقتصادی منطقه در ابعاد تجاری، مسافری و گردشگری خواهد گذاشت، می‌توان به مطالعات ایجاد بندر خمیر، شیوه، تیاب، هرمز و همچنین، مطالعات تکمیلی اسکله‌های شهید حقانی و ذاکری اشاره کرد.»

وی در بخش دیگری از سخنان خود، به چشم‌انداز توسعه‌ی مجتمع بندری شهید رجایی اشاره کرد و گفت: از جمله‌ی اقداماتی که می‌تواند نقش و توانایی‌های بالقوه‌ی مجتمع بندری شهید رجایی را در عرصه‌های ملی و بین‌المللی، دو چندان نماید، دو خطه کردن راه‌آهن بافق- بندرعباس و افزایش سهم جابه‌جایی کالا توسط ناوگان ریلی، از ۷ درصد کنونی به بیش از ۲۵ درصد، اجرای طرح شانتینگ یارد ریلی در مجتمع بندری شهید رجایی با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با اعتباری در حدود ۲۰ میلیون دلار، تکمیل بزرگراه بندرعباس- سیرجان و تبدیل آن به آزادراه که در حال حاضر، توانایی سرویس‌دهی و جابه‌جایی بیش از ۲۰ میلیون تن کالا را پوشش می‌دهد، الحاق اراضی ۲۴۰۰ هکتاری از زمین‌های مورد نیاز ضلع شمالی مجتمع به بندر، به منظور سهولت انجام و پشتیبانی طرح‌های توسعه‌ی آبی و ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز، برای جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، جهت انجام فعالیت‌های بندری و دریایی است که میزان مشارکت سرمایه‌گذاران، تاکنون بالغ بر ۶۰۰ میلیارد تومان، در زمینه‌های گوناگون عملیاتی، برآورد شده است.»

دیدار سفرا و پژوهشگران خارجی از مجتمع بندری شهید رجایی



جمعی از سفرا و پژوهشگران خارجی شرکت کننده در بیستمین همایش بین‌المللی خلیج فارس از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کردند. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی اکبر صفایی مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در حاشیه این بازدید با اشاره به اینکه، بندر

شهید رجایی بزرگترین و مهمترین بندر تجاری و بازرگانی کشور محسوب می شود، افزود: حدود ۹۰ درصد عملیات کانتینری و بیش از ۵۰ درصد تخلیه و بارگیری کالا از این بندر انجام می شود.

وی ظرفیت فعلی این بندر در بخش کانتینری را بیش از ۳ میلیون TEU عنوان کرد و افزود: با بهره برداری از فاز دوم طرح توسعه، ظرفیت این بندر مهم و استراتژیک به ۶ میلیون TEU افزایش خواهد یافت.

صفایی ارتقای ۱۰ پله ای این بندر میان بنادر بزرگ کانتینری دنیا و دستیابی به رتبه پنجم در سال گذشته میلادی را نشان از برنامه ریزی جامع در راستای تبدیل این بندر به بندر هاب (HUB) منطقه یاد کرد و گفت: این بندر در حال حاضر با بیش از ۸۰ کشور دنیا در ارتباط است و ۳۰ خط کشتیرانی در آن تردد می کنند.

وی ظرفیت پهلوهی به بزرگترین کشتی های کانتینری دنیا را از جمله منحصر به فرد ترین و کم نظیرترین مزیت های این بندر عنوان و خاطرنشان کرد: با الحاق ۲۴۰۰ هکتار به اراضی بندر شهید رجایی، افق جدیدی در این بندر به وجود می آید و طی آن بندر شهید رجایی با شتاب به سمت بنادر نسل سوم گام برمی دارد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، بهره گیری از نیروی انسانی مجرب، استفاده از تجهیزات به روز و مدرن بندری، استقرار نرم افزارهای تخصصی و دریافت گواهینامه های مدیریتی در بخش های مختلف را از جمله توانایی های خاص این بندر ذکر کرد.

وی در عین حال از بنادر به عنوان محلی مطمئن برای سرمایه گذاری نام برد و افزود: طی سال های اخیر سرمایه گذاری خارجی در این بندر افزایش چشمگیری داشته است و در حال حاضر نیز سرمایه گذاران زیادی برای سرمایه گذاری اعلام آمادگی نموده اند.

گفتنی است در این بازدید سفرای غنا و مالی و همچنین پژوهشگرانی از کشورهای اروپایی، آفریقایی و آسیایی حضور داشتند که از نزدیک با توانمندی های بندر شهید رجایی آشنا شدند.

مجتمع بندری شهید رجایی؛ دانشگاه بزرگ تجارت ایران



رئیس اداره آموزش مجتمع بندری شهید رجایی از برگزاری ۷۰ دوره آموزشی در این بندر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، محمود صابری گفت: از ابتدای امسال تاکنون ۷۰ دوره آموزشی تخصصی و عمومی در مرکز آموزش مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شده است.

وی به برنامه ریزی جدی این اداره کل در جهت تربیت و افزایش سطح دانش نیروی انسانی شاغل در بندر شهید رجایی اشاره کرد و افزود: «با توجه به این که مجتمع بندری شهید رجایی دروازه طلایی کشور محسوب می شود، اندیشمندان تجارت، روح زنده تجارت را در آن می بینند و به

مثابه دانشگاه به آن می نگرند که بر همین اساس با تاکید مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، برنامه ریزی های اساسی در این راستا انجام پذیرفته است.

صابری از برگزاری دوره های بلندمدت با همکاری مراکز آموزش عالی خبر داد و

افزود: در این راستا برنامه ریزی هایی برای انعقاد تفاهم نامه با دانشگاه هرمزگان و دانشگاه جامع علمی کاربردی صورت پذیرفته که بتوان از ظرفیت آنها در راستای ارتقای سطح علمی این بندر استفاده نمود. رئیس اداره آموزش مجتمع بندری شهید رجایی از نصب و استقرار سیستم GMDSS به عنوان یکی از اقدامات ارزشمند یاد کرد و افزود: طی سال جاری دوره های تخصصی زیادی برای اولین بار در این مرکز برگزار شده که از جمله آنها می توان به برگزاری دوره آشنایی با تخلیه و بارگیری مواد نفتی در ۳ سطح مختلف نام برد.

صابری در پایان تصریح کرد: در برنامه استراتژیک ۵ ساله که برای بندر شهید رجایی در حال تدوین است، آموزش یکی از مهم ترین ارکان را به خود اختصاص داده، که با برنامه هایی که در دست اقدام داریم تلاش می کنیم جایگاه و سطح مرکز آموزش را به اندازه های دانشگاهی ارتقا دهیم.

دیدار مدیران صداوسیما از مجتمع بندری شهید رجایی



جمعی از مدیران ارشد سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران، از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کردند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در این دیدار، مدیران صدا و سیما با حضور در بخش های مختلف بزرگترین بندر تجاری و بازرگانی کشور، از نزدیک با فعالیت های انجام شده در این بندر آشنا شدند.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در دیدار با مدیران صدا و سیما ضمن خوش آمدگویی به آنها از بندر شهید رجایی به عنوان دروازه اقتصاد کشور یاد کرد.

علی اکبر صفایی گفت: در استان هرمزگان ۷۰ بندر وجود دارد که در بخش های تجاری، صیادی، مسافری و... مشغول به کار هستند. وی ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی را از جمله مهمترین وظایف سازمان بنادر و دریانوردی نام برد و گفت: در حوزه دریا بیش از ۴۴ کنوانسیون و مقرر بین المللی وجود دارد که جمهوری اسلامی ایران در ۲۳ کنوانسیون آن عضو می باشد.

وی به برنامه های در دست اقدام این اداره کل اشاره کرد و افزود: با برنامه ریزی صورت گرفته، بندر شهید رجایی در حال حرکت به سمت بنادر نسل سوم می باشد که طی آن توجه جدی به ایجاد ارزش افزوده در این بندر مهم، خواهد شد که ضمن ایجاد اشتغال، موجبات صادرات مجدد کالا فراهم خواهد شد.

صفایی خاطرنشان کرد: با بهره برداری از طرح توسعه بندر شهید رجایی امکان پهلوهی بزرگترین کشتی های کانتینری دنیا در این بندر فراهم شد و همین امر موجب رونق ترانشیپ

در این بندر گردید که تلاش می کنیم با طرح های بسیاری که در دست اقدام داریم این بندر به بندر هاب (HUB) منطقه تبدیل شود.

وی توجه جدی به جستجو و نجات دریایی را از جمله برنامه های سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد و افزود: در حال حاضر، این بخش با پیشرفته ترین تجهیزات و شناورها، در کوتاهترین زمان ممکن به یاری حادثه دیدگان در دریا می شتابد.

دریافت گواهینامه مدیریت امنیت اطلاعات

توسط اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان



معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از دریافت گواهینامه ISMS:27001-2005 خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، محمد علی سعیدی پور در این باره گفت: به عنوان اولین و تنها دستگاه اجرایی در سطح استان هرمزگان، اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان موفق به دریافت گواهینامه مدیریت امنیت اطلاعات (ISMS) در قالب استاندارد ۲۷۰۰۱ از شرکت معتبر DNV شد این درحالی است که کم‌تر از ۱۰ سازمان و موسسه در کل کشور موفق به دریافت گواهینامه مذکور شده‌اند.

وی گفت: با توجه به این که در دهه‌های اخیر وابستگی سازمان‌ها روز بروز به سیستم‌ها و سرویس‌های IT بیشتر شده است و همواره امنیت اطلاعات هر سازمان پیرو آن برقراری سرویس‌ها به منظور تداوم کسب و کار از دغدغه‌های اصلی مدیران بوده است.

معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: اهمیت این امر در این است که اطلاعات یکی از ارزش‌ترین دارایی‌های سازمان‌ها است که امنیت آن از موضوعات بسیار حیاتی تلقی می‌گردد.

سعیدی پور در خصوص مزایای استفاده از این سیستم گفت: اطمینان از تداوم کسب و کار و کاهش صدمات از طریق ایمن ساختن اطلاعات و کاهش تهدیدها،

اطمینان از سازگاری با استاندارد امنیت اطلاعات و محافظت از داده‌ها، جلب اعتماد مشتریان و شرکای تجاری، امکان رقابت بهتر با سایر سازمان‌ها، ایجاد مدیریت فعال و پویا در پیاده‌سازی طرح‌های امنیتی و رفع مشکلات امنیتی در حوزه خدمات فناوری اطلاعات از جمله مهم‌ترین مزیت‌های استقرار مدیریت امنیت اطلاعات (ISMS) می‌باشد.

وی افزود: مطالعات مقدماتی و نیازسنجی این طرح از سال ۸۷ شروع و استقرار آن از اوایل سال گذشته و در ابتدای امسال به پایان رسید و آماده ممیزی شد.

معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: در تیرماه فرآیند پیش‌ممیزی را پشت سر گذاشتیم و مرحله ممیزی این استاندارد توسط شرکت معتبر DNV در اوایل آبان ماه امسال انجام شد که پس از اصلاحات انجام شده، موفق به اخذ گواهینامه مذکور شدیم.

از ابتدای امسال تاکنون

۵۴ میلیون تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از افزایش ۱۲ درصدی تخلیه و بارگیری کالا از بنادر استان طی ۷ ماهه امسال خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی اکبر صفایی گفت: از ابتدای امسال تاکنون ۵۴ میلیون و ۲۷۰ هزار و ۶۴۱ تن کالا در بنادر استان هرمزگان تخلیه و بارگیری شد که این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۲ درصد رشد نشان می‌دهد. وی اضافه کرد: از این میزان حجم عملیات، ۳۲ میلیون و ۶۲۲ هزار و ۱۹۰ تن غیرنفتی و مابقی نفتی بوده است که به ترتیب ۲۱ و ۲ درصد افزایش داشته است. صفایی به افزایش صادرات کالاهای غیرنفتی از بنادر استان اشاره کرد و افزود: طی مدت ذکر شده، ۱۲ میلیون و ۹۹ هزار و ۵۴ تن کالای غیرنفتی به خارج از کشور صادر شد که ۴۸ درصد افزایش نشان می‌دهد.

وی از افزایش ۳۳ درصدی ترانزیت این مواد خبر داد و میزان آن را یک میلیون و ۲۵۹ هزار و ۶۳۵ تن اعلام کرد. صفایی خاطرنشان کرد: همچنین واردات کالاهای غیر از رشد ۴ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال قبل برخوردار بود که به رقم ۱۱ میلیون و ۲۴۵ هزار و ۷۰۶ تن رسید.

وی گفت: کاپوتاژ این مواد در این مدت به ۶ میلیون و ۱۳۲ هزار و ۴۸۱ تن رسید که از رشد ۲۶ درصدی برخوردار می‌باشد. مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در عین حال اظهار داشت: طی این مدت آمار صادرات مواد نفتی از این بنادر با افزایش ۱۲ درصدی روبرو بوده است به طوری که به رقم ۸ میلیون و ۵۴ هزار و ۱۱۵ تن رسید. وی میزان ترانزیت مواد نفتی را ۷۴ هزار و ۱۱۰ تن اعلام کرد و افزود: ترانزیت این مواد نسبت به سال گذشته ۱۱۳ درصد افزایش یافته است.

صفایی گفت: همچنین تخلیه و بارگیری کانتینر نیز طی ۷ ماهه نخست امسال با ۳/۱۴ درصد رشد روبرو بود به طوری که طی این مدت یک میلیون و ۴۱۹ هزار و ۸۶۴ TEU کانتینر در بنادر استان عملیات صورت گرفت که عمده آنها در بندر شهید رجایی انجام شد.

وی آمار مسافران جابه‌جا شده در بنادر مسافری استان را ۳ میلیون و ۶۳۵ هزار و ۴۲۹ نفر اعلام کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: طی این مدت ۸۴۸ هزار و ۶۷ دستگاه کامیون و ۲۴ هزار و ۲۰۱ دستگاه واگن قطار در بنادر استان تردد کردند که به ترتیب ۸ و ۱۵ درصد رشد نشان می‌دهد.

راه اندازی سامانه پیامک اخبار هواشناسی دریایی در هرمزگان

مسئول مرکز هماهنگی و نجات دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از راه‌اندازی سامانه پیامک اخبار هواشناسی دریایی در هرمزگان خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، صالح فاخری گفت: از این پس، مسافران و بهره‌برداران از دریا می‌توانند با ارسال پیامک به شماره ۰۹۱۷۱۵۸۱۸۱۳ از اخبار هواشناسی بهره‌مند گردند.

وی گفت: با ارسال عدد یک، اخبار مربوط به غرب هرمزگان شامل بندر لنگه، جزایر کیش، سیری، لاوان و ابوموسی در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد.

فاخری خاطرنشان کرد: همچنین با ارسال عدد ۲، اخبار هواشناسی مرکز استان شامل، بندرعباس و قشم منعکس می‌شود و با ارسال عدد ۳ نیز اخبار هواشناسی شرق هرمزگان شامل میناب و جاسک به اطلاع هموطنان عزیز خواهد رسید.

وی افزود: این اقدام در راستای افزایش خدمات رسانی به مردم انجام می‌شود و طی آن مسافران دریایی با اطلاع از شرایط جوی از سفر مطلوب‌تری بهره‌مند خواهند شد.

مسئول مرکز هماهنگی و نجات دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان کاهش سوانح دریایی را از جمله مهمترین اهداف راه‌اندازی این سامانه عنوان کرد.

نقش بندر امام خمینی در محور ترانزیتی شمال - جنوب پررنگ تر می‌شود

امام خمینی نظیر دسترسی به شبکه‌ی سراسری خطوط ریلی، اسکله‌های با آب‌خور مناسب جهت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و تجهیزات پیشرفته و بر قدرت تخلیه و بارگیری فراهم می‌آید.

ابراهیم ایدنی با اشاره به عبور مسیر ترانزیتی شمال - جنوب از بنادر خوزستان تصریح کرد: بندر امام خمینی با واقع شدن در این مسیر بازرگانی از توانایی بالا در جذب سرمایه‌گذاری جهت ترانزیت و صادرات مجدد کالا با ارزش افزوده برخوردار است و با انعقاد قرار دادهای میان مدت و بلند مدت اجاره اراضی پشتیبانی در مجتمع بندری امام خمینی زمینه‌ی مساعد جهت فعالیت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را فراهم آورده است.

با سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون دلاری بخش خصوصی کنیایی و ایرانی در زمینه‌ی ذخیره‌سازی و ترانزیت غلات کشورهای آسیایه میانه در بندر امام خمینی، نقش این بندر در مسیر ترانزیتی شمال - جنوب و دسترسی به آب‌های بین‌المللی جهت کشور های آسیای میانه و قفقاز تقویت خواهد شد.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر افزود: طی قرارداد سرمایه‌گذاری مشترک دو شرکت ایرانی و خارجی به منظور ترانزیت غلات مازاد کشورهای آسیای میانه که بالغ بر ۳۰۰ میلیون تن است، زمینه‌ی بهره‌برداری بهینه از زیرساخت‌های مساعد در بندر

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان تاکید کرد: توجه جدی به مسائل زیست محیطی در بندر شهید رجایی



در مراسمی، ۴۰۰ اصله نهال در بندر شهید رجایی کاشته شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان به لزوم توجه جدی به فضای سبز اشاره کرد و افزود: بندر شهید رجایی به مانند بنادر بزرگ دنیا توجه جدی به مباحث مربوط به مسائل زیست محیطی و طبیعت دارد و در این راه برنامه های بسیاری را در دست اجرا دارد.

علی اکبر صفایی گفت: در کنار کاشت ۴۰۰ اصله نهال در این بندر، کار مهم و زیر بنایی را آغاز کردیم که بر اساس آن طراحی فضای سبز بندر را در اختیار مشاور قرار خواهیم داد تا این بندر از وضعیت مطلوبی در این بخش برخوردار باشد.

وی خاطرنشان کرد: کنترل آلودگی ناشی از کشتی ها با اجرای قوانین و کنوانسیون های بین المللی که در این بخش قرار دارد با دقت و حساسیت خاصی انجام می شود تا ضمن حفاظت از محیط زیست، فضای مناسب و پاک جهت فعالیت در بندر فراهم شود.

صفایی از کنوانسیون های مارپل، آب توازن کشتی و مقابله با آلودگی ها به عنوان مهمترین کنوانسیون های بین المللی نام برد که در این بندر با جدیت در حال اجرا

می باشد. مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: همچنین در بخش خشکی از ورود کامیون های فرسوده و قدیمی به داخل بندر جلوگیری می شود و در حال حاضر فقط کامیون هایی می توانند در سطح بندر فعالیت نمایند که استانداردهای لازم را دارا بوده و آلودگی ایجاد نمی کنند.

صفایی گفت: با توجه به کمبود آب در استان، تلاش می کنیم از آب تصفیه خانه بندر به بهترین نحو استفاده نماییم و ضمن ایجاد فضای سبز و زیبا در بندر شهید رجایی، آرامش روانی مناسب برای کارکنان را فراهم آوریم. وی ابراز امیدواری کرد: با به ثمر نشستن نهال های کاشته شده، در سال های آینده فضای دل انگیز تر و زیباتری را در بندر شاهد خواهیم بود.

خودکفایی در تولید و تعمیر چیلر در مجتمع بندری شهید رجایی

کارشناسان و مهندسان اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان پس از ماهها تلاش، موفق شدند به تکنولوژی تولید و تعمیر چیلر و تهویه دست یابند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، رئیس اداره برق و تأسیسات اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این باره گفت: پیش از این برای هر گونه تعمیرات و یا خرید این گونه دستگاهها، مجبور به صرف هزینه زیادی از طریق بخش خصوصی بودیم که با تلاش پرسنل این اداره کل، هم اکنون به دانش و تکنولوژی ساخت و تعمیر این دستگاهها دست یافته ایم.

رحمان شهروزی از کاهش قابل توجه هزینه ها به عنوان مزیت این طرح یاد کرد و افزود: از جمله اقدامات اساسی، ساخت چیلر ۱۸۰ تنی کانتینر غذاخوری بندر شهید رجایی بود که بدون استفاده از خدمات مشاور، توانستیم ۳ ماه زودتر از زمانی که کارخانه ها تحویل می دهند این دستگاه را ساخته و نصب نماییم.

وی گفت: با احداث این دستگاه ۶۰ میلیون تومان صرفه جویی کرده ایم و این دستگاه خوشبختانه بدون هر گونه مشکلی مشغول به کار است.

شهروزی اضافه کرد: همچنین تهویه سالن هادی مهمانسرای بندر شهید رجایی نیز که دچار فرسودگی شده بود، با تلاش همکاران این اداره مورد تعمیرات اساسی قرار گرفت.

گسترش روابط اقتصادی بین بندر امام خمینی و بندر بجایای الجزایر



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از گسترش روابط اقتصادی بندر امام خمینی و بندر بجایای الجزایر به دنبال امضای تفاهم نامه ی خواهر خواندگی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در خصوص امضای تفاهم نامه ی خواهر خواندگی بین بندر امام خمینی و بندر بجایای الجزایر به دنبال سفر اخیر مقامات کشور الجزایر به ایران گفت: این تفاهم نامه به منظور گسترش روابط

اقتصادی و در راستای تقویت و توسعه ی همکاری های منطقه ای و بین المللی و به منظور ایجاد زمینه های لازم برای افزایش تردد بین بندر دو کشور به امضاء رسیده است.

ابراهیم ایدنی در ادامه خاطر نشان کرد: به موجب این تفاهم نامه دو بندر توافق نمودند کلیه منابع و امکانات خود را برای دستیابی به اهدافی چون: استفاده از ظرفیت های دو بندر، هماهنگ ساختن فعالیت های بندری و کشتیرانی تجاری، توسعه ی تجارت دریایی بین دو بندر، سرمایه گذاری در پروژه ای بندری و دریایی، همکاری بر اساس عمل متقابل و منافع مشترک در زمینه های آموزش فعالیت های بندری و تکنولوژی و عملیات بندری، حفاظت از محیط زیست دریایی و استاندارد نمودن شرایط نیروی کار در بندر، تبادل تجارب و تخصص در زمینه مهندسی سواحل و بندر و ایجاد بانکهای تخصصی اطلاعات و تکنولوژی اطلاعات به کار گیرند.

وی همچنین از تبادل اطلاعات در زمینه های جابه جایی کالا، پروژه های زیر ساختی بندری و مطالعات مربوط به بازاریابی عمومی در مورد افزایش جابه جایی کالا در دو بندر به موجب تفاهم نامه خواهر خواندگی بندر بجایای الجزایر و بندر امام خمینی خبر داد.

حرکتی جدید در راستای افزایش رضایت مندی مشتریان:

ارایه اینترنت رایگان به کشتی ها در بندر شهید رجایی

معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از ارایه اینترنت رایگان به کشتی ها در بندر شهید رجایی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، محمد علی سعیدی پور در این باره گفت: در راستای تکریم ارباب رجوع و افزایش رضایت مندی مشتریان و همچنین ارتقای سطح خدمات، اینترنت رایگان به کشتی ها در بندر شهید رجایی ارایه می شود.

وی خاطرنشان کرد: با توجه به نیاز کشتی ها جهت برقراری ارتباط برای رفع نیازها، اقدام به ایجاد زیرساخت های لازم در جهت ارایه این خدمات به کشتی ها نمودیم که بر اساس آن برای کشتی هایی که وارد این بندر می شوند کارت اینترنت تعلق می گیرد.

وی گفت: اقدام قابل توجه در ارایه این کارت ها این بود که در طراحی آنها از طرح خلیج فارس استفاده کردیم تا از این طریق بتوانیم، حقانیت این بخش را به جهانیان نشان دهیم.

سعیدی پور اضافه کرد: مدت زمان استفاده از این کارت ۱۰ ساعت در نظر گرفته شده است و در صورتی که کشتی مدت زمان طولانی تری در بندر بماند با هماهنگی امور دریایی، کارت بیشتری در اختیارش قرار می گیرد.

وی از ابراز رضایت کاپیتان های کشتی از خدمات ارایه شده خبر داد و افزود: بر اساس نظرسنجی انجام شده، این طرح مورد استقبال و رضایت آنها واقع شده که در تلاش هستیم بتوانیم با برنامه ریزی این بخش را تقویت نماییم.

معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در عین حال از برنامه ریزی این اداره کل در راستای فراهم آوردن خدمات مورد نیاز کشتی های وارد شده به این بندر در جهت افزایش رضایت مندی آنها خبر داد.

فرماندار بندرعباس از طرح‌های تسهیلاتی در مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کرد



فرماندار بندرعباس به همراه هیأتی از طرح‌های تسهیلاتی مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، امینی زاده فرماندار بندرعباس به همراه جمعی از مدیران استانی از طرح‌های تسهیلاتی مجتمع بندری شهید رجایی، بازدید به عمل آورد.

این طرح‌ها شامل مخازن نگهداری و ترانزیت مواد نفتی شرکت هرمز انرژی با تسهیلات دریافتی ۴۵۰۰۰ میلیون ریال، طرح محوطه سازی ترمینال اختصاصی شرکت کاوه با تسهیلات دریافتی ۱۰۰۰۰ میلیون ریال، طرح احداث ترمینال اختصاصی کانتینری شرکت سی دلف با تسهیلات دریافتی ۵۸۰۰۰ میلیون ریال به مساحت ۱۳ هکتار و همچنین طرح خرید تجهیزات ویژه بندری شرکت سی دلف با تسهیلات ۷۵۰۰۰ میلیون ریال می‌باشد و عملکرد بندر شهیدرجایی در مدیریت طرح‌ها و جذب تسهیلات مربوطه موفق ارزیابی شده است.

الهمرادی عقیقی پور معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز با اشاره به نقش برجسته بندر شهید رجایی در حمل‌ونقل کشور و لزوم حمایت از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده، بندر شهید رجایی را محل مطمئنی برای سرمایه‌گذاری بر شمرده و گفت: "کمیتة نظارت بر طرح‌های تسهیلاتی، این گونه طرح‌ها را تا تحقق کامل اهداف پیش بینی شده پیگیری و نظارت خواهد نمود."

مدیر کل بنادر و دریانوردی خوزستان خادِم نمونه استانی در حوزه صادرات غیرنفتی شد



غیرنفتی تقدیر کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان؛ با توجه به اینکه صادرات غیر نفتی به عنوان یکی از ارکان اقتصاد کشور همواره نقش قابل توجهی در رشد و توسعه اقتصاد ملی داشته است، مسئولین این اداره کل در سایه تأکیدات مقام عظمای ولایت در سال « همت مضاعف، کار مضاعف» با بهره‌گیری از حداکثر توان و تجارب خود در پیشبرد اهداف اقتصادی نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در استان زر خیز خوزستان، به عنوان قطب بزرگ اقتصادی کشور بهره می‌گیرند. گفتنی است؛ در ۷ ماهه نخست امسال بارگیری غیرنفتی در بنادر استان خوزستان با ۴۴ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۶ میلیون و ۳۲۶ هزار تن رسیده است.

طی مراسمی که به منظور تجلیل از خادمان توسعه صادرات غیرنفتی در استانداری خوزستان برگزار شد؛ سید جعفر حجازی استاندار خوزستان و رئیس کارگروه توسعه صادرات غیر نفتی از ابراهیم ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به عنوان خادم نمونه استانی در حوزه صادرات

رشد عملیات کانتینری در بنادر خوزستان

CFS می‌باشد.

وی در خصوص سایر تجهیزات تخصصی تخلیه و بارگیری کانتینری بندر امام خمینی به ۴ دستگاه گنتری کرین ۴۰ تن، ۳ دستگاه جرثقیل ساحلی ۱۰۰ تن، ۵ دستگاه RTG، ۳۰ دستگاه لیفتراک، ۳ دستگاه ریچ استکر و ۳۵ دستگاه کفی و کشنده اشاره کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه از رشد ۴۳ درصدی عملیات کانتینری در بندر خرمشهر تا پایان مهر ماه امسال خبر داد و گفت: در این مدت ۵۴ هزار و ۴۰۵ TEU کانتینر در بندر خرمشهر تخلیه و بارگیری شد. گفتنی است؛ افزایش ضریب ایمنی کالا از نظر سرعت و صدمه به محمولات، افزایش سرعت تخلیه و بارگیری، صرفه‌جویی در زمان حمل، کاهش هزینه تخلیه و بارگیری، باز نشدن درب کانتینر از مبدا تا مقصد، استقرار تناژ قابل توجهی از کالا در یک کانتینر، سهولت در چیدمان و استفاده بهینه از فضا در محل تخلیه و بارگیری به عنوان مهمترین مزایای این نوع از حمل و نقل می‌باشد.

معاون جدید مهندسی و عمرانی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان منصوب شد

طی مراسمی در مجتمع بندری شهید رجایی، معاون جدید مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان منصوب شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی اکبر صفایی مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این مراسم با اشاره به حجم انبوه ساخت و سازهای عمرانی در بخش بندری در سراسر استان گفت: در راستای خدمت رسانی به مناطق محروم و برقراری عدالت اجتماعی و اقتصادی، در نقاط مختلف استان، طرح‌های کوچک و بزرگ بندری و دریایی در دست اجرا می‌باشد.

وی به اهمیت احداث موج شکن‌های کوچک اشاره کرد و افزود: این موج شکن‌ها بر اساس یک افق بلند مدت احداث می‌شوند که به طور جدی معیشت مردم این مناطق را تحت تأثیر قرار خواهند داد. وی در عین حال از آغاز عملیات اجرایی ۱۵ بندر در سطح استان خبر داد و گفت: طرح‌های عمرانی بسیاری در سراسر استان در دست اجرا می‌باشد که با بهره‌برداری از آن بخش زیادی از مردم استان از این طرح‌ها بهره‌مند می‌شوند که نشان دهنده‌ی وسعت خدمات ارائه شده به مردم توسط این اداره کل می‌باشد. وی از اجرای فاز سوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی، نوسازی، بازسازی واحداث راه آهن پشتیبانی و خطوط راه آهن داخلی بندر شهید رجایی، توسعه سوم اراضی پشتیبانی، احداث شانتینگ یارد ریلی، محوطه سازی، تعویض ضربه گیرها و لایروبی بندر خلیج فارس و بازسازی اساسی اسکله‌های ۴ تا ۲۰ مجتمع بندری شهیدرجایی به عنوان مهمترین پروژه‌های در دست اقدام این اداره کل در سال جاری خبر داد.

عباس کمالی معاون جدید مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز در این مراسم بر همدلی بیشتر جهت تحقق اهداف سازمانی تأکید کرد. وی سرعت بخشیدن به اجرای پروژه‌ها را از جمله اولویت‌های کاری خود عنوان کرد و گفت: در بخش بهینه‌سازی مصرف انرژی با توجه به هدفمند کردن یارانه‌ها نیازمند برنامه‌ریزی و مدیریت بیشتر خواهیم بود. رحیم ناصری فخر معاون سابق مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز که بیش از ۳ سال عهده دار این سمت بود در این مراسم افزایش فعالیت‌های عمرانی بندر در سطح استان را نشان از جدیت دولت در محرومیت زدایی از مناطق محروم خواند.

بیش از ۶ میلیون تن کالای نفتی در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شد



نخست سال گذشته به ۱۸۶ فروند رسیده است، گفت: از کل میزان تخلیه و بارگیری نفتی صورت گرفته، میزان ۶ میلیون و ۲۲۲ هزار و ۴۸۸ تن مربوط به بارگیری می باشد که تا پایان مهر ماه امسال، نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۱۸ درصد رشد داشته است.

وی همچنین از تخلیه ۴۴۳ هزار و ۳۳۹ تن اقلام نفتی در اسکله های مجتمع بندری امام خمینی خبر داد.

وی در ادامه به رشد ۲۶۵ درصدی ترانزیت نفتی از بندر امام خمینی اشاره کرد و گفت: از ابتدای سال تا کنون میزان ۷۲۲ هزار و ۸۲۲ تن کالای نفتی از بندر امام خمینی به سایر نقاط جهان ترانزیت شد.

گفتنی است بندر امام خمینی به عنوان دومین بندر مهم کشور از نظر نقش موثر در اقتصاد ملی و تجارت خارجی با بهره گیری از پتانسیل های مناسب پسکرانه های جاده ای، ریلی و هوایی امکانات مناسبی جهت توسعه ترانزیت برای کشورهای همسایه در محور های غربی و شمال غربی فراهم آورده است.

تخلیه و بارگیری انواع کالاهای نفتی در بندر امام خمینی تا پایان مهر ماه سال جاری ۱۶ درصد رشد داشت.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: تخلیه و بارگیری کالای نفتی در بندر امام خمینی در ۷ ماه نخست امسال با ۱۶ درصد رشد به ۶ میلیون و ۶۶۵ هزار و ۸۲۷ تن رسید.

