

در این شماره می خوانید:

سخن نخست

۱۲ احداث بندر خشک، مزایا و محاسن یک تصمیم!

گفتگوی ویژه

بنادر خشک، مدیریت نوین هولدینگ کشور را نهادینه می سازند ۶۰
بنادری که سبز می شوند ۶۶
گره کور بندر خشک باز می شود ۷۰
بنادر خشک در منظر منفعت ملی ۷۲
بنادر خشک یک تیر و چند نشان ۷۶
راه آهن بر سر دو راهی انتخاب بار یا مسافر ۷۹
بنادر خشک پشت به پشت بندر دریایی ۸۲

نگاه ویژه

۶۹ آبرین، تجربه ای ایرانی ایجاد بندر خشک

گزارش خبری

۱۳ عملیات احداث خط آهن چابهار - مشهد آغاز شد
۲۳ دروازه تجاری دیگری در مرزهای کشور گشوده شد
۳۱ مذاکرات استراتژیک تایداوتر برای حضور در بندر صحرار عمان
۱۳۶ اپراتور دوم بندر امیرآباد انتخاب می شود

گزارش

۱۴ همکاری همه نهادها برای راه اندازی نهضت ترانزیت
۱۷ سهم بیش تری از اقتصاد منطقه را می خواهیم
۲۰ شاخص های HSE در بندر ارتقاء می یابد
۲۶ ناکارآمدی دشمنان در توقف کشتی های ایرانی
۲۸ چالش های اساسی سکان داران
۴۱ بندر گناوه نسل سوم می شود
۱۳۸ وضعیت مطلوب اقتصادی به رغم آسیب های ناشی از بحران مالی

گفتگو

۳۲ در تاریخ سازمان بندر هم سابقه نداشته است
۳۶ طرح «حمد» باید به برنامه ای اجرایی تبدیل شود
۱۳۴ منزلت اقتصادی بندر پابرجاست

مقاله ویژه

۵۶ نقش بندر خشک در توسعه لجستیک ایران
۹۰ مقدمات ایجاد یک بندر خشک
۹۲ یک تجربه آسیایی
۹۴ بندر خشک در آسیا و آفریقا
۹۶ بندر خشک در برزیل

مقالات

۱۰۰ بنادرمان را برای رسیدن به نسل سوم، یاری کنیم
۱۱۳ خدمات هزینه نیست، سرمایه گذاری است

گونگون

۳۷ همپای مسافران در دریا
۱۰۳ سیستم شناسایی اتوماتیک شناورها
۱۰۴ توسعه دریانوردی در گرو تکنولوژی هوشمند و خلاق
۱۰۸ پیشگیری از رفتار غیرمنصفانه با دریانوردان
۱۱۰ درآمدی بر یک کنوانسیون بین المللی
۱۱۸ تحدید مسؤولیت برای دعاوی دریایی
۱۳۷ کشتی های جنگی ساحلی
۱۴۱ تمدنی چند هزارساله در اعماق «دریای پارس»، پیدا شد
۱۴۲ پنجره ای رو به دریا
۱۴۴ دستیابی به بیوتکنیک تکثیر و پرورش خیار دریایی

صاحب امتیاز: سازمان بندر و دریانوردی

مدیر مسئول و سردبیر: محمد رضا امامی

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

گزارشگران: سارا میرزایی، سکینه صارمی، مسعود عباس زاده

ابراهیم زارع، بابک اخوت پور، منوچهر محمدی

عکاسان: پرهام بنی عباس، وحید محمودی، یاسر علی بخشی

ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نوروز محمدخانی

امور اداری: احمد رضا زریو

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

طراحی، صفحه آرایی، لیتوگرافی، چاپ، امور اجرایی، 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، سه‌رودی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

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

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

نمبر: 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 می‌شود.

● ارسال متون اصلی ترجمه شده، جداول و نمودارها و خلاصه‌ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.

● ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.

● دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی‌باشد.

● علاقه‌مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می‌توانند به

نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.



احداث بنادر خشک مزایا و محاسن یک تصمیم

روان سازی امور صادراتی، وارداتی و ترانزیتی کشور، گمرکات را در «بنادر خشک» مستقر، مجوزهای لازم به منظور احداث و استقرار واحد های پشتیبانی کننده را در «بنادر خشک»، صادر و تجار و صاحبان کالا را به جهت ثبت سفارش ها، انبارداری و استفاده از بنادر خشک شناسایی و ترغیب نمایند.

در این راستا حتی نمایندگان مجلس شورای اسلامی نیز پس از بررسی جزئیات برنامه پنجم توسعه اقتصادی-اجتماعی، بادرک صحیح از این موضوع، دولت را مجاز دانستند به منظور بهره برداری بهینه از ظرفیت ها و موقعیت جغرافیایی کشورمان، از ایجاد پارک های لجستیک و گسترش «بنادر خشک» حمایت کند.

با اتخاذ این تصمیم ها و ارایه سازوکارهای مناسب قانونی، به همراه سرمایه گذاری بخش های دولتی، تعاونی و خصوصی و نیز پوشش مطلوب گمرکی، نقاطی که پیش از این در جغرافیای اقتصادی کشورمان پراکنده بوده و تقریباً از زیر ساخت های مناسبی هم برخوردارند، منبسط می شوند. ایفاگر نقش جدیدی تحت عنوان «بنادر خشک» شوند.

این پایانه ها (بنادر خشک) که با انگیزه حمایت از بنادر ساحلی ایجاد می شوند ضمن برخورداری از تجهیزات مناسب تخلیه و بارگیری کانتینری از امکان دسترسی به شبکه های حمل و نقلی ریلی و جاده ای نیز برخوردارند و کلیه خدمات رایج در بنادر ساحلی را به خوبی ارایه می دهند. مزیت های احداث و راه اندازی «بنادر خشک» را می توان اینچنین بر شمرد:

- ظرفیت بنادر ساحلی را افزایش می دهند.
- موجب ارتقای بهره وری در بنادر ساحلی می گردند.
- ترافیک بنادر و شهرهای بندری را کاهش می دهند.
- از تصادفات بیشمار جاده ای و تلفات جانی و مالی این حوادث می کاهند.
- باعث کاهش هزینه های ناشی از حفاظت و ترمیم جاده ها می شوند.
- از افزایش آلودگی های زیست محیطی جلوگیری می کنند.
- در کاهش مصرف سوخت و هزینه های حمل و نقلی اثر چشمگیری دارند.
- به عنوان انبار ذخیره و نگهداری بار در زمان های طوفانی عمل می کنند.
- دسترسی بنادر ساحلی به مناطق پس کرانه ای را افزایش می دهند.
- نتایج مطالعات اقتصادی نشان می دهد، پاسخ گویی به نیازهای بیشمار حمل و نقلی، افزایش ظرفیت بنادر بزرگ تجاری و همچنین کسب سهم بیشتر از بازار منطقه ای، تنها با انتخاب گزینه «بنادر خشک» میسر است، انتخابی که بستر قانونی آن فراهم شده و تنها با تشریک مساعی همه ذینفعان و عبور از تعصبات سازمانی آنها، صورت اجرایی به خود می گیرد. ■

سر دبیر

همزمان با افزایش روزافزون تقاضای حمل بار توسط کانتینر و نیز توجه جدی به کانتینری شدن سیستم های جابه جایی کالا، علیرغم تامین زیرساخت های مناسب و انجام پشتیبانی های لازم، بسیاری از بنادر جهان به تاسی از این شیوه، اینک با چالش های عمده ای مواجه اند.

امروزه دیگر، کشتی های بزرگ اقیانوس پیما متعلق به لاینرهای جهانی، خود به تنهایی حامل هزاران کانتینر مملو از باراند، که باید در اولین فرصت تخلیه و با کمترین هزینه به بازارهای هدف انتقال یابند.

کمبود فضای کافی دپوی کانتینر در ترمینال های بندری، هرچند مشکل اصلی بنادر تجاری به حساب می آید، اما بروز ترافیک فشرده مربوط به تردد وسائط نقلیه سنگین در مسیرهای ورودی و خروجی بنادر، معضل دیگری است که علاوه بر کند نمودن جریان عادی جابه جایی بار، سلامت زیست محیطی بنادر و مناطق حاشیه را نیز به شماره انداخته است.

از سوی دیگر، بنادر جدید که وسعت اراضی شان را با توسل به روش های سنتی استحصال زمین از دریا تامین می کنند، در آینده کاری خود با مصائب زیست محیطی دیگری مواجه می شوند که شاید ادامه فعالیت آنها را غیر اقتصادی نشان دهد، هرچند که دیگر این شیوه ها هم مرسوم نمی باشد.

برای کشوری چون ایران که تلاش دارد تا در آینده ای نزدیک، بزرگ ترین بنادر جنوبی خود را به هاب منطقه ای مبدل کند، و ضمن پذیرش خطوط کشتیرانی بین المللی، بارهای ترانشیپی و ترانزیتی انبوهی را سرویس دهی نماید، پیش بینی تمهیدات لازم در جهت تسهیل و تسریع روند جابه جایی بار، ضروری به نظر می رسد.

فاصله دوهزار کیلومتری مرزهای شمالی و جنوبی جمهوری اسلامی ایران، تقاضای روزافزون همسایگان سواحل جنوبی خلیج فارس، شبه قاره هند و آسیای دور، برای عبور محموله های تجاری خود از خاک سرزمینی مان و همچنین دستیابی کشورهای مشترک المنافع و حوزه قفقاز به آبهای آزاد از مسیر ایران، مزیت های منحصر به فردی است که در صورت توجه شایسته، فرصت های تاریخی را در اختیار قرار می دهد.

بر این اساس، با تصمیم نمایندگان ویژه رئیس جمهور در کارگروه توسعه و حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت در اواخر سال گذشته، وزارت راه و ترابری موظف گردید: با مشارکت وزارت خانه های بازرگانی، صنایع و معادن، اقتصاد و دارایی، نفت و تعاون، درگاه ملی و بازارگاه الکترونیکی بار را ایجاد و نسبت به احداث «بنادر خشک» (پایانه های ترکیبی بار) و سامانه های حمل و نقل ترکیبی به منظور جابه جایی بارهای حجیم و سنگین، اقدام نماید.

مصوبه ی دیگری که در پی این تصمیم ابلاغ شد، وزرات خانه های اقتصاد و دارایی، صنایع و بازرگانی را به ترتیب موظف نمود تا در جهت



با حضور رئیس جمهور؛ عملیات احداث خط آهن چابهار - مشهد آغاز شد

طراحی سرعت برای قطارهای مسافری در این طرح ۱۶۰ کیلومتر در ساعت و برای قطارهای باری نیز ۱۲۰ کیلومتر در ساعت پیش بینی شده است که به این ترتیب مسیر ریلی زاهدان - مشهد حداکثر در مدت زمان ۱۳ ساعت طی خواهد شد.

قطار مسیر چابهار - مشهد می‌تواند سالیانه بین ۳ تا ۳ هزار و ۵۰۰ تن بار را جابه‌جا کند که این امر موجب پهلویی کشتی‌هایی با تناژ بالا در بندر چابهار می‌شود.

دکتر حمید بهبهانی وزیر راه و ترابری پیش از این، راه آهن چابهار - زاهدان - مشهد را نجات‌دهنده شرق ایران خوانده و گفته بود: با ایجاد این کریدور، بندرعباس به سرخس و تفتان متصل و سه راه عبور برای خروج از ایران تعریف می‌شود که موجب پویایی صنعت و کشاورزی و ارسال نفت و گاز به صورت مستقیم است. ■

این خط ریلی که پیمانکار آن قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء (ص) است، از «چابهار» آغاز و با عبور از «پیرانشهر»، «خاش»، «زاهدان»، «تهنبدان»، «بیرجند»، «قاین» و «گناباد» از طریق ایستگاه «کالشور» در حوزه شهرستان «تربت حیدریه» به راه آهن بافق - مشهد متصل می‌شود و با بهره‌برداری از این طرح، سیستم و بلوچستان از چند مسیر به راه آهن سراسری جمهوری اسلامی و چندین کشور همسایه ایران متصل خواهد شد.

خط آهن چابهار - مشهد ۱۳۵۰ کیلومتر طول، ۱۱ کیلومتر پل و ۱۲ کیلومتر تونل دارد و ۳ میلیارد یورو اعتبار برای آن در نظر گرفته شده که از طریق فروش کارخانجات دولتی تأمین می‌شود.

حجم خاکبرداری این پروژه ۴۴ میلیون متر مکعب و حجم خاک‌ریزی آن ۴۰ میلیون متر مکعب است.

عملیات اجرایی احداث خط آهن چابهار - مشهد طی مراسمی با حضور دکتر محمود احمدی‌نژاد آغاز شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار، در جریان سفر رئیس جمهور به چابهار، عملیات احداث قطعه اول خط آهن چابهار - زاهدان - مشهد از چابهار به زاهدان به طول ۵۷۰ کیلومتر که مصوب سفر دوم هیئت دولت به سیستم و بلوچستان است، آغاز شد.

در مراسم اجرای این پروژه در منطقه آزاد چابهار، دکتر محمود احمدی‌نژاد رئیس جمهور، دکتر حمید بهبهانی وزیر راه و ترابری، سیدمجتبی ثمره‌هاشمی دستیار ارشد رئیس جمهور و سردار رستم قاسمی فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء و چند نفر از مسئولان محلی حضور داشتند.



معاون اول رییس‌جمهور، با اشاره به ظرفیت‌های ترانزیتی کشور خواستار شد؛

همکاری همه نهادها برای راه‌اندازی نهضت ترانزیت



آنها معرفی شود.»

معاون اول رییس‌جمهور، با اشاره به برگزاری جلسه کارگروه ترانزیت طی هر هفته، اظهار داشت: «پس از بررسی‌های این جلسه، رییس سازمان راهداری، به عنوان نماینده ویژه دولت در ترانزیت معرفی شد. همچنین، در بررسی‌های این کارگروه مشخص شد که می‌توان بیش از درآمدهای نفتی، از طریق ترانزیت درآمد حاصل کرد.»

وی با اعلام این مطلب که در راستای توسعه ترانزیت، تجهیز گمرکات و توسعه پایانه‌های مرزی و بندری نیز، آغاز شده است اما برخی مواقع به دلیل عدم درک برخی مدیران، فعالیت‌ها به کندی انجام می‌شود، پیشنهاد کرد: «نمایندگی ویژه دولت در امر ترانزیت، باید در تمامی کشورها به دنبال معرفی ظرفیت‌های ترانزیتی ایران باشد و به جذب مشتری در این حوزه بپردازد.»

«رحیمی» با اذعان بر این که می‌توان دو برابر درآمد نفت را از محل ترانزیت کسب کرد، اظهار داشت: «قطعا میزان جابه‌جایی کالاهای ترانزیتی کشور تا پایان سال جاری، به ۱۰ میلیون تن افزایش می‌یابد و اگر بتوانیم هر سال این رقم را ۲۰ درصد افزایش دهیم، قطعا به رقم ۷۰ میلیون تن جابه‌جایی کالاهای ترانزیتی دست خواهیم یافت. این در حالی است که در گذشته، میزان عبور کالاهای ترانزیتی از کشورمان، یکی دو میلیون تن، آن هم با مشقت بوده است.»

معاون اول رییس‌جمهوری، با تاکید بر راه‌اندازی نهضت ترانزیت و همکاری همه نهادها برای تحرک هرچه بیش‌تر این نهضت، گفت: «دو برابر درآمد نفت را می‌توانیم از راه ترانزیت کسب کنیم اما تاکنون از این موقعیت بسیار ارزشمند استفاده نکرده‌ایم. برای جبران اقدامات انجام نشده در گذشته، هم اکنون جاده‌های کشور در حال

در صورتی که ترانزیت کشور، از رشد ۲۰ درصدی برخوردار باشد، حجم ترانزیت از ایران، به ۷۰ میلیون تن در آینده افزایش خواهد یافت.

عبارات بالا، گزیده‌ای از مطالب عنوان شده از سوی «محمد رضا رحیمی»، معاون اول رییس‌جمهوری در همایش «ترانزیت در مسیر توسعه» است که با هدف معرفی فرصت‌ها و ظرفیت‌های ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران و به عنوان یکی از محورهای مهم توسعه اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور، ۲۹ آذرماه سال جاری در تهران برگزار شد.

معاون اول رییس‌جمهور، در این همایش و در ابتدای سخنان خود، به ظرفیت بالای کشور برای توسعه ترانزیت اشاره کرد و اظهارداشت: «خداوند، این کشور را طوری خلق کرده که انگار مرکز عالم است و نقطه اتصال قاره‌ها به یکدیگر به شمار می‌رود؛ به گونه‌ای که ایران، دریاهای شمال و جنوب را به هم متصل می‌کند و بنادر جنوبی و شمالی را به هم پیوند می‌دهد و همه‌ی کشورها نیازمند عبور از ایران هستند.»

وی، با بیان این که ۶۰ درصد منابع سوختی جهان در جنوب ایران قرار دارد و ایران از منابع معدنی بسیار غنی برخوردار است، افزود: «بخش عمده‌ی انرژی جهان در کشورهای شمال ایران قرار دارد و عمده‌ی نفت و گاز دنیا نیز، در داخل و اطراف کشورمان تولید می‌شود.»

رحیمی افزود: «خداوند، تمامی نعمت‌های دنیا را در اختیار مسلمان‌ها قرار داده است؛ اما به خاطر شرایط قبلی، اندیشه‌ی استفاده از این موقعیت جغرافیایی مناسب، بی‌توجه مانده بود. به همین منظور، باید از تمامی کشورهای همسایه برای حضور در این همایش دعوت می‌شد تا موقعیت مناسب جغرافیایی کشورمان از نظر ترانزیت به

تعریض و دوبانده شدن است و شبکه ریلی هم در حال توسعه. به این منظور تصمیم گرفته‌ایم در مرحله اول، ۲۴ هزار میلیارد تومان برای شبکه‌ی ریلی و دیگر راه‌ها هزینه کنیم.»

وی با اشاره به اختصاص بودجه‌ی یاد شده برای توسعه شبکه‌ی ریلی و دیگر راه‌ها، گفت: «کل بودجه جاری و عمرانی کشور، ۱۱۷ هزار میلیارد تومان است که ۹۳ هزار میلیارد تومان آن بودجه جاری است که اگر این روال ادامه می‌یافت، هرچه نفت استخراج می‌شد، باید به هزینه‌ی جاری تبدیل می‌کردیم.»

معاون اول رییس‌جمهور، ایجاد اشتغال، برقراری ارتباط با کشورهای مختلف، به ویژه کشورهای همسایه و درآمدزایی فراوان را، از جمله مزیت‌های فعال سازی ترانزیت برشمرد و گفت: «امروزه تحول بزرگی در ترانزیت کشور در حال شکل گیری است و دولت، سرمایه‌گذاری‌های فراوانی در این بخش انجام داده که امیدواریم در آینده نزدیک، شاهد رشد و پیشرفت چشمگیر در این بخش باشیم.»

معاون اول رییس‌جمهور، با بیان این که سازمان بنادر مکلف شده است بندر شهید رجایی را ظرف مدت کوتاهی به‌هنگام منطقه تبدیل کند، گفت: «چرا اجناس مان در کشورهای همسایه تخلیه و

یافت.

وزیر راه و ترابری، با اشاره به این که در مورد استفاده از حمل و نقل دریایی و ترانزیت دریایی، ۲۵ سال کشور در خواب بود، اظهار داشت: «منطقه‌ی بندری بسیار کوچکی در امارات، به بزرگ‌ترین منطقه‌ی تجاری بندری دنیا تبدیل شده است و کشتی‌های ایرانی، با وجود ۷ بندر فعال در جنوب کشور، چرا باید به سمت امارات برای تخلیه کالا بروند؟»

وزیر راه و ترابری، با بیان این که در حال بر هم زدن موقعیت بنادر امارات هستیم و به همین منظور، بندر شهید رجایی باید هرچه سریع‌تر توسعه یابد، افزود: بنادر را وزارت راه و ترابری اداره می‌کند، اما اداره کشتیرانی، در حیطه‌ی اختیارات وزارت راه نیست؛ در حالی که کشتیرانی نیز باید جزو زیرمجموعه‌های وزارت راه و ترابری باشد.

وزیر راه و ترابری، با بیان این مطلب که اگر کشتیرانی و سازمان بنادر و دریانوردی متحد شوند، می‌توان بنادر ایران را به‌هنگام منطقه تبدیل کرد، گفت: «در دریای خزر نیز، بسیار ضعیف

تن در سال افزایش دهیم.»

وی با بیان این مطلب که در آینده شاهد شکوفایی شبکه‌های ریلی، دریایی و هوایی به گونه‌ای خواهیم بود که با گذشته قابل مقایسه نخواهند بود، افزود: «ایران از نظر جغرافیایی، موقعیت ممتازی در ترانزیت دارد و مانند پلی است که می‌تواند قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا را به هم متصل کند.»

«رحیمی»، با تأکید بر این مطلب که دولت دهم، توجه ویژه‌ای به توسعه ترانزیت دارد، گفت: «با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، می‌توانیم مرکز ثقل جابه‌جایی منابع انرژی و محصولات کشاورزی دنیا باشیم و شرق و غرب و جنوب و شمال را از طریق کریدورهای مختلف به یکدیگر متصل کنیم که این اتفاق، موجب تحول اساسی در ترانزیت کشور می‌شود.»

مدل ترانزیتی ایران در دنیا بی نظیر است

«دکتر حمید بهبهانی»، وزیر راه و ترابری نیز، در ادامه‌ی این مراسم به جایگاه ترانزیت در کشور اشاره کرد و با تأکید بر این که، آن چه در بخش ترانزیت از دست داده‌ایم را باید جبران کنیم، گفت: «مزیت‌های ترانزیتی‌مان فقط مختص زمین نیست و تمام مدل‌های ترانزیتی کشور ما در دنیا بی‌نظیر است.»

وی با بیان این که در ترانزیت هوایی، امکانات زیادی را از دست داده‌ایم، اظهار داشت: «ایران از ترانزیت هوایی بی‌نصیب است؛ در صورتی که کوتاه‌ترین فاصله و کم‌ترین مصرف سوخت در ترانزیت کالای منطقه از مسیر هوایی، متعلق به ایران است. به عنوان مثال، از کشور بلاروس که



معاون اول رییس جمهور:

«نماینده‌ی ویژه‌ی دولت در امر ترانزیت، باید در تمامی کشورها به دنبال معرفی ظرفیت‌های ترانزیتی ایران باشد و به جذب مشتری در این حوزه بپردازد.»

سپس به ایران صادرات مجدد می‌شود؟ این امر، برای ایران افت دارد.»

«رحیمی» افزود: «در حال حاضر، منابع مالی ایران در برخی بانک‌های خارجی به عنوان کشورهای امن نگهداری می‌شود و آن‌ها در ازای نقدینگی موجود، سه تا هفت برابر تسهیلات برای توسعه در اختیار ما قرار می‌دهند.»

وی با بیان این که اخیراً ۱۲ مسیر ریلی با مبلغ ۱۲ هزار میلیارد تومان به منظور اجرا به وزارت راه ابلاغ شده است، اظهار داشت: «تا پایان سال جاری، این رقم به ۲۴ هزار میلیارد تومان افزایش می‌یابد که همین مقدار نیز، در پارس جنوبی سرمایه‌گذاری شده است.»

معاون اول رییس جمهور، در بخش دیگری از سخنانش که این بار در حاشیه‌ی مراسم و در جمع خبرنگاران ایراد شد، اظهار داشت: «در بخش زیرساخت شبکه‌های ریلی، جاده‌ای، بنادر و پایانه‌ها، باید ۲۲ هزار میلیارد تومان هزینه شود، تا بتوان شرق و غرب و جنوب و شمال کشور را از طریق شبکه‌ی راه‌آهن به یکدیگر متصل کرد و میزان ترانزیت را که تا قبل از دولت نهم، سالانه ۲ الی ۳ میلیون تن بود و هم‌اکنون به ۱۰ میلیون تن افزایش یافته است، در مراحل بعدی به ۴۰ میلیون تن و در آینده به ۷۰ میلیون



هستیم و از کشتی‌های متردد در این دریا، ۹۰ فروند متعلق به روسیه و تنها ۱۰ کشتی متعلق به ایران است که باید همت کرده و این موقعیت را تغییر دهیم. حمل و نقل دریایی برای جابه‌جایی مسافر بین بنداری نظیر انزلی و امیرآباد، می‌تواند با کم‌ترین هزینه صورت بگیرد؛ اما متأسفانه، ما را از کودکی از آب ترسانده‌اند. این در حالی است که در تمامی دنیا، شهرهای توسعه یافته در کنار

مساحت آن ۸ برابر از ایران کم‌تر است، سالانه ۱۰۰۰ پرواز ترانزیتی عبور می‌کند، در حالی که در ایران، سالانه ۲۵۰ عبور هوایی ترانزیتی داریم.»

«بهبهانی»، توجه رییس جمهوری و معاون اول وی را به توسعه‌ی حمل و نقل در همه شقوق مورد اشاره قرار داد و گفت: «با این حمایت‌ها می‌توان به پیشرفت‌های بسیار خوبی دست



ظرفیت‌ها استفاده خواهیم کرد.» وی افزود: «جاری شدن قانون هدفمندسازی یارانه‌ها در هفته‌ی حمل و نقل را به فال نیک می‌گیریم و تمامی توان خود را برای توسعه‌ی بخش حمل‌ونقل، خصوصاً ترانزیت به کار خواهیم بست.»

معاون وزیر راه، با اشاره به این مطلب که کاهش هزینه‌ها، کاهش مدت زمان انجام امور، افزایش کیفیت عبور و ایمنی، سرلوحه‌ی برنامه‌های بخش حمل‌ونقل قرار دارد، اظهارامیدواری کرد: «در توسعه‌ی ظرفیت‌ها، از تمامی توان بخش‌های مختلف به نحو احسن بهره‌مند شویم.»

نماینده‌ی ویژه‌ی دولت در امر ترانزیت، با بیان این مطلب که تمام همت خود را برای افزایش جابه‌جایی کالا در کشور با توسعه‌ی پایانه‌ها، بنادر و خطوط ریلی به کار خواهیم بست، افزود: «در کارگروه‌های کارشناسی که در بخش ترانزیت تشکیل شد، قرار بر این است، تا ۲ سال آینده، ظرفیت ترانزیت کالا به ۲۵ میلیون تن برسد و دورنمای آن، ۷۰ میلیون تن ترسیم شده است.» «افندی زاده»، اظهار داشت: «با خرید ایکس ری و نصب آن در گمرکات برای کاهش زمان بازرسی و توسعه‌ی شبکه‌ی ریلی و همچنین، کاهش مدت زمان توقف در پایانه‌ها و افزایش بزرگراه‌ها و همچنین، بازبینی در تعرفه‌ها، قصد داریم توجه دیگران را به بخش ترانزیت ایران معطوف کنیم.»

وی، تمایل تمامی دست‌اندرکاران، به‌ویژه در وزارت امور خارجه را برای افزایش تبادلات بین المللی و شناسایی حلقه‌های مفقوده در بخش ترانزیت خواستار شد و افزود: «با باز گذاشتن دست بخش خصوصی و کاهش معضلات سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی، همت خود را برای توسعه‌ی تمامی زیربخش‌ها خصوصاً در بخش ریلی، دریایی و جاده‌ای به کار بسته‌ایم، تا شرایط مناسب برای توسعه‌ی ظرفیت‌ها در بخش ترانزیت کشور، بیش از پیش ایجاد شود.»

شایان ذکر است، در پایان این مراسم، از تمیز یادبود همایش ترانزیت در مسیر توسعه رونمایی شد. ■

پیشرفت فیزیکی دارد که دولت یازدهم، ثمره‌ی زیرسازی امروز دولت دهم را خواهد برد.»

«بهبهانی»، همچنین، تصریح کرد: «در حال حاضر، بی‌رحمانه از جاده‌هایمان استفاده می‌کنیم و جاده‌ای که باید ۲۰ سال عمر کند، دو ساله از پای در می‌آید که علت آن نیز، سوخت ارزان است.»

وزیر راه و ترابری، با بیان این که سهم ریل در جابه‌جایی بار، ۱۰ درصد و سهم جاده، ۹۰ درصد است، ابراز داشت: «با اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، تعادل در استفاده از مدل‌های حمل و نقلی ایجاد می‌شود و ترانزیت به سمت استفاده از ریل پیش خواهد رفت.»

«بهبهانی» گفت: «تا قبل از دولت نهم، هزار و ۵۰۰ کیلومتر آزاد راه در کشور ساخته شده بود که از دولت نهم تاکنون، دو هزار و ۸۰۰ کیلومتر آزادراه در حال کار یا کلنگ‌زنی است. همچنین، ۱۰ برابر ۳۰ سال گذشته، خط آهن در حال ساخت است.»

وی با تأکید بر این که ترانزیت، معادل نفت، برای کشور درآمدزا است، گفت: «ترانزیت، بدون همدلی و هم‌فکری ارگان‌های مختلف، قابل بهره‌برداری نیست و باید وزارت امور خارجه، وزارت راه و ترابری، گمرک، نیروی انتظامی و ... همکاری داشته باشند و به صورت واحد عمل کنند.» «بهبهانی»، تصریح کرد: «پس از هدفمندی یارانه‌ها، روان‌سازی امور بانکی و گمرکی صورت می‌گیرد که ترانزیت را در حد اشتغال‌زا روان کند و از فرصت‌های طلایی کشورمان استفاده کنیم، در این زمینه، بخش خصوصی، نیروی محرکه‌ی توسعه ترانزیت خواهد بود.»

توجه دیگران را به ترانزیت معطوف می‌کنیم

در ادامه‌ی این مراسم نیز، «دکتر شهریار افندی‌زاده»، معاون وزیر راه و ترابری و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، همچنین، به عنوان نماینده‌ی ویژه دولت در امر ترانزیت، به موقعیت جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از مهم‌ترین کریدورهای جهان در بخش ترانزیت پرداخت و گفت: «برای توسعه‌ی آن، از تمامی

بنادر هستند، اما در ایران، این امر محقق نشده است.»

وزیر راه و ترابری، در بخش دیگری از سخنانش افزود: «دولت‌های قبلی، در بخش ریلی، آن چنان حساس نبودند. شبکه‌ی ریلی به‌ویژه در دولت دهم پویا شد که به همت مسوولان، با توسعه‌ی راه‌آهن، کشاورزی و صنعت نیز توسعه می‌یابد که در این راستا راه‌آهن چابهار به عنوان کریدور ترانزیتی شرق کشور کلنگ‌زنی شد؛ تا چابهار را به سرخس، افغانستان و کوئته متصل کند و طبق وعده‌ی داده شده، ظرف سه سال آینده، ساخت مسیر چابهار تا زاهدان را تمام می‌کنند.»

وی افزود: «برای اتصال راه‌آهن خرمشهر - شلمچه به منظور ترانزیت بار به کشور عراق، بیش از دو بار با وزیر راه این کشور مذاکره کرده‌ایم که با هزینه‌ی خودمان شلمچه را به بصره متصل کنیم، اما هنوز پاسخی نداده‌اند.»

»

وزیر راه و ترابری:

منطقه‌ی بندری بسیار کوچکی در امارات، به بزرگ‌ترین منطقه‌ی تجاری بندری دنیا تبدیل شده است و کشتی‌های ایرانی، با وجود ۷ بندر فعال در جنوب کشور، چرا باید به سمت امارات برای تخلیه کالا بروند؟

»

وزیر راه و ترابری، با اشاره به بازسازی راه ریلی ابریشم، گفت: «قراردادی بین رؤسای جمهور ۳ کشور در شرق دریای خزر بسته شده که راه‌آهن از قزاقستان به برکت و از برکت به اینچه برون و سپس به گرگان متصل شود که با اتصال آن شبکه‌ی ریلی به بندرعباس، در زمان کوتاه و با هزینه بسیار کم، ترانزیت برقرار خواهد شد.»

وی با بیان این که از ابتدای انقلاب تا اواسط دولت دهم، پنج هزار کیلومتر راه‌آهن ساخته شده است، گفت: «در حال حاضر، چهار هزار کیلومتر راه‌آهن در حال ساخت است که از ۵ تا ۹۰ درصد

رونمایی از اولین سرمایه گذاری بخش خصوصی در خرید تجهیزات بندری

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:

سهم بیش‌تری از اقتصاد منطقه را می‌خواهیم

ابراهیم زارع

سواحل و روستاهای ساحلی، از جمله طرح‌های در دست انجام این سازمان است. «مهندس سیدعطاءاله صدر» افزود: «یکی از کارهایی که در این ارتباط انجام شده، مطالعه کل سواحل شمالی و جنوبی کشور تحت عنوان «مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی» است. بر اساس این طرح، نقشه‌ی تمام مناطق ساحلی کشور با مقیاس یک بیست و پنج هزارم تهیه شده و کاربری تمام این نقاط مبنی بر این که کجاها مسکونی، صنعتی، آبی‌زی پروری، گردشگری و غیره باشد، تعیین شده است.»

معاون وزیر راه و ترابری، «توسعه‌ی فعالیت‌های بندری و ایجاد بنادر کوچک چند منظوره در سواحل جنوبی کشور» را از دیگر برنامه‌های در دست اجرای سازمان بنادر و دریانوردی برشمرد و توضیح داد: «در همین راستا، بیش از ۳۰۰ نقطه برای ایجاد بنادر کوچک شناسایی شده که در واقع در هر شهر و روستای ساحلی، یک بندر کوچک چند منظوره ایجاد می‌شود.»

مدیرعامل سازمان بنادر، با اعلام این که، نقشه‌ی راه مشخصی برای توسعه‌ی بنادر کشور وجود دارد، گفت: «بنادر ایران باید نقش‌هاب منطقه (بندر کانونی) را پیدا کنند.»

به گفته‌ی «صدر»، بنادر کشور باید سهم بیش‌تری از اقتصاد منطقه را به دست آورند و در این زمینه، تصمیماتی مبنی بر توسعه‌ی ترانشیپمنت از بنادر ایران به تصویب رسیده که بر اساس آن، هر کالایی که از طریق بنادر کشور ترانشیپ شود، از معافیت سود بازرگانی ۲۰ تا ۲۵ درصد برخوردار خواهد شد.

بازگشت به دوران طلایی

«محمد راستاد»، مدیر کل بنادر استان بوشهر، نیز در این مراسم از رشد کم نظیر این بندر به لحاظ جذب ترافیک بندری در بین بنادر ایران و حتی بنادر منطقه خبر داد و افزایش ۲ برابری عملیات بندری و توسعه‌ی زیر ساخت‌ها در این بندر را نیمه راه بازگشت به دوران طلایی بندر بوشهر دانست.

مدیر کل بندر بوشهر، با بیان این که با اجرای طرح توسعه در بندر بوشهر، ظرف مدت کوتاهی بزرگ‌ترین کشتی در طول تاریخ این بندر،

در این مراسم که نماینده‌ی مردم بوشهر در مجلس شورای اسلامی و جمعی از مسئولان محلی و استانی نیز حضور داشتند، «مهندس سید عطاءاله صدر»، با بیان این که، بوشهر یکی از شهرهای کهن کشور است، جایگاه بندر بوشهر به لحاظ موقعیت و نقش آن در توسعه‌ی اقتصادی کشور را ویژه دانست و اظهار داشت: «در استان بوشهر، مهم‌ترین ذخایر نفت و گاز، در جزیره‌ی خارک و عسلویه وجود دارد و انرژی و راکتور هسته‌ای در این استان قرار دارند، بنابراین، استان بوشهر، یک نقطه‌ی استراتژیک در توسعه اقتصادی کشور محسوب می‌شود.»

معاون وزیر راه و ترابری، با تأکید بر این که موقعیت استان بوشهر اقتضا می‌کند که بندر بوشهر، نقش بالاتری داشته باشد، سرمایه‌گذاری در بندر بوشهر را حایز اولویت دانست و در خصوص سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در این بندر، خاطرنشان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی، طی چهار سال گذشته بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان در مجموعه‌ی استان بوشهر، به منظور توسعه‌ی فعالیت‌های بندری و دریایی سرمایه‌گذاری کرده است.»

به گفته‌ی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ظرفیت بندر بوشهر، چه از نظر فیزیکی و چه از نظر تجهیزات و میزان تخلیه و بارگیری، نسبت به گذشته، ۲ برابر افزایش داده شده، که این میزان رشد، در هیچ یک از بنادر ایران سابقه ندارد.

«مهندس صدر»، خاطرنشان کرد: «بندر بوشهر، دومین بندر کشور از نظر تخلیه و بارگیری کانتینر در کشور است و از نظر موقعیت استراتژیک، به عنوان مهم‌ترین بندر ایران قلمداد می‌شود.»

وی گفت: «با توجه به این که در سال‌های آینده، استان بوشهر به خط آهن متصل می‌شود، موقعیت این بندر، می‌تواند در توسعه‌ی اقتصادی این استان و کشور، نقش مهمی ایفا کند.»

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به ضرورت اجرای توسعه‌ی بنادر بازرگانی کشور گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی، در راستای تحقق توسعه‌ی دریامحور، اقدامات موثری انجام داده که سامان‌دهی سواحل کشور و بازگرداندن مردم به

در تازه‌ترین سفر مدیرعامل سازمان بنادر به استان بوشهر، بهره‌برداری از ۲ دستگاه جرثقیل گنتری کرین، موسوم به جرثقیل‌های دروازه‌ای که برای اولین بار با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی خریداری شده است، آغاز شد.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا» جرثقیل‌های جدید، به ارزش ۲۰۰ میلیارد ریال و با سرمایه‌گذاری «شرکت بنیاد بارانداز» تهیه شده است که هر کدام، ظرفیت بارگیری ۲۵ تا ۴۰ کانتینر در ساعت را دارند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در مراسم آغاز به کار و بهره‌برداری از گنتری کرین‌های جدید بندری و ۱۰ پروژه‌ی توسعه‌ای و عمرانی در بندر بوشهر، از سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیارد تومانی سازمان بنادر و دریانوردی طی چند سال اخیر در بنادر استان بوشهر خبر داد.





سرمایه گذاری ۱۲۴ میلیارد تومانی بخش خصوصی در بوشهر

مدیر عامل شرکت بنیاد بارانداز نیز در این مراسم، از سرمایه گذاری ۱۲۴ میلیارد تومانی این شرکت در توسعه بندر بوشهر خبر داد. «مجتبی دلگشایی»، سرمایه گذاری بنیاد بارانداز در بندر بوشهر را در راستای سیاست های خصوصی سازی سازمان بنادر دانست، تا براساس آن، بندر بوشهر به پایانه ای کانتینری استاندارد بر اساس معیارهای بین المللی ارایه ای خدمات بندری تبدیل شود. به گفته ی «دلگشایی»، تامین تجهیزات بندری توسط بخش خصوصی، در حالی در بندر بوشهر محقق شد، که محدودیت های ناشی از تحریم در تهیه ی تجهیزات استراتژیک کشور وجود داشت. مدیرعامل شرکت بنیاد بارانداز، حجم سرمایه گذاری این شرکت در بندر بوشهر را ۱۱۲ میلیارد تومان در تکمیل زیر ساخت ها دانست، که ظرف ۶ ماه آینده، تجهیزات در دست خرید، شامل: ۴ دستگاه جرثقیل کانتینری محوطه ای، ۴ دستگاه ریچ استاکر و ۳۶ دستگاه ترانس تینر نیز، به این آمار اضافه خواهد شد. به گفته ی «دلگشایی»، شرکت بنیاد بارانداز، در مجموع در بخش خرید تجهیزات، تکمیل زیرساخت ها و توسعه ی رونها، ۱۲۴ میلیارد تومان سرمایه گذاری کرده است.

بازدید از بنادر کوچک

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، همچنین در سفر به استان بوشهر، در راستای توسعه فعالیت های بندری در سواحل و احداث موج شکن های چند منظوره در بنادر کوچک، از بنادر ریگ، دیلم، گناوه، بوالخیر، دیر و عسلویه نیز بازدید کرد.

در این برنامه که معاون عمرانی استانداری بوشهر نیز، «مهندس سید عطاءاله صدر» را همراهی می کرد، مردم ساحل نشین بوشهری، از دقت نظر مسئولان سازمان بنادر در سامان دهی بنادر کوچک و رفاه حال مناطق محروم، تقدیر و تشکر کردند. ■

پهلویی شنواری پنج هزار تنی را دارد. دیگر پروژه های افتتاحی، شامل: لایروبی محدوده ی مقابل اسکله ی کوثر بندر بوشهر، تکمیل پروژه ی بخش خصوصی شیمی پالایش، احداث انبار قضایی بندر گناوه، ساختمان های آتش نشانی بندرهای بوشهر و دیلم، اسکله های شناور ناجی در بندرهای بوشهر، عسلویه و خارک، خرید تجهیزات کانتینری بندر بوشهر و تکمیل تجهیزات مقابله با آلودگی دریایی در بندر بوشهر است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، همچنین گفت: «عملیات اجرایی پروژه ی دسترسی به جزیره ی نگین، که گامی در جهت خارج شدن بندر بوشهر از بن بست است، با ۴۰ میلیارد ریال اعتبار آغاز شده و با توجه به توسعه ی پس کرانه ای که بوشهر پیدا خواهد کرد، ظرفیت فعالیت ها را به دو برابر افزایش می دهد.»

«راستاد» گفت: «عملیات اجرایی لایروبی بندر تدارکاتی مروارید جزیره ی خارک نیز، با ۲۲ میلیارد ریال اعتبار آغاز شد.»

«راستاد» خاطر نشان کرد: «با اجرای این پروژه ها و احیای نقش تاریخی بندر بوشهر در حمل و نقل دریایی در خلیج فارس، به نظر می رسد که این بندر، نیمه راه بازگشت به دوران طلایی را طی کرده باشد.»

موفق به پهلویی در آن شده است، گفت: «از نظر تحقق اهداف کمی سند توسعه ی زیربخش حمل و نقل دریایی در برنامه ی چهارم در رابطه با ترافیک کانتینری، با ۱۴۶ درصد تحقق در سال پایان برنامه، دست آورد بزرگی داشته ایم.» «راستاد»، با بیان این که طی ۸ ماه گذشته در بندر بوشهر، رشد ۵۲ درصدی به لحاظ جذب ترافیک کانتینری حاصل شده، آن را بیان گر جایگاه بسیار مهم این بندر در بین بنادر کشور دانست.

به گفته این مدیرکل، طول اسکله ی بندر بوشهر، مدت زمان پذیرش کشتی ها از نظر تناژ و آب خور و ظرفیت بندر، به بیش از ۲ برابر ارتقا یافته است. به گزارش «بندر و دریا»، شاخص ترین پروژه ی بندر بوشهر، بهره برداری از دو دستگاه جرثقیل گنتری کرین است که به گفته ی «راستاد»، سبب رشد ترافیک کانتینری و ارتقای رتبه این بندر از جایگاه چهارم به رتبه ی دوم بنادر کانتینری، بعد از بندر شهید رجایی خواهد شد.

بر پایه این گزارش، بهره برداری از اسکله ی کوثر بندر بوشهر، با اعتبار ۲۰۰ میلیارد ریال به طول ۶۱۵ متر، از دیگر پروژه های این بندر است که عملیات اجرایی آن از سال ۱۳۸۵ آغاز شده است که شامل: اسکله ی شمع فلزی و عرشه بتنی با تیرها و دال های پیش ساخته است و ظرفیت



مدیر عامل سازمان بنادر در جمع ساحل نشینان بوالخیر:

مردم را به سواحل بر می گردانیم



در سفری که معاون عمرانی استانداری بوشهر، نمایندگان مجلس و جمعی از مسئولان محلی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی را همراهی می کردند، عملیات اجرایی احداث بازوی دوم موج شکن بندر بوالخیر و موج شکن بندر دیر، با اعتباری بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال آغاز شد.

به گزارش خبرنگار ما، احداث موج شکن بوالخیر، پروژه ای است که به انتظار ۳۰ ساله ای مردم بوالخیر و روستاهای اطراف پایان داده و به لحاظ اقتصادی نیز، به منظور کاربری ۲۰۶

شناور و ۱۳ روستا، بسیار حایز اهمیت است. مدیرعامل سازمان بنادر، در مراسم افتتاح موج شکن بندر بوالخیر و آغاز به کار احداث بازوی دوم این موج شکن، توسعه ای مناطق ساحلی را از برنامه های در دست اجرای این سازمان برشمرد و تصریح کرد: «سواحل گسترده ای کشور، به دلیل اجرای برنامه های غلط گذشته، خالی از سکنه شده است که با توسعه و تجهیز این مناطق، در صددیم مردم را به این سواحل بازگردانیم و با رشد اقتصاد، سهم خود را در منطقه و جهان افزایش بدهیم».

معاون وزیر راه، با بیان این که سیاست کلی نظام جمهوری اسلامی ایران، توسعه ای نوار ساحلی کشور است، گفت: «هر چه به سمت توسعه دریا پیش برویم، این امر موجب افزایش اقتدار و رونق اقتصادی کشور می شود».

«مهندس سید عطاءاله صدر»، بندر بوالخیر را از نقاط مهم و با ظرفیت بالا برای توسعه دانست که باید بیش از این، توسعه و پیشرفت کند. به گفته ای مدیرعامل سازمان بنادر: «در هر ۱۰ کیلو متر در سواحل جنوبی کشور، یک موج شکن و یک بندر کوچک چند منظوره احداث خواهد شد که به همین منظور، در تمام سواحل کشور، ۳۰۰ نقطه شناسایی شده است».

در این بازدید، همچنین، مدیرعامل سازمان بنادر از روستاهای جاینک، عامری، چاه تلخ شمالی و بخش دلوار دیدن کرد و مقرر شد تا بر اساس طرح مطالعاتی، در این سواحل نیز، موج شکن چند منظوره احداث شود.

افزایش ۳۰ برابری سرمایه گذاری های بندری در دولت نهم و دهم

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در جمع خبرنگاران و نمایندگان رسانه های استان

بوشهر گفت: «حجم سرمایه گذاری در بنادر کشور در دولت نهم و دهم، ۳۰ برابر افزایش داشته و رو به رشد است».

«مهندس سید عطاءاله صدر»، در ارتباط با حجم سرمایه گذاری دولت نهم و دهم در حوزه بنادر کشور و مقایسه ای آن با دولت های سابق، تصریح کرد: «مجموع سرمایه گذاری در بنادر توسط منابع داخلی دولت، ۳۰۰ میلیارد تومان بوده و اگر ۱۵ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری شرکت های خصوصی را هم به آن اضافه کنیم، با رقم قابل توجه ای روبه رو خواهیم شد».

معاون وزیر راه و ترابری، بیان داشت: «با این میزان، به راحتی می توانید میزان سرمایه گذاری در بنادر را با دولت های سابق و حتی قبل از انقلاب تاکنون مقایسه کنید».

وی، در ارتباط با تحریم ها و چگونگی تهیه و تامین تجهیزات بندری، گفت: «به رغم اعمال تحریم ها و اقدامات یک جانبه علیه ایران، در هشت ماه امسال در مقایسه با سال های گذشته، در زمینه صادرات کالاهای غیرنفتی، ۱۵ درصد رشد داشته ایم».

«صدر»، افزود: «علت اصلی رشد، این است که طرف های اصلی تجاری ایران، کشورهایی هستند که هیچ هم پیمانی با آمریکا ندارند».

معاون وزیر راه، در ادامه تصریح کرد: «میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور در هشت ماهه ای امسال، ۹۱ میلیون تن بوده که ۱۵ الی ۱۶ درصد رشد داشته است».

«سید عطاءاله صدر»، اظهار داشت: «از وی گفت: «علاوه بر این، تجهیزات دیگری هم به بندر بوشهر اضافه کرده ایم که در مجموع، در گام اول سرمایه گذاری ها، ۲۰ میلیارد تومان اعتبار در این بخش هزینه شده است».

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «این رقم تا آخرین مرحله ای این سرمایه گذاری ها، به ۱۲۰ میلیارد تومان می رسد».

مدیرعامل سازمان بنادر:

سواحل گسترده ای کشور، به دلیل اجرای برنامه های غلط گذشته، خالی از سکنه شده است که با توسعه و تجهیز این مناطق، در صددیم مردم را به این سواحل بازگردانیم و با رشد اقتصاد، سهم خود را در منطقه و جهان افزایش بدهیم.

اولویتهای استقرار ایمنی در بنادر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:

شاخص‌های HSE در بنادر ارتقاء می‌یابد



کشتی‌ها، بنادر با ایمنی بالاتر را انتخاب می‌کنند

بنادر انجام می‌گیرد، نتیجه‌گیری کرد: با توجه به انجام عملیات بسیار زیاد و استراتژیک در بنادر و چرخش میلیاردها ریال سرمایه، اهتمام به ایمنی در بنادر از اهمیت به‌سزایی برخوردار است.

این مقام مسئول در سازمان بنادر در ادامه‌ی سخنان‌اش به الزامات قانونی سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی کشور اشاره و تأکید کرد: اجرایی نمودن کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی از جمله کنوانسیون سولاس (SOLAS)، سار (SAR) و کالاهای خطرناک (IMDG) و همچنین اجرای قوانین ملی و آیین‌نامه‌های سازمان، از وظایف سازمان بنادر و دریانوردی قلمداد می‌شود.

صادقی‌فر با تأکید بر الزامات بازار جهت استقرار سیستم مدیریت HSE در سازمان بنادر، اظهار داشت: ما در منطقه‌ی رقابتی قرار گرفته‌ایم و کشتی‌ها بندری را انتخاب می‌کنند که خدمات بهتری ارائه دهد، ایمن‌تر باشد و از خدمات تخلیه و بارگیری بالایی برخوردار باشد.

به گفته‌ی معاون امور بندری سازمان بنادر، استقرار سیستم مدیریت HSE تأثیر بسزایی در حفظ مشتریان موجود، و جلب مشتریان جدید و افزایش سهم بازار بنادر کشور از بازارهای ترانزیت و ترانشیپ دارد که این سازمان در این راستا اقداماتی را نیز انجام داده است.

وی در تبیین الزامات تشکیلاتی تأمین ایمنی، بهداشت و محیط زیست در بنادر به اقدامات

در مراسم آغاز به کار دوره‌ی آموزشی HSE، معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر به عنوان سخنران دوم، درباره اهمیت سیستم مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست در سازمان بنادر و دریانوردی سخن گفت و استقرار این سیستم در سازمان بنادر و دریانوردی را به لحاظ الزامات قانونی و اجرایی کنوانسیون‌های بین‌المللی و ملی اجتناب‌ناپذیر دانست.

محسن صادقی‌فر با بیان این که سازمان بنادر و دریانوردی مدیریت ۱۱ بندر اصلی تجاری با ظرفیت ۱۵۰ میلیون تن را بر عهده دارد، از افزایش ظرفیت بنادر بازرگانی کشور به ۲۰۰ میلیون تن تا پایان برنامه‌ی پنجم توسعه خبر داد و گفت: در سال گذشته ۱۳۰ میلیون تن کالا در بنادر ایران تخلیه و بارگیری شد که ۹۰ درصد صادرات و ۸۴ درصد واردات کشور را شامل می‌شود.

وی اضافه کرد: در طول سال میلیون‌ها کامیون، ۱۵۰۰ شناور بزرگ تجاری، ۲۰ هزار لنج و ۷ میلیون مسافر و تعداد زیادی از افراد و کارکنان در محوطه بنادر تردد می‌کنند و افزون بر آن، میلیاردها ریال سرمایه در بنادر وجود دارد.

معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر با اعلام این که این تعداد عملیات توسط ۷۰۰ شرکت تخلیه و بارگیری و نمایندگی کشتیرانی و ۲۶ ترمینال اپراتور اصلی

اولین دوره‌ی آموزش تخصصی ایمنی، بهداشت و محیط زیست موسوم به HSE با همکاری آکادمی فنی علوم دریایی ایتالیا و تحت نظارت و تأیید استانداردهای ICOH ایتالیا و NEBOSH انگلستان در سالن اجتماعات سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد.

در این دوره آموزشی که به مدت یک هفته به طول انجامید ۸۰ نفر از مدیران، کارشناسان و مسئولان HSE سازمان بنادر و ۷۵ نفر از شرکت‌های طرف قرارداد فعال در بنادر در آن حضور داشتند و مطالب آموزشی در هشت بخش «مبانی ایمنی و بهداشت»، «سیاست‌گذاری»، «سازمان‌دهی ایمنی و بهداشت»، «ارتقای فرهنگ ایمنی و بهداشت»، «ارزیابی خطر»، «اصول کنترل»، «نظارت، بازبینی و ممیزی» و «بررسی سوانح و حوادث، ثبت و گزارش» ارائه شد.

HSE؛ شاخص توسعه و هدف محوری

مهندس سیدعطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در مراسم آغاز به کار این دوره‌ی آموزشی، HSE را نه تنها به عنوان یک شاخص توسعه بلکه به عنوان یک هدف کیفی و محوری برشمرد و افزود: «اگر هدف، ارتقای ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست بندری باشد، سایر طرح‌های توسعه‌ای نیز همسو با آن قرار می‌گیرد».

معاون وزیر راه و ترابری در ادامه تبیین کرد: با این رویکرد دو هدف محقق می‌شود؛ اول این که شاخص‌های HSE که بسیار مهم و حیاتی است ارتقا می‌یابد، همچنین برنامه‌ها و طرح‌های توسعه‌ای هیچ گونه مغایرتی با شاخص‌های HSE نخواهد داشت.



ملی ایمنی در بنادر، تدوین دستورالعمل‌های مرتبط با موضوعات HSE، برگزاری مستمر گردهمایی‌های مسئولان پایانه‌های نفتی بنادر و برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی با موضوعات ایمنی، بهداشت و محیط زیست خبر داد.

وی همچنین در خصوص اقدامات اجرایی و عملیاتی به عمل آمده جهت توسعه وضعیت HSE، مواردی چون: صدور گواهی‌نامه‌های ایمنی تجهیزات بندری و اپراتوری تجهیزات، ساماندهی ایمنی پایانه‌های نفتی و وضعیت آتش‌نشانی بنادر، استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی (IMS) در بنادر و تدوین و اجرای دستورالعمل نحوه رسیدگی به حوادث بندری را فهرست کرد.

معاون امور بندری سازمان بنادر با اعلام کاهش چشمگیر حوادث در بنادر طی ۵ سال گذشته، آن را ناشی از دقت عمل شرکت‌ها و مراکز ایمنی سازمان بنادر در اجرای درست دستورالعمل‌های ایمنی، بهداشت و محیط زیست دانست.

محسن صادقی‌فر هدف عالی سازمان بنادر در برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی HSE را استقرار ساختار مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست بنادر، شرکت‌های طرف قرارداد و ستاد و تبدیل سازمان بنادر به سازمان پیشرو در موضوعات HSE در بین بنادر هم‌تراز برشمرد.

انجام شده توسط سازمان بنادر در این خصوص اشاره کرد و توضیح داد: از حیث تشکیلاتی در سازمان بنادر، اداره‌ی کل امور بندری در بخش کالا و کشتی، اداره‌ی کل ایمنی و حفاظت محیط‌زیست دریایی در بخش امور دریایی، نگهداری کانال و حفظ ایمنی آن و اداره‌ی کل امور اداری در بخش بهداشت و ایمنی محیط کار و بهداشت محیط و سلامت جان انسان‌ها فعالیت می‌کند.

به گفته‌ی این کارشناس مسئول در سازمان بنادر، در بنادر بزرگ تجاری کشور مراکز ایمنی بهداشت تشکیل شده و در بسیاری از بنادر هم مراکز HSE در شرف تأسیس است.

صادقی‌فر در خصوص وضعیت شرکت‌های طرف قرارداد از حیث تشکیلاتی و اجرای الزامات گفت: برای شرکت‌های طرف قرارداد با سازمان بنادر نیز از طریق مصوبات هیأت عامل سازمان، دستور کارهایی تدوین می‌شود. ضمن این که فضا در بنادر و در بین شرکت‌ها بسیار رقابتی است و چنانچه شرکتی نتواند خدمات مطلوبی را ارائه دهد، قطعاً مشتریانش را از دست خواهد داد.

صادقی‌فر در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به اقدامات فرهنگی صورت گرفته جهت ارتقای HSE، از انتشار کتب با موضوعات ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست، برگزاری ۱۷ دوره گردهمایی سازمان و ۴ دوره همایش

سید عطاءاله صدر:

اگر هدف، ارتقای ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست بندری باشد، سایر طرح‌های توسعه‌ای نیز همسو با آن قرار می‌گیرد.

محسن صادقی‌فر:

با توجه به انجام عملیات بسیار زیاد و استراتژیک در بنادر و چرخش میلیاردها ریال سرمایه، اهتمام به ایمنی در بنادر از اهمیت به‌سزایی برخوردار است.

مصاحبه کوتاه بندر و دریا با مدیرکل امور بندری در حاشیه‌ی آموزش تخصصی HSE

نگاه علمی به مقوله‌ی ایمنی در بنادر

ریالی، افزایش توان رقابتی شرکت‌های تولیدی کشور به واسطه‌ی کمی هزینه‌های حمل و نقل، اشتغال‌زایی و کمک به توسعه‌ی منطقه‌ای و ملی اهمیتی دوچندان پیدا می‌کند. از این رو رقابت فشرده‌ای بین کشورها در جلب شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کالا در جریان است. به همین دلیل سه اصل حداقل زمان ترانزیت کالا، حداقل هزینه و حداکثر سطح ایمنی، همواره به عنوان معیارهای انتخاب مسیر ترانزیت کالا توسط خطوط کشتیرانی مدنظر قرار می‌گیرند.

به عبارتی جناب عالی زمان و هزینه را وابسته به فاکتور ایمنی می‌دانید؛ اسلامی: آن چه نیاز به توصیف ندارد این است که حداقل زمان و هزینه تنها در صورتی مزیت و ملاک عمل خواهند بود که توأم با ایمنی در ارائه‌ی خدمات به کشتی و کالا باشند، چرا که بروز هر گونه حادثه یا آسیب به کشتی و یا کالا موجبات افزایش هزینه تمام شده و



نیست. نقش بنادر به عنوان یکی از حلقه‌های رابط زنجیره‌ی تأمین کالا (Supply Chain Management) چنان حیاتی است که رشد و توسعه‌ی سایر بخش‌های وابسته به حمل‌ونقل دریایی به نحوه فعالیت بندر بستگی دارد. این موضوع به دلیل نقش اقتصادی بنادر در جلب سرمایه‌های خارجی، کسب درآمدهای ارزی و

با برگزاری چهار دوره‌ی همایش ملی ایمنی در بنادر و برپایی گردهمایی‌های تخصصی و همچنین اقدامات فرهنگی در این زمینه، غالب بخش کارشناسی سازمان بنادر بر ضرورت استقرار نظام HSE در بنادر بزرگ بازرگانی کشور تأکید دارند و آموزش تخصصی در این زمینه را راه میان بر رسیدن به هدف «بندر ایمن، مشتری بیشتر» می‌دانند. در حاشیه‌ی برگزاری دوره‌ی آموزشی تخصصی ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست بنادر، با جلیل اسلامی، مدیرکل امور بندری سازمان بنادر مصاحبه کوتاهی انجام دادیم و نظر کارشناسی او را در خصوص اهمیت وجود نظام HSE در بنادر جویا شدیم.

به عنوان دانش آموخته‌ی مدیریت بندری در سطح عالی، توجه به ایمنی در بنادر را ناشی از چه فاکتورهایی می‌دانید؟

اسلامی: در دنیای امروز تأثیر جهانی شدن اقتصاد و گسترش روزمره فن‌آوری اطلاعات به عنوان دو فاکتور اصلی در کاهش هزینه‌ها و افزایش تجارت بین‌المللی بر کسی پوشیده

آموزش HSE به منزله‌ی وظیفه‌ی انسانی

یادداشتی بر ضرورت صیانت از ایمنی نیروی کار

غلام رضا ماشین‌چی

رئیس اداره‌ی امور بندری و ایمنی سازمان بنادر و دریانوردی

از آن جا که کلیه‌ی اعضای جامعه‌ی بندری، در ارتقای سطح ایمنی بنادر، به ایفای نقش می‌پردازند، اعتدالی وضعیت ایمنی، بهداشت و محیط زیست آن‌ها اثر مستقیمی بر افزایش کارایی و ایمنی بنادر دارد و انتقال تجربیات موفق و دانش مطابق با پیشرفت‌های علمی روز دنیا، می‌تواند در نهایت، به اعتدالی HSE کلیه‌ی بنادر منجر شود.

استفاده از نظام‌های نوین مدیریتی، نظیر: سیستم مدیریت یکپارچه‌ی ایمنی، بهداشت، محیط‌زیست و کیفیت (IMS)، که به صورت جامع، موضوعات مرتبط را در سازمان، تحت کنترل و مدیریت قرار می‌دهد و همچنین، به کارگیری ابزارهای مدیریتی، نظیر 5S که به نظم و ترتیب محیط کار (HOUSE KEEPING) کمک می‌کند، از جمله اقدامات مدیریتی است که مورد استفاده شرکت‌ها قرار می‌گیرند.

افزون بر اقدامات مدیریتی، شرکت‌های پیشرو در این زمینه، نسبت به انجام عملکردهای عملیاتی به منظور ایمن سازی محوطه‌های تحت اختیار خود نیز، اقدام می‌کنند که برخی از آن‌ها عبارت‌اند از: استفاده از تجهیزات ایمنی با توجه به نوع و وسعت عملیات، چیدمان منظم کالاهای در محوطه‌های تحت اختیار، انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای خطرناک، مطابق با کدها و استانداردهای بین‌المللی، از جمله IMDG CODE، استفاده از علائم هشدار دهنده و اخطار دهنده در محوطه‌های عملیاتی و بهره‌گیری از سایر استانداردهای مناسب در طراحی محوطه‌ها، انبارها و مخازن نگهداری کالا و محصولات.

از دیگر اقدامات به عمل آمده در این راستا، می‌توان به آموزش کارکنان و استفاده از کارکنان مجرب در جهت ارتقای سطح عملیات اجرایی و ایمنی اشاره کرد که برگزاری جلسات و دوره‌های آموزشی مختلف با زمینه‌های کاربردی و اجرای مانورهای عملیاتی به منظور آمادگی کارکنان، به عنوان کلیدی‌ترین عامل موفقیت در روند به کارگیری موارد ایمنی، بهداشت و محیط زیست بنادر محسوب می‌شود. از آن‌جا که منابع انسانی، از مهم‌ترین پشتوانه‌های توسعه‌ی پایدار به شمار می‌آید، صیانت از سلامت و ایمنی نیروهای کار، نه تنها وظیفه‌ی انسانی محسوب می‌شود، بلکه به عنوان یک الزام قانونی نیز، مورد توجه است.

بی‌شک، یکی از راه‌های دستیابی به محیطی ایمن و سالم در بنادر، آشنا شدن مدیران، کارشناسان و دست‌اندرکاران امور بندری، با مقوله‌های مورد بحث است که برگزاری دوره‌های تخصصی آموزشی، از مهم‌ترین اقدامات قابل تصور در این زمینه است. از این رو، اداره‌ی استانداردهای ایمنی بندری، سعی دارد، هم زمان با اجرای اقدامات عملیاتی در خصوص سامان‌دهی موضوعات مورد نظر، توجه ویژه‌ای نیز، به مقوله‌ی آموزش داشته باشد که اجرای دوره‌ی آموزش مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست بنادر تحت نظارت و تأیید استانداردهای NEBOSH و ICOH و حضور مدیران، کارشناسان و اعضای تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیرنده‌ی سازمان بنادر و بیش از ۴۰ شرکت خصوصی طرف قرارداد، تأییدی بر این ادعا است.

با برگزاری دوره‌ی یاد شده، ضمن بستر سازی مناسب به منظور فراگیری مطالب علمی مطابق با استانداردهای روز دنیا، زمینه‌ی مساعدی نیز، جهت ایجاد تعامل و هم‌فکری صاحب‌نظران و متخصصین مرتبط، ایجاد شد که سعی بر آن است، در آینده، زمینه‌های همکاری گسترده تری با شرکت‌های خصوصی در زمینه‌ی امور مرتبط فراهم آید.

امید است با عنایت به حمایت‌های همه‌جانبه‌ی مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، معاونت امور بندری و مناطق ویژه و همچنین، مدیر کل امور بندری، نسبت به موضوعات و موارد یاد شده، شاهد شکوفایی و رشد بیش از پیش فعالیت‌های مربوط به رعایت اصول ایمنی و بهداشت کاری در مجموعه سازمان، بنادر و شرکت‌های خصوصی طرف قرار داد باشیم. ■

همچنین اطلاع‌رسانی ترانزیت کالا خواهد شد. در نتیجه عدم رعایت مقررات و استانداردهای ایمنی و وقوع حوادث علاوه بر ایجاد افت کمی و کیفی خدمات و کاهش بهره‌وری، منجر به آسیب‌های جسمی، روانی و اجتماعی در جامعه خواهد شد. هزینه‌های ناشی از حوادث نیز می‌تواند اقتصاد ملی کشور را به شدت تحت تأثیر قرار دهد.

هزینه‌های مراقبت درمانی، پرداخت غرامت به افراد حادثه دیده و میزان ضرر و زبانی که به جامعه، محیط زیست و تولید در کشور وارد می‌شود، بر هیچ کس پوشیده نیست.

با این مقدمه، ایمنی در بنادر را چگونه حایز اهمیت می‌دانید؟

اسلامی: کار در بنادر به دلیل تنوع و فراوانی مشاغل، گستردگی و تنوع کالاهای وارداتی و صادراتی، متمایز از کار در سایر بخش‌های صنعتی است و از پتانسیل بالایی جهت بروز حوادث برخوردار است. لذا کنترل مخاطرات و عوامل زیان‌آور ناشی از کار در بنادر بسیار حایز اهمیت و مستلزم نگاه علمی و جدی به مقوله ایمنی است.

به نظر می‌رسد به جهت ضرورت استقرار نظام ایمنی در بنادر، سازمان بنادر به اجماع کلی و درک صحیح در این زمینه رسیده باشد؟

اسلامی: سازمان بنادر و دریانوردی در راستای همسویی با سیاست‌های کلان نظام در خصوص صیانت از نیروی انسانی شاغل در بنادر به عنوان هدف توسعه‌ی پایدار و از اصلی‌ترین سرمایه‌های ملی کشور، ارتقای توان رقابتی شرکت‌های تولیدی در عرصه رقابت جهانی، حذف وابستگی به بنادر کشورهای همجوار در زمینه تخلیه و بارگیری کالاهای قابل حمل از طریق دریا، توجه ویژه‌ای را به HSE بنادر لحاظ نموده است.

بدیهی است به لحاظ وابستگی ۹۰ درصدی کشور در صادرات و واردات به بنادر، هر گونه ارتقای کیفی در سطح خدمات قابل ارایه در بنادر نقش به سزایی در سطح کلی بر جای خواهد گذاشت.

استقبال شرکت‌های کشتیرانی، شرکت‌های تخلیه و بارگیری، شرکت‌های ارایه دهنده خدمات دریایی و سایر مؤسسات از این سمینار آموزشی و موضوعات ایمنی حاکی از درک صحیح و به موقع سازمان بنادر و دریانوردی از مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست در بنادر است.

امید داریم تعامل علمی لازم در این سمینار آموزشی بتواند نتایج و اثرات مثبتی در ارتقای سطح ایمنی، بهداشت و محیط زیست بنادر به دنبال داشته باشد. ■



دروازه تجاری دیگری در مرزهای کشور گشوده شد

سالن تجاری پایانه مرزی شلمچه با حضور معاون وزیر راه و ترابری و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، استاندار خوزستان و نمایندگان مردم منطقه در مجلس شورای اسلامی، افتتاح و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای دکتر افندی‌زاده معاون وزیر راه و ترابری و رئیس این سازمان در مراسم بهره‌برداری از این پایانه، ترانزیت را یکی از ظرفیت‌های مهم توسعه اقتصادی در کشور و در کانون توجه دولت و وزارت راه و ترابری و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای دانست و اظهار داشت؛ پایانه‌های مرزی در بخش تجاری و مسافری یکی از برنامه‌های محوری برای روان‌سازی ترانزیت است که در این زمینه سالن تجاری پایانه مرزی شلمچه به عنوان یکی از برنامه‌های مهم سازمان در دستور کار قرار گرفت و در موعد مقرر تکمیل شد و اکنون به مرحله بهره‌برداری رسیده است. این پایانه که به لحاظ حرمت ارزشمند خاک منطقه، یادآور خاطرات هشت سال دوران دفاع مقدس و ایستادگی و مقاومت‌های دلیرانه مردم منطقه و کشور می‌باشد، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. وی افزود: به پاس ارزش کم‌نظیر این منطقه، به زودی طرح جدید پایانه مسافری کار خود را آغاز می‌کند تا ضمن پاسخ به رشادت‌های انجام یافته، موجبات آرامش خاطر زائران مشتاق عتبات عالیة که از این مسیر به کشور همسایه عراق سفر می‌نمایند، فراهم سازد و بدون شک با ایجاد ساز و کار و ابزار و ادوات لازم در این سالن که از امروز در خدمت تجار و صاحبان ترانزیت خواهد بود به زودی شاهد شکوفایی اقتصاد و تجارتی روزافزون و افزایش چشمگیر مبادلات منطقه‌ای دو کشور ایران و عراق خواهیم بود. معاون وزیر راه و ترابری با اشاره به موقعیت ویژه جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران به

عنوان بهترین کریدور آسیا و اروپا، موقعیت کریدور شمال - جنوب و دسترسی آسان به آبهای آزاد که امروز مورد نیاز کشورهای عضو CIS می‌باشد، این موقعیت را از موهبت‌های بزرگ الهی دانست و با تأکید بر استفاده هرچه بیشتر از این فرصت‌ها اظهار داشت: روند روبه رشد ترانزیت رضایت‌بخش است و از آنجا که جمهوری اسلامی ایران در سال ۸۷ به عضویت رسمی ترانسیکا درآمده و ۱۴ کشور در این کریدور عضو می‌باشند، این امکان هم‌اکنون فراهم است که با تکمیل باقی‌مانده زیرساخت‌ها، عملیات ترانزیت با سهولت انجام شود.

وی از این زیرساخت‌ها که از جمله آنها تسریع در ساخت ۴۰۰۰ کیلومتر راه ریلی که در برنامه است، توسعه بندر، پایانه‌های مرزی، راه‌های دسترسی، تبدیل بخش دیگری از راه‌های ترانزیتی به بزرگراه که همگی با یک برنامه مدون در دست اجرا می‌باشند به عنوان عامل تسریع کننده ترانزیت یاد کرد و ابراز امیدواری کرد که در آینده گام‌های بزرگتری برداشته شود که بدون شک ظرفیت‌های جدیدتری را نیز شناسایی و جهت استفاده ارایه خواهد نمود.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تعامل حاکم در بین دستگاه‌های مستقر در پایانه‌های مرزی را مناسب دانست و توسعه این هماهنگی را زمینه‌ساز هرچه بیشتر تسهیل و روان‌سازی ترانزیت در مبادی ورودی و خروجی مرزها خواند.

دکتر افندی‌زاده در بخشی از سخنان خود طرح بزرگ و ارزشمند هدفمندسازی یارانه‌ها در بخش حمل و نقل بویژه در حوزه جاده‌ای را بسیار مؤثر و مثبت ارزیابی کرد و اعلام داشت: از زمان شروع طرح تمامی فعالان در بخش اصناف و تشکلات، شرکتهای حمل و نقل، رانندگان تالاشگر بالاخص مردم قدرشناس همراهی و همکاری جدی و ویژه‌ای را داشتند که جای تقدیر و تشکر دارد، چرا که همه آنها

از مزایای اجرای طرح مطلع هستند، حذف یکسر خالی در حمل و نقل کالا، استفاده کامل از ظرفیت حمل و نقل مسافر، برنامه‌ای شدن سفرها و مدیریت ایده‌آل بر بخش حمل و نقل را می‌توان نام برد.

براساس این گزارش این مراسم با حضور رئیس و جمعی از اعضاء کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی، امام جمعه منطقه و جمع کثیری از مسئولان محلی و انتظامی و مردم برگزار گردید که دکتر علاءالدین بروجردی رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی، مطورزاده نماینده مردم خرمشهر، موسوی نماینده مردم آبادان در مجلس شورای اسلامی و دکتر حجازی استاندار خوزستان که در مراسم حضور داشتند، سخنانی در باب جایگاه جمهوری اسلامی ایران و لزوم هوشیاری بیش از پیش مردم در مقابل دسیسه‌های احتمالی را مطرح کردند.

همچنین در ابتدای این مراسم مهندس دغاغله مدیرکل حمل و نقل و پایانه‌های استان خوزستان گزارشی از روند توسعه پایانه مرزی شلمچه ارائه کرد و اظهار داشت: طرح جامع پایانه مرزی شلمچه در سال ۱۳۸۴ به تصویب رسید و عملیات اجرایی آن در دو فاز احداث ساختمان‌های مسافری و تجاری و محوطه‌سازی آغاز شد که ساختمان مسافری با زیربنایی در حدود ۱۳۰۰ مترمربع در دو کریدور جداگانه با امکانات و تأسیسات رفاهی برای مسافران مورد بهره‌برداری قرار گرفته است و عملیات اجرایی فاز دوم شامل ساختمان تجاری و محوطه پیرامونی نیز در اواخر سال ۱۳۸۶ آغاز و با زیربنای ۱۲۰۰ مترمربع تکمیل و امروز مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. ■

رییس اتاق بازرگانی تهران خواستار شد؛ هلدینگ‌های حمل و نقل راه اندازی شود



دبیرکل اتاق تهران، رییس شورای بانوان بازرگان اتاق تهران و جمعی از فعالان اقتصادی و صاحبان صنعت حمل و نقل در این مراسم حضور داشتند.

دعوت فعالان بخش حمل و نقل به راه اندازی هلدینگ

واگذاری‌ها تصریح کرد که «بخش خصوصی با «فشار درمانی» باید حمایت‌های لازم را برای واگذاری امور به صاحبان این بخش فراهم کند». آل اسحاق اما فعالان اقتصادی را نیز به تلاش و جدیت در این مسیر دعوت کرد و از صاحبان بخش حمل و نقل خواست برای تشکیل هلدینگ‌ها و نهادهای قدرتمند اقدام کنند.

رییس اتاق تهران در ادامه سخنان خود بر توانمندی بالای بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل تأکید کرد و گفت: «در زمان جنگ تحمیلی از هر ۷ کشتی ایران که به صورت کاروانی وارد بندر کشور می‌شدند یک فروند در اثر حملات دشمن از گردونه خارج می‌شد با این وجود، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سربلند از آن کارزار بیرون آمد.»

او همچنین در بخش دیگری از سخنان خود در مراسم تجلیل از پیشکسوتان صنعت حمل و نقل، به موقعیت جغرافیایی ایران در منطقه اشاره کرد و افزود: «دروازه‌های ایران راه ارتباطی ۲۰۰ میلیون نفر از ساکنان منطقه است و ما باید از این فرصت استفاده‌های بهتری ببریم.»

به گفته آل اسحاق، کشور عراق فرصتی اقتصادی برای بخش حمل و نقل به وجود آورده است و فعالان این بخش می‌توانند در سایه حمایت دولت‌های دوطرف در زمینه حمل و نقل هوایی و زمینی نقش آفرینی کنند. ■

رییس اتاق تهران در این مراسم خواستار تأسیس و راه اندازی هلدینگ‌های بزرگ حمل و نقل شد. یحیی آل اسحاق که در این مراسم، بزرگان صنعت حمل و نقل را یک‌جا زیر یک سقف جمع می‌دید، از حمایت اتاق تهران برای تأسیس شرکت‌ها و هلدینگ‌های حمل و نقل با محوریت تشکلهای خبر داد و تأکید کرد که در راستای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و واگذاری‌ها، بخش خصوصی باید ظرفیت تحویل گرفتن امور را ایجاد کند. او با بیان اینکه اراده اجرایی و حاکمیتی کشور بر واگذاری امور به بخش خصوصی شکل گرفته است، گفت: «براساس سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ قرار است مدیریت بخش‌های حمل و نقل ریلی، زمینی، هوایی و دریایی به افسران و فعالان این بخش واگذار شود. هرچند فرایند این واگذاری‌ها هنوز کامل نیست اما بخش خصوصی و صاحبان صنعت حمل و نقل باید در این مسیر جدی بوده و موانع را برطرف کنند.

«رییس اتاق تهران با تأکید بر عزم فعالان اقتصادی و بخش خصوصی در پیگیری روند

یحیی آل اسحاق از حمایت اتاق تهران برای تأسیس شرکت‌ها و هلدینگ‌های حمل و نقل با محوریت تشکلهای خبر داد.

در مراسم تجلیل از پیشکسوتان صنعت حمل و نقل از ۳۰ فعال این حوزه تقدیر شد. این مراسم در آستانه ۲۶ آذرماه روز ملی حمل و نقل به همت اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران در سالن کنفرانس اتاق ایران برگزار شد و طی آن ۳۰ فعال و پیشکسوت صنعت حمل و نقل معرفی و از آنان تقدیر شد. رییس اتاق ایران، رییس اتاق تهران،

مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران خبر داد؛ اختصاص ۷۰۰ هکتار زمین برای توسعه حمل و نقل ترکیبی در بندر خشک آیرین



سوخت در آن بندر و احداث خطوط ریلی در مجموعه بندر شهید رجایی است تا به دنبال آن حمل و نقل کالا تسهیل شود.

صاحب‌محمدی اضافه کرد: در راستای توسعه حمل و نقل ترکیبی در بندر شهید رجایی با در نظر گرفتن پروژه واگن برگردان و امکان افزایش ظرفیت صادرات مواد معدنی، تا حدود ۱۵۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری لازم است.

مدیرعامل راه و ترابری اضافه کرد: همچنین قصد ایجاد بندر خشک در مقاصدی که قرار است بار تحویل شود، داریم؛ در این باره در بندر آیرین مطالعات آغاز شده است و بخش خصوصی می‌تواند در این بندر سرمایه‌گذاری کند.

صاحب‌محمدی خاطرنشان کرد: تلاش کرده‌ایم

مدیرعامل راه و ترابری ضمن اشاره به اختصاص ۷۰۰ هکتار زمین برای توسعه حمل و نقل ترکیبی بندر خشک آیرین، گفت: حداقل ۳۰۰ متقاضی بخش خصوصی می‌توانند در محل مذکور مستقر شوند و به فعالیت‌های حمل و نقل ترکیبی بپردازند.

عبدالعلی صاحب‌محمدی در مورد توسعه حمل و نقل ترکیبی و اتصال بندر به راه‌آهن، اظهار داشت: اخیراً با همکاری سازمان بندر و دریانوردی در بندر شهید رجایی اقدامات جدیدی را آغاز کرده‌ایم.

وی ادامه داد: این اقدامات شامل ارتقاء فعالیت‌هایی که در گذشته انجام می‌شده نظیر احداث شانتینگ یارد، بهبود وضعیت مرکز حمل



آپرین بالای ۱۰۰۰ میلیارد تومان در این زمینه خواهد بود که در سال‌های آینده قابل افزایش است. ■

ایران ۷۰۰ هکتار زمین برای اجرای این پروژه در نظر گرفته است. صاحب‌محمدی ضمن بیان اینکه هم‌اکنون طراحی پروژه در حال انجام است، توضیح داد: حداقل ۳۰۰ متقاضی بخش خصوصی می‌توانند در محل مذکور مستقر شوند و به فعالیت‌های حمل و نقل ترکیبی بپردازند. مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران خاطرنشان کرد: گمرک نیز در منطقه آپرین مستقر می‌شود و تسهیلاتی ایجاد خواهد شد که بخش خصوصی نیز با توجیه مالی مطلوب مواجه باشد. معاون وزیر راه و ترابری تصریح کرد: حجم سرمایه‌گذاری لازم برای احداث و توسعه منطقه

کالایی که از خارج کشور وارد می‌شود به جای آن که در بندر شهید رجایی تحویل مشتری شده و سپس از طریق جاده به مقصد موردنظر حمل شود، بدون آنکه مشتری دخالتی داشته باشد، آن کالا از بندر شهید رجایی به بندر خشک آپرین انتقال پیدا کند و همان جا کالا به طرف خریدار و سفارش دهنده، تحویل شود. مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران توضیح داد: این مورد موجب می‌شود سرعت انتقال بار بیشتر شده و هزینه‌های حمل و به دنبال آن زمان تحویل کالا نیز کاهش یابد. معاون وزیر راه و ترابری ضمن بیان اینکه در منطقه آپرین به رقم بالایی برای سرمایه‌گذاری نیاز داریم، تصریح کرد: راه‌آهن جمهوری اسلامی

نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت اعلام کرد؛ تشکیل کمیته‌ای برای توسعه حمل و نقل ترکیبی در بندر چابهار



میلیارد تومان از سال ۱۳۹۰ برای توسعه ریلی کشور است.

وی خاطرنشان کرد: مبلغ مذکور از سال ۱۳۹۰ ظرف سه سال برای توسعه ریلی کشور در نظر گرفته می‌شود و ۲ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان نیز برای تبدیل راه‌های اصلی به بزرگراه اختصاص می‌یابد که مصوبات مذکور ابلاغ شده و در بودجه سال‌های ۱۳۹۰، ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ اجرا می‌شود.

رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اشاره به ایجاد بنادر خشک در کشور، به لزوم توسعه حمل و نقل ترکیبی تأکید کرد.

وی در مورد تعامل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی، برای انجام حمل و نقل ترکیبی، اظهارداشت: در جلسات کارگروه ترانزیت از تمامی سازمان‌های زیرمجموعه وزارت راه و ترابری برای حضور و ارائه خدمات دعوت می‌شود.

افندی‌زاده ادامه داد: یکی از موضوعات اصلی در رابطه با توسعه حمل و نقل ترکیبی، توسعه بندر چابهار است که در این باره کمیته‌ای جداگانه تشکیل شده و چگونگی افزوده شدن پس کرانه‌ها به این بندر، اتصال به خطوط ریلی و ورود کالا به کشور از طریق این بندر بررسی می‌شود.

نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت با اشاره به اینکه بندر عباس با بیش از ۳۴ درصد جابه‌جایی کالای کشور، مهمترین مبدا ورودی ایران در بخش ترانزیت است، گفت: البته توسعه ترانزیت نیازمند زمان است. ■

معاون وزیر راه گفت: به منظور گسترش حمل و نقل ترکیبی در بندر چابهار، کمیته‌ای جداگانه تشکیل شده و چگونگی افزوده شدن پس کرانه‌ها به این بندر، اتصال به خطوط ریلی و ورود کالا به کشور از طریق این بندر بررسی می‌شود. دکتر شهریار افندی‌زاده با تأکید بر ضرورت توسعه ترانزیت در کشور، اظهارداشت: هزینه پایین، زمان کم، مسیر ایمن و کیفیت عبور کالا، پارامتر مناسبی برای صاحبان کالا است که از کریدورهای بین‌المللی ایران استفاده کنند.

وی با بیان این که در برنامه چهارم توسعه مقرر شده بود ۷ میلیون تن جابه‌جایی کالای ترانزیتی در کشور صورت گیرد، اظهار داشت: این رقم در سال ۱۳۸۸ محقق شده است. معاون وزیر راه و ترابری با اشاره به اینکه بندرعباس، سرخس و پایانه باشماخ، بیشترین نقش را در امر ترانزیت کشور دارا هستند، گفت: در سال ۸۸ بیشترین رشد ترانزیت با رقم ۸ میلیون تن جابه‌جایی محقق شد که این رقم نسبت به سال ۸۷، حدود ۲۰ درصد رشد داشته است.

نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت با تأکید بر اینکه جابه‌جایی کالای ترانزیتی تا پایان سال جاری به حدود ۱۰ میلیون تن افزایش می‌یابد، به لزوم فعال کردن پایانه‌های مرزی و بنادر کشور برای توسعه ترانزیت اشاره کرد و افزود: ۲ مصوبه در این باره تصویب و به معاونت راهبردی ریاست جمهوری ابلاغ شد که شامل خرید دستگاه ایکس‌ری و نصب آن در گمرک برای کاهش زمان بازرسی و اختصاص ۱۲ هزار



مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی در نشست رسانه‌ای خبر داد:

ناکارآمدی دشمنان در توقف کشتی‌های ایرانی

سکینه صارمی

افزایش ۳۰۰ میلیون دلاری درآمد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

وی در ادامه، به نوسانات موجود در اقتصاد جهانی اشاره کرد و یادآور شد: «از نیمه‌ی سال ۲۰۰۸ میلادی، اقتصاد جهانی با بحران و افت شدیدی روبه‌رو شد؛ به گونه‌ای که تولید ناخالص داخلی جهان در سال ۲۰۰۹ میلادی، ۹ دهم درصد کاهش یافت. اما این وضع، از ابتدای سال ۲۰۱۰، رو به بهبود گذاشت؛ به نحوی که تولید ناخالص داخلی جهان، ۴/۸ درصد رشد یافت. البته این روند در تولیدات صنعتی نیز مشهود بود؛ به گونه‌ای که در نیمه‌ی سال ۲۰۰۸، میزان رشد تولیدات صنعتی، ۲/۴ درصد بود که با بهبود اوضاع، این رقم به شش درصد رسید.»

به گفته‌ی مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران: «براساس پیش‌بینی‌های صورت گرفته، GDP در سال ۲۰۱۱، ۴/۲ درصد افزایش خواهد یافت.»

«داجمر»، با اشاره به این که شاخص کرایه‌ی حمل بار در نیمه‌ی سال ۲۰۰۸، به رقم ۱۱ هزار و bdi ۷۰۰ رسیده بود، گفت: «با وقوع بحران جهانی، این شاخص به سطح bdi ۷۵۰ سقوط کرد، ولی در سال ۲۰۰۹، ۸۰۰ و در ابتدای سال ۲۰۱۰، به سه هزار و ۱۰۰ واحد رسید.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، افزود: «این شاخص در اوایل سال جاری، به یک هزار و ۷۲۰ واحد رسید و بعد از افزایش به رقم چهار هزار و ۱۵۶ واحدی، مجدداً کاهش یافت. در حال حاضر، شاخص کرایه‌ی حمل بار، یک هزار و bdi ۷۹۵ است.»

لازم به یادآوری است که چندی پیش، وزیر راه و ترابری، در خصوص رونق بنادر کشور، راهکار قرار گرفتن کشتیرانی در زیر مجموعه این وزارت خانه را پیشنهاد کرده بود که «داجمر»، با توجه به اظهارات وزیر راه، ابراز داشت: «در ابتدای انقلاب، قرار شد مدیریت شرکت ملی نفتکش، در اختیار وزارت نفت و مدیریت کشتیرانی جمهوری اسلامی، در اختیار وزارت بازرگانی قرار گیرد. اما از آن‌جا که سهام‌داران و هیات مدیره شرکت، مدیرعامل را تعیین می‌کنند، هم اکنون، وزارت بازرگانی، تنها ۲۰ درصد سهام کشتیرانی را در اختیار دارد

مشابه سال قبل خبر می‌داد، گفت: «با توجه به رشد شاخص‌ها، کرایه‌ی حمل دریافتی نیز، ۴۰.۵ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافته است.»

«داجمر»، همچنین، از افزایش درآمد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از ۷۱۲ میلیون به یک میلیارد دلار در هشت ماهه‌ی سال جاری سخن گفت و یادآور شد: «در بخش واردات، ۴/۵ درصد و در بخش صادرات نیز، شاهد رشد ۷۳ درصدی، طی مدت یاد شده بوده ایم ضمن اینکه حمل و نقل بین‌المللی از رشد ۲۱ درصدی برخوردار بوده است. همچنین، لازم به ذکر است که با وجود تحریم‌ها، صادرات کشور افزایش یافته و مشتریان جدیدی برای خرید کالاهای ایرانی در دنیا پیدا شده‌اند؛ به گونه‌ای که صادرات، از رقم ۳/۸ میلیون به ۶/۵ میلیون تن افزایش یافته است و این ارقام، از نظر وزنی، ۵۰ درصد رشد را نشان می‌دهد.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، با بیان این که، از این ۲۱ درصد حمل و نقل بین‌المللی، ۱۵ درصد مربوط به کشتی‌های فله‌ای است، اظهار داشت: «در خط کانانتینر آسیا، ۲۲/۵ درصد و در خط کانانتینر اروپا، ۲۳ درصد رشد حمل کالا، طی مدت یاد شده را شاهد بوده ایم.»

وی در ادامه اظهارات خود، به تبیین وضعیت ناوگان دریایی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پرداخت و گفت: «این شرکت، در ابتدای سال ۲۰۱۰ میلادی، از ۱۶۱ فروند کشتی با ظرفیتی در حدود ۵/۴ میلیون تن کالا برخوردار بود؛ ضمن این که متوسط سن ناوگان نیز، در حدود ۱۳/۷ سال بود. اما اکنون، تعداد ناوگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به ۱۶۰ فروند با ظرفیتی در حدود پنج میلیون و ۵۳۶ هزار تن، با متوسط سن ۱۳/۲ سال رسیده است.»

«داجمر»، با اشاره به خارج سازی ۱۷ فروند کشتی فرسوده از ناوگان و جایگزینی ۱۶ فروند کشتی نو، طی سال گذشته، اظهار داشت: «در سال ۲۰۱۱ میلادی، نیز پنج فروند کشتی با ظرفیت ۲۹۰ هزار تن به ناوگان کشتیرانی ملحق خواهد شد.»



درآمد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از ۷۱۲ میلیون دلار، به یک میلیارد دلار در هشت ماهه‌ی سال جاری افزایش یافته است که بیان‌گر دست‌یابی این شرکت به سقف درآمد تقریبی ۳۰۰ میلیون دلاری است.

مطلب بالا، بخشی از اظهارات «محمدحسین داجمر»، رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که در هفته‌ی دوم دی ماه سال جاری، در نشست خبری با اصحاب رسانه عنوان کرد. وی در این نشست ابتدا، به تشریح عملکرد شرکت متبوع خود در ۸ ماهه‌ی سال جاری پرداخت و سپس، وضعیت ناوگان دریایی این شرکت و نوسانات موجود در اقتصاد جهانی طی سال‌های اخیر را تشریح کرد.

وی که از جابه‌جایی ۲۷ میلیون تن بار، با رشد ۲۵ درصدی طی مدت یادشده نسبت به مدت

افزود: «این کشتی‌ها در مالتا و هنگ کنگ توقیف شده‌اند و کشتیرانی جمهوری اسلامی، به دنبال تامین منابع داخلی برای پرداخت ۲۸۰ میلیون دلار قرارداد این بانک‌هاست.»

«داجمر»، با بیان این مطلب که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، توطئه‌ی توقیف کشتی‌های ناوگان ملی ایران در بنادر مختلف جهان را با بازپرداخت وام‌ها از منابع داخلی، خنثی کرد، گفت: «غربی‌ها خود را از ظرفیت‌های جمهوری اسلامی محروم می‌کنند و ایران، با جایگزین کردن بانک‌های داخلی و شرقی، کار خود را به پیش می‌برد.»

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در ادامه‌ی سخنان خود، از ورود ۴۰ فروند کشتی جدید به ناوگان دریایی این شرکت تا سال ۲۰۱۴ خبر داد و افزود: «تعداد کارکنان خارجی فعال در ناوگان تجاری کشور در ابتدای انقلاب، ۸۵ درصد بود؛ اما امروزه این رقم، به ۱۵ درصد کاهش یافته است که پیش بینی می‌شود در آینده، این میزان به ۷ درصد کاهش یابد.»

توقف خط کانتینری به اروپا

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، همچنین، از توقف خط کانتینری و جنرال کارگو به اروپا خبر داد و گفت: «از دو ماه پیش، دیگر کشتی‌های ایرانی به آب‌های اروپا نمی‌روند و تنها تا مدیترانه تردد می‌کنند، ما خطوط دیگری برای جبران توقف این خط، جایگزین کرده و کشتی‌های خود را در منطقه‌ی آسیا و آفریقا، بیش از گذشته فعال کرده‌ایم.» ■

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با بیان این که، سررسید اغلب وام‌هایی که بانک‌های غربی برای خرید ناوگان به این شرکت داده بودند، ۱۲ ساله بوده است، گفت: «این درحالی است که با گذشت تنها دو یا سه سال، این بانک‌ها کل مبلغ قرارداد را از ما مطالبه کرده‌اند؛ که با استفاده از منابع داخلی، بسیاری از این وام‌ها را پرداخت کرده‌ایم و توطئه‌ی آن‌ها را ناکارآمد ساخته‌ایم.»

«داجمر»، با اشاره به توقیف سه فروند کشتی ایرانی در آب‌های سنگاپور، گفت: «این کشتی‌ها توسط یک بانک فرانسوی، به این بهانه توقیف شدند که در مدتی که کشتی در رهن آن‌ها قرار دارد، باید بیمه‌ی معتبر داشته باشد.»

وی اضافه کرد: «این اقدام، به دنبال ممانعت انگلیس از بیمه کردن کشتی‌های ایرانی رخ داد و در کوتاه‌ترین مدت ممکن، دولت با صدور یک سپرده‌ی یک میلیارد دلاری، بیمه‌ی این کشتی‌ها را تامین کرد و بیمه‌ی P&I معلم، همراه با کنسرسیومی از شرکت‌های بیمه‌ی داخلی، بیمه‌ی این کشتی‌ها را برعهده گرفت. این در حالی است که بیمه‌ی P&I معلم، جزو معتبرترین بیمه‌های جهان محسوب می‌شود.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ادامه افزود: «با وجود پشتوانه‌ی بالایی که دولت به این کار اختصاص داده بود، این بانک‌ها از قبول آن امتناع کردند و از این رو، مبلغ ۲۰۰ میلیون دلار رهن این بانک‌ها را پرداخت کردیم.»

وی، با بیان این که در زمان حاضر، دو کشتی دیگر هم در توقیف بانک‌های آلمانی است،

و با این حساب، نمی‌توان کشتیرانی جمهوری اسلامی را وابسته به وزارتخانه‌ی خاصی به حساب آورد. از طرفی، چنان چه دولت، هیچ سهمی در کشتیرانی جمهوری اسلامی هم نداشته باشد، اما ما باز هم، خود را تابع سیاست‌گذاری‌های کلان وزارت راه و ترابری می‌دانیم.»

وی، در خصوص تاثیر هدفمندی یارانه‌ها بر حمل و نقل دریایی، با اشاره به این مهم که از دهه‌ی ۷۰، نرخ سوخت حمل و نقل دریایی، بین المللی شده است؛ اظهارداشت: «از این رو، سال‌هاست که کشتیرانی، از سوخت آزاد استفاده می‌کند و افزایش قیمت سوخت، ممکن است تنها در بخش حمل بار و مسافر در آب‌های داخلی تاثیرگذار باشد.»

رشد ۱۹ درصدی ترانشیپ کالا

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از رشد ۱۹ درصدی ترانشیپ کالا در بنادر ایران خبر داد و افزود: «به رغم این که، ترانشیپ کالا به بندرعباس، ۴۴ درصد کاهش داشته؛ اما میزان ترانشیپ کالا از بندرعباس به سایر بنادر کشور افزایش یافته است؛ به گونه‌ای که طی مدت یاد شده، شاهد رشد سه برابری سهم بندر عسلویه، همچنین، رشد ۱۱۷ درصدی سهم بندر امام خمینی در ترانشیپ کالا از بندرعباس به این بنادر بوده‌ایم.»

وی، با اشاره به ظرفیت‌های موجود در این بنادر، اظهار داشت: «در زمان حاضر، کشتی‌های بزرگ در این بنادر تردد می‌کنند، ضمن این که بندر امام، از طریق خط آهن ۵۰۰ کیلومتر، به مرکز نزدیکتر است؛ ولی صاحبان کالا، بنابه عادت خود، از بندرعباس استفاده می‌کنند.»

«داجمر»، علت پیشرفت حمل و نقل دریایی را وابسته به سرمایه‌گذاری‌های به موقع در آن دانست و با بیان این که، توسعه‌ی حمل و نقل دریایی و کشتیرانی جمهوری اسلامی، هیچ اتکایی به منابع ارزی نداشته است، افزود: «معمولاً بانک‌هایی که به منظور توسعه‌ی ناوگان، با ما کار می‌کنند، پیشنهاد تاسیس شرکت‌هایی مستقل را می‌دهند تا از آن به عنوان رهن استفاده شود؛ ضمن این که اطلاعات مربوط به عملکرد و توسعه‌ی ناوگان این شرکت، همواره باز بوده و نزد بانک‌های مختلف وجود دارد.»

وی، با نفی ادعاهای غربی‌ها مبنی بر راه اندازی شرکت‌های حمل و نقل متعدد برای فرار از تحریم‌ها، اظهار داشت: «غلب این شرکت‌ها، قبل از برقراری تحریم تاسیس شده‌اند.» وی در خصوص تحریم‌هایی که علیه کشتی‌های ایرانی اعمال می‌شود، این گونه پاسخ داد: موسسات حمل و نقل، هیچ مسئولیتی درباره‌ی بازرسی‌های کالا ندارند و معمولاً بازرسی کالا در گمرکات و مبادی ورودی و مقاصد انجام می‌شود.»



مجمع عمومی عادی اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران برگزار شد

تحریم اقتصادی و هدفمندسازی یارانه‌ها؛

چالش‌های اساسی سگان داران

مسعود عباس زاده

می‌گذاریم و ضمن پیدا کردن راهکارها و اتخاذ دوراندیشی‌های مناسب، ناوگان تجاری خود را به سر منزل مقصود خواهیم رساند.

«داجمر»، با بیان این مطلب که در ادامه‌ی هدفمند کردن یارانه‌ها و اجرای سیاست‌های دولت، قیمت سوخت واگذاری به شناورها نیز، تحت تأثیر قرار گرفته و رفته رفته در سال‌های آینده، به قیمت‌های واقعی خود نزدیک می‌شود، افزود: «از آن جا که حدود ۴۴ درصد هزینه تمام شده‌ی یک شناور، مربوط به سوخت مصرفی آن است، در نتیجه، قیمت سوخت شناورها، فاکتور تعیین‌کننده‌ی در کل هزینه‌های تمام شده محسوب می‌شود و هرگونه تغییر در این فاکتور، نقشی اساسی در ادامه‌ی حیات کشتی‌رانی‌ها و مالکان شناورها خواهد داشت.»

رییس اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، با اظهار نگرانی از اثرات تورم ناشی از افزایش قیمت سوخت، به اقدامات صورت گرفته و ارایه‌ی راهکارهای احتمالی به منظور کاهش تبعات این افزایش قیمت توسط اتحادیه اشاره کرد و گفت: «اتحادیه‌ی مالکان کشتی، به منظور جلوگیری از تبعات ناشی از این امر و حمایت از کشتی‌رانی‌ها و مالکان کشتی‌های ایرانی، با پی‌گیری و مکاتبات مستمر با ریاست محترم جمهور، وزیران و مقامات اجرایی و قانون گذاری، درخواست حمایت از بخش حمل‌ونقل دریایی، شامل: کشتی‌رانی‌ها و مالکان کشتی را به صورت تصحیح و تدوین آیین‌نامه‌ی مربوط به بسته‌ی سیاستی - حمایتی حمل‌ونقل در قانون هدفمندسازی یارانه‌ها را کرده است.»

«داجمر»، در ادامه‌ی سخنان خود، با بیان این مطلب که این موارد، شامل: معافیت کشتی‌رانی‌ها و مالکان شناورهای ایرانی از پرداخت مالیات تارفع بحران اقتصادی و شرایط تحریم کنونی و پیشنهاد اخذ مالیات بر اساس تناژ بعد از خاتمه‌ی بحران اقتصادی و رفع تحریم‌ها در شرایط عادی است، افزود: «ارایه‌ی تخفیف ۵۰ درصدی در تعرفه‌های بندری برای شناورهای تحت مالکیت ایران، طی برنامه‌ی ۵ ساله توسعه، با توجه به تعرفه‌های خدماتی دریافتی از کشتی‌رانی‌ها و مالکان کشتی در منطقه‌ی دریای خزر و خلیج فارس صورت گرفته است.»

رییس اتحادیه، با تأکید بر اعطای تسهیلات بانکی با بهره‌ی کم به مالکان متقاضی، برای خرید

جمعی‌ممیمی

در ابتدای نشست، «محمد سمیعی»، دبیر کل اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، طی سخنانی ضمن اعلام دستور جلسه، گفت: «گردهم‌آوردن این تعداد از اعضا، بسیار مشکل بود، زیرا همه می‌دانیم که اعضای اتحادیه، چه دغدغه‌ها و مشغله‌هایی دارند. خوش‌بختانه، از ۹۷ عضو (اتحادیه)، ۵۷ عضو، به اضافه‌ی ۸ نمایندگی، در این جلسه حضور دارند و خوش‌حالیم که تعداد حاضر، می‌تواند جلسه را به رسمیت برساند.»

«سمیعی»، با تأکید بر این مطلب که هم زمان گزارش مجمع، به طور مکتوب، به میهمانان حاضر تحویل شده است، افزود: «آن چه ارایه شده، در بردارنده‌ی گزارش فعالیت اتحادیه در طول سال گذشته، به علاوه‌ی گزارش ۹ ماه سال جاری است. پیش از هر سخن، لازم است از تک اعضا و نمایندگی‌هایی که کارشناسان خود را به جلسات ما اعزام کردند، تشکر کنم و بگویم، حاصل این تلاش، چیزی جز پی‌گیری دبیرخانه برای به ثمر رساندن مساعی جمعی اتحادیه نبوده است.»

«سمیعی»، در پایان سخنان خود، ضمن دعوت از افراد مستعد و علاقه‌مند به شرکت در کارگروه‌های مختلف اتحادیه، به پی‌گیری مستقل مشکلات توسط اعضا اشاره کرد و گفت: «برخی از اعضا برای حل مشکلات خود، مدت‌ها وقت صرف می‌کنند و پس از ۲ یا ۳ ماه پی‌گیری و به نتیجه نرسیدن، به اتحادیه مراجعه می‌کنند؛ در حالی که این مشکلات، بسیار زودتر و راحت‌تر، از طریق اتحادیه قابل پی‌گیری و مرتفع شدن است.»

چالش‌های اساسی

«محمدحسین داجمر»، مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و رییس اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، طی سخنانی ضمن ارایه‌ی گزارش عملکرد سال ۱۳۸۸ اتحادیه و اشاره به حضور مستمر کارشناسان و صاحبان شناورها در جلسات کارگروه‌های هفت گانه اتحادیه، گفت: «در شرایط کنونی ناوگان تجاری ایران با چالش‌هایی چون: بحران جهانی اقتصادی از یک سو و تحریم‌های نوشته و نانوشته‌ی اعمال شده از سوی دیگر، روبه‌رو است که یقیناً با درایت و پشتکار شما عزیزان، این مرحله را پشت سر

مجمع عمومی عادی سالیانه اتحادیه مالکان کشتی ایران، سه شنبه ۷ دی ماه ۱۳۸۹، در محل آمفی تئاتر ساختمان شماره ۲ شرکت ملی نفتکش ایران برگزار شد.

