

۱۳۹۰

سال جهاد اقتصادی در بنادر کشور

- جهاد اقتصادی، ایده‌ها و راهکارها
- نوید حرکت شتابان به سوی هاب شدن منطقه‌ای
- بهره‌برداری از ۱۰۰ پروژه بندری در سال جهاد اقتصادی
- اجرای اصلاحات و انعطاف‌پذیری وسیع در ساختار اقتصادی
- آرایش جهادی ارگان‌های دریایی برای تحقق برنامه‌های اقتصادی
- تأیید همگرایی سیاست‌های ایران با مواضع سازمان جهانی دریانوردی
- تبیین جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در دو حوزه‌ی داخلی و بین‌الملل



در این شماره می خوانید:

یادداشت

- ۱۴ جهاد اقتصادی، ایده ها و راه کارها
- ۴۴ به کارگیری نیروهای مسلح بر روی کشتی های تجاری

گزارش

- ۱۷ بهره برداری از ۱۰۰ پروژه بندری در سال جهاد اقتصادی
- ۲۰ آفریقا به دنبال استفاده از ظرفیت های اقتصادی ایران
- ۲۳ نوید حرکت شتابان به سوی هاب شدن منطقه ای
- ۲۶ هم نشینی با امواج صلح و برادری
- ۲۸ ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی در راستای توسعه دریامحور
- ۳۱ آرایش جهادی ارگان های دریایی برای تحقق برنامه های اقتصادی
- ۳۸ ارائه تسهیلات ویژه ساخت اسکله های تفریحی و مسافری
- ۵۰ تبیین جایگاه سازمان بنادر در دو حوزه داخلی و بین المللی
- ۵۸ تلاش جهانی برای مدیریت بهینه منابع دریایی و اقیانوسی
- ۶۵ ریاست جمهوری اسلامی ایران بر کلپ نمایندگان دایم دولت های عضو آیمو
- ۹۵ آمار حمل و نقل دریایی در سال گذشته میلادی
- ۱۳۵ استاندارد سازی ارتباطات دریایی
- ۱۳۹ نقش مراکز آموزشی دریایی در تدوین نقشه جامع علمی کشور

گفت و گو

- ۴۰ اجرای اصلاحات و انعطاف پذیری وسیع در ساختار اقتصادی
- ۱۳۲ شرکتی از جنس سازمان
- ۱۳۶ کنترل تردد کامیون ها در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

مقالات

- ۶۲ راهبرد دریایی و توسعه دریا محور
- ۶۶ اثربخشی بندر جدید آستارا بر اقتصاد و فرهنگ منطقه
- ۷۲ بهره وری پایانه ای کانتینر
- ۹۲ کسب مهارت های تخصصی، نیاز امروز کارگران تخلیه و بارگیری در بندر
- ۹۶ عوامل مؤثر در انتخاب جریقیل های محوطه های پایانه های کانتینری
- ۱۰۰ موانع و مشکلات صنایع شناور سازی فایبرگلاس
- ۱۰۲ مدیریت مواد زائد ناشی از تردد کشتی هادر بندر
- ۱۰۷ پیش بینی جابه جایی آلودگی های شیمیایی در سطح آب
- ۱۱۱ بررسی اثر دمای سطحی و چگالی بر جریانات خلیج فارس
- ۱۱۶ راه کاری برای حفاظت و توسعه پایدار سواحل
- ۱۲۰ تلاش برای حفاظت از منطقه دریایی خلیج فارس

گوناگون

- ۷۷ اطمینان از هشیاری در هدایت کشتی
- ۷۸ اهمیت ناوتکس در اطلاع رسانی به دریانوردان
- ۸۰ ایجاد و افزایش مزیت رقابتی در بندر
- ۸۶ تصمیم برای افزایش جابه جایی کانتینری در بندر اوکراین
- ۸۸ تلاش برای جذب نیروهای کارآمد
- ۱۴۰ دریایی که پیوسته از نو آغاز می شود

صاحب امتیاز: سازمان بنادر 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: نسرین غلامی، فرهاد شهریاری

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

طراحی، صفحه آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی:

موسسه همایش رسانه امروز

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

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

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

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

نقش سازمان بنادر و دریانوردی در تحقق شعار سال ۱۳۹۰

جهاد اقتصادی ایده‌ها و راه‌کارها

نرجس خاتون مرادی

(کارشناس مسئول برنامه‌ریزی و بودجه اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر)

همان‌گونه که دهه‌ی سوم انقلاب، «دهه‌ی پیشرفت و عدالت» نام گرفته است، سومین سال از این دهه، یعنی سال ۱۳۹۰ نیز، به فرموده‌ی مقام معظم رهبری، به سال «جهاد اقتصادی» مزین و مسیر و جهت حرکت آحاد مردم و کلیه‌ی مسئولان مشخص شد و راه برای تبدیل دهه‌ی چهارم انقلاب به «دهه پیشرفت و عدالت» هموارتر گردید.

عبارت «جهاد اقتصادی» در اذهان عمومی، یادآور ۸ سال دفاع مقدس و رشادت‌ها و مجاهدت‌های مردمی است که از عزیزترین و گران‌بهاترین دارایی، یعنی جان خود گذشتند تا به هدفی غایی دست یابند که آن، چیزی جز اقتدار، عزت و سرافرازی میهن اسلامی نبود. به منظور بهره‌گیری از این مفهوم، در سال ۱۳۹۰، باید بیش از پیش مجاهدت کرد و مجاهدگونه در عرصه‌های اقتصادی به فعالیت پرداخت تا بار دیگر اقتدار اسلامی برای جهانیان به اثبات برسد.

«جهاد» در لغت، به معنای تلاش مقدس است و در کنار کلماتی هم‌چون: هجرت، ایمان، عبادت و... مجموعه دین را تکمیل می‌کند. برخی واژه‌ها مانند هجرت، این مفهوم را به ذهن متبادر می‌کنند که باید موانع را دور زد! اما کلمه‌ی جهاد، همیشه برخورد با مانع و رفع آن را مورد تأکید قرار می‌دهد. هنگامی که واژه‌ی «جهاد» در کنار واژه‌ی «اقتصاد» قرار می‌گیرد، یکی از اهدافی که می‌بایست سرلوحه‌ی امور قرار گیرد، جهاد در شناسایی موانع اقتصادی به‌خصوص در عملکردهای شخصی و عمومی مسئولین است؛ چراکه بسیاری از این موانع، زائیده‌ی تفاسیر قانونی است که امروزه در بدنه‌ی اجرایی بسیاری از نهادها و سازمان‌ها وجود دارد. بنابراین در یک جهاد فراگیر اقتصادی، مانع‌شناسی و آسیب‌شناسی موانع ضروری است، تا ضمن رفع آن‌ها، زمینه‌های پیشرفت فراهم آید.

مثمر ثمر خواهند بود؛ هرچند که راهبردها و استراتژی‌های سازمان بنادر در سال ۱۳۹۰ و برنامه‌ی پنجم توسعه، خود گویای آمادگی برای حضور فعالانه این سازمان در عرصه جهاد اقتصادی است.

پیش نیاز جهاد اقتصادی، وحدت، یکپارچگی، انسجام، برنامه‌ریزی، تلاش و کوشش است و بدون آن‌ها نمی‌توان کاری از پیش برد؛ ضمن این‌که بایستی با برنامه‌ریزی صحیح و به‌موقع، با مشکلات ناشی از تحریم‌های اقتصادی، اغتشاشات منطقه‌ای و هدفمندسازی یارانه‌ها برخورد و آن‌ها را به مزیتی جهت رشد و رونق اقتصادی مبدل کرد.

از آن‌جا که کلمه‌ی «جهاد»، از استعاره‌ها و معانی مختلفی بهره‌مند است، موارد ذکر شده، مفهوم نقشه و طرح را که از استعاره‌های واژه‌ی جهاد است، به ذهن القا می‌کند و همان‌گونه که از معنای آن پیداست، هر جهادی، نیازمند تهیه‌ی نقشه‌ای عملیاتی است.

مسئله‌ای که می‌توان یک برنامه‌ی اقتصادی را به صورت مجزا پیاده و اجرا کرد و بایستی برای پیشبرد اهداف اقتصادی همه‌ی شاخه‌ها، امکانات و ظرفیت‌های دولتی و غیردولتی را تقویت و ظرفیت‌های انسانی و طبیعی را بالفعل کرد و ارتباط با سازمان‌ها و ارگان‌هایی که مستقیم و غیرمستقیم با سازمان بنادر همکاری

نیاز به جابه‌جایی انسان و کالا باعث شده است که از دیرباز، پدیده‌ی حمل‌ونقل، جایگاه خاصی در عملکردهای اقتصادی داشته باشد. بر اساس تئوری توسعه اقتصادی، امروزه دو بخش حمل‌ونقل و فن‌آوری اطلاعات، زیربنای اصلی توسعه‌ی هر کشوری قلمداد می‌شوند و تا پیش از توسعه‌یافتگی این دو بخش، نمی‌توان به توسعه‌ی اقتصادی کشور امید بست. از سوی دیگر، امروزه دیگر به حمل‌ونقل، صرفاً به عنوان بخش زیربنایی اقتصاد نگریسته نمی‌شود، بلکه به‌منزله‌ی صنعتی به حساب می‌آید که می‌تواند درآمدزایی و سودآوری بالایی برای اقتصاد ملی همراه داشته باشد. در این بین، سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان متولی حمل‌ونقل دریایی که مسئولیت تخلیه و بارگیری ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات سالانه‌ی کشور را به عهده دارد و به منزله‌ی سازمانی تأثیرگذار در گشایش دروازه‌ی ارتباطی کشور با سایر ملل و همچنین مجامع بین‌المللی، می‌تواند نقش به‌سزایی در جهاد اقتصادی ایفا کند. به‌طور قطع، دستیابی به چنین هدفی بدون برخورداری از ابزار لازم و برداشتن گام‌های مؤثر، میسر نخواهد شد.

موارد پیشنهادی مقابل، در سهیم کردن بنادر و زیربخش حمل‌ونقل دریایی به‌منظور آغاز حرکت عظیم جهاد اقتصادی



مسلماً نمی‌توان یک برنامه‌ی اقتصادی را به صورت مجزای پیاده و اجرا کرد و بایستی برای پیشبرد اهداف اقتصادی همه‌ی شاخه‌ها، امکانات و ظرفیت‌های دولتی و غیردولتی را تقویت و ظرفیت‌های انسانی و طبیعی را بالفعل کرد و ارتباط با سازمان‌ها و ارگان‌هایی که مستقیم و غیرمستقیم با سازمان بنادر همکاری دارند را توسعه داد.

سخن آخر

سخن آخر این که، اینک همه‌ی ظرفیت‌های کشور باید بسیج شوند تا در عرصه‌ی اقتصادی به رشد و شکوفایی هرچه بیشتر دست یافت؛ چراکه قدرت هر جامعه، به توان اقتصادی آن بستگی دارد و این مهم برای رسیدن به چشم‌انداز «ایران ۱۴۰۴» ضروری است. هر چند هدف سال گذشته همت مضاعف، کار مضاعف باید همچنان جاری باشد؛ زیرا در میدان جهاد اقتصادی، بدون کار و تلاش مضاعف و برنامه‌ریزی صحیح، موفقیت‌ها دست نیافتنی می‌شوند. ■

از حمایت بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری به‌منظور فعال کردن سرمایه‌گذاری خصوصی در بنادر استفاده کرد.

با توجه به مفهوم کلمه‌ی جهاد که «دیده‌بانی و رصد دقیق» نیز از آن برداشت می‌شود، لازم است وضعیت بنادر ممتاز دنیا به‌دقت رصد شود، موقعیت کشورمان و همچنین مزیت‌های نسبی دریایی مان نسبت به آن‌ها بررسی و آن‌گاه چگونگی تحولات و پیشرفت‌های آنان مشخص شود، از این پس می‌توان به‌سرعت بنیه‌ی اقتصادی خود را افزایش داد و از این راه، علم و داشته‌های فنی خود را به ثروتی شایان در جهت بهبود وضعیت، که نتیجه‌ی جهاد اقتصادی است، تبدیل کنیم.

همچنین می‌توان با نگاهی دقیق، موانعی که ناشی از تفاسیر نادرست قانونی و یا بندهای غیرلازم است و یا مراحلی که حذف آن‌ها اختلالی در سیستم اجرایی ایجاد نمی‌کند، شناسایی و نسبت به رفع هرچه سریع‌تر آن‌ها اقدام کرد و به این ترتیب، تسهیل و تسریع در عملکرد و جلب رضایت خاطر اربابان رجوع و دست‌یابی به هدف را بیش از پیش فراهم آورد.

دارند را توسعه داد. در این راستا، موضوع «آموزش نیروی انسانی» که از دیگر استعاره‌های جهاد است، به‌منظور آمادگی بیشتر برای حضور در صحنه‌ی جهاد اهمیت می‌یابد.

به‌کارگیری نیروهای تحصیل‌کرده، آموزش‌دیده و خوش‌فکر دانشگاهی و همچنین دلسوز و متعهد به خدمت که بتوانند اقتضائات این جهاد عظیم را به منصفی ظهور برسانند، از ارکان آموزش است که به‌نوعی از موضوع «طرح و نقشه» و برنامه‌ریزی مدون نشأت می‌گیرد.

به‌منظور تحقق شعار «جهاد اقتصادی» و با توجه به این که کشور ایران، رتبه‌ی یازدهم در تولید علم در دنیا از سال ۲۰۰۸ میلادی را به خود اختصاص داده است، بایستی از این موقعیت استفاده کرد و به پژوهش‌های کاربردی روی آورد تا از نتایج آن‌ها بهره‌جست؛ زمینه‌ی توسعه‌ی صادرات، به‌خصوص صادرات غیرنفتی را فراهم کرد، تسهیلاتی به‌منظور جذب سرمایه‌گذاری خصوصی و به‌ویژه سرمایه‌گذاری خارجی به‌واسطه‌ی ارتباطات وسیع سازمان بنادر با مجامع بین‌المللی را فراهم آورد و نیز،



با تصویب عضویت سازمان بنادر و دریانوردی در دفتر بین المللی هیدروگرافی

دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل اصلاحات کنوانسیون سازمان بین المللی آب‌نگاری ملحق شد

نیز لازم‌الاجرا خواهد شد. (تاکنون از ۸۰ کشور عضو، ۳۰ کشور به این پروتکل ملحق شده‌اند.)
برخی از اهداف سازمان بین‌المللی هیدروگرافی براساس این پروتکل اصلاحی، عبارتند از:
۱. ارتقای استفاده از آب‌نگاری برای ایمنی ناوبری و کلیه مقاصد دریایی دیگر و افزایش آگاهی جهانی در مورد اهمیت آب‌نگاری،
۲. بهبود پوشش جهانی، قابلیت دسترسی و کیفیت داده‌ها، اطلاعات، محصولات و خدمات و تسهیل دسترسی به چنین داده‌ها، اطلاعات، محصولات و خدمات،
۳. بهبود قابلیت، ظرفیت، آموزش، دانش و فنون آب‌نگاری در سطح جهانی،
۴. ایجاد و گسترش توسعه استانداردهای بین‌المللی مربوط به داده‌ها، اطلاعات، محصولات، خدمات و فنون آب‌نگاری و نیل به بیش‌ترین یکنواختی ممکن در استفاده از این استانداردها،
۵. آرایه‌ی رهنمود معتبر و به‌هنگام در مورد کلیه موضوعات آب‌نگاری به دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی،
۶. تسهیل هماهنگی فعالیت‌های آب‌نگاری در میان دولت‌های عضو،
۷. گسترش هماهنگی در فعالیت‌های آب‌نگاری بین دولت‌های منطقه.
شایان ذکر است، معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با همکاری اداره کل امور دریایی، اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی و مدیریت حقوقی این سازمان، ضمن ترجمه متنون انگلیسی و حضور در جلسات توجیهی، نقش بسیار مهمی در تأیید این پروتکل اصلاحی توسط مجلس شورای اسلامی بر عهده داشته‌است. ■

سازمان بین‌المللی هیدروگرافی (آب‌نگاری)، با تهیه نقشه‌ها و اسناد دریایی، در تحقق ایمنی و رونق کشتیرانی نقش مهمی را ایفا می‌کند.

قانون عضویت سازمان بنادر و دریانوردی در دفتر بین‌المللی هیدروگرافی (آب‌نگاری)، در اول بهمن ماه ۱۳۴۳ تصویب شد. دولت جمهوری اسلامی ایران از اعضای فعال سازمان یادشده و هماهنگ‌کننده منطقه‌ی دریایی "T" (شامل کشورهای منطقه‌ی خلیج فارس و بخشی از دریای عمان و دریای عرب) در تهیه نقشه‌های الکترونیکی دریانوردی ENC و تخصیص شماره‌های INT به نقشه‌های کاغذی به شمار می‌آید.

پس از گذشت ۴۰ سال از تصویب کنوانسیون سازمان بین‌المللی هیدروگرافی، اعضای آن در نوامبر سال ۲۰۰۵ میلادی، پروتکل اصلاحات کنوانسیون را با هدف تغییر ساختار، مدیریت سازمان، تسهیل عضویت کشورها و توسعه موضوعات و فعالیت‌های سازمان تصویب کردند.

الحاق کشورمان به پروتکل اصلاحات کنوانسیون سازمان بین‌المللی هیدروگرافی به لحاظ تحقق حد نصاب لازم برای لازم‌الاجرا شدن آن، بیانگر اراده‌ی جدی جمهوری اسلامی ایران در ارتقای امور علمی، فنی و ایمنی دریانوردی است و جایگاه ایران را در منطقه و عرصه‌ی بین‌المللی تقویت می‌کند. همچنین، از آن جایی که حق عضویت مورد نظر، از ۴۰ سال پیش توسط سازمان بنادر و دریانوردی پرداخت می‌شود، الحاق به این پروتکل، هیچ‌گونه بار مالی جدیدی برای کشورمان نخواهد داشت. این پروتکل با الحاق دوسوم دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی هیدروگرافی (IHO) برای همه‌ی کشورهای عضو، از جمله کشورمان

اولین حضور رسمی نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی در قدیمی‌ترین انجمن زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC)

حقیقی ایرانی در این دبیرخانه انجام می‌شود.
به گفته مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر، PIANC یک انجمن جهانی تخصصی غیر سیاسی و غیر انتفاعی است که به عنوان قدیمی‌ترین انجمن دریایی باهدف ارتقای دانش علمی و فنی در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی در سال ۱۸۸۵ میلادی در کشور بلژیک تأسیس شده است.
وی اضافه کرد: این انجمن دارای کمیته‌های تخصصی ناوبری رودخانه‌ای (In Com)، دریانوردی (Mar Com)، محیط زیست دریایی (Evi Com) و متخصصین جوان (YP Com) است که متشکل از متخصصان بین‌المللی در زمینه‌های فنی، اقتصادی و زیست محیطی مربوط به زیرساخت‌های ترابری دریایی و عهده‌دار تهیه آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های فنی است.
انجمن مذکور در بیش از ۶۵ کشور از جمله استرالیا، اتریش، کانادا، فرانسه، ژاپن و ... نمایندگی دارد و همچنین دارای ۵۱۸ عضو حقوقی و ۲۰۴۵ عضو متخصص علاقه‌مند در سراسر دنیا است.
به گفته کبریایی به زودی وب سایت رسمی انجمن PIANC در ایران جهت استفاده متخصصین داخلی راه‌اندازی خواهد شد.

به دنبال تأیید عضویت رسمی دبیرخانه دائمی همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به نمایندگی از متخصصین داخلی در انجمن دریایی PIANC، در هفته اول خرداد ماه سال جاری نمایندگان این سازمان در اجلاس سالانه این انجمن در شهر برلین آلمان حضور یافتند.

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این خبر، اظهار داشت: در این جلسه از میان ۶۵ کشور عضو انجمن، جمهوری اسلامی ایران به عنوان سی و هشتمین کشور دارای حق رأی رسماً معرفی شد و در انتخابات هیأت رئیسه این انجمن - که هر چهار سال یکبار انجام می‌شود - شرکت کرد.

مهندس علیرضا کبریایی، افزود: دبیرخانه دائمی همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) به منظور توسعه روابط علمی و پژوهشی با مجامع بین‌المللی و استفاده از آخرین دستاوردها در بخش‌های مختلف دریایی، از ابتدای سال ۲۰۱۱ میلادی به عنوان عضو متخصص در انجمن بین‌المللی PIANC آغاز به کار کرد و از این پس تمامی امور مربوط به اعضای

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
در اولین نشست مطبوعاتی در سال جدید خبر داد

بهره‌برداری از ۱۰۰ پروژه‌ی بندری در سال جهاد اقتصادی

ابراهیم زارع

یافت. «صدر»، همچنین از اختصاص اعتبار ۴۵۰ میلیارد تومانی برای توسعه و تجهیز بنادر در سال جاری سخن گفت و اضافه کرد: «با توجه به نام‌گذاری امسال به سال جهاد اقتصادی، بیش از ۱۰۰ پروژه به بهره‌برداری خواهد رسید.»

دلایل کاهش حمل و نقل کالاهای نفتی

«سید عطاءاله صدر»، در ابتدای این نشست خبری، در خصوص عملکرد سازمان بنادر در سال گذشته و برنامه‌های آتی، اظهار داشت: «در سال ۱۳۸۹ که از سوی مقام معظم رهبری، سال همت مضاعف و کار مضاعف نام‌گذاری شده بود، سازمان بنادر و دریانوردی حجم فعالیت‌های خود را افزایش داد و با تلاش بیش‌تر، شاهد موفقیت

«مهندس سید عطاءاله صدر»، در این کنفرانس مطبوعاتی که معاونین بندری، دریایی و امور مالی وی نیز حضور داشتند، طی تشریح اقدامات سازمان بنادر در سال گذشته، از اجرا و بهره‌برداری ۵۲ پروژه‌ی زیربنایی و طرح بندری به ارزش ۳۳۰ میلیارد تومان خبر داد و احداث موج شکن و بنادر کوچک چندمنظوره در سواحل جنوبی به‌منظور محرومیت‌زدایی مناطق ساحلی را مهم‌ترین رویکرد سازمان بنادر در سال ۱۳۸۹ عنوان کرد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: در سال گذشته، مبلغ ۵۷۰ میلیارد تومان سرمایه‌ی بخش خصوصی برای توسعه‌ی پس‌کرانه‌ها در بنادر کشور جذب شد که در مقایسه با سال ۱۳۸۳ با یک تحول چشم‌گیر، به ۱۳ برابر افزایش

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در اولین نشست خبری خود در سال جهاد اقتصادی، با اعلام عملکرد یک سال گذشته‌ی این سازمان، از افزایش ۱۳ درصدی حمل و نقل کالاهای غیر نفتی رشد ۱۱ درصدی حمل و نقل کانتینری، رشد ۳۵ درصدی صادرات غیر نفتی و افزایش ۲۱ درصدی ترانزیت غیرنفتی در سال گذشته خبر داد و مجموعه‌ی تخلیه و بارگیری کالا در سال ۱۳۸۹ را حدود ۱۴۰ میلیون تن برشمرد، در حالی که در سال قبل، این رقم نزدیک به ۱۳۱ میلیون تن بود.





وی ادامه داد: «در راستای توسعه حمل و نقل مسافری دریایی و با آرایه‌ی تسهیلات ساخت شناورها از محل وجوه اداره‌شده‌ی سازمان، تعدادی شناور مدرن و استاندارد به ناوگان مسافری اضافه شد.»

وی خاطرنشان کرد: «در نوروز سال جاری، نزدیک به ۶ میلیون نفر مسافر توسط حمل‌ونقل دریایی جابه‌جا شدند.»

ارتقای بندر شهید رجایی به هاب منطقه‌ای

«سید عطاءاله صدر»، تبدیل بندر شهید رجایی، به‌منزله‌ی بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور، به بندر کانونی (هاب) در منطقه را یکی از اهداف مهم سازمان بندر و در راستای سیاست‌های دولت دانست و توضیح داد: «نیمی از کالاهای از طریق بندر دبی و بندر جنوبی خلیج فارس ترانشیپ (انتقال) می‌شوند و سپس به بندر ایران می‌آیند که در این باره، تصمیماتی اتخاذ شد که تا ترانشیپمنت به بندر ایران سوق یابد.»

وی افزود: «تخفیفات در سود بازرگانی کالاهایی که از طریق بندر شهید رجایی (استان هرمزگان، بندر امام خمینی (استان خوزستان) به بندر دیگر از جمله بوشهر، خرمشهر ترانشیپ می‌شود، منظور شد به‌طوری که در حال حاضر، بندر شهید بهشتی از ۲۵ درصد تخفیف سود بازرگانی و بوشهر از ۲۰ درصد تخفیف سود بازرگانی برخوردارند.»

وی در ادامه گفت: «با اتخاذ تدابیر لازم، ۲۰ خط لاینر کشتیرانی (مستقیم از مبدأ به مقصد) طبق قرارداد با پورت اپراتورها اعلام آمادگی کرده‌اند که از طریق بندر شهید رجایی، عملیات ترانشیپمنت را انجام دهند و حتی تعدادی از آن‌ها، خطوط فیدری این عملیات را هم تأمین کرده‌اند.»

تبدیل بندر نسل دوم به بندر نسل سوم

عضو هیأت عامل سازمان بندر، ایجاد سرمایه‌گذاری و تغییر رویکرد بندر و تبدیل آن‌ها از بندر نسل دوم به نسل سوم را از دیگر

تعداد ۵۲ پروژه‌ی زیربنایی و توسعه‌ی بندری به ارزش ۳۲۰ میلیارد تومان در سازمان بندر به بهره‌برداری رسید، تصریح کرد: «در سال گذشته، در جهت توسعه‌ی دریامحور و رونق سواحل، احداث موج‌شکن و بندر کوچک چندمنظوره در ۴۰ نقطه آغاز شد که تا این لحظه، پیشرفت مطلوبی داشته است.»

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، ادامه داد: «در تمامی کشورها، سواحل زیباترین مناطق و فعال‌ترین بخش‌های اقتصادی هستند، اما در ایران به‌غیر از بندر اصلی، مناطق ساحلی متروکه شده بودند که پس از فعالیت دولت‌های نهم و دهم و با اصرار رییس‌جمهور، این مناطق در حال بهینه‌سازی است.»

«سید عطاءاله صدر»، با اشاره به این که احداث موج‌شکن در بندر کوچک، اغلب دارای پیشرفت بالای ۹۰ درصدی است، اظهار داشت: «این در حالی است که در بندر سیریک، شناس و جزیره‌ی مجنون، این پروژه‌ها به بهره‌برداری رسیده است.»

وی ضمن اشاره به این که مقرر شده است سالانه ۸۰ میلیارد تومان در راستای توسعه‌ی سواحل و احداث موج‌شکن‌های بندر کوچک توسط سازمان بندر و دریانوردی هزینه شود، تصریح کرد: «برآورد اولیه‌ی اجرای پروژه، حدود ۳۰۰ نقطه در سواحل جنوبی کشور است.»

به گفته‌ی «صدر»، برخی از این پروژه‌ها در مناطقی چون سیریک، دیر و شناس، حدود ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی و اجرایی داشته است.

حمل و نقل مسافری دریایی و جابه‌جایی

نزدیک به ۶ میلیون نفر در نوروز ۱۳۹۰

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، با اشاره به این که از دیگر فعالیت‌های سازمان بندر، توسعه‌ی حمل‌ونقل مسافری در سال ۱۳۸۹ بود، تصریح کرد: «در این سال، بندر شهید حقانی در شهر بندرعباس، از موقعیت مطلوبی در زمینه‌ی پایانه مسافری برخوردار شد.»

نسبی فعالیت‌های حمل و نقل دریایی بودیم؛ چندان که به‌رغم رکود اقتصادی دنیا فعالیت‌های این سازمان در سال ۱۳۸۹، از رشد مطلوبی برخوردار بود.»

وی در تشریح عملکرد سازمان بندر تصریح کرد: «در سال گذشته، در بخش حمل و نقل کالاهای غیرنفتی نسبت به سال ۱۳۸۸، رشد ۱۳ درصدی صورت گرفت.»

«صدر» با اشاره به رشد ۱۱ درصدی حمل کانتینری در سال ۱۳۸۹ نسبت به سال ۱۳۸۸، اظهار داشت: «صادرات کالای غیرنفتی در سال ۱۳۸۹، حدود ۳۵ درصد و ترانزیت غیرنفتی نزدیک به ۲۱ درصد نسبت به سال ۱۳۸۸ رشد داشته است.»

وی خاطرنشان کرد: «مجموعه‌ی تخلیه و بارگیری کالا در سال ۱۳۸۸، نزدیک به ۱۳۱ میلیون تن بود که این رقم در سال ۱۳۸۹، به حدود ۱۴۰ میلیون تن افزایش یافت.»

مدیرعامل سازمان بندر، با بیان این که واردات بنزین در سال قبل کاهش یافت، آن را ناشی از افزایش تولید بنزین در کشور دانست و نتیجه‌گیری کرد: «مجموع تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی در سال ۱۳۸۸، حدود ۴۴ میلیون و ۷۷۲ هزار تن بود که این رقم در سال ۱۳۸۹ به ۴۳ میلیون تن کاهش یافت.»

وی با بیان این که واردات نفتی در سال ۱۳۸۸، حدود ۶ میلیون تن بود که در سال ۱۳۸۹ به ۳ میلیون تن کاهش یافت، ادامه داد: «صادرات نفتی در سال ۱۳۸۸، حدود ۱۱ میلیون تن بود که در سال ۱۳۸۹، به ۱۱ میلیون و ۳۰۰ تن افزایش یافت.»

وی خاطرنشان کرد: «همچنین ترانزیت نفتی در سال ۱۳۸۸، حدود ۵/۸ میلیون تن بود که در سال ۱۳۸۹ به ۲/۵ میلیون تن کاهش یافت.»

بهره‌برداری از ۵۲ پروژه‌ی زیربنایی در سال کار مضاعف

مهندس صدر، در بخش دیگری از سخنان خود، ضمن اشاره به این که در سال ۱۳۸۹



ایجاد بنادر خشک برای بنادر

مدیرعامل سازمان بنادر، ایجاد بنادر خشک را در افزایش ظرفیت عملیاتی بنادر حایز اهمیت دانست و اظهار داشت: «استحصال اراضی بندر نوشهر، فرصت مناسبی است تا ظرفیت آن به ۵ میلیون تن افزایش یابد.»

وی ضمن اشاره به ایجاد بندر خشک در حاشیه کنارگذر نوشهر، تصریح کرد: «منطقه‌ی ۲۰۰ هکتاری برای این منظور در نظر گرفته شده است که با واگذاری اراضی توسط منابع طبیعی، کالاهای را از بندر نوشهر به بندر خشک منتقل می‌کنیم که این امر، به افزایش ظرفیت عملیاتی بندر نوشهر می‌انجامد.»

وی اضافه کرد: «بخشی از منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سیرجان نیز به عنوان بندر خشک شهید رجایی در نظر گرفته شده است، همچنین با الحاق ۲۴۰۰ هکتار دیگر به پس کرانه‌ی بندر شهید رجایی، مساحت پس کرانه این بندر به ۴۸۰۰ هکتار، افزایش خواهد یافت.» ■

«صدر»، کل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حمل و نقل دریایی را طی ۵ سال گذشته حدود ۱۹ هزار و ۶۰۰ میلیارد ریال برآورد کرد.

پروژه‌های مهم در دست اجرا

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در ادامه‌ی این نشست خبری، تکمیل یال شرقی و غربی مرحله‌ی دوم طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی، توسعه‌ی بندر شهید بهشتی چابهار، طرح توسعه‌ی بندر انزلی و افزایش ظرفیت این بندر به ۲ برابر، طرح توسعه‌ی بندر امیرآباد و بندر نوشهر و ایجاد بنادر خشک را، مهم‌ترین پروژه‌های در دست اجرای این سازمان در سال ۱۳۹۰ برشمرد و اظهار داشت: «در مرحله‌ی ۲ بندر شهید رجایی، یال شرقی و غربی تا پایان سال جهاد اقتصادی با سرمایه‌ای بالغ بر ۳۱۰ میلیون یورو به انجام خواهد رسید که شامل اجرای مواردی نظیر؛ احداث ۲ هزار و ۲۰ اسکله، ۷۶ هکتار اراضی پس‌کرانه، تأمین تجهیزاتی نظیر ۱۸ دستگاه گنتری کرین و ۷ مترمکعب لای‌روبی است.»

توقف پروژه‌های مربوط به مرجان‌ها

معاون وزیر راه و ترابری، ضمن بیان این‌که بندر شهید بهشتی چابهار، تنها بندر اقیانوسی کشور و دروازه‌ی توسعه‌ی محور شرق است، این بندر را به‌منظور ترانزیت کالا به کشورهای آسیای میانه و افغانستان حایز اهمیت دانست و افزود: «در حال حاضر، تطویل موج‌شکن و اجرای دایک این بندر در حال انجام است.»

وی ادامه داد: «در سال گذشته، مبلغ ۱۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی و بندر شهید بهشتی چابهار به فروش رسید و در سال جاری نیز در نظر داریم مبلغ ۱۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت به فروش برسانیم.»

افزایش ظرفیت اسمی بندر انزلی به ۱۴ میلیون تن

وی ضمن اشاره به این‌که ظرفیت اسمی بندر انزلی در حال حاضر ۷ میلیون تن است که قرار است با اجرای طرح توسعه به دو برابر افزایش یابد، گفت: «اجرای این طرح توسعه در مرحله‌ی اول با، مبلغی بالغ بر ۵۵ میلیارد تومان در دست انجام است.»

وی ضمن بیان این‌که در این قرارداد، احداث حدود ۱۰ اسکله جدید برای بندر انزلی در نظر گرفته شده است، تصریح کرد: «از دیگر پروژه‌های توسعه‌ای، توسعه‌ی بندر امیرآباد است که امیدواریم تا پایان سال از اسکله رو رو این بندر بهره‌برداری کنیم.»

وی ادامه داد: «بندر امیرآباد به‌لحاظ اتصال به راه‌آهن سراسری از موقعیت مطلوبی برخوردار است.»

فعالیت‌هایی این سازمان در سال جاری برشمرد و اظهار داشت: «در بنادر نسل دوم، علاوه بر تخلیه و بارگیری، عملیات توزیع و فرآوری کالا نیز انجام می‌شود، اما در بنادر نسل سوم، با توجه به فعالیت‌های تولیدی، مراکز لجستیک باید ایجاد شوند.»

به گفته‌ی «صدر»، ایجاد خط تولید میل‌گرد در بندر امیرآباد با ظرفیت ۸۰۰ هزار تن، طرح ایجاد مراکز لجستیک در بندر شهید رجایی و سرمایه‌گذاری در پایانه‌ی ترانزیت غلات بندر امام، به ظرفیت ۳۰۰ هزار تن، در راستای ارتقای قابلیت‌های بندری انجام گرفته است.

مدیرعامل سازمان بنادر، تصویب برنامه‌ی پنجم توسعه در مجلس شورای اسلامی را از رویدادهای مهم سال ۱۳۸۹ برشمرد که در جذب بیش‌تر سهم حمل و نقل دریایی در منطقه مؤثر واقع خواهد شد.

تدوین نظام تعرفه‌ی رقابت‌پذیر و انعطاف‌پذیر توسط سازمان بنادر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، تصریح کرد: «با توجه به رویکرد توجه به بنادر در برنامه‌ی پنجم توسعه، در راستای افزایش سهم حمل‌ونقل دریایی منطقه، مقرر شد تعرفه‌های رقابتی و انعطاف‌پذیر، با توجه به شرایط منطقه توسط شورای عالی سازمان بنادر، تدوین و به تصویب شورای اقتصاد برسد.»

«صدر»، اظهار امیدواری کرد: «این نظام تعرفه‌ای که در برنامه پنجم توسعه به تصویب مجلس شورای اسلامی نیز رسیده است، در سالجاری عملیاتی شود.»

جذب ۵۷۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری خصوصی در بنادر

«صدر» با بیان این‌که در سال گذشته، مبلغ ۵۷۰ میلیارد تومان سرمایه‌ی بخش خصوصی در حمل و نقل دریایی و توسعه پس‌کرانه‌های بنادر جذب شد، تصریح کرد: «تعداد قراردادهای با بخش خصوصی در سال ۱۳۸۹ نسبت به سال ۱۳۸۳، نزدیک به ۲/۷ برابر افزایش یافت. هم‌چنین، جذب سرمایه‌ی بخش خصوصی در سال ۱۳۸۹ نسبت به سال ۱۳۸۳، نزدیک به ۱۳ برابر افزایش یافت.»

وی ضمن اشاره به سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر ایران، تصریح کرد: «در بخش سیلوی ترانزیت مشترک ایران و قزاقستان، ۳۰ میلیون دلار و در بخش ترانزیت سیلوی غلات بندر امام خمینی، ۳۵۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی جذب شده است.»

معاون وزیر راه و ترابری، ادامه داد: «در سال ۹۰ نیز علاوه بر اختصاص سالیانه ۸۰ میلیارد تومان برای احداث بنادر کوچک چندمنظوره، ۴۵۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به‌منظور توسعه و تجهیز بنادر در نظر گرفته شده است.»

آفریقا به دنبال استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی ایران

گزارش «بندر و دریا» از مراسم کلنگ‌زنی بزرگ‌ترین پایانه‌ی غلات کشور

(HPC)، «بهره‌گیری از توان بخش خصوصی در توسعه‌ی زیرساخت بندری»، «افزایش بهره‌وری عملیات تخلیه و بارگیری غلات در بندر امام خمینی»، «آزادسازی سایر اسکله‌های بندری به‌منظور توسعه‌ی فعالیت‌ها»، «کاهش هزینه‌های حمل و بهای تمام‌شده‌ی واردات غلات» را ازجمله ویژگی‌های این پایانه عنوان کرد.

تجدیل بندر امام به‌هاب منطقه‌ای غلات

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم آغاز به کار سرمایه‌گذاری مشترک ایرانی کنیایی، به‌منظور احداث پایانه‌ی غلات در بندر امام خمینی، با بیان این‌که کشور کنیا یکی از کشورهای باثبات و پایدار به‌لحاظ سیاسی محسوب می‌شود، بندر مومباسا در این کشور را حایز موقعیت ممتاز در آفریقا دانست و گفت: «موقعیت بندر مومباسا در کشور کنیا به گونه‌ای است که دروازه‌ی ورود به قاره‌ی آفریقا قلمداد می‌شود و برای توسعه‌ی تجارت و استفاده از بازار این منطقه با جمعیت ۲۰۰ میلیونی، باید از بندر مومباسا وارد شویم».

معاون وزیر راه و ترابری در این مراسم نخست‌وزیر کنیا و همچنین معاون اول رییس‌جمهور و مقام عالی وزارت راه و ترابری نیز حضور داشتند، بندر امام خمینی را دومین بندر بزرگ تجاری کشور برشمرد که با ۵۰ میلیون تن

و افزود: «با اجرای چنین پروژه‌ای، توان نگهداری بیش از ۲۰ میلیون تن غلات در مجتمع بندری امام خمینی محقق می‌شود».

این مدیرکل، هدف از این سرمایه‌گذاری مشترک را ایجاد کانون تنظیم و بارگیری انواع غلات در بندر امام خمینی، به‌منظور توسعه‌ی صادرات، واردات، ترانشیپ و ترانزیت از کشورهای آسیای میانه و قفقاز عنوان کرد.

«ابراهیم ایدنی» در تشریح مراحل و بخش‌های مختلف این پروژه، از ساخت سیلوی نگهداری و ترانزیتی، ساخت اسکله‌ی چهارم ۱۵۰ هزارتنی غلات، نصب و راه‌اندازی ۱۲ دستگاه برج تخلیه‌کننده‌ی غلات و بازسازی و بهره‌برداری از سیلوی غلات ۷۰ هزار تنی موجود در بندر، نام برد و ساخت گالری انتقال کالا، ساخت دو دستگاه پل و جاده‌های دسترسی و ساخت نیروگاه برق را نیز به این فهرست اضافه کرد، که بیش از ۴۰۰ فرصت شغلی مستقیم و ۱۰۰۰ فرصت شغلی غیرمستقیم را به دنبال خواهد داشت.

به گفته‌ی «ایدنی»، این پروژه در زمینی به مساحت ۷۰ هزار و ۷۹۱ مترمربع و سرمایه‌گذاری ۱۲۲ میلیارد ریال، امکان ذخیره‌ی ۶۶ هزار و ۵۰۰ تن غلات را فراهم می‌کند.

این کارشناس امور بندری، در خصوص مزایای این پروژه، با اشاره به لزوم تمرکز پایانه‌ی غلات براساس طرح جامع بنادر بازرگانی کشور

احداث بزرگ‌ترین پایانه‌ی غلات کشور، در حالی در بندر امام خمینی و با سرمایه‌گذاری مشترک ایران و کنیا آغاز شد که مراسم آغاز به کار این پروژه، با ابراز احساسات و هیجان طرف کنیایی همراه بود.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، در مراسم کلنگ‌زنی این پروژه، معاون اول ریاست‌جمهوری، نخست‌وزیر کنیا و سرپرست وزارت راه حضور داشتند. «رایلا اودیونگا»، نخست‌وزیر کنیا با بلند کردن دست راست «محمد رضا رحیمی»، همتای ایرانی خود، ساخت پایانه‌ی غلات در ایران را یک همکاری تاریخی و فراهم‌آورنده‌ی ارتباط فرهنگی بین ایران و آفریقا دانست.

«محمد جعفر»، سرمایه‌گذار کنیایی این پروژه نیز، با درآغوش کشیدن مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حضور خبرنگاران و عکاسان خبری، ایران را یک کشور پیشرفته دانست و دلیل قبول سرمایه‌گذاری در این پروژه را، احترام به کشور ایران و امام خمینی (ره) عنوان کرد.

بر پایه‌ی این گزارش و بنا بر اعلام مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، احداث بزرگ‌ترین پایانه‌ی غلات در ایران و حتی منطقه، با بهره‌گیری مشترک بخش‌های خصوصی ایرانی و خارجی و در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی آغاز شده است.

«ابراهیم ایدنی»، ارزش سرمایه‌گذاری اولیه‌ی این پروژه را بالغ بر ۳ هزار میلیارد ریال عنوان کرد





تأکید کرد: «برای توسعه‌ی روابط و گسترش همکاری‌ها با کشورهای آفریقایی از سوی ایران، هیچ محدودیتی وجود ندارد و باید تلاش کنیم این روابط، به‌ویژه با کشور کنیا، بیش از گذشته گسترش یابد.»

«محمدرضا رحیمی»، در دیدار با «رایلا اودینگگا»، نخست‌وزیر کنیا اظهار کرد: «امیدوارم سفر نخست‌وزیر کنیا به استان خوزستان، آغاز فصلی نو برای گسترش روابط دو کشور در زمینه‌های مختلف باشد.»

معاون اول رئیس‌جمهور، با تأکید بر ضرورت تقویت روابط دو کشور در بخش‌های مختلف، گفت: «گسترش روابط جمهوری اسلامی ایران و کنیا و قرار گرفتن دو ملت در کنار یکدیگر، می‌تواند منشاء انجام کارهای بزرگی باشد و تأثیرات مثبتی در سراسر منطقه بر جای گذارد.»

«رایلا اودینگگا»، نخست‌وزیر کنیا نیز، در این دیدار با ابراز خرسندی از حضور خود در استان خوزستان و بازدید از بندر امام، گفت: «روابط جمهوری اسلامی ایران و کنیا دارای پیشینه و سابقه‌ی طولانی و کهن است و این روابط در طی

سرمایه‌گذار می‌تواند براساس قرارداد بلندمدت (۳۰ ساله)، از این سرمایه‌گذاری استفاده کند.» به گفته‌ی «مهندس صدر»، این قرارداد هر ۵ سال یکبار مورد تجدید نظر قرار گرفته و به‌روز می‌شود. بر اساس این گزارش، ساخت سیلو، فراهم‌آوری تجهیزات تخلیه و بارگیری غلات به کشتی و استحصال اراضی از دیگر پروژه‌های عمرانی و توسعه‌ای این سرمایه‌گذاری مشترک به شمار می‌آید.

گسترش همکاری با کشورهای آفریقایی

معاون اول رئیس‌جمهور، در حاشیه‌ی این مراسم، در نشست با نخست‌وزیر کنیا با تأکید بر ضرورت تقویت روابط دو کشور ایران و کنیا در بخش‌های مختلف گفت: «گسترش روابط جمهوری اسلامی ایران و کنیا و قرار گرفتن دو ملت در کنار یکدیگر می‌تواند منشأ انجام کارهای بزرگی باشد و تأثیرات مثبتی در سراسر منطقه بر جای گذارد.»

معاون اول رئیس‌جمهور، با بیان این‌که جمهوری اسلامی ایران توجه ویژه‌ای به گسترش روابط با کشورهای آفریقایی دارد،

ظرفیت تجاری (۳۰ درصد ظرفیت بنادر کشور) و ۲۰ میلیون تن ترانزیت و همچنین، فاصله‌ی نزدیک با پایتخت و ارتباط با بنادر شمالی ایران، می‌تواند دروازه‌ی ورودی کشور و ارتباط با کشورهای آسیای مرکزی و CIS باشد.

«مهندس سید عطاءاله صدر»، با تأکید بر این‌که موقعیت خاص بندر امام خمینی در خلیج فارس، فرصت‌های بازرگانی مناسبی را برای کشورهای عربستان سعودی، عراق، کویت، بحرین و قطر فراهم کرده است، اضافه کرد: «تبدیل بندر امام خمینی به هاب منطقه‌ای غلات، از سیاست‌های راهبردی کشور محسوب می‌شود که در این زمینه نیز اقدامات بسیار مناسبی به انجام رسیده است.»

به گفته‌ی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، پروژه‌ی سرمایه‌گذاری احداث پایانه و سیلوهای غلات با هدف ترانزیت، ترانشیپمنت و سوآپ غلات از بندر امام خمینی و به ارزش ۳۰۷ میلیون دلار انجام می‌شود.

معاون وزیر راه و ترابری در ادامه گفت: «سرمایه‌گذاری به‌منظور احداث پایانه‌ی غلات، به مدت ۵ سال و در ۲ مرحله انجام می‌شود که





«محمدجعفر»، در ادامه گفت: «ما به کشور ایران و پدر این ملت، حضرت امام خمینی (ره)، احترام و ارج می‌نهیم؛ زیرا ایشان با تلاش‌های خود این ملت را به این جا رساندند و ایشان در واقع، پدر امت اسلامی محسوب می‌شوند. وقتی ایشان آمدند، مسلمانان توانستند سرهای خود را بالا بگیرند و با افتخار بگویند که مسلمان هستند. بنابراین، آن فقید، پدر معنوی همه‌ی مسلمانان جهان بودند.»

وی خاطرنشان کرد: «از سال ۲۰۰۹ و در جریان سفر رئیس‌جمهور ایران به کنیا، رایزنی‌های اولیه برای اجرای این پروژه آغاز شد.»

«محمدجعفر»، با اشاره به قابلیت‌های بسیار زیاد بندر امام خمینی تصریح کرد: «می‌توانم بگویم، بندر امام، بندری بی‌نظیر در منطقه است. ایران دارای دو بندر منحصر به فرد است: بندر امام و بندرعباس.»

وی ادامه داد: «معتمد، بندر امام باید مثل بندرعباس، به منزله‌ی مرکزی برای واردات و صادرات موجودیت یابد.»

سرمایه‌گذار کنیایی، خاطرنشان کرد: «در حال حاضر، در بندرعباس بیش از ۲ هزار میلیارد دلار امکانات نصب‌شده وجود دارد. ما باید از این مزیت‌ها استفاده کنیم. کنیا می‌خواهد در ایران سرمایه‌گذاری کند و بر این اساس ما در صدد آن هستیم که این تکنولوژی را از آفریقا به ایران انتقال دهیم.»

«جعفر»، در پایان سخنان خود ابراز امیدواری کرد «آرزو دارم، سرمایه‌گذاری به‌منظور احداث پایانه‌ی بزرگ غلات، آغازگر توسعه‌ی روابط فرهنگی و اقتصادی دو کشور ایران و کنیا شود.» ■

بزرگ‌ترین پایانه‌ی غلات کشور در بندر امام که با حضور معاون اول رئیس‌جمهور و نخست‌وزیر کنیا صورت گرفت، با اشاره به جایگاه معنوی ایران اسلامی، اظهار داشت: «من با عشق و ارادت به ساحت مبارک بنیان‌گذار فقید ایران اسلامی، حاضر به سرمایه‌گذاری در این کشور شدم و با وجود داشتن سه بندر در آرژانتین و همچنین، مهیا بودن فضا برای سرمایه‌گذاری در سایر کشورها، ترجیح دادم در سرزمین امام عصر (عج) که به ظهور ایشان اعتقاد راسخ دارم، حاضر شوم.»

وی با اشاره به تأثیرات سرمایه‌گذاری در این پروژه برای مناسبات اقتصادی و فرهنگی دو کشور ایران و کنیا تصریح کرد: «امروز، یک لحظه‌ی تاریخی برای دو کشور ایران و کنیا است. این نشست می‌تواند امکان همکاری‌های تاریخی گسترده‌ای را برای دو ملت فراهم کند.»

وی خاطرنشان کرد: «در واقع با این همکاری می‌توان ارتباط فرهنگی بیش‌تری بین دو کشور ایجاد کرد. آفریقا در حال حاضر، در صدد ارایه‌ی تکنولوژی خود است و البته این امر، به معنای نبود تکنولوژی در ایران نیست، زیرا ایران یک کشور پیشرفته است.»

سرمایه‌گذار کنیایی، ادامه داد: «معاون رئیس‌جمهور ایران و نخست‌وزیر کنیا، بسیار تلاش کردند تا پروژه‌ی احداث پایانه‌ی غلات شماره‌ی یک بندر امام خمینی، در ایران آغاز شود. وزرای ایران و کنیا دوستان خوب ما محسوب می‌شوند و همچنین در آغاز، استاندار خوزستان برای تصریح در اجرای این پروژه، تلاش بسیاری کردند.»

زمان، همواره گسترش روزافزونی داشته است. وی با تأکید بر ضرورت گسترش و تعمیق هر چه بیش‌تر روابط دو کشور، خاطرنشان کرد: «ایران و کنیا برای گسترش همکاری‌های نیازمند شناسایی و فعال‌سازی ظرفیت‌های موجود خود هستند.»

نخست‌وزیر کنیا که به‌منظور آغاز عملیات احداث بزرگ‌ترین پایانه‌ی غلات کشور با مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایران در مجتمع بندری امام خمینی حضور یافته بود، یادداشت تفاهم همکاری بین ایران و کنیا را نیز امضا کرد.

احداث پایانه‌ی غلات شماره یک مجتمع بندری امام خمینی با هدف فراهم کردن جذب غلات به صورت سوآپ و ترانزیت از کشورهای آسیای میانه و قفقاز، به ظرفیت ۲۰ میلیون تن احداث می‌شود.

این پایانه براساس طرح جامع بازرگانی کشور ساخته می‌شود که امکان ترانزیت غلات کشورهای آسیای میانه از جمله؛ قزاقستان از طریق بندر امیرآباد در شمال و انتقال آن به بندر امام خمینی و صادرات به کشورهای آفریقایی را فراهم خواهد کرد.

بندر امام خمینی در منطقه بی‌نظیر است

سرمایه‌گذار کنیایی، در مراسم کلنگ‌زنی بزرگ‌ترین پایانه‌ی غلات کشور، گفت: «تنها با اعتقاد به ظهور امام عصر (عج)، مشتاق سرمایه‌گذاری در ایران شدم، چون این کشور، بیش‌ترین دل‌داده به این امام همام را داراست.» «محمدحسین محمدجعفر»، در آیین کلنگ‌زنی



بازتاب جهش سه‌پله‌ای بندر شهید رجایی در بین بنادر برتر کانتینری جهان

نوید حرکت شتابان به سوی هاب شدن منطقه‌ای

بنادر از بندر شهید رجایی، در خروجی خبرگزاری‌ها قرار گرفت، بازتاب مثبتی با خود به همراه داشت. «مهندس سید عطاءاله صدر»، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی ارتقای بندر شهید رجایی در میان ۱۰۰ بندر مهم کانتینری جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی را در ادامه‌ی روند صعودی این بندر در سنوات گذشته برشمرد و مجموعه‌ی عملیات کانتینری بندر شهید رجایی در این سال را ۲ میلیون و ۶۰۰ TEU عنوان کرد.

بنا بر تازه‌ترین آمار منتشرشده توسط نشریه‌ی معتبر Containerisation International، بندر ایرانی شهید رجایی، توانست با افزایش ۱۷/۵ درصدی حجم عملیات کانتینری، جهشی سه‌پله‌ای از خود نشان دهد و از جایگاه چهل و هفتم به رتبه‌ی چهل و چهارم ارتقا یابد.