وی با بیان این که ورود و خروج کشتی های نفتکش با ۲۰ درصد رشد نسبت به ۷ ماه

طی ۷ ماهه نخست امسال:

صادرات غیرنفتی از بندر شهید رجایی ۵۷ درصد افزایش یافت

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: در ۷ ماهه سالجاری ۱۱ میلیون و ۲۷۸ هزار و ۲۸۱ تن کالای غیر نفتی از مجتمع بندری شهید رجایی به خارج از کشور صادر شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی اکبر صفایی اضافه کرد: این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از رشد ۵۷ درصدی برخوردار بوده است. وی در عین حال کل میزان تخلیه و بارگیری کالا در این بندر را ۳۹ میلیون و ۸۳۹ هزار و ۶۸۸ تن عنوان کرد و از رشد ۹ درصدی این آمار نسبت به سال گذشته خبر داد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به افزایش ۵ درصدی واردات کالاهای غیر نفتی از این بندر میزان آن را ۱۰ میلیون و ۷۸۱ هزار و ۵۳۶ تن عنوان کرد. وی در عین حال از رشد ۳۳ درصدی ترانزیت کالاهای غیر نفتی از طریق این بندر خبر داد و گفت: طی این مدت یک میلیون و ۱۲۱ هزار و ۵۷۱ تن کالای غیر نفتی از طریق این بندر ترانزیت شده است.

صفایی با اشاره به عملکرد تخلیه و بارگیری مواد نفتی در این بندر گفت: طی ۷ ماهه گذشته، ۱۴ میلیون و ۶۶۲ هزار و ۹۶ تن مواد نفتی از طریق این بندر تخلیه و بارگیری شد که با کاهش ۸ درصدی روبرو بوده است.

وی میزان ترانزیت این مواد را در این بندر ۷۲ هزار و ۹۰۷ تن عنوان کرد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۲۴ درصد رشد یافته است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به کاهش واردات مواد نفتی از این بندر گفت: آمار واردات مواد نفتی نیز طی این مدت به رقم یک میلیون و ۴۴۰ هزار و ۲۳۸ تن رسید که ۴۹ درصد کاهش یافته است.

وی افزود: عملیات کانتینری بندر شهید رجایی در این مدت به رقم قابل توجه یک میلیون و ۴۱۹ هزار و ۱۰۸ TEU رسید که رشد ۱۴ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال قبل دارا می باشد.

لایروبی ۸۹۰ هزار متر مکعب از کانال خور موسی



از ابتدای سال جاری تا پایان مهر ماه، میزان ۸۹۰ هزار و ۱۸۰ متر مکعب از کانال خور موسی در مسیر دسترسی به بندر امام خمینی لایروبی شد.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به اینکه حمل و نقل دریایی سودمند ترین و با صرفه ترین راه جابه جایی کالا در دنیا است از تأمین بستر مناسب کشتیرانی و به ویژه توجه به لایروبی به عنوان امری اجتناب ناپذیر یاد کرد.

وی بر نگاه صاحبان کالا در ورود و خروج کالا به بنادر با هزینه ی کمتر تاکید کرد و به استفاده از کشتی های سباز بالا مانند پاناما کس و کیپ سباز با تفاوت ۸ دلار ی در هر تن، به عنوان یکی از مهم ترین راه های کاهش هزینه های حمل و نقل دریایی اشاره کرد.

مهندس خجسته با اشاره به کاهش هزینه های حمل و نقل و حفظ توانایی رقابت با سایر بنادر جهان در زمینه جذب کشتی های سباز بزرگ و افزایش درآمدهای بندری، خاطر نشان کرد: با توجه به اهمیت موضوع، لایروبی کانال خور موسی و افزایش عمق آن، زمینه را برای پذیرش کشتی های بزرگ تر فراهم نموده و این امر کاهش تعرفه حمل کالا و به تبع آن کاهش قیمت تمام شده آن را به همراه دارد.

وی در ادامه در بیان تجهیزات و امکانات موجود در بندر برای انجام عملیات لایروبی، گفت: ناوگان لایروبی بندر امام خمینی شامل ۲ فروند کشتی لایروب هاپرسا کشن (بستان و هویزه)، ۳ فروند لایروب چنگکی (دزفول، فلاخن و منصور) و ۲ فروند بارج لای کش (نصیر ۱ و نصیر ۲) می باشد که با ۱۶۱۶ ساعت کار مفید، از ابتدای سال جاری تا کنون بیش از ۸۹۰ هزار مترمکعب از کانال خور موسی را لایروبی کرده اند.

گفتنی است؛ ناوگان لایروبی بندر امام خمینی به عنوان مجهزترین ناوگان لایروبی بنادر کشور، سهم به سزایی در لایروبی آبراه های دسترسی به بنادر جنوبی ایران را دارد.

آموزش ناخداهای شناورهای سنتی در بنادر خوزستان

دوره آشنایی با قوانین و مقررات رادیویی و الزامات کنوانسیون سولاس برای ناخداهای شناورهای سنتی بندر خرمشهر برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: به منظور ارتقاء و ترویج فرهنگ استفاده بهینه و مناسب از بی سیم های دریایی بویژه در بین دریانوردان سنتی یک دوره آموزشی دو روزه آشنایی با مقررات و قوانین رادیویی و الزامات کنوانسیون سولاس با حضور ناخدایان شناورهای سنتی در بندر خرمشهر برگزار گردید.

وی خاطر نشان کرد؛ در این دوره ضمن تشریح مقررات و قوانین کار با بی سیم های دریایی، فرکانس ها و الزامات سولاس و توزیع جزوه و سی دی، مطالبی در خصوص آشنایی با مراکز نجات دریایی استان و منطقه، نحوه ی صحیح اطلاع رسانی در هنگام بروز سانحه، برقراری کشیک و پر کردن LOG BOOK، نحوه ی باز کردن لایف رفت و نحوه ی استفاده از تجهیزات موجود در لایف رفت جهت بقاء در دریا در هنگام بروز حوادث احتمالی آموزش داده شد. خجسته در ادامه از برگزاری دوره های مشابه جهت ناخداهای شناورهای سنتی بنادر چوبیده و سجافی در آینده ی نزدیک خبر داد.

گفتنی است مرکز جستجو و نجات دریایی بندر امام خمینی از ابتدای سال جاری تا کنون موفق به نجات جان ۵۷ نفر حادثه دیده ناشی از حوادث دریایی در آب های خلیج فارس شده است.

ارتقای ایمنی در بخش تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی بندر امام خمینی

اقدامات جدیدی در راستای فرهنگ سازی اجرای فرایندهای ایمن در بخش تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی در سطح اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان صورت پذیرفت.

مسعود باقر خانی، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر افزود: ارسال پیامک های ایمنی به کلیه کارکنان در گیر در فرایندهای مخاطره آمیز در شرکت های خصوصی و اعضای کمیته ی HSE، برگزاری مسابقات ایمنی و معرفی افسر ایمنی برتر به صورت ماهیانه، بازدیدهای غیر مترقبه از فرایندهای کارگاهی، برگزاری آموزش های تخصصی ایمنی و انتشار نشریه ی ایمنی در سطح مجتمع بندری امام خمینی از مجموعه اقدامات این واحد است که با هدف فرهنگ سازی و اجرای کلیه نکات ایمنی، سلامت، بهداشت و حفاظت از محیط زیست در بخش نگهداری و تعمیر تجهیزات دریایی انجام می پذیرد. معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در تشریح وظایف اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی افزود: این بخش متولی کلیه فرایندهای مربوط به نگهداشت تجهیزات دریایی اعم از ۳۶ فروند شناور، ۱۰۰ فروند علائم کمک ناوبری (بویه، بیکن و قایق نورانی) و مجتمع داک سرسره بندر امام خمینی است و کلیه این عملیات ها دارای ریسک ها و hazard های بسیاری بوده که با کنترل این ریسک ها و به کارگیری نیروهای کار آمد و متخصص در این امر بر کلیه ی فرایندها نظارت مستمر صورت می پذیرد و به دنبال این اقدامات این اداره موفق شده است طی سال های اخیر همواره به عنوان یکی از ادارات برتر در سطح بنادر استان خوزستان معرفی گردد.

وی در تشریح برنامه های آتی این واحد که با رویکرد حفظ و ارتقاء بهره برداری ایمن از تجهیزات دریایی طراحی می گردد، اظهار داشت: به کارگیری نرم افزارها و تجهیزات مدرن نگهداشت و پایش وضعیت آلایندهی ماشین آلات در راستای کاهش اثرات مخرب بر محیط زیست و کاهش خطرات ناشی از فرایندها توسط مرکز HSE تجهیزات دریایی از جمله این برنامه هاست که منجر به کسب رکوردهای موفقیت آمیز در روزهای بدون حادثه خواهد شد.

رشد ۴۸ درصدی بارگیری کالاهای تجاری در بندر امام خمینی

در ۷ ماهه نخست امسال بارگیری انواع کالای تجاری در بندر امام خمینی با ۴۸ درصد رشد به ۵ میلیون و ۹۷۹ هزار تن رسید.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: در ۷ ماهه نخست امسال با رشد ۹ درصدی، تعداد ۸۵۱ فروند کشتی تجاری به بندر امام خمینی وارد شد. وی ادامه داد: در این مدت میزان ۱۴ میلیون و ۵۸۸ هزار تن کالای تجاری با ۳ درصد رشد نسبت به ۷ ماهه نخست سال گذشته در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شد که از این میزان ۵ میلیون و ۹۷۹ هزار تن آن مربوط به بارگیری و میزان ۸ میلیون و ۶۰۹ هزار تن آن مربوط به تخلیه می باشد.

مهندس ایدنی در بیان عمده ترین کالاهای تخلیه شده در بندر امام خمینی به؛ غلات، کود، شکر، روغن، ذغال کک، آهن آلات و کالاهای کانتینری اشاره کرد. وی در ادامه از بارگیری کالاهایی چون گوگرد، مواد شیمیایی، خاک معدنی، غلات و آهن آلات در ۷ ماهه نخست سال جاری خبر داد.

ایدنی در ادامه از افزایش ۱۹ درصدی عملیات حمل و نقل ریلی در بندر امام خمینی در این مدت خبر داد و خاطر نشان کرد: در ۷ ماهه نخست امسال ۷ هزار و ۷۸۶ فروند واگن در بندر امام خمینی با رشد ۲۷ درصدی تناژ میزان ۴۳۸ هزار و ۳۳۱ تن انواع کالا را به اقصی نقاط کشور ارسال کردند. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه از افزایش ۲۱ درصدی تخلیه و بارگیری غیر نفتی در بندر خرمشهر خبر داد و گفت: در ۷ ماهه نخست امسال میزان ۷۶۵ هزار و ۳۴۳ تن انواع کالای غیر نفتی در بندر خرمشهر تخلیه و بارگیری شد. ابراهیم ایدنی همچنین به رشد ۲۸ درصدی تخلیه و بارگیری کالاهای غیر نفتی در بنادر آبادان، چوئیده و اروند کنار اشاره کرد و گفت: تا پایان مهر ماه امسال میزان ۴ هزار و ۱۵۹ تن انواع کالای غیر نفتی در این بندر تخلیه و بارگیری شد.

بارگیری بیش از ۳ میلیون تن مواد شیمیایی از بندر امام خمینی



در ۸ ماهه نخست امسال بیش از ۳ میلیون و ۳۵۵ هزار تن انواع کالای شیمیایی از بندر امام خمینی به سایر نقاط دنیا ارسال شده است.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: در ۸ ماهه نخست سال جاری میزان ۷ میلیون و ۵۲۹ هزار و ۲۹۲ تن انواع کالای نفتی با ۲۱ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال قبل در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شده است.

کالاهای عراقی در ۸ ماهه نخست سال جاری، گفت: در این مدت ۸۰۴ هزار و ۱۶۳ تن کالای نفتی از بندر امام خمینی توسط ۵۴ فروند کشتی با ۸۰ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال قبل ترانزیت شده است. گفتنی است بندر امام خمینی به عنوان دومین بندر مهم کشور از نظر نقش موثر در اقتصاد ملی و تجارت خارجی با بهره گیری از پتانسیل های مناسب پسکرانه ای جاده ای، ریلی و هوایی امکانات مناسبی جهت توسعه ی ترانزیت برای کشورهای همسایه در محورهای غربی و شمال غربی فراهم آورده است.

وی در ادامه با تاکید بر همجواری بندر امام خمینی با صنایع بزرگ پتروشیمی گفت: در ۸ ماهه نخست سال جاری بیش از ۷ میلیون و ۴۳ هزار و ۲۹۵ تن انواع کالای نفتی در بندر امام خمینی بارگیری و به سایر کشورها ارسال شده است. مهندس خجسته در ادامه با تاکید بر رشد ۲۳ درصدی ورود و خروج کشتی های نفتی، به تردد ۲۱۳ فروند کشتی نفتی در ۸ ماهه نخست سال جاری اشاره کرد و از تخلیه ۴۸۵ هزار و ۹۹۷ تن انواع کالاهای نفتی در بندر امام خمینی خبر داد. وی در ادامه به رشد ۲۱۹ درصدی ترانزیت

پروژه ردیابی کالا و کامیون در بندر امام خمینی به بهره برداری می رسد



در بندر امام خمینی اجرا می گردد. وی در ادامه با اشاره به شروع عملیات اجرایی نصب تجهیزات RTLS (Real Time Locating system) گفت: با توجه به پروژه اجرایی ردیابی کامیون ها از طریق سیستم مکان یابی بلادرنگ (RTLS)، عملیات آماده سازی بستر لازم جهت جایگزینی فوندانسیون های بتنی و پایه های فلزی مربوط به تجهیزات وایرلس در بندر امام خمینی آغاز شد.

سید سعید بزاز در ادامه با اشاره به استفاده از توان بخش خصوصی در اجرای این پروژه از عملیاتی شدن پروژه ردیابی کامیون ها از طریق تکنولوژی RTLS در بندر امام خمینی تا پایان سال جاری خبر داد.

با توجه به روند رو به رشد تکنولوژی های مرتبط با ردیابی کالا و کامیون ها، همچنین تکنولوژی و RTLS در بنادر و به منظور آزمایش تکنولوژی های ارزان تر و به روز تر، قرارداد جدید ردیابی کامیون ها از طریق تکنولوژی GPS - RFID بین اداره کل و شرکت شبکه افزار منعقد گردید.

سید سعید بزاز، معاون طرح و توسعه ی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: با توجه به توسعه مسیرهای ردیابی کامیون ها در بندر امام خمینی همزمان با اجرای پروژه ی RTLS، پروژه GPS- RFID در مقیاس کوچک

استاندار آستراخان روسیه در رأس هیاتی از تاسیسات بندر انزلی دیدن کرد

استاندار آستراخان روسیه در رأس هیاتی بلندپایه از تاسیسات بندری، اسکله‌ها و موج شکن‌های شهرستان ساحلی انزلی دیدن کرد. الکساندر ژیلکین در این دیدار با اشاره به سابقه دیرینه همکاری‌های اقتصادی فی مابین اظهار داشت: از ۲۰ سال گذشته، روابط نوینی بین ایران و آستراخان ایجاد شده و تبادل کالا بین آستراخان و انزلی پیشرفت داشته است. وی افزود: امروزه گردش کالا بین بندر آستراخان و انزلی به پنج میلیون تن رسیده که در مقایسه با سال‌های پیش دو برابر شده است. ژیلکین هدفش از این سفر را ارتقای همکاری‌های فی مابین و رفع مشکلات احتمالی موجود بر سر راه این همکاری‌ها، به ویژه در زمینه اقتصادی عنوان کرد. وی همچنین وضعیت بندر انزلی را موجب شگفتی خواند و گفت: ما نیز به دنبال ارتقای بنادر خود هستیم.

مدیرکل بندر و دریانوردی گیلان نیز در این دیدار به ارائه ظرفیت‌ها و وضعیت موجود بندر انزلی پرداخت و بیان داشت: بندر انزلی با ۱۱ پست اسکله سال گذشته شش میلیون و ۶۵۰ هزار تن کالا را تخلیه و بارگیری کرده است. فرهاد منتصر کوهساری با اشاره به پهلوگیری دو هزار و ۴۱ فروند کشتی در سال گذشته در این بندر خاطرنشان کرد: از نظر پهلوگیری کشتی، ۳۱ درصد و از نظر تخلیه و بارگیری کالا ۳۲ درصد رشد داشته ایم.