دغدغه‌ها و مشکلات صنفی از جمله: تحریم اقتصادی و هدفمندسازی یارانه‌ها، بخش اعظمی از مباحث این مجمع را به خود اختصاص داد. تشکیل کلوپ بیمه ای P&I به منظور تضمین امور بیمه ای کشتی‌ها و پوشش کامل نیروی انسانی و تجهیزات دریانوردی، به عنوان ساز و کار اصلی جهت بهینه سازی و ارتقای سطح کارایی اعضای این سازمان مردم نهاد نیز مدنظر قرار داشت. ارایه گزارش عملکرد اتحادیه در سال ۸۹-۱۳۸۸ توسط هیات مدیره، اعلام برنامه‌ها و قرائت گزارش ترازنامه و بودجه سال آینده توسط خزانه دار، تصویب صورت‌های مالی، انتخاب بازرس اصلی و علی البدل و روزنامه کثیرالانتشار از جمله تصمیمات متخذه در این دوره از مجمع اتحادیه مالکان کشتی ایران بود.





کشتی‌داری و کشتیرانی در ایران، گفت: «آمریکا و اروپا با اعمال نظرهای خود به شورای امنیت سازمان ملل متحد، طی پنج سال اخیر، قصد لطمه زدن به صنعت کشتی‌داری و کشتیرانی ایران را داشته‌اند که به رغم همه تلاش‌های آنان، این صنعت، روز به روز مسیر بهتری را برای توسعه و ارایه‌ی خدمات به بخش‌های تجاری، صنعتی، نفتی و سایر بخش‌های مرتبط، طی کرده است.»

وی با بیان این مطلب که، از حدود یک سال قبل، برای تضعیف بیش‌تر صنعت حمل و نقل دریایی کشور، غرب درصدد حذف بیمه‌های متقابل (پی.اند.آی) برآمد و سرویس خود را در این خصوص به روی ما بست، افزود: «ابتدا ارایه این سرویس به کشتیرانی جمهوری اسلامی حذف شد و سپس، بسیاری از شرکت‌های ایرانی و حتی شرکت‌هایی که از نظر راهبردی (استراتژیکی) به جمهوری اسلامی ایران سرویس می‌دادند، به صورت هوشمند، مورد تحریم بیمه‌ای پی.اند.آی قرار گرفتند.»

«گلپور»، با تأکید بر این که در حال حاضر، ۱۶ شرکت بیمه‌ای در سطح جهان سرویس بیمه‌ای پی.اند.آی ارایه می‌دهند که ۱۳ شرکت در انگلستان، برمودا، نروژ، دانمارک، آمریکا و بعضاً در ژاپن قرار دارند، اظهار داشت: «با قطع این سرویس بین‌المللی، قاعداً باید از تردد کشتی‌هایی که دارای مالکیت ایرانی بودند، جلوگیری می‌شد- مانند وسیله‌ی نقلیه‌ای که بیمه شخص ثالث ندارد- که کشتیرانی جمهوری اسلامی، برای جلوگیری از تعمیم این تحریم به سایر کشتی‌های ایرانی، درصدد اتخاذ تدبیر برآمد.»

رییس کمیته‌ی بیمه‌ی اتحادیه‌با اشاره به مشکلات کم‌تر شناورهای کوچک، به سبب پوشش توسط بیمه‌گران داخلی، گفت: «مشکل اصلی، در ارتباط با شناورهای بزرگی بود که در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کردند که طبیعتاً امکان داشت در راستای تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی، مورد تحریم قرار گیرند.»

«گلپور»، با اظهار خشنودی از این که هنوز شرکت ملی نفتکش ایران، تحت این تحریم قرار نگرفته است، افزود: «در نهایت، تصمیم گرفتیم



نظر گرفتن فعالیت شرکت‌های کشتیرانی، اعم از بخش‌های دولتی و خصوصی، به دلیل ارزآوری با عنوان صدور خدمات و بهره‌مندی آن‌ها از جواز و یارانه‌های صادراتی، با توجه به سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ قانون اساسی شد.

او در ادامه‌ی سخنان خود، به اقدامات انجام گرفته توسط اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران پرداخت و گفت: «پی‌گیری به منظور جبران کمبود کارکنان شناورها بر اساس ماده‌ی ۹ قانون نظام وظیفه و برداشتن محدودیت‌های مکانی و گسترش آن برای کار بر روی کلیه‌ی شناورهای ایرانی و رفع محدودیت نیرو، پیش‌بینی اقدامات انجام شده در رابطه با تأسیس کلوپ پی اند آی (P&I) ایرانی با توجه به تحریم‌های یک جانبه‌ی اعمال شده توسط برخی از کشورها و خارج شدن شناورهای ایرانی از پوشش بیمه‌ای خارجی، از جمله اقدامات این اتحادیه محسوب می‌شود.»

وی، سایر اقدامات انجام شده را شامل: پی‌گیری تعدیل مبالغ گراف دریافتی در مبادی رسمی مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی بابت حق الثبت کشتی‌ها با توجه به قانون دریایی ایران و امضای تفاهم‌نامه با پلیس مهاجرت و گذرنامه‌ی ناجا در رابطه با اخذ روادید و اقامت ۶ ماهه‌ی دریانوردان خارجی روی شناورها با توجه به معاهده‌ی ۱۰۸ ژنو و اصلاحات بعدی آن، به خصوص در مورد مالکان شناورها و کشتیرانی‌هایی که در تهران فاقد دفتر مرکزی هستند، دانست و افزود: «تسهیلات دریافتی از بانک ملت، چگونگی بازپرداخت بدهی‌های معوقه‌ی مالکان شناورهای استفاده کننده از وجوه اعطایی و تأسیس شورای حل اختلاف دریایی در محل اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، با توجه به نیاز مبرم و خلأ موجود در دادگاه‌های دریایی، از اقداماتی است که اتحادیه توانسته در این مدت اجرایی کند.»

رییس اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، پی‌گیری خرید مکانی برای دبیرخانه‌ی اتحادیه، را از دیگر اقدامات مورد نظر برشمرد.

کلوپی، از جنس اتحادیه

«غلامحسین گلپور»، عضو هیأت مدیره و رییس کمیته‌ی بیمه‌ی اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، در ادامه طی سخنانی، با اشاره به تحریم غرب علیه‌ی



کشتی و عملیاتی کردن این گونه تسهیلات در بانک‌های ایرانی، به ارایه‌ی تسهیلات بندری به مالکان شناورهای ایرانی در قیاس با سایر کشتی‌رانی‌ها به عنوان راهکاری اساسی برای گریز از بحران فعلی اشاره کرد و چنین اظهار داشت: «حذف حقوق گمرکی و سود بازرگانی از کشتی‌های خریداری شده و معافیت مالیاتی حقوق و دستمزد دریانوردان ایرانی، به منظور جذابیت بیش‌تر کار در دریا، راهکار دیگری است که می‌توان در این خصوص ارایه کرد.»

«داجمر»، با پراهمیت جلوه دادن اختصاص سوخت یارانه‌ای به شناورها با توجه به استهلاک موتور آن‌ها طبق دستورالعمل آیمو و پیشگیری از موارد اضطراری یا پیش‌بینی نشده دریانوردی، گفت: «توجه به این امور می‌تواند تاخیر زمانی مأموریت‌های دریانوردی را به حداقل رسانده و باعث ارتقای کیفی صنعت بندری و دریایی کشور شود.»

وی ضمن تأکید بر معافیت مالکان شناورها از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی اقلام مورد نیاز خود، خواستار پی‌گیری و اخذ مبالغ اضافی حق بیمه دریافتی توسط سازمان تأمین اجتماعی از مالکان شناورها شد و در این خصوص اظهار داشت: «بر اساس ماده ۲۸ قانون تأمین اجتماعی و اعمال بخش نامه‌ی داخلی سازمان تأمین اجتماعی در ادامه‌ی آن، مالکان شناورها به عنوان کارفرما مجبور هستند به جای پرداخت ۳۰ درصد درآمد فعلی کارکنان خود به عنوان حق بیمه و بازنشستگی، تا حدود ۳ برابر یعنی معادل ۹۰ درصد درآمد آنان را تحت همین عنوان، به ادارات کل تأمین اجتماعی پرداخت نمایند که در صورت مرتفع شدن این مشکل، انگیزه زیادی برای جامعه دریانوردی ایجاد خواهد شد.

وی در ادامه‌ی سخنانش، گفت: «بررسی ارایه‌ی تسهیلات به کشتیرانی‌های رقیب خارجی از طرف کشورهای هم‌جوار و ارایه‌ی فهرستی از این گونه تسهیلات به مقامات مسئول، جهت خنثی کردن این اقدامات با واگذاری تسهیلات مشابه، به منظور رقابت‌پذیری ناوگان تجاری ایرانی و پیشی گرفتن در مناقصات بین‌المللی، می‌تواند تا حدود زیادی، مشکلات اعضای اتحادیه را حل کند.» علاوه بر این، «داجمر»، خواستار در



و جزییات مربوط به این بیمه، گفت: «با توجه به شرایط فعلی، ضرورت تشکیل چنین کلوپ بیمه‌ای احساس می‌شد. هر چند بسیاری از کشورها با GDP بسیار کمتر از ما، از سال‌ها قبل، چنین بیمه‌ای را تأسیس کرده‌اند.»

مسئول تأسیس کلوپ پی‌اند‌آی اتحادیه، با بیان این مطلب که، این پی‌اند‌آی، کاملاً استاندارد خواهد بود و اساس‌نامه‌ی اولیه‌ی آن، با اقتباس از اساس‌نامه‌ی سه شرکت: استیم شپ، نورث آوانگلند و کلوپ پی‌اند‌آی اسلامی تدوین شده است، افزود: «این امر، شکل کلوپ کاملی را خواهد داشت که صرفاً جنبه‌ی بیمه‌ای ندارد.

«وحدانی»، با بیان طرح توجیهی کلوپ پی‌اند‌آی که به بیمه مرکزی ایران ارایه شده است، از نحوه‌ی کار شرکت‌های موجود بیمه‌ای در ایران انتقاد کرد و گفت: «عملکرد آن‌ها محدود به بیمه‌ی شخص ثالث و اتومبیل شده است و در واقع، هیچ یک از آنها پی‌اند‌آی کار نیستند.»

وی در خصوص سایر جزییات کلوپ پی‌اند‌آی اتحادیه، خاطرنشان کرد: «این پی‌اند‌آی، سعی کرده توانمندی ایران، کارکنان کشتیرانی و کشتی‌داری ایرانی و سایر نیازهای منطقه را مدنظر قرار دهد و میزان GDP آن، از پی‌اند‌آی‌های آمریکایی نیز بیش‌تر است.»

همچنین در این نشست، «محمدتقی روشنائی»، عضو هیأت مدیره‌ی اتحادیه و خزانه‌دار آن، گزارش مالی سال ۱۳۸۸، منتهی به هشت ماه، مورخ ۳۰ آبان ماه ۱۳۸۹ را ارایه داد و خواستار افزایش مبلغ حق عضویت اعضا، به منظور پوشش هزینه‌های آینده‌ی اتحادیه شد.

در این جلسه، ترازنامه‌ی مالی مربوطه، که به تأیید هیئت مدیره، دبیرکل و بازرس اتحادیه رسیده بود، با اکثریت آرا تصویب و روزنامه‌ی اقتصاد پویا، به عنوان روزنامه‌ی رسمی اتحادیه، انتخاب شد.

در ادامه، با اعلام اسامی دو نامزد بازرسی اتحادیه، به نام‌های «علی پورامینی» و «عبدالمیر برارنده»، با توجه به غیبت «عبدالله نائینی»، بازرس قبلی اتحادیه، نامزدی وی باطل اعلام گردید.

پس از معرفی نامزدهای بازرسی، رأی‌گیری مخفی با برگ رأی به عمل آمد که از جمع ۵۰ شرکت‌کننده و با ۳ رأی باطل، «آقای علی پورامینی»، با ۲۴ رأی، در مقابل ۲۲ رأی آورده‌ی «آقای عبدالامیر برارنده»، به عنوان بازرس اتحادیه انتخاب شد.

شایان ذکر است، «اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران»، که فعالیت خود را از سال ۱۳۸۲ آغاز کرده، در حال حاضر، با داشتن ۱۰۱ عضو حقیقی و حقوقی، شامل ۶۴ شرکت کشتیرانی و ۳۷ مالک کشتی، مالکیت بیش از ۵۰۰ فروند کشتی ساحلی، اقیانوس پیم، مسافربر و انواع شناورهای خدماتی و تناژ ناخالص (GRT) با ظرفیت اسمی ۷ میلیون تن، به عنوان یکی از بزرگ‌ترین موسسات مردم نهاد دریایی در سطح منطقه شناخته شده است. ■

بیمه‌ی پی‌اند‌آی اتحادیه، اظهار داشت: «این کلوپ بیمه‌ای، به شکل تعاونی یا موچوال (MUTUAL) اداره می‌شود. یعنی به این نحو که همکاران و اعضا، با گذاشتن کشتی، سرمایه‌ی اولیه خود را می‌خرند و سایر خدمات به صورت اتکایی از سایر بیمه‌ها خریداری می‌شود. پس به این نحو، کلوپ بیمه‌ی پی‌اند‌آی اتحادیه، کاملاً غیرانتفاعی است و در صورت اضافه آمدن مبالغ، پول حاصل، در قسمت رزرو بیمه‌ی مربوطه منظور می‌شود و در صورت کمبود، مبالغ مورد نیاز، به اعضا اعلام و وصول خواهد شد.»

رئیس کمیته‌ی بیمه‌ی اتحادیه، با بیان این مطلب که، در حال حاضر، بیمه‌های پی‌اند‌آی بزرگ، با سرمایه‌ای بالغ بر ۲۰۰ تا ۲۵۰ میلیون دلار، ۱۲ تا ۱۵ هزار فروند کشتی را پوشش می‌دهند، خاطرنشان کرد: «شاید در آغاز نتوانیم نیازها را به طور کامل برآورده کنیم، اما این اقدام، قدم خوبی است که باید به فال نیک گرفته شود.»

«گلپور»، با اعلام این خبر که در ماه‌های گذشته، بیمه معلم نیز، در فهرست تحریم غربی‌ها قرار گرفته است، پیش‌بینی کرد که طی ماه‌های آتی، کار با این بیمه نیز با مشکل رو به رو شود. وی، روند تشکیل کلوپ بیمه‌ی پی‌اند‌آی اتحادیه و تأیید آن توسط بیمه‌ی مرکزی ایران را رضایت‌بخش خواند و گفت: «پس از اخذ مجوز از شرکت بیمه‌ی مرکزی ایران، قرار است شرکتی را در کیش ثبت کنیم تا آن شرکت بتواند علاوه بر برآوردن نیاز اعضا، با ایجاد کلوپ بیمه‌ای پی‌اند‌آی دیگری، در سطح بین‌الملل، به سایر شناورها و شرکت‌های کشتیرانی، خدمات بیمه‌ای مناسب را ارایه بدهد.»

روند تشکیل بیمه پی‌اند‌آی

در ادامه‌ی جلسه، «تصرت اله وحدانی»، که مسئولیت تأسیس بیمه‌ی پی‌اند‌آی اتحادیه را بر عهده دارد، طی گزارشی، با بیان روند تشکیل

به جای آی جی گروپ (IG GROUP) و سایر بیمه‌گران P&I، یک شرکت بیمه‌گر روسی را انتخاب کنیم که با استمرار فشار تحریم، این بیمه‌گر نیز، کنار کشید.»

وی با بیان تاریخچه‌ای از تأسیس بیمه‌ی معلم که متشکل از کنسرسیومی از ۱۶ شرکت بیمه بود، اظهار داشت: طی ۱۰ ماه اخیر، بیمه‌ی معلم، فعالیت بیمه‌ی پی‌اند‌آی خود را شروع کرد و پس از ساختارسازی و سازمان‌دهی و تدوین کتابچه‌ی بیمه‌ای (Policy Book) و بلوکارت (Blou Card)، مورد تأیید کشورهایمانند: انگلستان، آلمان، هنگ کنگ، مالتا و ژاپن و بسیاری دیگر از کشورها قرار گرفت و پس از صدور سی‌ای سی (CAC) آن، خطوط کشتیرانی ایرانی، به فعالیت خود ادامه دادند.»

رئیس کمیته‌ی بیمه‌ی اتحادیه، در ادامه‌ی سخنان خود، با اشاره به این مطلب که پس از پی‌گیری اعضای اتحادیه در قالب کارگروه‌ها، مذاکرات زیادی با بیمه‌ی ایران، البرز و بیمه‌ی مرکزی در خصوص پوشش مناسب بیمه‌ای انجام گرفته است، گفت: «این مذاکرات، همچنان ادامه دارد؛ ولی به نظر می‌رسد بیمه‌گران ایرانی، کم‌تر به این نوع بیمه و جزییات آن توجه دارند و متأسفانه، با کاهش تعهد خود که توأم با تعرفه‌های غیرمعقول است، هنوز پس از یک سال، نتوانسته‌ایم تمام نیازهای مورد نظر را پوشش بدهیم.»

وی، با اظهار تأسف از عدم برآورده شدن تمام نیازهای بیمه‌ای اعضای اتحادیه و انتقاد از عدم تعهد و پاسخ‌گویی بیمه‌گران داخلی، از تأسیس بیمه‌ی پی‌اند‌آی، توسط خود اتحادیه خبر داد و افزود: «این بیمه، مانند بیمه‌ی معلم، که به صورت فیکس ری (FIXRAY)، قابل تجزیه و ساختارسازی است، فعالیت نخواهد کرد و به شکل غیرانتفاعی، استاندارد و مورد حمایت سایر بیمه‌گرا از نظر بیمه‌ی اتکایی و سایر خدمات بیمه‌ای خواهد بود.»

«گلپور»، با اشاره به جزییات پوشش اتکایی

به منظور شکست انحصار بنادر امارات صورت گرفت؛ مذاکرات استراتژیک تایدواتر برای حضور در بندر صحرار عمان



قدرت کشورمان در این بندر استراتژیک منجر شود.

اتابکی با بیان اینکه بندر صحرار با وسعتی بالغ بر ۴۸۰۰ هکتار می تواند با همکاری شرکت تایدواتر به یک بندر نسل سوم در منطقه تبدیل شود، ادامه داد: هدف تایدواتر از حضور در این بندر استراتژیک که می تواند در آینده رقیب سرسختی برای بندر جبل علی به حساب بیاید، در اختیار گرفتن فعالیت های بندری و لجستیکی به منظور افزایش کانتینرهای ترانشیپی به بندر شهید رجایی است.

وی افزود: در اختیار گرفتن تعدادی از اسکله های بندر صحرار برای ساخت ترمینال کانتینری و اجاره بلند مدت محوطه های مورد نیاز به صورت BOT برای ایجاد پارک لجستیک از دیگر اهداف شرکت تایدواتر در این بندر خواهد بود.

مدیرعامل شرکت تایدواتر به اهداف دولت عمان برای رقابت بندر صحرار با بندر جبل علی امارات و همچنین انتقال فعالیت های تجاری بندر مسقط به این بندر در آینده نزدیک اشاره کرد و افزود: با این اقدام تایدواتر، ضمن آنکه اهداف دولت جمهوری اسلامی ایران برای تبدیل بندر شهید رجایی به یک بندر نسل سوم وهاب در منطقه خلیج فارس و از سوی دیگر تبدیل آن به بندر اصلی ترانشیپ کانتینر در منطقه برآورده خواهد شد، بندر کشور امارات نیز در سایه بندر شهید رجایی قرار خواهند گرفت و تحریم های یکجانبه دولتهای غربی با شکست روبرو خواهد شد. ■

بنادر و دریانوردی کشور عمان در خصوص سرمایه گذاری تایدواتر در بنادر این کشور خبر داد و افزود: در این دیدار طرف عمانی با بیان اینکه شناخت خوبی از توانایی ها و ظرفیت های تایدواتر دارد بر فعالیت مشترک با شرکت های عمانی تاکید کرد و خواستار همکاری تایدواتر با پورت اپراتورهای بنادر عمان شد.

اتابکی در ادامه از ملاقات با رئیس مناطق آزاد عمان و مدیران عالی رتبه بنادر صحرار و سلاله خبر داد و گفت: در این دیدارها راه های انتقال کانتینرهای ترانشیپی از طریق بندر عمان به سمت بندر شهید رجایی بررسی و توافقات خوبی در این خصوص بین طرفین صورت گرفت.

مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه در خصوص مزیت های حضور ایران در بنادر عمان تاکید کرد: کشور عمان بخاطر قرار گرفتن در حاشیه دریای عمان و اقیانوس هند همواره از مزیت جغرافیایی مناسبی برای مبادلات تجاری و دریایی در منطقه خلیج فارس برخوردار بوده که این مزیت ها را نمی توان در مورد کالاهای تجاری ایران نادیده گرفت.

وی با اشاره به اینکه عمان یکی از مراکز صدور کالاهای ایرانی در منطقه به حساب می آید، افزود: با عنایت به سرمایه گذاری های جدیدی که کشور عمان برای ساخت بندر صحرار در دهانه ورودی خلیج فارس و تنگه هرمز انجام داده است و برنامه های متعددی برای حضور بخش خصوصی داخلی و خارجی در این بندر در نظر گرفته است، مذاکرات بین تایدواتر و مسئولان عالی رتبه دولت عمان می تواند به حضور پر

مدیران ارشد شرکت تایدواتر با توجه به تاکید دولت بر رونق فعالیت های بندر شهیدرجایی، مذاکرات استراتژیکی با مقامات دولت عمان برای سرمایه گذاری و حضور در بنادر صحرار، سلاله و مسقط به منظور تبدیل بندر شهید رجایی به بندرهاب در منطقه خلیج فارس و افزایش حجم کانتینرهای ترانشیپی به بنادر ایران و از سوی دیگر شکستن انحصار بنادر امارات در حوزه ترانشیپ انجام دادند.

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، بهزاد اتابکی مدیرعامل شرکت تایدواتر با اعلام این خبر تصریح کرد: در سفر به عمان، مذاکرات مهمی با مقامات دولتی این کشور در خصوص حضور شرکت تایدواتر به عنوان بزرگترین و معتبرترین پورت اپراتور بنادر کشورمان در بنادر عمان برگزار و طی آن نحوه همکاری و سرمایه گذاری های مشترک بین ایران و عمان بررسی شد.

وی تصریح کرد در دیدار مدیران ارشد شرکت تایداتر با مقبول علی سلطان وزیر بازرگانی و صنایع عمان، ضمن تشریح فعالیت ها و دستاوردهای تایدواتر در بندر شهیدرجایی و سایر بنادر کشورمان راه های همکاری دو طرف در خصوص حضور تایدواتر در بنادر استراتژیک صحرار و سلاله بررسی و با استقبال طرف عمانی بزودی توافقنامه ای در این خصوص به امضا خواهد رسید.

مدیرعامل شرکت تایدواتر از مذاکرات مستقیم با سعید بن حمدون ال مرصی مدیرعامل سازمان

تشریح روند ساماندهی حمل و نقل مسافری دریایی در گفت و گو با مجری این طرح

در تاریخ سازمان بنادر هم سابقه نداشته است

ابراهیم زارع

شقوق مختلف به لحاظ اسکله، ترمینال، مسافر و شناور اقدام کرد و با سطح بندی هر کدام، تعیین کرد که کجا و چگونه، چه شناور، اسکله و ترمینالی ساخته شود. مشاور همچنین در این مرحله، مسیرها را نیز تعریف و ترمینال‌ها را هم سطح بندی کرد.

تاتینا در تعریف سطح بندی گفت: سطح یک، به مناطقی اطلاق می شود که بیشترین تردد را دارند، مثل حقانی و ذاکری و بوشهر و خارک که کارکنان صنعت نفت و خانواده هایشان در این بین تردد دارند. در سطح دو و در سطح سه، مانند بعضی از جزایر، که تردد عمومی کم و یا نظامیان در آن رفت و آمد می کنند.

در پایان گزارش مشاور، اقدامات و مطالعات فیزیکی برای ساخت توسط سازمان بنادر آغاز شد.

اقدامات ضربتی

این مقام مسئول سازمان بنادر شروع عملیات ساخت و ساز در حوزه ی حمل و نقل مسافری دریایی به جهت خروج از وضعیت اولیه را «اقدامات ضربتی» نامید که از جمله آن می توان به نصب اسکله شناور در بنادر حقانی و ذاکری در استان هرمزگان و همچنین فراهم آوردن میز، صندلی و سایبان اشاره کرد.

آغاز طرح ساماندهی

منوچهر تاتینا آغاز طرح ساماندهی حمل و نقل مسافری دریایی کشور را بر اساس طرح جامع و کلی دانست و در توضیح بنادر کشور به لحاظ انجام مسافرت های دریایی و برخورداری از امکانات سفرهای دریایی، به تشریح وضعیت کنونی بنادر پرداخت:

استان خوزستان (بنادر خرمشهر و آبادان)

بنابر اظهارات مجری ساماندهی ترمینال ها و اسکله های مسافری، در بندر خرمشهر کار ساخت یک ترمینال بزرگ با تمام تجهیزات به اتمام رسیده که در حال حاضر در دست بهره برداری است. در این بندر، تجهیزات ایکس ری و کنترلی نصب شده و زیباسازی محیط اطراف و لایروبی اسکله انجام شده است. به گفته ی تاتینا در بندر خرمشهر پرونده مسافری

منوچهر تاتینا در تشریح طرح ساماندهی اسکله ها و ترمینال های مسافری دریایی از مطالعات انجام شده و چگونگی اجرای این طرح در سازمان بنادر و دریانوردی آغاز کرد و به سؤالات خبرنگار بندر و دریا پاسخ داد.

متولی گردشگری نیستیم ولی مسئول اصلی دریا هستیم

تاتینا سازمان بنادر را متولی حمل و نقل دریایی و مرجع حاکمیتی دریا دانست که بنا بر تأکیدات مدیرعامل این سازمان، حمل و نقل مسافری دریایی باید از چند منظر ساماندهی شود و توسعه یابد:

اول این که وضعیت حمل و نقل مسافری دریایی کشور شناسایی و امکانات و توانمندی این شیوه حمل و نقل در شمال و جنوب، ارزیابی شود.

تأثیر اقتصادی حمل و نقل مسافری بر اقتصاد منطقه، سازمان بنادر و کشور بررسی شود.

بحث فرهنگی و نگاه فرهنگی به این مسئله چگونه باشد.

ملزومات حمل و نقل مسافر دریایی اعم از اسکله، ترمینال، تجهیزات، مسافر، پسرانه ها و شناور و سایر امکانات، مورد ارزیابی و بررسی قرار گیرند.

به گفته ی تاتینا و بنابر اظهارات مهندس عطاء اله صدر، اقتصاد دریا تنها در بخش کالا و تجارت و مبادلات بازرگانی دیده شده و در جنبه های مسافرت دریایی و گردشگری دریایی مورد خاصی لحاظ نشده است. این در حالی است که سازمان بنادر متولی توریسم و گردشگری نیست ولی به لحاظ حاکمیتی، مرجع مسائل دریا و حاکمیت بر دریا است. از این رو باید اقتصاد دریا و نقش آن در اقتصاد کشور احراز شود.

انتخاب مشاور و آغاز مطالعات

مجری طرح ساماندهی اسکله ها و ترمینال های مسافری، در ادامه از انتخاب مشاور و شناسایی وضعیت مسافری دریایی در شمال و جنوب، به عنوان مراحل بعدی اجرای این طرح، سخن گفت و اظهار داشت: مشاور این طرح در مرحله ی اول، به شناخت وضعیت مسافرت های دریایی از



«از دوره ی مادها تاکنون چنین اتفاقی نیفتاده بود.» این جمله ای بود که مجری طرح ساماندهی ترمینال ها و اسکله های مسافری در توجه دهی به اقدامات انجام شده - و البته استاندارد - حمل و نقل مسافرت های دریایی دست کم طی چهار سال گذشته بیان کرد و در گفت و گوی ۲ ساعته با بندر و دریا، از سیاست های کلی حمل و نقل مسافری دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی سخن گفت.



در دو مرحله آغاز شده است. به گفته‌ی تاتینا، در لنگه ابتدا موج‌شکن با اعتباری حدود ۹ میلیارد تومان اصلاح می‌شود و سپس برای ساخت اسکله و تعیین مسیر مجزا برای ورود مسافر، اقدام خواهد شد. وی افزود: در بندر پهل و لافت، مطالعات فاز یک انجام گرفت. در این بندر از آنجاییکه مسافران به همراه وسایل نقلیه شان جابه‌جا می‌شوند، با درخواست منطقه آزاد، انجام پروژه به این منطقه سپرده شد. بخش باری اسکله پهل و لافت توسط منطقه آزاد ساخته شده و امیدواریم بخش مسافری آن نیز ساخته شود. به گفته‌ی مجری طرح سامان‌دهی اسکله‌های مسافری، در بندر شهید باهنر، ترمینال این بندر اصلاح و سامان‌دهی شد. در این بندر ۲ ترمینال برای سفرهای داخلی و خارجی احداث شده که هر دو ترمینال به تجهیزات کنترلی و ایکس‌ری و همچنین به سیستم سرمایشی و گرمایشی مجهز است. در واقع ترمینال‌های مسافری بندر شهید باهنر به روز و مدرن است و هیچ مشکلی ندارند.

تاتینا درباره‌ی آخرین وضعیت اسکله مسافری شهید باهنر اظهار داشت: تاکنون ۳ پست اسکله مسافری برای این بندر ساخته شده که آخرین اسکله هم به مناقصه رفته و پیمانکار آن نیز انتخاب شده است. ساخت این اسکله سال آینده به پایان می‌رسد که با اتمام آن، پرونده ترمینال و اسکله مسافری شهید باهنر هم بسته می‌شود.

حقانی، مهم‌ترین بندر مسافری کشور

منوچهر تاتینا در ادامه‌ی سخنان خود بندر مسافری شهید حقانی در استان هرمزگان را مهم‌ترین بندر مسافری و مستقل کشور نام برد و اضافه کرد: برای این بندر که در داخل شهر بندرعباس قرار دارد، با دراختیار گرفتن اراضی مربوطه، انجام مناقصه و انتخاب پیمانکار، بالغ

حدود ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد که حدود ۴ میلیارد تومان هزینه این پروژه می‌شود و ساخت اسکله آن نیز حدود ۹۰ درصد انجام شده که امیدواریم در دهه‌ی فجر امسال افتتاح شود. تاتینا همچنین گفت: لایروبی حوضچه بندر مسافری نیز با اعتبار ۲ میلیارد تومان آغاز شده که به نظر می‌رسد در ۶ ماه آینده به پایان برسد. وی افزود: در خصوص شناور مسافری هم وزارت نفت شناسایی را اجاره کرده است و سازمان بنادر نیز به استانداری بوشهر و بخش خصوصی اعلام کرده که بخشی از هزینه‌ی شناور مسافری را از محل وجوه اداره شده با بهره‌ی ۵۰ درصد تأمین می‌کند.

به گفته‌ی تاتینا در بندر گناوه، اسکله مسافری ساخته شده و به بهره‌برداری رسیده است. در کنار این طرح، ساخت ترمینال بزرگ مسافری هم طراحی شده که حدود ۷۸ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و امیدواریم تا دهه‌ی فجر سال جاری به بهره‌برداری برسد. وی تأکید کرد: با اتمام پروژه‌های در دست احداث در بندر بوشهر، حدود ۹۰ درصد مشکلات مسافری دریایی بوشهر رفع می‌شود.

ساخت موج‌شکن‌های کوچک

تاتینا در ادامه به طرح ساخت موج‌شکن‌های کوچک در سواحل کشور از جمله در سواحل استان‌های بوشهر و هرمزگان اشاره کرد و گفت: این موج‌شکن‌ها زمینه‌ی رونق گردشگری دریایی و فعالیت‌های تجاری را برای مردم مناطق محروم فراهم می‌کند.

استان هرمزگان (بندر لنگه، پهل و لافت،

باهنر، حقانی و ذاکری)

تاتینا درباره‌ی وضعیت حمل و نقل مسافری در استان هرمزگان، شرایط بندر لنگه به جهت تردد مسافران دریایی را خطرناک توصیف کرد و اظهار داشت: مطالعات تغییر شرایط در این بندر انجام گرفته و با انتخاب پیمانکار، اجرای طرح

بسته شده و با فراهم آوردن شناورهای بزرگ و مناسب، تردد به کشورهای همسایه انجام می‌گیرد.

وی افزود: در آبادان، تا پیش از این، وضعیت بسیار نابسامان و بغرنجی وجود داشت. از این رو در اقدام ضربتی، اسکله قدیمی این بندر را ترمیم و تعمیر کردیم و به موازات آن، ساخت اسکله جدید نیز با انجام مناقصه و انتخاب پیمانکار در دست اجرا است. این اسکله به عنوان اسکله مسافری اختصاصی بندر آبادان تا یک سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد.

به گفته‌ی تاتینا، ترمینال مسافری این بندر نیز با ظرفیت ۵۰۰ نفر مسافر و به طور استاندارد، توسط بخش خصوصی و با نظارت سازمان بنادر ساخته شده و به بهره‌برداری رسیده است. در این ترمینال هم دستگاه‌های ایکس‌ری و کنترلی نصب شده است.

استان بوشهر

(جزیره خارک، بندر گناوه و بندر بوشهر)

مجری طرح سامان‌دهی مسافرت‌های دریایی سازمان بنادر در خصوص وضعیت بندر بوشهر گفت: مطالعات امکان‌سنجی ساخت اسکله مسافری در داخل بندر بوشهر، به نتیجه منفی رسید. با وجود این به بخش خصوصی اعلام شد که در صورت ساخت اسکله مسافری و تفریحی، سازمان بنادر وام با بهره‌ی ۵ درصد اعطا خواهد کرد، چرا که سواحل بندر بوشهر برای تفریح و گردشگری دریایی دارای ظرفیت‌های مناسبی است، اما اسکله‌ای برای قایقرانی و گردشگری دریایی در اختیار ندارد.

منوچهر تاتینا درباره جزیره خارک نیز اظهار داشت: در این جزیره برای حل مشکل تردد مردم، تصمیم گرفته شد با توجه به وضعیت آب و هوایی استان بوشهر، اسکله و ترمینال ساخته شود. وی اضافه کرد: ترمینال مسافری جزیره خارک،



به گفته‌ی وی در بندر چمخاله، ۲ پست اسکله شناور نصب شده که باعث رضایت خاطر مردم منطقه شده. در همین راستا مطالعاتی توسط اداره‌ی کل مهندسی عمران سازمان بنادر در دست انجام است؛ چرا که به جهت زیبایی منطقه چمخاله، دسترسی به دو رودخانه با عمق مناسب و جنگل‌های زیبا و حوضچه‌های مفرح، رونق توریسم دریایی در این منطقه دور از ذهن نیست.

مجری طرح سامان‌دهی اسکله‌های مسافری در خصوص بندر کیشهر که در حال حاضر در دست شیلات است، گفت: سازمان بنادر آمادگی دارد، بخشی از این بندر را برای کاربرد تفریحی و توریستی با نصب اسکله توسعه بدهد و یا این که از محل منابع این سازمان جهت توریسم دریایی وام واگذار نماییم.

استان مازندران

(بنادر نوشهر، فریدونکنار و امیرآباد)

به گفته‌ی تاتینا در بندر نوشهر در غرب استان مازندران، موافقت برای ساخت اسکله مسافری اعلام و برای بخشی هم تأمین اعتبار شد که در بودجه‌ی امسال ساخت اسکله و ترمینال مسافری در این بندر تعریف شده است و پروژه‌ی ساخت پس از اتمام مطالعات آغاز می‌شود.

وی اضافه کرد: در بندر فریدونکنار که گوشه‌ی شرقی آن آزاد است برای ساخت اسکله مناسب دیده شد و موافقت سازمان بنادر برای اسکله‌ی مسافری اعلام گردید، اعتبار این پروژه هم در بودجه امسال دیده شده که از طریق اداره‌ی کل بنادر استان مازندران در حال پیگیری است.

مجری طرح ساخت اسکله و ترمینال مسافری سازمان بنادر همچنین از موافقت برای توسعه‌ی حمل و نقل مسافری دریایی در بندر امیرآباد (شرق مازندران) خبر داد که مشاور طرح پس از اعلام مکان مناسب و جانمایی طرح، در حال اجرای مطالعات است که بعد از انجام مطالعات این پروژه نیز به مناقصه گذاشته می‌شود.

استان گلستان (بندر گز)

در استان گلستان با جذب و حضور سرمایه‌گذار و با همکاری استانداری، بخش مسافری بندر گز که به اسکله و ترمینال مجهز است، توسعه خواهد یافت.

مطالعات خبر داد که در این زمینه توافق شد منابع مالی پروژه توسط استان و دانش فنی توسط سازمان بنادر فراهم شود.

تعیین کاربری جزایر

به گفته‌ی منوچهر تاتینا، جزایر ایران در جنوب، به جزایر نظامی، شیلاتی، تفریحی و جزایر زیست‌محیطی دسته‌بندی می‌شوند. وی این را هم اضافه کرد که ۲۲ جزیره در سواحل ایرانی خلیج فارس وجود دارد که جنبه‌های توریستی و تفریحی کم‌تر در این جزایر دیده شده، در حالی که این جزایر استعداد بسیار زیادی برای ایجاد اشتغال و سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی حمل و نقل مسافری و گردشگری دریایی دارند.

مسافرت دریایی در آب‌های خزر

مجری طرح سامان‌دهی اسکله‌ها و ترمینال‌های مسافری دریایی در بخش دیگری از این گفت‌وگو به وضعیت بنادر مسافری در شمال کشور و در سواحل ایرانی دریای خزر پرداخت و گفت: در مطالعات انجام گرفته توسط مشاور طرح، پتانسیل‌های این منطقه شناسایی شد.

بر اساس این مطالعات، در سواحل شمالی، به جهت این که تراکم جمعیتی بسیار زیاد است و اراضی توسط نهادهای دولتی و عمومی تملک شده، با محدودیت مواجه هستیم؛ با این حال در مناطقی مثل بندر امیرآباد، انزلی، آستارا و بندر گز، نقاط بکری برای توسعه‌ی حمل و نقل مسافری دریایی و گردشگری وجود دارد که قابل توسعه است.

وی همچنین در ادامه از اتخاذ دو رویکرد گردشگری ساحلی و سفرهای دریایی با کشورهای همسایه در شمال ایران خبر داد.

استان گیلان (بنادر انزلی، چمخاله و کیشهر)

تاتینا، ساخت ترمینال مسافری در بندر انزلی را رو به اتمام دانست که در دهه‌ی فجر امسال افتتاح می‌شود. در خصوص اسکله‌ی مسافری هم، جانمایی و تأمین اعتبار آن انجام شده. ساخت اسکله‌ی مسافری اوایل سال آینده به مناقصه گذاشته می‌شود. با وجود این در حال حاضر برای پهلودهی شناورهای بزرگ مسافری در این بندر مشکلی وجود ندارد.

بر ۹۸ درصد کار اجرایی احداث آن انجام شده است.

به گفته‌ی این مقام مسئول در سازمان بنادر، تا پیش از این در بندر حقانی به جهت صعوبت تردد مسافران، دو اسکله‌ی شناور نصب شده بود.

وی همچنین از اجرای طرح جامع در بندر حقانی خبر داد و تشریح کرد: بر اساس این طرح، در بندر حقانی هم بخش مسافری و هم بخش تفریحی راه‌اندازی خواهد شد.

تاتینا در ادامه از ساخت اسکله‌ی مسافری با پیشرفت ۹۸ درصدی خبر داد که بیش از ۱۳ میلیارد تومان هزینه داشته که هم‌زمان امکان پهلویی ۴۰ شناور را در این بندر فراهم می‌سازد.

تاتینا با تأکید بر لزوم احداث جاده‌های دسترسی در بندر حقانی اظهار داشت که تا کنون ۲ جاده دسترسی در آن بندر احداث شده و افزون بر این، ساخت موج‌شکن، دایک‌ها، شمع کوبی و لایروبی بندر نیز انجام گرفته است.

مهم‌ترین بندر مسافری در قشم

بندر ذاکری، مهم‌ترین بندر مسافری جزیره قشم است که اخیراً کلنگ ساخت و توسعه آن توسط مدیرعامل محترم سازمان بنادر به زمین زده شد. تاتینا در خصوص این بندر بیان داشت: این بندر صرفاً کاربری مسافری دارد. طول موج‌شکن این بندر ۳۰۰ متر است و ۳/۵ هکتار استحصال اراضی دارد و با برآورد لای‌روبی، موج‌شکن و دایک، به حدود ۸ میلیارد تومان هزینه نیاز دارد.

وی اضافه کرد: در بخش دوم، محوطه‌سازی و ساخت اسکله صورت می‌گیرد که توسط منطقه آزاد قشم انجام خواهد شد. ۵۰ درصد هزینه توسط سازمان بنادر و ۵۰ درصد دیگر توسط منطقه آزاد تأمین می‌گردد.

به گفته‌ی تاتینا پروژه‌ی ذاکری در مدت زمان ۱۸ ماه و توسط قرارگاه خاتم الانبیا ساخته خواهد شد.

استان سیستان و بلوچستان

وی درباره‌ی وضعیت بنادر مسافری در سواحل دریای عمان از موافقت اولیه بین سازمان بنادر و استانداری سیستان و بلوچستان جهت انجام

جدول مقادیر شاخص‌های کلیدی حمل و نقل مسافری دریایی در سال ۱۴۰۴ هجری شمسی

ردیف	شرح شاخص	واحد	مقدار
۱	تعداد مسافران دریایی	میلیون نفر	۷/۵۸
۲	تعداد سفرهای دریایی	میلیون نفر - سفر	۳/۲۹
۳	تعداد مسافران کشتی‌های تفریحی بزرگ	هزار نفر	۱۹۱۲
۴	تعداد کشتی‌های مسافری استاندارد	فروند	۱۴۴
۵	تعداد نیروی انسانی شاغل در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی	هزار نفر	۳۴۴
۶	تعداد بنادر مسافری استاندارد	بندر	۹۳
۷	حداکثر تعداد سانه دریایی قابل قبول	سانحه	۱۰۶

سیاست‌های کلی حمل و نقل مسافری دریایی

سیاست‌های کلی حمل و نقل مسافری دریایی به شرح زیر توسط هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی تصویب شد:

۱- اعمال حاکمیت، نظارت و کنترل بر حمل و نقل مسافری دریایی به منظور ارتقای سطح ایمنی، رفاه، رضایت‌مندی و رعایت حقوق مسافران دریایی از مبداء تا مقصد.

۲- ارتقای سطح فرهنگ عمومی در زمینه سفرهای دریایی.

۳- جلب مشارکت و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و استفاده حداکثری از منابع و مشارکت بخش غیردولتی در توسعه و بهره‌برداری از زیرساخت‌ها و ناوگان مسافری دریایی مورد نیاز به منظور ارتقای سهم بازار حمل و نقل مسافری دریایی در راستای تحقق چشم‌انداز طرح حمد ۱۴۰۴.

۴- ایجاد زمینه‌های لازم جهت تأمین منابع خودگردان غیردولتی به منظور توسعه حمل و نقل مسافری دریایی.

۵- ارایه تسهیلات لازم از محل اعتبارات وجوه اداره شده به بخش غیردولتی به منظور توسعه حمل و نقل مسافری دریایی.

۶- سامان‌دهی و تمرکز اطلاعات آماری حمل و نقل مسافری دریایی.

۷- گسترش مناسبات و موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی حمل و نقل مسافری دریایی.

۸- ایجاد بسترهای لازم برای گسترش حمل و نقل مسافری ساحلی به منظور صرفه‌جویی در مصرف انرژی و کاهش حوادث حمل و نقل زمینی.

۹- ایجاد زمینه‌های لازم برای انتقال فن‌آوری‌های پیشرفته در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی.

۱۰- ترغیب مراجع ذی‌ربط در امر ایرانگردی، جهانگردی و گردشگری دریایی به منظور ایجاد و گسترش پارک‌ها و طرح‌های تفریحی و گردشگری دریایی.

۱۱- حمایت از صنایع وابسته به حمل و نقل مسافری دریایی، اعم از ناوگان، تجهیزات و ملزومات ایمنی.

۱۲- الگوسازی شناورهای مسافری متناسب با میزان تقاضا و شاخص‌های دریایی برای مسیرهای مختلف در شمال و جنوب کشور.

۱۳- حمایت از نهادهای غیردولتی حمل و نقل مسافری دریایی.

۱۴- ایجاد زمینه‌های لازم برای تأسیس و فعالیت شرکت‌ها و آژانس‌های خدمات حمل و نقل مسافری دریایی.

تعداد مسافران کشتی‌های بزرگ، یک میلیون و ۹۰۰ هزار نفر دیده شده است. همچنین تعداد کشتی‌های استاندارد از ۴۰ تا ۱۵۰ نفره، به حدود ۱۴۶ فروند باید برسد.

به گفته‌ی تاتینا و بنابر نتایج مطالعات دانشگاه صنعتی شریف، تعداد نیروی انسانی شاغل در صنعت مسافری دریایی، ۳۴۴ هزار نفر برآورد شده و تعداد بنادر مسافری نیز حدود ۹۳ بندر تخمین زده شده است.

مجری طرح سامان‌دهی ترمینال‌ها و اسکله‌های مسافری با بیان این که دستیابی به تکنولوژی دریایی در مطالعات دانشگاه صنعتی شریف دیده شده، تبدیل سیاست‌های کلی طرح «حمد» به ۳ برنامه ۵ ساله که برنامه ۵ ساله اول آن از سال آینده آغاز می‌شود را به عنوان یکی از اقدامات حایز اهمیت بر شمرد و اضافه کرد: مطابق این برنامه‌ها، پیش‌بینی شده که در هر سال چه تعداد مسافر باید داشته باشیم، برای ایمنی چه اقداماتی باید انجام دهیم، به چه میزان زیرساخت نیاز داریم و برای توسعه ناوگان حمل و نقل مسافر دریایی چه راه‌کاری بیندیشیم.

تصویر ۱۴۰۴ حمل و نقل مسافر دریایی

به گزارش بندر و دریا، در یک نگرش محتاطانه می‌توان تعداد مسافران دریایی کشور را میانگین نتایج تطبیقی، خبرگی و میدانی در نظر گرفت و بدین طریق تعداد مسافر دریایی در سال ۱۴۰۴ هجری شمسی برابر ۷/۵۸ میلیون نفر، معادل ۳/۲۹ میلیون نفر - سفر، قابل تصور است. بر این اساس مقادیر شاخص‌های تصویرکننده حمل و نقل در سال ۱۴۰۴ هجری شمسی در جدول فوق قابل مشاهده می‌باشد.

بر این اساس در سال ۱۴۰۴ هجری شمسی، بسیاری از نقاط پرجاذبه گردشگری و مسافری دریایی به خصوص در سواحل دریای خزر و سواحل و جزایر جنوبی کشور با همکاری دولت و بخش خصوصی مجهز به امکانات زیربنایی و ناوگان حمل و نقل مسافری منطبق با استانداردهای جهانی خواهد بود. به طوری که هموطنان عزیز و گردشگران خارجی علاقه‌مند به سفرهای دریایی بتوانند سفرهای منظم، راحت، امن و خاطره‌انگیزی را تجربه کنند. ■

وجوه اداره شده و حمایت از ساخت

شناورهای مسافری استاندارد

به موازات ساخت و تجهیز اسکله و ترمینال‌های مسافری دریایی، تعویض شناورهای نایمن مسافری از دیگر اقدامات سازمان بنادر در بخش فراهم‌آوری زیرساخت‌ها بوده است. منوچهر تاتینا با بیان این جمله در توضیح این مبحث اظهار داشت: به جز چند شناور، بیش‌تر کشتی‌های مسافری غیرایمن و از جنس فایبرگلاس بودند که سازمان بنادر از محل وجوه اداره شده خود و با اعطای وام با بهره‌ی صفر درصد، نسبت به ساخت و جایگزینی شناورهای مدرن و استاندارد دریایی با شناورهای نایمن اقدام کرد.

وی افزود: با حمایت سازمان بنادر، بخش خصوصی به همین منظور در جزیره قشم و کیش دو کارگاه مناسب ساخت شناور مسافری راه‌اندازی کرد که با ساخت شناورهای بزرگ، به تدریج شناورهای کوچک خطر را از خطوط حمل و نقل دریایی خارج خواهند شد.

به گفته‌ی تاتینا در حال حاضر در بنادر حقانی و ذاکری حدود ۱۹ شناور بزرگ با ظرفیت ۴۰ تا ۱۵۰ نفر در حال تردد هستند که چنین امکاناتی در طول تاریخ سازمان بنادر سابقه نداشته است. بنابر تأکید این مقام مسئول در سازمان بنادر، الزامی شدن استفاده از جلیقه‌ی نجات در هر سفر دریایی، رعایت سرعت مجاز و استاندارد تعداد مسافران، باعث ایمن شدن تردهای دریایی به ویژه در روزهای اوج سفرهای دریایی شده است.

کمیته «حمد» و برنامه‌ی جامع حمل و نقل

مسافری دریایی

تاتینا در ادامه از تشکیل کمیته‌ای موسوم به «حمد» توسط مهندس سیدعطاءاله صدر خبر داد که در این کمیته، افراد صاحب نظر درباره‌ی چگونگی توسعه حمل و نقل مسافری دریایی، موانع و محدودیت‌های این طرح، دیدگاه‌هایشان را در اختیار سازمان بنادر قرار دادند که نتیجه‌ی تئوریک این کمیته، تصویب سیاست‌های کلی حمل و نقل مسافری دریایی در ۱۴ بند است. به گفته‌ی وی، با انتخاب دانشگاه صنعتی شریف به عنوان مشاور در طرح «حمد» جهت تبدیل این سیاست‌ها به برنامه جامع و مدون، این دانشگاه به ۳ روش تطبیقی، خبرگی و میدانی اقدام کرد.

بر پایه‌ی اظهارات منوچهر تاتینا، در بخش تطبیقی، کشور ایران بر اساس چند شاخص کلیدی با کشورهای مشابه مقایسه شد که این شاخص‌ها عبارت‌اند از:

- نسبت طول سواحل دریایی به مرز خشکی؛
- سرانه‌ی تولید ناخالص داخلی؛
- جمعیت؛

وی در ادامه با اعلام نتیجه‌ی مطالعات دانشگاه صنعتی شریف در خصوص طرح «حمد» ۱۴۰۴، گفت: در سال ۱۴۰۴ نزدیک به ۷/۵۸ میلیون نفر مسافر دریایی خواهیم داشت که سهم

طرح «حمد»

باید به برنامه‌ای اجرایی تبدیل شود

دیرباز انواع شناورهای کوچک و بزرگ ساخته شده و به منظور رونق بخشیدن به امور تجاری-نظامی و مسافری، مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند. اما براساس آخرین مطالعات انجام شده در طرح ICZM در سازمان بنادر و دریا نوردی، طول سواحل ایران، حدود ۵۸۰۰ کیلومتر برآورد شده، که شامل: سواحل شمال و جنوب و جزایر است. بنابراین، با توجه به این مزیت جغرافیایی، صرف نظر از سایر مزیت‌های موجود، بایستی به حمل و نقل مسافری دریایی، به منزله‌ی یکی از مهم-ترین بخشهای اقتصاد دریا، توجهی ویژه‌ای داشت. اقتصاد دریا، دارای ابعاد مختلفی است که در حال حاضر، توجه بسیاری کشورها را به خود جلب نموده است.

اگر قابلیت‌هایی را که در این زمینه در اختیار داریم، به گونه‌ای دقیق شناسایی کنیم و نیز، ظرفیت‌های موجود و قابل دسترسی که بخش کوچک‌تری از آن قابلیت‌ها را تشکیل می‌دهند، به طور مناسب و مطلوب طراحی و ایجاد شود و مورد بهره‌برداری قرار گیرند، ویژگی اصلی پایداری، ماندگاری و توسعه را با خود به همراه خواهند داشت.

• دست‌یابی به این اهداف، با چه راه‌کارهایی تسریع می‌شود؟

■ می‌توان محورهای زیر را به عنوان زیرساخت‌های اصلی توسعه‌ی حمل‌ونقل مسافری دریایی بر شمرد:

- توجه به رشد درون‌زا در اقتصاد دریا،
- ارتقای کیفیت در زیربخش اقتصادی حمل و نقل مسافری دریایی،
- تسریع در دست‌یابی به اهداف مندرج در سند چشم‌انداز حمل‌ونقل دریایی.

• در مقام مشاور سازمان بنادر و دریانوردی، به منظور پیشبرد اهداف سازمان، در زمینه‌ی توسعه‌ی حمل‌ونقل مسافری دریایی، چه راه‌کارهایی را پیشنهاد می‌کنید؟

■ در این زمینه، به نظر می‌رسد، سند چشم‌انداز سفرهای دریایی، که در سازمان بنادر، تحت عنوان «تصویر طرح حمد ۱۴۰۴» تدوین و تصویب شده است، به برنامه‌های اجرایی با رویکردی واقع‌گرایانه تبدیل و منابع مورد نیاز آن، از راه جذب همه‌ی ذی‌نفعان و نیز، سپردن امور اجرایی و غیرحاکمیتی به بخش خصوصی، تامین شود. ■

• به عنوان کارشناس و صاحب نظر حوزه‌ی حمل و نقل، ارزیابی شما در خصوص حمل‌ونقل مسافری دریایی و تحولات صورت گرفته در این حوزه چیست؟

■ ورود به این مبحث، از راه تحلیل مباحث اقتصادی و نیز برنامه‌ریزی‌های کلان کشورها و نگاه به موضوعات بین‌المللی مرتبط با آن، امکان‌پذیر است. همان گونه که مطلع هستید، موضوع حمل‌ونقل مسافری دریایی، ارتباط بسیار نزدیکی با مقوله‌ی گردشگری دارد. گردشگری، شامل دو بخش داخلی و خارجی است که به آن «توریسم» نیز اطلاق می‌شود. به طور خلاصه می‌توان گفت، افزایش درآمد سرانه در هر کشور، باعث رشد سطح تقاضای توریسم می‌شود و این امر نیز، موجب ارتقای سطح تولید ناخالص داخلی خواهد شد. اقتصاددانان معتقدند، این چرخه، باعث کاهش فقر و رشد در جامعه‌ی انسانی می‌شود. از سوی دیگر، آمارها نشان دهنده‌ی این واقعیت هستند که، وقتی رشد تولید ناخالص داخلی در حدود ۵/۳ درصد باشد، رشد توریسم، تقریباً معادل ۳/۱ برابر آن خواهد بود. بنابراین، می‌توان گفت، معمولاً توریسم در زمره‌ی فعالیت‌های اقتصادی قرار می‌گیرد و نرخ رشد آن، به عنوان صادرات محسوب می‌شود؛ به طوری که اغلب، نرخ رشد آن، بیش‌تر از نرخ رشد GDP است.

با وجود این، در توسعه‌ی توریسم، ارتباط زیادی بین درآمد بخش حمل‌ونقل مسافر، به عنوان گردشگر یا توریست، با تولید ناخالص ملی وجود دارد.

باید توجه داشت که در توسعه‌ی توریسم بین‌المللی، کشورها و مناطق مختلف، دارای توانمندی‌های متفاوتی هستند. لیکن برنامه‌ریزی‌ها می‌توانند در توسعه‌ی این زیربخش اقتصادی و حمل‌ونقل مسافر دریایی، موثر باشند.

بنابر این، طی سال‌های اخیر، در سازمان بنادر و دریانوردی، توجهی ویژه‌ای به این موضوع شده است، که در این‌جا از بیان جزئیات آن خودداری می‌شود؛ چرا که این مهم، باید از سوی مدیران مسئول آن سازمان، آرایه شود.

• در حال حاضر، حمل‌ونقل مسافری، برای توسعه به چه زیر ساختاری نیاز دارد؟

■ در کشور ما به علت موقعیت خاص جغرافیایی و با توجه به امکان دسترسی به آب‌های آزاد و دریاها و برای استفاده‌ی بهینه از آن مواهب، از

مشاور سازمان

بنادر و دریانوردی

در حمل‌ونقل مسافری:

«علی اکبر سعیدی کیا»، دانش‌آموخته‌ی دانشگاه صنعتی شریف در رشته‌ی مهندسی صنایع، نزدیک به یک دهه است که به عنوان مهندس مشاور در زمینه‌ی صنعت حمل‌ونقل و خودروسازی فعالیت دارد. یکی از حوزه‌های فعالیتی او، توجه جدی به مسافرت‌های دریایی در صنعت حمل‌ونقل کشور است. «سعیدی کیا» در مصاحبه با خبرنگار «بندر و دریا» نظرات کارشناسی خود را در خصوص رونق حمل‌ونقل مسافری و گردشگری دریایی اینچنین آرایه می‌کند.



همپای مسافران در دریا

تحلیل سفرهای دریایی

در سواحل شمالی خلیج فارس طی

نوروز ۱۳۸۹

بهزاد الصفی

اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان



حمل و نقل مسافری دریایی یکی از مهم ترین بخش های اقتصاد دریا است که توجه بسیاری از کشورها را در گذشته به خود جلب کرده است. در این راستا، به منظور اعمال حاکمیت در حمل و نقل دریایی مسافری و نظارت و کنترل بر تردد ایمن، ارتقاء سطح ایمنی، رفاه، رضایت مندی و رعایت حقوق مسافران دریایی از مبدأ تا مقصد و نیز افزایش سطح فرهنگ عمومی در زمینه سفرهای دریایی، طرح حمد ۱۴۰۴ (حمل و نقل مسافر دریایی) طراحی و تدوین شده است. این طرح، به منظور آرایه سیستمی بهینه، فراگیر، پویا و انعطاف پذیر و بر اساس بهبود وضع موجود در بخش مسافری، در راستای توسعه اقتصادی-اجتماعی جمهوری اسلامی ایران در حال اجرا است، که هدف آن، تهیه برنامه ای مشتمل بر مجموعه اقدامات مبتنی بر خط مشی کلی هدایت حمل و نقل دریایی در بخش مسافری کشور، که در پرتو ضرورت ها، اولویت ها، مکانیزم ها

و سایر مولفه های موثر تعیین می شود. ایران، با برخورداری بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، به عنوان یک کشور دریایی شناخته شده ولی متأسفانه، سفر دریایی در اجتماع ما، مورد غفلت مانده است؛ به نحوی که از هر ۱۲ نفر، صرفاً یک نفر به سفر دریایی می برد (۶ میلیون سفر دریایی در سال). در حالی که این نسبت در اروپا، تقریباً به ازای کل جمعیت آن ها برآورد می شود. نکته بسیار مهم در زمینه سفرهای دریایی، موضوع ایمنی است. بر اساس آمارهای اعلام شده توسط مجله معتبر Ship & Shipping (فوریه ۲۰۱۰)، طی ۱۲ سال اخیر، در حدود ۱۷ هزار نفر مسافر، جان خود را بر اثر سوانح دریایی کشتی های مسافری از دست داده اند که یکی از دردناک ترین آن ها، حادثه ای جان باختن ۱۰۰۰ نفر از حجاج خانه خدا در راه بازگشت از بندر جدّه (عربستان سعودی) به بندر سفاگا (مصر) در دریای سرخ، در سال ۲۰۰۶ میلادی بود.

طوفان های دریایی و ... را بررسی و با ابلاغ دستورالعمل های ایمنی پیشگیرانه، از وقوع حوادث احتمالی جلوگیری به عمل آوردند. لازم به ذکر است، طی مدت یادشده تعداد ۵۷۰/۱/۰۰۰ مسافر و ۱۷۰/۰۰۰ دستگاه خودرو، به وسیله ۱۶۰۰۰ سفرکشی در ۱۹ مسیر بین بنادر مسافری زیر جابه جا شدند (رشد ۱۰ درصدی نسبت به سال گذشته). این مهم در حالی انجام پذیرفت که خوش بختانه، با اقدامات مناسب صورت گرفته و تلاش همه ی دست اندرکاران مربوطه، هیچ گونه حادثه ای ناگواری اتفاق نیفتاد.

- ۱- بندر عباس - جزیره قشم (۱۲ مایل دریایی)
- ۲- بندر پهل (در ۵۵ کیلومتری غرب بندر عباس) - بندر لافت (در جزیره ی قشم)

ریزی شده بود که در آن، اقداماتی نظیر: هماهنگی های لازم بین سازمان های مختلف - بازدید زیرآبی بدنه، کنترل وضعیت موتور و دستگاه های مخابراتی شناورها توسط افسران PSC اداره ی بندر و موسسات رده بندی - تجهیز پایانه های مسافری و اسکله های مربوطه به عمل آمد.

در این طرح، شناورهای ناجی، با انجام ماموریت های ۲۴ ساعته در طول ۱۰۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و نیز در سطح ۱۴ جزیره ی استان، اقدامات قابل ملاحظه ای به منظور تامین شرایط ایمن تردد شناورهای مسافری انجام دادند. مرکز Maritime rescue Coordination Center (MRCC) و نیز Coast Radio Station (CRS)، به دقت شرایط جوی منطقه و احتمال بروز

بر اساس آمارهای رسمی اعلام شده پس از تعطیلات نوروز سال ۱۳۸۹، تعداد ۱۲۰ میلیون نفر، سفر انجام پذیرفت که استان هرمزگان با داشتن ۲ منطقه ی آزاد قشم و کیش، به عنوان چهارمین استان، مورد بازدید قرار گرفت. در این راستا، طرح سامان دهی شناورهای مسافری نوروز ۱۳۸۹، توسط اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، از تاریخ ۱۳۸۸/۱۲/۲۵ الی ۱۳۸۹/۱/۱۵، در کلیه بنادر مسافری استان و با همکاری همه ی ارگان های مربوطه، نظیر: مناطق آزاد کیش و قشم، دانشگاه علوم پزشکی، هلال احمر، شرکت ها و تعاونی های کشتیرانی مسافری، نیروی انتظامی، گمرک، استانداری، فرمانداری، شهرداری و سایر سازمان ها به اجرا درآمد. اجرای این طرح، از ماه ها قبل برنامه

۱۸۰۰ متر (۱ مایل دریایی)

۳- بندر لنگه - جزیره‌ی کیش (۹۱ مایل دریایی)

۴- بندر چارک - جزیره‌ی کیش (۱۹ مایل دریایی)

۵- بندر آفتاب - جزیره‌ی کیش (۱۰ مایل دریایی)

توضیح : فاصله‌ی شهر بندر عباس تا بندر لنگه، چارک و آفتاب، به ترتیب: ۲۵۰، ۱۷۰، ۲۸۰ کیلومتر است.

تحلیل‌های آماری انجام شده، نشان می‌دهد که ایرانی‌ها، تمایل زیادی به انجام سفرهای دریایی دارند و در این راستا، بندر پهل و لافت که ارتباط‌دهنده‌ی سرزمین اصلی به جزیره قشم هستند، به عنوان فعال‌ترین و پر ازدحام‌ترین بندر مسافری قلمداد می‌شوند؛ به نحوی که در حدود ۸۰ درصد سفرهای دریایی نوروزی استان هرمزگان، از این طریق به انجام رسید که نشان‌گر لزوم سرمایه‌گذاری و توجه بیش‌تر به این بندر است.

باعنایت به قول رییس جمهور محترم، مبنی بر ساخت پل بین بندر پهل و بندر لافت (تا پایان دوره‌ی دوم ریاست جمهوری ایشان)، که کوتاه‌ترین مسیر بین سرزمین اصلی و آن جزیره محسوب می‌شود و طول آن، ۱۸۰۰ متر است، امیدواریم تردد در این مسیر مهم، با ایمنی و سهولت کامل انجام پذیرد؛ هرچند ملاحظات از جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی از سالیان قبل در زمینه‌ی اثرات ساخت این پل، وجود داشته و مطرح است.

با توجه به مطالب یاد شده، ارزیابی طرح تردد شناورهای مسافری در نوروز ۱۳۸۹ و اقدامات به عمل آمده، ضروری به نظر می‌رسد؛ تا با

تحلیل نقاط قوت - ضعف - فرصت‌ها و تهدیدها، بتوان تصویر واضحی از ابعاد اجرایی این طرح را مد نظر قرارداد. امید آن که بتوان در سال‌های آتی و با استفاده از تجربیات فرا گرفته، ضرب ایمنی سفرهای دریایی کشور را ارتقا داد.

نقاط قوت

۱- برنامه ریزی و اجرای طرح سامان‌دهی تردد شناورهای مسافری نوروز ۱۳۸۹ توسط سازمان بندر و دریانوردی و با همکاری کلیه‌ی سازمان‌ها و ارگان‌های دولتی و خصوصی در سطح کشور.

۲- وجود مرکز هماهنگی جست‌وجو و نجات دریایی MRCC و ارایه‌ی خدمات به صورت ۲۴ ساعته و در نتیجه، فراهم آوردن شرایط ایمنی سفر دریایی.

۳- به کارگیری ۳۶۲ فروند انواع شناور مسافری ایمن با ظرفیت بیش از ۳۰ هزار صندلی.

۴- بهره‌برداری از رمپ جدید الاحداث در بندر لنگه، با هزینه‌ی ۳ میلیارد ریال که عملیات پهلوگیری کشتی‌های RO-RO را امکان‌پذیر ساخت و در نتیجه، امکان انتقال خودرو مسافرین از بندر لنگه به جزیره‌ی کیش، با شرایط ایمن فراهم شد.

۵- ساخت و بهره‌برداری از ۳ جایگاه پهلوگیری شناورهای مسافری جدید در بندر شهید حقانی طی مدت ۲۵ روز که نقش قابل ملاحظه‌ای در افزایش ایمنی تردد مسافرین و کاهش ازدحام و صف مسافرین داشته است.

۶- افزایش ظرفیت ناوگان حمل شناورهای مسافری، با الحاق چند فروند کشتی جدید درایام نوروز به ناوگان موجود.

۷- به کارگیری یک فروند هواپیمای شناسایی انجام گشت هوایی بر فراز خلیج فارس، در راستای عملیات تجسس و نجات دریایی (SAR) و افزایش ضرب ایمنی سفرهای دریایی.

۸- حضور نیروهای امداد گر هلال احمر به همراه شناورهای ویژه‌ی امداد رسانی در همه‌ی پایانه‌های مسافری دریایی.

۹- پاک‌سازی مسیر تردد شناورهای مسافری در مسیر بندرعباس - قشم از وجود شناورهای لنگرانداخته و معیوب، توسط شناورهای SAR.

۱۰- استقرار کشتی حجاز در مسیر دریایی بندرعباس - قشم، به عنوان فرمانده در صحنه، به منظور بررسی شرایط آب و هوایی، ارتفاع امواج، سرعت باد و ... و گزارش آنلاین به مرکز کنترل دریایی بندرعباس و انجام اقدامات ضروری.

۱۱- اطلاع‌رسانی گسترده‌ی بندر شهید باهنر در زمینه‌ی احداث جایگاه‌های فروش بلیط اسکله‌های مسافری و نوع شناورهای تردد کننده و امثال آن در سطح شهر و بندر.

۱۲- فروش بلیط کشتی‌های مسافری به صورت اینترنتی، توسط برخی از کشتیرانی‌ها مثل: کشتیرانی والفجر برای کشتی زمرد و در مسیر بندر شهید باهنر - جزیره‌ی قشم.

۱۳- توجیه و تبیین عملکرد مناسب گارد بندر، در زمینه‌ی ایمنی و برقراری نظم و انضباط.

۱۴- ارسال گزارش‌های هواشناسی، آمار تردد و سایر اطلاعات ایمنی، از طریق پیام کوتاه (SMS) به تلفن همراه مسئولین مربوطه.

۱۵- ممنوعیت تردد قایق‌های تشری در مسیر بندر چارک به کیش و استفاده از شناورهای ایمن و استاندارد.

۱۶- برگزاری کلاس‌های اجباری مبنی بر چگونگی تردد ایمن در جزیره‌ی کیش، توسط سازمان منطقه‌ی آزاد کیش برای رانندگان خودروهای مسافر در بندر کیش، از آغاز ورود آنان به صورت رایگان.

۱۷- توزیع فرم‌های نظرسنجی مسافرین دریایی و اخذ نقطه نظرات و پیشنهادات آنان در راستای تحقق اهداف.

۱۸- برنامه‌ریزی و انجام اقدامات مطلوب سازمان‌های مناطق آزاد قشم و کیش، در فراهم آوردن شرایط رفاهی و ایمنی دریانوردی، مانند: اعطای ۱۵۰۰ جلیقه‌ی نجات (life jacket) به شناورهای مسافری ترددکننده در مسیر بندرعباس - قشم.

۱۹- تلاش قابل توجه و پرثمر برخی از کارکنان مرتبط با سفرهای دریایی نوروزی در جهت فراهم آوردن شرایط ایمن و آسوده مبنی بر خدمت‌رسانی به مردم.

۲۰- وجود ۲۵ شناور در مسیر بندرپهل و بندرلافت، به طور ۲۴ ساعته که باعث تسهیل





در تردد خودروهای مسافریین نوروزی بین سرزمین اصلی و جزیره قشم شده است. ۲۱- برخورداری از سیستم آمار گیری دقیق سفرهای دریایی و گزارش لحظه به لحظه آن به مسئولین مربوطه، به منظور اخذ تصمیم‌های مدیریتی و در نهایت، انجام تحلیل‌ها و بررسی‌های کارشناسانه.

نقاط ضعف

- ۱- حمل بیش‌تر از ظرفیت مجاز مسافران (over loading) روی برخی از شناورها.
- ۲- عدم لایروبی بندر چارک و مشکل عمق اسکله‌های آن، که تردد شناورها را با محدودیت‌هایی همراه ساخته و متعاقباً مشکلاتی را نیز، در زمینه‌ی تحقق برنامه‌ی تردد مسافرین به وجود آورده بود.
- ۳- عدم درج اطلاعات کافی در وب سایت سازمان‌های مرتبط با سفرهای دریایی نوروزی و نکات ایمنی مورد نیاز مردم.
- ۴- بروز برخی تعارضات، مشکلات و ناهماهنگی‌ها بین مسئولین سازمان‌های مختلف در پایانه‌های مسافری دریایی.
- ۵- عدم محصور کردن مسیر تردد مسافرین از پایانه تا پای اسکله، به منظور جلوگیری از سقوط احتمالی افراد در دریا در برخی از بنادر.
- ۶- تردد برخی از شناورهای غیرمجاز، در هنگام طوفانی بودن دریا و احتمال بروز سانحه.
- ۷- نبود هیچ گونه سیستم اطلاع رسانی در مبادی و روی برخی از بنادر، در هنگام تعطیلی اسکله، به علت بدی آب و هوا و در نتیجه، سردرگمی مسافران.
- ۸- عدم اقدام موثر برخی از سازمان‌های مسئول مرتبط درخصوص تردد شناورهای مسافری غیرمجاز و نیز قایق‌های ماهیگیری که اقدام به جابه‌جایی مسافر می‌کنند.
- ۹- عدم اجازه‌ی ورود مسافران به داخل محوطه‌ی بندر آفتاب پس از تاریکی هوا، که باعث بروز مشکلاتی برای مسافران شده بود.

- ۱۰- نبود تجهیزاتی مانند، جرثقیل در برخی از پایانه‌های مسافری که در شرایط اضطراری، بتوان از آن‌ها استفاده کرد.
- ۱۱- کمبود تعداد تابلوها و تجهیزات سیستم صوتی کارا، به منظور اطلاع‌رسانی موارد ایمنی، در برخی از پایانه‌های مسافری دریایی.
- ۱۲- عدم وجود افراد نجات غریق در برخی از پایانه‌های مسافری دریایی، برای تحقق عملیات امداد و نجات در مواقع مورد نیاز.
- ۱۳- وضعیت نامناسب برخی از پایانه‌های مسافری دریایی، از لحاظ بهداشتی.
- ۱۴- وجود تعدادی صندلی مستهلک در برخی از شناورها که تصویر نامناسبی از حمل و نقل مسافری دریایی را در ذهن مسافران تداعی می‌کرد.
- ۱۵- عدم درج جدول زمانی تردد شناورها (time table) و سردرگمی مسافرین در برخی پایانه‌های مسافری دریایی.
- ۱۶- نبود بویه یا علامت در حوالی دکل برق فشار قوی، در مسیر بندر پهل به لافت و احتمال برخورد شناورها با آن، مخصوصاً در اوقات شبانه.
- ۱۷- نبود ساختمان برج مراقبت مناسب در بندر لافت، به رغم تردد زیاد شناورها به طور ۲۴ ساعته.
- ۱۸- عدم وجود فندر و بولارد در اسکله‌های بنادر پهل و لافت و نیز، وجود اسکله‌های سنگی که ورود و خروج خودرو از شناورها را با مشکل همراه کرده بود.
- ۱۹- نوبت‌های کاری بلندمدت کارکنان عملیاتی برخی اسکله‌های مسافری و متعاقباً، احتمال بروز خطای انسانی و وقوع حادثه.
- ۲۰- عدم رعایت تعداد حد مجاز بارگیری خودرو توسط برخی از شناورهای لندینگ کرافت.

فرصت‌ها

- ۱- پرداخت وجوه اداره شده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی به شرکت‌ها و شناورهای مسافری و

در سرویس قرار گرفتن شناورهای مناسب، که امکان حذف قایق‌های مسافری غیراستاندارد را فراهم می‌سازد.

۲- وجود دانشکده‌ی علمی- کاربردی دریایی و بندری در بندرعباس و وجود جوانان مشتاق، که می‌توان رشته‌هایی را در زمینه‌ی پایانه‌های مسافری دریایی با تاکید بر ایمنی، راه اندازی کرد.

۳- وجود زمینه‌ی همکاری مناسب سازمان بندر و دریانوردی و سایر ارگان‌های دریایی، در خصوص ارتقای مسایل ایمنی.

۴- امکان فراهم آوردن هر چه بیش‌تر تردهای دریایی ایمن، در مسیر بندرعباس - جزیره‌ی هرمز و نیز، جزیره‌ی کیش به هندورابی و جذب مسافر و توریست بیش‌تر.

۵- ورود مسافرین نوروزی مشتاق به بندر شهیدرجایی و باهنر و امکان آشنایی بیش‌تر مردم با مباحث دریایی و بندری.

۶- وجود ship yard های ساخت شناورهای مسافری ایمن در جزایر قشم و کیش با همکاری شرکت‌های معتبر.

۷- ورود شناورهای جدید ایمن تر و دارای امکانات رفاهی بیش‌تر به ناوگان حمل و نقل مسافری دریایی، که امکان استقبال عمومی هم وطنان را به همراه دارد.

۸- امکان ساخت موزه‌های دریایی در جوار پایانه‌های مسافری دریایی، با عنایت به استقبال زیاد هموطنان از انجام سفرهای دریایی.

تهدیدها

۱- جایگزینی شناورهای استاندارد ایمن با آن دسته از شناورهای فعلی که از استاندارد ایمنی کم‌تری برخوردار هستند.

۲- تردد قایق‌های مسافری غیرمجاز بین بندرعباس و جزیره‌ی قشم، که از شرایط

آورد. (متأسفانه، عامه‌ی مردم، وقتی با مواهب دریا آشنا می‌شوند که از بروز حادثه‌ی دریایی آگاه شده باشند).

پیشنهادهای

۱- رفع معضلاتی که در بخش نقاط ضعف، به آن‌ها اشاره شد.

۲- انجام هماهنگی و اقدامات لازم در خصوص سفرهای دریایی نوروزی، از حداقل ۶ ماه قبل، به منظور برخورداری از فرصت کافی برای عملیاتی کردن آن‌ها.

۳- تدوین شاخص‌های عملیاتی، نظیر: محاسبه‌ی زمان انتظار مسافر، شناور، توقف در عملیات، ضرب اشغال اسکله و مانند آن‌ها.

۴- استقبال قابل توجه مردم از انجام سفرهای دریایی، به منظور فراهم آوردن شرایط مناسب‌تر، به منزله‌ی فرصتی است تا مدیران ارگان‌های دریایی کشور (اعم از بخش خصوصی و دولتی) از چند پایانه‌ی مسافری دریایی معتبر دنیا بازدید کنند و الگو برداری مناسبی (Bench marking) انجام دهند و باتوجه به فرهنگ و مقتضیات دینی کشور، آن را پیاده سازی و اجرا کنند.

۵- برنامه ریزی عملیاتی و برخورداری از دیدگاه مدیریت استراتژیک، به منظور ممنوعیت تردد قایق‌های مسافری غیر ایمن در بلند مدت و یافتن راهکارهایی برای اشتغال صاحبان آن‌ها در سایر عرصه‌های دریایی و یا تشکیل تعاونی‌های مربوطه.

۶- فعال تر شدن کمیته‌ی اشاعه‌ی فرهنگ دریایی سازمان بندر و دریانوردی، به منظور آشناسازی جامعه با مباحث دریا و دریانوردی.

۷- بررسی مجدد قانون ممنوعیت فعالیت شناورها ی خارجی در عملیات کاپوتاژ، به منظور امکان بهره گیری از شناورهای مسافری خارجی ایمن در ایام نوروز، که سطح تقاضا برای سفر دریایی بالا است.

۸- برگزاری مانورهای ملی عملیات تجسس، امداد و نجات و اطفای حریق شناورهای مسافری، به منظور آمادگی قبلی سازمان‌های مرتبط.

۹- ارتقای گردشگری دریایی ایمن در کشور، که متأسفانه، ایران در این زمینه در جهان، از جایگاه بلندمرتبه‌ای برخوردار نیست. ■

منابع:

- ۱- مجله‌ی ship and shipping - فوریه‌ی سال ۲۰۱۰ - صفحه‌ی ۱۶، تحت عنوان : when will we ever learn .
- ۲- وب سایت رسمی سازمان بندر و دریانوردی به آدرس اینترنتی: www.pmo.ir
- ۳- کمیته راهبری ایمنی، بهداشت و محیط زیست اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان.
- ۴- کمیته‌ی maritime casualties investigation مستقر در بندر شهید رجایی.
- ۵- مرکز بررسی سوانح دریایی به آدرس اینترنتی: www.maib.gov

نایمنی برخوردارند.

۳- نرخ کرایه‌ی پایین قایق‌های غیرمجاز، که باعث جذب مسافر شده و ضرب ایمنی سفرهای دریایی را کاهش می‌دهد .

۴- بارگیری گاه به گاه تریلرهای حامل مواد سوختی قابل اشتعال و یا تانکرهای حامل گاز، به همراه سایر خودروها با مسافرین روی لندینگ کرافت‌ها.

۵- پخش شایعه‌ی کذب فوت سرنشینان یک خودرو در سانحه‌ی سقوط به دریا در بندر پهل، که باعث دلهره‌ی مردم از سفر دریایی شده بود.

۶- فعال بودن قایق‌های غیرمجاز در بندر شهیدذاکری قشم، به منظور جذب مسافران نوروزی، که دارای کالای زیاد بودند و گمرک از آن‌ها برگ سبز گمرکی درخواست کرده بود.

۷- عدم آشنایی مسافران از خطرات تردد در دریا در هنگام بدی آب و هوا و اصرار آنان بر انجام سفر و در نتیجه، بروز مشکلاتی چند، برای پایانه‌های مسافری دریایی .

۸- احتمال تصادم شناورهای مسافری در محوطه‌ی خارج از موج شکن اسکله شهید ذاکری، به علت ترافیک زیاد، نامشخص بودن مسیر تردد و سرعت غیرمجاز .

۹- ازدحام و شلوغی بیش از حد مسافرین نوروزی در جزیره‌ی قشم درایام نوروز و بالتبع، بروز کاستی‌ها و مشکلاتی که احتمالاً باعث کاهش استقبال عمومی مردم از سفرهای دریایی و یا انجام سفرهای خارجی طی سال‌های آینده خواهد شد.

۱۰- سانحه‌ی غرق اتوبوس مسافری فالکون در مسیر جزیره‌ی خارگ به گناوه و کشته شدن چند مسافر، که احتمال تردید و حذر از سفر دریایی را در برخی از مردم به وجود



در نشست مشترک اتاق بازرگانی چین و تعاونی بندرسازان گناوه عنوان شد؛

با سرمایه گذاری چینی‌ها

بندر گناوه نسل سومی می‌شود

منوچهر محمدی

متناسب با شرایط اقلیمی و منطبق با تکنولوژی روز دنیا در این استان، توافق اولیه حاصل شد. مقامات دو کشور پس از مذاکرات متعدد، به منظور دستیابی به جمع‌بندی نهایی و تشریح زوایای همکاری، «نشست بررسی و تشریح جزئیات روابط تجاری مشترک اتاق بازرگانی چین و شرکت تعاونی بندرسازان گناوه» را اوایل آذرماه سال جاری با حضور برخی از صاحبان کالا، بازرگانان، سرمایه‌گذاران و تنی چند از مقامات و مسؤولین استانی، از جمله: مدیرکل برنامه‌ریزی و هماهنگی اقتصادی استانداری بوشهر، مدیرعامل شرکت تعاونی بندر سازان گناوه، رییس سازمان صنایع و معادن استان بوشهر، رییس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن کشور چین در خاورمیانه و هیأت همراه، در محل اتاق تعاون تهران، برگزار کردند.

با رشد روزافزون عرضه و تقاضا در جهان و نیاز به ارایه خدمات بهتر به صاحبان سرمایه و تجار با رویکرد تأمین انتظارات بازار، ساخت بندر نسل سوم در اغلب نقاط دنیا، مورد توجه قرار گرفته است. در سال‌های گذشته نیز، با توجه به گسترش روابط تجاری و اقتصادی، ایجاد بندر نسل سومی، به منظور دسترسی به بازارهای جهانی، در ایران نیز مورد مطالعه و اجرا قرار گرفته است. از این روی استان بوشهر، با بیش از ۱۲ بندر فعال، سه منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی، موقعیت مناسب راهبردی و برخورداری از قابلیت‌های فراوان برای انجام فعالیت‌های اقتصادی و تجاری و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، انتخاب شد و مذاکره با سرمایه‌گذاران خارجی آغاز و از بین نمایندگان متعدد، با کشور چین، برای ساخت بندری

عدم امکان انتقال وجوه و مواردی چون تأمین فاینانس، نیز همکاری شود. مدیرکل برنامه‌ریزی و هماهنگی اقتصادی استانداری بوشهر، اضافه کرد: «با توجه به سیاست دولت در مدیریت واردات، تلاش می‌شود تا مواد اولیه‌ی صنایع و کارخانجاتی که به دلیل شرایط بین‌المللی، با مشکل روبه‌رو شده‌اند و یا بعضاً به حال تعطیل درآمده‌اند، توسط شرکت چایناماکس، تأمین و در مقابل، امکان صادرات محصولات ایرانی به چین، از طریق این شرکت فراهم شود.»

و در خصوص پروژه‌ی مشترک شرکت تعاونی بندرسازان گناوه با شرکت چایناماکس، گفت: «طبق این پروژه که در چند مرحله اجرا خواهد شد، طرف چینی قرار است مواد اولیه‌ی مورد نیاز صنایع و کارخانجات بوشهر و کشور را تأمین و از طریق بندر گناوه، وارد کشور کند.» «زائر»، هدف از این اقدام را کمک به تولید و صادرات مجدد کشور عنوان کرد و افزود: «طبق توافقات، ضمن وارد کردن مواد اولیه و فروش محصولات چینی، این امکان وجود دارد تا با صاحبان کالا، در رفع مشکلات ناشی از

در آغاز این نشست، «علی زائر انگالی»، مدیرکل برنامه‌ریزی و هماهنگی اقتصادی استانداری بوشهر، با خاطرنشان کردن رکود اقتصاد جهانی، به کاهش رونق تجارت در دنیا اشاره کرد و گفت: «با برگزاری این نوع نشست‌ها و به دنبال بررسی و تحلیل زوایای فرصت‌ها، تهدیدها و شناسایی مشکلات صاحبان کالا و تجار، امید است شاهد رونق صادرات در کشور باشیم.» «زائر»، عدم امکان مبادله‌ی وجوه، عدم حمایت سیستم بانکی و نبود امکان گشایش اعتبارات اسنادی را از مشکلات عمده‌ی تجار عنوان کرد





خدري:

تبدیل بندر گناوه به بندر نسل سوم، با مشارکت سرمایه‌گذاران چینی، به ۵۰ میلیون دلار اعتبار نیاز دارد.

با این همکاری، نقش بندر گناوه در توسعه صادرات کشور، پررنگ‌تر و به تأمین‌کننده مواد اولیه خطوط تولید کارخانجات چین تبدیل خواهد شد. از راه این سرمایه‌گذاری مشترک، بندر گناوه به عنوان یک پایگاه ترانزیتی به منظور پوشش بازار کشورهای CIS و عراق، عمل خواهد کرد.



«عبدالحسین خدري»، مدیرعامل شرکت تعاونی بندرسازان گناوه، سخنران دوم این نشست، در ابتدای سخنان خود، ضمن معرفی بندر گناوه، به عنوان بزرگ‌ترین بندر سنتی کشور و بیان اهمیت این بندر در پیشرفت اقتصادی و تجاری در سطح ملی و منطقه‌ای و همچنین، بیان اثرات مثبت این همکاری مشترک در تأمین نیاز کارخانجات استان و کمک به بازاریابی و صادرات در استان بوشهر، گفت: «این بندر، از سال ۱۳۸۵، به بخش خصوصی واگذار شده است. پس از تحویل بندر گناوه، مسیر اقتصادی و تجارت در این بندر، با رشد چشم‌گیری روبرو شد، به طوری که با حمایت سازمان بندر و دریانوردی، زیرساخت‌هایی را در این بندر ایجاد کردیم و توانستیم عملیات این بندر را از کالاهای ملوانی و ته‌لنجی به سوی کالاهای تجاری سوق دهیم.»

وی، به آمار تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری در بندر گناوه اشاره کرد و گفت: «میزان تخلیه و بارگیری کالای تجاری در این بندر، از شش هزار تن در سال ۱۳۸۴، به ۱۰۰ هزار تن در شش ماه اول سال جاری رسیده، که این امر، حکایت از رشد فعالیت‌های تجاری در این بندر دارد.»

«خدري»، مهم‌ترین هدف شرکت تعاونی بندرسازان گناوه را، تبدیل این بندر، به یک بندر نسل سومی موفق عنوان کرد و افزود: «پروژه توسعه بندر گناوه، در ۳۵ هکتار و در دو بخش سویل و تجهیزات، پیش‌بینی شده است که طبق آن، اجرا می‌شود، ضمن آن که، به زودی اسکله‌ی کانتینری این بندر نیز، به بهره‌برداری می‌رسد. «خدري»، با بیان این که بندر نسل سوم گناوه، در وسعت ۵۵ هکتار احداث خواهد شد، تصریح کرد: «تبدیل بندر گناوه به بندر نسل سوم، با مشارکت سرمایه‌گذاران چینی، به ۵۰ میلیون دلار اعتبار نیاز دارد.»

مدیرعامل شرکت تعاونی بندرسازان گناوه، با اشاره به اسکله‌ی صادرات سیمان بندر گناوه، در پاسخ به پرسش یکی از صاحبان کالا، پیرامون امکان تخلیه، بارگیری و انبار مواد پتروشیمی در بندر گناوه، گفت: «هر چند در شرایط فعلی این امکان در بندر گناوه وجود ندارد، اما می‌توان از ظرفیت بندر دیگر استفاده کرد؛ به شکلی که این مواد، در ابتدا وارد بندر اطراف شده و سپس به وسیله‌ی کشتی، در بندر گناوه تخلیه شوند.»

«خدري»، در خصوص همکاری با شرکت سرمایه‌گذاری چایناماکس چین در بندر گناوه، با بیان این که، هدف ما به عنوان بخش خصوصی، تحقق اهداف پیش‌بینی شده در سند چشم‌انداز و دست‌یابی به رشد اقتصادی است، گفت: «پس از گفت‌وگو با شرکت‌هایی از ترکیه، اتریش، کره جنوبی و ایتالیا و بررسی الگوهای رایج اقتصادی جهان، سرانجام با این شرکت چینی، به تفاهم رسیدیم. از این رو، طبق توافقات اولیه، این شرکت در احداث زیرساخت‌های بندر گناوه و همچنین، در ایجاد صنایع فرآوری و پردازش کالا در این بندر، همکاری خواهد کرد.»

وی، با اشاره به این که طرف چینی پس از اعلام مواد اولیه مورد نیاز صنایع کشور، این مواد را از راه بندر گناوه وارد و تحویل صاحبان کالا خواهد داد، گفت: «طبق توافقات اولیه که با شرکت چینی صورت گرفته است، با این همکاری، مسیر واردات مواد اولیه و مبادی چون تبادلات پولی، نسبت به قبل، آسان‌تر و روان‌تر خواهد شد. مابقی موارد، به گسترش تجارت با شرکت چینی و تسهیل شرایط تجارت، به حمایت‌های دولت و بانک‌های کشور بستگی دارد که امیدواریم این مهم، نیز محقق شود.»

«خدري»، با بیان این که، شرکت تعاونی بندرسازان گناوه، وارد مباحث بازرگانی و خرید و فروش شرکت چایناماکس نخواهد شد و تنها در بخش ارائه‌ی خدمات بندری، با این شرکت همکاری خواهد کرد، گفت: «با این همکاری، نقش بندر گناوه در توسعه‌ی صادرات کشور، پررنگ‌تر و به تأمین‌کننده مواد اولیه خطوط تولید کارخانجات چین تبدیل خواهد شد. از راه این سرمایه‌گذاری مشترک، بندر گناوه به عنوان یک پایگاه ترانزیتی به منظور پوشش بازار کشورهای CIS و عراق، عمل خواهد کرد.»

مدیرعامل شرکت تعاونی بندرسازان گناوه، در خلال این نشست، در پاسخ به پرسش خبرنگار «بندر دریا» در خصوص میزان و حجم سرمایه‌گذاری چینی‌ها در بندر گناوه، اظهار داشت: «حجم این سرمایه‌گذاری، بسته به نیاز، متفاوت خواهد بود و با گذشت زمان و حصول نتایج مورد نظر، این سرمایه‌گذاری افزایش خواهد یافت.»

وی، شروع سرمایه‌گذاری در بندر گناوه را تا پایان سال جاری عنوان کرد و افزود: «گفت‌وگو با سرمایه‌گذاران چینی، به منظور تبدیل بندر گناوه به بندر نسل سوم، در مراحل نهایی است و ما نیز مشغول فراهم کردن زیرساخت‌های بندری و بسترهای قانونی برای شروع عملیات تبدیل این بندر به بندر نسل سوم هستیم.» «خدري»، بندر گناوه را، بندری غیرکنوانسیوني برشمرد و گفت: «کانتینرهای خطوط همکار، از بنادرهاب منطقه، به ویژه بندر جبل علی، وارد بندر گناوه خواهند شد.»

وی اضافه کرد: «با هماهنگی‌های انجام شده با شرکت چایناماکس، قرار است خطوط کشتیرانی، نظیر چاینا شپینگ (چین)، OOCL (چین)، اورگرین (تایوان)، یانگ‌مینگ (چین) و... در این بندر نیز، فعالیت داشته باشند.»

مدیرعامل شرکت تعاونی بندرسازان گناوه، اضافه کرد: «مابقی موارد، به گسترش تجارت با این شرکت چینی و تسهیل شرایط تجارت و همچنین حمایت‌های دولتی و بانک‌های کشور بستگی دارد که امیدواریم این مهم، نیز محقق شود.»

«اسماعیل مرحمتی»، رییس سازمان صنایع و معادن استان بوشهر نیز، در این نشست گفت: «با توجه به جایگاه مناسب استان بوشهر در عرصه‌های تجاری و اقتصادی کشور و همچنین، برخورداری از پتانسیل‌های اقلیمی و تجاری، بندر گناوه می‌تواند توسعه و رونق تجارت کشور و منطقه را سبب شود.»

وی، با اشاره به افزایش تقاضاها برای سرمایه‌گذاری در استان بوشهر، گفت: «استان بوشهر، به لحاظ جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، رتبه‌ی هفتم کشوری را در اختیار دارد.»

رییس سازمان صنایع و معادن استان بوشهر، افزود: «با عنایت به تعاملات مطلوبی که در



تاریخچه، سوابق تأسیس و فعالیت‌های اجرایی مرکز سرمایه‌گذاری و توسعه‌ی بازرگانی چین «Chinamax»

اول آوریل سال ۲۰۰۰ میلادی، مرکز اسبق سرمایه‌گذاری و توسعه‌ی بازرگانی چین در خاورمیانه و مرکز همایش محصولات ماشینی و الکترونیکی چین، اداراتی را در شارجه تأسیس کردند. از آن جا که این اقدام، یک پروژه‌ی مشارکتی میان دولت چین و امارات متحده عربی (UEA) محسوب می‌شود، تکمیل مرکز همایش محصولات ماشینی و الکترونیکی چین، منجر به ایجاد مرکز سرمایه‌گذاری و توسعه‌ی بازرگانی چین، (Chinamax)، شد. مرکز توسعه‌ی بازرگانی و سرمایه‌گذاری چین چاینامکس، یک شرکت بین‌المللی وابسته به وزارت بازرگانی چین است که به‌عنوان مرکز مدیریت امور خارجی جمهوری خلق چین، به حساب می‌آید. در واقع، این شرکت، بزرگ‌ترین سازه‌ی تجاری و اقتصادی در خاورمیانه، با هدف تأمین مواد اولیه و محصولات مورد نیاز چین، ایجاد بازارهای متعدد و استراتژی جهانی‌سازی شرکت‌های چینی است. هدف اصلی این مرکز ایجاد پلت فرم، بازارهای سودآور برای شرکت‌ها و آرایه‌ی خدمات بهینه، با تشکیل شرکت‌های چند ملیتی در زمینه‌ی مدیریت سرمایه‌گذاری، توزیع کالا، لجستیک، توسعه‌ی پروژه و نمایشگاه‌های بین‌المللی بازرگانی و... است. پس از گذشت سال‌های توسعه، چاینامکس، به لحاظ دارا بودن کیفیت عالی و خدمات و سرویس‌های کارآمد، اعتبار بازرگانی و برخورداری از پیشرفت سریع، مورد تحسین و تشویق عموم شرکت‌ها و دولت‌های خارجی و دولت چین قرار گرفته و به تدریج، در نواحی خلیج فارس و حتی خاورمیانه، به عنوان تجاری معتبر و مشهوری، دست یافته است. ■

صنایع چین و ایران و تأمین منافع مشترک هر دو طرف کمک کند.»

«لی ژائو»، گفت: «ایجاد زمینه‌های مناسب برای برقراری ارتباط مستقیم بین کارخانجات، سرمایه‌گذاران و صنایع چینی، یکی از اهداف اصلی گروه چاینامکس است که این هدف نیز، شامل: ایجاد پروژه‌ی بندر گناوه در جنوب ایران می‌شود.

گروه چاینامکس، طی سال‌های گذشته، ۱۸ نمایشگاه با برند CCSF در شارجه‌ی امارات برگزار کرده‌اند که بازدید حدود ۴۰۰ هزار نفر طی ۱۰ سال گذشته و گردش مالی ۴.۵ میلیارد دلاری این گروه طی پنج سال گذشته را در پی داشته است.»

وی، با بیان این که، تأمین مواد اولیه‌ی مورد نیاز صنایع چین از ایران و تهیه‌ی مواد اولیه و محصولات مورد نیاز بازار ایران از چین، اهدافی است که گروه چاینامکس با مشارکت در پروژه‌ی ایجاد بندر گناوه به دنبال آن است، تصریح کرد: «فراهم آوردن امکاناتی برای برخورداری صنایع چینی از پشتیبانی سرمایه‌های خارجی و سرمایه‌گذاری در تولید و تأمین مواد اولیه از دیگر اهداف گروه چاینامکس از مشارکت در پروژه‌های اجرایی دیگر کشورهاست که امیدواریم، پروژه‌ی بندر جدید گناوه هم یکی از آن‌ها باشد.»

«لی ژائو»، در پاسخ به پرسش خبرنگار «بندر و دریا»، در خصوص این که در حال حاضر، چاینامکس در چه کشورهایی نماینده دارد و فعالیت می‌کند، گفت: «در حال حاضر، چاینامکس، ۸ دپارتمان اداری و ۸ شرکت نمایندگی را مدیریت می‌کند و در امارات متحده عربی، آمریکا، هلند، تایلند، هنگ کنگ، لبنان، انگلیس، نمایندگی‌هایی را دایر کرده است.»

وی، همچنین، در این مورد، که تأثیر پروژه‌ی ساخت بندر نسل سوم گناوه در پیشرفت روابط تجاری و اقتصادی منطقه تا چه اندازه است، گفت: «پروژه‌ی جدید سرمایه‌گذاری چاینامکس، با هدف ایجاد یک بندر نسل سومی در گناوه است که به زودی این بندر با سرمایه‌گذاری مشترک، به یک پایگاه ترانزیتی مهم، جهت پوشش بازار کشورهای CIS و عراق، با استفاده از مزایای نسبی استان بوشهر، به‌خصوص در تأمین مواد اولیه‌ی خطوط تولید کارخانجات چین، تبدیل خواهد شد.»

«لی ژائو»، در پاسخ به این پرسش که، اتاق بازرگانی چین، در منطقه‌ی خلیج فارس و خاورمیانه، چقدر زیر مجموعه و پرسنل دارد، گفت: «اتاق بازرگانی چین در منطقه‌ی خلیج فارس و خاورمیانه و شرکت چاینامکس به‌عنوان زیرمجموعه‌ی آن، بالغ بر ۴ هزار شرکت در خارج از کشور چین و بیش از ۳۰۰ هزار نفر نیروی کار در منطقه‌ی خلیج فارس و خاورمیانه را تحت پوشش خود دارد.»

نشست با چینی‌ها به دست آمده است و با توجه به قابلیت‌های اقلیمی استان بوشهر و همچنین، حمایت از بخش خصوصی توسط دولت و تأمین مواد اولیه‌ی مورد نیاز صنایع و کارخانجات استان بوشهر و کشور، امیدواریم شاهد دست‌آوردهای افتخارآمیز در حوزه‌ی بازرگانی کشور باشیم.»

«لی ژائو»، مدیرعامل اتاق بازرگانی چین در خاورمیانه، در این نشست، به منظور معرفی شرکت چاینامکس (Chinamax)، گفت: «گروه چاینامکس، به‌عنوان مرکز توسعه‌ی تجارت و سرمایه‌گذاری چین در خاورمیانه عمل می‌کند و وابسته به وزارت بازرگانی چین است.» وی، با اشاره به رابطه‌ی دیرینه و عمیق ایران و چین و با مثبت ارزیابی کردن این سرمایه‌گذاری، هدف از حضور در بندر گناوه را، ایجاد صنایع مختلف تجاری و تولیدی و همچنین، توسعه‌ی این بندر عنوان کرد و گفت: «قصد داریم، مواد اولیه‌ی مورد نیاز ایران را از چین تهیه و محصولات تولیدی خود را از راه بندر گناوه به ایران عرضه کنیم. ما می‌خواهیم شرکت‌های چینی را متقاعد کنیم تا به بندر گناوه در استان بوشهر بیایند و محصولات تولیدی خود را برای عرضه در بازار ایران، معرفی کنند.» وی افزود: «شرکت‌های چینی متعددی، فعالیت در این بندر را به ما پیشنهاد کردند و ما نیز پس از بازدید و بررسی‌های خود، بندر گناوه را مستعد فعالیت‌های تجاری و اقتصادی یافتیم.» وی در خصوص سرمایه‌گذاری در بنادر دیگر ایرانی، گفت: «پس از بررسی بازارهای ایران و حصول اطمینان، سرمایه‌گذاری در بنادر دیگر را نیز، مورد توجه قرار خواهیم داد.»

رییس اتاق بازرگانی چین در خاورمیانه، با اشاره به فعالیت شرکت چاینامکس در شارجه‌ی امارات، اظهار داشت: «زمینه‌ی فعالیت چاینامکس، جهانی کردن صنایع و شرکت‌های چینی است و تلاش دارد با عقد پیمان‌های خواهرخواندگی در بسیاری از کشورها، تولیدات و محصولات خود را به بازارهای جهانی، عرضه کند.»

وی افزود: «در صدد هستیم تا با ایجاد امکانات متعدد، زمینه‌ی حضور شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران را در قالب فاینانس نیز فراهم کنیم.»

رییس اتاق بازرگانی چین در خاورمیانه، موضوع تحریم‌های ایران را یکی از دغدغه‌های خود برای حضور در ایران دانست و گفت: «می‌خواهیم با ایجاد این بندر و حضور در گناوه، نیاز تولیدکنندگان ایرانی به مواد اولیه را در مرحله‌ی اول مرتفع کنیم.»

وی، ضمن تأکید بر بسترسازی فعالیت‌های تجاری و اقتصادی، با اشاره به تحریم‌ها علیه ایران، گفت: «با توجه به شرایط تحریمی که ایران در آن قرار دارد و همچنین، مشکل حضور شرکت‌های چینی در بازار ایران، فکر می‌کنم که فعال شدن این پروژه، می‌تواند به تقویت

امضای قرارداد ساخت شناور FPSO توسط ایران

قرارداد ساخت شناور FPSO برای انجام عملیات بهره‌برداری، فرآورش، ذخیره و تخلیه نفت خام در لایه نفتی پارس جنوبی، ماه آینده امضاء می‌شود.

مجری طرح توسعه لایه نفتی پارس جنوبی در شرکت نفت و گاز پارس با اعلام این خبر گفت: زمان لازم برای ساخت این شناور حدود ۲۳ ماه خواهد بود. پیش‌تر برای اجاره FPSO با یک شرکت نروژی قرارداد امضاء کرده بودیم که به دلیل ورشکسته شدن این شرکت، مجبور به برگزاری مناقصه مجدد شدیم.

محسن سلیمانی‌فر همچنین اعلام کرد: براساس برنامه زمان‌بندی قرار است تولید اولیه از لایه نفتی پارس جنوبی به میزان ۱۳ هزار بشکه در نوامبر ۲۰۱۲ (آذر ۱۳۹۱) محقق شود. گفتنی است، طرح توسعه لایه نفتی میدان گازی پارس جنوبی در اسفند ۱۳۸۳ به شرکت پتروایران واگذار شده است.

تصویب الحاق ایران به کنوانسیون کیوتو

لایحه الحاق ایران به کنوانسیون کیوتو در مورد ساده و هماهنگ سازی تشریفات گمرکی در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

نمایندگان مجلس با اکثریت آراء (۱۳۹ رای موافق، یک رای مخالف، ۲ رای ممتنع) لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو در مورد ساده و هماهنگ سازی تشریفات گمرکی را به تصویب رساندند.