این خبر که همزمان با سفر اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی به استان هرمزگان و بازدید مدیرعامل سازمان

جمع اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، با اعلام ارتقای جایگاه بندر شهید رجایی، گفت: «طرح‌های توسعه‌ای بندر شهید رجایی به سرعت در دست انجام است و این بندر مطابق برنامه‌ی دولت به سمت تبدیل شدن به بندر کانونی یا اصطلاحاً «هاب» منطقه در حرکت است.»

«علی اکبر صفایی»، با اشاره به رشد چشمگیر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این بندر گفت: «طی سال گذشته، بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال قرارداد سرمایه‌گذاری در قالب ۴۶ پروژه با بخش خصوصی منعقد شد که این امر، نویدبخش حرکت شتابان این بخش به سمت دست‌یابی به هاب منطقه‌ای است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان، ابراز امیدواری کرد که در سال جاری، بیش از ۵

فهرست منتشرشده، بندر دبی (امارات) و بندر سلاله و خور فکان (عمان)، به لحاظ رشد عملکرد در سال ۲۰۱۰ میلادی، پایین‌تر از بندر شهید رجایی قرار گرفته‌اند، نتیجه‌گیری کرد: «بندر شهید رجایی در سال گذشته‌ی میلادی، رکورد عملیات ۲ میلیون و ۶۰۰ TEU کانتینر را شکست و عملکردی بالاتر از بنادر منطقه را تجربه کرد.»

به گفته‌ی صادقی فر، بندر شهید رجایی، در سال ۲۰۰۵ هفتادمین بندر، در سال ۲۰۰۶ شصت و نهمین، در سال ۲۰۰۷ شصت و هفتمین، در سال ۲۰۰۸ شصتمین و در سال ۲۰۰۹ میلادی، چهل و هفتمین و در سال ۲۰۱۰ چهل و پنجمین بندر کانتینری جهان بوده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز، در

معاون وزیر راه که در جمع اعضای کمیسیون عمران مجلس سخن می‌گفت، بندر شهید رجایی را بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور دانست که ۶۰ درصد تخلیه و بارگیری کالاهای کشور در آن انجام می‌پذیرد.

به گفته‌ی «صدر»، بندر شهید رجایی از حمایت جدی دولت برای تبدیل شدن به بندر کانونی در منطقه برخوردار است و در این راستا نیز، اقدامات و طرح‌های بسیار خوبی آغاز شده است.

«محسن صادقی‌فر»، معاون امور بندری سازمان بنادر، نیز رشد عملکرد و توسعه‌ی فعالیت‌های کانتینری بندر شهید رجایی را عامل مهمی در ارتقای رتبه‌ی این بندر در بین ۱۰۰ بندر برتر کانتینری جهان دانست.

«صادقی‌فر»، با اعلام این خبر که در تازه‌ترین



بازدید کمیسیون عمران مجلس از مجتمع

بندری شهید رجایی

اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، در ادامه‌ی بازدید از پروژه‌های عمرانی استان هرمزگان، از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کردند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، قائم مقام وزارت راه و ترابری، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و استاندار هرمزگان، در این بازدید، اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی را همراهی کردند.

«مهندس سید عطاءاله صدر»، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در نشست که در حاشیه‌ی این بازدید برگزار شد، با اشاره به جایگاه بندر شهید رجایی در منطقه گفت: «طی سال گذشته، بیش از ۱۴۰ میلیون تن کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شد که از این میزان، ۶۰ درصد در بندر شهید رجایی انجام پذیرفته است.»

وی در عین حال، ظرفیت بنادر کشور را ۱۶۰ میلیون تن عنوان کرد و گفت: «عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور، به رغم تحریم‌هایی که از سوی دشمنان اعمال شده، با رشد چشمگیر ۴۶ درصدی روبه‌رو بوده است که نشان از بی‌اثر بودن تحریم‌ها دارد.»

«صدر»، همچنین از تلاش و حمایت جدی دولت در جهت تبدیل بندر شهید رجایی به «HUB» منطقه‌ای خبر داد و افزود: «پس از بازدید اعضای کارگروه حمل و نقل کشور در فروردین ماه سال گذشته و مصوبات این کارگروه، طرح‌ها و اقدامات بسیار خوبی در جهت تبدیل این بندر به بندر کانونی در منطقه آغاز شد که خوشبختانه آثار مثبتی را دربرداشته است.»

وی در ادامه به جایگاه حمل و نقل دریایی در کشور اشاره کرد و گفت: «بیش از ۹۳ درصد از صادرات، واردات و ترانزیت صورت گرفته در کشور، از راه دریا انجام می‌شود که نشان از وابستگی اقتصاد کشور به این بخش دارد.»

«صدر»، به عملیات سوخت‌رسانی انجام شده در بنادر کشور اشاره کرد و گفت: «در سال گذشته، ۲/۵ میلیون تن عملیات در بخش سوخت‌رسانی به کشتی‌ها انجام گرفت که بخش عمده‌ی آن از طریق بندر شهید رجایی انجام پذیرفته است.»

وی سهم ایران از این صنعت را در منطقه ۲۵ درصد برآورد کرد و افزود: «برنامه‌ریزی و جهت‌گیری لازم برای دستیابی به سهم و جایگاه شایسته‌ی ایران در منطقه صورت پذیرفته است که بر همین اساس، پروژه‌های بسیاری در کشور در حال انجام است.»

بنادر، مهم‌ترین ابزار رشد اقتصادی کشور

رییس کمیسیون عمران مجلس شورای

اسلامی، توجه جدی به توسعه‌ی بنادر را از جمله مهم‌ترین برنامه‌های این کمیسیون در راستای حرکت به سمت توسعه اقتصادی کشور عنوان کرد.

به گزارش «بندر و دریا»، به نقل از روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، «علی‌اکبر آقایی» در نشستی در حاشیه‌ی بازدید اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از بندر شهید رجایی، با اشاره به نقش و جایگاه مهم بنادر در اقتصاد کشور گفت: «باید بنادر را بر اساس اهداف فراملی توسعه و تجهیز کرد.»

وی، لزوم ارتقای جایگاه ایران در دنیا را یادآور شد و افزود: «با توجه به نام‌گذاری امسال به نام جهاد اقتصادی، باید همه‌ی توان خود را به کار بندیم تا جایگاه اقتصادی ایران در جهان ارتقا یابد.»

«دکتر آقایی»، خاطرنشان کرد: «برای تحقق جهش اقتصادی باید زیرساخت‌های آن آماده شود و بنادر نقش مهمی در توسعه‌ی زیرساخت‌ها دارند.»

وی با اشاره به این که مجلس از توسعه‌ی زیرساخت‌ها خصوصاً زیرساخت‌های بندری حمایت می‌کند، گفت: «چنانچه به دنبال تحقق جهاد اقتصادی هستیم، باید به توسعه‌ی زیربنایی و به‌ویژه توسعه‌ی بندری در استان‌هایی مانند هرمزگان توجه جدی‌تری داشته باشیم، چراکه این استان از ظرفیت‌های بسیار بالایی برخوردار است.»

«آقایی» بر لزوم توسعه‌ی همزمان راه‌آهن در کنار بنادر تأکید کرد و افزود: در حال حاضر، توجه جدی‌تر به بخش خصوصی ضروری به نظر می‌آید و افزایش رقابت بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در بنادر کشور، موجب توسعه‌ی زیرساخت‌های اقتصادی می‌شود.»

رئیس کمیسیون عمران مجلس، با اشاره به دوخطه شدن راه‌آهن بندرعباس، گفت: «یکی از اولویت‌های دولت و مجلس این است که بندرعباس به وسیله‌ی راه‌آهن دوخطه، به شمال کشور متصل شود و از اولویت‌های اصلی دولت و مجلس، توسعه‌ی راه‌آهن، آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها است.»

رونمایی از ۵ فروند شناور مسافری مدرن

با حضور اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و استاندار هرمزگان، از ۵ فروند شناور مسافری مدرن و استاندارد در بندر مسافری شهید حقانی بهره‌برداری شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در دومین روز از سفر اعضای کمیسیون عمران مجلس، ۵ فروند شناور مدرن و استاندارد در بندر شهید حقانی به بهره‌برداری رسید.

این شناورها از محل وجوه اداره‌شده‌ی سازمان



هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی در این بندر جذب شود.

«صفایی» روند احداث مرحله‌ی دوم طرح توسعه را تشریح کرد و گفت: «در کنار اجرای مرحله‌ی دوم و سوم، قصد داریم به‌لحاظ دریایی، بندر شهید رجایی را گسترش دهیم تا بتوانیم نیازهای این بندر را در بلندمدت مرتفع کنیم.»

وی با تأکید بر بی‌اثر بودن تحریم‌ها بر فعالیت این بندر گفت: «هدف دور جدید تحریم‌ها فشار بر حمل و نقل دریایی کشورمان است، اما خوشبختانه با اقدامات و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده باید گفت در حال حاضر، کشتی‌های ۳۹ خط بین‌المللی کشتیرانی در بندر شهید رجایی تردد دارند و این بندر با بیش از ۸۰ بندر دنیا در ارتباط است.»



مدکندآلوی قشم، ضمن بیان توضیحاتی پیرامون فعالیت‌های گذشته و ساخت شناورهای مدرن، اظهار داشت: «این شرکت به عنوان سازنده‌ی شناور در کشور، تاکنون به قرارداد خود مبنی بر ساخت ۱۰ فروند شناور مدرن عمل کرده است که هم‌اکنون این شناورها در مسیر دریایی بندرعباس - قشم در حال جابه‌جایی مسافران هستند.» وی در ادامه با بیان این‌که، این شرکت سالانه از خروج میلیاردها تومان معادل ارزش جلوگیری می‌کند، تصریح کرد: «در حال حاضر، در بعضی از قسمت‌ها از متخصصان ترکیه‌ای استفاده می‌کنیم اما در بخش‌های مهمی، از عملکرد متخصصان داخلی بهره‌مند هستیم. ■

از طریق دریا جابه‌جا شده‌اند.» گفتنی است، معاون وزیر راه و ترابری و اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، از بخش‌های مختلف بندر مسافری شهید حقانی بازدید کردند. وی همچنین با حضور در تعدادی از تندروها، با مسافران و خدمه‌ی این شناورها به گفت‌وگو پرداخت. لازم به یادآوری است که استان هرمزگان، ۹۷ درصد جابه‌جایی مسافرت‌های دریایی کشور را در اختیار دارد.

معاون وزیر راه در جمع شناورسازان

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اتفاق اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، از «شرکت شناورسازی مدکندآلوی قشم» نیز دیدن کردند. معاون وزیر راه، توجه جدی این سازمان به استانداردسازی شناورهای مسافری را یادآوری کرد و گفت: «بر این اساس، به متقاضیان، از محل وجوه اداره‌شده‌ی سازمان نزد بانک‌ها، تسهیلاتی اعطا می‌شود تا بر اساس آن، ناوگان حمل و نقل مسافری نوسازی شود.» وی گفت: «در حال حاضر، تکنولوژی ساخت شناورهای مسافری در کشور وجود دارد که زمینه‌ساز اشتغال جوانان شده است.» همچنین در این دیدار، مدیرعامل شرکت

بنادر و دریانوردی که در قالب تسهیلات به متقاضیان اعطا شده است، فراهم آمده و وارد ناوگان مسافری دریایی شده است. تمام این شناورها در داخل کشور ساخته شده‌اند که ۴ فروند در «شرکت مدکندآلوی قشم» و یک فروند نیز در «کشتی‌سازی فراساحل» ساخته شده است. این شناورها در راستای طرح جایگزینی شناورهای غیراستاندارد با شناورهای مدرن و استاندارد ساخته شده‌اند که با ورود آن‌ها، تعدادی از شناورهای فرسوده و غیراستاندارد از ناوگان مسافری دریایی خارج خواهند شد. در حاشیه‌ی این بهره‌برداری، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از عزم جدی این سازمان در جهت تقویت و ارتقای مسافرت‌های دریایی خبر داد. «سید عطاءاله صدر» گفت: «بر این اساس، هم‌اکنون مرحله‌ی اول طرح توسعه‌ی بندر مسافری شهید حقانی به بهره‌برداری رسیده است و مرحله‌ی دوم طرح توسعه‌ی این بندر و همچنین بندر مسافری شهید ذاکری قشم نیز، در دست اجرا قرار دارد.» وی خاطرنشان کرد: «طی سال گذشته، عملیات بنادر مسافری کشور با رشد قابل توجهی روبه‌رو بوده است، به نحوی که در تعطیلات نوروزی، ۵ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر

در دیدار نماینده کشورمان با مدیر صندوق بین المللی
جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی مواد نفتی تسلیم شد

اولین گزارش دریافت مواد نفتی مشمول کنوانسیون ایجاد صندوق IOPC

دریافت‌کنندگان مواد نفتی مشمول این معاهده مکلفند، هرساله گزارشی از میزان دریافت مواد نفتی مصوبه‌ی کنوانسیون را به صندوق ارایه کنند تا صندوق بر اساس آن و طبق فرمول خاص خود، سهم‌الشرکه و یا همان حق عضویت دولت عضو را محاسبه و به‌منظور پرداخت، به دریافت‌کنندگان اعلام نماید.

در جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفت، دریافت‌کننده‌ی انحصاری مواد نفتی مورد نظر محسوب می‌شود. نظارت بر حسن اجرای کنوانسیون در کشورمان نیز، با سازمان بنادر و دریانوردی است.

گفتنی است، عدم ارایه‌ی گزارش و پرداخت سهم‌الشرکه، محرومیت دولت عضو از شرکت در روند تصمیم‌گیری‌های صندوق و نیز عدم پرداخت غرامت در صورت بروز حوادث دریایی در آب‌ها و سواحل دولت عضو صندوق را در پی خواهد داشت. ■

در این دیدار، «ویلم اوستروین» ضمن تشکر از دولت جمهوری اسلامی ایران، بابت ارایه‌ی گزارش دریافت مواد نفتی به عنوان رکن اصلی تعهدات ناشی از کنوانسیون، بار دیگر عضویت ایران در صندوق را با توجه به جایگاه این کشور در صنعت نفت جهان و موقعیت منحصربه‌فرد منطقه‌ی خلیج فارس به‌لحاظ آسیب‌پذیری در قبال حوادث دریایی منجر به آلودگی مواد نفتی، بسیار مهم و در خور توجه دانست.

وی همچنین، به حضور یک سال پیش خود در ایران اشاره کرد و از نتایج آن سفر ابراز خرسندی و از استقبال مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی، قدردانی کرد.

قابل ذکر است، جمهوری اسلامی ایران در آبان‌ماه سال ۱۳۸۷ هجری شمسی به عضویت کنوانسیون مذکور درآمد و یک سال بعد، یعنی از آبان‌ماه سال ۱۳۸۸ ه.ش، به اجرای مفاد آن متعهد شد. به موجب این کنوانسیون،

در آخرین روز فروردین‌ماه سال جاری معاون نماینده‌ی دایم جمهوری اسلامی ایران در IMO و نماینده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی در صندوق بین‌المللی جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی مواد نفتی (IOPC)، در مقر این صندوق حاضر شد و با مدیر آن دیدار و گفت‌وگو کرد.

در این دیدار، «علی‌اکبر مرزبان» در اجرای کنوانسیون ایجاد صندوق IOPC (مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی)، اولین سری از گزارش دریافت مواد نفتی مشمول کنوانسیون مربوط به سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰ میلادی را که از سوی شرکت ملی نفت ایران تهیه و ارسال شده بود را، رسماً به مدیر صندوق ارایه کرد و مسایل مورد علاقه‌ی طرفین، مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

هم نشینی با امواج صلح و برادری

گرامیداشت روز ملی خلیج فارس در جزیره قشم

خطاب به هفتمین جشنواره بین‌المللی فرهنگی-هنری خلیج فارس، پاسداشت نام بلند خلیج فارس را به عنوان مظهر صلح و برادری، وظیفه‌ی آحاد ایرانیان پاك‌نهاد دانست و با تقدیر از برگزارکنندگان این جشنواره، اظهار امیدواری کرد: دست‌اندرکاران جشنواره‌ی خلیج فارس با کوشش خستگی‌ناپذیرشان، کاری را که آغاز کرده‌اند، در عرصه‌های بین‌المللی گسترش دهند و مایه‌ی روسیاهی و پشیمانی دشمنان هویت، تاریخ و فرهنگ درخشان دینی و ملی‌مان شوند. متن کامل پیام «دکتر محمود احمدی‌نژاد» بدین شرح است:

هفتمین همایش ملی فرهنگی و گردشگری خلیج فارس، هشتم اردیبهشت ماه سال جاری با میزبانی منطقه‌ی آزاد تجاری-صنعتی قشم و با هدف فراهم آوردن زمینه حضور صاحب‌نظران، پژوهشگران، دانشگاهیان و دانشجویان و به منظور معرفی و شناساندن بهتر خلیج همیشه فارس، به کار خود پایان داد.

خلیج فارس، مظهر صلح و برادری

رئیس‌جمهور کشورمان به مناسبت روز ملی خلیج فارس، در پیامی

بسمه تعالی

اهمیت و جایگاه خلیج همیشه فارس، در شکل‌گیری فرهنگ و تمدن عظیم ایران و تأثیر آن بر تمدن بشری، چنان است که بسیاری از مورخان از این پهنه‌ی نیلگون به عنوان «گاهواره‌ی تمدن» یاد کرده‌اند.

اگرچه تعداد کسانی که بر این واقعیت هزاران ساله چشم بسته‌اند کم نیست، اما حقیقتی که بر همگان آشکار است، آن است که این خطه‌ی پهناور گنجینه‌ای ارزشمند از اسطوره‌ها، حماسه‌ها و آیین‌های ناب و ماندگار را از زمان‌های دور تا به امروز در خود جای داده است؛ گنجینه‌ای که تلاش برای صیانت از آن و پاسداشت نام بلند خلیج فارس به عنوان مظهر صلح و برادری، وظیفه‌ی آحاد ایرانیان پاك‌نهاد است.

برگزاری نخستین جشنواره بین‌المللی فرهنگی هنری خلیج فارس، فرصت و بستری است تا داشته‌های گران‌سنگ این سرزمین کهن، از

ظلم‌ستیزی و رشادت مردمانش در طول تمدن دیرپای تاریخی، تا پیام جهان‌شمول صلح و عدالت و برادری از سوی ایران اسلامی، بیش از پیش به جهانیان معرفی شود.

مطمئنم، دست‌آوردهای این حرکت ارزشمند، مایه‌ی افتخار و بهره‌گیری نسل‌های آینده خواهد بود و فرزندان عزیز ایران در سراسر جهان با سرفرازی از آن یاد خواهند کرد؛ همچنان که وجدان‌های بیدار بشری، سر تعظیم در برابر تمام نیکی‌هایی که از این منطقه جوشیده، فرود خواهند آورد.

اینجانب از تمامی هنرمندان متعهد، مورخان، نویسندگان، دانشمندان، محققان و دست‌اندرکاران برگزاری جشنواره تقدیر می‌کنم و امیدوارم با کوشش خستگی‌ناپذیرشان کاری را که آغاز کرده‌اند به عرصه‌های بین‌المللی گسترش دهند و مایه‌ی روسیاهی و پشیمانی دشمنان هویت، تاریخ و فرهنگ درخشان دینی و ملی‌مان شوند. ان‌شاءالله.

تأثیر تحقیق و پژوهش در روشن‌گری تاریخ خلیج فارس

آیین هفتمین همایش ملی خلیج فارس با رونمایی از تمبر «خلیج فارس»، لوح یادمان و کتاب «خلیج فارس»، همچنین تجلیل از خانواده‌ی شهدا و برگزیدگان علمی و پژوهشی این همایش همراه شد.

براساس این گزارش، «دکتر محمدحسن گنجی» پدر جغرافیای ایران در همایش ملی خلیج فارس پیشنهاد کرد: «در سطح نهاد ریاست جمهوری، مجله‌ی بین‌المللی خلیج فارس، به شکل وسیع و به چند زبان زنده‌ی دنیا منتشر و به شکل رایگان در کشورهای متعدد پخش شود.»

«دکتر محمدحسن گنجی»، در همایش ملی خلیج فارس گفت: «سابقه‌ی نام «خلیج فارس» در اسناد و مدارک تاریخی آمده است. برخی کشورهای عربی که ثروت‌های بادآورده دارند، از این امکانات برای رسیدن به مقاصد خود درباره‌ی نام خلیج فارس استفاده می‌کنند.»

استاد جغرافیای کشورمان با یادآوری چاپ نام جعلی خلیج فارس در نشریه‌های خارجی و سپس عذرخواهی آن‌ها از این اقدام، بیان کرد: «آن‌ها برای تغییر نام خلیج فارس، پول زیادی به روزنامه‌ها می‌دهند و سپس عذرخواهی می‌کنند، درحالی‌که افراد کمی خبر مربوط به عذرخواهی آن‌ها را می‌خوانند، بنابراین ما باید بر اساس اسناد، مدارک، ادبیات، اشعار و فولکلور، هرآنچه از دستان برمی‌آید، برای پایدار کردن این نام انجام دهیم.» «گنجی»، با بیان این‌که هنوز زمینه برای پژوهش درباره‌ی نام

خلیج فارس وجود دارد، ادامه داد: «باستان‌شناسان معتقدند که جزیره‌ی قشم دست‌نخورده است و اگر در این منطقه پژوهش انجام شود، مسائل زیادی درباره‌ی خلیج فارس روشن خواهد شد.»

وی درباره‌ی پیشنهاد چاپ مجله توسط نهاد ریاست جمهوری، اظهار کرد: «با این کار، دانشمندان با ماهیت مسأله‌ی خلیج فارس آشنا می‌شوند. آن‌ها به دنبال دست‌یابی به واقعیت دانش هستند؛ ولی معاندان جمهوری اسلامی ایران در آن طرف خلیج فارس، دست از اقدام برنمی‌دارند. من از سوی جامعه‌ی جغرافی‌دان‌های ایران، اطمینان می‌دهم که اگر مجله‌ای بین‌المللی درباره‌ی خلیج فارس منتشر شود، پژوهشگران از آن حمایت می‌کنند و مقالات خود را در آن منتشر خواهند کرد، تا حقیقت این مسأله در دنیا آشکار شود.»

«دکتر محمدحسن گنجی»، در ادامه افزود: «قشم و کیش در نزدیکی دبی هستند. دبی مانند قارچ رشد کرده است و در مسائل بزرگ مالی دنیا دخالت می‌کند؛ به همین دلیل صادرات و واردات ما تحت تأثیر این منطقه قرار گرفته است. امیدوارم کسانی که نسبت به چگونه به وجود آمدن خلیج فارس آگاهی ندارند، با این مسأله بیش‌تر آشنا شوند.»

خلیج فارس بخشی از هویت ملی ماست

«دکتر محمدحسن یادگاری» رئیس جهاد دانشگاهی کشور نیز در

مردم پاسداری کنیم. شاید اگر برخی تلاش‌های مذبوحانه درباره‌ی نام خلیج فارس نبود، امروز گرمی‌داشت خلیج فارس نیز، مورد غفلت قرار می‌گرفت. شاید این تحرک‌ها بهره‌های فراوانی هم داشته‌اند تا قدرشناسی و هوشیاری ما را بیش‌تر کنند.»

وی افزود: «این تلاش‌ها سبب وحدت ملی و انسجام شده است. نام خلیج فارس، امروز در هر شهر و روستایی، زیبا جلوه می‌کند.» او با ابراز خوش‌حالی از بیداری مردم، بیان کرد: «هر چیزی که مایه‌ی عزت انسان باشد، خوب است و هر چیز غیر از آن ارزشی ندارد. انسان باید احساس عزت کند. موضع انسان نیز، برای شناخت و درک موضع دشمن، ضرورت دارد. یکی از فواید نقد این است که فرصتی برای درک حقیقت و گفت‌وگو ایجاد می‌شود. وقتی موضع فردی نقد و ارزیابی علمی نیست، در شرایط خصومت، دشمنی و جعل قرار می‌گیرد.»

«رحیم‌مشایی» ادامه داد: «توسل به موارد غیرواقعی و دروغین که به‌زودی در بوته‌ی نقد علمی قرار می‌گیرد و با رسوایی همراه می‌شود، ریسک بزرگی است و از این بابت نگرانی وجود ندارد. مسأله‌ی خلیج فارس، با مراجعه و اخذ گواهی از هزاران سند، روشن است. ابهامی وجود ندارد که کسی بخواهد پرده از ابهام بردارد. اگر کسی قصد کار سیاسی داشته باشد، راه باز است؛ ولی کار سیاسی، ارزشی در حوزه‌ی اقدامات علمی و پژوهشی که به دنبال اثبات حقیقت‌اند، ندارد. البته امروزه راه دروغ‌پردازان سیاست‌باز باز است و کسی نمی‌تواند جلوی آن‌ها را بگیرد.»

او در ادامه با اشاره به زمینه‌هایی که سبب نام‌گذاری مناطق می‌شود و ارتباط آن‌ها با فرهنگ و جغرافیای منطقه، گفت: «کاوش باستان‌شناسی در آن طرف آب‌های خلیج فارس، توسط سازمان میراث فرهنگی و گردشگری تعریف شده است تا نشان دهیم که آن بخش‌ها نیز، قسمتی از سرزمین ایران بوده‌اند. تاکنون نیز، کاوش‌هایی در کشور عمان انجام شده است.» «مشایی» تأکید کرد: «بر یکایک ما، به‌خصوص اعضای دولت تکلیف است که بستر را به‌منظور اشاعه‌ی نام «خلیج فارس» فراهم کنند و از حرکت‌های پژوهشی در این زمینه پشتیبانی شود. خلیج فارس، پرچم ما شده است و نیاز داریم نام ایران را در دنیا، با شکوه و عظمت بر زبان آوریم.»

رییس دفتر رییس‌جمهور، در پایان سخنان خود، پیشنهاد دکتر گنجی درباره‌ی چاپ مجله‌ی بین‌المللی خلیج فارس را قابل پیگیری دانست. شایان ذکر است، این همایش توسط مرکز علمی فرهنگی، گردشگری دانشجویان ایران وابسته به جهاد دانشگاهی کشور و با همکاری و حمایت سازمان منطقه‌ی آزاد قشم در جزیره‌ی قشم برگزار شد. ■

ادامه‌ی مراسم، گفت: «خلیج فارس، پهنه‌ای پر عظمت از آثار قدرت الهی روی زمین است و اهمیت آن از این جهت است که در هویت ملی تاریخی و فرهنگی ما ریشه دارد و در برهه‌های مختلف تاریخی، در زمینه‌های سیاست، اقتصاد، فرهنگ و استقلال این مرزوبوم اثرگذار بوده است.»

او ادامه داد: «آن چه اهمیت دارد این است که در تمامی این دوره‌ها همسایگان خلیج فارس زندگی مسالمت‌آمیز همراه با صلح، آرامش و امنیت را در کنار هم تجربه کرده‌اند و همه‌ی تعدی‌ها، تجاوزگری‌ها و اشغالگری‌ها در این منطقه، در نیات پلید و خبث‌آلود بیگانگان و مستکبران ریشه داشته است.»

«یادگاری» با تأکید بر این که یکی از مهم‌ترین مسائل در خلیج فارس، حفظ هویت تاریخی و فرهنگی این پهنه است، بیان کرد: «بخش عمده‌ای از این مسؤولیت بر عهده‌ی دولت جمهوری اسلامی ایران است.»

وی اظهار کرد: «خلیج فارس اگرچه بخشی از هویت ملی ماست، ولی تأکیدهای دین مقدس اسلام، بیش از هر چیز دیگری انگیزه‌ی حفظ این هویت را تقویت کرده است. بی‌شک، مهم‌ترین عنصر هویتی هر انسانی، هویت دینی است و ما نیز هویت اسلامی و دینی خویش را بر هیچ چیز دیگری ترجیح نمی‌دهیم.»

رییس جهاد دانشگاهی کشور، در پایان افزود: «نام «خلیج فارس»، با ایمان، فرهنگ و رشادت‌های یک ملت بر خلق حماسه‌ها در طول تاریخ عجین شده است. در این میان بعضی از قدرت‌های بزرگ، درصدد بحران‌آفرینی در میان ملت‌ها برآمده‌اند. در رابطه با جعل نام خلیج فارس نیز، برای نخستین‌بار، انگلیسی‌ها و عمال آن‌ها اقدام کردند.»

تلاش‌های مذبوحانه برای تحریف نام خلیج فارس

«سفندیار رحیم‌مشایی» رییس دفتر رییس‌جمهور در ادامه‌ی مراسم هفتمین همایش ملی خلیج فارس، گفت: «اگر کسی به ارزشی پای‌بند باشد، پای آن می‌ایستد و این علامت انسان بودن است. جلوه‌های تاریخی، ارمغان مردان و زنان این سرزمین است و تکلیف ماست که پای ارزش‌ها بایستیم و در دفاع از دست‌آوردهای تاریخی این سرزمین، تا پای جان ایستادگی کنیم و هیچ تلاش و کوشش مذبوحانه‌ای را در جهت نفی ارزش‌های تاریخی این ملت برنتابیم و از حقایق میراث تمدن



در نشست خبری «مهندس سید عطاءاله صدر»
در آستانه برگزاری نوزدهمین همایش
ارگان‌های دریایی عنوان شد

ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی در راستای توسعه‌ی دریامحور معنای یابد

نوزدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی با رویکرد مبتنی بر ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی در راستای توسعه‌ی دریامحور و موضوعاتی از قبیل: مبارزه با پدیده‌ی قبیح دزدی دریایی به منظور حفظ امنیت دریانوردی و جان و مال انسان‌ها در آب‌راه‌های بین‌المللی و نیز، اثرات و پی‌آمدهای ناشی از انتشار گازهای گلخانه‌ای و گرم شدن کره‌ی زمین، تغییرات آب‌وهوایی و اثرات سهمگین و ویرانگر سونامی و طوفان‌های حارهای بر مناطق ساحلی و تدابیر و روش‌های پیش‌گیرانه‌ی لازم برای ارتقای ایمنی دریانوردی و کاهش خسارات و ضایعات آن و نیز مبارزه با آلودگی‌های محیط زیست دریایی، توسعه‌ی زیرساخت‌ها و تجهیز بنادر و توسعه‌ی ارگان‌های دریایی کشور متناسب با افزایش سهم بازار و توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی در راستای تحقق چشم‌انداز آینده‌ی صنعت حمل‌ونقل در افق توسعه‌ی سال ۱۴۰۴، اردیبهشت‌ماه سال جاری در رامسر و با میزبانی سازمان حفاظت از محیط زیست برگزار شد.

به همین مناسبت، «مهندس سید عطاءاله صدر»، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی روز شنبه دهم اردیبهشت‌ماه در محل سالن کنفرانس این سازمان در جمع خبرنگاران حضور یافت و به سؤالات آنان پیرامون موضوعات مختلف این همایش پاسخ گفت که ماحصل آن از نظراتان می‌گذرد.

خلیج فارس و اثرات آن بر روابط

کشورهای هم‌جوار و اقتصاد دریایی

روز دهم اردیبهشت‌ماه، «روز ملی خلیج فارس» می‌باشد که لازم است در ابتدا به نقش و موقعیت مهم این خلیج کهن بر اثرات اقتصادی، حمل‌ونقل دریایی و روابط متقابل بین کشورهای هم‌جوار آن تأکید کنم.

«مهندس سید عطاءاله صدر»، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این مطلب، گفت: «نوزدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی، امسال به میزبانی سازمان حفاظت محیط زیست دریایی و با شعار «ایمنی،

امنیت و حفظ محیط زیست در راستای توسعه‌ی دریامحور»، برگزار می‌شود که با توجه به نقش مهم حفاظت از محیط زیست و بحث ایمنی در دریانوردی، مباحثی از جمله: آلودگی‌های زیست‌محیطی توسط تأسیسات ساحلی، فراساحلی و شناورها را شامل می‌شود و از سوی دیگر، با نگاه به حفظ و توسعه‌ی منابع انسانی، بروز پدیده‌ی زشت دزدی دریایی که ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی را در آب‌راه‌های مربوطه مورد تهدید قرار داده، از جمله چالش‌های پیش‌روی ارگان‌های دریایی است که در این همایش مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت.»

وی با اشاره به شعار امسال سازمان بین‌المللی دریانوردی با عنوان «واکنش هماهنگ علیه دزدی دریایی» و هماهنگی آن با نام‌گذاری سال ۱۳۹۰ با عنوان «سال جهاد اقتصادی»، بر ضرورت اقدامات هماهنگ ارگان‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران، از جمله نیروی دریایی ارتش و سپاه و اقدامات پیش‌گیرانه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد و افزود: «همزمان با برگزاری این همایش که مصادف با «سال جهاد اقتصادی» و همین‌طور، آغاز برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور شده است، تدوین و تنظیم اهداف برنامه‌های کمی و کیفی و راهبردهای



«مهندس صدر»، در پاسخ به سؤالاتی پیرامون دستاوردهای همایش‌های قبلی ارگان‌های دریایی و به ثمر رسیدن نتایج احتمالی آن، اظهار داشت: «مجموعه‌ی همایش‌های هماهنگی ارگان‌های دریایی حول محور موضوعات مورد نظر و علاقه‌ی ارگان‌های دریایی برگزار می‌شود در هر همایش جدیدی، نتایج اقدامات سال‌های قبل مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌گیرد و تصمیمات متخذه برای سال بعد و محول شدن سلسله مأموریت‌ها و وظایف ارگان‌های ذی‌مدخل نیز، ارائه می‌شود و درواقع، در این سلسله همایش‌ها، هیچ وظیفه و کار جدیدی به عهده‌ی ارگان یا دستگاه‌های مرتبط با

و تفاهم‌نامه‌ها (پروتکل‌ها)ی مربوط به حوزه‌های بندری و دریایی که لوايح آن توسط این سازمان پس از بررسی‌های کارشناسانه تهیه و تنظیم شده است، خاطرنشان کرد: «در سال‌های اخیر، مصوبات خوبی در ارتباط با پیوستن جمهوری اسلامی ایران به پذیرمان‌ها و تفاهم‌نامه‌های مرتبط با حفظ محیط زیست دریایی و پیشگیری از آلودگی آن، توسط مجلس شورای اسلامی انجام شده که این، در راستای حمایت و عزم نظام بوده و با بهره‌گیری از فرصت به‌دست‌آمده در سال جهاد اقتصادی، می‌توان به توسعه‌ی امنیت و ایمنی دریانوردی به صورت مؤثر و با سرعتی مناسب دست یافت.»

برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی ارگان‌های دریایی، فرصت مناسبی برای جامعه‌ی دریایی کشور است تا با همکاری، هم‌فکری و هماهنگی یکدیگر، نسبت به تعیین و تحقق ابعاد برنامه‌ای جامعه و همگرایی، ایجاد هم‌افزایش (SINERGY) بین قابلیت‌ها، توانایی‌ها و سرمایه‌های انسانی، علمی و فن‌آوری کشور و با بهره‌گیری از دست‌آوردهای روزآمد جامعه‌ی جهانی، به عنوان یک جهاد مقدس گام بردارند.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن ابراز خشنودی از هماهنگی مجلس شورای اسلامی در الحاق جمهوری اسلامی ایران به مجموعه‌ای از پذیرمان‌ها (کنوانسیون‌ها)



در سال‌های اخیر، مصوبات خوبی در ارتباط با پیوستن جمهوری اسلامی ایران به پذیرمان‌ها و تفاهم‌نامه‌های مرتبط با حفظ محیط زیست دریایی و پیشگیری از آلودگی آن، توسط مجلس شورای اسلامی انجام شده که این، در راستای حمایت و عزم نظام بوده و با بهره‌گیری از فرصت به‌دست‌آمده در سال جهاد اقتصادی، می‌توان به توسعه‌ی امنیت و ایمنی دریانوردی به صورت مؤثر و با سرعتی مناسب دست یافت.

امور دریایی و بندری محول نمی‌شود و صرفاً رویکرد و توجه ویژه به مسایل مبتلابه این دستگاه‌ها و متناسب با آن، برنامه‌های کاری و مأموریت‌های مرتبط مدون می‌شود. وی در ادامه‌ی این نشست خبری، به برنامه‌های مشخص سازمان بندار و دریانوردی برای مبارزه با آلودگی‌های نفتی، تنگناهای حفاظت از محیط زیست در توسعه‌ی بندری و دریایی، مجموعه ارزیابی‌های زیست‌محیطی، ضابطه‌مند کردن امور زیست‌محیطی با رویکردهای جدید برای سال بعد، تأکید بر حفظ جنبه‌های زیست‌محیطی در رابطه با حفاظت از محیط زیست دریایی در توسعه‌ی بندار و دریانوردی با رویکرد پیرنگ شدن فعالیت‌های فراساحلی و هدف‌مند شدن حفظ

از ۴۰ درصدی است که این مهم، با توجه به ضایعات ۴۰ تا ۵۰ درصدی در استانداردهای جهانی جابه‌جایی کالونی مرجان‌ها که توسط کشورهای از قبیل عمان، کانادا و استرالیا صورت گرفته، رقم قابل قبولی به نظر می‌آید.

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، ضمن تکذیب موضوع جرمه‌شدن و تفهیم اتهام به پیمانکار جابه‌جایی کالونی مرجان‌های بندر شهید بهشتی چابهار، سازمان حفاظت محیط زیست را ناظر و مسئول مستقیم پایش و جابه‌جایی مرجان‌ها دانست و گفت: «در این خصوص، گزارش خوبی توسط یکی از متخصصان کانادایی تهیه شده و علاوه بر آن، با توجه به عدم تفهیم اتهام به پیمانکار توسط دادگاه، پرونده‌ی مربوطه، فعلاً مختومه است. البته ما مدافع کار خلاف نیستیم و تمام پیمانکاران خود را طبق وظایف حاکمیتی‌مان، موظف به اخذ مجوزهای لازم توسط دستگاه‌های مربوطه کرده‌ایم. از این رو در صورت عدم اخذ مجوزهای مربوطه، جلوی کار پیمانکاران گرفته خواهد شد.»

«مهندس صدر»، در خصوص امضای تفاهم‌نامه‌ی نمادین بین سازمان بندار و دریانوردی، سازمان حفاظت از محیط زیست و وزارت مسکن و شهرسازی برای پاک‌سازی حریم دریاها در دوره‌ی مدیریت قبلی سازمان بندار، ارایه‌ی آمارهای مربوط به این پاک‌سازی را وظیفه‌ی وزارت کشور دانست و در مورد صدور مجوز تأسیس ابنیه‌ی ساحلی، افزود: «صدور این مجوزها توسط کمیته ویژه‌ی صدور مجوز سازمان بندار صورت می‌گیرد و پس از امضای تفاهم‌نامه‌ی یادشده، تعداد مراجعه به سازمان به‌منظور اخذ مجوز، به صورت فزاینده‌ای افزایش یافته است. البته طبق مصوبه‌ی مجلس شورای اسلامی، اگر کسی تأسیسات غیرمجاز ایجاد کند، گارد سازمان بندار و دریانوردی موظف است نسبت به جمع‌آوری آن اقدامات لازم را به انجام رساند.»

وی، بحث سامان‌دهی سواحل و مدیریت یکپارچه‌ی آن را مطابق با ملاحظات زیست‌محیطی دانست و مرجع اصلی این سامان‌دهی را وزارت مسکن و شهرسازی عنوان کرد و اظهار داشت: «هنوز آمار مشخصی از این سامان‌دهی توسط وزارت کشور که از طریق استان‌داری‌ها متولی این امر محسوب می‌شود، ارایه نشده است.»

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، در پایان این گفت‌وگو، به پرسش‌های خبرنگاران در خصوص طرح مزایده‌ی پایانه‌ی شماره‌ی ۲ بندر شهید رجایی و موضوع واگذاری پس‌کرانه آن به صورت BOT و بدون برگزاری مزایده، پاسخ گفت. ■

محیط زیست دریایی با رویکرد توسعه‌ای در قالب نوزدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی اشاره کرد و گفت: «به عنوان مثال، در پی الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مربوط به محدودیت تردد ناوگان تک‌جداره‌ی حمل فرآورده‌های نفتی بر اساس «پذیرمان مارپل» برای جلوگیری از آلودگی‌های نفتی، تدابیر مطلوب و اثرگذاری توسط سازمان بندار و دریانوردی اتخاذ شده است؛ اما در کنار آن و به‌منظور جلوگیری از متضرر شدن شناورهای تناژ پایین ایرانی حمل فرآورده‌های نفتی، در کنار ملاحظات زیست‌محیطی، از ناوگان تحت پرچم ایران حمایت‌های ویژه‌ای خواهیم کرد.»

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، به برنامه‌ریزی هدف‌مند متناسب با ملاحظات زیست‌محیطی در خصوص تخلیه‌ی آب توازن در بندار مقصد توسط شناورها در چارچوب «پذیرمان مارپل» اشاره کرد و افزود: «همان‌گونه که می‌دانیم، شناورها پس از بارگیری برای توازن خود، مقداری آب‌گیری می‌کنند که تخلیه‌ی آن در بندار مقصد، باعث انتقال آلودگی محیط زیست دریایی می‌شود و تبعات ناشی از آن در دریای خزر و آسیب‌رسانی به کالونی‌های کیلکارا شاهد بوده‌ایم؛ از این رو با پیوستن به این پذیرمان، درصدد ملزم کردن کشتی‌های پهلوگیرنده در بندار کشور به استفاده از تأسیسات تصفیه‌ی آب توازن و همین‌طور ایجاد تأسیسات بندری ویژه‌ی آن برآمده‌ایم.»

«مهندس صدر»، با تشریح عملکرد سازمان بندار و دریانوردی در تجهیز بندر شهید بهشتی در چارچوب توسعه‌ی محور شرق کشور، به اقدامات انجام‌شده برای حفاظت از مرجان‌های کم‌نظیر آب‌های تحت‌الارض چابهار اشاره کرد و اظهار داشت: «ارزیابی زیست‌محیطی، با نظارت و مشورت سازمان محیط زیست، در قالب قرارداد به صورت EPCF به پیمان‌کار باتجربه‌ای واگذار شد که عملیات جابه‌جایی مرجان‌ها با پایش (Monitoring) مستقیم سازمان حفاظت محیط زیست و با حداقل زایدات و مطابق با استانداردهای جهانی انجام شد.»

وی به جابه‌جایی مرجان‌ها با حضور کارشناسان سازمان حفاظت محیط زیست اشاره کرد و انتقال مابقی مرجان‌ها را منوط به تأمین نظر این کارشناسان دانست و سپس گفت: «با توجه به توصیه‌ی کارشناسان سازمان محیط زیست، سازمان بندار و دریانوردی، صرفاً به تجهیز و تطویل موج‌شکن بندر شهید بهشتی چابهار همت گمارده است و مجموعه‌ی پایش‌ها در خصوص جابه‌جایی کالونی مرجان‌های این بندر، حاکی از ضایعات کم‌تر

دراختتامیه نوزدهمین همایش
هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور
تاکید شد:

آرایش جهادی ارگان‌های دریایی برای تحقق برنامه‌های اقتصادی

سکینه صارمی

مبارزه با دزدی دریایی، به منظور حفظ جان و مال انسان‌ها در آب‌های بین‌المللی، جلوگیری از انتشار گازهای گلخانه‌ای در بخش دریایی، بررسی اثرات سهمگین سونامی، ارتقاء ایمنی دریانوردی، پیش‌گیری و مبارزه با آلودگی‌های دریایی، توسعه بنادر و تجهیز ناوگان تجاری ایران، ارزش‌گذاری منابع دریایی، لزوم توجه بیش‌تر به جنبه‌های زیست‌محیطی دریا در برنامه‌ی پنجم توسعه اقتصادی-اجتماعی و...، مختصری از موضوع‌های مطرح‌شده توسط مدیران و کارشناسان صنعت دریانوردی در نوزدهمین همایش سراسری ارگان‌های دریایی کشور بود.

زیربخش حمل‌ونقل دریایی کشور، در ابتدای دهه‌ی ۹۰، مهم‌ترین رویداد سالیانه خود را جشن گرفت و شاهد برگزاری نوزدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی با رویکرد «ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی در راستای توسعه‌ی دریامحور»، به میزبانی سازمان حفاظت محیط زیست کشور بود.

در این همایش که طی روزهای ۱۳-۱۴ اردیبهشت‌ماه سال جاری در رامسر و با حضور معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، استاندار مازندران، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران و سایر دست‌اندرکاران و فعالان صنعت دریانوردی برگزار شد، به مباحثی پیرامون دزدی دریایی، ضرورت حفظ امنیت دریانوردان در آبراهه‌ی بین‌المللی، ارزش‌گذاری منابع و ذخایر دریایی، حفظ محیط زیست دریایی و... پرداخته شد.

اقدام همه‌جانبه در مقابله با پدیده دزدی

دریایی

«فتیموس میتروپولوس»، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی به مناسبت برگزاری نوزدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشورمان، پیامی به این همایش ارسال کرد.

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، در پیام خود با بیان این مطلب که نوزدهمین همایش ارگان‌های دریایی ایران، با تمرکز بر موضوع «دزدی دریایی» برگزار شده است، گفت: «این عنوان، عنوان مناسبی است که برگرفته از موضوع روز جهانی دریانوردی است. همان‌طور که می‌دانیم، دریانوردان بی‌گناه، کشتیرانی و اقتصاد جهانی، همگی از عملیات افراد جنایت‌کاری که با سوءاستفاده از وضعیت سومالی، دریا را صحنه‌ی عملیات خود قرار داده‌اند و مبادرت به آدم‌ربایی و باج‌گیری می‌کنند، در عذاب هستند.»

وی با تأکید بر این‌که این افراد، کشتی‌ها، محموله‌ی آن‌ها و همچنین زندگی خدمه‌ی آن‌ها را وجه‌المصالحه قرار داده و از این طریق، باج‌گیری می‌کنند، در این پیام افزود: «آیمو در سال جاری، مبارزه با دزدی دریایی را موضوع اصلی کار خود قرار داده و طرح یک اقدام چندوجهی برای پی‌گیری این مسئله در سطوح مختلف و اجرای آن به صورت هماهنگ را تدوین نموده است.»

«میتروپولوس»، در بخش دیگری از این پیام، با بیان این مطلب که این اقدام، نشانگر این واقعیت است که مشکل دزدی دریایی، آن‌قدر

ریشه‌دار شده که اقدام همه‌جانبه‌ی تمام نهادها را می‌طلبد، اظهار داشت: «اقدام جمعی یا انفرادی سازمان ملل متحد، دولت‌ها، نیروهای نظامی، شرکت‌های کشتی‌رانی، عملیاتی و خدمه‌ی کشتی‌ها، روی هم بخش حیاتی یک اقدام همه‌جانبه به‌منظور نجات صنعت و خطوط راهبردی مهم حمل‌ونقل و تجارت دریایی از تهدیدات ناشی از افزایش دزدی دریایی محسوب می‌شوند.»

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، با تأکید بر این‌که نباید انتظار آراهی یک راه‌حل فوری برای این مسأله را داشته باشیم، خصوصاً با توجه به این‌که دزدی دریایی خود را به‌وضوح در دریا نشان داده و ریشه‌ی آن به‌طور خاص، به وضعیت بی‌ثباتی سیاسی در کشور سومالی برمی‌گردد، خاطرنشان کرد: «با این حال، از طریق طرح اقدام آیمو و سایر ابتکار عمل‌ها و طی همکاری با سایر طرف‌های علاقه‌مند و با اعتماد به نفس، قادر به ایجاد تغییر در جایی که با حادترین مشکل در دریا روبه‌رو هستیم، خواهیم شد.»

وی در ادامه‌ی این پیام، با بیان این مطلب که بدون شک، کل جامعه‌ی دریایی مرهون آن دسته از کشورهایی است که با اعزام نیروی دریایی به مبارزه با دزدی دریایی برخاسته‌اند، گفت: «در سال گذشته [میلادی]، جمهوری اسلامی ایران، سریعاً حمایت خود را در این رابطه اعلام کرد و من نیز طی یک نامه‌ی رسمی به سفیر جمهوری اسلامی ایران در لندن، مراتب





مهندس سید عطاءاله صدر:

با همکاری و هماهنگی یکدیگر، نسبت به تعیین و تحقق ابعاد برنامه‌ای جامع و همگرا با ایجاد هم‌افزایی بین قابلیت‌ها و توانایی‌ها و سرمایه‌های انسانی، علمی و فن‌آوری کشور و با بهره‌گیری از دست‌آوردهای روزآمد جامعه‌ی جهانی، به عنوان یک جهاد مقدس اقدام کنیم.



تشکر و قدردانی خود را به‌جهت اعزام ناوهای جنگی ایران به‌منظور انجام عملیات امنیتی دریایی در منطقه، اعلام نمودم.
«میتروپولوس»، جمهوری اسلامی ایران را یکی

از اعضای فعال آیمو دانست و در ادامه‌ی این پیام در این خصوص گفت: «از سال ۱۹۵۸ میلادی که آیمو آغاز به کار کرد، ایران به عضویت آیمو درآمد و در بررسی دستورکارهای مختلف آیمو، تدوین بسیاری از اسناد آن و برنامه‌ی همکاری‌های فنی آیمو، مشارکت کرده است.» دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در این پیام با تأکید بر این‌که در این همایش، علاوه بر موضوع اصلی دزدی دریایی، بهتر است به موضوعات زیست‌محیطی، ایمنی و امنیت دریانوردی به‌همراه بهره‌وری و رقابت‌پذیری در بخش‌های دریایی و بندری نیز پرداخته شود، افزود: «مهم است که موضوعات فوق و سایر موضوعات دریایی که به‌نوعی ذهن ما را مشغول کرده‌اند، این روزها مورد غفلت واقع نشوند، با آن‌که به‌حق باید گفت که موضوع اصلی امروز جهان، دزدی دریایی است. در سال جاری که هم‌زمان با هفتادوپنجمین سالگرد تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی ایران است، برای شما برگزاری یک همایش موفق و پرازش را آرزو می‌کنم.»

تحقق هشتاد و پنج درصدی قطعنامه‌ی

هجدهم

«سید علی استیری»، رییس ستاد اجرایی همایش و مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، در مراسم آغاز به کار همایش، ابتدا به ارایه‌ی گزارشی از نتایج قطعنامه‌ی همایش هجدهم هماهنگی

ارگان‌های دریایی کشور پرداخت و با اذعان بر تحقق ۸۵ درصدی قطعنامه‌ی مزبور، با محوریت توجه به نیروی انسانی دریانورد در سال گذشته، به بیان خلاصه‌ای از اقدامات صورت‌گرفته در راستای تأمین منابع انسانی دریانورد به میزان ۵ هزار نفر طی برنامه‌ی پنجم توسعه و به‌منظور ایرانی کردن کارکنان ناوگان دریایی کشور پرداخت و گفت: «شناسایی مدارک شایستگی دریانوردان توسط وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری و همکاری با کمیته‌ی مربوطه در سازمان بنادر و دریانوردی، انطباق آموزش‌های تخصصی دریایی در مراکز آموزش عالی دریانوردی با کنوانسیون STCW، استفاده از حداکثر پتانسیل موجود در راستای تربیت و به‌کارگیری دریانوردان کارآمد و توسعه‌ی مراکز آموزش عالی در استان‌های ساحلی، پی‌گیری ایجاد تسهیلات و تأمین فرصت‌های مناسب جهت تحصیلات عالی‌ی ساحل‌نشینان کشور به منظور تأمین منابع انسانی کارآمد در رشته‌های مورد نیاز مشاغل بندری و دریایی، آموزش و توانمندسازی کارکنان دریایی مورد نیاز جهت هدایت کشتی‌های مخصوص حمل مواد شیمیایی و گاز مایع، پذیرش مسئولیت تربیت و تأمین نیروی متخصص دریانورد از سوی وزارت علوم و حذف روش بورسیه، ایجاد امکان احتساب خدمت و اشتغال افراد مشمول خدمت وظیفه‌ی عمومی در مشاغل دریانوردی به مدت ۵ سال به جای گذران دوره‌ی سربازی، ازجمله نتایج اجرای بندهای قطعنامه‌ی همایش





مهندس محمدجواد محمدی زاده:

پنهان کاری دریا وظیفه‌ی مضاعفی را بر ما مترتب می‌کند؛ به‌طوری‌که باید بیش‌تر از دریا حفاظت شود؛ چراکه دریا درد و زخم‌های خود را بیان نمی‌کند، و دریا در بیهوشی و کما است و تحمیل فشارها در دریا به چشم نمی‌آید؛ از این رو درک ویژگی پنهان کاری دریا برای متخصصان امری ضروری است.

نوزدهم با سال «جهاد اقتصادی» و اولین سال برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی اقتصادی اجتماعی و فرهنگی کشور، تدوین و تنظیم اهداف کمی و کیفی و استراتژی‌های صنعت حمل و نقل دریایی را، فرصت مناسبی برای جامعه‌ی دریایی کشور برشمرد و گفت: «با همکاری و هماهنگی یکدیگر، نسبت به تعیین و تحقق ابعاد برنامه‌ی جامع و همگرا با ایجاد هم‌افزایی بین قابلیت‌ها و توانایی‌ها و سرمایه‌های انسانی، علمی و فن‌آوری کشور و با بهره‌گیری از دست‌آوردهای روزآمد جامعه‌ی جهانی، به عنوان یک جهاد مقدس اقدام کنیم.»