ارائه خدمات یدک کشی به ۴۴۰ کشتی در بندر انزلی

شرکت تایدواتر خاورمیانه طی مهرماه امسال به ۲۱۶ فروند کشتی در بندر انزلی خدمات یدک کشی ارائه داد.

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر به نقل از ناحیه گیلان، طی مهرماه امسال این شرکت به ۲۱۶ فروند کشتی ورودی و ۲۲۴ فروند کشتی خروجی از بندر انزلی خدمات یدک کشی ارائه داد. همچنین به ۹۶ فروند کشتی نیز خدمات یدک کشی برای جابجایی در اسکله‌ها ارائه شد.

در همین مدت ۸۰ هزار متر مکعب لایروبی توسط لایروب‌های شرکت تایدواتر در ناحیه گیلان انجام شده است. لایروب یاسین تایدواتر ۴۴۵۵۰ متر مکعب و لایروب شهید رشیدی این شرکت نیز ۳۵۳۰۰ متر مکعب لایروبی در این منطقه انجام دادند.

مجوز تغییر کاربری شناورهای صیادی به باری توسط سازمان بندر و دریانوردی صادر شد

مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از اعلام تغییر کاربری شناورهای صیادی به باری طبق مجوز و دستورالعمل سازمان بندر و دریانوردی خبر داد. به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، رضوانی افزود: توجه به نیازهای متعدد تالاشگران دریایی و گسترش فعالیت آنان به عنوان یک عامل توانمند و برخی از بحران‌های کنونی از قبیل دزدی‌های دریایی در آبهای دور، پیرو مذاکرات کارشناسی متعدد و آرایه طرح از سوی اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان و سایر بنادر جنوبی، تغییر کاربری شناورهای صیادی به باری به تصویب هیأت عامل سازمان بندر و دریانوردی رسید. وی در ادامه افزود: از این پس آن مالکان موتورلنج‌های صیادی که دارای شرایطی از قبیل ظرفیت ناخالص شناور ۱۲۰ GT بوده و مایل به تغییر کاربری شناورهای خود به باری هستند، با مراجعه به سازمان شیلات ایران نسبت به ابطال مجوز صید شناور خود اقدام نموده و سپس تحت نظارت مؤسسات رده‌بندی، اقدام به اصلاح ساختار کلی شناور براساس الزامات شناورهای باری و تقویت موتور اصلی و نصب کلیه تجهیزات ایمنی و ناوبری شناور هانمایند.

رضوانی در ادامه اظهار داشت: سپس با ارائه تعهد محضری مبنی بر عدم درخواست مجدد تغییر کاربری شناور از باری به صیادی، به ادارات ثبت شناوران سازمان بندر مستقر در استان‌های ساحلی کشور مراجعه نموده و گواهینامه ثبت شناور خود را با کاربری جدید دریافت نمایند.

در سیزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک ایران و عمان تأکید شد؛ توسعه‌ی همکاری‌ها و تقویت مبادلات بازرگانی



در راستای تقویت همکاری‌های دوجانبه‌ی جمهوری اسلامی ایران و سلطنتی عمان، سیزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک ایران و عمان با موضوعات مختلف اقتصادی، صنعتی و فرهنگی برگزار شد.

بنابر این گزارش و به نقل از مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، در این اجلاس که به دعوت مقبول بن علی بن سلطان، پادشاه عمان تشکیل گردید و «منوچهر متکی» وزیر امور خارجه کشورمان ریاست هیأت ایرانی را بر عهده داشت، طرفین به منظور افزایش سطح مبادلات بازرگانی بر ضرورت توسعه و تقویت همکاری‌ها و رفع کلیه موانع و بهره‌برداری از فرصت‌های موجود تأکید ورزیدند.

این گزارش می‌افزاید: در اجلاس مزبور، «سیاوش رضوانی» مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان که به همراه هیأت ایرانی به عمان سفر کرده بود، به تشریح اقدامات انجام گرفته در بندر چابهار پرداخت و گزارشی از آخرین وضعیت طرح توسعه‌ی این بندر، فرصت‌های سرمایه‌گذاری و همچنین جایگاه بندر چابهار به عنوان حلقه‌ی ارتباطی کشورهای آسیای میانه با آب‌های آزاد بین‌المللی ارائه نمود. مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در حاشیه اجلاس کمیسیون مشترک ایران و عمان گفت: در جریان این اجلاس طرفین بر سر راه‌اندازی خطوط مشترک کشتیرانی توسط بخش خصوصی فعال تأکید کردند و برای همکاری متقابل به منظور صدور کالاهای عمانی و ترانزیت این کالاها از مسیر بندر چابهار به کشورهای آسیای میانه و افغانستان به توافق رسیدند.

رشد ۱۴۰ درصدی عملیات کانتینری در بندر چابهار

مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از رشد ۱۴۰ درصدی عملیات کانتینری در هفت ماهه نخست امسال در بندر چابهار خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، سیاوش رضوانی افزود: طی این مدت با ورود ۳۶ فروند کشتی به بندر چابهار معادل ۹۲۷ هزار و ۳۳۵ تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شده که از این مقدار ۱۸۸ هزار و ۴۶۱ تن کالای نفتی و ۷۳۸ هزار و ۸۷۴ تن کالای غیر نفتی است.

رضوانی افزود: در هفت ماهه نخست سال جاری حدود ۱۱ هزار و ۵۰۰ TEU کانتینر در بندر چابهار تخلیه شد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از رشد ۱۴۰ درصدی برخوردار است.

مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در ادامه گفت: در بندر چابهار علاوه بر عملیات کانتینری، بارگیری کالاهای صادراتی در هفت ماهه نخست سال جاری با رشد قابل توجهی مواجه بوده به طوری که از هزار و ۴۳۵ تن در هفت ماه اول سال ۸۸ این رقم به ۲۴ هزار و ۲۵۲ تن در سال جاری رسیده که این خود بیانگر رشد ۱۶ برابری صادرات که عمدتاً سیمان، گوگرد، حبوبات، آرد، شن و ماسه به مقصد کشورهای عمان، عراق، امارات، سومالی و پاکستان است.

رضوانی اظهار داشت: اعطای معافیت‌های گمرکی، تخفیف در هزینه‌های علمباتی، رفع موانع ترخیص و تحویل سریع کالا، بهبود وضعیت جاده ای استان، تقویت ناوگان جاده ای، برقراری روابط مناسب کاری بین دستگاه‌های مختلف از قبیل: گمرک و منطقه آزاد و از همه مهم‌تر نداشتن انتظار نوبت تخلیه کشتی‌ها از مهمترین عوامل افزایش سرعت در تخلیه و بارگیری کالا در این بندر است. وی گفت: عمده کالاهای از قبیل: قطعات یدکی خودرو، لوازم خانگی، صوتی و تصویری، مواد غذایی، انواع منسوجات، خودروی سواری به صورت کانتینری از کشورهای حوزه خلیج فارس و جنوب شرق آسیا و اروپا، پس از ترانزیت به بندرعباس، در بندر چابهار تخلیه می‌شود.

در ادامه رضوانی یادآور شد که برقراری خطوط مستقیم کشتیرانی بین چابهار و کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا می‌تواند کمک قابل توجهی به کاهش هزینه‌های حمل و نقل، زمان سفر و تقسیم ترافیک بین بنادر جنوب کشور نماید.

در بندر امیرآباد برگزار شد:

دومین گردهمایی مسئولان و کارشناسان پایانه‌های نفتی بنادر کشور



با توجه به لزوم بررسی مداوم و کنترل وضعیت جاری پایانه‌های نفتی بندری کشور و همچنین تبادل نظر در خصوص نحوه ساماندهی ایمنی آنها، دومین گردهمایی مسئولان و کارشناسان پایانه‌های نفتی بنادر کشور در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد برگزار شد.

در این همایش که ۱۸ الی ۱۹ آبان ماه سال جاری در محل برج کنترل بندر امیرآباد (شهید هاشمی نژاد) برگزار گردید، علاوه بر جلیل اسلامی مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، معاونین دریایی و بندری بنادر کل کشور و کارشناسان مرتبط، رئیس اداره استانداردهای سازمان بنادر و همچنین مدیرعامل شرکت IESCO حضور داشتند.

در روز اول این همایش سیدعلی نعیمی مدیر بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد ضمن خوش آمدگویی و ارایه نمایی کلی از بندر امیرآباد، جلسه را آغاز کرد و در ادامه غلامرضا ماشینچی رئیس اداره استانداردهای ایمنی بندری سازمان بنادر با برشمردن نکات پراهمیت، بر لزوم برگزاری این گردهمایی، تأکید کرد. پس از آن خراسانی کیا دبیر جلسه با ارائه و بررسی گزارش اولین گردهمایی ادامه کار را به معاونت‌های دریایی و بندری بنادر کشور سپرد تا با بهره‌گیری از تصاویر و اطلاعات، وضعیت کلی بنادر و اقدامات انجام شده را توضیح دهند. پس از آن نیز جلسه پرسش و پاسخ برگزار شد. طبق برنامه پیش‌بینی شده، مدعوین پس از گردهمایی روز اول از تجهیزات و تاسیسات پایانه نفتی بندر نکا بازدید نموده و از نزدیک با این پایانه نفتی بزرگ در شمال کشور آشنا شدند.

در روز دوم همایش نیز جلیل اسلامی مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، علیرضا نوری مجری طرح ساماندهی و توسعه بنادر نفتی و داریوش امیریگانه مدیرعامل شرکت IESCO با بررسی حساسیت‌های پایانه‌های نفتی و چگونگی طرح‌های ساماندهی آنها و ارائه طرح‌های مطالعاتی به جمع‌بندی مطالب پرداختند. در پایان پس از نتیجه‌گیری و صدور قطعنامه گردهمایی توسط رئیس اداره استانداردهای ایمنی بندری سازمان بنادر، این همایش به کار خود پایان داد.

اهم مصوبات گردهمایی:

– مقرر شد اقدامات لازم در خصوص رفع نواقص موجود در پایانه‌های نفتی بنادر کشور با پیگیری‌های لازم توسط سازمان و بنادر تابعه انجام پذیرد.

– مقرر شد با توجه به اهمیت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و با عنایت به زیرساخت‌های نفتی در حال ساخت در این بندر، سازمان بنادر و دریانوردی نگاه ویژه‌ای به منطقه داشته باشد تا پروژه‌ها به صورت کاملاً اصولی و با نزدیکی هرچه بیشتر با استانداردهای جهانی ساخته شوند.

– همچنین مقرر شد مجری طرح ساماندهی بنادر نفتی ایران، به منظور ارتقاء ایمنی تخلیه مشتقات نفتی، همکاری‌های لازم را با بنادر، خصوصاً بندر امیرآباد به عمل آورد.



بازنگری طرح جستجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی دریا در بندر چابهار

جلسه بازنگری طرح جستجو و نجات دریایی و طرح آمادگی مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی با حضور نمایندگان از کشتیرانی جنوب-خط، اداره کل شیلات، مرکز بهداشت شهرستان، شهرداری، هواشناسی، فرمانداری، فرودگاه، منطقه آزاد، اتحادیه صیادان، حفاظت محیط زیست، پایگاه دریایی، شرکت ملی نفتکش، منطقه سوم ارتش و واحد ایمنی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با هدف حفظ محیط زیست دریایی و تعیین دریای عمان و خلیج فارس به عنوان منطقه حساس دریایی در سالن کنفرانس شهید کلاتتری چابهار برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، در این جلسه حمید مهربان کارشناس اداره ایمنی و حفاظت دریایی به عنوان نماینده اداره کل ضمن تشریح اقدامات صورت گرفته توسط اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، در بخش حفاظت از دریا، با ارایه آمار تردد کشتی‌های باری و نفتکش، بر لزوم مبارزه با آلودگی نفتی و به روز نمودن آن تأکید کرد و افزود: برای اجرای این طرح همه ارگان‌های مشارکت کننده باید به وظایف محوله خود توجه داشته باشند.

در ادامه علی خاوری، کارشناس جستجو و نجات دریایی ضمن تأکید بر بازنگری طرح استانی جستجو و نجات دریایی با ارایه آماری از تعداد سوانح ایجاد شده، همکاری بیش از پیش در طرح مذکور را یادآور شد، وی به کلیاتی از کنوانسیون SAR و زمان الحاق ایران به آن اشاره کرد. خاوری با تأکید بر الزام کلیه سازمان‌ها به همکاری در زمینه جستجو و نجات دریایی با سازمان بنادر و دریانوردی، به تشریح وظایف ارگان‌ها در طرح مذکور پرداخت و از کلیه اعضا خواست تا پس از مطالعه وظایف محوله، در جهت به روز نمودن آن و اعلام امکانات و تجهیزات قابل ارائه در عملیات جستجو و نجات دریایی اقدام نمایند.

خاوری گفت: از آنجایی که سوانح انسانی همگام با رشد صنعتی کشور در حال افزایش است، اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان به عنوان اصلی‌ترین اداره در حوزه دریای عمان با امکانات آموزشی، عملیاتی و مخابراتی همچنان به تلاش‌های خود در جهت نیل به اهداف جستجو و نجات دریایی و اشاعه فرهنگ ایمنی ادامه می‌دهد.



پاکسازی ساحل بندر شهید کلاتتری از شناورهای مغروق به گل نشسته

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از پاکسازی ساحل بندر شهید کلاتتری چابهار خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، سیاوش رضوانی افزود: طوفان‌های فصلی و بدنه ضعیف و شکننده موتور لنج‌های سنتی، باعث شده است تا در طول سنوات گذشته تعداد ۱۲ فروند موتور لنج مستعمل، ساحل بندر شهید کلاتتری را اشغال کرده و بهره‌برداری از آن را ناممکن سازد، به همین منظور، با هدف مبارزه با آلودگی، و پاکسازی ساحل از شناورهای مغروق و به گل نشسته، این اداره کل از طریق قانونی و انجام مکاتبات به دادگستری شهرستان چابهار و درج آگهی در روز نامه‌های رسمی کشور، اقدام به شناسایی مالکین شناورها نمود. رضوانی در ادامه افزود: به علت عدم مراجعه اشخاص حقیقی و حقوقی، شناورهای مذکور بلاصاحب تشخیص داده شد و طی صورتجلسه‌ای در اختیار ستاد اجرایی فرمان حضرت امام خمینی قرار گرفت که ستاد مذکور نیز طبق اصل ۴۹ قانون اساسی طبق رأی دادگاه اقدام به واگذاری این شناورها به افراد متقاضی نموده است که در حال حاضر نیز مالکان جدید در حال انتقال و خروج آنها از ساحل بندر می‌باشند.

رضوانی اظهار داشت: بی‌تردید پاکسازی این ساحل، نقش به‌سزایی در ارتقاء شاخص‌های بهداشتی و زیست محیطی و همچنین افزایش بهره‌وری بندر خواهد داشت.

تمایل سرمایه گذاران افغان به ترانزیت نفتی از بندر امیرآباد

هفتم دی ماه سال جاری، منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (شهید هاشمی نژاد) میزبان گروهی از سرمایه گذاران کشور افغانستان بود که با توجه به موقعیت ممتاز و امکانات به روز و اراضی پشتیبانی وسیع این بندر، علاقه مند به سرمایه گذاری و ایجاد زیرساخت برای ترانزیت انواع مشتقات نفتی به کشور خود بودند.

نعیمی مدیر بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد ضمن برشمردن امکانات و مزایای این بندر اعلام کرد: علاوه بر مرزهای مشترک که با افغانستان داریم، فرهنگ و زبان و مشاهیر و بسیاری موارد مشترک دیگری را می توان بین دو کشور مثال زد و همین امر باعث شده با افغانستان فراتر از یک کشور دوست و همسایه ارتباط داشته باشیم. گفتنی است ادامه مذاکرات و برنامه ریزی تخصصی برای آغاز فعالیت ترانزیتی به جلسات بعدی موکول شد.



کشف سوخت قاچاق از سه فروند موتورلنج در بندر سجافی

ماموران گارد بندر سجافی در آذرماه سال جاری در پی بازرسی از سه فروند موتورلنج، مقادیری سوخت قاچاق کشف نمودند.

سربرندار یکم رحیم دشتی نژاد فرمانده گارد و انتظامات اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان - بندرامام خمینی (ره) با بیان این مطلب افزود: ماموران گارد با توجه به فراگیری آموزش ها و تکنیک های لازم در بازرسی از سه فروند موتورلنج موفق شدند با هوشیاری، مقدار ۷۸۶۰ لیتر سوخت قاچاق جاسازی شده در جداره کاذب شناورها را کشف نمایند. وی در ادامه گفت: پس از تشکیل پرونده و تحقیقات مقدماتی، متهمین به مراجع قضایی معرفی شدند.