در مقدمه این لایحه آمده است: اجرای برنامه‌هایی به منظور نوین سازی مستمر رویه‌ها و تشریفات گمرکی و در نتیجه افزایش کارایی و اثربخشی، اعمال رویه‌ها و تشریفات گمرکی به شیوه ای قابل پیش بینی، پایدار و شفاف، ارائه کلیه اطلاعات ضروری در مورد قوانین، مقررات، دستورالعمل‌های اجرایی، رویه‌ها و تشریفات گمرکی به طرف‌های ذی نفع، کاربرد فنون جدید مانند مدیریت خطر و کنترل براساس بازبینی و حداکثر استفاده از فناوری اطلاعات، همکاری با دیگر مقامات ملی، گمرکات و جوامع تجاری در صورت اقتضاء، اجرای معیارهای بین المللی مربوطه، ارائه فرآیندهای سهل الحصول رسیدگی اداری و قضایی به طرف‌های تحت تاثیر است. این لایحه متشکل از ۱۰ فصل است.

دسترسی قرقیزستان به آب‌های آزاد از طریق ایران

است که این رقم در سال قبل هفت میلیون تن بوده و در سال جاری رشد بسیار خوبی را داشته است.

وی افزود: این اعتقاد در کشور ما وجود دارد که امکان برقراری ارتباطات و تعاملات حمل و نقلی مناسب میان دو کشور وجود دارد و ما علاقمند به عبور کالاهای قرقیزستان از خاک ایران هستیم.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای افزود: طی سال گذشته ۲۷۵ دستگاه کامیون اقدام به حمل بار از جمهوری اسلامی ایران به کشور قرقیزستان کرده‌اند و حدود ۱۱۲ کامیون حامل بار نیز از آن کشور به ایران وارد شده است که مطمئناً توسعه مناسبات، منجر به افزایش حجم آمار مذکور و رونق ترانزیت و اقتصاد دو کشور می‌شود.

وی بر برگزاری اجلاس دوجانبه و یا چندجانبه و دیگر نشست‌ها به منظور توسعه روابط ترانزیتی و حمل‌ونقل دو کشور تاکید کرد.

نماینده کشور قرقیزستان نیز در این دیدار اظهار داشت: قرقیزستان دارای راه‌های مناسبی است اما به دلیل دسترسی نداشتن این کشور به آب‌های آزاد، در زمینه ترانزیت خروجی فعالیت قابل توجهی نداشته و تماس با آب‌های آزاد برای این کشور از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است که با توسعه مناسبات با جمهوری اسلامی ایران و افزایش حجم مبادلات از طریق خاک ایران، این امکان فراهم می‌شود.

وی بر توسعه مناسبات حمل و نقلی و ترانزیتی دو کشور ایران و قرقیزستان با توجه به موقعیت‌های طلایی جمهوری اسلامی ایران در امر ترانزیت تاکید کرد.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در دیدار با مسئولان کشور قرقیزستان، بر توسعه روابط حمل‌ونقلی و بیمابین تاکید کرد.

دکتر شهریار افندی‌زاده در این دیدار، موقعیت ویژه و ممتاز جمهوری اسلامی ایران در زمینه ترانزیت را یادآور شد و گفت: جمهوری اسلامی ایران و قرقیزستان از اعضای کریدور ترانسیکاسیا و شمال و جنوب هستند، همچنین فعالیت هر دو کشور در اکو، نشان از پتانسیل بالا در زمینه حمل و نقل دارد.

وی افزود: ایران دارای ۸۰ هزار کیلومتر راه اصلی و ترانزیت، ۹۰۰۰ کیلومتر شبکه ریلی و بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل در کرانه دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان است که افزایش شبکه ریلی کشور به ۲۵ هزار کیلومتر در برنامه و دستورکار وزارت راه و ترابری قرار دارد.

نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت به احداث راه‌های استاندارد و با کیفیت در مسیر کریدورهای ترانزیتی کشور اشاره کرد و گفت: جمهوری اسلامی ایران بهترین و مناسب‌ترین نقطه بین آسیا و اروپا در امر جابه‌جایی مسافر و کالاهای ترانزیتی محسوب می‌شود، پل ارتباطی مناسبی برای دسترسی به کشور چین است و همچنین در حال حاضر از طریق ایران امکان برقراری ارتباط خوب ریلی بین کشورهای همسایه فراهم است.

دکتر افندی‌زاده با استناد به انعقاد موافقتنامه حمل و نقل میان ایران و قرقیزستان در سال ۱۳۷۲ شمسی تصریح کرد: جمهوری اسلامی ایران در حال ایجاد ظرفیت لازم برای ترانزیت سالانه ۱۵ میلیون تن کالا از قلمرو کشور

ابراز تمایل روس‌ها و چینی‌ها برای سرمایه گذاری در منطقه ویژه کشتی‌سازی

معاون اجرایی منطقه ویژه کشتی سازی گفت: در چهارهمین همایش فرصت‌های سرمایه گذاری ایران، سرمایه گذاران تمایل خود را برای سرمایه گذاری در صنایع فراساحل منطقه ویژه کشتی سازی اعلام کردند.

پژمان بهزاد پور معاون اجرایی منطقه ویژه اقتصادی کشتی‌سازی، در تشریح دستاوردهای حضور این منطقه در چهارهمین همایش بین المللی فرصت‌های سرمایه گذاری ایران گفت: بسته‌های سرمایه گذاری این منطقه با لحاظ کردن آخرین تغییرات و فرصت‌های سرمایه گذاری جدید در منطقه ویژه کشتی سازی در همایش ارائه شد و مورد استقبال سرمایه گذاران خارجی قرار گرفت. وی ادامه داد: سرمایه گذارانی از هنگ کنگ، نروژ، روسیه، چین و سوئیس از جمله کشورهایی بودند که مذاکرات خود برای سرمایه گذاری در این منطقه آغاز کرده اند.

بهزاد پور تصریح کرد: براساس رابزنی‌های صورت گرفته سرمایه گذاران روسی و چینی به منظور آشنایی با فرصت‌های سرمایه گذاری منطقه ویژه کشتی سازی از این منطقه بازدید خواهند کرد.

معاون اجرایی منطقه ویژه کشتی سازی خلیج فارس افزود: نروژی‌ها اعلام کرده اند که در صورت حضور در منطقه در حوزه صنایع فراساحل و ساخت سازه‌های دریایی متمرکز خواهند شد. وی گفت: سرمایه گذاران روسی و چینی خواهان احداث کارخانه در زمینه‌های مختلف در این منطقه هستند.

تأسیس انجمن تخصصی صنایع فراساحل ایران

انجمن تخصصی فراساحل ایران با هدف اصلی گسترش همکاری و تبادل اطلاعات و تجارب میان شرکت‌های فعال در عرصه فراساحل به زودی تأسیس می‌شود.

نخستین نشست هم‌اندیشی شرکت‌های علاقه مند برای عضویت در این انجمن تخصصی در شرکت مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی ایران برگزار شد.

ایده تشکیل این تشکل تخصصی از سوی شرکت مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی ایران مطرح شده است و هم‌اکنون اقدام‌های مقدماتی برای ثبت این تشکل صنفی از سوی سه شرکت تأسیسات دریایی، صدرا و ایزویکو به عنوان بنیانگذاران انجمن دنبال می‌شود.



بندر و خلیج / شماره ۱۷۶

آمادگی ایران برای همکاری با کره در توسعه بنادر

سفیر کره جنوبی در دیدار با وزیر راه و ترابری ایران بر آمادگی کشور خود برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های راه و ترابری به ویژه در حوزه ریلی تأکید کرد.

پارک جه هیون با بیان اینکه «ستول درصدد افزایش واردات نفت از ایران است»، ادامه داد: ایران و ۱۵ کشور همسایه آن می‌تواند بازار خوبی برای محصولات کره جنوبی باشد.

سفیر کره جنوبی با تأکید بر ضرورت گسترش روابط اقتصادی دو کشور، اظهار داشت: در حال حاضر حجم مبادلات تجاری دو کشور به ۱۰ میلیارد دلار می‌رسد که می‌تواند با گسترش روابط به ویژه در زمینه حمل و نقلی گسترش یابد.

وی تأکید کرد: هیچ مانعی برای حضور شرکت‌های کره‌ای در ایران وجود ندارد و شرکت‌های کره‌ای دارای مزیت‌هایی در زمینه تکنولوژی، دانش روز و قیمت‌های رقابتی هستند.

سفیر کره جنوبی خواستار ارائه اطلاعات پروژه‌های آماده سرمایه‌گذاری وزارت راه و ترابری شد.

در ادامه این دیدار، دکتر حمید بهبهانی با اعلام آمادگی کامل وزارت راه و ترابری برای پذیرش سرمایه‌گذاران خارجی، گفت: در بخش‌های مختلف حمل و نقلی از جمله بخش ریلی، ساخت آزادراه‌ها، توسعه بنادر آماده همکاری هستیم.

وزیر راه و ترابری یادآور شد: وجود صلح و ثبات و منابع لازم برای بازگشت سرمایه از موارد مورد توجه سرمایه‌گذاران خارجی است.

وی با اشاره به گستره وزارت راه و ترابری در تمامی شقوق حمل و نقل، اظهار داشت: ۱۰ هزار کیلومتر راه‌آهن شامل زیرسازی، ریل‌گذاری، سیستم‌های الکترونیکی، واگن و لکوموتیو آماده سرمایه‌گذاری است.

تجهیز گمرک بوشهر به دستگاه ایکس ری کانتینری

مدیرکل گمرک بوشهر گفت: در راستای تسریع و مکانیزه کردن فعالیت‌های گمرکی، گمرک بوشهر به دستگاه ایکس ری کانتینری مجهز می‌شود.

ابوالفضل اکبرپور با بیان اینکه مراحل ثبت سفارش این دستگاه انجام شده است، اظهار داشت: اعتبار مورد نیاز جهت خرید این دستگاه با همکاری گمرک ایران و استانداری بوشهر تأمین شده است که امیدواریم در سال آینده نصب و به بهره برداری برسد.

وی افزود: تسریع در فعالیت‌های گمرکی، به حداقل رسیدن خطاها و امکان بازدید از کلیه کانتینرها از مهمترین ویژگی‌های این دستگاه بشمار می‌رود.

مدیرکل گمرک بوشهر در ارتباط با مکان نصب این دستگاه گفت: جانمایی و محل نصب این دستگاه توسط کارشناسان گمرک ایران با همکاری کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تعیین می‌شود.

ترانزیت خودرو از منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به روسیه

طرح ترانزیت خودرو از منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد به بنادر روسیه به خصوص بندر آلیا در آستاراخان در حال کارشناسی است و به زودی عملیاتی می‌شود.

سید علی نعیمی مدیر بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد ضمن اعلام این خبر، در تشریح دستاوردهای سفر هیأت ایرانی به آستاراخان روسیه گفت: ابعاد کارشناسی طرح ترانزیت خودرو از بنادر جنوبی کشور به بندر امیرآباد و از این منطقه به بنادر آستاراخان در این سفر طی مذاکره با مسوولان بندر آلیا مورد بررسی قرار گرفت.

وی ادامه داد: در خصوص ترانزیت سوخت، غلات و دام نیز با سرمایه‌گذاران و تجار روسی جلساتی برگزار شد و فرصت‌ها و قابلیت‌های منطقه ویژه امیرآباد با تحقق این نوع سرمایه‌گذاری‌ها معرفی شد.

نعیمی تصریح کرد: موضوعاتی در حوزه حمل و نقل دریایی و لایروبی آبراه‌های شمالی در سایر دیدارها با مقامات دریایی آستاراخان مورد تأکید قرار گرفت.

مدیر بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد افزود: گسترش تعامل با تجار ایرانی آستاراخان و شرکت‌های کشتی رانی این استان ارزیابی شد.

وی گفت: بنادر آستاراخان از ظرفیت‌های بسیار مناسبی جهت توسعه روابط اقتصادی با بنادر شمالی کشور برخوردار است.

رایزنی صدرا برای حضور در بخش نفت و گاز عراق

مدیران شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) با حضور در نمایشگاه بین‌المللی بصره، مذاکراتی با مدیران شرکت‌های عراقی برای حضور در پروژه‌های این کشور انجام دادند.

در مذاکرات هیأت اعزامی صدرا با مدیران شرکت دولتی نفت جنوب و گاز جنوب عراق، مهندس خواجه‌نژاد مدیر بازاریابی و مناقضه‌ای شرکت صدرا، گزارشی از توانمندی‌ها و فعالیت‌های این شرکت ارائه کرد و راه‌های همکاری فی‌مابین در حوزه نفت و گاز بررسی شد.

مدیران شرکت‌های عراقی نیز در این مذاکرات ضمن ابراز علاقه‌مندی به همکاری با ایران، شرکت صدرا را مجموعه‌ای توانمند و باسابقه دانستند و خواستار مذاکرات مدیران ارشد دو شرکت جهت همکاری شدند.

رشد ۱۷۱ درصدی ترانشیپ کالا توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران



ترانشیپ کالا توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بنادر ایران با ۱۷۱ درصد افزایش همراه شد.

ترانشیپ کالا توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بنادر ایران با وجود سرویس‌های مستقیم و منظم به برخی از بنادر ایران که پیش از این نیز عملیات ترانشیپ در آنها انجام می‌شد ۱۷۱ درصد افزایش یافت.

براساس این گزارش، از ابتدای سال جاری تاکنون ۳۷۳ هزار TEU کانتینر توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بنادر عباس، امام و عسلویه ترانشیپ شده که این رقم از مجموع ۶۰۵ هزار TEU کانتینر عملکرد این شرکت در کل بنادر کشور است.

از آنجا که ترانشیپ کالا از بنادر ایران جزء سیاست‌های راهبردی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است این شرکت در کنار استفاده از امکانات بندر شهید رجایی تحقق این مهم را در بندر امام نیز مورد توجه قرار داده است به طوری که ترانشیپ کالا در این بندر در سال جاری در مقایسه با سال گذشته رشدی ۲۱۷ درصدی را تجربه کرد.

در این راستا کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با توجه به سیاست جلوگیری از ازدحام کالا در یک بندر و نیز امکان دسترسی به شبکه حمل و نقل جاده‌ای و مراکز مصرف و همچنین افزایش کیفیت خدمات ترانشیپ کالا، بندر امام را به عنوان بندرهاب خود در نظر گرفته است به نحوی که در حال حاضر عمده ترانشیپ این شرکت از این بندر انجام می‌شود.

به اعتقاد کارشناسان این اقدام کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نه تنها موجب استفاده از ظرفیت‌های بلا استفاده دیگر بنادر کشور به جزء بندر شهید رجایی خواهد شد بلکه موجب کاهش قیمت تمام شده در حمل و نقل و ترانشیپ کالا می‌شود.

رضایت از کشتی ساخت داخل ایران-اراک



یک مقام ارشد کشتیرانی جمهوری اسلامی با اعلام رضایت این شرکت از عملکرد اولین کشتی اقیانوس پیمای ساخت داخل، از سفرهای این کشتی به بنادر آسیایی و اروپایی خبر داد.

مدیر دفتر برنامه ریزی راهبردی و امور بین الملل کشتیرانی جمهوری اسلامی درباره روند فعالیت کشتی ایران-اراک طی شش ماه گذشته، گفت: این کشتی در بخش حمل کانتینری شرکت مشغول فعالیت است و نه تنها، هیچگونه مشکل فنی و یا عملیاتی نداشته؛ بلکه از شرایط بسیار خوبی از نظر موتور و بدنه برخوردار است.

علی عزتی تصریح کرد: در واقع برخلاف برخی ذهنیت‌ها که وجود داشت، مبنی بر اینکه این کشتی ممکن است دارای مشکلاتی باشد؛ ما فعالیت آن را طبق نرم می‌بینیم و مثل بقیه کشتی‌های Sister که در یارد آلمانی ساخته شده‌اند، فعالیت می‌کند و مشکل خاص و قابل تأملی در مورد آن، وجود ندارد.

وی درباره حوزه فعالیت کشتی ایران-اراک گفت: این کشتی اغلب در بنادر آسیایی تردد دارد. البته، یک سفر هم به سمت اروپا داشت. اما در حال حاضر، در خطوط آسیایی ما و بین بنادر هنگ کنگ، سنگاپور، چین، مالزی و ایران تردد دارد.

این مقام مسؤول در کشتیرانی جمهوری اسلامی همچنین با بیان اینکه «این شرکت در سال جاری میلادی قرار است ۷ فروند کشتی جدید جمعا به ظرفیت ۳۴۰ هزار تن (Dwt) را تحویل‌گیری کند»، گفت: در این میان، دو کشتی در حال ساخت در ایزواپکو داریم که تحویل حداقل یک فروند از آن را برای سال ۲۰۱۱ در نظر گرفته‌ایم.

وی افزود: در سال جاری، همچنین از چین یک کشتی حمل نگله‌های سنگین را تحویل خواهیم گرفت و بقیه کشتی‌ها از کره جنوبی خواهند بود. این مقام ارشد کشتیرانی جمهوری اسلامی همچنین از مطالعه و راه‌اندازی خطوط جدید حمل و توسعه خطوط فعلی این شرکت خبر داد و گفت: بطور مشخص در این زمینه می‌توان به راه‌اندازی خط جدید کانتینری خلیج فارس به سواحل شرق آفریقا اشاره کرد که اواخر آبان‌ماه و با همکاری سازمان توسعه تجارت راه‌اندازی شده است.

عزتی افزود: ارائه سرویس‌های حمل‌ونقلی به حوزه دریای کارائیب و آمریکای لاتین از جمله موارد دیگری است که در ماه‌های اخیر به آن توجه و به اجرا گذاشته شده است.

نقش بندر آفتاب در توسعه گردشگری جزیره کیش

اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی طی سفر به منطقه آزاد کیش، از بندر آفتاب به عنوان اولین بندر خصوصی کشور بازدید و بر نقش این بندر در توسعه گردشگری جزیره تاکید کردند.

اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس به منظور بررسی مواد لایحه گمرکی به کیش سفر کردند و طی سفر به این جزیره از سایر پروژه‌های عمرانی، خدماتی، گردشگری و توسعه ای منطقه آزاد کیش بازدید داشتند. آشنایی با بندر آفتاب به عنوان اولین بندر خصوصی کشور یکی از مهمترین برنامه‌های سفر این کمیسیون به جزیره کیش به شمار می‌رفت.

بندر و دریا / شماره ۱۷۶

مذاکره یک شرکت آلمانی برای احداث پارک لجستیکی بندر شهیدرجایی



مدیرعامل یک شرکت آلمانی برای گرفتن موافقت‌ها و مساعدت‌های لازم جهت احداث پارک لجستیکی بندر شهیدرجایی با مدیران ارشد هرمزگان وارد مذاکره شد. مدیرعامل یک شرکت آلمانی و سعید صادقی معاون اداری مالی شرکت سرمایه گذاری غدیر در استانداری هرمزگان حضور یافتند تا برای احداث پارک لجستیکی بندر شهیدرجایی موافقت‌ها و مساعدت‌های لازم را از مدیران ارشد استان اخذ کنند.

معاون برنامه ریزی استاندار هرمزگان در جلسه‌ای که با همین موضوع در استانداری برگزار شد ضمن اعلام موافقت با احداث این پارک گفت: مسئولان برای رفع موانع این طرح آمادگی لازم را دارند و هیچ محدودیتی از نظر توسعه اراضی بندر وجود ندارد.

عبدالرضا ناطق افزود: بندرعباس را نباید به عنوان مبدا یا ورودی یک کشور نگاه کرد بلکه این بندر با موقعیتی که در جهان دارد می‌تواند تمامی کشورهای منطقه را پوشش دهد.

وی بیان داشت: در راستای ارتقای بندر شهیدرجایی به بنادر نسل سوم و همگامی با پیشرفت دانش و فناوری، احداث و راه اندازی این پارک ضروری است.

معاون برنامه ریزی استاندار هرمزگان صرفه جویی چشمگیر سوخت را از مزیت‌های مهم این طرح عنوان کرد و بیان داشت: به جای اینکه کالاها به صورت کانتینری به مرکز کشور ترانزیت شده و از آنجا دوباره به بندرعباس و دیگر استان‌ها ارسال شود این توزیع با مرکزیت بندرعباس و در محله‌های کوچک تر انجام می‌شود.

ناطق تصریح کرد: با ایجاد پارک لجستیکی بندر شهیدرجایی، ۶۰ درصد ترانزیت‌های کانتینری داخل کشور کاهش می‌یابد و کالاها از بندرعباس طرح توزیع می‌گیرند.

وی خاطرنشان کرد: در تجارت لزوم انجام کار و جابجایی کالا در کوتاه ترین زمان ممکن، از اهمیت ویژه ای برخوردار است و احداث این پارک نقش مستقیمی در مدیریت زمان دارد. معاون برنامه ریزی استاندار هرمزگان با اشاره به دیدگاه دولت در خصوص واگذاری بنگاه‌های اقتصادی به بخش خصوصی، اظهار داشت: دولت با این دیدگاه از تمام توان خود برای پشتیبانی بخش خصوصی استفاده می‌کند و در همین راستا مسئولان استان هرمزگان برای سرعت بخشی به روند پیشرفت استان، بندر شهیدرجایی و در نهایت کشور آمادگی هرگونه مساعدتی را دارند.

اختصاص هزار میلیارد ریال اعتبار به بندر امیرآباد



دولت در راستای تجهیز فرودگاه‌ها و بهسازی راه‌آباد اختصاص اعتبار به پروژه‌های فرودگاهی و راه سازی استان مازندران موافقت کرد.

هیئت وزیران در سومین دور سفرهای استانی که در مرکز استان مازندران تشکیل شد، وزارت راه و ترابری و معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور را موظف کرد با همکاری استانداری و رعایت قوانین و مقررات مربوط، مبلغ یک هزار میلیارد ریال برای تسریع در تکمیل و توسعه بندر امیرآباد از محل منابع سازمان بندر و دریانوردی یا فروش اوراق مشارکت طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱ اختصاص یابد.

بر اساس این مصوبه، اعمال تخفیف در تعرفه حمل کالاهای بارگیری شده از طریق راه آهن در بندر امیرآباد پس از طی مراحل قانونی طی سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰، خرید سه دستگاه خودروی سواری کمک دار برای بندر امیرآباد

طی سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ و اختصاص مبلغ ۲۵۰ میلیارد ریال برای احداث بندر خشک در کمربندی نوشهر پس از تحویل ۲۰۰ هکتار زمین توسط وزارت جهاد کشاورزی از اراضی منابع طبیعی واقع در جنوب کمربندی نوشهر به سازمان بندر و دریانوردی از دیگر وظایف وزارت راه و ترابری و معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور است.

همکاری علمی ایران و آذربایجان برای استفاده از منابع آبی دریای خزر

ایران و آذربایجان دو یادداشت تفاهم در زمینه همکاری مشترک برای بهره برداری بهینه از منابع آبی دریای خزر به امضا رساندند.

این یادداشت تفاهمها در جریان سفر پنج روزه محمد ریاحی رییس مرکز تحقیقات آب ایران و همایون خوشروان رییس مرکز تحقیقات دریای خزر به باکو امضا شده است.

شمارش معکوس برای بهره‌برداری از اسکله‌های جدید در بندر ماهشهر

معاون وزیر نفت با اشاره به بهره‌برداری از طرح توسعه اسکله‌های صادراتی منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی، گفت: با راه‌اندازی این پروژه ظرفیت صادرات محصولات پتروشیمی از بندر ماهشهر سالانه ۲ میلیون تن افزایش می‌یابد.

عبدالحسین بیات با اشاره به آغاز شمارش معکوس برای بهره‌برداری از اسکله دوم صدور محصولات پتروشیمی در منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی، افزود: با راه‌اندازی این پروژه ظرفیت صادرات انواع محصولات شیمیایی و پتروشیمی از بندر ماهشهر سالانه ۲ میلیون تن افزایش می‌یابد.

به گفته وی، با راه‌اندازی طرح توسعه اسکله‌های بندر ماهشهر امکان پهلوگیری کشتی‌هایی با ظرفیت ۴۵ هزار تن در این منطقه صنعتی فراهم می‌شود.

در حال حاضر، اجرای این طرح در منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی از پیشرفت ۷۵ درصدی برخوردار بوده و پیش‌بینی می‌شود تا اسفند ماه امسال این پروژه در مدار بهره‌برداری قرار بگیرد.

معرفی مزیت‌های منطقه ویژه سرخس به کشورهای همسایه

مدیر عامل منطقه ویژه اقتصادی سرخس گفت: براساس مدل اقتصادی که این منطقه به وزارت امور خارجه ارائه داده، سفرای ایران در کشورهای CIS نسبت به معرفی فرصت‌های سرمایه گذاری این منطقه اقدام خواهند کرد.

محمد مهدی مروج الشریعه مدیر عامل منطقه ویژه اقتصادی سرخس، با بیان این مطلب افزود: منطقه ویژه سرخس به منظور جذب سرمایه گذاران از کشورهای CIS مدل اقتصادی را به وزارت امور خارجه ارائه داده است که بر طبق آن سفرای ایران در کشورهای CIS نسبت به معرفی فرصت‌های سرمایه گذاری این منطقه اقدام خواهند کرد.

وی تصریح کرد: جذب سرمایه گذاری‌ها به منظور توسعه بازار دوستی با اولویت حضور برندهای خارجی مورد تایید وزارت بازرگانی و برندهای داخلی معروف و صاحب نام، از مهم‌ترین محورهای این مدل اقتصادی به شمار می‌آید.

مروج الشریعه گفت: بازار دوستی امکان عرضه کالاها به صورت نمایشگاهی را فراهم می‌کند و بر این اساس گروه خریداران و بازدیدکنندگان می‌توانند کالاهای خریداری شده را در مرز تحویل بگیرند.

مدیر عامل منطقه ویژه اقتصادی سرخس ادامه داد: به ازای هر هزار دلار خرید در غالب تجارت چمدانی این تسهیلات به عموم ارائه می‌شود.

وی تصریح کرد: این مزیت عملی خواهد بود تا حضور توره‌های گردشگری از آسیای میانه به قصد خرید و بازدید از جاذبه‌های توریستی خراسان رضوی افزایش یابد.

۲۴ ساعته شدن فعالیت درب خروج گمرک بندر شهید رجایی



بر اساس اعلام ناظر گمرکات استان هرمزگان ساعت فعالیت درب‌های خروج گمرک شهید رجایی به صورت ۲۴ ساعته افزایش یافت. بر این اساس کلیه شرکت‌های فعال در بخش حمل و نقل و همچنین کامیون‌های حامل کالا می‌توانند از مبدأ بندر شهیدرجایی یا بالعکس به‌صورت ۲۴ ساعته در شبانه روز نسبت به حمل و نقل و جابه‌جایی کالا مبادرت نمایند. خاطرنشان می‌سازد این اقدام با برگزاری نشست‌های مدیریتی مدیران ارشد سازمان بندر و دریانوردی و گمرک و

پیگیری‌های اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان و ناظر گمرکات استان محقق شده و منجر به تسریع در ترخیص و حمل و نقل کالا خواهد شد.

موقعیت استراتژیک منطقه ویژه یزد برای تبدیل به اولین بندر خشک کشور

مدیر منطقه ویژه اقتصادی یزد گفت: قرار داشتن منطقه ویژه اقتصادی یزد در ۵ کریدور اصلی ریلی کشور موقعیت این منطقه در تبدیل شدن به اولین بندر خشک ایران را تاکید می‌کند.

مجید حسن پور دهنوی مدیر منطقه ویژه اقتصادی یزد، با بیان این مطلب افزود: قرار گرفتن منطقه ویژه اقتصادی یزد در ۵ مسیر ریلی کشور نقش این منطقه در توسعه ترانزیت، ترانشیب و نگهداری کالاها را مورد تاکید قرار می‌دهد.

وی تصریح کرد: همچنین با توجه به موقعیت خاص ایران در ترانزیت، منطقه ویژه اقتصادی یزد در مسیر تمام کریدورهای بین‌المللی قرار دارد.

دهنوی گفت: بهره‌مندی منطقه ویژه اقتصادی یزد از این موقعیت‌ها باعث شده تا راه‌اندازی بندر خشک در این منطقه مورد توجه قرار گیرد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی یزد ادامه داد: فعالیت‌های این منطقه با هدف ترانزیت، ترانشیب، صادرات مجدد، نگهداری و انبار و دیوی کالا عام شده و تا کنون این منطقه نقش به‌سزایی در توسعه صادرات و تجارت کشور ایفا کرده است. وی گفت: مجاورت با خط ریلی سراسری کشور، فرودگاه بین‌المللی یزد، جاده دوبانده ترانزیت تهران-بندرعباس، مجاورت با شهر یزد، اداره کل گمرک استان یزد، مجتمع انبارهای عمومی، مجتمع‌های صنایع دفاع و صنایع لاستیک یزد و شهرک صنعتی یزد با حدود ۷۰۰ واحد صنعتی فعال فرصت بسیار مناسبی را جهت جهش اقتصادی این منطقه فراهم کرده است.

اجرای شدن پروژه شهر صنعتی دریایی در منطقه آزاد اروند

معاون عمرانی سازمان منطقه آزاد اروند گفت: پروژه شهر صنعتی دریایی یکی از پروژه‌های مهم و در دستور کار سازمان منطقه آزاد اروند است که امیدواریم به زودی اجرایی شود.

احسان ایروانی، معاون عمرانی سازمان منطقه آزاد اروند با بیان این مطلب افزود: صنایع کشتی‌سازی، صنایع وابسته به دریا و صنایع مرتبط با سوخت کشتی‌ها یکی از ویژگی‌های مهم شهر صنعتی دریایی است که اهمیت گردشگری دریایی در این منطقه را افزایش می‌دهد.

وی ادامه داد: در این راستا از چندی پیش شهر صنعتی دریایی در منطقه آزاد اروند برنامه ریزی شده است که در حال حاضر تامین اراضی آن انجام شده و می‌تواند با بنادر خرمشهر و آبادان مرتبط شود.

ایروانی افزود: بسته‌های مختلفی در صنایع دریایی منطقه آزاد اروند در دست بررسی قرار دارد اما چون به ارگان‌های دیگر نیز وابسته است نیاز به تعامل و دور اندیشی بیشتری دارد. وی گفت: زون‌های مختلف گردشگری در منطقه آزاد اروند در نظر گرفته شده است که شامل گردشگری فرهنگ جنگ، گردشگری روستایی و گردشگری صنعتی است.

معاون عمرانی سازمان منطقه آزاد اروند اضافه کرد: همچنین وجود حدود ۴۵ گونه پرند و حدود ۸ نوع بنای تاریخی در این منطقه، این ظرفیت را فراهم کرده است که بتوانیم پذیرای گردشگران با سلیق مختلف باشیم.

لازم‌الاجرا شدن آیین نامه روش تست تجهیزات در مقابل آتش



بر اساس اصلاحیه کنوانسیون SOLAS (مصوب اجلاس ۸۸ کمیته ایمنی دریانوردی، متن آیین نامه روش تست تجهیزات در مقابل آتش FTP Code 2010 از اول جولای ۲۰۱۲ میلادی اجباری می شود.

سید علی استیری مدیر کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر با اعلام این مطلب گفت: این آیین نامه حاوی الزامات بین‌المللی برای تست‌های آزمایشگاهی، تأیید نوع محصول (Type Approval) و روش‌های تست برای محصولات نام برده شده در بخش II-2 کنوانسیون SOLAS می باشد. آیین نامه مذکور در سال ۱۹۹۶ توسط کمیته MSC تصویب شده بود که متن بازنگری شده آن مطابق این مصوبه اجباری گردیده است. استیری گفت: آیین نامه فوق‌الاشاره حاوی، آزمایش برای اطمینان از غیر قابل اشتعال بودن، آزمایش‌های اطمینان از دودزایی و سمی بودن، آزمایش بخش‌های کلاس A، B و F، آزمایش سیستم کنترل درب‌های ضد آتش، آزمایش میزان اشتعال زایی کف پوش‌ها، آزمایش مواد پارچه‌ای که در سطوح عمودی بکار برده می شوند، آزمایش تجهیزات، مبلمان دکوراسیون داخلی، آزمایش کلیه موارد مورد استفاده در تخت خواب‌ها، آزمایش تجهیزات حساس در مقابل آتش به کار برده شده در شناورهای تندرو و آزمایش بخش‌های مقاوم در مقابل آتش در شناورهای تندرو می باشد. این آیین نامه حاوی ضمانتی برای تجهیزاتی است که ممکن است بدون آزمایش تأیید و یا رعایت الزامات و متدولوژی آزمایش مطابق با FTP Code نصب گردند.

مدیرکل جدید ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی منصوب شد



به موجب حکمی از سوی سید عطاء اله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، سعداله عبداللهی به عنوان مدیر کل ترانزیت و تعرفه سازمان معرفی شد.

در این حکم آمده است: امید است با اتکال به خداوند متعال و بهره‌گیری از همکاری متخصصین با تجربه و صاحب‌نظر و هماهنگی با واحدهای مختلف و بنادر تابعه سازمان در جهت توسعه ترانزیت و ترانشیپمنت از طریق بنادر بازرگانی کشور با توجه به موقعیت ممتاز جمهوری اسلامی ایران در منطقه و وجود کریدور شمال - جنوب و محور شرق در پهنه سرزمین، با عنایت به موارد زیر نسبت به تحقق اهداف و برنامه‌های سازمان موفق و موید باشید.

۱- اعمال مدیریت برنامه مدار جهت توسعه ترانزیت و ترانشیپمنت از طریق بنادر بازرگانی کشور با توجه به قابلیت‌های مذکور در مقدمه با رویکرد توسعه سهم بازار بنادر کشور در منطقه

۲- اعمال سیستم تعرفه گذاری انعطاف پذیر و پویا متناسب با شرایط عرضه و تقاضا و قابلیت‌های بنادر و بازار رقابتی در منطقه

۳- شفاف سازی و وحدت رویه در اعمال تعرفه در کلیه بنادر

۴- ایجاد زمینه‌های لازم جهت توسعه روابط و همکاری‌های بین‌المللی با کشورهای هدف در

چارچوب سیاست‌های ابلاغی
۵- اتخاذ تدابیر لازم جهت پیگیری و اجرای مفاد تفاهمنامه‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی مبادله شده با کشورهای هدف در مجموعه سازمان

۶- ایجاد زمینه‌های لازم جهت افزایش حجم ترانزیت و ترانشیپمنت از بنادر بازرگانی به منظور افزایش سهم بازار بنادر کشور در منطقه

۷- پیگیری و هماهنگی در جهت حرکت به سمت ایجاد بنادر نسل سوم و جذب کالا و کانتینرهای ترانزیتی و ترانشیپی منطقه به بنادر کشور با مشارکت و همکاری نمایندگان صاحبان کالا، خطوط کشتیرانی، انجمن‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد در حمل و نقل و ترانزیت، اتاق‌های بازرگانی و سایر مراجع ذیربط.

راه اندازی خطوط کشتیرانی جدید برای استفاده از ظرفیت‌های بندر چابهار



مدیرعامل سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار گفت: برای آنکه بتوانیم از ظرفیت اسکله‌های کشور بهره‌برداري کنیم ضروری است خطوط کشتیرانی جدیدی راه اندازی شود.

سعید رحیمی، با بیان این مطلب اظهار داشت: تاکنون سرمایه‌گذاری‌های کلانی در اسکله‌های شهید بهشتی و کلانتری چابهار صورت گرفته است که بهترین راه برای بهره‌برداري بیشتر از این اسکله‌ها راه اندازی خطوط کشتیرانی به اقصی نقاط دنیا است.

وی سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت‌های مختلف کشتیرانی را متولی راه اندازی خطوط کشتیرانی جدید دانست و بیان داشت: سازمان‌های متولی راه اندازی خطوط کشتیرانی باید عزم خود را در این مسیر جزم کنند چراکه بنادر ما زمانی زنده هستند که محل تردد کشتی‌های مختلف باشند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار تغییر

قیمت حامل‌های انرژی را در جذب سرمایه‌گذاران به مناطق آزاد و سایر بخش‌های کشور مفید خواند و افزود: با ایجاد شرایط جدید فعالیت‌های تجاری و صنعتی به معنی واقعی، معقول بوده و موفقیت بیشتری نیز در پیش رو قرار خواهد داشت.

ساخت ترمینال کانتینری در منطقه ویژه اقتصادی بوشهر

به گفته مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی بوشهر به منظور مرتفع کردن مشکلات دپوی کالاهای منطقه ویژه اقتصادی بوشهر بزودی در بندر بوشهر ترمینال کانتینری احداث خواهد شد.

سیامک احمدی، مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی بوشهر با اعلام این خبر اظهار داشت: با تأمین زیرساخت‌های مناسب، ساخت پایانه کانتینری جهت مرتفع کردن نیازهای دپوی کالاهای منطقه ویژه اقتصادی بوشهر با روز افزون شدن تقاضای استفاده از کانتینر برای حمل و نقل ایمن انواع کالاها بیش از پیش احساس می‌شود. وی تصریح کرد: از جمله بهترین زیرساخت‌هایی که امروز با توسعه و پیشرفت حمل و نقل در دنیا نیاز به آن بیشتر شده است، ایجاد بندر خشک دپوی کانتینر است که با هدف پشتیبانی از بندر کانتینری و ترمینال‌های بندری ایجاد می‌شوند. احمدی گفت: در این راستا منطقه ویژه اقتصادی بوشهر ۳۰ هکتار زمین جهت احداث پایانه کانتینری در بندر بوشهر به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی واگذار خواهد کرد، در حال حاضر مطالعات اولیه این طرح انجام شده است و امیدواریم تا سال آینده به بهره‌برداری برسد. وی ادامه داد: اهمیت این نوع پایانه‌ها در کشور ما با در نظر گرفتن فاصله ۲ هزار کیلومتری مرزهای شمالی و جنوبی کشور در کنار تقاضای روز افزون کشورهای مشترک‌المنافع برای عبور کالاهای خود از خاک ایران به خوبی هویدا است.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بین مدیران قدرتمند دریایی جهان

نام مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در کتاب ۱۰۰ مدیر پر نفوذ و قدرتمند صنعت کشتیرانی جهان ثبت شد. موسسه لویدزلیست به تازگی کتابی با عنوان ۱۰۰ فرد برتر صنعت کشتیرانی جهان در سال ۲۰۱۰ منتشر کرده که در آن از پرنفوذترین و قدرتمندترین افراد این صنعت در سال ۲۰۱۰ نام برده شده است. «محمدحسین داجمر» رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از جمله کسانی است که نام وی به عنوان یکی از پرنفوذترین و قدرتمندترین افراد صنعت کشتیرانی جهان در سال ۲۰۱۰ در این کتاب ثبت شده است. لویدز لیست در این کتاب با بیان اینکه اعتبار

و برتری تنها از جایگاه قدرت ریشه نمی‌گیرد و چگونگی مواجهه در برابر مشکلات نیز نشان دهنده برتری افراد است، نوشته است: کمتر مدیری همچون داجمر می‌تواند در مواجهه با آشفتگی‌های اخیر بازار حمل و نقل دریایی به ویژه بازار کانتینری تدابیر لازم را اتخاذ کند. به نوشته لویدز لیست این در حالی است که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در طوفان سیاسی حاکم همواره هدف تحریمات اعمال شده از سوی سازمان ملل، اتحادیه اروپا، آمریکا و انگلیس بوده است. لویدزلیست چندی پیش مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را به عنوان چهره برجسته و خبرساز صنعت کشتیرانی در سال ۲۰۱۰ انتخاب کرد.

عدم نگرانی برای تأمین سوخت شناورها در خوزستان

استاندار خوزستان گفت: مشکل سوخت لنج‌داران و صیادان خوزستان برطرف شده و جای نگرانی وجود ندارد. سیدجعفر حجازی افزود: در نشست کارگروه هدفمندسازی یارانه‌های این استان، موضوع تأمین سوخت لنج‌داران و صیادان خوزستانی و راهکارهای متناسب با اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها برای تأمین سوخت شناورها و لنج‌های استان خوزستان مورد بحث و بررسی قرار گرفت. وی گفت: هم‌اکنون مشکل خاصی در تأمین سوخت لنج‌ها و شناورها وجود ندارد و شرکت پخش فراورده‌های نفتی منطقه آبادان موظف است سوخت مورد نیاز شناورها را بر اساس سهمیه اعلام شده در اختیار شناورهای صیادی، تجاری و مسافری قرار دهد. استاندار خوزستان میزان سهمیه و بهای سوخت را اعلام نکرد ولی گفت: قیمت سوخت به گونه‌ای خواهد بود که شناورها بتوانند بدون دغدغه به فعالیت خود ادامه دهند. شایان ذکر است، بیش از سه هزار فروند شناور، لنج و قایق صیادی در بندر و آبهای جنوبی خوزستان فعال است.

برگزاری چهاردهمین آزمون تخصصی حمل و نقل بین المللی کالا

چهاردهمین آزمون تخصصی متقاضیان تاسیس شرکت‌های حمل و نقل بین المللی کالا در استان تهران، ششم اسفندماه سال جاری برگزار می‌شود. به گزارش روابط عمومی اداره کل حمل و نقل و پایانه‌های استان تهران این آزمون در روز جمعه ۸۹/۱۲/۶ رأس ساعت ۹ صبح در محل مجتمع فرهنگی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای واقع در خیابان ولیعصر بالاتر از چهار راه پارک وی، خیابان شهید فیاضی (فرشته)، خیابان تختی، نبش کوچه هفتم برگزار می‌شود. داوطلبان برای دریافت کارت حضور در جلسه می‌بایست در روزهای چهارشنبه و پنجشنبه ۴ و ۵ اسفندماه از ساعت ۸ الی ۱۵ با در دست داشتن کارت شناسایی معتبر و فیش واریزی به مبلغ ۱۵۰۰۰۰ ریال به حساب شماره ۳۹۱۲۸۷۱۳ نزد بانک تجارت شعبه محمودیه به نام تعاونی اعتبار کارکنان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای (قابل پرداخت در کلیه شعب) به نشانی خیابان ولیعصر بالاتر از چهار راه طالقانی، خیابان دمشق، پلاک ۱۷ مراجعه کنند. گفتنی است: مردودین آزمون پایه در دوره قبلی و آن دسته از متقاضیانی که الزاماً می‌بایست در آزمون پایه نیز شرکت کنند از تاریخ ۸۹/۱۰/۱۲ لغایت ۸۹/۱۰/۳۰ با مراجعه به سایت www.rmtto.ir برای ثبت نام در دومین دوره این آزمون اقدام کنند. شایان ذکر است آزمون پایه در مورخ ۸۹/۱۱/۱۵ برگزار می‌شود. محل برگزاری آن نیز متعاقباً اعلام خواهد شد.

تدوین استراتژی توسعه صنایع دریایی کشور

معاون برنامه ریزی، توسعه و فناوری وزارت صنایع و معادن از تدوین استراتژی توسعه صنایع منتخب و مهم در قالب «الزامات» سند استراتژی توسعه صنعتی خبر داد.

«محسن حاتم» با بیان میزان اهمیت تدوین استراتژی توسعه صنایع منتخب و مهم و تدوین پیوست‌ها تصریح کرد: سیاست‌های توسعه‌ای بخش‌های منتخب که از نظر ارزش افزوده بخش صنعت و اشتغال نقش مهمی ایفا می‌کنند و نیز تدوین برنامه‌های عملیاتی به عنوان بخش «الزامات» از حدود ۳ سال پیش و هم‌زمان با ابلاغ سند استراتژی توسعه صنعتی در قالب کارگروه صنایع و معادن آغاز شده است.

وی با برشمردن صنایع منتخب و مهم افزود: استراتژی صنایع غذایی، پتروشیمی، شیمیایی، نساجی و پوشاک، ساخت و ساز و مسکن، ماشین سازی و نیرو محرکه، خودروسازی، دریایی، ریلی، هوایی، الکتریکی و فلزی، مخابرات و ارتباطات، لوازم خانگی، صنایع نوین، معدن و صنایع معدنی، فولاد، مس و آلومینیوم تدوین شده و در پیوسته‌های سند استراتژی توسعه صنعتی آمده است.

وی با تبیین پیوست‌های سند استراتژی توسعه صنعتی گفت: راهکارهای عملیاتی رسیدن به اهداف در بخش «الزامات» و بخش‌هایی که نیاز به هماهنگی سایر دستگاه‌ها دارد در بخش «ملزومات» سند آورده شده است و با تصویب سند، قابلیت اجرایی پیدا می‌کند و سایر دستگاه‌ها موظف به همکاری و اجرا در این زمینه هستند.

تاییداتر در فهرست جدید ۳۰ شرکت بزرگ بورس

بازنگری معاونت مطالعات اقتصادی و توسعه بازار بورس اوراق بهادار در وضعیت شرکت‌های مشمول شاخص ۳۰ شرکت (TEFIX 30) در سه ماهه سوم ۸۹ موجب شد، شرکت تاییداتر به ترکیب جدید این فهرست اضافه شود.

به گزارش روابط عمومی شرکت تاییداتر خاورمیانه، در دوره جاری شرکت‌های فولاد خراسان، بانک سینا، صنعتی دریایی ایران، سرمایه‌گذاری رنا و توسعه معادن روی از فهرست ۳۰ شرکت بزرگ واجد شرایط، حذف و شرکت‌های حفاری شمال، توسعه صنایع بهشهر، سرمایه‌گذاری ملی ایران، تاییداتر خاورمیانه و ایران ترانسفو به شرکت‌های مشمول این شاخص اضافه شد.

شاخص ۳۰ شرکت بزرگ، شاخصی است که به‌صورت میانگین وزنی و براساس سهام شناور آزاد محاسبه شده و عملکرد ۳۰ شرکت بزرگ پذیرفته‌شده در بورس تهران را اندازه‌گیری می‌کند.

از سوی دیگر انتخاب شرکت‌ها براساس ارزش بازار و معیارهای نقدشوندگی انجام می‌شود و این شاخص سهام ۳۰ شرکت از میان ۱۰۰ شرکت بزرگ بورس تهران که حداقل ۳ ماه از پذیرش و معامله آنها در بورس گذشته باشد، ارزش ماهانه معاملات آن در ۶ ماه گذشته بیش از ۲۵ درصد میانگین ارزش ماهانه معاملات ۱۰۰ شرکت بزرگ در همان دوره باشد و درصد سهام شناور آن کمتر از ۱۰ درصد نباشد را شامل می‌شود.

آمدگی ایدرو برای حمایت از

پروژه‌های تک در بخش دریایی

معاون صنایع نوین سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران از آمادگی این معاونت برای حمایت از پروژه‌های پژوهشی و صنعتی‌های تک در بخش دریایی خبر داد.

مهرداد صباغی گفت: صنایع کشتی‌سازی و فراساحل بطور کلی جزو صنایع نوین محسوب نمی‌شوند؛ اما در صورتی که پروژه‌هایی در بخش‌های تک در این صنایع تعریف شود، در این چارچوب قرار خواهند گرفت.

نقش بنادر خشک در توسعه لجستیک ایران

نادر عربشاهی، دکترای سازه‌های هیدرولیکی
سید احسان دادور، کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل
محمد تنظیمی، کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل

کانتینر در اواسط دهه‌ی ۱۹۵۰ میلادی به عرصه‌ی حمل‌ونقل کالا وارد شد و تا امروز نیز، نقش عمده‌ای در اقتصاد و تجارت بین‌المللی را به علت ویژگی‌های منحصر به فرد خود، بر عهده گرفته است. در بیست سال گذشته، میزان رشد استفاده از کانتینر، شدت یافته است، به طوری که میزان حجم ترافیک آن، در بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۸، دو برابر شد و به میزان ۱۷۵.۰۰۰.۰۰۰ تی‌ای‌یو (کانتینر ۲۰ فوتی استاندارد) رسید. این روند، همچنان ادامه دارد و با توجه به رشد ابعاد کشتی‌های بزرگ حامل کانتینر که قابلیت جابه‌جایی ۱۵۰۰۰-۱۲۰۰۰ تی‌ای‌یو را دارند، علاوه بر تداوم افزایش میزان حمل‌ونقل کانتینری در دنیا، لزوم به‌کارگیری تمهیدات مناسب به منظور رویارویی با کالاهای بسیاری که در بنادر جابه‌جا می‌شود و امور مربوط به تخلیه، بارگیری، گمرک و همچنین ارسال آن‌ها به مراکز تولید و جذب کالا را مشخص می‌کند. نمونه‌ای از این تمهیدات موفق، «بنادر خشک» هستند.

تعریف لجستیک

«لجستیک، آن بخشی از فرایند زنجیره‌ای تدارکات است که انتقال و انبار کردن موثر و کارای کالاها و خدمات و اطلاعات مربوطه را به منظور برآورده کردن نیاز مصرف‌کننده از مبدا به مقصد، برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل می‌کند.» با توجه به تعریف فوق و اهداف عمده‌ی لجستیک که شامل واکنش سریع، حداقل‌سازی نوسان‌ها، حداقل‌سازی موجودی انبار، ادغام محموله‌ها، کیفیت، و ارایه پشتیبانی برای دوره‌ی عمر محصول است، نقش مهم بنادر خشک در زنجیره تدارکات مشخص می‌شود.

ضرورت و راه کار

عملکرد کانتینری بندر شهید رجایی، به عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور، در سال ۲۰۰۹ میلادی از مرز دو میلیون و دویست تی‌ای‌یو فراتر رفت و رتبه‌ی این بندر را به پنجاه و یکمین بندر کانتینری دنیا ارتقا داد. با توجه به روند رشد سال‌های اخیر این بندر و روند تخمینی آن از یک سو که همراه با توسعه‌ی فیزیکی پایانه‌های کانتینری بندر (مرحله ای اول با رقم سه میلیون تی‌ای‌یو که به بهره‌برداری رسیده است و مرحله‌ی دوم، با ارقامی همچون ۵ تا ۵/۶ میلیون تی‌ای‌یو، در حال اجرا است)، می‌باشد، موجب افزایش عملیات حمل و نقل داخلی کانتینری از سویی دیگر می‌شود.

از آن‌جا که مدت زمان حضور کانتینرها در بندر شهید رجایی، بالاتر از مقادیر استاندارد است (در حدود ۲۵ روز در مقابل ۳ تا ۵ روز استاندارد) و با توجه به ساختار همچنان سنتی حمل و نقل داخلی کانتینری کشور که بیش از ۹۰ درصد آن از مسیر جاده‌ای صورت می‌گیرد و اغلب نیز به صورت یک سر خالی انجام می‌شود (هر

چند که آمار دقیقی در این زمینه وجود ندارد)، و همچنین، با توجه به مصرف بالای سوخت که آلودگی‌های زیست محیطی بیش‌تر و تراکم ترافیک جاده‌ای و تصادفات را موجب می‌گردد، یکی از راه‌کارهای موجود در این زمینه که دارای تجربیات موفقیت‌آمیز در بعضی از کشورها است، ایجاد بنادر خشک یا بنادر داخلی لجستیک (Inland Logistics Port) است.

مفهوم و معنای بندر خشک

مهم‌ترین مشکلی که امروزه بنادر ساحلی به علت رشد سریع استفاده از کانتینر در حمل‌ونقل دریایی با آن روبرو هستند، فقدان فضای کافی به منظور انبارسازی و همچنین، عدم دسترسی مطلوب به مقاصد کالا به علت استفاده از شیوه‌های سنتی انتقال کالا است. شیوه‌های سنتی انتقال کالا از بنادر، تاکنون به این شکل بوده‌اند که جریان انتقال کالا در بین بنادر و مقاصد مختلف کالا، در تعداد زیادی جاده و چند خط راه‌آهن منتهی به بنادر وجود داشته است. افزایش استفاده از کانتینر در حمل‌ونقل دریایی



بندر و دریا / شماره ۱۷۶



اهداف اجرای بندر خشک

- مهم‌ترین اهداف اجرای بندر خشک را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:
- افزایش خدمات بندر در یک منطقه داخلی کشور،
- کاهش تقاضای نیاز به استفاده از اراضی حاشیه‌ی ساحل،
- افزایش کارایی حمل‌ونقل،
- بهبود وضعیت زیرساخت‌های مرتبط با حمل‌ونقل،
- بهبود وضعیت مالی و اقتصادی،
- افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم کشورهای خارجی،
- تسريع توسعه‌ی اقتصادی و یکپارچه‌سازی لجستیکی مناطق داخلی کشور،
- بهبود فرایند توسعه‌ی پایدار،
- کاهش آثار زیست‌محیطی.

طبقه‌بندی بندر خشک

با توجه به موقعیت قرارگیری و خدماتی که ارائه می‌شوند، بندر خشک به سه دسته بندر خشک دور از ساحل (بندر خشک ایساکا (Isaka) در تانزانیا)، با فاصله متوسط از ساحل (بندر خشک ویرجینیا (Virginia) در آمریکا)، و نزدیک به ساحل (بندر خشک انفیلد (Enfield) در استرالیا) تقسیم می‌شوند.

تاثیرات اجرای بندر خشک

مهم‌ترین مزایایی که از اجرای بندر خشک حاصل می‌شوند را می‌توان در عبارات زیر برشمرد:

- کاهش کلی هزینه‌های حمل‌ونقل،

با استفاده از یک شیوه‌ی حمل و نقلی با ظرفیت بالا (معمولاً قطارهای برنامه‌ای) متصل است. تجهیزات لازم و کافی برای رویارویی با ترافیک ناشی از چندین شیوه حمل‌ونقل، اعم از جاده‌ای، ریلی و هوایی در آن در نظر گرفته شده‌اند و مشتریان می‌توانند کالاهای شان را با استفاده از شیوه‌های مختلف به آن ارسال کنند و یا از آن تحویل گیرند.»

تعریف دیگری که از سوی UNCTAD ارائه شده است، به صورت زیر است:

«بندر خشک در نقاط داخلی کشور نسبت به بندر ساحلی قرار دارند ولیکن دارای ارتباط مستقیم با بندر و یا بندر ساحلی هستند و در زمینه‌ی جابه‌جایی بین‌المللی کالاها در ارتباط با مقاصد کالاهای وارداتی و یا مبادی کالاهای صادراتی می‌باشند. بندر خشک در کشورهای دارای ساحل و همچنین محصور در خشکی، به کار گرفته می‌شوند ولیکن در تمامی آنها شیوه‌های حمل و نقل زمینی، موجب دسترسی آن‌ها به بندر ساحلی می‌شود.»

علاوه بر خدمات پایه‌ای که پایانه‌های سنتی کالا در پس‌کرانه ارائه می‌دهند، خدماتی نظیر: انبارسازی کالا، نگهداری از کانتینرهای خالی، تعمیرات کانتینر، امور گمرکی و ترخیص و پشتیبانی کالا نیز، در بندر خشک ارائه می‌شوند. میزان دسترسی به بندر خشک و همچنین، کیفیت واسطه‌های جاده‌ای و ریلی، میزان عملکرد یک پایانه را مشخص می‌سازند. در نتیجه، این امر بسیار مهم است که حمل‌ونقل قابل اطمینان و برنامه‌ریزی شده میان بندر ساحلی و بندر خشک وجود داشته باشد.

از یک سو و رشد قابل توجه کشتی‌های بسیار بزرگ حامل کانتینر از سوی دیگر، باعث افزایش قابل توجه میزان کالا در بندر و در نتیجه به وجود آمدن ترافیک در بندر و مسیرهای منتهی به بندر و همچنین، کمبود فضای مناسب به منظور تخلیه، بارگیری و انبارسازی کانتینرها شده است. توسعه‌ی کارخانجات، صنایع جدید و افزایش میزان عرضه و تقاضای کالای مرتبط با حمل‌ونقل دریایی، موجب نیاز به گسترش بندر و مسیرهای انتقال کالا به بندر می‌شود، که این امر خود افزایش ترافیک کالا و کاهش فضا را فراهم می‌آورد و در نتیجه لزوم توسعه‌ی بندر و ساختار دسترسی به پس‌کرانه احساس می‌شود. بر اساس تحقیقات انجام گرفته، یک پایانه‌ی جدید و ایده‌آل، علاوه بر خصوصیات فیزیکی مناسب، باید دارای سازمان‌دهی مناسب در ارائه‌ی خدمات مختلف و هماهنگ با خصوصیات فیزیکی آن باشد. خصوصیات فیزیکی یک پایانه جدید ممکن است در وضعیت‌های مختلفی مورد بررسی قرار گیرد که وابسته به ارزش زمین، نزدیکی به بندر یا مراکز اصلی تولید و جذب کالا، موقعیت قرارگیری نسبت به زیرساخت‌های ریلی و همچنین، میزان دسترسی به شبکه‌ی بزرگ‌راهی است. این دیدگاه کل‌نگر و توسعه‌ی استراتژیک پایانه‌های ترکیبی، دلالت بر مفهوم جدیدی با عنوان «بندر خشک» دارند که نمونه‌ای از تعریف آن، به شرح زیر است:

«بندر خشک، یک پایانه‌ی ترکیبی در پس‌کرانه است که به یک یا چند بندر ساحلی،



آفریقای جنوبی قرار دارد، در برنامه‌های توسعه‌ی حمل‌ونقل کالا، طرح ایجاد بندر خشک مد نظر قرار گرفته است.

بر اساس مطالعات انجام گرفته، مهم‌ترین ویژگی‌های ساختاری، سخت‌افزاری و نرم‌افزاری یک بندر خشک نمونه به صورت زیر است:

- پایانه داخلی ترکیبی (حداقل دو شیوه‌ی مختلف حمل و نقل) و دارای فواصل مختلف با بندر یا بندر ساحلی،

- ارتباط ریلی برنامه‌ای با یک یا چند بندر ساحلی (حداقل یک بار در روز)،

- دسترسی مناسب به نقاط جذب و تولید کالا، - تجهیزات و وسایل مرتبط با حمل و نقل، جابه‌جایی، انبارش، نگهداری و تعمیرات کانتینرهای پر و خالی و همچنین، انتقال میان شیوه‌های مختلف حمل و نقل،

- ارائه خدمات حمل و نقل ترکیبی کانتینری، با استفاده از بارنامه‌ها و سایر اسناد و مدارک مرتبط،

- ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا، - کاهش زمان/هزینه‌ی حمل (حتی در بعضی موارد، در فواصل بسیار کوتاه هم مشاهده شده است)،

- مالکیت و فعالیت آن‌ها در اغلب موارد به بندر ساحلی، شرکت‌های دولتی و خصوصی راه‌آهن و شهرداری شهر مجاور واگذار شده است،

- سایر خدمات مرتبط که موجب ارزش افزوده کالا شود،

- دارای بازار جذب/تولید کالاهای کانتینری در منطقه.

تجربیات داخلی

در ایران، هیچ‌گونه بندر خشک فعالی وجود ندارد. البته راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران که مسئولیت اداره و بهره‌برداری از شبکه‌ی ریلی کشور را به عهده دارد، علاوه بر استفاده از امکانات مستقر در بنادر برای تبادل کالا از دریا به ریل، سه مرکز آپرین، شهید مطهری و سرخس را در محل ایستگاه‌های راه‌آهن، برای تبادل کالا از جاده به ریل و برعکس در اختیار گرفته است.

- ترغیب به استفاده از راه‌آهن به جای استفاده از جاده و در نتیجه کاهش خسارت به محیط زیست،

- تقویت وضعیت بندر در زنجیره‌های حمل‌ونقل،

- تقویت راه‌کارهای ترکیبی حمل‌ونقل،

- افزایش جریان‌های کالا،

- کاربری بهینه از ظرفیت‌های موجود،

- کاهش نیاز به خرید اراضی گران‌قیمت در نواحی شهری حاشیه‌ی بندری،

- احتمال کاهش قابل توجه گره‌های ترافیکی در معابر شهری و دروازه‌ای، به علت انتقال شیوه‌ی حمل و نقل جاده‌ای به ریلی،

- کاهش مشکلات ناشی از مسایل مرتبط با محیط‌زیست در شهرهای ساحلی،

- یکپارچگی محوطه‌های بندری با شهرها،

- بهبود در جریان ثبت داده‌ها و جمع‌آوری آمار و اطلاعات،

- افزایش قابلیت برنامه‌ریزی و زمان‌بندی ارسال و حمل کالا،

- توسعه‌ی نواحی داخلی کشور و ایجاد فرصت‌های مختلف شغلی، به‌ویژه در کشورهای توسعه‌نیافته،

- احتمال افزایش سرعت مراحل گمرکی برای کالاهای حمل‌شده به وسیله‌ی احداث بندر خشک مجهز به خدمات گمرکی.

یک بندر خشک نمونه

در حال حاضر، در کشورهای بسیاری، بندر خشک اجرا شده‌اند و نقش مهمی در بهبود و توسعه وضعیت حمل‌ونقل کالا و به ویژه کالای کانتینری یافته‌اند. در کشورهای آمریکا، برزیل و کانادا در قاره آمریکا، اسپانیا، ایتالیا، آلمان، بلژیک، جمهوری چک، دانمارک، سوئد، فرانسه، فنلاند و هلند در اروپا، استرالیا و نیوزیلند در اقیانوسیه، امارات متحده‌ی عربی، پاکستان، فیلیپین، کامبوج و هندوستان در آسیا و تانزانیا، سوازیلند و غنا در آفریقا، انواع مختلفی از بندر خشک اجرا شده‌اند. یکی از منافع بندر خشک، امکان توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی کالا برای کشورهایی است که دسترسی مستقیم به دریا ندارند. به عنوان نمونه، در کشور لسوتو (Lesotho) که به طور کامل درون کشور



پایانه آپرین

مدت‌هاست که نام ایستگاه آپرین و شرکت فعال در آن، یعنی تایدواتر خاورمیانه در مطبوعات انعکاس می‌یابد، اما تاکنون خبری دال بر گشایش رسمی آن تحت عنوان بندر خشک با ارایی کلیه‌ی خدمات یک بندر خشک مشاهده نشده است. پایانه‌ی مرکزی آپرین در ۲۱ کیلومتری جنوب غرب تهران، در محل تقاطع محورهای شرق- غرب و شمال- جنوب راه‌آهن واقع شده است و به چندین بزرگراه دسترسی دارد. محوطه‌ی مرکز تبادل کالای آپرین، ۷۰۰ هکتار وسعت دارد و احداث ۱۱۰ انبار و پایانه کانتینری در آن پیش‌بینی شده که احداث آن‌ها، هنوز کامل نشده است.

پایانه‌ی آپرین، به عنوان یک بندر خشک، امکان بالقوه‌ی تغذیه بازار مصرف شهر تهران و مناطق صنعتی اطراف آن را دارد. پایانه‌ی آپرین که در صورت شروع فعالیت رسمی‌اش در انواع بندر خشک دور از ساحل طبقه‌بندی می‌شود، دارای منافع قابل توجه‌ایی خواهد بود. در صورت هماهنگی با گمرک، کالاها پس از تخلیه و بارگیری در بندر امام و شهید رجایی، از طریق

به طور عام و بنادر خشک به طور خاص مد نظر قرار گیرند. وضعیت استراتژیک و موقعیت مهم لجستیک ایران، قابل مقایسه با کشورهای جنوبی خلیج فارس (به ویژه امارات متحده عربی و عمان) است که به رغم فقدان بازارهای گسترده‌ای همچون ایران، دارای بنداری با عملکرد به مراتب بهتر از ایران هستند.

نتیجه‌گیری

امروزه، همچنان تردد اکثر کالاهای دنیا به وسیله حمل‌ونقل دریایی انجام می‌گیرد. از سویی دیگر، استفاده از کانتینر نیز، در کل دنیا افزایش قابل توجه‌ای یافته است. همچنین، با توسعه بندار و قابلیت پهلوگیری کشتی‌های بزرگ حامل کانتینر، حجم قابل اعتنائی از کالا به بندار سرازیر می‌شود. مفهوم بندار خشک که با توجه به اهداف انتخاب و مزایای مختلف آن، راهکار مناسبی در رویارویی با مشکلات ناشی از تراکم ترافیک بندار و همچنین ارایه‌ی سایر خدمات بندر در خارج از آن به حساب می‌آید، گزینه‌ی قابل قبولی به منظور ارتقای سطح حمل‌ونقل دریایی کشور، در مقایسه با کشورهای همسایه است و از سویی دیگر، موجب توسعه و سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل ریلی خواهد شد. مزایای دیگر آن، نظیر: تأثیرات زیست‌محیطی نیز، مفید فایده خواهد بود. اصولاً ایجاد بندار خشک، به کاهش فاصله‌ی موجود در بین شیوه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی منجر می‌شود.

بنادر خشک، نقش مهمی در توسعه لجستیک، حمل‌ونقل کالا و منطقه‌ی قرارگیری آن ایفا می‌کند.

اگرچه ایجاد بندر خشک در پس‌کرانه‌ی یک یا چندین بندر ساحلی می‌تواند مزایای متعددی را برای فعالین مرتبط در پی داشته باشد، اما نباید در زمینه‌ی مزایای آن اغراق شود؛ زیرا عملکرد آن وابسته به زیرساخت‌های موجود، ساختارهای سازمانی، مقررات، ملزومات و وضعیت مشتریان و صاحبان کالا است.

نکات مهمی که در مسیر اجرایی بندار خشک در کشور مطرح هستند، شامل: تدوین مقررات جامع، انتخاب نوع مناسب از بندار خشک، ارایه‌ی خدمات رفاهی و تفریحی، مسایل مهم مرتبط با حمایت مسئولین و نهادهای دولتی، مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش‌های دولتی و خصوصی، هماهنگی در میان نهادهای مختلف در زمینه‌ی سیاست‌گذاری در ابعاد محلی، منطقه‌ای و ملی، تهیه‌ی بانک‌های آماری هماهنگ به منظور انجام فرایندهای تصمیم‌گیری و مکان‌یابی، رفع مشکلات اداری و بوروکراسی، بازنگری مقررات موجود، حذف و بازنگری برخی و تصویب مقررات جدید می‌شود. بدیهی است که توجه به موارد یاد شده و اجرا نمودن آن‌ها موجب تسریع روند ایجاد بندار خشک و همچنین، حمل‌ونقل ترکیبی در کشور خواهد شد. ■

در نقطه‌ی مرزی ایران و ترکمنستان قرار دارد. دسترسی مناسب به شبکه بزرگ‌راهی، شرایط مناسبی را برای ترانزیت کالا به وجود آورده است؛ به طوری که بالغ بر ۸۸ درصد ترانزیت ریلی کشور از ایستگاه مزبور انجام می‌شود. ایستگاه سرخس، مجهز به پایگاه کانتینری و ۴۲ هکتار فضای باز برای ذخیره کالاست. مجموعه‌ی خطوط و سوزن‌بندی ایستگاه سرخس، شامل ۳۶ کیلومتر خط معمولی، ۸ کیلومتر خط عریض، ۱۹ دستگاه سوزن عریض و ۷۲ دستگاه سوزن معمولی است.

مشکلات گمرکی داخلی

سال‌هاست که در پایانه‌ی (بندر خشک) آپرین، مسالهی استقرار ایستگاه گمرک، مورد مذاکره است و تاکنون این امر، محقق نشده است. با توجه به این که ارایه‌ی خدمات گمرکی، یکی از ارکان وجودی وضعیت پایه برای بندار خشک به شمار می‌رود، بهره‌برداری واقعی و عملکرد قابل قبول پایانه‌ی آپرین، به عنوان یک بندر خشک، وابسته به آن است. همچنین، وضعیتی برای دو پایانه‌ی کشتیرانی جنوب-خط ایران در حوالی تهران (رابط کریم و چهاردانگه) نیز وجود دارد که عملاً نقش آن‌ها را در حد دیو و انبار کانتینر تقلیل داده است.

از سویی دیگر، بعضی از مشکلات گمرکی حتی در پایانه‌های داخلی دارای ایستگاه گمرک نیز وجود دارد. برای مثال، به رغم استقرار ایستگاه گمرک در منطقه ویژه اقتصادی سیرجان که به نوعی بندر سایه برای بندر شهید رجایی و دپویی برای آن محسوب می‌شود، صادر کردن کالاهای سولفوری که در کلیه‌ی مبادی از سوی گمرک بلامانع است، به طور خاص به واحد سیرجان، عملاً انجام نمی‌گیرد.

بازارهای جذب و تولید کالای

ایران، دارای موقعیت مناسبی از نظر دسترسی به بازارهای مختلف است که توسعه‌ی بندار خشک و در پی آن، افزایش مقادیر کالاهای ترانزیتی، تحت ساختار منسجم‌تر را توجیه می‌نماید. جمعیت و وسعت ایران خود به عنوان بازار مناسبی در زمینه خدمات بندار خشک، بدون توجه به کشورهای همسایه و منطقه تلقی می‌شود.

ایران، در مجاورت ۸ کشور از مجموع ۳۰ کشور محصور در خشکی قرار دارد (افغانستان، ارمنستان، ازبکستان، آذربایجان، تاجیکستان، ترکمنستان، قرقیزستان و قزاقستان) و رونق بازار اغلب آن‌ها معطوف به صادرات مواد خام است، که می‌تواند از کریدورهای ایران انجام گیرد و بندار خشک، می‌تواند نقش واسطه‌ای پررنگ در انجام این فرایند بر عهده داشته باشند. علاوه بر آن‌ها، روسیه و حتی کشورهای شمال اروپا نیز می‌توانند به عنوان بازارهای بالقوه توسعه‌ی حمل و نقل و لجستیک کشور

راه‌آهن به مقصد آپرین حمل خواهند شد و صاحبان کالا می‌توانند برای دریافت کالاهای خود، مستقیماً به پایانه‌ی آپرین مراجعه کنند.

پایانه شهید مطهری

ایستگاه شهید مطهری، در ۳۶ کیلومتری جنوب شهر مشهد، در محل انشعاب راه‌آهن مشهد از محور سرخس- رازی قرار دارد و به شبکه‌ی بزرگ‌راهی دسترسی دارد. مساحت محدوده‌ی ایستگاه شهید مطهری، حدود ۱۹۰ هکتار است. انبارها و تجهیزات ایستگاه مطهری، توسط بخش خصوصی اداره می‌شود. امکان تخلیه و بارگیری انواع واگن مسقف، لیه‌بلند، لیه کوتاه، مخزن‌دار و فله‌بر در ایستگاه وجود دارد. میزان تخلیه‌ی بار ایستگاه در سال ۱۳۸۵، برابر ۵۲۵ هزار تن و حجم صادرات ۱۰/۸ هزار تن بوده است. در ایستگاه مطهری، تشکیلات گمرک نیز مستقر است.

پایانه سرخس

ایستگاه سرخس، در ۱۷۰ کیلومتری شمال شرق مشهد و ۱۵ کیلومتری شهر سرخس،



رییس کمیته پژوهش انجمن لجستیک ایران عنوان کرد بنادر خشک، مدیریت نوین هولدینگ کشور را نهادینه می سازند

اتفاق را می شد روی هم قرار داد و در صورت محافظت اتفاق، با استفاده از دیواره های فلزی و

این اتفاق، به صورت حمل و نقل کانتینری بروز گردید و ناگزیر به پذیرش استانداردهای ایزو شد؛ تا تمام شرکت های حمل و نقلی که از سامانه های حمل و نقل ترکیبی و کانتینری تبعیت می کردند - به خصوص شرکت های کشتیرانی و امور بندری و پس از آن، حمل و نقل ریلی و جاده ای -، شیوه های حمل خود را استاندارد سازی کنند. پر واضح است که حمل و نقل جاده ای و ریلی در بنادر خشک ساماندهی میشوند و بهبود عملیات لجستیک به توسعه متوازن این بنادر بستگی دارد.

اما از منظر مدیریت کلاسیک و علمی، سه موضوع مهم در زمینه ضرورت ایجاد بنادر خشک، مد نظر است: مدیریت، استاندارد سازی و حمل و نقل. مدیریت کلاسیک و علمی با نگرش سیستمی که در دهه های پایانی قرن ۲۰ میلادی به وجود آمد، در صدد آسان کردن کارها بود. این سامانه های مدیریتی، سه اصل مهم داشت: یکی ساده سازی (SIMPLIFY) کارها بود. در واقع، مدیر قوی و مسلط به کار، به جای پیچیده کردن امور، در صدد آسان کردن کار همکاران خود برمی آید.

بعد از دهه های هفتاد و هشتاد قرن بیستم میلادی، موضوع استاندارد سازی (STANDARDIZATION) با رویکرد به جهانی سازی (GLOBALIZATION) در عرصه اقتصاد بین الملل که ناشی از حمل و نقل و لجستیک بین الملل بود، مطرح شد.

ویژگی اصلی استاندارد سازی، این است که هر کسی آن را با توجه به نیازهای خود نمی تواند طراحی کند؛ که این امر، در عرصه اقتصاد بین الملل، توانسته نیاز جهانی را مدنظر قرار دهد. با توجه به سه مؤلفه ای آسان سازی (SIMPLIFY)، استاندارد سازی (STANDARDIZATION) و یکپارچه سازی (UNITIZATION)، لجستیک و زنجیره ی تأمین کالا، عملاً در دهه های ۷۰ و ۸۰ قرن بیستم میلادی، به طور جدی وارد عرصه تجارت و بازار شد.

● در این جا این سوال مطرح می شود که

● در ابتدا خواهشمندم، اشاره ای به اهمیت راه اندازی بنادر خشک در کشور داشته باشید و بفرمایید، اصولاً راه اندازی چنین بنادری، چه اندازه می تواند نیازهای حمل و نقلی کشور را مرتفع سازد؟

حاج ابراهیمی: پرسش بسیار خوب و در عین حال، مهمی است. اولین نکته در این مورد، آن است که بنادر خشک، در راستای اهداف اصلی از ایجاد زیرساخت های کشور در همه حوزه ها بالاخص حوزه ی بنادر و دریانوردی محسوب می شود.

مسئله را باید این گونه بیان کرد که در واقع هر کشوری، در درجه ی اول، اولویت های اقتصادی خود را به حمل و نقل اختصاص می دهد. این اقدام، برای هر نوع جابه جایی و نقل و انتقال به عنوان یک زیرساخت مطرح است. در این حرکت بزرگ اقتصادی، بالتبع، توسعه ی سیاسی و فرهنگی، همزمان مدنظر قرار می گیرد.

با توجه به روش های امروزی، موضوع توسعه ی اقتصادی، ما را به عملیات حمل و نقل ترکیبی و کانتینری رهنمون می سازد که طی دهه ی ۶۰ قرن بیستم میلادی در اروپا و آمریکا آغاز شد. در دهه ی ۷۰، به آسیا رسید و در دهه ی ۸۰ نیز، به توسعه و استانداردهای علمی خود دست یافت و در حال حاضر، (در دهه ی اول قرن بیست و یکم میلادی)، مبحث لجستیک پیشرفته، جایگزین لجستیک مقدماتی شده است. هم اکنون، لجستیک پیشرفته، جایگاه ویژه ای در مباحث زنجیره ی تأمین کالا یافته است.

زمانی که در عرصه ی لجستیک، موضوع یکپارچه سازی یا Unitization یا Integration مطرح شد؛ کسانی که در حوزه ی لجستیک و صنایع کار می کردند، متوجه شدند این یکپارچه سازی، از طریق شیوه های حمل و نقل ترکیبی یا کانتینری امکان پذیر است؛ یعنی در راستای همین زنجیره ی تأمین کالا، تفکر کانتینریزه کردن به وجود آمد. همان گونه که می دانید، آقای مک لین در شرکت سیلند (SEA LAND)، قصد داشت یک نیم یدک را به یک کانتینر تبدیل کند. بنابراین، یک نیم یدک و اکسل آن را باید برمی داشت تا وسیله ی مورد نظر، به یک اتفاق تبدیل شود که در صورت تقویت ستون های آن، حتی چندین

بندر خشک چیست؟ و تفاوت آن با پایانه های حمل و نقلی که پیش از این نیز در کشورمان وجود داشته، چه می باشد؟ آیا اساساً راه اندازی این مناطق می تواند توانمندی های بالقوه کشورمان در حوزه حمل و نقل و ترانزیت را بالفعل نماید؟ آیا می بایست به این بنادر به عنوان یک فرصت نگرست؟ در این صورت چگونه رفتار کنیم که این فرصت نیز از دست مان نرود؟ این پرسش ها و بسیاری از سوالات دیگر که تا کنون بدون پاسخ مانده، با ذکر «بنادر خشک» در ذهن تداعی می شوند.

این مناطق که در کشورمان از طراوت و تازه گی برخوردارند، اگر که، به گونه ای مناسب مورد دقت و توجه قرار نگیرند، پر واضح است که نیامده، فرسوده خواهند شد و کارایی بایسته و شایسته خود را نخواهند داشت.

این بار برای شناخت بهتر موضوع و بررسی شرایط بنادر خشک برای اجرا در مناطق درون ساحلی کشورمان، پای صحبت های «رییس کمیته پژوهش انجمن لجستیک ایران» نشسته ایم. «دکتر عباس حاج ابراهیمی» معتقد است که: «غالب مردم، اطلاعی از نوع و کاربرد بنادر خشک ندارند و مسئولان نیز با مفاهیم آن آشنا نیستند. این نقیصه که تنها با اطلاع رسانی و فرهنگ سازی جبران می شود، مسئولیت رسانه ها و نشریات تخصصی را دو چندان می کند».





”

در ایران، ما وقتی نیازمند برآوردن راهبردهای کوتاه مدت و میان مدت هستیم، بودجه‌های هنگفتی را به آن‌ها اختصاص می‌دهیم؛ در حالی که راهبرد بلندمدت ما، به خصوص در زمینه‌ی لجستیک و توسعه‌ی حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در کنار ایجاد بنادر خشک، نیازمند چنین سرمایه‌گذاری‌هایی است.

“

فرامناطق، به صورت بین‌المللی بر جای بگذارد. یکی از آثار و پیشرفت‌های ناشی از حمل و نقل ترکیبی و کانتینری، پدیده‌ی بندر خشک (DRY PORT) است.

باید قبول کنیم که چنین سامانه‌ای در درون خود، وقتی با دو فرآیند: مدیریت و استاندارد در حال رشد و به روز شدن، روبه‌رو است، دیگر پذیرای این مسأله نیست که رشد و توسعه‌ی حمل و نقل ترکیبی و کانتینری، صرفاً به معنای افزایش کشتی‌های کانتینربر و بنادر کانتینری باشد، بلکه مفاهیم بین‌المللی، چون بندر خشک است که به عرصه‌ی حمل و نقل جهانی وارد شده است.

شاید طی سال‌های اخیر، شنیده باشید که در جهان، شهرها و مراکز لجستیک، و دهکده بار (FREIGHT VILLAGE) و ... ایجاد شده‌اند؛ این همه، حاصل و نتیجه‌ی حمل و نقل ترکیبی و کانتینری است که روز به روز، رشد و تکامل یافته است. مثلاً در ایران، منطقه‌ی آزاد کیش، می‌تواند یک شهر لجستیکی باشد؛ چرا که در یک شهر لجستیکی، دو اقدام اصلی صورت می‌پذیرد: توریسم و تجارت. یعنی در یک شهر لجستیک، همه‌ی ابزارها، امکانات، راه‌ها و برنامه‌ریزی‌ها باید برای توسعه‌ی صنعت توریسم و فرهنگ و گردشگری به کار رود و تجارتی هم که در خصوص صنعت توریسم مدنظر است، تجارت خرده‌فروشی و مدرن و قوی است. بنابراین، برای توسعه‌ی این صنعت، مراکز خرید (SHOPPING CENTER)، جاده‌ها، ویلاها

و RIGHT TIME و RIGHT PLACE یعنی: در یک مکان و زمان صحیح، یک محصول و کالای صحیح و مبلغ صحیح، شما را به اهدافتان می‌رساند. پس باید از سامانه‌ای هوشمند برخوردار بود، تا به نقطه‌ی بهینه در یک معادله‌ی چند مجهولی دست یافت.

در وجهه دیگر قضیه، این مهم مطرح شد که پس از داشتن سامانه‌ی هوشمند، باید به پدیده‌ی مدلینگ و شبیه‌سازی (SIMULATION) توسل جست و به شبیه‌سازی هر آن چه مورد نظر است، پرداخت. یعنی از دیدگاه ماکروسکوپی و نگاه از فضا و بالا برخوردار بود تا بتوان پدیده‌ای را که رخ می‌دهد، مورد بررسی قرار داد و آثار آنرا بر دیگر اعضا این مجموعه و بالعکس بصورت شبکه‌ای نگریست. در این هنگام، ابعاد و اندازه‌ی هر نوع سرمایه‌گذاری در عرصه‌ی لجستیک نمایان می‌شود و در نهایت، باید کنترل از راه دور (ROBOTIC) مدنظر قرار گیرد و هر آنچه که از طریق E-COMMERCE, E-TRANSPORTATION, E-BANKING, E-INSURANCE, E-LEARNING صورت می‌پذیرد قابل دسترسی باشد.

● پی‌آمدهای دیگر مدیریت سایبرنتیک در عرصه‌ی لجستیک علمی چه بود؟

حاج ابراهیمی: پدیده‌ی کنترل از راه دور یا روباتیک، ما را به سوی تجارت الکترونیکی (E Commerce) و در نهایت حمل و نقل الکترونیکی (E Transportation) رهنمون می‌سازد.

اگر به مسیر پیشرفت لجستیک از دو بُعد علم و دانش مدیریت و هنر و مهارت آن بیاندیشیم استانداردسازی، حمل و نقل کانتینری را از دهه‌ی ۶۰ و ۷۰ قرن بیستم (نسل اول) به آنچه که در اوایل این هزاره (نسل هفتم) به آن دست یافته ایم، رسانده است. در واقع، حمل و نقل ترکیبی یا کانتینری، باید به جایی برسد که تأثیرات مثبت خود را بر تمام مناطق و

لجستیک چیست و بزرگ‌ترین استناد لجستیک چیست؟

حاج ابراهیمی: شخصاً معتقدم، کسی که نه اندام اسپار تاکوس را داشت و نه قدرت و تجهیزات نظامی بریتانیا را، اما با شناخت خوبی که از مفهوم لجستیک داشت، توانست در مقابل بریتانیا و شاید تمام اروپا بایستد، شخص ناپلئون بناپارت بود (یعنی افسر لجستیک ارتش فرانسه). می‌دانیم که کشورهای بزرگ و قدرتمند، بخش اعظمی از بودجه‌های خود را در زمان و مکان‌های مختلف، به عملکردهای نظامی و لجستیک اختصاص می‌دهند.

این تجربه مجدداً توسط آمریکایی‌ها تکرار شد. به این نحو که آنان تجارب خود در دوران جنگ دوم جهانی و لجستیک موفق در منطقه‌ی شرق آسیا و اروپا را پس از پیروزی در سال‌های ۱۹۴۴ و ۱۹۴۵ میلادی، وارد عرصه‌ی تجارت و بازار کردند که بخش اعظمی از آن، عملیات لجستیک و حمل و نقل است.

در حال حاضر، سرمایه‌گذاری مطلوبی در این عرصه و در مراکز تحقیقاتی و پژوهشی انجام می‌پذیرد و این امر، به انجمن‌های علمی و صنعتی نیز، تسری یافته است. مدیریت سایبرنتیک نیز، اتفاق جدیدی بود که در عرصه‌ی لجستیک علمی، در ابتدای دهه‌ی اول قرن بیست و یکم میلادی رخ داد. مدیریت سایبرنتیک، دارای سه مولفه‌ی هوشمندسازی SMARTING، مدل‌سازی و شبیه‌سازی MODELING & SIMULATION و کنترل از راه دور ROBOTING می‌باشد. مهندسی ارزش و مدیریت آن بصورتی انعطاف‌پذیر سازمان را طراحی میکند که در صورت لزوم، انحراف از مسیر برای رسیدن به هدف سازمان توجیه داشته باشد. در زنجیره چابک و زنجیره ناب تحولی بصورت JIT (JUST IN TIME) و LEAN MANAGEMENT شعار اصلی این شیوه‌ی مدیریتی است که بسادگی و روشنی زیر بیان میگردد:

RIGHT THING و RIGHT AMOUNT

خصوصی کشتیرانی ما را تحت تأثیر قرار داد و سرمایه‌گذاری در تولید و ساخت کشتی، ایجاد ابرپایانه‌های دریایی و سایر موارد را به شدت دچار اختلال کرد. این مهم را باید مورد بازنگری جدی قرار دهیم.

● آیا اتفاقی که برای ایران افتاد، برای سایر کشورهای همسایه در منطقه خلیج فارس هم روی داده است؟

حاج ابراهیمی: این امر، نه تنها در این کشورها رخ نداد، بلکه آن‌ها بر اثر آن، در بخش خصوصی کشتیرانی خود سرمایه‌گذاری‌های بسیار مطلوبی کردند.

به هر حال، آن‌ها علاوه بر جلو افتادن و پیشی گرفتن از ایران، شرایط منطقه را طوری رقم زدند که عزم طرفهای خودی برای حمایت از هاب شدن و مگاپورت بودن دیگر جزم نیست.

در این جا، برای ما ضرورت ایجاد بندر خشک (DRY PORT) مطرح می‌شود. امارات متحده عربی، شامل ۷ شیخ نشین است، گرچه با یک پرچم و رویه سیاسی در جهان شناخته شده است، اما درآمد و مخارج هر شیخ نشین، جدای از دیگری محسوب می‌شود و اقتصاد آن‌ها (بجز ابوظبی) بستگی تام به تجارت، کشتیرانی و حمل و نقل و گردشگری دارد. در حالی که ایران، علاوه بر امکانات دریایی، دارای بخش‌های دیگر اقتصادی است و مثلاً پدیده بندر خشک، به صورت کاملاً حرفه‌ای و کارشناسی، می‌تواند این عقب ماندگی‌ها را جبران کند.

بندر خشک، موضوع جدیدی در منطقه خلیج فارس است - گرچه در اروپا و آمریکا پدیده جدیدی نیست و از سال‌ها قبل، بندر خشک در آن مناطق ایجاد شده است - حداقل جای خوش حالی دارد که در فرصت به وجود آمده عقب نیستیم، که خود می‌تواند فضا و بستر توسعه‌ای لازم را برای بندر شهیدرجایی و در صورت راه‌اندازی هر چه سریع‌تر، زمینه‌ی احداث راه‌آهن برای بندر چابهار را فراهم سازد. در واقع، کشورهایی که به صادرات و فضای ترانزیتی ایران نیاز دارند، می‌توانند از مزایای بندر خشک بهره‌مند شوند و تبعات این بهره‌مندی، جذب سرمایه و توسعه فضای کسب و کار و اشتغال و کارآفرینی خواهد بود. مثلاً، پنبه‌ی موجود در کشورهای آسیای میانه، از قبیل ازبکستان را در نظر بگیرید، که در حال حاضر، از راه بندر عباس صادر می‌شود؛ که در صورت سامان‌دهی بندر خشک، بخشی از عملیات لجستیک، گمرکی و حتی بانکی آن قابل اجرا در این مناطق است و می‌تواند بسیاری از معضلات را کاهش دهد.

مثال دیگر، صادرات غلات کشورهای روسیه و قزاقستان به کشورهای حوزه خلیج فارس است که در حال حاضر، ۱۰ میلیون تن برآورد می‌شود و تا سال‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۲۰ میلادی، به ترتیب: به ۱۵ و بیش از ۲۰ میلیون تن خواهد رسید؛ مسیر سنتی ترانزیت کالای فوق



نقش سازنده‌ای در میان مناطق آزاد داشته باشد.

● اشاره‌ای به وضعیت بندر جبل علی داشتید. حدود ۳۰ سال پیش، بندر جبل علی، در سواحل جنوبی خلیج فارس، موقعیت خود را به عنوان یک بندر تثبیت کرد و پس از آن، به عنوان یک مرکز لجستیک اتصال‌دهنده حمل و نقل هوایی و دریایی شناخته شد. در این زمینه توضیح بیش‌تری بدهید؟

حاج ابراهیمی: باید بگویم، تبدیل این منطقه به یک مرکز لجستیک هوایی و دریایی، بسیار پرهزینه بود. اما با توجه به حضور و امرار معاش بالغ بر ۷۰۰ میلیون نفر مسلمان در منطقه خاورمیانه و حجم واردات و صادراتی که در منطقه خلیج فارس وجود داشت، سرمایه‌گذاری کاملاً معقولی به نظر می‌رسید.

قبل از ورود به این مبحث، باید نکته‌ی بسیار مهمی را یادآوری کنم. اگر هوشیار نباشیم و بنادر و امور ترانزیتی و حمل و نقلی خود را مدیریت نکنیم، روزی می‌رسد که به شدت، از بنادر منطقه نظیر جبل علی عقب خواهیم ماند و به جای پهلویگیری کشتی‌های بزرگ در بندر ایران، چنین کشتی‌هایی در آن جا پهلوی خواهند گرفت. چون برنامه‌ریزی آن‌ها، بر مبنا و در صدد ایجاد موازنه واردات و صادرات و در پیش‌گیری رویکرد صادرات مجدد از طریق بندر دریایی و خشک است. شرکت‌های صاحب نامی در منطقه وجود دارند که ما را تبدیل به پیمانکار دست دوم در لجستیک منطقه کرده‌اند. این امر، باعث شد که آن‌ها به راحتی، در سیاست‌گذاری و راهبردهای فعالیتهای منطقه ایفای نقش کنند و امور لجستیکی ما را تحت تأثیر خود قرار دهند.

حاصل این نوع مدیریت - منهای سود کلان و بزرگی که برای شرکت‌های کشتیرانی منطقه و مالکین آنها در بر داشت - ضربه‌ی بسیار سنگینی بود که به کشور ما وارد شد. این اقدام، بخش

و مراکز گردشگری، طوری هماهنگ می‌شوند، که بتوان به اهداف این نوع تجارت رهنمون شد؛ قطعاً، کالایی که باید وارد چنین شهر لجستیکی شود، بدون وجود واسطه‌های زیاد و با هماهنگی و برنامه‌ریزی، به مراکز خرید و انبارهای مربوطه (WAREHOUSE) ارسال می‌شود. این امر، دقیقاً کاری است که در دبی، به عنوان یک شهر لجستیک بسیار مدرن، انجام می‌دهند.

در مراکز لجستیکی، مثل: قشم و جبل علی که به همدیگر نزدیک هستند - هر چند امکانات منطقه‌ی آزاد جبل علی، فاصله زیادی با منطقه‌ی آزاد قشم دارد - نباید صرفاً از دیدگاه توریسم و اکوتوریسم مدنظر قرار گیرند. قشم، به عنوان یک مرکز لجستیکی، کاملاً قابل تجهیز و برنامه‌ریزی است؛ اولاً، به جهت نزدیکی به بندرعباس که فاصله‌ی ۱۸ کیلومتری آن، با یک پل قابل اتصال است و می‌تواند به عنوان یک بندر کمکی (AUXILLIARY PORT) مورد بهره‌برداری قرار گیرد تا فشار ترانزیتی و لجستیکی، از روی بندرعباس برداشته شود.

ضمناً از دیدگاه صنعت و بازرگانی نیز، می‌توان به منظر چنین مناطق لجستیکی نگاه کرد؛ زیرا چنین مکان‌هایی برای رشد صنایع با رویکرد سرمایه‌گذاری در آن، علاوه بر عهده‌داری نقش مؤثر در امر صادرات مجدد (RE-EXPORT)، می‌توانند در صنایع تبدیلی کالاهای نیمه تمام یا مونتاژی (CKD) نیز، سرمایه‌گذاری و تجار خارجی را به چنین مناطقی سرازیر کند. تحقق چنین امری، نیازمند حضور عمده فروشان WHOLESALER و واسطه‌های عمده فروشی و امکانات انبارداری و دپوی عمده کالاهای میباشد که حتماً این کالاهای توسط کانتینر و با روش‌های حمل ترکیبی و کانتینری جابه‌جا شوند. در نتیجه، باید فرهنگ حمل و نقل ترکیبی و کانتینری در قشم نهادینه شود. پس نتیجه می‌گیریم، قشم با وجود داشتن ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های فراوان، نمی‌تواند مانند یک مرکز لجستیکی،



”

بسیاری از عملیات حمل و نقلی، در عرصه‌ی بندر خشک، چنان تطبیق پذیری پیدا می‌کنند که تأثیرات آن، بر کاهش قیمت‌های تمام شده مسلم است. تجمیع شرکت‌های حمل و نقل، پخش و فروش و طراحی متمرکز برای ارسال و تولید نامتمرکز، از ویژگی‌های اصلی هماهنگی و یکپارچگی و مدیریت امور بنادر خشک هستند.

“

کنند و با استعلام قیمت از آنان در امر واردات و صادرات، نهایت هماهنگی را به وجود آورند. این امر، به طور مستقیم، زمینه‌ی حمل کالا توسط وسیله‌ای به وسیله دیگر (Trans Shi -ment) تا بندر هدف را ایجاد می‌کند. در واقع، پس از طی تشریفات گمرکی، پلمپ کامیون و تهیه‌ی اسناد حمل مورد نیاز، کالا با همان کامیونی که کانتینر را آورده، حمل می‌شود و با این برنامه‌ریزی و مدیریت منسجم، صرفه‌جویی سرشاری در هزینه‌ها به وجود می‌آید. این اقدام، در این مقطع زمانی که هدفمندسازی یارانه‌ها مدنظر است، باعث کاهش چشمگیر زمان و هزینه‌ی تمام شده‌ی کالا می‌شود و می‌تواند سطح این تحول اقتصادی را تا حد بسیار قابل توجه‌ای ارتقا بخشد. علاوه بر این، هزینه‌های حق توقف (دموراز)، به صاحب کالا تحمیل نمی‌شود و هزینه‌های انبارداری را نیز، به حداقل می‌رساند.

● **با توجه به تعریفی که از انواع بنادر خشک می‌شود، این بنادر هر یک از چه مزایایی برخوردارند؟**

حاج ابراهیمی: ایجاد دفاتر شرکت‌های حمل و نقل، شرکت‌های صادراتی و وارداتی و تسریع در ارسال خرده‌بار (گروپاژ) و کاهش هزینه‌های حمل در بنادر خشک دور از ساحل و حضور واسطه‌های عمده فروشی و عمده فروشان تجاری و نمایندگان عمده فروشان و توسعه کانالهای توزیع و نهایتاً مدیریت توزیع فیزیکی، از مزایای این نوع بنادر است. تلفیق کارهای مشترک برای مقاصد مشترک، در چنین بنادر خشکی، قابل برنامه‌ریزی و بهره‌برداری است. پر

احتمالاً تا پایان سال ۲۰۱۵ میلادی، اقتصاد اول جهان خواهد بود. از سویی، این دو کشور شرایط جغرافیایی و اقلیمی نظیر ایران دارند؛ از این رو، توجه ویژه‌ای به احداث بنادر خشک کرده‌اند. هند و چین، دارای مرزهای آبی بسیار گسترده‌ای هستند، ولی هزینه ساخت و تجهیز بنادر برای این کشورها بسیار سنگین است. از سوی دیگر، لازم نیست همه‌ی تجار، سرمایه‌گذاران و کارآفرینان در بنادر جمع شوند؛ زیرا این امر، باعث گرانی و بروز مشکلات خاص می‌شود. هندی‌ها ۸ سال پیش، مطالعات بسیار گسترده‌ای را در سرزمین خود آغاز کردند و متوجه شدند که نیازی به تبدیل ۱۵ بندر دریایی و عمده‌ی خود به ۵۰ بندر در آینده، ندارند و بهتر است به جای نگاه به توسعه‌ی بندر، دهانقطه از کشور خود را شناسایی و مکان‌یابی کنند. از منظر فضایی، ضمن استفاده از روش‌های اکولوژی لجستیک و با مد نظر قرار دادن جنبه‌های فقرزدایی و جغرافیای سیاسی (ژئوپلیتیک) این امر، با تأسیس بنادر خشک، توزیع ثروت و اقتصاد، توسعه‌ی صنایع و سایر مسایل اجتماعی، شکل بهنجار و طبیعی خود را به دست خواهد آورد. بنادر خشک، در این نوع نگاه، علاوه بر عهده‌داری مسئولیت پشتیبانی سخت افزاری از یک بندر دریایی، از مزایای دیگری نیز برخوردار هستند؛ به طور مستقیم، اصلاح زیرساخت‌هایی چون: توسعه‌ی جاده و راه‌آهن.

● **ویژگی‌های بارز بنادر خشک چیست؟ سه دسته اصلی آنها کدامند؟**

حاج ابراهیمی: بنادر خشک ساحلی (تا شعاع ۲۵ الی ۳۰ کیلومتر از ساحل) بنادر خشک میان ساحل (تا شعاع ۲۵۰ الی ۳۰۰ کیلومتر از ساحل) بنادر خشک فراساحل (با شعاع بیش از میان ساحل و بطور متوسط بیش از ۵۰۰ کیلومتر) در این مورد باید گفت، این بنادر، جمعیت زیادی را در پیرامون خود جای می‌دهند و با ایجاد کارآفرینی بسیار بالا، واردات، صادرات و احداث شرکت‌های صنعتی در آن‌ها به راحتی قابل شکل‌گیری است. این بنادر، به طور مستقیم، باعث توسعه‌ی راه‌آهن و حمل و نقل ریلی شده و علاوه بر آن، حمل و نقل جاده‌ای و لجستیک ترکیبی و کانتینری را توسعه می‌دهند. این نوع بنادر، در صورت وجود آبراه، می‌توانند از آن بهره‌مند شوند که در کشور ما، چنین زمینه و امکانی وجود ندارد.

E.Transportation، حمل دو سر بار کانتینری، عدم معطلی کامیون‌ها و رانندگان آن‌ها، از دیگر ویژگی‌های این نوع بنادر محسوب می‌شوند.

افراد دست‌اندر کار بنادر خشک، می‌توانند به صورت تمام وقت، همه‌ی کانتینرهای ورودی و نوع آن‌ها، خطوط حمل و نقل جاده‌ای و ریلی و مالکان شرکت‌های حمل و نقل را شناسایی

به ترتیب: قزاقستان، روسیه، اکراین، دریای سیاه، دریای مدیترانه، دریای سرخ، اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس است. در حال حاضر، حمل و جابه‌جایی در این مسیر، ارزان است، اما سرعت ارسال آن، به اندازه‌ی مسیر ریلی و جاده‌ای ایران نیست. در نتیجه، این مسیر، به عنوان یک متغیر مهم و راه‌بردی، می‌تواند مدنظر ترانزیت غلات روسیه و قزاقستان قرار گیرد که چنین اتفاقی، چندین مزیت خواهد داشت. مسایل کشورهای مشترک المنافع عضو شوروی سابق که هر آن ممکن است آن‌ها را به سوی مناقشه سوق دهد یا تهدیدات منطقه‌ای و پیامدهای آن در قالب بسته شدن تنگه‌ی بسفر و همچنین، معضل دزدان دریایی در منطقه‌ی دریای سرخ، از جمله دغدغه‌هایی است که فرصت‌های ترانزیتی غلات آسیای میانه را از مسیر فعلی به چالش می‌کشد. پس، در این معادله‌ی ساده، می‌بینیم در صورت تأسیس بنادر خشک و ایجاد راه‌های مواصلاتی و امکانات سیلویی و دیوپی کالاهای مدنظر در بازارهای هدف، می‌توان این کالاها را با تناژ بالا در کانتینرهای خالی بنداری چون چابهار - که عمدتاً پس از تخلیه‌ی کانتینرهای کالاهای وارداتی، کانتینرها خالی بر می‌گردند - کشتی‌های کانتینربر و فلبر را دو سر بار حرکت دهیم و با ایجاد حمل و نقل ترکیبی و کانتینری، اقتصاد منطقه را ارتقا داده و شکوفای سازیم.

● **چه الگویی را برای احداث بنادر خشک در کشورمان مناسب می‌دانید؟**

حاج ابراهیمی: این نکته‌ی بسیار مهمی است. در حال حاضر، امارات متحده‌ی عربی، در فاصله‌ی حدود ۴۰ کیلومتری جبل علی، بندر خلیفه را با سرمایه‌ی اولیه‌ای بالغ بر ۷ میلیارد دلار، تجهیز می‌کند. این اتفاق، فاصله‌ی برنامه‌ریزی و مدیریت ما را با آن‌ها بیش از پیش خواهد کرد. پس، برتری نسبی ایران با ۲۸۰۰ کیلومتر ارتباط جاده‌ای و دریایی و عبارتی ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و اقلیم و سرزمین پهناور اصلی که در آن شهرک‌های صنعتی و مراکز صادراتی و وارداتی و تمرکز مراکز حمل و نقلی وجود دارد، باید نگاه ما به بنادر خشک را، به نوعی نگاه توسعه‌مندانه ارتقا دهد. توسعه متوازن با خوشه‌های صنعتی و استفاده از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و توجه به آنچه که آمایش سرزمین مینامند دست یافتنی است، اگر بنادر خشک را بدرستی شناخته و مدیریت نماییم. باید توجه کرد که کشورهای حاشیه‌ی جنوبی خلیج فارس دارای عرض و عمق سرزمینی نیستند و سرزمین اصلی آن‌ها در حاشیه و کناره واقع شده است.

بنابراین، نگاه آمایش سرزمینی ما، با توجه به مزیت فعلی، باید مشابه نگاه آمایش سرزمینی هندی‌ها و چینی‌ها باشد. شاید بپرسید، چرا این دو کشور، به منزله‌ی الگوی ما در ایجاد بنادر خشک هستند؟ در پاسخ باید گفت: هند، اقتصاد چهارم جهان را به خود اختصاص داده و چین نیز،



واضح است که خطوط ریلی بیشترین تاثیر را در بنادر خشک فراساحل دارند.

بنادر خشک میان ساحل، عمدتاً اهداف دسترسی بهتر جاده‌ای را مدنظر قرار داده و خلوت کردن بنادر دریایی با دپوی مناسب کانتینرها، انجام وظایف اداری و فنی، ایجاد تجهیزات اشعه‌ای ایکس (X-RAY) برای بارهای ترانزیتی و انجام تشریفات گمرکی را در خود جای می‌دهند.

بنادر خشک ساحلی، صد درصد بنادر کمکی بوده و محل انبار کانتینرهای دریایی و دارای محوطه ای نظیر CFS هستند. تفکیک و ترکیب بار از وظایف اصلی اینگونه بنادر است. بالتبع مکان مناسبی نیز برای حمل و نقل ترکیبی دریایی و هوایی یا دریایی و زمینی نیز می‌باشد. گران بودن قیمت زمین در حاشیه بنادر، ضرورت ایجاد بنادر خشک نزدیک به ساحل را ایجاب کرده است و دارای مزایای دیگری، چون: کاهش آلودگی هوا، کاهش عملیات انبارداری و محل نگهداری کانتینرهای رسوبی و کالاهای متروکه و باعث کاهش ترافیک و تسهیل حمل و نقل در بنادر هستند.