معاون وزیر راه و ترابری اظهار داشت: «سال «جهاد اقتصادی» در امتداد سال «اصلاح الگوی مصرف»، سال «همت مضاعف و کار مضاعف» و ابلاغ سیاست‌های اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی و سیاست‌های کلی حاکم بر برنامه‌ی توسعه، از جانب مقام معظم رهبری، مرحله‌ی دیگر از انقلاب اقتصادی در راستای تحقق چشم‌انداز ۱۴۰۴ جمهوری اسلامی ایران است.»

وی، اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها را گام دیگری در جهت تحقق عدالت و تعادل منطقه‌ی عرضه و تقاضا و تخصیص بهینه‌ی منابع در دهه‌ی پیشرفت و عدالت عنوان کرد و یادآور شد: «ضروری است، در سال جهاد اقتصادی، با شتاب بیش‌تر و کارآفرینی و ایجاد اشتغال مولد در جهت توسعه و افزایش تولید، بهبود کیفیت و رقابت با بازارهای جهانی تلاش کنیم و این امر، مستلزم حذف مقررات دست‌وپاگیر و بوروکراسی زاید و جلب مشارکت و جذب سرمایه‌های غیردولتی در فعالیت‌های زیربنایی و اقتصادی

ارگان‌های دریایی، در تاریخ ۲۹ اردیبهشت ۱۳۸۹، تفاهم‌نامه‌ای مابین پلیس مهاجرت و اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران به امضا رسیده است.»

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، ایجاد مراکز مجهز برای مقابله با آلودگی‌های دریایی در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی، جبران خسارت زیست‌محیطی و رفع کلیه‌ی نواقص تأسیساتی که در آلودگی آب دریا مؤثراند را نیز از دیگر بندهای به‌سرانجام‌رسیده‌ی قطعنامه همایش هجدهم دانست و ابراز داشت: «رسیدگی به مشکلات شناورهای سنتی در چند استان نیز، از دیگر اقدامات صورت‌گرفته در این بخش به شمار می‌رود.»

به گفته‌ی وی: «در راستای اجرای برنامه‌ی پایش و مدیریت زیست‌محیطی واحدهای آلاینده و تدوین استانداردهای زیست‌محیطی و ایجاد بانک اطلاعاتی محیط زیست، دستورالعمل استفاده از مواد جاذب برای مقابله با آلودگی نفتی در دریا، کنوانسیون بین‌المللی سیستم‌های مضرّ ضد خزه روی کشتی‌ها، نحوه‌ی استفاده از مواد شیمیایی پخش‌کننده‌ی نفت در دریا، کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها و ضوابط اجرایی طرح مدیریت مواد زائد ناشی از کشتی‌ها در بنادر، ازجمله دستورالعمل‌هایی است که به‌منظور پیشگیری از آلودگی دریا و الزامات زیست‌محیطی، از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به بنادر و صنایع ذی‌ربط ابلاغ شده است.»

مشارکت جامعه دریایی در جهت تحقق سند چشم‌انداز

«مهندس سید عطاءاله صدر»، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در سخنرانی خود به رویکرد همایش نوزدهم مبنی بر ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی در راستای توسعه‌ی دریامحور اشاره کرد و اذعان داشت: «مبارزه با پدیده‌ی زشت دزدی دریایی به‌منظور حفظ امنیت دریانوردی و حفظ جان و مال انسان‌ها در آبراهه‌های بین‌المللی و نیز اثرات و پیامدهای ناشی از انتشار گازهای گلخانه‌ای و گرم شدن زمین، تغییرات آب و هوایی و اثرات سهمگین و ویرانگر سونامی و طوفان‌های حاره‌ای بر مناطق ساحلی و اخذ تدابیر لازم برای ارتقای ایمنی دریانوردی و کاهش خسارات و ضایعات آن و نیز پیش‌گیری و مبارزه با آلودگی‌های محیط زیست دریایی، توسعه‌ی زیرساخت‌ها و تجهیز بنادر و توسعه‌ی ناوگان دریایی کشور متناسب با افزایش سهم بازار و توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی در راستای تحقق چشم‌انداز حمل‌ونقل در افق ۱۴۰۴، ازجمله مباحثی است که بایستی مورد توجه، تبادل نظر و چاره‌جویی قرار گیرند.»

وی در ادامه، هم‌زمانی برگزاری همایش

هجدهم به شمار می‌رود.»

وی در ادامه، با بیان این مطلب که قطعنامه‌ی مزبور به پی‌گیری و اجرای تبصره‌ی ماده‌ی ۵۲ قانون کار (مشاغل سخت و زیان‌آور) و ماده‌ی ۷۶ تأمین اجتماعی (بازنشستگی پیش از موعد دریانوردان) با حمایت دولت در خصوص حرفه دریانوردی و شفاف‌سازی تعریف شرایط ازکارافتادگی دریانوردان براساس استانداردهای پزشکی دریانوردی بین‌المللی توسط سازمان‌های بنادر و دریانوردی و تأمین اجتماعی اشاره داشت، افزود: «تهیه پیش‌نویس مشاغل سخت و زیان‌آور توسط سازمان تأمین اجتماعی و ارسال آن به کمیسیون اجتماعی دولت، تهیه‌ی جداول و طرح اجرایی مقاوله‌نامه‌ی کار دریایی توسط وزارت کار، تدوین مقررات مربوط به بیمه‌ی دریانوردان با مشارکت وزارت رفاه، سازمان‌های کارگری و کارفرمایی، تدوین پیش‌نویس آیین‌نامه‌ی قرارداد کار دریانوردی توسط وزارت کار و تهیه‌ی جداول مربوط به مقاوله‌نامه‌ی کار دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی، ازجمله نتایج بندهای قطعنامه مذکور به شمار می‌رود.»

وی، بحران اقتصاد جهانی و وضع تحریم‌های موجود برای ناوگان دریایی کشور و ضرورت تدوین یک بسته‌ی حمایتی جهت ارگان‌های دریایی کشور را یکی دیگر از بندهای قطعنامه‌ی همایش هجدهم برشمرد و گفت: «در این راستا، تدوین بسته‌ی حمایتی و تأیید ارگان‌های دریایی کشور، مصوب شدن این بسته در دبیرخانه و شورای عالی مدیران ارشد دریایی کشور و نیز در مراجع سیاست‌گذار کشور ازجمله هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی و... بررسی و انجام شد.»

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این مطلب که اسکراپ‌یارد و ضرورت استقرار این صنعت در کشور، از دیگر بندهای این قطعنامه به شمار می‌رود، ابراز داشت: «در این رابطه جلسات متعددی در کارگروه برگزار شد که امید می‌رود با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، مجوز فعالیت اولین اسکراپ‌یارد (اوراق کشتی) با رعایت مقررات زیست‌محیطی، به‌زودی صادر شود.»

«استیری»، به تخصیص و آغاز به کار شعب ویژه دادگاه دریایی جهت رسیدگی به دعاوی توسط اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران و با مشارکت قوه‌ی قضائیه اشاره کرد و گفت: «در استان‌های ساحلی کشور (به‌جز گلستان و بوشهر)، دادگاه‌هایی به‌منظور رسیدگی به دعاوی دریایی تخصیص داده شده است.»

وی افزود: «به‌منظور صدور روادید برای ملوانان خارجی، طرح سامان‌دهی کارکنان خارجی در کشتیرانی‌ها در دستور کار پلیس مهاجرت و گذرنامه‌ی ناجا قرار گرفت و پیرو هماهنگی‌های اولیه و توافقات به‌عمل‌آمده به‌منظور اجرایی کردن بند ۱۲ قطعنامه‌ی هجدهمین همایش



پژوهش دریا، مورد توجه قرار گیرد.

«محمدی زاده»، ضمن اشاره به لزوم توجه به ارزش گذاری اقتصاد دریا، گفت: «دریا و همه منابع آن، تنها متعلق به نسل کنونی نیست؛ بلکه به آیندگان نیز تعلق دارد، اما متأسفانه منابع و ذخایر دریا ارزش گذاری نشده است.» وی ادامه داد: «تاکنون در محیط زیست دریایی، ۲۰ منطقه ارزش گذاری اقتصادی شده است و در انجام این کار باید از الگوهای اقتصادی مناسب بهره گرفت.»

اهتمام بیش تر بر نامه ی پنجم به محیط زیست دریایی

«مهندس علی اکبر طاهایی»، استاندار مازندران نیز، در این همایش با اشاره به لزوم توجه به دریا، محیط زیست دریایی و اقتصاد دریا اظهار داشت: «در برنامه ی پنجم، موضوع جدیدی مورد بحث قرار گرفت که عبارت از سامان دهی سواحل دریای خزر بود و قانون گذار، این امر را بر عهده ی وزارت کشور قرار داد تا این سامانه را تکمیل کند.»

وی با بیان این که هنوز نتوانسته ایم از ظرفیت دریا بهترین استفاده را ببریم، گفت: «دریا به عنوان یک زیستگاه و منبع طبیعی و ارزشمند، واجد ذخایر گران قدر مطرح است که باید در طول سال های برنامه ی پنجم، اهتمام جدی تری نسبت به آن داشت.»

«طاهایی»، با بیان این که سازمان حفاظت محیط زیست به جنبه های زیست محیطی دریا توجه به سزایی داشته است، گفت: «این امر، نیازمند همکاری و تعامل تمامی ارگان های دریایی کشور است. همچنین، در سال جاری، چهارمین کنوانسیون تالابها در کشور برگزار شد که به کنوانسیون رامسر معروف است.»

مالک دومین ناوگان دریایی جهان تا دو سال آینده

«مهندس محمد سوری»، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران، در این همایش، کشتیرانی را عامل درآمدی مردم و جامعه دانست و به تشریح جزئیات ناوگان شرکت ملی نفتکش پرداخت و گفت: «تعداد کشتی های VLCC ناوگان این شرکت، بهزودی به ۵۰ فروند خواهد رسید که

تجدیدشونده ی حیات از اهمیت بالایی برخوردار است، افزود: «دریا به خصوص در حوزه ی آبزیان به عنوان منبع تأمین غذای بشر باید مورد توجه قرار گیرد، زیرا ۵۰ درصد کشورهای در حال توسعه، ۴۰ درصد مواد پروتئینی حیوانی مورد نیاز خود را از دریا می گیرند از طرف دیگر، دریا و اقیانوس، بخش مهمی از منابع غیر تجدیدشونده در حوزه ی سوخت های فسیلی محسوب می شوند که تأمین انرژی دنیا را بر عهده دارند.»

معاون رئیس جمهور، با اذعان بر این مطلب که ۶۰ درصد جمعیت شهرنشین دنیا، یا در مناطق ساحلی و یا در محدوده ی ۱۰۰ کیلومتری ساحل مستقر هستند و زندگی و حیات آنان مرتبط با دریاست، ادامه داد: «ایران با برخورداری از ۵ هزار و هشتصد کیلومتر خط ساحلی، در حوزه ی خاورمیانه و دنیا نقش کلیدی دارد، در عین حال باید توجه داشت که مناطق ساحلی، تنها نقش پیوند دهنده ی دریا و خشکی را ندارند؛ بلکه دارای عملکردهایی در حوزه ی خشکی، دریا و اتمسفر هستند که باید متناسب با آن برنامه ریزی شوند.»

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، با بیان این که مناطق ساحلی از ویژگی کاملاً شکننده بودن برخوردار هستند، گفت: «مدیریت مناطق ساحلی باید از مدیریت مناطق خشکی جدی تر باشد؛ مناطق ساحلی، آخرین ایستگاهی هستند که آلاینده ی دریا و خشکی را می پذیرند و معمولاً مورد غفلت واقع می شوند.» وی با بیان این مطلب که فشار بر اکوسیستم دریا به دلیل نامشهود بودن مضر است، افزود: «پنهان کاری دریا وظیفه ی مضاعفی را بر ما مترتب می کند؛ به طوری که باید بیش تر از دریا حفاظت شود؛ چراکه دریا درد و زخم های خود را بیان نمی کند، و دریا در بیپوشی و کما است و تحمیل فشارها در دریا به چشم نمی آید؛ از این رو درک ویژگی پنهان کاری دریا برای متخصصان امری ضروری است.»

«محمدی زاده»، با بیان این که بهره برداری پایدار از منابع و امکانات دریا بزرگ ترین رسالت ما است، گفت: «پیش گیری از تخریب زیستگاه ها و منابع زیستی در دریاها و مقابله با آلاینده های تهدید کننده ی دریا باید جزو اهداف اصلی صیانت از دریا باشد.»

معاون رئیس جمهور، بخشی نگری و سطحی نگری را، دلیل آسیب رسانی اصلی در مقوله ی محیط زیست دریایی دانست و اظهار داشت: «تمرکز، سیاست گذاری و برنامه ریزی در حوزه ی دریایی به لحاظ جوانب اقتصادی، بین المللی و زیست محیطی با تکیه بر توان خود پایایی دریا باید به منزه ای اصل واقع شود.»

وی ضمن تأکید بر لزوم استفاده از ظرفیت های موجود، گفت: «دوباره کاری در حوزه ی دریا، فراوان است که در این راستا باید مجموعه ی پژوهش های حوزه ی دریا، به عنوان اولویت پژوهش های کاربردی و بانک اطلاعاتی حوزه ی

کشور است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این مطلب که توسعه و افزایش سهم ایران از بازار حمل و نقل دریایی در سطح منطقه و بین الملل، جز با توسعه ی ترانزیت و ترانشیپ و ارتقای جایگاه بنادر کشور، به عنوان بنادر کانونی عملی نخواهد شد، گفت: «در این راستا، نقش رقابتی عرضه کنندگان خدمات بندری و رقابت پذیری خدمات حمل و نقل دریایی برای جذب بازارهای جدید، بسیار تعیین کننده است.»

«مهندس صدر»، با تأکید بر نقش آموزش در توسعه ی بنیادهای اساسی حمل و نقل دریایی کشور و ضرورت تعامل و همکاری و برنامه ریزی صحیح ارگان های دریایی کشور در این زمینه، افزود: «بنای رفیع دانش بر شالوده ی مستحکم اندوخته ها و تجارب گذشتگان استقرار و دوام می یابد و دانش دریانوردی ایرانیان از قدمت هزاران ساله برخوردار است، اما متأسفانه ثبت این دانش کهن، مغفول مانده است که در این زمینه نیز، باید اقدام مؤثر صورت پذیرد.» وی، یکی از اهداف اساسی جامعه ی دریایی



مهندس علی اکبر طاهایی:

دریا به عنوان یک زیستگاه و منبع طبیعی و ارزشمند، واجد ذخایر گران قدر مطرح است که باید در طول سال های برنامه ی پنجم، اهتمام جدی تری نسبت به آن داشت.



کشور را به رغم ایجاد محدودیت های استکبار جهانی بر سر راه فعالیت های حمل و نقل دریایی، دستیابی به جایگاه مناسب علمی و فن آوری و برخورداری از سهم بازار متناسب با توانایی ها، قابلیت ها و منابع کشور در سطح منطقه ای و بین المللی دانست و ابراز امیدواری کرد: «نوزدهمین همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور، به اهداف از پیش تعیین شده ی خود دست یابد و همانند همایش های گذشته، شاهد دست آوردهای موفقیت آمیز و راه گشای تحقق توسعه ی دریامحور در کشور باشد.»

ارزش گذاری اقتصادی منابع و ذخایر دریایی

«مهندس محمدجواد محمدی زاده»، معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست نیز، در ابتدای سخنان خود در نوزدهمین همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور، به ابراز این مطلب پرداخت که: «نباید به منابع دریایی به عنوان منابع رایگان نگریست، چراکه دریا و منابع آن، متعلق به نسل های آینده است و باید ارزش گذاری اقتصادی شوند.»

وی، ضمن اشاره به این مطلب که دریا و اقیانوس در کره ی زمین، حدود ۷۱ درصد جغرافیا را به خود اختصاص داده و از نظر تأمین منابع

فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، با اشاره به این که در بُعد خارجی نیز، جایگاه کشور در صحنه بین‌المللی بسیار ارتقاء یافته است، افزود: «مؤلفه‌های قدرت ملی، موارد سیاسی، اقتصادی، نظامی، فرهنگی و اجتماعی است که در بحث نظامی، سه مقوله‌ی دریایی، زمینی و هوایی مطرح است.» وی با تأکید بر این مطلب که توسعه‌ی دریامحور، مؤلفه‌های قدرت ملی را ارتقاء می‌دهد و ضروری است طبق اهداف سند چشم‌انداز، زیرساخت‌های لازم هرچه بهتر فراهم شود، افزود: «در زمان جنگ سرد، ۱۴ نقطه‌ی استراتژیک در دنیا وجود داشت که کشورها متمایل بودند بر آن‌ها تسلط

و کار را به‌منزله‌ی برخی از مصادیق جهاد اقتصادی برشمرد. مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران، ضمن اشاره به لزوم توجه به خصوصی‌سازی، گفت: «هرچه پیش‌تر ارگان‌های اقتصادی و صنعتی به بخش خصوصی واگذار شوند، توان کشور افزایش می‌یابد و دولت فرصت برنامه‌ریزی راهبردی بیش‌تری خواهد یافت.»

ارتقاء، منافع و قدرت ملی در گرو توسعه‌ی دریامحور

«دریادار دکتر حبیب‌اله سیاری»، فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، در مراسم اختتامیه‌ی این همایش ضمن اشاره به بیانات مقام معظم رهبری در خصوص توجه به دریا و دریانوردی، اظهار داشت: «تگرش ایشان در زمینه‌ی استفاده از دریا بسیار دوراندیشانه است.»

وی با تأکید بر این مطلب که توسعه‌ی دریامحور، ارتقاءدهنده‌ی قدرت ملی است، گفت: «حضور در آب‌های آزاد، نشان از اقتدار علمی، تخصصی و نظامی هر کشور دارد و ایران از سال ۱۳۸۸، چهارده ناوگروه به دریاها اعزام کرده و یک‌هزار شناور را عبور داده است.»

«دریادار سیاری» با بیان این که ایران کشوری دریایی است و باید از تمامی مؤلفه‌ها در این باره بهره‌جست، ابراز داشت: «در سند چشم‌انداز جامعه‌ی ایرانی، به توسعه‌ی دریامحور توجه به‌سزایی شده است؛ از این رو برای دسترسی به منافع ملی نیازمند قدرت ملی مناسب هستیم. منافع ملی دارای دو بُعد داخلی و خارجی است که در بُعد ملی نیازمند قدرت ملی مناسب هستیم. منافع ملی دارای دو بُعد داخلی و خارجی است که بُعد داخلی شامل: توسعه‌ی فرهنگ و پایداری ارزش‌ها و حفاظت از تمامیت ارضی و از این قبیل امور است.»



این تعداد ما را به جایگاه دوم در جهان می‌رساند. ۵۰ فروند کشتی VLCC300، ۱۰ درصد کل ناوگان VLCC دنیا خواهد بود، به‌طوری که جمع کل این نوع ناوگان در دنیا حدود ۵۰۰ فروند است.»

«سوری»، با ابراز این مطلب که این تعداد کشتی‌های شرکت ملی نفتکش، ۱۷ میلیون و ۹۲۲ هزار تن ظرفیت دارد و قادر به جابه‌جایی ۱۷۰ میلیون تن کالا در سال است، افزود: «این شرکت در حال حاضر به عنوان چهارمین ناوگان بزرگ دنیا مطرح است، و ظرف دو سال آینده، دومین شرکت دنیا در این زمینه خواهیم بود.» مدیرعامل شرکت ملی نفتکش، ضمن گرمای داشت سال جهاد اقتصادی، گفت: «در راستای مفهوم جهاد، طبق منویات مقام معظم رهبری، باید آرایش جهادی پایه‌گذاری شود. نیل به اهداف جهاد اقتصادی، نیازمند هدایت مسئولان است که نقش رسانه‌ها در این باره اساسی و تأثیرگذار خواهد بود.»

وی ادامه داد: «برنامه‌ریزی و طراحی نقشه‌ی راه، اتخاذ آرایش جهادی توسط ارگان‌های ذی‌ربط، توجه به کلمه‌ی مقدس جهاد و ایجاد هسته‌ای کارآمد به‌منظور نظارت بر این مسئله‌ی بنیادی مهم و اساسی است.»

«سوری»، با بیان این مطلب که جهاد اقتصادی به مفهوم پیشرفت اقتصادی، حرکت رو به جلو و رشد معنویت و توسعه‌ی اخلاق در جامعه است، افزود: «جهاد، نوعی تلاش مقدس است و مقام معظم رهبری، ابعاد پیشرفت با واژه‌ی مقدس جهاد را مقرر فرموده‌اند.»

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش، با بیان این که، جهاد اقتصادی، قدرت اقتصادی را تقویت می‌کند، گفت: «اقتصاد ملی شکوفا، پشتوانه‌ی امنیت ملی است؛ اقتصاد موجب بالا رفتن امنیت می‌شود و امنیت اقتصادی را به‌همراه دارد.»

«سوری» افزود: «جامعه‌ای که بر مبنای جهاد اقتصادی تلاش می‌کند، باید از عملکرد نهادهای اقتصادی در جهت ممانعت از جمع‌شدن ثروت در دست عده‌ای معدود حمایت کند.»

وی، توسعه‌ی راه‌های ارتباطی کشور، توسعه و نوسازی ناوگان ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی، توسعه‌ی صادرات غیرنفتی، کشاورزی و صنایع و افزایش ظرفیت‌ها و بهینه‌سازی فضای کسب

مهندس محمد سوری:

در راستای مفهوم جهاد، طبق منویات مقام معظم رهبری، باید آرایش جهادی پایه‌گذاری شود. نیل به اهداف جهاد اقتصادی، نیازمند هدایت مسئولان است که نقش رسانه‌ها در این باره اساسی و تأثیرگذار خواهد بود.

یافته و در این مناطق حضور یابند. این نقاط شامل مناطقی نظیر: تنگه هرمز، جبل الطارق، باب المندب، دهانه‌ی ماژلان، مالاکا، کانال سوئز، پاناما و دیگر نقاطی هستند که در مسیرهای انتقال انرژی و کالا واقع شده‌اند.» «دریادار سیاری»، با اشاره به این که ۶۰ درصد نفت و ۴۵ درصد گاز و تمام کالاهایی که در کشور صادر و یا وارد می‌شوند از منطقه‌ی شمال اقیانوس هند عبور می‌کنند، افزود: «۹۰ درصد کالاهای از طریق دریا جابه‌جا می‌شوند و تمامی کالاهای صادراتی و وارداتی کشور نیز، باید از تنگه‌ی هرمز عبور کنند؛ از این رو، سه منطقه‌ی هرمز، باب‌المندب و مالاکا که تشکیل مثلی در





دریادار دکتر حبیب‌اله سیاری:

در مؤلفه‌های قدرت دریایی، از ناوگان نظامی، ناوگان تجاری و زیرساخت‌های مطلوبی برخورداریم، ضمن آن‌که ناوگان نظامی و ناوگان تجاری مان، همچنان رو به توسعه است. با این وجود، در زیرساخت‌ها باید به دانش و فرهنگ دریایی متکی بود.



شمال اقیانوس هند را می‌دهند، از جایگاهی بسیار ویژه و استراتژیک برخوردارند.» وی گفت: «ظرف دو سال گذشته، توسعه‌ی حوزه‌ی مأموریت نیروی دریایی ارتش صورت پذیرفته است و شامل حدود ۲ میلیون کیلومتر مربع وسعت منطقه‌ای می‌شود که باید گشت در آن انجام گیرد.»

«دریادار سیاری»، ضمن اشاره به اهمیت استراتژیکی منطقه‌ی اقیانوس هند، تصریح کرد: «دریادار آلفرد ماهان معتقد بوده که هر کس بر اقیانوس هند تسلط یابد، بر آسیا تسلط یافته است و سرنوشت تمامی جهان را در دست خواهد داشت، چراکه اقیانوس هند، کلید هفت دریا محسوب می‌شود.»

فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، با بیان این مطلب که در بُعد داخلی، نیروی دریایی ارتش، حوزه‌ی مسئولیت خود را توسعه داده و امنیت را برقرار کرده است، گفت: «حضور مستمر در دریاهای آزاد، نشان از توانمندی علمی، تخصصی و نظامی هر کشور دارد؛ امروزه در خلیج عدن، ناوگان ایرانی، اقتدار جایگاه جمهوری اسلامی ایران را ثابت کرده است.»

وی افزود: «در مؤلفه‌های قدرت دریایی، از ناوگان نظامی، ناوگان تجاری و زیرساخت‌های مطلوبی برخورداریم، ضمن آن‌که ناوگان نظامی و ناوگان تجاری مان، همچنان رو به توسعه است. با این وجود، در زیرساخت‌ها باید به دانش و فرهنگ دریایی متکی بود.»

فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در پایان سخنان خود خاطرنشان کرد: «در جهت ایجاد و گسترش زیرساخت‌های دریایی



باید اهتمام ویژه‌ای صورت پذیرد تا دست‌یابی به قدرت مناسب و مطلوب به‌منظور تحقق منافع ملی ایجاد شود و به دنبال آن، ایمنی، امنیت و توسعه‌ی دریامحور تحقق یابد.»

تلاش جامعه دریایی ایران برای پاسداشت امنیت جهانی صنعت دریانوردی

در حاشیه‌ی نوزدهمین همایش سراسری ارگان‌های دریایی کشور، چهار پنل تخصصی با رویکرد محیط زیست دریایی، امنیت دریانوردی، چشم‌انداز بخش دریایی و بندری کشور با توجه به الزامات توسعه‌ی دریامحور، رقابت‌پذیری در حوزه‌ی بنادر و حمل‌ونقل دریایی نیز برگزار شد. «سعید ایزدیان»، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در پنل تخصصی که با موضوع کارگروه ایمنی و امنیت دریانوردی برگزار شد، دزدی دریایی را دغدغه‌ی اصلی صنعت دریانوردی بین‌المللی و یکی از موضوعات داغ و برخوردار از اولویت سازمان بین‌المللی دریانوردی دانست و گفت: «شرایط دنیای امروز به گونه‌ای است که دامن‌های دزدی دریایی تا آب‌های اقیانوس هند و نیز دریای عمان توسعه پیدا کرده است که علاوه بر آثار اقتصادی، تأثیر منفی آن بر روحیه‌ی دریانوردان نیز، بسیار در خور توجه است؛ تا آن‌جا که هم‌اکنون حداقل ۵۰ شناور توسط دزدان دریایی گروگان گرفته شده است و بیش از ۷۵۰ نفر دریانورد و حتی چند خانواده در چنگال دزدان دریایی سومالیایی اسیر هستند.»

وی به اقدامات متعدد آیمو برای مبارزه با دزدی دریایی در منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی، از جمله: تهیه‌ی کد جیبوتی در سال ۲۰۰۹ میلادی و آرایه‌ی آن به کشورهای منطقه، تهیه‌ی دستورالعمل‌های متعدد در مواجهه با دزدی دریایی، عملکردهای پیش‌گیرانه، طرح و پی‌گیری موضوع در کمیته‌های ایمنی دریانوردی شورای آیمو و کمیته‌ی حقوقی، برگزاری نشست‌ها و کنفرانس‌های مختلف، تماس نزدیک با دبیرکل سازمان ملل و کشورهایی که نیروی نظامی به منطقه اعزام داشته‌اند و همچنین تلاش برای ایجاد هماهنگی بین کشورها اشاره کرد و افزود: «امنیت جامعه‌ی بین‌المللی دریایی،

مرهون حضور و تلاش کشورهایی مانند ایران است که با اعزام نیروی نظامی به خلیج عدن و سواحل سومالی، به مبارزه با دزدی دریایی برخاسته‌اند.»

«ایزدیان» خاطرنشان کرد: «اما به نظر می‌رسد این اقدام کشورها در از بین بردن یا حتی تضعیف دزدی دریایی به‌اندازه‌ی کافی مؤثر نبوده است؛ چنان‌که دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در پیام ارسالی به همایش نوزدهم، با اشاره به این‌که سازمان بین‌المللی دریانوردی با توجه به این‌که در سال جاری مبارزه با دزدی دریایی را موضوع اصلی کار خود قرار داده، این اقدام را نشان‌گر ریشه‌دار شدن مشکل و ضرورت هماهنگی و اقدام مشترک همه‌ی کشورها و نهادهای بین‌المللی برای مبارزه با آن دانسته است.»

«ایزدیان» گفت: «تأکید می‌تروپولوس بر این‌که نباید انتظار ارائه‌ی یک راه‌حل فوری برای این مسأله را داشته باشیم، یادآور آن است که باید در کنار برنامه‌های مقطعی و کوتاه‌مدت از طریق توسعه‌ی همکاری و هم‌افزایی بین تمامی ذی‌نفعان دریانوردی بین‌المللی، در بلندمدت نیز، ابتکار عمل را در دست گرفته و پاسخی هماهنگ به پدیده‌ی زشت دزدی دریایی بدهیم. بر این اساس شعار سال آیمو، دزدی دریایی، هماهنگ‌سازی واکنش‌ها، انتخاب شده است تا با الهام از آن، اقدامات پراکنده و متفرق کشورها به سمت هماهنگی و هم‌نوایی و ریشه‌کن کردن دزدی دریایی مایل شود.»

«ایزدیان» با بیان این مطلب که در تقابل فیزیکی با دزدان دریایی، تجهیزات نظامی بیش‌تری لازم است و کشور ما نیز در این زمینه جزو کشورهای پیشرو به شمار می‌رود، تأکید کرد: «بسیاری از اقدامات، جنبه‌ی پیش‌گیرانه دارند که در نتیجه‌ی آن‌ها احتمال هدف قرار گرفتن یک کشتی یا وقوع حمله به آن کاهش می‌یابد. در این زمینه دستورالعمل‌های پیش‌گیرانه‌ی مختلفی تهیه شده تا کشتی‌های عبوری از منطقه‌ی بحران‌زده‌ی سومالی، با رعایت آن‌ها احتمال بروز خطر را برای خود کاهش دهند.»

وی ابراز امیدواری کرد که در سال جاری و در ادامه‌ی برنامه‌ی بلندمدت مبارزه با دزدی دریایی، جامعه‌ی دریایی ایران همچون گذشته، در تعامل مؤثر با جامعه‌ی بین‌المللی دریانوردی، برای رسیدن به این هدف مشترک جامعه‌ی بشری که عبارت است از بازگرداندن امنیت به صنعت دریانوردی، کوشا و اثرگذار باشد.

قطعه‌نامه‌ی نوزدهم درپانزده بند اجرایی

شرکت‌کنندگان در همایش نوزدهم، با عنایت به شعار این همایش مبنی بر ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی، در راستای توسعه‌ی دریامحور، به لزوم هرچه بیش‌تر ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی کشور تأکید کردند و به این منظور ۱۵ بند زیر را به تصویب رساندند:

شرکت‌های بیمه ایرانی بررسی و مورد توجه قرار گیرد.

— تسهیل سوخت کشتی‌ها.

۱۳. مقرر شد، دبیرخانه‌ی دائمی، نسبت به پی‌گیری اجرای بندهای قطعنامه‌های همایش‌های قبلی که تاکنون مراحل اجرایی آن‌ها به اتمام نرسیده است، همچنان تا حصول نتیجه‌ی نهایی اقدام کند.

۱۴. با توجه به گسترش دزدی‌های دریایی در منطقه و با تشکر از نیروی دریایی ارتش، ارگان‌های دریایی، خواستار گسترش و توسعه‌ی اقدامات و حفاظت‌های فعلی هستند.

۱۵. دولت مبلغ یک‌میلیارد دلار، قابل نگهداری در یک بانک خارجی به‌منظور حمایت از ناوگان ایران را تأمین و در مقابل به سوانح دریایی از آن استفاده کند.

در پایان این قطعنامه، ارگان‌های دریایی، ضمن تشکر از سازمان حفاظت محیط زیست، به خاطر برگزاری مطلوب همایش نوزدهم، سازمان بنادر و دریانوردی را به عنوان میزبان همایش بیستم انتخاب کردند.

همچنین در اختتامیه‌ی نوزدهمین همایش ارگان‌های دریایی، از مقالات برگزیده، رؤسای پنل‌ها و اعضای هیأت اجرایی این همایش تقدیر شد. ■

و دریانوردی، تشخیص داده و مراتب به اجرا گذاشته شود.

۱۰. اجرای دقیق الزامات قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۳۸۹ مورد تأیید قرار گرفت.

۱۱. در سال جهاد اقتصادی، پلیس مهاجرت و گذرنامه‌ی ناجا با تدبیر سلسله‌مراتب فرماندهی، ضمن اجرای طرح سامان‌دهی کارکنان خارجی شاغل در شناورها و سکوها، نفتی حوزه‌ی خلیج فارس و دریای خزر، از پروژه‌های ملی کشور پشتیبانی خواهد کرد و با رویکرد مذکور، مقرر شد با هماهنگی و همکاری ارگان‌های دریایی و ایجاد شرایط مناسب، مناطق استراتژیک و اقتصادی خارک و لاوان تجهیز و تقویت شوند.

۱۲. مقرر شد، دبیرخانه‌ی ارگان‌های دریایی کشور نسبت به تشکیل کارگروهی به‌منظور بررسی در خصوص موارد زیر اقدام کند:

— معافیت مالیاتی شرکت‌های فعال در عرصه‌ی دریایی کشور

— ایجاد تسهیلات ارزی برای حمایت از ناوگان ایرانی در رابطه با خسارات ناشی از تحریم تحمیلی استکبار جهانی.

— اولویت حمل کالای وارداتی و صادراتی با ناوگان ایرانی.

— مبحث پوشش بیمه‌ی دریایی، توسط

۱. سازمان حفاظت محیط زیست موظف است؛ با همکاری ارگان‌های دریایی کشور و سایر دستگاه‌های اجرایی، تا پایان سال ۱۳۹۱، شاخص‌ها و ضوابط مطلوب و استانداردهای زیست‌محیطی در رابطه با فعالیت‌های دریایی از قبیل: خدمات بندری، کشتی‌سازی، تعمیر شناورها و مکان‌یابی آن‌ها را تهیه و تدوین کند و به تصوب هیأت وزیران برساند.

۲. سازمان حفاظت محیط زیست موظف است؛ با همکاری ارگان‌های دریایی کشور تا پایان سال دوم برنامه‌ی پنجم توسعه، نسبت به تدوین و اجرای طرح پایش محیط زیست دریایی کشور و راهاندازی سیستم پایش online اقدام کند.

۳. وزارت نفت موظف است؛ نسبت به بازسازی سکوها و دکل‌های نفتی فرسوده و تعمیر و تعویض و نوسازی خطوط انتقال نفت و گاز فرسوده اقدام کند.

۴. ارگان‌های دریایی موظفند؛ تا پایان سال دوم برنامه‌ی پنجم توسعه، نسبت به ایجاد سازوکارهای مناسب برای راهاندازی و به‌کارگیری فن‌آوری‌های نوین در ساخت و سازهای ساحلی-دریایی و مقابله با سوانح و آلودگی‌های زیست‌محیطی و دستیابی به توسعه‌ی پایدار در مناطق ساحلی و جزایر، اقدامات لازم را به عمل آورند.

۵. به‌منظور صیانت از فعالیت‌های پایدار دریایی، ارگان‌های دریایی ذی‌ربط نسبت به هماهنگ‌سازی فعالیت‌ها و یکپارچه‌سازی عملکردهای اجرایی خود به‌منظور مقابله با متخلفان در زمینه‌های مرتبط اقدام کنند.

۶. با توجه به اهمیت آموزش در توسعه‌ی بنیادهای زیرساختی-دریایی کشور و تأثیر آن در اثربخشی و بهره‌وری دریاییان و دریانوردان، لازم است ارگان‌های دریایی، در تعامل با یکدیگر و بر اساس استانداردهای بین‌المللی نسبت به تدوین سند ملی آموزش و پرورش دریاییان و دریانوردان کشور و طی مراحل تصویب آن، اقدام به عمل آورند.

۷. نظر به الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقابله‌نامه‌ی بین‌المللی کار دریایی ۲۰۰۶، از وزارت کار و امور اجتماعی خواسته شد، به‌منظور درخواست تودیع سند الحاق نزد سازمان بین‌المللی کار، طبق مصالح ملی، حداکثر تا پایان مهلت اعتبار برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی پنجم توسعه اقدام کند.

۸. مقرر شد، به‌منظور ارتقای سطح کیفیت خدمات و شفافیت توانمندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی، طرح ارزیابی و توانمندی با تولید سازمان بنادر و دریانوردی و مشارکت جامعه‌ی بندری و دریایی اجرا شود.

۹. به منظور ارتقای سطح علمی و کیفی ارایه‌ی خدمات و اجرای موفق پروژه‌ی شناسایی فرایندهای عملیاتی و آموزش کارکنان لجستیک بندری، مقرر شد نیازهای آموزشی احصا شده از طریق مؤسسات آموزشی واجد شرایط و اعطای مجوز برگزاری از سوی سازمان بنادر



اعلام آمادگی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برای

ارائه‌ی تسهیلات ویژه ساخت اسکله‌های تفریحی و مسافری

«برای ساخت هر شناوری، اعم از باری و مسافری و همچنین، احداث و توسعه‌ی تجهیزات بندری، سازمان بنادر و دریانوردی از محل وجوه اداره‌شده‌ی خود، تسهیلاتی را ارائه می‌دهد.»

وی ادامه داد: «مقتضیان در موارد یادشده، می‌توانند با مراجعه به سازمان بنادر و دریانوردی، طرح‌های خود را ارائه کنند و سازمان پس از بررسی طرح‌ها، آن‌ها را به‌منظور دریافت تسهیلات، به بانک معرفی می‌کند.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به این‌که بخشی از سود این تسهیلات را سازمان بنادر متقبل می‌شود، اضافه کرد: «سازمان در بخش شناورهای مسافری، ۱۰۰ درصد سود تسهیلات را به صورت یارانه پرداخت می‌کند و در واقع، مقتضیان برای شناورهای مسافری، تسهیلات با نرخ سود صفر درصد دریافت می‌کنند.»

وی تصریح کرد: «در بخش تسهیلات شناورهای باری نیز، بیش از ۶۰ درصد سود تسهیلات توسط سازمان بنادر پرداخت می‌شود.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن اشاره به لزوم توسعه‌ی حمل‌ونقل مسافری دریایی، تصریح کرد: «در نظر داریم، حمل‌ونقل مسافری دریایی، با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی توسعه پیدا کند.»

معاون وزیر راه و ترابری خاطرنشان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی اعلام آمادگی می‌کند که هر سرمایه‌گذاری که توانایی ایجاد اسکله‌های تفریحی، گردشگری و مسافری را داشته باشد، از تسهیلات ارزان‌قیمت این سازمان برخوردار شود و اجازه پیدا کند که این کار را با سرمایه‌گذاری خود انجام دهد.»

است و مرحله‌ی دوم این بندر و همچنین طرح توسعه‌ی بندر مسافری شهید ذاکری قشم نیز، در حال اجرایی شدن است.

معاون وزیر راه، در بازدید از سایت شناورسازی «مدکند آلو» در جزیره‌ی قشم نیز، بر ارائه‌ی تسهیلات به مقتضیان نوسازی شناورهای مسافری تأکید کرد و وجود تکنولوژی ساخت شناور مسافری طی چند سال اخیر در سواحل کشور را در ایجاد اشتغال جوانان، مؤثر قلمداد کرد.

جزئیات تسهیلات ساخت شناورهای مسافری، باری و اسکله‌های تفریحی

به گفته‌ی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، این سازمان اعلام آمادگی می‌کند که هر سرمایه‌گذاری که توانایی ایجاد اسکله‌های تفریحی، گردشگری و مسافری را داشته باشد، از تسهیلات ارزان‌قیمت برخوردار خواهد شد.

«سیدعطاءاله صدر»، در خصوص ارائه‌ی تسهیلات برای ساخت شناورها، اظهار داشت:

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در تازه‌ترین اظهارنظر خود درباره‌ی توسعه‌ی حمل‌ونقل مسافری، از آمادگی این سازمان در ارائه‌ی تسهیلات ارزان‌قیمت با نرخ سود صفر درصد به سازندگان اسکله‌های تفریحی و شناورهای مسافربر خبر داد و درباره‌ی جزییات اعطای این تسهیلات برای ساخت شناورهای باری و توسعه‌ی تجهیزات بندری نیز سخن گفت.

«مهندس سید عطاءاله صدر» که پیش از این، از جابه‌جایی نزدیک به ۵/۵ میلیون نفر مسافر در ایام نوروز ۱۳۹۰ در بنادر کشور خبر داده بود، نوسازی شناورهای مسافربری را ضروری و حایز اهمیت دانست.

به گفته‌ی مدیرعامل سازمان بنادر، این سازمان، عزم جدی به‌منظور تقویت و ارتقای مسافرت‌های دریایی دارد. بر همین اساس، در حال حاضر، مرحله‌ی اول طرح توسعه‌ی بندر مسافری شهید حقانی به بهره‌برداری رسیده



بندر و دریا / شماره ۱۷۸

**مستدوق توسعه‌ی منابع دریایی کماکان
بدون سرمایه**

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

S. T. I. P. CO

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷
۱۳۷۲

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Consultant in customs affairs
& releasing goods

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

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

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت وظیفه ماست.

تلفن: ۸۸۴۶۸۲۴۹ - ۰۲۱

نمابر: ۸۸۴۶۸۴۰۹ - ۰۲۱

همراه: ۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com



و امضاء رسانده است. بر پایه این گزارش، شناورهایی که در دوران دفاع مقدس مورد اصابت موشک قرار گرفته و غرق شده بودند، در منطقه خورموسی مشکلات زیادی در تردد کشتی های بزرگ تجاری ایجاد کرده و در واقع، موجبات ناامنی این آبراه را فراهم آورده اند.

منطقه خورموسی، به دلیل وجود این مغروقه ها، برای کشتی ها به منزله منطقه خطر محسوب می شود و با توجه به حجم بالای تردد در این منطقه، لازم بود امنیت منطقه مورد نظر تأمین شود که در این باره، طی مناقصه ای که سازمان بنادر و دریانوردی برگزار کرد، شرکت تایدواتر توانست بین چندین شرکت دریایی، بیشترین نمرات را کسب کند و برنده مناقصه شود.

قرارداد خارج سازی شناورهای مغروقه بین شرکت تایدواتر خاورمیانه و سازمان بنادر دریانوردی، در تاریخ ۲۳ بهمن ماه ۱۳۸۵ منعقد شد.

خروج تعدادی از شناورهای مغروقه در اروندرود

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، راجع به خروج شناورهای مغروقه در منطقه اروند نیز گفت: «از آب های اروند، برخی شناورهای مغروقه که نزدیک خاک ایران بوده اند را خارج کرده ایم.»

«صدر» ادامه داد: «هر اقدامی که در اروندرود صورت می گیرد، باید با مشارکت طرف عراقی باشد و کمیته ی CBC در این زمینه فعال می شود تا هیدروگرافی مسیر انجام شود.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، خاطرنشان کرد: «در حال حاضر، عملیات هیدروگرافی در این منطقه در حال انجام است، پس از هیدروگرافی، باید پاک سازی نقاط مختلف اروند صورت گیرد تا در مرحله ی بعد، خارج سازی بقیه مغروقه ها با همکاری طرف عراقی انجام گیرد.» ■

این که صندوق توسعه ی صنایع دریایی هنوز به حالت عملیاتی و اجرایی درنیامده است، تصریح کرد: «اساس نامه ی این صندوق به تصویب رسیده، اما سرمایه ی آن هنوز تأمین نشده است که در صورت تأمین، فعالیت صندوق نیز، آغاز می شود.»

بنادر کوچک چمخاله و کیشهر واگذار می شود

«صدر»، در مورد واگذاری بنادر کوچک به بخش خصوصی، تصریح کرد: «در سال گذشته، واگذاری بندر چمخاله و کیشهر در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفت. طی هماهنگی با سازمان شیلات، شرایط در حال فراهم شدن است تا این دو بندر به بخش خصوصی واگذار شود.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: «هم اکنون مدیریت و راهبری بندر آستارا، بندر گناوه و بندر فریدونکنار به بخش خصوصی واگذار شده است. همچنین در سال های گذشته نیز، بندر آفتاب توسط سرمایه گذاری بخش خصوصی ایجاد شده است.»

خروج شناورهای مغروقه زمان بر است

وی در مورد خروج هفت فروند شناور مغروقه در منطقه خورموسی، تصریح کرد: «شناور مغروقه مویرا پس از خارج سازی، به دلیل خوردگی زیاد و سستی بدنه، دوباره از وسط به دو نیم شد و به داخل آب برگشت؛ هم اکنون بالشتک های خارج سازی در این شناور در حال نصب است و پس از برش دوباره، خارج سازی صورت می گیرد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به این که خروج هفت فروند شناور مغروقه در خورموسی زمان بر و پرهزینه است، خاطرنشان کرد: «برای خروج سایر شناورهای منطقه خورموسی، شرکت تایدواتر به عنوان طرف قرارداد سازمان بنادر، مذاکرات و قراردادهایی را با بخش خصوصی و طرف ترکیه ای به انجام

عضو هیأت عامل

سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد

اجرای اصلاحات و انعطاف پذیری وسیع در ساختار اقتصادی

تصویب ۲۹۳ طرح بندری و دریایی
به ارزش ۳ هزار و ۹۶۶ میلیارد ریال



زمینه سازی برای اجرای ۲۹۳ طرح بندری و دریایی

پرداخت شده، که معادل ۹۰ درصد ارزش واقعی شناورهای یاد شده است.»

معاون برنامه ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر، از مشارکت شرکت ترکیه ای در سایت کشتی سازی مدکندآلوی قشم خبر داد و خاطرنشان کرد: «۸ فروند از این شناورها برای بهره برداری به متقاضیان تحویل شده و مابقی شناورها نیز، طی سال جاری تحویل متقاضیان خواهد شد تا با ورود آن ها، ۸۰۰ صندلی استاندارد، به ناوگان مسافری مسیر بندرعباس - قشم و بالعکس ارائه شود که به همین منظور، کل بهره ی بانکی تسهیلات برای دوره ی ۳۰ ماهه ی ساخت، توأم با بازپرداخت ۸۴ ماهه، توسط سازمان بنادر و دریانوردی تأمین شده است.»

«امامی»، توسعه و نوسازی ناوگان تجاری و خدماتی در جنوب کشور را از دیگر اهداف کارگروه وجوه اداره شده ی سازمان بنادر عنوان کرد و اظهار داشت: «در این راستا، تسهیلات ساخت ۱۰۵ فروند انواع شناور تجاری و خدماتی، شامل: لندینگ کرافت، یدک کش، بارج و سایر شناورهای تجاری و خدماتی با ابعاد و ظرفیت های مختلف به ارزش یک هزار و ۸۰۰ میلیارد ریال به سازندگان داخلی واگذار شده است که این امر، موجبات رونق نسبی صنایع کشتی سازی و انتقال فن آوری و بومی سازی ساخت انواع شناور لندینگ کرافت و یدک کش در داخل کشور را فراهم کرده است.»

عضو کارگروه وجوه اداره شده، با بیان این مطلب که بهره برداری از شناورهای یاد شده، حدود ۱۰۰ هزار تن به ظرفیت ناوگان تجاری

«طی سال های ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۹، تعداد ۲۹۳ طرح در زمینه های مختلف ساخت و خرید انواع شناورهای تجاری، خدماتی و مسافری و همچنین، تجهیزات بندری و ایمنی دریایی به ارزش ۳ هزار و ۹۶۶ میلیارد ریال و با تسهیلات بانکی به ارزش ۲ هزار و ۹۴۷ میلیارد ریال در کارگروه وجوه اداره شده ی سازمان بنادر و دریانوردی مصوب گردید که توسط بانک های عامل، به متقاضیان پرداخت شده و یا در حال پرداخت است.»

«محمدرضا امامی»، عضو کارگروه وجوه اداره شده، با بیان این مطلب به خبرنگار «بندر و دریا»، گفت: «ارتقای ایمنی و افزایش کیفیت جابه جایی مسافران دریایی، یکی از اهداف سازمان بنادر و دریانوردی است که تاکنون و در همین راستا، اعطای تسهیلات ساخت و خرید ۳۷ فروند شناور مسافری به ارزش ۳۸۳ میلیارد ریال با ظرفیت یک هزار و ۷۸۷ صندلی به شرکت های تعاونی حمل و نقل مسافری دریایی، به منظور جایگزینی با شناورهای فرسوده و غیرایمن، تخصیص یافته است.»

وی به اعطای وام ۱۱۰ میلیارد ریالی بدون بهره ی بانکی به شرکت تعاونی کشتی سازی مدکندآلوی قشم اشاره کرد و افزود: «این تسهیلات به منظور ساخت ۱۶ فروند شناور مسافری کاتاماران آلومینیومی جهت بهره برداری تعاونی های قایق داران و اتوبوس داران دریایی قشم و بندرعباس

با توجه به ساختار بنیادین و محکم سامانه ی "اقتصاد دولتی ایران"، کشورمان نیازمند طراحی و اجرای ساز و کارهای میان بخشی است که بعضاً منجر به ایجاد تحرکات غیر قابل انتظار در بخش های تعاونی و خصوصی نیز شده است.

در این میان، سازمان بنادر و دریانوردی با استفاده از "راهکار تحول برانگیز کارگروهی"، اقدام به ایجاد "کارگروه وجوه اداره شده" به منظور خلق شتاب فزاینده در جهت عملیاتی کردن وظایف و مأموریت های حاکمیتی خود و تعامل و هم افزایی میان بخشی بین ساختارهای اقتصاد دولتی با اقتصاد تعاونی و خصوصی، به منظور کسب و ارتقای مشارکت و سرمایه گذاری های بلند مدت در امور بندری و دریایی نموده است. مهندس "محمدرضا امامی"، عضو کارگروه وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گو با خبرنگار "ماهنامه بندر و دریا"، ضمن بیان عملکرد ۹ ساله اخیر این کارگروه که باعث تشویق و ترغیب روزافزون سرمایه گذاران داخلی در حوزه های مختلف صنعت حمل و نقل دریایی شده است، از ایجاد تحولی بزرگ در سامانه بانکی کشور به عنوان پیش رانه ی اصلی خدمات اقتصادی در فراهم کردن زمینه های توسعه، مشارکت و سرمایه گذاری در بنادر و دریانوردی خبر داده است. آن چه که در ادامه می خوانید ماحصل این گفت و گو است که از نظر گرامی تان می گذرد:



توافقنامه هایی با بانکهای مسکن و توسعه تعاون امضاء شده و منبذ از محل منابع این دو بانک نیز علاوه بر بانکهای قبلی تسهیلات لازم در اختیار بخشهای غیردولتی قرار داده خواهد شد

شناور تجاری به ارزش ۸۳ میلیارد ریال با ظرفیت ۷ هزار تن به منظور فعالیت در دریای خزر، تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و ۹ فروند شناور لندینگ کرافت با ظرفیت ۱۲ هزار تن به ارزش ۱۶۷ میلیارد ریال برای بهره‌برداری در آب‌های سرزمینی جنوب کشور خبر داد و اظهار امیدواری کرد که در سال جاری، طرح‌های بندری و دریایی بیش‌تری با حمایت کارگروه وجوه اداره‌شده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی به بهره‌برداری برسد.

معاون برنامه ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی در پایان این گفت و گو از توسعه فعالیت‌های وجوه اداره شده این سازمان خبر داد و افزود: در این راستا توافقنامه‌هایی با بانکهای مسکن و توسعه تعاون امضاء شده و منبذ از محل منابع این دو بانک نیز علاوه بر بانکهای قبلی تسهیلات لازم در اختیار بخشهای غیردولتی قرار داده خواهد شد.

وی اشاره کرد که با این اقدامات انتظار می‌رود در سال جدید که سال جهاد اقتصادی نام گرفته است شاهد حضور فعال‌تر بخش غیردولتی در عرصه سرمایه‌گذاری در حوزه‌های بندری و دریایی باشیم. ■

مسافری با ظرفیت ۳۵۴ صندلی، موافقت شده و همچنین، ۱۹۲ میلیارد ریال تسهیلات برای خرید ۴۲ دستگاه انواع تجهیزات راهبردی بندری برای بهره‌برداری در بنادر تابعه اختصاص یافته است.

وی به تخصیص ۱۴۸ میلیارد ریال تسهیلات برای خرید ۴ فروند شناور تجاری جنرال کارگو با ظرفیت ۱۷ هزار تن برای بهره‌برداری در دریای خزر اشاره و خاطر نشان کرد: «برای توسعه‌ی طرح‌های سرمایه‌گذاری با تخصیص ۶۵ میلیارد ریال تسهیلات به منظور ساخت دو پست اسکله در بنادر کوچک واگذار شده به بخش خصوصی از محل وجوه اداره‌شده، در سال ۱۳۸۹، موافقت شد و ضمن صدور مصوبه‌ی اعتباری و پرداخت تسهیلات بانک‌های عامل، در این سال ۲۹ طرح با ارایه تسهیلاتی به میزان ۵۳۴ میلیارد ریال مد نظر قرار گرفته است.»