افزایش سیصد درصدی ترانزیت مشتقات نفتی از بندر امیرآباد در هشت ماه گذشته

تا پایان آبان ماه سال جاری حدود یک میلیون و چهارصد هزار تن کالا در بندر امیرآباد تخلیه و بارگیری شد که در مقایسه با سال گذشته حدود بیست درصد افزایش نشان می دهد.

همچنین آمار نشانگر این است که در ۸ ماه گذشته ۴۲۰ فروند کشتی وارد این بندر شده و در این بخش هم بندر امیرآباد افزایش ۲۰



بندر و دریا / شماره ۱۷۵

آغاز صادرات مواد معدنی از بندر شهید باهنر

مدیر بندر شهید باهنر از آغاز صادرات مواد معدنی از این بندر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان، مجید امینی در این باره گفت: در راستای استفاده از ظرفیت بندر شهید باهنر، با بازاریابی که انجام گرفت، برای نخستین بار صادرات مواد معدنی از این بندر آغاز شد. وی گفت: به همین منظور، اولین محموله فله کلینکر به ظرفیت ۱۰ هزار تن در محوطه در نظر گرفته شده در بندر شهید باهنر تخلیه شد که به مقصد کشور عراق بارگیری خواهد شد.



امینی اضافه کرد: با برنامه ریزی انجام شده قراردادی با شرکت صادر کننده منعقد می شود که بر این اساس بیش از ۱۰۰ هزار تن از این محموله به خارج از کشور صادر گردد.

وی به ظرفیت های بندر شهید باهنر اشاره کرد و گفت: این بندر قابلیت پهلویی کشتی های اقیانوس پیما با آبخورد ۵/۱۰ متر را دارا می باشد. مدیر بندر شهید باهنر اضافه کرد: با توجه به جایگاه این بندر، در تلاش برای استفاده حداکثری از ظرفیت این بندر می باشیم که طی آن در کمیته بازاریابی تصمیمات بسیار خوبی اخذ شد که امیدواریم بتوانیم با اجرایی شدن این برنامه ها شاهد توسعه و رشد فعالیت ها در این بندر بزرگ و بین المللی باشیم. امینی به عملکرد نیمه نخست امسال بندر شهید باهنر اشاره کرد و افزود: در ۶ ماهه گذشته بیش از ۹۰۰ هزار تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد که از این میزان ۶۹۰ هزار تن غیرنفتی و مابقی نفتی می باشد. وی گفت: طی این مدت ۳۵ هزار تن کالای غیرنفتی از این بندر ترانزیت شد که ۷۸ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش یافته است.



مانور مدیریت عملیات شرایط اضطراری در حوادث آتش سوزی در بندر خرمشهر برگزار شد

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، عادل دریس گفت: در راستای ارتقاء سطح کمی و کیفی کارکنان اداره ایمنی و آتشنشانی، مانور مدیریت عملیات شرایط اضطراری در حوادث آتش سوزی در بندر خرمشهر برگزار شد.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر اضافه کرد: این مانور به منظور ارتقاء سطح دانش فنی، مهارت و توان عملیاتی پرسنل و ایجاد هماهنگی میان کلیه ی واحدهای عملیاتی ایستگاه های آتش نشانی در بندر خرمشهر برگزار گردید. وی یکی دیگر از اهداف این مانور را ارتقاء توان عملیاتی نیروهای آتشنشانی بندر، هنگام بروز آتش سوزی و حوادث احتمالی در شناورهای پهلویی گرفته در کنار اسکله ها ذکر کرد و ادامه داد: این مانور با جدیدترین متدها، با استفاده از روشها و تجهیزات استاندارد در راستای اجرای عملیات آبرسانی به محل حادثه، ارزیابی توان، دانش و تخصص فرمانده و پرسنل عملیاتی ایستگاه های آتش نشانی برگزار گردیده است که با مشارکت واحدهای مختلف مرتبط بندری و دریائی در امر اطفاء حریق در زمان وقوع حوادث صورت پذیرفت. مدیرکل بندر خرمشهر در پایان این مانور ضمن تشکر و قدردانی از اداره ایمنی و آتشنشانی و پرسنل زحمتکش آن، تصریح کرد: با توجه به وجود نیروی جوان در اداره ایمنی و آتشنشانی باید با تلاش، تحرک، نشاط و نیروی مضاعف جوانی آماده مقابله با هر گونه حوادث احتمالی باشید. وی همچنین ابراز امیدواری نمود بتوانیم با برگزاری این گونه مانورها در راستای آمادگی هر چه بیشتر سطح کمی و کیفی فعالیت های اداره ایمنی و آتشنشانی بندر خرمشهر گام های موثرتری برداریم.

معاون عملیات اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر خبر داد: صنعت دریانوردی اولین بانوان ملوان ایرانی خود را شناخت

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، شاهین ترکپور افزود: دوره ملوانی شناورهای زیر ۵۰۰ تن بانوان در بندر خرمشهر با موفقیت برگزار شد.

معاون عملیات اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در جلسه اختتامیه این دوره در جمع اولین بانوان ملوان ایران در خصوص اهمیت حضور بانوان در صنعت دریانوردی گفت: حضور بانوان دانشجو و محقق در این دوره باعث مسرت و مباحثات ایران اسلامی می باشد زیرا بانوان امروزه در ایران ثابت کرده اند آنقدر آزاد هستند که بتوانند تمامی عرصه های علمی و پژوهشی را با الگو پذیری از مضامین پاک اسلامی پیمایند و بعنوان فعالین عرصه تلاش و سازندگی کشور ایفای نقش نمایند.

ترکپور حضور ۱۵ نفر از دانشجویان مقطع کارشناسی ارشد (رشته های دریایی دانشگاه علوم تحقیقات تهران) در این دوره را، نشان از عظم جدی بانوان در راستای رسیدن به جایگاه واقعی و مورد نیاز این مرز و بوم دانست.

وی ادامه داد: همگان در منطقه و جهان شاهد رشد و شکوفایی روز افزون بانوان ایرانی هستند بطوری که بانوان ایرانی با توجه به عرق میهن پرستی هر روز افتخاری جدید می آفرینند و امروز نیز در صنعت دریانوردی، توانسته اند خود را بعنوان سدشکنان این عرصه در منطقه معرفی کنند. و امید است در آینده نزدیک شاهد استخدام بانوان دریانورد بر روی کشتی های مسافربری باشیم، همچنان که در صنعت هواپیمایی از وجود بانوان استفاده بهینه می گردد.

ترکپور ضمن قدردانی از مدیر کل، معاونین و پرسنل اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، در همکاری صمیمانه جهت برگزاری اولین دوره آموزش ملوانی به بانوان ایرانی گفت: امید است در تمامی نقاط ایران بتوان شاهد برگزاری این چنین دوره های کارآموزی و برای حضور بانوان شایسته در جایگاههای مورد نیاز دریانوردی این مرز و بوم باشیم.

برای اولین بار در منطقه ی جنوب غرب استان خوزستان برگزار شد:

دوره آشنایی و اصول نگهداری بیسیم های دریایی در اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر



به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، عادل دریس گفت: از آنجا که صنعت الکترونیک روز به روز در حال گسترش است، جهت هماهنگی بیشتر و تدوین استانداردهای مربوطه، این اداره کل برای اولین بار در منطقه ی جنوب غرب استان خوزستان تصمیم به برگزاری دوره آشنایی و اصول نگهداری بیسیم های دریایی را نمود.

دریس ادامه داد: اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در تاریخ ۸۹/۷/۱۰ اقدام به برگزاری دوره آشنایی و اصول نگهداری بیسیم های دریایی کرد تا دریانوردان منطقه ارونند، آبادان، چوئیده، خرمشهر و شناورهای مستقر در این بنادر را آموزش دهد.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر درباره اهداف این دوره آموزشی گفت: از مهمترین اهداف این دوره آموزشی می توان به کاهش سوانح دریایی و نجات جان افراد در مواقع اضطرار و همچنین چگونگی ارسال و دریافت پیام اضطرار از طریق دستگاه (VHF/DFC) اشاره کرد. که دریانوردان برای آموزش عملی تمرین خود را در کارگاه آموزشی ادامه دادند.

مهندس دریس یادآور شد: این دوره با جدیدترین متد و وسایل کمک آموزشی به صورت سمعی، بصری و نوشتاری در قالب پاور پوینت توسط کارشناسان اداره امور دریایی بندر خرمشهر برگزار شد تا بتوانیم از این طریق جان دریانوردان را بعنوان سرمایه های صنعت دریانوردی ایمن نگاه داریم.

برگزاری دوره های آموزش ایمنی برای خنکاران در مجتمع بندری امام خمینی

در راستای ارتقاء سطح ایمنی و کاهش حوادث مرتبط با عملیات خنکاری کارگران خنکار مجتمع بندری امام خمینی آموزش می بینند.

به گزارش روابط عمومی، سید سعید بزاز معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان گفت: در این خصوص تاکنون ۲۶ دوره آموزشی تحت عنوان اصول ایمنی تخلیه و بارگیری انواع مواد و کالا و اصول ایمنی کار بر روی شناورها توسط اداره آموزش واحد طرح و توسعه و با همکاری مرکز HSE و واحد دریایی و بندری اداره کل برگزار گردید.

وی گفت: در این دوره ها بیش از ۷۵۰ نفر از خنکاران شرکت نموده اند و به کلیه فراگیران در پایان دوره ها گواهینامه شرکت در دوره اعطا گردید.

گفتنی است که این دوره ها به صورت رایگان برای کارگران خن کار برگزار می گردد و کلیه هزینه های دوره های فوق الذکر توسط اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان تامین می گردد.

جهت آشنایی بیشتر با ظرفیت های بندر خرمشهر:

معاون وزیر و رییس سازمان حج و زیارت کشور از پایانه مسافربری بندر خرمشهر بازدید کرد

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، عادل دریس گفت: علی لایالی معاون وزیر و رئیس سازمان حج و زیارت کشور از پایانه مسافربری بندر خرمشهر بازدید کرد.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه داد: این بازدید به جهت آشنایی با پتانسیل های بندر خرمشهر در راستای بررسی موضوع جابجایی زائرین دو کشور ایران و عراق انجام گردید. مهندس دریس درباره انتقال زائرین دو کشور گفت: همه ساله خیل عظیم زائران عتبات عالیات از کشورمان به عراق و بالعکس زائرین عراقی آقا علی بن موسی الرضا (ع) و حضرت فاطمه معصومه (س) به ایران عزیمت می نمایند که بندر خرمشهر و بصره می توانند بعنوان تامین کننده نیازهای زائرین دو کشور ایفای نقش نمایند تا از طریق دریا زود تر و ایمن تر به مقصد خود برسند.

وی درباره مسیر دریایی ایران و عراق گفت: با توجه به نزدیکی بندر خرمشهر به کشور عراق و مسافت بسیار کوتاه دریایی این بندر با بندر عراق و استفاده از تسهیلات و ظرفیت های موجود، این شاهراه می تواند موجب تسهیل ورود و خروج زائرین هر دو کشور شود. مدیرکل بندر خرمشهر درباره پایانه مسافربری این بندر گفت: پایانه مسافربری خلیج فارس با دارا بودن دو پست اسکله اختصاصی، قادر است همزمان دو فروند شناور مسافربری را پهلو دهی نماید تا روزانه یک هزار و ۲۰۰ نفر مسافر جابجا شوند و امروزه این ظرفیت بالا توانسته بندر خرمشهر را بعنوان بزرگ ترین و مجهز ترین پایانه مسافربری دریایی منطقه معرفی نماید.

نخستین بندر ایرانی برخوردار از تجهیزات دریافت و بازیافت فاضلاب از شناورها



به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، شاهین ترکپور گفت: بندر خرمشهر در راستای ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی و اجرایی ساختن کنوانسیون بین المللی مارپل اقدام به ایجاد تسهیلات دریافت و تصفیه فاضلاب بهداشتی (خاکستری) از شناورها مترودد در بندر خرمشهر نمود.

وی ادامه داد: باتوجه به نگاه ویژه سازمان بنادر و دریانوردی به این امر و اقدامات صورت گرفته، با اجرا و نصب تجهیزات دریافت و بازیافت فاضلاب از شناورها، کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی به صورت فله و جلوگیری از آلودگی ها توسط مواد مضر بسته بندی شده و مرتبط با کالاهای خطرناک دریایی در وارد آوردن

زیان و ضرر به محیط زیست جلوگیری بعمل خواهد آمد.

ترکپور تصریح کرد: اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در اجرای حفاظت از محیط زیست و مقابله با آلودگی های دریایی جزء بنادر فعال در کشور محسوب می شود و در جهت عملی سازی تمامی قوانین زیست محیطی تلاش و پیگیری بی وقفه ای را در دستور کار خود قرار داده است.

برگزاری دوره آموزشی پریماورادر بندر خرمشهر



به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، صالح کوثری زاده گفت: به منظور ارتقاء علمی کارشناسان پروژه‌ها و پرسنل این اداره کل، دوره آموزشی نرم افزار پریماورا برگزار شد.

معاون فنی و مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در باره این دوره آموزشی ادامه داد: استفاده از نرم افزار های باتوانایی بالا در مدیریت و کنترل پروژه نقش مهم و اساسی را ایفا می کند از این رو کنترل و مدیریت پروژه، اهدافی چون دستیابی به خواسته های کارفرما از یک پروژه، کیفیت بالای خدمت و یا محصول ارائه شده و کنترل و مدیریت زمان، از جمله مواردی است که با استفاده از این دوره آموزشی می توان زمان را در اختیار داشت.

کوثری زاده تصریح کرد: پریماورا (PRIMAVERA) ویرایش ۶ که ترکیبی از نسخ دیگر این نرم افزار است دارای کاربردهایی چون: کنترل قرارداد، حسابرسی و کنترل پروژه را به دست می گیرد.

وی در باره خصوصیات نرم افزارهای پریماورا اظهار داشت: امروزه پریماورا در سازمانهای بزرگ و کلیه صنایع به عنوان ابزار مدیریت پروژه و سبد پروژه ها مورد استفاده قرار می گیرد. این نرم افزار بصورت سازمانی، پروژه ها را برنامه ریزی و کنترل می نماید. شاید تعداد افراد آشنا با جزئیات کاربردی نرم افزار مذکور در ایران بسیار محدود و ناکافی باشد و باید به همین دلیل استفاده کاربردی از این نرم افزار شناخته شده و در عرصه مدیریت پروژه های واحد فنی و مهندسی بکار گرفته شود. ایشان برگزاری ۴۰ ساعته این دوره و استفاده از استاد دکتر سبزه پرور، مولف کتاب مرجع کنترل پروژه را در راستای برگزاری این دوره به بهترین کیفیت ممکن اعلام نمود وی در پایان دستیافت دوره اول را، آموزش ۱۵ نفر از نیروهای کارفرما و دستگاه نظارت اعلام و ابراز امیدواری نمود بتوان با برگزاری این گونه دوره های آموزشی گامی موثر در راستای ارتقاء و رشد مدیریت پروژه ها و کیفیت آن برداشته شود.

افزایش ۴۳ درصدی صادرات کالا در اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه



به گزارش روابط عمومی، مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه با بیان این مطلب گفت: طی ۷ ماهه نخست سال ۱۳۸۹ میزان ۶۲۳ هزار و پانصد و بیست و هشت تن کالا در بندرلنگه تخلیه و بارگیری شده است که در این میان سهم صادرات ۱۹۶ هزار و صد و سی و چهار تن بود که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد چشمگیر ۴۳ درصدی را در برداشت.

«اسماعیل مکی زاده» افزود: اهم کالاهای صادراتی که به بازار تجارت آزاد کشورهای حوزه خلیج فارس ارسال می گردد، شامل: میوه و تره بار، خشکبار، مواد معدنی و مصالح ساختمانی می باشد.

«مکی زاده» در ادامه با اشاره به افزایش ۲۹ درصدی ترانزیت کالا از این بندر، این کالاها را عمدتاً لاستیک، پلاستیک، لوازم خانگی و خودرو بیان نمود و افزود: در سه ماهه آغازین امسال شاهد افزایش صادرات و ترانزیت کالا بوده ایم که پیش بینی ها خبر از افزایش این ارقام در ماه های آتی می دهد.