کاهش اثرات زیست محیطی در بنادر و دریا و نگهداری کالاهای عمومی یا کالاهای کم ارزش، از خطرناک، یخچالی، ترافیکی و سنگین و ویژه، از مزایای دیگر بندر خشک نزدیک به ساحل است که سرمایه‌گذاری مستمر در بنادر را تا حد قابل ملاحظه‌ای تعدیل می‌کند.

علاوه بر این تمرکز بر روی کارهای تخصصی و فنی بندر، مثل: لایروبی، افزایش پهلوگیری کشتی‌ها، توسعه اسکله و ساخت موج‌شکن و افزایش عمق آب، جزو مزایای چنین بنادر خشکی محسوب می‌شود. یعنی بنادر دریایی به فعالیتهای تخصصی خود معطوف میشوند تا دیگر بخشها

● عمده‌ترین چالش‌های کشورمان در راه اندازی بنادر خشک چیست؟

حاج ابراهیمی: متأسفانه، برخی از مسئولان و مردم، اطلاعاتی در خصوص نوع و کاربرد بنادر خشک ندارند. این مشکل، طی تدریس در کلاس‌های دانشگاهی هم مشهود است؛ به طوری که مثلاً ۹۰ درصد دانشجویان رشته‌ی حمل و نقل، فرق درای پورت (بندر خشک) را با درای داک نمی‌دانند. به هر حال، چنین پدیده‌هایی در قالب اطلاع‌رسانی و فرهنگ‌سازی توسط برخی نشریات تخصصی قابل معرفی و نیازسنجی است.

در کشورهایی مثل: ایران، عراق، ترکیه، افغانستان، پاکستان و همسایگان شمالی ما، شاهد آن هستیم که با پیشروی در عمق اقلیم و سرزمین، نیاز به حمل و نقل ریلی و جاده‌ای نیز، بیش‌تر می‌شود. با توجه به جایگاه ویژه‌ای که ایران قصد دارد در بین کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی، اکو کسب کند، یا در افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ به آن دست یابد، در صورت

بسیار جدیدی بوده و کار خاصی روی آن صورت نگرفته است.

برای اولین بار، شاهد آن هستیم که پژوهشکده‌ی حمل و نقل وزارت راه و ترابری، بین پروژه‌هایی که هر سال به پژوهش‌گران پیشنهاد می‌دهد، مبحثی با عنوان: «تنظیم الزامات احداث بنادر خشک در کشور» را گنجانده است. بسیاری به این موضوع علاقه‌مندند و عده‌ای نیز، مخالف آن هستند و به تجارب کم‌بازده در منطقه‌ی آپرین اشاره می‌کنند.

باید در جواب آن‌ها، مکان‌یابی، برنامه‌ریزی و مدیریت و تجهیزات و سرمایه‌گذاری را به عنوان عوامل موثر موفقیت پروژه طرح کرد. لازم به یادآوری است که آپرین، منطقه‌ی بسیار مناسبی برای هماهنگی فعالیت فرودگاه‌های مهرآباد، امام خمینی و گمرک جنوب تلقی می‌شود. در مناطقی مانند سرخس، ایجاد بندر خشک، می‌تواند موقعیت خوبی برای ایران و کشورهای منطقه آسیای میانه و مرکزی ایجاد کند. ایستگاه شهید مطهری در ۴۵ کیلومتری مشهد، موقعیت خاصی برای ایجاد بندر خشک دارد تا به عنوان هماهنگ کننده‌ی (COORDINATOR) راهبردهای حمل و نقل ریلی ایران با منطقه‌ی آسیای میانه و مرکزی، نقش خود را عهده‌دار شود. بندر خشک پیام در منطقه‌ی فرودگاه پیام که ۶۰ کیلومتر با تهران فاصله دارد، می‌تواند فرصت حمل و نقل ترکیبی هوایی و جاده‌ای و ریلی را با توجه به فاصله‌ی ۱۰ کیلومتری با راه‌آهن فراهم آورد.

سه راه سلفچگان، نقطه‌ی اصلی غرب، شرق، شمال و جنوب قدیم بوده است و با نزدیکی به

تعریف شدن این مقاصد به عنوان هدف، عملیاتی شدن امور لجستیک و برآوردن الزامات اصلی آن، وجود پدیده‌ی بندر خشک را بسیار مهم و ویژه جلوه می‌دهد.

در ایران، ما وقتی نیازمند برآوردن راهبردهای کوتاه مدت و میان مدت هستیم، بودجه‌های هنگفتی را به آن‌ها اختصاص می‌دهیم؛ در حالی که راهبرد بلندمدت ما، به خصوص در زمینه‌ی لجستیک و توسعه‌ی حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در کنار ایجاد بنادر خشک، نیازمند چنین سرمایه‌گذاری‌هایی است.

در مبحث مدیریت ارزش (VALUE MA-AGEMENT) که پدیده‌ی ((هدفمندسازی (یارانه‌ها)) نیز، در آن چارچوب می‌گنجد، باید یادآوری کنم که در صورت اجرای درست آن و کاهش هزینه‌ی تمام شده- که بخش اعظمی از این کاهش هزینه می‌تواند در هزینه‌های حمل و نقلی متجلی شود- می‌توان این اقدام را در بسیاری از بخش‌ها، به خصوص حمل و نقل ترکیبی و کانتینری، از یک تهدید به یک فرصت تبدیل کرد.

در واقع، مدیریت ارزش به ما می‌گوید، چگونه بخش اعظمی از هزینه‌های تأسیس و تجهیز بنادر را به بندر خشک اختصاص دهیم تا بعداً دیگر نیاز به باز سرمایه‌گذاری هنگفت در امور بندری و دریانوردی نباشد.

● چه فعالیتهای پژوهشی در این خصوص صورت گرفته و چه واکنش‌هایی را برانگیخته است؟

حاج ابراهیمی: این موضوع در ایران، پدیده‌ی



استان قم، می‌تواند به عنوان یک بندر خشک معین و بسیار قوی عمل کند.

وزارت کشور هم، چند استان را برای تأسیس بندر خشک مد نظر قرار داده و بودجه‌هایی هم به آنها اختصاص داده است. این مناطق، به شاهراه‌ها و مراکز صنعتی اصلی کشور نزدیک هستند.

در بحث مکان‌یابی بندر خشک نیز، ابعاد اقتصادی و امکانات موجود، مانند: وجود شهرک‌های صنعتی، گمرکات، بانک و بیمه و امکانات صادراتی و وارداتی، بسیار مهم است. البته در حال حاضر، شاهد نوعی ناهماهنگی بین بخش‌های تجاری، گمرک، بانک، بیمه، راه و ترابری و سایر بخش‌ها هستیم.

گمرک نباید بر نقش سنتی خود اصرار کند و می‌تواند با واگذاری سوله‌ها و انبارهای موجود، مکان خود را تغییر دهد و نسبت به بهبود عملکرد و کیفیت حمل و نقل با جابه‌جایی امور گمرکی همت گمارد؛ چرا که در کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه، سایت‌ها، مراکز و پایانه‌های بزرگ، گمرک را در دل خود جای داده‌اند.

متأسفانه، نگاه غالب در این زمینه، نگاه خرد و جزیره‌ای است و حاصل آن، نابسامانی امر ترانزیت، با توجه به وجود ۱۴ متولی و عدم تعامل مؤثر بین آنان است، به طوری که حتی بسیاری از فرصت‌ها را سوزانده است.

● سرمایه‌گذاری دولتی یا سرمایه‌گذاری خصوصی؛ کدام یک در امر احداث بندر خشک اولویت دارند؟

حاج ابراهیمی: به دلیل ناشناخته بودن فعالیت بندر خشک، نیازمند حمایت دولت هستیم. مثلاً،

طبق نظر معاون سرمایه‌گذاری وزارت اقتصاد و دارایی، باید نیمی از سرمایه توسط دولت آورده شود، تا حداقل زمینه برای آوردن نیم دیگر سرمایه توسط بخش خصوصی، مهیا شود. با اجازه دادن غرقه‌ها، واگذاری زمین و بسیاری دیگر از روش‌ها، می‌توان سرمایه‌ی لازم را جذب کرد. در این هنگام، فضای کسب و کار به وجود می‌آید و هم زمان با آن، با ارتقای سطح امنیت اجتماعی و سرمایه‌گذاری، این امر محقق خواهد شد. در ایران، ایده برای انجام کار، زیاد است؛ و بسیاری از این فرضیه‌ها بکر هستند. برگزاری همایش‌های ملی، ارایه‌ی تحقیقات کاربردی در دانشگاه‌ها، همکاری و تعامل انجمن‌های علمی، صنفی و صاحب‌نظران، همه در تسریع تحقق طرح و توسعه‌ی بندر خشک در قالب پروژه‌های علمی و عملیاتی مؤثر خواهند بود.

● کدام ارگان‌ها در احداث بندر خشک، ایفاگر نقش اصلی هستند؟

حاج ابراهیمی: وزارت خانه‌های راه و ترابری و بازرگانی مستقیم و اقتصاد و دارایی نیز در این زمینه نقش اصلی را بر عهده دارند.

به منظور تحقق امور مربوط به بندر خشک، باید تیمی با حضور این دو وزارت خانه و وزارت اقتصاد و دارایی، جهت ارایه‌ی مباحث مالیاتی و گمرکی، بانک و بیمه و وزارت جهاد کشاورزی تشکیل شود تا مثلاً، موضوع صادرات غلات و کالاهای کشاورزی که پیچیدگی‌های بخش صنعت را ندارد و می‌تواند از جنبه‌ی حمایتی بندر خشک برخوردار باشد، بررسی شود و راهکارهای لازم فراهم آیند و بازارهای تخصصی در بخش عمده فروشی و خرده فروشی، به منظور حذف واسطه‌های خارج از کانال توزیع و کاهش قیمت تمام شده آن‌ها را به کار ببندند یا نظیر ایجاد بازار گل و گیاه نیز به همین منوال، که قبلاً تجربه‌ی خوبی از آن در کشور داشته‌ایم، بتواند جایگاه خود را در بندر خشک به دست آورد. در زمینه بندر خشک، مباحث تخصصی تری هم مطرح می‌شوند؛ چون نگاه لجستیکی نیز؛ بر آن حاکم است و عملیاتی کردن روش‌های حمل و انبارداری و رساندن کالا به دست مصرف‌کننده، کاهش هزینه‌های نصب و راه اندازی و خدمات پس از فروش، بیش‌تر مدنظر است. توسعه‌ی بندر خشک، صرفاً به منظور اتصال بندر اصلی با ریل و جاده و حمل و نقل مرکب و کانتینری و جابه‌جایی کالا با جرثقیل نیست.

بسیاری از عملیات حمل و نقلی، در عرصه‌ی بندر خشک، چنان تطبیق پذیری پیدا می‌کنند که تأثیرات آن، بر کاهش قیمت‌های تمام شده مسلم است. تجمیع شرکت‌های حمل و نقل، پخش و فروش و طراحی متمرکز برای ارسال و تولید نامتمرکز، از ویژگی‌های اصلی هماهنگی و یکپارچگی و مدیریت امور بندر خشک هستند.

در کارگروهی که برای بندر خشک در نظر گرفته

می‌شود، انجمن‌های صنفی می‌توانند اعضای خود را با مزایای آن آشنا سازند.

مدیران بنادر خشک بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی و افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ میبایست بخش خصوصی باشد. بخش خصوصی به خاطر محتوای کار و سوددهی به اعضا، آن را اداره و مدیریت خواهد کرد و بخش دولتی، صرفاً در اجرا و نظارت ستادی و امور بازرسی قانونی آن، مشارکت میکند.

● مدیریت این بنادر در آینده چگونه باید صورت بگیرد تا بیشتر اثر بخش باشد؟

حاج ابراهیمی: طرح مسایل، عارضه‌یابی، حل مشکلات، سهمیه‌بندی، اعتبارسنجی شرکتها و روشننگری وظایف وزارتخانه‌ها، مدیریت زمان، مقدار و مکان اداره کردن در دوره‌های مختلف، در آینده مدیریتی را حاکم بر بنادر خشک خواهد کرد که توسط بخش خصوصی و شرکت‌های دیگر، به شکل هولدینگ، اجرایی و عملیاتی خواهد شد. متولی بندر خشک باید منافع شرکت‌های زیرمجموعه را مدنظر قرار دهد و اگر این بنادر در مسیر و با نظارت انجمن‌های صنفی هدایت شوند، می‌توانند برنامه‌ریزی‌های مختلفی را سازمان‌دهی کنند. هولدینگ‌ها در امور بانکی و جذب اعتبارات، طراحی راهبردهای مختلف، صنایع، کشاورزی، توریست و خدمات، حمل و نقل و خلاصه، کلیه‌ی بخش‌ها تخصصی تر و قوی‌تر از بخش دولتی، امور بندر خشک را اداره و مدیریت نمایند.

برای جلوگیری از دامپینگ، باید هولدینگ‌ها زیر چتر یک انجمن تخصصی صنفی قرار بگیرند تا در درازمدت، منافع آن‌ها به هم گره نخورد. در این صورت، این انجمن برای حصول به منافع درازمدت، از اعضا حمایت و به آنان اطلاع‌رسانی کند، تا مشاغل مختلف در این بستر عمومی، فعالیت بهینه‌ی خود را داشته باشند. حضور بنگاه‌های اقتصادی کوچکتر نیز که در درون اتحادیه‌ها فعالیت نمایند و تثبیت قیمت‌ها توسط آنها از الزامات اینگونه بنادر خشک هستند. کاستن از وظایف پایانه‌ها در امر باریابی برای شرکت‌های باربری و مسئولیت خواستن از شرکت‌های داخلی نیز از جمله مسایل میبایست. طراحی این امر، کار ساده‌ای نیست و باید هر دو بخش دولتی و خصوصی، با تعامل مؤثر در این زمینه، به این مهم دست یابند. بندر خشک، برای هر نوع حرفه و شغلی، بستر رشد و فعالیت دارد و مجموعه‌ای از هم‌اندیشی، هم‌افزایی و رشد و توسعه‌ی بهینه و ارتقای اهداف، در آن محقق می‌شود.

امید است که در گزارشی دیگر، از نگاه اقتصاد حمل و نقل به بررسی امکانات بندر خشک و مدیریت آن پرداخته شود. رویکرد سود - هزینه با مطالعات و تحقیقات و برنامه‌ریزی‌ها و نظارت و کنترل پروژه امکان‌پذیر خواهد بود و عملی خواهد شد. ■

درگفت گوبا مدیرکل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه گذاری سازمان بنادر و دریانوردی

بنادری که سبز می شوند



بنادر خشک در کشورمان، صرف نظر از تعاریف علمی، بنادر گمنامی محسوب می شوند که تا کنون، جایگاه معتبر و مشخصی نیافته اند. دانستنی ها در مورد بنادر خشک، حتی برای اهالی حمل و نقل نیز تنها در حد اطلاعات جسته و گریخته ای است؛ هرچند کسانی هم یافت می شوند که ایجاد و راه اندازی این مناطق، دغدغه حرفه ای شان محسوب می شود.

تجارب جهانی و مطالعات و بررسی در ابعاد ملی، این نکته را به اثبات رسانده که اگر بنادر خشک، با حمایت تمامی ذینفعان آن فعال شوند قطعاً بر روان سازی سیستم حمل و نقلی و توسعه ای امور ترانزیتی کشورمان موثر خواهند بود. از این رو است که نمایندگان ویژه رییس جمهوری در کارگروه توسعه ای حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، اواخر سال گذشته، خواستار احداث پایانه های ترکیبی یا بنادر

خشک با همکاری تمامی سازمان های مربوطه شدند. این ابلاغیه، ما را برآن داشت تا در این شماره خوانندگان محترم را، از چگونگی راه اندازی بنادر خشک در کشور، بیشتر مطلع کنیم.

آنچه که در ادامه می خوانید، گفت و گو با «دکتر حمیدرضا آبابی»، مدیر کل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه گذاری سازمان بنادر و دریانوردی است که پیرامون بنادر خشک و چگونگی اثرگذاری این مناطق در کاهش مشکلات بنادر ساحلی، بعمل آمده است.

● در ابتدا بفرمایید، احداث و راه اندازی بنادر خشک، چه کمکی به فعالیت پایانه های دریایی می کند؟

آبابی: بر اساس تصمیم نمایندگان ویژه ریاست محترم جمهوری در کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، که در نشست اوایل سال جاری در بندر شهید رجایی ابلاغ شد، یکی از درخواست های اصلی، احداث پایانه های ترکیبی یا بنادر خشک بود. البته درخواست اولیه از طرف سازمان بنادر و دریانوردی مطرح شد. علت آن هم، گرایش سازمان، به اصلی ترین موضوع حمل و نقل، یعنی حمل و نقل کانتینری است. با توجه به گنجایش و ظرفیت کانتینرها، که حمل سریع و آسان را در پی دارند و استفاده فزاینده ای از آن ها در حمل و نقل بار و کالا، کشتیرانی ها در صدد هستند، زمینه ای حمل ظرفیت های بیشتری از بارهای کانتینری را ایجاد نموده و از این روش به نحو احسن استفاده کنند. مسلماً ارائه هرگونه تسهیلات، منجر به تغییر در ماهیت کاری می شود. تجهیزات استراتژیک و پیشرفته، وسعت فضای کاری، تخلیه ای کانتینرها در مدت زمان کم، آرایه ای خدمات با توجه به محدود بودن بنادر از لحاظ پس کرانه ای، از این دست تغییرات بود. از طرف دیگر، بنادر، علاوه بر تخلیه و بارگیری

در دیدگاه کلان نگر و توسعه ای راهبردی، در حمل و نقل ترکیبی است که، مفهوم بندر خشک نمود پیدا می کند؛ به این صورت که: بندر خشک، پایانه ای ترکیبی در پس کرانه است که به بنادر ساحلی متصل می شود. تجهیزات لازم و کافی برای رویارویی با تردد ناشی از چندین شیوه ای حمل و نقل، اعم از: جاده ای، ریلی و هوایی در آن در نظر گرفته شده است که مشتریان می توانند کالاهای خود را با استفاده از این شیوه ها و از طریق آن ارسال کنند یا از آن تحویل بگیرند.

در پایانه های سنتی، همه ای اقدامات مرتبط با خروج کالا از گمرک، توسط صاحب کالا در همان محدوده، انجام می گرفت. بوروکراسی اداری و اخذ مجوزها باعث ماندگاری کالا و رسوب آن در بنادر می شد و در نتیجه، ظرفیت ها و به تبع آن عملکردها کاهش می یافت. برای بهبود وضعیت و سامان دهی حمل و نقل و نظارت بر سیستم های کنترلی، همه ای این مراحل به جای دیگری منتقل شد تا کارها با فراغ بال انجام شود و صاحب کالا، از تسهیلات بیش تری نسبت به یک بندر دریایی برخوردار گردد.

بنادر خشک، با دقت و هوشیاری بیش تر و با هدف بهبود وضعیت ناشی از انتقال سریع کالاها سامان دهی شدند. تمرکز بر ایمنی و کنترل در

و توزیع کالا، به محلهایی برای پردازش و تولید ارزش افزوده و البته نقش آفرینی جدید در لجستیک کالا تبدیل شده اند. این مسایل با دو رویکرد مختلف روبه رو شده است؛ اول: نیاز به ظرفیت های زیاد انبارداری برای نگهداری کانتینرهایی که توسط کشتی ها وارد می شوند و دوم: تامین شرایط جذب سرمایه گذاری در فعالیتهای درون مرزی.

بنادر به عنوان یک جایگاه ملی در عرصه ای توسعه اقتصادی و تجاری، نقش آفرینی می کنند. موقعیت بنادر با موقعیت کشور در تجارت بین المللی، رابطه تنگاتنگی دارد. برای توسعه ای فیزیکی بنادر، دستگاههایی مثل: گمرک، استاندارد، نیروی انتظامی و... و از باب غیر فیزیکی نیز، ساختارهای حمل و نقلی، باید پاسخگو باشند. گیت های نظارتی در رویارویی با پدیده ای قاچاق، امکانات جاده ای و شهرهایی که در مسیر قرار دارند و مسایلی از این دست، باعث شد تا دنیا به سمت رویکردی به نام احداث بنادر خشک برود. این پدیده، به منزله ای پایانه ای بزرگ چند وجهی، در پس کرانه بنادر ساحلی، معرفی می شود. در این میان عمده ترین راه ارتباطی میان بندر خشک و بندر دریایی، ریل است. استفاده از ریل، به عنوان حمل و نقل ترکیبی در پس کرانه مطرح است.

موقعیت استفاده کنند؛ به دلیل آن که نیازی به تسهیلات منطقه‌ی ویژه ندارند، ولی قوانین و مقررات داخل کشور و عدم همکاری دستگاه‌های نظارتی، تاکنون مانع از عملیاتی شدن این کار شده است.

● **در دریافت خدمات از زیربخش ریلی، با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟ آیا راه‌آهن، پاسخ‌گوست؟**

آبایی: بحث اصلی حمل و نقل در بخش ریلی، اعلام ظرفیت از طرف راه‌آهن است. خوش‌بختانه، قول‌هایی داده شده و حتی معاونت فنی منطقه‌ی جنوب راه‌آهن، که در سیرجان مستقر است، قرار است در جهت افزایش خطوط حمل و نقلی بین سیرجان و منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر شهید رجایی و دو بانده شدن خطوط ریلی، گام

امکانات ریلی است و هم به جهت نزدیکی به پایتخت، توزیع کالا از طریق آن مناسب صورت می‌گیرد. محل پیشنهادی، منطقه‌ی آپرین بود. با توجه به این که آپرین از زیرساخت‌های ریلی برخوردار است و در تقاطع شرق و غرب و شمال و جنوب شبکه راه‌آهن واقع شده، به تمامی نقاط دسترسی دارد. همه‌ی شرایط برای ایجاد یک بندر خشک، مهیا است.

در خصوص سامان‌دهی نیز، موضوع ایجاد شرایطی برای انتقال کالا از بندر شهید رجایی به مناطق اصلی و طی مراحل قانونی، بدون افزایش هزینه برای صاحبان کالا مطرح بود. عمده‌ترین کالاهای مدنظر ما، کالاهای وارداتی بودند؛ به دلیل این که در انتقال کالاهای وارداتی، باید مراحل قانونی طی شود و تغییر مدت زمان، کمی معطوف‌تر است. بر این اساس، با مسئولین منطقه‌ی ویژه اقتصادی سیرجان وارد مذاکره شدیم. ما براین اعتقادیم، تا بر حسب قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی بین دو منطقه عمل کنیم و با استفاده از تضمینی که مدیریت منطقه در خصوص مبادله‌ی تجاری-بازرگانی و با استفاده از شرایطی که راه‌آهن و گمرک جمهوری اسلامی ایران و سایر دستگاه‌های نظارتی، مخصوصاً نیروی انتظامی فراهم می‌کنند، این مبادله‌ی کالا بین منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی شهید رجایی و منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سیرجان انجام شود.

متأسفانه، هنوز با توجه به قول‌های مساعدی که از طرف مسئولین داده شده است، به دلیل مشکلات مطرح در قوانین و مقررات، اجازه‌ی حمل ترانزیتی به ما داده نشده است و هنوز نتوانسته ایم حسب رویه‌های قبلی که به آن، عنوان ترانزیت اداری می‌دادند، عمل کنیم. در گذشته، کالاها و کانتینرهای مورد نیاز را با هماهنگی و موافقت گمرک، از بندر شهید رجایی به منطقه سیرجان انتقال می‌دادیم، اما از زمانی که منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر شهید رجایی، به صورت کاملاً مجزا و مشخص اجرایی شد، متأسفانه، گمرک ایران با طرح این مسئله که دیگر مشمول قوانین و مقررات گمرکی نمی‌شود، با ترانزیت اداری و اجازه‌ی حمل کانتینر از منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر شهید رجایی به سایر مناطق و گمرکات، بدون حضور صاحب کالا و تنها با درخواست مدیریت منطقه موافقت نمی‌کند. این معضل، همچنان در خصوص ترانزیت اداری یا مبادلات تجاری فیما بین مناطق وجود دارد.

این معضل، در ارتباط با آپرین هم دیده می‌شود؛ هرچند، در منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر شهید رجایی، قوانین و مقررات مناطق ویژه حاکم است، اما با ارسال بار به آپرین که یک محدوده‌ی گمرکی است، قوانین و مقررات تغییر می‌کند. به رغم همه‌ی مسایل و مشکلات، مقدمات کار فراهم شد؛ تا شرکت‌های بزرگ صنعتی در تهران، مثل خودروسازان، بتوانند از این

بندر خشک زیاد است. در این بین، حمل و نقل ریلی برای جلوگیری از قاچاق کالا، حمل سریع کالاهای کانتینری، امنیت و ایمنی بالا و حمل کالاهای حجیم و سنگین، از اهمیت بسیاری برخوردار است.

● **در ایجاد بندر خشک، چه اهدافی پیش‌بینی شده است؟**

آبایی: افزایش خدمات بندری، افزایش کارایی و بهره‌وری، بهبود وضعیت زیرساخت‌ها - که باعث می‌شود حمل و نقل ریلی و جاده‌ای، خود را متناسب با حمل و نقل دریایی ارتقاء دهند، انتقال عملیات از بندر به پس‌کرانه که در بهبود وضعیت اقتصادی کشور تاثیر گذار است و مهم‌تر، چون فعالیت بین‌المللی است، امکان جذب سرمایه‌گذاری خارجی را نیز فراهم می‌کند. بهبود فرایند توسعه پایدار از دیگر اهداف قابل توجه و یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های کشور است. توسعه اقتصادی، یکپارچه‌سازی مناطق لجستیکی و تسریع در این فرایندها، همگی باعث بهبود فرایند توسعه‌ی پایدار می‌شوند.

از ارجح‌ترین اهدافی که از آن تحت عنوان «بندر سبز» یاد می‌شود، اثرات زیست‌محیطی این مناطق است و آثار مخرب زیست‌محیطی، که به شدت کاهش می‌یابد. البته همه‌ی این موارد، نیازمند همکاری سازمان‌های نظارتی و مرتبط است.

● **ارزیابی شما از صدور ابلاغیه‌های دولت مبنی بر راه‌اندازی بندر خشک چیست؟ هم‌اکنون چه نقاطی با ظرفیت‌های بندر خشک در کشور فعال هستند؟**

آبایی: اصلی‌ترین موضوعی که در سیاست کلی و ابلاغیه‌های دولت وجود دارد، هاب شدن مجتمع بندری شهید رجایی است. بندر شهید رجایی، با توجه به تسهیلات قانونی و شرایطی که برای آن در نظر گرفته شده است، توانسته نقش خود را به عنوان یکی از اصلی‌ترین مناطق ویژه‌ی اقتصادی ایفا کند. برای تحقق این امر، نیاز به پی‌گیری‌های فراوان بود. عمده‌ترین کارهایی که در این زمینه انجام شد، تعریف پس‌کرانه‌ها در بندر شهید رجایی است. از طرفی، تلاش بر این بود که کل هزینه‌ی حمل و نقل، به صاحب کالا یا به شبکه‌ی حمل و نقلی تحمیل نشود. به همین دلیل، باید نقاطی به عنوان نقاط اصلی توزیع کالا در کشور شناخته می‌شد. اولین شهر پس از بندر عباس، سیرجان است. سیرجان به عنوان یکی از قدیمی‌ترین و فعال‌ترین مناطق ویژه‌ی اقتصادی در کشور شناخته شده است که جذب سرمایه‌گذاری و بسترهای مناسبی در خصوص نگهداری کالا و ایجاد صنایع ارزش‌افزوده و تولیدی در آن وجود دارد.

به عنوان دومین نقطه برای توزیع کالا، محلی در استان تهران در نظر گرفته شد که هم دارای

برای بهبود وضعیت و سامان‌دهی حمل و نقل و نظارت بر سیستم‌های کنترلی، همه‌ی مراحل به جای دیگری منتقل شد تا کارها با فراغ بال انجام شود و صاحب کالا، از تسهیلات بیش‌تری نسبت به یک بندر دریایی برخوردار گردد.





تمرکز بر ایمنی و کنترل در بنادر خشک زیاد است. در این بین، حمل و نقل ریلی برای جلوگیری از قاچاق کالا، حمل سریع کالاهای کانتینری، امنیت و ایمنی بالا و حمل کالاهای حجیم و سنگین، از اهمیت بسیاری برخوردار است.

بردارند. منطقه‌ی ویژه‌ی سیرجان، هماهنگی‌های لازم را با راه آهن جمهوری اسلامی انجام داده، تا در جهت افزایش و تسریع عملکرد این شیوه حمل و نقل، تسهیلاتی در نظر گرفته شود. مبحث دیگر، کرایه‌ی حمل یا پس کرایه‌ای است که باید هنگام رجوع صاحب کالا، اخذ شود. در این خصوص هم، با توجه به بیگانه نبودن راه آهن با موضوع ترانزیت اداری، سیستم پس کرانه ای را در حمل و نقل در نظر گرفته است. در این راستا، توافقاتی بین منطقه‌ی ویژه اقتصادی سیرجان، گمرک و راه آهن جمهوری اسلامی ایران انجام گرفته که می‌تواند نویدبخش راه اندازی آن باشد. البته، تحقق همه‌ی موارد یاد شده، مستلزم این است که دستگاه‌های نظارتی و حمایتی درخصوص تامین بودجه و هزینه‌هایی که راه‌اندازی یک بندر خشک نیاز دارد، به سازمان‌های ذی‌ربط کمک کنند.

متولیان بنادر خشک نیز، باید به قوانین و مقررات توجه کنند و شرایط لازم را فراهم آورند تا در این اقدام، منافع نهادها و سازمان‌های مشترک در نظر گرفته شود. حق و حقوق صاحب کالا، شرکت‌های کشتیرانی، گمرک از باب نظارتی، استاندارد، قرنطینه و... باید در این زمینه رعایت شود. سازمان بنادر، از این موضوع بسیار حمایت می‌کند و به این باور رسیده است که تغییر نسل بنادر، مخصوصاً بندر شهید رجایی، یکی از الزامات هاب شدن در منطقه است، از این رو،

آن را در دستور کارهای خود قرار داده‌ایم.

● واگذاری امور به بخش خصوصی تا چه حد می‌تواند مطرح باشد؟

آبایی: مدیریت هر گونه فعالیت تخلیه، بارگیری و انبارداری کانتینر، به عنوان تصدی‌گری، به بخش خصوصی واگذار می‌شود. به دلیل این که، برای بخش دولتی مقرون به صرفه نیست. زیرا این اقدامات، نیازمند صرف هزینه اضافی، زمان بسیار زیاد و عهده‌داری مسئولیت‌های سنگین است که بخش خصوصی، به راحتی می‌تواند هم آن را کاهش دهد و هم مدیریت کند.

● بعضی از بنادر دریایی، از سوی محیط‌های شهری محاصره شده‌اند و امکان توسعه‌ی بندر وجود ندارد؛ آیا احداث بندر خشک می‌تواند راه حلی برای استمرار فعالیت‌ها و توسعه‌ی عملیاتی این بنادر باشد؟

آبایی: بله. یکی از اهدافی که بندر خشک مد نظر دارند، ایجاد ظرفیت‌های اضافه برای بنادر ساحلی است. برای مثال، در خصوص بندر نوشهر که در یک محدوده شهری قرار گرفته، طرحی را پیشنهاد کرده ایم، مبنی بر این که از اراضی اطراف شهر، نه به عنوان بندر خشک، بلکه به عنوان یک پس کرانه استفاده شود. در بندر خشک برخورداری از حمل و نقل ریلی و مرکز توزیع بار، اهمیت به سزایی دارد؛ اما اراضی پس کرانه را می‌توان نزدیک بنادر در نظر گرفت تا باعث افزایش ظرفیت بندر شوند. هرچه کانتینر و کالا در بنادر، کم‌تر بماند، ظرفیت عملیاتی، افزایش پیدا می‌کند. اگر بتوانیم برای پذیرش کشتی‌ها اقدامات موثری انجام دهیم و در جهت رشد تخلیه و بارگیری همت گماریم و شاخص‌ها را بهبود دهیم، باعث فعال‌تر شدن بنادر می‌شویم.

● در روند اجرایی این طرح نیز، مانند برخی از طرح‌های دیگر، کندی حرکت دیده می‌شود؟ دلایل این کندی را در چه می‌دانید؟

آبایی: به صورت کلی، برخی عوامل باعث کندی اجرای بنادر خشک در کشور می‌شوند؛ مانند: نبود هماهنگی بین سیاست‌گذاران در سطوح کشوری، نبود هماهنگی بین بخش‌های مرتبط در کار، فقدان هماهنگی بین بخش‌های حمل و نقل کشور، وجود کاغذ بازی اداری و تداخل منافع بخشی، عدم تمایل بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در این طرح به دلیل تازه‌گی کار و هزینه‌های بالای تجهیزات. همچنین، شاید یکی از مهم‌ترین علل کندی در روند همه‌ی پروژه‌ها، تغییرات پیاپی در سیاست‌ها و تصمیم‌گیری‌های مدیریتی هر بخش است.

● در پایان، اگر توصیه یا پیشنهاد خاصی دارید، بفرمایید؟

آبایی، پیشنهاد بنده، مربوط به منطقه‌ی ویژه‌ی

سرخس است. این منطقه، از مناطق فعال محسوب می‌شود. اخیراً بازدیدی از منطقه‌ی ویژه‌ی سرخس داشتیم که قرار شد، فعالیت حمل و نقلی آن در منطقه مرزی و بین ایران و کشورهای شرق دریای خزر، محدوده قفقاز و آسیای میانه بیشتر شود. ما در مرز ترکمنستان هم، می‌توانیم این امکان را برای قرقیزستان، قزاقستان و تاجیکستان فراهم کنیم، تا از توانمندی‌های کشورمان به عنوان مرز ترانزیتی، به خوبی استفاده شود. برای ما راه اندازی بندر خشک در منطقه‌ی ویژه‌ی سرخس مهم می‌باشد. منطقه‌ی سرخس، به عنوان یکی از بنادر خشک، با توجه به ارتباط ریلی که با بندر شهید رجایی دارد، در زمینه‌ی کالاهای ترانزیتی، نقش مهمی ایفا می‌کند؛ مخصوصاً برای نفت و فراورده‌های نفتی. این منطقه برای کالاهای ترانزیتی کشورهای منطقه و عبور این کالاها از کشور ما، نقش با اهمیتی دارد. اگر این منطقه را در حوزه‌ی ترانزیت فعال کنیم و شرایط کشور به سمتی برود که میزان ترانزیت، به ۳۰ میلیون تن در سال برسد، منطقه‌ی ویژه‌ی سرخس، می‌تواند یکی از مناطق دارای شرایط بسیار مطلوب باشد، با توجه به این که در حال حاضر، بیش از ۸۰ درصد حمل و نقل ترانزیتی ریلی ما، از این منطقه می‌گذرد، نوید بخش آینده خوب آن است. بر این اساس، با توجه به وجود زیرساخت‌ها و فرودگاه بین‌المللی، منطقه بسیار بزرگی در اختیار سرمایه‌گذاران قرار می‌گیرد. سازمان مسئول این منطقه، آستان قدس رضوی است که می‌تواند در زمینه‌ی مالی، کمک‌های بسیاری ارایه دهد؛ البته به شرطی که شرایط فراهم شود. تا کنون، سرمایه‌گذاری‌های مطلوبی در سرخس انجام شده، ولی به دلیل عدم بازدهی مناسب برای سازمان مسئول و سرمایه‌گذاران، دلگرمی قابل قبولی در بر نداشته است. به نظر بنده، منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سرخس و منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی شهید رجایی، می‌توانند در ایجاد بنادر خشک ترانزیتی، نقش بسیار مهمی ایفا کنند.

● سخن آخر

آبایی: و اما سخن آخر اینکه؛ نکات مهمی در مسیر اجرایی بنادر خشک کشور مطرح هستند، مانند: تدوین مقررات جامع، انتخاب نوع مناسبی از بنادر خشک، ارایه خدمات رفاهی و تفریحی در این مناطق، جلب حمایت مسئولین و نهادهای دولتی، ایجاد زمینه‌های مناسب جهت جذب و مشارکت سرمایه‌گذاری بخش‌های غیر دولتی، هماهنگی نهادهای مختلف در زمینه سیاست‌گذاری در ابعاد محلی، منطقه‌ای و ملی و رفع مسایل و مشکلات اداری و دیوان‌سالاری. بدیهی است که توجه جدی به موارد فوق و اجرای عاجل آن‌ها موجب تسریع در روند ایجاد بنادر خشک و استفاده از توانمندی کشور در حمل و نقل ترکیبی می‌گردد. ■



آپرین

تجربه‌ی ایرانی

ایجاد بندر خشک

گمرک. اگرچه بنا به روایت علیرضا چشم جهان، مدیر امور کانتینر و لجستیک تایدواتر، براساس مصوبه‌ای در بهمن ۱۳۸۶ قرار بود گمرک در آپرین مستقر شود، اما این اتفاق تا به امروز رخ نداده است. آپرین، بدون گمرک، در انجام آن چه از یک بندر خشک انتظار می‌رود، ناتوان است. بنا به تعریف، بندر خشک، باید محل ترخیص کالا باشد؛ امری که بدون استقرار گمرک مقدور نیست. عمده‌ی فعالیت‌های بندر خشک آپرین، آن گونه که در وبسایت شرکت بهره‌بردار این ایستگاه آمده است، شامل: تخلیه و بارگیری کانتینرهای خالی، دپوی کانتینرهای خالی و پر در محوطه‌ی پایانه‌ی کانتینری، ارسال کانتینرهای خاص توسط ریل و کامیون به بندر کل کشور، واگذاری کانتینر خالی به صاحبان کالا به منظور صادرات، شست‌وشوی کانتینر، تعمیرات کانتینر، توزین کالا و کانتینر، نگهداری کانتینرهای یخچالی و ارایه خدمات مانیتورینگ، می‌شود. چشم جهان، می‌گوید: «بندر خشک آپرین، هیچ وقت فعال نخواهد شد، مگر آن که از منظر منافع ملی به آن نگرسته شود.» ■

آپرین، مساحتی بیش از ۷۰۰ هکتار است که وسعت مناسبی برای پذیرش و دپوی بار به حساب می‌آید. این مزیت‌ها آپرین را به مکانی تبدیل ساخت تا به منزله‌ی نخستین انتخاب برای ایجاد اولین بندر خشک کشور مورد توجه قرار گیرد. لایحه‌ی تأسیس بندر خشک، از تصویب هیات دولت گذشت و کنسرسیومی از گمرک، راه آهن، کشتیرانی و شرکت انبارهای عمومی تشکیل شد و عملیات اجرایی را به یک شرکت فعال در حوزه‌ی حمل و نقل، به نام «تایدواتر خاورمیانه» سپرد. تایدواتر، در نیمه‌ی اول سال ۱۳۸۶، مطالعات و بررسی‌های فنی، اقتصادی و عملیاتی راه‌اندازی بندر خشک در آپرین را به انجام رساند و از ابتدای سال ۱۳۸۷، به طور آزمایشی، وارد مرحله‌ی اجرایی آن شد.

این شرکت، ابتدا با خرید تجهیزات، مانند: ریج‌استاکر، سایدلیفت، انواع لیفت تراک و جرثقیل، باسکول، دستگاه شست و شو کانتینر و با سرمایه‌گذاری بیش از بیست میلیارد ریال، فعالیت خود را در این منطقه آغاز کرد. فضای مورد استفاده این شرکت در منطقه‌ی آپرین که قابلیت افزایش آن تا ۴۰ هکتار نیز پیش بینی شده، در مرحله‌ی اول، هفت هکتار بود. قرار این بود که حداقل دو بندر خشک دیگر در مبادی مرزهای شمال شرقی و غرب کشور راه اندازی شود، تا پس از توسعه و تجهیز آپرین، اتصال آن‌ها به آپرین و بندر شمالی و جنوبی کشور آغاز شود. همچنین، انتظار می‌رفت که شرکت‌های دولتی و خصوصی فعال در حوزه‌ی حمل و نقل کشور، با حضور خود در آپرین، رونق بخش فعالیت‌های این منطقه باشند. یک سال بعد، ایران و ترکیه نیز، برای گسترش و توسعه‌ی ترانزیت کالا از راه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای و ایجاد پارک‌های لجستیک مشترک در بندر خشک دو کشور، پروتکل همکاری امضا کردند. به نظر می‌رسد همه چیز آماده است، تا روای احداث نخستین بندر خشک ایران به طور کامل در آپرین، جامه‌ی تحقق ببوشد؛ اما هنوز جای یک رکن اساسی بندر خشک خالی بود:

کانون اتصال خطوط راه آهن ایران، جایی در ۲۷ کیلومتری جنوب غرب تهران، منطقه‌ای است به نام آپرین که نخستین تجربه‌ی ایجاد بندر خشک در کشورمان را از سرگذرانده است. اگرچه موضوع بندر خشک، از مباحث تازه در کشور محسوب می‌شود، اما شواهد نشان می‌دهد که پیشینه‌ی توجه به موقعیت ترانزیتی آپرین، به سال‌ها قبل برمی‌گردد؛ زمانی که مطالعات و طرح جامع ترافیک حمل‌ونقل بار و مسافر، آپرین را به عنوان یک کانون برای مبادله کالا پیشنهاد داده بود. کارشناسان حوزه‌ی حمل و نقل، آپرین را مکانی با ویژگی‌های منحصربه‌فرد می‌دانند. تمام مسیرهای ریلی شرق به غرب، شمال به جنوب و نیز شمال غرب و شمال شرق به جنوب، از طریق آپرین به هم وصل می‌شوند. در واقع، آپرین کانون اتصال مسیرهای مختلف ریلی، و جاده‌ای کشور است. چراکه علاوه بر داشتن ۱۳ خط اصلی راه آهن، امکان دسترسی مطلوب به بزرگراه‌های تهران-قم و تهران-ساوه را هم دارد. فاصله‌ی این منطقه تا بزرگراه تهران - ساوه تنها ۳ کیلومتر است. از آنجا که ۴۰ درصد محصولات صنعتی کشور، در استان تهران تولید می‌شود، و بنا به قولی، ۷۴ درصد کالاهای وارداتی کشور نیز، به مقصد تهران بارگیری می‌شود؛ دسترسی هم زمان آپرین به مسیرهای اصلی ریلی و جاده‌ای، خصوصیتی است که احتمالاً در سایر نقاط ایران وجود ندارد. این مزیت، به علاوه موقعیت استراتژیک اقتصادی و جغرافیایی ویژه ایران برای اتصال کشورهای آسیای میانه و منطقه‌ی قفقاز و حوزه‌ی خلیج فارس به یکدیگر، آپرین را به عنوان حلقه‌ی اتصال بندر جنوبی و شمالی و ایفاگر نقش بسیار مهمی در هلدینگ کالاهای ترانزیتی مطرح کرده است. اما این همه، تنها مزیت‌های آپرین نیستند. مزیت عمده‌ی آپرین، توان پذیرش بار آن است. ۳ خط از خطوط آهن ایستگاه آپرین به تخلیه و بارگیری اختصاص دارند؛ ضمن این که برای بارگیری و تخلیه‌ی خطوط نیز، مجهز به جرثقیل ریلی است. فضای در اختیار ایستگاه



شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران، در سال ۱۳۴۰ تأسیس و درست یازده سال بعد، در سال ۱۳۵۱، قراردادی با گمرک ایران منعقد کرد تا انبارهای غرب تهران و شهریار را تحت نظارت گمرک، فعال کند. این سازمان که به واسطه ارتباط مستقیم با بازرگانان، تجار و صاحبان بار تأسیس شده بود، در سال ۱۳۵۹، طی مصوبه‌ی شورای عالی انقلاب اسلامی، به توسعه‌ی امور خود دست زد و در سال ۱۳۷۸، بر اساس تصمیم دولت وقت، به عنوان پرداخت بخشی از دیون دولت به صندوق‌های بازنشستگی و تأمین اجتماعی، به صندوق بازنشستگی کشوری واگذار شد و از آن زمان تاکنون، به صورت کاملاً خصوصی اداره می‌شود.

به گفته‌ی مدیرعامل این شرکت، در حال حاضر، شرکت انبارهای عمومی در ۱۷ نقطه‌ی مرزی و گمرکی کشور مستقر و به ارایه خدمات مشغول است. خدماتی که به نوعی شاید با خدمات قابل ارایه از سوی بنادر خشک شباهت‌هایی داشته باشد. آن چه که در ادامه می‌خوانید، حاصل گفت‌وگو با «محمدسعید محبوبی»، مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران، پیرامون نقش و تأثیر این سازمان در روند ایجاد و راه‌اندازی بنادر خشک است.



در گفت و گو با مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران گره کور بنادر خشک باز می‌شود

گمرکی ایران، با انتقاد از حمل بارهای کانتینری با کامیون به جای قطار، افزود: «محدودیت‌های حمل و نقل ریلی، از قبیل: تخلیه و بارگیری و بالا بودن هزینه حمل و خروج بار از بنادر، شرایط فعلی را برای استفاده از کامیون فراهم کرده است؛ در حالی که اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها و افزایش قیمت سوخت، می‌تواند در کنار تسهیلات قانونی صنعت حمل و نقل ریلی، ترجیح استفاده از قطار را به جای کامیون، به یک فرهنگ تبدیل کند.»

وی، دیر رسیدن کالا، عدم دو خطه بودن برخی از خطوط مرسلاتی راه‌آهن و بُعد مسافت بعضی از بنادر خشک تا ایستگاه‌های راه‌آهن را به عنوان چالش‌های فعلی صنعت حمل و نقل ریلی در توسعه‌ی زیرساخت‌های بنادر خشک کشور عنوان کرد و اظهار داشت: «باید پایانه‌های باری راه‌آهن، طوری طراحی و برنامه‌ریزی شوند که ضمن حرکت منظم و زمان بندی شده لکوموتیوهای باری در مسیرهای حمل و نقلی، کالاهای برنامه‌ای منسجم و طبق جدول زمان‌بندی شده از بنادر ساحلی به بنادر خشک انتقال یابند.»

عزم جزم دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل ریلی

«مسئولان بلندپایه‌ی راه‌آهن، بر توسعه و گسترش زیرساخت صنعت حمل و نقل

این شرکت در بنادر خشک با رویکرد به امور گمرکی خواهد بود.»

تغییر ساختار حمل و نقلی از فله تا کانتینر

«محمدسعید محبوبی»، به نقش پررنگ راه‌آهن و حمل و نقل ریلی در ایجاد و راه‌اندازی بنادر خشک اشاره کرد و در این خصوص اظهار داشت: «علت اصلی توجه ویژه‌ی مسئولان به موضوع بندر خشک، تغییر ساختار حمل و نقلی از انباشته و فله‌ای (GENERAL CARGO) به کانتینری است. این امر، جهشی در صنعت حمل و نقل ایجاد کرده که تجلی اصلی‌اش در بنادر و کشتیرانی قابل مشاهده است.»

«محبوبی»، تغییر نوع بار از فله به کانتینری و کانتینریزه شدن صنعت حمل و نقل دریایی را باعث بروز محدودیت در بنادر و امور کشتیرانی دانست و با تأکید بر نقش پررنگ انبارداری بنادر خشک در توسعه‌ی آن، گفت: «بنادر به لحاظ محدودیت‌هایی که در کسب فضای مناسب برای عملیات کانتینری دارند و با توجه به گرانی و محدودیت زمین، نمی‌توانند انبارهای مورد نیاز را تأمین کنند و این امر، هزینه‌ی تخلیه و بارگیری و انبارداری کانتینری را به شدت افزایش می‌دهد.» مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات

قرابت انبارهای عمومی با بنادر خشک

«انبارهای عمومی، جزو مکان‌هایی هستند که می‌توان به آن‌ها واژه‌ی «بندر خشک» را نیز اطلاق کرد. انبارهای عمومی، در داخل سرزمین اصلی، دور از بنادر و دارای قرابت کاملاً کاری با بنادر خشک هستند.» «محبوبی»، با بیان این مطلب، مأموریت‌ها و وظایف کلی انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران را مشابه سازمان بنادر و دریانوردی دانست و گفت: «البته، وظایف سازمان بنادر و دریانوردی، به لحاظ قانونی، اعمال می‌شود، اما وظیفه شرکت انبارهای عمومی در ارتباط با قرارداد با گمرکات کشور، تبیین و عملیاتی می‌شود.»

وی بر نقش این شرکت در ارایه‌ی خدمات کالایی بنادر خشک تأکید کرد و با بیان تعاملات دیگر آن با گمرکات کشور، افزود: «وظایف حاکمیتی و غیرحاکمیتی گمرک، با حضور این شرکت در امور تخلیه، بارگیری و صدور سند قبض انبار انجام می‌پذیرد.» مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران، با بیان این مطلب که این شرکت در ۱۷ نقطه از ۹۰ نقطه‌ی گمرکی کشور حضور دارد، خاطرنشان کرد: «نگهداری و حفاظت از کالاهای ایمنی کالاهای در برابر خطراتی چون آتش‌سوزی و حفاظت از فضاهای عمومی گمرکات کشور، از وظایف

شرقی و غربی را نیز پوشش دهد.»

اهتمام در همراهی با بنادر خشک

«در نگاه اول، همه‌ی مسئولان دست‌اندرکار راه‌اندازی بنادر خشک، موافق این امر هستند؛ اما در عمل، شاید برخی مقررات و قوانین، جلوی کار آنان را می‌گیرد و از این به بعد، باید دید که مسئول مربوطه چقدر اهتمام و توان مدیریتی برای همراهی کردن بخش تحت امر خود را دارد.»

«محبوبی»، با تأکید بر مطلب بالا، به نقش بخش خصوصی در راه‌اندازی بنادر خشک اشاره کرد و گفت: «تضمین حضور بخش خصوصی در راه‌اندازی بنادر خشک، تأکید مقامات عالی، چون: معاون اول محترم ریاست جمهوری، در چهارچوب کارگروه‌های مربوطه است. از سوی دیگر، فراهم سازی زیرساخت‌ها، مثل تهیه‌ی زمین بنادر خشک که عمدتاً در دست ارگان‌های دولتی است، بسیار هزینه‌بر و گران است که میزان تمایل ارگان‌های ذی‌ربط در این امر، بر چگونگی ورود بخش خصوصی به این عرصه، تأثیر مستقیم دارد.»

وی، به جنبه‌های اقتصادی بودن و کاهش هزینه‌ی خدمات ارایه شده در مناطق هدف راه‌اندازی بنادر خشک اشاره کرد و در این



تبدیل آپرین به چنین جایی داشته باشند. ضمناً، برای تأسیس گمرک در پارک لجستیک آپرین نیز، متولی امور گمرکی کشور، موافقت اولیه خود را اعلام نموده است.»

بنادر خشک و کاهش هزینه تمام شده کالا

راه‌اندازی بنادر خشکی، مانند آپرین، تأثیر به سزایی در کاهش هزینه‌های تمام شده‌ی کالا و تسهیل سامانه‌ی حمل و نقل کشور خواهد داشت.

«محبوبی»، در این خصوص مثال‌های زیادی را بیان داشت و خاطرنشان کرد: «بنادر خشک یا پارک‌های لجستیک، در مناطق خاصی تعریف شده‌اند که برای آن‌ها محدودیت‌هایی مترتب است؛ از این رو، تأثیرات این مناطق، با توجه به محدوده‌ی خاص آن‌ها، قابل ارزیابی است. مثلاً، منطقه‌ی گمرکی در ۲۰ کیلومتری تبریز و با قدمتی ۴۰ ساله، یک بندر خشک محسوب می‌شود. اتصال به خط آهن مرکزی و سراسری و جاده‌ی ترانزیتی تبریز به بازرگان و وجود حدود ۳۰۰ هکتار زمین و حدود ۱۰۰ هزار مترمربع انبار و بارانداز به عنوان یک مزیت و همچنین، پوشش منطقه‌ی صنعتی تبریز با تراکم صنعتی و جمعیتی بالا، باعث افزایش مصرف و تقاضای عمومی کالا شده است. از این رو، وجود این منطقه با امکانات یاد شده، آن را خود به خود به بندر خشک مؤثری تبدیل کرده است.

از طرف دیگر، بندر خشک سهلان، می‌تواند علاوه بر پوشش انباری و ترانزیتی کالاهای وارداتی از بنادر دریایی، کالاهای ارسالی از ترکیه و سایر کشورهای همسایه‌ی آذربایجان

ریلی در راه‌اندازی بنادر خشک تأکید دارند و عزمشان جزم است.»

«محمدسعید محبوبی»، با بیان مطلب بالا، از ایمن بودن حمل و نقل ریلی و امکان رصد بهتر کالا توسط صاحبان آن، به عنوان مزایای اصلی استفاده از این روش یاد کرد و افزود: «در این خصوص اولین پروژه‌ی موفق، در قالب پارک لجستیک یا بندر خشک آپرین اجرا خواهد شد. در این ارتباط، با دست‌اندرکاران صنعت ریلی به توافق رسیده‌ایم که روزانه ۳ تا ۵ قطار، با برنامه‌ریزی قبلی، کالاهای مختلف را از بنادر ساحلی به بندر خشک آپرین حمل کنند و توافق دیگر ما در صورت دو خطه شدن و برنامه‌ریزی‌های بعدی، کاهش زمان ارسال کالا از ۵ تا ۷ روز، به ۳ روز، خواهد بود.»

مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی، متولی پارک لجستیک آپرین را این شرکت عنوان کرد و در این خصوص گفت: «اطلاعات ما از دیگران به روزتر است و در این زمینه، امیدواریم تا پایان سال جاری، مرحله‌ی اول آن را راه‌اندازی کنیم.»

وی، به منطقی بودن باور آپرین به عنوان یک بندر خشک تأکید کرد و افزود: «برآوردهای اولیه طی سال‌های اخیر نشان می‌دهد، در صورت تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقلی مناسب و دپوی کالا در بندر خشک آپرین، می‌توان تا سقف ۶۰ میلیون دلار در مصرف سوخت سالانه صرفه‌جویی کرد و اثر مثبت این امر در هزینه‌ی تمام شده‌ی کالاهای مربوطه، باعث شده است تا مسئولان و دست‌اندرکاران امور بنادر خشک، انگیزه‌ی مضاعفی برای

باید پایانه‌های باری راه‌آهن، طوری طراحی و برنامه‌ریزی شوند که ضمن حرکت منظم و زمان بندی شده لکوموتیوهای باری در مسیرهای حمل و نقلی، کالاهای برنامه‌ای منسجم و طبق جدول زمان‌بندی شده از بنادر ساحلی به بنادر خشک انتقال یابند.

خصوص افزود: «مثلاً در یکی از نقاط هدف ما که در یزد بوده و در آن‌جا مستقر هستیم، فاصله تا خط آهن، ۸ کیلومتر است که ریل‌گذاری و اتصال آن، در حدود ۸۰ میلیارد ریال هزینه در بر خواهد داشت و در صورت قرار گرفتن چنین بنادر خشکی در جوار ایستگاه راه‌آهن، چنین هزینه‌هایی حذف خواهند شد. علاوه بر این، مثلاً در منطقه‌ی ویژه اقتصادی سیرجان که حدود ۲۵۰ کیلومتر با بندرعباس فاصله دارد و می‌تواند به عنوان یکی از بهترین نقاط پوشش آن در قالب بندر خشک، ایفاگر نقش باشد، عدم ایجاد امکانات و هزینه‌ی مضاعف تخلیه و بارگیری، باعث تمایل کم صاحبان کالا به ارسال کالاهایشان به چنین مناطقی شده است.

امیدواریم در کنار مرتفع شدن موانع مطرح شده، فرهنگ سازی در خصوص معرفی و ایجاد اعتماد نزد صاحبان کالا برای استفاده از امکاناتی چنین صورت پذیرد و این فرهنگ نهادینه شود. ■



مدیر امور کانتینر و لجستیک

شرکت تایدواتر خاورمیانه در گفت‌وگو با بندر و دریا

بنادر خشک در منظر منفعت ملی

اما در حمل‌ونقل مدرن، دیگر نیازی نیست که بنادر در انتظار صاحبان کالا بمانند، بلکه شیوه‌ای در پیش گرفته می‌شود که بار پس از مدت کوتاهی از بندر خارج و به امکانات پس کرانه ای منتقل و در آن‌جا عملیات ترخیص در زمان مورد درخواست صاحب بار انجام شود. این نقاط که به Dry port یا ICD و یا بنادر خشک معروف هستند، در نتیجه‌ی چنین تفکری پدید آمده‌اند تا بتوانند پاسخ‌گوی ارتباط کالایی در حجم وسیع بین بنادر و پس‌کرانه‌ها باشند و در آن‌جا، صاحبان کالا، بتوانند نسبت به نگهداری و ترخیص کالاهای شان اقدام کنند.

طبیعی است که در اثر به کارگیری این روش، دیگر بنادر قربانی ازدحام، توقف و تاخیر در ترخیص و خروج کالاها نمی‌شوند. امروزه در دنیا، سه گونه تجربه برای ایجاد بنادر خشک وجود دارد. یک نوع، بنادر خشک، با فواصل کوتاه نسبت به بنادر دریایی است. این فواصل، از ۳۰ تا ۳۰۰ کیلومتر را شامل می‌شود. در ایران منطقه ویژه اقتصادی سیرجان می‌تواند چنین جایگاهی را برای بندر شهید رجایی داشته باشد. گونه‌ی دیگر، بنادر خشک با برخورداری از فواصل متوسط از بنادر دریایی است. مثلاً گمرکات یزد و اصفهان را در این رده می‌توان تعریف کرد، ضمن آن که در مرکزیت کشور قرار دارند و می‌توانند برای توزیع کالا در داخل کشور مورد استفاده قرار گیرند. گونه‌ی سوم، بنادر خشک با فواصل دور است، در ایران برای گمرکات تهران (غرب و شهریار) و آبرین می‌توان چنین نقشی را متصور بود.

● دیدگاه دیگری هم در این بین وجود دارد که در این پرسش نهفته است: آیا بنادر خشک را ایجاد می‌کنیم که فقط تراکم کالا در بندر را کاهش دهیم؟ یا آن که می‌خواهیم مزایای دیگری هم از آن به دست آوریم؟

چشم جهان: یکی از موضوعات بسیار مهمی که در زمینه‌ی ایجاد بنادر خشک در سراسر دنیا رعایت می‌شود، توسعه‌ی امنیت ملی است.

● ایجاد بنادر خشک چه میزان اهمیت دارد و وجود اینگونه مناطق تا چه اندازه می‌تواند مشکلات حمل و نقلی کشور را مرتفع کند؟

چشم جهان: اگر به ساختار حمل‌ونقل با دقت نگاه کنیم، درمی‌یابیم که کارکرد اصلی این صنعت، مبتنی بر چهار محور: سرعت، ایمنی، هزینه و قابلیت آسان تلفیق شیوه‌های مختلف حمل استوار است. حمل‌ونقل در دنیا در ابتدا با شیوه‌ای ساده انجام می‌گرفت، یعنی تنها دو نقطه را به هم وصل می‌کرد، اما وقتی نیازهای بشر رشد کرد و تجارت، جایگاه خود را به عنوان عامل اصلی مراودات داخلی و بین‌المللی به دست آورد، حمل و نقل، نقش نیروی محرکه‌ی تجارت و صنعت را در دنیا پیدا کرد. به مرور زمان، این نیروی محرکه، باید عملکرد خود را با نیازهای بشر در زمان جابه‌جایی بار تطبیق می‌داد. در قرن حاضر، دیگر تنها استفاده از ظرفیت‌های بندری، مطرح نیست. ما باید بتوانیم از امکانات پس‌کرانه‌ای برای توسعه‌ی حمل و نقل و پاسخ‌گویی به نیازهای ملی و منطقه‌ای نیز استفاده کنیم. در گذشته کالاها به بنادر وارد و در همانجا نگهداری می‌شدند که این تمرکز در محل نگهداری کالاها در محوطه‌های بندری باعث تحمیل هزینه‌های زیادی، برای ایجاد و گسترش محوطه‌های بندری می‌شد و از سوی دیگر کارایی و کارآمدی بنادر را متاثر می‌کرد. چون هر بار که ازدحام کالا در بنادر بیش‌تر می‌شد، طبیعتاً سطح کارآمدی بنادر نیز پایین می‌آمد، و از آن رو، هزینه‌های حمل و نقل، بیش‌تر و فشار بر اقتصادی ملی افزایش می‌یافت. وجود این وضعیت باعث شد تا متولیان امور بنادر و حمل و نقل در کشورهای مختلف به فکر انجام کاری بیافزایند که امکانات پس‌کرانه‌ای، کمک‌رسان بنادر باشند.

امروزه با دو شیوه حمل و نقل از مبدا بنادر روبرو هستیم، یکی شیوه سنتی اتصال بنادر به نقاط نهایی مصرف کالا است. در این شیوه، محمولات ورودی باید آنقدر در بندر بمانند تا صاحبان کالا به بندر مراجعه و کالای خود را ترخیص نمایند و به شهر مورد نظرشان ببرند.

با توجه به اینکه تهران یکی از پر ترافیک‌ترین نقاط داخلی کشور محسوب می‌شود، ایده ایجاد نخستین بندر خشک ویژه عملیات کانتینری در نیمه دوم سال ۸۶، در محل ایستگاه راه آهن باری آپرین (که تحت مالکیت راه آهن جمهوری اسلامی ایران قرار دارد) شکل گرفت.

این منطقه با مساحتی تقریباً معادل ۷۰۰ هکتار که در جنوب پایتخت و در حدفاصل بزرگراه خلیج فارس و بزرگراه تهران-ساوه قرار دارد، به زودی با سرمایه‌گذاری بخش‌های دولتی و خصوصی و با برخورداری از پوشش مناسب گمرکی به پایانه‌ای منحصر به فرد با امکانات مطلوب مبدل می‌شود.

شرکت تاید واتر خاورمیانه نیز که صاحب تجربه طولانی در زمینه راهبری پایانه‌های بندری کشور است، از مدت‌ها قبل با انجام سرمایه‌گذاری محدود و استقرار تجهیزات ویژه عملیات کانتینری، حضور خود را در این منطقه اعلام و فعالیت‌اش را رسماً آغاز نمود.

در گفت و گو با مهندس علیرضا چشم جهان، مدیر امور کانتینر و لجستیک شرکت تایدواتر خاورمیانه، ضمن بررسی ضرورت‌های راه‌اندازی بنادر خشک در کشورمان و نیز واکاوی دلایل کندی تحرکات مربوط به این طرح، از چگونگی سرمایه‌گذاری شرکت متبوع وی در منطقه آپرین و قابلیت‌های این منطقه جویا شویم. آنچه که در ادامه می‌خوانید، ماحصل این گفت و گو است:



”

فرهنگ غالب در اذهان صاحبان کالا در ایران، هنوز این است که: «برویم بندر و در آن جا بار را ترخیص کنیم.» زیرا ما هنوز نتوانسته‌ایم امتیازاتی را برای صاحبان بار تعریف کنیم، مبنی بر این که اگر بنادر خشک ایجاد شوند، چه مزیت‌هایی برای آنان در بر خواهد داشت.

“

ایمنی و کاهش آلودگی محیط زیست را در پی دارد. در سواحل کشور، بندرهایی دیده می‌شوند که در محاصره‌ی شهرها واقع شده‌اند. ایجاد بنادر خشک، چه کمکی به این دسته از بنادر می‌کند؟ چشم جهان: همان‌طور که در ابتدا، اشاره کردم، یکی از چالش‌های رویارویی همه‌ی بنادر، موضوع توسعه‌ی اراضی آن‌ها است. در بسیاری از بنادر دنیا که توسط شهرها محصور هستند، گسترش بنادر، مستلزم صرف هزینه‌های بسیار سنگین است و گاهی اوقات نیز، اساساً غیرممکن است. قطعاً ایجاد بنادر خشک، کمک می‌کند که با کوتاه نمودن مدت ماندگاری محمولات در بنادر دریایی، بتوان کالاها را در یک فاصله‌ی زمانی کوتاه، از بنادر دریایی به بنادر خشک داخل قلمرو کشور منتقل نمود و به جای صرف سرمایه‌ی سنگین برای گسترش محدوده اراضی بنادر از راه رفع معارض و احیای زمین، آن را صرف ایجاد بنادر خشک و شبکه‌ی اتصال بنادر دریایی به بنادر خشک کنیم.

در بسیاری از کشورهای دنیا، مثل ایالات متحده آمریکا، اسپانیا، آلمان، هلند، برزیل، کره‌ی جنوبی و هند، با استفاده از امکاناتی که در پس کرانه‌ها و شبکه راه آهن ایجاد کرده‌اند، از دغدغه‌های شان در مورد توسعه‌ی اراضی بنادر دریایی کاسته‌اند. البته همواره افزایش طول و عمق اسکله‌ها مطرح بوده ولی توسعه محوطه‌ها با چالش کمتری برای آنها همراه بوده است. کشور ما ایران، از همه‌ی توانمندی‌های لازم برخوردار است و تنها باید

سرمایه‌گذاری است؛ به خصوص در کشور ما که درصد آنیم تا برای حضور بخش خصوصی و در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی، فرصت‌سازی کنیم.

بنابراین، با ایجاد بنادر خشک، می‌توان فرصت‌هایی را ایجاد کرد که بخش خصوصی، صرفاً به سرمایه‌گذاری در داخل بنادر مبادرت نرزد و توقعات به سازمان بنادر و دریانوردی محدود نشود؛ بلکه بخش خصوصی بتواند سرمایه‌ی خود را در مناطق ویژه اقتصادی و گمرکی داخل کشور نیز، به امور پایه‌سازی و تدارک امکانات و تجهیزات مورد نیاز اختصاص دهد. مطلب دیگر، ایفای نقش در مبادلات منطقه‌ای کالاها است. یعنی از بنادر خشک، می‌توان برای بهبود روند عبور محمولات منطقه‌ای از قلمرو کشورمان استفاده کرد. ما نقاط بسیار مساعد و مطلوبی در کشور داریم؛ مثل نقطه مرزی سرخس در شمال شرق و یا سهلان در در شمال غرب. می‌دانید که شبکه ریلی ایران، به راه آهن کشورهای حوزه غرب دریای خزر وصل نیست و تنها از طریق سرخس به سرزمین‌های شرقی دریای خزر متصل می‌شود. با این وجود، راه آهن به طور مناسبی بندرعباس را به سرخس و سهلان وصل می‌کند. بنابراین، کالاهای ترانزیتی را می‌توان با استفاده از راه آهن و در حجم وسیع، به پایانه‌های ریلی - کانترینری سرخس و سهلان منتقل کرد و از آن‌جا با ناوگان جاده‌ای به کشورهای غرب و شرق دریای خزر انتقال داد؛ ایده‌ای که سال‌هاست مورد توجه است، اما هنوز نتوانسته ایم این نقاط را آن‌طور که باید به هم وصل کنیم و شبکه‌ای فعال و کارآمد تشکیل دهیم.

● **به فواید و اثربخشی ایجاد بنادر خشک اشاره کردید. به نظر می‌رسد یک بخش از آن اثربخشی، به روان سازی امور بندری برمی‌گردد و بخش دیگر، مسایل حمل و نقلی در درون کشور را شامل می‌شود که صرفه جویی سوخت، تقلیل هزینه‌ها،**

وقتی کالا، تنها در دو یا سه نقطه‌ی کشور متمرکز می‌شود، هر اتفاقی می‌تواند به راحتی روند حمل‌ونقل را مختل و آن را زمین‌گیر کند؛ ولی وقتی نقاط تجمع کالاها در سراسر کشور توزیع شده باشند، این اختلال شکل پیدا نمی‌کند. دومین نکته، توسعه‌ی اشتغال است: یعنی شرایطی ایجاد می‌شود که اشتغال به صورت پایدار در نقاط مختلف کشور توسعه یابد و نیروهای بومی هر منطقه، بتوانند به عنوان کارمند، کارشناس، کارگر، ترخیص کار و راننده و اپراتور جرثقیل و ... به کار مشغول شوند. مورد سوم، تقلیل مدت زمان انجام فرآیندهای گمرکی است. وقتی ترخیص نهایی همه‌ی کالاهای کشور، در چند بندر محدود انجام شود، فشار بسیار سنگینی روی گمرک و متصدیان امور گمرکی وارد می‌آید. در حالی که وقتی از بنادر خشک استفاده می‌شود، حجم کار توزیع می‌گردد. مطلب دیگر، فراهم شدن زمینه افزایش نقش سیستم‌های حمل‌ونقل ریلی برای نقل و انتقال کالاها بین بنادر دریایی و بنادر خشک است. استفاده از راه آهن، می‌تواند مزیت‌های اقتصاد ناشی از مقیاس را تبیین کند. در واقع در شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، کالا در حجم وسیع، بین بندر ساحلی و بنادر خشک مبادله می‌شود و از آن‌جا، صاحبان کالا، می‌توانند با استفاده از وسائط نقلیه جاده‌ای، کالاهای خود را در شبکه‌ی مویرگی بازار توزیع کنند. استفاده از راه آهن، یعنی صرفه جویی در سوخت، کاهش حوادث جاده‌ای، تقلیل آلودگی محیط زیست و در نهایت، منفعت رسانی به اقتصاد ملی.

می‌دانیم که ضریب مصرف سوخت در راه آهن نسبت به جاده حداقل یک به شش است. الان هم در راستای اجرای هدفمند سازی یارانه‌ها، پرداختن به این موضوع، از اهمیت زیادی برخوردار شده است؛ زیرا هزینه حمل‌ونقل ریلی، الان تقریباً نصف حمل‌ونقل جاده‌ای برای صاحبان کالا هزینه دارد؛ که تفاوتی محسوس است. مزیت قابل توجه دیگر در رابطه با بنادر خشک، ایجاد فرصت‌های



در سند چشم انداز ۱۴۰۴، به موضوع توسعه‌ی بنادر خشک و مکان‌هایی در داخل کشور که بتوانند به عرضه خدمات لجستیکی بپردازند، اشاره شده است. خوش‌بختانه، در حال حاضر، زیرساخت این کار مهیاست، اما آن چه بیش‌تر مانع انجام کار است، بخش‌های نرم افزاری، سیاست‌گذاری و هماهنگی است.

شبکه‌ای ایجاد کرد که استفاده هماهنگ از زیرساخت‌های بندری، ریلی، جاده‌ای و بنادر خشک را فراهم کند.

● مشکل کجاست که این شبکه‌ها تا الان ایجاد نشده‌اند؟

چشم جهان: ببینید! واقعیت این است که فرهنگ این کار و آثار و مزایای آن در کشور، یا شناخته شده نیست و یا طول عمر مدیریت مدیرانی که در این بخش به شناخت می‌رسند، آن قدر نیست که بتوانند این مهم را به نتیجه برسانند. ما مناطق گمرکی در داخل کشور داریم که تاریخ تاسیس شان به بیش از چهل سال پیش برمی‌گردد. این واقعیت نشان می‌دهد که تفکر تشکیل این شبکه از قبل هم وجود داشته است. به جنوب تهران نگاه کنید که راه‌آهن، پایانه‌ی بسیار بزرگی به نام آپرین دارد. طراحی این پایانه، سال‌ها پیش صورت گرفته است، که خود، نشان‌گر آن است که تفکر ایجاد نقاطی که فشار را از روی بنادر بردارند، در کشور وجود داشته است. اما فرهنگ استفاده از بنادر خشک، هنوز شکل نگرفته است. فرهنگ غالب در اذهان صاحبان کالا در ایران، هنوز این است که:

«برویم بندر و در آن جا بار را ترخیص کنیم.» زیرا ما هنوز نتوانسته‌ایم امتیازاتی را برای صاحبان بار تعریف کنیم، مبنی بر این که اگر از بنادر خشک استفاده کنند، چه مزیت‌هایی برای آنان خواهد داشت. شاید این کار، فقط از دست بخش خصوصی بر نیاید. بنابراین، بخش دولتی نیز، باید در این زمینه پشتیبانی کند. این وظیفه، تنها بر عهده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی نیست؛ چون صاحبان کالا در رابطه با محمولات شان، تنها با سازمان بنادر و دریانوردی طرف نیستند؛ سازمان‌هایی چون: گمرک، بانک‌ها، راه‌آهن، قرنطینه، استاندارد، بیمه‌ها و... حتی نیروی انتظامی، در این امر تأثیرگذارند. ما باید از مکانیزمی برخوردار باشیم که اقدامات موثر و دامنه‌داری را در این زمینه انجام دهد. این امر، باید در کشور به یک حرکت عمومی تبدیل شود و از سوی مسئولین حمایت گردد. اگر این کار نشود، سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی فعال در بنادر کشور، نمی‌توانند به تنهایی این کار را انجام بدهند. همچنان که تاکنون، راه‌آهن و گمرک هم نتوانسته‌اند به تنهایی این کار را به انجام برسانند. این کار، باید متولی داشته باشد و این متولی، باید سیاست‌گذاری‌های خود را به سمتی برسد که بتوان از ظرفیت‌های بنادر خشک در کشور نهایت استفاده را کرد. یک نکته‌ی قابل توجه در مورد حمل‌ونقل کانتینری، این است که: ۷۴ درصد کانتینرهای حامل محمولات وارداتی که در بندرعباس به سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای تحویل داده می‌شوند، به مقصد تهران حرکت می‌کنند. این واقعیت یک هشدار جدی در مورد حمل و نقل مضاعف در کشور است؛ چون مقدار مصرف کالاها در تهران، واقعاً ۷۴ درصد کل نیاز کشور نیست. در واقع، این میزان کالا ابتدا به تهران می‌آید و دوباره از تهران به سایر نقاط کشور حمل و توزیع می‌شود. در حالی که اگر مزیت‌ها و امتیازاتی برای صاحبان کالا در نظر گرفته شود، همان زمان که کالا به بندر می‌آید، کالای مورد نیاز اصفهان یا شیراز و... به همین شهرها منتقل می‌شود و دیگر نیاز نیست که به تهران بیاید. پایانه‌های لجستیکی، با همین دیدگاه، در بنادر خشک شکل می‌گیرند.

در این خصوص که چه باید کرد؟ باید بگویم: اولاً، شناخت مسوولین را باید به یک تراز واحد برسانیم. دوم این که، امتیازاتی را برای صاحبان کالا در نظر بگیریم، تا آنان احساس کنند از محل استفاده از بنادر خشک، منتفع می‌شوند. انتفاع آن‌ها، در نهایت، انتفاع اقتصاد ملی است. نکته‌ی سوم این که، تعبیر سازمان‌های ما از منفعت، به شکل نقطه‌ای است یعنی؛ راه‌آهن، منفعت خودش را می‌سنجد، گمرک، منفعت خودش را و سیستم جاده‌ای هم فقط نفع خودش را می‌بیند و در نظر می‌گیرد. در حالی که باید به تجمیع این منافع در قالب

ظرفی واحد فکر کرد. یعنی متولی کار، مسیر عملکرد را به سمتی سوق دهد که منافع این سازمان‌ها در راستای منافع ملی، با همدیگر جمع شود و حاصل جمع این منفعت‌ها در محاسبات و عملکردها دیده شود. تجربه نشان داده است که، هرگاه منافع سازمان‌های متولی با هم تلفیق شد و اثر کلی آن سنجیده شد، آن گاه می‌توان یک عملکرد ملی را به انجام رسانید. در حال حاضر، حداکثر کالایی که به بندرعباس، به عنوان ترانزیت داخلی، وارد می‌شود، بیش‌تر از چهار، پنج درصد نیست. چرا فقط چهار تا پنج درصد صاحبان کالا تمایل دارند کالاهای خود را به داخل کشور بیاورند؟ چون حس می‌کنند منفعت خاصی نصیب شان نمی‌شود. این واقعیت باید نهادینه شود که در صورت تحقق منافع صاحبان کالا، منافع ملی نیز تأمین خواهد شد.

● در حال حاضر، متولی اسمی و رسمی ایجاد بنادر خشک کدام نهاد است؟

چشم جهان: ببینید! همه سازمان‌های مربوط به این موضوع، باید متولی اجرای آن باشند؛ ما با موضوع مشخصی روبه‌رو هستیم، تحت عنوان: سامان‌دهی بنادر خشک. یعنی یک مجموعه‌ی فراسازمانی باید در این جریان حضور داشته باشد، که مساله را از منظر منافع ملی تحلیل کند و تصمیم بگیرد. امروز، اگر قرار باشد، راه‌آهن، مساله را تحلیل کند، منفعت خود را در اولویت نخست خود قرار می‌دهد؛ همچنان که اگر گمرک هم بخواد آن را تحلیل کند، منفعت خودش را مقدم بر سایر مسائل خواهد دید. بنابراین، مرجع بالاتری باید در این جریان حضور داشته باشد و بررسی کند که چگونه می‌توان این منافع مختلف را بین سازمان‌های مختلف متوازن کرد که در کل، منفعت نهایی، نصیب کشور شود. وقتی یک کانتینر، از سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای به سیستم حمل‌ونقل ریلی منتقل می‌شود، صرفه‌جویی ۵۰۰ لیتر سوخت را برای مملکت محقق کرده است؛ این کار، عملکردی ملی است و چون منفعت ملی دارد، باید با نگاه ملی به آن نگریست. البته تشکیل کارگروه حمل‌ونقل با نظارت مقامات عالی‌دولتی، امیدواری‌هایی را در این زمینه ایجاد کرده است.

● یکی از عوامل فقدان فرهنگ ایجاد بنادر خشک، شاید این باشد که مطالعه و بررسی علمی و دقیقی، روی این موضوع، انجام نشده است. البته مراکزی به صورت انفرادی در این باره مطالعاتی داشته‌اند؛ اما به عنوان یک استراتژی با ابعاد زمانی مشخص، روی آن کار نشده است. آیا این نقیصه را یکی از دلایل عدم سرعت مناسب در ایجاد بنادر خشک نمی‌دانید؟

اساساً آیا در اسناد بالادستی، اشاره‌ای به موضوع راه اندازی بنادر خشک شده است؟

چشم جهان: در سند چشم انداز ۱۴۰۴، به موضوع توسعه‌ی بنادر خشک و مکان‌هایی در داخل کشور که بتوانند به عرضه خدمات لجستیکی بپردازند، اشاره شده است. خوش‌بختانه، در حال حاضر، زیرساخت این کار مهیاست، اما آن چه بیش‌تر مانع انجام کار می‌شود، نقص‌هایی است که در بخش‌های نرم افزاری و سیاست‌گذاری کار وجود دارد. توسعه‌ی بنادر خشک، باید به طور هماهنگ و با توجه به همه‌ی جوانب انجام پذیرد، به طوری که یک سازمان نتواند بگوید، چون من از این کار سودی نمی‌برم، پس این موضوع برایم مهم نیست. باید برای این معضل، راهی پیدا کرد. باید ظرف واحدی برای جمع کردن منافع ملی داشته باشیم که سازمان‌های ذی‌ربط، از محل تجمیع، منتفع شوند. خوش‌بختانه، در این زمینه، اقدامات مطلوبی انجام گرفته، ولی سرعت رشد آن، با سرعتی که مورد انتظار است، هم‌خوان نبوده. مسایل دیگری هم در این میان وجود دارند. مثلاً اگر راه‌آهن می‌خواهد در بخش حمل و نقل ترکیبی فعالیت کند، باید سرعت عمل خود را با نیاز صاحبان کالا تطبیق بدهد. در حال حاضر در بسیاری از کشورهای دنیا، در بخش کانتینری - که کم کم دارد به حمل‌ونقل غالب تبدیل می‌شود- رفتاری که با قطارهای کانتینربر دارند، همان رفتاری است که با قطارهای مسافربری نشان می‌دهند. پس سرعت بخشیدن به حمل‌ونقل ریلی، به خصوص در بخش کانتینری، بسیار حایز اهمیت است. نکته‌ی دیگر، تفاوت نرخ‌ی است که راه‌آهن برای حمل کالاهای ترانزیت خارجی دریافت می‌کند. راه‌آهن، کالای ترانزیتی خارجی را از طریق شبکه‌ی ریلی کشور، حدود سه برابر گران‌تر از کالای داخلی حمل می‌کند!! بنابراین، نتیجه این می‌شود که اکثر شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی فعال، متقاضی استفاده از سیستم جاده‌ای باشند و این موضوع مزیت استفاده از بنادر خشک مرزی را از بین می‌برد. حتی در ایام تعطیلات هم که عبور و مرور کامیون‌ها در جاده‌های کشور محدود می‌شود، اکثر صاحبان کالا حاضرند محمولات‌شان را در بنادر بگذارند تا بماند، ولی حمل‌اش را به راه‌آهن نسپارند. این رویه سالیانست که ادامه دارد ولی مسئولین راه‌آهن با وجود دریافت مستمر این بازخوردها حاضر نشده‌اند در سیاست‌های‌شان برای اصلاح نرخ و سرعت بخشیدن به حمل‌بار در شبکه ریلی تجدید نظر کنند.

● به نظر می‌رسد، کارگروه حمل‌ونقل که شما به آن اشاره کردید، تاکنون نتوانسته است سازمان‌ها را با یکدیگر هماهنگ

کند و تشخیص دهد که خواسته‌ها و نیازهایشان چیست، تا منافع آن‌ها یک کاسه شود. برای مثال، مصوبه‌ای مربوط به سال ۱۳۸۸ موجود است، که باید امسال اجرایی می‌شد؛ اما متأسفانه، تاکنون اقدام مشهودی انجام نگرفته و هر سازمان در پاسخ به چرایی عدم اجرای آن مصوبه، مشکلات خود را مطرح می‌کند. آیا نباید تغییری در این رویه ایجاد شود؟

چشم جهان: حرف شما کاملاً درست است، چون تفکرات سازمان‌گرایانه مراجع مسئول اجرای مصوبات، اجازه‌ی خروج از فکر نقطه‌ای و جزیره‌ای و حرکت در راستای منافع جمعی را نمی‌دهد. برای همین است که مصوبات این کارگروه‌ها در بخش حمل و نقل، بیش‌تر حالت شعاری پیدا کرده است. مصوبه صادر می‌شود، ولی هر سازمانی بهانه‌ای می‌آورد و کار به نتیجه نمی‌رسد یا اصلاً بودجه‌ای به آن تخصیص نمی‌یابد. چگونگی اجرای آن را معلوم نمی‌کنند. یا این که، پس از تصویب، برای تهیه‌ی الگوی مدل مالی و اقتصادی دوباره کار گره می‌خورد. برای همین منطقه آپرین، ابلاغ رسمی دولت به گمرک را داریم که در سال ۸۶ ایشان را مکلف به حضور در پایانه آپرین کرده است ولی باگذشت ۳ سال هنوز از اجرای آن خبری نیست.

● توصیف شما از آپرین چگونه است؟ آیا این منطقه به معنای واقعی قابلیت پذیرش نقش بنادر خشک را دارد؟

چشم جهان: آپرین، به خاطر اتصال مستقیم ریلی به بندر شهیدرجایی، می‌تواند فرصت انتقال سریع کانتینرها را به صورت رفت و برگشت فراهم آورد؛ در حالی که هیچ یک از گمرکات دیگر تهران، مثل: گمرک شهریار و غرب، این امکان را ندارند؛ چون درون محوطه شهری قرار دارند و ارتباط ریلی آنها بسیار کند و نامناسب است. با این وجود، استقرار گمرک در آپرین ضروری بود. همانطور که گفتم مصوبه‌ای در سال ۸۶ گمرک را مکلف می‌کرد تا در آپرین مستقر شود. ولی این مصوبه، تاکنون اجرایی نشده است. حالا دلایل اش چیست؟! حتماً مسئولین گمرک توضیحاتی دارند. اما این را می‌توانم بگویم که عدم اجرای این مصوبه، قطعاً به منافع ملی ضرر می‌زند. مهم این نیست که در آن جا تایدواتر باشد یا نباشد، مهم این است که آپرین کار کند. تایدواتر خاورمیانه، مثل یک پیش‌قراول جلو رفته و کار را شروع کرده است؛ دیگران هم می‌خواهند بیایند زمین بگیرند و کار کنند. آن جا برای همه جا هست و کسی بیکار نخواهد ماند.

آپرین، در واقع چهار راه ریلی در جنوب تهران است و تمام مسیرهای شرق به غرب، شمال به جنوب و همین‌طور شمال غرب و شمال شرق به جنوب، از طریق آن به یکدیگر وصل

می‌شوند؛ در واقع، کانون اتصال مسیرهای مختلف ریلی و جاده‌ای کشور است. یک مزیت آپرین، همین تقاطع اصلی بودن آن است و مزیت دیگرش، توان پذیرش بار است. در آن جا قطارهای باری، در جهات مختلف می‌توانند به هم مرتبط شوند و از قطاری به قطار دیگر و از قطار به کامیون و بالعکس جابجایی بارها انجام شود. ما می‌توانیم بین تهران و بندرعباس، چنین کاری را انجام دهیم. آپرین، موقعیت منحصر به فردی دارد؛ جایی است که روی آن مطالعه شده است. مطالعات و طرح جامعی که در ترافیک حمل‌ونقل بار و مسافر در کشور انجام شده، آپرین را به عنوان کانون مبادله کالا پیشنهاد کرده است. نکته‌ی مهم این است که بخش عمده‌ای از رفت و آمد قطارهای مانوری به داخل شهر تهران را قطع می‌کند و دیگر نیازی نیست که برای توزیع بار در بین مناطق مختلف به درون شهر بروند. البته در این فرصت، از خطوط کشتیرانی که از آپرین استفاده کردند، تشکر می‌کنم. الان ۱۲ شرکت کشتیرانی، از آپرین برای نگهداری، توزیع و حمل و نقل کانتینرهای خالی خود استفاده می‌کنند. اگر روزی گمرک در آن‌جا مستقر شود، همین خطوط کشتیرانی، برای کانتینرهای پرشان هم، از این منطقه استفاده خواهند کرد. این ۱۲ شرکت، با تلاش شرکت تایدواتر و با ارایه‌ی امتیازات مختلف و تخفیف، حضور یافته‌اند.

● در پایان این گفت‌وگو، اگر صحبت خاصی دارید، بفرمایید؟

چشم جهان: لازم می‌دانم از توجه شما به این موضوع تشکر کنم. امیدوارم در سایر سازمان‌ها هم همین نگاه نوگرایانه وجود داشته باشد. امروز، اگر سازمان بنادر و دریانوردی به دنبال تحقق ایده راه اندازی بنادر خشک است، در حقیقت، دارد به طور واقعی، از منفعت خود در بنادر دریایی، چشم‌پوشی می‌کند؛ چون به این بلوغ فکری و عملکردی رسیده است که منفعت ملی، از منفعت سازمانی بالاتر است. ولی ما متأسفانه، در خیلی از سازمان‌های ذیربط که باید در این رابطه همکاری کنند، چنین شدت علاقه‌ای را در جهت تحقق منافع ملی نمی‌بینیم. ■





در گفت و گو با مدیرعامل
شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی

بنادر خشک یک تیر و چند نشان

بنادر خشک به مراکز اقتصادی و صنعتی کشور نزدیک باشند، کالاهای عبوری از مرزها، به نزدیک‌ترین پایانه‌ها انتقال می‌یابند و خدمات مورد نیاز، به صاحبان کالا ارایه می‌شوند. بنادر خشک، به منزله‌ی مراکز اقتصادی، به شدت نیازمند پشتیبانی و بهره‌مندی از خدمات لجستیک هستند. ایجاد شبکه‌های لجستیکی قوی، می‌تواند به تقویت بنادر خشک بینجامد. کاهش هزینه‌ها و افزایش ظرفیت‌ها و همچنین، بالا رفتن سرعت ارایه‌ی خدمات، از دیگر مزایا و محاسن احداث بنادر خشک خواهد بود.

● **سهم فعالان حمل و نقلی در ایجاد، رونق و توسعه‌ی بنادر خشک، چه میزان است؟**
تیموری پور: از نیازهای بنادر خشک، اتصال به همه‌ی شبکه‌های حمل و نقلی، یعنی: ریل، جاده و حتی هوایی است. با ایجاد این راه‌های ارتباطی، می‌توان بهترین سرویس‌ها را ارایه داد. بنادر کشور باید برای بارگیری واگن‌ها، سیستم‌های قوی داشته باشند، تا پس از ورود واگن‌ها، کالا مستقیماً در آن جا تخلیه و یا بارگیری شود.

گاه بندر خشک را به عنوان نقاط توزیع بار، به مرکز کشور می‌آوریم و زمانی آن را به حیطه‌های مرزی انتقال می‌دهیم تا به کشوری دیگر سرویس دهد. ایجاد پایانه‌ی خشک، باعث می‌شود بهترین بهره‌وری را از ظرفیت‌های ناوگان حمل و نقلی داشته باشیم. در حال حاضر، از ظرفیت‌های ناوگان ریلی بهره‌برداری مناسبی بعمل نمی‌آید؛ حتی از حمل و نقل جاده‌ای که بیش‌تر ظرفیت حمل داخل کشور را برعهده دارد نیز، استفاده‌ی مطلوبی نمی‌شود. بهره‌برداری مطلوب، این است که در مسیرهای طولانی، کالا را به وسیله‌ی تجهیزات مناسب، مثل: واگن، حمل کنیم و در مسافت‌های کوتاه مانند توزیع در سطح استان‌ها، از کامیون استفاده شود. در غیر این صورت، ممکن است عملکرد

● **در ابتدا بفرمایید پیش‌نیازهای راه اندازی بنادر خشک کدام‌اند؟ این بنادر در صورت ایجاد، از چه محاسنی برخوردار خواهند بود؟**

تیموری پور: از زمانی مقوله بنادر خشک مطرح و اهمیت آن مورد توجه قرار گرفت که حمل کالاها کانتینری شد. در آن زمان، ارایه‌ی خدماتی فراتر از محوطه‌های بندری، در کانون توجه قرار گرفت؛ تا صاحبان کالا از این امکان برای سرعت بخشیدن به ارسال محموله‌های خود استفاده کنند و به تبع آن نیز، حمل کانتینری و ارایه‌ی خدمات به مراکز اقتصادی مطرح شد.

موقعیت خاص ایران در برخورداری از بنادر دریایی نسبت به کشورهای اطراف که محصور در خشکی هستند، ضرورت ایجاد بنادر خشک را برجسته‌تر کرد؛ چرا که بنادر خشک، می‌توانند در افزایش بخشی از ظرفیت‌های بندری و تسهیل روند ارایه‌ی خدمات به صاحبان کالا، در داخل کشور و چه برای کشورهای هم‌جوار، نقش به‌سزایی داشته باشند. بنادر خشک، می‌توانند به عنوان نقاط استراتژیک، از جایگاه ویژه‌ای در بین کشورهای محصور خشکی و همسایه برخوردار باشند. این ویژگی و بسیاری از مزایای دیگری که بنادر خشک دارا هستند، طرح توسعه‌ی این گونه بنادر را ضروری می‌سازد.

از جمله مزایای دیگری که می‌توان برای بنادر خشک برشمرد، نقشی است که در کاهش ترافیک کانتینری بنادر دارند. علاوه بر این، بنادر خشک، در کاهش ترافیک مرزهای عبوری و افزایش ظرفیت‌ها نیز مؤثر هستند. اگر بنادر ما از حالت سنتی خارج و خدمات مورد نیاز مراکز و پایانه‌های لجستیکی نیز، از بندر جدا و این خدمات در منطقه‌ای دیگر ارایه شود، بی‌شک ظرفیت بنادر، به سمت عملیات سوق می‌یابد و منجر به سرعت‌بخشی فعالیت‌های عملیاتی خواهد شد. هنگامی که

شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در سال ۱۳۸۳ با مشارکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و راه آهن جمهوری اسلامی ایران، به منظور متمرکز نمودن ارایه خدمات حمل و نقل گروه کشتیرانی به صاحبان کالا و در راستای تکمیل زنجیره تامین و توسعه حمل و نقل چند وجهی تاسیس شد. تشکیل شبکه‌ی لجستیکی و ارایه‌ی خدمات جانبی به تجار و صاحبان بار، توسعه‌ی فعالیت‌های حمل و نقلی با استفاده از شیوه‌های ریلی، جاده‌ای و هوایی و ارایه خدمات به بنادر، انبارهای عمومی و... از اهداف دیگر این شرکت به شمار می‌رود. در سال ۱۳۸۸، بنابه تصمیم شرکت کشتیرانی، فعالیت این شرکت که بر پایه حمل و نقل ریلی استوار بود، با بخش لجستیک زمینی ادغام شد تا ساختار منسجم‌تری بیابد. جالب آن که اخیراً، راه آهن جمهوری اسلامی ایران، در راستای تحقق اصل ۴۴ قانون اساسی، سهام خود را به بخش خصوصی واگذار کرده و به دنبال آن، این بخش نیز سهام‌دار شرکت مزبور شده است.

در گفت و گو با «کاپیتان خشایار تیموری پور» مدیرعامل این شرکت، که علاوه بر پیشینه در بانوردی، سابقه مدیریت لجستیک را نیز با خود به همراه دارد، به چگونگی ایجاد بنادر خشک و اثربخشی این پایانه‌ها بر سیستم حمل و نقلی کشور پرداختیم.





یعنی قوانین و مقررات حاکم بر آن جا، روان سازی شده است. بنادر خشک ایران، باید به منزله‌ی بخشی از سیستم حمل و نقلی تلقی شوند. مسئله‌ی بعد، فرهنگ سازی این مقوله است که نیاز به حمایت‌های دولتی دارد. با اصلاح قوانین و مقررات، دولت باید در گام بعد، با ایجاد مشوق‌های لازم، فرهنگ سازی کند

انبارهای مناسب، تجهیزات تخلیه و بارگیری و آرایه‌ی خدماتی که می‌تواند ارزش افزوده تولید کند، اتصال چندجانبه به شبکه‌های حمل و نقلی، حضور گمرک با توجه به این که داخل کشور قرار دارد و می‌تواند بر اساس نیازهای موجود گمرکی تجهیز شود، از جمله زیرساخت‌هایی هستند که می‌توان به آن‌ها اشاره کرد. برای مثال، بندر عباس، بندری مجهز است که زیرساخت‌های لازم بندری را دارد. در بنادر خشک هم، باید با همان نگرش به بندر ساحلی، زیرساخت‌های لازم را به وجود آورد؛ یعنی اگر می‌خواهیم بنادر خشک کشور رشد کنند و شبکه‌ی لجستیکی تقویت شود، باید برخی کارهای خاص انجام پذیرند و طرح جامع احداث آن‌ها را در دست داشت.

تجاری انجام گیرد، اما قطعاً صرفه اقتصادی نخواهد داشت. ناوگانی که در حال حاضر در اختیار داریم، از کشش لازم برای آرایه‌ی خدمات برخوردار نیستند؛ هر چند به راحتی می‌توانند سرویس‌دهی مناسبی داشته باشند، ما می‌توانیم بهترین بهره را از ناوگان موجود ببریم. برای مثال، سرویس Door to Door که در حال حاضر، مورد نیاز خدمات کانتینری است را بهینه سازی کنیم. اگر کالاها در مراکز تخلیه و بارگیری و در صورت وجود کارخانه‌ها، در همان اماکن، کانتینری شوند، طبیعتاً از استاندارد حمل بالاتری برخوردار خواهند بود؛ تا این که کالایی به بندر برده شود و از آن‌جا با استانداردهای بندر، کانتینری شود. حتی ممکن است این استاندارد، استاندارد مورد نظر کارخانه‌ی تولیدکننده‌ی کالا نباشد و میزان صادرات آن را کاهش دهد. بنادر خشک داخل کشور، این امکان را بوجود می‌آورند که مراکز تولیدی، در همان جا کار خود را انجام دهند و با استانداردهای مورد نظر خود، کالا را صادر کنند.

البته وضعیت واردات کالا نیز، به همین صورت است. وجود یک انبار می‌تواند هزینه‌ها را بسیار پایین بیاورد، یعنی خدمات انجام شود، بار را بسته بندی کنند و به موقع از محوطه کارخانه ترخیص شود تا خواب سرمایه نداشته باشیم. موضوع مهم دیگر که مورد توجه است، مصرف درست انرژی است. حمل جاده‌ای، مصرف درستی از انرژی به دنبال ندارد، در حالی که استفاده از سیستم‌های ریلی، برای اتصال بنادر به پایانه‌های خشک در مسافت‌های زیاد، می‌تواند موجب صرفه‌جویی در مصرف انرژی شود.

• زیرساخت‌ها در ایجاد بنادر خشک، باید از چه وضعیتی برخوردار باشند؟

تیموری پور: برای ایجاد بنادر خشک، باید دقت کرد تا زیرساخت‌های لازم ایجاد شوند. اگر کارکرد بنادر خشک، به منظور ارسال کالا به کشورهای هم‌جوار باشد، حتماً باید شرایطی را به وجود آورد که از آن‌ها به بهترین وجه بهره برداری شود و توجیه پذیر باشند. وجود

• به چه دلایلی، آهنگ ساخت و راه اندازی بنادر خشک ضعیف است؟

تیموری پور: مشکل اینجا است که هنوز نوع نگرش قوانین و مقررات حاکم بر اقتصاد ما سنتی است. بنادر خشک، نه تنها هنوز جایگاه شایسته خود را پیدا نکرده‌اند بلکه هیچ تفاوتی با بنادر دریایی ندارند. متأسفانه کندی روند آرایه‌ی خدمات، یکی از دلایل عدم رغبت صاحبان کالا برای حضور در بنادر خشک است. در حال حاضر، قوانین و مقرراتی بر فضای انتقال کالا از مرزها و بنادر کشور حاکم هستند، که بر اساس و منطبق با استانداردهای بین‌المللی نیستند و نیازمند بازنگری، اصلاح و روان سازی هستند.

بنابراین، یکی از عوامل کندی، همین قوانین و مقررات است. قوانین دست و پاگیر و سخت و همچنین، وجود سازمان‌های مختلف نظارتی که هر یک بر اساس قوانین خاص خود عمل می‌کنند و این قوانین نیز، با یکدیگر منطبق نیستند و منجر به صدور فرامین مختلف و در نتیجه، کندی روند کارها شده است. در کشورهایی مانند آلمان که از حمل و نقل ریلی قوی بهره می‌برند، برای مثال، باری که در بندر هامبورگ تخلیه می‌شود، ظرف مدت ۲۴ ساعت بعد، در اولین بندر خشک و به مدت ۴۸ ساعت در اغلب نقاط اروپایی تخلیه می‌شود.

در حال حاضر، قوانین و مقرراتی بر فضای انتقال کالا از مرزها و بنادر کشور حاکم هستند، که بر اساس و منطبق با استانداردهای بین‌المللی نیستند و نیازمند بازنگری، اصلاح و روان سازی هستند.



باعث بالا رفتن تعرفه‌ها برای تامین هزینه‌ها شده است. طبق قانون حق دسترسی آزاد، دولت پس از تشخیص، برای تعدیل تعرفه‌ها می‌تواند هزینه‌های تعمیر و نگهداری خطوط را خود راسا متقبل شود. اگر چنین شرایطی برای راه آهن محقق شود، هزینه‌ها کاهش چشمگیری خواهند کرد. در این صورت هزینه‌ها و تعرفه‌ها تعدیل و در بخش کشش و زیر ساخت‌ها، سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز، انجام می‌شود. اما در شرایط کنونی، کاهش هزینه‌ها مقدور نمی‌باشد.

● در احداث و راه اندازی بنادر خشک، با توجه به دخالت سازمان‌های مختلف، ضرورت وجود مقام و مرجع بالا دستی احساس می‌شود تا نظارت و مدیریت این بخش را بر عهده بگیرد، نظر شما چیست؟

تیموری پور: وجود متولی، یک ضرورت است. خوش‌بختانه، در وزارت راه، این موضوع در حال نهادینه شدن است. در صورت تشکیل معاونت ترانزیت در وزارت راه، همکاری ارگان‌های مختلف، نهادینه خواهد شد. در حال حاضر، کمیته‌ی ترانزیت در تمام کشور فعالیت‌های اثرگذاری را انجام می‌دهد و به دنبال آن نیز، هماهنگی‌های مناسبی به وجود آمده، البته همگن نبودن قوانین و مقررات در سازمان‌های مختلف، مشکلات متعددی را ایجاد کرده است. روان سازی قوانین و برخورداری از متولی، هم به نفع کشور است و هم با از بین بردن موانع، زمان و هزینه‌های اضافی کاهش می‌یابد.

● به نظر شما، با وجود عدم رشد بنادر خشک، بخش خصوصی هنوز هم راغب به سرمایه‌گذاری در این مناطق است؟

تیموری پور: رونق فعالیت‌های اقتصادی، فعالیت توجیه پذیر سرمایه‌گذاران را به همراه دارد. در حال حاضر، سرمایه‌گذاری در بندر شهید رجایی، توسط بخش خصوصی انجام می‌شود. عملیات و پس کرانه‌های بندر شهید رجایی، در اختیار بخش خصوصی است. وجود موانع در بنادر یا مناطق ویژه‌ی اقتصادی و عدم بهره‌برداری از آن‌ها نباید رغبت سرمایه‌گذاری را از بین ببرد. مناطق آزاد ارونند یا ارس، مناطقی هستند که با توجه به موقعیت‌های استراتژیک، می‌توانند رشد بالایی داشته باشند. برای مثال، در منطقه‌ی آزاد ارس، سرمایه‌گذاری‌های خوبی انجام شده است و در صورت توجیه طرح، بهره‌برداری بالاتری حاصل می‌شود.

بنابراین، در صورت روان سازی و توجیه اقتصادی، بخش‌های خصوصی وارد عمل می‌شوند، تا با جلب منافع و جذب سرمایه‌های مختلف، در این زمینه فعالیت کند. ■



● ارزیابی شما از وضعیت موجود بنادر خشک در کشور چیست؟

تیموری پور: شرکت کشتیرانی، از سال ۱۳۸۴، درخواست خود را با طرح‌های مختلف برای راه اندازی پایانه آپرین ارایه داد. مراحل طی شد، اما نتیجه‌ی نهایی در پی نداشت. به همین جهت، راه آهن جمهوری اسلامی ایران، درصدد پیاده کردن طرحی جامع بر آمد، تا شرایط حضور شرکت‌ها برای سرمایه‌گذاری و انجام فعالیت فراهم آید. در صورت آماده شدن طرح، ما آماده‌ی حضور در این عرصه هستیم. امیدواریم تا پایان سال، این طرح آماده شود، و هر زمان که راه آهن اعلام کند، ما دست به کار خواهیم شد. در حقیقت، شرکت حمل و نقل ترکیبی، برای کمک به شبکه‌ی حمل و نقل داخلی و شبکه‌ی لجستیک، در این عرصه گام نهاد.

طرحی، در شمال غرب کشور، در منطقه‌ی مراغه در دست اقدام است که به منظور تأمین سوخت و کالاهای ترانزیتی نزدیک به شمال عراق اجرایی می‌شود. ما در پی آن هستیم تا فعالیتی را در آن منطقه آغاز کنیم که امیدواریم تا پایان سال، این پایانه نیز راه‌اندازی شود.