«مامی»، به پرداخت ۴۵ میلیارد ریال تسهیلات توسط بانک صادرات اشاره نمود و اظهار داشت: «در این راستا، پرداخت تسهیلات به مبلغ ۳۸۵ میلیارد ریال توسط این بانک برای خرید و بهره‌برداری از ۲۳ دستگاه انواع تجهیزات راهبردی بندری به شرکت‌های پایانه اپراتور در بنادر شهید رجایی، انزلی و بوشهر اختصاص یافت.»

عضو کارگروه وجوه اداره‌شده، با اشاره به پرداخت تسهیلات به مبلغ ۶۵ میلیارد ریال توسط بانک صادرات ایران به منظور خرید دو فروند شناور جنرال کارگو با ظرفیت ۸ هزار تن به بخش خصوصی فعال در بنادر دریای خزر، گفت: «در این مدت، مبلغ ۸۴ میلیارد ریال تسهیلات توسط بانک توسعه‌ی تعاون در قالب وجوه اداره‌شده ارائه شده است و همچنین در این خصوص، پرداخت تسهیلات به مبلغ ۱۴ میلیارد ریال برای خرید دو فروند شناور مسافری با ظرفیت ۲۲۰ صندلی به شرکت‌های تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی قشم و بندرعباس نیز، مد نظر قرار گرفته است.»

وی به پرداخت تسهیلات به مبلغ ۷۰ میلیارد ریال توسط بانک توسعه‌ی تعاون برای ساخت دو فروند یدک‌کش ۴ هزار اسب بخار برای بهره‌برداری در بنادر جنوبی کشور اشاره کرد و افزود: «در سال ۱۳۸۹، شاهد بهره‌برداری ۹ فروند شناور مسافری به ارزش ۱۳۰ میلیارد ریال و ورود ۵۷۷ صندلی استاندارد به ناوگان مسافری در بنادر جنوب و در مسیرهای دریایی قشم-بندرعباس و لنگه-چارک-کیش بودیم و علاوه بر آن، ۶ دستگاه انواع تجهیزات بندری به ارزش ۱۶۵ میلیارد ریال در بنادر بوشهر و شهید رجایی نیز، مورد بهره‌برداری قرار گرفته است.»

«مامی»، همچنین از بهره‌برداری ۲ فروند

و ۴۵ هزار اسب بخار به توان این ناوگان در آب‌های جنوب کشور خواهد افزود، از بهره‌برداری ۵۰ فروند شناور یادشده خبر داد و گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی، برای افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی خزر و افزایش تعداد شناورهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران از طریق بخش خصوصی، با اعطای تسهیلات کم‌بهره برای ساخت و خرید ۱۱ فروند شناور تجاری و نفتی با ظرفیت حدود ۵۰ هزار تن و ارزش ۸۰۰ میلیارد ریال از محل منابع بانکی وجوه اداره‌شده اقدام کرده است، که تاکنون ۴ فروند از این شناورها با ظرفیت ۱۶ هزار تن به بهره‌برداری نیز رسیده است.»

وی به تأمین تجهیزات بندری از محل وجوه اداره‌شده اشاره کرد و افزود: «در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی و به منظور واگذاری امور تصدی‌گری به بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری این بخش در بنادر برای ساخت و خرید ۱۳۸ دستگاه انواع تجهیزات بندری، شامل: گنتری کرین، ترانستینر، ریچ‌استاکر و سایر ملزومات بندری با ارزش ۸۰۵ میلیارد ریال، تسهیلات بانکی کم‌بهره به ارزش ۵۹۰ میلیارد ریال به بهره‌برداران پایانه‌های بندری تخصیص و پرداخت شده است، که تاکنون ۷۴ دستگاه از ادوات یادشده در بنادر، مورد بهره‌برداری قرار گرفته است.»

سال ۱۳۸۹ و عملکرد کارگروه وجوه اداره‌شده

«در سال ۱۳۸۹، تعداد یکصدوده درخواست اعطای تسهیلات توسط بخش خصوصی و تعاونی فعال در زمینه‌های مختلف حمل‌ونقل دریایی و بندری به دبیرخانه‌ی کارگروه وجوه اداره‌شده ارسال شده است.»

«معاون برنامه ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی» با بیان این مطلب، تعداد طرح‌های مربوط به خرید و ساخت انواع شناورهای مسافری و خدماتی، تجهیزات بندری و شناورهای تجاری دریای خزر را در سال ۱۳۸۹، هفتاد مورد عنوان کرد و گفت: «این طرح‌ها به ارزش یک‌هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال و با تخصیص مبلغ ۹۴۳ میلیارد ریال تسهیلات بانکی کم‌بهره در کارگروه وجود اداره شده، تصویب و به منظور تأمین شناورهای خدماتی یا یدک‌کش، شناور مسافری، تجهیزات بندری، شناورهای تجاری دریای خزر و دیگر طرح‌های سرمایه‌گذاری هزینه شده است.»

عضو کارگروه وجوه اداره‌شده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی، به تخصیص تسهیلات به ارزش ۴۸۷ میلیارد ریال برای ساخت ۱۷ فروند شناور یدک‌کش با ظرفیت ۳۶ هزار اسب بخار اشاره کرد و افزود: «با تخصیص ۵۱ میلیارد ریال به منظور ساخت و خرید ۵ فروند شناور

در پی استعلام کتبی از آیمو صورت گرفت:

تایید همگرایی سیاست های ایران با مواضع سازمان جهانی دریانوردی عدم به کارگیری نیروهای مسلح بر روی کشتی های تجاری

بنادر و دریانوردی و نمایندگی این سازمان در آیمو، گفته شده است: این که اولاً، آیمو تا کنون مصوبه ای مبنی بر استفاده از نیروهای مسلح ارایه نکرده است. ثانیاً، این سازمان در بخش نامه های توصیه ای مصوب برای پیش گیری از دزدی دریایی، به شدت مالکان کشتی ها را از به کارگیری نیروهای مسلح بر حذر داشته است و آنان را از خطرات ناشی از آن، هم برای تامین ایمنی دریانوردان و هم به منظور حفظ محیط زیست دریایی و چگونگی حمل کالاهای خطرناک موجود بر روی کشتی ها آگاه کرده است. ثالثاً، دولت های صاحب پرچم را از طرح مسایل پیچیده ی حقوقی ناشی از به کارگیری نیروهای مسلح بر روی کشتی ها به هنگام عبور از دریاهای سرزمینی کشورها و یا ورود به آب های داخلی و بنادر دیگر کشورها و در هنگام بروز درگیری، مطلع نموده است.

ریشه کن شدن پدیده ی دزدی دریایی و حفظ سلامتی همه ی دریانوردان خدم و زحمتکش، آرزوی قلبی همه ی ما محسوب می شود.

علی اکبر مرزبان

طی هفته های اخیر، خبرهایی در سطح جامعه ی دریایی کشور منتشر شد مبنی بر این که سازمان بین المللی دریانوردی با تصویب بخش نامه هایی، از دو سال قبل با به کارگیری نیروهای مسلح روی کشتی ها موافقت کرده اما سازمان بنادر و دریانوردی از آن بی اطلاع بوده و یا این که آن را عامداً مطرح و اجرا ننموده است.

اظهارات و سوء برداشت هایی این چنین از متون مصوبات آیمو، نمایندگی کشورمان را بر آن داشت تا برای رفع هر گونه شبهه ای و پایان بخشیدن موضوع، از بخش حقوقی و روابط خارجی آیمو استعلام به عمل آورد. با ارجاع استعلام به بخش ایمنی دریانوردی و پس از پیگیری های انجام شده، "آقای کوچی سکی میزو"، مدیر این بخش، در بیست و پنجم ماه می (برابر با چهارم خرداد ماه سال جاری)، طی نامه ای موضع صریح آیمو در خصوص استفاده از نیروهای مسلح روی کشتی ها را بیان کرد.

اظهارات کتبی و رسمی این مقام عالی سازمان جهانی دریانوردی، تاییدی است بر آن چه که تا کنون از سوی سازمان



خانم دکتر روزالی بالکین

مدیر محترم بخش حقوقی و روابط خارجی

سازمان بین المللی دریانوردی

با ارجاع به بخشنامه ی شماره ی MSC.1/Circ.1334 مصوب کمیته ی ایمنی دریانوردی در نشست هشتاد و ششم، برگزار شده در ژوئن ۲۰۰۹ میلادی و دو دستورالعمل مصوب توسط MSC 89 در رابطه با به کارگیری گارد مسلح روی کشتی های تجاری، پرسشی که از سوی صنعت کشتیرانی مطرح می شود این است که: آیا با تصویب این دو دستورالعمل، آیمو سیاست های خود را در خصوص این موضوع پیچیده و حساس تغییر داده است؟ یادآور می شود، گرایشی وجود دارد که این دو دستورالعمل به گونه ای تعبیر و تفسیر شود مبنی بر این که آیمو به عنوان سازمان بین المللی صاحب صلاحیت در موضوعات دریایی، پذیرفته است که به اعضای خود، اجازه ی به کارگیری نیروهای مسلح امنیتی را داده و یا استفاده از آن ها را روی کشتی ها مورد تایید و تشویق قرار می دهد.

جای تقدیر است: چنانچه بتوانید موضع آیمو را در این خصوص مشخص فرمایید و این که آیا این تفسیر و برداشت نسبت به استفاده از گاردهای مسلح، در واقع آن چیزی است که می توان از بخش نامه و دو دستورالعمل فوق و نتایج نشست کمیته MSC 89، فهم و استنباط کرد. پاسخ صریح شما به این درخواست، برای ارایه ی اطلاعات صحیح و به موقع به مقامات مربوطه و شرکت های کشتیرانی مهم است.

با بهترین احترامات

علی اکبر مرزبان

معاون نماینده دایم جمهوری اسلامی ایران در آیمو



پاسخ کتبی آقای کوچی سکی میزو، مدیر بخش ایمنی دریانوردی آیمو به تاریخ بیست و پنجم ماه می ۲۰۱۱ (چهارم خرداد ماه سال جاری)

معاون نماینده ی دایم جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین المللی دریانوردی

سفارت جمهوری اسلامی ایران

آقای مرزبان محترم،

تشکر می کنم به خاطر نامه ی مورخ بیست و سوم ماه می سال ۲۰۱۱ میلادی شما به همکارم دکتر روزالی بالکین. موضع آیمو راجع به استفاده از کارکنان امنیتی و مسلح قرارداد خصوصی به طور اساسی از آن چه که در بخشنامه (شماره ی MSC.1/Circ.1333) راجع به توصیه هایی به دولت ها برای پیش گیری و ممانعت از دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی ها و بخشنامه (شماره ی MSC.1/Circ.1334) راجع به دستورالعملی برای مالکان، اپراتورهای کشتی ها و ناخدایان و دریانوردان در خصوص پیش گیری و ممانعت از اعمال دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی ها آمده، بدون تغییر ماندگار است. آن گونه که به وضوح در بخشنامه (شماره ی MSC.1/Circ.1333) مشخص شده، این موضوع مربوط به هر دولت صاحب پرچمی است تا تصمیم بگیرد که آیا نیروهای امنیتی و مسلح بایستی برای استفاده روی کشتی های تحت پرچم شان مجاز شناخته شوند یا خیر؟ اگر دولت صاحب پرچمی تصمیم به انجام چنین عملی بگیرد، نظر آن دولت، شرایطی را که تحت آن مجوز داده خواهد شد، مشخص می نماید.

کمیته ی ایمنی دریانوردی در نشست هشتاد و نهم خود، بخش نامه ی موقتی (شماره ی MSC.1/Circ.1405) راجع به راهنمایی مالکان، اپراتورهای کشتی و ناخدایان در خصوص استفاد از کارکنان امنیتی و مسلح قرارداد خصوصی روی کشتی ها در مناطق با ریسک بالا و نیز بخشنامه ی موقتی (شماره ی MSC.1/Circ.1406) راجع به توصیه هایی برای دولت های صاحب پرچم در خصوص استفاده از نیروهای امنیتی مسلح قرارداد خصوصی روی کشتی ها در مناطق با ریسک بالا را تصویب کرد. این بخش نامه ها، توصیه هایی را مقرر می دارد که می بایست به هنگام بررسی استفاده از نیروهای امنیتی و مسلح قرارداد خصوصی مورد توجه قرار گیرند؛ البته چنانچه دولت صاحب پرچم تعیین نماید که چنین اقدامی قانونی و به دنبال یک ارزیابی ریسک کامل، مناسب خواهد بود.

همان طور که در بخش نامه ها گفته شده است، دستورالعمل و توصیه های موقتی مورد نظر، بر آن نیستند که استفاده از گاردهای مسلح را تایید یا تثبیت نمایند. بنابراین، این بخش نامه ها بیانگر هیچ گونه تغییر اصولی در سیاست های سازمان جهانی دریانوردی در این رابطه نیستند. با در نظر گرفتن موارد فوق، تصویب راهنما و توصیه های موقتی، نبایستی آن گونه که در نامه ی شما توضیح داده شده است، به عنوان مدرکی دال بر این که آیمو استفاده از نیروهای امنیتی و مسلح قرارداد خصوصی را تشویق یا تایید می نماید، تلقی و برداشت شود. علاوه بر این می توانید، یادآور شوید که کمیته همچنین، بخشنامه (شماره ی MSC.1/Circ.1404) راجع به دستورالعمل هایی برای مساعدت در انجام تحقیقات جرایم دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی ها را تایید کرد و قطعنامه (شماره ی MSC.324 (89)) راجع به راهنمای بهترین شیوه ی مدیریت (BMP) را نیز به تصویب رساند.

ارادتمند شما

کوجی سکی میزو

مدیر بخش ایمنی دریانوردی

تبیین موضع سازمان بین المللی دریانوردی در مورد به کارگیری نیروهای مسلح بر روی کشتی های تجاری با هدف مقابله با دزدان دریایی

را مورد رسیدگی قرار داد و نظر خود را در سال ۲۰۰۹ میلادی (طی سند شماره ی MSC/18/3) به کمیته ی ایمنی دریانوردی ارایه کرد. در این سند، دبیرخانه ی آیمو اعلام نمود که آخرین سیاست سازمان جهانی دریانوردی (که در بخش نامه شماره MSC/Circ.623/Rev 3 مصوب کمیته ی ایمنی دریانوردی در سال ۲۰۰۲ میلادی به وضوح بیان شده است)، عدم تشویق استفاده از سلاح روی کشتی (چه مسلح سازی دریانوردان و چه استفاده از نیروی های مسلح غیر دریانورد) است، چرا که این امر منجر به تشدید وضعیت خطرناک خواهد شد و ریسک بروز حوادث را افزایش می دهد (بند ۴۵ و ۴۶ ضمیمه ی بخش نامه ی یادشده و بند ۱۲ و ۱۳ گزارش دبیرخانه ی آیمو به کمیته).

برگزاری نشست هشتاد و ششم کمیته در سال ۲۰۰۹ میلادی و طرح مجدد موضوع

در نشست هشتاد و ششم کمیته، که در ژوئن ۲۰۰۹ میلادی برگزار شد، گزارش دبیرخانه ی آیمو به شرح فوق مورد توجه قرار گرفت و بسیاری از کشورها نظرات خود را اظهار کردند. این بار نیز، اکثریت قریب به اتفاق کشورها مخالفت شدید خود را با مسلح کردن دریانوردان و نیز، استفاده از نیروهای نظامی مسلح ابراز داشتند و آن را عاملی برای وخیم تر شدن اوضاع و به خطر انداختن جان دریانوردان و طرح مباحث پیچیده ی حقوقی دانستند. در این بین، بیش ترین مخالفت ها از سوی نمایندگان دولت های عمده ی صاحب پرچم، به ویژه مالتا، قبرس، پاناما و باهاماس صورت گرفت. بر این اساس، کمیته بر سیاست قبلی خود پایدار ماند و به کارگیری نیروی نظامی روی کشتی را تشویق و توصیه نکرد و با منوط کردن آن به نظر فردی دولت ها، خود را به نوعی از هرگونه مسئولیتی در این زمینه مبری دانست.

در بندهای ۲۹ الی ۳۱ از پاراگراف هجدهم گزارش نهایی کمیته (به شماره ی MSC 86/26) به این موضوع پرداخته شد. بند ۳۰ پاراگراف هجدهم می گوید:

” در بررسی تاریخی موضوع جاری در سازمان، راجع به استفاده از نیروی مسلح روی کشتی، کمیته به خاطر می آورد که توافق کرد، حمل و استفاده از اسلحه برای حفاظت شخصی و یا به منظور حفاظت از کشتی را به شدت برحذر دارد و اخطار کرد که امکان افزایش خشونت در نتیجه ی حمل نیروهای مسلح روی کشتی وجود دارد. بنابراین، کمیته تأیید کرد که استفاده از گروه های مسلح حرفه ای-امنیتی روی کشتی های تجاری، موضوع مربوط به دولت های صاحب پرچم است که بایستی مالکان کشتی و شرکت های کشتیرانی در این خصوص راساً تصمیم گیری کنند و نه سازمان (آیمو).“

این تصمیم کمیته که تا به امروز نیز پا برجاست، در بخش نامه ی شماره ی MSC.1/Circ.1334 نیز گنجانده شده است. عنوان این بخش نامه که جنبه ی غیر الزامی برای دولت های عضو دارد، عبارت است از:

”راهنما برای مالکان کشتی ها، شرکت ها، اپراتورهای کشتی، ناخدایان و کروی کشتی ها راجع به جلوگیری و ممانعت از اعمال دزدی دریایی و حملات مسلحانه.“

بند های ۵۹ الی ۶۱ این بخش نامه به موضوع مسلح سازی کشتی ها



به دنبال انتشار اظهارات غیر مسئولانه ی برخی در خصوص استفاده از نیروهای نظامی روی کشتی های تجاری، ”علی اکبر مرزبان“، نماینده ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و معاون نماینده دایم جمهوری اسلامی ایران در سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، به منظور تنویر افکار عمومی و در واکنش به این اظهارات، توضیحات مفصلی را در این باره ارائه نمود که متن کامل آن را در ادامه می خوانید:

موضوع دزدی دریایی، اگرچه از دیر باز یکی از دستور کارهای سازمان جهانی دریانوردی در کمیته ی ایمنی دریانوردی بوده است، اما از سال ۲۰۰۸ میلادی، به یکی از دستور کارهای با اولویت اول آیمو مبدل شد و همه ی نظرها را به خود جلب کرد. به خصوص از نشست هشتاد و پنجم کمیته ی مزبور به بعد، نحوه ی برخورد با این پدیده ی زشت، با جدیت تمام در نشست های کمیته مطرح شد.

در این راستا، آیمو بخش نامه های متعددی را خطاب به مالکان کشتی ها تصویب و منتشر کرد که در هیچ یک از آن ها مسلح کردن دریانوردان و یا به کارگیری نیروهای مسلح روی کشتی ها مطرح نشد و تمامی توصیه ها غیر از این بود.

برای اولین بار به طور جدی موضوع به کارگیری نیروهای مسلح روی کشتی، در نشست هشتاد و پنجم کمیته که در دسامبر ۲۰۰۸ میلادی (آذر ۱۳۸۷) برگزار شد، مطرح گردید. در این نشست، کمیته (آیمو) قویاً با استفاده از نیروی مسلح روی کشتی مخالفت ورزید و آن را باعث افزایش ریسک دانست (بند ۱۸،۴۲ گزارش نهایی کمیته به شماره ی MSC 85/26). با این حال، کمیته از دبیرخانه ی آیمو خواست تا با بررسی تاریخی موضوع استفاده از نیروی مسلح روی کشتی در مقررات آیمو، نظر خود را در نشست بعدی اعلام کند (بند ۱۸،۱۰ گزارش نهایی کمیته ی فوق). در این بند همچنین اشاره شد که اغلب کشورها مخالف استفاده از نیروی مسلح روی کشتی هستند. جالب این که این کشورها عمدتاً کشورهای صاحب پرچمی، نظیر: پاناما، قبرس، مالتا و هنگ کنگ بودند. متقابلاً، بخش حقوقی آیمو در پاسخ به درخواست کمیته، موضوع

این امر تنها شامل کشتی های تحت پرچم ایران خواهد شد و نه کشتی های تحت پرچم سایر کشورها.

- متولی صدور مجوز استفاده از نیروهای مسلح روی کشتی ها در حال حاضر و با شرایط فعلی، قطعاً سازمان بنادر و دریانوردی نیست، و اساساً چنین قانونی وجود ندارد تا بر اساس آن، مجوزی صادر شود. با توجه به حساسیت موضوع، سیاست گذاری ها و تصمیم گیری ها در این مورد، بایستی در سطوح بالاتری اتخاذ شوند؛ چرا که نمی توان از مسئولیت های تبعی آن به سادگی گذشت.

نشست هشتاد و نهم کمیته ایمنی دریانوردی

در این نشست که در هفته ی پایانی اردیبهشت ماه سال جاری برگزار شد، موضوع دزدی دریایی مجدداً مورد بحث و بررسی قرار گرفت. کمیته تصمیم گرفت که دستور العملی را در خصوص نحوه ی استفاده از نیرو های مسلح و شرایط استفاده از آن ها، با هدف کمک به آن دسته از دولت هایی که ممکن است اجازه ی استفاده از این امکان را بدهند، تهیه کند. این دستور العمل، در حال تهیه است و به احتمال قوی به تصویب خواهد رسید و در ماه آینده، به صورت بخش نامه صادر خواهد شد. این بخش نامه می تواند بهانه ای باشد در دست دولت ها تا بتوانند با تدوین مقررات جدید، اجازه ی استفاده از نیروهای مسلح را بدهند. اما مجدداً تأکید می شود که این امر به آن معنا نخواهد بود که سازمان جهانی دریانوردی از موضع قبلی خود عدول کرده است، بلکه بر سیاست پیشین خود استوار است. این که آیمو هرگز مشوق استفاده از نیروهای مسلح روی کشتی نخواهد بود. این موضوع کاملاً بستگی به نظر دولت های صاحب پرچم خواهد داشت، این دستورالعمل کاملاً جنبه ی توصیه ای دارد و الزام آور نیست، صرفاً برای کمک به دولت ها و صاحبان کشتی ها و ناخداهای کشتی ها است و بس.

شایان ذکر است، در نشست یادشده، نماینده جمهوری اسلامی ایران نیز با تهیه ی چنین دستورالعملی موافقت کرد، مشروط بر این که جنبه های حقوقی این اقدام مورد لحاظ قرار گیرد و ابهامات موجود برطرف شود.

در پایان لازم به تأکید است، سازمان جهانی دریانوردی هیچ گونه مقرراتی را تا این لحظه راجع به استفاده از نیروهای مسلح روی کشتی ها تصویب نکرده و سیاست این سازمان همواره بر عدم ترغیب در استفاده از این گونه نیروها متمرکز بوده است. آیمو مسئولیت کامل تصمیم گیری در این مورد را بر عهده ی تک تک دولت ها گذاشته است، تا بر اساس سیاست ها و مقررات داخلی خود و البته پذیرش خطرات احتمالی، اقدام کنند. ■

اشاره دارد. خلاصه این که در این چند بند، آیمو بر سیاست قبلی خود پایدار ماند و در جهت برحذر داشتن صاحبان کشتی ها در استفاده از نیروهای مسلح گام برداشت و مجدداً خطرات ناشی از آن را گوشزد کرد. بنابراین، آیمو خود را برای از هرگونه مسئولیتی دانست و تصمیم گیری در این مورد را کاملاً به دولت ها واگذار کرد.

نتیجه

مطالب ذکر شده که از گزارش های اجلاس کمیته ی ایمنی دریانوردی آیمو استناد یافته و در بخش نامه های متعدد تصویب شده است، شکی باقی نمی گذارد که آیمو، اولاً: هیچ قانون و دستورالعملی را مبنی بر استفاده از نیروهای مسلح تا این لحظه به تصویب نرسانده است و همواره بر حذر داشتن از به کارگیری نیروهای مسلح روی کشتی را در نظر داشته است؛ ثانیاً: خطرات استفاده از نیروهای مسلح روی کشتی، به خصوص در صورت بروز حادثه و درگیری با دزدان دریایی برای دریانوردان و کالاهای موجود روی کشتی، به خصوص کالاهای خطرناک، را گوشزد کرده است. ثالثاً: مشکلات حقوقی در زمان عبور کشتی های مسلح در دریای سرزمینی سایر کشورهای ساحلی را یادآور شده و این که در این آب ها مقررات دولت های ساحلی حکم فرماست و نه مقررات دولت های صاحب پرچم.

بنابراین:

- اصولاً آیمو مصوبه ای ندارد تا براساس آن سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران بخواهد اقدامی کند.

- مهم ترین اقدام آیمو، صدور بخش نامه ی مورد اشاره بود که در ۳۰ صفحه و ۹۴ بند، توصیه های لازم امنیتی را بیان کرد. علاوه بر این، خود صنعت دریانوردی، متشکل از سازمان های بین المللی غیر دولتی، دستورالعملی را تحت عنوان "بهترین شیوه ی مدیریت در برخورد با دزدی دریایی در خلیج عدن" (BMP Best Management Practice) تهیه کرد و در اختیار مالکان کشتی ها قرار داد.

- در ایران هیچ قانونی که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده باشد، وجود ندارد که اجازه ی استفاده از نیروهای نظامی روی کشتی های تجاری را صادر کند؛ البته این امر با توجه به نوپا بودن پدیده ی دزدی دریایی در منطقه ی خلیج عدن و آب های سومالی، طبیعی به نظر می رسد.

- چنان که می دانیم، اکثر کشتی های تحت مالکیت ایران در کشورهای نظیر: مالتا، قبرس و هنگ کنگ ثبت شده اند و این کشورها به عنوان دولت صاحب پرچم محسوب می شوند. بنابراین، مقررات این کشورها بر کشتی های تحت مالکیت شرکت های ایرانی حاکم است، نه مقررات جمهوری اسلامی ایران. این کشورها نیز مخالف استفاده از نیروهای نظامی هستند. قوانین و مقررات این کشورها چنین اجازه ای را نمی دهند و تاکنون هیچ مجوزی برای هیچ شرکتی صادر نشده است. البته ممکن است بعدها با توجه به افزایش دزدی های دریایی در منطقه، بعضی کشورها با هدف تسهیل استفاده از نیروهای مسلح خصوصی روی کشتی ها، در مقررات خود بازنگری کنند.

- تاکنون نماینده ی هیچ کشوری در هیچ کدام از نشست های آیمو سخنی مبنی بر استفاده از نیروی نظامی دولتی روی کشتی به زبان نیاورده؛ چرا که استفاده از این نیروها بر اساس قوانین بین المللی، به منزله ی نقض حاکمیت دولت های ساحلی (در صورت تردد کشتی در آب های سرزمینی) محسوب خواهد شد و اصل عبور بی ضرر را خدشه دار خواهد کرد، مگر آن که از قبل توافقی میان دولت صاحب پرچم و دولت های ساحلی وجود داشته باشد، که البته نیل به چنین توافقی با توجه به ماهیت صنعت کشتیرانی نیز، چندان آسان نیست.

- با توجه به این که قوانین دولت صاحب پرچم، صرف نظر از مالکیت آن، بر کشتی ها حاکم است، در صورت مجاز شناخته شدن به کارگیری نیروهای مسلح خصوصی روی کشتی ها توسط جمهوری اسلامی ایران،



ایران نقطه‌ی کانونی PIANC شد



مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی گفت: «انجمن بین‌المللی زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی PIANC دبیرخانه‌ی دائمی همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی در ایران را به عنوان نقطه‌ی کانونی این انجمن انتخاب کرد.»

مهندس «سید عطاءاله صدر»، با اعلام این خبر افزود: «این انتخاب بستر مناسبی را برای بحث و تبادل نظر و انتقال تجربیات میان متخصصان و دست‌اندرکاران سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی ایران و کشورهای مختلف فراهم می‌کند.»

به گفته‌ی وی: «دبیرخانه‌ی دائمی همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) به عنوان نماینده‌ی انجمن بین‌المللی PIANC در ایران از تمامی اساتید، متخصصان، دانشجویان و فعالان در زمینه‌ی کارهای دریایی برای عضویت در انجمن مذکور دعوت کرده است.

PIANC یک انجمن جهانی تخصصی غیرسیاسی و غیرانتفاعی است که به عنوان قدیمی‌ترین انجمن دریایی با هدف ارتقای دانش علمی و فنی در زمینه‌ی زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی در سال ۱۸۸۵ در کشور بلژیک تأسیس شد. این انجمن دارای کمیته‌های تخصصی ناوبری رودخانه‌ای (In Com)، دریانوردی (Mar Com)، محیط زیست دریایی (Evi Com) و متخصصان جوان (YP Com) است که متشکل از بهترین متخصصان بین‌المللی در زمینه‌های فنی، اقتصادی و زیست‌محیطی مربوط به زیرساخت‌های ترابری دریایی و عهده‌دار تهیه‌ی آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های فنی هستند.

انجمن مذکور در بیش از ۶۵ کشور از جمله استرالیا، اتریش، کانادا، فرانسه، ژاپن و... نمایندگی دارد و همچنین دارای ۵۱۸ عضو حقوقی و ۲۰۴۵ عضو متخصص علاقه‌مند در سراسر دنیا است.

افزایش ۵۱ درصدی بارگیری کالا توسط کشتیرانی ایران و هند

میزان بارگیری کالا توسط ناوگان کشتیرانی ایران و هند در سال ۱۳۸۹ از مرز چهار میلیون تن گذشت.

آمار بارگیری کالا توسط کشتیرانی ایران و هند در سال گذشته بیش از چهار میلیون و ۳۹۱ هزار و ۸۴ تن گزارش شده که این میزان نسبت به مدت مشابه سال گذشته با رشد ۵۱ درصدی همراه بوده است.

بنا بر این گزارش میزان تخلیه‌ی کالا نیز در سال گذشته سه میلیون و ۸۲۲ هزار و ۳۳۳ تن گزارش شده است. بر اساس این گزارش بیش‌ترین میزان بارگیری کالا در سال ۱۳۸۹ با ۶۳۸ هزار و ۸۴۹ تن مربوط به فروردین‌ماه و کم‌ترین میزان در اسفندماه ۷۶ هزار تن بوده است. بیش‌ترین میزان تخلیه‌ی کالا در سال گذشته نیز به ۵۳۵ هزار و ۶۸۴ تن مربوط به اردیبهشت‌ماه و کم‌ترین میزان در اسفندماه با ۷۴ هزار و ۵۱۹ تن گزارش شده است.

بنادر و دریانوردی / شماره ۱۷۸

افزایش اختیارات بندر امیرآباد در صدور معافیت‌های وارداتی

رئیس سازمان صنایع و معادن استان مازندران گفت: «اختیارات بندر امیرآباد در صدور معافیت‌های واردات کالا محدود است.»

«مرتضی هاشم‌پور» در جلسه‌ی ستاد تسهیل صنایع مازندران با اعلام این‌که برخی از صنایع برای وارد کردن کالاها در بندر امیرآباد با مشکل مواجه هستند، بیان داشت: «اختیارات بندر امیرآباد در صدور معافیت‌های واردات کالا محدود است.»

وی خواستار ورود بیش‌تر سازمان گسترش و نوسازی صنایع در استان مازندران شد و بیان داشت: «تعدادی از پروژه‌های این استان نیاز به طرح توجیهی دارد که با ورود سازمان گسترش برای انجام طرح‌های توجیهی، فراخوان جذب سرمایه‌گذار در استان صادر خواهد شد.»

اجرای برنامه‌ی سبک‌سازی بندر شهید رجایی

«عباس معمارنژاد» گفت: «با توجه به این‌که حدود ۴۰ درصد از حجم تجارت خارجی کشور از طریق گمرک شهید رجایی صورت می‌گیرد، با اجرای این برنامه و ایجاد تسهیلات و امکانات مناسب در گمرکات استان‌های مجاور، می‌توان بخشی از ترافیک کاری در گمرک شهید رجایی را کاهش داد.»

وی افزود: «با اجرای این برنامه به نحو محسوسی سرعت انجام تشریفات ترخیص افزایش و هزینه‌ی صاحبان کالا کاهش می‌یابد.»

رئیس کل گمرک ایران اظهار داشت: «گمرکات استان فارس به لحاظ نزدیکی به بنادر جنوبی کشور و ظرفیت‌های بالای خدماتی می‌تواند یکی از گمرکات هدف برای اجرای برنامه‌ی سبک‌سازی گمرکات استان هرمزگان باشد.



رئیس کل گمرک ایران از اجرای برنامه‌ی سبک‌سازی گمرکات استان هرمزگان به‌ویژه گمرک بندر شهید رجایی در آینده‌ی نزدیک خبر داد.

فراخوان دبیرخانه‌ی دائمی همایش ICOPMAS



دبیرخانه‌ی دائمی همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) از تمامی اساتید، متخصصان، صاحب‌نظران، دانشجویان و فعالان در زمینه‌ی کارهای دریایی برای عضویت در بانک اطلاعات متخصصان دعوت کرد.

«علیرضا کبریایی» مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی، اظهار داشت: «در راستای تکمیل بانک اطلاعاتی متخصصان دریایی کشور، دبیرخانه‌ی دائمی همایش ICOPMAS از کلیه افراد صاحب‌نظر در زمینه‌های سازه‌های نزدیک به ساحل، سازه‌های دور از ساحل، مهندسی سواحل، فیزیک دریا، تجهیزات دریایی، محیط زیست دریایی، سنجش از دور و سیستم‌های اطلاعات، امور ناوبری، هیدروگرافی و سایر زمینه‌های مرتبط دیگر دعوت می‌کند که به عضویت بانک اطلاعاتی متخصصان دریایی کشور بپیوندند.»

وی خاطرنشان کرد: تخفیف ویژه برای شرکت در همایش ICOPMAS، تخفیف در خرید انتشارات اداره‌ی کل مهندسی سواحل و بنادر و دبیرخانه‌ی دائمی همایش ICOPMAS، اولویت جهت عضویت در مجامع بین‌المللی دریایی از جمله انجمن

بین‌المللی دریایی PIANC و پیگیری جهت عضویت در کارگروه‌های تخصصی، امکان بازدید از طرح‌های توسعه‌ای و عمرانی بنادر برای دانشجویان، امکان ارتباط مستقیم اعضا با واحدهای کارفرمایی در خصوص امور مشاوره‌ای و پژوهشی، از جمله مهم‌ترین مزایای پیوستن به بانک اطلاعاتی متخصصان است. علاقمندان جهت عضویت در بانک اطلاعاتی می‌توانند پس از عضویت در سایت همایش ICOPMAS به آدرس الکترونیکی <http://icopmas.pmo.ir> مراجعه و نسبت به عضویت در این بانک اقدام و یا جهت کسب اطلاعات بیشتر با دبیرخانه‌ی دائمی همایش مزبور به شماره تلفن ۸۴۹۳۴۲۱۸۲۰ تماس بگیرند

موانع راه‌اندازی کشتیرانی چابهار برطرف شود



مدیرعامل منطقه‌ی آزاد چابهار با تأکید بر ضرورت راه‌اندازی خط کشتیرانی بندر چابهار، خواستار رفع موانع موجود بر سر فعالیت خطوط کشتیرانی در این بندر شد.

«سعید رحیمی» در این باره گفت: «با توجه به سرمایه‌گذاری مالی کلان انجام‌شده در بنادر شهید بهشتی و کلاتتری چابهار به‌منظور فعال‌سازی این ظرفیت‌ها، باید به ایجاد الزامات اولیه از جمله ایجاد خط کشتیرانی اقدام و موانع بر سر راه آن برداشته شود.» وی افزود: «بدون ایجاد زیرساخت‌ها، فعالیت‌های اقتصادی به‌ویژه در حوزه‌ی ترانزیت میسر نخواهد بود؛ زیرا خط کشتیرانی، اسکله و تجهیزات، منطقه‌ی آزاد و راه‌های ارتباطی از نیازهای اولیه‌ی فعال‌سازی بندر چابهار است.»

مدیرعامل منطقه‌ی آزاد چابهار همچنین اعلام کرد: «تعداد شناورهای ورودی در ۱۵ روز نخست سال جاری بیش از ۷۰ درصد نسبت به مشابه آن در سال گذشته، رشد داشته‌است.» به گفته‌ی وی، تعداد کانتینرهایی که از مسیر دریایی در این مدت وارد منطقه شده‌اند؛ نسبت به سال گذشته از رشد حدود ۳۰۰ درصدی برخوردار بوده‌اند.

دستورالعمل بیرون کشیدن ۱۰۰ فروند کشتی غرق‌شده در خلیج فارس

مدیرکل دفتر آلودگی‌های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از وجود ۱۲۰۰ فروند کشتی غرق‌شده در آب‌های خلیج فارس خبر داد و گفت: «به‌زودی دستورالعمل زیست‌محیطی بیرون کشیدن بیش از ۱۰۰۰ کشتی غرق‌شده در مناطق آزاد و مشترک تهیه می‌شود.» «عبدالرضا کرباسی» گفت: «یک‌سری موارد در خلیج فارس تاکنون مورد توجه قرار نگرفته است که از جمله می‌توان به کشتی‌های غرق‌شده در سواحل کشورمان اشاره کرد.» وی افزود: «۱۲۰۰ کشتی غرق‌شده در آب‌های خلیج فارس وجود دارد که ۴۰ مورد آن نفت‌کش‌های بسیار غول‌پیکری هستند که از زمان جنگ غرق شده‌اند و تعداد زیادی نیز در اندازه‌های متوسط هستند و باید بیرون کشیده شوند.»

مدیرکل دفتر آلودگی‌های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست اظهار داشت: «این‌ها در رفت‌وآمد کشتی‌های دیگر می‌توانند حادثه‌ساز شوند. به این ترتیب تصمیم گرفتیم دستورالعمل بیرون کشیدن کشتی‌های مغروقه را تهیه کنیم.» وی افزود: «به همین منظور به صورت آزمایشی، مجوز بیرون کشیدن کشتی نفت‌کش «سونگ‌بونگ» که در نزدیکی آب‌های جزیره‌ی خارک غرق شده را صادر کرده ایم تا بر اساس شواهد، دستورالعمل راحت‌تر تهیه شود.»

کرباسی اظهار داشت: «درواقع متوجه می‌شویم که چه ملاحظات زیست‌محیطی باید رعایت شود و سپس اقدامات بعدی را انجام می‌دهیم. مدیرکل دفتر آلودگی‌های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست تصریح کرد: «نفت‌کش مورد نظر تیرماه امسال بیرون کشیده می‌شود تا بر اساس شواهد، دستورالعملی که باید بومی باشد را تهیه کنیم.»

منطقه‌ی ویژه‌ی کشتی‌سازی جزیری از منطقه آزاد خلیج فارس می‌شود



معاون اجرایی منطقه‌ی ویژه‌ی کشتی‌سازی ادامه داد: «مدیران منطقه به دلیل یکپارچگی که این طرح برای انجام امور و جذب سرمایه‌گذاری خارجی به‌همراه دارد، با این ادغام موافق هستند.» وی تصریح کرد: «برخی قوانین مناطق آزاد نظیر؛ تردد اتباع خارجی، معافیت‌های مالیاتی و حذف قوانین دست‌وپاگیر سرزمین اصلی عامل بسیار مهمی در جذب سرمایه‌گذاران خارجی به شمار می‌آید.»

معاون اجرایی منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی کشتی‌سازی گفت: «با تصویب هیئت دولت، این منطقه به‌همراه ۲ منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی شهید رجایی و صنایع معدنی به منطقه‌ی آزاد تبدیل می‌شوند.»

پژمان بهزادپور، معاون اجرایی منطقه‌ی ویژه‌ی کشتی‌سازی ضمن بیان این مطلب افزود: «طرح ادغام ۳ منطقه‌ی ویژه واقع در خلیج فارس به یک منطقه‌ی آزاد توسط کارگروهی پی‌گیری می‌شود.»

وی تصریح کرد: «بر اساس اطلاعات ما کارگروه مربوطه بررسی‌های نهایی خود را در این خصوص انجام داده و به‌زودی این موضوع در هیئت دولت مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت.»

بهزادپور گفت: «با تصویب هیئت دولت ۳ منطقه‌ی ویژه به منطقه‌ی آزاد خلیج فارس تبدیل می‌شوند و این تغییر وضعیت از دیدگاه ما برای منطقه‌ی ویژه‌ی کشتی‌سازی بسیار مثبت خواهد بود.»

ورود ۲ شرکت جدید به صنعت بانکرینگ در عسلویه و قشم

(بانکرینگ) را به عهده دارند. به گفته‌ی مدیر بازرگانی شرکت پخش فرآورده‌های نفتی ایران، در چابهار نیز یک شرکت برای ارایه‌ی خدمات بانکرینگ اعلام آمادگی کرده، اما هم‌اکنون تردد کشتی‌ها به چابهار پایین است و فعالیت در آنجا صرفه‌ی اقتصادی ندارد؛ البته این امیدواری وجود دارد که با افزایش تردد کشتی‌ها این حرفه برای شرکت‌ها در این منطقه نیز به‌صرفه شود.

«عامری» تصریح کرد: «پی‌گیری‌های لازم برای مشارکت بیش‌تر بخش خصوصی در زمینه‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در دست انجام است و شرکت‌های داوطلب پس از دریافت مجوزهای لازم می‌توانند سوخت مورد نیاز خود را از شرکت ملی پخش خریداری کنند و به کشتی‌ها تحویل دهند و هیچ‌گونه محدودیتی برای فعالیت شرکت‌های جدید در این زمینه وجود ندارد.»

مدیربازرگانی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران از فروش یک‌میلیون و ۹۰۰ هزار تن سوخت به کشتی‌های عبوری در خلیج فارس از ابتدای سال جاری تاکنون خبر داد و افزود: «سال گذشته در این دوره‌ی زمانی ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تن سوخت به کشتی‌ها فروخته شد و پیش‌بینی می‌شود تغییراتی که در زمینه‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در بندر فجیره انجام شده است، به‌نفع بازار ایران باشد.»



مدیربازرگانی شرکت پخش فرآورده‌های نفتی ایران گفت: «با اضافه‌شدن دو شرکت جدید به جمع شرکت‌های بانکرینگ در مناطق عسلویه و قشم، در مجموع هفت شرکت در زمینه‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها فعال خواهند بود.»

فرید عامری با اعلام این خبر اظهار داشت: با آماده‌شدن تجهیزات و تأسیسات، این دو شرکت جدید فعالیت خود را در مناطق عسلویه و قشم آغاز خواهند کرد.»

وی افزود: «هم‌اکنون شرکت‌های بناگستر کرانه، خدمات مهندسی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های آروشا پارس در منطقه‌ی بندرعباس، ورکمن در کیش و شرکت ملی نفتکش در منطقه‌ی خارک، وظیفه‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها

هشدار به مجلس درباره وقوع سونامی در آبهای ایران



اعضای کمیسیون عمران مجلس در جلسه‌ی خود با حضور کارشناسان مؤسسه‌ی ژئوفیزیک دانشگاه تهران به بررسی ابعاد زلزله و سونامی ژاپن و مقایسه‌ی آن با گسل‌های زلزله‌خیز دریای عمان و خزر و گسل‌های زلزله‌خیز داخل کشور پرداختند.

عضو هیئت‌رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اعلام این خبر و با اشاره به نامه‌ی رئیس مجلس جهت برگزاری جلسه‌ی مشترک کمیسیون عمران با مؤسسه‌ی ژئوفیزیک دانشگاه تهران و پژوهشکده‌ی بین‌المللی زلزله‌شناسی، گفت: «رئیس مجلس در این نامه خواستار بررسی مسائل مربوط به زلزله به‌ویژه زلزله‌ی ژاپن و ارائه‌ی نظرات کارشناسی بود. از این رو، با حضور کارشناسان این مؤسسه، زلزله‌ی ژاپن و زلزله‌ی ۱۱ سال قبل بوشهر مورد بررسی و کالبدشکافی قرار گرفت.»

«مهرداد لاهوتی» افزود: «کارشناسان در این جلسه، حوادث ناشی از سونامی ژاپن را مخرب‌تر از زلزله‌ی ۸/۹ ریشتری این کشور دانستند و اعلام کردند که طی ۱۰ سال گذشته بیش از ۳۵ بار زلزله با کمتر از ۵ ریشتر در اطراف نیروگاه اتمی بوشهر اتفاق افتاده است. وی افزود: «این کارشناسان با اطمینان معتقد بودند که هیچ گسل زلزله‌خیزی در خلیج فارس وجود ندارد، ولی در دریای عمان و دریای خزر این گسل‌ها وجود دارد.»

لاهورتی تصریح کرد: این کارشناسان از تکرار سونامی ژاپن در سواحل دریای خزر و خلیج فارس ابراز تردید کردند، ولی در عین حال، بروز چنین حادثه‌ای را هم دور از ذهن نمی‌دانستند.

آغاز به کار شورای حل اختلاف دریایی



عضو هیئت‌مدیره‌ی اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران گفت: «شورای حل اختلاف دریایی به‌طور رسمی کار خود را آغاز کرد.»

«امید مرادی» با اعلام این خبر با بیان این که طی مراسمی رسمی احکام قضایی شورای حل اختلاف دریایی به اعضای این شورا تقدیم شد، گفت: «این مراسم با حضور رضا جعفری معاونت دادستان و رئیس شورای حل اختلاف مجتمع ۲۷ ویژه‌ی اصناف تهران و شمیرانات و غلامرضا کنجکاو قاضی و معاونت قضایی شورای حل اختلاف مجتمع ۲۷ ویژه‌ی اصناف تهران و شمیرانات و مدعوین در محل اتحادیه‌ی مالکان کشتی برگزار شد.»

«ابراهیم تبریزی»، «محمدتقی روشنایی»، «مسعود پارسیان»، «غلامرضا افشار» و «امید مرادی» از اعضای شورای حل اختلاف دریایی هستند. همچنین قائم‌مقام دبیر اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، ارجاع اختلافات دعوی تجاری دریایی به این شورا را بهترین شیوه‌ی حل و فصل اختلافات پیش آمده، با توجه به کشتی‌های موجود

در دادگاه‌های دریایی عنوان کرد. «غلامرضا افشار» گفت: «بدون شک استفاده از خدمات داوری این شورا به‌منظور حل و فصل اختلافات و دعاوی دریایی علاوه بر تأمین سلامت، سرعت و دقت در رسیدگی موجب صرفه‌جویی در هزینه‌ها و حل موضوع به‌شیوه‌ی تخصصی خواهد شد.» وی خاطرنشان کرد: «راهنمایی شورای حل اختلاف دریایی به‌منظور حل و فصل اختلافات دعاوی تجاری دریایی در مهرماه سال گذشته در محل اتحادیه‌ی مالکان کشتی تصویب شد.»

همکاری ایران و قطر در مقابله با دزدی دریایی

قانون موافقت‌نامه‌ی همکاری‌های امنیتی بین ایران و قطر از سوی رئیس‌جمهور ابلاغ شد. قانون موافقت‌نامه‌ی همکاری‌های امنیتی بین ایران و قطر که در مجلس شورای اسلامی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسیده است، توسط رئیس‌جمهور برای اجرا ابلاغ شد. براساس این قانون، ایران و قطر برای اتخاذ تدابیر لازم برای مقابله با جرایمی همچون قاچاق مواد مخدر، عرضه‌ی مواد روان‌گردان، قاچاق کالا و اموال منقول فرهنگی و تاریخی، جعل اوراق بهادار دولتی، جعل اسناد باارزش، فعالیت‌های اقتصادی غیرقانونی همچون پول‌شویی، قاچاق سلاح گرم، مهاجرت غیرقانونی، جرایم اینترنتی، دزدی دریایی و قاچاق انسان همکاری خواهند کرد.

پیش‌گیری و مبارزه با جرایم سازمان‌یافته‌ی فراملی در عبور از مرزهای ملی تروریسم و سایر جرایم مندرج در این موافقت‌نامه و جرایم رایانه‌ای و سایر جرایمی که با استفاده از وسایل مخابراتی صورت می‌گیرد، از دیگر زمینه‌های همکاری اعلام‌شده در این قانون است.

طرح توسعه‌ی بندر بهمن در قشم به اتمام رسید

معاون عمرانی سازمان منطقه‌ی آزاد قشم گفت: «به‌منظور توسعه‌ی زیرساخت‌ها در منطقه‌ی آزاد قشم طرح توسعه‌ی بندر بهمن با سرمایه‌ای بالغ بر ۱۲۰ میلیارد ریال به اتمام رسیده است.»

«محمدجعفر حبیب‌پور»، معاون عمرانی سازمان منطقه‌ی آزاد قشم با بیان این مطلب گفت: «بندر بهمن در منتهی‌الیه شرقی جزیره‌ی قشم با مساحت حدود ۵۰ هکتار که ۲۵ هکتار آن حوضچه‌ی آرامش و ۲۵ هکتار دیگر را خشکی دربرگرفته است، قرار داد.»

وی افزود: «این بندر یکی از بنادر مهم تجاری منطقه‌ی آزاد قشم به شمار می‌آید و دارای یک پایانه‌ی کامل با کلیه‌ی امکانات تردد مسافری داخلی و خارجی (حدود ۵ هزار نفر در روز) با کالاهای همراه‌شان است.»

حبیب‌پور در خصوص ظرفیت این بندر ادامه داد: «بندر بهمن ظرفیت تخلیه و بارگیری کالاهای وارداتی و صادراتی توسط شناورها با ظرفیت ۵ هزار تن، تخلیه و بارگیری کالا توسط لن‌دینگ کرافت با ظرفیت ۲ هزار تن، تأمین سوخت شناورها، استقرار کالا در انبارهای روباز و سرپوشیده و انبار کالا تا هنگام ترخیص یا صادرات را داراست.»

وی تصریح کرد: «همچنین این بندر دارای ساختمان صادرات و واردات با مساحت یک هزار و ۶۰۲ مترمربع، ساختمان اتباع خارجی با مساحت یک هزار و ۵۰۰ مترمربع، ساختمان آتش‌نشانی و تأسیسات اطفاء حریق است.»

خطوط کشتیرانی مسافری در دریای خزر ایجاد می‌شود

مجری طرح راهاندازی خطوط کشتیرانی مسافری در دریای خزر با اشاره به این که جذب سرمایه‌ی داخلی و خارجی، کاهش مصرف سوخت، افزایش امنیت راه‌ها، کاهش ترافیک و کاهش تصادفات و حوادث در جاده‌ها از مزایای این طرح ملی است، گفت: «مازندران با دارا بودن ۳۳۶ کیلومتر نوار ساحلی می‌تواند پایلوت و مرکز فرماندهی این طرح بوده و استان‌های دیگر نظیر گلستان و گیلان از مزایای این طرح به صورت توأمان بهره‌مند شوند.»

وی با این که مطالعات اولیه مکان‌یابی و امکان‌سنجی این طرح انجام شده است، افزود: «در صورت مساعدت مسئولان، مراسم افتتاحیه‌ی طرح راهاندازی خطوط کشتیرانی مسافری در دریای خزر خردادماه ۱۳۹۰ در ساحل نور برگزار خواهد شد.»

وی با بیان این که این طرح عظیم ملی می‌تواند مشکل جابه‌جایی مسافر در نوار ساحلی دریای خزر را رفع کند، افزود: با اجرای این طرح بالغ بر چندین میلیارد تومان در مصرف سوخت صرفه‌جویی و سبب صرفه‌ی اقتصادی در نگهداری راه‌های خطه‌ی شمال شده و مقرون به صرفه است.

طراح خطوط کشتیرانی مسافری در شمال کشور گفت: «برای نخستین بار در کشور خطوط کشتیرانی مسافری در نوار ساحلی دریای خزر ایجاد می‌شود.»

«کاپیتان سید حسن گیتی‌پسند» در نخستین جلسه‌ی کارگروه اشتغال و سرمایه‌گذاری مازندران در استانداری با اشاره به وجود شش میلیون نفر ساحل‌نشین در حاشیه‌ی ساحلی استان‌های مازندران، گیلان و گلستان افزود: «با احتساب کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر می‌توان از ۲۴۵ میلیون نفر ساحل‌نشین جهت ایجاد گردشگری دریایی در دریای خزر استفاده کرد.»

وی خاطرنشان کرد: «احداث این طرح سبب افزایش اشتغال و توسعه‌ی گردشگری در نوار ساحلی دریای خزر خواهد شد.»

گیتی‌پسند با اشاره به این که از هفت بندر بالقوه در شمال کشور طی ۵۰۰ سال اخیر حتی یک کشتی مسافری عبور نکرده است، تصریح کرد: «با ایجاد ۲۰ لنگرگاه در نوار ساحلی استان‌های شمالی می‌توان ۱۷ هزار شغل به صورت مستقیم ایجاد کرد.»