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه با اشاره به افزایش تردد مسافر در این بندر گفت: تردد مسافری نیز با جابه جایی پنجاه و یک هزار و هشتصد و نود و نه نفر از رشد ۲۷ درصدی برخوردار بوده است.

نخستین همایش پوششهای ضد خزه در بندر خرمشهر برگزار شد

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، محمد حسین علائی گفت: بندر خرمشهر نخستین همایش پوششهای ضد خزه را در سالن آمفی تئاتر اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر برگزار نمود.

مدیر روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر هدف از برگزاری این همایش را در راستای تسهیل و تسریع اجرای کنوانسیونهای دریانوردی با توجه به مصوبه جدید مجلس شورای اسلامی در خصوص الحاق به کنوانسیون پوششهای ضد خزه (ANTI FOULING SYSTEM) اعلام کرد و گفت: در این همایش که جهت آشنایی بیشتر مالکین شناورها، تعمیرگاههای کشتی و کشتی سازی ها با کنوانسیون پوششهای ضد خزه برگزار گردید سخنرانانی از مراکز علمی و مطالعاتی و صنعتی حضور داشتند.

علائی ادامه داد: در این همایش درباره مسائل زیست محیطی و دیدگاه مجامع بین المللی این نوع پوشش دریایی بمنظور کاهش یا حذف اثرات نامطلوب ناشی بر محیط زیست دریایی و سلامت انسان سخنرانی شد.

وی از اقدامات اخیر قسمت ایمنی و حفاظت دریائی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در برگزاری اینگونه همایش ها و دوره های آموزشی برای شاغلین صنعت دریانوردی تقدیر و تشکر کرد.

شایان ذکر است این همایش با استقبال خوبی از سوی دست اندر کاران صنعت کشتیرانی و کشتی سازی منطقه مواجه شد.

افزایش ۴۳ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری کالای کانتینری در بندر خرمشهر



به گزارش روابط عمومی عادل دریس مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: در شش ماهه نخست امسال ۷۶۵ هزار و ۳۴۳ تن کالا در بندر خرمشهر تخلیه و یا بارگیری شده است.

مدیر کل اداره بندر و دریانوردی خرمشهر افزود: این میزان کالای تخلیه و بارگیری شده در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۲۱ درصد افزایش را نشان می دهد.

دریس اظهار داشت: در مدت یاد شده ۵۴ هزار و ۴۰۵ TEU کانتینر با ۴۳ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال گذشته در این بندر تخلیه و بارگیری شده است.

او تصریح کرد: همچنین ۱۸ هزار و ۳۹۹ مسافر با ۱۰ درصد افزایش تردد نسبت به مشابه سال قبل از طریق بندر خرمشهر تردد نموده اند.

وی تعداد کل کشتی های ورودی بالای هزار تن به این بندر را ۲۰۶ فروند عنوان کرد و گفت: این تعداد شناور ورودی در مقایسه با مدت مشابه پارسال ۶۰ درصد افزایش را نشان می دهد.

دریس افزود: طی مدت مذکور ۱۶۷ فروند کشتی کانتینری و ۳۹ فروند کشتی تجاری به ترتیب با ۵۴ و ۱۰۵ درصد افزایش در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته به این بندر وارد و یا از آن خارج شده اند.

او همچنین حجم کالای ترانزیت شده داخلی را ۹ هزار و ۷۴۴ تن و کالای ترانزیت شده خارجی را ۳۱ هزار و ۲۶۳ تن ذکر کرد.

به گفته ی وی کالاهای ترانزیت شده داخلی و خارجی در مقایسه با مدت مشابه پارسال به ترتیب ۳۳۰ و ۲۴۲ درصد افزایش را نشان می دهد.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در پایان حجم تخلیه ی خودروهای ورود قطعی و موقت را در مدت یاد شده یک هزار و ۲۰ دستگاه عنوان کرد و گفت: این میزان تخلیه ی خودرو در مقایسه با مدت مشابه سال قبل در بخش خودروهای ورود قطعی ۱۵۰ و در بخش خودروهای ورود موقت ۱۹۵ درصد افزایش را نشان می دهد.

گواهینامه صلاحیت بین المللی توسط آزمایشگاه مرجع خاتم بندر لنگه اخذ شد

آزمایشگاه مرجع خاتم بندر لنگه برای دومین بار موفق به دریافت پروانه تایید صلاحیت بین المللی براساس استاندارد ISO ۱۷۰۲۵/IEC از شرکت آلمانی DAKKS شد. این گواهینامه جزء محدود گواهینامه های تایید شده بین المللی است که در سراسر دنیا پذیرفته و اجرایی شده است. با تلاش های اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه، آزمایشگاه اندازه گیری میکروتوکسین ها در مواد غذایی با نام مرجع خاتم در نخستین روزهای شهریور ماه سال جاری در فضای بندری و جنب ساختمان مرکزی این اداره راه اندازی گردید.



در پی اعتقاد این قرارداد که در جهت طرح تکریم ارباب رجوع و استقرار سیستم پنجره واحد انجام پذیرفت، آزمایشگاه اندازه گیری سموم قاچ در نزدیک ترین مسافت ممکن نسبت به محل تخلیه کالاهای وارداتی قرار گرفت، ضمن آنکه متعهد گردید زمان پاسخگویی نمونه ها را از ۷۲ ساعت به ۲۴ ساعت کاهش دهد که در نوع خود یک رکود ملی می باشد.

مهرماه سال جاری این آزمایشگاه میزبان بازرسان شرکت DAKKS آلمان برای تمدید پروانه تایید صلاحیت خود بود. دو کارشناس آلمانی طی سه روز بازرسی و کنترل سخت گیرانه و پس از برگزاری آزمون مهارت، آزمایشگاه مرجع خاتم را شایسته اخذ این گواهینامه بین المللی دانستند. گفتنی است: میکروتوکسین ها سموم قارچی هستند که در اجزای مواد خوراکی مانند گوشت، شیر، تخم مرغ و نیز غلات مانند ذرت، جو، گندم و... به وجود می آیند و سلامت انسان و حیوان را تهدید می کنند. این سموم با کاهش مصرف خوراکی بدن و نیز کاهش جذب مواد معدنی و با تغییر در سیستم های درون ریز و برون ریز و نتیجتاً سرکوب سیستم ایمنی بدن خطر قابل ملاحظه ای برای سلامت انسان محسوب می شوند.

رشد صد در صدی ترانزیت مواد نفتی در بندر نوشهر

حجم مبادلات تجاری نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران به رقم هشتصد و پنجاه و سه هزار و پانصد و هشتاد (۸۵۳۵۸۰) تن رسید، این میزان مبادلات تجاری توسط ۳۱۴ فرود کشتی تجاری و نفتی انجام شده است. عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر، مواد شیمیایی و نفتی، آهن آلات، کاغذ و مقوا، غلات و چوب و تخته بوده و همچنین کالاهای صادراتی نیز شامل محصولات دامی و گیاهی، خشکبار و کالاهای سوپر مارکتی میباشد. شایان ذکر است ترانزیت مواد نفتی در هشت ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۰۰ درصد رشد داشته است.

تمدید گواهینامه سیستم مدیریت یکپارچه در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران

با انجام اولین دوره ممیزی مراقبتی سیستم مدیریت یکپارچه (IMS) مبنی بر سه استاندارد OHSAS 18001:2007 و ISO 14001:2004 و ISO 9001:2008 گواهینامه IMS بندر نوشهر با موفقیت و بدون عدم انطباق توسط شرکت گواهینامه دهنده معتبر (MIC) تمدید گردید. از اهداف سیستم فوق می توان به مشتری گرایی و ارتقای سطح کیفیت خدمات و افزایش میزان پاسخگویی، افزایش ظرفیت و توان عملیاتی از طریق تأمین زیرساخت های مناسب و نیروی انسانی، ارتقای بهره وری، حذف و یا کاهش ریسک خطرات ناشی از عملیات تخلیه و بارگیری و ... اشاره کرد.



سخنرانی مدیر اداره بنادر و دریانوردی آبادان در نماز جمعه این شهر

روز جمعه ۱۶ مهرماه سال جاری، مدیر اداره بنادر و دریانوردی آبادان به مناسبت هفته دریانوردی سخنران پیش از خطبه های نماز جمعه آبادان بود.

به گزارش روابط عمومی اداره بنادر و دریانوردی آبادان، سیلوش خدابخشی در حضور پرشور نمازگزاران با تبریک هفته دریانوردی و گرمای داشت هفته دفاع مقدس، مقدمه ی سخنان خود را به احادیث و روایات مختلف پیرامون اهمیت دریا و مقوله ی دریانوردی در اسلام اختصاص داد. سپس با ارائه ی گزارشی جامع از عملکرد دوساله ی بنادر و دریانوردی آبادان به پیشرفت های بدست آمده در طی این مدت اشاره کرد.

مدیر اداره بنادر و دریانوردی آبادان با برشمردن مزیت های بندر آبادان و ارائه ی فهرستی اجمالی از طرح های در دست اجرا و مطالعه، به نمازگزاران نوید روزهای خوب در آینده ای نه چندان دور داد.

در پایان خطبه های نماز جمعه، خطیب و امام جمعه موقت شهرستان آبادان حجه الاسلام والمسلمین حاج آقا رجبی از مدیر اداره بنادر و دریانوردی آبادان بخاطر حضور در بین نمازگزاران و ارائه ی گزارش به مردم تشکر کرد و از سایر مسئولان این شهر خواستار الگو قراردادن این حرکت جهت پاسخگویی و خدمت رسانی مناسب به مردم شد.

مانور عملیاتی مدیریت شرایط اضطرار در بندر آبادان برگزار شد



با توجه به مصوبه کمیته ایمنی سازمان بنادر و دریانوردی، مانور عملیاتی مدیریت در شرایط اضطراری (حوادث آتش سوزی) توسط واحد ایمنی و آتش نشانی بندر آبادان با همکاری کلیه واحدهای مرتبط دریایی و بندری برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی اداره بندر و دریانوردی آبادان، این مانور به منظور ارتقاء توان عملیاتی نیروهای آتش نشان هنگام بروز حریق و حوادث احتمالی در شناورهای پهلو گرفته در کنار اسکله های عملیاتی، آشنایی با آخرین متدهای استاندارد بین المللی، استفاده از روش ها و تجهیزات مناسب جهت اجرای عملیات آبرسانی به محل حادثه، ارزیابی توان و دانش تخصصی فرماندهان آتش نشانی و همچنین مشارکت واحدهای مختلف و مرتبط دریایی و بندری و آشنایی مسئولین امر و دیگر دست اندرکاران در امر اطفاء حریق در بندر آبادان برگزار گردید.

لیلی پد

شاهکار معماری دریایی در آینده

مترجم: نوروز محمدخانی



شهر شناور

تردیدی وجود ندارد که از یک سو، به دلیل تغییرات آب و هوایی و گرم شدن کره‌ی زمین (و احتمال ذوب شدن کوه‌های یخی قطب‌های شمال و جنوب و به زیر آب رفتن بخش‌های عمده‌ای از این کره خاکی) و از سوی دیگر، به علت رشد سریع جمعیت جهان، راه حل‌های متعارف در حوزه‌ی طراحی شهری دیگر، بیش از این، پاسخ‌گوی چالش‌های جدی زیست محیطی و اسکان افرادی نخواهد بود که رویای دیگری را غیر از معماری سنتی و متعارف، در سر می‌پروراند. به همین منظور، طراحان شهری و معماران، سعی بر آن دارند تا در واکنش به این چالش، طرح‌های غیر متعارفی ارائه دهند که از آن جمله می‌توان به «وینسنت کالبو»^۱ اشاره کرد.

شهر شناور «لیلی پد»^۲، توسط این طراح نام‌آشنای بلژیکی (و آشنا به هنر معماری) ارائه شده است؛ طرحی برای ساخت شهری کاملاً مستقل و شناور، با هدف فراهم آوردن پناهگاهی برای افرادی که از تغییرات آب و هوایی کره‌ی زمین به ستوه می‌آیند. هدفی که با این طرح

در مورد جزیره‌های مصنوعی که هم اکنون عملیات ساخت آنها در شهر دوبی آغاز شده است، بسیار شبیده‌اید، اما اخیراً تحول جدیدی در این زمینه توسط «وینسنت کالبو»، که به هنرمعماری اشتغال دارد، صورت گرفته است که ماحصل آن، ابداع شهری شناور است؛ شهری که هرگز با ضرورت وجود زمین برای ساخت، روبه‌رو نخواهد شد.

«شهر شناور»، از همه‌ی فن‌آوری‌های سبز امروز، فن‌آوری‌های دوست‌دار محیط زیست، بدون هرگونه اثرات مخرب زیست محیطی (استفاده از ژنراتورهای خورشیدی، بادی و آفتابی) سود می‌برد و میزان آلودگی آن، برای سکنه صفر خواهد بود. انتظار نداشته باشید که هیچ یک از این شهرهای آبی را به زودی مشاهده کنید، اما تعجب نکنید اگر مانند شهرهای جزیره‌ای در دبی (اگر طی ده سال آینده)، در شرایط واقعی آینده شاهد توسعه و ساخت چنین اماکنی نیز در اقیانوس‌ها شدید.

غیرمتعارف اما درعین حال بدیع دنبال می‌شود، به خودی خود، ستودنی است، اما طراحی «کالبو»، پدیده‌ای محسوس و شگفت‌انگیز است که تصور ما را تسخیر کرده است.

لیلی پد، شهر سبز شناور، اتیوپیا یا مدینه‌ی فاضله‌ای شناور و برخوردار از هماهنگی زیستی است، که از درون دریاها سبز می‌شود، شهرپناهگاه، شهرآرزوها، شهر شناور لیلی پد، راه حلی برای مقابله با گرم شدن هوا است. این همه، عناوین و مفاهیمی هستند که برای بیان و تشریح این نوع شهرهای غیر متعارف، به کار برده می‌شوند.

مفهوم هماهنگی زیستی، به روشنی از ساختار طراحی این نوع شهرها بر می‌آید. در طراحی و ساخت لیلی پد، که شبیه نیلوفرآبی است، به صفر رساندن میزان آلودگی برای سکنه‌ی این شهر شناور در اقیانوس، به عنوان هدف دنبال می‌شود. این پروژه، با به کارگیری برخی فن‌آوری‌ها (انرژی خورشیدی، انرژی باد، انرژی کشندیا جزرومدی) قادر خواهد بود که هم انرژی مورد نیاز شهر را تولید کند و هم، ضمن پردازش گازهای موجود در جو زمین، آن‌ها را در بدنه‌ای از جنس تیتانیوم دی اکسید جذب کند.

این شهر به گونه‌ای طراحی شده است که به طور تقریبی، می‌تواند حدود ۵۰ هزار نفر را در خود جای دهد. یک چشم‌انداز ترکیبی-زمینی ساخته‌ی دست بشر (که با یک تالاب و سه برآمدگی مصنوعی فراهم آمده است) محیطی متفاوت و چشم‌نواز را ایجاد می‌کند. قرار است هر لیلی پد، هم نزدیک ساحل و هم به صورت شناور در اطراف یک اقیانوس (که از خط استوا تا دریا‌های شمالی امتداد می‌یابد) احداث شود. به نظر نمی‌رسد که این پروژه در آینده‌ای نزدیک به اجرا درآید، اما تردیدی وجود ندارد که در آینده‌ای نه چندان دور، شاهد تحقق طراحی‌هایی شبیه لیلی پد خواهیم بود. این شاهکار معماری، از راه حل‌هایی خلاق الهام می‌گیرد که به نوعی ممکن است، راه حل واقعی انسان برای مقابله با شرایط حاصل از تغییرات آب و هوایی کره‌ی زمین تلقی می‌شود.



تنی، سربرون خواهد آورد.

ابعاد شهر سبز و باشکوه

- **شهر در آسمان:** یک منطقه‌ی مسکونی با ۳۰ هزار سکنه بدون وزش باد شدید و با دمایی حدود ۲۸-۲۶ درجه‌ی سانتی گراد، منطقه‌ی ۷۰۰ تا ۱۰۰۰ متری بالای خط استوا
- **کناردریا:** ناحیه‌ی مسکونی با ۱۰ هزار نفر سکنه خانه‌های شهری غیر مرتفع کناردریا با پل‌های معلق موقت، مملو از ماهی و حلزون.
- **برج:** یک ناحیه‌ی کاری برای ۱۰ هزار نفر در این جا شاهد ترکیبی از پیچیده ترین جلوه‌های دانش مهندسی و معماری خواهیم بود که تلاش خواهند کرد طبیعت و فن آوری را در هم آمیزند.
- **جنگل زمینی:** تنوع زیستی، بر اثر نوعی ترکیب جنگل و مزرعه
- جنگل، مزارع، راه‌های آبی، منابع آبی و چمنزارها به انسان‌ها اجازه خواهند داد با طبیعت در تماس باشند و به فعالیت‌های کشاورزی مبادرت ورزند.