مورد بعد، منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سرخس، واقع در نقطه‌ی صفر مرزی است. با توجه به اهمیت مرزهای عبوری کشورهای آسیای میانه، لازم است سرمایه‌گذاری‌ها و خدمات مورد نیاز مهیا شود، تا تجار به بهترین شکل از این منطقه استفاده کنند. هر چند ایجاد بنادر خشک، گام مثبتی به شمار می‌آید، اما تقویت و رشد بنادر برای یافتن جایگاه مناسب، از اهمیت به سزایی برخوردار است.

● با توجه به برخی گلایه‌ها، آیا نرخ حمل بار توسط راه آهن در حوزه داخلی نیاز به بازنگری ندارد؟

تیموری پور: هر شرکتی علاوه بر ایفای نقش موثر در بازار، سعی می‌کند هزینه‌های خود را نیز تامین کند. هم اکنون، به دلیل هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری خطوط، کمبود کشش و مشکلات زیر ساخت‌های ریلی، سرعت حمل و نقل ریلی پایین است، و این امر،



» برای ایجاد بنادر خشک، جذب سرمایه‌گذاری، ایجاد زیر ساخت‌ها و همکاری بخش‌های مختلف، ضروری است که لازمه و پیش نیاز همه‌ی این اقدامات نیز، این است که همه‌ی بخش‌ها به اهمیت و جایگاه بالای بنادر خشک واقف شوند.

و به اشتیاق صاحبان کالا بیفزاید تا در مراکز اقتصادی کشور سرمایه‌گذاری کنند. در ایجاد پایانه‌ها، بخش خصوصی باید دخیل باشد، چون این بخش می‌تواند علاوه بر سرمایه‌گذاری مناسب، استاندارد بالاتری را نیز، ارایه و تجهیزات مورد نیاز را هم فراهم کند. برای ایجاد بنادر خشک، جذب سرمایه‌گذاری، ایجاد زیر ساخت‌ها و همکاری بخش‌های مختلف، ضروری است که لازمه و پیش نیاز همه‌ی این اقدامات نیز، این است که همه‌ی بخش‌ها به اهمیت و جایگاه بالای بنادر خشک واقف شوند.



سارا میرزایی

بررسی چالش‌های
حمل بار توسط راه آهن
در گفت و گو با
یک کارشناس
حمل و نقل ریلی کشور

راه آهن بر سر دو راهی انتخاب بار یا مسافر

همه‌ی ما در طول عمر خود، شاید برای یک بار هم که شده مسافر قطار بوده ایم و خاطره ای خوش را از آن سفر در ذهن داریم. برای خیلی ها قطار با آن لوکوموتیو و واگن های کوچکش شاید، تنها وسیله ای برای جابجایی مسافر باشد، غافل از آنکه در بسیاری از نقاط دنیا بارهای بزرگ و حجیم توسط همین لوکوموتیو و واگن های کوچک، حتی در مسیرهای بسیار طولانی، به راحتی حمل می شوند. در حال حاضر بخش کوچکی از مسئولیت نقل و انتقال بارهای سنگین کشورمان بر عهده ی حمل و نقل ریلی است، در حالیکه به جرات می توان گفت، این بخش از وظایف راه آهن می تواند جایگاه برجسته ای در صنعت حمل و نقل و توسعه اقتصادی کشور برایش تعیین کند، به شرط آن که اهتمام و توجه بیشتری نسبت به حمل بار نشان داده شود. با توجه به تاثیر مستقیم حمل و نقل ریلی در ایجاد و راه اندازی بنادر خشک و اتصال کلیه باراندازهای کشور به شبکه ریلی، در گفت و گو با «هاشم کلانتری» یکی از کارشناسان این زیربخش و «رییس گروه بهره برداری مرکز تحقیقات راه آهن جمهوری اسلامی ایران» به بررسی مهم ترین چالش های حمل و نقل ریلی کشورمان در زمینه جابجایی بار و چگونگی ایفای نقش آن در طراحی و اجرای بنادر خشک پرداختیم.

● به عنوان کارشناس حمل و نقل ریلی، چه شرایطی را برای ایجاد بنادر خشک متصور هستید؟

کلانتری: حرکت در راستای ایجاد و راه اندازی بنادر خشک، حرکتی زنجیره ای است. در این حرکت، حلقه های زنجیره باید در کنار هم و با هماهنگی هم، رفتار کنند و ارتباط تنگاتنگی با یکدیگر داشته باشند تا بتوانند وظایف خود را به خوبی انجام دهند. همکاری راه آهن، به عنوان یکی از حلقه های این زنجیره، کاملاً مشهود است. سرمایه گذاری در بنادر خشک، برگشت سرمایه ی مطلوبی به دنبال دارد. در کشورهایی مانند هند و ترکیه، این فرآیند انجام شده و موفقیت آمیز هم بوده است. بنادر خشک، محل خوبی برای سرمایه گذاری و حتی ایجاد ارزش افزوده بیشتر خواهند بود. راه آهن، متولی حمل و نقل ریلی است و متولی

است. در حمل و نقل جاده ای، هزینه های ساخت، تعمیر و نگهداری بر عهده ی دولت است؛ در حالی که راه آهن، هم از این جهت و هم از نظر تامین ناوگان، که هم اکنون در مرحله ی واگذاری است، هزینه های بسیاری را متحمل می شود. طبیعی است که با افزایش هزینه ها قدرت رقابت نیز کاهش یابد. دلیل دیگر، زمان حمل است. وظیفه ی راه آهن، تنها حمل بار نیست؛ بلکه یک فعالیت مختلط، یعنی حمل بار و مسافر را با هم انجام می دهد. با توجه به توقعی که مردم از حمل و نقل ریلی دارند و از آن استقبال کرده اند، تعداد قطارهای مسافری ما زیاد شده و بخشی از فعالیت راه آهن، به جابه جایی مسافر معطوف می شود. حرکت قطارهای مسافری طبق برنامه، اهمیت این بخش از وظایف راه آهن را بیشتر نشان می دهد. ما سعی می کنیم در بخش بار نیز، به این صورت عمل کنیم؛ به این ترتیب که

ایجاد بنادر خشک نیست، اما انکار هم نمی توان کرد، که اگر خواستار ایجاد و توسعه ی بنادر خشک هستیم، همکاری مشترک، از ملزومات آن است. بر این اساس، باید زنجیره وار حرکت کرده، نیازهای این طرح را شناسایی و برای تکمیل و راه اندازی این بنادر به جلو حرکت کنیم و با توجه به توسعه شبکه حمل و نقل ریلی، نقاط جدیدی را نیز در کشور تحت پوشش قرار دهیم.

● به رغم انتظاری که از راه آهن برای حمل بار وجود دارد، چرا آنگونه که باید از پذیرش این مهم استقبال نمی شود؟

کلانتری: صرف نظر از موضوع بنادر خشک، سهم راه آهن در حمل و نقل بار کشور، بسیار پایین است. دلایل متعددی نیز در این زمینه وجود دارد. یکی از دلایل، بالا بودن هزینه های حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده ای



حرکت در راستای ایجاد و راه اندازی بنادر خشک، حرکتی زنجیره ای است. در این حرکت، حلقه‌های زنجیره باید در کنار هم و با هماهنگی هم، رفتار کنند و ارتباط تنگاتنگی با یکدیگر داشته باشند تا بتوانند وظایف خود را به خوبی انجام دهند.

ظرفیتی را به جابه جایی مسافر و مابقی را به حمل بار اختصاص دهیم. دلیل دیگر، توسعه در حوزه‌ی پایانه ها و امکانات و تجهیزاتی است که، باید به عنوان پشتیبان در این پایانه ها مستقر شود. در پس کرانه‌ها، نیاز به احداث محوطه‌ی مانور، تامین تجهیزات تخلیه، واگن های حمل بار و لوکوموتیوهای مانوری داریم. در این حالت، قطار با سرعت بیش‌تری در زمینه‌ی تخلیه و بارگیری، عمل می‌کند. این فرآیند مشترک، باید ایجاد شود که متاسفانه، تا کنون صورت نگرفته است. در نتیجه، سهم ما در این بخش کم است؛ هرچند، مشتری خود برای انتخاب وسیله حمل بارش تصمیم می‌گیرد، منتهی ما نیز در پی ایجاد شرایطی هستیم تا قابلیت های رقابتی خود را نشان دهیم.

● قوانین و مقررات مرتبط با این موضوع چه شرایطی دارند؟

کلاتری : در این مورد، محدودیت‌هایی وجود دارد. برای رفع محدودیت‌ها، ابتدا باید زمینه و زیرساخت‌ها را مهیا کنیم. در صورت فراهم نبودن زیرساخت‌ها، نمی‌توان استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی یا ریلی را به مشتریان

اجبار کرد. برای مثال، در منطقه‌ی آپرین، گمرک استقرار کم رنگی دارد و با وجود امکانات مورد نیاز برای فعالیت‌های تخلیه و بارگیری، زیرساخت‌های لازم فراهم نشده است. در شبکه حمل‌ونقل؛ شرایط به گونه‌ای است که تنها بخشی از ظرفیت‌های موجود مورد بهره برداری قرار می‌گیرد و برای بخشی از آن، تقاضایی وجود ندارد. در صورت راه اندازی حمل‌ونقل ترکیبی و به خصوص کانتینری، می‌توانیم از ظرفیت‌های بدون استفاده، به بهترین وجه بهره‌برداری کنیم. سهم ما در حمل‌ونقل کانتینری، زیر ۵ درصد است و دلایل آن، به مواردی که ذکر شد، مربوط می‌شود.

● فعالیت بخش خصوصی در مشارکت با راه آهن، به چه میزان و در چه قسمت‌هایی است؟

کلاتری : هم اکنون، پروژه‌های پر بازده و تاثیرگذار بر توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی شناسایی شده است. گلوگاه‌هایی در شبکه، به عنوان زیرساخت وجود دارد. ازجمله، می‌توان به احداث خطوط دوم اشاره کرد، که به افزایش ظرفیت شبکه، کمک قابل توجه‌ای خواهد کرد. در برخی از ایستگاه‌های تشکیلاتی، در صورت سرمایه‌گذاری می‌توان امکانات بنادر خشک را در مبدأ و یا مقصد بار ایجاد نمود. برای نمونه، در پایانه‌ی آپرین و مناطق اصفهان، سیرجان، شهید مطهری، ایستگاه‌هایی با این قابلیت وجود دارند و در صورت آرایه‌ی سرویس مناسب در تامین امکانات انبارداری، گمرک، نیروی انتظامی و موارد مشابه، می‌توان روند این عملکرد را بهبود بخشید، تا بخش خصوصی نیز در زمینه‌ی تامین ناوگان و رفع گلوگاه‌ها سرمایه‌گذاری کند. عمده‌ی سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی و

● راه آهن تا کنون چه اقداماتی را برای راه اندازی بنادر خشک انجام داده است؟

کلاتری : مطالعات در این زمینه شروع شده، جهت تعیین نقاط بهینه با همکاری پژوهشکده‌ی حمل‌ونقل، پروژه‌ای تعریف کرده‌ایم که هنوز در مراحل اولیه قرار دارد. مرکز تحقیقات راه آهن، به عنوان بازوی مشاوره‌ای مدیر عامل راه آهن، مطالعاتی را در این زمینه آغاز کرده است. شرکت انبارهای عمومی، متقاضی سرمایه‌گذاری در ایستگاه آپرین است. در مرحله‌ی اول، محوطه‌ای وسیع برای سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی انبارها و استقرار گمرک پیش بینی شده و موافقت‌های اولیه، حاصل شده است. در مورد رفع گلوگاه‌ها و ورود ناوگان جدید، بحث‌های بودجه‌ای و اعتباری می‌تواند موثر باشد. با تمامی این شرایط، در حال حاضر، اگر متقاضی حمل ترکیبی یا کانتینری با ریل وجود داشته باشد، قطعاً راه آهن استقبال خواهد کرد. ما در بسیاری از مسیرها،



اختصاص می‌دهند، به راه آهن هم اختصاص یابد، قطعا این بخش هم توانایی ارتقای کمی و کیفی خود را پیدا می‌کند. استفاده از راه آهن، معادل صرفه جویی در مصرف سوخت است، در حالی که بخش جاده ای تا به حال از سوخت رایگان استفاده می‌کرد. در مورد وقوع سوانح و بروز چالش های زیست محیطی، مزیت راه آهن روشن است و در مقایسه با حمل جاده ای عملا هیچ گونه هزینه‌ای بر جامعه تحمیل نمی‌کند و از این بابت نیز، یارانه‌ای نگرفته است. طی محاسبات و مطالعاتی که در سال ۱۳۸۵، در زمینه‌ی صرفه جویی‌هایی که در همین سه قسم، تصادفات جاده ای، مصرف سوخت و هزینه‌های زیست محیطی صورت گرفته است، نشان داده شده که حدود ۲۵۰۰ میلیارد تومان صرفه جویی، به دلیل عملکرد راه آهن انجام گرفته است. این در حالی است که در همان سال درآمد راه آهن، حدود ۴۰۰ میلیارد تومان بوده است. برای مثال، ما در آن سال، ۲۰ میلیارد تن-کیلومتر بار را جابه‌جا و حمل کرده‌ایم و به جابه‌جایی ۱۵ میلیارد نفر-کیلومتر مسافر همت گمارده‌ایم. اگر همین عملکرد به بخش جاده‌ای منتقل می‌شد، ۲۵۰۰ میلیارد تومان هزینه‌ی بیش‌تر بر جامعه تحمیل می‌کرد.

لذا، اگر گفته می‌شود راه آهن در اولویت است، پس سرمایه‌گذاری ویژه‌ای را هم باید برای عملکرد راه آهن اختصاص داد. در گلوگاه‌ها، در مسیرهایی که از شیب و فراز برخوردار هستند، احداث خط دوم، می‌تواند هزینه‌ها را پوشش دهد. اگر مبالغ ناشی از این صرفه جویی‌ها به خود راه آهن اختصاص یابد، به نظر می‌رسد همه‌ی این مشکلات به آسانی برطرف خواهد شد. ■

صورت نمی‌گرفت، عملکرد حوزه‌ی مسافری راه آهن نیز مقرون به صرفه نبود. علاوه بر این، راه آهن بخش عمده‌ای از لوکوموتیوها و کشنده‌ها را به صورت رایگان در اختیار بخش مسافری قرار داده است.

حمل مسافر، نه تنها سود ده نیست، بلکه بخش عمده‌ای از درآمدهای راه آهن، مجددا صرف هزینه‌های جابه‌جایی مسافر می‌شود. بنا به خواست مسئولین، تعداد قطارهای مسافری زیاد شده است تا بخش عمده‌ای از ظرفیت راه آهن، معطوف به جابه‌جایی مسافر شود؛ در حالی که، علاقمند هستیم در حوزه ترانزیت مسیرهایی مثل مسیر زاهدان- میرجاوه و کرمان- زاهدان راه‌اندازی شوند، تا جابه جایی بار داشته باشیم. گذشته از این‌ها، مسیر کریدورهای سرخس- رازی و سرخس- جلفا در اختیار راه آهن است. مسیر خرمشهر به شلمچه نیز راه اندازی شده است. در بندرعباس و بندر شهید رجایی، هرچند سهم راه آهن اندک است، اما حجم قابل توجه‌ای از جابه جایی بارها، توسط راه آهن صورت می‌گیرد. در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد، حمل‌ونقل ترکیبی انجام می‌شود. در منطقه‌ی آپرین، حمل ترکیبی توسط راه آهن هر چند محدود، اما به صورت عملیاتی انجام می‌شود. البته یکی از تقاضاهای مشتریان، کوتاه کردن زمان سفر است. دلیل کوتاه نبودن زمان سفر نیز، عدم وجود یک شبکه‌ی همگن است. برای مثال، اگر در محور بافق به بندر عباس، ۱۰ میلیون تن ظرفیت داریم، این میزان در برخی از مسیرهای شبکه به ۳ و یا ۵ میلیون تن می‌رسد. در مسیر اهواز به بندر امام، حدود ۱۰ میلیون تن ظرفیت داریم که در لرستان این ظرفیت به ۳ میلیون تن کاهش پیدا می‌کند. ما باید بار را از مسیر ۲۰۰ کیلومتری که فقط در ۶۰ کیلومتر آن تونل وجود دارد، عبور دهیم. اگر موضوع حمل‌ونقل ترکیبی عملی شود، چه بسا در مسیرهایی مانند اهواز- بندر امام، که مسیری یک دست است و هیچ فرازی در آن وجود ندارد، بتوان با یک لوکوموتیو ۶۰۰۰ تن بار را جابه‌جا کرد و از آن به بعد، بارها را به صورت ترکیبی حمل نمود. هزینه‌های راه آهن، بسیار بالاست و با انجام این فعالیت‌ها، می‌توان بخشی از هزینه‌ها را کاهش و از ظرفیت شبکه به نحو مناسبی بهره برداری نمود.

● **آیا راه آهن در پی آن است تا با کاهش تعرفه‌ها، از مشتریان این شبکه حمایت کند؟**

کلاتری : ما مایل به کاهش هزینه‌ها هستیم؛ اما واقعیت این است که هزینه اجباری تعمیر و نگهداری ۹۵۰۰ کیلومتر از شبکه در مقابل مان وجود دارد که در حمل و نقل جاده ای، این هزینه‌ها توسط دولت تامین می‌شود. راه آهن از کمک سایر بخش‌ها، مثل: راهنمایی و رانندگی، هلال احمر یا اورژانس برخوردار نیست. اگر معادل هزینه‌ای که به حمل و نقل جاده‌ای

از ظرفیت‌های قابل توجه‌ای برخوردار هستیم و آمادگی خود را در این زمینه اعلام می‌کنیم.

● **در حوزه‌ی بار، راه آهن چه میزان فعالیت داشته است؟**

کلاتری : تا به حال حدود ۷۰ درصد بارهای راه آهن، از نوع بارهای معدنی بوده است. بارهای معدنی، به کارخانه‌های ذوب آهن اصفهان، فولاد مبارکه و فولاد خوزستان حمل می‌شوند؛ اما متأسفانه، واگن‌ها یا خالی بر می‌گردند، یا باید چند روز برای حمل بار منتظر بمانند. در صورتی که برای این واگن‌ها بار وجود داشته باشد، حمل بارهای معدنی، برای راه آهن به صرفه تر خواهد بود؛ چون عملکرد خود را با همین ظرفیت فعلی، ۲ برابر می‌کند. باید هماهنگی بین نوع واگن‌ها، سرویس راه آهن و متقاضیان ایجاد شود. شرکت‌های حمل و نقلی، در حوزه‌ی بازاریابی خود، باید پی‌گیر باشند، چون راه آهن، مسئولیت حمل‌ونقلی مختلط را بر عهده دارد. اشغال بخشی از ظرفیت‌ها به عنوان حمل مسافر، باعث جلوگیری از انجام تعهدات در حوزه‌ی بار می‌شود. در محور تهران- شمال، حجم بار حمل شده توسط راه آهن فوق‌العاده کم است به رغم این که به بندر امیرآباد، گرگان و بندر ترکمن وصل هستیم، عملاً باری برای حمل، به سوی راه آهن نمی‌آید. محورهای شمالی کشور، به مناطق توریستی ختم می‌شوند و عمدتاً استانداری‌ها تمایل دارند انتقال بار توسط راه آهن و جابه‌جایی توریست از مسیر جاده‌ای صورت گیرد، تا درآمد ایجاد شود. البته متقاضی وجود دارد، اما مشکل جاری، هزینه‌های بالای راه آهن است.

● **آیا راه آهن، به ضرورت بنادر خشک باور دارد؟ یا چون اولویت اول حمل مسافر است یا بازار محصولات معدنی را در دست دارد، به این بخش توجه کافی ندارد؟**

کلاتری : در حدود ۷۰ درصد از درآمدهای راه آهن، در کم‌تر از ۲۵۰۰ کیلومتر از شبکه، از طریق حمل محصولات معدنی حاصل می‌شود که در ۳ ناحیه‌ی اصفهان، یزد و هرمزگان قرار دارند. نواحی جنوبی کشور، اهواز، لرستان، اراک و نیز خراسان در شرق کشور از لحاظ تامین درآمدهای راه آهن، در مراحل بعدی قرار دارند. با وجود ظرفیت‌های خالی، استفاده‌ی بهینه از همه‌ی ظرفیت‌ها در کل یک شبکه، ضرورت دارد. برای مثال، در مسیر تبریز به جلفا که خط برقی نسبتاً خوبی دارد، در سال‌های قبل، بیش از ۳ میلیون تن بار جابه‌جا شده است. این طور نیست که راه آهن، از کل شبکه درآمد خوبی را کسب می‌کند. در آمدی که راه آهن در یک بخش کسب کرده، برای تعمیر و نگهداری کل شبکه هزینه می‌شود. این هزینه‌ها، هزینه‌های سرباری هستند که راه آهن سعی در کاهش آن‌ها دارد. در حوزه‌ی مسافری، دولت یارانه می‌دهد و اگر کمک‌های مستقیم دولت در سنوات گذشته

در گفت و گو با مسوول برنامه و بودجه و سیاست گذاری
راهبردی ستاد حمل و نقل و سوخت کشور

بنادر خشک پشت به پشت بنادر دریایی

حسین میرزایی

بسیارند بیماری هایی که تنها با پیچاندن یک نسخه به سرعت درمان می شوند، البته به شرط آنکه سطر به سطر نسخه طبیب به درستی عمل شود و تلخی شفا بخش و درد ناشی از تزریق به راحتی پذیرفته شود. شاید ایجاد و راه اندازی بنادر خشک در کشورمان هم از آن دسته موضوعاتی است که نیازمند صدور دستورالعمل واحدی باشد، تا با اجرای بند بند آن، برخی چالش های موجود رفع شود. مشکلاتی که به مرور از سلامت پیکره صنعت حمل و نقل می کاهد، آن را فرسوده می کند و بر عوارض ناشی از بی برنامه گی می افزاید. برای موشکافی این موضوع، بهتر دانستیم تا در نشست با یکی از کارشناسان حوزه حمل و نقل، با وی به گفت و گو بنشینیم.

امیر جعفرپور، مدیر برنامه و بودجه و مشاور ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور؛ است. این کارشناس حوزه حمل و نقل که دانشنامه دکترای خود با موضوع تدوین الگوی مدیریت راهبردی حمل و نقل کشور را در سال آینده ارائه خواهد نمود، طی آن، چگونگی ایجاد و راه اندازی بنادر خشک در کشورمان را مورد مطالعه قرار داده است.



است و بنا است که این توزیع از طریق ترکیب شیوه های حمل دریایی، ریلی و جاده ای و حتی هوایی انجام گیرد. بر این اساس است که طبق پیشنهاد کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، در برنامه ی پنجم آورده شده است که سه منطقه ی آبرین، سرخس و بازرگان، باید تا پایان برنامه، به بهره برداری برسند.

● **از منظری کلان، فواید و منفعت های بنادر خشک، شامل چه مواردی است؟**
جعفرپور: اجازه دهید مشکلاتی که بنادر دریایی ما با آن روبه رو هستند را برشماریم، تا از این راه، محاسن ایجاد بنادر خشک، بیش تر محرز شود. ما الان در بنادر دریایی کشور، فضا کم داریم. برای مثال، در سال جاری در نظر داشتیم از فضای موجود در بندر شهید رجایی برای توسعه ی حمل و نقل ترکیبی استفاده کنیم؛ ولی، برایمان اثبات شد که در این بندر، فضای لازم برای احداث خط آهن جدید در اسکنه ها، با توجه به فن آوری و امکانات موجود، وجود ندارد. در واقع، بنادر دریایی کشور، از فضای کافی برای انبارداری و مانور ناوگان حمل و نقل ترکیبی برخوردار نیستند. مسأله ی دیگر، ضمن این که نرخ خدمات بندری، در حال افزایش است، تبادل کالا، هم در بخش ترانزیتی منطقه و هم در حوزه

موضوع احداث بنادر خشک، به عنوان یکی از استراتژی های اساسی توسعه در کشورهای آسیایی مطرح شد. در این جلسات، نمایندگان کشورهای مختلف منطقه هم حضور داشتند و فعالیت های خود در حوزه ی حمل و نقل را توصیف کردند. اغلب این کشورها در حال برنامه ریزی و راه اندازی بنادر خشک بودند. می توان گفت که در یک رویکرد جدید و نسبتاً همگرا و از همه مهم تر در چارچوب پروتکل های حمل و نقل بین المللی، بنادر خشک به عنوان راه حلی برای کم کردن فشارها از بنادر دریایی، مورد توجه قرار گرفتند.

● **گفته می شود که مطالعات مربوط به حمل و نقل در سال های خیلی دور هم به ایجاد مناطقی شبیه بنادر خشک در کشورمان اشاره داشته اند؟**

جعفرپور: در دهه ی ۵۰ در ایران، مطالعه ی جامع بنادر، تحت عنوان مطالعه ی ادبی - هریس انجام گرفت که در این مطالعه، به مناطقی در خشکی که برای انجام عملیات تکمیلی بندری مناسب اند، اشاره شده، ولی اصطلاح بندر خشک، به این مناطق اطلاق نشده، ضمن این که به جنبه ترانزیتی قضیه بیش تر توجه شده بود. در حالی که در مبحث بنادر خشک، توزیع کالا در داخل سرزمین هم مورد توجه

● **سابقه ی توجه به موضوع بنادر خشک در دنیا و در کشور ما، به چه زمانی باز می گردد؟**

جعفرپور: ببیند! کانتینر از حدود ۶۰ سال پیش وارد صنعت جهانی حمل و نقل شد و رشد خود را به صورت تصاعدی پیموده است. در حال حاضر، دنیا شاهد جابه جایی کانتینر در حجم های بسیار بزرگ با کشتی های ۱۵ هزار کانتینری است. این حجم از انتقال ناگهانی کانتینر به بنادر ساحلی، سبب شد که عملیات بندری و گمرکی در این پایانه ها با دشواری مواجه شود. بنابراین، موضوع بنادر خشک کم کم جدی شد و در واکنش به وضعیت بوجود آمده برای حمل و نقل دریایی، طی ده سال اخیر، شاهد توجه جدی به این موضوع هستیم. امروزه بنادر خشک، علاوه بر کشورهای توسعه یافته، در کشورهایی مثل: سودان، جیبوتی و پاکستان هم ایجاد شده است. عموماً ایجاد یک فضای دور از بندر در داخل خاک سرزمینی برای انجام عملیات نرم افزاری، گمرکی، انبارداری و عملیات توزیعی با استفاده از حمل و نقل ترکیبی را، بندر خشک تعریف می کنند.

در سال ۱۳۸۵، کارشناسان اسکاپ، از طرف سازمان ملل به ایران آمدند و یک دوره ی آموزشی سه روزه را برگزار کردند و هم زمان

خصوص این که بنادر خشک، چه تغییراتی در اقتصاد، ایمنی و موضوعات متعدد دیگر ایجاد می کنند، در اختیار ندارم؛ اما به طور کلی می توان گفت: افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار، یکی از مهم ترین منفعت هایی است که پس از ایجاد بنادر خشک متصور است. می دانید که هر قطار باری، جایگزین ۴۰ دستگاه کامیون و باعث کاهش عبور کامیون ها می شود. با توجه به سهم بالای حمل و نقل سنگین کشور در تصادفات جاده ای، افزایش سهم حمل و نقل ریلی، طبعاً آسیب های انسانی و اقتصادی ناشی از تصادفات را کاهش می دهد. این تغییر، مطمئناً بیش از ۱۰ درصد از تصادفات جاده ای می کاهد. به عبارت دیگر، هر یک درصد جابه جایی حمل و نقل جاده ای به ریلی، به همان میزان می تواند در کاهش تصادفات جاده ای موثر باشد. هرچه بار کم تر از طریق جاده منتقل شود، آسیبی که به روسازی جاده وارد می شود هم، کم تر خواهد بود. شماری از پل ها و زیرساخت های جاده ای کشور ما عمر بسیار زیادی دارند و فشار بیش از حد، باعث فرسودگی زودتر آن ها می شود. بنابراین، برداشتن این بار و گذاشتن آن بر دوش حمل و نقل ریلی، به کاهش اضمحلال روساخت ها و زیرساخت های جاده ای کمک می کند. موضوع دیگر، کاهش آسیب های

وجود آمدن ترافیک کامیون ها نخواهیم بود. با ایجاد بنادر خشک، دیگر با مشکل رسوب کالا در بنادر دریایی روبه رو نخواهیم شد؛ زیرا دیگر کالایی در بنادر انبار نمی شود. در کشورهایی که از بندر خشک برخوردارند، شاهد کم شدن مساحت بنادر دریایی هم هستیم؛ چون فضای وسیعی برای انبار کالا مورد نیاز نیست؛ از این رو، انبارهای سابق را به فضاهای سیاحتی و اداری- تجاری تبدیل می کنند. در اغلب بنادر، با توجه به زمین های آبرفتی حاشیه ای آن ها، که امکان ساخت و ساز و گسترش شهر را محدود می کنند، کوچک شدن فضای عملیات بندری، به توسعه ی فضاهای شهری می انجامد و از میزان آلاینده ی نوار ساحلی هم کاسته می شود. در بعضی از کشورها، مناطقی که به عنوان بندر خشک در نظر گرفته می شوند، عامل شکل گیری مناطق صنعتی نیز بودند؛ یعنی مواد اولیه در بنادر خشک مستقیماً وارد خط تولید می شود. در هند، ۴ و در پاکستان ۳ بندر خشک وجود دارد که همه ی آن ها تبدیل به مناطق صنعتی شده اند. وجود بنادر خشک، باعث ایجاد مناطق صنعتی- تجاری عمده ای در اطراف آن ها می شود. با ورود کالا به این مناطق، با حداقل فاصله، به محل تبدیل و فرآوری حمل، و وارد بازار آن کشور شده یا به خارج از کشور صادر می شود.

صادرات و واردات کشور، سیر صعودی یافته است. در محوطه های بندری، شاهد ازدحام و ترافیک شدید کامیون ها هستیم. این ازدحام، هم از لحاظ ایمنی مشکل زا است و هم به دلیل وقوع تأخیرها، تراحم هایی در فضای بندر ایجاد می کند. مورد دیگر، ترافیک مسیرهای منتهی به بندر است. اگر به بنادر امام خمینی، شهید رجایی و حتی انزلی سری بزنید، بعضی اوقات، صف های طولی از کامیون را می بینید که یک خط جاده را به طور کامل اشغال کرده اند و حتی باعث بند آمدن رفت و آمد شده اند. نکته ی دیگر این که، بنادر ما به عنوان نقطه ی تبادل کالا، گاه شاهد رسوب کالا هستند. صاحبان کالا بنادر را بهترین محل برای انبار کالای خود می دانند. حتی به رغم افزایش تعرفه ها و تدابیر بنادر برای کاهش رسوب کالا، باز هم شاهدیم که، ماندگاری کالا در انبار بنادر، هنوز برای صاحبان آن مطلوبیت دارد. مشکلاتی که برشمردم، ایجاب می کنند که برای حل آن ها از تدبیر ویژه ای به نام بندر خشک استفاده شود. وقتی بنادر خشک را با امکاناتی نظیر: دفاتر نمایندگی خطوط کشتیرانی، ریلی و جاده ای، خدمات بسته بندی بار، خدمات مونتاژ و پیش فروش کالا و بسیاری خدمات دیگر ایجاد کردیم، می توانیم از یک فضای بسیار وسیع، تا چندین برابر یک بندر که قابلیت گسترش بعدی را هم داشته باشد، برخوردار شویم؛ می توانیم تقاضای خدمات بندری نوین را به خاطر جریان پیوسته ی کالا و نماندن آن در بندر دریایی، در بنادر خشک پاسخ گو باشیم. با ایجاد بنادر خشک، می توانیم ترافیک و ازدحام موجود در بنادر دریایی را از بین ببریم و در مسیرهای منتهی به بندر هم، دیگر شاهد به

● آیا به صورت عینی و جزئی تر هم، منفعت های اقتصادی ناشی از ایجاد بنادر خشک بررسی شده است؟

جعفرپور: در کشور ما مطالعات بنادر خشک در قالب مطالعات جامع و مطالعات اخیر سازمان بنادر و دریانوردی و راه آهن، در حد مطلوبی صورت گرفته است. بنده، عدد و رقم خاصی در

طبق پیشنهاد کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، در برنامه ی پنجم آورده شده است که سه منطقه ی آپرین، سرخس و بازرگان، باید تا پایان برنامه، به بهره برداری برسند.





● **ظاهراً دو کارکرد متفاوت از بنادر خشک** انتظار می رود. یکی، اثرگذاری بر ترانزیت و دومی، رفع نیاز کشور در توزیع کالاهای وارداتی و جمع آوری کالاهای صادراتی. در کشور ما، تاکید بر کدام یک از این دو کارکرد بیش تر است؟

جعفرپور: در ایران، وزن رویکرد ترانزیتی، به واسطه وجود سرزمین های محاصره شده در خشکی که در همسایگی ما هستند، بسیار بالاست. قرار گرفتن ایران در کریدور شرق به غرب، ایجاب می کند که تدابیر ما بیش تر به سمت ترانزیت و خروج کالا از کشور هدایت شود؛ منتها در نظر بگیرید که ایران می تواند به یک نقطه تبدیل هم محسوب شود. امروزه کالاهای بسیاری، در مسیر یا در نزدیکی بنادر مقصد، فرآوری و توزیع می شوند. بنابراین، پیش بینی می کنم که نهایتاً در ایران، یک رویکرد ترکیبی در خصوص بنادر خشک شکل بگیرد؛ یعنی هم موضوع ترانزیت مورد توجه باشد و هم بحث تبدیل و فرآوری و توزیع سرزمینی. اما مطمئناً در سال های اول راه اندازی بنادر خشک، جنبه صادرات و واردات کالا در آن، پررنگ تر خواهد بود. در واقع، بنادر خشک به عنوان یک پایانه انتقال کالا، چه برای صادرات و چه برای توزیع آن در کشور، مورد توجه است. فکر می کنم ساختار ستاره ای حمل و نقل کشور و قرار گرفتن بندر خشک آپرین در راس این ستاره، چنین نقشی را خواه ناخواه برای آن ایجاد می کند. اما قطعاً برای سرخس و بازرگان، جنبه بین المللی و ترانزیت، بیش تر لحاظ خواهد شد.

● **ظاهراً همه بر ضرورت ایجاد بنادر خشک در کشور تاکید دارند؛ اما عملیاتی شدن این موضوع، با تاخیر روبه رو بوده است. به نظر شما راهکارهای اجرایی چیست؟**

جعفرپور: عدم هم سوئی سه سازمان درون وزارت راه، شامل: حمل و نقل جاده ای، راه آهن و سازمان بنادر در خصوص ایجاد بنادر خشک، باعث ورود دولت به این عرصه برای حل اختلافات در اوایل سال جاری شد.

برای ستاد حمل و نقل و سوخت کشور، بنادر خشک، یک امر کلیدی است؛ چراکه بنادر خشک، سه هدف ستاد، شامل: افزایش سهم حمل و نقل ریلی، افزایش ایمنی و کاهش مصرف سوخت را توأمان تامین می کند.

زیست محیطی است. حمل و نقل جاده ای، چندین برابر حمل و نقل ریلی، سوخت مصرف می کند و آلودگی بیش تری نیز به دنبال دارد. به نظر می رسد، پس از ایجاد بنادر خشک، هزینه های کلی حمل و نقل کاهش پیدا کند؛ چون رسوب کالا در بنادر را کاهش می دهد. انبارداری در بنادر خشک، به مراتب هزینه ای کمتری نسبت به انبارداری بنادر دریایی دارد. در بعضی کشورهای صاحب بنادر خشک، هزینه های حمل و نقل کالا تا ده درصد هزینه های قبل از ایجاد بنادر خشک کاهش یافته است. پیش بینی من برای ایران، بیش از این رقم است. با توجه به هدفمندسازی یارانه ها و افزایش بهای سوخت در کشورمان، با ایجاد بنادر خشک، می توانیم عدم افزایش قیمت کالا را در مقایسه با قبل از هدفمندسازی انتظار داشته باشیم. ایجاد بنادر خشک، مشخصاً باعث تقویت بنادر شهید رجایی و امام خمینی می شود؛ چون فقدان ظرفیت کافی و عدم توان در پاسخ گویی، یکی از دلایل حضور کشتی ها در بنادر کشورهای حاشیه ی جنوبی خلیج فارس است. وقتی ظرفیت بنادر ما بیش تر شود، طبیعتاً مراجعه هم بیش تر می شود. یک بحث دیگر، توسعه ی مناطق مرکزی کشور به واسطه ی ایجاد بنادر خشک است. اگر امروز در منطقه ی سیرجان شاهد رشد هستیم، آن را مرهون ایجاد منطقه ی ویژه اقتصادی در آن جا می دانیم. اگر بندر خشک آپرین فعال شود، منطقه ی بیابانی بین تهران - قم ارتقا خواهد یافت و شاید برای ۳۰ هزار نفر، شغل ایجاد کند.

درون وزارت راه، این اختلافات حل نشده و کارگروه حمل و نقل وساطت کرد تا عدم هم سوئی و ناهماهنگی این سازمان ها کاهش پیدا کند. مطمئناً ما از این پس، حضور دستگاه های دیگری را هم که در ایجاد و بهره برداری از بنادر خشک نقش دارند، نظیر: گمرک، بازرگانی و نیروی انتظامی، بیش تر خواهیم دید. بگذارید بگویم که هماهنگی سیاست گذاران، شرط اول موفقیت ایجاد بنادر خشک در کشور است. در کنار این مهم، وجود سامانه الکترونیکی قدرتمند و برخط برای حذف بروکراسی اداری، از پیش شرط های دیگری است که در صورت عدم وجود آن، ناگزیریم انتظارات خودمان از بنادر خشک را خیلی بالا نبریم. موضوع مهم دیگر، که از مصوبات دولت هم محسوب می شود، پورتال یا درگاه ملی بار است که اگر راه اندازی شود، قطعاً شاهد موفقیت بنادر خشک خواهیم بود. توجه به بخش خصوصی هم، یکی دیگر از نیازهای ایجاد بنادر خشک قلمداد می شود. علت عمده ی موفقیت کشورهای صاحب بنادر خشک، سپردن تمامی امور این بنادر به بخش خصوصی است. موضوع دیگری که ایجاد بنادر خشک را با مشکل مواجه می کند، حمایت های یک جانبه ی دولت از یک زیربخش حمل و نقل است. اگر دولت، تعادلی را در بین زیربخش های حمل



● نقش و نظر ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور در ایجاد بنادر خشک چیست؟

آینده‌ی نزدیک، اجرای مصوبات را پی‌گیری خواهد کرد؛ ضمن این که اختصاص بودجه‌ی اجرای این مصوبات که گاه با تاخیر صورت می‌گیرد، دنبال می‌شود. برای ستاد حمل و نقل و سوخت کشور، بنادر خشک، یک امر کلیدی است؛ چراکه بنادر خشک، سه هدف ستاد، شامل: افزایش سهم حمل و نقل ریلی، افزایش ایمنی و کاهش مصرف سوخت را توأمان تامین می‌کند.

● در پایان، اگر حرف ناگفته‌ای باقی مانده است، بفرمایید؟

جعفرپور: بخش حمل و نقل در کشور ما مهجور است. حتی از نظر بسیاری، اصلاً به منزله‌ی بخش تلقی نمی‌شود و حمل و نقل را در کنار انبارداری و ارتباطات، زیر مجموعه‌ی خدمات می‌دانند. در حالی که با توجه به موقعیت کشور ما در منطقه و برنامه‌های آتی برای ایجاد وزارت حمل و نقل و ارتباطات، مناسب است که حمل و نقل، به عنوان یک بخش اقتصادی در کنار صنعت، خدمات و کشاورزی مطرح شود. امیدوارم شما در جلساتی که با خبرگان حمل و نقل کشور برگزار می‌کنید، به این موضوع بپردازید و توجه مدیران و سیاست‌گذاران کشور را به این سمت سوق دهید که به حمل و نقل، به عنوان یک بخش بالادستی نگاه کنند. ■

جعفرپور: ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، نقش هماهنگ کننده و نظارت بر قانون مدیریت حمل و نقل و سوخت را بر عهده دارد. با توجه به این که، یکی از مهم‌ترین مفاد ماده‌ی یک این قانون درباره‌ی حمل و نقل ترکیبی، توسعه‌ی حمل و نقل ریلی و ایجاد پایانه‌هایی نظیر بنادر خشک در سطح کشور است؛ این ستاد، بدون این که وارد مسایل اجرایی و عملیاتی شود، نقش پایش را در این حوزه بر عهده دارد. برای مثال، سال گذشته، ستاد اجرای این قانون، آن را بررسی کرد و مشاهده شد که خلأهایی در نقاط تلاقی حمل و نقل ریلی، دریایی و جاده‌ای وجود دارد. ابتدا از مجموعه‌ی وزارت راه و شرکت‌های وابسته خواسته شد که در این باره توضیح دهند. سپس با توجه به حضور چند دستگاه مختلف، خود را موظف دید برای هماهنگی دستگاه‌های مرتبط با موضوع حمل و نقل، به این عرصه وارد شود و اوایل اردیبهشت ماه، جلساتی طی دو روز در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد که منجر به صدور مصوبه‌ی هیات دولت مبنی بر توسعه‌ی بندر شهید رجایی، ایجاد بندر خشک و توسعه‌ی حمل و نقل ریلی شد. ستاد، باز هم در

و نقلی کشور برقرار کند، به نحوی که هر یک در جایگاه خود ایفای نقش کند، تاثیر مهمی در موفقیت بنادر خشک به جای خواهد گذاشت. بعد از این است که باید بخش حمل و نقلی را با گمرک و بازرگانی هماهنگ کرد. این هماهنگی زیربخش‌های حمل و نقل و هماهنگی حمل و نقل به طور عام با سازمان‌های بیرونی، از مهم‌ترین عوامل موفقیت بنادر خشک محسوب می‌شود.

● مصوبه‌ی کارگروه حمل و نقل، وزارت راه را مکلف کرده که تا پایان امسال، بنادر خشک را ایجاد و به بهره‌برداری برساند. پیش‌بینی شما از آینده چیست؟ آیا ایجاد بنادر خشک، رویایی است که تحقق آن سال‌ها زمان خواهد برد؟

جعفرپور: ببینید! در نظر گرفتن یک فرصت یک ساله برای ایجاد سه بندر خشک، شاید قدری خوش‌بینانه و مبتنی بر ایجاد فشار و اضطراب در دستگاه‌های مرتبط باشد. ایجاد و به ظرفیت رساندن بنادر خشک، قطعاً طی برنامه‌ی پنج‌م‌توسعه قابل تحقق است. واقعی شدن قیمت سوخت در کشور، مجموعه‌ی حمل و نقل کشور را ناچار خواهد کرد برای بهره‌ور شدن و کاهش هزینه‌ها اقدام کند و ایجاد بنادر خشک، یکی از مهم‌ترین راه‌های کاهش هزینه‌های حمل و نقل است.

تغییر روبرو رشد در صادرات دو بندر اصلی آمریکا

به همین دور ه در سال قبل ۲۰ درصد افزایش نشان می دهد. با ادامه این روند، پیش بینی می شود که این بندر تا پایان سال میلادی موفق به صادرات ۳.۴ میلیون کانتینر باشند که این میزان در سال ۲۰۰۸ حدود ۳.۵ میلیون کانتینر بوده است.

کارشناسان معتقدند که بهبود وضعیت زندگی قشر متوسط جوامع کشورهای در حال توسعه از جمله چین، هند، اندونزی، سنگاپور و مالزی موجب شده است تا تقاضای مصرف کنندگان این کشورها برای کالاهای آمریکایی افزایش یابد.

با گذشت قریب به سه سال از بحران اخیر، حجم صادرات دو بندر اصلی آمریکا در حال بازگشت به وضعیت پیش از بحران اقتصادی است.

افزایش تقاضای کالاهای آمریکایی از سوی کشورهای در حال توسعه از جمله چین، هند، اندونزی و مالزی موجب شده تا وضعیت صادرات از بندر لس آنجلس و لانگ بیج آمریکا به وضعیت پیش از بحران اقتصادی نزدیک شود. آمارهای موجود حاکی از آن است که بندر مذکور طی ماه اکتبر گذشته ۲.۸ میلیون کانتینر حاوی کالا صادر نموده اند که نسبت

شانگهای پر ترافیک ترین بندر جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی



بندر شانگهای چین موفق شد در سال ۲۰۱۰ میلادی برای نخستین بار با پشت سر گذاشتن سنگاپور، به شلوغ ترین و پر ترافیک ترین بندر جهان تبدیل شود.

رشد و رونق اقتصادی جهان در سال ۲۰۱۰ تأثیر زیادی در افزایش مبادلات تجاری چین با کشورهای مختلف و افزایش حمل و نقل و جابجایی مسافر و بار از بندر شانگهای چین داشته است.

داشته است. میزان کل کالاهای حمل شده از طریق بندر شانگهای در سال ۲۰۱۰ به بیش از ۶۵۰ میلیون تن رسیده است. این رقم در سال ۲۰۰۹ به ۵۹۰ میلیون تن رسیده بود. ظرفیت بندر شانگهای طی سالهای اخیر دو برابر افزایش یافته و بحران مالی جهان تأثیر چندانی بر ترانزیت و جابجایی کالا از این بندر نداشته است.

بر اساس این گزارش بندر شانگهای در سال ۲۰۱۰ بیش از ۲۹.۰۵ میلیون تن کانتینر ۲۰ فوتی را بارگیری و تخلیه کرده است که این رقم ۵۰۰ هزار تن از بندر سنگاپور بیشتر است. به اعتقاد کارشناسان اقتصادی، برگزاری نمایشگاه اکسپو ۲۰۱۰ شانگهای نیز تأثیر زیادی در افزایش مبادلات تجاری این منطقه

هدف گذاری کشتی سازی دوو برای سود یازده میلیارد دلاری

شرکت کشتی سازی دوو برای دریافت سفارش و انعقاد قراردادی بالغ بر ۱۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۱ برنامه ریزی کرده است.

بر اساس سخنان اخیر یکی از سخنگوهای شرکت دوو که گزارش های غیررسمی برخی رسانه ها را تأیید می کند، شرکت کشتی سازی و صنایع دریایی دوو که دومین کشتی ساز بزرگ دنیاست، برای دستیابی به سودی معادل ۱۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۱ هدف گذاری کرده است.

ربوده شدن یک کشتی آلمانی در نزدیکی عمان

یک کشتی باری آلمانی که از امارات متحده عربی به سمت یونان در حرکت بود از سوی دزدان دریایی سومالی در نزدیک سواحل عمان ربوده شد.

نیروی دریایی اروپایی اعلام کرد کشتی آلمانی MV EMS River در حدود ۱۷۵ مایل دریایی شمال شرق بندر صلاله عمان به تصرف دزدان دریایی درآمد.

ساخت ترمینال مخصوص LNG در مالزی مقامات مالزی از ساخت یک ترمینال جدید LNG در این کشور خبر دادند.

شرکت ملی نفت Petronas مالزی، قصد دارد این ترمینال را در سواحل غربی این کشور در بندر Sungai Udang در مالاکا راه اندازی کند. حداکثر ظرفیت این ترمینال برابر ۳.۸ تن متریک در سال خواهد بود. انتظار می رود این پروژه در سال ۲۰۱۲ میلادی به بهره برداری برسد.



قطر رقیب جدید صنایع کشتی سازی ایران

به اعتقاد کارشناسان با افتتاح تاسیسات حوضچه ساخت و تعمیر کشتی در منطقه صنعتی بندر راس الفان قطر، مزیت های رقابتی صنایع کشتی سازی و تعمیرات دریایی ایران در منطقه خلیج فارس با تهدید جدی روبرو می شود. تاسیسات حوضچه ساخت و تعمیر کشتی در منطقه صنعتی بندر راس الفان قطر با ۱۱۰ هکتار مساحت و در اختیار داشتن هشت کیلومتر از ساحل دریا، شامل؛ تاسیسات زیربنایی از جمله حوضچه خشک، اسکله های شناور، شش پست اسکله به طول ۲.۴ کیلومتر و تعدادی کارگاه خدماتی مرتبط افتتاح شد.

بنابر این گزارش، در اختیار داشتن بخش های تعمیر و نگهداری کشتی های بزرگ در مقیاس کشتی های حمل LNG و نفت خام، وجود مرکز تعمیر و نگهداری کشتی های متوسط با حجم ۲۰ تا ۸۰ هزار تن، امکان ساخت و نگهداری تجهیزات دریایی و صنایع وابسته، ساخت کشتی های تجاری، نظامی و تفریحی با طول ۱۲۰ متر و حجم ۵۰ هزار تن، امکان ساخت چهار فروند کشتی ۱۲۰ متری به طور همزمان، نگهداری و تعمیرات کشتی های کوچک با قابلیت حمل بار زیر ۲۰ هزار تن که در سال ۲۰۱۲ میلادی، به بهره برداری می رسد و بخش ساخت و نگهداری قایق های تفریحی و تجاری از جنس فایبرگلاس که هدف استراتژیک سازنده محسوب می شود، از مهم ترین مزیت های این مجتمع کشتی سازی جدید در منطقه خلیج فارس به شمار می آید.

پروژه فوق یکی از پروژه های مهم و استراتژیک دولت قطر بوده و در نوع خود در منطقه خلیج فارس بی نظیر است.



این پروژه با هدف توسعه بندر راس الفان و کمک به بخش های دیگر از جمله توسعه و افزایش صادرات گاز کشور قطر ساخته شده است.

قطر در نظر دارد تعمیر و نگهداری ۵۴ فروند کشتی حمل LNG با ظرفیت ۲۶۶ هزار تن که قرار است در مالکیت شرکت ناقلات قطر فعال شوند را از طریق صنایع دریایی خود به انجام برساند.

هم اکنون قرارداد ساخت ۱۹ فروند از این کشتی ها به امضا رسیده است.

این در حالی است که به اعتقاد کارشناسان و فعالان دریایی، افتتاح تاسیسات حوضچه ساخت و تعمیر کشتی در منطقه صنعتی بندر راس الفان قطر مزیت های رقابتی صنایع کشتی سازی و تعمیرات دریایی ایران در منطقه خلیج فارس را تحت تأثیر قرار خواهد داد و حتی با تهدید جدی روبرو خواهد کرد.

ممنوعیت ورود کشتی به یاردهای اوراق بنگلادش

ورود کشتی‌های اسقاطی به یاردهای اوراق بنگلادش ممنوع شد. شورای عالی بنگلادش ورود کشتی‌های اسقاطی را به یاردهای اوراق این کشور ممنوع کرد. به دنبال شکایت انجمن وکلای محیط زیست بنگلادش، دولت این کشور تصمیم گرفت این ممنوعیت را به مدت سه ماه اجرا کند. علاوه بر این قرار است کمیته جدیدی تشکیل شود که در آن وضعیت کشتی‌ها به لحاظ محیط زیستی به هنگام اوراق مورد بررسی قرار خواهند گرفت.



ایران دومین بازار صادرات مجدد بارهای امارات

سازمان گمرک امارات اعلام کرد؛ حجم مبادلات تجاری خارجی امارات در ۹ ماه نخست ۲۰۱۰ به بیش از ۵۴۰،۵ میلیارد درهم معادل ۱۴۷،۲ میلیارد دلار رسید. این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۴۸۶،۴ میلیارد درهم گزارش شده بود. میزان صادرات امارات در این مدت بدون احتساب نفت با ۳۹ درصد افزایش به ۶۱،۸ میلیارد درهم رسیده است. این رقم در مدت مشابه سال قبل ۴۴،۴ میلیارد درهم اعلام شده بود. میزان صادرات مجدد امارات نیز در این مدت ۱۹ درصد و میزان واردات نیز ۵ درصد رشد داشته است. پیش بینی می شود رشد اقتصادی امارات در سال ۲۰۱۰ به کمتر از ۲،۳ درصد و در سال ۲۰۱۱ به ۳،۶ درصد برسد. در ماه سپتامبر هند، چین و آمریکا مهمترین صادر کنندگان کالا به امارات بودند. هند، ایران، عراق، افغانستان، بحرین، هنگ کنگ، قطر، کویت، بلژیک و عربستان نیز مهمترین مقصدهای صادرات مجدد امارات به شمار می روند. این کشورها مجموعاً بیش از ۱۱،۹ میلیارد درهم از صادرات مجدد امارات را تشکیل می دهند که این رقم معادل ۷۶ درصد کل صادرات مجدد امارات بوده است. پیش بینی می شود حجم صادرات مجدد امارات در سال ۲۰۱۱ به علت افزایش رشد و رونق اقتصادی جهان و افزایش تقاضای نفت در آسیا رشد چشمگیری داشته باشد.

ساخت پنجمین ترمینال کشتی‌های کروز در انگلیس

طراحی این ترمینال به گونه ای است که بزرگ ترین کشتی‌های کروز جهان قادر به پهلوگیری در آن خواهند بود. از آغاز سال جاری میلادی تاکنون ۳۰۰ فروند کشتی مسافری در بندر ساوت همپتون پهلو گرفته اند.

پنجمین ترمینال کشتی‌های کروز انگلیس در بندر ساوت همپتون راه اندازی می شود. این ترمینال هم اکنون در حال ساخت است و در سال ۲۰۱۳ میلادی به بهره برداری خواهد رسید. ساخت این ترمینال ۴۶،۳۱ میلیون دلار هزینه در بر داشته است.



سرمایه گذاری ۳۱ شرکت

در یک بندر هندی

هند از سرمایه‌گذاری شرکت‌های مختلف در بندر Vizhinjam در این کشور خبر داد. دولت هند از ۳۱ شرکت که نسبت به سرمایه‌گذاری در بندر Vizhinjam این کشور اعلام آمادگی کرده بودند، دعوت به عمل آورد. از جمله این شرکت‌ها می توان به شرکت‌های کشتیرانی هند، Essar، Mundra Port و بندر بارسلونا اشاره کرد.

اخراج ۴۰۰ تن از کارگران

کشتی‌سازی هانجین

شرکت کشتی‌سازی هانجین قصد دارد تعدادی از کارگران خود را اخراج کند.

شرکت کشتی‌سازی هانجین کره جنوبی قصد دارد هم زمان با آغاز سال میلادی ۴۰۰ کارگر خود را اخراج کند. این اقدام که با مخالفت کارگران این شرکت مواجه شده تا ماه فوریه سال جاری میلادی به اجرا در خواهد آمد. مقامات شرکت کشتی‌سازی هانجین ادعا می کنند از آنجا که ظرف مدت دو سال گذشته هیچ سفارش بزرگ و جدیدی دریافت نکرده‌اند، از این رو در نیمه نخست سال جاری میلادی با مشکل مواجه خواهند شد.

سرمایه گذاری ۸۰۰ میلیون دلاری سوریه

در بخش دریایی

سوریه تا سال ۲۰۱۵ میلادی معادل ۸۰۰ میلیون دلار در بخش‌های بندری و دریانوردی خود سرمایه‌گذاری می کند. طبق تصمیم این کشور این میزان اعتبار در توسعه ترمینال کانترینی بندر لاذقیه، سفارش ساخت کشتی‌های جدید و مواردی چون احداث حوضچه‌های خشک سرمایه گذاری خواهد شد. با اتمام این پروژه، ظرفیت بندر لاذقیه در سال ۲۰۱۵ به ۲،۵ میلیون TEU در سال خواهد رسید. مقامات سوریه انتظار دارند با توسعه بندر لاذقیه بخش قابل توجهی از نقل و انتقال کالا به عراق از طریق این بندر انجام شود.

خرید سهام بندر ویتنامی توسط تایلند

یک شرکت تایلندی سهام بندر بزرگ ویتنام را خریداری می کند. شرکت کشتیرانی Thoresen تایلند (TTA) قصد دارد در بندر Phu My ویتنام سرمایه‌گذاری کند. این بندر بزرگ‌ترین بندر ویتنام است که در آب‌های عمیق قرار دارد. TTA قرار است ۲۰ درصد از سهام این بندر را خریداری کند. سالانه بیش از شش میلیون تن کالای فله خشک در این بندر جابه جا می شود. TTA برای خرید سهام این بندر ۱۲ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

راه اندازی نخستین شرکت کشتیرانی

بلاروس

نخستین شرکت کشتیرانی بلاروس راه‌اندازی شد. نخستین شرکت کشتیرانی این کشور با نام Belmorflot فعالیت خود را آغاز کرد. برای شروع فعالیت این شرکت ۱۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری شده است. قرار است پنج فروند کشتی به سفارش این شرکت در یاردهای کشتی‌سازی چین و کرواسی ساخته شود. بلاروس از جمله کشورهای محصور در خشکی است.

راهاندازی خط کشتیرانی بین چین و دریای سرخ



OOCL خط جدید کشتیرانی بین چین و دریای سرخ راهاندازی می‌کند.

این خط جدید کشتیرانی قرار است بین خاور دور و دریای سرخ راهاندازی شود. این خط از بنادر شانگهای، فینگجو، شیامن، شکو، سنگاپور، جدّه، Sokhna، یانتیان عبور خواهد کرد. تعداد کشتی‌های عبوری از این خط و ظرفیت آنها هنوز مشخص نیست.

عذرخواهی دانشگاه آکسفورد از جعل نام خلیج فارس

دانشگاه آکسفورد انگلیس به دلیل کاربرد واژه جعلی به جای خلیج فارس در یکی از کتاب‌های انتشارات این دانشگاه، عذرخواهی کرد.

«حلمی» رایزن فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در لندن گفت: در پی اعتراض به دانشگاه آکسفورد برای استفاده از نام جعلی به جای خلیج فارس در یکی از کتاب‌های آموزش زبان مرکز انتشارات این دانشگاه، مرکز ارتباطات دانشگاه مذکور ضمن عذرخواهی از این اقدام، قول داد این اشتباه در چاپ‌های بعدی کتاب ستاره درخشان از انتشارات این دانشگاه اصلاح و از نام صحیح خلیج فارس استفاده شود.

رشد ۱۰ درصدی جابه‌جایی کالا در بنادر عربستان

۹۰۷ درصد افزایش به ۷۰۹ میلیون تن بالغ شد. سالانه حدود ۱۲ هزار فروند کشتی در بنادر عربستان پهلوگیری می‌گیرند.



حجم جابه‌جایی کالا در بنادر عربستان افزایش یافت.

حجم جابه‌جایی کالا در بنادر بزرگ این کشور در ماه اکتبر سال جاری میلادی با ۹۸ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۱۳۵ میلیون تن رسید.

همچنین میزان واردات به هشت بندر بزرگ این کشور در طی این مدت با ۹۰۹ درصد افزایش به ۵۵ میلیون تن و میزان صادرات از این بنادر با

رکورد جدید جابه‌جایی کالا در بنادر کره جنوبی

حجم تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کره جنوبی در ماه نوامبر سال گذشته میلادی رکورد جدیدی را بر جای گذاشت.

میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنادر این کشور در ماه نوامبر سال جاری میلادی با ۱۳۵ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۱۰۶،۷۹ میلیون تن رسید.

به موجب ارقام اعلام شده از سوی وزارت حمل‌ونقل کره جنوبی، حجم جابه‌جایی کانتینر در بنادر این کشور در طی این مدت نیز با ۱۰،۳ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۱،۶۵ میلیون TEU بالغ شد.

میزان جابه‌جایی کانتینر در بندر بوسان در طی این مدت با ۷۴ درصد افزایش به ۱،۲۱ میلیون TEU رسید.

استقبال ۵۰۰ دریانورد در اسارت از سال جدید

به گفته فعالان بین‌المللی با توجه به اینکه تعداد زیادی از دریانوردان حتی در ایام تعطیلات سال نیز در دریاها مشغول انجام وظایف خود هستند، جامعه بین‌المللی باید به خطرات دریایی که دریانوردان را تهدید می‌کند، توجه بیشتری داشته باشد.

سال میلادی در حالی آغاز شد که بیش از ۵۰۰ دریانورد در گروگان دزدان دریایی قرار دارند.

تعداد زیادی از این دریانوردان ماه‌های زیادی است که در اسارت دزدان هستند و اغلب شرایط نامساعدی را می‌گذرانند.

سرمایه‌گذاری صد میلیون دلاری عراق در خرید کشتی



واردات مواد غذایی به این کشور استفاده کند. نام یاردهای سازنده این کشتی‌ها و قراردادهای آنها هنوز اعلام شده است. مقامات عراقی به جز افزایش ناوگان دریایی؛ برنامه‌هایی را برای توسعه بنادر خود در دستور کار قرار داده‌اند که احداث بندر بزرگ فاو از جمله این برنامه‌ها است.

عراق برای خرید کشتی ۱۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری می‌کند.

این ۱۰۰ میلیون دلار به منظور خرید ۹ فروند کشتی سرمایه‌گذاری خواهد شد.

یکی از این کشتی‌ها مسافری و مابقی که باری است بین ۱۵ تا ۲۰ هزار تن ظرفیت دارد.

عراق قصد دارد از کشتی‌های باری به منظور

نماینده سازمان ملل از مجازات نشدن دزدان دریایی ابراز تاسف کرد

جک لانگ (Jack Lang) نماینده فرانسه و فرستاده سازمان ملل در امور مبارزه با دزدی دریایی از مجازات نشدن دزدان دریایی بازداشت شده در اقیانوس هند ابراز تاسف کرد.

لانگ در گفتگویی با روزنامه نگاران در واشنگتن اعلام کرد؛ برغم تلاش‌هایی که برخی از کشورها برای رسیدگی قضایی به موضوع دزدی دریایی در سطح جهان به عمل آورده‌اند، از ده نفر دزد دریایی که در اقیانوس هند بازداشت شده بودند، نه نفر آزاد شدند. لانگ که قرار است گزارش خود را به بان کی مون، دبیرکل سازمان ملل متحد تحویل بدهد، تصریح کرد این مجازات نشدن، تشویقی است برای دزدان دریایی.

سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی و بندری هند

دولت هند پنج تریلیون روپیه در بخش کشتیرانی این کشور سرمایه‌گذاری می‌کند.

به موجب سیاست گذاری‌های جدید هند تا سال ۲۰۲۰ میلادی پنج تریلیون روپیه در صنعت کشتیرانی و بندری هند سرمایه‌گذاری می‌شود. سه تریلیون از پنج تریلیون روپیه در بخش بنادر و بقیه آن در بخش کشتیرانی سرمایه‌گذاری خواهد شد.

رشد یازده درصدی عملیات کانتینری بنادر هند

مقامات هند از افزایش حجم جابجایی کانتینر در بنادر این کشور خبر دادند.

بنابه اظهارات مقامات هندی، میزان جابجایی کانتینر در بنادر اصلی این کشور از ماه آوریل تا دسامبر ۲۰۱۰ نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۰۹ میلادی ۱۱ درصد افزایش داشته است.

حجم کلی جابجایی کانتینر در بنادر هند در چهار ماه پایانی سال ۲۰۱۰ از ۵,۰۴ میلیون TEU به ۵,۵۹ میلیون TEU رسید.

میزان جابجایی کانتینر در بندر جواهر لعل نهرو، بزرگترین بندر کانتینری هند، در این مدت با هفت درصد افزایش از ۳ میلیون به ۳,۲ میلیون TEU بالغ شد.

ورود دو کشتی جدید به خط کانتینری آسیایی-اروپایی مرسک

شرکت کشتیرانی مرسک دو کشتی کانتینر با ظرفیت ۱۳۰۹۲ TEU را به سرویس آسیا-اروپای خود اضافه می کند.

کشتیرانی مرسک دانمارک اعلام کرد که دو کشتی جدید با ظرفیت ۱۳۰۹۲ TEU را به نام های Maersk Edmond و Maersk Erving را به ناوگان اش در سرویس آسیا-اروپا (AE-7) برای جایگزینی دو شناور ۹۵۰ TEU به نام های Maersk Edmond و Maersk Erving اضافه خواهد کرد.

سرویس AE-7 در ابتدا در سال های ۲۰۰۸-۲۰۰۷ تاسیس شد و قرار بود ۸ شناور کلاس E با ظرفیت ۱۵۲۰۰ TEU داشته باشد، ولی با ظرفیت ۱۴۰۷۰ TEU، با ظرفیت ترین سرویس مرسک در هفته بود. با این حال، این سرویس با رقیبی جدی به نام سرویس SILK از خطوط MSC مواجه شده که ظرفیت ۱۳۹۲۶ TEU در هفته را دارد. با اضافه شدن این دو شناور جدید به سرویس AE-7، این سرویس از مارس ۲۰۱۱ با ظرفیت ۱۴۷۷۸ TEU در هفته به فعالیت هایش ادامه می دهد.

ژاپن در یک ماه ۲۴ کشتی تحویل داد

۲۴ فروند کشتی در ماه نوامبر سال گذشته میلادی در ژاپن تحویل داده شد.

بنا به آمارهای ارائه شده از سوی وزارت حمل و نقل و گردشگری ژاپن، در ماه نوامبر ۲۰۱۰ میلادی ۲۴ فروند کشتی در ۵۲ یارد کشتی سازی بزرگ این کشور ساخته و تحویل داده شد. ارزش این کشتی ها معادل ۱,۳ میلیارد دلار برآورد شده است. علاوه بر این ساخت ۳۳ فروند کشتی معادل ۱,۵۶ میلیون تن نیز در این ماه آغاز شد. کشتی های تحویل داده شده شامل سه فروند کشتی حمل کالاهای عمومی، ۱۰ فروند فله بر، یک فروند کشتی حمل خودرو، چهار فروند، یک کشتی حمل مواد شیمیایی و یک فروند از نوع دیگر LPG کشتی حمل ذغال سنگ، سه فروند کشتی حمل نفت خام، یک فروند کشتی حمل بوده است.

رشد عملیات کانتینری بندر کلانگ مالزی

میزان تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر کلانگ مالزی در سال ۲۰۱۰ افزایش یافت.

حجم تخلیه و بارگیری کانتینر در این بندر در سال ۲۰۱۰ با ۲۱ درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۰۹ میلادی از ۷,۹ به ۸,۹ میلیون TEU در شرکت کشتیرانی CMA CGM با داشتن سهم ۲۰ درصدی از تخلیه و بارگیری کانتینر، از جمله شرکت های مطرح فعال در این بندر است. انتظار می رود رشد عملیات کانتینری کلانگ در سال ۲۰۱۱ به ۱۳ درصد برسد.

شکست تحریم های آمریکا علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران



۱۶۰ شناور این خطوط کمتر از ۱۲ شناور با مشکلات مالی روبرو شده اند و درآمد این گروه در ۸ ماه منتهی به مارس سال گذشته، ۴۰ درصد افزایش یافته است.

فاینشال تایمز در پایان نوشت: «کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می گوید، اکنون بر تجارت با چین، امارات متحده عربی و کشورهای آسیایی، آمریکای لاتین و آفریقا تمرکز کرده است.

مسئولان کشتیرانی در منطقه خلیج فارس نیز می گویند خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی همچنان به تجارت فعال در سراسر این منطقه ادامه می دهند و حجم چشمگیری از کالا را از طریق بندر جبل علی دوبی منتقل می کند.

یک روزنامه معتبر مالی و اقتصادی در اروپا گزارش داد که تحریم های آمریکا علیه شرکت کشتیرانی ایران تأثیر چندانی بر فعالیت ایران نگذاشته و منجر به افزایش ۴۰ درصدی سود شده است.

فاینشال تایمز در گزارشی پس از تشریح تلاش های آمریکا برای وارد آوردن فشار حداکثری به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، نوشت: «مقامات آمریکایی به این نتیجه رسیده اند که تحریم ها هنوز به هدف اصلی که واشنگتن در نظر داشت یعنی متوقف کردن برنامه هسته ای ایران نرسیده اند».

این روزنامه انگلیسی ادامه داد: «مسئولان خطوط کشتیرانی ایران می گویند از

تجدید حیات کشتی سازی فرانسه با سفارش های جدید

درحالی انجام می گیرد که کند شدن فعالیت های این شرکت از سال ۲۰۰۸ باعث متوقف شدن موقتی آن و جدایی داوطلبانه ۲۳۵ نفر از کارکنانش شده بود.

با این حال، فعالیت های STX فرانسه از سال گذشته و با گرفتن ۲ سفارش جدید از شرکت های کشتیرانی MSC و GNMTM مجدداً آغاز شده است.



شرکت STX اروپا که تحت کنترل شرکت STX کره جنوبی قرار دارد؛ اعلام کرد که سفارش ساخت یک کشتی لوکس تفریحی را دریافت کرده که این کشتی قرار است در کارخانه کشتی سازی STX فرانسه ساخته شود.

شرکت STX اروپا مبلغ این قرارداد را فاش نکرده؛ ولی اعلام کرده که این قرارداد به حدود دو و نیم میلیون ساعت نفر کار در کارخانه فرانسوی احتیاج دارد.

ساخت این کشتی تفریحی که اروپا ۲ نام دارد؛ از سال ۲۰۱۱ میلادی شروع می شود و در سال ۲۰۱۳ تحویل خواهد شد.

ساخت این کشتی توسط گروه TUI آلمان که یکی از بزرگترین شرکت های توریستی اروپا و سهامدار عمده شرکت کشتیرانی هاپاگ لوید است؛ سفارش شده است.

سفارش ساخت این کشتی به STX فرانسه

مقدمات ایجاد یک بندر خشک

این مقاله، به مطالعه‌ی امکان سنجی در زمینه‌ی عملکرد بنادر خشک در منطقه‌ی دریای بالتیک اختصاص دارد. در این زمینه، نکات اصلی (که مطالعه‌ی امکان سنجی بر آن تمرکز خواهد یافت) شناسایی می‌شوند. در ادامه گام‌های حایز اهمیت در مطالعه‌ی امکان سنجی، به اختصار تشریح می‌شوند. در دومین بخش این مقاله، امکان معرفی مقوله‌ی بندر خشک (بر پایه‌ی نتایج حاصل از پرسش‌نامه‌ای که برای راهبران حمل‌ونقل در منطقه‌ی دریای بالتیک ارسال شده است)، تجزیه و تحلیل خواهد شد.

مقدمه

در سال ۱۹۹۰ میلادی، محقق انگلیسی "پروفسور آنتونی برسفورد" (Anthony Beresford) و محقق هندی "آر دی دیوبی" (RD Dubey)، کتاب راهنمایی را با عنوان "مدیریت و راهبری بنادر خشک" منتشر کردند. در این راهنما، آنان به برخی ابعاد گوناگون اشاره کردند که باید قبل از اقدام به ایجاد بندر خشک، مد نظر قرار گیرد. این ابعاد (مرتبط با ناحیه‌ای که قرار است در آن یک بندر خشک احداث شود) شاخص‌های زیر را در بر می‌گیرند:

- نوع امکانات و تسهیلاتی که مشتریان به آن‌ها نیاز خواهند داشت،
- حجم اولیه‌ی بار یا کالا،
- حجم تخمین زده شده‌ی کالا برای یک افق ده ساله،
- با توجه به نخستین نکته بیان شده، تجزیه و تحلیل پرسش‌نامه‌ی ارسالی، نشان داده است که از دید مشتریان، قابلیت دسترسی به خدمات ویژه در بندر خشک و امکان انجام امور مربوط به ترخیص گمرکی در همان مکان، از اهمیت خاصی برخوردار است. اما در مجموع، می‌توان چنین نتیجه‌گیری کرد که بندر خشک، باید تقریباً همه‌ی خدمات در دسترس و موجود در بنادر دریایی را به منظور تامین نیازهای مشتریان، عرضه کند.

میزان زیادی مؤثر خواهد بود. یک بندر خشک، ممکن است از قبل، یک مرکز احداث شده‌ی حمل و نقلی باشد که با آرایه‌ی برخی امکانات و تسهیلات، مانند: ترخیص گمرکی، انبارداری و سایر امور لنگرگاهی، آن را به عنوان یک بندر خشک مد نظر قرار دهد.

محتوای مطالعه‌ی امکان سنجی

برخی از ایده‌های نهفته در اجرای یک مطالعه‌ی امکان سنجی، براین رویکرد استوار است که بازار، همواره در شرایط بهینه قرار ندارد؛ شاخصی که بسیاری از اقتصاددانان نئوکلاسیک، آن را باور دارند. بنابراین، اغلب، یافتن راه حل‌های بهتر و اثر بخش تر امکان پذیر خواهد بود. این شاخص در حوزه‌ی حمل و نقل کالا نیز، کاربردی است. مطالعه‌ی امکان سنجی در زمینه‌ی بندر خشک، باید بر شاخص‌های زیر تمرکز یابد:

- تعیین یا شناسایی بهترین راه حل براساس شرایط/طراحی بازار موجود.
- آیا ایجاد ارزش افزوده، با توسعه‌ی بندر خشک در منطقه‌ی مورد نظر، امکان پذیر است؟
- مکان یابی "بهترین گزینه‌ها" به لحاظ برخورداری از توانمندی‌های فنی و به این منظور، مد نظر قراردادن قابلیت‌های توسعه‌ی فنی.
- مکان یابی یا تعیین موقعیت شرایط اداری و اقتصادی که از اجراء توسعه‌ی پروژه‌ی بندر

با توجه به نکات دوم و سوم، چنین تجزیه و تحلیلی را می‌توان با بررسی ساختار فعلی و پیش بینی نحوه‌ی تاثیر پذیری حجم برآوردشده‌ی کالا در آینده، از نتایج سال‌های قبل به عمل آورد. "برسفورد" و "دیوبی"، با توجه به عوامل مؤثر در تعیین محل احداث بندر خشک، موارد زیر را در قالب فهرستی ارائه داده‌اند:

- جریان‌های ترافیکی بین مراکز تولید، مصرف و بنادر.
- زیرساخت‌های حمل و نقلی در مجاورت محل.
- شیوه‌های حمل و نقلی در دسترس و ظرفیت‌های شبکه.
- خدمات مرتبط با حمل و نقل کمکی موجود در مجاورت محل.
- کاهش احتمالی در تن-کیلومتر در حمل و نقل جاده‌ای، با معرفی بندر خشک.
- عملکردهای جاری بندر خشک، مانند: حمل و نقل جاده‌ای، ذخیره‌ی واگن‌های کانتینری خالی، ترخیص گمرکی کالاهای انتقال یافته و غیره.
- گستره توسعه‌ی مکان اجرای پروژه در آینده.
- قبل از آغاز روند احداث بنادر خشک بیش‌تر در منطقه‌ی دریای بالتیک، مدنظر قرار دادن این توصیه‌ها و نیز، ساخت و توسعه‌ی بنادر خشک براساس دیدگاه‌های علمی تایید شده در خصوص چگونگی اجرای این مرحله از توسعه، تا



فرصت‌های شغلی، پایداری زیست محیطی و غیره را در بر گیرد، در نتیجه، مطالعه‌ی امکان سنجی، باید به طور طبیعی بر اثرات موجود در این حوزه‌ها تمرکز یابد. هدف سازمانی ممکن است، در ایجاد نوعی ارزش افزوده در دوره ای کوتاه مدت نمود یابد؛ اگر این گونه باشد، در نتیجه باید به این شاخص توجه کرد.

منابع مالی

قبل از طراحی یک مطالعه‌ی امکان سنجی، باید نوعی طرح مقدماتی از فرصت‌ها و مشکلات مالی در منطقه مورد نظر، مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد. همان طور که پیش‌تر بیان شد، بخشی از آن طرح، ممکن است هم در آنالیز میزان کالاهای در مرحله‌ی حاضر و هم در برآورد میزان کالاهای در آینده با عبور از منطقه، نمود یابد. به این ترتیب، می‌توان به این پرسش پاسخ داد که: با توجه به شرایط موجود و شرایط پیش بینی شده در آینده، آیا ایجاد بندری جدید (بندر خشک)، ضروری به نظر می‌آید یا خیر؟

راهبرد مطالعه‌ی امکان سنجی

همه‌ی گام‌های تبیین شده در روابط درونی، این اطمینان را ایجاد خواهند کرد که راهبردی برای تکمیل مطالعه‌ی امکان سنجی تدوین خواهد شد. هر مطالعه‌ی امکان سنجی، باید به موضوع یا مقوله ای خاص اختصاص یابد. بنابراین، هر مطالعه‌ی امکان سنجی، در نوع خود، منحصر به فرد خواهد بود.

در خلال اجرای مطالعه‌ی امکان سنجی (از منظر اقتصاد کلان)، برآوردی از مزایای ایجاد فرصت شغلی مرتبط با اجرای یک پروژه‌ی بندر خشک، ایده ای مطلوب به نظر می‌رسد. به علاوه، نوعی برآورد از مزایای مرتبط با امور زیست محیطی نیز، قابل توجه است. در بسیاری از موارد، یک بندر خشک به احتمال زیاد، کیلومترها مسافت پیموده شده توسط خودروهای سنگین را کاهش خواهد داد و در نتیجه، نوعی مزیت زیست محیطی برای آن محیط (جایی که برای اجرای پروژه معرفی خواهد شد) به همراه خواهد داشت. ■

منبع: اینترنت

گام اول	گام دوم	گام سوم
چه چیزی باید مطالعه شود؟ (گزینه‌ها) برای چه کسی باید مطالعه شود؟ چرا باید مطالعه شود؟ از چه افق زمانی باید استفاده شود؟	چگونه باید مطالعه شود؟ (تجزیه و تحلیل E Diamond)	اجرای مطالعه‌ی امکان سنجی

پرسش، چرا باید مطالعه‌ی امکان سنجی انجام شود؟ با برخی مشکلات روبه‌رو می‌شود، که در روند توسعه‌ی بندر خشک، باید آنها را حل کرد. در این خصوص، شاید شاخص‌هایی چون: مشکلات ترافیکی، زیست محیطی و مشکلات مرتبط با کمبود جا و فضا و غیره، مد نظر قرار گیرند.

در زمینه‌ی طرح زمان، پرداختن به اثرات طولانی مدت و کوتاه مدت پروژه، اغلب ایده‌ی مناسبی به نظر می‌رسد. به این ترتیب، بیش‌تر اثرات مورد انتظار، مد نظر قرار خواهند گرفت.

گام دوم در مطالعه‌ی امکان سنجی با تجزیه و تحلیل Diamond E ارتباط می‌یابد. هدف این بررسی، عبارت است از شناسایی نوع پیامدهای یک پروژه که مطالعه‌ی امکان سنجی، باید بر آن‌ها تمرکز یابد.

منابع سازمانی و طبیعی

برای عملیاتی شدن یک بندر خشک، در دسترس بودن کارگران ماهر و دانش و آگاهی مورد نیاز، حایز اهمیت است. در این جا باید به این نکته اشاره کرد که مردم یا کارکنان برخوردار از دانش و آگاهی مربوط به کار در یک مرکز حمل و نقلی و لجستیکی، از توانایی‌های لازم برای کار کردن در یک بندر خشک نیز، برخوردار هستند؛ زیرا برای کار کردن در یک بندر خشک، به کارگیری قابلیت‌ها و مهارت‌های مشابه، ضروری است.

اهداف سازمانی

یک مطالعه‌ی امکان سنجی، باید به صورت طبیعی، بر اهداف مدنظر سرمایه گذار پروژه تمرکز یابد. اگر این اهداف، مولفه‌هایی چون: به حداقل رساندن عملکرد حمل و نقل، تأمین زنجیره‌های حمل و نقلی اثربخش، ایجاد

خشک ممانعت به عمل می‌آورند. طراحی تمهیدات و اقدامات مرتبط با قوانین و مقررات دولتی، که موانع را از پیش روی برمی‌دارند. این امر، ممکن است شاخص‌های زیر را در بر گیرد: ساختار مالیاتی، کمک‌های اعطایی بلاعوض به بنادر خشک، مساعدت فنی، معرفی ICT و غیره.

بنابراین، مطالعه‌ی امکان سنجی بندر خشک، نیازمند برداشتن برخی گام‌های مقدماتی است؛ تا ساختار آن به بهترین و جامع‌ترین روش شکل گیرد.

نخستین گام، عبارت است از تعیین آن چه که باید مطالعه شود. در کل، همواره دو یابیش از دو گزینه وجود خواهد داشت، که باید تجزیه و تحلیل شوند. در این مورد خاص، توسعه‌ی یک بندر خشک در برابر رشد و توسعه‌ی مستمر مناطق جابه‌جایی کالا در محل بارانداز یا لنگرگاه، ممکن است از گزینه‌های مورد نظر باشد.

این که، این مطالعه‌ی امکان سنجی، برای چه کسی یا چه نهادی باید انجام شود، نیز نکته‌ی مهمی است. در این جا، سه فرصت به چشم می‌خورد.

۱) مطالعه‌ی امکان سنجی برای یک شرکت مشخص، که معمولاً مرتبط با نوعی مطالعه‌ی امکان سنجی اقتصادی-تجاری است.

۲) مطالعه‌ی امکان سنجی برای کل جامعه، که معمولاً مرتبط با نوعی مطالعه‌ی امکان سنجی اقتصادی - اجتماعی است.

۳) مطالعه امکان سنجی برای سایر سازمان‌ها. با توجه به توسعه‌ی مقوله‌ی بندر خشک، اجرای مطالعه‌ی امکان سنجی در بخش اقتصادی-تجاری و هم در بخش اقتصادی-اجتماعی و مد نظر قراردادن ابعاد بیش‌تر در فرآیند آنالیز، ممکن است ایده‌ی مطلوبی به شمار رود.



نگاهی به ایجاد بنادر خشک در پاکستان

یک تجربه آسیایی

رالف دی. اوسمرس

از میزان قابلیت و کارایی بندر به منظور پاسخ‌گویی به افزایش حجم بار، بسیار می‌کاهد. ظرفیت کل اسکله‌ی شرقی بندر کراچی (که هم‌اکنون مورد بهره‌برداری قرار دارد)، از نظر جابه‌جایی بار خشک، از حدود ۷ میلیون تن در سال، فراتر نمی‌رود. با این وجود، اگر این میزان ظرفیت، به خوبی برنامه ریزی و راهبری شود، ممکن است به بیش از ۲۰ میلیون تن بارکانتینری در سال (یعنی تقریباً ۲۰ برابر ظرفیت کل کانتینری) افزایش یابد.

این امر، مستلزم برنامه ریزی دراز مدت و طرح‌های مکان‌یابی در کراچی (با تمرکز بر تمامی فعالیت‌های آبی کانتینری بارانداز شرقی) است، که زمینه‌ی جابه‌جایی باقیمانده‌ی بارهای نیمه خشک مرسوم را برای بارانداز شرقی و جابه‌جایی محموله‌های نفتی را نیز، برای ناحیه‌ی کیماری (Keamari) فراهم می‌آورد. لازم به ذکر است که شاخص‌های یادشده (برنامه ریزی درازمدت و طرح‌های مکان‌یابی) به سایر کشورهای فعال در عرصه کشتیرانی و علاقمند به توسعه‌ی بنادر خشک نیز، قابل تعمیم است.

متأسفانه، ایده‌های ارایه شده در این زمینه، بسیار متفاوت از یکدیگرند. اما درمورد ایجاد انگیزه برای جذب مشارکت بخش خصوصی، باهدف توسعه‌ی پایانه‌های کانتینری در نقاط مختلف و پراکنده در بندر، اشتراک نظر وجود

توسعه‌ی حمل و نقل ترکیبی، در پاکستان و سایر کشورهای آسیایی صاحب نام، با تأثیری بسیار درخور اهمیت، بر نقش آتی بنادر همراه خواهد شد و فعالیت‌های سنتی بنادر، مانند: جابه‌جایی بار، ذخیره سازی، ترخیص گمرکی، سازمان‌دهی، طبقه بندی، توزیع یا جمع آوری بار، به تدریج به مراکز فرابندری نزدیک به مناطق تولید و مصرف، انتقال خواهد یافت. بنادر، ضمن تبدیل به نقاط انتقال صرف بین حمل و نقل زمینی و دریایی، از عملکردهای سنتی وقت‌گیر و اشغال‌کننده فضا رها خواهند شد و ظرفیت‌های کلی آن‌ها نیز، بسیار افزایش خواهد یافت. این روند، مستلزم نوعی تجدید سازمان و نوین سازی بنادر دریایی، بنادر خشک درون ساحلی و حمل و نقل ارتباط دهنده‌ی درون ساحلی (به صورت هماهنگ و موازی) است.

بندر کراچی، در نیمه‌ی نخست سال گذشته میلادی، ۱۴۶۸۰۰۰ teu کانتینر جابه‌جا کرده است که نزدیک به ۱ میلیون teu آن از / به مبدأ/مقصد درون ساحلی انتقال یافته است. برخلاف تمامی مبانی منطقی و اصول اقتصادی، ۹۰ درصد این کانتینرها در ناحیه‌ی بندری، از محموله پر یا خالی می‌شوند و محتویات آن‌ها به نقاط درون ساحلی، به عنوان محموله‌های مرسوم بار فله حمل می‌شود. این کار، ظرفیت کل بندر را به شدت محدود می‌کند و در نتیجه،

بندر خشک، نوعی پایانه درون ساحلی ترکیبی است که به طور مستقیم، به وسیله‌ی جاده یا خط آهن، به یک بندر دریایی متصل می‌شود و به منزله‌ی مرکز جابه‌جایی و انتقال بار دریایی به مقصدهای درون ساحلی، عمل می‌کند.

حمل و نقل ترکیبی، به تدریج جایگزین حمل و نقل و روش‌های سنتی بازرگانی حتی در کشوری مانند پاکستان می‌شود؛ هرچند اگر بگوییم که پاکستان در این زمینه درراس قرار دارد، سخنی به گزاف گفته ایم. با این وجود، نوعی آگاهی فزاینده از مزایای به روز کردن بازرگانی و فن‌آوری حمل و نقل در این کشور به چشم می‌خورد. این امر، هم بازرگانی قوانین، فرآیندها و مستندسازی و هم بازسازی و مدرن سازی زیرساخت‌ها، تجهیزات و سازمان‌دهی فعالیت‌های حمل و نقلی را در بر می‌گیرد.

برنامه‌ی حمل و نقل ترکیبی و تسهیل تجارت، از سال‌ها پیش با مشارکت فعالانه و همه جانبه‌ی بیش از صدها نفر فعال در عرصه‌های بازرگانی و حمل و نقل از بخش‌های خصوصی و دولتی، مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است.

بدون ارزیابی اهمیت اصلاحات اداری (تشکیلات و سازمان اداری حمل و نقل دریایی و همه‌ی زیرشاخه‌های مرتبط با این صنعت بسیار مهم و حیاتی در اقصی نقاط جهان)، من در اینجا فقط به ابعاد فیزیکی و سازمانی برنامه‌ی یادشده می‌پردازم.



به فاصله‌ی زیاد بین بنادر دریایی و بنادر خشک، انتقال کانتینرها از محل بنادر دریایی به بنادر خشک از طریق ریل، به لحاظ اقتصادی مقرون به صرفه تر خواهد بود. این رویکرد به آن معنی است که تا آن هنگام، افزایش ظرفیت‌های ریلی (برای مثال در پاکستان حدود ۱۲ دستگاه قطار کانتینری در روز بین دو مسیر تردد خواهند کرد) به ضرورتی انکارناپذیر تبدیل خواهد شد. برای تامین نیازهای حمل و نقلی با توجه به شاخص یادشده (برای مثال در پاکستان)، به حدود ۶۰ لکوموتیو و ۲۱۰۰ واگن کانتینری نیاز خواهد بود.

ترددی وجود ندارد که شرکت‌های راه آهن دولتی در کشورهای مختلف آسیایی، به دلیل محدودیت‌های مالی، مجبور خواهند بود برای تامین این نیاز، قراردادهایی را با راهبران قطارهای کانتینری در بخش خصوصی منعقد کنند. این رویکرد، به رغم فراهم آوردن زمینه‌ی مشارکت بخش خصوصی، در آغاز مستلزم پرداخت هزینه‌ی سنگین سرمایه‌گذاری به منظور احداث خطوط ریلی جدید و در نهایت، ایجاد درآمدهای جدید برای شرکت‌های ریلی دولتی خواهد بود. در آغاز (در پاکستان)، برای تامین نیازهای روزمره‌ی حمل و نقلی، عزیمت در هردو مسیر، یعنی از بندر دریایی به بندر خشک و بالعکس، یک شرکت ریلی کانتینری به ۵۱ لکوموتیو و ۱۸۰ واگن ریلی کانتینری نیاز دارد که هزینه‌ی سرمایه‌گذاری آن در کل، به حدود ۲۵ تا ۳۰ میلیون یورو بالغ می‌شود. اگر بتوان در هر روز، به ۴ سفر رفت و برگشت دست یافت، این سرمایه‌گذاری ممکن است دارای توجیه اقتصادی باشد.

راه آهن پاکستان باید زمان رفت و برگشت قطارهای کانتینری بین کراچی و لاهور را ۲۴ تا ۳۰ ساعت تضمین کند. تحقق این امر، مستلزم دوخطه کردن حدود ۳۵۰ کیلومتر خط اتصالی در این مسیر است. صورت‌پذیری این کار در این کشور و با شرایط مشابه در دیگر کشورهای منطقه، الزامی است. ■

منبع: اینترنت

ترین بندر خشک این کشور محسوب می‌شود. سایر بنادر خشک پاکستان، عبارتند از: پیشاور، راولپندی، سببالکوت، فیصل آباد، موتان، کوآتا و حیدرآباد.

بندر خشک لاهور، با برخورداری از ۸۵ درصد ظرفیت بندر خشک پاکستان، در سال ۱۹۷۴ میلادی، در محل دپوی فعلی کالاهای ریلی احداث شد. این بندر، در ناحیه‌ی ایی شلوغ و پرجمعیت، نزدیک مرکز شهر (با راه دسترسی کم عرض) قرار دارد. چیدمان عمومی این بندر برای جابه‌جایی قطارهای کانتینری، مناسب نیست. ظرفیت کل بندر، ۱۵۲۰۰۰۰ teu است و با توجه به محدودیت‌های موجود، امکان افزایش بندر خشک لاهور بسیار دور به نظر می‌رسد.

بندر خشک برای جابه‌جایی بارهای مرسوم فله‌ی خشک، معمولاً با مشکل روبه‌رو نخواهند شد، اما در زمینه‌ی جابه‌جایی بارهای کانتینری، باید سایر مقدمات در محل‌هایی خارج از منطقه‌ی شهری فراهم آید و اقدامات لازم صورت گیرد. برای مثال، در بندر لاهور این کار باید هم در شمال و هم در جنوب (یاهردو) این شهر که به خطوط آهن و جاده‌ی متصل است، انجام شود. لازم نیست که بنادر خشک، الزاماً در تملک بخش دولتی باشند. در واقع به لحاظ محدودیت‌های مالی دولت‌ها چه بسا بهتر است زمینه‌ی مشارکت جدی بخش خصوصی در این حوزه فراهم آید.

تجهیز بندر خشک به گنتری کرین‌های ریلی با قابلیت جابه‌جایی قطارهای کانتینری در مدت زمان معقول و در نتیجه فراهم آوردن عرصه‌ی لازم دور زدن قطار و طی ادامه‌ی مسیر به مبدا، به منزله‌ی ضرورتی انکارناپذیر محسوب می‌شود (برای مثال: در پاکستان مسیر کانتینرهای ریلی از کراچی به لاهور و از آن جا به کراچی). دفتر عملیات ریلی (دفتر مدیریت آن) در حوزه‌ی بندر خشک باید نزدیک به دفتر گمرک و ایستگاه بار کانتینری و فعالیت‌های مرتبط با آن باشد.

به گفته‌ی کارشناسان، طی ده سال آینده، حجم مبادلات کانتینری بین بنادر دریایی و بندر خشک رشد قابل توجه‌ای خواهد یافت. باتوجه

دارد. در مورد اهمیت جذب مشارکت بخش خصوصی در حوزه‌های مختلف، تردیدی وجود ندارد، اما با توجه به شرایط خاص حاکم بر پاکستان و بنادر این کشور، این رویکرد (یعنی توسعه‌ی پایانه‌های کانتینری بخش‌های مختلف بندر)، همه‌ی طرح‌های مربوط به ایجاد سازمانی کارآمد در حوزه‌ی حمل و نقل درون ساحلی کانتینری را به شرط ایجاد حمل و نقل ترکیبی، عقیم خواهد گذاشت.

شاید در نگاه نخست، ایده‌ی ارایه شده، به نظر منطقی برسد، اما تبدیل باراندازهای یادشده به پایانه‌های کانتینری، به منظور دست‌یابی به این هدف، کاملاً بی‌فایده خواهد بود؛ زیرا فضای کافی در دسترس پشت باراندازها در اختیار نیست. برای پایانه‌های کانتینری مدرن، دست کم به ۳۰۰ متر فضای پشت اسکله نیاز خواهد بود، در حالی که دربندر کراچی، تنها یک بارانداز از مجموعه‌ی اسکله‌های موجود، از این فضا برخوردار است.

بنابراین، شاخص یادشده که به عنوان نوعی ضرورت مبتنی بر استاندارد توسعه‌ی پایانه‌های کانتینری و در نتیجه فراهم آمدن زمینه‌ی اجرای بندر خشک به نظر می‌آید، در آینده به منزله‌ی نوعی مانع پیش روی پیشرفت و توسعه‌ی رویکرد یادشده متجلی خواهد شد. همان گونه که قبلاً بیان شد، تهیه و اجرای طرحی دراز مدت، شامل مکان یابی درست، برای توسعه‌ی بندر برخوردار از شاخص یادشده، الزامی است.

در اغلب کشورها (به ویژه کشورهای آسیایی)، دلایل اصلی تاخیر در توسعه همراه با روش‌های مدرن و کارآمد حمل و نقل را باید در فقدان تسهیلات و امکانات مناسب در بنادر دریایی و بندر خشک و فقدان تجهیزات کافی و ضروری برای حمل و نقل زمینی کانتینرها جست‌وجو کرد. در کشور پاکستان، مشکلات مربوط به تسهیلات و امکانات بندر دریایی را می‌توان با تخصیص بارانداز شرق بندر کراچی به زمینه‌ی توسعه‌ی پایانه‌های کانتینری حل کرد.

هم اکنون، پاکستان از ۱۵ بندر خشک برخوردار است و بندر خشک لاهور، قدیمی ترین و مهم



بنادر خشک در آسیا و آفریقا



بندر خشک کمبوجیه (آسیای دور)

ایجاد بندر خشک کمبوجیه، نوعی سرمایه گذاری مشترک بین CWT¹، شرکت تابعه‌ی آن، یعنی شرکت کمسین² و PAS محسوب می‌شود.

ارایه خدمات

PAS علاوه بر خدمات بخش دریایی و جابه‌جایی و ذخیره‌ی بار، خدمات بی‌شمار دیگری نیز برای مشتریان خود فراهم می‌آورد. PAS، شعبه‌ی دیگری را تحت عنوان: بندر خشک کمبوجیه CWT ایجاد کرده است که در مجاورت شهر - پایتخت پنوم پن³ و در نزدیکی بزرگراه شماره‌ی ۴ و خط ریلی قرار گرفته است، که برای حمل و نقل بار از PAS به بندر خشک کمبوجیه و برعکس و همچنین، به منظور ایجاد شرایط مناسب برای مشتریان، جهت ذخیره، جابه‌جایی و توزیع بار در بازار از طریق سلطان نشین کمبوجیه، از موقعیت و فرصتی ایده‌آل برخوردار است.

بندر خشک کمبوجیه، دارای مساحتی معادل ۱۹ هکتار، شامل: محوطه، انبار، ساختمان اداری و برخی ماشین‌آلات برای تامین نیازهای مشتریان است. این بندر خشک، واقع در مجاورت شهر پنوم پن، خدمات درون ساحلی بندر خشک (شامل: ایستگاه بار کانتینری و خدمات حمل و نقل) را فراهم می‌آورد.

بندر خشک لاهور⁴ (آسیا)

بندر خشک لاهور، نخستین بندر خشک پاکستان است که از سال ۱۹۷۳ میلادی، توسط راه آهن پاکستان⁵ احداث و مدیریت می‌شود. در حال حاضر، بندر خشک تحت مدیریت راه آهن پاکستان مورد استفاده قرار دارند:

- بندر خشک لاهور؛
- بندر خشک کراچی؛
- بندر خشک کوئتا⁶؛
- بندر خشک پشاور؛
- بندر خشک مولتان؛
- بندر خشک راولپندی؛

بندر خشک لاهور، در سال ۱۹۷۳ ایجاد شده است. این بندر خشک، در اصل، به عنوان

ایستگاه گمرک زمینی و کالاهای وارداتی (که وارد این بندر می‌شدند) و کالاهای صادراتی (که اساساً به هند و پاکستان صادر می‌شدند) تأسیس و معرفی شد. به دنبال آن، با توسعه‌ی تجارت و صنعت و در نتیجه، توقف مبادلات تجاری با هند، پس از جنگ ۱۹۶۵ و به دلیل مشکلات پیش روی تجارت محلی پنجاب، ایستگاه گمرک زمینی موگالپورا لاهور به اسکله‌ای خشک تبدیل شد؛ یعنی بندری درون سرزمینی برای واردات و صادرات کالاهایی که از مسیرهای دریایی به آن منطقه انتقال می‌یافتند. از این رو، مرکز یادشده، به بندری مجهز به تجهیزات بارگیری، تخلیه و انتقال بار به شیوه‌ی حمل و نقل ترکیبی مبدل شد. انتقال بار، در آغاز، صرفاً از مسیر خط آهن انجام می‌شد؛ اما به دنبال آن، این مرکز، ضمن توسعه، به محل لجستیک ملی ارتش پاکستان⁷ تبدیل شد و سپس، به مرکز استقرار شرکت‌های حمل و نقل خصوصی تغییر یافت. در این منطقه، راه آهن پاکستان، متولی تخلیه و بارگیری کالاهای وارداتی و صادراتی است.

ارایه خدمات

کالاهای به درون کشور وارد و به وسیله‌ی واگن‌های ریلی یا از مسیر جاده‌ای، از کراچی به لاهور حمل می‌شوند. پوشاک، فرش‌های پشمی، محصولات چرمی و کالاهای ورزشی، از جمله اقلام اصلی صادرات از این بندر خشک محسوب می‌شوند. با توجه به سیاست دولت پاکستان، به منظور تشویق بازرگانان به صادرات، ایستگاه صادرات گمرک نیز، از حقوق گمرکی خود، تا حد قابل توجه‌ای کاسته است.

بندر خشک ایزاکا⁸ (آفریقا)

بندر خشک ایزاکا، نوعی پایانه‌ی کانتینری درون ساحلی است که در سال ۱۹۹۹ میلادی، به جایگاه بندر خشک دست یافت. تبدیل ایزاکا به بندر خشک، به آن معنی است که همه‌ی مستندات گمرکی، ممکن است به جای بندر دارالسلام⁹، در ایزاکا انجام شود. ایزاکا، تا اواخر دهه‌ی هشتاد میلادی، یک ایستگاه

راه آهن به شمار می‌رفت، که از آن تاریخ به بعد، به تدریج توسعه یافت و به نوعی مرکز تجاری فعال (به دلیل افزایش حجم ترافیک در بزرگراه رواندا¹⁰) تبدیل شد. از سال ۱۹۹۹ ایزاکا، به طور بی‌واسطه، درگیر ترافیک واردات و صادرات است. ویژگی‌های اصلی بندر خشک ایزاکا، به قرار زیر است:

- نوعی بندر خشک (درون ساحلی) محسوب می‌شود.
- ایستگاه راه آهن ایزاکا، شامل پایانه‌های مسافری و باری است.
- بندر خشک ایزاکا، نوعی ابزار کارآمد ترافیک بار به رواندا و شمال شرق جمهوری دموکراتیک



سرویس‌های خدماتی درون محوطه را ارائه می‌دهند. ■

منبع: اینترنت

- 1 Cambodia Cwt Dry Port
- 2 Camsin Corporation Pte Ltd
- 3 Phnom Penh
- 4 Moghalpura Dry Port Lahore
- 5 Pakistan Railways
- 6 Quetta
- 7 National Logistic cell of Pakistan Army
- 8 Isaka Dry Port
- 9 Dar es Salaam Port
- 10 Rwanda
- 11 Mwanza
- 12 Shinyanga

پانوش:

سریع و راحت تر کالا، تخصیص واگن‌های دلخواه، زمان سریع تر ترانزیت، هزینه‌های پایین حمل و نقل، هزینه‌های کاهش یافته دمو راژ (خسارت معطلی در بندر یا ایستگاه راه آهن) و اثربخشی و صرفه جویی در هزینه‌ها را تضمین می‌کند.

بندر خشک ایزاکا، هم بارهای کانتینری و هم بارهای فله‌ای خشک غیر کانتینری را جابه‌جا می‌کند. این بندر، از دو انبار ترانزیت، هر یک به ظرفیت ۷۰۰۰ میلیون تن ذخیره‌ی بار سالانه برخوردار است که می‌تواند ۴۲۵۸۳ میلیون تن بار را در طول سال جابه‌جا کند. دو خط ریلی، هر یک به ظرفیت ۲۲ واگن، در این منطقه

کنگو را فراهم می‌آورد. ایزاکا، یکی از خطوط کلیدی حمل و نقل به/ از رواندا، واقع در خط TRC بین موانزا^{۱۱} و تابورا محسوب می‌شود. پایانه‌ی کانتینری ایزاکا، توسط TRC مدیریت و راهبری می‌شود. TRC، از ظرفیت جابه‌جایی ۵/۱ میلیون- تن کالا در سال برخوردار است. بندر خشک ایزاکا که در منطقه‌ی شینیانگا^{۱۲} واقع شده است، بار را به مقصد رواندا، برون‌دی و جمهوری دموکراتیک کنگو جابه‌جا می‌کند.

ارایه خدمات

بندر خشک ایزاکا، امنیت و ایمنی بار، ترخیص

بنادر خشک در برزیل

بندر خشک ریسنده⁴

مساحت کل بندر: ۲۳۴۰۰۰ متر مربع

مساحت انبار: ۶۷۰۰ متر مربع

این بندر خشک (واقع در ریسنده، RJ) در دهر پارایبا^۵، فعالیت اش را از ماه ژوئن سال ۲۰۰۱ میلادی، با هدف تسهیل امور گمرکی، هم در بخش واردات و هم در بخش صادرات؛ کاهش هزینه‌های مشتری و تسریع در روند توزیع محصولات تجاری (با ارایه‌ی نوعی محیط یا فضای متفاوت ذخیره‌ی بار) آغاز کرد.

بندر خشک یادشده، همه‌ی زیرساخت‌های لازم برای ترخیص کالا در یک مکان را در اختیار دارد: وزارت درآمد^۶ فدرال و ایالتی، وزارت بهداشت و وزارت کشاورزی. این بندر، همچنین، از گواهینامه‌ی بهره‌برداری محصولات شیمیایی با موضوع کنترل و بازرسی پلیس فدرال برخوردار است.