شروع خوب پرشیا هرمز در سال جاری

قائم مقام شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز از واگذاری تعمیر چند شناور کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به این شرکت در ابتدای سال جاری خبر داد و گفت: «با این شروع خوب پیش بینی می کنیم سال ۹۰ سال پررونقی برای پرشیا هرمز باشد.»

«قهرمان دهقانی» با اعلام این خبر از واگذاری تعمیر سه فروند کشتی های گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به شرکت پرشیا هرمز خبر داد و گفت: «گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آغاز سال ۹۰ با واگذاری تعمیر سه فروند شناور بزرگ خود به این شرکت بار دیگر پشتیبانی خود را از صنعت داخل اعلام کرد.»

وی در خصوص این سه فروند کشتی گفت: «تعمیر یک فروند کشتی چندمنظوره ۲۴ هزار تنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حال انجام است که طبق قرارداد و برنامه ی زمان بندی تعمیرات آن ظرف مدت ۵۰ روز انجام خواهد شد.»

وی افزود: «این کشتی با ۱۷۰ متر طول و ۵/۲۵ متر عرض تا پایان اردیبهشت ماه تحویل می شود.»

قائم مقام شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز ادامه داد: «همچنین تعمیر یک فروند کشتی فلهر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ۱۸۰ متر طول، ۴/۲۸ متر عرض و ۳۵ هزار تن ظرفیت نیز به پرشیا هرمز سپرده شده که تعمیرات این کشتی باید به زودی به انجام برسد.»

قائم مقام شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز به واگذاری تعمیر یک فروند کشتی تانکر ۴۱ هزار تنی شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی به این شرکت خبر داد و گفت: «تعمیرات این کشتی با ۱۸۰ متر طول و ۳۳/۳۱ متر عرض باید ظرف مدت ۵۵ روز انجام شود.»

دهقانی تعمیرات ادواری شامل سندبلاست و رنگ آمیزی، مکانیکال، الکتریکی، تمیزکاری مخازن و تعمیر شیرآلات و لوله کشی را از جمله اموری عنوان کرد که در تعمیر این کشتی ها باید انجام شود. وی همچنین از واگذاری تعمیر چند فروند شناور داخلی دیگر به شرکت پرشیا هرمز خبر داد.

طرح ارتباط ریلی بنادر جنوبی در آستانه ی بررسی مجلس شورای اسلامی

نایب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گفت: «در حال بررسی طرحی در مرکز پژوهش های مجلس هستیم تا زمینه ی اتصال ریلی تمام بنادر جنوبی کشور از خرمشهر تا چابهار فراهم شود.»

مصطفی مطورزاده افزود: «یکی از مهم ترین راه ها برای ارتقای فعالیت بنادر کشور، امکان استفاده از خطوط ریلی برای جابه جایی کالا است.»

وی خاطر نشان کرد: «سهولت، امنیت، ارزان بودن و بالا بودن میزان حجم جابه جایی کالا از مزیت های جدی بخش حمل و نقل ریلی است که بایستی استفاده از این روش حمل و نقل افزایش یابد.» وی با بیان این که: «ارتباط سراسری ریلی و جاده ای در حاشیه ی خلیج فارس بین خرمشهر و چابهار به افزایش بهره وری بنادر کمک می کند»، افزود: «تدوین طرحی با کمک کارشناسان مختلف و مرکز پژوهش های مجلس برای این موضوع از جمله برنامه های فراکسیون بنادر و دریانوردی مجلس است.» وی تصریح کرد: «امیدواریم در سال جاری بتوانیم طرح اولیه ی ارتباط سراسری ریلی و جاده ای در حاشیه ی خلیج فارس بین خرمشهر و چابهار را تدوین کنیم.» رئیس فراکسیون بنادر و دریانوردی مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «توسعه ی روزافزون بنادر با رشد اقتصادی ارتباط مستقیم دارد؛ لذا نباید اجازه داد برای تجهیز بنادر در امکانات حمل و نقل اختلال ایجاد شود.»

«مطورزاده» با اشاره به روند افزایشی حجم مبادلات تجاری در بنادر جنوبی کشور گفت: «اتصال خط ریلی به بنادر جنوبی کشور یک ضرورت اجتناب ناپذیر است.» نایب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گفت: اتصال خطوط ریلی بنادر جنوبی می تواند به افزایش کمی و کیفی ترانزیت داخلی و خارجی کمک شایانی بکند.

اتحادیه بین المللی موسسات رده بندی از مدیرعامل کشتیرانی تقدیر کرد



رده بندی (IACS) در مراسم برگزاری سمینار Shipping-Tek و پنجمین جایزه ی Mariane BizTV International Maritime Awards امارات متحده ی عربی انجام شد.

اتحادیه ی بین المللی موسسات رده بندی (IACS) با اهدای لوح تقدیر به رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از زحمات این شرکت در ارائه ی خدمات و سرویس های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در زمینه ی حمل و نقل دریایی تقدیر کرد. این جایزه به پاس تجربیات ارزشمند رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در هدایت ناوگان و مدیریت تحریم های اعمالی در حمل و نقل دریایی اهداء شده است. اهدای این لوح از سوی مدیرعامل اتحادیه ی بین المللی موسسات

پیوستن کشتی تجاری دریادل به ناوگان کشتیرانی کشور

کشتی تجاری با نام دریادل یک، در بندر انزلی به ناوگان کشتیرانی کشور پیوست. این کشتی را شرکت کشتیرانی جمعیت ایثارگران - دریادلان جاوید خزر خریداری کرده است. با فعالیت این کشتی ۱۵ نفر مشغول به کار شدند. مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان در این مورد گفت: «کشتی تجاری دریادل یک که ظرفیت حمل ۲ هزار و ۸۰۰ تن کالا را دارد، به قیمت ۱۸ میلیارد ریال از روسیه خریداری شده است.»

«فرهاد منتصر کوهساری»، مبداء این کشتی تجاری را بنادر شمالی ایران و مقصد آن را کشورهای روسیه، داغستان، قزاقستان و آذربایجان بیان کرد. او افزود: «کشتی چندمنظوره ی دریادل یک به طول ۹۰ متر، عرض ۱۳ متر و آبخور چهار متر و نیم در بندر انزلی ثبت شده است. هم اینک ۳۰ فروند کشتی ایرانی در دریای خزر فعال است.»

انعقاد قرارداد با شرکت چینی برای فعالیت در بندر شهید رجایی

مدیر عملیات و عضو هیئت مدیره ی شرکت خدمات دریایی و بندری کاوه از امضای قراردادی برای سرمایه گذاری و کار در بندر شهید رجایی با یک شرکت چینی خبر داد. «هادی کریمی» گفت: «شانگهای پورت چین، به عنوان یکی از بزرگ ترین پورت اپراتورهای کانتینری جهان، قراردادی را با کاوه امضاء کرده است.» وی همچنین به فعالیت این شرکت در خارج از کشور به منظور فعال سازی کریدور تعریف شده ی شمال - جنوب که اروپا را به آسیا وصل می کند، اشاره کرد. کریمی گفت: «این شرکت به همین منظور در دبی و در منطقه ی آزاد جبل علی یک پایانه ی پشتیبانی و یک دفتر در آستاراخان روسیه تأسیس کرده است.» وی همچنین از بهره برداری از مرحله ی نخست پایانه ی پشتیبانی شلمچه در سال جاری توسط شرکت خدمات دریایی و بندری کاوه خبر داد.



تبیین جایگاه سازمان بنادر در دو حوزه داخلی و بین‌المللی

گزارش «بنادر و دریا» از برنامه‌ها و اهداف سازمان بنادر و دریانوردی در همایش پایان سال مدیران

اثرات هدفمند شدن یارانه‌ها بر فعالیت‌های بندری و دریایی

معاون امور بندری سازمان بنادر از استراتژی‌های جدید این سازمان خبر داد

به گفته‌ی معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بنادر، با اجرای طرح بزرگ هدفمند شدن یارانه‌ها و افزایش هزینه‌های این سازمان در زمینه‌ی تأمین سوخت، برق، آب و سایر موارد تورم‌زا، تغییر در روند اعطای سوبسیدهای مورد نظر در بخش تعرفه‌ها اجتناب‌ناپذیر است. «محسن صادقی‌فر» در جمع مدیران و کارشناسان این سازمان، درحالی‌که از استراتژی‌های جدید سازمان بنادر و کاهش تخفیفات در بخش تعرفه‌های بندری خبر داد، گفت: «این سازمان در مجموع هزینه‌های جاری و تخفیفات حمایتی در بخش‌های صادرات، ترانزیت و ترانشیپ، سالانه بیش از ۶ هزار میلیارد ریال یارانه به گیرندگان خدمات بندری و دریایی از بنادر کشور ارائه می‌کند».

تعدیل تعرفه‌های بندری در سال ۱۳۸۲

معاون امور بندری سازمان بنادر، پیش از تشریح موضوع اصلی سخنان خود و تأثیر هدفمندسازی یارانه‌ها بر فعالیت‌های بندری و دریایی، با اشاره به اقدام سازمان بنادر در سال ۱۳۸۲ و تعدیل تعرفه‌های بندری، آن را نوعی راهکار برای هدفمندسازی درآمدها و هزینه‌های این سازمان دانست که بر روند ورود کشتی‌ها به بنادر کشور تأثیر مثبت گذاشته است: «تعدیل تعرفه‌های بندری در سال ۱۳۸۲ باعث تحول گسترده در ساختار درآمدی سازمان و همچنین، میزان و ترکیب فعالیت خطوط کشتیرانی در بنادر ایران شد».

«صادقی‌فر» در توضیح تحول گسترده‌ی ایجادشده ناشی از تعدیل تعرفه‌ها، با بیان این‌که تا پیش از تعدیل تعرفه‌ها در سال ۱۳۹۰، عمده‌ی درآمدهای سازمان بنادر حاصل فعالیت خطوط کشتیرانی بود، گفت: «در سال ۸۰، کل درآمد عملیاتی سازمان بنادر، ۱۳۲ میلیارد تومان بود که حدود ۱۰۳ میلیارد تومان آن از عملکرد خطوط کشتیرانی به دست آمد. درواقع، ۷۸ درصد درآمد سازمان بنادر از فعالیت کشتی‌ها بود و تنها ۲۲ درصد آن از طریق کالا حاصل شد».

نتایج تعدیل تعرفه‌ها

این کارشناس امور بندری، درباره‌ی اثرات طرح تعدیل تعرفه‌ها در سال ۱۳۸۲ خاطرنشان کرد: «با اجرای این طرح روند ورود کشتی‌ها به بنادر به تدریج افزایش یافت، به طوری که در سال ۱۳۸۰ تعداد کشتی‌های ورودی به بنادر ۵ هزار و ۵۳۰ فروند ثبت شد و این میزان در سال ۱۳۸۸ به ۱۰ هزار و ۲۲۰ فروند افزایش یافت».

به گفته‌ی «صادقی‌فر»، ظرفیت کشتی‌های ورودی به بنادر کشور تا

گردهمایی سالیانه‌ی مدیران ارشد و تصمیم‌گیر سازمان بنادر، با تأکید بر موضوع محوری «تفکر استراتژیک و تعالی سازمانی»، با حضور اعضای هیأت عامل و مدیران بنادر کشور، در هفته‌ی پایانی اسفندماه سال گذشته در تهران برگزار شد.

در این نشست که رؤسای بنادر کوچک هم حضور داشتند، مهم‌ترین مسایل و چالش‌های بنادر کشور و آسیب‌های حمل‌ونقل دریایی در حوزه‌ی بین‌الملل و منطقه بحث و بررسی شد.

همایش یک‌روزه‌ی مدیران سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن این‌که مجالی است برای طرح دیدگاه‌های کارشناسی مدیران راجع به مسایل جاری بنادر کشور، فرصتی برای نقد و بررسی استراتژی‌های پیش‌روی این سازمان در طرح‌های توسعه‌ای نیز، قلمداد می‌شود.

به گزارش خبرنگار بندرودریا، در این گردهمایی، در بخش بندری به موضوع هدفمند شدن یارانه‌ها و تأثیرات آن بر فعالیت‌های دریایی، در بخش دریایی، به ممیزی آیمو و اقدامات آماده‌سازی دولت در این زمینه، در بخش فنی و مهندسی، به پروژه‌های سرمایه‌ای سازمان در سال جدید و در بخش اداری و مالی نیز، به موضوع منابع انسانی و بهره‌وری و تحول پرداخته شد.

در همایش مدیران، همچنین مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در جمع‌بندی نظرات و دیدگاه‌های ارائه‌شده، به تبیین جایگاه سازمانی بنادر به عنوان ارگانی پیشرو در حوزه‌های داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی پرداخت.

به گفته‌ی «مهندس سید عطاءاله صدر»، در نقش داخلی باید راه‌کارهای اداره‌ی بهینه‌ی سازمان بنادر جست‌وجو شود؛ اداره‌ی بهینه به این معنا که تصمیم‌گیری‌ها با پشتوانه‌ی منطقی و بر اساس شاخص‌های اصولی باشد تا به بهره‌وری و اثربخشی سازمان منجر شود.

معاون وزیر راه، در تشریح نقش منطقه‌ای و بین‌المللی سازمان بنادر گفت: «سازمان بنادر، متولی حمل‌ونقل دریایی کشور است و باید مطابق استانداردهای بین‌المللی اداره شود».

به گفته‌ی «مهندس صدر»، در نقش منطقه‌ای و بین‌المللی، از اعتبار سازمان بنادر در مجامع بین‌المللی سخن به میان می‌آید؛ از این رو لازم است با انطباق فعالیت‌ها با استانداردهای بین‌المللی، از جایگاه سازمانی در جامعه‌ی جهانی دریانوردی حفاظت شود.

مدیرعامل سازمان بنادر در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به این‌که باید راه‌کارهای مطلوب سرمایه‌گذاری و دستیابی به منابع در بنادر را بیابیم، تأکید کرد: «برای تشویق سرمایه‌گذاری، باید در تدوین نظام تعرفه و عوارض، به این نکته توجه شود که برای سرمایه‌گذار به صرفه باشد و بتواند سود بیش‌تری ببرد».

«مهندس سید عطاءاله صدر» در ادامه، «احداث بنادر کوچک چندمنظوره» و «توسعه‌ی حمل‌ونقل مسافری» را از جمله مهم‌ترین دست‌آوردهای سازمان بنادر طی یک سال گذشته برشمرد و احداث بنادر کوچک را در راستای نظر مقام معظم رهبری، مبنی بر توسعه‌ی نوار ساحلی دانست.



کشتی‌های فیدری رسیده است. «صادقی‌فر» اضافه کرد: در حال حاضر، حدود ۲۴ خط کشتیرانی بزرگ در بنادر ایران تردد می‌کنند.

نگرانی‌ها و الزامات طرح تعدیل تعرفه‌ها

معاون امور بندری، اجرای برنامه‌ی تعدیل تعرفه‌ها را همراه با برخی نگرانی‌ها و الزاماتی دانست که از سوی جامعه‌ی حمل‌ونقل دریایی مطرح می‌شود. به گفته‌ی «صادقی‌فر»، احتمال کاهش درآمدهای سازمان در برخی از بخش‌ها، اعتراضات کاربران خدمات بندری، مشکلات ناشی از اولین تجربه‌ی واگذاری بلندمدت (ده‌ساله) ترمینال‌های بندری به بخش خصوصی، الزام حمایت از بخش خصوصی، الزام تبدیل بنادر فیدری و فرعی به بنادر لاینری و اصلی را از مهم‌ترین موارد ایجاد نگرانی‌ها و ضرورت‌های فراروی طرح تعدیل تعرفه‌های بندری دانست.

رونق سرمایه‌گذاری

معاون امور بندری، با بیان این‌که تا قبل از سال ۱۳۸۰، سرمایه‌گذاری هرگز در حدی نبوده است که اکنون وجود دارد، گفت: «در آن سال‌ها از یک معادله‌ی نامعقول پیروی می‌کردیم، به طوری که سازمان بنادر، ۸۰ درصد درآمد خود را از فعالیت کشتی‌ها دریافت می‌کرد و آن را در بخش کالا و برای متعادل شدن قیمت کالاها هزینه می‌کرد.» «صادقی‌فر» اضافه کرد: «با اجرای طرح تعدیل تعرفه‌ها، سرمایه‌گذاری در پایانه‌ها و اراضی پشتیبان نیز بهبود یافته است، به طوری که در حال حاضر، سازمان بنادر، به دنبال تأمین اراضی بیش‌تر به‌منظور ایجاد مراکز صنعتی در بنادر نسل سوم است.»

حمایت از صادرات و ترانزیت

این کارشناس امور بندری، در بخش دیگری از سخنان خود به تخفیفات جاری سازمان بنادر برای حمایت از صادرات و ترانزیت اشاره کرد و میزان این تخفیفات را ۵۲۰ میلیارد تومان برآورد کرد که توسط سازمان بنادر و بخش‌های خصوصی، به‌طور مشترک اعطا می‌شود. به گفته‌ی «صادقی‌فر»، در بخش صادرات حدود ۷۵ درصد، در ترانزیت حدود ۵۰ درصد، در ترانشیپ حدود ۷۰ درصد، در کابوتاژ حدود ۵۰ درصد، در کشتی‌های مسافری حدود ۹۰ درصد، به کشتی‌های فعال در دریای خزر حدود ۵۰ درصد و به لنج‌ها (بر اساس ظرفیت آن‌ها)

قبل از تعدیل تعرفه در سال ۱۳۸۰، حدود ۶۷ میلیون تن بود و بعد از اجرای طرح تعدیل در سال ۱۳۸۸ به ۱۳۲ میلیون تن رسید.

وی همچنین، درباره‌ی نتایج مثبت این طرح در بخش تخلیه و بارگیری کالاها اعم از نفتی و غیرنفتی، گفت: «در سال ۱۳۸۰ و پیش از اجرای طرح، کل آمار تخلیه و بارگیری بنادر کشور، ۷۵ میلیون تن بود که این رقم در سال ۱۳۸۸ و پس از تعدیل تعرفه‌ها به ۱۳۱ میلیون تن افزایش یافت.»

به گفته‌ی معاون امور بندری، تنها در بخش غیرنفتی، در سال ۱۳۸۰، بیش از ۳۹ میلیون تن تخلیه و بارگیری انجام شد که این میزان با افزایش ۲ برابری پس از اجرای طرح تعدیل در سال ۱۳۸۸ به ۸۶ میلیون تن افزایش یافت.»

درآمد از کالا و کشتی بر اساس ساختار تعرفه‌ای

معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بنادر، در ادامه با بیان این‌که پس از اجرای تعدیل تعرفه و ساختار ناشی از آن نسبت درآمد سازمان بنادر از کشتی و کالا در مقایسه با سال ۱۳۸۲، کاملاً معکوس شده است، گفت: «در سال ۱۳۸۸ و بر اساس ساختار تعرفه‌ای، ۶۸ درصد درآمد سازمان بنادر از طریق کالا و ۳۲ درصد آن از بخش کشتی بود؛ درحالی که هم‌اکنون بسیاری از هزینه‌های سازمان بنادر، از راه فعالیت کارگران خدماتی و آموزش، خرید تجهیزات و... توسط شرکت‌های خصوصی تأمین می‌شود.»

افزایش خطوط لاینری

«محسن صادقی‌فر»، افزایش خطوط لاینری (خطوط کشتیرانی بزرگ) را نیز، یکی دیگر از اثرات مثبت اجرای تعدیل تعرفه قلمداد کرد و توضیح داد: «عملکرد فیدری (کشتی‌های کوچک) و لاینری برای بندری مثل بندر شهید رجایی که در «لوپ» بنادر منطقه قرار دارد، بسیار حایز اهمیت است. در سال ۱۳۸۱ و یک سال پیش از اجرای تعدیل تعرفه، نسبت سهم کشتی‌های فیدری به لاینر در بندر شهید رجایی، ۶۵ به ۳۵ بود و کشتی‌های فیدری، عمدتاً از بنادر دبی و سلاله وارد این بندر می‌شدند.»

به گفته‌ی این مقام مسئول در سازمان بنادر، با اجرای تدریجی نظام تعدیل تعرفه و تا سال ۱۳۸۸، این نسبت کاملاً برعکس شده و سهم کشتی‌های لاینر در بندر شهید رجایی به ۸۰ درصد در مقابل ۲۰ درصد

استراتژی‌های پس از هدفمندی یارانه‌ها

معاون امور بندری سازمان بنادر، در ادامه با اعلام استراتژی‌های آتی سازمان بنادر، همزمان با اجرای طرح هدفمند شدن یارانه‌ها توسط دولت، درباره‌ی برنامه‌های این سازمان در بخش حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری، تصریح کرد: «فعالیت‌های تصدی‌گری که امکان واگذاری آن به بخش خصوصی وجود دارد، مانند؛ راهنمایی کشتی، یدک‌کشی، لای‌روبی و علایم کمک‌ناوبری باید مطابق با قیمت‌های واقعی انجام شوند.»

به گفته‌ی «صادقی‌فر»، فعالیت‌های یادشده، در شمار عملکردهای هزینه‌زا هستند که باید از فعالیت‌های حاکمیتی جدا شوند و در یک برنامه‌ی راهبردی، تخفیفات این فعالیت‌ها به‌تدریج کاهش یابند.

مشارکتی شدن قالب قراردادهای

این کارشناس امور بندری، تجدید نظر در مدل قراردادهای سازمان را یکی از استراتژی‌های بلندمدت سازمان برشمرد و توضیح داد: «تا پیش از این، چون سازمان بنادر، از برخی الزامات حمایتی در قبال شرکت‌های خصوصی برخوردار بود، بندر را با ساخت اسکله، محوطه و انبار و طی یک مزایده به بخش خصوصی واگذار می‌کرد. این در حالی است که قراردادهای سازمان با پایانه اپراتورهای بندری، باید در قالب مشارکت فی‌مابین تدوین شود و سرمایه‌گذاری‌های سازمان در ساخت اسکله‌ها، محوطه‌ها، انبارها و لای‌روبی کانال اصلی نیز، لحاظ شود.» بنا بر تأکید «صادقی‌فر» و به دلیل ارزش نهفته در داخل بندر و امتیازات آن نسبت به خارج از آن، در قراردادهای سرمایه‌گذاری در محوطه‌ها و اراضی پشتیبانی نیز، باید تغییر ایجاد شود و سرمایه‌گذاران بندری، باید به‌نوعی شریک تجاری سازمان قلمداد شوند.

حذف تدریجی تخفیفات بر کالا و کشتی

«محسن صادقی‌فر»، «حذف به‌دور از تشنج تخفیفات مربوط به کالا و کشتی» را یکی دیگر از استراتژی‌های سازمان بنادر دانست و با تأکید بر این‌که باید قیمت‌ها را منطقی کنیم، گفت: «برای سازمان بنادر و دولت، هزینه‌ی هر یک تن کالا، حدود ۱۲ هزار تومان تمام می‌شود، درحالی‌که به عنوان مثال، در زمینه‌ی صادرات کالا، سازمان به‌ازای هر یک تن، حدود ۲ هزار و ۵۰۰ تومان دریافت می‌کند.»

معاون امور بندری خاطرنشان کرد: «با توجه به هدفمند شدن یارانه‌ها و تأکید دولت بر دریافت هزینه‌های واقعی و تمام‌شده در هر بخش، باید قیمت‌ها به سمت منطقی شدن سوق پیدا کنند.»

معرفی مهم‌ترین پروژه‌های عمرانی و سرمایه‌ای در حوزه‌ی فنی و مهندسی

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر، تأمین تجهیزات استراتژیک از محل غیرسازمانی را رویکردی جدید در سال جاری عنوان کرد.

معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر، با اعلام مهم‌ترین فعالیت‌های انجام‌گرفته در این معاونت طی سال ۱۳۸۹، به معرفی مهم‌ترین پروژه‌های عمرانی و سرمایه‌ای سازمان بنادر در بخش فنی و مهندسی پرداخت.

پروژه‌های سرمایه‌ای و عمرانی

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر، در تشریح پروژه‌های سرمایه‌ای این سازمان، با اعلام احداث موج‌شکن در بندر جنوب با اعتبار ۸۰۰ هزار میلیارد ریال، سرمایه‌گذاری در بخش ابنیه و تأسیسات، شامل: طرح‌های توسعه‌ای بنادر شهید رجایی و شهید بهشتی، بنادر مسافری و نفتی، لای‌روبی، سواحل و پروژه‌های اجرایی بنادر را، ۳



حدود ۹۹ درصد تخفیف داده می‌شود.

وی اضافه کرد: «تخفیفات اعطایی به کشتی‌های بنادر جنوبی، از ۱۷۸ سنت به ۳۱ سنت کاهش پیدا کرده است.»

هدفمند شدن یارانه‌ها و تغییر در روند اعطای تخفیفات

معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بنادر، در تشریح تأثیر هدفمند شدن یارانه‌ها بر فعالیت‌های بندری و دریایی ناشی از افزایش مصرف سوخت و انرژی برق، با اعلام حضور ۱۴۴ فروند تجهیزات دریایی در بنادر، اعم از لای‌روب، یدک‌کش، راهنما، شناور تجسس و نجات، کشتی سوخت‌رسان و آب‌رسان و غیره، از وجود ۲ هزار و ۳۹۰ دستگاه انواع تجهیزات بندری مانند؛ گنتری‌کرین، ترانس‌تینر، جرثقیل محوطه‌ای و خن‌کاری، لیفتراک و برج‌مکنده نیز، خبر داد.

«محسن صادقی‌فر» میزان مصرف سالانه‌ی سوخت ۱۴۴ فروند تجهیزات دریایی را ۳۶ میلیون لیتر و ۲ هزار و ۳۹۰ دستگاه تجهیزات بندری را ۱۶۴ میلیون لیتر اعلام کرد که در مجموع، ۲۰۰ میلیون لیتر طی یک سال مصرف سوخت در بنادر را شامل می‌شود.

وی همچنین، با اعلام این‌که هزینه‌های مصرف برق در بنادر حدود ۴/۱ برابر شده، کل هزینه‌های سوخت، برق و آب را بدون لحاظ سایر عوامل تورم‌زا نظیر: دستمزد، تأمین و تعویض قطعات یدکی و غیره را حدود ۷۳۱ میلیارد ریال دانست.

این مقام مسئول در سازمان بنادر، با اشاره به میزان تخفیفات ۵۲۰۰ میلیارد ریالی سازمان، مجموع سوبسید اعطایی سازمان به گیرندگان خدمات بندری و دریایی در بنادر کشور را، ۶ هزار میلیارد ریال عنوان کرد.

میلیارد و ۲۴۲ هزار ریال عنوان کرد.

«رمضان عرب‌سالاری»، ضمن بیان اهم اقدامات اداره‌ی کل مهندسی عمران در سال ۱۳۸۹، با اشاره به انجام عملیات لای‌روبی یک میلیون و ۲۲۰ هزار مترمکعب در بندر انزلی و بوشهر، افزایش حوضچه‌ی آرامش در بندر انزلی، طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی به میزان ۸۷ هکتار، توسعه‌ی شبکه‌ی ریلی به میزان ۲۱ کیلومتر در بندر شهید رجایی، موارد دیگری چون: احداث اسکله به میزان ۲۵۰۰ مترمربع در بندر بوشهر، شهید رجایی و حقانی، ایجاد محوطه‌ی بارانداز به میزان ۳۲ هکتار در بندر بوشهر، ارون‌کنار و خرمشهر و نصب علائم و اجرای خطوط ترافیکی به طول ۲۵ کیلومتر را نیز به این فهرست اضافه کرد.

تجهیز بندر به سیستم‌های CCTV و VTS

عضو هیأت عامل سازمان بندار، با بیان این‌که در حال حاضر، بندار چابهار، امیرآباد، امام‌خمینی، خرمشهر، انزلی به سیستم CCTV مجهز شده‌اند، از تجهیز بندر بوشهر، نوشهر و شهید رجایی به این سیستم در سال ۱۳۹۰ خبر داد.

به گفته‌ی «عرب‌سالاری»، سیستم VTS در بندر انزلی و امام‌خمینی به بهره‌برداری رسیده و این سیستم، ابزاری مهم و حیاتی در دسترس مدیریت بندر در جهت افزایش بهره‌وری قلمداد می‌شود.

این مقام مسئول در سازمان بندار، با اشاره به تجهیز بندر به امکانات جمع‌آوری آلودگی نفتی، این تجهیزات را در ارتقای ایمنی و محیط زیست دریایی حایز اهمیت دانست و در خصوص سامان‌دهی حمل‌ونقل مسافری گفت: «در بخش مسافری، ۴ فروند اسکله‌ی مسافری در بندر شهید حقانی احداث شده همچنین، ۶ فروند شناور مسافری نیز تحویل شده است که ۲ فروند دیگر هم در دست تحویل است.»

ساخت شناور جمع‌آوری آلودگی

معاون فنی و مهندسی سازمان بندار و دریانوردی، در بخش دیگری از سخنان خود، از آغاز به ساخت شناور بسیار بزرگی به‌منظور جمع‌آوری آلوده‌کننده‌های دریایی با سرمایه‌گذاری هنگفت خبر داد و گفت: «این کشتی، از بزرگ‌ترین شناورها در خاورمیانه است که نشان از عملکرد دولت ایران در مقابله با آلودگی نفتی در آب‌های تحت حاکمیت و بین‌المللی دارد.»

«عرب‌سالاری» با بیان این‌که بدنه‌ی این شناور ساخته شده است و ماشین‌آلات آن نیز، در دست خرید و حمل است، از بهره‌برداری آن در سال ۱۳۹۰ خبر داد.

معاون فنی و مهندسی سازمان بندار، ساخت دستگاه روباتیک زیردریایی (ROV) را دست‌آوردی بسیار مهم با کاربرد بسیار در فعالیت‌های دریایی برشمرد. به گفته‌ی وی، از روبات زیردریایی، در تحکیم دیواره‌های بتنی اسکله استفاده می‌شود.

تأمین تجهیزات استراتژیک

«رمضان عرب‌سالاری»، تأمین تجهیزات استراتژیک بندری از محل تسهیلات غیرسازمانی را یکی از رویکردهای سازمان بندار طی سال‌های اخیر عنوان کرد و در این باره اظهار داشت: «تاکنون در زمینه‌ی خریداری ۱۳۱ دستگاه تجهیزات بندری، شامل: جرثقیل کانتینری، جرثقیل موبایل ساحلی، جرثقیل موبایل محوطه‌ای، انواع لیفتراک، کشنده‌های حمل کانتینر، ترانس تینر و ریچ‌استاکرها، به ارزش ۵۲ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری شده است که تعداد زیادی از آن‌ها تاکنون وارد بندر شده و تعداد باقی‌مانده نیز، در سال ۱۳۹۰ وارد کشور می‌شود.»

تهیه‌ی نرم‌افزار تجاری ایرانی

این کارشناس امور فنی مهندسی سازمان بندار، همچنین از تهیه‌ی

نرم‌افزار کاملاً ایرانی «PMO Dynamics» با قابلیت شبکه‌بندی منظم و نامنظم سواحل، دریاها و جزایر و شبیه‌سازی هیدرودینامیکی خبر داد و درباره‌ی ویژگی‌های این نرم‌افزار اظهار داشت: «به دنبال استفاده از نرم‌افزارهای معتبر بین‌المللی، بستر بسیار مناسبی برای توسعه‌ی اولین مدل کاملاً ایرانی قادر به شبیه‌سازی پارامترهای دریایی در طیف گسترده و برخورددار از روش‌های محاسباتی جدید، فراهم شد.»

به گفته‌ی «عرب‌سالاری»، این مدل، تا حد امکان از قابلیت‌های موجود در نرم‌افزارهای معتبر بین‌المللی برخوردار بوده و در عین حال از تکنیک‌های محاسباتی کارآمد و به‌روز در آن استفاده شده است.

شبکه‌ی اندازه‌گیری مشخصه‌های دریایی

عضو هیأت عامل سازمان بندار، با اشاره به راه‌اندازی شبکه‌ی اندازه‌گیری مشخصه‌های دریایی از سال گذشته و ادامه‌ی آن در سال جدید، با توضیح قابلیت‌های این شبکه، به ویژگی‌هایی چون: جمع داده‌های عمومی برای بهبود درک ماهیت اقلیم سواحل، فراهم‌آوری داده‌های بلندپایه برای استفاده‌کنندگان از دریا، استفاده و دسترسی به صحت نسبی سیستم‌های پیش‌بینی هواشناسی و اقیانوس‌شناسی و به‌کارگیری در کالیبراسیون و صحت‌سنجی مدل‌های موج و جو اشاره کرد که برای پیش‌بینی (تخمین‌های تاریخی) و پیش‌بینی (تخمین‌های آینده) به کار می‌آید.

«رمضان عرب‌سالاری»، همچنین در خصوص اقدامات انجام‌شده برای ایجاد شبکه‌ی اندازه‌گیری مشخصه‌های دریایی، از خرید و به‌آب‌اندازی سه دستگاه بویه‌ی موج‌نگار ساخت داخل در سال ۱۳۷۹، «خرید و به‌آب‌اندازی سه دستگاه بویه‌ی موج‌نگار خارجی در سال ۱۳۸۵، «انجام مذاکرات اولیه با شرکت نفت فلات قاره جهت استفاده از سکوها نفتی مستقر در خلیج فارس برای نصب تجهیزات اندازه‌گیری و همکاری نزدیک با سازمان هواشناسی کشور در این زمینه خبر داد.

ساماندهی ساخت و سازها در نوار ساحلی

معاون امور فنی و مهندسی سازمان بندار، با اشاره به تصویب صدور مجوز تأسیس اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات دریایی توسط سازمان بندار و داشتن حق نظارت در اجرا و بهره‌برداری، مطابق بند ۲۲ از ماده‌ی ۳ آیین‌نامه‌ی این سازمان در مجلس شورای اسلامی، بعضی اهداف کمیته‌ی صدور مجوز را: سامان‌دهی ساخت و سازهای تأسیسات دریایی در نوار ساحلی کشور، بررسی و کنترل رعایت ضوابط، استاندارد و آیین‌نامه‌های فنی و اجرایی در طراحی و اجرا، کنترل رعایت الزامات قوانین ملی و بین‌المللی در رابطه با ایمنی ناوبری و



در دست احداث است و ۲۱ بندر هم در دست مطالعه قرار دارد، در خصوص موانع و مشکلات این طرح اظهار داشت: «یکی از مشکلات این طرح، زمان بر بودن اخذ مجوزهای قانونی است که به این مورد می‌توان مسائلی چون: افزایش هزینه‌ی حمل مصالح سنگی با توجه به اجرایی شدن قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، دور از ذهن بودن احداث ۳۰۰ بندر در زمان مقرر با توجه به اعتبار تخصیص یافته ۸۰۰ میلیارد ریالی سالانه و عدم امکان بهره‌برداری مناسب از موج‌شکن‌ها و طرح بدون تأمین زیرساخت‌های لازم را نیز اضافه کرد.»

الزامات ممیزی آیمو و چالش‌های پیش‌رو

معاونت دریایی سازمان بنادر اهداف ممیزی و محدوده‌های آن را تشریح کرد.

به باور معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، این سازمان برای اجرای ممیزی اجباری سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، از ساختارهای خاصی برخوردار نیست. «ایزدیان»، در ادامه فهرستی از مهم‌ترین اقدامات این سازمان در دوره‌ی آماده‌سازی انجام ممیزی را ارائه کرد. عضو هیأت عامل سازمان بنادر، همچنین تأکید کرد که برای اجرای ممیزی اجباری به صورت کم‌نقص و مورد قبول سازمان جهانی دریانوردی، سایر معاونت‌های سازمان بنادر نیز، باید با معاونت دریایی همکاری تنگاتنگ داشته باشند.

کارآمدسازی فعالیت‌های دریانوردی

معاون امور دریایی سازمان بنادر، در تشریح اهداف آیمو از انجام ممیزی، با بیان این‌که سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به دنبال حسن اجرای الزامات این سازمان توسط کشورهای عضو آیمو است، مهم‌ترین اهداف آیمو را: «ارتقای سطح ایمنی دریانوردی»، «جلوگیری و مقابله با آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها»، «ارتقای سطح کیفیت نظارت مراجع دریایی بر عناصر مرتبط با ایمنی دریانوردی» و «کارآمدسازی فعالیت‌های دریانوردی» برشمرد.

دامنه‌ی شمول ممیزی آیمو

«سعید ایزدیان»، درباره‌ی دامنه‌ی دربرگیری ممیزی اجباری اظهار داشت: «بر اساس قطع‌نامه‌ی شماره‌ی 996.A(25)، ممیزی‌ها در سه حوزه مسئولیت‌ها و وظایف کشور صاحب پرچم، مسئولیت و وظایف کشور صاحب بندر و مسئولیت‌ها و وظایف کشور ساحلی صورت می‌گیرند.»

«ایزدیان»، همچنین ممیزی از سازمان‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی، مانند: سازمان محیط زیست، سازمان نقشه‌برداری، سازمان جغرافیایی ارتش، سازمان هواشناسی و سازمان ارتباط رادیویی را جزو برنامه‌های آیمو دانست.

مقررات تحت شمول ممیزی

این مقام مسئول در سازمان بنادر، با بیان این‌که دامنه‌ی شمول این ممیزی به مقررات بین‌المللی و کنوانسیون‌های جهانی، که دولت کشور عضو به آن‌ها ملحق شده‌اند، گسترش خواهد یافت، این مقررات را شامل: «ایمنی جان اشخاص در دریا»، «جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها»، «اجرای استانداردهای آموزشی، صدور گواهی‌نامه و نگهداری در دریا»، «کنترل خطوط بارگیری کشتی‌ها» و «پیاده‌سازی مقررات جلوگیری از تصادم در دریا» برشمرد.

محدوده‌ی ممیزی

معاون امور دریایی سازمان بنادر، در بخش دیگری از سخنان خود در خصوص محدوده‌ی ممیزی سازمان جهانی دریانوردی، با بیان این‌که این ممیزی در محدوده‌ی «حوزه‌ی اختیارات سازمان مرجع دریایی»،



دریانوردی و کنترل و نظارت بر حسن اجرای بهره‌برداری از نظر ایمنی، فنی و کاربردی برشمرد.

طرح توسعه‌ی بندر شهید بهشتی چابهار

این مقام امور فنی و مهندسی، با اعلام این‌که توسعه‌ی بندر چابهار به‌منظور افزایش نقش ایران در ترانزیت کالا در سطح بین‌المللی، پیوندهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و امنیتی با کشورهای همسایه‌ی شرق و شمال شرق و بهبود تولید ناخالص داخلی و ارتقای نقش منطقه‌ی آزاد چابهار در توسعه‌ی ملی و منطقه‌ای، از اهمیت ویژه‌ی برخوردار است، در خصوص این طرح گفت: «توسعه‌ی بندر چابهار در سطح استانداردهای بین‌المللی با ظرفیت تبادل کالا به میزان حداقل ۶ میلیون تن در سال در نظر گرفته شده است.» به گفته‌ی «عرب‌سالاری»، این طرح، شامل: لایروبی کانال دسترسی و حوضچه‌ها، احیای اراضی، اطاله موج‌شکن موجود، ایجاد پایانه‌ی کانتینری و احداث اسکله‌های چندمنظوره است.

تازه‌ترین اطلاعات درباره‌ی بنادر چندمنظوره

«عرب‌سالاری»، در ادامه‌ی سخنان خود، با مطرح کردن احداث بنادر کوچک چندمنظوره در ۳۰۰ نقطه جنوب کشور، چشم‌انداز این طرح را «ایجاد سواحل امن با توزیع مناسب جمعیتی، ارتقای رفاه و معیشت مردم، تقویت وحدت بین مذاهب در طول مرزهای آبی و نیز افزایش قابلیت‌های دریایی کشور» عنوان کرد. وی با اعلام این‌که در حال حاضر، ۱۸ بندر از این طرح توسط پیمانکار

سازمان در اجرای الزامات آیمو»، «قوانین و مقررات ملی کشور در اجرای الزامات»، «اهداف راهبردی کشور در زمینه ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی» و «وضعیت تجهیزات مرتبط با اجرای الزامات آیمو و نحوه تعمیر و نگهداری» به سازمان بین‌المللی دریانوردی ارائه کند.

پس از ممیزی

«بعد از انجام ممیزی، آیمو یک فرصت سه‌ماهه به‌منظور رفع نواقص احتمالی به کشورها می‌دهد.»

«ایزدیان» با بیان این مطلب و تأکید بر این‌که ایران از نظر انجام ممیزی اختیاری و اقدامات در دست اجرا، در این زمینه، مشکل خاصی ندارد، گفت: «در سه‌ماهه اول سال ۲۰۱۲ میلادی، فرصت ارزیابی برنامه برای رفع نواقص احتمالی در نظر گرفته شده و پایان سال ۱۳۹۳ نیز، فرصت رفع نواقص مطابق با برنامه تنظیم و توافق شده است.»

به گفته‌ی این مقام مسئول، پایان سال ۱۳۹۳ مصادف است با زمان اجباری شدن برنامه‌ی ممیزی آیمو؛ ضمن این‌که کشورهای ممیزی‌شده در طرح اختیاری، فرصت بیش‌تری برای ممیزی اجباری خواهند داشت.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر، «راه‌اندازی کامل سیستم جامع دریایی» را از چالش‌های پیش‌رو در طرح ممیزی عنوان و تأکید کرد: «این سیستم به سازمان در مستندسازی کمک می‌کند که مورد تأکید آیمو نیز قرار داد. افزون بر آن، بر نظام‌مند و سیستماتیک شدن سازمان در بخش دریایی نیز تأثیرگذار است.»

انتظار معاونت دریایی سازمان بنادر از سایر معاونت‌ها

معاون امور دریایی سازمان بنادر، با طرح موضوع: «نیازمندی‌ها برای آماده‌سازی»، به انتظار این معاونت از سایر بخش‌های غیردریایی سازمان بنادر پرداخت. «ایزدیان»، از معاونت امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی خواست تا در «تدوین اهداف راهبردی در راستای ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی»، با بخش‌های دریایی سازمان همکاری داشته باشند و موضوعات مربوط به آیمو را در الویت کار خود قرار بدهند.

کمک به تدوین قوانین و مقررات ملی به‌منظور اجرای «الزامات آیمو» و «اقدامات عاجل در راستای اجرای قانون و آیین‌نامه‌ی اجرایی» از دیگر درخواست‌های معاون امور دریایی از بخش بندری سازمان است.

«ایزدیان»، همچنین از معاونت فنی مهندسی خواست تا در زمینه‌ی تأمین تجهیزات مورد نیاز بر اساس فهرست مدنظر معاونت دریایی و

«قوانین و مقررات ملی» و «چارت سازمانی، اهداف راهبردی»، «خط مشی سازمانی» انجام می‌شود، «چگونگی اجرا و اعمال الزامات بین‌المللی مندرج در مقررات لازم‌الاجرای آیمو» و «کنترل بازرسی، ممیزی، تأیید و صدور گواهی‌نامه» را نیز از دیگر موارد مطرح‌شده در محدوده‌ی این ممیزی دانست.

به گفته‌ی «ایزدیان»، «اعطای اختیارات و نظارت بر مؤسسات رسمی»، «گزارش به آیمو و دیگر دستگاه‌های اجرایی»، «آموزش‌ها و شایستگی کارشناسان، بازرسان و ممیزان سازمان» و «تعهد و اشراف بر رویه‌های جاری برای اجرای الزامات آیمو در میان مسئولان و مدیران سازمان»، از دیگر بخش‌های محدود ممیزی قلمداد می‌شود.

۲۰۱۲، پایان ممیزی اختیاری

این مقام مسئول در سازمان بنادر، درباره‌ی آخرین وضعیت طرح ممیزی اجباری اظهار داشت: «ممیزی اختیاری آیمو که سازمان بنادر هم داوطلب انجام آن است، در سال ۲۰۱۲ به پایان می‌رسد و بعد از این تاریخ، آیمو پیشنهاد هیچ کشوری را نمی‌پذیرد. همچنین در سال ۲۰۱۳، برنامه‌ی انجام ممیزی اجباری از کشورهای عضو توسط آیمو تنظیم می‌شود.»

به گفته‌ی «ایزدیان»، در همین سال، قطع‌نامه‌ی اجباری کردن ممیزی در اجلاس ۲۸ مجمع آیمو به تصویب می‌رسد و یک سال بعد، دوره‌ی آماده‌سازی برای شروع طرح ممیزی، اجباری خواهد بود. در سال ۲۰۱۵، برابر سال ۱۳۹۳ خورشیدی، ممیزی برای کلیه کشورهای عضو سازمان جهانی دریانوردی اجباری می‌شود.

اقدامات انجام‌شده توسط سازمان بنادر در دوره‌ی آماده‌سازی

معاون امور دریایی سازمان بنادر، «تدوین و تصویب سیستم مدیریت کیفیت»، «مشارکت در انجام ممیزی آزمایشی (audit Pilot) آیمو»، «تهیه‌ی دستورالعمل راهبری ممیزی داخلی از بخش‌های دریایی و بندری مرجع دریایی (مصوب هیأت عامل)»، «انجام ممیزی از ادارات کل مربوطه و اعلام نتایج ممیزی به معاونت دریایی» را از جمله اقدامات انجام‌شده توسط سازمان بنادر در دوره‌ی آماده‌سازی ممیزی برشمرد و کارهایی چون: «تشکیل ستاد آماده‌سازی برای ممیزی آیمو»، «اقدامات اولیه‌ی منتهی به امضای تفاهم‌نامه‌ی فی‌مابین سازمان و آیمو» و «تدوین قوانین و مقررات ملی در اجرای الزامات آیمو» را نیز به این فهرست اضافه کرد.

به گفته‌ی این کارشناس دریایی، «بازنگری در سیستم مدیریت کیفیت مستقر در ستاد»، «آغاز تدوین اهداف راهبردی بخش دریایی کشور» و «استخراج وظایف و مسئولیت‌های ناشی از الزامات ملی و بین‌المللی دریایی»، از دیگر اقدامات مهم سازمان بنادر و دولت جمهوری اسلامی ایران در دوره‌ی آماده‌سازی ممیزی محسوب می‌شود.

ممیزی و چالش‌های پیش‌رو

«سعید ایزدیان» با اعلام این‌که ممیزی آیمو از دولت ایران در سه‌ماهه‌ی آخر سال ۲۰۱۱ میلادی مطابق با سه‌ماهه‌ی سوم سال ۱۳۹۰ انجام خواهد شد، اضافه کرد: «سازمان بنادر، باید حداکثر تا پایان سه‌ماهه‌ی اول امسال اطلاعاتی را که مبنای اصلی ممیزی آیمو خواهد بود، به سازمان بین‌المللی دریانوردی ارائه کند.»

معاون امور دریایی سازمان بنادر، این اطلاعات را شامل: «شیوه‌ی قانون‌گذاری و نحوه‌ی اجباری شدن الزامات آیمو در جمهوری اسلامی ایران»، «جایگاه سازمان بنادر در دولت و شرح وظایف آن به عنوان مرجع دریایی کشور»، «ساختار تشکیلات و وظایف بخش‌های مختلف» و «آمار نیروی انسانی موجود در سازمان» عنوان کرد.

به گفته‌ی این مقام مسئول، این سازمان همچنین باید در مدت مقرر شده اطلاعاتی در خصوص: «وضعیت بنادر تابعه به عنوان شعبات



به گفته‌ی عضو هیأت عامل سازمان بنادر، اشتباه در این مرحله می‌تواند بنگاه‌های اقتصادی را به انحراف بکشد.

پس از مرحله‌ی بلوغ سازمانی

«مهندس امامی»، در بخش دیگری از سخنان خود به تشریح وضعیت سازمان‌ها پس از رسیدن به مرحله‌ی بلوغ پرداخت و گفت: «در مرحله‌ی بلوغ، سازمان‌ها کامل می‌شوند، اما پس از آن، ممکن است در ادامه‌ی مسیر ۲ اتفاق بیفتد: یکی حرکت به سمت آریستوکراسی یا اشرافیت سازمانی است و دیگری، قرار گرفتن در مسیر توسعه و زایش مجدد است.

وی در تبیین آریستوکراسی، اظهار داشت: «سازمان‌های فاقد استراتژی و نگرش ویژه نسبت به آینده، در وضع موجود متوقف می‌شوند و به سمت اشرافیت سازمانی کشیده می‌شوند. به عبارت دیگر، سازمان‌ها به بلوغ رسیده‌اند و وضع مالی آن‌ها خوب است و امکانات خوبی دارند.» به گفته‌ی معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی، در شرایط اشرافیت سازمانی، برنامه‌ی توسعه‌ای وجود ندارد و درآمدها به‌ناچار برای عوض کردن اتاق‌ها و شیک‌تر شدن ظاهر سازمان و زندگی هزینه می‌شود.

سازمان بنادر در مسیر پوست‌اندازی

عضو هیأت عامل سازمان بنادر، این سازمان را در شرایط زایش مجدد و استمرار نگاه توسعه‌ای به‌ویژه در مدیریت جدید دانست و توضیح داد: «سازمان بنادر با توجه به مطالعات انجام‌شده در فضای ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی، از مرحله‌ی بلوغ عبور کرده و با رها شدن از تله‌ی اشرافیت سازمانی، با یک نگاه برنامه‌ای و استفاده از امکانات و منابع مالی، در مسیر توسعه‌ی زیرساخت‌ها و زیربنای و در مرحله‌ی زایش مجدد و پوست‌اندازی قرار گرفته است. چندان‌که بر مبنای این نگرش، تفکر هاب‌شدن بنادر، تفکر تزیق سرمایه، طرح توسعه و افزایش عملیات مطرح می‌شود.

وظایف مدیران در مرحله‌ی تغییر و تحول

این مقام مسئول در سازمان بنادر با اشاره به این‌که سازمان بنادر به‌موقع مرحله‌ی پوست‌اندازی بر اساس اقتضات زمانی و مکانی را تشخیص داده، به رفتارهای تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان در مرحله‌ی زایش مجدد و اصلاح ساختارها پرداخت و گفت: «رهبران سیستم در مرحله‌ی تغییر و تحول، باید بر اساس راهبرد اصلی سازمان، موقعیت‌ها را در سطح ستاد و بنادر، مبتنی بر شرح وظایف‌ای که تعیین شده، مشخص کنند. به بیان دیگر، تغییر و اصلاح سازمانی، مستلزم تغییر نگرش مدیران تصمیم‌گیر و مدیران تصمیم‌ساز است.»

«مهندس امامی»، بهسازی ساختار را اولین نقطه‌ی مورد هدف برای تطبیق با وضع موجود و چشم‌انداز ۱۴۰۴ عنوان کرد و اجرای آن را هم از نظر ساختار اجرایی و هم از نظر تفویض اختیاری لازم دانست.

تفکر استراتژیک و عوامل کلیدی تحول

«مهندس امامی» با اشاره به دیدگاه‌های مدیران سازمان بنادر در تشریح مأموریت و اولویت‌های این سازمان، تعیین «تفکر استراتژیک» در سازمان را لازم و ضروری برشمرد و نتیجه‌گیری کرد: «با ایجاد تغییر در ساختار ناشی از دگرگونی تفکر و نگرش مدیران، استفاده از ابزار جدید و تغییر در ارتباطات انسانی در سطح ستاد، اجتناب‌ناپذیر می‌شود.»

به گفته‌ی معاون اداری و مالی سازمان بنادر، در مبحث عوامل کلیدی تحول، چنانچه به دنبال تغییرات کلان‌تر و تأثیرگذارتر هستیم، ویژگی‌های رهبری تحول باید تعریف و ویژگی‌های منابع انسانی مؤثر در تغییر بررسی شود.

این کارشناس سازمان بنادر در امور برنامه‌ریزی، اداری و مالی، «متعهد

بر اساس اولویت‌ها و استانداردهای ارایه‌شده در این فهرست، اقدامات عاجل را به عمل آورد.

به گفته‌ی «ایزدیان»: «تأمین بودجه‌ی مورد نیاز به‌منظور آماده‌سازی برای ممیزی آی‌مو»، «حفظ ساختار تشکیلاتی فعلی و انجام برخی اصلاحات جزئی»، «حفظ جایگاه بخش حاکمیتی سازمان در ستاد» و «تأمین نیروی انسانی مورد نیاز در ستاد و بنادر تابعه بر اساس اعلام نیاز معاونت امور دریایی»، مهم‌ترین خواسته‌های معاونت دریایی از بخش‌های اداری و مالی سازمان محسوب می‌شود.

وی همچنین از مدیران بنادر تابعه خواست تا درباره‌ی «رفع کامل موارد عدم انطباق گزارش‌شده در ممیزی داخلی»، پیگیری‌های لازم را انجام دهند و با ستاد آماده‌سازی ممیزی آی‌مو همکاری بیش از پیش داشته باشند.