پروژه ای مربوط به آینده است که ایجاد یک برج بلند ۳۳۰۰ متری را آراسته به یک مزرعه‌ی عمودی قرارداده شده روی سازه ای بتونی شناور در آب به قطر سه کیلومتر، شامل می شود. بعضی از دانشمندان، مهندسان و سرمایه گذاران مالی ژاپنی، در سال ۲۰۰۵ میلادی، تلاش مشترکی را برای ایجاد شهری سبز و سازگار به لحاظ زیست محیطی (نتیجه‌ی ایده‌ی شرکت تجاری شیمیزو^۱ ژاپن)، که بتوان در آن نفس کشید، را آغاز کردند. پروژه‌ی شهر شناور سبز، در منطقه‌ای استوایی با نور کافی خورشید و حداقل تاثیر ناشی از گردباد و سایر طوفان‌های مشابه، از انرژی خورشیدی، ورزش باد با سرعت پایین و تغییرات دمایی، برای کسب انرژی حداکثر استفاده را خواهد کرد، آغاز خواهد شد. آلیاژهای بسیار سبک از منیزیم موجود در آب دریا قدرتی شگرف به سازه برج، عاریت خواهد داد. هر طبقه‌ی جدید برج (که در طبقه‌ی همکف ایجاد می شود) به درون دریا رانده خواهد شد. گیاهان استوایی، مزارع ذرت و مزارع پرورش دام، همگی یک پست یا مقر مدور بسیار بزرگ را شکل می دهند که از روی یک پل شناور موقت ۷۰۰۰

مصون از فجایع

اکنون سال ۲۱۰۰ میلادی است. انسان‌ها کنترل آلودگی‌های ناشی از احتراق گازهای دی اکسید کربن را در اختیار ندارند. میلیون‌ها پناهنده‌ی اکولوژیکی، هم اکنون، ادامه‌ی زندگی خود را در شرایط زیستی متعارف، غیرممکن می یابند. اما جای دیگری نیز، برای گریختن و پناه بردن، در دسترس نیست. البته، این امکان وجود می‌داشت، اگر بشر ساخت شهرهای شناور را پیش بینی می کرد.

لیلی پد، زاینده‌ی ذهن خلاق «وینسنت کالبو» طرحی خارق العاده و جاه طلبانه از شهری مستقل محسوب می‌شود. اگر طرح را دیده باشید، کمی شبیه فضاپیمای «کسیوم»^۲ است، شهری عظیم با همه‌ی امکاناتی که انسان‌ها برای زندگی در شرایطی دشوار به لحاظ زیست محیطی، به آن‌ها نیاز دارند.

این شهر، اندکی به شاهکار معماری، که ممکن است در ساحل دبی ساخته شود، شباهت دارد. در عین حال، آفریننده‌های «لیلی پد»، بر این باورند که هر شهری که در کرانه‌ی دویی یا دور از کرانه‌ی آن، هم اکنون احداث شده است، احتمالاً در آینده (تا سال ۲۱۰۰) زیر آب خواهد رفت. با این وجود، بدون توجه به حجم کوه‌های یخی قطبی که به دلیل گرمای کره زمین ذوب خواهند شد، یک «دژ شناور»^۳ درون آب، از این پدیده مصون خواهد بود، زیرا این سازه که نوعی شاهکار معماری است، در هر شرایط، سر از آب بیرون خواهد آورد. آیا تاکنون به جزیره‌های مرجانی که درون آب غوطه ورنند، نگاه کرده‌اید؟ مشکلی وجود ندارد. یک لیلی پد به آن اضافه کنید؛ یک جزیره‌ی مرجانی لحظه‌ای.

لیلی پدها از مزیتی دیگر نیز برخوردارند. یک یا دو لیلی پد در ساحل دبی، هنگ کنگ یا موناکو بسازید (غوطه ور یا غیر غوطه ور)؛ آن گاه می توانید مساحت کشور یا قلمرو پادشاهی خود را بسیار افزایش دهید. هر شهر لیلی پد، قادر به اسکان حدود ۵۰ هزار نفر (به همراه گیاهان و حیوانات) است. این شهرهای بی نظیر و غیرمتعارف، از دریاچه‌ها و کوه‌ها، مدارس و امکانات تفریحی و رفاهی نیز برخوردارند. شهرهای شناور دریایی، با الهام از لیلی پد بزرگ «آریزونا ویکتوریا رجیا»^۴، به گونه ای طراحی شده است تا از «تیتانیوم دی اکسید»^۵ ساخته شود و بتواند آلودگی هوا را جذب کند. این شهر بی نظیر، همچنین، فاقد کربن است، خودکفا و کاملاً قابل بازیافت است. ایده‌ی جالبی است.

ترکیبی از فن آوری‌های پیشرفته

باترکیبی از فن آوری‌های بسیار پیچیده‌ی جهان و استفاده از رویکردی مبتنی بر دانش گیاه شناسی و علوم دریایی، نوعی دهکده‌ی متراکم، با الهام از نیلوفر شناور در آب، به شعاع یک کیلومتر، قرار است در آب‌های دبی نمایان شود. این پروژه، تحت عنوان «پروژه‌ی شناور سبز»^۶،





زیبای بروکسل^{۱۴} را، به خاطر دستیابی به موفقیت در پروژه‌ی زیست محیطی، تحت عنوان: انعطاف پذیری شهری آبی با ۵۰ هزار سکنه‌ی تماماً خودکفا^{۱۵} را از آن خود کند. هیأت ژوری، همزمان از ایده‌های پویا، قدرت تحلیل و غنای علمی طرح‌های کالبو بر پایه‌ی دانش معماری، تجلیل به عمل آورد.

او در سال ۲۰۰۵، به عنوان فینالیست رقابت لذت‌های معماری نوین^{۱۶} شناخته شد و جایزه نخست را به خاطر آرایه‌ی ۱۲ طرح از بهترین طرح‌های معماری در جامعه‌ی فرانسوی بلژیک^{۱۷} کسب کرد. در همان سال، شرکت چاپ کره‌ای دامدی^{۱۸}، نخستین ویژه نگاشت این شرکت را به این معمار ۲۸ ساله‌ی بلژیکی (با پرداختن به شرح حالی از وی، جوایز و پروژه‌های به نمایش درآمده‌ی او و طرح‌های بی‌نظیرش در سطح جهان و حضور در رقابت‌های بین‌المللی) اختصاص داد.

از آن تاریخ به بعد، وینسنت کالبو، چهارچوب فکر و فعالیت‌های حرفه‌ای خود را در عرصه‌ی معماری نوین، به تلاشی مستمر برای تحول و توسعه‌ی طولانی مدت شهر دریایی جدید، از راه رویکردهای تجربی و واقع گرایانه برای نوعی پژوهش معماری با ترکیبی از زیست‌شناسی و فن‌آوری‌های اطلاع رسانی و ارتباطات، محدود کرده است.

منبع: اینترننت

پی‌نوشت:

1. Vincent Callebaut
2. Lily pad
3. Axiom Wall-E
4. Acropolis
5. Amazonia Victoria Regia
6. titanium dioxide
7. Project Green Float
8. Shimizu Corporation
9. A Floating Acropolis for Ecological Refugees
10. Great Architecture Prize René Serrure
11. Institute Victor Horta
12. Meta museum of Arts and Civilizations Quay Branly
13. Grand Architecture Prize Napoléon Godecharle
14. Académie Royale des Beaux-Arts of Brussels
15. Elasticity, an aquatic city of 50000 inhabitants entirely autonomous
16. New Architecture Pleasures
17. Architecture in the French Community of Belgium
18. Edition Company Damdi

خاک نیمی در آب)، ضمن برخورداری از قابلیت اسکان ۵۰ هزار نفر سکنه، قادر به آرایه‌ی تنوع زیستی برای رشد ونمو گل‌ها و گیاهان پیرامون یک تالاب مرکزی، شامل: آب سبک و سیستم جمع‌آوری آب باران و تصفیه‌ی آن برای تامین آب شرب است. این تالاب مصنوعی، کاملاً در آب غوطه‌ور است و به عنوان نوعی بالاست، باعث ایجاد تعادل شهر می‌شود. این تالاب، ساکنان شهر را قادر می‌سازد در اعماق آب‌های اقیانوسی زندگی کنند. این برنامه‌ی چند منظوره، بر سه لنگرگاه تفریحی ساحلی و سه کوه اختصاص یافته برای کار، خرید و تفریح، تدارک دیده شده است. کل مجموعه، توسط لایه‌ای از خانه‌های گیاهی در باغ‌های معلق پوشیده شده است و با شبکه‌ای از خیابان‌ها و پیاده‌روهای برخورداری از نمای ارگانیک، به هم متصل هستند. ایجاد نوعی زندگی مسالمت‌آمیز و هماهنگ بین انسان و طبیعت، با استفاده از شیوه‌های جدید زندگی دریایی میان فرهنگی به عنوان هدف، دنبال می‌شود.

وینسنت کالبو

در سال ۲۰۰۰ میلادی، وینسنت کالبو ۲۳ ساله، موفق به دریافت جایزه‌ی ممتاز معماری رنه سرور^۱، برای دفاع از پروژه‌ی پایان‌نامه‌ی فارغ‌التحصیلی خود از انستیتو ویکتور هورتا^{۱۱}، واقع در شهر بروکسل شد. پروژه‌ی او، متاموزه‌ی هنرها و تمدن‌های اسکله برانلی^{۱۲} نام داشت. سپس به لطف در اختیار داشتن گنجینه‌ای با نام «لئوناردو داوینچی» (که به همه‌ی جوامع اروپایی تعلق دارد) تصمیم گرفت در پاریس زندگی کند و طی دو سال همکاری توانست ایده‌های خارق‌العاده و قوه‌ی تخیل فضایی خود را توسعه دهد.

در سال ۲۰۰۱، در مسابقه‌ای شرکت کرد و موفق شد جایزه‌ی نفیس معماری ناپلئون گادشارل^{۱۳}، متعلق به آکادمی سلطنتی هنرهای

● **جنگل دریایی:** تنوع زیستی در آب‌های ساحلی با توصیه‌ی ویژه برای استفاده از تکنیک‌های تصفیه‌ی آب و بهبود تنوع زیستی مناطق کم آب، این ناحیه باید با دقت هرچه تمام‌تر برای نرم تنان و برای کشت و بهره برداری خزهی دریایی مورد مطالعه قرار گیرد.

دژی شناور برای پناهندگان اکولوژیکی

لیلی پد، جلوه‌ای جدید از هنر معماری است و معرف تلاش جدید طراحان فعال در همه‌ی عرصه‌های خلاق و به وسعت جغرافیای سراسر زمین می‌باشد.

ترددی وجود ندارد که کره‌ی زمین در حال گرم شدن است، کوه‌های یخی در حال ذوب شدن هستند و سطح آب دریاها و اقیانوس‌ها در حال بالا آمدن است. جامعه‌ی علمی بین‌المللی، براین باور است که افزایش هر یک درجه سانتی گراد، باعث بالا آمدن آب به میزان یک متر خواهد شد، که این امر، منجر به ازدست رفتن حجم قابل ملاحظه‌ای از زمین و جابه‌جا شدن میلیون‌ها نفر در اقصی نقاط جهان خواهد شد. «وینسنت کالبو» (از طراحان معمار بلژیکی)، با آرایه‌ی پیشنهادی تحت عنوان لیلی پد (LILYPAD)، دژی شناور برای پناهندگان زیست محیطی^۹، به این چالش انکارناپذیر واکنش نشان می‌دهد.

لیلی پد، توسط «کالبو»، به عنوان طرح اولیه‌ی شهری خاکی - آبی و خودکفا آرایه شده است. راه حلی کاربردی برای مشکل بالا آمدن سطح آب دریاها و اقیانوس‌ها به دلیل گرم شدن کره زمین.

لیلی پد، هم گزینه‌ای (ماحصل نوعی طرح معماری شگفت‌انگیز و جاه طلبانه) برای اسکان انسان‌هایی است که به دلیل روابط بین خشکی/آبی، بی‌خانمان شده‌اند و هم انرژی پایدار برای مناطق توسعه یافته را تولید می‌کند. لیلی پد، یک شهر آبی - خاکی واقعی (نیمی در



راز شکست ناوگان نظامی دریایی هخامنشیان آشکار می شود

باستان شناسان، اسرار مربوط به یک ناوگان دریایی ایرانی را کشف کرده اند که ۲۵۰۰ سال پیش، در خلیج یونان غرق شده است.

گروهی متشکل از باستان شناسان یونانی، کانادایی و آمریکایی، دومین دوره کاوش خود را برای به دست آوردن اشیای موجود در ۳۰۰ فروند کشتی ناوگان جنگی داریوش، به پایان رسانده اند. این ناوگان دریایی که توسط داریوش، پادشاه هخامنشی، برای حمله به یونان گسیل شده بود، پیش از رسیدن به خاک یونان، بر اثر طوفان نابود شد.

این کشتی ها در سال ۴۹۲ یا ۴۹۳ پیش از میلاد، در اثر وقوع طوفان در شبه جزیره ایونوس، واقع در شمال یونان، غرق شده اند. در نوشته های هروdot، مورخ یونانی، به ماجرای غرق شدن ناوگان دریایی ایران در سال ۴۹۲ پیش از میلاد، اشاره شده است. اولین نشانه های وجود این کشتی ها در عمق آب های خلیج، دو

کلاهخود برنزی بود که در سال ۱۹۹۹ میلادی، توسط ماهی گیران بومی کشف شدند.

این باستان شناسان، در دو سفر گذشته خود در ماه های اکتبر و ژوئن، شواهدی مبنی بر وجود ۷ فروند کشتی را یافتند. تاکنون، باستان شناسان، با استفاده از یک روبات کنترل از راه دور، تا عمق ۶۰۰ متری آب دریا پایین رفته اند و مساحتی معادل ۱۵۰ کیلومتر از بستر دریا را کاوش کرده اند.

از جمله یافته های آن ها، می توان به چندین کوزه اشاره کرد که برای حمل مایعات، از آنها استفاده می شده و پیکان برنزی یک نیزه که در یکی از کوزه ها محفوظ مانده است. «پروفسور جان هیل»، از دانشگاه لوییویل کنتاکی، می گوید «اگر چیزی به نظرمان جالب و بارزش برسد، حتماً با زیردریایی های دونفره، برای چک کردن آن، به زیر آب می رویم».

کشتی جنگی کلاسیک یونانی ها که پس از نبرد سالامیس در سال ۴۸۰ پیش از میلاد، باعث

چیره گی آن ها بر کشورهای دیگر شد، علاوه بر بادبان در هر طرف، دارای سه ردیف پارو بوده، ۳۷ متر طول داشت، و کناره های آن با برنز پوشانده شده بود. با احتساب شش ردیف پارو، هر کشتی یونانی، ۱۷۰ نفر پاروزن داشته، که باعث می شده است، کشتی بتواند با سرعت ۱۰ گره دریایی، خود را به ناوهای چوبی دشمن بکوبد.

این گروه باستان شناسی، در سال آینده، به اعماق پایین تر دریا خواهند رفت و در سال های آتی، در جنوب این محوطه، به چهار ناحیه ی دیگر دریایی سرکشی خواهد کرد، که آخرین آن ها در جزیره ی سالامیس یونان، محل شکست ناوگان ایرانی به رهبری کوروش، پسر داریوش، در سال ۴۸۰ پیش از میلاد، خواهد بود.

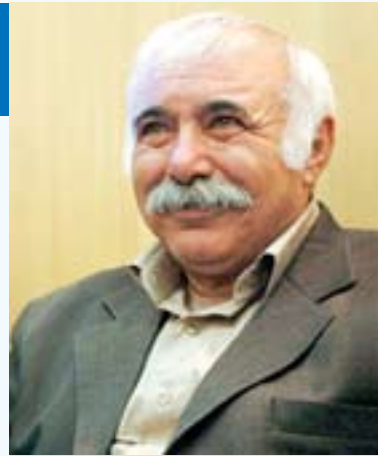
در جریان غرق شدن ناوگان دریایی داریوش، حدود ۲۰ هزار سرباز ایرانی جان باختند. داریوش، امیدوار بود تا با این حمله ی بزرگ، کل خاک یونان را تصرف کند.