قرارگرفتن این بندر خشک در فواصل معین (بیش‌ترین مساحت آن در منطقه‌ی جنوب شرقی است) نسبت به سایر مراکز مهم کشور، از دیگر مزیت‌های آن به شمار می‌رود: ۱۳۰ کیلومتر از ریودوژانیرو، ۱۵۰ کیلومتر از میناس گرایس، ۱۷۰ کیلومتر از ساو خوزه دوس کامپوس، ۲۶۰ کیلومتر از فرودگاه گوارولوس^۷، ۲۹۰ کیلومتر از ساو پائولو^۸، ۳۶۰ کیلومتر از بندر سانتوس^۹، ۳۸۰ کیلومتر از کامپیناس (ویراکوپوس) و ۴۵۰ کیلومتر از بلو هوریزانته.

به علاوه، این بندر خشک، با قرارگرفتن در ناحیه‌ی استراتژیک نزدیک به AMAM^{۱۰} (آکادمی نظامی آگالاس نگراس)، زمینه‌ی تسهیل ترخیص باری که توسط ارتش برزیل کنترل می‌شود، را فراهم می‌آورد.

خدمات ارایه شده؛

- ذخیره سازی و جابه‌جایی بار
- توزین بار
- تامین انرژی برای کانتینرهای یخچال دار
- باز یافت نمونه
- لاک و مهر کردن محموله
- بسته بندی و باز کردن بسته بندی
- علامت گذاری و برچسب گذاری (نصب اتیکت)
- بر درخواست خریدار خارجی
- انبار تضمین شده
- استرداد حقوق گمرکی
- رژیم صادرات کالاهای دارای گواهی انبارداری تضمین شده-DAC/DUB
- ترخیص کالا
- اعلامیه‌ی ترانزیت تضمین شده

بندر خشک جویز دی فورا^{۱۱}

مساحت کل بندر: ۱۶۵ هزار متر مربع

مساحت انبار: ۱۰۰۰۰ متر مربع

این بندر خشک واقع در جویز دی فورا، از فضای قابل دسترسی به مساحت ۱۶۵ هزار مترمربع برای ذخیره‌ی بار (که ده هزار متر آن سرپوشیده است) و یک مسیر ریلی انحرافی به طول ۶۰۰ متر برخوردار است.

این بندر، در اصل، برای تامین و ارایه‌ی خدمات لجستیکی به صنعت خودروسازی در ریودوژانیرو و مناطق میناس گرایس اختصاص یافت. علاوه بر فعالیت یادشده، این بندر، به صورت نیمه وقت (باهمکاری مرکز توزیع لجستیک^{۱۲} واقع در ناحیه‌ی کونتیگواس)، در قالب نوعی سرمایه گذاری مشترک بین مالتی ترمینایس و شنکر اینترنشنال^{۱۳}، یکی از بزرگ ترین شرکت‌های حمل نقل بار در جهان) به شرکت مرسدس بنز آلمان خدمات ارایه می‌دهد.

خدمات ارایه شده

- ذخیره سازی و جابه‌جایی بار
- توزین بار
- تامین انرژی برای کانتینرهای یخچال دار
- باز یافت نمونه
- لاک و مهر کردن محموله
- بسته بندی و باز کردن بسته بندی
- علامت گذاری و برچسب گذاری (نصب اتیکت)
- بر درخواست خریدار خارجی
- انبار تضمین شده
- استرداد حقوق گمرکی
- رژیم صادرات کالاهای دارای گواهی انبارداری تضمین شده-DAC/DUB
- ترخیص کالا
- اعلامیه‌ی ترانزیت تضمین شده. ■

منبع: اینترننت

پانوش:

1. Rio de Janeiro
2. São Cristóvão
3. Galeão International Airport
4. Resende
5. Paraíba Valley
6. Revenue Ministry
7. Guarulhos Airport
8. São Paulo
9. Port of Santos
10. Academia Militar das Agulhas Negras
11. Juiz de Fora
12. Logistics Distribution Center
13. Schenker International



بندر خشک ریودوژانیرو^۱

مساحت کل بندر: ۱۷۰۰ مترمربع

مساحت انبار: ۸۵۰۰ متر مربع

فضایی که دمای محیط آن کنترل شده است: ۱۴۰۰ متر مربع

این بندر خشک، در محلی استراتژیک، واقع در ریودوژانیرو، در همسایگی ساو کریستوو^۲ (در فاصله‌ی ۱۲ کیلومتری فرودگاه بین‌المللی گالوا^۳) قرار دارد. پایانه‌ی این بندر خشک، از همه‌ی قابلیت‌های ذخیره سازی یک بندر خشک، به همراه خدمات اختصاصی ترانسفر بار از طریق DTA-E برخوردار است.

این بندر، دارای امکاناتی چون: منطقه‌ی کنترل شده‌ی آب و هوایی، به همراه سردخانه و کارکنان آموزش دیده است.

خدمات ارایه شده

- ذخیره سازی و جابه‌جایی بار
- توزین بار
- تامین انرژی برای کانتینرهای یخچال دار
- باز یافت نمونه
- لاک و مهر کردن محموله
- بسته بندی و باز کردن بسته بندی
- علامت گذاری و برچسب گذاری (نصب اتیکت)
- بر درخواست خریدار خارجی
- انبار تضمین شده
- استرداد حقوق گمرکی
- رژیم صادرات کالاهای دارای گواهی انبارداری تضمین شده-DAC/DUB
- ترخیص کالا
- اعلامیه‌ی ترانزیت تضمین شده

قابل توجه صاحبان قلم

چگونگی ارسال مقاله جهت درج در ماهنامه علمی - تحقیقاتی «بندر و دریا»

ضمن تقدیر از تلاش تمامی فرهیختگانی که برای ماهنامه «بندر و دریا» مقالات تالیفی و ترجمه ای خود را ارسال می دارند، درخواست می شود نکات زیر را حتماً مد نظر قرار دهند:

- موضوع مقالات، در ارتباط مستقیم با جنبه های مختلف امور بندری و دریایی باشد.
- مقالات ارسالی پیش از این در نشریه ی دیگری چاپ نشده باشند.
- مقالات، بایستی دارای چکیده ای گویا و منابع و مراجع مستدل باشند. باعث امتنان خواهد بود، اگر چکیده ی انگلیسی مقالات ترجمه شده نیز ارسال شود.
- اگر مقالات دارای جدول، عکس، نمودار و باشند، لازم است از کیفیتی مناسب جهت چاپ در ماهنامه برخوردار باشند.
- تا حد امکان، از نگارشی سلیس و واژگان فارسی استفاده شود و برای واژگان معادل، ترجمه ی انگلیسی آن نیز بیان شود.
- مقالات، حداکثر در ۱۰ صفحه ی A4 (با فونت ۱۲ و در هر صفحه حداکثر ۲۴ خط) تایپ و ارسال شوند.
- فایل pdf، word و تصاویر مرتبط با مقاله، بر روی سی دی ارائه شود. لازم است نسخه ی پرینت شده از مقاله که حاوی تصاویر و نمودار باشد، نیز به همراه سی دی ارسال شود.
- مشخصات کامل نگارنده، شامل: نام و نام خانوادگی، میزان تحصیلات، شماره ی تلفن ثابت و همراه، پست الکترونیکی، نشانی و در انتهای مقاله آورده شود.
- مقالات ترجمه ای باید به پیوست رونوشتی از متن انگلیسی ارسال شوند.
- مقالات رسیده، مورد داوری نشریه قرار می گیرند و در صورت تایید، به چاپ می رسند.
- کلیه ی مقالات، بایستی در نوبت ترتیب انتشار نشریه قرار گیرند.
- ماهنامه، در تایید، عدم تایید و ویراستاری مقالات ارسالی، مختار است.
- صحت کلیه ی مطالب مندرج در مقاله و کلیه عواقب مالی و مدنی آن، به عهده ی نویسنده ی مقاله خواهد بود.

نشانی: تهران - صندوق پستی ۳۷۱۳ - ۱۵۸۷۵
تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸ - ۹ نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰
پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

فرم اشتراک ماهنامه علمی، تحقیقاتی



- ☐ هزینه اشتراک برای ۶ شماره : ۳۰۰۰۰۰ ریال
- ☐ هزینه اشتراک برای ۱۲ شماره : ۶۰۰۰۰۰ ریال

نحوه اشتراک

مقتضای محترم

- لطفاً مبلغ اشتراک را به حساب شماره ۰۱۰۲۸۹۸۵۷۳۰۰۴ نزد بانک صادرات، به نام ماهنامه بندر و دریا واریز نمایید.
- خواهشمند است پس از تکمیل، فرم اشتراک را به همراه قیش بانکی به نشانی دفتر ماهنامه بندر و دریا پست نموده و یا از طریق نمابر به شماره ۸۸۵۴۲۶۹۸ ارسال نمایید.
- در صورت عدم دسترسی به فرم اشتراک، تصویر فرم درخواستی مورد قبول است.
- درخواست می گردد، پس از ارسال مدارک با تلفن شماره ۸۸۵۴۲۶۹۹ (واحد اشتراک) تماس حاصل نموده و از وصول آنها اطمینان کسب کنید.
- هزینه اشتراک در تمام شعب بانک صادرات در سراسر کشور، قابل پرداخت است.
- اولین شماره از ماهنامه، پس از دریافت مدارک درخواستی به نشانی مشترک جدید ارسال می گردد.
- تقاضا می شود، در صورت تغییر نشانی، در اولین فرصت نشانی جدید پستی خود را به دفتر ماهنامه بندر و دریا اعلام نمایید.

نام و نام خانوادگی:

تلفن:

نام محل کار:

میزان تحصیلات:

رشته تحصیلی:

تلفن تماس:

نمابر:

نشانی کامل پستی:

نشانی الکترونیکی:

کد پستی ده رقمی:

بنادرمان را برای رسیدن به نسل سوم، یاری کنیم

خیبرهاشمی، مجتمع بندری شهید رجایی

بنادر نسل سوم، از دهه ۸۰ میلادی و به دلیل گسترش جهانی تجارت کانتینری و حمل و نقل چند وجهی و همچنین، نیازهای رو به رشد تجارت جهانی، پا به عرصه‌ی ظهور گذاشتند. برای کاهش قیمت تمام شده‌ی کالا به جای انتقال کالا به مراکز تولید در مرکز کشور، فرایند تولید و صادرات مجدد کالا در بنادر نسل سوم انجام می‌شود. این نوع بنادر که صنایع مرتبط را در خود جای می‌دهند، باعث توسعه‌ی صادرات کشور نیز می‌شوند؛ چرا که، هزینه‌های گمرکی در تولید آن حذف می‌شود. در ایران نیز، بر اساس طرح جامع بنادر بازرگانی کشور، دو بندر اصلی در جنوب، یعنی بنادر شهید رجایی و امام خمینی و بندر امیرآباد در شمال کشور، تا سال ۱۳۹۴، به بنادر نسل سوم تبدیل می‌شوند.

احجام تجارت جهانی از راه دریا

در سال ۲۰۰۸ میلادی، مجموع احجام تجارت بین‌المللی از راه دریا ۸.۳۰۰ میلیارد تن بوده، که سهم بنادر ایران از این رقم، کم‌تر از ۳ درصد برآورد شده است. در بخش ناوگان تجاری و نفتی نیز، این سهم، به ترتیب ۰/۳۷ درصد و ۵/۱ درصد و سهم بنادر ایران از مجموع عملیات کانتینری بنادر موجود در منطقه خلیج فارس نیز، حدود ۹ درصد بوده است. همچنین، سهم ایران از میزان عملیات کانتینری در بنادر جهان، کم‌تر از نیم درصد درصد بوده، که در مجموع، سهم ناچیزی است.

گرچه جایگاه فعلی بنادر ایران در منطقه و دنیا، در مجموع، چندان قابل قبول نیست و با توجه به تحولاتی که در این بخش صورت می‌گیرد، نسبت به سایر کشورها، از جایگاه پایین‌تری برخوردار است، ولی در صورت موفقیت در برنامه‌های توسعه‌ای، می‌تواند در بازارهای رقابتی، عملکرد قابل قبول و مطلوبی داشته باشد.

جایگاه فعلی بنادر ایران

سهم خاورمیانه از مجموع حمل و نقل کانتینری جهان در سال ۲۰۰۸، به میزان ۵ درصد است و بندر شهید رجایی، با سهم ۰/۵ (نیم درصد)، از نظر حجم عملیات کانتینری، در ردیف ۱۰۰ بندر برتر دنیا قرار دارد. واقعیت این است که، بنادر ایران برای افزایش قدرت رقابت خود در منطقه، چاره‌ای جز هم‌سویی با بنادر نسل سوم ندارند و این مهم، محقق نمی‌شود، مگر با افزایش کارایی بنادر، توسط سازمان بنادر

و از راه: تأمین و توسعه‌ی تجهیزات عملیاتی، مقررات زدایی، ساده‌سازی، بهبود روش‌های عملیاتی و خدماتی، تمرکززدایی و تفویض اختیار به بنادر، خصوصی‌سازی و به کارگیری فن‌آوری اطلاعات در بنادر.

با توجه به مندرجات جدول شماره یک، بنادر ایران، از نظر هزینه‌ی صادرات و واردات، به ازای هر واحد کانتینر، در بالاترین حد و از نظر کیفیت حمل و نقل، زیرساخت‌ها، رویه‌های مرزی و کارایی گمرک نیز، در پایین‌ترین حد، نسبت به سایر کشورهای منطقه قرار دارند. این نسبت، به هیچ وجه برای رقابت در بازار جهانی و منطقه‌ای مناسب نیست و به منظور ایجاد تعادل و هم‌سویی با بنادر نسل سوم (و منطقه)، باید تلاش‌های زیادی صورت پذیرد.

ایران دارای ۱۱ بندر مهم در جنوب و شمال کشور، شامل: بنادر امام، بوشهر، چابهار، شهید رجایی، لنگه، باهنر، آبادان و خرمشهر در جنوب و بنادر انزلی، نوشهر و امیرآباد در شمال است و در اهداف سند چشم‌انداز و برنامه‌های توسعه‌ای کشور، پیش‌بینی شده است که در سال ۱۳۹۴، حجم عملیات بنادر بازرگانی کشور، به حدود ۱۶۰ میلیون تن افزایش یابد که از این مقدار، حدود ۴۷ درصد، به صورت کانتینری خواهد بود. در کشور ما، بنادر در مرحله‌ی گذار از حالت سنتی، (محلی برای بارانداز کالا)، به سمت نسل دوم، (ایفای نقش توزیع و پردازش کالا) قرار دارند. اصلاح وظایف و نقش بنادر، نیازمند تغییر شرایطی است که گاه برنامه‌ریزی‌ها و تصمیمات کلان اقتصادی را شامل می‌شود و خارج از اختیار مقام‌ها و مسئولان بندری است. از طرفی، همه‌ی بنادر،

از نظر جغرافیایی، شرایط تبدیل شدن به یک بازار یا قطب توزیع منطقه‌ای را ندارند، از این رو، ممکن است، امکان تبدیل شدن آن‌ها به بنادر نسل سوم، به علت محدودیت‌های طبیعی، وجود نداشته باشد. هر چند در سال‌های اخیر، کارهای بزرگی در زمینه‌ی ساخت اسکله، بارانداز و تجهیز بنادر و همچنین، تکمیل زیرساخت‌ها در بنادر کشور صورت گرفته است و واگذاری بخش اعظم فعالیت‌های تخلیه و بارگیری، به بخش خصوصی، از جمله اقدامات اساسی برای گذر از کارکرد سنتی بنادر، به بنادر نسل دوم بوده است؛ اما تغییر نسل بنادر از نوع اول که تنها حکم بارانداز کالا را دارند به نسل دوم و سوم، ملزوماتی را می‌طلبد.

خوش‌بختانه، بنادر، از جمله مناطقی در ایران محسوب می‌شوند که در سال‌های اخیر، اقدامات به جا و مطلوبی برای توسعه‌ی آنها انجام شده



چشم‌گیری گسترش یافت و دیدگاه دولتی حاکم بر مدیریت بندر، از مرز محدودی گمرکی و بارانداز صرف کالا، به محیط خدماتی و صنعتی، با قابلیت ایجاد ارزش افزوده تبدیل شد. در این شرایط، بندر توانستند ضمن سودآوری و کارآمدی، به عنوان قطب‌های توسعه یا موتورهای رشد منطقه‌ای عمل و با افزایش قدرت اشتغال‌زایی و توزیع مجدد درآمدها، اهداف توسعه‌ای منطقه‌ای را تأمین کنند. پس‌کرانه‌های بندری نیز، به طور چشم‌گیری، تحت تأثیر کارکردهای جدید بندری، درگیر فعالیت‌های مستقیم و غیرمستقیم مربوط به بندر شدند. در این بندر، کارگزاران بازرگانی حمل‌ونقل و صاحبان کالا به طور مستقیم، به ایفای نقش پرداختند و ارتباطات تجاری و خدمات، گسترش یافت. از سال ۱۹۸۰، با توسعه‌ی حمل‌ونقل کانتینری و

تسهیل تجارت و بازرگانی خارجی کشورها بودند؛ اما اغلب آن‌ها به علت عواید ناچیز حاصله، قادر به برگرداندن سرمایه‌گذاری‌های هنگفت انجام شده نبودند و برای تأمین هزینه‌های جاری خود، محتاج استفاده از بودجه‌ی سالانه دولت‌ها بودند. بندر، در چنین حالتی، به موازات عملکرد اصلی خود، به عنوان دروازه‌های دریایی، در عرصه‌ی مبادلات خارجی، تبدیل به بنگاه‌های بزرگ زیان‌ده و ناکارآمد توسط دولت شدند. در این شرایط، بندر نسل اول، با عملکرد سنتی، از گردونه‌ی رقابت خارج شدند و بندر نسل دوم در سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ میلادی ظهور کردند.

در بندر نسل دوم، ایفای نقش توزیع و پردازش کالا نیز، به کارکرد بندر افزوده شد و صنایع مربوط به کشتی‌رانی، در اطراف بندر استقرار یافتند. به این ترتیب، محدوده‌ی بندری، به نحو

است. با این حال، به نظر می‌رسد هنوز تا رسیدن به شرایط مناسب برای رقابت با بنادر نوین جهانی، مانند: جبل‌علی، فاصله‌ی بسیاری دارند. شاید هنوز هم یکی از دغدغه‌های مدیران بندر ایران، بالا بردن حجم عملیات تخلیه و بارگیری (تفکر جاری در دنیا در نسل اول) است، در حالی که اغلب بندر کشور، در سطح بندر نسل دوم قرار دارند و باید با بالا بردن نرخ بهره‌وری (Utilization rate)، به سرعت به سمت بندر نسل سوم، حرکت کنیم.

تاریخچه‌ی نسل‌های بندر

قبل از سال ۱۹۶۰ میلادی، بندر، تنها وظایف سنتی ساده‌ای را به عنوان نقاط انتقال بین دریا و خشکی، بر عهده داشتند که مهم‌ترین آن‌ها تخلیه و بارگیری کالا در اسکله‌ها و برعکس بود. این بندر، ابتدا قادر به تأمین اهداف ملی، یعنی

جدول شماره یک - وضعیت ایران در بین کشورهای منطقه

سال ۲۰۰۶ تا سال ۲۰۰۸	هزینه‌ی صادرات، به ازای هر کانتینر (به دلار)	هزینه‌ی واردات، به ازای هر کانتینر (به دلار)	کیفیت حمل و نقل و زیرساخت IT	کارایی گمرک و رویه‌های مرزی
ایران	۱,۰۱۱	۱,۶۵۶	۲,۴۴	۲,۵۰
عمان	۸۲۱	۱,۰۳۷	۲,۸۶	۲,۷۱
بحرین	۸۰۵	۸۴۵	۳,۴۰	۳,۴
عربستان	۶۸۱	۶۷۸	۲,۹۵	۲,۷۲
امارات	۶۱۸	۵۸۷	۳,۸۰	۳,۵۲

وظایف بنادر از بارانداز به بازار کالا، یک رویکرد بازرگانی محسوب می‌شود و از سویی، برای اقتصاد ملی و منطقه‌ای، ایجاد منافع می‌کند و از طرف دیگر، شرایط حفظ موقعیت کشور را در شبکه‌ی حمل و نقل و تجارت و همچنین، ایجاد ارزش افزوده و توسعه‌ی اقتصادی کشور، فراهم می‌سازد.

در همه‌ی نسل‌های بنادر، مشخصات فیزیکی مورد نیاز، از قبیل: اسکله‌ها و باراندازها، تجهیزات مناسب، طرح جامع الکترونیکی، استفاده از دوربین‌های مدار بسته، سیستم کنترل ترافیک VTS (تحت پوشش رادار قرار گرفتن کشتی‌ها در آب‌راه‌ها)، نیروی انسانی ماهر و... تقریباً یکسان است؛ اما از جمله الزامات بنادر نسل سوم که مقدمات آن در ایران نیز، در حال انجام است، می‌توان به ایجاد هماهنگی مناسب در لجستیک کالا اشاره کرد. به عبارت دیگر، این هماهنگی، باید نتایج زیر را برای صاحب کالا یا گیرنده خدمات از بندر داشته باشد. (۱) سرعت لجستیک کالا بالا باشد. (۲) قیمت تمام شده‌ی خدمات (که در بندر، به صاحب کالا ارایه می‌شود) کم باشد و این قیمت، برای ارایه در بازار مصرف، مشتری پسند باشد.

به تأیید کارشناسان، با توجه به این که محدوده‌ی عملکردی بنادر نسل سوم یا نوین، از بنادر و محدوده‌های همجوار به پس کرانه‌ها و مراکز توزیع داخلی گسترش یافته است، بنادری مانند، انزلی که در نزدیکی مناطق پرجمعیت مصرفی (بازار ۳۰۰ میلیون نفری کشورهای آسیای میانه) واقع شده است، از شرایط مناسبی برای موفقیت و تأثیرگذاری بر اقتصاد کشور برخوردار است.

نگرش، استراتژی و خط مشی توسعه‌ی بنادر

برنامه‌ریزان، مدیران و اپراتورهای بنادر نسل سوم، نگرش و درک متفاوت و جدیدی از نوع فعالیت و توسعه‌ی این بنادر دارند. آنان، بندر را به عنوان مجتمع پویا و در حال پیشرفت در یک مجموعه‌ی پیچیده از شبکه‌ی تولید، پخش و توزیع بین‌المللی کالا و خدمات می‌بینند. بر اساس این تفکر، تلقی و دیدگاه مدیران، این نسل از بنادر، نقش انفعالی مبتنی بر ارایه‌ی تسهیلات و خدماتی خود را به نقش فعال مبتنی بر همکاری در پروسه‌ی تجارت جهانی، تغییر داده‌اند. سال‌های سال، مدیران و کارگزاران بنادر، عادت داشتند منتظر ورود کشتی و کالا بمانند، زیرا باور داشتند که هر کجا کشتی برود، بار و کالا نیز، به آن‌جا خواهد رفت؛ اما اکنون دریافته‌اند که حرکت و گردش کالا بسیار فراتر و وسیع‌تر از گذشته شده است. از این رو، تلاش می‌کنند، آن را به دست آورند و نگه دارند. بی‌تردید، این تلاش‌ها تقویت و توسعه‌ی فعالیت‌های تجاری و حمل و نقل را در پی دارد، که در نهایت، به مساعی مبتنی بر بازاریابی و هر

بنادر، کالای خود را جابه‌جا کند. در اراضی پشتیبانی (hinterland) بنادر نسل سوم، صناعی مانند: کشتی‌سازی، سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، کارخانجات تأمین آذوقه‌ی دریانوردان و... که به نحوی با بندر مرتبط است، احداث می‌شود. با توجه به این که، هر نسل، نیازمند ملزومات خاص خود، بسته به نوع تحولات جهانی است، ویژگی بنادر نسل سوم، این است که از قابلیت انطباق با تعهدات تجارت دریایی برخوردار هستند. به عبارت دیگر، بنادر نسل سوم، از لحاظ مدیریتی، افزایش حجم عملیات را با نگاه دیگری می‌نگرند و با محاسبه‌ی سرویس تایم، ضریب اشتغال اسکله‌ها و...، output خود را در مقایسه با input به کار برده، تجزیه و تحلیل می‌کنند و از امکانات موجود (اعم از تجهیزات، نیروی انسانی و سایر منابع)، بیش‌ترین بهره را می‌برند.

با تغییر کارکرد بنادر و تبدیل آن‌ها از بارانداز و انبار صرف، به بازار کالا و محلهایی برای پردازش، فرآوری، تغییر، تبدیل، توزیع و ترانزیت کالا و فعالیت‌های خدماتی، صنعتی و بازرگانی، امروزه اهمیت آن‌ها در اقتصاد جهانی، دو چندان شده است. به عبارت دیگر، تغییر کارکردها و

ظهور سیستم جدید چندوجهی، بنادر نسل سوم ظهور کردند. این بنادر، از مراکز خدمات کالایی، تبدیل به بازار کالا شدند. محدوده‌ی عملکردی بنادر نسل سوم، از بندر و محدوده‌های همجوار، به پس کرانه‌ها و مراکز توزیع داخلی گسترش یافت. وجه تمایز این بنادر با بنادر نسل دوم، تقویت کارکردهای بازرگانی در کنار کارکردهای خدماتی و صنعتی است. استفاده از فن‌آوری اطلاعات و روش‌های بازرگانی الکترونیکی در این بنادر، به طور وسیع مورد استفاده قرار گرفت و بنادر، از قدرت اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده‌ی بسیار بیش‌تری برخوردار شدند.

مقایسه‌ی ویژگی‌های بنادر نسل اول تا سوم

موقعیت بندری، حجم ترافیک، میزان اشتغال‌زایی، توان توسعه‌ی منطقه‌ای، بازدهی سرمایه‌گذاری‌ها، خودکفایی و تأمین مالی راه، می‌توان بخشی از معیارهای مقایسه‌ای برشمرد. در بنادر نسل سوم، موقعیت جغرافیایی مهم نیست و در هر جا که تولیدکننده احساس کند باید کالایش جابه‌جا شود، بدون توجه به ملاحظات و محدودیت‌هایی که در حال حاضر در بنادر کشور وجود دارند، می‌تواند از راه این





در کشور، از راه‌های آبی صورت می‌گیرد، اما برآوردها نشان می‌دهد، قابلیت ترانزیت کالاهای کشورهای هدف ترانزیتی از قلمرو ایران، ۲۰ میلیون تن در سال است که اکنون، سالانه حدود ۱۱ میلیون تن آن از مسیر ایران ترانزیت می‌شود. این در حالی است که بر اساس مطالعات انجام شده، تا سال ۱۳۹۴، ظرفیت ترانزیتی بنادر کشور در بخش کالاهای غیرنفتی، باید به ۳۰ میلیون تن برسد و بر آن اساس، برنامه‌ریزی‌های گسترده‌ای باید انجام شود.

این امر، نیازمند تسهیلات فیزیکی یا تسهیلات زیربنایی و روبنایی بنادر و تسهیلات قانونی (مقرراتی) است. فعالیت‌های اصلی بنادر، به عنوان مراکز لجستیک کشور، شامل: انبارداری، توزیع و جور کردن کالا، محلی‌سازی و مشتری پسند کردن، تأمین اجزای اضافی، مونتاژ، تعمیرات، کنترل کیفیت، نصب و آموزش است که در بنادر نسل سوم، باید از زاویه‌ی ارزش افزوده به آن‌ها توجه کرد.

۳ - چون سازمان بنادر و دریانوردی، تا سال ۱۳۹۴، برنامه‌ی توسعه‌ی بنادر را در قالب طرح جامع دنبال می‌کند و ضمن آن که ظرفیت‌های مورد نیاز را بر اساس نتایج مطالعات این طرح ایجاد و به صورت مستمر، شرایط بازار، وضعیت واردات، صادرات، ترانزیت و ترانشیپ را بررسی و هرگونه اصلاحاتی را که متناسب با تغییر شرایط در طرح جامع بنادر ضروری باشد، را نیز اعمال و برنامه‌های توسعه‌ی بنادر را، بازنگری، اصلاح و تکمیل می‌کند؛ از این رو، تبدیل بنادر شهیدرجایی، امام، امیرآباد و چابهار به بنادر نسل

می‌شود و تأثیرات زیادی بر قیمت تمام شده‌ی کالا خواهد گذاشت. نبود خدمات لازم در زمینه‌ی شست‌وشو و تعمیر کانتینر در بندر شهیدرجایی، با جابه‌جایی قریب به دو میلیون TEU کانتینر در سال، می‌تواند به عنوان یک نقطه ضعف جدی مطرح شود.

نتیجه‌گیری

۱ - بنادر، تابع اقتصاد و تجارت هستند و برای سرعت گرفتن در تجارت جهانی، باید با تحولات سریع دنیای تجارت، خود را وفق دهند. باید سعی شود تا سال ۲۰۱۴ میلادی، تجارت کانتینری در ایران، به چند برابر میزان کنونی خود برسد و هدف و وظیفه‌ی مدیران بنادر کشور، تولید ارزش افزوده باشد و در تجارت، مدنظر قرار گیرد و پیش‌رفت همه‌ی زیرساخت‌ها نیز، همراه با تحولات تجاری صورت پذیرد.

بنادر ایران، در حال حاضر، به لحاظ ظرفیت توسعه و بارگیری، مشکلی ندارند و واگذاری امور به بخش خصوصی، موجب سرعت تخلیه و بارگیری نیز شده است؛ اما جایگاه فعلی بنادر کشور در منطقه و جهان، در مجموع، غیرقابل قبول است و باید برنامه‌های توسعه‌ای بنادر را با دقت، به مرحله اجرا درآورد، تا در آن صورت، عملکرد مطلوب و قابل قبولی در بازار رقابتی از خود به جای گذارند. در بنادر نسل سوم، فعالیت‌های لجستیک، بسته‌بندی و صنایع تبدیلی، از جایگاه ویژه‌ای (در راستای کاهش قیمت تمام شده‌ی کالا و امکان صادرات مجدد مواد وارداتی) برخوردار است و همه‌ی فعالیت‌های ارزش افزوده را در بر دارد. مثلاً، احداث کارخانه‌ی تصفیه شکر خام در بندر امام خمینی، به لحاظ عبور بیش‌تر محموله‌های غله‌ی کشور از آن بندر و نزدیکی به مزارع کشت نیشر در خوزستان، بهترین حالت تجاری را دارد.

۲ - توسعه‌ی مراکز لجستیک بندری، تنها راه‌کار برون رفت بنادر از وضعیت عقب ماندگی و کم تحرکی محسوب می‌شود و ایجاد ظرفیت بیش‌تر در بنادر کشور، از وظایف اصلی سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان متولی حمل و نقل دریایی است. ظرفیت کنونی بنادر بازرگانی ایران، سالانه ۱۲۰ میلیون تن، برآورد شده است، که بر اساس برنامه‌ی چهارم توسعه، این ظرفیت، باید به ۱۵۰ میلیون تن در سال افزایش یابد. بر این اساس، برای توسعه‌ی بنادر کشور، انجام اقداماتی به منظور توسعه‌ی فیزیکی، بر خورداری بنادر از تجهیزات نوین بندری، دریایی و مخابراتی و کمک ناوبری، بهبود مدیریت و اصلاح فرآیندهای کاری و حضور و سرمایه‌گذاری بیش از پیش بخش خصوصی، الزامی است.

شاید به دلیل ایجاد برخی زیرساخت‌ها در بنادر کشور و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بخش حمل‌ونقل دریایی، بیش از نیمی از ترانزیت کالا

چه واقعی‌تر کردن ارزش افزوده‌ی کالا منتهی خواهد شد. در نتیجه‌ی این تلاش‌ها، بنادر به مراکز حمل و سکوی لجستیکی برای تجارت بین‌الملل تبدیل شده‌اند.

فعالیت‌ها و خدمات بنادر نسل سوم

۱) خدمات معمول و سنتی: مفهوم بنادر نسل سوم، به این معنی نیست که فعالیت‌های بنادر نسل اول و دوم در این بنادر، متوقف شده است؛ بلکه در واقع، فعالیت‌های طبیعی و معمول بنادر، مانند: تخلیه و بارگیری، همچنان به عنوان استخوان بندی اصلی فعالیت این بنادر باقی مانده و خواهد ماند، اما با این تفاوت که در بنادر نسل سوم، علاوه بر فعالیت‌های معمول، خدمات لجستیکی و توزیع و پخش کالا نیز، به مشتریان بندر ارائه می‌شود. اضافه بر این، در بنادر نسل سوم، خدمات سنتی و معمول بنادر، با ابزارهای مدرن و مدیریت علمی، همراه با سیستم‌های الکترونیکی و فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات، کنترل و راهبری می‌شوند. تخلیه، بارگیری، توزیع و پخش کالا، با توزیع و پخش اطلاعات انجام می‌پذیرد و زیرساخت‌های بندر، با توجه و اهمیت یکسان به تسهیلات پروسه‌ی اطلاعات، طراحی و ساخته می‌شوند.

۲) خدمات فنی و صنعتی: دو نوع خدمات صنعتی در بنادر نسل سوم وجود دارند. نخست، خدمات فنی و صنعتی مربوط به کشتی‌ها، مانند: صنایع تعمیر کشتی و سایر خدمات فنی و مهندسی که مربوط به کشتی‌ها است. این خدمات، اهمیت زیادی برای بنادر مدرن از نقطه نظر بازاریابی دارند، تا بهره‌وری بالا را تضمین کنند و اعتبار بندر را از لحاظ کاهش خطرات اقتصادی و فنی، برای مشتریان، افزایش دهند. نوع دوم خدمات، خدمات فنی و صنعتی مربوط به کالا است. هدف بندر در تأمین صنایع مرتبط با کالا یا اجازه به سایرین، به منظور تأسیس و راه‌اندازی چنین صنایعی در محوطه‌ی بندر، این است که ورود و خروج کالا در بندر و نیز، ارزش افزوده‌ی آن‌ها را افزایش دهد. به عنوان مثال، در گذشته به دلیل ایجاد آسیب ناشی از تصادم، ناچار، کشتی را به منظور تعمیرات، به دبی می‌فرستادند و روزها برای تعمیر، معطل می‌شدند؛ در حالی که اگر امکان تعمیر کشتی در بندرعباس وجود داشت، همزمان با تخلیه یا بارگیری کشتی، تعمیرات آن نیز، انجام می‌گرفت، تا علاوه بر جلوگیری از خروج ارز، کشتی نیز از کار بیکار نشود. باید توجه داشت که در کشتیرانی‌های لاینتر، با توجه به قیمت بالای کشتی‌های کانتینری و نیز، ارزش بالای کالاهایی که با آن حمل می‌شوند و همچنین، با توجه به این که در حال حاضر، حمل‌ونقل به عنوان قسمتی از پروسه‌ی تولید است، تأخیر چند روزه‌ی کشتی برای آن خط کشتیرانی، مشتریان آن خط کشتیرانی و نیز، برای مصرف‌کنندگان، به منزله‌ی یک فاجعه محسوب

منطقه‌ای خود، عقب‌نمانیم، باید منابع مورد نیاز، چه از طریق دولت و چه از طریق بخش خصوصی، در اختیار این سازمان قرار گیرد. توسعه‌ی بندر کشور، هم از نظر زیرساخت‌ها و هم از نظر تجهیزات، به سرعت در حال پیگیری است و این کار، بیش‌تر توسط بخش خصوصی انجام می‌شود. هر قدر، بخش خصوصی برای حضور در بخش دریایی و بندری، توان داشته باشد، بندر نیز، باید با کاهش مشکلات دست و پاگیر قانونی، بتواند از قابلیت‌ها و توانمندی‌های موجود استقبال کنند و آن‌ها را به کار گیرند.

۳- با اشاره به این که، بندر شهیدرجایی، از نظر تجهیزات، به مدرن‌ترین ابزار لازم مجهز است، هدف مهم و سیاست‌های راهبردی بخش حمل‌ونقل دریایی در این بندر، گذر از بندر نسل دوم به نسل سوم است. برای رسیدن به این هدف، توجه خاص به بخش دریایی کشور، یک ضرورت محسوب می‌شود که متولیان امر، باید آن را در نظر داشته باشند. به هیچ عنوان، درآمدزایی، نباید هدف اولیه‌ی دولت مردان در بندر باشد و زیرساخت‌های لازم، از قبیل: راه‌های دسترسی، امکانات، برق، آب، مخابرات و IT در بندر، باید توسط دولت فراهم شود، تا بخش خصوصی، نیز برای سرمایه‌گذاری ترغیب شود. سازمان بندر، با تأمین اعتبارات مورد نیاز، باید به سرعت در حال فراهم کردن زیرساخت‌ها، به منظور تبدیل به بندر نسل سوم باشد، تا با این اقدامات، مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و صنایع لجستیک، در کنار بندر شکل بگیرند. برای احداث زیربنای بندری، از قبیل: اسکله، موج شکن، حوضچه، کانال و لای‌روبی، توانمندی‌های دولت، باید به کمک سازمان بندر بیاید و از سوی دیگر، مشابه بسیاری از کشورها، احداث و تکمیل رونه‌ها نظیر: انبار، محوطه، بارانداز، اماکن و تأسیسات تجهیزات نیز، با حضور و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام شود.

۴- اقداماتی نظیر، پردازش کالا و فعالیت‌های بازرگانی مربوط به بندر، باید در پس‌کرانه‌های بندر تحقق یابند. آن چه در پس‌کرانه‌ها مهم است و باید به آن توجه شود، ایجاد زیرساخت است؛ زیرا پس از آن، بخش خصوصی، خود، خط تولید را ایجاد خواهد کرد. به عنوان مثال، منطقه‌ی آزاد انزلی، پس‌کرانه‌ی مناسبی برای فعالیت‌های جانبی بندر نسل جدید خواهد بود. علاوه بر آن، توافقاتی نیز، باید با مقامات استان‌های ساحلی صورت گیرد، تا سرمایه‌گذاران در بندر، بتوانند از تسهیلات بانکی به منظور سرمایه‌گذاری، استفاده کنند. در چند سال اخیر، تعداد قابل توجه‌ای از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، موفق شده‌اند با همکاری مقامات استان‌های ساحلی، از تسهیلات بانکی بهره‌مند شوند، که نتایج مفید و مؤثری را به دنبال داشته است. ■

مقررات‌زدایی در بندر به نحوی صورت پذیرد، که ظرفیت سرمایه‌گذاری در بندر را افزایش دهد. هم اکنون، جایگاه سرمایه‌گذاری صنایع دریایی و سهم آن در صنعت کشور، مشخص نیست و چشم‌انداز روشنی، برای فردای صنایع دریایی کشور وجود ندارد. در حال حاضر، معلوم نیست این صنعت را باید به چه نقطه‌ای رساند و با چه اعتباری، آن را سامان بخشید. از دیگر اقدامات سازمان بندر و دریانوردی، شناسایی و معرفی اولویت‌های سرمایه‌گذاری در بندر است، که باید اطلاع‌رسانی گسترده‌ای برای معرفی فرصت‌های موجود صورت گیرد.

۲- انتظار می‌رود، بازنگری در تعرفه‌ی فعالیت‌های بندری، از دیگر برنامه‌های در دست اجرای دولت (سازمان بندر) باشد و جهت‌گیری کلی در بندر نیز، شامل: افزایش، رونق تجاری و تبدیل بندر به مراکز تجاری برای ایجاد ارزش افزوده است. منابع مالی سازمان بندر و دریانوردی، به تنهایی، کفاف توسعه‌ی بندر را نمی‌دهد و برای آن که در اجرای طرح‌های توسعه‌ی بندر، مشکلی پیش نیاید و از رقابتی

سوم، در بلند مدت و با هماهنگی دستگاه‌های مرتبط در استان‌ها، از برنامه‌ها و اولویت‌های این سازمان محسوب می‌شود.

۴- با توجه به این که، نوع جابه‌جایی کالا در دنیا، به جابه‌جایی با کانتینر تغییر پیدا کرده است و با وجود سرمایه‌گذاری قابل توجه بخش خصوصی در امور بندری، برنامه‌ریزی‌های آتی، بندر شاهد افزایش کیفیت و سرعت جابه‌جایی کانتینر در کشورها خواهد بود. در ایران نیز، با توجه به تحولات جهانی و اجرای طرح جامع توسعه‌ی امکانات پایانه‌های بندری، بندر شهیدرجایی، به قطب کانتینری ایران تبدیل خواهد شد. از این رو، بندر شهیدرجایی، برای تبدیل به بندر نسل سوم، از اولویت اول برخوردار است.

پیشنهادهای

۱- با توجه به بالا بودن هزینه‌های دولت در حال حاضر، چاره‌ای جز روی آوردن به بخش خصوصی نیست و از آن جا که بندر کشور، محلی امن برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی محسوب می‌شود، لازم است ارایه‌ی تسهیلات و



ویرایش پیام‌های باینری در سیستم شناسایی اتوماتیک شناورها

اداره‌ی کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی (اداره‌ی ارتباطات دریایی)

مطابق جدول مقابل، دستخوش تغییراتی شده، که در هشتاد و هفتمین اجلاس کمیته‌ی ایمنی دریانوردی (MSC) به تصویب رسیده است و از اول ژانویه سال ۲۰۱۳ میلادی، به طور فراگیر اعمال می‌شود.

صنعت دریانوردی در جمهوری اسلامی ایران، با بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، از اهمیت فراوانی برخوردار است. سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان مرجع دریایی کشور، همواره به مقوله‌ی ایمنی دریانوردی، توجه فراوانی داشته و بر پیاده‌سازی و اجرای صحیح قوانین و مقررات بین‌المللی در کشور مدیریت و نظارت کرده است.

هم اکنون و در راستای انجام تعهدات بین‌المللی و ارتقای ایمنی دریانوردی در آب‌های تحت حاکمیت، همه‌ی شناورهای تحت پرچم مشمول و همچنین، ایستگاه‌های ساحلی مخابرات دریایی اصلی و مراکز کنترل ترافیک، دارای تجهیزات لازم هستند.

اداره‌ی ارتباطات دریایی، با آینده‌نگری مناسب در این زمینه و انجام برنامه‌ریزی‌های کلان در بخش آماده‌سازی زیرساخت‌های مخابراتی مورد نیاز، همچون: تأسیس ایستگاه‌های ساحلی مخابرات دریایی، به منظور تکمیل پوشش رادیویی آب‌های تحت حاکمیت از سویی و انجام اقدامات جانبی لازم از قبیل تدوین دستورالعمل‌ها و روش‌های اجرایی در این زمینه از سوی دیگر، اقدامات مؤثری را انجام داده است. همچنین، با فرهنگ سازی و اطلاع‌رسانی به شرکت‌ها و مالکان شناورها نسبت به آخرین دست‌آوردهای تکنولوژی ارتباطات دریایی، تلاش می‌کند، همواره از پیشگامان صنعت دریانوردی باشد.

در حال حاضر، می‌توان اعلام کرد که تعداد ۱۲ دستگاه از سیستم AIS در ایستگاه‌های ساحلی مخابرات دریایی، مورد بهره‌برداری قرار گرفته و ۱۴ دستگاه دیگر نیز، در حال نصب و راه‌اندازی است. امید است که با پیاده‌سازی کامل این طرح، در آینده‌ای نه چندان دور، تمام نوار سواحلی کشور عزیزمان تحت پوشش سیستم AIS قرار گیرد تا به این وسیله، گام دیگری در راستای ارتقای ایمنی دریانوردی کشور برداشته شود. ■

اطلاعات مربوط به سفر دریایی را دسته‌بندی و به صورت دیجیتال، از طریق فرستنده‌ی VHF دستگاه، ارسال کند. از مزایای نصب این سیستم، می‌توان موارد زیر را برشمرد:

- سهولت بیش‌تر در شناسایی شناورها
- سهولت در رهگیری شناورهای سطحی
- مبادله‌ی اطلاعات ضروری میان کشتی‌ها بدون دخالت انسان و به طور خودکار
- کاهش ترافیک روی باندهای VHF
- افزایش اطلاعات فرمانده و افسران نگهبان پل فرماندهی از وضعیت پیرامونی خود
- علاوه بر پیام‌های فوق که از سرویس‌های AIS به دست می‌آید، پیام‌های دیگری نیز، در این سیستم، به طور اختیاری تعبیه شده است که به آن‌ها پیام‌های باینری اطلاق می‌شود. این پیام‌ها دسترسی به اطلاعات بیش‌تر را برای کاربران، امکان‌پذیر می‌سازند. ساختار این پیام‌ها

سیستم شناسایی اتوماتیک شناورها (AIS) از جمله تجهیزات نوین رادیویی محسوب می‌شوند که به منظور افزایش ایمنی دریانوردی، طراحی و نصب آن روی شناورهای مشمول، الزامی شده است. بر اساس مقرره‌ی ۱۹ از فصل پنجم کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا (SOLAS)، کلیه‌ی شناورهای با تناژ ۳۰۰ GT و بالاتر که به انجام سفرهای بین‌المللی اقدام می‌کنند و همچنین، شناورهای باری با تناژ بالاتر از ۵۰۰ GT و کلیه‌ی شناورهای مسافری، باید تاکنون به سیستم AIS مجهز شده باشند.

وظیفه‌ی اصلی این سیستم، تبادل اطلاعات میان شناورها با یکدیگر و ایستگاه ساحلی مخابرات دریایی است. از آن‌جا که سیستم AIS، مجهز به GPS است، می‌تواند توسط یک واحد پردازنده، پیام‌هایی از قبیل: موقعیت دقیق شناور، اطلاعات ثابت (Static)، اطلاعات متغیر (Dynamic) و

تعدادی از پیام‌های باینری جدید در سیستم AIS

نام پیام	توضیحات
Clearance time to enter port (فاصله‌ی زمانی تا ورود به بندر)	پیام جدید
Marine traffic signal (سیگنال ترافیک دریایی)	پیام جدید
Berthing data (اطلاعات پهلوگیری)	پیام جدید
Weather observation report from ship (گزارش وضعیت جوی توسط شناور)	پیام جدید
Area notice-broadcast (اخطارهای منطقه‌ای - پخش عمومی)	پیام جدید
Area notice-addressed (اخطارهای منطقه‌ای - پخش خصوصی)	پیام جدید
Extended ship static and voyage-related data (اطلاعات توسعه یافته‌ی ثابت شناور و متغیر سفر)	پیام جدید
Dangerous cargo indication (نشان‌گر محموله‌ی خطرناک)	پیام جدید
Environmental (اطلاعات محیطی)	پیام جدید
Route information - broadcast (اطلاعات مسیر - پخش عمومی)	پیام جدید
Route information - addressed (اطلاعات مسیر - پخش خصوصی)	پیام جدید
Text description-broadcast (توضیحات متنی - پخش عمومی)	پیام جدید
Text description-addressed (توضیحات متنی - پخش خصوصی)	پیام جدید
Meteorological and Hydrographic data (داده‌های هواشناسی / آبنگاری)	پیام جدید
Tidal window (نشان‌گر جذر و مد)	پیام جدید

توسعه دریانوردی در گرو تکنولوژی هوشمند و خلاق

قسمت اول

محمدرضا امامی، علی امرایی



نقل و انتقال اطلاعات و اسناد به وسیله کامپیوتر، بر اساس یک استاندارد شناخته شده بین المللی است. این استاندارد، علاوه بر جریان انتقال اطلاعات، قواعدی نیز در ارتباط با محتوای اسناد و اطلاعات قابل نقل و انتقال تدوین می کند. کاربرد EDI در دریانوردی و کشتیرانی، رد و بدل نمودن اسناد و اطلاعات مختلف بین موسسات دریانوردی و همچنین، بین کشتی و خشکی است.

۱.۲ کاربردهای درون سازمانی

منظور از کاربردهای درون سازمانی، مواردی هستند که در امور دریایی و بندری، کاربرد خاص دارند و مختص همین بخش محسوب می شوند؛ مانند:

سیستم شناسایی خودکار (AIS)؛

سیستم شناسایی خودکار کشتی ها، امکان شناسایی و نظارت بر شناورها را برای سایر شناورها و ایستگاه های ساحلی (در مناطق تحت پوشش) فراهم می آورد. کشتی هایی که به AIS مجهز هستند، به طور دایمی اطلاعاتی نظیر: مسیر و سرعت نسبت به زمین و جهت حرکت خود را مخابره می کنند و اطلاعات سایر کشتی ها را نیز، دریافت می نمایند. چنین شناورهایی می توانند هنگامی که به هم نزدیک می شوند، بدون وابستگی به ایستگاه ساحلی، یکدیگر را شناسایی و دنبال کنند. ایستگاه های ساحلی نیز، در محدوده ی تحت پوشش خود، این اطلاعات را دریافت

۱. کاربرد ICT در بنادر

با توجه به مطالعه الگوهای مختلف حمل و نقل در کشورهای مختلف و بررسی های انجام شده در بنادر کشور، در مقاله حاضر، به کارگیری فن آوری های نوین در بنادر، به سه دسته تقسیم می شود:

۱. کاربردهای عمومی
۲. کاربردهای درون سازمانی
۳. کاربردهای بین سازمان

۱.۱ کاربردهای عمومی

منظور از کاربردهای عمومی به کارگیری فن آوری های نوین در بنادر و حمل و نقل، همانند به کارگیری این ابزار در سایر بخش ها است. در واقع می توان گفت، کاربردهای عمومی، تنها جنبه ی دریایی ندارند و در هر صنعت دیگری نیز، ممکن است به کار گرفته شوند. مانند:

- استفاده از بانک های اطلاعاتی
- سیستم های یکپارچه مالی
- سیستم مکاتبات اداری، (بدون کاغذ)
- سیستم جامع اداری
- سیستم مدیریت روابط مشتریان
- وب سایت سازمانی
- طرح ویدئو کنفرانس
- ایجاد زیرساخت های ارتباطی فن آوری
- برگزاری دوره های آموزشی و سمینارهای الکترونیکی
- سیستم آمار عملیات الکترونیکی
- EDI یا انتقال الکترونیکی داده ها، به منزله ی

رشد و توسعه ی اقتصادی کشورها در گرو مبادلات تجاری ملی و فراملی است. دولت ها و سازمان های بین المللی، تلاش می کنند تا از راه کاهش تعرفه ها و آزاد سازی صادرات، تجارت بین المللی را گسترش دهند. یکی از عواملی که باعث افزایش قابل ملاحظه ی حجم تجارت می شود، انجام سریع و کم هزینه ی مبادلات تجاری است.

امروزه، به کارگیری فن آوری اطلاعاتی و ارتباطی (ICT) در برنامه ریزی و کنترل دقیق و به موقع عملیات و مدیریت بنادر یک امر ضروری و حیاتی می شود. استفاده از ICT در بنادر، باعث آسان سازی فرآیندهای تجاری، کاهش زمان و هزینه و کاهش خطای انسانی می شود. قبل از به کارگیری فن آوری اطلاعاتی و ارتباطی در مدیریت بنادر، لازم است به منظور اطمینان از حصول دست یابی به اهداف و برنامه های تعیین شده ی مسئولین و دست اندرکاران و اطمینان از هماهنگی روندهای آتی برای رویارویی با تقاضاهای محیطی، بسیاری از عناصر اجرایی، مالی و فن آوری سازمان، مورد مطالعه و ارزیابی دقیق قرار گیرند.

امروزه، نه تنها بنادر بزرگ (بنادر بسیار مکانیزه)، بلکه بنادر کوچک و متوسط نیز به این آگاهی رسیده اند که بهره وری و کیفیت عملیات و خدمات بندری، به طور مستقیم، به سرعت و دقت انجام کارهای فیزیکی و اداری وابسته است.

بنابراین، برای دستیابی به حمل و نقل دریایی پرسرعت و دستیابی به اطمینان سازمانی بیش تر در زنجیره تامین، لازم است در پارامترهای کسب و کار، تغییراتی متناسب با فن آوری های نوین ایجاد شود و زمینه ی بهبود مدیریت کالا و پذیرش شرایط مختلف حمل و نقل از نظر زیرساخت ها و تجهیزات فراهم آید.

سرمایه گذاری در تکنولوژی هوشمند و خلاق، گام اساسی در رفع تقاضای بازار و تضمین رقابت است. فن آوری اطلاعات و ارتباطات، یک ابزار حیاتی در دستیابی به پیشرفت های قابل توجه در روش های کسب و کار داخلی و خارجی است.

بهره گیری از فنون و تکنولوژی های نوین در بنادر تجاری بزرگ دنیا در چند دهه ی اخیر، ثمرات بسیاری را به ارمغان آورده است. بنادر، به لحاظ نقش اساسی خود در زنجیره ی تامین، همواره مورد توجه بوده اند. افزایش سرعت و کاهش زمان انجام، از مشخصه های مهم بنادر توسعه یافته و طراز اول جهان است.

یک آبراهه، فرمانده یا راهنما به اطلاعاتی از قبیل: عمق آبراهه، سایر کشتی‌های در حال عبور و موانع پیش روی خود نیاز دارند، بعضی از این اطلاعات، از مرکز کنترل و بعضی نیز روی کشتی به دست می‌آید.

هشدار به دریا نوردان؛

هشدارهای که در گذشته فقط به صورت کاغذی به چاپ می‌رسیدند، امروزه بر روی پایگاه‌های وب اکثر سازمان‌های مدیریت دریایی و یا مدیریت بنادر کشورها قرار می‌گیرند و به هنگام می‌شوند.

ACIS؛

ACIS، یک سیستم پیشرفته‌ی عملیات کالا است. هدف از به کارگیری این سیستم که مانند ASYCUDA، توسط UNCTAD تهیه شده است، افزایش شفافیت و کارایی بخش حمل و نقل از راه ارایه‌ی اطلاعات و عملیات مالی است. این سیستم، علاوه بر ردیابی کالاها و تجهیزات و اطلاع رسانی در مورد آن‌ها، به کارگزاران حمل و نقل، با ارایه‌ی آمارهای منظم و شاخص‌های عملکردی، در برطرف سازی نواقص، به مدیریت حمل و نقل کمک می‌کند. ACIS، مجموعه‌ای است از چند نرم افزار که زیربخش‌های مختلف حمل و نقل، همچون: راه آهن و بنادر را در بر می‌گیرد. بخش مربوط به بنادر این سیستم، Port Tracker نام دارد.

Port Tracker؛

با استفاده از استانداردهای بین المللی ADIFACT، ارتباط بین دریا و بندر و بخش‌های آن، از قبیل: امور دریایی، برنامه ریزی اسکله، صدور صورتحساب، انتقال و دریافت مانیفست، کنترل کالاهای متفرقه، دروازه‌های ورود و خروج بندر، پایانه‌های کانتینری و تعمیر و نگهداری تجهیزات، از نظر عملیاتی و مالی تامین می‌شود و تاثیر به سزایی در بهینه سازی روش‌های جاری دارد. در این سیستم مدیریت، رزرو اسکله‌ها و انبارها، ردیابی حرکت کشتی‌ها، ثبت خدمات ارایه شده به کشتی‌ها و همچنین، عملیات تخلیه و بارگیری، تحت نظارت قرار می‌گیرد.

مدیریت پایانه‌ها؛

فن‌آوری اطلاعات، با ارایه‌ی سیستم‌های نرم افزاری توانسته است این معضل را برای بنادر حل کند. نرم افزارهای پیشرفته مدیریت پایانه، امور مختلفی، همچون: مدیریت اختصاص اسکله به کشتی‌ها، مدیریت تخصیص فضا و نگهداری کالا در انبارها، مدیریت تخصیص منابع و تجهیزات و... را به بهترین شکل ارایه می‌کنند. ارتباط این سیستم نرم افزاری با اپراتورها از راه کامپیوترهای کوچک دستی برقرار می‌شود.



ترافیکی به شناورها به منظور ارتقای ایمنی، افزایش کارایی ناوبری و حفاظت محیط زیست دریایی در محدوده‌ی تعریف شده‌ی تحت پوشش. این خدمات، ممکن است در سه سطح: «اطلاع رسانی»، «کمک ناوبری» و «سازماندهی ترافیک» ارایه شوند.

در کنار این قابلیت‌های بصری، VTS این امکان را می‌دهد که بسیاری از فعالیت‌های مربوط به کنترل ترافیک دریایی به صورت خودکار انجام شوند. به عنوان نمونه، سیستم می‌تواند در صورت ورود هر کشتی به یک محدوده‌ی خاص، زنگ خطر را به صدا درآورد. همچنین، اگر دو یا چند کشتی، بیش از اندازه‌ی مشخص (قابل تعریف) به یکدیگر نزدیک شوند، این سیستم، موضوع را تشخیص داده، اقدام کنترلی از پیش تعریف شده را انجام می‌دهد. به واسطه‌ی همین قابلیت‌های اطلاعاتی و توانایی بالای سیستم در مدیریت و بهره‌گیری از اطلاعات است که امروزه، عبارت VTMS به جای VTS به کار برده می‌شود.

راهنمایی کشتی؛

از دیرباز راهنمایی کشتی‌ها مرسوم بوده است. این امر، به آن دلیل است که هر آبراهه‌ای در هر گوشه‌ای از دنیا، شرایط خاص خود را دارد و دریانوردان نمی‌توانند از شرایط همه‌ی آبراهه‌هایی که از آن‌ها عبور می‌کنند، به اندازه‌ای مطلع باشند که همواره کشتی خود را به سلامت از آنها عبور دهند. برای عبور از

می‌کنند که می‌تواند به آن‌ها در نظارت و مدیریت ترافیک کمک کند.

دستگاه AIS، دارای سه قسمت مجزا است: یک دریافت کننده‌ی ماهواره‌ای GPS، یک پردازنده و یک فرستنده و گیرنده‌ی VHF.

سیستم چارت الکترونیک (ECDIS)؛

اگر چارت‌های کاغذی را توسط یک دستگاه اسکنر وارد کامپیوتر کنیم، شکل ساده‌ای از چارت‌های الکترونیک خواهیم داشت. در شکل تکامل یافته، چارت‌های الکترونیک، قابلیت‌های بسیار پیشرفته‌ای را در اختیار می‌گذارند. چارت‌های الکترونیک دو نوعند: RCDS و ENC. چارت RCDS، با افزودن قابلیت‌هایی همچون: نمایش مسیر طی شده، نمایش خودکار موقعیت کنونی و...، یک نقشه، اسکن شده در یک سیستم نرم افزاری پدید می‌آورد. چارت‌های الکترونیک ENC با استفاده از نقشه‌های برداری به وجود می‌آیند. در این سیستم، قابلیت‌های جدیدی از قبیل: امکان بزرگ‌نمایی تا حد دلخواه، نمایش خودکار علائم خطر، شناسایی هوشمند اجزای نقشه و گزارش گیری از آن‌ها، نمایش اجزای مختلف در لایه‌های مختلف و امکان حذف و اضافه لایه‌های اطلاعاتی، مکان یابی خودکار، پیش بینی مسیر حرکت در آینده، صفحه‌ی نمایش هم جهت با حرکت کشتی و... در اختیار قرار می‌گیرند.

VTS و VTMS؛

VTS سیستمی است برای ارایه‌ی خدمات

تردد کالاها و وسایل نقلیه در دربهای ورودی و خروجی پایانه‌ها و محوطه‌های بندری نیز، از ترکیب CCTV و OCR با نرم افزارهای کنترلی و مدیریتی مناسب استفاده می شود.

کنترل هوشمند امنیت کانتینرها؛

یکی از فن آوری‌های جدید که در کنترل هوشمند امنیت کانتینرها در حمل و نقل دریایی به کار می رود، مهر و موم الکترونیک با E-Seal است. این وسیله، یک فرستندهی رادیویی است که پس از کنترل هر کانتینر توسط ماموران مربوطه، روی آن نصب می گردد. از آن پس، کانتینر مورد نظر در طول مسیر، در تقاطع‌ها و تغییر محل‌ها از زیر دستگاه‌های کنترل کننده عبور می کند و با بررسی مهر و موم الکترونیک، اطلاعاتی در مورد محموله ارسال می شود. به علاوه، در صورت دستکاری شدن این مهر و موم الکترونیک که به معنی احتمال تغییر در محتویات کانتینر است، موضوع به سیستم گزارش می شود.

این سیستم، می تواند در تسریع ترخیص کالاها نیز موثر باشد، چرا که نیاز به کنترل گمرکی را کاهش می دهد و از حجم کاغذ بازی در زنجیره حمل و نقل نیز می کاهد.

کنترل و بازرسی کشتی‌ها؛

بازرسی و کنترل کشتی‌ها از امور مهم حاکمیتی در مدیریت بنادر و دریانوردی به شمار می رود. بازرسان باید با حضور در کشتی‌های مورد بازرسی، شرایط کشتی و کارکنان آن را با قوانین و مقررات مختلف IMO و ILO تطبیق دهند. در عین حال، الحاق یا عدم الحاق کشورها به قوانین و مقررات و کنوانسیون‌های بین المللی، الزامات قانونی متفاوتی برای مناطق و شرایط مختلف (حتی در یک کشور) ایجاد می کند. به علاوه، این امکان وجود دارد که بعضی از کشورهای عضو یک کنوانسیون، حتی پس از تصویب نگارش‌های جدید آن، به این نگارش‌ها ملحق نشوند. به این ترتیب، شرایط دشوار و نسبتاً پیچیده ای در راه بررسی انطباق کشتی‌ها با قوانین و مقررات پدید خواهد آمد.

برای رفع این مشکل، فن آوری اطلاعات، به کمک بازرسان آمده است. بازرسان می توانند با مجهز شدن به کامپیوتر، کتاب و نرم افزار مربوطه، کلیه قوانین و مقررات را با نگارش‌های مختلف در اختیار داشته باشند و در کوتاه‌ترین زمان ممکن، اطلاعات مورد نظر را از آن استخراج کنند و با وضعیت کشتی مورد نظر مطابقت دهند.

کارت شناسایی هوشمند برای دریانوردان؛

بر اساس کنوانسیون ۱۸۵ سازمان جهانی کار (ILO)، کشورهای عضو، موظفند برای دریانوردان خود، مدرک شناسایی هوشمند

به حداقل ممکن برسد و در نتیجه، در کل فرایند و تخلیه و بارگیری و ذخیره سازی انبار، بیشترین کارایی در مصرف زمان و انرژی به دست آید.

سیستم پیشرفتهی مدیریت پایانه، علاوه بر موارد بالا، خدمات دیگری، همچون: صدور صورت حساب برای صاحبان کالا و کشتی‌ها، ردیابی و پیگیری همزمان عملیات توسط صاحبان کالا و گزارش میزان کارایی سیستم را نیز ارائه می کنند.

پایانه‌های کانتینری هوشمند؛

پایانه‌های کانتینری، با به کارگیری فن آوری شناسایی و هدایت خودکار تجهیزات یا AEI-AGV، اپراتورها را از سیستم حذف کرده‌اند. در این پایانه‌ها، تقریباً همه‌ی کارها به صورت روباتیک انجام می شوند و تنها نظارت و کنترل بر عهدهی مدیریت است. به این ترتیب، خصوصیات فردی اپراتورها که باعث خطا، کندی و گاه توقف فعالیت‌ها می شود، از سیستم حذف می شود. در عین حال، هزینه‌های انجام عملیات، کاهش می یابد و بهره وری سیستم به بالاترین سطح ممکن می رسد.

شناسایی خودکار تجهیزات، با استفاده از روش‌های مختلفی می تواند عملیاتی شود. یکی از این روش‌ها استفاده از برچسب (Tag) های مخصوص است که روی تجهیزات نصب می شوند. این برچسب‌های الکترونیک، علاوه بر اطلاعاتی که دربارهی تجهیزات در خود دارند، به یک فرستندهی رادیویی نیز مجهزند و به این وسیله، با سیستم ارتباط برقرار می کنند.

از همین برچسب‌ها می توان به منظور ردیابی کانتینرها و همچنین، بررسی و گزارش گیری از موجودی محوطه‌ی انبار کانتینری استفاده کرد. البته این فن آوری، نسبتاً پرهزینه است و در برخی موارد، با سایر روش‌ها جایگزین می شود. برای شناسایی تجهیزات و کانتینرها شیوه دیگری نیز به کار می رود که بر تکنیک نرم افزاری OCR یا تشخیص نوری کاراکترها مبتنی است. این فن آوری، با پردازش یک تصویر، اطلاعات متنی آن را به کاراکترهای قابل تشخیص توسط کامپیوتر تبدیل می کند. برای استفاده از OCR در شناسایی تجهیزات، تصویری از تجهیزات یا کانتینر مورد نظر تهیه و به سیستم داده می شود تا نرم افزار مجهز به OCR، شمارهی سریال درج شده روی آن را تشخیص دهد.

این فن آوری معمولاً با یک سیستم تصویر برداری مدار بسته (CCTV) تلفیق می شود تا به وسیلهی آن، تجهیزات و کانتینرهای در حال عبور از دروازه‌های ورودی و خروجی، توسط سیستم بررسی و شناسایی شوند و آمار مربوط به آن، بدون وقفه، به نرم افزارهای مورد نظر منتقل شود. برای کنترل (گمرکی و امنیتی)



این کامپیوترها به صورت بی سیم، به شبکه‌ی اطلاعاتی پایانه متصل اند و اپراتور، فرامین انجام عملیات را از روی همین دستگاه‌ها دریافت و سپس اجرا می کند. به عنوان مثال، یک اپراتور ریچ استکر، با مشاهدهی شمارهی کانتینرها و کد استقرار آن‌ها بر صفحه‌ی نمایش کامپیوتر دستی خود، متوجه می شود که باید یک کانتینر را بلند کند و سپس با مشاهدهی کد دیگری که نشان دهندهی محل جدید است، پی می برد که باید آن کانتینر را در محل مورد نظر قرار دهد. انجام هر بخش عملیات نیز، به وسیلهی همین دستگاه‌ها، به سیستم گزارش می شود.

با اتکا به تکنیک‌های هوش مصنوعی و محاسبات پیشرفته، سیستم نرم افزاری، به گونه ای طراحی شده که تعداد جابه جایی‌ها



از طریق امواج رادیویی، برای کشتی‌هایی که به سیستم D-GPS مجهز هستند، ارسال می‌شود.

فن آوری GPS، چنان که پیش‌تر نیز اشاره شد، یکی از اجزای اصلی سیستم AIS است و در بسیاری از روش‌های متداول ناوبری نیز، کاربرد دارد. GPS، همچنین در تعیین مکان دقیق کشتی، کنترل عبور کشتی از آبراهه‌ها و مناطق کم عمق، تعیین سرعت دقیق حرکت کشتی، یادآوری نقاط تغییر مسیر، کنترل مسیر حرکت و هشدار در صورت انحراف کشتی از مسیر تعیین شده، تجسس و نجات دریایی، ردیابی کانتینرها و بسیاری از موارد دیگر، کاربرد دارد.

آماده سازی مراکز فرماندهی فوریت‌ها؛

به کمک شبیه سازی کامپیوتری، می‌توان پیچیده ترین شرایط را که همزمان مشتمل بر وقایع مختلف باشد را ایجاد کرد. در استفاده از این فن آوری، می‌توان با رجوع به وقایع گذشته (شرایط واقعی) و تعریف سناریوهای مشابه آن‌ها، محیط تمرینی - آموزشی را هر چه بیش‌تر به واقعیت نزدیک کرد. در عین حال، این امکان وجود دارد که سناریوها را به صورت مرحله ای، پیچیده تر و دشوارتر نمود تا توانایی آموزش گیرندگان، به تدریج تقویت شود. البته باید در نظر داشت که بعضی از شرایط واقعی، مانند: هماهنگی‌های ارتباطی با ارگان‌های ذی ربط، در سیستم شبیه سازی شده به راحتی قابل پیاده سازی نیستند.

علاوه بر کاربرد فن آوری اطلاعات در آموزش کارکنان شاغل در چنین مراکز، بسته به نوع حادثه، نرم افزارهای مخصوص، کمک شایانی به مدیریت فرایند مقابله با فوریت‌های پیش آمده می‌کنند. نرم افزارهای خاصی وجود دارند که به طور تخصصی، برای شرایط اضطراری دریایی تهیه شده اند و به مراکز کنترل فوریت‌ها کمک می‌کنند تا در زمان مناسب پاسخ گو باشند، از توسعه و گسترش شرایط خطرناک جلوگیری کنند و دامنه آسیب‌های حاصل شده را تا حد امکان محدود سازند. ■

(ادامه دارد)



یکی از سیستم‌های ماهواره ای مورد استفاده در دریانوردی، INMARSAT نام دارد. اینمارست، در اصل نام سازمانی است که توسط کشورهای عضو سازمان جهانی دریانوردی، به عنوان «سازمان جهانی ماهواره دریایی» تاسیس شده است.

سیستم ماهواره ای تولید شده توسط این سازمان که به همین نام شناخته می‌شود، در حال حاضر، مشتمل بر ۱۱ ماهواره GEO است و خدمات مختلفی، از قبیل: تماس تلفنی راه دور برای ارتباط شخصی دریانوردان، ارسال و دریافت فکس، اتصال به اینترنت و ارسال اطلاعات مربوط به فوریت‌های دریایی را ارائه می‌کند.

با اتکا به پوشش دایمی و فراگیر این سیستم و به واسطه فن آوری پیشرفته‌ی اطلاعات و ارتباطات، دریانوردان در اکثر مناطق (غیر از قطب‌های شمال و جنوب)، می‌توانند با هزینه‌ی معقول با خانواده‌ی خود ارتباط برقرار کرده، از شبکه‌ی جهانی وب نیز، با پهنابوری باندی در حدود ۱۲۸ کیلوبایت در ثانیه استفاده کنند. این پهنای باند، می‌تواند برای دریافت انواع اطلاعات، از قبیل: هشدارهای دریایی، تغییر چارت‌های دریایی و یا هر گونه نیاز اطلاعاتی دیگر به کار گرفته شود. یکی دیگر از ماهواره‌های دریایی، COSPAS-SARSAT است که در تجسس و نجات دریایی کاربرد دارد. GPS نیز، از ماهواره‌هایی است که کاربرد دریایی دارد و از آن برای موقعیت یابی استفاده می‌شود.

مکان یابی؛

سیستم GPS، تنها با اتکا به ماهواره‌ها، با دقتی در حدود ۱۰۰ متر برای اقیانوس‌ها و دریاهای دور مناسب است. برای عبور کشتی‌ها از تنگه‌ها و آبراهه‌های دارای شرایط خاص، مانند نواحی کم عمق، معمولاً به دقت بالاتری نیاز است. برای این منظور، فن آوری دیگری به نام D-GPS به کار گرفته می‌شود. در این سیستم با استفاده از ایستگاه‌های زمینی که موقعیت آن‌ها به صورت بسیار دقیق (دقت مطلق) مشخص است، خطای GPS سنجیده می‌شود و سپس این خطا در قالب اطلاعات دیجیتالی،

صادر کنند. این مدرک شناسایی، مشتمل بر مجموعه ای از اطلاعات ثبت شده روی یک ساختار حافظه ای است که بر روی یک کارت استاندارد قرار دارد. به این ترتیب، فن آوری کارت که مدت‌هاست در تجارت و بانک‌داری کاربرد دارد، به دنیای دریانوردی نیز راه می‌یابد.

مهار خودکار کشتی؛

در کشتی‌های مدرن، از سیستم هوشمندی به نام Self Tensioned Winch استفاده می‌شود. در این سیستم، طناب‌ها به یک حسگر متصل هستند که برای آن، بسته به نوع طناب و اندازه و ظرفیت کشتی، کشش خاصی تعریف شده است با استفاده از یک نرم افزار ساده و با اتکا به حسگرها، با کشیدن یا رها شدن هر یک از طناب‌ها، همواره کلیه‌ی طناب‌ها با این میزان نیرو تحت فشار قرار می‌گیرند؛ در نتیجه، به رغم نوسانات ناشی از جزر و مد دریا و تخلیه و بارگیری کالا، کشتی همیشه به طور هوشمند در محل خود (متصل به اسکله) باقی می‌ماند.

اما روش بهتری هم برای مهار خودکار کشتی وجود دارد که در آن، نیازی به استفاده از طناب نیست. در این شیوه، یک بالشتک به بدنه‌ی کشتی می‌چسبد و با مکش هوا و ایجاد خلا، کشتی را به اسکله متصل نگه می‌دارد. این بالشتک، می‌تواند هم‌گام با حرکت کشتی در اثر جزر و مد یا تخلیه و بارگیری، به بالا و پایین و حتی به عقب و جلو حرکت کند.

ارتباطات دریایی؛

ارتباطات دریایی، از گذشته‌های دور تا کنون، به شکل‌های مختلف، مانند: برقراری ارتباط صوتی بین دو کشتی از طریق بوق، ارتباط تصویری، وجود چراغ سبز رنگ در سمت راست کشتی و چراغ قرمز رنگ در سمت چپ و همچنین، چراغ‌های دریایی و ارتباطات رادیویی، به انجام می‌رسیده است.

با این وجود، یکی از شکل‌های برتر ارتباط دریایی، ارتباط ماهواره ای است که می‌تواند سراسر جهان را تحت پوشش قرار دهد. ماهواره‌ها انواع مختلفی دارند. یک نوع دسته بندی ماهواره‌ها بر اساس فاصله آن‌ها از سطح زمین است. بر این اساس، ماهواره‌ها به سه نوع: LEO (مدار پایین نسبت به زمین)، MEO (مدار متوسط نسبت به زمین) و GEO (مدار زمین) تقسیم می‌شوند.

LEO به ماهواره ای گفته می‌شود که در فاصله ای کم‌تر از ۱۰۰۰ کیلومتر از سطح زمین باشد. ماهواره‌های MEO، در فاصله ای بین ۱۰۰۰ تا ۳۵۸۶۰ کیلومتر از سطح زمین قرار می‌گیرند. در حالی که ماهواره‌های LEO و MEO نسبت به زمین متحرک هستند، GEO‌ها نسبت به زمین ثابت به نظر می‌رسند.

پیشگیری از رفتار غیرمنصفانه با دریانوردان

ارایه‌ی سند جمهوری اسلامی ایران
در نود و هفتمین اجلاس کمیته‌ی حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی

اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی

از موارد برخورد غیرمنصفانه با دریانوردان در بنادر کشورهای مختلف به اجلاس اخیر (سند 97/6 LEG)، استمرار امتناع از اعطای Shore Leave به دریانوردان در برخی از بنادر خارجی، به عنوان یکی از مصادیق «برخورد غیرمنصفانه با دریانوردان» یاد شده بود. با استناد به مفاد سند مزبور و به منظور پیگیری اقدامات قبلی انجام شده در زمینه‌ی طرح موضوع رفتار تبعیض‌آمیز با برخی از دریانوردان از نظر ملیت یا باورهای مذهبی آنان، به عنوان یک معضل بین‌المللی، سند شماره‌ی (LEG 97/6/2)، از سوی ایران به اجلاس اخیر کمیته‌ی حقوقی ارایه شد.

متن قرائت شده توسط هیأت نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در نود و هفتمین اجلاس کمیته‌ی حقوقی IMO سند شماره‌ی LEG 97/6/2، درخصوص موضوع رفتار تبعیض‌آمیز با دریانوردان ایرانی و دریانوردان برخی از کشورهای مسلمان، از طرف جمهوری اسلامی ایران به نود و هفتمین اجلاس کمیته‌ی حقوقی ارایه شد. متنی که ترجمه‌ی فارسی آن، تقدیم می‌شود، نوشتاری است که در مقام ارایه و دفاع از مفاد سند یادشده، در نود و هفتمین اجلاس کمیته حقوقی، قرائت شده است.

«موضوع سند شماره‌ی LEG 97/6/2 این هیأت، مربوط به اعلام ۶ مورد رفتار غیرمنصفانه با تعدادی از دریانوردان ایرانی در برخی از بنادر خارجی در سال گذشته است که حاکی از محروم شدن دریانوردان یادشده از استفاده از مرخصی ساحلی و خدمات و تسهیلات رفاهی و درمانی در بنادر و مناطق ساحلی مزبور شده است. تقریباً در قریب به اتفاق موارد یادشده، تعدادی از دریانوردان بیمار، در حال تحمل درد و رنج ناشی از بیماری، صرفاً به خاطر ملیت یا علایق مذهبی خود، از امکان استفاده از مرخصی ساحلی و تسهیلات رفاهی و درمانی مورد نیاز، محروم شده‌اند.

ما واقعا نمی‌دانیم چگونه می‌توان این گونه رفتار غیرانسانی و بی‌رحمانه با گروهی از انسان‌های

بررسی سوابق، حاکی از آن است که با وجود عام بودن مفهوم «رفتار غیرمنصفانه با دریانوردان»، به منزله‌ی تنها یکی از مصادیق رفتار غیرمنصفانه، یعنی عدم رعایت تشریفات قضایی در برخورد با خدمه‌ی کشتی‌هایی که در معرض اتهام ایجاد سوانح آلودگی دریایی هستند و ابعاد حقوقی آن، ذیل عنوان مزبور، مورد بحث و بررسی کمیته‌ی حقوقی قرار می‌گیرد.

توضیح آن که، تجربه نشان داده است که پس از وقوع سوانح مزبور، مقامات صلاحیت‌دار دولت حاکم بر بندر، موازین قضایی و دادرسی عادلانه را در برخورد با آن دسته از خدمه‌ی کشتی‌های مزبور که در معرض اتهام شرکت مستقیم یا غیرمستقیم آلودگی دریایی هستند، درخصوص اموری از قبیل: نحوه‌ی بازجویی و بازداشت خدمه‌ی مزبور، رعایت نمی‌کنند. رعایت نکردن حقوق بنیادی خدمه در این قبیل موارد، به «رفتار غیرمنصفانه با دریانوردان» موسوم شده و برای رفع مشکل یادشده در اجلاس‌های پیشین کمیته حقوقی، قطع‌نامه‌هایی، تنظیم و به تصویب مجمع سازمان جهانی دریانوردی نیز رسیده است. بر این اساس عنوان «رفتار غیرمنصفانه با دریانوردان»، در دستور کار اجلاس‌های اخیر کمیته‌ی حقوقی، صرفاً ناظر به بررسی ابعاد گوناگون حقوقی و قضایی عدم رعایت حقوق دریانوردان پس از بروز سوانح آلودگی دریایی می‌شود. به رغم محدودیت اموری که تحت عنوان «برخورد غیرمنصفانه با دریانوردان» در کمیته‌ی حقوقی، قابل طرح است، هیأت اعزامی جمهوری اسلامی ایران در اجلاس ۹۴ کمیته‌ی حقوقی، موضوع رفتار تبعیض‌آمیز با دریانوردان تابع برخی از کشورهای مسلمان، از جمله ایران، توسط برخی از کشورها (عمدتاً کشورهای اروپایی) از حیث امتناع از ایجاد امکان استفاده از Shore Leave برای دریانوردان مزبور را، در قالب یک بیانیه‌ی عمومی مطرح ساخت و با برجسته کردن مشکل مزبور و تبعات آن برای دریانوردان و ایمنی کشتیرانی تجاری، عملاً این موضوع را به عنوان یکی از مصادیق رفتار غیرمنصفانه با دریانوردان، وارد گفتمان جاری کمیته‌ی حقوقی کرد. بر همین اساس، در گزارش BIMCO،

نود و هفتمین اجلاس کمیته‌ی حقوقی IMO، از تاریخ ۲۴ تا ۲۸ آبان ۱۳۸۹ (۱۵ تا ۱۹ نوامبر ۲۰۱۰)، در مقر سازمان بین‌المللی دریانوردی برگزار شد.

ششمین دستور کار اجلاس مزبور، تحت عنوان «رفتار غیرمنصفانه با دریانوردان»، به ویژه با توجه به نام‌گذاری سال ۲۰۱۰ میلادی به عنوان «سال دریانوردان»، یکی از مهم‌ترین دستور کارهای اجلاس اخیر بود. به همین مناسبت و با توجه به پیشنهادی اقدامات قبلی سازمان بنادر و دریانوردی، در طرح مشکلات دریانوردان ایرانی و دریانوردان سایر کشورهای مسلمان در زمینه رفتار تبعیض‌آمیز مقامات بندری برخی از کشورهای خارجی با دریانوردان مزبور، و به منظور پیگیری اقدامات یادشده، سند شماره‌ی LEG 97/6/2، از سوی جمهوری اسلامی ایران، در نود و هفتمین اجلاس کمیته‌ی حقوقی IMO ارایه شد. با توجه به اهمیت موضوع و دست‌آوردهای اقدام اخیر، گزارش ارایه‌ی سند مزبور به خوانندگان محترم و جامعه‌ی دریاییان، به ویژه دریانوردان عزیز کشورمان، تقدیم می‌شود.





موازنه بین امنیت کشورهای ساحلی و موضوع استفاده از Shore Leave توسط دریانوردان اشاره کردند.

در نهایت، ریاست اجلاس، به منزله‌ی جمع‌بندی مباحث انجام شده در این گفت‌وگوها، اعلام کرد که اکثر اعضای هیأت‌ها، مشکل رفتار تبعیض‌آمیز با برخی از دریانوردان، مذکور در سند ارایه شده از سوی ایران را مورد تأیید قرار دادند و با تلقی Shore Leave، به عنوان یک حق و نه صرفاً یک امتیاز، و نیز، غلبه‌ی ملاحظات انسانی نسبت به سایر ملاحظات، در مورد امکان دستیابی دریانوردان بیمار به امکانات و تسهیلات درمانی در بنادر خارجی، موافقت خود را اعلام کردند.

در مورد پیشنهاد ایران نیز، ریاست اجلاس، باتوجه به این که موضوع Shore Leave در کمیته‌های FAL و MSC مطرح بوده و اخیراً منتهی به صدور بخش‌نامه‌هایی در این زمینه شده است (FAL/3/Circ.201, MSC.1/C, 1342)، به دبیر کمیته حقوقی مأموریت داد که ضمن جلب توجه‌ی کمیته‌های FAL و MSC به مفاد اسناد بین‌المللی مرتبط با رفتار تبعیض‌آمیز در مورد موضوع Shore Leave و مفاد بخش‌های ذی‌ربط گزارش اجلاس اخیر کمیته‌ی حقوقی، به صورت مشترک با دبیران دو کمیته‌ی فوق‌الذکر، موضوع یادشده را مورد بررسی قرار دهند و برای رفع این مشکل، تمهیدات لازم را به عمل آورند.

باتوجه به مراتب فوق، بدون هیچ گونه اغراقی، باید اشاره کرد که اهداف موردنظر در سند ارایه شده توسط هیأت نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در اجلاس اخیر کمیته‌ی حقوقی یعنی: اول تأیید مشکلات موجود در مورد رفتار تبعیض‌آمیز با دریانوردان تابع کشورهای مسلمان در زمینه‌ی Shore Leave، به عنوان یک معضل بین‌المللی، دوم شناسایی Shore Leave، به عنوان یک حق و نه صرفاً یک امتیاز برای دریانوردان که با تکلیف بین‌المللی دولت‌ها در ترتیب اثربخشیدن به حق یادشده ملازمه دارند و سوم قرار گرفتن موضوع یادشده در دستور کار کمیته‌های مربوط IMO، محقق شد. ■

و شناسایی امکان بهره‌مندی دریانوردان از تسهیلات موردنیاز در بنادر خارجی، از قبیل: Shore Leave، به عنوان یک «حق»، صرف نظر از ملیت و یا باورهای مذهبی آنان محسوب می‌شود؛ «حقی» که باید توسط حقوق بین‌الملل، تضمین و در صورت لزوم، خلأهای حقوقی موجود آن، تکمیل شود.

و اما کلام آخر- دوستان! باید از تجربیات گذشته، عبرت آموخت. همان‌طور که همه می‌دانید، ضرورت‌های تجاری و عملی، در گذشته، باعث شناسایی «حقی» تحت عنوان «حق عبور بی ضرر» برای کشتی‌های خارجی در دریای سرزمینی سایر کشورها شده است. آیا ضرورت‌های مرتبط با حفظ کرامت انسانی و حمایت از حقوق بنیادی دریانوردان و ایمنی کشتیرانی، نمی‌تواند حقی مشابه، مثلاً «حق ورود بی ضرر دریانوردان به بنادر خارجی» را توجیه نماید؟

باتوجه به مجموع نکات پیش گفته، به نظر می‌رسد مناسب باشد که با شناسایی رفتار تبعیض‌آمیز با دریانوردان در زمینه‌ی Shore Leave، به عنوان یک معضل بین‌المللی، دبیرخانه‌ی IMO، البته با همکاری سایر نهادهای بین‌المللی ذی‌ربط، کلیه‌ی اسناد مرتبط با موضوع موردبحث را گردآوری کند و موردبررسی قرار دهد و سپس، یافته‌های خود را به منظور بحث و بررسی و اتخاذ تصمیم مقتضی برای رفع مشکلات موجود، به کمیته‌ی حقوقی گزارش نماید.

واکنش کمیته‌ی حقوقی، در قبال سند ارایه شده از سوی جمهوری اسلامی ایران

پس از ارایه‌ی سند مزبور، تعداد قابل توجه‌ای از اعضای هیأت‌های حاضر در اجلاس، نسبت به مفاد سند یادشده، اعلام نظر کردند. این اعضا، بر اهمیت شناسایی Shore Leave، به عنوان یک حق برای دریانوردان، تأکید کردند و رفتار تبعیض‌آمیز با دریانوردان، به خاطر ملیت یا مذهب آنان در موضوع Shore Leave را به منزله‌ی یکی از مشکلات و نگرانی‌های موجود در سطح بین‌المللی، مورد تأیید قرار دادند. برخی از هیأت‌ها (عمدتاً هیأت‌های نمایندگی کشورهای اروپایی) نیز، به اهمیت ایجاد برقراری

رنج‌دیده که غالباً مورد بی‌مهری قرار گرفته اند، را توصیف کرد؟ در واقع، این داستان تلخ و ناامیدکننده، تأکیدی است بر آن چه که به درستی در سند شماره‌ی LEG 97/6، تقدیمی از سوی BIMCO، به آن اشاره شده است؛ آن‌جا که می‌گوید: «... کثیری از (خدمه) کشتی‌های تجاری (حسب تحقیقات انجام شده)، به اشکال گوناگونی از رفتار غیرمنصفانه، به ویژه محرومیت از Shore leave، به رغم داشتن ویزای معتبر، مبتلا شده‌اند»

باتوجه به استمرار رفتار غیرمنصفانه مزبور، به شرحی که گذشت، این هیأت، به این وسیله، نگرانی عمیق خود را از محروم شدن غیرموجه و غیرعادلانه دریانوردان ایرانی از امکان استفاده از مرخصی ساحلی و خدمات و تسهیلات بندری و ساحلی، اعلام می‌دارد.

شگفتا، در چنین شرایطی، ما چگونه می‌توانیم مبلغ شعار IMO در سال جاری، یعنی: توصیه در رفتن به دریا و انتخاب حرفه دریانوردی در میان جوانان خود باشیم؟! چگونه در چنین شرایطی، حتی می‌توان انتظار داشت که جوانان به این فراخوان گوش بسپارند، چه رسد به آن که به آن، پاسخ مثبت بدهند؟! دوستان و هیأت‌های محترم!

همان گونه که مستحضرد و این هیأت، بیش‌تر نیز، طی بیانیه‌ی عمومی خود، بیان شده در سند (LEG 94/12 annex 10)، اعلام کرده است، امکان استفاده از مرخصی ساحلی (Shore Leave) برای دریانوردان در بنادر خارجی، هم از حیث رعایت حقوق بنیادی دریانوردان و هم از جهت ایمنی کشتیرانی، دارای اهمیت فوق‌العاده است. براین اساس، استمرار رفتار غیرمنصفانه با برخی از دریانوردان، به قصد محروم کردن آنان در استفاده از مرخصی ساحلی و خدمات درمانی و رفاهی موردنیاز در بنادر خارجی، آن هم صرفاً به خاطر ملیت یا باورهای مذهبی، به هیچ وجه، قابل توجیه نیست.

از این رو، از نظر این هیأت، سالی که به نام «دریانوردان» مزین شده است، مناسب‌ترین زمان برای اقدام به منظور رفع این معضل

درآمدی بر یک کنوانسیون بین المللی

مسئولیت و پرداخت غرامت برای خسارات مربوط به حمل مواد خطرناک و سمی از راه دریا

مترجم: علی اکبر مرزبان، نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آی‌مو

جلوگیری از آلودگی، تهیه شده است. HNS، نمایان گر طیف وسیعی از مواد شیمیایی با ویژگی‌ها و خطرات متفاوت است که هر دو کالای فله و بسته بندی شده را شامل می‌شود. کالاهای فله، می‌توانند در قالب جامد و مایع، شامل هر دو نوع نفت پایدار و مقاوم و غیرپایدار (Persistent and Non-persistent Oil) و گازهای مایع شده از قبیل گاز مایع طبیعی (ال ان جی) و گاز مایع پترول (ال پی جی) باشند. مواد با خطر کم‌تر از قبیل: زغال سنگ و آهن، به کلی از شمول کنوانسیون HNS خارج و مستثنی شدند. تعداد زیادی از مواد وجود دارند که توسط کنوانسیون، تحت پوشش قرار گرفتند. کد بین المللی کالاهای خطرناک دریایی (IMDG Code)، بیان گر تنها یکی از کدهای تحت پوشش کنوانسیون است که صدها مواد را، که می‌توانند به هنگام حمل در فرم بسته بندی شده خطرناک باشند، احصا نموده است.

چه میزان غرامت، قابل تحصیل خواهد بود؟

در جایی که خسارتی توسط HNS، به صورت عمده و فله ای اتفاق بیافتد، مالک کشتی، معمولاً قادر خواهد بود که مسئولیت مالی خود را تا مبلغی بین ده تا یک صد میلیون (Special Drawing Rights-SDR) صندوق بین المللی پول (تقریباً پانزده تا یک صد و پنجاه میلیون دلار آمریکا)، بسته به میزان تناژ ناخالص کشتی، محدود کند. در جایی که خسارت توسط HNS، در شکل بسته بندی شده ایجاد شده باشد، حداکثر مسئولیت برای مالک کشتی، یک صد و پانزده میلیون SDR (تقریباً یکصد و هفتاد و پنج میلیون دلار آمریکا) است. صندوق HNS لایه‌ی اضافی غرامت را حداکثر تا دویست و پنجاه میلیون SDR (تقریباً سیصد و هشتاد میلیون دلار آمریکا)، مشتمل بر هر مبلغی که از سوی مالک کشتی و یا بیمه گر آن پرداخته شده، مقرر و پرداخت خواهد کرد.⁴

چه نوع خسارت‌هایی توسط این کنوانسیون، تحت پوشش قرار خواهند گرفت؟

کنوانسیون HNS، خسارت‌های واقع در سرزمین و یا دریای سرزمینی دولت عضو کنوانسیون را پوشش می‌دهد. کنوانسیون همچنین خسارت‌های آلودگی واقع در منطقه‌ی اقتصادی انحصاری (EEZ) دولت عضو و یا منطقه‌ی هم طراز آن و خسارت (غیر از خسارت آلودگی) ایجاد شده توسط HNS حمل شده بر روی کشتی ثبت شده تحت پرچم دولت عضو خارج از دریای سرزمینی هر دولتی را تحت پوشش قرار می‌دهد.

انواع خسارت‌های زیر، تحت پوشش قرار خواهند گرفت:

- از دست دادن جان و یا صدمه‌ی شخصی روی کشتی و یا خارج از کشتی حامل HNS؛
- از دست دادن اموال و یا خسارت وارده به آن‌ها در خارج از کشتی؛
- خسارت‌های اقتصادی ناشی از آلودگی به طور مثال در عرصه‌های ماهی‌گیری، دریابوری و توریسم؛
- هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه، مانند: فعالیت‌های پاک‌سازی در دریا و خشکی؛

کنوانسیون HNS

کنوانسیون بین المللی راجع به مسئولیت و پرداخت غرامت برای خسارات مربوط به حمل مواد خطرناک و سمی از راه دریا، مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی^۱ (HNS)، در صدد است تا از جبران سریع، مکفی و مؤثر خسارات وارده به اشخاص و اموال، هزینه‌های پاک‌سازی، اقدامات بازسازی و زیان‌های اقتصادی ناشی از حمل و نقل دریایی مواد خطرناک و سمی، اطمینان حاصل کند.

چارچوب حقوقی

کنوانسیون HNS، توسط یک کنفرانس بین المللی ترتیب یافته از سوی سازمان بین المللی دریانوردی (آی‌مو)، در شهر لندن و در ماه می سال ۱۹۹۶ میلادی، به تصویب رسید. این کنوانسیون، بر الگوی بسیار موفق کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی و صندوق (Civil Liability and Fund Conventions) که خسارت‌های آلودگی ناشی از لکه‌های نفتی سنگین کشتی‌های تانکری را تحت پوشش قرار می‌دهد، استوار است. همانند رژیم اولیه‌ی خسارت آلودگی نفتی، کنوانسیون HNS، یک سیستم دو لایه ای را برای جبران خسارت‌ها، در صورت بروز حادثه در دریا و مواد خطرناک و سمی نظیر مواد شیمیایی، پی ریزی خواهد نمود. لایه‌ی اول، جبران خسارت‌ها توسط بیمه‌ی اجباری صورت گرفته از سوی مالکان کشتی‌ها که قادر به محدود سازی مسئولیت‌های خود هستند، تحت پوشش قرار خواهد گرفت. در این موارد و در جایی که بیمه‌ی مزبور، حادثه ای را به طور کامل پوشش ندهد و یا برای دعوی حقوقی ناکافی باشد، لایه‌ی دوم جبران خسارت، از طرف یک صندوق پرداخت خواهد شد؛ صندوقی که از مشارکت دریافت کنندگان HNS ایجاد خواهد شد.^۲ مشارکت‌های صندوق (در قالب مبالغ نقدی)، بر اساس میزان HNS دریافتی در هر دولت عضو و در سال قبل، محاسبه و تعیین خواهد شد. تا سال ۲۰۰۹ میلادی، کنوانسیون HNS، همچنان به دلیل عدم کفایت تعداد دولت‌های عضو، به اجرا در نیامد. دومین کنفرانس بین المللی برگزار شده در ماه آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی (اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۹ ه.ش)، پروتکلی را نسبت به کنوانسیون HNS تصویب کرد که برای حل و فصل مشکلات عملی طراحی شد؛ مشکلاتی که بسیاری از دولت‌ها را از پذیرش کنوانسیون اولیه منع کرده بود. هر زمانی که پروتکل HNS 2010 به اجرا در آید، کنوانسیون سال ۱۹۹۶ میلادی، آن گونه که توسط پروتکل سال ۲۰۱۰ میلادی اصلاح شد، چنین نامیده خواهد شد:

« کنوانسیون بین المللی راجع به مسئولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل مواد خطرناک و سمی از راه دریا، سال ۲۰۱۰ میلادی» (HNS Convention 2010)

مواد خطرناک و سمی کدامند؟

تعریف مواد خطرناک و سمی^۳ (HNS) بیان شده در کنوانسیون HNS، مبتنی بر فهرست مجزای مواد مشخص شده در کنوانسیون‌ها و کدهای متعدد آی‌مو است که با هدف حصول اطمینان از ایمنی دریانوردی و



صندوق HNS

صندوق HNS، به محض به اجرا در آمدن کنوانسیون HNS، تأسیس خواهد شد. دولت‌هایی که پروتکل HNS سال ۲۰۱۰ میلادی را مورد پذیرش قرار می دهند، عضو صندوق HNS خواهند شد. صندوق HNS، مرحله‌ی دوم جبران خسارت را مقرر خواهد داشت و توسط یک دبیرخانه و یک مدیر، اداره خواهد شد. انتظار می رود، صندوق HNS، عملکردی مشابه صندوق بین المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی (IOPC Fund) داشته باشد و توسط یک مجمع متشکل از نمایندگان دولت‌های عضو خود، مدیریت شود. صندوق HNS، همچنین، دارای یک کمیته برای پرداختن به دعاوی جبران خسارت خواهد شد؛ کمیته ای که شبیه کمیته‌ی اجرایی صندوق IOPC خواهد بود.

تأمین مالی صندوق HNS

صندوق HNS، توسط سهم‌های پرداختی از سوی دریافت کنندگان HNS و در بعضی موارد، مالک/صاحب حقوقی و قانونی کالای LNG، که از راه دریا به بندر و پایانه‌های دولت‌های عضو حمل و نقل شدند، تأمین مالی خواهد شد.

– هزینه‌های مربوط به اقدامات معقول برای بازیافت محیط زیست. کنوانسیون HNS، نسبت به خسارت‌های آلودگی نفتی ناشی از تانکرهای نفتی، آن گونه که در کنوانسیون بین المللی راجع به مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی (CLC Convention) تعریف شده است و همچنین، خسارت‌هایی که توسط کنوانسیون سوخت (Bunker Convention) تحت پوشش قرار گرفتند، اعمال نمی شود. خسارت‌های ناشی از مود رادیو اکتیو نیز مستثنی شده اند. دعاوی تحت کنوانسیون HNS، بر اساس شاخص‌هایی که توسط دولت‌های عضو صندوق HNS تعیین خواهد شد، مورد ارزیابی قرار خواهند گرفت.

مالک کشتی

تحت کنوانسیون HNS، مالک کشتی برای هرگونه خسارت ایجاد شده توسط HNS، مسئولیت مطلق خواهد داشت؛ به این معنا که مالک کشتی، حتی در صورتی که از ناحیه‌ی کشتی و یا کروی آن، بدون تقصیر باشد، مسئول خواهد بود. مالک کشتی، متعهد خواهد بود که تحت کنوانسیون، تسهیلات بیمه‌ی لازم برای پوشش مسئولیت خود را تأمین کند.



آماده سازی برای برگزاری اولین نشست مجمع (HNS Assembly) یاری رساند.

الزامات گزارش گری

حتی قبل از اجرایی شدن کنوانسیون، دولت‌ها به هنگام پذیرش کنوانسیون، متعهد می شوند که به طور سالیانه، مجموع کالاهای مشمول مشارکت (Contributing Cargo) را برای هر حساب و نوع کالا، که در آن کشور در سال قبل دریافت شده است، گزارش کنند. قصور در انطباق با الزامات گزارش گری، می تواند منجر به تعلیق وضعیت دولت طرف قرارداد و یا خودداری از پرداخت غرامت مربوط به آن دولت شود.

اطلاعات اضافی

برای دریافت اطلاعات بیش تر درباره ی کنوانسیون HNS و پروتکل سال ۲۰۱۰ میلادی، می توان به درگاه اینترنتی www.hnsconvention.org مراجعه کرد. ■

پانوشته:

1. "The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS Convention)".
 2. "Contributions from Receivers of HNS".
 3. "Hazardous and Noxious Substances- HNS"
 4. The unit of account in the treaty instrument is the Special Drawing Rights (SDR) as defined by International Monetary Fund. Conversion of currencies has been made on the basis of the rates at 1 September 2010 (on that day 1 SDR= £0.983971 or US\$ 1.514720).
- حق برداشت، مخصوص (SDR) سیدی از ارزش های رایج و مهم، شامل: دلار آمریکا، پوند انگلیس، یورو و ین ژاپن است که از سوی صندوق بین المللی پول، ابداع شده است و در محاسبات مورد استفاده قرار می گیرد.

جدول زمانی: از زمان تصویب تا اجرا

در سطح بین المللی

- پروتکل HNS، مصوب ماه آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی
- مفتوح برای امضا، از اول ماه نوامبر سال ۲۰۱۰ میلادی، الی سی و یکم ماه اکتبر سال ۲۰۱۱ میلادی
- کنوانسیون HNS، پس از گذشت هجده ماه، از تاریخی اجرا خواهد شد که :
- اولاً، دوازده دولت به عضویت آن درآیند؛
- ثانیاً، چهار عضو از این دوازده دولت، دارنده ی حداقل دو میلیون تناژ ناخالص کشتیرانی باشند؛
- ثالثاً، حجم کالای مشمول مشارکت برای حساب عمومی این دولت‌ها، حداقل چهل میلیون تن باشد.

در سطح ملی

- دولت‌های عضو، باید اقدامات زیر را برای اجرای کنوانسیون به عمل آورند:
- تهیه ی مقررات ملی؛
 - تعیین و تجویز مقامات کنترلی و نظارتی؛
 - اجرای کنوانسیون در قانون ملی.

نقش صندوق های IOPC

صندوق های IOPC، مسئول اجرای مقررات کنوانسیون های "Fund" هستند. با توجه به تجارب طولانی این سازمان در زمینه ی مدیریت سیستم جبران خسارت آلودگی نفتی و طی درخواست کنفرانس بین المللی، که کنوانسیون HNS را به تصویب رساند، دبیرخانه ی IOPC Fund موظف شد، دبیرخانه ی آیمو را در تأسیس HNS Fund و

خدمات هزینه نیست سرمایه گذاری است

نقش خدمات دریایی و بندری، در بازاریابی کشتی‌های کانتینری

اکبر جعفری، بندر شهید باهنر

میانگین رشد تجارت کانتینری، تا پایان سال ۲۰۱۰ میلادی، به میزان ۵/۷ درصد برآورد شده بود. طبق بررسی‌های به عمل آمده، انتظار می‌رود: سهم آسیا از صادرات کالاهای کانتینری، از ۵۵ درصد کل جهان در سال ۲۰۰۲، به ۶۴ درصد در سال ۲۰۱۵ میلادی برسد و سهم واردات کالاهای کانتینری نیز، از ۴۶، به ۵۳ درصد، افزایش یابد.

مجتمع بندری شهید رجایی، به عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور، ۹۰ درصد از کل عملیات کانتینری و ۶۰ درصد عملیات غیر نفتی بنادر ایران را در اختیار دارد. ارتباط ۳۰ خط بزرگ کشتیرانی لاینر با این بندر، ایمنی دریانوردی و آبراه‌ها و سواحل در قالب اجرای استانداردهای ملی و کنوانسیون‌های بین‌المللی، استقرار سیستم کنترل ترافیک دریایی (VTS)، سیستم شناسایی خودکار شناورها (AIS)، سالم سازی محیط کار با تقویت و توسعه‌ی نقش IT در فرآیندها، استقرار مدیریت یکپارچه (IMS)، همگی دلالت بر ارتقای سطح خدمات مطلوب و افزایش سطح رضایت مندی مشتریان دارند. این تلاش‌ها و زحمات بی‌وقفه، تا حدی توانسته است، نسبت به موقعیت و جایگاه واقعی این بندر، حق تکلیف را ادا کند.

جایگاه اقتصادی بندر

با توجه به روند پر شتاب توسعه‌ی اقتصادی در دنیای امروز، تاثیر جهانی شدن اقتصاد و گسترش روزمره‌ی فن‌آوری اطلاعات، به عنوان دو عامل اصلی در کاهش هزینه‌ها و افزایش تجارت بین‌المللی بر کسی پوشیده نیست. در این میان، نقش بنادر نیز، به عنوان یکی از حلقه‌های رابط زنجیره‌ی تامین کالا (supply chain management)، چنان حیاتی است که رشد و توسعه‌ی سایر بخش‌های وابسته به حمل و نقل دریایی، به نحوی فعالیت بنادر بستگی دارد. این موضوع، به دلیل نقش اقتصادی بنادر در جلب سرمایه‌های خارجی، کسب درآمدهای ارزی و ریالی، افزایش توان رقابتی شرکت‌های تولیدی کشور به واسطه‌ی پارامترهای کمی هزینه‌های حمل و نقل، اشتغال زایی و کمک به توسعه‌ی منطقه‌ای و ملی، اهمیتی دو چندان پیدا می‌کند.