رها شدن از تله اشرافیت سازمانی

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر از اصلاح ساختار سازمانی خبر داد

«محمدرضا امامی» بر این باور است که سازمان‌ها پس از رسیدن به مرحله‌ی بلوغ، یا گرفتار آریستوکراسی و اشرافیت سازمانی می‌شوند و یا آن‌که در مسیر توسعه و زایش مجدد قرار می‌گیرند.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر که با طرح مبحث تغییر و تحول سازمانی بر اساس اقتضات زمانی و مکانی، در خصوص ضرورت اصلاح ساختار در سازمان‌های اقتصادی و اداری سخن می‌گفت، بهسازی امور در تمام سطوح و تعیین استراتژی در این زمینه را از اهداف سازمان بنادر طی سال ۱۳۹۰ دانست.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر، همچنین در این نشست، درباره‌ی روند بهره‌وری در این سازمان و عوامل کلیدی تأثیرگذار بر بهره‌وری، سخنانی ایراد کرد.

تغییر و تحول بر اساس اقتضات زمانی و مکانی

«محمدرضا امامی»، در تبیین مفهوم تغییر و تحول سازمانی و ضرورت اجرای آن در سازمان‌های اقتصادی، با استناد به جمله‌ای از لائوسو مینی بر این‌که: چنانچه مسیر حرکت انتخاب‌شده را تغییر ندهید، ممکن است این مسیر به همان نقطه‌ی آغاز ختم شود، تأکید کرد: «تغییر در بنگاه‌ها و سازمان‌های اقتصادی و اداری اجتناب‌ناپذیر است و باید بر اساس اقتضات زمانی و مکانی، این تغییر و تحولات انجام گیرد. البته در مبحث تغییر، سازمان‌ها و بنگاه‌ها تفاوت خاصی نسبت به هم ندارند و همه نیازمند تغییر هستند.»

عضو هیأت عامل سازمان بنادر با اشاره به این‌که کارکنان به برنامه‌های کاری و روزمره‌شان عادت می‌کنند و نسبت به آن احساس رضایت‌مندی دارند، خاطرنشان کرد: «مطابق رویکرد تغییر، حتی در صورت وجود وضع مطلوب و رضایت‌مندی کارکنان، اصلاح ساختار و رویه‌ی موجود لازم است. به عبارت بهتر، برای جلوگیری از حوادث آینده و مطلوب‌تر کردن وضعیت موجود باید با توجه به «مهندسی مجدد»، در مسیر اصلاح ساختار و امور معمول در سازمان گام برداریم.»

شناخت نقطه‌ی آغاز تحول

«برای رسیدن به تحول باید از کجا شروع کنیم؟»، این پرسشی بود که معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی، در ادامه‌ی سخنان خود، سعی کرد که به آن پاسخ دهد. به گفته‌ی «مهندس امامی»، در منحنی عمر سازمانی، بنگاه‌های اقتصادی و اداری، از مرحله‌ی زایش، رشد و بلوغ با هم مشترک هستند.

«امامی» با بیان این‌که پس از مرحله‌ی بلوغ، تشخیص قرارگیری و جایگاه یک بنگاه اقتصادی و سازمان اداری در منحنی عمر سازمان حائز اهمیت است، آن را در تعیین استراتژی‌ها، خط‌مشی‌ها و اهداف کلان، به‌لحاظ کمی و کیفی مهم دانست.

است، درباره‌ی بهره‌وری نیروی انسانی گفت: «بهره‌وری نیروی انسانی در سازمان بنادر، از ۵/۴ به ۷ درصد در حال افزایش است.» وی با اشاره به ماده‌ی ۷۹ قانون برنامه‌ی پنجم توسعه، از ارتقای سهم بهره‌وری در رشد اقتصادی به یک‌سوم در پایان برنامه خبر داد و تأسیس سازمان ملی بهره‌وری در معاونت توسعه‌ی مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رییس‌جمهوری را در راستای توجه به رشد حدود ۳۳ درصدی اقتصاد کشور دانست.

«امامی» به نقل از مدیران و کارشناسان سازمان بنادر، عوامل رشد بهره‌وری در این سازمان را مواردی چون: «افزایش ستانده‌ها»، «کاهش مصارف واسطه‌ای»، «تقلیل هزینه‌ی نیروی انسانی»، «افزایش سرمایه‌گذاری و کنترل و تجدید نظر قرارداده‌ها» دانست و با تأکید بر کنترل هزینه‌ها اظهار داشت: «برای کنترل هزینه‌های غیرضرور جاری، به یک اراده‌ی قوی در سطح سازمان نیاز است و چنانچه در این زمینه، مشارکتی از سوی مدیران، چه در سازمان مرکزی و چه در بنادر صورت نگیرد، موفق نخواهیم شد.» به گفته‌ی «امامی»، تعدیل هزینه‌های جاری، از اهداف سازمان جهت ارتقای بهره‌وری است.

ایجاد نگرش اقتصادی در اداره‌ی بنادر

«محمدرضا امامی»، در بخش دیگری از سخنان خود درباره‌ی بهره‌وری و ارتقای آن، بر ایجاد نگرش و تفکر اقتصادی در اداره‌ی بنادر تأکید کرد و در ادامه، تدارک برنامه‌های آموزشی کمی و کیفی نیروی انسانی را بر سطح بهره‌وری سازمانی مؤثر دانست. وی، بهسازی ساختار نیروی انسانی و ساختار سازمانی را یکی از برنامه‌های سازمان بنادر جهت رشد بهره‌وری برشمرد و از تدوین نظام انگیزشی با محوریت شایسته‌سالاری و اولویت مناطق محروم خبر داد.

به گفته‌ی معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی، «ایجاد بانک اطلاعات نیروی انسانی» یکی از الزامات سازمان بنادر در ارتقای بهره‌وری محسوب می‌شود. ■

بودن مدیران ارشد»، «تشکیل تیم قوی» و «تعمیم نگاه بخشی به نگاه فردی» را از شاخص‌های تأثیرگذار بر فرایند تغییر و تحولات سازمانی عنوان کرد و رشد تک‌بعدی و جزیره‌ای شدن بخش‌های مختلف سازمان را از آسیب‌های سازمانی در مسیر رشد و تعالی دانست. به گفته‌ی «امامی»، همه‌ی بخش‌ها در یک بنگاه اقتصادی باید با هم توسعه پیدا کنند؛ تخصصی‌شدن یک بخش و عدم توسعه‌ی بخش‌های دیگر، سبب ایجاد جزایر مستقل در یک سازمان می‌شود.

از چالش‌ها نهراسیم

«مهندس امامی»، در ادامه با بیان این‌که هیچ ساختاری وجود ندارد که در تمام زمینه‌ها کامل و بی‌نقص باشد، تصریح کرد: «باید نقص‌ها را شناسایی کنیم و از کاستی‌ها نهراسیم. چالش‌ها و تنش‌ها نقش تکمیل‌کننده در ساختار دارند. چالش‌ها از نگاه فرصت، تقویت‌کننده‌ی جایگاه سازمان و از بین‌برنده‌ی نقاط تهدید است.» عضو هیأت عامل سازمان بنادر، با تأکید بر این‌که به‌منظور خارج شدن از پوسته‌ی متناسب با اقتضائات، لازم است با نگاه پارادایم و مدیریت پارادایمی به سمت زایش مجدد و تغییر و اصلاحات حرکت کنیم، این سازمان را یک سازمان حاکمیتی با پدنه‌ی کارشناسی، متخصص و در حال توسعه برشمرد که باید افق نگاهش متعالی شود.

نیروسازی و جانشین پروری

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر، نیروهای آموزش‌دیده‌ی بیرون از سازمان را سرمایه‌ی سازمانی عنوان کرد که به‌تدریج این منابع انسانی بازنشسته یا از سیستم خارج شده‌اند و جایگزین‌سازی این نیروها مستلزم توجه جدی به آموزش کارکنان در خارج از کشور است.

رشد بهره‌وری در سازمان بنادر

عضو هیأت عامل سازمان بنادر، با بیان این‌که از سال ۱۳۸۷ به بعد، روند رشد بهره‌وری کل عوامل تولید در سازمان بنادر در حال افزایش



هشتمین نشست برنامه‌ی سامانه‌ی جهانی دیده‌بانی اقیانوس‌هند برگزار شد

تلاش جهانی برای مدیریت بهینه منابع دریایی و اقیانوسی

منوچهر محمدی

هشتمین نشست برنامه‌ی سامانه‌ی جهانی دیده‌بانی اقیانوس‌هند (IOGOOS)، به میزبانی مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی و با همکاری مرکز منطقه‌ای علوم و انتقال فن‌آوری اتحادیه‌ی کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس‌هند و مرکز مطالعات و همکاری‌های علمی بین‌المللی وابسته به وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری و با حضور نمایندگانی از کشورهای استرالیا، ژاپن، مالدیو، تانزانیا، تایلند، جزیره‌ی موریس، هند و ایران و همچنین با حضور معاون پژوهشی و فن‌آوری وزیر علوم، تحقیقات و فن‌آوری، مدیر کل حوزه‌ی وزارتی وزارت علوم، نمایندگان ارگان‌های دریایی از جمله: سازمان بنادر و دریانوردی، تحقیقات و فن‌آوری، نمایندگان ارگان‌های دریایی از جمله: سازمان شیلات و مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات، مؤسسات پژوهشی کشور، رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر و رئیس اتحادیه‌ی دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی، رئیس انجمن علوم و فنون دریایی، رئیس کمیسیون ملی یونسکو، رئیس اداره‌ی علوم کمیسیون ملی یونسکو، نایب‌رییس‌ان و رئیس کمیته‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، مسوولین مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، رؤسای دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی وابسته به وزارت علوم و رؤسای سازمان‌ها و شرکت‌های مرتبط با حوزه‌ی دریا و اقیانوس، به‌همراه برخی از اصحاب رسانه، اسفند سال گذشته در سالن اجتماعات وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری گشایش یافت.



(IOC)، سهم به‌سزایی در ارتقای مدیریت و فرآیند تصمیم‌گیری کشورهای عضو داشته است و در راستای ارتقای توسعه‌ی پایدار و حفاظت از محیط زیست دریایی بسیار کوشیده است. همچنین، این کمیسیون تلاش کرده تا نظارت و حاکمیت بر اقیانوس‌ها را توسعه دهد. این امر، نیازمند تقویت ظرفیت‌های رسمی کشورهای عضو در زمینه‌ی پژوهش‌های علمی دریایی و مدیریت اقیانوس‌ها است. تأسیس گروه‌های کاری مختلف و پروژه‌هایی مانند GOOS و IOGOOS به IOC و کشورهای عضو این کمیسیون کمک خواهد کرد تا بتوانند از نسل آینده حفاظت کنند.»

«دانشجو»، در دنباله‌ی پیام خود آورده است: «جمهوری اسلامی ایران با داشتن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر خطوط ساحلی در قسمت‌های شمالی و جنوبی، از جمله دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، به‌عنوان عضو مسؤول جامعه‌ی جهانی، یکی از مسئولیت‌های خود را حفاظت از سلامت محیط زیست دریایی می‌داند و از طریق شرکت فعال در نهادهای بین‌المللی و منطقه

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، در ابتدای این نشست سه‌روزه، معاون پژوهشی و فن‌آوری وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری، ضمن خوش‌آمدگویی به مدعوین، پیام «دکتر کامران دانشجو» وزیر علوم، تحقیقات و فن‌آوری را اینچنین قرائت کرد:

«ما امروز، گرد هم آمده‌ایم تا قدمی دیگر در جهت پیشبرد برنامه‌های کمیسیون بین دولتی اقیانوس‌شناسی که از سال ۱۹۶۰ با نام IOGOOS آغاز شده است، برداریم. با توجه به اهمیت علم اقیانوس‌شناسی و نقش آن در جلوگیری و کاهش عوارض یکی از مشکلات مهم بشری در عصر حاضر به نام تغییر اقلیم، برای حفاظت از اقیانوس‌ها از طریق همکاری‌های بین‌المللی و هماهنگی برنامه‌های گوناگون در تحقیقات، خدمات سامانه‌های دیده‌بانی، کاهش بلایای دریایی و همچنین، توسعه‌ی پایدار، به تلاش بیش‌تری نیاز داریم تا بتوانیم منابع اقیانوسی و دریایی را بهتر مدیریت کنیم.»

وزیر علوم، تحقیقات و فن‌آوری، در ادامه‌ی پیام خود افزود: «در طی ۵۰ سال گذشته، کمیسیون بین دولتی اقیانوس‌شناسی





دکتر وحید چگینی:

اقیانوس‌ها و دریاها حجم بالایی از منابع زیستی و غیر زیستی کروی خاکی را در خود نگاه می‌دارند و در زمان معاصر، پذیرای بخش عمده‌ای از آلودگی‌های دست‌ساز بشر هستند.

«چگینی»، هدف از برگزاری هشتمین نشست برنامه‌ی سامانه‌ی جهانی دیده‌بانی اقیانوس‌ها (IOGOOS) را گفت‌وگو، بررسی و کارشناسی در خصوص پدیده‌های مختلف هیدرودینامیکی و پدیده‌هایی که در مقیاس‌های بزرگ و متوسط در حوزه‌ی اقیانوس‌ها رخ می‌دهند؛ همچنین تحلیل، ارزیابی و بررسی تجربیات کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس‌ها و پروژه‌های در حال اجرا، اقیانوس‌شناسی ماهواره‌ای و استفاده از فنّ اقیانوس‌شناسی ماهواره‌ای و GIS برای مطالعه‌ی اقیانوس‌ها، سواحل آن و موضوع تغییرات خط ساحلی عنوان کرد و با بیان این‌که دیده‌بانی، به‌معنای اندازه‌گیری و پایش پارامترهای مختلف اقیانوس‌شناسی است، افزود: «در این راستا، بخش‌هایی از جمله: پارامترهای فیزیکی، شیمیایی، زمین‌شناسی، زیست‌شناسی و بومی‌شناسی مورد پایش قرار می‌گیرند، از این رو مدل‌سازی این روش‌ها یکی از اهداف این نشست است.»

«دکتر چگینی»، در مراسم اختتامیه، ضمن مثبت ارزیابی کردن هشتمین

سیاست‌های اقیانوسی فعالیت می‌کند و از سال ۱۳۷۳، تلاش کرده است تا وظیفه‌ی خود را در جهت مطالعه‌ی دریاها به‌نحو مطلوبی به انجام برساند.

«چگینی»، ضمن اشاره به برگزاری نشست‌ها، همایش‌ها و کارگاه‌های متعدد در مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی به‌منظور توسعه‌ی دانش دریایی کشور، اظهار داشت: «یکی از سیاست‌های مؤسسه، انجام مطالعات اقیانوس‌شناسی در آب‌های دور به‌ویژه در اقیانوس‌هاست که این هدف با بهره‌برداری از یک کشتی اقیانوس‌پیمای تحقیقاتی، در آینده نزدیک محقق خواهد شد.»

وی، ایجاد کرسی اقیانوس‌شناسی را یکی از برنامه‌های آتی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی عنوان کرد و در خصوص کشتی اقیانوس‌پیمای تحقیقاتی، گفت: «فعالیت کشتی اقیانوس‌پیمای تحقیقاتی ما در آینده می‌تواند به برنامه‌های IOGOOS و برنامه‌های مشابه در اقیانوس‌ها کمک کند.»

رییس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، همچنین گفت: «یکی دیگر از برنامه‌های آینده‌ی ما ایجاد پایگاه دائمی در قطب جنوب است. زیرا کشورهای پیشرفته در زمینه‌ی اقیانوس‌شناسی در قطب جنوب دارای پایگاه تحقیقاتی هستند. ما هم این موضوع را از طریق مراجع قانونی پیگیری خواهیم کرد.»

چگینی افزود: «سامانه‌ی جهانی مشاهدات اقیانوسی (GOOS) در مقیاس بین‌المللی و سامانه‌ی جهانی دیده‌بانی اقیانوسی در حوزه‌ی اقیانوس‌ها (IOGOOS) به صورت منطقه‌ای، پاسخ‌گوی نیازها هستند. مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی به‌عنوان نماینده‌ی IOGOOS، فعالیت‌های دیده‌بانی اقیانوس‌شناسی منظمی را با همکاری سازمان‌ها، ارگان‌ها و دانشگاه‌های دریایی کشور، مؤسسات و مراکز پژوهشی و سایر نهادهای مرتبط دارد که تا کنون کمک‌های ارزشمندی به تحقیقات اقیانوس‌شناسی کرده است.

رییس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، درباره‌ی اهداف سامانه‌ی جهانی دیده‌بانی اقیانوسی در حوزه‌ی اقیانوس‌ها (IOGOOS)، گفت: «تقویت سامانه‌ی دیده‌بانی اقیانوسی در منطقه، ترویج و تسهیل مؤثر مدیریت، تبادل و بهره‌وری از داده‌های اقیانوسی، اقیانوس‌شناسی ماهواره‌ای، ترویج برنامه‌ها و پروژه‌های اقیانوس‌شناسی و خدمات اقیانوسی در جلسات منطقه‌ای، تقویت ظرفیت‌سازی برای بالا بردن توانایی‌های منطقه‌ای، پیشبرد تحقیقات برای تامین نیاز کاربران، توسعه‌ی همیاری با سایر مناطق GOOS و برنامه‌های اقیانوسی و کمک به برنامه‌ریزی بین‌المللی و پیشرفت GOOS، از اهداف مهم (IOGOOS) است.»

کوشیده است به تعهدات خود عمل کند و از همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی حمایت نماید.»

وی با اشاره بر نقش مهم جمهوری اسلامی ایران در برقراری صلح پایدار در دریاهای مشترک با همسایگانش و در منطقه، تأکید کرد: «همه‌ی ما از این موضوع آگاهیم که صلح پایدار در منطقه، پیش‌نیاز سلامت هر سامانه‌ی دریایی است، بنابراین، ایران می‌خواهد که صلح در دریای خزر، خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس‌ها و به‌طور کلی بر همه‌ی مناطق دریایی روی زمین حاکم باشد.»

وزیر علوم، تحقیقات و فن‌آوری، خاطرنشان کرد: «جمهوری اسلامی ایران نقش موثری در گروه‌های منطقه‌ای IOC، از جمله IOCINDIO دارد و مایل است با کشورهای فعال در این زمینه در چارچوب‌های دوجانبه و چندجانبه همکاری نماید. همچنین، ایران برنامه‌ی IOGOOS را خط‌مشی پرتیری برای شناخت بهتر اقیانوس‌ها می‌داند که می‌تواند از طریق آن، نتایج بهتری از سیاست‌گذاری‌ها برای حفظ اقیانوس‌ها گرفت. «دانشجو»، در خاتمه‌ی پیام خود، آمادگی ایران را برای تأسیس یک مرکز منطقه‌ای رده‌ی ۲ برای توسعه‌ی فعالیت‌های اقیانوس‌شناسی اعلام کرد.

پس از قرائت پیام وزیر علوم، تحقیقات و فن‌آوری، «دکتر وحید چگینی»، رییس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، طی مقدمه‌ای پیرامون اهمیت دریاها و نقش مؤسسه‌ی متبوع خود گفت: «بهره‌برداری از دریاها و اقیانوس‌ها با اهداف گوناگون از اهمیت زیادی در سامانه‌ی زیستی کروی زمین برخوردار است. اقیانوس‌ها و دریاها حجم بالایی از منابع زیستی و غیر زیستی کروی خاکی را در خود نگاه می‌دارند و در زمان معاصر، پذیرای بخش عمده‌ای از آلودگی‌های دست‌ساز بشر هستند. اقیانوس‌ها و دریاها از دیرباز نقش اساسی در تحول، تکامل و گسترش تمدن‌ها داشته‌اند.

چگینی ادامه داد: اقیانوس‌ها، سومین اقیانوس بزرگ جهان، به‌جز دریاهای حاشیه‌ای، مساحتی در حدود ۷۳/۴۴ میلیون کیلومتر مربع از سطح زمین را به خود اختصاص داده است. در این راستا، موضوع مهمی که باید به آن توجه کرد، محافظت از این توده آبی است. به همین دلیل، دیده‌بانی دائمی آب‌های اقیانوسی و مطالعه‌ی وضعیت طبیعی آن‌ها اهمیت می‌یابد.»

وی گفت: «این مؤسسه با داشتن دو پژوهشکده و سه ایستگاه پژوهشی در سواحل دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، در حوزه‌های گوناگون اقیانوس‌شناسی، نظیر: علوم زیستی و غیر زیستی دریا، فن‌آوری و مهندسی اقیانوسی، داده‌ها، اطلاعات و

تسخیر چرخه‌ی هوا و تأثیر اقیانوس‌ها برای ارزیابی تعمیرات اقلیمی وجود ندارد.» «دکتر مولی‌نژاد» افزود: «در سال‌های اخیر، تغییرات اقلیمی که متأثر از افزایش درجه‌ی حرارت سطح اقیانوس‌ها است، باعث ایجاد خشک‌سالی مستمر و توفان‌های شدید شده است که از آن جمله، می‌توان به توفان و سیل در پاکستان اشاره کرد.»

وی با اشاره به احتمال خشک‌سالی در سال‌های آتی در آسیا و اقیانوسیه، ضمن با اهمیت خواندن نقش آب‌های اقیانوس‌ها و بهره‌برداری مفید از آن‌ها، گفت: «استفاده از منابع اقیانوسی، ازجمله جلبک دریایی برای بهینه‌سازی سوخت‌های غیر فسیلی و به‌عنوان منبع خوراکی، بسیار حایز اهمیت است و اخیراً میلیون‌ها دلار برای تدوین فنی بهره‌برداری این موارد، هزینه شده است.»

«دکتر مولی‌نژاد»، در پایان سخنان خود، خواستار همکاری مشترک IOGOOS و مرکز منطقه‌ای علوم و انتقال فن‌آوری اتحادیه‌ی همکاری‌های کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند در زمینه‌ی راه‌اندازی دوره‌های مشترک، توسعه‌ی نیروی انسانی، انجام پروژه‌های مشترک، ایجاد شبکه‌ی منطقه‌ای مراکز اقیانوس‌شناسی منطقه و برگزاری اجلاس‌های مشترک سالانه شد.

«دکتر محمدرضا سعیدآبادی»، دبیرکل کمیسیون ملی یونسکو نیز، ضمن تقدیر از حضور میهمانان خارجی و حاضران در نشست، گفت: «امروزه اقیانوس‌ها کانون اصلی علمی هستند که برای رفاه انسان‌ها، تولید دانش می‌کنند.»

IOGOOS، از زمان تأسیس آن تاکنون، پیشرفت چشم‌گیری داشته است و به عنوان مجمع مهم زمینه ساز تعامل و شبکه سازی میان اعضای آن محسوب شده و نهایت، به ظرفیت‌سازی و راه‌اندازی پروژه‌های مشترک منجر شده است. این پروژه‌ها غالباً برای رویارویی با مسایل و مشکلات منطقه ای و جهانی، نظیر: تغییر اقلیم، نیازهای مناطق ساحلی و اقیانوسی برای رسیدن به پایداری، افزایش آگاهی‌ها در سطوح منطقه ای و جهانی، تعریف می‌شوند.

«سعیدآبادی»، افزود: «IOGOOS، تسهیل گر مشارکت و همکاری برای رویارویی علمی با مسایل است. زمینه سازی همکاری‌های مشترک و تعامل در حوزه‌های ظرفیت سازی و توانمندی‌های سازمانی، انتقال دانش و مهارت، منابع انسانی، پژوهش و فعالیتهای مرتبط میان اعضای آن، ازجمله فعالیتهای IOGOOS است.»

دبیرکل کمیسیون ملی یونسکو، همچنین گفت: «اقیانوس‌ها، هم عامل رفاه و بهبود زندگی مردم هستند و هم عامل تخریب و خسارت به جوامع محسوب میشوند. بنابراین،

مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی نیز نتایج اقداماتی که در همین زمینه در خلیج فارس و دریای عمان انجام داده بودند را به اطلاع حاضرین رساندند.

وی همچنین افزود: «مسئله‌ی دیگر، ارتباطات علمی بود که با شرکت‌کنندگان و اعضای IOGOOS ایجاد شد. در این نشست، قرار شد که ایران همکاری‌هایی با مهم‌ترین مرکز اقیانوس‌شناسی ژاپن در زمینه‌ی مدل‌سازی و همچنین، مرکز ملی داده‌های اقیانوس‌شناسی هندوستان در موضوع ایجاد مرکز هشدار مخاطرات دریایی داشته باشد. شرایطی فراهم شد که رییس دفتر کمیسیون بین‌الدول اقیانوس‌شناسی در شهر پرت استرالیا که در نشست حضور داشت، از ایجاد مرکز منطقه‌ای اقیانوس‌شناسی و همچنین، راه‌اندازی پروژه‌هایی که ما برای همکاری بیشتر در سطح منطقه ارایه می‌دهیم، حمایت بیش‌تری صورت دهد.»

«دکتر چگینی» گفت: «اعضای هشتمین نشست برنامه‌ی سامانه‌ی جهانی دیده‌بانی اقیانوس هند (IOGOOS)، در پایان نشست سه‌روزه، از توانمندی‌ها، دست‌آوردها، امکانات و آزمایشگاه‌های مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی بازدید کردند و ضمن دریافت گزارشی از عملکرد و فعالیت مؤسسه توسط کارشناسان، از نزدیک در جریان فعالیت، توانمندی‌ها و برنامه‌های مؤسسه قرار گرفتند.»

سخن‌ران سوم، «دکتر محمود مولی‌نژاد»، رییس مرکز منطقه‌ای علوم و انتقال فن‌آوری اتحادیه‌ی همکاری‌های منطقه‌ای کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس‌هند (IOR-ARC) بود. وی در آغاز سخنان خود گفت: «لازم می‌دانم یادآوری کنم که نام‌گذاری مرکز ما به‌عنوان مرکز منطقه‌ای علوم و انتقال فن‌آوری (اتحادیه‌ی همکاری کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس‌هند)، با اهداف IOGOOS، در رابطه با موضوعات اقیانوس‌شناسی یکسان است. در سال گذشته، دو پروژه، یکی در زمینه‌ی محیط زیست سواحل و دیگری، در زمینه‌ی سونامی که توسط مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی به اجرا درآمد، توسط اتحادیه تأمین مالی شد.»

وی اظهار داشت: «با توجه به فهرست موضوعات مورد توجه این اجلاس در زمینه‌ی توفان‌ها و مدل‌های مربوطه، وجود سیستم نظارت بر اقیانوس‌ها، شبکه‌ی رادار جهانی، کاربرد دورسنجی برای چرخه‌ی آب و هوا و ارزیابی موضوعات از نظر تغییرات اقلیمی، بسیار حایز اهمیت است. در حال حاضر، این مسایل با توجه به تغییرات اقلیمی وسیع در سطح جهان و سنجش درجه‌ی حرارت سطح دریا و افزایش سطح اقیانوس‌ها، بسیار مورد توجه است. هم‌اکنون، الگوی موفق‌ی برای



نشست برنامه‌ی سامانه‌ی جهانی دیده‌بانی اقیانوس‌هند (IOGOOS)، محورهای این سمینار را بررسی فعالیت‌های اعضا در دو کارگروه مدل‌سازی اقیانوسی و مطالعات اقیانوس‌هند، با استفاده از روش سنجش از دور عنوان کرد و گفت: «در کارگروه اول که مبتنی بر روش‌های اقیانوس‌شناسی تشکیل شد، ضمن این‌که گزارشی از پیشرفت کار مدل‌سازی پدیده‌های مختلف در اقیانوس‌هند ارایه شد، مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، به نمایندگی از ارگان‌ها و سازمان‌های دریایی، فعالیت‌های مختلفی را که در زمینه‌ی مدل‌سازی امواج و گردش آب انجام داده بود، به اطلاع نمایندگان IOGOOS رساند. و در کارگروه دوم که موضوع سنجش از راه دور و کاربرد آن در اقیانوس‌هند مطرح شد، نمایندگان شرکت‌کننده در IOGOOS نتایج پروژه‌ها و فعالیت‌های علمی خود را ارایه کردند و برخی از اعضای هیأت علمی

و همچنین دفتر IOC در پرت استرالیا، عضو این IOGOOS هستند. از جمله کشورهای عضو، می‌توان به کشورهایی چون: استرالیا، هند، جمهوری اسلامی ایران، کنیا، فرانسه، جزیره موریس، موزامبیک، آفریقای جنوبی، سریلانکا، آمریکا، ماداگاسکار، تانزانیا و اندونزی اشاره کرد.

اهداف IOGOOS، شامل: تقویت سامانه دیده‌بانی اقیانوسی در منطقه، ترویج و تسهیل مؤثر مدیریت، تبادل و بهره‌وری از داده‌های اقیانوسی، ترویج برنامه‌ها و پروژه‌ها در اقیانوس‌شناسی مؤثر و خدمات اقیانوسی در جلسات منطقه‌ای، تقویت ظرفیت‌سازی برای بالا بردن توانایی‌ها در منطقه، پیش‌برد تحقیقات برای حمایت نیاز کاربران، توسعه‌ی هم‌یاری با سایر مناطق GOOS و برنامه‌های اقیانوسی، و کمک به برنامه‌ریزی بین‌المللی و پیشرفت GOOS است که موسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، به‌عنوان نماینده‌ی جمهوری اسلامی ایران و هماهنگ‌کننده‌ی ملی در این برنامه عضویت دارد.

اعضای هیئت رئیسه‌ی هر دو سال یک‌بار از طریق انتخابات برگزیده می‌شوند. در نشست قبلی، جمهوری اسلامی ایران، به‌عنوان میزبان هشتمین نشست سالیانه IOGOOS انتخاب شد و به دنبال آن، این نشست در تاریخ ۳ تا ۵ اسفند ۱۳۸۹ در تهران برگزار شد. معمولاً در نشست‌های سالیانه ۳۰ تا ۳۵ نفر شرکت می‌کنند و در قالب کارگروه‌های دو کمیته‌ی Remote sensing و Shoreline changes به فعالیت می‌پردازند. ■

بیش‌تر و مهم‌تری انجام شود.»
«دکتر وحید چگینی»، نیز در پاسخ به سؤال خبرنگار «بندر و دریا» که: آیا برای ایجاد پایگاه دائمی در قطب جنوب توسط مؤسسه، کاری انجام شده است؟ گفت: «ما در این زمینه تا به حال بسترسازی کرده‌ایم. به هر حال، این‌ها از جمله فعالیت‌هایی هستند که باید قدم به قدم به انجام رسند. قدم اول این بود که توانستیم مرکز ملی اقیانوس‌شناسی را به مؤسسه تبدیل کنیم که انشالله در آینده نزدیک، به پژوهشگاه تبدیل خواهد شد. ایجاد مرکز هشدار مخاطرات دریایی، ایجاد مرکز ملی داده‌های اقیانوسی و دریایی و همین‌طور ایجاد مرکز منطقه‌ای اقیانوس‌شناسی را به تصویب رسانده‌ایم. قدم بعدی این است که این مراکز منطقه‌ای را به یونسکو معرفی و ارائه کنیم تا در آن‌جا هم به تصویب برسند و بعد از آن، ایجاد پایگاه را آغاز و دنبال کنیم. شاید در ابتدا لازم باشد با بعضی از کشورهای پیش‌رو در این زمینه همکاری داشته و افرادی را به همراه آن‌ها به قطب جنوب اعزام کنیم تا در آینده خودمان مستقلاً صاحب پایگاهی شویم.»

سامانه‌ی جهانی دیده‌بانی اقیانوسی در حوضه‌ی اقیانوس هند (IOGOOS) (Global Ocean Observing System) (for Indian Ocean: IOGOOS)، در تاریخ ۵ نوامبر سال ۲۰۰۱، با مشارکت و عضویت ۱۹ سازمان از ۱۰ کشور دنیا تأسیس شد. در حال حاضر، ۲۵ مؤسسه از ۱۴ کشور

برای تقویت مورد اول و جلوگیری از هر گونه خسارت به جوامع، نظام قانونمند مشاهده‌ی اقیانوسها، از اهمیت قابل‌توجهی برخوردار است. با بسیج منابع و تجربه‌اندوزی برای دستیابی به برخی از اولویت‌ها، IOGOOS باید در جهت تقویت تأثیرگذاری و حضور روزافزون خود تلاش کند. در این راستا، IOGOOS باید تبادل تجربیات و اطلاع-رسانی در مورد اقدامات بهینه را سرلوحه‌ی فعالیت‌های خود قرار دهد.»

وی ادامه داد: «IOGOOS، دو اولویت بین بخشی و جامع را دنبال میکند که تحقق آن‌ها، توجه بی‌چون و چرای ما را می‌طلبد. این اولویت‌ها عبارتند از: (۱) فهم و پایش دینامیک تغییرات اقیانوسی با هدف تهیه‌ی دفترچه‌ی راهنمای سیاست‌گذاری به‌منظور آرایه به قانون-گذاران برای جلوگیری از مخاطرات و (۲) ترویج استفاده‌ی صلح آمیز از اقیانوسها.

«آقای دکتر نیک آدامو» (Nick D'Adamo)، رئیس دفتر IOC کمیسیون بین دولتی اقیانوس‌شناسی شهر پرت استرالیا، در خلال این نشست به خبرنگار «بندر و دریا»، گفت: «ایران دارای دریاهای زیادی است، از جمله خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر. این دریاها دارای پیچیدگی‌های فیزیکی هستند و لازم است که بحث‌ها و تحقیقات اقیانوس‌شناسی زیادی روی آن‌ها انجام شود. همچنین، دریای عمان در جنوب ایران، به علت ارتباطی که با اقیانوس‌هند دارد، از اهمیت زیادی برخوردار است و می‌طلبد که در این زمینه و در این منطقه، تحقیقات



راهبرد دریایی و توسعه دریا محور

مرتضی منصوردهقان

کارشناس ارشد دریایی و دانشجوی دوره‌ی دکتری مدیریت راهبردی
پدافند غیرعامل دانشگاه عالی دفاع

سرزمین ایران دارای ۳۱۸۰ کیلومتر مرز آبی است که ۷۴۰ کیلومتر آن در شمال و ۲۴۴۰ کیلومتر آن در جنوب کشور قرار دارد. طبق نتایج مطالعات طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق سواحل کشور (ICZM)، طول خطوط ساحلی جمهوری اسلامی ایران در مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ با احتساب جزایر و رودها، ۸۹۰ کیلومتر در شمال کشور، شامل؛ دریای مازندران و ۴۸۸۰ کیلومتر در جنوب کشور، یعنی خلیج فارس و دریای عمان است.

پیشرفت و تحول در بخش‌های مختلف اقتصادی و صنعتی، ضرورت حیاتی امروز کشورمان محسوب می‌شود. به عبارتی، تحقق اهداف کلان و بلندمدت کشور، جز با بهبود شرایط صنعتی و اقتصادی میسر نخواهد شد. بنابراین در این مسیر لازم است حوزه‌های مختلف به صورت دقیق بررسی و طرح اجرایی اقدامات مناسب، تدوین شود.

از این رو، دولت‌ها باید در زمینه‌ی ایجاد ساختارهای زیربنایی و دارایی‌های ملی و به عنوان تسهیلات بندری و خطوط کشتیرانی که شریان‌های حیاتی هستند، بین تغییرات مربوط به تهدید از یک طرف و آسیب‌پذیری کشتی‌ها و تسهیلات بندری از طرف دیگر، موازنه برقرار کنند.

در این مقاله در نظر است با اشاره به وضعیت برنامه‌های راهبردی که در زیربخش دریایی کشور وجود دارد، به اهمیت حمل‌ونقل دریایی و جایگاه توسعه‌ی دریامحور پرداخته شود.

هیچ‌یک به‌منزله‌ی شهر بندری محسوب نمی‌شوند. برای بیان مسئله، بهتر دیدیم به بیانات رهبر معظم انقلاب در این رابطه اشاره کنیم:

«البته شماها خوب می‌دانید که در کشور ما در طول سالیان دراز، به مسئله‌ی دریانوردی بسیار بی‌احترامی و بی‌اهتمامی شده است، یعنی ما آن مردمی هستیم که وقتی در یک طرف مرزمان به آب رسیدیم، متوقف شدیم! برخلاف ملت‌هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود، مثل انگلیسی‌ها!»

خیلی از اروپایی‌ها وقتی به آب دریاهایشان رسیدند، پایشان را در قایق‌هایشان گذاشتند و مثلاً تا هندوستان آمدند! یعنی برایشان آب و خاک، هیچ فرقی نداشته است! شما ببینید چه تفاوتی ایجاد می‌کند!

ما نه! ما وقتی به دریا رسیدیم، همان‌جا متوقف شدیم، ماندیم تا آن‌هایی که دریاهای ما را تصرف کردند، بیایند و دریای ما را هم تصرف

ایران اسلامی با داشتن حدود ۳۵۰۰ کیلومتر ساحل در منطقه‌ی استراتژیک خاورمیانه، سابقه‌ی حضور تاریخی در عرصه‌ی دریا و برخورداری از توانمندی‌های فنی و سرمایه‌ی غنی انسانی، می‌تواند اساس اقتدار اقتصادی، سیاسی و نظامی خود را بر پایه‌ی توسعه‌ی دریامحور بنا کند. موقعیت ژئوپلیتیک، منابع غنی انرژی، نقش‌آفرینی به عنوان کریدور شمال-جنوب در منطقه‌ی جنوب غرب آسیا و دسترسی به آب‌های آزاد و اشتغال‌زایی بالا، تنها بخشی از پتانسیل‌های دریا در ایران به شمار می‌رود.

رویکردهای جهانی نیز، نشان‌دهنده‌ی توجه کشورها به دریا به عنوان محور توسعه و اقتدار است، به‌طوری که هم‌اکنون بیش از ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق اقیانوس‌ها انجام می‌شود، بیش از ۸۰ درصد شهرهای بزرگ در دنیا کنار دریاهای قرار دارند و از ۲۰ شهر بزرگ جهان، تنها ۲ شهر در مجاورت دریا قرار ندارد. این در حالی است که متأسفانه در ایران، امر توسعه به جای دریامحور، خشکی‌محور بوده و از ۲۰ شهر بزرگ کشور،





و یا «هنر و علم به کار بردن هماهنگ عناصر قدرت دریایی کشور برای دستیابی به اهداف ملی بخش دریایی در تمام شرایط و در زمان جنگ و صلح» (تعریف جان ام کالینز در کتاب راهبرد بزرگ)

ضرورت استفاده از راهبرد توسعه دریامحور

دریاها و اقیانوس‌ها از اهمیت ویژه‌ای در ایجاد تمدن‌های بشری، حمل و نقل، تأمین منابع غذایی، دارویی و انرژی و صلح و امنیت جهانی برخوردارند. کشور ما اکنون فعالیت‌های گسترده‌ای در حوزه‌های دریایی در شمال و جنوب و سواحل آن‌ها و حتی حوزه‌های دریاچه‌ای داخلی دارد. فعالیت‌های نفتی، ترابری دریایی، گردشگری ساحلی و صنایع دریایی، همه گویای گسترش این فعالیت‌ها است. اما با مراجعه به آمار و ارقام، ملاحظه می‌شود با توجه به سواحل طولانی کشور در شمال و جنوب، نبود برنامه‌ای راهبردی و عدم بهره‌برداری بهینه از دریاهای پیرامونی و سواحل و جزایر کشور، سبب از دست رفتن فرصت‌های بسیاری شده و علاوه بر آن، مشکلات اجتماعی و اقتصادی کشور در سواحل نیز، رو به افزایش است.

علاوه بر اهمیت اقتصادی دریاها و سواحل، بسیاری از تهدیدها نیز، از ناحیه دریایی متوجه کشور است. اکنون توسعه نیافتگی و عدم حضور جدی ایران در دریاهای باز و اقیانوس‌ها سبب شده است که شناخت و بهره‌برداری کشورهای فرامنطقه‌ای از محیط‌های دریایی پیرامون ایران، به‌مراتب بیش‌تر از شناخت و بهره‌برداری مراکز دریایی کشور از این محیط‌ها باشد.

در نهایت، به‌طور خلاصه می‌توان گفت: با وجود آن‌که ایران اسلامی، کشوری دریایی محسوب می‌شود و در کنار سه آبراهه‌ی مهم و راهبردی جهان قرار گرفته است، اما برنامه‌های توسعه‌ی کشور، عمدتاً «خشکی‌محور» (برّی) است. درحالی‌که اعتقاد کارشناسان بر آن است که این برنامه‌ها باید «دریامحور» (بحری) باشد و یا آن‌که حداقل موازنه‌ای منطقی بین خشکی و دریا برقرار باشد.

امور دریایی، عرصه و رویکردی پیچیده در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، نظامی و... در هر کشور ساحلی دارد؛ به‌طوری‌که امور یادشده، عمدتاً به دو دسته‌ی کلی تقسیم‌بندی می‌شود. دسته‌ی اول، اموری است که به بهره‌برداری از دریا به عنوان یک منبع طبیعی مربوط می‌شود و بستگی زیادی نیز به کیفیت محیط طبیعی دریا دارد. ماهی‌گیری و توریسم و صنایع نفت و گاز، جزو دسته‌ای اول محسوب می‌شوند و دسته‌ی دوم،

کنند و وارد خشکی ما هم بشوند.»

پیشرفت در عرصه‌ی فعالیت‌های دریایی، بیش از پنج سده است که توانمندی جهانی را برای کشورهای پیشرو در این زمینه به ارمغان آورده است. دوره‌های مختلف پیشرفت اقتصادی، صنعتی، علمی و فن‌آوری و حتی پیشرفت بشر در حوزه‌ی هوا فضا، خللی در اهمیت حوزه‌های دریایی و اقیانوسی ایجاد نکرده است. چراکه ترابری دریایی، منابع زیستی و غیرزیستی دریاها و اقیانوس‌ها، اهمیت دریاها و اقیانوس‌ها در تغییر آب و هوای کره‌ی زمین و تأمین انرژی، نقش حوزه‌های آبی را در آینده‌ی بشریت بسیار تعیین‌کننده کرده است. علاوه بر آن، دریاها و اقیانوس‌ها از دیرباز در حوزه‌ی دفاعی، نقش به‌سزایی داشته‌اند و محل بسیاری از تقابل‌ها و جنگ‌ها بوده‌اند.

تعریف راهبرد دریایی

خداوند متعال در قرآن کریم، در آیه ۱۴ از سوره نحل می‌فرماید: «اوست کسی که دریا را مسخر گردانید تا از آن گوشت تازه بخورید و پیرایه‌ای که آن را می‌پوشید از آن بیرون آورید و کشتی‌ها را در آن شکافنده «آب» می‌بینی و تا از فضل او بجوید و باشد که شما شکر گزارید.»

دریاسالار آلفرد ماهان، ابداع‌کننده‌ی راهبرد دریایی در اوایل قرن بیستم می‌گوید:

«اقیانوس‌های کره‌ی زمین، حباب‌هایی پر آب هستند که سه‌چهارم جدار زمین را پوشانده‌اند. هر کشور و یا ائتلافی از کشورها که قدرت فرماندهی بر دریاهای بزرگ را داشته باشد، می‌تواند ثروت دنیا را کنترل کند و از این طریق بر کره‌ی زمین مسلط شود. شرط اساسی و لازم برای این کار، وجود یک نیروی دریایی قدرتمند است که دارای پایگاه‌های عملیاتی در داخل کشور و ماورا دریاها باشد و با انبوهی از کشتیرانی تجاری تکمیل و پشتیبانی شود (ماهان، نفوذ قدرت دریایی بر تاریخ).

می‌توان برای راهبرد دریایی، تعاریف دیگری نیز ارائه کرد که ویژگی‌های آن را بیش‌تر توصیف کند، مانند:

«تأسی یک کشور نیرومند دریایی به راهبرد دریایی، جای تأسی به راهبرد قاره‌ای یا راهبرد هوایی/ فضایی با استفاده‌ی هماهنگ از عناصر قدرت ملی برای دستیابی به اهداف ملی بخش دریایی در تمام شرایط و در زمان جنگ و صلح.»

دریایی، دارای مؤلفه‌های مهمی در حوزه‌ی اقتصادی، علمی و فنّ‌آوری است؛ از این رو دستیابی به مقام اول در منطقه، ارتباط تنگاتنگی با وضعیت دریایی کشور دارد و پیشرفت جدی در این حوزه را طلب می‌کند. چشم‌انداز توسعه‌ی دریایی جمهوری اسلامی ایران را می‌توان «تحقق اقتدار دریایی کشور و دستیابی به مقام اول در منطقه» عنوان کرد. اقتدار دریایی را می‌توان به عنوان «توانمندی همه‌جانبه‌ی کشور در دریا جهت حضور مؤثر و برتر در تمامی فعالیت‌ها و بهره‌برداری حداکثری از منافع حاصل (اقتصادی، اجتماعی، نظامی و...)» تعریف کرد.

اهداف بلندمدت با رویکرد توسعه‌ی دریا محور

- ۱) استفاده از دریا به عنوان دروازه‌های ارتباطی و تعامل با سایر کشورها در راستای توسعه‌ی همه‌جانبه‌ی کشور و برون‌گرایی اقتصادی
- ۲) ایجاد زمینه توسعه‌ی پایدار اقتصادی-اجتماعی مناطق ساحلی از طریق بهره‌برداری‌های مناسب از ظرفیت‌های ساحلی
- ۳) حفاظت از محیط‌زیست مناطق ساحلی
- ۴) تضمین حق بهره‌برداری عمومی از سواحل دریایی به عنوان یک ثروت ملی
- ۵) استفاده‌ی بهینه از فضا و منابع ساحلی و کاهش رقابت در بهره‌برداری از این منابع میان کاربران
- ۶) سامان‌دهی جوامع انسانی و تأسیسات در مناطق ساحلی و حفظ ایمنی آن‌ها در مقابل مخاطرات محیطی و امنیتی

راهبردهای عام توسعه‌ی دریا محور

- ۱) توسعه‌ی فعالیت‌های اقتصادی، سازگار با ظرفیت‌های زیست‌محیطی مناطق ساحلی
- ۲) ایجاد هماهنگی و هم‌سویی و شفاف‌سازی در قوانین و مقررات ناظر بر فعالیت بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی
- ۳) ممنوع نمودن استفاده اختصاصی از حریم سواحل و تأمین دسترسی همگانی به آن
- ۴) ایجاد زمینه‌ی مشارکت همگانی در سامان‌دهی مناطق ساحلی
- ۵) حفاظت و احیای زیست‌بوم‌های ساحلی و دریایی
- ۶) جلوگیری از تخریب و آلودگی محیط‌زیست مناطق ساحلی
- ۷) ارتقاء ظرفیت‌های مقابله با مخاطرات محیطی و حوادث غیرمترقبه
- ۸) تأمین امنیت جوامع و فعالیت‌های مستقر در مناطق ساحلی
- ۹) قانونمند کردن شیوه‌ی بهره‌برداری، استقرار فعالیت‌ها و ساخت و سازها در مناطق ساحلی، همراه با ایجاد بسترهای حقوقی لازم
- ۱۰) ارتقای نقش مؤثر کشور در همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی براساس منافع ملی
- ۱۱) فرهنگ‌سازی استفاده‌ی مناسب از سواحل و دریا
- ۱۲) استقرار نظام یکپارچه‌ی اطلاعات در مناطق ساحلی
- ۱۳) پایش و ارزیابی مستمر فعالیت‌ها و اقدامات در مناطق ساحلی ■

منابع

- ۱) قرآن کریم، ترجمه‌ی الهی قمشه‌ای، سوره‌ی نحل، آیه ۱۴.
- ۲) مجموعه‌ی مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی-سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۸.
- ۳) راهبرد بزرگ، نوشته‌ی جان ام کالینز، ترجمه‌ی کوروش بایندر، چاپ پنجم، ۱۳۷۳، نشر دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- ۴) سند جامع راهبردی دریایی کشور، گردآوری همایش ارگان‌های دریایی ۱۳۸۸.
- ۵) دبیرخانه‌ی هماهنگی ارگان‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی.
- ۶) سند چشم‌انداز بیست‌ساله‌ی جمهوری اسلامی ایران.
- ۷) بسته‌ی اجرایی زیر بخش حمل و نقل دریایی-کارگروه برنامه ریزی حمل و نقل دریایی، ۱۳۸۷.
- ۸) پایگاه اینترنتی www.pmo.ir
- ۹) بهنگام، فصل‌نامه‌ی تخصصی مؤسسه‌ی رده بندی آسیا، شماره‌ی ۱۳۸۹، ۵.



شامل اموری می‌شود که دریا را به عنوان ابزار به کار می‌گیرند و مقوله‌های حمل‌ونقل کالا و مسافر، فعالیت‌های بندری و کشتی‌سازی را دربر دارند. طبیعی است، رشد و توسعه‌ی این حوزه، مستلزم توسعه و توجه به زیرساخت‌ها و یا صنایع پایین‌دستی است که از جمله‌ی آن‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تکنولوژی دریایی، شامل: طراحی، ساخت، نصب و تعمیر انواع شناورها، سازه‌های فراساحلی و ماشین آلات و تجهیزات و قراضه پردازی
- بنادر و عملیات بندری و دریایی (امور بندری، دریایی، و دریانوردی)
- صید و صنایع وابسته
- بهره‌برداری از منابع نفت و گاز دریایی
- حمل و نقل دریایی
- آموزش و تحقیقات
- صنایع دفاعی دریایی
- توربسم و گردشگری دریایی
- قوانین، مقررات و استانداردها، اعم از مقررات حقوقی، رویه‌های قضایی، ایمنی و امنیت دریایی و حفاظت از محیط زیست
- بیمه دریایی و موسسات مالی و اعتباری

سیاست‌های کلی نظام در مورد حمل و نقل تا سال ۱۴۰۴

ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌ها با توجه به جنبه‌های زیر:

- ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی
- کاهش شدت مصرف انرژی
- افزایش ایمنی
- برقراری تعادل و تناسب بین زیرساخت‌ها، ناوگان، تجهیزات ناوبری و تقاضا
- افزایش بهره‌وری تارسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل و نقل و مدیریت منابع انسانی و اطلاعاتی

چشم‌انداز توسعه‌ی دریایی

از آن‌جا که مهم‌ترین و بلندمدت‌ترین برنامه‌ی تدوین‌شده در کشور، برنامه‌ی بیست‌ساله است، در این قسمت، از آن برنامه استفاده می‌شود تا چشم‌انداز مناسبی برای توسعه‌ی دریایی کشور تدوین شود. براساس چشم‌انداز بیست‌ساله در افق ۱۴۰۴ ه.ش، ایران کشوری است:

«توسعه‌یافته با جایگاه اول اقتصادی، علمی و فنّ‌آوری در سطح منطقه با هویت اسلامی و انقلابی الهام‌بخش در جهان اسلام و با تعامل سازنده و مؤثر در روابط بین‌الملل... دست یافته به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فنّ‌آوری در سطح منطقه‌ی آسیای غربی»

با توجه به چشم‌انداز کشور و ویژگی‌های آن، چشم‌انداز توسعه‌ی دریایی کشور در افق ۱۴۰۴، به شرح زیر قابل تدوین خواهد بود. می‌دانیم که امور

ریاست جمهوری اسلامی ایران بر کلوپ نمایندگان دائم دولت‌های عضو آیمو

صمیمانه و نزدیک میان نمایندگان ثابت دولت‌ها که تعداد آن‌ها بالغ بر هفتاد نفر از بیش از چهل و پنج کشور جهان است، می‌تواند موجب ایجاد فرصت‌های جدید در جهت تحکیم روابط نمایندگان دولت‌های هم‌سو در آیمو شود. بدیهی است، در این میان، نقش رییس کلوپ به عنوان حلقه‌ی اصلی ارتباطی، بسیار مهم و قابل توجه است. قابل ذکر است، در همراه سال گذشته، «علی‌اکبر مرزبان»، با اجماع، به عنوان نایب‌رییس اجلاس مشورتی دول عضو کنوانسیون لندن درباره‌ی جلوگیری از تخلیه‌ی زباله‌ها و مواد زاید در دریاها انتخاب شد که این نیابت ریاست تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی ادامه خواهد داشت و امکان تمدید آن برای سال‌های آتی نیز وجود دارد. ■

بودند. قابل ذکر است، «ویلیام آزو» پس از کناره‌گیری از سمت نمایندگی کشور نیجریه در آیمو، به عنوان کارمند آیمو در پُست مهم رییس اداره‌ی همکاری‌های فنی منطقه‌ی قاره‌ی آفریقا مشغول به کار شد. قبل از او نیز، «پاشا» نماینده‌ی کشور اسپانیا رییس کلوپ بود که هم‌اکنون مدیرکل سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی سیار (IMSO) است. انتخاب نماینده‌ی جمهوری اسلامی ایران، واکنش بسیار خوبی نزد نمایندگان دولت‌های عضو و نیز دبیرخانه‌ی آیمو داشت. بعد از قاره‌های اروپا و آفریقا، اینبار نوبت به آسیا رسید که، خوش‌حالی بسیاری از نمایندگان کشورهای آسیایی را به دنبال داشت. این کلوپ با اجرای برنامه‌های متنوع و برگزاری مراسم مختلف و برقراری ارتباط

با پایان یافتن مأموریت ده‌ساله‌ی «ویلیام آزو»، نماینده‌ی ثابت کشور نیجریه در آیمو که ریاست کلوپ نمایندگان ثابت دولت‌ها در آیمو را نیز بر عهده داشت، طبق تصمیم اعضای این کلوپ، نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و معاون نماینده‌ی دائم جمهوری اسلامی ایران در آیمو، با حداکثر آرا، به عنوان رییس جدید کلوپ انتخاب شد.