منبع: اینترنت

معرفی یک شاعر دریایی (۱۲)

خواهرم دریا

(محمد علی بهمنی)



من از تبار غزل‌های سهل و ممتنع ام
که هر که گوش سپرده است، از برم کرده است
از آب‌های جهان سهم‌بی‌کرانگی ام
جزیره‌ای است که در خود شناورم کرده است
جزیره‌ای که تویی ابتدای اقیانوس
وانتهای زمینی که «شاعرم» کرده است.

احمد رضا زریو

فرهنگ و ارشاد اسلامی را نیز، در کارنامه‌ی خود دارد. غزل‌های به یادمانی و ترانه‌های زیبای بهمنی، همواره مورد توجه علاقه‌مندان شعر و موسیقی معاصر بوده‌اند.

با همه‌ی بی‌سر و سامانی ام
باز به دنبال پریشانی ام
...

ماهی برگشته ز دریا شدم
تا که بگیری و بمیرانی ام
خوب‌ترین حادثه می‌دانمت
خوب‌ترین حادثه می‌دانی ام؟
حرف بزنی! ابر مرا باز کن
دیر زمانی است که بارانی ام
حرف بزنی، حرف بزنی، سال‌هاست
تشنه‌ی یک صحبت طولانی ام

برای او، شعر چون موجودی جاندار است که شکل و قالب، لباس‌های آن را تشکیل

محمدعلی بهمنی، در فروردین ماه سال ۱۳۲۱، در شهر دزفول به دنیا آمد. کودکی و نوجوانی‌اش در تهران، کرج و بندرعباس گذشت و مدتی در چاپ‌خانه‌های تهران به کار مشغول شد، که آشنایی با فریدون مشیری را در پی داشت. شعر بهمنی نیز، البته شاید با خود او متولد شده باشد؛ گرچه بسیاری بر این عقیده‌اند که او، غزل‌هایش را وامدار سبک و سیاق نیما می‌داند. نخستین شعر از او، در سال ۱۳۳۰، یعنی زمانی که تنها ۹ سال داشت، به چاپ رسید.

این شاعر غزل‌سرای مشهور، مدتی با رادیو همکاری کرد و سپس به شغل آزاد روی آورد. از اوایل دهه‌ی ۵۰، بهمنی، ساکن بندرعباس شد. پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به تهران آمد ولی مجدداً در سال ۱۳۶۳ به بندرعباس بازگشت.

بهمنی، علاوه بر حضور فعال در جشنواره‌های متعدد شعر، عضویت در شورای شعر وزارت





می‌دهند و به آن شخصیت می‌بخشند. با این همه، محمدعلی بهمنی، شیفته ی غزل است و غزل گفتن و غزل خواندن و غزل سرودن. او می‌گوید: «غزل، نه تنها در شعر امروز، بی تردید در شعر تمام فردها جایگاه ویژه ای خواهد داشت. غزل، هستی ایرانی است و خواهد بود. آنچه مهم است، این است که این امانت حساس را به نسل‌های آینده تحویل دهیم». به رغم وسعت این علاقه به غزل گفتن، بهمنی، هرگز غزل را قالب نمی‌بندد؛ چون: «قالب یعنی محدودیت و هنر را نمی‌توان محدود کرد و به خاطر این حرفم، بارها مورد اصابت تهمت ها قرار گرفته‌ام.» در دیدگاه محمدعلی بهمنی، غزل، شکلی است که می‌تواند با روزگار خود و با شرایط جدید، تغییر کند.

محمدعلی بهمنی، در سال ۱۳۷۸، موفق به دریافت «تندیس خورشید مهر»، به عنوان برترین غزل‌سرای ایران شد، در سال ۱۳۸۵، از سوی ستاد چهره‌های ماندگار، به عنوان «چهره‌ی ماندگار» معرفی شد و در سال ۱۳۸۷، در هفدهمین کنگره‌ی سراسری شعر دفاع مقدس، از او به عنوان مروج گونه‌هایی از این نوع شعر، تقدیر به عمل آمد.

اگر چه بهمنی، قالب‌های دیگری، مثل: نیمایی، سپید و ترانه را نیز تجربه کرده و گاه آثار موفق در این قالب‌ها سروده است، اما قالب شاخص شعری او غزل است. از این رو، اگر کارنامه اش را مرور کنیم، بیش از آن که بخواهیم او را «سپیدسرا» یا «ترانه‌سرا» بخوانیم، از این شاعر به عنوان غزل‌سرای تمام عیار یاد می‌کنیم. او در عالم غزل، به جهان امروز بی‌توجه نیست و به منزله‌ی غزل‌سرای نسلی است که سعی دارد، خود را به رودخانه‌ی پر آب «نیما» متصل سازد که این رودخانه وصل به دریاست و دریا مخاطب بهمنی است:

دریا و من، چقدر شبیه ایم اگر چه باز من سخت بی‌قرارم و او بی‌قرار نیست با او چه خوب می‌شود از حال خویش گفت دریا که از اهالی این روزگار نیست

صمیمت، سادگی و طنز، اجزای اصلی غزل‌های بهمنی را تشکیل می‌دهند. کلمات در شعر او، کاملاً صیقل خورده و خوش‌تراش‌اند. شعر بهمنی، مثل خودش، سرشار از صراحت و شفافیت است. او بسیار روان شعر می‌گوید و مضمون‌پردازی و اندیشه‌ورزی، هرگز لطمه‌ای به شعریت آثارش نمی‌زنند. احاطه‌ی او به زبان عامیانه و اصطلاحات کوچه و بازار و نیز، شناخت اسطوره‌ها و متون کهن، لحظاتی ماندگار و به یادماندنی در شعر او به وجود آورده است.

بهمنی اگر چه غزل عاشقانه فراوان سروده، اما هرگز در دام مضامین سطحی، رمانتیک و پر زرق و برق مرسوم این قالب نیفتاده است. رگه‌های غیرت و اصالت در غزل‌های بهمنی، او را به یکی

معروف‌ترین اشعار وی نیز، محسوب می‌شود. داستان سرودن این غزل، به دوستی محمدعلی بهمنی با زنده یاد «ناصر عبداللهی»، خواننده‌ی فقید کشورمان بر می‌گردد که در جای خود، خواندنی است. بهمنی، خود در جایی نقل می‌کند: «مدتی بود که زیاد با ناصر عبداللهی در ارتباط نبودم و تنها گاه‌گاهی از حال هم با خبر می‌شدیم. روزی او تلفن زد که: دریا خواهره، می‌یای بریم دریا؟ من به گمانم که ناصر با خواهرش به دریا می‌رود و مرا نیز دعوت کرده است، قبول کردم. وقتی رفتم، دیدم تنهاست و بعد برای من توضیح داد که این یک اصطلاح در فرهنگ بندری‌ها است و به حالتی از دریا اطلاق می‌شود. او رفت و من ماندم با ساحل دریایی که خواهر بود. آن حال و هوای ناصر و دریا بودن، منجر به سرودن این غزل شد. غزلی که همیشه با یاد ناصر عبداللهی همراه خواهد بود.»

دریا شده ست خواهر و من هم برادرش شاعر تر از همیشه نشستم برابرش

خواهر سلام! با غزلی نیمه آدمم تا با شما قشنگ شود نیم دیگرش

می‌خواهم اعتراف کنم، هر غزل که ما با هم سروده ایم، جهان کرده از برش ...

با خود ببر مرا که نپوسد در این سکون شعری که دوست داشتی از خود رها ترش

دریا سکوت کرده و من حرف می‌زنم حس می‌کنم که راه نبردم به باورش

دریا! منم! هم او که به تعداد موج هات با هر غروب خورده بر این صخره‌ها سرش...

دریا سکوت کرده و من بغض کرده‌ام بغض برادرانه‌ای از قهر خواهرش

از مطرح‌ترین شاعران معاصر ایران تبدیل کرده است. بسیاری از غزل‌سرایان معاصر، از پیروان مکتب غزل او به حساب می‌آیند.

برخی از مجموعه اشعار وی، عبارتند از: باغ لال (۱۳۵۰)، در بی وزنی (۱۳۵۱)، عامیانه‌ها (۱۳۵۵)، گیسو، کلاه، گفتار (۱۳۵۶)، گاهی دلم برای خودم تنگ می‌شود (۱۳۶۹)، غزل (۱۳۷۷)، عشق است (۱۳۷۸)، شاعر شنیدنی است (۱۳۷۷)، نیستان (۱۳۷۹)، کاسه‌ی آب دیوژن، امانم بده (۱۳۸۰)، این خانه واژه‌های نسوزی دارد (۱۳۸۲)، من زنده‌ام هنوز و غزل فکر می‌کنم (۱۳۸۸).

نام «محمد علی بهمنی»، مخاطب شعر امروز را به دنیای صاف و صمیمی شاعری دریایی رهنمون می‌کند، در اشعار این شاعر ارزنده کشورمان، دریا نه تنها واژه‌ای بیگانه نیست، بلکه خروش امواج دلدادگی، نجوای پراحساس و زمزمه‌های مداوم با دریا در حضور ناب‌ترین کلمات دلنشین، او را در زمره‌ی دریایی‌ترین شاعران این مرز و پر گوهر قرار داده است.

خوش به حال من و دریا و غروب و خورشید و چه بی‌ذوق جهانی که مرا با تو ندید رشته‌ای جنس همان رشته که بر گردن توست چه سروقت مرا هم به سر وعده کشید به کف و ماسه که نایاب‌ترین مرجان‌ها تپش تب‌زده‌ی نبض مرا می‌فهمید آسمان، روشنی‌اش را همه بر چشم تو داد مثل خورشید که خود را به دل من بخشید ما به اندازه‌ی هم، سهم ز دریا بردیم هیچ کس مثل تو و من به تفاهم نرسید خواستی شعر بخوانم، دهنم شیرین شد ماه، طعم غزل‌م را ز نگاه تو چشید من که حتی پی‌پژواک خودم می‌گردم آخرین زمزمه‌ام را همه‌ی شهر شنید

«خواهرم دریا»، به عنوان دریایی‌ترین شعر او، از زیباترین آثار این غزل‌سرای معاصر است که جزو

پل‌های آبی

شاهکار مهندسی حمل و نقل

بزرگ‌ترین پل آبی جهان

پل آبی «ماجه بورگ» بزرگ‌ترین پل آبی قابل کشتیرانی جهان در نزدیکی شهر ماجه بورگ (آلمان) واقع شده است.

این پل آبی به طول ۹۱۸ متر یک شاهکار مهندسی است و دو کانال کشتیرانی آلمان (کانال البی هاول و کانال میدلند) و هم یک گذرگاه کشتیرانی روی رودخانه «البی» را فراهم می‌آورد.

عملیات احداث این پل آبی در سال ۱۹۳۰ میلادی آغاز شد اما به دلیل جنگ جهانی دوم و متعاقب آن جدایی آلمان به دو بخش غربی و شرقی، کار ساخت پل تا سال ۱۹۹۷ میلادی به حالت تعلیق درآمد. این پل آبی سرانجام در سال ۲۰۰۳ میلادی کامل شد. کانال پل ۳۴ متر عرض و ۴۲۵ متر عمق دارد و به کرجی‌ها امکان می‌دهد بارهایی تا وزن بیش از ۱۳۵۰ متریک تن را حمل کنند.

بلندترین پل قابل کشتیرانی جهان

پل آبی «پونت سیسلیت» در ولز شمالی، بلندترین پل آبی قابل کشتیرانی در جهان محسوب می‌شود. این پل آبی بسیار بلند که در سال ۱۸۰۵ میلادی ساخته شده است و از آن با عنوان «راه آبی در آسمان» یاد می‌شود به «کانال لانگولن» اجازه می‌دهد بر روی دره رودخانه «دبی» با ارتفاع ۱۲۶ فوت (حدود ۳۹ متر) از روی زمین عبور کند. این پل آبی توسط توماس تلفورد طراحی و بلافاصله از آن به عنوان نوعی شاهکار مهندسی یاد شد.

از آنجایی که این ارتفاع به اندازه کافی ترسناک نیست، تنها طرف قابل پیاده روی عابران پیاده باندره آهنی حفاظت می‌شود.

پل‌های آبی قابل کشتیرانی

پل آبی از جنس فولاد «بریار» به طول ۶۶۲ متر که کانال جانبی «لوار» را از روی رودخانه «لوار» عبور می‌دهد، در سال ۱۸۹۶ میلادی ساخته شد و تا قرن بیست و یکم به عنوان طولانی‌ترین پل آبی قابل کشتیرانی جهان باقی ماند که بعدها پل آبی «ماجه بورگ» این عنوان را در اختیار گرفت.

پل‌های آبی جدید مانند سه پل آبی روی کانال «می دی» از عرشه‌های سنگی و آجری برخوردار بودند، طولانی‌ترین طاق به طول ۱۸۳ متر به پل آبی «سسی» تعلق داشت که در سال ۱۶۹۰ میلادی ساخته شده بود. با این وجود وزن سازه برای پشتیبانی حداقل موج با استفاده از خاک رس یا سایر لاینیگ‌ها (درزگیر) برای ضد آب ساختن پل آبی، اینگونه سازه‌ها را بدتر کپی می‌ساخت و در سال ۱۷۹۶ میلادی برای نخستین بار پل آبی بزرگی از جنس چدن توسط «توماس تلفورد» در «لادن آن ترن» روی کانال «شروزبری» ساخته شد. این پل آبی با ۵۷ متر طول در امتداد سه تیر میانی قرار داشت. تلفورد طی ده سال پل آبی «پونت سیسلیت» را در کانال «لانگولن» روی رودخانه دیی (که پروژه‌ای جاه طلبانه تر محسوب می‌شد) به طول ۳۰۷ متر به پایان رساند. متعاقب آن پل‌های آبی دیگری از جنس چدن ساخته شد که از آن جمله می‌توان به پل آبی «ستانلی فری» اشاره کرد که در سال ۱۸۳۹ میلادی با طراحی جدید عرشه به طول ۵۰ متر ساخته شد.

پل‌های آبی قابل کشتیرانی حایز اهمیت

پل آبی تک تاق «هولمز» (ساخته بنجامین اوترام)، این پل به طول ۴۴ فوت نخستین بار روی کانال «دربی» به عنوان نخستین پل آبی قابل کشتیرانی جهان از جنس چدن ساخته شد.

«لادن آن ترم» روی کانال شروزبری، گاهی اوقات از این پل به عنوان نخستین پل آبی قابل کشتیرانی در مقیاس بزرگ در جهان (از جنس چدن) یاد می‌شود.

پل آبی پونت سیسلت (۳۰۷ متر) که کانال لانگولن را روی رودخانه دیی در ولز شمالی ایجاد می‌کند. این پل آبی توسط توماس تلفورد طراحی و در سال ۱۸۰۵ میلادی مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

کانال «یونیون» در اسکاتلند از پل‌های آبی بشمار، شامل پل آبی «اسلیت فورد»، کانال روی رودخانه «واتر آولیت»، پل آبی «آلموند» روی رودخانه آلموند در «راتو» و مهم‌تر از همه پل آبی «آون» روی رودخانه آون، برخوردار می‌باشد. پل آبی آون دومین پل به لحاظ طول در کشور انگلیس محسوب می‌شود.

پل آبی بریار (۱۸۹۶) نزدیک «شاتیون سور لوار» واقع در کشور فرانسه که از فولاد ساخته شده است و به طول ۶۶۲ متر، سال‌ها به عنوان طولانی‌ترین کانال آبی در جهان به شمار می‌رفته است.

پل آبی کاجه بورگ در آلمان (۲۰۰۳) تقریباً به طول یک کیلومتر، طولانی‌ترین پل آبی اروپا محسوب می‌شود. ■



پل‌های آبی، سازه‌هایی هستند که کانال‌های آبی قابل کشتیرانی را از روی رودخانه‌ها، دره‌ها، ریل‌ها یا جاده‌ها عبور می‌دهند. پل‌های آبی عمدتاً با توجه به اندازه و مقطع عرضی بزرگتر در مقایسه با کانال‌های تامین آب، باز شناخته می‌شوند. اگرچه از کانال‌های انتقال آب عهد باستان گاهی اوقات به عنوان راه آبی برای حمل و نقل استفاده می‌شد، اما اینگونه کانال‌ها تا قرن هفدهم (که مشکلات مربوط به ارتفاع کانال‌ها حل شد و استفاده از سیستم‌های مدرن به تدریج آغاز گردید) مورد استفاده عمومی قرار نمی‌گرفت.