نقش راهبردی بندر

موقعیت ممتاز جغرافیایی ایران، از لحاظ مقام دریایی در دو کرانه‌ی دریایی - بندری شمالی و جنوبی و موقعیت راهبردی آن در سیاست‌های اقتصادی - منطقه‌ای، که بر آن اساس، سیستم حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده‌ای معنا دار می‌شود و وجود منافع متقابل با کشورهای همسایه و سایر طرف‌های تجاری در اروپا، آسیا و آفریقا که از راه دریا و حمل و نقل دریایی میسر می‌شود، همچنین، وجود مزیت‌های توجیهی، حاصل از تجارت، که بر پایه‌ی صنعت حمل و نقل دریایی فراهم است، نشان می‌دهد که تکوین فرآیندهای توسعه، به لحاظ تطابق نهادی میان عرصه‌های اقتصادی و تجاری با دریا، امری قطعی است. بنابراین، تکوین فرآیند توسعه، بدون اتکا بر محوریت دریا و دریانوردی ایمن، به منزله‌ی نادیده گرفتن نیاز تجارت به حمل و نقل دریایی تلقی شده و در چارچوب استقرار نظام توسعه، به مفهوم کم رنگ دیدن قابلیت‌ها، منابع طبیعی و ظرفیت‌های جغرافیایی - اقتصادی کشور و منطقه، تفسیر و بیان می‌شود.

الگوهای جدید تجارت، نیاز به حمل و نقل سریع‌تر و مطمئن تر کالا نسبت به گذشته دارند. مانع عمده در حمل و نقل که در هر نقطه‌ی

ارتباطی مطرح است، مسأله‌ی به کارگیری روش‌ها و ابزار حمل است، که می‌تواند موجب تأخیر و افزایش و یا سرعت بخشیدن و کاهش هزینه در کل زنجیره‌ی حمل و نقل کالا شود. علاوه بر این، هرگونه جا به جایی کالا، خطر و ریسک آسیب دیدن آن را نیز به دنبال دارد، که می‌توان از راه گروه بندی کالا در واحدهای بار، از شدت آن کاست. یکی از اشکال چنین تمهیدی، کانتینری سازی حمل کالا است و آن، به این معناست که کالاها برای حمل، در یک کانتینر بارگیری شوند. با استفاده از این روش، چند وجهی سازی حمل و نقل خارجی، با ایمنی بالا و سرعت بیش‌تر در سطح گسترده نیز، میسر شده است.

در این مقاله، نقش مؤثر خدمات دریایی و بندری در جذب کشتی‌های کانتینری به بندر شهید رجایی را می‌توان به مسئولین و دست‌اندرکاران یادآور شد و اطمینان و یقین مسلم حاصل کرد که خدمات، هزینه نیست؛ بلکه نوعی سرمایه گذاری است که نیاز به دعوت از سرمایه گذاران ندارد و مشتریان و ذی‌نفعان خود را خواهد یافت.

صنعت کشتیرانی گاه به علت ایمنی و عملکرد زیست محیطی پایین، مورد حمله قرار می‌گیرد و انتقادات و ایرادات زیادی را متحمل می‌شود. حمل و نقل کارآمد، باید بتواند هزینه‌ی ایمنی بالاتر را بپردازد؛ زیرا که از مهم‌ترین معیارهای مد نظر صاحبان کشتی و کالا برای انتخاب وسیله‌ی حمل محموله‌ی خود، ایمنی و سالم بودن دارایی خود، و از طرف دیگر، اجتناب از پرداخت خسارت سنگین ناشی از خرابی یا نقص فنی و حوادث جانی و مالی ناشی از عدم رعایت موارد ایمنی است.

از آن‌جا که شرکت‌های کشتیرانی، نماینده‌ی مستقیم یک کشور در جذب خطوط کشتی‌رانی خارجی و حتی داخلی به بندر داخلی محسوب می‌شوند و نقش آن‌ها در ارائه‌ی خدمات و سرویس‌های لازم و به موقع به کشتی‌ها و صاحبان کالا، بسیار مؤثر است، باید صلاحیت عملکرد و کارایی و توانایی‌های آن‌ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان مرجع صلاحیت‌دار، تایید شود.

بندر، همواره یک نقش راهبردی در توسعه‌ی تجارت داخلی و بین‌المللی کشورها، خواه توسعه یافته، خواه در حال توسعه، ایفا می‌کند. در دنیایی

محصول یا خدمات بندری و دریایی، محور اصلی کلیه فعالیت‌های یک بندر دریایی محسوب می‌شود و دلیل این که چرا یک بندر، برای جا به جایی یا ترافیک مشخص و یا سرمایه گذاری جدید انتخاب می‌شود، پیشنهادی است که بندر می‌تواند ارائه کند. بنابراین، دانش بازاریابی در مورد ویژگی‌های بندر، در زمینه‌های مرتبط با کشتیرانی، فنی، بازرگانی و پشتیبانی بسیار مهم است.

مدیران و مسئولین بندر باید از نقاط ضعف و قوت بندر، نه تنها در یک زمان، بلکه به طور مستمر، آگاه باشند. این امر، مستلزم تحصیلات و آموزش مستمر در واحد بازاریابی بندر است. بندر، به عنوان یک تولید کننده محصول است که خدمات گوناگون می‌فروشد و در نتیجه، موجد هزینه و منافع است.

در این مقاله، با طراحی ۵ فرضیه (عواملی را که می‌توان به عنوان فاکتورهای موثر و مفید در جذب کشتی‌های کانتینری دانست)، به مطالعه موضوع پرداخته شده است.

- ۱- گسترش و توسعه‌ی محوطه‌ی فیزیکی بندر شهید رجایی،
- ۲- سرمایه گذاری بخش دولتی و خصوصی، نسبت به استقرار تجهیزات و امکانات پیشرفته‌ی تخلیه و بارگیری،
- ۳- گسترش راه‌های زمینی و ریلی،
- ۴- هماهنگی و تعامل سازمان‌های مرتبط در امر محموله‌های ترانزیتی،
- ۵- کاهش زمان انتظار در لنگرگاه،

مهم‌ترین خدماتی که توسط یک بندر ارائه می‌شود، عبارتند از:

- گذرگاه بندری
- صنایع جانبی
- تعمیر کشتی
- مهندسی در زمینه‌ی بندر
- ایجاد خدمات مرتبط با بازرگانی بین المللی، فعالیت‌های دریایی و تجاری

- تعلیم و تربیت در زمینه‌ی دریایی و بندری
محصول گذرگاه بندری، کلیه‌ی خدماتی است که انتقال کالا یا افراد را از یک وسیله‌ی حمل در ساحل به یک وسیله‌ی حمل و نقل دریایی دیگر، که با استفاده از تجهیزات ویژه انجام می‌شود، ممکن می‌سازد.

خدمات یک محصول، هر چند قابل لمس و رؤیت نیست و در پاره‌ای مواقع از دید مسئولین و دست‌اندرکاران به دور می‌ماند و از دید پایین به آن نگرسته می‌شود، ولی تأثیر آن، بر همه‌ی ابعاد یک سیستم، سایه می‌افکند و رشد یا رکود آن را در دراز مدت سبب می‌شود و در صورت از دست دادن بازار خدمات، به دلیل نامحسوس بودن و عدم نمایش و عرضه‌ی آن به صورت فیزیکی و یا شرکت در نمایشگاه و همچنین، رقابت شدید سازمان‌های خدماتی در کسب بازار و ایجاد وفاداری در مشتری، به دست آوردن مجدد بازار خدمات، بسیار سخت و هزینه ساز و در اغلب مواقع، غیر ممکن به نظر می‌رسد.

رشد تکنولوژی اطلاعات (IT)، توسعه‌ی روز افزون تجارت الکترونیک (E-commerce) و تبادل الکترونیکی اطلاعات (EDI)، افزایش اندازه‌ی کشتی‌های کانتینری، افزایش آب‌خوردگی کشتی‌ها، تجهیز کشتی‌ها به تکنولوژی روز، اهمیت سرعت و سهولت تخلیه و بارگیری کالا، کاهش زمان توقف در لنگرگاه و اسکله، امکان ردیابی کانتینر تا مقصد، تجهیزات تخلیه و بارگیری مکانیزه به منظور تخلیه و بارگیری صحیح کالا و عدم خسارت به کالا و کشتی و اجرای کنوانسیون‌های بین المللی دریایی، جذب کشتی‌های کانتینری در بندر را، به شدت تحت الشعاع قرار داده است. همین عوامل و معیارهای مورد نظر مالکان، کاپیتان کشتی‌ها، صاحبان کالا، شرکت‌های کشتیرانی، ترخیص کاران و شرکت‌های حمل و نقل داخلی و بین المللی، می‌توانند توجیه کننده‌ی اعمال تغییر، جایگزینی و به روز نمودن دانش در اپراتورها و تجهیزات عملیاتی و نرم افزارهای مورد استفاده، برای جذب بیش تر کشتی‌های کانتینری باشند.

هر چند که عوامل متعددی، جذب کشتی‌های کانتینری به بندر را تحت تأثیر قرار می‌دهند و در هر دوره، با توجه به شرایط موجود و به اقتضای

که به سرعت در حال جهانی شدن است و فاصله‌ها به طور مجازی کم می‌شوند، بنادر نقش فعال تری در حفظ و رشد اقتصادی کشور بر عهده دارند. در دنیای جدید، بنادر، یک صنعت و عامل مثبت در حمل و نقل محسوب می‌شوند و در تکمیل مدیریت زنجیره‌ی تامین، قرار می‌گیرند. بنابراین، امروزه بنادر، فراتر از باراندازها یا مجموعه‌ی زیر ساخت‌ها و تاسیسات به حساب می‌آیند.

حمل و نقل دریایی، یکی از نتایج حاصل از تجارت بین المللی است و هر گونه تغییر در تجارت بین المللی، بدون توجه به موضوع حمل نقل، امکان پذیر نیست. به منظور تامین یک تجارت موفق، ارائه‌ی خدمات مناسب و به هنگام به مشتریان، بسیار ضروری به نظر می‌رسد و سازمان خدمات دهنده و فراهم کننده‌ی امکانات و تسهیلات، باید بتواند نیاز مشتریان، اعم از فعلی و آتی را شناسایی و هم‌پای رقیبان خود در دیگر نقاط جهان، نسبت به آمادگی و تجهیز شدن و آموزش مجموعه‌ی خود، اقدام کند. از این رو، خدمات تجاری، به سه دلیل عمده، مورد استفاده‌ی مشتریان قرار می‌گیرند: نخست، سازمان‌های خدماتی، اغلب تخصص‌هایی را ارائه می‌دهند که بیش تر شرکت‌ها و افراد متفرقه، فاقد آن‌ها هستند. دوم، سازمان‌های خدماتی، به مشتریان اجازه می‌دهند تا با توجه به تغییرات سریع تکنولوژی در خارج از تخصص آن‌ها، خودشان را به روز نگه‌دارند و سوم، استفاده از سازمان‌های خدماتی، به بعضی از مشتریان، انعطاف پذیری بیشتری می‌دهند و آنان می‌توانند هزینه‌های ثابت خود را کاهش دهند.





مشتری، نقش دوگانه داشته و تا حدودی نیز، در تولید خدمات نقش دارد. مثال خوب در این مورد، سیستم تعقیب و ره‌یابی کانتینر است که برای این کار، لازم است، مشتری اطلاعات مختص به محموله‌ی خود را از راه شبکه‌ی اینترنت، به عامل حمل و نقل منتقل نماید، تا به اطلاعاتی در مورد وضعیت و محل فعلی محموله‌ی خود، دسترسی پیدا کند. در مورد ناهمگنی، به دلیل مشارکت مشتری در فرآیند تولید خدمات، استاندارد سازی آن‌ها اغلب کار مشکلی است، چرا که مشتری، خود، بر کیفیت خدمات تأثیر می‌گذارد. الزام حضور مشتریان در این فرآیند، مبین مهم بودن عامل زمان است.

ویژگی گذرایی خدمات، بیان‌کننده‌ی آن است که، امکان انبارش آن وجود ندارد و این امر، اهمیت مدیریت ظرفیت را افزایش می‌دهد. مدیریت عرضه و تقاضای خدمات، در حالت آرمانی، می‌تواند ظرفیت خدمات بلااستفاده و بدون تقاضا را به حداقل برساند و این موضوع، در دوره‌های زمانی پر اشتغال و کم اشتغال، معتبر است.

پایانه‌ی کانتینری، یک موقعیت جغرافیایی است که در آن، حمل کانتینر از روشی به روش دیگر تغییر می‌کند. منظور از روش حمل، حمل با کشتی، کامیون یا قطار است و از نقطه نظر پایانه‌ی کانتینری، تجهیزات خارجی محسوب می‌شوند. از سوی دیگر، تجهیزات داخلی، برای حمل و نقل داخلی کانتینر و جابه‌جایی کانتینرها از تجهیزات داخلی به خارجی و بالعکس استفاده می‌شوند.

پایانه‌های کانتینری بندر شهید رجایی، با مساحتی بالغ بر ۱/۲۰۰/۰۰۰ مترمربع، شامل ۲ پایانه با ظرفیت صفافی و نگهداری بیش از ۵۲/۰۰۰ TEU کانتینر، قادر است، سالانه ۲/۰۰۰/۰۰۰ TEU، عملیات کانتینری داشته باشد.

این ترمینال، دارای ۳۲/۲ هکتار محوطه‌ی اختصاصی کانتینر است و همچنین، محوطه‌ای به مساحت ۶۵ هکتار اراضی پشتیبانی را در اختیار دارد که در طرح توسعه‌ی پایانه‌ی کانتینری بندر شهید رجایی، طی دو مرحله‌ی همزمان، با طرح توسعه‌ی حوضچه‌های ۳ و ۲ آغاز شد و پیشرفت خود را ادامه داد. پایانه‌ی کانتینری شماره‌ی ۱، در مرحله‌ی اول، همراه توسعه‌ی حوضچه‌ی بندر، به میزان ۱۰۰۰ متر اسکله با



الگوی بیانیه‌ی مأموریت اش‌ریج

نیازمندی مشتری و شرایط رقبا، به طور متفاوتی به منحصه‌ی ظهور می‌رسند، ولی از میان عوامل عمده‌ای که در چند سال اخیر، توانسته نقش موثر و مفیدی در دست‌یابی نسبتاً رضایت بخش به این امر، ایفا کنند، موارد زیر را می‌توان بیان کرد که از دیدگاه شرکت‌های کشتیرانی، شرکت‌های حمل و نقل، ترخیص کاران، صاحبان کالا و دیگر ذی‌نفعان اظهار شده است:

- ۱- حذف تشریفات زائد و مقررات غیر قانونی، که عمدتاً عرف نامیده می‌شوند.
- ۲- مجهز شدن به تجهیزات مدرن مورد نیاز.
- ۳- افزایش محوطه‌های فیزیکی برای تخلیه‌ی کالا.
- ۴- محدود کردن اعمال سلیقه‌ی کارکنان در مراحل کار، از راه نرم افزاری.
- ۵- آموزش مستمر نیروی انسانی و ارتقای تخصص و مهارت آنان.
- ۶- گسترش سیستم اطلاع رسانی از راه سایت، بولتن و CD.
- ۷- امکان ارسال الکترونیکی اسناد و مدارک به واحدهای مربوط.

مأموریت و اهداف بندر

بیانیه‌ی مأموریت، راهنما و مسیر حرکت بندر را بر حسب چشم انداز و اهداف آن، بیان می‌کند. بر اساس الگوی اش‌ریج (Ashridge)، بیانیه‌ی مأموریت، مشتمل بر چهار عنصر هدف، راهبرد، ارزش و خط مشی است. عنصر «هدف» فلسفه‌ی وجودی بندر را توضیح می‌دهد. «راهبرد»، جایگاه رقابتی و شایستگی ممتاز آن را بیان می‌کند.

«ارزش‌ها» مطرح می‌کنند: چرا بندر باید باشد و «خط مشی»، نظاره گر سیاست‌ها و الگوهای رفتاری است که شایستگی ممتاز و سیستم ارزش بندر، بر آن استوار است. این عناصر، در شکل زیر، نشان داده شده است:

الگوی بیانیه‌ی مأموریت اش‌ریج

در این مقاله، توسعه و ارتقای بندر، به منظور جذب کشتی‌های کانتینری در بندر شهید رجایی، به عنوان مأموریت بندر، در نظر گرفته می‌شود.

اهداف یک بندر، به بیانیه‌ی مأموریت، روش و نوع برخورد آن با مأموریت بستگی دارد و از یک منطقه‌ی جغرافیایی به منطقه‌ی دیگر، متفاوت است. اهداف بندر، نه تنها از مأموریت و بازار منطقه ای متأثر می‌شود، بلکه به ذی‌نفعان بندری یا نهادهایی که در فضای سازمانی بندر فعالیت می‌کنند نیز بستگی دارد که نقش مهمی را در تعیین اهداف بندر ایفا می‌کنند.

قابل توجه است که در تعریف اهداف بندر، مواقعی که انتخاب پروژه‌ی بندر بر پایه‌ی مشارکت بخش خصوصی است، باید اهداف تجارت، نسبت به جنبه‌ی اجتماعی، پررنگ تر باشد.

تعریف خدمات

طبق تعریف کوتلر (۱۹۹۷)، خدمت، عبارت است از: هر گونه فعالیت یا منفعتی که در حین ارایه‌ی از جانب یک طرف به طرف دیگر، موجب مالکیت چیز جدیدی نشود و در ذات خود، غیر ملموس باشد. به طور کلی، خدمات را می‌توان با چهار ویژگی مشخص کرد:

- ۱- غیرملموس بودن
- ۲- تولید و مصرف همزمان
- ۳- ناهمگنی و ناهمسانی
- ۴- گذرایی

منظور از غیرملموس بودن، آن است که، خدمات دارای وزن، طول، عرض، ارتفاع، بو، مزه و غیره نیستند. در واقع، خدمات از حیث وجودی، مادی محسوب نمی‌شوند و آن‌ها را می‌توان به عنوان نوعی تجربه به حساب آورد. دیگر این که، خرید خدمات، موجب افزایش دارایی‌های فیزیکی طرف خریدار نمی‌شود.

موضوع تولید و مصرف، همزمان ایجاد می‌کند که، مشتری به طور همزمان، در محل تولید خدمات حضور داشته باشد. در این مقوله،

نقل جاده ای Piggy-Back (سیستم حمل و نقل جاده ای به وسیله کامیون‌های مسطح)، در آمریکا افزایش بیش‌تری یافت و در بخش‌هایی از اروپا نیز معمول شد. پس از جنگ جهانی دوم، در پی افزایش تولیدات صنعتی، افزایش کالاهای سبک و لزوم محافظت از آن‌ها در حمل و نقل زمینی و دریایی، استفاده از کانتینر، در اغلب کشورهای صنعتی، از جمله ژاپن متداول شد.

از اواخر دهه‌ی ۶۰ میلادی، استفاده از کانتینر برای حمل و نقل کالا به شدت افزایش یافت. به طوری که تا دهه‌ی ۹۰ میلادی، نرخ رشد حمل و نقل کانتینری، سالیانه ۱۰ درصد بوده که این رشد، همچنان در حال افزایش است. در سال ۲۰۰۰ میلادی، حجم تبادل کانتینر در جهان، ۲۳۰ میلیون TEU کانتینر بود که پیش‌بینی می‌شود، این رقم، به حدود ۵۰۵ الی ۶۱۰ میلیون TEU کانتینر در سال ۲۰۱۵ میلادی برسد. این افزایش، به معنی رشد ۱۴۰ الی ۱۹۰ درصدی در طول ۱۵ سال آینده است.

مزایا و معایب حمل کالا با کانتینر

(الف) مزایا

- ۱- امکان حمل ترکیبی کالا.
- ۲- امکان سرویس از تولید به مصرف.
- ۳- استفاده از همه‌ی ظرفیت وسیله‌ی حمل.
- ۴- کاهش زمان تخلیه و بارگیری.
- ۵- صرفه جویی در هزینه‌های بسته‌بندی.
- ۶- ایمنی بیش‌تر برای کالا و کاهش صدمات وارده به کالا.
- ۷- کاهش هزینه‌ی بیمه.
- ۸- صرفه جویی در وقت و نیروی انسانی.
- ۹- کاهش کنترل‌های مرزی.
- ۱۰- کاهش توقف کشتی‌ها در بنادر.
- ۱۱- افزایش میزان زمان بهره‌برداری کشتی.
- ۱۲- جلوگیری از سرقت محمولات.
- ۱۳- افزایش بهره‌برداری از امکانات و تجهیزات و باراندازهای بندری.

(ب) معایب

- ۱- برگشت کانتینر خالی، وقتی که صادرات و واردات، نسبت به هم متوازن نیستند.
- ۲- مقرون به صرفه نبودن، در مواقعی که محموله، کم‌تر از ظرفیت کانتینر باشد.
- ۳- نیاز به سرمایه‌گذاری هنگفت در پایانه‌های تخلیه و بارگیری.

آبخور ۱۷ متر و توان پهلودهی کشتی‌های کانتینری نسل هفتم تا ظرفیت ۱۴۵ هزار تن، به بهره‌برداری رسید که با استقرار ۸ دستگاه گنتری کرین پاناما گذر، در حال خدمات‌رسانی به کشتی‌های وارد شده است.

مرحله‌ی دوم طرح توسعه‌ی حوضچه، شامل: ۲۰۲۰ متر اسکله و دست‌یابی به ۶۵ هکتار اراضی پس‌کرانه است که در راستای آن، طرح ساخت و احداث پایانه‌ی ۲ کانتینری نیز، آغاز شده است و عملیات اجرایی آن، موازی با پیشرفت توسعه‌ی حوضچه، به پیش می‌رود، به طوری که، هم اکنون، مرحله‌ی ۱ این پایانه توسط اپراتور بندر (شرکت تایدواتر) به بهره‌داری رسیده است و توان رقابتی بندر در افزایش جذب کشتی‌های کانتینری را، بیش از پیش ارتقا داده و مجموع ظرفیت عملیات کانتینری این بندر را تا حداکثر ۳/۳ میلیون TEU افزایش داده و همچنین، با پیشرفت طرح توسعه‌ی حوضچه، امکان پذیرش آخرین نسل کشتی، از کشتی‌های کانتینری در این بندر، فراهم شده است.

سرمایه‌گذاری ۴۵۰ میلیارد تومانی سازمان بنادر و دریانوردی برای ساخت این پایانه و طرح توسعه‌ی حوضچه‌ی بندر، یکی از اقدامات مهمی است که با اجرای کامل آن‌ها و در شرایط ظرفیت کامل، با استفاده از ۸۵۰ متر اسکله با عمق آبخور ۱۷ متر، بهره‌گیری از ۶۵ هکتار محوطه‌ی کانتینری، ۸ دستگاه گنتری کرین سوپر پست پاناما کس، ۱۸ دستگاه ترانس تینر و سایر تجهیزات مدرن مربوطه، مجموع ظرفیت کانتینر بندر شهید رجایی، به ۶/۳ میلیون TEU خواهد رسید. این طرح، قرار است در سال ۱۳۹۰، به بهره‌برداری برسد.

کانتینر

پیشینه‌ی استفاده از کانتینر

کالاهایی که در سرتاسر دنیا جابه‌جا می‌شوند، از لحاظ وسعت و بزرگی شکل، اندازه، وزن، دما، مشخصات شیمیایی و وضعیت حمل و نقل، متفاوت هستند. علاوه بر آن، مشخصات فیزیکی و لجستیکی، از قبیل: ارزش کالا، هزینه و زمان حمل و نقل، نقش مهمی در انتخاب نوع وسیله‌ی حمل و نقل ایفا می‌کنند. به دلیل وجود تفاوت میان کالاهای و به منظور حمل و نقل مؤثر و کارآمد، حمل کالا، نیاز به یکسان‌سازی دارد. کانتینر، در حقیقت، یک روش عام برای یکسان‌سازی و یکپارچه‌سازی کالا است. با یکسان‌سازی، کالا می‌تواند سهل‌تر، سریع‌تر و با هزینه‌ی کم‌تر جابه‌جا شود.

اولین بار، در سال ۱۹۲۰ میلادی، از کانتینر در حمل و نقل ریلی آمریکا استفاده شد. بعدها استفاده از این جعبه‌ی فلزی، به دلیل مزایای حمل و نقل Door-to-Door (حمل یکسره‌ی کانتینر) و امتیازهای حمل و



۴- تعهدات مالی یا بیمه ای برای برگشت کانتینر به پایانه‌ی مربوطه.

پیش بینی ظرفیت بندری

برنامه ریزی ظرفیت، به عنوان ابزاری راهبردی

برنامه ریزی ظرفیت، یکی از ابزارهای راهبردی مناسب در برنامه ریزی بندری به شمار می رود. به دلیل در برگرفتن عوامل عرضه و تقاضا که در شکل زیر، نشان داده شده است، ماتریس گروه مشاوران بوستون (BCG)، برای ارزیابی برنامه ریزی ظرفیت بندر، به کار برده می شود که دارای سه بعد تقاضا، عرضه و ظرفیت بندری است. چنانچه برنامه ریزی ظرفیت، ایستا با عرضه و تقاضای ثابت باشد، بندر، در موقعیت سگ قرار دارد و هیچ یک از مزیت‌های برنامه ریزی را ندارد.

اما اگر عرضه و تقاضا هر دو متغیر باشند و برنامه ریزی ظرفیت، ایستا باشد، بندر در وضعیت با علامت سوال (؟) قرار می گیرد. زیرا با ظرفیت ایستا و عرضه‌ی تقاضای متغیر، علاوه بر از دست دادن بازار، سودآوری را نیز از بین خواهد برد.

چنانچه ظرفیت برنامه ریزی با عرضه و تقاضای ثابت، پویا باشد، بندر به موقعیت گاومیش ماتریس BCG دست می یابد. زیرا با به کارگیری برنامه ریزی ظرفیت پویا می تواند سود خود را به دست آورد و اگر همه‌ی سه عامل، پویا باشند، بندر واقعاً یک ستاره بوده و با عرضه و تقاضای متغیر و همچنین، برنامه ریزی پویای ظرفیت، بندر، نه تنها سودآور خواهد بود بلکه، سهم بازار با مزیت رقابتی را نیز، نسبت به سایر بنادر افزایش خواهد داد. این وضعیت، بهترین وضعیت ممکن محسوب می شود، که هر بندر، در پی دستیابی به آن است.

عوامل موفقیت بندر شهید رجایی

۱- موقعیت جغرافیایی در جذب خطوط لاینر کشتیرانی

فاصله‌ی کشتی‌های لاینر از دهانه‌ی تنگه هرمز تا بندرعباس، تقریباً ۸۰ کیلومتر و از تنگه‌ی هرمز به بندر جبل علی، تقریباً ۲۳۰ کیلومتر است که در یک رفت و برگشت، کشتی‌های لاینر، باید ۳۰۰ کیلومتر مسافت اضافی نسبت به بندرعباس را طی کنند. این، به معنای آن است که، خطوط کشتیرانی لاینر، ۳۰۰ کیلومتر صرفه جویی (رفت و برگشت) دارند. مقایسه‌ی هزینه ای، برحسب تن کیلومتر مسافت، پاسخ روشنی به این موضوع است که ورود به بندرعباس برای خطوط لاینر، به لحاظ Transit Time، مقبولیت بیش تری دارد.

۲- جذب بازار ترانشیپ منطقه

واقعیتی که در ارتباط با ترانشیپ منطقه وجود دارد، این است که: جذب سهم بیش تر از بازار ترانشیپ، در یک محیط کاملاً رقابتی شکل می گیرد. باید خاطر نشان کرد، شدت رقابت در یک صنعت را نمی توان به تصادف و یا به بدشانسی ربط داد، بلکه رقابت در یک صنعت، ریشه در ساختار رقابتی آن صنعت و تحلیل نیروهای پیش برنده‌ی رقابت دارد. از این رو، برای ایجاد موقعیت پایدار و پیشی گرفتن از بندر جبل علی در زمینه ترانشیپ، اصولاً باید سه استراتژی رقابتی را در نظر گرفت:

- پیشرو بودن در کاهش هزینه‌ها
- تمایز در محصول یا خدمات
- تمرکز در تولید یا بازار

۳- ایجاد تسهیلات لازم، به منظور جذب و افزایش سهم بازار ترانزیت

نتیجه گیری

ناوگان دریایی ایران، از لحاظ ظرفیت تخلیه و بارگیری، در جایگاه نوزدهم دنیا و از نظر ظرفیت فعالیت‌های کانتینری نیز، در بین بنادر منطقه، در رتبه‌ی پنجم قرار دارد. با وجود این، سایه‌ی بندر جبل علی امارات، همچنان بر بندر شهید رجایی افکنده شده است. سازمان بنادر و دریا نوردی، طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی را، به عنوان اولویت اول تعریف کرده و معتقد است که، برای کنار زدن بندر جبل علی در بلند مدت، فقط یک راه وجود دارد و آن، سرمایه گذاری کلان در این بندر است که

به دلیل موقعیت استراتژیک آن، با حمایت‌های فوق العاده‌ی دولت، به شدت در حال توسعه و پیشرفت فیزیکی است. در گذشته تنها ۳۰ درصد کشتی‌های وارده، لاینر و بقیه فیدر بوده اند که هم اکنون، این آمار به عکس خود تغییر یافته است و کشتی‌ها انگیزه‌ی بیش تری برای پهلوگیری در این بندر پیدا کرده اند؛ به طوری که در حال حاضر، ۳۰ خط بزرگ کشتیرانی دنیا، به صورت مستقیم، بندر شهید رجایی را به عنوان هاب منطقه انتخاب کرده اند و سرویس دهی کشتی‌ها از ۷/۵ روز، به نصف روز کاهش یافته است.

برقراری شبکه‌ی ارتباطی با اداره‌ی گمرک، شرکت‌های کشتیرانی و پایانه‌های حمل و نقل، از راه به کارگیری تجهیزات و فن آوری‌های نوین و گسترش فرهنگ استفاده از فن آوری اطلاعات و افزایش توانمندی نیروی انسانی، هماهنگی و تعامل را بیش تر کرده است؛ به طوری که در اغلب موارد، نیاز به حضور فیزیکی مشتری وجود ندارد و ارایه‌ی مدارک و اسناد، به وسیله‌ی سیستم تبادل الکترونیکی اطلاعات (EDI) صورت می گیرد.

ماتریس گروه مشاوران بوستون

عرضه	متغیر	ثابت	متغیر
ثابت	سگ	پویا	ایستا
متغیر	گاومیش	ستاره	پویا

دریک نتیجه گیری کلی، می توان همپوشانی و انطباق مطلوب اقدامات و فعالیت‌های اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان را با فرضیه‌ها و نتایج حاصل، مشاهده کرد و موارد زیر را مورد توجه قرار داد:

- ۱- ورود کشتی‌های کانتینری با اندازه‌ی بزرگ و ظرفیت ۱۴۰۰۰ teu به بندر شهید رجایی.
- ۲- ارتقای بندر شهید رجایی به رتبه‌ی ۵۱ بنادر کانتینری جهان، در سال ۲۰۰۹ میلادی.
- ۳- افزایش سهم بندر شهید رجایی از ترانشیپ کانتینر به میزان ۶۳ درصد.
- ۴- افزایش سهم بندر شهید رجایی از ترانزیت کالا.
- ۵- انعقاد قرارداد ۳۰ لاینر بزرگ کشتیرانی دنیا برای اعزام کشتی‌های خود به این بندر.
- ۶- تبدیل شدن به هاب منطقه.
- ۷- اشتیاق و تمایل بیش تر کاپیتان کشتی‌های خارجی برای ورود به این بندر، نسبت به گذشته. ■



معرفی یک کنوانسیون بین المللی

تحدید مسؤولیت
برای دعاوی دریایی

عباس توازنی زاده - سعید رضوی - داود شریفی
اداره کل سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی

ماده ۲

دعاوی مشمول تحدید

۱- با رعایت مواد ۳ و ۴، دعاوی زیر، مبنای مسؤولیت هرچه باشد، مشمول تحدید مسؤولیت خواهند بود:

(الف) دعاوی مربوط به از دست دادن جان یا وارد آمدن جراحت شخصی یا تلف یا خسارت به اموال (شامل: خسارت به تجهیزات لنگرگاهی، حوضچه ها و آبرها و وسایل کمک ناوبری)، که در کشتی یا در رابطه ای مستقیم با عملیات کشتی و یا عملیات نجات روی دهد و ضرر و زیان تبعی ناشی از این موارد؛

(ب) دعاوی مربوط به ضرر و زیان ناشی از تأخیر در حمل کالا، مسافری یا بار آنها از طریق دریا؛
(پ) دعاوی مربوط به سایر ضرر و زیان های ناشی از نقض حقوقی، غیر از حقوق قراردادی که در ارتباط مستقیم با بهره برداری از کشتی یا عملیات نجات روی می دهد؛

(ت) دعاوی مربوط به بالا آوردن، انتقال، منهدم کردن یا بی خطر کردن کشتی ای که غرق شده، تبدیل به لاشه شده، به گل نشسته یا از آن اعراض شده، که شامل: هر چیزی که در چنین کشتی ای وجود دارد یا وجود داشته است، نیز می شود؛

(ث) دعاوی مربوط به انتقال، منهدم کردن یا بی خطر کردن کالای کشتی مزبور؛

(ج) دعاوی شخصی غیر از شخص مسؤول، در مورد اقدامات متخذه به منظور دفع یا تقلیل ضرر و زیان برای چیزی که شخص مسؤول می تواند مسؤولیتش را وفق این کنوانسیون محدود کند و ضرر و زیان بعدی ناشی از چنین اقداماتی؛

۲- دعاوی بیان شده در بند ۱، حتی اگر از راه اقامه ای دعاوی ثانوی یا جبران خسارت به موجب قرارداد یا به نحو دیگر اقامه شده باشد، مشمول تحدید مسؤولیت می شود. با این حال، دعاوی یادشده در جزءهای (ت)، (ث) و (ج) ماده ۱، تا حدی که این دعاوی مربوط به اجرت به موجب قراردادی با شخص مسؤول باشند، مشمول تحدید مسؤولیت نمی شوند.

کنوانسیون در مورد تحدید مسؤولیت

برای دعاوی دریایی

مصوب ۱۹۷۶ میلادی

(۱۳۵۵ هجری شمسی)

دولت های متعاقد به این کنوانسیون با تشخیص مطلوبیت تعیین قواعدی یکسان مربوط به تحدید مسؤولیت دعاوی دریایی از طریق توافق، تصمیم گرفته اند، به این منظور، کنوانسیونی منعقد کنند و در این باره، به صورت زیر توافق کرده اند:

فصل ۱ - حق تحدید

ماده ۱

اشخاص محق به محدود کردن مسؤولیت

۱- مالکین کشتی و نجات دهندگان، به نحوی که در ادامه تعریف شده اند، می توانند مسؤولیت شان را وفق قواعد این کنوانسیون، برای دعاوی دریایی یادشده در ماده ۲ محدود کنند.

۲- اصطلاح «مالک کشتی»، یعنی: مالک، اجاره کننده، مدیر و بهره بردار یک کشتی دریایی.

۳- «نجات دهنده»، یعنی: هر شخص ارایه دهنده ای خدمات، در ارتباط مستقیم با عملیات نجات. «عملیات نجات»، عملیات یادشده در جزءهای (ت)، (ث) و (ج) بند ۱ ماده ۲ را نیز شامل می شود.

۴- اگر هر یک از دعاوی مقرر در ماده ۲، علیه هر شخصی اقامه شود که مالک کشتی یا نجات دهنده برای فعل، مسامحه یا تقصیر، آن شخص باشد؛ چنین شخصی، محق است خود را از تحدید مسؤولیت مقرر در این کنوانسیون، بهره مند سازد.

۵- در این کنوانسیون، مسؤولیت مالک کشتی، شامل: مسؤولیت دعوی اقامه شده علیه خود کشتی نیز خواهد شد.

۶- بیمه گر، مسؤولیت دعاوی مشمول تحدید مسؤولیت، وفق قواعد این کنوانسیون، حق بهره مندی از منافع این کنوانسیون را به همان میزان خود بیمه گزار دارد.

۷- عمل استناد به تحدید مسؤولیت، پذیرش مسؤولیت را ایجاب نمی کند.

سفر دریایی، از دیرباز، اصلی ترین روش تجارت بین کشورها محسوب می شده و همواره نیز، توأم با خطر بوده است. بروز این خطرات، طبعاً باعث ورود خسارت و ضرر و زیان به اشخاص ثالث می شده و مالک کشتی نیز، در صورت مقصر بودن، موظف به جبران خسارت زیان دیدگان بوده است. با این حال، حجم و ارزش بالای کالاهایی که توسط کشتی جابه جا می شد، به گونه ای بود که بعضاً اگر قرار بود خسارات وارده، به طور کامل جبران شود مالک کشتی، کاملاً از هستی ساقط می شد؛ زیرا میزان خسارات، ممکن بود به چند برابر ارزش کشتی و کل دارایی مالک کشتی بالغ شود. از سویی، اگر قرار بود اشخاص به خاطر اجتناب از رویارویی با چنین خطراتی، حمل کالاها از راه دریا را نادیده بگیرند، در عمل، معنایی جز اختلال در امر تجارت بین الملل و در واقع، مفهومی جز تعطیلی خطوط کشتیرانی بازرگانی نداشت. بر این اساس، به منظور حمایت از مالکان کشتی ها و تضمین تداوم صنعت کشتیرانی بازرگانی، دو موضوع «بیمه دریایی» و «تحدید مسؤولیت مالکان کشتی»، در عرصه حقوق دریایی پدید آمد. «بیمه دریایی»، موضوع متن حاضر نیست. اما تحدید مسؤولیت، یکی از نهادها و ویژگی های کشتیرانی تجاری است که به موجب آن، مالک کشتی، در صورتی که موجب بروز خسارتی شود که ناشی از عمد وی نباشد، تا سقف مشخصی، مسؤولیت جبران خسارت را برعهده دارد و البته، اگر بخواهد از مزیت تحدید مسؤولیت بهره مند شود، باید ضوابطی وجود داشته باشد و تسهیلاتی فراهم شود، از جمله: صندوقی به منظور تحدید مسؤولیت نزد مرجع قضایی تأسیس شود و ...

به لحاظ طبع بین المللی صنعت کشتیرانی، فکر تدوین مقررات یک شکل در عرصه تحدید مسؤولیت، از گذشته وجود داشته است. در سال ۱۹۲۴ میلادی، کنوانسیون بین المللی، برای یکسان سازی قواعد خاص مربوط به تحدید مسؤولیت مالکین شناورهای دریایی به تصویب رسید. در سال ۱۹۵۷، کنوانسیون دیگری به تصویب رسید که عملاً جایگزین کنوانسیون ۱۹۲۴ شد. در سال ۱۹۷۹ نیز، پروتکلی به منظور الحاق به کنوانسیون ۱۹۵۷ تصویب شد. مجلس قانون گذاری ایران، در سال ۱۳۴۴، اجازه ای الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۹۵۷ را صادر کرد و اکنون، حدود ۴۵ سال است که دولت ایران به کنوانسیون ۱۹۵۷، ملحق شده است.

با این حال، در طی سال های بعد از ۱۹۵۷ نیز، سازمان بین المللی دریانوردی (IMO)، تلاش هایی برای تدوین کنوانسیون تحدید مسؤولیت انجام داد. (هیچ یک از کنوانسیون های ۱۹۲۴، ۱۹۵۷ و پروتکل ۱۹۷۹، IMO تصویب نشده اند) کنوانسیون در مورد تحدید مسؤولیت برای دعاوی دریایی (معروف به LLMC)، در سال ۱۹۷۶، در IMO تصویب شد. به این کنوانسیون، پروتکلی نیز، در سال ۱۹۹۶ الحاق شده است. کنوانسیون ۱۹۷۶، تاکنون توسط ۵۲ کشور و پروتکل آن، توسط ۳۸ کشور، موردالحاق قرار گرفته است.

در کنوانسیون ۱۹۷۶، ضمن برشمردن اشخاصی که حق تحدید مسؤولیت دارند، دعاوی مشمول تحدید مسؤولیت، دعاوی مستثنا از تحدید مسؤولیت و رفتاری که در صورت وجود آن ها، اشخاص از حق تحدید مسؤولیت برخوردار نمی شوند، مشخص شده است. مقادیر مسؤولیت در دعاوی مختلف، وظیفه ای شخص مسؤول بر تشکیل صندوق تحدید مسؤولیت و چگونگی توزیع وجه صندوق در بین زیان دیدگان، از موارد دیگری است که در کنوانسیون مشخص شده است. جزئیات این موارد و سایر مطالب کنوانسیون، با مطالعه متن کنوانسیون، قابل درک است.

با الحاق به کنوانسیون، مالکین کشتی های ایرانی، در صورت طرح دعوی علیه آنان یا کشتی های ایرانی در کشورهای دیگر طرف معاهده، می توانند با استناد به کنوانسیون و انجام وظایف مقرر در کنوانسیون، از مزایای تحدید مسؤولیت برخوردار شوند. این کنوانسیون، در حال حاضر، به منظور تصمیم گیری درخصوص الحاق، تحت بررسی سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد.

ماده ۳

دعای مستثنا از تحدید

از ۵۰۱ تا ۳۰/۰۰۰ تن، ۱۶۷ واحد محاسبه برای هر تن؛
از ۳۰/۰۰۱ تا ۷۰/۰۰۰ تن، ۱۲۵ واحد محاسبه برای هر تن؛ و
بیشتر از ۷۰/۰۰۰ تن، ۸۳ واحد محاسبه برای هر تن
۲- در مواردی که میزان محاسبه شده وفق جزء (الف) بند (۱)،
برای پرداخت دعای یاد شده در آن جزء به طور کامل، کافی نباشد،
مقدار محاسبه شده وفق جزء (ب) بند (۱) برای پرداخت مابه التفاوت
پرداخت نشدهی مطالبات مشمول جزء (الف) بند (۱)، قابل وصول
خواهد بود و چنین مابه‌التفاوت پرداخت نشده‌ای، از نظر قابلیت
تقویمی، با دعای یادشده در ذیل جزء (ب) بند (۱)، در یک ردیف
قرار می‌گیرد.

۳- با این حال، بدون لطمه به حق دعای از دست دادن جان یا جراحات
شخصی بر طبق بند ۲، یک دولت متعاقد می‌تواند در مقررات ملی‌اش
مقرر دارد که دعای در مورد خسارت به تجهیزات لنگرگاهی، حوضچه
و آبراهه‌ها و وسایل کمک ناوبری، چنین تقدیمی را بر سایر دعای ذیل
جزء (ب) بند (۱)، به نحوی که توسط قوانین و مقررات مزبور مقرر
می‌شود، خواهد داشت.

۴- حدود مسؤولیت برای هر نجات‌دهنده‌ای که از هیچ‌گونه کشتی‌ای
برای عملیات استفاده نمی‌کند یا در مورد هر نجات‌دهنده‌ای که تنها
روی کشتی، عملیات انجام می‌دهد یا در مورد آن چه که او خدمات
نجات را برایش انجام می‌دهد، بر مبنای ظرفیت ۱۵۰۰ تن محاسبه
می‌شود.

۵- از نظر این کنوانسیون، ظرفیت کشتی، ظرفیت ناخالص محاسبه
شده طبق قواعد اندازه‌گیری ظرفیت مندرج در ضمیمه ۱ کنوانسیون

قواعد این کنوانسیون، نسبت به موارد زیر اعمال نمی‌شود :
(الف) دعای برای نجات یا حق‌السهم در خسارت مشترک ؛

(ب) دعای برای خسارت آلودگی نفتی، به معنی مذکور، در کنوانسیون
بین‌المللی مسؤولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی، مورخ ۲۹ نوامبر
۱۹۶۹ (۱۳۸۴/۹/۸)، یا هر اصلاحیه یا پروتکل آن که لازم‌الاجرا باشد ؛
(پ) دعای مشمول هر کنوانسیون بین‌المللی یا قوانین و مقررات ملی
حاکم بر تحدید مسؤولیت یا ممنوعیت تحدید مسؤولیت خسارات
اتمی؛

(ت) دعای علیه‌ی مالک یک کشتی اتمی، برای خسارات اتمی ؛
(ث) دعای مستخدمان مالک کشتی یا نجات‌دهنده که وظایف شان
مرتبط با کشتی یا عملیات نجات است که شامل: دعای ورثه‌ی آنان،
بستگان یا سایر اشخاصی که حق طرح چنین دعای‌ای را دارند نیز
می‌شود؛ اگر به موجب قوانین و مقررات حاکم بر قرارداد خدمت بین
مالک کشتی یا نجات‌دهنده، و چنین مستخدمانی، مالک کشتی یا
نجات‌دهنده محق بر تحدید مسؤولیتش در رابطه چنین دعای‌ای
نباشد، یا اگر او توسط چنین قوانین و مقرراتی، تنها مجاز به تحدید
مسؤولیتش تا میزانی بیش از میزان مقرر در ماده‌ی ۶ باشد.

ماده ۴

رفتار مانع از تحدید

شخص مسؤول، از حق تحدید مسؤولیتش برخوردار نیست، اگر ثابت
شود که ضرر و زیان، از فعل یا ترک فعل شخصی وی که با قصد ایجاد
چنین ضرر و زیانی ارتکاب یافته، ناشی شده یا ارتکاب فعل یا ترک فعل
شخصی وی، از روی بی‌احتیاطی یا علم به این که می‌توانسته است به
چنان ضرر و زیانی منتج شود، ارتکاب یافته باشد.

ماده ۵

دعای متقابل

در مواردی که شخصی که محق بر تحدید مسؤولیت، به موجب قواعد
این کنوانسیون است، دعایی علیه‌ی خواهان داشته باشد که ناشی از
همان واقعه باشد، مطالبات مربوط آنان، در مقابل یکدیگر، تهاتر می‌شود
و مقررات این کنوانسیون، تنها نسبت به مازاد- اگر وجود داشته باشد-
قابل اعمال خواهد بود.

فصل ۲- حدود مسؤولیت

ماده ۶

حدود عمومی

۱- حدود مسؤولیت برای دعای‌ای غیر از موارد بیان شده در ماده‌ی ۷،
که در هر واقعه‌ی معینی ایجاد می‌شود، به نحو زیر محاسبه می‌شود :

(الف) در مورد دعای از دست دادن جان یا جراحات شخصی :
(۱) ۳۳۳/۰۰۰ واحد محاسبه برای کشتی‌ای که ظرفیت آن، از ۵۰۰
تن بیشتر نباشد

(۲) برای کشتی‌ای با ظرفیت بیش‌تر از آن، مقادیر زیر به اضافه‌ی آن
در بند (۱) بیان شد :

از ۵۰۱ تا ۳/۰۰۰ تن، ۵۰۰ واحد محاسبه برای هر تن؛

از ۳/۰۰۱ تا ۳۰/۰۰۰ تن، ۳۳۳ واحد محاسبه برای هر تن؛

از ۳۰/۰۰۱ تا ۷۰/۰۰۰ تن، ۲۵۰ واحد محاسبه برای هر تن؛

بیش‌تر از ۷۰/۰۰۰ تن، ۱۶۷ واحد محاسبه برای هر تن.

(ب) در مورد هر دعای دیگر :

(۱) ۱۶۷/۰۰۰ واحد محاسبه برای کشتی‌ای که ظرفیت آن از ۵۰۰ تن

بیش‌تر نباشد؛

(۲) برای کشتی‌ای با ظرفیت بیش‌تر از آن، مقادیر زیر به اضافه‌ی آن‌چه

در بند (۱) بیان شد :





بین‌المللی در مورد ظرفیت کشتی‌ها- مصوب ۱۹۶۹ (۱۳۴۸) است.

ماده ۷

حد برای دعاوی مسافر

۱- در مورد دعاوی ناشی از هر واقعه‌ای معین که به از دست دادن جان مسافری کشتی یا جراحت شخصی آنان منجر می‌شود، حد مسؤولیت مالک آن کشتی، به میزان ۴۶/۶۶۶ واحد محاسبه ضرب در تعداد مسافرینی است که کشتی طبق گواهینامه‌اش مجاز به حمل است، که در هر حال، این میزان، بیش از ۲۵ میلیون واحد محاسبه نخواهد بود.

۲- از نظر این ماده، «دعاوی از دست دادن جان مسافرین یا ورود جراحت شخصی به مسافرین یک کشتی»، یعنی: هر دعوائی که توسط شخص حمل‌شده در آن کشتی یا از طرف او، (با رعایت موارد زیر) اقامه می‌شود: (الف) به موجب یک قرارداد حمل مسافر، یا (ب) کسی که با رضایت متصدی حمل، همراه یک وسیله‌ای نقلیه یا حیوانات زنده‌ای است که تحت پوشش یک قرارداد حمل کالا هستند،

ماده ۸

واحد محاسبه

۱- واحد محاسبه‌ی یادشده در مواد ۶ و ۷ «حق برداشت ویژه»، به نحو تعریف شده توسط «صندوق بین‌المللی پول» است. مقادیر یاد شده در مواد ۶ و ۷، باید به پول رایج ملی کشوری که در آن جا تحدید [مسؤولیت] مورد تقاضاست، براساس ارزش آن پول رایج در تاریخی که صندوق تحدید باید تشکیل شده باشد، پرداخت صورت گرفته باشد یا تضمینی ارایه شده باشد که به موجب قوانین و مقررات آن کشور، معادل چنین پرداختی باشد، تبدیل شود. ارزش پول ملی هر دولت متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول است، با مینا قرارداد حق برداشت ویژه، طبق روش ارزیابی مورد استفاده، صندوق بین‌المللی پول که در تاریخ مورد نظر برای عملیات و معاملات آن معمول است، محاسبه خواهد شد. ارزش پول ملی هر دولت متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست، در مقایسه با حق پرداخت ویژه، مطابق روش تعیین‌شده توسط آن دولت محاسبه خواهد شد.

۲- با این حال، آن دولت‌هایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و مقرراتشان اجازه‌ی اعمال مقررات بند ۱ را نمی‌دهد، می‌توانند در زمان امضاء، بدون حق تحفظ در مورد تصویب، پذیرش یا تأیید یا در زمان تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق یا در هر زمانی بعد از موارد مزبور، اعلام نمایند که حدود مسؤولیت مقرر در این کنوانسیون که باید در سرزمین‌های آن‌ها اعمال شود، به ترتیب زیر تعیین می‌شود:

(الف) در مورد جزء (الف) بند (۱) ماده‌ی ۶، به میزان زیر:

(۱) ۵ میلیون واحد پولی برای کشتی‌ای که ظرفیت آن کم‌تر از ۵۰۰ تن باشد.

(۲) برای کشتی‌ای با ظرفیت بیش‌تر از آن، مقادیر زیر به اضافه‌ی آن‌چه

در بند (۱) بیان شد:

از ۵۰۱ تا ۳/۰۰۰ تن، ۷/۵۰۰ واحد پولی برای هر تن؛

از ۳/۰۰۱ تا ۳۰/۰۰۰ تن، ۵/۰۰۰ واحد پولی برای هر تن؛

از ۳۰/۰۰۱ تا ۷۰/۰۰۰ تن، ۳/۷۵۰ واحد پولی برای هر تن؛ و

بیش‌تر از ۷۰/۰۰۰ تن، ۲/۵۰۰ واحد پولی برای هر تن.

(ب) در مورد جزء (ب) بند (۱) ماده‌ی ۶، به میزان زیر:

(۱) ۲۵ میلیون واحد پولی برای کشتی‌ای با ظرفیت کم‌تر از ۵۰۰ تن

(۲) برای کشتی‌ای با ظرفیت بیش‌تر از آن، مقادیر زیر به اضافه‌ی آن

چه در بند (۱) بیان شده است:

از ۵۰۱ تا ۳۰/۰۰۰ تن، ۲/۵۰۰ واحد پولی برای هر تن؛

از ۳۰/۰۰۱ تا ۷۰/۰۰۰ تن، ۱/۸۵۰ واحد پولی؛ برای هر تن؛ و

بیش‌تر از ۷۰/۰۰۰ تن، ۱/۲۵۰ واحد پولی برای هر تن.

(پ) در مورد بند ۱ ماده‌ی ۷، میزان ۷۰/۰۰۰ واحد پولی ضرب در تعداد

مسافرینی که کشتی، مجاز به حمل، طبق گواهینامه‌اش است، اما به

۳۷۵ میلیون واحد پولی نمی‌رسد.

بندهای ۲ و ۳ ماده‌ی ۶، به ترتیب به جزءهای (الف) و (ب) این بند

اعمال می‌شود.

۳- واحد پولی یادشده در بند ۲، معادل است با شصت و پنج و نیم میلی

گرم طلا با عیار نهصد در هزار. تبدیل مقادیر یادشده در بند ۲، به پول

ملی، براساس قوانین و مقررات دولت مربوط انجام خواهد گرفت.

۴- محاسبه یادشده در جمله‌ی آخر بند ۱ و تبدیل مذکور در بند ۳،

به چنان روشی عمل خواهد شد که تا حد امکان، در پول رایج دولت

متعاهد، نشانگر همان ارزش واقعی مقادیر مذکور در مواد ۶ و ۷، به

نحوی که در شکل واحد محاسبه بیان شده، باشد. دولت‌های متعاهد،

باید روش محاسبه در تعاقب بند ۱، یا نتیجه‌ی تبدیل بیان شده در بند

۳ را حسب مورد، در زمان امضاء بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید،

یا هنگام تسلیم سند مذکور در ماده ۱۶ و هر زمان که تغییر دیگری رخ

دهد، به امین اسناد اطلاع دهند.

ماده ۹

جمع دعاوی

۱- حدود مسؤولیت تعیین شده وفق ماده‌ی ۶ به مجموع همه‌ی دعاوی

که از هر واقعه‌ی معینی ناشی خواهد شد، به صورت زیر اعمال می‌شود:

(الف) علیه‌ی شخص یا اشخاص بیان شده در بند ۲ ماده‌ی ۱ و هر

شخصی که برای فعل، مسامحه یا تقصیر او، آن شخص یا اشخاص

مسؤول هستند؛ یا

(ب) علیه‌ی مالک کشتی‌ای که از آن کشتی، خدمات نجات ارایه می‌شود

و نجات‌دهنده یا نجات‌دهندگان که از چنین کشتی‌ای عملیات انجام

می‌دهند و هر شخصی که برای فعل، مسامحه یا تقصیر او، آن شخص

یا اشخاص مسؤول هستند.

(پ) علیه‌ی نجات‌دهنده یا نجات‌دهندگانی که از یک کشتی، عملیات

انجام نمی‌دهند یا کسانی که فقط در کشتی عملیات انجام می‌دهند

یا در رابطه با آن چه نسبت به آن خدمات نجات انجام گرفته و هر

شخصی که برای فعل، مسامحه یا تقصیر او، آن شخص یا اشخاص

مسؤول هستند.

۲- حدود مسؤولیت معین شده طبق ماده‌ی ۷، به مجموع تمام دعاوی

موضوع آن ماده که ممکن است در هر واقعه‌ی معینی ایجاد شده باشد،

به ظرفیت شخص یا اشخاص بیان شده در بند ۲ ماده‌ی ۱، در رابطه

با کشتی یاد شده در ماده‌ی ۷ و هر شخصی که برای فعل، مسامحه یا

تقصیر او، آن شخص یا اشخاص مسؤول هستند، اعمال می‌شود.

ماده ۱۰

تحدید مسؤولیت بدون تشکیل صندوق تحدید

۱- به رغم تشکیل نشدن صندوق تحدید به نحو یادشده در ماده‌ی ۱۱،

مؤخر، دعوی خود را علیه صندوق به اجرا گذارد.

ماده ۱۳

ممنوعیت از سایر اقدامات

۱- در مواردی که صندوق تحدیدی وفق ماده ۱۱ تشکیل شد، هر شخصی که دعوایی به طرفیت صندوق مطرح کرده باشد، از اعمال هر حقی در رابطه با چنین دعوایی علیه سایر دارایی‌های شخصی که صندوق توسط او یا به نمایندگی از طرف او تشکیل شده، ممنوع است. ۲- پس از این که صندوق تحدیدی وفق ماده ۱۱ ایجاد شد، هر کشتی یا سایر اموال شخصی که صندوق مزبور، از طرف او تشکیل شده، در قلمرو تحت صلاحیت کشور متعاهدی که دعوایی علیه صندوق، ممکن است در آن طرح شود، توقیف شده یا ضبط شود یا هر تضمینی داده شده باشد، ممکن است به موجب حکم دادگاه یا سایر مراجع ذیصلاح چنین دولتی، آزاد شود. با این حال، چنین آزادسازی، همواره در صورتی مورد حکم قرار می‌گیرد که صندوق تحدید در یکی از محل‌های زیر ایجاد شده باشد:

- (الف) در بندری که واقعه رخ داده است، یا اگر واقعه در خارج از بندر رخ داده است، در اولین بندر ورود پس از واقعه؛ یا
 - (ب) در مورد دعوای از دست دادن جان یا ورود جراحات شخصی، در بندر محل پیاده شدن؛ یا
 - (پ) در مورد خسارت به کالا؛ در بندر تخلیه؛ یا
 - (ت) در کشوری که توقیف انجام شده است.
- ۳- قواعد بندهای ۱ و ۲، تنها در صورتی اعمال می‌شود که خواهان بتواند دعوایی را به طرفیت صندوق نزد دادگاه اداره‌کننده آن صندوق، اقامه کند و وجه صندوق عملاً قابل دسترس بوده و بدون مانع در مورد آن دعوا قابل انتقال باشد.

ماده ۱۴

قوانین و مقررات حاکم

با رعایت مفاد این فصل، قواعد مرتبط با تشکیل و توزیع یک صندوق تحدید و کلیه قواعد راجع به تشریفات مرتبط با آن، تحت حکومت قوانین و مقررات کشور متعاهدی که صندوق در آن تشکیل شود، قرار خواهد داشت.

فصل ۴

ماده ۱۵

قلمرو اعمال

۱- این کنوانسیون، هنگامی که هر شخص یاد شده، در ماده ۱،

تحدید مسؤلیت، می‌تواند مورداستناد قرار گیرد. با این حال، یک دولت متعاهد، می‌تواند در مقررات ملی‌اش مقرر دارد که وقتی دعوایی در دادگاه‌های آن کشور، برای اجرای مطالبه‌ی مشمول، تحدید اقامه می‌شود، شخص مسؤل، تنها در صورتی می‌تواند به حق تحدید مسؤلیت استناد کند که صندوق تحدید وفق مفاد این کنوانسیون تشکیل شده باشد یا در زمان استناد به حق تحدید مسؤلیت ایجاد شود. ۲- اگر تحدید مسؤلیت، بدون ایجاد صندوق تحدید، مورد استناد قرار گیرد، مقررات ماده ۱۲، به ترتیب [بیان شده در ماده ۱۲] اعمال می‌شود. ۳- تشریفات اجرایی ناشی از قواعد این ماده، براساس مقررات ملی دولت متعاهدی که دعوا در آن جا اقامه شده، مورد تصمیم‌گیری واقع می‌شود.

فصل ۳- صندوق تحدید

ماده ۱۱

ایجاد صندوق

۱- هر شخصی که مسؤلیت او مورد ادعاست، می‌تواند در رابطه با دعوای مشمول تحدید، صندوقی نزد دادگاه یا مرجع صالح دیگر در هر کشور متعاهدی که در آن جا جریان رسیدگی برقرار شده، تشکیل دهد. صندوق مزبور، به مبلغ چنان مقادیر بیان شده، در مواد ۶ و ۷ به همراه سود آن - آن گونه که در مورد دعوای‌ای که شخص مزبور برای آن‌ها ممکن است مسؤل باشد، قابل اعمال است - از تاریخ وقوع حادثه‌ی منجر به مسؤلیت تا تاریخ ایجاد صندوق، باید تشکیل شود. هر صندوقی که به این شکل ایجاد شود، تنها برای پرداخت در دعوای‌ای که درخصوص آن‌ها، تحدید مسؤلیت می‌تواند مورداستناد قرار گیرد، قابل مراجعه خواهد بود. ۲- یک صندوق، می‌تواند خواه از طریق تودیع مبلغ معین، خواه از طریق ارایه‌ی تضمین قابل قبول به موجب قوانین و مقررات دولت متعاهدی که صندوق در آن جا ایجاد شده و این تضمین از سوی دادگاه یا دیگر مقام صالح کافی محسوب شده، تشکیل شود. ۳- صندوقی که توسط یکی از اشخاص یادشده در جزءهای (الف)، (ب) یا (پ) بند ۱ یا بند ۲ ماده ۹ یا بیمه‌گر او ایجاد شده، در حکم تشکیل توسط تمام اشخاص یاد شده در جزءهای (الف)، (ب) یا (پ) بند ۱ یا بند ۲، تلقی خواهد شد.

ماده ۱۲

توزیع وجه صندوق

۱- [وجه] صندوق، با رعایت مفاد بندهای ۱، ۲ و ۳ ماده ۶ و ماده ۷ بین خواهان‌ها به نسبت سهم دعوای اثبات‌شده‌ی آنان علیه صندوق، توزیع می‌شود. ۲- اگر پیش از توزیع وجه صندوق، شخص مسؤل یا بیمه‌گر او، دعوای علیه‌ی صندوق را حل و فصل کند، چنین شخصی، تا میزان پرداخت شده، از طریق حق قایم مقامی، حقوقی را که شخصی که به این شکل، خسارتش جبران شده، می‌توانسته به موجب این کنوانسیون بهره‌مند شود، به دست می‌آورد. ۳- حق قایم مقامی مقرر در بند ۲ - تنها تا محدوده‌ای که چنین قایم مقامی‌ای به موجب مقررات ملی قابل اعمال، مجاز دانسته شده - می‌تواند توسط اشخاصی غیر از اشخاص یاد شده نیز، نسبت به هر میزان غرامتی که آنان ممکن است پرداخت کرده باشند، اعمال شود. ۴- در صورتی که شخص مسؤل یا هر شخص دیگری، اثبات کند که او در تاریخی مؤخر، مجبور به پرداخت تمام یا بخشی از چنین میزانی از غرامت - که در رابطه با آن چنین شخصی می‌توانسته حق قایم مقامی را در اجرای بندهای ۲ و ۳ به دست آورد اما غرامت، قبل از تقسیم وجه صندوق پرداخت شده است - خواهد بود، دادگاه یا مرجع صالح دیگر کشوری که صندوق در آن جا ایجاد شده، می‌تواند دستور دهد که موقتاً مبلغی کافی کنار گذاشته شود تا چنین شخصی را قادر سازد، در آن تاریخ



طبیعی بستر یا زیربستر دریا

فصل ۵ - مقررات نهایی

ماده ۱۶

امضا، تصویب و الحاق

۱- این کنوانسیون، از ۱ فوریه ۱۹۹۷ (۱۳۵۵/۱۱/۱۲) تا ۳۱ دسامبر ۱۹۹۷ (۱۳۵۶/۱۰/۱۰) در مقر سازمان مشورتی دریایی بین‌الدولی (که از این پس تحت عنوان «سازمان» از آن یاد می‌شود)، برای امضا توسط همه‌ی دولت‌ها و پس از آن، برای الحاق، مفتوح خواهد بود.

۲- کلیه‌ی دولت‌ها می‌توانند به وسیله‌ی یکی از راه‌های زیر، متعهد به این کنوانسیون شوند:

(الف) امضا بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید؛ یا

(ب) امضا منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید و متعاقب آن، تصویب، پذیرش یا تأیید؛ یا

(ج) الحاق

۳- تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تودیع سندی رسمی، دال بر این امر، نزد دبیرکل سازمان (که از این پس تحت عنوان «دبیرکل» یاد می‌شود) واجد اثر می‌شود.

ماده ۱۷

لازم‌الاجرا شدن

۱- این کنوانسیون، در اولین روز ماه یک سال پس از تاریخی که در آن تاریخ، ۱۲ دولت، خواه آن را بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید امضا کرده باشند، خواه اسناد لازم برای تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را تودیع کرده باشند، لازم‌الاجرا می‌شود.

۲- برای دولتی که پس از تحقق شرایط لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون، اما قبل از لازم‌الاجرا شدن آن، سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به این کنوانسیون را تودیع می‌کند، یا بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید آن را امضا می‌کند، آن تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق یا امضا بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید، در تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون یا در اولین روز ماه پس از نودمین روز پس از تاریخ امضا یا تودیع سند، تاریخ هر کدام مؤخر باشد، واجد اثر می‌شود.

۳- برای هر دولتی که متعاقباً متعهد به این کنوانسیون می‌شود، کنوانسیون، در اولین روز ماه، پس از انقضای ۹۰ روز بعد از تاریخی که چنین دولتی سند خود را تودیع می‌کند، لازم‌الاجرا می‌شود.

۴- از جنبه‌ی روابط بین دولت‌هایی که این کنوانسیون را تصویب کنند، بپذیرند یا تأیید کنند یا به آن ملحق شوند، این کنوانسیون، جایگزین و ملغی‌کننده‌ی کنوانسیون بین‌المللی مربوط به تحدید مسؤولیت مالکان کشتی‌های دریایی، تصویب شده در بروکسل در تاریخ ۱۰ اکتبر ۱۹۵۷ (۱۳۳۶/۷/۱۸) و کنوانسیون بین‌المللی یکسان‌سازی قواعد خاص مربوط به تحدید مسؤولیت مالکان شناورهای دریایی، امضا شده در بروکسل در تاریخ ۱۹۲۴/۸/۲۵ (۱۳۰۳/۶/۳) است.

ماده ۱۸

تحفظ‌ها

۱- هر دولتی در زمان امضا، تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق، می‌تواند در مورد حق استثنای عمل‌های فرعی (ت) و (ث) ماده ۱، اعلام حق تحفظ کند. تحفظ دیگری نسبت به مقررات ماهوی این کنوانسیون، مجاز نیست.

۲- تحفظ‌های اعلام شده به هنگام امضا، باید در زمان تصویب، پذیرش یا تأیید، مورد تصدیق قرار گیرند.

۳- هر دولتی که تحفظی نسبت به این کنوانسیون به عمل آورده باشد، می‌تواند در هر زمانی، به وسیله‌ی اعلامیه‌ای خطاب به دبیرکل، از آن صرف‌نظر کند. چنین صرف‌نظری، در تاریخی که اعلامیه دریافت شده، واجد اثر می‌شود. اگر اعلامیه حاکی از این باشد که صرف‌نظر از یک



در پی تحدید مسؤولیت خود، نزد دادگاه یک دولت متعهد یا در پی تحصیل آزادسازی یک کشتی یا مال دیگر یا رفع اثر از هرگونه تضمین ارایه شده در قلمرو صلاحیت چنین دولتی است، اعمال می‌شود. با این حال، هر دولت متعهدی، می‌تواند کلاً یا جزئاً، هر شخص یاد شده در ماده ۱ را که در زمان استناد به قواعد این کنوانسیون نزد دادگاه آن دولت، محل اقامت دائمی‌اش در دولتی متعهد نیست، یا محل اصلی فعالیت تجاری او در کشوری متعهد نیست یا هر کشتی‌ای که در رابطه با آن، حق تحدید مسؤولیت مورد استناد قرار می‌گیرد یا آزادسازی آن مورد تقاضاست و در زمان مشخص شده در بالا، پرچم آن دولت متعهد را برمی‌افزاید، کلاً یا جزئاً، از شمول اعمال این کنوانسیون مستثنا کند.

۲- یک دولت متعهد، می‌تواند از طریق مقررات خاص در قوانین و مقررات ملی، نظام تحدید مسؤولیتی را تنظیم کند که به شناورهایی که دارای شرایط زیر باشند، اعمال شود:

(الف) طبق قوانین و مقررات آن دولت، کشتی‌هایی که برای دریانوردی در آبراهه‌های درون سرزمینی در نظر گرفته شده‌اند؛

(ب) کشتی‌های کمتر از ۳۰۰ تن

دولت متعهدی که از گزینه‌ی مقرر در این بند استفاده می‌کند، باید امین اسناد را از حدود مسؤولیت تصویب شده در قوانین و مقررات ملی خود، یا این موضوع که قوانین و مقرراتی وجود ندارد، آگاه کند.

۳- یک دولت متعهد می‌تواند از طریق مقررات خاص در قوانین ملی، نظام تحدید مسؤولیتی را تنظیم کند که به دعاوی ناشی از مواردی اعمال شود که آن موارد، به هیچ وجه، منافع اشخاص تبعه‌ی دولت‌های متعهد دیگر را در بر نمی‌گیرد.

۴- دادگاه‌های یک دولت متعهد (در موارد زیر)، این کنوانسیون را در مورد کشتی‌هایی که برای حفاری ساخته یا سازوار شده، یا مشغول حفاری هستند، اعمال نمی‌کنند:

(الف) اگر آن دولت، به موجب قوانین و مقررات ملی خود، حد بالاتری از مسؤولیت نسبت به آن چه به نحو دیگر در ماده ۶ مقرر شده، تعیین کرده باشد.

(ب) اگر آن دولت، عضو یک کنوانسیون بین‌المللی باشد که نظام مسؤولیت در مورد چنین کشتی‌هایی را تنظیم می‌کند.

درخصوص موردی که جزء (الف) نسبت به آن اعمال می‌شود، آن دولت متعهد، تبعاً امین اسناد را مطلع می‌کند.

۵- این کنوانسیون، نسبت به موارد زیر اعمال نمی‌شود:

(الف) وسایل نقلیه‌ای که بر روی بالشتک‌های بادی حرکت می‌کنند.

(ب) سکوهای شناور ساخته شده به منظور اکتشاف و استخراج منابع

دیگر، به وسیله‌ی اکثریت دو سوم دولت‌های متعاهد حاضر و رأی دهنده در چنین کنفرانسی، اتخاذ می‌شود.
۴- هر دولتی که سند خود مبنی بر تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به کنوانسیون را بعد از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه تودیع کند، کنوانسیون اصلاح شده را اعمال می‌کند.

ماده‌ی ۲۲

تودیع

- ۱- این کنوانسیون، نزد دبیرکل تودیع می‌شود.
- ۲- دبیرکل باید:
 - (الف) نسخه‌های مصدق این کنوانسیون را به همه‌ی دولت‌هایی که به حضور در کنفرانس تحدید مسؤولیت دعاوی دریایی دعوت شده بودند و به هر دولت دیگری که به این کنوانسیون ملحق شده، ارسال کند.
 - (ب) به همه‌ی دولت‌هایی که این کنوانسیون را امضاء کرده یا به آن ملحق شده‌اند، موارد زیر را اطلاع دهد:
 - (۱) هر امضای جدید و هر تودیع سند و هر مورد تحفظ نسبت به آن، به همراه تاریخ این موارد.
 - (۲) تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون یا هر اصلاحیه‌ی آن.
 - (۳) هر مورد انصراف از این کنوانسیون و تاریخی که انصراف واجد اثر می‌شود.
 - (۴) هر اصلاحیه‌ی مصوب، منطبق با مواد ۲۰ و ۲۱.
 - (۵) هر اعلامیه‌ی صادرشده به موجب هر یک از مواد کنوانسیون.
- ۳- به محض لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، یک نسخه صحیح تأیید شده‌ی آن، توسط دبیرکل، به دبیرخانه‌ی سازمان ملل متحد، به منظور ثبت و انتشار وفق ماده‌ی ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد، ارسال می‌شود.

ماده‌ی ۲۳

زبان‌ها

- این کنوانسیون در یک نسخه‌ی اصلی واحد - به زبان‌های انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی که همه متون از اعتبار یکسان برخوردارند - تجسم می‌یابد.
- انجام یافته در لندن، به تاریخ نوزدهمین روز نوامبر یک هزار و سیصد و هفتاد و هفت (بیست و هشتم آبان یک هزار و سیصد و پنجاه و شش) در تأیید مراتب فوق، امضاکنندگان زیر که به طور مقتضی به منظور درج امضا مجاز شده‌اند، این کنوانسیون را امضا نموده‌اند.*
- * امضاءها حذف شده است.

تحفظ، در تاریخ معین شده در اعلامیه، واجد اثر می‌شود و چنین تاریخی، دیرتر از تاریخ دریافت اعلامیه توسط دبیرکل باشد، صرف‌نظر کردن در چنین تاریخ مؤخری، واجد اثر می‌شود.

ماده‌ی ۱۹

انصراف

- ۱- این کنوانسیون، در هر زمانی بعد از یک سال از تاریخی که کنوانسیون برای دولت متعاهدی لازم‌الاجرا شده، می‌تواند توسط آن دولت متعاهد، موردانصراف قرار گیرد.
- ۲- انصراف با تودیع سندی نزد دبیرکل، واجد اثر می‌شود.
- ۳- انصراف در اولین روز ماه، بعد از سپری شدن یک سال از تاریخ تودیع سند، یا بعد از دوره‌ای طولانی‌تر که ممکن است در سند بیان شده باشد، واجد اثر می‌شود.

ماده‌ی ۲۰

بازنگری و اصلاح

- ۱- کنفرانسی به منظور بازنگری یا اصلاح این کنوانسیون، می‌تواند به وسیله‌ی سازمان برگزار شود.
- ۲- سازمان، کنفرانسی از دولت‌های متعاهد به این کنوانسیون، برای بازنگری یا اصلاح آن، بنا به تقاضای تعدادی از دولت‌های متعاهد که کمتر از یک سوم این دولت‌های عضو نباشد، تشکیل می‌دهد.
- ۳- بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌ای به این کنوانسیون، هر سندی که جهت تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق تودیع شود، چنین فرض می‌شود که نسبت به کنوانسیون اصلاح شده، تودیع شده است، مگر این که خلاف آن در سند تصریح شود.

ماده‌ی ۲۱

بازنگری مقادیر تحدید و واحد محاسبه یا واحد پولی

- ۱- با وجود مفاد ماده‌ی ۲۰، سازمان می‌تواند کنفرانسی را تنها به منظور تغییر مقادیر مشخص شده در مواد ۶ و ۷ و بند ۲ ماده‌ی ۸ یا جایگزین کردن واحدهای دیگری با یک یا هر دو واحد تعریف شده در بندهای ۱ و ۲ ماده‌ی ۸ وفق بندهای ۲ و ۳ این ماده برگزار کند. تغییر مقادیر، تنها زمانی انجام خواهد شد که ارزش مقادیر مزبور، به میزان قابل‌ملاحظه‌ای تغییر کرده باشند.
- ۲- سازمان، چنین کنفرانسی را حسب تقاضای تعدادی از دولت‌های متعاهد که کمتر از یک سوم دولت‌های عضو نباشند، برگزار می‌کند.
- ۳- تصمیم به تغییر مقادیر یا جایگزینی واحدهای محاسبه با واحدی



افزایش دو فروند یدک کش به ناوگان خدماتی بندر استان بوشهر

معاون امور دریایی سازمان بندر و دریانوردی در نشست بررسی مسائل و مشکلات بندر استان بوشهر، از واگذاری دو فروند یدک کش به بندر بوشهر و عسلویه خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، سعید ایزدیان که در راس هیئتی متشکل از مدیران کل حوزه معاونت دریایی سازمان بندر و دریانوردی به بوشهر سفر کرده بود، در این خصوص گفت: از این شناورها یک فروند در آینده نزدیک در اختیار بندر بوشهر قرار خواهد گرفت و در خصوص بندر عسلویه نیز جهت اجاره یک فروند یدک کش ۴۴۰۰ اسب بخار در کوتاه مدت اقدام



خواهیم کرد تا پس از تصویب در هیئت عامل و بررسی گزینه‌های مختلف یدک کش مناسب برای بندر عسلویه خریداری شود.

مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر نیز در این نشست گفت: علیرغم انجام طرح‌های توسعه ای عظیم و افزایش دو برابری ظرفیت در بندر بوشهر با کمبود شناورهای یدک کش در این بندر روبرو هستیم.

محمدراستاد همچنین با اشاره به ترافیک سنگین کشتی‌ها در بندر عسلویه اضافه کرد: در بندر عسلویه برای حفظ اقتدار و حاکمیت سازمان بندر و دریانوردی که بر اساس نص صریح قانون به این سازمان تفویض شده است، وجود شناورها و تجهیزات خدماتی از جمله یدک کش‌های پر قدرت ضروری است.

آزمایش نرم افزار جامع مدیریت و کنترل ترمینال کانتینر در بندر شهید رجایی

به صورت یکپارچه انجام می‌دهد. وی افزود: مدیران، شرکت‌های کشتیرانی، گمرک، پورت اپراتور، شرکت‌های ترمینال اپراتور، ادارات امور کانتینر، مالی و فناوری اطلاعات از جمله بهره‌برداران از این سیستم خواهند بود.

سعیدی پور افزایش سطح خدمات و رضایت مشتریان، کاهش هزینه‌ها و تردها و سرعت بخشیدن به عملیات تخلیه و بارگیری را از جمله اهداف راه اندازی این سیستم یاد کرد.

معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان خاطرنشان کرد: همه مراحل مشاوره، طراحی و ساخت این نرم افزار توسط مهندسان و کارشناسان ایرانی انجام شده است.

وی اعتبار هزینه شده برای طراحی و ساخت این نرم افزار را حدود ۴ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: پیش بینی می‌شود پس از تست این نرم افزار، تا پیش از پایان سال جاری بهره برداری نهایی آغاز شود.



معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان گفت: برای نخستین بار در کشور نرم افزار مدیریت و کنترل ترمینال کانتینر (CCS) به شیوه سرویس گرا در بندر شهید رجایی راه اندازی می‌شود.

به گزارش روابط عمومی، محمد علی سعیدی پور گفت: این سیستم وظیفه نظارت و کنترل کلیه عملیات کانتینری در بندر شهید رجایی را برعهده دارد که علاوه بر رفع نیازمندی‌های نظارتی بندر، برخی از عملیات اداره امور کانتینر، اداره آمار و فناوری اطلاعات و اداره امور مالی را

لایروبی نقطه تلاقی کارون به ا روند رود



معاون عملیات دریایی و بندری بزرگترین بندر آزاد کشور اظهارداشت: اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با انعقاد قراردادی هفت ماهه، مقدار شصت و هشت هزار و ۶۰۰ متر مکعب از محل تلاقی کارون و اروندرود را جهت لایروبی به پیمانکار واجد شرایط تحویل داد.

وی اضافه کرد: عملیات اجرایی این لایروبی از دهم آبان ماه سال جاری تحت نظارت ایمنی و حفاظت دریایی بندر خرمشهر آغاز شده و نحوه لایروبی آن مانند پروژه‌های پیشین به صورت

«لایروبی ساحلی» انجام خواهد شد. شایان ذکر است، با انجام این عملیات، ضریب ایمنی در پهلوهی و جداسازی شناورها به اسکله ۲۳۵ متری خانیان افزایش چشمگیری خواهد یافت.

بازدید وزیر ارتباطات بین‌الملل و اقتصاد خارجی آستراخان روسیه از بندر شهید رجایی



وزیر ارتباطات بین الملل و اقتصاد خارجی آستراخان روسیه نیز در این دیدار هدف از حضور خود در بندر شهید رجایی را بازدید از امکانات این بندر در جهت گسترش همکاری‌های دوجانبه عنوان کرد.

«دنیس الکساندروویچ آفاناسف» گفت: جهت توسعه روابط، برنامه‌ریزی صورت گرفته تا بتوانیم در بخش حمل و نقل کالا، همکاری‌های دوجانبه را بیش از پیش توسعه دهیم. وی خاطرنشان کرد: یکی از طرح‌ها، ترانزیت گوگرد از روسیه به کشورهای حاشیه خلیج فارس و خاورمیانه از طریق بندر شهید رجایی است که این برنامه در راستای بهره گیری بیشتر از کریدور شمال - جنوب می باشد.

وزیر ارتباطات بین الملل و اقتصاد خارجی آستراخان روسیه در راس هیئتی از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کردند.

به گزارش روابط عمومی، « الکساندروویچ آفاناسف» را در این دیدار نماینده وزارت امور خارجه فدراسیون روسیه در آستراخان، رئیس دپارتمان حمل نقل بندر وزارت صنایع، ترابری و منابع طبیعی آستراخان، کنسولیار سرکنسولگری فدراسیون روسیه در رشت، رئیس بخش بین الملل وزارت ارتباطات بین الملل و اقتصاد خارجی آستراخان و دیپلمات سفارت روسیه در ایران همراهی می کردند.

معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان در این بازدید به جایگاه مهم و استراتژیک بندر شهید رجایی در منطقه اشاره کرد و گفت: این بندر ۸۷ درصد عملیات کانتینری و حدود ۶۰ درصد صادرات و واردات کشور را عهده دار است و از این بابت به عنوان دروازه طلایی اقتصاد ایران شناخته می شود.

محمد علی سعیدی پور حجم عملیات انجام شده در بندر استان را طی سال گذشته بیش از ۸۰ میلیون تن عنوان کرد و پیش بینی کرد در سال جاری این رقم ۱۰ درصد افزایش یابد.

وی گفت بهره گیری از بیش از ۲ هزار و ۲۳۷ کیلومتر مرز آبی، ۱۴ جزیره مهم و ۷۰ بندر، جایگاه این استان را در بخش حمل و نقل دریایی ممتاز کرده است.

سعیدی پور در عین حال قرار گرفتن این بندر را در مسیر کریدور شمال - جنوب، از ظرفیت‌های مهم بندر شهید رجایی عنوان کرد.

۷۰ میلیون تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: در ۹ ماهه گذشته، ۶۹ میلیون و ۸۱۵ هزار و ۷۹۷ تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۹ درصد رشد نشان می دهد.

به گزارش روابط عمومی، علی اکبر صفایی افزود: از این میزان کالا، ۴۲ میلیون و ۵۰۷ هزار و ۳۶۳ تن غیر نفتی و ۲۷ میلیون و ۳۰۸ هزار و ۴۳۴ تن نفتی بوده است.

وی خاطرنشان کرد: در این مدت همچنین ۱۶ میلیون و ۳۶۹ هزار و ۷۲۹ تن کالای غیر نفتی به خارج از کشور صادر شد که این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل (۱۱ میلیون و ۳۳ هزار و ۳۷۶ تن) افزایش ۴۸ درصدی را نشان می دهد.

صفایی اضافه کرد: میزان واردات مواد غیر نفتی نیز در این مدت رشد ۳ درصدی را نشان می دهد به طوری که از ۱۴ میلیون و ۷۳ هزار و ۶۳۰ تن در سال گذشته به ۱۴ میلیون و ۴۴۵ هزار و ۷۳۱ تن در سال جاری رسیده است.

وی به رشد چشمگیر میزان ترانزیت از بنادر استان اشاره کرد و گفت: میزان ترانزیت کالاهای غیر نفتی نیز با ۳۵ درصد افزایش از یک میلیون و ۲۴۴ هزار و ۷۹ تن در سال ۸۸ به یک میلیون و ۶۷۹ هزار و ۹ تن در سال جاری رسیده است.

صفایی در ادامه گفت: میزان ترانزیت کالا نیز در ۹ ماهه گذشته به رقم ۲ میلیون و ۱۲۷ هزار و ۷۵۳ تن رسید.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان به عملیات انجام شده در بخش مواد نفتی اشاره کرد و گفت: در بخش واردات کالاهای نفتی ۶۰ درصد کاهش داشتیم به طوری که در این مدت یک میلیون و ۷۱۴ هزار و ۶۷۴ تن کالای نفتی از طریق بنادر استان وارد کشور شد.

وی میزان ترانزیت مواد نفتی را در این مدت ۹۳ هزار و ۷۲۱ تن عنوان کرد. صفایی همچنین گفت: در این مدت، یک میلیون و ۸۰۹ هزار و ۱۹ TEU کانتینر در بنادر استان هرمزگان تخلیه و بارگیری شد که از رشد ۸ درصدی برخوردار بوده است. وی به عملکرد بنادر مسافری استان اشاره کرد و افزود: در ۹ ماه امسال، ۴ میلیون و ۵۲۵ هزار و ۴۸۵ هزار نفر مسافر نیز از طریق بنادر مسافری استان جابه جا شدند که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته یک درصد کاهش نشان می دهد.

رشد ۴۵ درصدی جابه جایی کانتینر در بنادر خوزستان

۱۶۳ هزار و ۶۳۸ TEU کانتینر تا پایان آبان ماه سال جاری با ۴۵ درصد رشد در بنادر خوزستان تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان در این خصوص گفت: این میزان تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر امام خمینی و بندر خرمشهر انجام شد.

ابراهیم ایدنی اظهار داشت: تا پایان آبان ماه امسال ۱۰۲ هزار و ۳۴۷ TEU کانتینر در بندر امام خمینی با ۵۰ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته تخلیه و بارگیری شد.

وی در ادامه از رشد ۳۷ درصدی عملیات کانتینری در بندر خرمشهر تا پایان آبان ماه امسال خبر داد و گفت: در این مدت ۶۱ هزار و ۲۹۱ TEU کانتینر در بندر خرمشهر تخلیه و بارگیری شد.

ایدنی در ادامه از افزایش ضریب ایمنی کالا از نظر سرقت و صدمه به محمولات، افزایش سرعت تخلیه و بارگیری، صرفه جویی 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 یاد کرد.

بازدید مشاور مقام معظم رهبری از مجتمع بندری شهید رجایی

سردار رحیم صفوی مشاور مقام معظم رهبری از مجتمع بندری شهیدرجایی بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، سردار صفوی به همراه ۶۰ تن از دانشجویان دانشگاه دافوس (علوم انتظامی) ضمن بازدید از بخش های مختلف بندر شهید رجایی، با قابلیت ها و ظرفیت های بزرگترین بندر تجاری بازرگانی کشور آشنا شدند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با ارایه گزارشی در این بازدید، وجود ۷۰ بندر، ۱۴ جزیره و ۲ هزار و ۲۳۷ کیلومتر مرز آبی را از جمله مهمترین ظرفیت های استان هرمزگان نام برد.

علی اکبر صفایی با اشاره به جایگاه سازمان بنادر در مباحث مربوط به دریا و بندر افزود: سازمان بنادر و دریانوردی متولی مباحث مربوط به دریا و بندر در کشور است و طی آن وظایف حاکمیتی و اجرایی بسیاری برعهده دارد که از آن جمله می توان به حفظ ایمنی، محیط زیست و امنیت بنادر و همچنین جستجو و نجات دریایی اشاره کرد.

وی وجود زیرساخت های IT در بنادر استان را قابل توجه خواند و گفت: بخش زیادی از



امور بندری و دریایی در سطح بنادر استان، خصوصا در بندر شهید رجایی با بهره گیری از زیرساخت هایی که در بخش IT فراهم شده، انجام می شود که این امر منجر به ارتقای سطح خدمات، کاهش قیمت تمام شده و افزایش سطح رضایت مشتریان شده است.

صفایی اضافه کرد: ۶۳ درصد فعالیت های تخلیه و بارگیری مواد نفتی و غیرنفتی، ۸۴ درصد عملیات کانتینری و ۹۷ درصد مسافرت های دریایی از بنادر هرمزگان صورت می پذیرد که نشان از جایگاه منحصر به فرد بنادر استان دارد.

وی در بخش دیگری از سخنان خود به رشد سرمایه گذاری بخش خصوصی در بندر شهیدرجایی اشاره و تصریح کرد: در حال حاضر بیش از ۴۵۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری از سوی بخش خصوصی داخلی و خارجی اعلام آمادگی شده است که در شرایط مذاکره قرار دارد.

صفایی گفت: همچنین در حال انجام مذاکره با یک شرکت آلمانی جهت سرمایه گذاری در بخش لجستیک بندر شهید رجایی می باشیم. وی خاطرنشان کرد: این بندر با بهره گیری از ۳۰ خط لاینری با بیش از ۸۰ بندر بزرگ دنیا ارتباط مستقیم دارد.

وی در عین حال در خصوص تاثیر تحریم ها بر عملکرد این بندر گفت: آمارها گواه این موضوع است که نه تنها تاثیر منفی نگذاشته بلکه با رشد عملیات در اکثر فعالیت ها روبه رو بوده ایم که نشان از بی تاثیر بودن تحریم ها بر عملکرد این بندر دارد.

صفایی افزود: همچنین هدفمند کردن یارانه ها منجر به اصلاح و واقعی شدن تعرفه ها شده و معتقدیم این امر قادر به رشد و توسعه صنعت حمل و نقل در تمامی بخش های آن خواهد شد که با توجه به اهمیت حمل و نقل در اقتصاد، تاثیر بسزایی بر رشد این بخش خواهد گذاشت.

تعامل نزدیک بخش خصوصی و دولتی در جهت توسعه ترانشیپ



در نشست مشترکی که میان معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان و روسای ادارات واحد دریایی و بندری با خطوط کشتیرانی انجام شد بر تعامل هر چه بیشتر بخش خصوصی و دولتی در جهت تقویت و توسعه ترانشیپ تاکید شد.

به گزارش روابط عمومی، در این نشست که برای نخستین بار برگزار شد، مدیران و کارشناسان خطوط کشتیرانی موانع سد راه استفاده حداکثری از ظرفیت مجتمع بندری شهید رجایی را بیان کردند.

در این نشست، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز با اشاره به نقش بندر شهید رجایی در اقتصاد ملی و منطقه‌ای، بر بهره‌گیری از تمامی ظرفیت‌ها در جهت ارتقای سطح خدمات در این بندر تاکید کرد.

اله مراد عقیقی پور در عین حال، افزایش بهره‌وری در بندر را مهم ارزیابی کرد و بر همکاری و هماهنگی بیشتر خطوط کشتیرانی در جهت رشد جایگاه این بندر تاکید کرد.

وی از رشد ترانشیپ به عنوان عامل مهم در بهره‌گیری از حداکثر ظرفیت بندر شهید رجایی نام برد و گفت: باید با تلاش و برنامه‌ریزی، موانع سد راه ترانشیپ برداشته شود.

گفتنی است در این نشست، تصمیماتی در جهت ارتقای سطح خدمات در این بندر اخذ شد و مقرر گردید جهت هماهنگی بیشتر میان بخش خصوصی و دولتی، جلسات متناوب برگزار شود.

افزایش ۲۳ درصدی ورود کشتی‌ها به بندر امیرآباد

درصد نیز به صورت غیر یکسره به مقاصد خود حمل شده‌اند. گفتنی است در این ۹ ماه، پایانه نفتی نکا نیز به میزان ۸۴۲۷۲۳ تن، تخلیه کشتی را به ثبت رسانده است.



منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در شش ماه گذشته سال جاری با ورود ۴۰۲ فروند کشتی، نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۳ درصد افزایش ورود کشتی داشته است.

به گزارش روابط عمومی، پس از گذشت ۹ ماه از سال ۸۹ مجموع کالای تخلیه و بارگیری شده در بندر ۱۵۶۰۶۵۹ تن است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۲۱ درصد رشد داشته، ضمن این که در این مدت رشد ۲۴۷ درصدی بارگیری کشتی حاکی از افزایش صادرات از این مبدا می‌باشد.

بنابر همین گزارش، بررسی آماری حاکی از جابجایی ۱۴۸۴۲۸۴ تن کالا توسط ۷۹۸۸۱ دستگاه کامیون بوده که از نظر تعداد و تناژ کامیون به ترتیب ۲۲ و ۱۸ درصد افزایش داشته است.

۴۴ درصد از کالاها به صورت یکسره و ۵۶

رشد ۱۰۰ درصدی ترانزیت کالاهای تجاری در بندر نوشهر

ششصد و پنجاه و پنج (۹۷۹۶۵۵) تن رسید. به گزارش روابط عمومی، این میزان مبادلات تجاری توسط ۳۵۷ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است. عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر، آهن‌آلات، کاغذ و مقوا - غلات - چوب و تخته و مواد شیمیایی و نفتی بوده و همچنین کالاهای صادراتی نیز شامل؛ محصولات دامی و گیاهی، خشکبار و کالاهای سوپر مارکتی می‌باشد.

شایان ذکر است، ترانزیت کالای تجاری در نه ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۰۰ درصد رشد داشته است.

حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در نه ماهه سال جاری به رقم نهصد و هفتاد و نه هزار و



تصمیمات جدید برای حرکت شتابان بندر شهید رجایی به سمت هاب منطقه



جهت فعالیت‌های ارزی ایجاد شود که تاکنون بانک صادرات اعلام آمادگی کرده و سایر بانکها نیز در حال بررسی اقدام می‌باشند.

وی خاطرنشان کرد: ایجاد شعب بیمه‌های دریایی با اختیار تام، نیز از دیگر اقداماتی است که با اجرایی شدن آن، حرکت به سمت بنادر نسل سوم وهاب منطقه بیش از پیش امکان پذیر خواهد شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: بندر شهید رجایی از بهرترین موقعیت برای تبدیل شدن به بنادر نسل سوم وهاب منطقه برخوردار است که در این زمینه، حمایت‌های بسیاری از سوی دولت صورت گرفته تا بتوانیم، با بهره‌گیری از این حمایت‌ها از ظرفیت‌های ایجاد شده در این بندر به بهترین نحو استفاده نماییم.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از اتخاذ تصمیمات جدید برای سرعت بخشیدن به حرکت شتابان بندر شهید رجایی برای دستیابی به بندرهاب منطقه خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی اکبر صفایی در نشست خبری مدیران کل عضو شورای حمل و نقل استان با اشاره به مصوبات سفر معاون اول رئیس جمهور به این بندر در اوایل امسال گفت: علاوه بر تصمیمات اتخاذ شده در آن سفر، مصوبات جدیدی اخذ گردید که با اجرای آن سرعت رشد و حرکت شتابان این بندر برای حرکت به سمت بندر «هاب» منطقه افزایش خواهد یافت.

وی گفت: تا پیش از این کالاهایی که از بندر خارجی وارد بنادر کوچک می‌شد مشمول ۲۰ درصد معافیت سود بازرگانی می‌گردید که بر اساس مصوبه جدید در صورتی که این کالاها از طریق بندر شهید رجایی ترانشیپ شود مشمول معافیت سود بازرگانی خواهد شد. صفایی پیش بینی کرد: با اجرای این مصوبه سالانه ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار TEU کانتینر به عملیات بندر شهید رجایی افزوده شود.

وی در عین حال از تفویض اختیار وضع تعرفه رقابتی به سازمان بنادر خبر داد و افزود: در بنادر بزرگ دنیا مدیر بندر اختیار دارد با خطوط کشتیرانی و سایر مشتریان بندر بر سر تعرفه مذاکره نماید که با تفویض اختیار این موضوع به سازمان بنادر، گام مهم در جهت دستیابی به اهداف تعیین شده برداشته می‌شود.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: همچنین مقرر شده شعب مستقل بانک‌ها

شناورسازی چهارمین مغروقه دوران دفاع مقدس در بندر خرمشهر



وی ادامه داد: عملیات شناورسازی این بارج پس از انجام تشریفات مناقصه و شناسایی پیمانکار در سه بخش لایروبی، گلشویی و شناورسازی به مدت ۳ ماه، با نظارت قسمت ایمنی و حفاظت دریایی انجام گردید. وی تصریح کرد: این بندر در یکسال گذشته و در راستای استفاده بهینه از اسکله‌های بندر توانست با شناورسازی این مغروقه، چهارمین مغروقه در بندر خرمشهر را از محل اعتبارات سازمان بنادر و دریانوردی، شناورسازی نماید.

معاون دریایی - بندری بندر خرمشهر، گفت: این اداره کل در سال همت و کار مضاعف، در آذرماه سال جاری، یکی دیگر از بارج‌های مغروقه بندر در دوران دفاع مقدس را شناورسازی کرد.

به گزارش روابط عمومی، شاهین ترکپور، نسبت به ادامه روند موفق شناورسازی مغروقه‌های بندر خرمشهر اظهار داشت: این بارج که در دوران جنگ تحمیلی غرق شده بود دارای ابعاد ۲×۱۰×۳۰ متر می‌باشد که در کنار اسکله خانیان در گل و لای فرو رفته بود.

تخلیه و بارگیری بیش از پنج میلیون تن کالا در بندرانزلی طی ۹ ماه

در ۹ ماهه امسال ۵ میلیون و ۴۱۱ هزار و ۶۳۷ تن کالا در بندرانزلی تخلیه و بارگیری شده است که این میزان تخلیه و بارگیری نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۴/۴ درصدی را نشان می‌دهد.

به گزارش روابط عمومی، فرهاد منتصر کوهساری با اشاره به پهلوگیری ۱۷۴۷ فروند کشتی در این مدت، افزود: این میزان نسبت به ۱۶۰۲ فروند کشتی که در همین مدت در سال قبل در بندرانزلی پهلو گرفته بود ۱/۹ درصد افزایش یافته است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان همچنین، اضافه کرد در همین مدت ۲۲۸۵۱۵ دستگاه کامیون و تانکر، کالاهای بارگیری شده را به مبادی مختلف حمل نمودند.

رشد ۱۹ درصدی تخلیه و بارگیری مواد نفتی در بندر امام خمینی

در ۹ ماه نخست امسال تخلیه و بارگیری انواع کالاهای نفتی در بندر امام خمینی با ۱۹ درصد رشد به ۸ میلیون و ۲۲۷ هزار تن رسید.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: تا پایان آذر ماه سال جاری تعداد ۲۲۵ فروند کشتی نفتی به بندر امام خمینی با ۱۳ درصد رشد وارد شدند و میزان ۸ میلیون و ۲۲۷ هزار و ۱۸۲ تن انواع کالای نفتی با ۱۹ درصد رشد در این بندر تخلیه و بارگیری شد.

وی خاطر نشان کرد: از این رقم میزان ۷ میلیون و ۷۳۹ هزار و ۱۷۹ تن کالای نفتی با ۲۲ درصد رشد در بندر امام خمینی بارگیری و به سایر نقاط دنیا ارسال شد.

خجسته در ادامه از تخلیه ۴۸۸ هزار تن انواع کالاهای نفتی در این بندر خبر داد.

وی در ادامه به همجواری بندر امام خمینی با بزرگترین مجتمع‌های پتروشیمی اشاره کرد و گفت: از ابتدای سال جاری تا پایان آذر ماه میزان ۳ میلیون و ۹۰۶ هزار تن انواع محصولات شیمیایی و پتروشیمی از بندر امام خمینی به مقصد سایر نقاط دنیا بارگیری شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان در ادامه به بهره‌گیری ترمینال کانتینری بندر امام خمینی از پیشرفته‌ترین تجهیزات ویژه تخلیه و بارگیری کانتینری تاکید کرد و گفت: تا پایان آذر ماه امسال تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر امام خمینی با رشد ۴۶ درصدی به ۱۱۰ هزار و ۳۰۴ TEU کانتینر رسید.

ممیزی گواهینامه‌های امنیت اطلاعات در بندر امام خمینی

ممیزی سه ساله دوم گواهینامه‌های امنیت اطلاعات (ISMS) اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان آغاز شد.

به گزارش روابط عمومی، سید سعید بزاز معاون طرح و توسعه‌ی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: این ممیزی به منظور اخذ دومین مدرک بین‌المللی ISO - 27001 برگزار می‌گردد. وی در ادامه خاطر نشان کرد: با توجه به اتمام دوره ۳ ساله مربوط به اولین مدرک ISMS اداره کل، این ممیزی جهت اخذ دومین گواهینامه و توسط سر ممیز بین‌المللی شرکت DNV برگزار خواهد شد.

شایان ذکر است، در صورت موفقیت در انجام ممیزی فوق، این اداره کل خواهد توانست گواهینامه ISO - 27001 در کلیه فرآیندهای IT را دریافت نماید.

استقرار سیستم شبیه ساز مانور با کشتی در بندر امام

ساخت فضای آموزش دریانوردی سمپلاتور در اداره امتحانات و دریانوردی بندر امام خمینی آغاز شد.

به گزارش روابط عمومی، سید سعید بزاز، معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: با توجه به مجوز صادر شده از سوی سازمان بنادر جهت ساخت و راه اندازی فضای آموزشی سمپلاتور در اداره امتحانات استان خوزستان، ساخت فضای مربوطه به مساحت ۲۰۰ متر مربع در مردادماه، آغاز گردید.

وی در ادامه با اشاره به این که، پیشرفت ساخت فضای مذکور تا مرحله اسکلت فلزی انجام شده است، گفت: استقرار سیستم شبیه ساز مانور با کشتی (سمپلاتور) در بندر امام خمینی، به عنوان اولین بندر در کشور پس از سازمان مرکزی خواهد بود.

بزاز در ادامه از ممیزی کلیه سیستم‌ها و تجهیزات مراکز آموزشی دریانوردی استان خوزستان خبر داد و گفت: با توجه به ممیزی و بازرسی سالانه مراکز آموزشی استان توسط تیم اداره کل استانداردهای سازمان بنادر، کلیه سیستم‌ها و تجهیزات این مراکز توسط اداره امتحانات و گواهینامه‌های دریانوردی ممیزی شد.

وی در ادامه خاطر نشان کرد، این ممیزی به منظور پیگیری رفع عدم انطباق‌های گزارش سال گذشته و آمادگی مراکز آموزشی تحت نظارت صورت گرفته است.

افزایش توان عملیاتی بندر خرمشهر

با خرید ۲ دستگاه ریج استاکر و ۱ دستگاه ریج تراک، توان عملیاتی بندر خرمشهر افزایش یافت.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی بندری اداره کل بنادر و دریانوردی خرمشهر گفت: شرکت کشتیرانی جنوب با سرمایه‌گذاری جدید در بخش کانتینری، عملیات تخلیه و بارگیری درون کانتینری ترمینال این بندر را افزایش داد.

شاهین ترکپور ادامه داد: ۲ دستگاه ریج استاکر ۴۵ تنی فانتوزی ساخت کشور ایتالیا مدل ۲۰۱۰ با ارزش تقریبی ۷۲۱۰۰۰ یورو در راستای انجام عملیات تخلیه و بارگیری و جابجایی کانتینر در محوطه‌های کانتینری و ۱ دستگاه ریج تراک ساخت کشور فنلاند با ارزش تقریبی ۲۱۶۵۰۰ یورو جهت عملیات CFS و استاف (بارگیری محموله‌های درون کانتینر) و استریپ (تخلیه بار کانتینر) محموله‌های ویژه درون کانتینری خریداری شده است.

وی اظهار داشت: این دستگاه‌ها در راستای افزایش توان عملیاتی بندر خرمشهر و اتلاف کمتر زمان جابه‌جایی محموله‌ها توسط بخش خصوصی فعال در این بندر خریداری شده است.