«علی‌اکبر مرزبان»، پیش از این، نیابت ریاست کلوپ راه از اواخر سال ۱۳۸۸ هجری شمسی بر عهده داشت. تلاش‌های او در طول این مدت و جلب اعتماد اعضا، سعی در برقراری دوستی و تعامل نزدیک با همگان و شناخت کافی از شخصیت او در طول چهار سال نمایندگی در آیمو، در این گزینش مؤثر



اثر بخشی بندر جدید آستارا بر اقتصاد و فرهنگ منطقه

فرهاد منتصر کوهساری، نوراله عباسی

مقدمه

افزایش روزافزون تجارت جهانی، منجر به تغییر نسل بنادر و تحول عظیمی در چرخه حمل و نقل کالا شده و تأثیر شگرفی در صنایع دریایی و بندری داشته است. تحولات چشمگیر اقتصادی کشورهای حاشیه دریای خزر و حوزه خلیج فارس و شکل گیری کریدورهای نوسترک و ترانسیکای میانی و جنوبی، بازار جدیدی را در زمینه ترانزیت کالا از مبادی مرزهای آبی کشورمان ایجاد کرده است که رونق اقتصاد شهرهای بندری را در پی خواهد داشت. بررسی اقدامات ملی و منطقه ای و اجرای سیاست های کلان کشور و تأثیر آن در اقتصاد منطقه، ضرورت تبیین نتایج حاصل از اقدامات یادشده را امری اجتناب ناپذیر ساخته، تا از این راه بتوان علاوه بر اندازه گیری میزان موفقیت طرح ها، تجارب به دست آمده را در اختیار سایر ذی نفعان قرارداد. تا کنون در زمینه تأثیر اقتصادی - فرهنگی راه اندازی بندر آستارا در راستای اجرای اصل ۴۴، تحقیقی به عمل نیامده و اطلاعات پژوهشی و یا مقاله ای در این مورد، تهیه و گردآوری نشده است.

یافته ها

مروری بر تغییر نسل بندار

- بندار نسل اول (قبل از ۱۹۶۰ م.)
 - تخلیه و بارگیری به عنوان مهم ترین کارکرد بندر.
 - عدم برگشت سرمایه گذاری های انجام شده به دلیل ترافیک پائین.
 - بندار نسل دوم (بین ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰)
 - اضافه شدن توزیع و پردازش کالا به بندار.
 - استقرار صنایع مربوط به کشتی در اطراف بندار.
 - افزایش چشم گیر محدوده بندر، اراضی پشتیبانی.
 - تغییر دیدگاه دولتی حاکم بر مدیریت و اداره بندار.
 - تبدیل بندار از یک مرز، محدوده ی گمرکی و بارانداز کالا به محیط خدماتی و صنعتی با قابلیت ایجاد ارزش افزوده.
 - بندار نسل سوم (بندار بعد از ۱۹۸۰)
 - ایفای نقش مراکز لجستیکی (تبدیل بندار از مراکز خدمات کالایی به بازار کالا).
 - گسترش محدوده ی عملکرد از محدوده ی بندر و محدوده های هم جوار به پس کرانه ها و مراکز توزیع داخلی.
 - تقویت فعالیت های بازرگانی در کنار کارکردهای خدماتی و صنعتی.
 - تکمیل حلقه های لجستیک و زنجیره ی تامین کالا.
 - استفاده ی وسیع از فن آوری اطلاعات و روش های بازرگانی الکترونیکی.
 - افزایش اشتغال زایی و ایجاد ارزش افزوده.
- با توجه به فعالیت های بندار نسل اول، دوم و سوم، بندار ایران در گروه نسل دوم قرار می گیرند.

اهمیت و ضرورت حمل و نقل کالا از طریق دریا

حمل و نقل دریایی، یکی از مهم ترین شیوه های حمل کالا در جهان است که از نظر حجم جابه جایی، ایمنی و پایین بودن هزینه ی حمل، از اهمیت ویژه ای برخوردار است. سالانه بیش از ۸۸ درصد میانگین وزنی کالا و ۶۱ درصد میانگین ارزش کالا از راه دریا و بندار نقل و انتقال می یابد. امروزه محور عبور کالا از خشکی به سمت دریا سوق پیدا کرده و در جهت کاهش قیمت تمام شده ی کالا، صنایع تولیدی و کارخانجات در داخل و کنار بندار احداث می شوند تا با عملیات فرآوری کالا نسبت به ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد، مبادرت نمایند. در دنیا، حرف اول را کشورهایی که دارای دریا

اجرای سیاست های کلان اقتصادی کشور در قالب اصل ۴۴ قانون اساسی و حضور و مشارکت بیشتر بخش خصوصی و توسعه رقابت و اهتمام در پایین آوردن نرخ کرایه ی حمل کالا به بندار و تسریع در امر تخلیه و بارگیری و کاهش مدت انتظار نوبت کشتی ها، یکی از رسالت های مهم این سازمان است. هدف از تهیه ی این مقاله، بررسی اثرات اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی در زمینه ی واگذاری بهره برداری بندر آستارا به بخش خصوصی، با تأکید بر تأثیر اقتصادی و فرهنگی در منطقه است.

قلمرو مکانی این بررسی، اداره ی کل بندار و دریانوردی استان گیلان و بندار تابعه، به ویژه بندر آستارا است. تکنیک جمع آوری و تجزیه و تحلیل اطلاعات، استفاده از تجربه های شخصی سنوات گذشته در ارزیابی و تدوین پیش نویس قرارداد پایانه ها و قرارداد بندر آستارا بوده است. از مهم ترین اقدامات بین المللی به عمل آمده در این زمینه، برگزاری دو اجلاس مشترک با مدیران بندار حاشیه ی دریای خزر در اردیبهشت سال ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹ بوده که به ترتیب در بندر انزلی و بندر اولیای روسیه تشکیل شده و با تنظیم تفاهم نامه در زمینه همکاری های دریایی و بندری، افق جدیدی را برای بندار حاشیه ی دریای خزر ترسیم کرده است.

اقدامات داخلی، شامل دو بخش عمده است:

- ۱- واگذاری امور تخلیه و بارگیری به بخش خصوصی که بندر انزلی پایانه های کالای عمومی و نفتی را به سه سرمایه گذار، در قالب مزایده واگذار کرده است.
- ۲- اجرای مصوبات سفر ریاست جمهوری به استان گیلان در زمینه ی مطالعه و اجرای تبدیل بندر صیادی آستارا به بندر چند منظوره در مصوبه ی سفر اول و تسریع در تکمیل اسکله بندار آستارا، چمخاله، کیاشهر و مطالعه ی اسکله چابکسر به منظور حمل و نقل دریایی از محل منابع مالی سازمان بندار و دریانوردی در مصوبه ی سفر دوم است. با تجربه ی موفق بندر انزلی در واگذاری امور به بخش خصوصی و با به کارگیری ابتکار جدید، بندر آستارا به صورت بلندمدت، در قالب قرارداد BOT، توسط بخش خصوصی توسعه می یابد و بهره برداری خواهد شد.

به بهره‌برداری رسید، و از حوضچه‌ی دوم، فقط موج شکن‌ها به طور ناقص به مورد اجرا درآمده و نیمه کاره رها شده‌اند.

بررسی تحولات اقتصادی بنادر حاشیه‌ی دریای خزر

تغییرات اخیر در افزایش مناسبات و همکاری‌های بندری و دریایی که اولین نشست مشترک مدیران بنادر کشورهای ساحلی دریای خزر در ۱۵ و ۱۶ اردیبهشت سال ۱۳۸۸، در بندر انزلی و دومین نشست آن، در بندر اولیای کشور روسیه در اردیبهشت سال ۱۳۸۹ برگزار شد چشم‌انداز جدیدی را در افق بنادر شمالی کشور ترسیم کرد. به موجب یکی از مفاد تفاهم‌نامه که مورد توجه‌ی ویژه قرار گرفت، مدیران بنادر، بر اساس قوانین و مقررات داخلی کشور خود، از سرمایه‌گذاری شرکت‌های خصوصی در زیر ساخت‌های بنادر دریای خزر استقبال نمودند و به منظور تقویت همکاری‌ها و توسعه و گسترش ترانزیت کالا در مسیر کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب، شرکت کنندگان، بر ضرورت اجرای پروژه‌های توسعه‌ای جهت افزایش ظرفیت‌های بنادر خود تاکید نموده و خواستار آن شدند تا ظرفیت‌های مناسبی به منظور توسعه‌ی امر ترانزیت اختصاص داده شود. یکسان شدن تعرفه‌های بندری در بین بنادر حاشیه‌ی دریای خزر و آرایه‌ی خدمات بندری یکسان، در کاهش قیمت حمل و نقل کالا، نقش به سزایی خواهد داشت.

طبق قانون تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی واگذاری آن قسمت از خدمات که انجام آن از طرف بخش خصوصی به صرفه و صلاح است به مؤسسات خصوصی واجد صلاحیت و همچنین اتمام در پایین آوردن نرخ کرایه‌ی حمل کالا به بنادر و تسریع در امر تخلیه و بارگیری و از بین بردن مدت انتظار نوبت کشتی‌ها به منظور کمک به اقتصاد کشور

میزان حمل و نقل کالا از دریا

سال میلادی	میزان حمل و نقل کالا از دریا (میلیارد تن)
۱۹۷۰	۲/۵۶
۱۹۸۰	۳/۷۰
۱۹۹۰	۴
۲۰۰۰	۵/۹۸
۲۰۰۶	۷/۵۴
۲۰۰۷	۷/۸۸
۲۰۰۸	۸/۱۶

و نزدیک به دریا هستند می‌زنند و با بهره‌برداری‌های تجاری، تفریحی و گردش‌گری، کمال استفاده را از این موهبت الهی می‌برند. با توجه به تغییر نسل بنادر و نقش بنادر در تجارت جهانی، سیاست‌های دریایی و بندری سازمان بنادر نیز تغییر کرده و هم‌گام با بنادر روز دنیا، در حال تحول و نو آوری و در راستای بهبود اقتصاد حمل و نقل است. بنابر این، برای این که صادرات کالا جایگاه واقعی خود را پیدا کند، باید فرایند فرآوری کالا و ایجاد ارزش افزوده، در نزدیکی سواحل و بنادر انجام گیرد؛ تا علاوه بر کاهش هزینه، حمل کالا در کم‌ترین زمان ممکن، کالا در اختیار بازار هدف و مشتریان قرار گیرد و از سوی دیگر، توسعه‌ی بنادر و سواحل منجر می‌شود مردم به مراکز اصلی صنعت روی آورند و حفظ و توسعه‌ی این سواحل، موجب اشتغال پایدار می‌شود که این موضوع، خود یکی از اصول توانای رقابت تجاری با سایر کشورهای رقیب است.

مروری بر اهداف اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی

- شتاب بخشیدن به رشد اقتصاد ملی.
- گسترش مالکیت در سطح عموم مردم به منظور تامین عدالت اجتماعی.
- ارتقای کارایی بنگاه‌های اقتصادی و بهره‌وری منابع مادی و انسانی و فن‌آوری.
- افزایش رقابت‌پذیری در اقتصاد ملی.
- کاستن از بار مالی و مدیریتی دولت در تصدی فعالیت‌های اقتصادی.
- افزایش سطح عمومی اشتغال.
- تشویق اقشار مردم به پس‌انداز و سرمایه‌گذاری و بهبود درآمد خانوارها.

سیاست‌های کلی توسعه‌ی بخش غیردولتی از راه واگذاری

فعالیت‌ها و بنگاه‌های دولتی

- تغییر نقش دولت از مالکیت و مدیریت مستقیم بنگاه به سیاست‌گذاری و هدایت و نظارت.
- توانمندسازی بخش‌های خصوصی و تعاونی در اقتصاد و حمایت از آن به منظور رقابت کالاها در بازارهای بین‌المللی.
- آماده‌سازی بنگاه‌های داخلی برای رویارویی هوشمندانه با قواعد تجارت جهانی در یک فرایند تدریجی و هدفمند.
- توسعه‌ی سرمایه‌ی انسانی، دانش پایه و متخصص.
- توسعه و ارتقای استانداردهای ملی و انطباق نظام‌های ارزیابی کیفیت با استانداردهای بین‌المللی.
- جهت‌گیری خصوصی‌سازی در راستای افزایش کارایی و رقابت‌پذیری و گسترش مالکیت عمومی.

سابقه بندر آستارا

ساخت بندر آستارا در سال ۱۳۷۵، به عنوان یک بندر چند منظوره با کاربری‌های صیادی، تجاری، مسافری، با ۲ حوضچه‌ی مجزا (یک حوضچه برای بخش صیادی و یک حوضچه برای دیگر کاربری‌ها) در دستور کار قرار گرفت؛ ولی فقط حوضچه‌ی اول، یعنی بخش صیادی آن ساخته شد و



و بارگیری به دو پایانه، تجهیزات عمومی به همراه قطعات یدکی به آن‌ها فروخته شد و بخش خصوصی، کمبود تجهیزات مورد نیاز را با هزینه‌ی خود تامین کرد. در مرحله‌ی سوم، باقی مانده‌ی تجهیزات عمومی و پایانه‌ی سوم را خریداری کردند و به دنبال آن، در سال ۱۳۸۸، تمامی تجهیزات استراتژیک، به سه پایانه فروخته شد. در طی این مدت، دانش فنی راهبری و تعمیر و نگهداری تجهیزات، اعم از عمومی و استراتژیک و همچنین دانش امور بندری به بخش خصوصی انتقال یافت. تجربه‌ی واگذاری پله‌ایی و مرحله‌ایی امور به بخش خصوصی، باعث آماده سازی فرهنگ انجام امور توسط بخش غیر دولتی شده و اعتماد سرمایه‌گذاران را در انجام امور تخصصی جلب کرده است. به نحوی که با رقابت ایجاد شده، هم اکنون سرمایه‌گذاران به دنبال بازاریابی کشتی و کالا هستند و با کسب درآمد جدید، قادر به مدرن سازی تجهیزات و پایانه خود می‌باشند.

اجرای مصوبه هیات وزیران در زمینه ساخت بندر آستارا:

۱- هیئت وزیران در جلسه‌ی مورخ ۱۳۸۵/۱۲/۳ که در مرکز استان گیلان تشکیل شد، مطالعه و اجرای تبدیل بندر صیادی آستارا به بندر چند منظوره در سال ۱۳۸۶ را مصوب کرد.

۲- هیئت وزیران در جلسه‌ی مورخ ۱۳۸۷/۷/۲۵ که در مرکز استان گیلان تشکیل شد، تسریع در تکمیل اسکله‌ی بندر آستارا، چمخاله و کیاشهر و مطالعه اسکله چابکسر به منظور حمل و نقل دریایی (بار و مسافر) از محل منابع مالی سازمان بندار و دریانوردی را تصویب کرد.

اقدامات انجام شده

واگذاری بندر آستارا به بخش خصوصی

- طرح واگذاری، توسعه و تبدیل بندر صیادی آستارا به بندر چند منظوره، در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی و از راه اکران عمومی و برگزاری تشریفات مزایده به بخش خصوصی واگذار شد و بر اساس مبادله‌ی قرار داد بین سازمان و بخش خصوصی، اجرای زیر ساخت‌ها، مدیریت و راهبری، این بندر به مدت ۴۰ سال به شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه واگذار شد.

اقدامات اجرایی انجام شده توسط بخش دولتی

- مطالعه و تهیه‌ی وضعیت ژئوتکنیک (مطالعه‌ی رفتار مهندسی زمین در محل اجرای طرح‌های عمرانی و آرایه‌ی راه حل مناسب جهت بهسازی شرایط زمین).
- مطالعه، امکان سنجی، جانمایی و تهیه‌ی نقشه‌های اجرایی موج شکن، اسکله و بارانداز.
- مطالعه، تهیه و تصویب نقشه‌های اجرایی.
- مطالعه و تهیه‌ی نقشه‌های توپوگرافی (تهیه‌ی نقشه‌ی اختلاف سطح به منظور محوطه‌سازی).
- مطالعه و تهیه نقشه‌های هیدروگرافی (انجام عملیات آب‌نگاری).
- ساخت یک فروند یدک کش.
- تامین یک فروند راهنما.
- نصب و استقرار یک دستگاه بویه‌ی ۷ تنی.
- نصب دکل و چراغ ترانزیت.
- انجام عملیات فنس کشی به طول ۸۰۰ متر.
- استقرار گارد بندر.
- خرید ساختمان اداری.
- واگذاری بندر آستارا به بخش خصوصی از طریق برگزاری مزایده و اکران عمومی و انتخاب شرکت سرمایه‌گذار.

وظایف بخش خصوصی

- اصلاح و احداث موج شکن به طول ۳۰۰ متر.
- احداث ۲ پست اسکله‌ی عمومی و یک پست اسکله‌ی سوختی.
- محوطه سازی به مساحت ۲۰ هکتار.

از جمله مباحث مهمی است که جزء وظایف و اختیارات سازمان بندار و دریانوردی منظور گردیده است. با توجه به وضعیت موجود، تقریباً ساختار تشکیلاتی تمام بندار ایران، در قالب سرمایه‌گذاری و مالکیت با دولت و انجام خدمات با بخش خصوصی یا به اصطلاح TOOL PORT است؛ یعنی تمام زیرساخت‌ها اعم از ساخت موج شکن، احداث اسکله، احداث انبارهای روباز و مسقف، تامین تجهیزات دریایی و بندری و آماده سازی تاسیسات، بر عهده‌ی دولت بوده و تنها انجام امور تخلیه و بارگیری بر عهده‌ی بخش خصوصی است.

اداره کل بندار و دریانوردی استان گیلان، با تجربه‌ی ده ساله در واگذاری امور بندری به بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذار، شیوه‌های جدیدی را ابداع و اجرا نموده که نتایج مثبتی را در بر داشته است. در طی چند سال گذشته، این اداره، کل، با ابتکار عمل جدیدی، ابتدا انجام عملیات تخلیه و بارگیری را با اخذ درصد سهم درآمد و اجاره بها از تجهیزات، با یک پایانه به بخش خصوصی واگذار کرد. در گام دوم، با واگذاری امور تخلیه



امضای قرارداد

نوع قرارداد	مدت قرارداد	مبلغ سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)		مدت ساخت (سال)
		دولتی	خصوصی	
BOT	۴۰	۱۰۰	۳۰۰	۵ سال در دو فاز

وضعیت موجود و آتی بندر آستارا

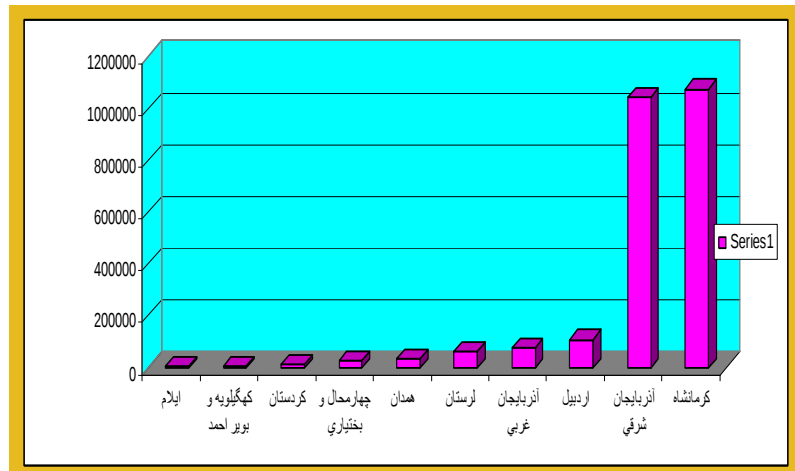
وضعیت	تعداد اسکله		مساحت بندر (هکتار)	ظرفیت (میلیون تن)		حجم لایروبی مورد نیاز (متر مکعب)
	عمومی	سوختی		واقعی	اسمی	
موجود	۱ (طول ۱۵۶ متر)	-	۴۵	۰/۵	۱	۶۵۰۰۰۰
آتی	۳	۱	۵۵	۲	۳/۵	

ظرفیت بندار استان گیلان در آینده

نام بندر	بندر انزلی	بندر آستارا	کیاشهر	چمخاله	جمع
اسمی	۱۷	۳/۵	۱	۲	۲۳/۵
واقعی	۱۳	۲	۰/۵	۱	۱۶/۵

فاصله بین بندر انزلی و شمال غرب کشور

فاصله	انزلی	آستارا	اردبیل	تبریز
انزلی	۰			
آستارا	۲۰۰	۰		
اردبیل	۲۲۶	۷۷	۰	
تبریز	۴۴۵	۲۹۶	۲۱۹	۰
ارومیه	۷۵۳	۶۰۴	۵۲۷	۳۰۸



مقدار کالایی که از بندر انزلی به غرب کشور با کامیون حمل شده است

نتایج حاصل از واگذاری بندر آستارا به بخش خصوصی در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی

۱- تغییر نحوه‌ی واگذاری و سرمایه‌گذاری از دولتی، با ساختار TOOL PORT به بخش خصوصی، با رویکرد ایجاد بندری خصوصی که در این روش، آماده‌سازی تمام زیر ساخت‌ها توسط بخش خصوصی سرمایه‌گذاری می‌شود و تنها، حاکمیت دریایی و بندری و نظارت و هدایت، بر عهده‌ی دولت است.

۲- به دلیل فقدان بندر تجاری در غرب کشور، سالانه حدود یک میلیون تن کالا در بندر انزلی تخلیه شده و حدود ۱۵۰ کیلومتر راه دریایی اضافه طی می‌شود و به همان نسبت، کرایه‌ی حمل اضافه نیز پرداخت می‌گردد؛ سپس این مقدار کالا، به کامیون بارگیری شده و از راه زمینی به استان‌های اردبیل، آذربایجان شرق و غربی حمل می‌شود که حد اقل، ۱۸۰ کیلومتر مسیر طولانی تر شده و به ازای هر تن ۱۶۰۰ تومان کرایه حمل اضافی تحمیل می‌شود. بنابراین، با راه‌اندازی بندر آستارا، قیمت تمام شده‌ی حمل کالا نیز کاهش می‌یابد.

۳- تعداد کامیون موردنیاز برای حمل یک میلیون تن کالا از بندر انزلی به مقصد استان‌های اردبیل و آذربایجان، حدود ۵۰,۰۰۰ دستگاه است که هر یک از این کامیون‌ها علاوه بر ایجاد ترافیک در جاده‌ها و کاهش ایمنی، هزینه‌های زیادی از قبیل سوخت، استهلاک، فرصت و زمان ... دارند؛ یعنی ۵۰,۰۰۰ دستگاه کامیون، هر یک ۲۰۰ کیلومتر مسیر طولانی

- احداث انبار سرپوشیده به مساحت ۶ هزار متر مربع.
- احداث کانال تاسیسات و پمپ‌خانه.
- احداث پست برق و تامین دیزل ژنراتور.
- تامین تاور روشنایی.
- احداث باسکول ۶۰ تنی.
- انجام عملیات لای‌روبی به میزان ۷۰,۰۰۰ متر مکعب.
- تامین تجهیزات خشکی، شامل:
- جرثقیل، لیفتراک، تراکتور و کفی.
- ایجاد بستر شبکه‌ی رایانه‌ای، تامین سخت افزار و نرم افزارهای تخصصی و عمومی و هند هلد.
- تامین نیروی انسانی.

وظایف اجرایی بخش دولتی

- لای‌روبی اولیه‌ی حوضچه و کانال دسترسی بندر به عمق ۵/۵ متر.
- لای‌روبی اولیه‌ی اسکله پس از استحکام اسکله‌ی موجود تا عمق ۵/۵ متر.

اقدامات در حال اجرا توسط بخش خصوصی

- اطلاعاتی موج شکن به طول ۷۰ متر.

بررسی توزیع مقدار کالا از بندر انزلی به مقاصد استان‌های غربی و جنوب غربی

- به استناد آمار اخذ شده از پایانه‌ی حمل و نقل انزلی در سال ۱۳۸۸ - بیش از دو میلیون تن کالا از بندر انزلی با کامیون به مقاصد استان‌های غربی و جنوب غربی بارگیری و حمل شده است و این امر به آن مفهوم است که این مقدار کالا می‌تواند از بندر آستارا به استان‌های یادشده بارگیری شود که در آن صورت، فاصله‌ی ۲۰۰ کیلومتری بین بندر انزلی و بندر آستارا حذف می‌شود. هم اکنون، میانگین هزینه‌ی حمل کالا با تریلی، کامیون ده چرخ و کامیون شش چرخ از بندر انزلی به مقصد آستارا، ۱,۸۰۰,۰۰۰ ریال است، یعنی به هر کامیون ۲۰ تنی که از بندر انزلی به مقصد آستارا، بارگیری می‌شود، مبلغ ۱۸۰ هزار تومان کرایه‌ی حمل کالا تعلق می‌گیرد و به ازای هر تن، ۹۰۰۰ تومان کرایه‌ی حمل اضافی تحمیل می‌شود. بنابراین، با راه‌اندازی بندر آستارا، قیمت تمام شده‌ی حمل کالا نیز کاهش می‌یابد. حال با یقین به این که استان‌های غربی، سالانه نیاز به یک میلیون تن مواد اولیه برای کارخانجات فولاد دارند و این مقدار، هم اکنون از راه خشکی از بندر انزلی به استان‌های اردبیل و آذربایجان غربی و شرقی جابه‌جا می‌شود، تعداد کامیون موردنیاز برای حمل یک میلیون تن کالا از بندر انزلی به مقصد استان‌های اردبیل و آذربایجان، حدود ۵۰,۰۰۰ دستگاه برآورد می‌شود که هر یک از این کامیون‌ها علاوه بر ایجاد ترافیک در جاده‌ها و کاهش ایمنی، هزینه‌های زیادی از قبیل سوخت، استهلاک، فرصت و زمان ... را نیز به همراه دارند؛ یعنی، ۵۰,۰۰۰ دستگاه کامیون، هر یک ۲۰۰ کیلومتر مسیر طولانی‌تری را طی می‌کنند؛ به عبارت دیگر، در مجموع، ۱۰ میلیون کیلومتر مسیر اضافی طی می‌شود. باتوجه به این که هزینه‌ی هر کیلومتر تقریباً ۹۰۰ تومان است، از این‌رو، سالانه حدود ۹ میلیارد تومان بر قیمت یک میلیون تن کالا، هزینه‌ی اضافی تعلق می‌گیرد. با راه‌اندازی بندر آستارا، سالانه حد اقل ۹ میلیارد تومان در بخش حمل و نقل زمینی، صرفه جویی می‌شود.

- فاصله بین بندر انزلی و بندر آستارا از مسیر عبور کامیون‌ها که از جاده‌ی خمام به سمت آستارا می‌روند محاسبه شده است.

مقدار کالایی که در سال ۱۳۸۸ از بندر انزلی به غرب کشور با کامیون حمل شده است

استان	کرمانشاه	آذربایجان شرقی	اردبیل	آذربایجان غربی	لرستان	همدان	چهارمحال و بختیاری	کردستان	کهگیلویه و بویر احمد	ایلام	جمع
تناژ	۱۰۷۸۲۰۳	۱۰۴۴۱۶۶	۱۰۷۸۸۶۶	۷۷۲۸۹	۵۹۵۳۵	۳۳۸۱۵	۲۸۲۰۳	۹۰۱۴	۳۳۹۶	۲۱۱۷	۲۴۴۳۶۲۴



عراق و ترکیه شده و کالای صادراتی آن کشورها به مقصد روسیه و آذربایجان، از بندر آستارا ترانزیتی می‌گردد که باعث رونق بیش‌تر این بندر و منطقه خواهد شد.

۸- با عنایت به این که بندر انزلی، تنها بندر استان گیلان است، بنابراین، در شرایط بحرانی و اضطراری، امکان پهلو دهی کشتی و تخلیه‌ی کالا مقدور نیست، و به ناچار، کشتی‌ها باید به بندر استان مازندران سفر نمایند که در این صورت قیمت حمل کالا نیز افزایش می‌یابد و به ضرر مشتری و مصرف‌کننده است. با فعال شدن بندر آستارا، این مشکل مرتفع می‌شود.

۹- با راه‌اندازی بندر آستارا، سازمان‌ها، ادارات و شرکت‌های متعدد و جدیدی، از جمله گمرک، پایانه‌ی حمل و نقل، بیمه و بانک، قرنطینه، استاندارد، شرکت‌های کشتیرانی، حق‌العمل کار، بارشماری، حمل و نقل زمینی، آب و آذوقه رسانی، تخلیه و بارگیری، تعمیر و نگهداری ابنیه و تأسیسات، تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی و خشکی، خدمات اداری، تدارکات و پشتیبانی، فضای سبز و... فعال خواهند شد که باعث ایجاد ۵۰۰ فرصت شغلی مستقیم و هزار فرصت شغلی به طور غیر مستقیم می‌شود. با فعال شدن شرکت‌ها و موسسات یادشده درآمد سرشاری عاید آن‌ها خواهد شد و از این راه، در آمد شهرداری، تجار و بازرگانان افزایش می‌یابد که خود باعث تحول اقتصادی بزرگی در شهر و منطقه می‌شود.

۱۰- احداث بندر آستارا و فعال شدن بخش تجارت، افزایش توریسم را در پی خواهد داشت که خود، عاملی برای ایجاد اشتغال و درآمد جدید خواهد بود.

تر طی می‌کنند، به عبارت دیگر، ۹ میلیون کیلومتر مسیر اضافی طی می‌شود. باتوجه به این که هزینه‌ی هر کیلومتر، تقریباً ۹۰۰ تومان است، سالانه حدود ۹ میلیارد تومان بر قیمت یک میلیون تن کالا، هزینه‌ی اضافی تعلق می‌گیرد.

با راه‌اندازی بندر آستارا، سالانه ۹ میلیارد تومان در بخش حمل و نقل زمینی صرفه جویی می‌شود. با حذف این مسیر ۲۰۰ کیلومتری، ترافیک رفت و برگشت کامیون و جابه‌جایی حداقل یک میلیون تن کالا، تاثیر شگرفی در کاهش هزینه و افزایش ایمنی تردد در مسیر انزلی به آستارا خواهد داشت.

۴- کاهش سوانح و جلوگیری از تصادم کامیون‌های حامل بار که اغلب، جراحات و مرگ و میر هم‌وطنان را در پی دارد از مزایای کاهش ترافیک در مسیر بندر انزلی به اردبیل و استان‌های آذربایجان غربی و شرقی خواهد بود.

۵- با راه‌اندازی بندر آستارا، کالای مورد نیاز غرب کشور از آن بندر تامین خواهد شد و حدود یک میلیون تن کالای جدید وارد بندر انزلی خواهد شد که به این ترتیب، ظرفیت بنادر استان گیلان افزایش خواهد یافت.

۶- با احداث کارخانه‌های فولاد آستارا، اردبیل و آذربایجان غربی و شرقی، مواد اولیه‌ی آن‌ها از بندر آستارا وارد خواهد شد که به دلیل کوتاه شدن مسیر و کاهش هزینه‌ی حمل، قیمت تمام شده کالای تولید شده، کاهش خواهد یافت.

۷- موقعیت ممتاز جغرافیایی بندر آستارا به دلیل کوتاه شدن مسیر دریایی- خشکی، منجر به افزایش کالای ترانزیتی به مقصد کشورهای

داخلی و خارجی تغییر دهد.

۱۵- شکل گیری بندر جدید در غرب کشور، بر میزان توانمندی‌های ایران در انتقال وجابه‌جایی کالامی‌افزاید که با ایجاد مزیت اقتصادی جدید، کشورهای روسیه، آذربایجان، عراق و ترکیه، از آن در حمل و نقل کالا به عنوان مسیر ترانزیت نو استقبال خواهند کرد و درآمد قابل توجهی را نصیب کشورمان خواهد کرد.

۱۶- بندر آستارا با توجه به موقعیت مکانی و جغرافیای سیاسی، تمام شرایط یک بندر چند منظوره، اعم از پذیرش کشتی و کالاهای عمومی - سوختی - وارداتی - صادراتی - ترانزیتی و مسافری و همچنین صیادی را خواهد داشت که در نوع خود کم نظیر خواهد بود.

۱۷- اجرای به موقع مصوبات دولت و هیئت وزیران، موجبات اعتماد و دلگرمی مردم را فراهم کرده و روحیه‌ی همت طلبی و کار مضاعف را در آرایه‌ی خدمت رسانی به مردم، تقویت و تحکیم می‌بخشد و این عامل، بر فرهنگ احترام متقابل مردم و دولت بر یکدیگر، تاثیر مثبت و کارسازی دارد.

۱۸- یکی از ویژه گی‌های مهم بندر آستارا، به دلیل خصوصی بودن آن، داشتن اختیار کامل در جذب سرمایه گذار است که از فرایند تشریفات طولانی و زمان‌بر انتخاب سرمایه گذار به دور می‌باشد که منجر به بازاریابی جدید و تقویت مناسبات اقتصادی سرمایه گذاران و تجار خواهد شد.

۱۹- با برخورداری آستارا از فضای مناسب، اماکن بندری و پس کرانه، نیازی به خرید زمین جهت توسعه بندر نمی‌باشد، از این‌رو، ایجاد و فعال شدن صنایع بندری و دریایی تسریع می‌یابد.

۲۰- علاوه بر نقش آفرینی بندر آستارا در جذب و عبور بخشی از کالاهای کریدور شمال- جنوب، این بندر از موقعیت ممتازی در زمینه‌ی پذیرش کالاهای تراسیکای میانی و جنوبی برخوردار است.

۲۱- با عنایت به این که برای راه‌اندازی بندر آستارا، مقرر شده است مبلغ ۴۰ میلیارد تومان در دو مرحله و طی ۵ سال، به منظور زیر ساخت‌ها سرمایه‌گذاری شود از این‌رو، با احتساب این که سالانه مبلغ ۹ میلیارد تومان، در هزینه‌ی حمل و نقل صرفه‌جویی خواهد شد، در مدت کم‌تر از ۵ سال، فقط از راه صرفه‌جویی هزینه‌ی حمل کالا، هزینه‌ی زیرساخت‌ها جبران خواهد شد حال، چنان چه درآمد حاصل از کشتی و کالا را محاسبه نماییم، زمان برگشت سرمایه، کم‌تر از ۴ سال خواهد بود و این بندر، از سال سوم، سود ده خواهد شد.

۲۲- با راه‌اندازی بندر آستارا، مسیر دریایی، حدود ۱۳۰ کیلومتر کاهش می‌یابد که موجب کاهش هزینه‌ی تردد کشتی‌هایی که مقصد کالاهای آن‌ها غرب کشور است، می‌شود.

۲۳- با انجام فعالیت‌های دریایی و بندری، صنایع وابسته به این بخش از اقتصاد، در آستارا فعال می‌شود و این منطقه از تمام مزایای یک بندر، اعم از ایجاد درآمد جدید، ایجاد اشتغال مولد، رونق صنعت، توزیع کالا با هزینه و زمان کمتر، رونق صنعت گردش‌گری و تفریحی، تسهیل در صدور کالاهای غرب کشور و... برخوردار خواهد شد. ■

منابع

- اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، قرارداد اجاره‌ی بلند مدت بندر چند منظوره‌ی آستارا، سال ۱۳۸۸.
- اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، آرشو آمار و اطلاعات سال‌های ۱۳۸۰ الی ۱۳۸۹.
- مصوبه‌ی هیئت وزیران، شماره‌ی ۳۶۸۹۵/۱۶۶۲۶۵، مورخ ۱۳۸۵/۱۲/۱۳.
- مصوبه‌ی هیئت وزیران، شماره‌ی ۴۱۱۴۷/۱۳۷۳۱۰، مورخ ۱۳۸۷/۸/۹.
- سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی.
- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گیلان، کرایه‌ی حمل کالا از مبدا بندر انزلی، سال ۱۳۸۹.
- کتاب مجموعه‌ی قوانین و آیین‌نامه‌های سازمان بنادر و کشتیرانی، سال ۱۳۷۱.
- بازدید از مسیر بندر انزلی به آستارا و اماکن و تاسیسات بندر آستارا، سال ۱۳۸۹.
- سازمان نقشه برداری، نقشه‌ی راه‌های کشور، سال ۱۳۸۹.
- <http://www.ncc.org.ir>



۱۱- جلوگیری از هدر رفتن سرمایه‌های ملی که صرف احداث موج شکن‌ها، اسکله‌ها، پس کرانه، ساختمان‌ها، لای‌روبی و غیره، برای ساخت بندر صیادی هزینه شده بود و به دلیل مقرون به صرفه نبودن صیادی بندر آستارا در حال متروکه شدن بوده و با تبدیل این بندر به بندر تجاری و واگذاری آن به بخش خصوصی، بندر آستارا با تغییر کاربری و ایجاد شرایط مطلوب‌تر، مجدداً احیا و فعال می‌شود و از رکود و بلا استفاده ماندن سرمایه‌گذاری‌های انجام شده نیز پیشگیری شده و نیازهای محلی و ملی رفع خواهد شد.

۱۲- با فعال شدن بندر آستارا، مشاغل دریایی و بندری افزایش می‌یابد و به تبع آن، باعث جذب جمعیت روستاهای هم‌جوار و حتی سایر شهرهای نزدیک می‌شود و از این راه، فرهنگ استفاده از دریا و دریانوردی افزایش و اشاعه خواهد یافت و این فرهنگ، به استان‌های اردبیل و آذربایجان شرقی و غربی که فاقد دریا هستند نیز منتقل می‌شود و سایر هم‌وطنانمان نیز، از مزایای این موهبت الهی بر خوردار خواهند شد.

۱۳- با احتساب ظرفیت بنادر جدید، اعم از آستارا با ظرفیت ۳/۵ و چمخاله با ظرفیت ۲ میلیون تن و بندر انزلی با ظرفیت ۱۷ میلیون تن، ظرفیت بنادر استان گیلان، به ۲۲/۵ میلیون تن در سال می‌رسد و این ظرفیت، تا چشم‌انداز ۱۴۰۴ استان گیلان، پاسخ‌گو بوده و حتی مازاد ظرفیت نیز خواهیم داشت

۱۴- راه‌اندازی بندر آستارا موجب می‌شود دانش فنی و مهارت‌های امور دریایی و بندری از بندر انزلی به آن بندر و منطقه انتقال یابد و دیدگاه اقتصادی و فرهنگی آنان را به نفع جامعه و اجتماع در جهت رونق تجارت

بهره‌وری پایانه‌ی کانتینر

مسعود شیراژن، کارشناس مسئول واحد دریایی و بندری (اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان)
مهدی مشهدیان، کارشناس مسئول ادارات الکترونیکی (اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان)

تاریخچه‌ی بهره‌وری

امروزه در محافل گوناگون، بحث از بهره‌وری 'بسیار مطرح می‌شود؛ بهره‌وری نیروی کار، بهره‌وری منابع، بهره‌وری صنایع و... اما به راستی منظور از بهره‌وری چیست؟

به طور رسمی و برای نخستین بار، لغت بهره‌وری توسط فردی به نام کنه در سال ۱۷۷۶ میلادی در مقاله‌ای به کار برده شد. بیش از یک قرن بعد، یعنی در سال ۱۸۸۳ میلادی، شخص دیگری به نام لیتر، بهره‌وری را قدرت و توانایی تولید کردن تعریف کرد و در واقع، اشتیاق به تولید کردن را همان بهره‌وری دانست. از اوایل قرن بیستم، این لغت دارای مفهوم دقیق‌تری شد و برای اولین بار در تعریف آن، ارتباط بین ستانده و داده مطرح شد. در سال ۱۹۰۰ میلادی، ارلی، بهره‌وری را ارتباط بین بازده و وسایل کار به کار رفته برای تولید بازده تعریف کرد؛ و بالاخره شخصیت‌های حقیقی و حقوقی، تعاریف دیگری از بهره‌وری به شرح زیر مطرح ساختند:

سازمان همکاری اقتصادی اروپا: در سال ۱۹۵۰ تعریف کامل‌تری از بهره‌وری به شرح زیر مطرح کرد:

بهره‌وری، خارج قسمت بازده به یکی از عوامل تولید است؛ به این ترتیب می‌توان از بهره‌وری، سرمایه‌ی بهره‌وری مواد و... نام برد.

استروفیلد: بهره‌وری را نسبت بازده سیستم تولیدی به مقدار یک یا چند عامل تولید استفاده شده تعریف کرد.

اشتاینر: از بهره‌وری به عنوان معیار عملکرد یا توانایی موجود برای تولید کالا یا خدمت یاد کرد.

سیگل: بهره‌وری را نسبت میان ستانده و نهاده‌ی مرتبط با عملیات تولیدی مشخص و معین تعریف می‌کند.

سازمان بین‌المللی کار: در تولید محصولات مختلف، ادغام چهار عامل زمین، سرمایه، کار و سازمان‌دهی را ضروری می‌داند. گفته می‌شود که نسبت ترکیب این عوامل به محصولات، معیاری برای سنجش بهره‌وری است.

آژانس بهره‌وری اروپا: بهره‌وری را درجه‌ی استفاده مناسب و مؤثر از هر یک از عوامل تولید معرفی می‌کند. این آژانس، در تعریف دیگری که ارائه می‌دهد، بهره‌وری یک بنگاه را دیدگاه فکری آن در بهبود بخشیدن به وضعیت موجود می‌داند. براساس نظرات این سازمان، انسان می‌تواند کارهایش را هر روز بهتر از پیش انجام داده و نتایج بهتری به دست آورد.

کندریک و کریمر: از جمله صاحب نظران مقوله بهره‌وری بودند که در تعاریف خود از عبارات بهره‌وری جزیی و بهره‌وری کلی استفاده کردند.

سومانت: در سال ۱۹۷۹ میلادی، بهره‌وری کل عوامل را مطرح ساخت که تحولی در تعاریف ارائه شده برای بهره‌وری محسوب می‌شد. وی در تعریف خود، نسبت بازدهی ملموس به نهاده‌ی ملموس را عنوان کرد.

تعریف مرکز بهره‌وری ژاپن (JPC): بهره‌وری عبارت است از به حداکثر رساندن استفاده از منابع، نیروی انسانی، تسهیلات و غیره، به طریقه‌ی علمی و کاهش هزینه‌های تولید، گسترش بازارها، افزایش اشتغال، کوشش برای افزایش دستمزدهای واقعی و بهبود معیارهای زندگی، آن گونه که به سود کارکنان، مدیریت و عموم مصرف‌کنندگان باشد.



تعریف مرکز بهره‌وری ایران (NIPO): بهره‌وری یک فرهنگ، یک نگرش عقلایی به کار و زندگی است، که هدف آن، هوشمندانه تر کردن فعالیت‌ها برای دستیابی به زندگی بهتر و فعال‌تر است.

تولید یک سازمان هستند. این فرض مطرح است که بزرگ‌ترین مشکلات موجود در راه افزایش بهره‌وری، ناتوانی کارکنان و انگیزه نشدن آنان برای کار اثر بخش است. بعضی دیگر از صاحب نظران معتقدند که مواد اولیه ناقص، طراحی ناقص تولید و اشتباهات مدیریتی، بیش‌ترین سهم را در کاهش بهره‌وری سازمان دارند.

• چه عواملی در بهره‌وری مؤثر هستند؟

عوامل مؤثر در بهره‌وری را می‌توان به چند دسته تقسیم کرد:

- ۱- عوامل مربوط به نیروی انسانی (مقدار نیروی انسانی، متخصص آموزش، حقوق و مزایا)
- ۲- عوامل مربوط به مدیریت (تخصص، روابط مدیریت با کارکنان)
- ۳- عوامل وابسته به دولت (قوانین و مقررات، سیاست‌ها)
- ۴- امکانات و تسهیلات (تجهیزات، ماشین‌آلات، زمین و ساختمان، تأسیسات)
- ۵- تکنولوژی (نوع فرایندها، کیفیت محصولات، دانش فنی طرح)
- ۶- عوامل محیطی (بازار محصولات، جاذبه‌های محیطی، عوامل زیست محیطی)
- ۷- مواد و انرژی (مواد اولیه، مواد مصرفی، انرژی)

بهره‌وری در پایانه کانتینر

«بهره‌وری، مهم است اما به عنوان یک چشم‌انداز!». این مقاله به ارایه دورنمایی از بهره‌وری پایانه کانتینر، نحوه اندازه‌گیری آن، اعتبار مقیاس‌های به کار برده شده و عواملی که عناصر بهره‌وری را تحت تأثیر قرار می‌دهند می‌پردازد.

مبالغ هنگفت سرمایه‌گذاری به همراه تقاضا برای حمل و نقل دریایی به شیوه‌ای سریع‌تر و ارزان‌تر، توجه ویژه‌ای را معطوف به افزایش بهره‌وری و بهبود عملکرد پایانه‌های کانتینری در سراسر دنیا کرده است.

کانتینری کردن^۱

کانتینری کردن حمل کالاها و به طور کلی، جابه‌جایی محموله‌ها با بهره‌گیری از کانتینر، سیستمی است پویا و متشکل از دو بخش دریایی و خشکی که در چهار چوب آن، ذی‌نفعان مختلفی از قبیل شرکت‌های حمل و نقل، متصدیان پایانه‌ها، کارگران اسکله، مقامات بندر، شرکت‌های کشتیرانی، راه آهن، رانندگان کامیون‌ها، دولت و... همگی با یکدیگر در تعامل هستند. هر کدام از این عوامل، بر بهره‌وری تأثیرگذار بوده و در هر زمان می‌توانند به عنوان مانعی در کنترل بهره‌وری در یک ترمینال خاص یا در کل سیستم تلقی شوند. وقتی که بازیگران جدیدی وارد این



شاخص‌های بهره‌وری کدامند و چه ویژگی‌هایی دارند؟

شاخص‌های بهره‌وری را می‌توان به دو بخش کلی تقسیم کرد:

۱- شاخص‌های بهره‌وری (کلی و جزئی)

▪ شاخص کلی

نسبت خروجی به جمع کل ورودی‌ها

▪ شاخص جزئی

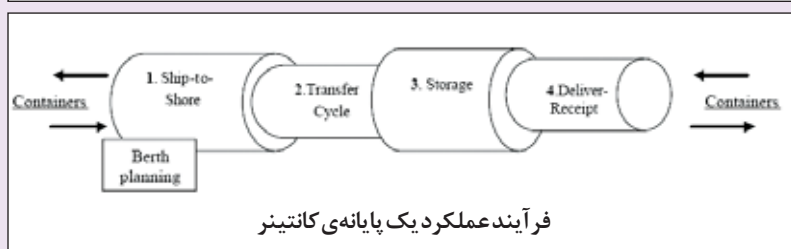
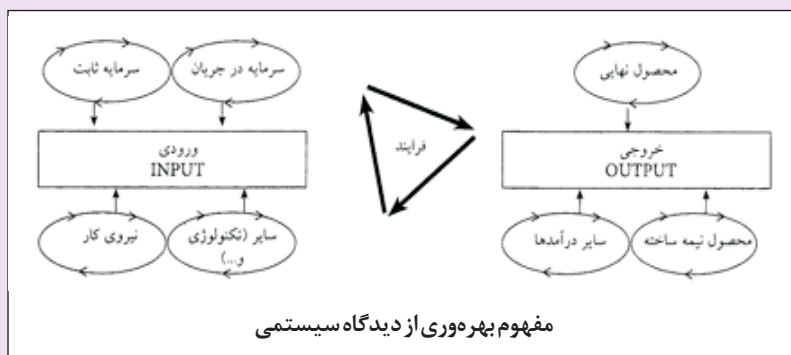
نسبت خروجی به هر یک از ورودی‌ها

۲- شاخص عملکرد

مقدار خطاهای نیروی انسانی در رضایت ارباب رجوع یا مشتریان و میزان استقبال آنان، حجم سازمان، رضایت شغلی کارکنان، مقدار دفعات شکست و ناکامی سازمان، صحت درستی کارکنان، ساعات کار سازمان و غیبت کارکنان، معیارهایی هستند که به وسیله آن‌ها می‌توان بهره‌وری را مورد سنجش قرار داد. این معیارها که به منظور ارزیابی نیروی انسانی شاغل به کار می‌روند، اولاً باید عملی باشند و ثانیاً باید قابل دستیابی و راه‌گشا باشند.

• چه مشکلاتی در ارتباط با بهره‌وری وجود دارد؟

بسیاری از عوامل که برای بهره‌وری نامطلوب شناخته شده است (ماشین‌آلات کهنه، طراحی نامناسب شغل، آموزش غیر اثر بخش یا نا کافی کارکنان، افزایش غیر منتظره‌ی حجم کار)، خارج از کنترل واحد



اغلب اوقات، پایانه‌داران، در میان این تضادها قرار می‌گیرند. توضیح بیش‌تر، این که عملکرد متصدیان امور پایانه، معمولاً با مقیاس‌هایی از بهره‌وری ارزیابی می‌شوند که آن‌ها هیچ گونه کنترلی بر آن‌ها نداشته و یا این که نظارت و کنترل شان محدود است.

پایانه‌ی کانتینری

یک پایانه‌ی کانتینری، بخشی است که یک سری خدمات و فعالیت‌ها را برای اداره و کنترل مسیر کانتینرها از کشتی به راه‌آهن یا جاده و برعکس ارائه می‌کند. پایانه‌ی کانتینر، رابطه‌ی فیزیکی بین دریا و خشکی در فرآیند حمل و نقل است که به منزله‌ی یک بخش مهم در سیستم کانتینری کردن قلمداد می‌شود.

بهره‌وری پایانه‌ی کانتینر

بهره‌وری پایانه‌ی کانتینر، رابطه تنگاتنگی با استفاده‌ی مؤثر از نیروی کار، تجهیزات و محوطه‌ها دارد. مقیاس بهره‌وری پایانه، وسیله‌ای برای سنجش کارایی کاربرد هر یک از این سه منبع است.

عوامل محدودکننده

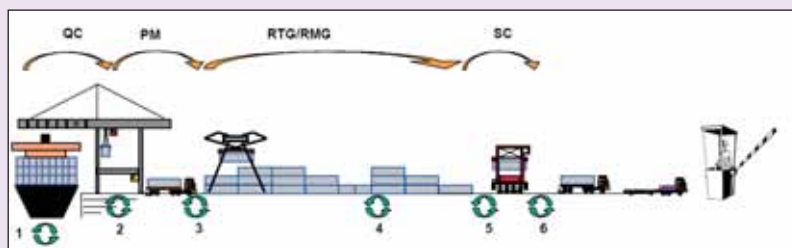
هر پایانه‌ی کانتینری، دارای محدودیت‌هایی است که به طور مستقیم و غیر مستقیم، بهره‌وری را تحت تأثیر قرار می‌دهند. عوامل محدود کننده را می‌توان به دو گروه تقسیم کرد.

گروه اول، عوامل داخلی یا فیزیکی هستند که اغلب تحت کنترل و مدیریت پایانه‌داران است. عواملی همچون میزان سرمایه و نیروی به کار گرفته شده، مقدار نوع تجهیزات و نوع کشتی‌هایی که به بندر تردد می‌کنند، از جمله عوامل داخلی هستند. کاملاً مشخص است که مدیریت پایانه می‌تواند روی این عوامل تأثیرگذار باشد. برای مثال، مشاهدات حاکی از این است که بهره‌وری، کاملاً متأثر از نوع و ویژگی‌های کشتی‌های ورودی است. نوع کشتی‌ای که متصدی امور پایانه در مورد آن آگاهی دارد، می‌تواند خیلی سریع‌تر و کاراتر از کشتی‌ای تخلیه و بارگیری شود که برای اولین بار وارد بندر شده یا این که به‌ندرت به یک بندر تردد می‌کند. نبودن جرثقیل به‌اندازه کافی، زمین ناکافی، در اختیار داشتن محوطه‌های نامناسب به لحاظ ابعاد و شکل منظم برای کانتینرها، پهلوگیری بدون دقت و نامناسب، امکانات ناکافی مربوط در ورود و خروج^۵ کانتینرها و عدم وجود جاده‌های دسترسی مناسب، همگی از عوامل محدودکننده داخلی یا فیزیکی هستند که مدیریت پایانه می‌تواند به‌نوعی بر آن‌ها کنترل و اعمال مدیریت داشته باشد.

گروه دوم، عوامل خارجی یا سازمانی هستند که معمولاً خارج از کنترل و مدیریت پایانه‌داران هستند. عواملی از قبیل، قوانین، مقررات و دستورالعمل‌ها، حجم مبادلات تجاری کشور، ترکیب واردات/صادرات و ترانشیپ، ترکیب‌اندازه‌ی کانتینرهای حمل‌شده به بندر، ورود هم‌زمان تعداد زیادی کشتی، مقررات گمرکی، برنامه‌ریزی قطرها، قوانین و مقررات ایمنی، از جمله عواملی هستند که تأثیر به‌سزایی بر بهره‌وری پایانه‌ی کانتینری دارند.