برگزاری همایش روسا و کارشناسان مخابرات بنادر کشور در بندر شهید رجایی



همایش دو روزه روسا و کارشناسان مخابرات بنادر کشور در بندر شهید رجایی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، در این همایش شاخص‌های عملکردی، تجهیزات، نیروی انسانی، کمبودها، چالش‌ها و راهکارهای پیشنهادی مورد بررسی قرار گرفت.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این باره گفت: توسعه ارتباطات و پیشرفت در فناوری اطلاعات به ویژه در بخش‌های ICT، IT، اینترنت و فراگیری پوشش ارتباطی از اهداف سازمان بنادر است که از الزامات و ضرورت‌های توسعه پایدار و همه جانبه است.

محمدرضا پوررجبی اضافه کرد: ایجاد تحول در یک سیستم، بدون توجه به ساختاری اثربخش که متناسب با مأموریت، اهداف و شرایط محیطی و درونی آن‌ها باشد، امکان پذیر نبوده و این امر ضمن عدم تحقق اهداف مورد نظر، فاقد اثر بخشی لازم خواهد بود.

در پایان این همایش، تصمیماتی در راستای ارتقای تجهیزات مخابراتی بنادر کشور اتخاذ و مقرر شد، در راستای راه اندازی شبکه‌های پشتیبان برای مواقع بحرانی و حوادث، تکمیل و توسعه زیر ساخت‌های ارتباطی، استفاده از شبکه‌های فیبرنوری به منظور تسهیل ترافیک، توسعه و تجهیز شبکه‌های هوشمند مخابراتی و عرضه سرویس‌های جدید و ممانعت از موازی کاری و صرفه جویی در هزینه‌ها و متمرکز نمودن نیروی انسانی بنادر، ضمن ایجاد کمیته فنی مخابرات، استراتژی خود را در این بخش تدوین و پس از تایید مدیریت بنادر به سازمان مرکزی گزارش نماید.

بهینه سازی تجهیزات تخلیه ی کالای فله ی خشک و غلات در بندر امام



با سرمایه‌گذاری ۱۷ میلیارد ریالی بخش خصوصی تعداد ۲۹ دستگاه پالو تخلیه غلات استاندارد در بندر امام خمینی به بهره‌برداری رسید.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: این پروژه به منظور افزایش ضریب ایمنی عملیات تخلیه محمولات فله‌ی خشک و غلات و افزایش بهره‌وری بندر، در دستور کار اداره امور بندری قرار گرفت.

وی با اشاره به اینکه هاپر دستگاه ویژه تخلیه کالای فله خشک و غلات از کشتی می باشد، گفت: در این پروژه ۲۴ دستگاه هاپر جدید ساخته و ۵ دستگاه از هاپرهای قدیمی تعمیر و اصلاح و ۱۳ دستگاه هاپر نیز از رده خارج شدند.

علیرضا خجسته با اشاره به این که در ۳۴ پست اسکله‌ی فعال در بندر امام خمینی عملیات تخلیه و بارگیری کالا انجام می گیرد، گفت: از این اسکله‌ها ۲۲ اسکله قابلیت تخلیه و بارگیری کالای فله‌ی خشک و غلات را دارند که در ۹ ماهه نخست امسال میزان ۷ میلیون و ۸۵۳ هزار تن کالای فله‌ی خشک و غلات در آنها تخلیه شده است.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه از: گندم، ذرت، جو، سویا، کود، پودر آلومینیوم، خاک معدنی، برنج، شکر خام و پودر آهن به عنوان کالاهای فله‌ی خشک تخلیه شده در بندر طی ۹ ماهه ابتدای سال جاری یاد کرد.

خجسته همچنین از اصلاح و بهبود پلکان جایگاه استقرار کارگران تخلیه دریچه‌ها، نصب شبرنگ چراغ گردان دوربین مدار بسته و آژیر به عنوان عمده اقدامات صورت گرفته در بهینه‌سازی تجهیزات تخلیه غلات و کالای فله‌ی جامد خبر داد.

برگزاری دوره آموزشی کار با خاموش‌کننده‌های دستی



با توجه به اهمیت آموزش در خصوص پیشگیری از اتفاقات و حوادث، واحد آتش‌نشانی بندرلنگه با برنامه‌ریزی از پیش تعیین شده، آموزش تمامی نفرات شاغل در سطح بندر را در برنامه کاری خود قرار داد.

به گزارش روابط عمومی، جهت نیل به این هدف و پس از آموزش پرسنل گارد و انتظامات و شرکت انبارهای عمومی، آموزش نحوه استفاده از خاموش‌کننده‌های دستی به صورت تئوری و عملی و در محیطی کاملاً طبیعی و واقعی جهت ۱۵ نفر از پرسنل اداری برگزار گردید.

پس از برگزاری کلاس تئوری و با استفاده از وسایل کمک آموزشی، افراد با پوشش کاملاً ایمن شامل؛ کلاه، کفش، دستکش و ژاکت ضد آتش به وسیله‌ی خاموش‌کننده دستی و همچنین لوله آب، به مقابله با حریق پرداختند.

بندر و دریا / شماره ۱۷۶

برگزاری دوره آموزشی مقابله با آلودگی دریای خزر

در مواجهه با سوانح منجر به آلودگی دریای خزر، ER، مقایسه شباهت‌های ER با کنوانسیون OPRC، تدابیر عملیاتی و رویه‌های مقابله با سوانح منجر به آلودگی در دریای خزر، بررسی وضعیت کشورهای حاشیه دریای خزر و همکاری‌های منطقه‌ای، موضوعاتی بود که توسط مدرسین مربوطه در این دوره آموزشی، ارائه گردید.

دوره آموزشی آمادگی برای مقابله با آلودگی در دریای خزر جهت کارشناسان آلودگی دریا و کنترل و بازرسی سازمان مرکزی و بنادر تابعه، به مدت یک هفته در محل اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران (بندر نوشهر) برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، آشنایی با پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری منطقه‌ای



سنجش میزان رضایت‌مندی مشتریان بندر امام خمینی

نیازها و میزان رضایتمندی مشتریان اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در قالب یک طرح پژوهشی مورد بررسی قرار گرفت.

به گزارش روابط عمومی، سید سعید بزاز معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر افزود: این طرح پژوهشی در راستای شناسایی نیازهای مشتریان اداره کل و بررسی میزان رضایت مشتریان از ارائه خدمات به تصویب رسید.

وی با اشاره به اینکه انجام این طرح با مشارکت جهاد دانشگاهی استان خوزستان صورت گرفته است، خاطر نشان کرد: از ویژگی‌های عمده این پروژه، تمرکز بر شناخت نیازهای مشتریان و همچنین استفاده از کارشناسان اداره کل بعنوان همکار طرح در پروژه، می‌توان نام برد.

سید سعید بزاز در ادامه با تاکید بر این که این طرح پژوهشی به منظور هدف گذاری در ارتقاء کیفی خدمات انجام گرفته است، گفت: در این پروژه ۷ گروه از مشتریان عمده اداره کل بعنوان جامعه هدف انتخاب و با استفاده از شیوه مصاحبه و پرسشنامه، نیازها و سطح رضایت مشتریان از خدمات موجود، مورد سنجش قرار گرفته‌اند.

همچنین میزان نارضایتی مشتریان و انتظارات ایشان بعنوان خدمت گیرنده مشخص و در دستور کار مبادی ذیربط جهت برنامه‌ریزی قرار گرفت.

امکان پرداخت الکترونیک در بندر بوشهر

معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از عملیاتی شدن مازول پرداخت الکترونیکی Gcoms در بندر بوشهر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، خوشبختی با اشاره به پیاده سازی سیستم جامع مکانیزه Gcoms در ترمینال‌های کالای عمومی بندر بوشهر از تیرماه سال ۱۳۸۷ گفت: از همان زمان تلاش گردید تا بمنظور تسهیل امور مشتریان بندر، از قابلیت‌های بالقوه این سیستم حداکثر استفاده صورت گیرد که خوشبختانه در این مدت گام‌های مثبتی بسیاری برداشته شده است.

وی خاطرنشان کرد: در این راستا پس از پیاده سازی قابلیت توزین الکترونیکی در باسکول‌های بندر از طریق این سیستم، و پس از پیگیری‌های بسیار و رفع موانع مختلف با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی، بانک ملی ایران و شرکت رهیاب رایانه گستر و با نصب Pcpas (کارت خوان) که مستقیماً با نرم افزار Gcoms تبادل اطلاعات دارد، قابلیت پرداخت الکترونیکی صورتحساب‌های کالا برای مشتریان فراهم شد.

خوشبختی با تاکید بر اینکه در گام بعدی تعداد کارت خوان‌ها افزایش پیدا خواهد کرد، اضافه کرد: اقدام دیگری که باید در این زمینه صورت گیرد این است که این قابلیت می‌بایست از طریق سیستم مکانیزه ترمینال کانتینری مربوط به اپراتور ترمینال بندر (BCTS) نیز برای مشتریان فراهم گردد که این موضوع نیز با جدیت پیگیری شده و اقدامات لازم در این راستا در دست پیگیری است.

پیشرفت نود درصدی پروژه اسکله صادرات کالای عمومی بندر گناوه

اسکله که عملیات اجرایی آن از اواخر خرداد ماه سال جاری آغاز شده، ۲۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی صورت گرفته است.

رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه با اشاره به زمان افتتاح این اسکله گفت: اسکله صادرات کالای عمومی بندر گناوه، بهمن امسال به بهره برداری می‌رسد و با آغاز بکار آن در آینده نزدیک شاهد رونق چشمگیر صادرات کالا از این بندر به کشورهای حوزه خلیج فارس خواهیم بود.

رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه از پیشرفت ۹۰ درصدی عملیات اجرایی اسکله صادرات کالای عمومی در بندر گناوه خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، محمد فاتحی گفت: این اسکله ۶۸ متر طول و ۱۰ متر عرض دارد و مجهز به یک رمپ ۶ متری است. وی ادامه داد: شناورهای با ظرفیت ۱۵۰۰ تن و آبخور ۴ متر امکان پهلوگیری در این اسکله را خواهند داشت. فاتحی اظهار داشت: برای احداث این

تخلیه و بارگیری بیش از ۲۵ میلیون تن کالا در بنادر خوزستان



از ابتدای سال جاری تا پایان آبان ماه امسال ۲۵ میلیون و ۴۷ هزار و ۲۹۴ تن کالای نفتی و غیر نفتی در بنادر خوزستان تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر به رشد ۹ درصدی تخلیه و بارگیری در بنادر خوزستان در ۸ ماهه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه در سال قبل اشاره کرد.

ابراهیم ایدنی گفت: در ۸ ماه نخست امسال ۱۱۸۱ فروند کشتی نفتی و غیر نفتی به بندر امام خمینی وارد و یا از آن خارج شدند و میزان ۲۴ میلیون و ۹۵ هزار و ۳۳ تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی را تخلیه و بارگیری کردند.

ایدنی با اشاره به افزایش ۴ درصدی ورود و خروج کالاهای غیرنفتی در بندر امام خمینی در ۸ ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه در سال گذشته، از تخلیه و بارگیری ۱۶ میلیون و ۵۶۵ هزار و ۷۴۱ تن کالای غیر نفتی با ۴ درصد رشد نسبت به ۸ ماهه سال قبل در این بندر خبر داد و گفت: در این مدت ۷ میلیون و ۵۲۹ هزار و ۲۹۲ تن کالای نفتی با ۲۱ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال قبل در این بندر تخلیه

برگزار دوره آموزشی کنترل ترافیک دریایی در بندر لنگه



پس از راهاندازی سیستم کنترل ترافیک دریایی (vts) در واپسین روزهای تیر ماه ۸۹ در اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه که از سال ۱۳۸۷ آغاز شده بود، دوره آموزشی کاربری این سیستم در مرکز آموزش این اداره بندر لنگه برگزار شد.

این درحالی است که پیش تر با توجه به مسیر پرترافیک و خط بین‌المللی دریایی مابین بندر لنگه - جزایر فارو و کیش، لزوم برخورداری این بندر از سیستم VTS سنجیده شد و با سفر هیئتی متشکل از کارشناسان اداره کل تامین و نگهداری سامان بنادر و دریانوردی و نیز کارشناسان شرکت سوفولوگ، پس از انجام تست‌های عملیاتی SAT و عملکردی VTS در سه سایت اصلی (لنگه - فارو - کیش) و سایت‌های فرعی، راهاندازی این سیستم محقق شده بود.

در این دوره آموزشی که با حضور کارکنان بندر هرمزگان، گیلان و بندر لنگه، مجموعاً ۱۳ نفر شرکت کردند، اپراتورها و متصدیان آینده VTS زیر نظر استاد فرانسوی آقای جان کلود گونستانتین و نیکلاس سولایر به فراگیری آخرین روشهای کاربردی کنترل ترافیک دریایی (VTS) پرداختند.

گفتنی است سیستم کنترل ترافیک VTS عبارت است از؛ سیستم کنترل و مانیتورینگ ترافیک دریایی که در مسیرهای شلوغ و کانال‌های پرترافیک برای جلوگیری و کاهش تصادفات احتمالی کاربرد دارد.

بازدید هیات ژاپنی از بندر امام خمینی



دبیر دوم سفارتخانه ژاپن و هیات همراه به منظور آشنایی و ارزیابی ظرفیت‌های اقتصادی و بازرگانی استان خوزستان، از مجتمع بندری امام خمینی بازدید و با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان دیدار کردند.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در این دیدار ضمن اشاره به توانمندی‌های بنادر خوزستان در صادرات و واردات کالا و تأمین نیاز کشور به کالاهای اساسی، این بندر را به لحاظ برخورداری از مزیت‌هایی نظیر نزدیکی به مراکز بزرگ جمعیتی و صنعتی کشور و قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی شمال - جنوب که زمینه ی مساعد برای ترانزیت کشورهای آسیایانه میانه و قفقاز را فراهم می کند، دارای موقعیتی کم نظیر برای سرمایه گذاری معرفی کرد.

وی همچنین با اشاره به نزدیکی بنادر خوزستان به کشور عراق و حجم مبادلات بسیار بالا با این کشور از طریق مرز خشکی، افزود: بندر امام خمینی موفق شده است به عنوان بندری با زیرساخت‌های توانمند و مجهز، نقش مهمی را در ترانزیت فرآورده‌های نفتی عراق ایفا کند.

ابراهیم ایدنی همچنین همجواری این مجتمع بندری با کشورهای حاشیه خلیج فارس از جمله عربستان و قطر را از فرصت‌های اقتصادی بسیار مساعد برای گسترش بیش از پیش مبادلات بازرگانی برشمرد.

طی این دیدار دبیر دوم و کارشناس بخش اقتصادی سفارتخانه ژاپن با اشاره به مشاهدات خود از استان خوزستان، بندر امام را از جمله بنادر بزرگ ایران عنوان کرد و افزود: موقعیت ویژه و ممتاز بندر امام خمینی، بستر مساعدی جهت گسترش ترانزیت با دیگر کشورهای خاورمیانه فراهم آورده است.

شایان ذکر است، هیات ژاپنی در جریان بازدید از مجتمع بندری امام خمینی، از بخش‌های مختلف بندر، از جمله؛ اسکله‌های ترانزیت فرآورده‌های نفتی، پایانه کالاهای کانتینری و پایانه غلات، دیدن کردند.

بازدید هیأت روسی از بندر خرمشهر



و گفت: بندر خرمشهر مناسب ترین نقطه جهت ترانزیت کالا به کشورهای آسیای میانه و قفقاز است.

در ادامه این دیدار الکساندروویچ آفاناسیف که سرپرستی هیئت روسی را برعهده داشت، ابراز امیدواری کرد، با توجه به مزیت‌های بندر خرمشهر، ترانزیت کالا از مسیر خلیج فارس منجر به افزایش مبادلات بازرگانی شود.

هیأتی از کشور روسیه به ریاست وزیر ارتباطات بین الملل و اقتصاد خارجی آستارا خان از بندر خرمشهر بازدید به عمل آوردند.

به گزارش روابط عمومی، در بازدید «الکساندروویچ آفاناسیف» وزیر ارتباطات بین‌الملل و اقتصاد خارجی آستارا خان و هیأت همراه که «علی اصغر پرهیزکار» مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اروند و «عادل دریس» مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر و تنی چند از مدیران بخش خصوصی نیز حضور داشتند مبادلات بازرگانی این کشور و بندر خرمشهر مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

عادل دریس در این بازدید بر واقع شدن بندر خرمشهر در منطقه آزاد اروند و بهره مندی از مزایای آن به منظور سرمایه گذاری اشاره کرد

بازدید رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس از بندر خرمشهر

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید که ابراهیم ایدنی، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، سعید دریس، مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر و حمید پرهیزکار، مدیر عامل سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی اروند نیز حضور داشتند گزارش‌هایی در خصوص روند رو به رشد بندر خرمشهر، بعد از جنگ تحمیلی ارائه گردید.

این گزارش می‌افزاید: دکتر بروجردی و هیأت همراه پس از بازدید از بندر خرمشهر با استفاده از شناور خلیج فارس از نوار مرزی اروند رود بازدید و در اسکله بندر آبادان پیاده شدند.

رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس به همراه اعضای این کمیسیون و تنی چند از نمایندگان مجلس از بندر خرمشهر بازدید به عمل آوردند.



راه اندازی مانیفست الکترونیک کالاهای کانتینری

اعضای جامعه بندری شامل؛ اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، گمرک بندر امام، خطوط کشتیرانی مستقر در بندر امام و ترمینال کانتینری این بندر، صورت پذیرفت.



سیستم تبادل الکترونیکی اطلاعات کالاهای کانتینری در بندر امام و خرمشهر نصب و راه‌اندازی گردید.

به گزارش روابط عمومی، سید سعید بزاز، معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: در راستای تسهیل در فرآیند عملیات و چرخه حمل و نقل کالای کانتینری در بندر استان خوزستان، سیستم تبادل الکترونیکی اطلاعات کالای کانتینری بندر امام و خرمشهر نصب و راه اندازی گردید.

وی خاطر نشان کرد: براساس قابلیت‌های سیستم فوق، هم اکنون اطلاعات مرتبط با Notice A - rival و مانیفست کشتی‌های کانتینری به صورت کاملاً الکترونیکی و مطابق با استانداردهای بین المللی، مبادله می شود.

سید سعید بزاز در ادامه خاطر نشان کرد؛ راه‌اندازی سیستم فوق با همت و تلاش کلیه

افزایش ۳۸ درصدی صادرات بار از بندرلنگه

به گزارش روابط عمومی بندرلنگه، مدیر اداره بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب گفت: طی ۸ ماهه نخست سال ۱۳۸۹ میزان ۷۳۴ هزار و چهل تن کالا در بندرلنگه تخلیه و بارگیری شده است که در این میان سهم صادرات ۲۲۲ هزار و پانصد و سی و یک تن بود که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد چشمگیر ۳۸ درصدی را در برداشت.

اسماعیل مکی‌زاده افزود: اهم کالاهای صادراتی که به بازار آزاد کشورهای حوزه خلیج فارس ارسال می‌گردد، شامل میوه و تره بار، خشکبار، مواد معدنی و مصالح ساختمانی می‌باشد.

وی با اشاره به کاهش ۲۲ درصدی واردات به این بندر و بنادر تابعه، میزان آن را ۳۰۴ هزار و پانصد و هشتاد و دو تن اعلام کرد.

مکی‌زاده در ادامه با اشاره به افزایش ۲۹ درصدی ترانزیت کالا از این بندر، این کالاها را عمدتاً لاستیک، پلاستیک، لوازم خانگی و خودرو معرفی نمود و افزود: در سه ماه آغازین امسال شاهد افزایش صادرات و ترانزیت کالا بوده‌ایم که پیش‌بینی‌ها خبر از افزایش این ارقام در ماه‌های آتی می‌دهد.

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه با اشاره به افزایش تردد مسافر در این بندر گفت: تردد مسافری با جابه‌جایی ۵۵ هزار و چهارصد و نود و یک نفر، از بالاترین میزان افزایش از ابتدای سال تا کنون، یعنی رشد ۳۰ درصدی جابه‌جایی برخوردار بوده است.

ارتقاء توان شرکت‌های کارگزار خدمات فنی در بندر امام

در راستای افزایش آماده به کاری شناورها، شرکت‌های بهره بردار تجهیزات دریایی بخش خصوصی، توانایی تأمین قطعات استراتژیک و ملزومات فنی را در مجتمع بندری امام خمینی به دست آوردند. مسعود باقر خانی، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر افزود: طی یک برنامه ریزی مناسب قطعات یاد شده از شرکت‌های اصلی به خصوص در بخش موتوری تأمین گردیده تا در مواقع لزوم سریعاً نسبت به انجام تعمیرات و آماده به کاری شناور اقدام گردد و از طولانی شدن خارج از سرویسی تجهیزات دریایی جلوگیری شود.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان بهره مندی از تخصص نیروی انسانی ورزیده و آشنا به دانش روز در زمینه ی راهبری و نگهداری را یکی از عوامل بهره ور نمودن تجهیزات استراتژیک دریایی عنوان کرد و افزود: واحد فنی و نگهداری این اداره کل ضمن بازنگری در شرایط قرارداد، بهینه سازی ترکیب نیروی انسانی شرکت‌های مجری قراردادهای تجهیزات دریایی و نیاز سنجی بر اساس الزامات فنی و خدماتی جهت شناورها، اقدامات ارزنده ای در این زمینه انجام داده است.

شایان ذکر است؛ اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در بخش تجهیزات دریایی از خدمات ۵ شرکت کارگزار در ۷ پیمان مجزا استفاده نموده که در سال گذشته با انجام اقدامات اصلاحی اشاره شده شامل بازنگری اساسی در بخش فنی قراردادهای کارگیری نیروهای متخصص، کنترل روزانه پروژه‌ها و ارائه مشاوره‌های فنی طی ۶ ماهه نخست سال نیز شاهد افزایش آماده به کاری شناورها نسبت به مدت مشابه سال گذشته بوده است.

ملاقات قائم مقام سفارت اوگاندا با فعالان اقتصادی خرمشهر



قائم مقام سفارت اوگاندا در بازدید از جنوب خوزستان با ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بندر خرمشهر آشنا شد.

به گزارش روابط عمومی، «گرشوم ماسیکو» در این بازدید موقعیت بندر خرمشهر را با توجه به نزدیکی آن به کشورهای عراق و کویت منحصر به فرد و برجسته ارزیابی کرد.

در ادامه این دیدار مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر که وی را رؤسای اتاق بازرگانی و اداره بازرگانی همراهی می کردند، ضمن تشریح آخرین وضعیت این بندر، نحوه سرمایه گذاری و موقعیت جغرافیایی بندر، گفت: بندر خرمشهر دارای زیر ساخت‌های مناسبی جهت سرمایه‌گذاری تجار و بازرگانان خارجی می باشد، این بندر با قرار گرفتن در منطقه آزاد اروند و در مجاورت کشور عراق و بهره‌مندی از راه‌های آبی به خلیج فارس از امتیازات برجسته‌ای برای تجارت و بازرگانی برخوردار است.

قابل ذکر است، قائم مقام سفارت اوگاندا در محل سالن اجتماعات اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر طی نشست با فعالان اقتصادی خرمشهر، با آنان ملاقات و گفت‌وگو کرد.

بازدید هیأت روسی از مجتمع بندری امام خمینی



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به مزیت‌های منحصر به فرد مجتمع بندری امام خمینی از جمله دسترسی این بندر به راه آهن سراسری، بزرگراه‌های مواصلاتی و همچنین آب‌های آزاد بین المللی، آمادگی بندر امام خمینی را جهت همکاری در زمینه سرمایه گذاری خارجی اعلام کرد.

سرپرست هیأت روسی نیز اظهار امیدواری کرد؛ با توجه به این توانمندی‌ها و امکانات فوق‌العاده‌ی موجود در بندر امام خمینی که آن را به شاهراه مبادلاتی جهت اتصال و توسعه بازرگانی با کشورهای آفریقایی مبدل کرده، آمادگی بندر آستراخان را جهت گسترش همکاری در زمینه ی مبادلات بازرگانی با این مجتمع بندری اعلام نمود.

هیأتی روسی به ریاست وزیر ارتباطات بین الملل و اقتصاد خارجی آستراخان به منظور آشنایی و بررسی توانمندی‌های اقتصادی و بازرگانی بندر امام خمینی، از این مجتمع بندری بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، الکساندر ویچ آفاناسیف در رأس هیأتی مرکب از نماینده وزارت امور خارجه فدراسیون روسیه، رئیس دپارتمان حمل و نقل و بنادر آستراخان و رئیس بخش بین‌الملل وزارت ارتباطات بین الملل و اقتصاد خارجی آستراخان ضمن بازدید از بخش‌های مختلف مجتمع بندری امام خمینی از جمله؛ اسکله ۱۵۰ هزار تنی و اراضی پشتیبانی، با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، دیدار و گفت‌وگو کرد.

طی این دیدار ابراهیم ایدنی ضمن معرفی توانمندی و دستاوردهای مختلف مجتمع بندری امام خمینی در بخش‌های عملیاتی، سرمایه گذاری و همچنین همجواری با مجتمع‌های بزرگ پتروشیمی و موفقیت در اخذ گواهی نامه‌های کیفیت مدیریت جهانی، این بندر را به لحاظ واقع شدن در مسیر ترانزیتی شمال - جنوب، برخوردار از جایگاه بسیار مناسبی جهت همکاری با روسیه، به ویژه بندر آستراخان عنوان کرد.

تقویت نقش بندر امام خمینی در محور ترانزیتی شمال - جنوب



با سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون دلاری بخش خصوصی کنیایی و ایرانی در زمینه‌ی ذخیره سازی و ترانزیت غلات کشورهای آسیایانه میانه در بندر امام خمینی، نقش این بندر در مسیر ترانزیتی شمال - جنوب و دسترسی به آب‌های بین‌المللی جهت کشورهای 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 امام خمینی نظیر دسترسی به شبکه‌ی سراسری خطوط ریلی، اسکله‌های با آب خور مناسب جهت پهلو گیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و تجهیزات پیشرفته و پر قدرت تخلیه و بارگیری فراهم می آید.

انجام اولین تمرین نجات آدم به دریا در بندر خرمشهر



یکی از حوادث دریایی، سقوط خدمه یا مسافری به دلایل مختلف از کشتی به دریا در زمان حرکت می باشد.

به گزارش روابط عمومی، رئیس امور دریایی بندر خرمشهر ضمن بیان مطلب فوق، گفت: بر همین اساس این اداره کل با برنامه ریزی و ایجاد تمرینات مختلف در راستای نجات جان انسان، گام عملی و مطمئن برداشت تا بتواند از این طریق محیطی ایمن تر را برای مسافرین و خدمه کشتی ها مهیا سازد. علیرضا رهبر با اعلام اینکه؛ انجام تمرینات دوره ای و نحوه نجات جان آدم به دریا روی کشتی ها از وظایف فرمانده کشتی می باشد، اظهار داشت: انجام تمرین آدم به دریا می تواند در زمان اجرا در دریاها بسیار تأثیرگذار باشد. وی تصریح کرد: بر این اساس و در راستای نیل به اهداف اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در سال ۸۹ و در راستای ارتقاء ایمنی و فرهنگ دریایی، اداره امور دریایی اقدام به برگزاری تمرین ونحوه نجات آدم به دریا (MOB) با استفاده از یدک کش خلیج فارس یک و ناجی ۴ با حضور جمع کثیری از پرسنل شناورهای مستقل نمود.

وی در پایان مهمترین موارد ذکر شده در این تمرینات را به شرح زیر اعلام کرد؛

- ۱- شناخت و نحوه استفاده از وسایل نجات گروهی و فردی؛
- ۲- آشنایی با چرخش های ویلیامسون و اندرسون جهت نجات آدم به دریا؛
- ۳- آشنایی با علائم اخباری و چگونگی استفاده از آنها؛
- ۴- آشنایی با چگونگی ثبت تمرینات دوره ای در دفاتر تمرین و دفتر ثبت وقایع روزانه؛

جذب سرمایه گذاری به منظور راه اندازی خط کشتیرانی ایران و عمان

مدیر کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: برنامه جذب سرمایه گذاری برای راه اندازی خط کشتیرانی بین بندر چابهار و صحرای عمان آغاز شده است.

سیاوش رضوانی مدیر کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان ضمن بیان این مطلب افزود: چندی پیش تفاهم نامه اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با عمان به منظور توسعه حمل و نقل دریایی و راه اندازی خطوط کشتیرانی مشترک به امضا رسید.

وی تصریح کرد: در این راستا برنامه های این اداره کل جهت جذب سرمایه گذاری های بخش خصوصی در زمینه ترانزیت و ترانشیب کالا آغاز شده است.

رضوانی گفت: همچنین اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از سرمایه گذاران داخلی برای سرمایه گذاری در تأسیس شرکت کشتیرانی ایران و عمان دعوت می کند.

مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان ادامه داد: مقصد اصلی ترانزیت کالا از بندر چابهار عراق، افغانستان و کشورهای آسیای میانه است.

وی تصریح کرد: کالاهای اصلی برای ترانزیت و ترانشیب از این مسیر غلات، جو و سوخت است که با توجه به گسترش بازار کالاهای مذکور در کشور افغانستان می تواند فرصت بسیار مناسب و پربازدهی برای سرمایه گذاری باشد.

برگزاری جلسه کمیته راهبردی مخابرات دریایی مازندران

۶. همکاری در زمینه ساماندهی تجهیزات مخابراتی ایستگاه های رادیویی ارگان های غیروابسته در استان؛

۷. ارسال اطلاعات کامل نفرات شاغل در ایستگاه های رادیویی ارگان های دریایی غیروابسته استان های مازندران و گلستان به بندر امیرآباد جهت برنامه ریزی جهت برگزاری دوره های آموزشی؛

۸. بهره گیری از امکانات موجود در بندر تحت پوشش (مدیریت) طرفین به هنگام وقوع حوادث دریایی؛

۹. انجام اقدامات لازم بمنظور فرهنگ سازی در زمینه افزایش ایمنی شناورها بر اساس کنوانسیون های ملی و بین المللی از طریق آموزش پرسنل (برگزاری دوره آموزشی، سمینار و کارگاه آموزشی، پخش بروشور و نصب تابلو)؛

۱۰. انجام اقدامات لازم در خصوص تجهیز قایق های صیادی به بی سیم واکتی تاکتی؛

۱۱. ارسال مجدد دستورالعمل بهره برداری و نصب تجهیزات رادیویی به ارگان های دریایی؛

۱۲. ضرورت همکاری شناورهای ارگان های دریایی غیروابسته در راستای انعکاس اطلاعات مرتبط با ایمنی دریانوردی به مبادی ذی ربط در بندر؛

۱۳. پیگیری نصب تجهیزات مخابراتی و کمک ناوبری بر روی شناورهای ارگان های دریایی غیروابسته بر اساس استانداردهای ملی و بین المللی؛

۱۴. اعلام اسامی شناورهای داوطلب (VOS) جهت معرفی به اداره کل هواشناسی استان به منظور ارتقاء پیش بینی هواشناسی دریایی؛

۱۵. اعلام مناطق و مسیرهای پرتردد شناورهای تحت پوشش ارگان های دریایی غیروابسته جهت طرح در کمیته راهبردی هواشناسی شمال کشور به منظور ارتقاء ایمنی دریانوردی؛

۱۶. بررسی تشکیل کارگروه ایمنی دریانوردی به منظور ارتقاء کیفی نصب تجهیزات رادیویی شناورهای غیرکنوانسیون؛

۱۷. پیگیری پخش وضعیت هواشناسی دریایی و اختطایه های مربوطه از طریق صدا و سیما استان؛

۱۸. بررسی فرمت پیام های کوتاه هواشناسی (SMS) و اعلام نظر جهت طرح در جلسه آتی کمیته؛

۱۹. انجام هماهنگی های لازم بمنظور بازدید از سکوهای حفاری در محدوده آب های استان؛

۲۰. پیگیری ساخت برج کنترل ترافیک بندر ناک بعنوان ساختمان مرجع دریایی در راستای ممیزی IMO؛

و در نهایت این کمیته سومین نشست سال ۸۹ خود را ضمن تصویب ۲۰ مصوبه در راستای ارتقای ایمنی دریانوردی در محدوده آب های تحت پوشش استان مازندران، به پایان رسانید.

سومین جلسه کمیته راهبردی مخابرات دریایی استان مازندران با حضور رئیس اداره ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، رئیس اداره امور دریایی بندر امیرآباد، مسئولین و کارشناسان مخابرات و ارتباطات دریایی سازمان و بنادر امیرآباد، نوشهر و گز و همچنین نمایندگان ادارات کل شیلات استان مازندران، فرماندهی حفاظت منابع آبزیان استان، مدیریت امور ماهیان خاویاری استان، فرماندهی دریابانی استان، شرکت مهندسی نفت خزر، شرکت پایانه نفتی شمال و شرکت حفاری شمال، در مورخه ۸/۱۰/۸۹ در محل ساختمان دریایی و بندری بندر امیرآباد به منظور بررسی و تبادل نظر در خصوص دستور کارهای کمیته مذکور برگزار گردید.

در ابتدای جلسه، طالبی رئیس اداره امور دریایی بندر امیرآباد ضمن خوش آمدگویی به شرکت کنندگان در جلسه، به اهمیت موضوع افزایش تعاملات فی مابین ارگان های دریایی استان در جهت ارتقاء ایمنی دریانوردی و جلوگیری از بروز حوادث دریایی در محدوده آب های استان پرداخت. همچنین وی به پوشش کامل رادیویی در منطقه A1 دریایی (باند VHF) محدوده تحت پوشش این بندر توسط ایستگاه های ساحلی مخابرات دریایی بندر امیرآباد و نگاه اشاره نمود. در ادامه سعید خورسندی رییس اداره ارتباطات دریایی سازمان مرکزی به تشریح اهداف، چارچوب کلی، اقدامات و دستور کارهای کمیته راهبردی مخابرات دریایی پرداخت. همچنین صدی مسئول مخابرات و ارتباطات دریایی بندر نوشهر به ارایه گزارش در خصوص مصوبات دومین جلسه کمیته پرداخت.

سپس جعفر رحیمی مسئول مخابرات و ارتباطات دریایی بندر امیرآباد به تشریح دستور کارهای کمیته راهبردی مخابرات دریایی استان مازندران و موضوعات قابل طرح در سومین جلسه کمیته مذکور به شرح ذیل پرداخت:

۱. ایجاد وحدت رویه و هماهنگی هر چه بیشتر در ورود و خروج شناورهای ارگان های غیروابسته از دهانه ورودی بندر با مراکز کنترل ترافیک؛

۲. رعایت قوانین مکالمات رادیویی و ایجاد سکوت رادیویی بخصوص بر روی کانال ۱۶؛

۳. رعایت بهره برداری صحیح و مناسب از طیف فرکانس دریایی؛

۴. بازدید دوره ای از ایستگاه های رادیویی غیروابسته با حضور نمایندگان ارگان های مربوطه و ارسال نتایج بازدید بعمل آمده به ارگان های ذیربط جهت رفع مشکلات؛

۵. نظارت بر استفاده صحیح از طیف فرکانس دریایی و جلوگیری از استفاده غیرمجاز ایستگاه های رادیویی از فرکانس دریایی؛

تبيين دستاوردهای فاز دوم پروژه ملی پایش و مطالعات شبیه سازی سواحل کشور در بوشهر

در نشست با حضور مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی، مدیران ارشد استان بوشهر و مشاوران داخلی و خارجی دستاوردهای فاز دوم پروژه ملی پایش و مطالعات شبیه سازی سواحل کشور در استان بوشهر تبیین شد.

به گزارش روابط عمومی، مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه این نشست گفت: این گردهمایی با توجه به اتمام فاز دوم این پروژه ملی و جهت ارائه دستاوردهای آن تشکیل شده است. علیرضا کبریایی اضافه کرد: محدوده فاز دوم این پروژه از سواحل خلیج نابیند تا بندر دیر را بر می گیرد.

وی با اشاره به اینکه فاز سوم این پروژه نیز در سواحل استان بوشهر اجرا می شود افزود: گستره فاز سوم پروژه، سواحل لاور ساحلی تا بندر دیلم را شامل می شود. کبریایی تهیه و تامین اطلاعات هیدرودینامیک و مورفولوژیک جهت استفاده در پروژههای طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور و طرح جامع بنادر بازرگانی کشور را یکی از اهداف مهم این پروژه خواند و در ادامه گفت: اندازه گیری پارامترهای دریایی، مطالعات هیدرودینامیک، تحلیل تغییرات خطوط ساحلی، طراحی بهینه سازههای دریایی و انتقال رسوب از دیگر دستاوردهای مهم این طرح ملی است.

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در پایان به توسعه و بومی سازی مدل ریاضی برای شبیه سازی امواج اشاره کرد و گفت: پیش از این برای شبیه سازی سواحل کشور از مدل های ریاضی خارجی استفاده می شد که به همت متخصصان داخلی در این پروژه این نیاز به طور کامل رفع شده است.

عبور بندر بوشهر در تخلیه و بارگیری کانتینر از مرز ۱۵۰۰۰ دستگاه



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از نزدیک شدن بندر بوشهر به حدنصابی جدید در تخلیه و بارگیری کانتینر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، محمد راستاد گفت: در نه ماهه امسال ۱۴۷ هزار و ۲۱۶ TEU در بندر بوشهر تخلیه و بارگیری شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشدی ۵۰ درصدی داشته است.

وی با بیان اینکه بندر بوشهر دومین بندر کشور از لحاظ حجم تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری است، خاطرنشان کرد: این نخستین باری است که بندر بوشهر در بازه زمانی نه ماهه به چنین رکوردی دست یافته و رقم به دست آمده با کل عملکرد سال ۸۸ برابری می کند.

راستاد همچنین رشد ۱۷ درصدی جابجایی کالا در بندر بوشهر را مورد توجه قرار داد و افزود: طی نه ماهه امسال ۳ میلیون و ۳۳۹ هزار و ۸۳۹ تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شده که کالاهای غیرنفتی با یک میلیون و ۸۳۴ هزار و ۷۶۰ تن ۲۱ درصد و کالاهای نفتی با یک میلیون و ۱۹۹ هزار و ۷۹ تن ۱۱ درصد رشد داشته اند. وی با اشاره به صادرات ۴۲۳ هزار و ۹۶۰ تن کالاهای غیرنفتی از بندر بوشهر و رشد ۳۳ درصدی در این خصوص گفت: بخش عمده ای از این کالاها به کشورهای حاشیه خلیج فارس صادر شده اند که کشور کویت با ۱۵۶ هزار و ۳۴۰ تن رتبه اول را در خصوص جذب این کالاهای صادراتی از آن خود کرده است.

برگزاری گردهمایی سرمایه گذاری و امور مناطق ویژه و آزاد بنادر کشور به میزبانی بندر بوشهر



تفکیک شده و پس از تبادل نظر و بحث های کارشناسی، مصوبات هر یک از کارگروه ها در کارگروه اصلی بررسی شد.

آبائی با اشاره به اینکه این نخستین بار است که این گردهمایی به صورت مشترک بین واحدهای مختلف و با هدف ایجاد رویه واحد برگزار می شود خاطرنشان کرد: از آنجا که مباحث مربوط به امور مناطق ویژه و آزاد و رویه های اجرایی آن رابطه مستقیمی با جذب سرمایه گذاری دارد این تصمیم اتخاذ و اجرا شده است.

مدیرکل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه گذاری سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: معاونین دریایی و بندری، روسای ادارات امور بندری، امور مالی، گارد و حقوقی بنادر کشور و ادارات امور مناطق، سرمایه گذاری و تعرفه سازمان بنادر از شرکت کنندگان این گردهمایی بودند.

چهارمین گردهمایی کارگروه سرمایه گذاری و امور مناطق ویژه و آزاد بنادر کشور در بندر بوشهر برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، مدیرکل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه گذاری سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه این گردهمایی گفت: تبیین سیاست های کلی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص سرمایه گذاری و ایجاد رویه واحد در بنادر یکی از اهداف اصلی این گردهمایی سالانه است.

حمیدرضا آبائی افزود: در سه روز برگزاری این گردهمایی، موانع، مشکلات اجرایی و چالش های فراوری سرمایه گذاری در بنادر بررسی و و برای برون رفت از آن بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

وی با تاکید بر تشکیل کارگروه های متعدد تخصصی در این گردهمایی خاطرنشان کرد: در این کارگروه ها مسائل به صورت تخصصی

رشد ۱۴۷ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر چابهار

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان گفت: در ۹ ماهه نخست امسال با ورود ۹۵ فروند کشتی نفتی و غیرنفتی یک میلیون و ۸۵ هزار و ۷۶۱ تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد.

سیاوش رضوانی افزود: عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر چابهار در ۹ ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل با رشد ۱۴۷ درصدی از مرز ۱۲ هزار و ۵۲۴ TEU کانتینر گذشت.

وی اظهار داشت: بندر چابهار در بخش صادرات سیمان بیش از ۹ برابر افزایش به میزان ۴۰ هزار تن صادرات سیمان داشته که عمدتاً از استان سیستان و بلوچستان شرکت سیمان خاش برای کشورهای حوزه خلیج فارس، یمن، عمان، عراق و پاکستان و افغانستان صادرات داشته ایم.

مدیرکل بنادر و دریانوردی عمده کالاهای صادراتی از بندر چابهار را آب معدنی، سیمان، گوگرد به حوزه خلیج فارس و واردات را کود شیمیایی و کال های کانتینری عنوان کرد. رضوانی اظهار داشت: ما با توجه به رایزنی هایی که با بخش خصوصی برای ایجاد خط کشتیرانی انجام داده ایم توانستیم ظرفیت این بندر را در بخش صادرات از ۲ هزار تن به ۸ هزار تن در ماه ارتقاء بدهیم.

وی افزود: امیدواریم در صورت افتتاح فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی در دو سال آتی بتوانیم بازار کشورهای منطقه CIS را در حمایت خود درآوریم و این امر میسر نمی شود مگر با کمک های دولت و فعالیت های بخش خصوصی خصوصاً سرمایه گذاران این استان و استان های همجوار که باید صورت پذیرد.

دورنمای بندر خرمشهر در گفت و گو با مدیر کل این بندر

منزلت اقتصادی بندر پابرجاست

زهرا ملحاوی

● بر این اساس، بندر خرمشهر از حیث صادرات و واردات چه عملکردی در سال گذشته داشته است؟

دریس: معمولاً عملکرد بندر ایران متکی به کالاهای وارداتی بوده و سهم کالاهای وارداتی در تخلیه و بارگیری بیش از کالاهای صادراتی است. بندر خرمشهر از این حیث برخلاف سایر بندر جایگاه ویژه ای را دارد؛ چرا که طی سال های گذشته سهم صادرات بندر خرمشهر هیچگاه از ۵۰ درصد کمتر نبوده و در برخی از سال ها حتی سهم صادرات بیش از واردات بوده است. به طور مثال آمار عملکرد بندر خرمشهر در سال ۸۸ بیانگر این است که از مجموع یک میلیون و ۲۰۰ هزار تن واردات و صادرات بندر خرمشهر، حداقل ۶۰۰ هزار تن صادرات از این بندر صورت گرفته، در حالی که تناژ واردات در سال گذشته ۵۵۰ هزار تن بوده است.

کالاهای صادراتی از بندر خرمشهر عمدتاً به کشورهای عراق و کویت و بعضاً امارات متحده عربی ارسال می گردد. نکته قابل توجه در صادرات، رونق صادرات بندر خرمشهر به کشور عراق است. به طور مثال در سال گذشته ۱۸۹۷ شناور به مقصد این کشور بارگیری شده و در مجموع ۲۱۲ هزار تن کالا شامل مصالح ساختمانی، آهن آلات، مواد غذایی و میوه و تره بار از طریق این بندر به کشور عراق صادر شده است.

● مردم خرمشهر چگونه از رونق بندر منتفع می شوند؟

دریس: برای پاسخ به این سوال باید جایگاه بندر خرمشهر در منطقه آزاد ارونند تبیین شود. چرا که اگر این جایگاه به خوبی شناخته شود،

بندر خرمشهر از این حیث که در نوار مرزی با کشور عراق قرار دارد، به گواه تاریخ، موقعیت اقتصادی مهمی برای ایران محسوب می شود.

اخیراً نیز با هدف برطرف سازی تنگنای ترانزیتی و تسهیل در فرایند ترانزیت کالا به عراق، گذرگاه شلمچه در مرز دو کشور افتتاح شده است که فرصتی منحصر بفرد در ارائه خدمات کالا به عراق قلمداد می شود.

به همین بهانه، گفت و گوی کوتاهی با مدیر کل بندر خرمشهر صورت دادیم، عادل دریس ضمن آنکه نزدیکی به کشور عراق را مثبت ارزیابی می کند، راه اندازی پایانه مرزی شلمچه را نیز برای ایجاد رونق در استان خوزستان و حتی دستیابی به منافع ملی و رقابت منطقه ای منحصر بفرد می داند.

● مدیریت بندری در نزدیکی کشور عراق، این ویژگی را چگونه تحلیل می کنید؟

دریس: به رغم بروز مسائل جنگ و افول کارکرد اقتصادی بندر خرمشهر طی مدتی کوتاه، این بندر به جهت استقرار در آبراه مشترک بین دو کشور همسایه، اهمیت ویژه ای داشته و نه تنها هیچگاه کارکرد اقتصادی خود را از دست نداده، بلکه منزلت اقتصادی آن همیشه پابرجا است. نزدیکی به عراق، چشم انداز مثبتی برای بندر خرمشهر قلمداد می شود. کشور عراق به دلیل منابع غنی نفتی، به صورت بالقوه یکی از کشورهای ثروتمند منطقه است. مسلماً پتانسیل های عراق و بازسازی اقتصادی این کشور، معادلات اقتصادی منطقه را دگرگون و رونق خاصی را به ارمنان می آورد و قطعاً نوار غربی و جنوب غربی کشور ما را تحت الشعاع خود قرار خواهد داد که در این میان شهرهای بندری آبادان و خرمشهر جایگاه ویژه ای را خواهند داشت.

در حال حاضر اهمیت بندر خرمشهر در حوزه حمل و نقل کالا به عراق روز افزون است و ظرفیت های مناسب این بندر، دریافت سهم مطلوب از بازار حمل و نقل کالا و اقتصاد عراق را نوید می دهد.





ترانزیتی با کشور عراق با حضور مسئولان ارشد کشور راه اندازی شده است، تأثیر فعالیت این گذرگاه بر عملکرد بندر خرمشهر را چگونه ارزیابی می کنید؟

دریس: گذرگاه شلمچه چندین سال است که در زمینه حمل کالا به عراق فعال است و یکی از گذرگاه‌های مهم کشور برای ارسال کالا به عراق است. ولی فعالیت این گذرگاه تا به حال محدود به کالاهای صادراتی بوده و به دلیل مشکلات خاصی که قبلاً وجود داشت، امکان ارسال محموله‌های ترانزیتی فراهم نبود. خوشبختانه به همت مسئولین موانع موجود برطرف و ترانزیت خارجی کالا نیز به کارکرد این گذرگاه افزوده شد.

با توجه به شرایط منطقه، این اتفاق اهمیت فراوانی در بازار حمل و نقل کالا به عراق دارد و کمبود ظرفیت بنادر عراق و تنگناهای مسیر ارسال کالا به این کشور، فرصتی را برای پیگیری منافع ملی ایران فراهم آورده است. به طوری که با توجه به ظرفیت‌های مطلوب بنادر ایران، ساماندهی مسیرهای ارسال کالا به عراق می تواند پیگیری این منافع را تسهیل و جایگاه واقعی کشورمان در این بازار را تثبیت نماید.

در این میان نزدیکی گذرگاه شلمچه به بنادر امام و خرمشهر فرصت مطلوبی را برای این بنادر ایجاد کرده که با توجه به ظرفیت‌های مطلوب آن‌ها در مقایسه با سایر مسیرهای بین‌المللی ارسال کالا به عراق، مزیت منحصر به فردی در ارائه خدمات کالا به عراق برای کشور ما ایجاد می شود. البته سازمان‌های محلی باید این فرصت را مغتنم دانسته و با ایجاد شرایط مطلوب در گذرگاه شلمچه و تسهیل جدی در فرآیندهای ترانزیت کالا، نهایت بهره را ببرند. ■

نقش اقتصادی این بندر و کارکرد آن برای شهر خرمشهر و حتی آبادان مشخص می شود. اطلاع دارید که از نظر استقرار، منطقه آزاد اروند از ساحل شمالی اروند شروع و در امتداد این رودخانه ادامه و تا بندر آبادان را شامل می شود. در واقع بخش‌های مهمی از شهرهای آبادان و خرمشهر را و حتی شهرک‌های صنعتی این دو شهر را در بر می گیرد.

چنانچه از نظر درجه اهمیت، کانون‌های اقتصادی مستقر در این منطقه را رتبه بندی کنیم و جایگاه هر یک را به درستی مشخص نماییم، به جدیت می توان گفت، بندر خرمشهر نقش موتور محرکه و قلب اقتصادی منطقه آزاد اروند را ایفا می کند. چرا که کلیه درآمدهای سازمان منطقه آزاد اروند مستقیماً ناشی از کالاهایی است که وارد بندر خرمشهر می شود و ۱۵ درصد ارزش CIF درآمد گمرکی این کالاهای به حساب منطقه آزاد اروند واریز می شود. این محقق نشده است مگر با اتخاذ تمهیدات و انجام فعالیتها و اجرای زیرساخت‌هایی که در بندر خرمشهر وجود دارد. در واقع عملیات فیزیکی و اقتصادی که در بندر خرمشهر صورت می گیرد، امکان درآمدزایی مطلوب را برای منطقه آزاد فراهم نموده است. لذا می توان گفت که تأثیر عمده اقتصادی این بندر در شهر خرمشهر و منطقه آزاد ناشی از دو کارکرد ویژه بندر است:

۱ - درآمد مستقیم منطقه آزاد که از کالاهای وارداتی بندر خرمشهر ناشی می شود.
۲ - اشتغال مستقیم و غیر مستقیم این بندر که نقش حیاتی را برای شهر خرمشهر در بر دارد.

● **اخیراً پایانه شلمچه به عنوان مرز**



کمبود ظرفیت بنادر عراق و تنگناهای مسیر ارسال کالا به این کشور، فرصتی را برای پیگیری منافع ملی ایران فراهم آورده است. به طوری که با توجه به ظرفیت‌های مطلوب بنادر ایران، ساماندهی مسیرهای ارسال کالا به عراق می تواند پیگیری این منافع را تسهیل و جایگاه واقعی کشورمان در این بازار را تثبیت نماید.

“



مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد خبر داد:

ایراتور دوم بندر امیرآباد انتخاب می شود



خدماتی و صنعتی، شرکت افغانی متقاضی فعالیت در امور مرتبط با فولاد و سوخت، شرکت ترکیه‌ای متقاضی صنایع غذایی و خدماتی و شرکت‌های ایرانی متقاضی سرمایه‌گذاری در محوطه‌ی کانتینری و ساخت اسکله‌ی دلفین اشاره کرد.

وی گفت: با توجه به آبخور کم بنادر شمال کشور، کشتی‌های ۶۰۰۰ تن به بالا با مشکل پهلوگیری مواجه هستند که با احداث اسکله‌های دلفین می‌توان کشتی‌های ۹۰۰۰ تا ۱۱۰۰۰ تن را نیز پذیرش نمود.

وی در خصوص اختصاص درآمد منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به این منطقه اظهار داشت: درآمد حاصل از بنادر کشور همگی به حساب سازمان بنادر و دریانوردی واریز می‌شود و ما بر اساس درآمد کسب شده در بندر می‌توانیم اعتباراتی برای پروژه‌ها و برنامه‌های عمرانی و... درخواست کنیم که معمولاً برای پروژه‌های عمرانی و توسعه‌ی زیرساخت‌ها و خرید تجهیزات به روز، سازمان بنادر و دریانوردی هزینه‌های انجام شده را تأمین می‌نماید.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در مورد تأخیرات موجود در ساخت اسکله‌ی رو-رو ریلی نیز گفت: با توجه به این‌که این پروژه از ابتدا در دست معاونت ساخت و توسعه‌ی راه‌های وزارت راه و ترابری بوده و به تازگی به سازمان بنادر محول شده، تأخیرات آن به دلیل بررسی اسکله‌های رو-وریلی بنادر کشورهای دیگر از لحاظ هماهنگ بودن ریل و نوع واگن و ظرفیت تناژ بوده و چندی پیش نیز کارشناسانی را برای بررسی تخصصی وضعیت و ظرفیت ریل‌ها به کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر فرستاده‌ایم، که به زودی با تکمیل اطلاعات تخصصی، این پروژه در روال طبیعی ساخت عمرانی قرار خواهد گرفت. ■

مشغول به کار خواهند شد. مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد اظهار داشت: ما تأثیر اقتصادی این امر را نه تنها برای مردم منطقه که برای مردم استان نیز بسیار مثبت ارزیابی کرده‌ایم و به همین دلیل در حال امکان‌سنجی ایجاد یک شهرک بندری در جوار بندر امیرآباد هستیم.

وی افزود: با توجه به این‌که مردم بهشهر علی‌رغم پویایی بالا، همواره از امکانات کمی در بحث اشتغال برخوردار بوده‌اند، جذب نیروی کار بومی این منطقه را در رأس اولویت‌های اشتغال قرار داده‌ایم.

نعیمی درباره‌ی آینده‌ی بندر امیرآباد و برنامه‌ریزی‌های انجام شده برای توسعه‌ی آتی این بندر گفت: برنامه‌ریزی ما برای این منطقه شامل چند مرحله می‌شود که توسعه‌ی اراضی پشتیبانی تا ۲۰۶۰ هکتار، توسعه‌ی فعالیت‌های منطقه‌ی ویژه، تکمیل فاز اول و اجرای فازهای دوم و سوم از جمله‌ی این موارد است. وی گفت: با این اقدام ضمن رسیدن تعداد اسکله‌ها به ۳۴ پست، می‌توانیم به رکورد ۱۵ میلیون تن بار و کالا در سال برسیم.

نعیمی به وضعیت سرمایه‌گذاری‌ها در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد اشاره کرد و افزود: با توجه به موقعیت بندر امیرآباد و مصوبه‌های دولت در سفرهای استانی خود مبنی بر تکمیل و راهاندازی مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، چشم‌انداز بسیار خوبی برای آینده‌ی این منطقه دیده می‌شود.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد گفت: از هم‌اکنون شرکت‌های داخلی و خارجی زیادی در زمینه‌ی سرمایه‌گذاری متقاضی هستند که برای نمونه می‌توان به شرکت روسی متقاضی سرمایه‌گذاری در زون نفتی و احداث اسکله‌ی دلفین، شرکت چینی متقاضی در امور

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در نشست خبری خود با اصحاب رسانه با اشاره به موقعیت این بندر در کریدور ترانزیتی شمال-جنوب و اتصال آن به شبکه‌ی ریلی کشور، بر منحصر به فرد بودن تجهیزات دریایی و بندری این منطقه تأکید کرد.

سیدعلی نعیمی با بیان این‌که بندر امیرآباد به عنوان بندر پیش رو و پایلوت در زمینه‌ی غلات معرفی شده، گفت: با توجه به برخورداری از اسکله‌ی رو-رو غیر ریلی، در آینده‌ی نزدیک در زمینه‌ی گوشت و دام زنده نیز شاهد فعالیت گسترده‌ای به عنوان پایلوت بنادر کشور خواهیم بود.

وی همچنین از مذاکرات برای اخذ مجوز برگزاری مزایده‌ی انتخاب ایراتور دوم تخلیه و بارگیری کالا در بندر امیرآباد خبر داد و گفت: ایجاد فضای رقابتی علاوه بر افزایش روز افزون کیفیت خدمات، می‌تواند در این منطقه، رونق اقتصادی و سرعت بیش‌تری به ارایه‌ی خدمات دهد.

نعیمی در زمینه‌ی اشتغال نیروهای بومی در بندر امیرآباد اظهار داشت: در حال حاضر ۱۰۳۷ نفر به صورت مستقیم در این بندر و منطقه‌ی ویژه اشتغال دارند و به میزان دو برابر این تعداد نیز به صورت غیر مستقیم به فعالیت مشغولند. وی گفت: البته با توجه به افزایش اراضی بندری به دو هزار و شصت هکتار، در صورت اجرای این مصوبه نیروهای بسیار زیادی در این منطقه



کشتی‌های جنگی ساحلی

تکنولوژی جدید برای مقابله با دزدان دریایی

ایالات متحده الهام گرفته است. طرح اوستال، در مرکز کشتی سازی موبایل ای ال⁵ اجرا می‌شود. بدنه و روسازه آن، از جنس آلومینیوم با آلیاژ دریایی است؛ اما طراحی شناور تندرو، مستلزم در نظر گرفتن گزینه‌های اضافی برای حفظ ثبات شناور در شرایط جنگی است. روند طراحی و ساخت دومین طرح، توسط شرکت لاکهید مارتین⁶ هدایت می‌شود و نشان‌گر طراحی نوعی شناور تندرو تک بدنه، براساس طرح‌های فینکانتیری⁷ است که رکورد سرعت ترانس-آتلانتیک را از خود بر جای گذاشته است. در طراحی این شناور تندرو، از نوعی بدنه‌ی فولادی و روسازه از جنس آلومینیوم استفاده خواهد شد؛ هر چند در طرح اولیه‌ی لاکهید، به دلیل استفاده از تجهیزات اضافی سیستم رانش، گزارش‌های مستمر حاوی نگرانی‌هایی مرتبط با سنگین بودن شناور و قابلیت‌های مانور در شرایط تعقیب و گریز شنیده شده است.

متاسفانه در روند هر دو طراحی، برخی نگرانی‌ها و پرسش‌ها به اذهان متبادر می‌شود، مبنی بر این که، آیا شناورهای یادشده به واقع، الزامات نیروی دریایی را تامین می‌کنند؟ ■

منبع: اینترنت

پانوش:

1. Littoral Combat Ship
2. General Dynamics
3. Austal of Australia
4. Westpac Express
5. Mobile, AL
6. Lockheed Martin
7. Fincantieri

می‌آمد. از دید کارشناسان، قابلیت اصلی این نوع کشتی‌ها، در دسترسی آن‌ها به آب‌های بسیار کم عمق خلاصه می‌شود. کشتی‌های یادشده، از سرعتی حدود ۵۰ گره دریایی برخوردار خواهند بود.



نخستین طراحی (بر اساس توضیحات ارائه شده و تصویری که در بالا مشاهده می‌کنید)، از طرح‌های آینده نگرانه‌ی تولید قایق‌های تندرو جنگی، متعلق به شرکت جنرال داینامیکس² (بر پایه طرح‌های موسسه‌ی اوستال استرالیا³) و تجربه‌ی ساخت شناورهای مشابه، مانند: شناورهای حمل و نقلی و جنگی TSV/HSV (شناورهای تندرو) متعلق به موسسه‌ی وست پک اکسپرس⁴ نیروی دریایی

فرض کنید، از دزدان دریایی سومالی هستید که سوار بر قایق‌های تندرو در آب‌های اقیانوس هند، در جست‌وجوی تانکرها یا کشتی‌های باری کندرو، از این سو به آن سو جولان می‌دهید یا از قاچاق‌چیان مواد مخدر آمریکای جنوبی هستید که با امنیت و آرامش کامل، در امتداد دریای کارائیب به سوی نواحی جنوبی، محموله‌های کوکائین حمل می‌کنید. در اختیار داشتن قایق‌های تندرو با سرعت ۳۰-۴۰

گره دریایی و مجهز به سلاح‌های سبک و این باور که کشتی‌های جنگی کوچک، قادر به تعقیب آن در آب‌های نزدیک ساحل نیستند، احساس امنیت و آرامش مضاعفی را در شما ایجاد می‌کند. اما چه احساسی به شما دست می‌دهد، وقتی مشاهده کنید که از دوردست، شناوری جدید با سرعت بیش از ۵۰ گره دریایی که قادر به شلیک گلوله‌های توپ دو میلی متری یا موشک‌هایی با برد کوتاه از فاصله ۲۴ مایلی است، به شما نزدیک می‌شود؟

شناور یادشده، یکی از دو طرح جدید ساخت تولید شناورهای جنگی، برای مقابله با دزدهای دریایی و قاچاقچیان مواد مخدر است که نیروی دریایی آمریکا از آن با عنوان کشتی جنگی ساحلی¹ (LCS) یاد می‌کند؛ شناورهایی که قادر به تردد در جزومند پایین و بالا با قابلیت تردد در آب‌های کم عمق هستند. طرح‌های یادشده، بی‌تردید، تحولی در تولید شناورهای جنگی، هم در زمینه‌ی طراحی و هم در عرصه‌ی توانایی در انجام مانورهای محسوب می‌شود که پیش از این، نوعی رویا به نظر



نگاهی به تحولات صنعت کشتیرانی کروز

وضعیت مطلوب اقتصادی به رغم آسیب‌های ناشی از بحران مالی

مترجم: نوروز محمدخانی

رشد اقتصادی) همچنان ادامه دارد. براساس برآوردهای آماری، عملکرد صنعت حمل‌ونقل دریایی مسافری در سال ۲۰۰۷ میلادی، حدود ۳۸ میلیارد دلار درآمد، برای اقتصاد ایالات متحده به همراه داشته است. صنعت یادشده با توسعه‌ی تجاری، همواره با ایجاد فرصت‌های شغلی (با بیش از ۳۵۰ هزار فرصت شغلی، تنها در آمریکا در سال ۲۰۰۷ میلادی) همراه است. هزینه‌کرد مستقیم در ایالات متحده، در سال ۲۰۰۷ در زمینه‌ی جابه‌جایی کالا و خدمات، ۱۸ میلیارد دلار (با افزایشی ۵/۹ درصدی در مقایسه با سال ۲۰۰۶) بوده است.

براساس اطلاعات منتشر شده از سوی مرکز اطلاعات آمار کشتیرانی کروز، در CLIA و سال ۲۰۰۸، حدود ۳۴ میلیون نفر آمریکایی طی سه سال آینده در نظر دارند با کشتی‌های مسافری سفر کنند. بیش از ۹۴ درصد از مسافران کشتی‌های کروز، تجارب سفرشان را رضایت بخش و ۴۴ درصد نیز، آن را بسیار رضایت بخش ارزیابی کردند؛ سفری که به بهترین شکل، نیازها و انتظارات مسافران (حتی فراتر از آن) را برآورده کرده است. اگرچه بحران جهانی

اوضاع بد اقتصادی نیز تجربه کنند. ما انتظار داریم شهروندان آمریکای شمالی، اروپایی و دیگر مسافران از اقصی نقاط جهان، واکنش‌های مثبت از خود نشان دهند.»

رشد صنعت کشتیرانی مسافری و تأثیر اقتصادی

از سال ۱۹۸۰ تاکنون، دوره‌ای که در آن، بحران‌های اقتصادی درون‌مرزی به همراه بحران‌های بین‌المللی، به دفعات رخ داده است، میانگین رشد سالیانه‌ی صنعت کشتیرانی مسافری در آمریکای شمالی، از نرخ ثابت ۷/۴ درصد، برخوردار بوده است. برآوردهای آماری، از جابه‌جایی بیش از ۱۳/۲ میلیون نفر مسافر دریایی در سال ۲۰۰۸ میلادی حکایت داشت که این رقم در مقایسه با رقم جابه‌جا شده در سال ۲۰۰۷، افزایش عملکرد این صنعت را نشان می‌داد. با توجه به شمار ۷/۲ میلیون نفری، مسافر جابه‌جا شده در کشورهای عضو CLIA در سال ۲۰۰۰، حجم سالانه‌ی جابه‌جایی مسافر طی ۸ سال گذشته، ۷۹ درصد افزایش یافته است. به گفته‌ی مسؤولان کشورهای آمریکای شمالی، تعداد ۱۰/۱۵ میلیون نفر مسافر، طی سال ۲۰۰۷، توسط کشتی‌های کروز جابه‌جا شده‌اند و تعداد مسافران بین‌المللی نیز، سال به سال در حال افزایش است. در طول سه ماه‌ی سوم سال ۲۰۰۸ میلادی، خطوط کشتیرانی در کشورهای عضو CLIA، واقع در حوزه‌ی حمل‌ونقل بین‌المللی مسافر، افزایشی ۳۰ درصدی را نشان داده است و برآوردهای آماری در پایان سال نیز، از جابه‌جایی ۳/۰۵ میلیون نفر مسافر خارجی حکایت داشت که ۲۳ درصد آن‌ها، به شرکت‌های کشتیرانی مسافری عضو CLIA تعلق دارند. براساس برآوردهای تخمینی مسؤولان CLIA، در سال ۲۰۰۹ میلادی، حدود ۱۳/۵ میلیون نفر (معادل افزایش نرخ ۲/۳ درصدی)، با کشتی‌های کروز مسافرت خواهند کرد.

هم‌زمان، تلاش صنعت کشتیرانی مسافری آمریکای شمالی برای حضوری مؤثر در عرصه‌ی اقتصادی (با دستیابی به نرخ ۶ درصدی در

به گفته‌ی سخن‌گوی اتحادیه‌ی بین‌المللی خطوط کشتیرانی مسافری (اتحادیه‌ی صنعت کشتیرانی کروز)، صنعت کشتیرانی کروز در آمریکای شمالی رشدی مستمر و پیشرفت محسوسی داشته است و به رغم آسیب‌های ناشی از بحران جهانی اقتصاد در سال ۲۰۰۹ میلادی و چالش‌های متعاقب آن، شرایط مطلوبی را تجربه می‌کند.

اعضای اتحادیه‌ی بین‌المللی خطوط کشتیرانی مسافری (CLIA)، با بهره‌گیری از شاخص‌هایی چون عملکرد کشتی‌های مسافری جدید، فعالیت‌های جاری در بنادر و ایجاد مقصدهای جدید و دسترسی به تجربیات نوین و بدیع در ساخت عرشه‌ی کشتی‌ها و با تکیه بر استقبال فراگیر و همه‌جانبه‌ی مردم از سفرهای دریایی با استفاده از کشتی‌های مسافری مدرن، ادعا می‌کنند که همچنان به ارائه‌ی خدمات خود، به ویژه در ایام تعطیلات و با قیمت‌های متنوع، ادامه خواهند داد.

«تری ال. دیل» (Terry L. Dale)، رییس و مدیر ارشد اجرایی CLIA، در این مورد می‌گوید: «ترددی نیست که سال ۲۰۰۹، سالی آکنده از تردید و عدم اطمینان، هم برای اعضای CLIA و هم برای سایر صنایع مرتبط و غیرمرتبط با صنعت کشتی‌سازی و مصرف‌کنندگان آن‌ها است. با این وجود، اعضای CLIA، یقین دارند که به رغم چالش‌های موجود و حتی در صورت شدیدتر و جدی‌تر شدن این چالش‌ها، این روند رو به رشد، همچنان ادامه خواهد یافت.

در واقع کشتی‌سازی، صنعتی است مبتنی بر برنامه‌های آینده‌نگرانه و رشدآنی سرمایه‌گذاری، تعداد قابل توجه سفارش‌های ارائه شده برای ساخت کشتی‌های جدید تا سال ۲۰۱۲ میلادی، از یک سو، مؤید این حقیقت است و از سوی دیگر، در بازسازی و احیای اقتصادی کشورهای عضو، مشارکتی مثبت خواهد داشت. تنوع قابل توجه و گوناگونی کشتی‌های ساخت شرکت کروز، فرصت منحصر به فردی در اختیار مشتریان قرار می‌دهد، تا تعطیلات رویایی خود را متناسب با دارایی‌شان، حتی در



رشد بازار

استفاده از کشتی‌های کروز و سفرهای دریایی در حاشیه‌ی اقیانوس اطلس، فراهم خواهد آمد. نمونه‌هایی از بنادر جدید در اقصی نقاط جهان، عبارتند از: دبی، ابوظبی و بحرین (واقع در خلیج فارس) مومبای (هند)، هوار (Hvar)، کورکیلا (Korcula)، ساراندی (Sarande)، دریای آدریاتیک، سیهانوکویل (Sihanoukville) (در کامبوج)، ایل دسنت (Iles Des Saints) (گوادلوپ)، سیلت (شمال اروپا)، کومودو (اندونزی)، جزایر ویرجین پورتوریکو، جزیره کوپر، کوکونات گرو، ترکس و کایکوس (در کاراییب)، رووینیچ (کرواسی)، لیل-روس (واقع فرانسه)، سنکتر و پوگلیا (در ایتالیا)، بون بی (نیوفوندلند)، ایتاجای (برزیل)، باتومی (گرجستان)، مپوتو (موزامبیک)، اشدود وحیفا (فلسطین اشغالی)، کوپر (اسلونی) و دیگر بنادر در امتداد سواحل دامالتیان (Damaltian) در ژاپن و کره و اندونزی. نکته‌ای که از دید مشتریان و مسافران مشکل‌پسند

صنعت کشتیرانی مسافری در سال ۲۰۰۹ میلادی، شاهد ایجاد تنوع و توسعه‌ی جهانی خدمات حمل‌ونقل دریایی مسافربری بوده است. در شرایطی که خطوط دریایی مسافربری کاراییب، آلاسکا و اروپا، همچنان به عنوان رونق‌دهندگان اغلب بازارهای مسافری، در عرصه‌ی رقابت حضور خواهند داشت، بسیاری از خطوط کشتیرانی مسافری کشورهای عضو CLIA، اعلام کرده‌اند که طرح‌هایی را برای توسعه و افزایش حضور خود در سایر بازارهای جهان، از جمله: آسیا، کانادا، نیوانگلند، اقیانوس هند و آفریقا، آمازون و برزیل، خاورمیانه و نواحی قطب شمال، شامل نیوفوندلند و گرینلند را در اختیار دارند. در قاره‌ی اروپا، فرصت‌های جدیدی برای فعالیت کشتیرانی کروز، در کشورهایی چون بریتانیا، حوزه‌ی اسکندیناوی و کشورهای شمال اروپا و اروپای شرقی ایجاد خواهد شد. در همین راستا، حق انتخاب بیش‌تر در زمینه‌ی نوع خدمات و

اقتصاد، ممکن است بر اهداف و مقاصد مسافران، تأثیر منفی بگذارد، اما این آمار و ارقام، به صنعت کروز اطمینان می‌دهد که تقاضا برای سفر دریایی مسافران، همچنان ارائه خواهد شد و این میزان تقاضاها، بیش از پیش، افزایش خواهد یافت.

کشتی‌های جدید

تا پایان سال ۲۰۰۹، ناوگان، ۱۴ CLIA فروند شناور جدید به ارزش ۴/۸ میلیارد دلار (از شناور با ظرفیت ۸۲ نفر مسافر گرفته تا شناور دارای ظرفیت ۵۴۰۰ نفر مسافر) تحویل خواهد گرفت. این اتحادیه، فرصت آن را خواهد داشت تا انواع جدید، خدمات را با تجربیات جدید از جمله سفرهای ساحلی و رودخانه‌ای، برنامه‌ی سفر در حوزه‌ی کاراییب، سفرهای اروپایی و مسافرت به دیگر نقاط جهان، ارائه دهد.

با افزوده شدن این شناورها به ناوگان CLIA، تعداد سه فروند از این شناورها، ناوگان یاد شده را برای پیوستن به سایر شرکت‌های مسافربری ترک خواهند کرد. تعداد تخت‌خواب‌های موجود در خوابگاه ناوگان CLIA، تا پایان سال ۲۰۰۹ میلادی، با افزایش ۶/۵ درصدی، به ۱۸۰۸۱ تخت افزایش خواهد یافت. با توجه به تحویل شناورهای جدید، ظرفیت خطوط کشتیرانی مسافری عضو CLIA، ۴/۸ درصد افزایش می‌یابد.



دریایی مسافری به صنعتی مبتنی بر دوستی با طبیعت:

با توجه به معرفی کشتی‌های جدید، خطوط کشتیرانی عضو CLIA، هم‌اکنون از آخرین و جدیدترین فن‌آوری‌ها برای تولید شناورهای دوست با محیط‌زیست بهره می‌گیرند. بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی مسافربری، حتی در کشتی‌های قدیمی‌تر نیز، تمامی تلاش‌شان را برای استفاده‌ی بهینه از منابع سوخت و بازیافت آن به عمل می‌آورند. از مجموع تلاش‌ها و فن‌آوری‌های مورد استفاده در این حوزه، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

پالایش مایعات زاید با استفاده از تجهیزات پیشرفته، کاهش آلودگی هوا ناشی از آلاینده‌های آگزوز، سیستم روشنایی LED، استفاده از انرژی خورشیدی، استفاده از تجهیزات ناوبری کارآمد، استفاده از پنجره‌های کاهش‌دهنده مصرف انرژی، استفاده از محصولات تولید شده از مواد بازیافتی، استفاده از 'Eco-speed' و سایر مواد پوشاننده‌ی بدنه‌ی کشتی و مطابق با استانداردهای زیست‌محیطی، استفاده از سوخت با درصد پایین سولفور، استفاده از سیستم پردازش مایعات زاید، برنامه‌های آموزش کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت، مدیریت محصول ثانویه و سایر اقدامات بدیع.

● رشد بازار سفرهای گروهی:

هر چند سفرهای گروهی با کشتی‌های کروز، هم‌چنان درصد اندکی از کل حمل‌ونقل دریایی مسافری را به خود اختصاص می‌دهد، اما بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی مسافر، از افزایش بازار سفرهای گروهی گزارش می‌دهند. در پایان، برخی گرایش‌ها و مشاهدات پژوهشی انجام شده از سوی CLIA پاسخ‌های مطرح شده به این مطالعه‌ی میدانی از طرف بیش از ۹۰۰ آژانس مسافرتی، ارائه می‌شود:

- به رغم فضای اقتصادی حاکم بر اقتصاد جهانی، ۹۲ درصد آژانس‌های مسافرتی، در مورد فروش بلیت برای مسافرت با کشتی‌های کروز طی سه سال آینده، ابراز خوش‌بینی می‌کنند.

- بیش از نیمی از آژانس‌های مسافرتی (۵۲ درصد)، انتظار دارند آمار فروش در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰، در مقایسه با سال ۲۰۰۸، «خوب» یا «خیلی خوب» باشد و ۲۸ درصد دیگر نیز، این دوره را، فصل مطلوبی پیش‌بینی می‌کنند.

- بخش حمل‌ونقل دریایی مسافری (کروز)، برای پاسخ‌گویی به نیازهای مسافران و در راستای رویکرد مشتری‌مداری، دوره‌ی تعطیلات را برای ارائه‌ی خدمات مسافری، پوشش رفاهی داده است.

- طولانی بودن زمان رزرواسیون، از جمله شاخص‌های منفی در صنعت کشتیرانی کروز محسوب می‌شود؛ به همین دلیل، اکثر آژانس‌های مسافرتی، ضمن هماهنگی با مدیران شرکت‌های کشتیرانی کروز، تلاش‌های مؤثری را برای کاهش زمان انتظار، به عمل آورده‌اند. ■

منبع: نشریه Ship&Shipping



شرکت‌های کشتیرانی کروز، از پنج تا هفت ماه قبل، برای مسافران جا رزرو می‌کنند، فضای اقتصادی موجود، این زمان را بسیار کاهش داده است.

● پیشنهادات بودجه‌ایی:

بسیاری از خطوط کشتیرانی عضو CLIA، با استفاده از رویکردهای ویژه‌ی مقابله با بحران و تلاش خستگی‌ناپذیر برای حضور در عرصه‌ی رقابت و جذب پیشنهادات جدید، به بحران اقتصادی پاسخ داده‌اند. این رویکردها، با توجه به نوع شرکت حمل‌ونقل دریایی مسافری، شاخص‌های زیر را دربرمی‌گیرد: طرح «سفر مجانی کودکان»، قیمت‌های ویژه در سفرهای دریایی انتخاب شده، پرداخت‌های نیمه‌ها، ارائه‌ی تسهیلات ویژه‌ی پرداخت بلیت (پرداخت به صورت نقد و اقساط)، پرداخت‌های اعتباری در عرشه، گشت و گذارهای مجانی هوایی یا در ساحل.

● مسافریابی بین‌المللی:

تعداد مسافران بین‌المللی خطوط کشتیرانی کروز عضو (CLIA)، در سه ماهه‌ی سوم سال ۲۰۰۸ میلادی، ۳۰ درصد افزایش یافت؛ درحالی‌که این رقم در سال ۲۰۰۷، تنها ۱۸/۴ درصد بوده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود، نرخ ثبت شده از میزان مسافران بین‌المللی در اواخر سال ۲۰۰۸، در مقایسه با سال ۲۰۰۷، تقریباً دو برابر افزایش یافته است و این روند در سال ۲۰۰۹ نیز، هم‌چنان ادامه دارد. از دید کارشناسان، افزایش تعداد مسافران بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی (کروز)، به طور عمده از توسعه‌ی ناوگان کروز در اروپا (که از پتانسیل توسعه‌ی بازار در این حوزه برخوردار است) و گرایش عمومی در سطح جهان به مسافرت با این شناورها، نشأت می‌گیرد. اگرچه این شاخص ممکن است با توجه به خطوط کشتیرانی متفاوت باشد، اما در قاره‌ی اروپا، کشورهایی چون بریتانیا، آلمان، ایتالیا و اسپانیا، از پرونق‌ترین بازار مسافرت برخوردارند.

● رویکردهای تبدیل صنعت حمل‌ونقل

این سفرها دور نمانده است، این واقعیت است که خطوط کشتیرانی مسافری (کروز) کشورهای عضو CLIA، این خدمات را در بیش از ۳۰ بندر خانگی، واقع در امتداد شرق، غرب و کرانه‌های خلیج (Gulf Coast) و رودخانه‌های اصلی در کانادا و نیوانگلند و میدوست (Midwest) و غرب آمریکا ارائه می‌دهند.

بهبود امکانات رفاهی در کشتی‌های کروز

گذراندن تعطیلات در کشتی‌های کروز، می‌تواند با تغییر و تحول مستمر در ارایه‌ی امکانات رفاهی این نوع کشتی‌ها در طی سفرهای دریایی همراه باشد، که از آن جمله می‌توان به خوابگاه‌های مجلل، همراه با مکان‌های اختصاصی، افزایش گزینه‌ها و تنوع در وعده‌های غذایی و امکانات دیگر از جمله استخر و فضاهای تفریحی مختص بزرگسالان، جوانان و کودکان اشاره کرد. برخی خطوط کشتیرانی، خدمات ویژه‌ای را در بسیاری از سفرهای دریایی فراهم آورده‌اند و بسیاری از شرکت‌ها نیز، فرصت‌های جدیدی را برای دسترسی مسافران در دریا با قابلیت و امکانات Wi-Fi و سایر فن‌آوری‌های پیشرفته و ابزارهای ارتباطی مدرن، تدارک دیده‌اند.

کشتیرانی کروز و تلاش برای دستیابی به

شاخص‌های مهم صنعتی

● مکمل‌های سوخت:

پس از ارائه‌ی رویکردهای گوناگون در مورد تأمین سوخت‌های مکمل، در سال ۲۰۰۸، به دنبال واکنش به افزایش شدید قیمت سوخت‌های فسیلی، اکثر خطوط کشتیرانی عضو CLIA، از تلاش‌های به عمل آمده برای تأمین سوخت‌های جایگزین در سال ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی، (خصوصیات و محدودیت‌های این امر، با توجه به عملکرد هر یک از خطوط کشتیرانی، متفاوت است) استقبال کردند.

● الگوهای رزرواسیون:

از آن‌جایی که از دیرباز، اکثریت قریب به اتفاق

تمدنی چند هزار ساله در اعماق «دریای پارس»، پیدا شد

مترجم: اشکان خسروپور

ساخته شده بودند. این شهرک، به طرز مطلوبی ساخته شده است. خانه‌های سنگی در آن جا دیده می‌شود. شبکه‌های تجاری و کشف سفال‌هایی که استادانه آذین شده‌اند، در کنار جایگاه نگهداری از جانوران اهلی، بخش‌هایی از یافته‌هایی است که تاکنون از این گستره به دست آمده است. به جز این‌ها، یافته‌ها خبر از ساخت یکی از نخستین قایق‌های جهان در این گستره دارند.

شواهد قطعی که درباره‌ی توسعه یافتگی این اردوگاه‌های انسانی در شاخاب فارس (خلیج فارس) به چشم می‌آید، وابسته به سایت باستان‌شناسی، به نام «جبل فایا»، در حوزه‌ی شاخاب فارس (خلیج فارس) است که چهار سال پیش یافت شده است.

در آن زمان، «هنس پیتز اورپمن»، از دانشگاه توینگتن آلمان، سه شهرک انسانی از دوره‌ی پارینه‌سنگی پیدا کرد که ۲۵ تا ۱۲۵ هزار سال پیش، ساخته شده بودند.

به باور جفری رز: «این یافته و دیگر یافته‌های باستان‌شناسی، نشان می‌دهد که گروه‌های بشر نخستین، در گذشته، پیرامون شاخاب فارس (خلیج فارس) می‌زیسته‌اند و تا دوره‌ی چهارم زمین‌شناسی نیز، در همین گستره بوده‌اند.»

دست‌اندرکاران و باستان‌شناسان، می‌گویند که برای یافته‌های بیش‌تر در این زمینه، باید تلاش‌های افزون‌تری از خود نشان داد. ■

مردم مدرن و (نئاندرتال) وجود داشته است. در واقع، یافته‌های کنونی، حاصل از کاوش بر روی ژنوم انسان‌های نخستین، این احتمال را به دنبال دارد که ما بخشی از مردمان غارنشین هستیم.

آن گونه که از پیشینه‌ی تاریخی دریا، برمی‌آید، این بخش که هم‌اکنون در زیر آب‌های شاخاب فارس (خلیج فارس) فرو رفته، می‌تواند گستره‌ای کم‌ترفا بوده باشد که نزدیک به ۷۵ تا ۸۰ هزار سال پیش، بخش جنوبی «هلال ساحل خیز» را شکل داده است.

این گستره، به گمان بسیار، به عنوان پناهگاهی احتمالی در برابر گرمای صحرای پیرامون، کاربرد داشته و از رودهای کارون، دجله و فرات، سیراب می‌شده است. به گمان بسیار، هوای این‌جا در بهار باید دل‌انگیز بوده باشد. ■

آن گونه که جفری رز می‌گوید، در زمانی که عصر یخبندان، خشک‌ترین شرایطش را می‌گذرانده، این گستره، بزرگ‌ترین مساحت ممکن را داشته است.

برپایه‌ی واپسین پژوهش‌ها، باستان‌شناسان، یافته‌هایی را به دست آورده‌اند که از یک موج شهرک‌سازی در ۷۵۰۰ سال پیش در کرانه‌ی شاخاب فارس (خلیج فارس) خبر می‌دهد.

در جایی که تنها پناهگاه‌های شکاری انگشت‌شماری به چشم می‌خورد، ناگهان ۶۰ سایت تازه‌ی باستان‌شناسی پیدا شد که به گونه‌ی افقی

واپسین پژوهش‌ها از وجود سرزمینی حاصل خیز، در زیر آب‌های شاخاب فارس (خلیج فارس) خبر می‌دهد که نزدیک به ۷۵ تا ۱۰۰ هزار سال پیش، مهاجران آفریقایی را در خود جای داده است.

برپایه‌ی این بررسی‌ها، این دشت سیلابی حاصل خیز، به اندازه‌ی بریتانیای کنونی، گستردگی داشته و در پی وقوع سیلاب، نابود شده است. کاوش‌ها نشان می‌دهند این گستره، نزدیک به ۸ هزار سال پیش، توسط اقیانوس هند، بلعیده شده و هنوز، در زیر آب‌های شاخاب فارس (خلیج فارس) آرامیده است.

این پژوهش که جزییات آن در شماره‌ی ماه دسامبر مجله‌ی «Current Anthrogy» چاپ شده، پیامدهای گسترده‌ای بر تاریخ بشر خواهد داشت.

«جفری رز»، پژوهش‌گر این پروژه و باستان‌شناس دانشگاه «پیرمنگام» انگلستان، درباره‌ی پیامدهای این یافته، می‌گوید: «ممکن است برخی گفته‌هایی که پیش از این درباره‌ی زمان خروج انسان از آفریقا گفته می‌شد، دگرگونی پذیرد. گفته می‌شود، دانشمندان، زمان خروج انسان از آفریقا را ۶۰ تا ۱۲۵ هزار سال پیش برآورد کرده‌اند و ۶۰ هزار سال پیش برای بیش‌تر آنان، هم‌اکنون پذیرفته شده و به عنوان معیار، به کار می‌رود.»

«رابرت کارتر»، از دانشگاه «آکسفورد بروکس» انگلستان، در این باره می‌گوید: «به گمان من، تئوری جفری، سخن بزرگی است و می‌تواند همه چیز را تکان بدهد.»

به گفته‌ی وی، این پژوهش می‌تواند فهم ما را از مهاجرت بیرون از آفریقا، دگرگون کند. پژوهش‌گران با گسترش فعالیت‌های پژوهشی، می‌توانند این تئوری را بیازمایند و آن را به گونه‌ی قطعی اثبات کنند.

«ویکتور سرنی»، از آزمایشگاه باستان‌شناسی انستیتوی باستان‌شناسی «پراگ»، این یافته را یک «تئوری شگرف» دانسته و اثبات آن را نیازمند پژوهش‌های بیش‌تری می‌داند.

«جفری رز»، در گفت و گو با یک منبع خبری، می‌افزاید: «حضور انسان نئاندرتال در بخش‌های بالایی دجله و فرات، به همان گونه‌ای که در بخش‌های خاوری (شرقی) مدیترانه بوده، بازگوکننده‌ی هسته‌ی ارتباطی است که میان



پنجره‌ای رو به دریا

معرفی یک شاعر دریایی - ۱۳
(جوزپه اونگارتی)

احمد رضا زریو

می رود آهسته یک کشتی،

سکوتی ژرف در دریا،

کور سویی از چراغ خانه‌ها

از دور پیدا است.

«جوزپه اونگارتی» (Giuseppe Ungaretti)،

در سال ۱۸۸۸ میلادی، در اسکندریه مصر، از پدر و مادری اهل لوکا (Lucca)، از شهرهای مرکزی ایتالیا، به دنیا آمد. پدرش، کارگر ساده‌ای بود و در پی مناقصه‌ای برای برش کانال سوئز که صاحب کارش در آن برنده شده بود، به همراه خانواده، عازم کشور مصر شد و دو سال پس از تولد جوزپه، که دومین فرزند او بود، از دنیا رفت. پس از مرگ پدر، به خانه‌ای واقع در حاشیه‌ی حومه‌ی شهر عزیمت کردند؛ آنان از آن جا می توانستند صحرا و چادرهای اعراب بادیه نشین را از فاصله‌ای دور ببینند؛ تصویرهایی که برای همیشه در ذهن شاعر باقی ماندند. مادر، ضمن تأمین مخارج خانواده، تعلیم و تربیت فرزندان را نیز، بر عهده داشت و پس از مدتی، سرانجام به درس خواندن آنان رضایت داد. جوزپه، به مدرسه‌ی «سوییس جکوت»، یکی از بهترین و معروف‌ترین مدارس اسکندریه رفت و پس از پایان مدرسه برای خرسندی مادر، در رشته‌ای دانشگاهی ثبت نام کرد.

در ایام نوجوانی، آشنایی با مردمانی از گوشه و کنار دنیا و سواحل دریای مدیترانه، عشق به شعر و ادبیات را در او شکوفا کرد؛ به خصوص نشستن بر ساحل دریا و تعمق در زیبایی‌های آشکار و نهان

آن، ترنم امواج در سکوت شبانه و طلوع و غروب زیبایی خورشید.

در سال‌های جوانی، آشنایی با بعضی از آثار شایسته‌های ایتالیایی در اسکندریه، تأثیرات زیادی در افکار وی بر جای گذاشت. از دیگر امواجی که ذهن و اندیشه‌ی اونگارتی جوان را در می‌نوردیدند، باید به آشنایی وی با برخی از بادیه نشین‌های حومه‌ی شهر اشاره کرد که از بین آنان، «محمد شهاب»، به یکی از دوستان صمیمی او بدل شد؛ به نحوی که این دوستی، تأثیر شگرفی در زندگی شاعر برجا گذاشت. سال‌ها بعد، او به این دوستی اشاره می‌کند و می‌گوید: «بودلر و نیچه، موضوع بحث‌های بی‌پایان میان من و او بودند؛ دوستم، محمد شهاب؛ کسی که دفترم را به یاد او آغاز کردم؛ همان کسی که روزی جسدش را در هتل محل اقامت‌مان پیدا کردیم. هیچ جا برای او وطن نبود. آدم عمیقی بود و عاشق بودلر، اما من به مالارمه علاقه و گرایش داشتم و به لئوپاردی.»

در سال ۱۹۱۲، مصر را به قصد ثبت نام در دانشگاه سوربن ترک کرد. ولی در آغاز، در جست‌وجوی ریشه‌های خویش و شناخت سرزمین آبا و اجدادی خود، سفری نیز به ایتالیا داشت. در پاریس، درس اساطیدی، چون: لانسون، برگسون و بدییر (یکی از داستان‌سرایان بزرگ آن دوران) را گذراند و توانست با شخصیت‌های مهمی، چون: آپولینر (شاعر، نویسنده و نقاد هنری فرانسوی)، پیکاسو و مادیلیانی آشنا شود.

هنگامی که جنگ جهانی اول شروع شد، به ایتالیا بازگشت. او به عنوان یک روشن فکر مطرح، میتینگ‌های مختلفی در میادین شهرها برگزار می‌کرد و وقتی کشور ایتالیا نیز وارد جنگ شد،

داوطلبانه برای سربازی ثبت نام کرد و نه به عنوان درجه دار رسمی، بلکه به عنوان سربازی ساده، به خط مقدم جبهه اعزام شد. در سال‌های پایانی جنگ، به همراه هم‌زمانش، به جبهه‌ی فرانسه منتقل شد و با پایان جنگ، ترجیح داد در پاریس اقامت گزیند. در طی این سال‌ها او ابتدا در تحریریه روزنامه‌ی «مردم ایتالیا» - که در فرانسه چاپ و منتشر می‌شد - مشغول به کار شد و سپس به عنوان کارمند بخش مطبوعات سفارت ایتالیا در پاریس، به فعالیت پرداخت.

اونگارتی، در سال ۱۹۲۰، به ایتالیا بازگشت. برای مدت کمی در رم زندگی کرد و در این مدت، در اداره‌ی چاپ و نشریات وزارت امور خارجه مشغول به کار شد. او با اغلب روشنفکران و هنرمندان مطرح آن دوره، رفت و آمد داشت. ویرانه‌های باستانی و به خصوص اتمسفر حاکم بر کلیساهای باروک، و نوری را که هنگام غروب در آن‌ها جاری بود، دوست می‌داشت. مدتی بعد، با پیشنهاد تدریس در دانشگاه «سان پائولو»، به برزیل رفت. این دوره، فصل به خصوصی در زندگی اونگارتی بود که به طور ناگهانی، با مرگ پسرش، به اندوه گرایید. با شروع جنگ جهانی دوم، به ایتالیا بازگشت تا با مردم کشورش همدردی کند. اگر چه پس از پایان جنگ، با حضور او در دانشگاه، مخالفت شد، اما در نهایت، کرسی استادی دانشگاه در رشته‌ی ادبیات ایتالیا به وی اعطا شد. تحسین نامه‌های ادبی فراوانی دریافت کرد و به عنوان رئیس مجمع نویسندگان اروپا انتخاب شد. به مناسبت هشتادمین سال تولدش، در ساختمان شورای وزیران و از جانب ریاست شورای وقت و برخی از دوستانش، مانند: کووازیمودو و مونتاله (که خود از بزرگان ادبیات



ایتالیا بود، جشن با شکوهی برگزار شد و دو سال بعد، یعنی در سال ۱۹۷۰، در میلان و در خانه‌ی شخصی خود، چشم از جهان فرو بست؛ در حالی که تا آخرین روز عمر، نگاهش دریا بود و قلبش بندری مدفون.

با دریا

برای خویش

تابوتی از طراوت ساخته‌ام.

او اولین مجموعه‌ی شعرش را با یاد «محمد شهاب» آغاز می‌کند؛ به یاد کسی که همچون بسیاری، «می‌دانست ترانه جدایی‌اش را چگونه سردهد و برای دریای متلاطم درون، ساحلی امن تر از مرگ پیدا نکرد». با این حال، اونگارتی اعتقاد داشت: که شاعر می‌تواند و می‌داند چگونه ترانه جدایی‌اش را سردهد. او راز کلمات را می‌داند. کلمه برای شاعر، اولین و آخرین تیر ترکش است و شعر برای او شناخت است، رهایی است.

در میان مجموعه‌ی شعرهای اونگارتی، «بندر مدفون» از اهمیت به سزایی برخوردار است. با مطالعه‌ی دقیق این مجموعه، اهمیت شعر و جایگاه واژگان در نظر شاعر، برای پرداختن به موضوع انسان و جهان پیرامونش و در نتیجه، رسیدن به نوعی شناخت، آشکار می‌شود. برای شاعر، دیگر شعر و کلام شعری، صرفاً یک اتفاق در ذهن و زبان نخواهد بود، بلکه او مدام در حال جست‌وجو و غور از طریق کلمات است. شاعر، در «بندر مدفون»، با شعر و زبان شعری، در پی شناخت خویش است. زیرا اونگارتی نیز، همچون دوست از دست‌رفته‌اش، جدا افتاده از اصل و دیار و تبار خود است. (تبارش ایتالیایی است، در آفریقا زاده می‌شود و برای تحصیل به فرانسه می‌رود) او در دومین شعرش از این مجموعه، نوید این شناخت را (در رسیدن «بدینجا» یا همان «بندر مدفون»، آفریقا) به خود می‌دهد و سفر شعری‌اش را آغاز می‌کند:

به آن جا می‌رسد شاعر

و آن گاه به سوی نور می‌چرخد

با سرودهایش

و آن‌ها را می‌افشاند.

از این شعر

برای من

هیچ آن راز پایان‌ناپذیر می‌ماند.

او در آن سال‌ها (۱۹۱۲ به بعد)، با محافل روشنفکری و هنری پاریس و هنرمندان و شاعرانی، همچون: پیکاسو، لژه، براك، مودیلیانی، آپولینر و یاکوب آشنا شده و کمی بعد نیز، برخی از هنرمندان فوتوریست را شناخته بود. بین سالهای ۱۹۱۵ تا ۱۹۱۸- درست در بحبوحه‌ی جنگ (جهانی اول) سرودن شعرهای «بندر مدفون» را

شاعر، پس از این، در «سکوت»، از کفر رفتن شهر را در قلب خود حس می‌کند و آن را بازگو می‌کند؛ دریا در سکوت شبی، شهر را در آغوش می‌کشد و شاعر، شاهد این آخرین دیدار با اوست. در واقع، اونگارتی، در اوج خیالات دلپذیر با طبیعت سخن می‌گوید، با «دریا»، با «جنگل‌های دوردست» و با «صحرا» و «رودها». او خود را همچون سنگی، همچون «یک مخلوق»، به جریان رود می‌سپارد و در جریان آرام آن، گذشته‌اش را باز می‌یابد و در نهایت، با شناخت گذشته، دچار نوستالژی می‌شود.

نه غرش، نه ترنم دارد این دریا.

بدون ذره‌ای رویا،

بسان یک زمین، بی رنگ،

که حتی انعکاس ابر در آن نیست.

اگر با دقت آن را بنگری، بینی

مرده این دریا.

اونگارتی، در میان منتقدان ایتالیایی، به «مرد رنج» شهرت دارد. گشتن او به دنبال موطن‌اش، یادآور سرگردانی «اولیس»، قهرمان افسانه‌ای هومر در اودیسه، به دنبال سرزمین‌اش است. او سرانجام به ایتالیا می‌رسد، اما وطنش را در میانه‌ی جنگ و ستیز، باز می‌یابد، بنابراین، برای وطنش لباس رزم به تن می‌کند. او شاعر است و فریاد همه‌ی آنان که نتوانسته‌اند «ترانه‌ی جدایی‌شان را بدهند»؛ آنان که از اصل خود دور مانده‌اند. شاعر با پوشیدن لباسی همچون دیگر سربازان، حس یگانگی و وحدت با هم‌زمان سرزمینش را تجربه می‌کند و بدین‌سان آرام می‌گیرد و سپس، در مجموعه‌ی «بندر مدفون»، به کمک شعر و واژه، حرکتی را آغاز می‌کند و آن‌ها را در این مجموعه‌ی شعر «می‌پراکند» و در نهایت، نوعی شناخت، برداشت می‌کند. شاعر، خود را همچون آدم، از بهشت رانده شده می‌یابد. از سرزمینی افسانه‌ای، از بندر مدفون به کارزار جنگ و زندگی این جهانی و در نهایت، به ایتالیا می‌رسد و تولدی دوباره می‌یابد. با این همه، اونگارتی، اگرچه بارها خود را «موجود» و «مخلوق» و «پرتاب‌شده همچون سنگی» به این جهان می‌داند، اما با این حال، بارها و بارها زندگی را با تمام غربت‌ها، سختی‌ها و آوارگی‌هایش ستایش می‌کند.

مردن چون چکاوکی تشنه

از سراب

یا چون بلدرچینی

پس از پرواز بر فراز دریا

در نخستین بوته‌زار

بی شوق ادامه‌ی پرواز.

اما نه با فغان زیستن،

هم چون سهره‌ی کور...

آغاز می‌کند. شاعر در این سلوک شعری، مدام به چیزی از دست‌رفته غبطه می‌خورد؛ جایی، مکانی، سرزمینی که شاید زمانی بوده و اکنون نیست؛ همچون اسکندریه‌ی قدیم. به راستی راز «بندر مدفون» چیست؟ شاعر درباره این مکان که در این مجموعه، برای او انگاره‌ای افسانه‌ای پیدا کرده، چنین می‌گوید: «داستان این که چرا عنوان اولین مجموعه‌ی شعرم، «بندر مدفون» نام گرفته از این قرار است که، شانزده یا هفده ساله بودم که با دو جوان مهندس فرانسوی آشنا شدم؛ دو برادر که برحسب اتفاق، هر دو نیز، دستی هم در نوشتن داشتند. کتاب‌خانه‌ی بزرگی هم از پدرشان به ارث رسیده بود، با کتاب‌های نفیس و قدیمی از شاعران و نویسندگان بزرگ. کتاب‌خانه‌ای به آن عظمت و کیفیت، آن هم شخصی، برایم هنوز عجیب است. آن‌ها دو برادر، خارج از اسکندریه، در بیابانی زندگی می‌کردند. آنها با من همیشه از یک بندر حرف می‌زدند، بندری که غرق شده بود. می‌گفتند، به زمان‌های بسیار دور بر می‌گردد. اسکندریه‌ای که خیلی قبل‌تر از اسکندر پادشاه بوده، و ظاهراً شهری بوده است که بعدها زیر آب و خاک مدفون شده است... هیچ نشانی از آن بندر نداریم، به جز همین شهر اسکندریه‌ی کنونی. عنوان اولین کتابم، برگرفته از همین بندر است: بندر مدفون.»

اونگارتی، همچون «محمد شهاب»، بادیه‌نشین و بی‌وطن است؛ اما در جست‌وجوی مداوم سرزمین موعود نیز هست. او به یافتن آن امید دارد و در این جست‌وجوی مدام، نه فقط در صحرا که از پنجره‌ی رو به دریا یا در سکون موقت کارزار نیز، نشانی از گم شده‌اش می‌جوید.

پنجره‌ی رو به دریا

حفاظی از نسیم

تکیه‌گاه شب سودایی من.

سرخ‌فام آسمان

بیدارباش صحراست

بر بادیه‌نشین عشق.



برای اولین بار در کشور انجام شد؛

دستیابی به بیوتکنیک تکثیر و پرورش خیار دریایی

سایر محصولات غذایی دریایی، دارای بازار بسیار مناسبی در کشورهای جنوب شرق آسیا است.

۲- از نظر دارویی: برخی از اشکال بیماری سرطان را درمان می‌کند و به عنوان ماده‌ای ضدباکتری و ضدقارچ محسوب می‌شود. همچنین، از آن در درمان بسیاری از بیماری‌ها مثل: بیماری‌های کلیوی، پوستی، آرتروز و درد مفاصل استفاده می‌شود. احشای بدن خیار دریایی، سبب درمان بیماری صرع و ترشحات آن، دارای ویتامین E با آنتی‌اکسیدان است. از خیار دریایی در تولید محصولات بهداشتی آرایشی نیز، بسیار استفاده می‌شود.

۳- از نظر پرورش: خیار دریایی را، هم زمان با سایر آبزیان، می‌توان با صدف پرورش داد. محصولات تازه خشک‌شده و فرآوری شده‌ی خیار دریایی در دنیا از قیمت بالایی برخوردار است.

این گونه، جزو باارزش‌ترین گونه‌های تجاری دنیا است. با توجه به ذخایر محدود آن در کشورمان و همچنین، صید و برداشت غیرمجاز آن از دریا و صدمه دیدن ذخایر و نیز، با التفات به اهمیت بازسازی ذخایر خلیج فارس و توجه به مواردی مانند: اشتغال‌زایی، سودآوری و ارزآوری بازار بسیار مناسب خیار دریایی، عملی شدن این طرح، ضروری به نظر می‌رسد. ■

محققین مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات ایران در ایستگاه تحقیقات شیلاتی نرم تنان خلیج فارس در بندرلنگه، برای اولین بار در کشور، موفق به دستیابی به بیوتکنیک تکثیر و پرورش خیار دریایی شدند.

به گزارش روابط عمومی مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات ایران، این بیوتکنیک که تا کنون تنها در انحصار تعداد معدودی از کشورهای دنیا بوده است، در حال حاضر، توسط محققین کشورمان به دست آمده و قابل ترویج در بخش اجرا و ارایه به علاقه‌مندان تکثیر و پرورش این گونه‌ی آبزی است. همچنین، با توجه به سیاست‌های مؤسسه تحقیقات شیلات ایران در ترویج آبزی‌پروری، مطالعه و پژوهش‌های گسترده‌ای بر روی گونه‌های خیار دریایی موجود در منطقه، از سال ۱۳۸۸ آغاز شد که حاصل این فعالیت‌ها، منجر به تکثیر گونه‌ی هولوتوریا لکوسپلوتا (*Holothuria lecospliota*) در سال ۱۳۸۸ و همچنین، تکثیر و پرورش موفق تنها گونه‌ی تجاری و باارزش خلیج فارس، با نام علمی هولوتوریا اسکبرا (*Holothuria scabra*) توسط کارشناسان ایستگاه تحقیقات نرم‌تنان بندرلنگه در سال جاری شد.

خیار دریایی، از چند نظر دارای اهمیت است:

۱- از نظر تغذیه‌ای: به دلیل داشتن پروتئین بالا و چربی کم‌تر نسبت به