تعریف یا تشریح عوامل محدودکننده‌ی خارجی یا سازمانی، بسیار مشکل تر از تعریف یا تشریح عوامل محدودکننده‌ی فیزیکی است. هر کدام از بازیگران این سیستم، می‌توانند عوامل سازمانی را بر متصدی پایانه تحمیل کنند

اگر حوزه‌ای باشد که معمولاً در وهله‌ی نخست، تأثیر آن بر بهره‌وری دست کم گرفته می‌شود، همین گستره‌ی عوامل خارجی است. تحقیقات نشان می‌دهد که این عوامل، مخصوصاً شرایطی که شرکت‌های حمل و نقل بر متصدی پایانه تحمیل می‌کنند، اغلب تأثیری یکسان یا بیش‌تر از عوامل فیزیکی دارند. مثالی از عوامل محدودکننده‌ی بهره‌وری پایانه، مقتضیاتی است مبنی بر تسریع جابه‌جایی کانتینرهای غیراستاندارد و خاص، بعد از این که کشتی وارد بندر می‌شود. این چنین مقتضیاتی، متصدی پایانه را مجبور می‌کند تا امکان اولیه‌ی جرثقیل‌ها را در جایی قرارداد که با



فرآیند بهینه‌سازی فعالیت‌ها در پایانه‌ی کانتینر



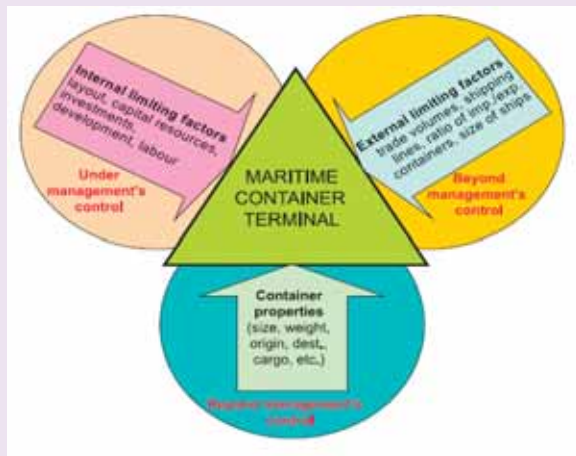
سیستم می‌شوند، تعادل و توازن قدرت نیز دستخوش تغییر می‌شود. برای مثال، وقتی که پای قطارهای مخصوص حمل کالا به میان می‌آید، نیازهای عملیاتی راه آهن و برنامه‌ریزی‌های خاص آن باعث تغییرات عمده‌ای شده و راه آهن به بازیگر اصلی در این سیستم تبدیل می‌شود.

مشکل اصلی که این سیستم با آن روبه‌رو است، این است که هر بازیگری با توجه به منافع شخصی‌اش، یا آن‌چه که به نظر او در لحظه‌ی معینی بهترین منافع را برای وی به دنبال خواهد داشت عمل می‌کند. اخیراً با ظهور شرکت‌های حمل و نقل لجستیکی، اثرات این بی‌توجهی به سیستم و مد نظر قرار دادن^۶ منافع صرف شخصی، تا حدودی کاهش یافته است؛ چرا که در این حالت، یک سازمان، بخش‌های مختلف سیستم را کنترل و مدیریت می‌کند.

هر گاه به این سیستم کانتینری کردن نظری بیاندازیم، این فرضیه وجود دارد که اگر پایانه با حداکثر کارایی خود کار کند، کل سیستم منتفع خواهد شد. بر اساس تجربیات حاصل شده، این طور به نظر می‌رسد که به حداکثر رساندن کارایی پایانه، فقط تنگناها را به سایر عناصر سیستم منتقل می‌نماید. برای مثال اگر کارایی پایانه (ترمینال) تا جایی افزایش یابد که کلیه‌ی کانتینرهای وارداتی در نیمی از زمان مورد نظر رسیدگی شوند، ارزش واقعی کارایی پایانه بستگی به این دارد که آیا توانایی ایجاد شده با امکانات و عملکرد سایر بخش‌ها هماهنگ خواهد بود یا خیر؟ در حقیقت، ارزش واقعی افزایش در کارایی پایانه، به این بستگی خواهد داشت که آیا افزایش کارایی در پایانه‌ی کانتینر، کارایی کل سیستم را افزایش خواهد داد یا این که صرفاً تنگناهایی را برای سایر عناصر سیستم به وجود می‌آورد.

از دیدگاه بهره‌وری پایانه، هر بازیگری دارای منافع شخصی خود است. برای متصدیان پایانه، هدف اصلی، کاهش یا ثابت نگه داشتن هزینه هر کانتینر است. برای مقامات بندر، هدف اصلی، افزایش ظرفیت سالانه‌ی هر متر از پایانه‌ی اجاره داده شده است و بنابراین خودداری از ساخت امکانات جدید، تا وقتی که امکانات موجود به طور کامل و کارا مورد استفاده قرار می‌گیرند. برای کارگران، هدف اصلی، افزایش کالاهای و مسایل کارگری و رفاهی آن‌ها است و برای شرکت‌های حمل و نقل، هدف اصلی، به حداقل رساندن زمانی است که کشتی در بندرگاه توقف می‌کند و تسهیل عملیات مربوط به تخلیه سریع کلیه بارها، مخصوصاً کانتینرهای مهم و حساس. همه این اهداف، درخور توجه و قابل ستایش به نظر می‌آیند، اما اغلب اهداف متضادی هستند.

عوامل تأثیر گذار بر بهره‌وری پایانه‌ی کانتینر



معیارها و شاخص‌های تعیین بهره‌وری

شاید مهم‌ترین و تنها دست‌آورد تحقیقات انجام‌شده در حیطه‌ی بهره‌وری پایانه‌ی کانتینر، بیان‌گر این مهم باشد که تعیین «معیارها و استانداردها» و یا «میانگین‌ها» برای بهره‌وری پایانه‌ها برای بنادر ملی و بین‌المللی، غیر معقول به نظر می‌رسد. تقریباً از زمانی که سیستم حمل و نقل به سمت سیستم کانتینری سوق پیدا کرده، گرایش به استفاده از استانداردهای جهانی برای تعیین بهره‌وری نیز، شدت یافته است. بنادر از این استانداردها استقبال می‌کنند تا معیاری در اختیار داشته باشند که به‌وضوح نشان دهد که امکانات آن‌ها خواه این که توسط خود بندر عملیاتی شده باشند، خواه توسط پایانه‌داران، «کارا» هستند. موضوع دیگری که مورد توجه قرار گرفته است، استفاده از تجزیه و تحلیل برش مقطعی^۷ بهره‌وری برای مقایسه‌ی بهره‌وری یک پایانه‌ی کانتینر با بهره‌وری پایانه‌ی کانتینرهای دیگر و یا مقایسه‌ی بهره‌وری پایانه‌ی یک بندر با بهره‌وری پایانه‌ی بندر دیگر است. این امر، معمولاً به این منظور انجام می‌شود تا ارجعیت بهره‌وری بندر یا پایانه بر پایانه یا بندر رقیبش نشان داده شود. همچنین، تحقیقات صورت‌پذیرفته، بیان‌گر این موضوع است که هیچ روش معتبر جهانی‌ای برای مقایسه‌ی بهره‌وری بر مبنای تحلیل برش مقطعی وجود ندارد و چنین مقایسه‌هایی باید به‌طور دقیق و بر مبنای مورد به مورد صورت گیرد. در بسیاری موارد، مقایسه‌ی بهره‌وری، بر مبنای سری‌های زمانی^۸، صحیح است که در این روش، بهره‌وری یک پایانه با دوره‌های زمانی ۲ یا بیش‌تر مقایسه می‌شود. بنابراین، برای مقایسه‌ی بهره‌وری بنادر مختلف با

مکان این کانتینرها یا جعبه‌های خاص مطابقت داشته باشد. تنها وقتی که این کانتینرها و جعبه‌های غیراستاندارد تخلیه یا بارگیری شدند مکان جراثیل‌ها به‌طور سیستماتیک و کارتری مشخص می‌شوند که این خود، بر بهره‌وری پایانه‌ها تأثیر گذار است. از جمله عوامل محدودکننده‌ی خارجی دیگر، می‌توان به رسوب کانتینر در محوطه‌های پشتیبانی اشاره کرد که چنانچه جرایمی برای این موضوع در نظر گرفته نشود، خود از جمله عوامل محدودکننده‌ای است که تأثیر بسیاری بر میزان بهره‌وری دارد.

چشم‌انداز

در بسیاری از موارد، این عوامل محدودکننده فیزیکی را می‌توان کاهش داد یا از بین برد، که خود همراه با صرف هزینه و ایجاد اولویت‌های جدیدی خواهد بود. مثلاً اگر قوانین کاری که بهره‌وری را محدود می‌کنند، اصلاح یا حذف شوند، نیاز به افزایش نیروی انسانی و تجهیزات مورد لزوم و جبران کمبود این منابع احساس می‌شود. می‌توان بهره‌وری را با اضافه کردن تجهیزات یا جایگزین کردن تجهیزات با تجهیزاتی که از تکنولوژی بالاتری برخوردارند، بهبود بخشید. اما اتحاد هرگونه تصمیمی مبنی بر ادامه‌ی چنین روشی، نیازمند این است که ذی‌نفع یا پایانه‌داران تعیین کنند که چنین عملی، ارزش سرمایه‌گذاری یا تعدیل اولویت‌ها را دارد و این که چنین اقداماتی به نفع این سیستم خواهد بود یا خیر. در چنین شرایطی است که هر فردی واقعاً به معنای عبارت «بهره‌وری مهم است، اما در چشم‌انداز!»^۹ ارج می‌نهد.

اندازه‌گیری بهره‌وری

وقتی که عوامل محدودکننده‌ی سازمانی و فیزیکی در چهارچوب فرمول‌هایی برای اندازه‌گیری و بهره‌وری پایانه قرار گیرند، به متغیرهایی تبدیل می‌شوند که در محاسبه‌ی کارایی، ملاک عمل واقع می‌شوند. از این رو، این عوامل و متغیرها براندازه‌گیری بهره‌وری تأثیر گذاشته و مشکلاتی را نیز برای مقایسه بهره‌وری دو یا چند پایانه‌ی کانتینر ایجاد می‌کنند. علاوه بر این عوامل محدودکننده، متغیر دیگری هم وجود دارد که براندازه‌گیری بهره‌وری پایانه به عنوان یک مفهوم^۶ تأثیر می‌گذارد. بر اساس تحقیقات انجام‌شده، چنین به نظر می‌رسد که اندازه‌گیری بهره‌وری پایانه‌ی کانتینر، بیش‌تر به عنوان یک هنر مطرح است تا این که یک علم باشد. عدم هماهنگی در اطلاعات مورد استفاده در فرمول‌های بهره‌وری بسیار زیاد است. این عدم هماهنگی در تعریف عناصر فرمول‌های گوناگون مورد استفاده دراندازه‌گیری بهره‌وری پایانه، مقایسه‌ی صحیح اطلاعات بهره‌وری یک پایانه‌ی با اطلاعات بهره‌وری پایانه‌ی دیگر یا تعیین معیارهای معتبر برای بهره‌وری برای کاربردهای بندری، منطقه‌ای را مشکل می‌سازد.

جدول (۱) مقیاس بهره‌وری و عواملی که بر بهره‌وری پایانه کانتینر اثر می‌گذارد

عوامل اندازه‌گیری بهره‌وری	مقیاس بهره‌وری	ماهیت تأثیر بر عملیات‌ها	عوامل مهمی که بر بهره‌وری تأثیر می‌گذارند	عناصر عملیات پایانه
توان عملیاتی و انبار کالا در محوطه	ظرفیت ناخالص بر حسب یارد و جریب / مساحت ناخالص انبار	نرمی که کانتینرها باید طبق آن تخلیه و نگهداری شوند	ناحیه، شکل، چهارچوب، روش اداره‌ی محوطه، ترکیب و اندازه‌ی کانتینرها و مدت زمان رسوب آن‌ها	محوطه‌ی کانتینر
بهره‌وری خالص بهره‌وری ناخالص	جابه‌جایی / افراد غیرفعال یا مدت زمانی که فعالیت تجهیزات کم است	تأخیرات عملیاتی	خصوصیات نوع مهارت و آموزش اپراتور تجهیزات، در دسترس بودن کالاهای پشتیبانی از تجهیزات خارج از سرویس، خصوصیات کشتی‌ها	جراثیل
توان عملیاتی خالص توان عملیاتی ناخالص	کانتینرها / ساعات جابه‌جایی تجهیزات خطوط / زمان آمد و شد کامیون‌ها در خطوط	میزان تسریع در بازرسی و بررسی‌های اسناد	ساعات عملیات / تعداد خطوط / میزان خودکار بودن فعالیت‌ها / در دسترس بودن اطلاعات	دروازه (ورود و خروج)
بهره برداری خالص	جابه‌جایی کشتی‌هایی که حامل کانتینر هستند/تخلیه‌ی کانتینرها	میزان استفاده از اسکله	برنامه‌ریزی کشتی، مدت زمان پهلو دهی، تعداد جراثیل‌ها	اسکله
بهره‌وری ناخالص نیروی کار	تعداد کالای جابه‌جاشده/ نفر، ساعت کار	زمان کلی سرعت عملیات	اندازه‌ی کار افراد و قوانین مربوط به سلامت، مهارت نیروی کار، آموزش، انگیزه و خصوصیات کشتی	نیروی کار

جدول (۲) شاخص بهره‌وری و واحد اندازه‌گیری عوامل اصلی یک پایانه کانتینر

عوامل تشکیل دهنده پایانه کانتینر	شاخص بهره‌وری	واحد اندازه‌گیری
تجهیزات	- میزان بهره برداری از تجهیزات - بهره‌وری تجهیزات	- تعداد کانتینر در سال، به‌ازای هر یک از تجهیزات - جابه‌جایی به‌ازای هر یک از تجهیزات در هر ساعت
اسکله‌ها	- میزان بهره برداری از اسکله‌ها - مدت زمان آرایه‌ی خدمات	- تعداد کشتی‌های پهلو داده‌شده در سال، به‌ازای هر اسکله - مدت زمان آرایه‌ی خدمات به هر کشتی
محوطه‌ها	- میزان بهره برداری از محوطه‌ها - بهره‌وری نگهداری کالا	- تعداد کانتینر در سال، به‌ازای هر متر مربع نسبت به مساحت کلی پایانه - تعداد کانتینر در سال، به‌ازای هر متر مربع نسبت به مساحت محوطه‌های محل نگهداری کانتینر
دروازه‌ها	- توان عملیاتی دروازه‌ها - مدت زمان حمل توسط کشنده‌ها	- تعداد کانتینرهای عبوری از دروازه‌ها به‌ازای هر ساعت - مدت زمان جابه‌جایی کانتینرها توسط کشنده‌ها
نیروی انسانی	بهره‌وری نیروی انسانی	تعداد جابه‌جایی کانتینرها به‌ازای هر نفر ساعت



یکدیگر مشکلاتی وجود دارد که به‌دقت باید به آن‌ها توجه کرد تا مقایسه‌ی انجام‌شده همراه با انحراف نبوده و به‌درستی انجام پذیرد. عملیات اصلی هر پایانه کانتینری، عبارت است از جابه‌جایی و انبار کانتینرها در محوطه‌ها. بنابراین، پایانه اپراتورها با توجه به میزان بهره‌وری خود در انتقال و انبار کانتینرها می‌توانند حجم معینی از کانتینرها را قبول، جابه‌جا و نگهداری کنند. عوامل مختلفی در میزان بهره‌وری بودن یک پایانه کانتینر نقش دارند. محوطه‌ها، تجهیزات، اسکله‌ها، دروازه‌ها و... ازجمله‌ی این عوامل هستند. همان‌گونه که در جدول شماره ۲ مشاهده می‌شود، برای تعیین بهره‌وری هر یک از عوامل، شاخص‌ها و معیارهای مد نظر است. به هر حال، به دست آوردن شاخص یا شاخص‌ها به‌منظور ارزیابی بهره‌وری یک پایانه کانتینر، همواره از چالش‌های مستمر تمامی بنادر دنیا بوده است.

نتیجه

اگر متصدی پایانه ای بخواهد حداکثر استفاده از داده‌های بهره‌وری را به دست آورد، بایستی آن‌ها را به داده‌های منطبق بر بهای تمام‌شده‌ی خدمات خود مرتبط کند. با برقراری ارتباط بین داده‌های بهره‌وری و داده‌های هزینه‌ی یک یا مجموعه‌ای از مراکز سود، این امکان برای اپراتور پایانه وجود خواهد داشت که اداره‌ی پایانه را به طور صحیح و دقیق به انجام رساند.

اگر مدیریت بهره‌وری به‌عنوان فرآیندی از تغییر و جابه‌جایی محدودیت‌های موجود در بهره‌وری از یک حوزه به حوزه دیگری تلقی شود، اطلاعات هزینه‌ای می‌تواند به نحو مؤثری این مقررات و محدودیت‌ها را به یک حوزه یا حوزه‌هایی که تأثیر این قوانین و محدودیت‌های بهره‌وری را بر کل هزینه‌ها به حداقل می‌رساند، منتقل کند. در بسیاری از مواقع، شاهد آن بوده‌ایم که پایانه‌داران، تلاش هماهنگی را جهت بهبود بهره‌وری در یک فعالیت خاص به عمل آورده‌اند، اما این تلاش‌ها تا جایی ادامه می‌یابد که منجر به افزایش هزینه‌ها نشود؛ زیرا به محض افزایش هزینه‌ها این تلاش‌ها متوقف شده‌اند. در این ارتباط، فقط تعداد محدودی از پایانه‌ها و اساساً پایانه‌های تحت نظارت شرکت‌های حمل و نقل بزرگ، دارای یک سیستم پیشرفته‌ی محاسبه‌ی هزینه مرتبط با اطلاعات بهره‌وری هستند.

تحقیقات انجام‌پذیرفته، بیان‌گر این واقعیت است که بهره‌وری پایانه، رابطه مستقیمی با افزایش کارایی فعالیت‌های مختلف دارد. بر این اساس، بهبود فرآیند یک عامل خاص، به تنهایی نمی‌تواند منجر به افزایش بهره‌وری مؤثر و پایدار شود. بنابراین، به نظر می‌رسد که برای بسیاری از پایانه‌داران، فعالیت‌های ترکیبی و چندبعدی، به عنوان نیروی محرک افزایش بهره‌وری پایانه کانتینر محسوب می‌شود. با این توصیف، بهره‌وری پایانه کانتینر، موضوع مهمی است که باید آن را به عنوان یکی از چشم‌اندازهای سیستم، مورد بررسی قرار داد تا برای صنعت، حداکثر ارزش را داشته باشد.

پس از بیان مطالب بالا در حوزه‌ی اندازه‌گیری بهره‌وری، به این نتیجه خواهیم رسید که برای اجرای کامل چرخه‌ی بهره‌وری و رسیدن به نتایج مطلوب و رشد بهره‌وری، باید پنج عامل زیر را رعایت کرد و مورد توجه ویژه قرار داد:

- ۱- وجود دیدگاه سیستمی
- ۲- تعریف صحیح شاخص‌ها
- ۳- ایجاد مکانیزم‌های ارتباطی به‌منظور تولید داده‌های شاخص
- ۴- ایجاد استاندارد و معیار
- ۵- توجه به روندها (مهم ایجاد روند مثبت در بهره‌وری است).

منبع

1. <http://www.vic.ir>
2. <http://www.ict-khz.ir>
- ۳- ماهنامه تدبیر، «اندازه‌گیری بهره‌وری واحدهای تولیدی»، شماره ۱۸۱، خرداد ۱۳۸۶
4. Container Terminal Productivity: A Perspective
5. Dam Le-Griffin, Hanh& Murphy, Melissa, CONTAINER TERMINAL PRODUCTIVITY: EXPERIENCES AT THE PORTS OF LOS ANGELES AND LONG BEACH, Department of Civil Engineering University of Southern California, 1 Feb 2006

پنویس

- 1- Productivity
- 2- The Japan Productivity Center
- 3- National Iranian Productivity Organization
- 4- Containerization
- 5- Gate
- 6- Semantics

اطمینان از هشیاری در هدایت کشتی

اجبار سازمان جهانی دریانوردی در نصب دستگاه هشدار دریل فرماندهی



خواهد شد.

۶. کشتی‌های ساخته شده قبل از اول جولای ۲۰۱۱ میلادی که پس از تاریخ‌های ذکر شده در بندهای ۲ الی ۵ تحویل داده خواهند شد، در اولین بازرسی تجهیزات ایمنی SE Survey.

مهمترین کارکرد این دستگاه اطمینان از این موضوع است که پل فرماندهی کشتی، همواره تحت نظارت یک نفر افسر مسئول بوده و هرگز خالی از افراد نیست. در این دستگاه، افسر مسئول می‌بایستی در فواصل زمانی که قابل تعیین می‌باشد دکمه‌ای را فشار دهد تا از زنده و سرحال بودن خود دیگران را آگاه نماید هر چند که این دستگاه به سنسور حرکتی نیز مجهز بوده و در صورت تردد فرد از مقابل آن، تحرکات او را حس می‌کند.

در صورت عدم فشار دکمه و یا دریافت نکردن هیچ گونه سیگنالی توسط سنسور مربوطه این دستگاه طی چهار مرحله اقدام به پخش آژیری خاص می‌کند و در مرحله اول، فرمانده و افسران مسئول و در نهایت کلیه افراد حاضر در کشتی، صدای آژیر را خواهند شنید و تا پاسخ دهی به آن، صدای آژیر همچنان پخش خواهد شد. حتی در نوع دیگری از این سیستم، چنانچه افسر مسئول نگرانی در پل فرماندهی احساس ضعف و ناراحتی کند، می‌تواند با فشار دادن یک دکمه، آلام مربوطه را بصدا درآورد و به این ترتیب درخواست کمک جهت جایگزینی بنماید. ■

روشن است که در سال‌های اخیر بعضی از سوانح دریایی، بر اثر از کارافتادگی افسر مسئول نگرانی در پل فرماندهی کشتی‌ها بوقوع پیوسته است که می‌تواند ناشی از خواب آلودگی، سکت قلبی و حتی افتادن دریا و یا دزدی‌های دریایی باشد.

در آن وضعیت، کشتی بدون آن که توسط کسی هدایت شود و یا فردی بر دستگاه‌های آن نظارت نماید در دریا به حرکت خود ادامه داده است و سایر کارکنان کشتی نیز از این اتفاق مدت‌ها بی‌خبر بوده‌اند تا آن که سرانجام حادثه‌ای به وقوع پیوسته است.

از این دست وقایع، برای شرکت‌های کشتیرانی که براساس روش‌های مرسوم، در زمان دریانوردی، در پل فرماندهی کشتی تنها یک نفر افسر دریانورد به خدمت مشغول بوده، بیشتر رخ داده است. از این رو، سازمان جهانی دریانوردی بررسی این موضوع را به کمیته ایمنی دریانوردی واگذار کرد و این کمیته در اجلاس ۸۶ خود با تصویب قطعنامه MSC.282(86)، نصب دستگاهی را به منظور کاهش سوانح ناشی از خالی ماندن پل فرماندهی و اعلام آن به سایر افراد حاضر در

۵. کشتی‌های باری با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ GT و بیشتر که قبل از اول جولای ۲۰۱۱ ساخته شده‌اند حداکثر تا تاریخ اولین بازرسی ایمنی تجهیزات که پس از اول جولای ۲۰۱۴ انجام



اهمیت ناوتکس در اطلاع رسانی به دریانوردان

جمال جعفری پور

اداره کل امور دریایی (سازمان بنادر و دریانوردی)

تماس تلفنی و رادیویی به ایستگاه‌های ساحلی ارتباطات دریایی و یا دفاتر امور دریایی منعکس و یا به صورت دستی به راهنمای (pilot) کشتی تحویل داده می‌شود که متعاقباً در اختیار کارگروه ناوتکس قرار می‌گیرد. ۲. اطلاعات اولیه توسط کارشناس ایمنی دریانوردی و یا کارشناسان امور دریایی و یا راهنمایان که در محدوده‌ی دریایی و حوزه‌ی هر بندر فعالیت دارند، تهیه و برای کارگروه پردازش اطلاعات ایمنی ارسال می‌شوند.

۳. اطلاع‌رسانی توسط سازمان‌ها، نهادهای نظامی و غیرنظامی که به‌نوعی در دریا فعالیت دارند، به صورت مکتوب به سازمان متولی دریانوردی هر کشور انجام می‌شود. معمولاً در این روش، سازمانی که اطلاع‌رسانی را به انجام رسانده است، به‌نوعی ذی‌نفع خواهد بود و این اطلاع‌رسانی، سبب افزایش ایمنی فعالیت درونی آن سازمان می‌شود. به‌طور مثال، در نظر بگیرید که یک سکوی گازی گول‌پیکر از محل کارخانجات ساخت سکو، قرار است به مدت چند روز توسط تعدادی یدک‌کش پرقدرت به محل نصب و استقرار آن در دریا، یدک شود.

اطلاع‌رسانی متولی این فعالیت، قبل از حرکت دادن آن محموله‌ی سنگین و کندرو، باعث می‌شود که مدت عملیات، مسیر حرکت محموله و سایر اطلاعات لازم (حداقل ۲۴ ساعت قبل از حرکت دادن سکو و در طی مدت دریانوردی و در طول مدت استقرار آن) تعیین و مشخص شده تا از بروز اختلال در ترافیک دریایی و یا هر گونه تصادم و برخورد شناورها در حین انجام عملیات، پیش‌گیری شود. زیرا هنگامی که چنین محموله‌ای روی دریا در حرکت است، زمان‌بندی انجام کار و استفاده‌ی بهینه از شرایط آب و هوای آرام دریا، همگی برنامه‌ریزی می‌شود و امکان توقف یا تغییر مسیر ناگهانی برای این عملیات یدک‌کشی سنگین میسر نخواهد بود و از این رو، سایر شناورها بایستی با آگاهی از نحوه‌ی تردد این محموله، حق تقدم عبور را به این عملیات بدهند و نیز لازم است که از قبل، اطلاع‌رسانی به‌موقع و مؤثر صورت پذیرد.

به‌طور کلی می‌توان گفت: کارگروه، اطلاعات اولیه

بخش دوم، ایستگاه فرستنده‌ی ناوتکس: که عمدتاً پس از طی مراحل قانونی مربوط به امور بین‌المللی، در ایستگاه‌های ساحلی ارتباطات رادیویی کشورها نصب می‌شود. مشخصات ایستگاه ناوتکس و زمان پخش اطلاعات، از سوی مرجع بین‌المللی مربوطه معین و مجوز راهاندازی ایستگاه صادر و به سراسر دنیا معرفی می‌شود. ضمناً در نشریات دریایی مربوطه که در دسترس دریانوردان است، نیز اطلاعات مرتبط با آن درج می‌شود.

بخش سوم رکن اصلی سیستم ناوتکس و بخش تهیه، تدوین و تأمین‌کننده‌ی اطلاعات برای پخش از طریق ناوتکس:

به این معنا که کارشناسان مجرب دریایی، به صورت یک کارگروه، فرآیند جمع‌آوری و پردازش کلیه‌ی اطلاعات مرتبط با ایمنی دریانوردی را بر عهده دارند و حاصل کار این گروه، در قالب یک پیام ناوتکس، با فرمت استاندارد، به‌منظور پخش، به افسران ایستگاه فرستنده‌ی ناوتکس ارسال خواهد شد تا بر اساس زمان‌بندی مشخص‌شده، جهت اطلاع دریانوردان اعلام شود.

کارگروه تهیه‌ی اطلاعات ایمنی دریانوردی (رکن اساسی ناوتکس)

محور اصلی پیام‌های ناوتکس، میزان اعتبار پیام‌ها و صحت اطلاعات، ارسال به‌موقع پیام‌های ناوتکس و همچنین، کمیت و کیفیت اطلاعات ناوتکس به میزان امکانات نرم‌افزاری (کارگروه اطلاعات ایمنی دریانوردی) بستگی دارد؛ به طوری که عملکرد این بخش، دربرگیرنده‌ی اعتبار و شأن کشور متولی ناوتکس است.

نحوه‌ی تهیه‌ی اطلاعات ایمنی دریانوردی

به‌طور کلی، در بنادر بزرگ، معمولاً گروهی از کارشناسان دریایی، وظیفه‌ی جمع‌آوری و پردازش اطلاعات را بر عهده دارند. این اطلاعات به روش‌هایی در اختیار کارگروه قرار می‌گیرد: ۱. اطلاع‌رسانی توسط دریانوردان در قالب مشاهدات عینی در حین عبور از منطقه یا آب‌هایی که در آن دریانوردی می‌شود. این اطلاعات از طریق بی‌سیم (VHF)، نمابر، پست الکترونیکی، به‌طور مکتوب یا طی



صنعت جهانی دریانوردی، نسبت به نیم قرن گذشته، رشد روزافزونی یافته است؛ به‌طوری که طی دو دهه‌ی اخیر، کشتی‌ها به‌لحاظ ابعاد، ظرفیت بارگیری، سرعت و آبخور، تغییر کرده‌اند و دریانوردان به عنوان نیروهای انسانی مؤثر در این صنعت، جهت انجام فعالیت‌های دریانوردی و ناوبری ایمن، همواره نیازمند دسترسی به اطلاعات همه‌جانبه مرتبط با ایمنی و امنیت دریانوردی هستند.

وظیفه‌ی تهیه، تولید و انعکاس اطلاعات مرتبط با ایمنی دریانوردی، امروزه طبق کنوانسیون‌های مربوطه و ازجمله کنوانسیون سولاس، بر عهده‌ی سازمان‌های متولی دریانوردی هر کشور قرار داده شده است. ناوتکس هم به عنوان یکی از ابزارهای اطلاع‌رسانی به دریانوردان، توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌امو)، بر اساس مقرره‌ی ۵ فصل چهارم کنوانسیون سولاس و قطعنامه‌ی A.617(15) برای شناورها به تصویب رسیده است.

اجزای ناوتکس

ناوتکس را به صورت کلی می‌توان به سه بخش تقسیم کرد که دو بخش ابتدایی، امکانات سخت‌افزاری و بخش انتهایی، لوازم نرم‌افزاری را شامل می‌شوند. این بخش‌ها عبارتند از:

بخش اول، دستگاه گیرنده‌ی ناوتکس:

این دستگاه روی شناورها، سکوها نفتی و گازی، ایستگاه‌های رادیویی ساحلی و در هر مکانی که نیاز به دریافت اطلاعات ایمنی دریانوردی دارند، نصب می‌شود. از آن‌جا که گیرنده‌ی ناوتکس بسیار کم‌حجم و سبک است، حتی روی شناورهای سبک نیز، می‌توان آن را نصب کرد و مورد استفاده قرار داد.

را تهیه و تأمین می‌کند و یا به نحوی اطلاعات توسط سایرین به آگاهی کارگروه می‌رسد، ولی به‌هرحال، روند انجام کار در کارگروه، به صورت مراحل ساده زیر انجام می‌گیرد:

چنانچه اطلاع‌رسانی از نوع ناوتکس باشد آمار پیام‌های ناوتکس در یک سفر دریایی

برای آشنایی بیش‌تر با محتوای پیام‌های ناوتکس، نتایج یک تحقیق و تحلیل آماری روی ۴۴۷ پیام ناوتکس دریافتی از سه ایستگاه ناوتکس غیر ایرانی در منطقه‌ی خلیج فارس و دریای عمان، دریای عرب و دریای سرخ در سال ۱۳۷۹ در مسیر سفر با کشتی آموزشی قدس (فارور) از بندر عباس به بندر جدّه (عربستان سعودی) و بالعکس در جدول زیر درج شده که حاصل آنالیز پیام‌ها بیان‌گر کمیت و درجه‌ی اهمیت فعالیت‌های دریایی در آن منطقه است.

چند توصیه‌ی کاربردی و کارشناسی

توصیه‌های زیر به‌منظور بهبود کمیت و کیفیت پیام‌های ناوتکس ارائه می‌شوند:

۱. سامان‌دهی کارگروه تهیه‌ی اطلاعات ایمنی دریانوردی، به نحوی که این کارگروه، فقط وظیفه‌ی تهیه، گردآوری، آنالیز و انجام اقدامات لازم به‌منظور به‌روز رسانی و انتقال اطلاعات به دریانوردان را به عهده خواهد داشت. این اطلاع‌رسانی، در راستای ایمنی دریانوردی، از وظایف حاکمیتی و ذاتی سازمان‌های متولی دریانوردی (سازمان بنادر و دریانوردی) است؛ به‌طوری‌که صدور اعلامیه‌ی دریایی و یا پیام ناوتکس از دیدگاه حقوقی، یک سند دریایی صادره توسط سازمان متولی تلقی می‌شود و از آن برای به‌روز رسانی اطلاعات نقشه‌ها،

کتاب‌ها و سایر انتشارات دریانوردی استفاده خواهد شد.

۲. در بنادر کوچک‌تر، تعیین ۲ نفر و یا حداقل یک نفر کارشناس به‌منظور تهیه‌ی اطلاعات ایمنی دریانوردی ضروری است که صرفاً وظیفه‌ی این کارشناسان پس از طی دوره‌های آموزشی مورد نیاز، تهیه و گردآوری اطلاعات مرتبط با ایمنی دریانوردی است. در آخر نیز، این اطلاعات در اختیار کارگروه استانی تهیه‌ی اطلاعات ایمنی دریانوردی قرار گرفته و یا به متولیان ایمنی دریانوردی کشور و یا بندر مربوطه منعکس خواهد شد.

۳. به‌روزرسانی امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری حسب مورد.

۴. تشکیل کارگروه کارشناسی اطلاعات ایمنی دریانوردی در سازمان مرکزی به‌انضمام اختصاص یک کارشناس مجرب و کارآزموده به‌منظور انجام بررسی‌های اولیه روی گزارشات واصله از سایر ارگان‌ها و نهادهای دریایی و یا گزارش‌های به‌دست‌آمده از بنادر تابعه و ارتباط مستقیم با کارگروه‌های اطلاعات ایمنی در استان‌ها و ارتباط مستقیم با کارشناسان مرتبط و آرایه‌ی رهنمودها و راهنمایی‌های لازم به کارگروه‌ها در استان‌ها.

۵. اشاعه‌ی فرهنگ تعامل و همکاری در خصوص انعکاس اطلاعات مرتبط با ایمنی دریانوردی توسط جامعه‌ی دریاییان و کلیه‌ی ارگان‌ها، سازمان‌ها و نهادهای دریایی، اعم از نظامی و غیرنظامی و مشارکت آن‌ها در زمینه‌ی ایمنی دریانوردی که در آن ذی‌نفع بوده و تبعات مثبت و منفی اطلاعات ایمنی به آنان مربوط می‌شود. در برخی کشورها بولتن و نشریه به صورت هفتگی و ماهیانه تهیه و عملکرد کارگروه کارشناسی اطلاعات ایمنی دریانوردی درج

می‌شود و به کلیه‌ی ارگان‌ها و نهادهای و حتی سایر کشورهای هم‌جوار به‌منظور ارتقای فرهنگ ایمنی دریانوردی اطلاع‌رسانی می‌کنند و هر شخص دریایی یا دریانوردان با خواندن این گونه نشریات، به وظیفه‌ی دریایی خود واقف می‌شوند، تا اطلاعات بخش خود را در ساحل و در دریا به متولی دریانوردی، انعکاس دهند.

۶. تهیه‌ی بولتن و یا نشریه عملکرد سالیانه و اقدامات انجام‌شده و انعکاس به دریاییان کشور.

۷. گردآوری و نگهداری مستندات مربوط به اطلاع‌رسانی‌ها، شامل: بایگانی پیام‌های ناوتکس و ضمایم آن‌ها، اعلامیه‌های دریایی و ضمایم آن‌ها به‌منظور بهره‌برداری در آینده و آرایه‌ی مستندات به مراجع و سایر سازمان‌ها در هنگام بروز سوانح یا در مباحث بیمه‌ای و یا سایر کاربری‌هایی که می‌توان از آن‌ها استفاده کرد.

این مستندات، حاکی از عملکرد سازمانی در قبال اجرای کنوانسیون‌ها و پرداختن به وظیفه‌ی حاکمیتی اصلی خود به عنوان متولی ایمنی و امنیت دریانوردی است.

۸. با توجه به این‌که مسئولان در سطوح مختلف مدیریتی در درون سازمان بنادر و دریانوردی و در سایر ارگان‌ها و نهادهای دریایی تغییر می‌کنند؛ از این رو لازم است که سازمان متولی، به‌طور مستمر نسبت به اطلاع‌رسانی نقاط تماس، آدرس و... کارگروه جمع‌آوری اطلاعات ایمنی دریانوردی به صورت متمرکز از سازمان مرکزی، اقدام و در ادارات کل استان‌ها نیز، متناسب با متن تهیه‌شده در مرکز، اطلاع‌رسانی کنند.

۹. ضرورت تعیین و معرفی کارشناسان مرتبط با ایمنی دریانوردی از سوی نهادهای و ارگان‌های دریایی با کارگروه‌ها در ستاد مرکزی و مراکز استانی. ■

آنالیز ۴۴۸ پیام دریافتی از ۱۳ ایستگاه ناوتکس در خلیج فارس و دریای عمان

ردیف	نوع پیام بر حسب موضوع	تعداد پیام	درصد از کل
۱	عملیات لرزه نگاری در دریا (seismic survey)	۲۱	۴/۶۸
۲	کشتی‌های مغروق عملیات پاک‌سازی کشتی‌های مغروق (wreck/wreck Removal)	۳۲	۷/۱۴
۳	علائم کمک ناوبری (Aids To NAV)	۹۳	۲۰/۷۵
۴	عملیات لای‌روبی (Dredging operation)	۷	۱/۵۶
۵	گزارشات و اختراهای هواشناسی (weather Report/ Galewarning)	۹۷	۲۱/۶۵
۶	عملیات آب‌نگاری (Hydrographic operation)	۸	۱/۷۸
۷	رزمایش‌ها و تمرینات تیراندازی (Firing practice)	۳۲	۷/۱۴
۸	ایمنی دریانوردی بطور کلی (safety in General)	۷۴	۱۶/۵۱
۹	آدم به دریا (Man Over board)	۲	۰/۴۴
۱۰	عملیات یدک کشی سنگین، نظیر جابه‌جایی سکوها‌ی نفت و گاز عظیم الجثه (Towing operation)	۳	۰/۶۷
۱۱	به گل نشستن کشتی‌ها (Grounded)	۵	۱/۱۱
۱۲	سایر موارد و غیره (other miscellaneous)	۷۴	۱۶/۵۱
جمع کل		۴۴۸ فقره پیام دریافتی	۱۰۰

ایجاد و افزایش مزیت رقابتی در بنادر

تحلیلی بر الگوی رقابتی پایانه کانتینری بندر شهید رجایی (۲)

علیرضا چراغی (مجتتمع بندری شهید رجایی)



بود. از این رو لازم است بخش حاکمیتی بنادر و بخش خصوصی، تغییرات و اصلاحات کاملی را در ساختارها و فرآیندهای بندری، سیستم‌های مالی، نگرش بین‌المللی به رقابت و فعالیت‌ها، استانداردهای فنی و روش‌های متداول فکری و حتی فرهنگ کاری و ساختارهای سازمانی خود صورت دهند، تا بتوانند به وضعیت باثباتی دست یابند.

سهم بندر شهید رجایی از بازار کانتینری منطقه، متناسب با موقعیت و مزیت‌های رقابتی این بندر نیست. به عنوان نمونه، به‌رغم سرمایه‌گذاری‌های سنگین در این بندر، سهم ناچیزی از ترانشیپ منطقه توسط این بندر جذب شده است.

با توجه به مطالب گفته‌شده، برای گسترش توان رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی بندر شهید رجایی، لازم است اهتمام خاصی به‌منظور اصلاحات اساسی در بخش سیاست‌گذاری و نحوه‌ی فعالیت بخش خصوصی صورت بگیرد. درواقع، هسته‌ی اصلی در انجام اصلاحات، باید افزایش مزیت رقابتی باشد. به همین منظور با توجه به شرایط منحصره‌فرد و استثنایی بندر شهید رجایی نسبت به سایر بنادر کشور، «استراتژی ادغام» به عنوان یکی از اصلاحات مهم، در این شماره از سلسله‌مطالب «تحلیلی بر الگوی رقابتی پایانه‌ی کانتینری بندر شهید رجایی» مورد بررسی قرار می‌گیرد.

منافع استراتژیک ادغام

صرفه‌جویی‌های ادغام

اگر بزرگی ظرفیت برای دست‌یابی به صرفه‌جویی، ناشی از مقیاس موجود کافی باشد، معمول‌ترین

امروزه الگوی رقابت در بنادر تغییر کرده است. به‌طور سنتی، رقابت یک عنصر ایستا است و موفقیت و یا شکست در آن، به عوامل تولید وابسته است. اما در دنیای مدرن امروزی، رقابت یک عامل پویا محسوب می‌شود و تکنولوژی‌های نوین، خدمات و محصولات جدید، مرزبندی‌های جدید مدیریتی، منجر به شکل‌گیری، تغییر و یا حتی از بین بردن مزیت رقابتی می‌شود.

تجارب بنادر کشورهایی همچون: چین، سنگاپور، امارات متحده و مناطقی نظیر: نیوزیلند، آمریکای شمالی و غرب اروپا نشان می‌دهد تنها دلیل موفق شدن بنادر این کشورها، توانایی آن‌ها در پیشی گرفتن از مفهوم «مزیت رقابتی» است. بنادر یادشده، از طریق نوآوری‌های علمی و تکنولوژیکی، بزرگ کردن مقیاس تولید (Economic if Scale) و تبدیل کردن بنادر به محلی برای تولید و توسعه‌ی تجارت خارجی توانسته‌اند بر محدودیت‌های موجود منابع خود غلبه یابند. این بنادر به این درک نایل شده‌اند که مزیت رقابتی می‌تواند از طریق افزایش مهارت‌ها، سرمایه و نیروی کار ایجاد شود و با اصلاح ساختار، می‌توان محیطی را ایجاد کرد که پیشرفت به‌سوی توسعه و افزایش سهم بازار (Market Share) را فراهم آورد.

در این زمینه، باید توجه داشت که نمی‌توان به داشتن تنها یک مزیت رقابتی (competitive advantage) مثلاً: نیروی کار ارزان اکتفا کرد؛ چراکه این مزیت با حضور و ظهور بنادری که دارای نیروی کار ارزان‌تر باشند از بین خواهد رفت. بنابراین باید به دنبال وضعیت بادوام و باثبات در مزیت رقابتی (Sustainable competitive)

درحال حاضر، شرایط اقتصادی بنادر به گونه‌ای است که اغلب آن‌ها به دنبال دست‌یابی به جایگاهی رقابتی در سطح بین‌الملل هستند. مدیران و سیاست‌گذاران در بنادر بزرگ و مطرح دنیا، همواره برای پاسخ‌گویی به پرسش‌های مهم و اساسی زیر تلاش می‌کنند:

- مزیت رقابتی بندر مادر چیست؟
- بخش حاکمیتی بنادر در مقوله‌ی رقابت بین‌المللی، چه وظیفه‌ای در قبال بندر دارند؟
- بخش حاکمیتی بنادر و بخش خصوصی، چگونه باید با همدیگر همکاری کنند تا به یک مزیت رقابت ملی دست یابند؟
- چگونه بندر می‌تواند به دنبال مزیت رقابت ملی باشد؟
- چه تلاش‌هایی توسط بخش خصوصی باید صورت بگیرد تا یک محیط سالم، فعال و همراه با رقابت کامل را به دست آورد؟

تحلیل سهم بندر منطقه از بازار ترانشیپ در سال ۲۰۰۹ میلادی

جایگاه بندر	نام بندر	عملکرد ترانشیپ (TEU)	سهم (درصد)
۱	جبل علی	۷,۲۴۰,۰۰۰	۵۸
۲	سلاله	۲,۱۷۰,۰۰۰	۱۷
۳	جده	۱,۴۲۰,۰۰۰	۱۲
۴	خورفکان	۱,۱۰۰,۰۰۰	۸
۵	شهید رجایی	۳۰۰,۰۰۰	۲/۴
۶	کراچی	۲۰۰,۰۰۰	۱/۷
۷	دمام	۱۰۰,۰۰۰	۱



رکود موجود در بندر را از بین ببرد. بی‌شک، وظیفه‌ی اصلی سازمان بندر، تقویت و تسریع در دستیابی به مزیت‌های رقابتی در بندر شهید رجایی است، سازمان باید همکاری کاملی را با بخش خصوصی به‌منظور رسیدن به هدف مشترک، یعنی «افزایش مزیت رقابتی» صورت دهد. در این راستا، مشارکت همه‌ی گروه‌ها، صاحبان سرمایه و سرمایه‌گذاران، کشتیرانی‌ها، کارآفرینان و کلیه‌ی کارشناسان صنعت حمل‌ونقل بندری مورد نیاز است. ■

منابع:

1-What is the strategy? By Michael E.Porter. Harvard Business Review
2-Competitive Strategy Techniques For Analising Industries And Competitors. Michael E.Porter

۳- استراتژی رقابتی، جهانگیر مجیدی، عباس مهر پویا

از تمرکز منابع تجهیزاتی و انسانی و تحت کنترل مدیریت یکپارچه را بهبود بخشد. مثلاً این ویژگی می‌تواند امکان کنترل بهتر کانال‌های توزیع و ارائه‌ی خدمات متعادل و استاندارد به‌منظور ایجاد خدمات برتر یا فراهم کردن فرصت‌های جدید بازار برای افزایش سهم بازار را موجب شود.

دفاع در مقابل انحصاری کردن منابع تأمین و مشتریان

حتی اگر ادغام، منافع مثبتی به‌همراه نداشته باشد، دفاع در مقابل انحصاری کردن دسترسی به تأمین‌کنندگان (کشتیرانی‌ها) یا مشتریان، در صورتی که رقبا ادغام شده باشند، ضرورتی است انکارناپذیر. ادغام گسترده‌ی رقابت‌کنندگان می‌تواند استفاده از منابع تأمین‌کنندگان یا مشتریان دلخواه را غیرممکن سازد که در این صورت، بندری که ادغام نشده است، باید خطر استفاده از تأمین‌کنندگان (کشتیرانی‌ها) کوچک‌تر و مشتریان باقیمانده در بازار را بپذیرد. بنابراین، انحصاری کردن به این معنا موجب افزایش موانع جابه‌جایی مشتری (کشتیرانی‌ها) و دسترسی به کانال‌های تأمین، تولید و توزیع کالا می‌شود.

نتیجه‌گیری

با توجه به مطالب گفته‌شده و برای افزایش مزیت رقابتی بندر شهید رجایی (رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی)، توصیه می‌شود اصلاحات اساسی در بخش‌های زیر انجام شود:
— اصلاح در سیاست‌های بندری در زمینه‌ی فعالیت‌های پورت اپراتوری و پایانه‌ی اپراتوری و تفکیک کامل و معنادار این دو بخش مهم و اساسی بندر.
— اصلاح سیاست‌هایی که ممکن است باعث از بین رفتن تمرکز و یکپارچگی منابع و زیرساخت‌های بندری و در نتیجه کاهش توان رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی بندر شود.

— اصلاح در طبقه‌بندی فعالیت‌های بندری و بازتعریف تعامل و ارتباط لایه‌های موجود در فرآیندهای بندری و سیستمی کردن ارتباط در بخش‌های تولید لجستیک و خدمات کنار اسکله، به‌منظور تقویت مزیت رقابتی بندر.

— اصلاح در زمینه‌ی تعامل بین بخش خصوصی و حاکمیتی بندر، به‌گونه‌ای که منجر به آزادسازی فعالیت‌های سرمایه‌گذاری، بازاریابی، توسعه‌ی بازار و منافع حاصل از آن برای بخش خصوصی شود.
— اصلاح قراردادهای موجود با بخش خصوصی در راستای اعتمادسازی و تشویق به برنامه‌ریزی بلندمدت برای تقویت زیرساخت‌ها و توسعه‌ی بازار حمل‌ونقل بندر، به‌ویژه در بخش کانتینری.

— تعیین و تدوین استراتژی رقابتی با توجه به مزیت‌های رقابتی بندر شهید رجایی در جهت افزایش قدرت رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی بندر. هسته‌ی اصلی در انجام اصلاحات بندری، باید ضامن افزایش رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی بندر باشد، سیاست‌گذاری صحیح و متری می‌تواند

فایده‌ی ادغام، حصول مزیت یا صرفه‌جویی در هزینه‌ی تمام‌شده (هزینه‌های ثابت و متغیر)، در ارائه‌ی خدمات استاندارد و متمرکز، کنترل متمرکز و دیگر زمینه‌ها است.

صرفه‌جویی ادغام (عملیات ترکیبی)

با کنار هم قرار دادن عملیاتی که از نظر فنی مجزا هستند، گاهی اوقات بندر می‌تواند به قابلیت‌هایی دست یابد. مثلاً این حرکت می‌تواند تعداد مراحل را در فرآیند ارائه‌ی خدمات بندری کاهش دهد، هزینه‌های جابه‌جایی را پایین آورد، هزینه‌های حمل‌ونقل را کم کند و از ظرفیت غیرفعال ناشی از تفکیک‌ناپذیری‌ها (مثل: زمان، فضای فیزیکی، تجهیزات و...) بهره گیرد. به‌طور نمونه، ارائه‌ی خدمات استاندارد به ترانشیپ در صورت یکپارچگی و تمرکز منابع، از اتلاف زمان و هزینه‌های قابل توجه حمل‌ونقل اضافی جلوگیری خواهد کرد.

صرفه‌جویی در کنترل داخلی و هماهنگی

در صورت ادغام شدن فعالیت‌ها و منابع ممکن است هزینه‌های برنامه‌ریزی، هماهنگی عملیات و واکنش در برابر وضعیت‌های غیرمترقبه کم‌تر شود. محل نزدیک به هم واحدهای ادغام‌شده، کار هماهنگی و کنترل را تسهیل می‌کند و موجب اعتماد بیش‌تری نزد مشتری‌های بندر می‌شود. تأمین منظم‌تر تجهیزات و سایر منابع یا توانایی روان‌تر کردن تحویل کالا به بخش لجستیک و نگهداری کالاها شاید به کنترل بهتر برنامه‌ی زمان‌بندی نگهداری، انجام خدمات ارزش افزوده، حمل‌ونقل و نگهداری و تحویل کالا بیانجامد. این صرفه‌جویی در کنترل می‌تواند زمان بلااستفاده، نیاز به انبار و توقف کالا و کانتینر در بندر را کاهش دهد.

تعدیل و موازنه در قدرت چانه‌زنی تأمین‌کنندگان

متوازن کردن قدرت چانه‌زنی از راه ادغام، ممکن است نه‌تنها موجب کاهش هزینه‌های ارائه‌ی خدمات یا افزایش درآمد شود؛ بلکه امکان فعالیت مؤثرتر بندر از طریق حذف عملکردهای بی‌ارزشی که صرف کنار آمدن با تأمین‌کنندگان یا مشتریان قدرتمند می‌شود، را نیز فراهم می‌آورد. قدرت چانه‌زنی تأمین‌کنندگان کالا یا مشتریان به وسیله‌ی ساختار بندر تعیین خواهد شد و چنانچه این ساختار به صورت غلط طراحی شود؛ منجر به نامتعادل شدن موازنه در قدرت چانه‌زنی به سود مشتریان با قدرت چانه‌زنی بالا خواهد شد و بدیهی است این وضعیت، تهدیدی برای منابع مالی و درآمدی بندر محسوب می‌شود.

بالبردن توان تمایز

استراتژی ادغام، می‌تواند توانایی بندر در تمایز خود از سایر رقبا از طریق عرضه‌ی خدمات متمایز (Services Differentiated) و متمرکز حاصل

STX در آستانهی قرارداد ۳ میلیارد دلاری



شرکت صنایع فراساحل و کشتی سازی STX کره جنوبی در آستانه دریافت یک سفارش دو و هشت دهم میلیارد دلاری ساخت کشتی های کانترینر از Seaspan Crop کانادا قرار دارد.

روزنامهی Maei Business چاپ کره در این باره نوشت: STX در این زمینه تفاهمی را به منظور معامله ساخت ۱۰ فروند کشتی کانترینر به ظرفیت ۱۴۰۰ TEU را امضا کرده که ارزش هر یک بالغ بر ۱۴۰ میلیون دلار خواهد بود و هر کدام از شناورها، گزینه های اضافی هم خواهند داشت.

انتظار رشد در بازار جهانی حمل کانتینری و فله

سنگ آهن، ذغال سنگ و غلات حدود ۶ درصد رشد کند؛ اما ذخیره ی کلی، رشدی ۱۴ درصدی را نشان می دهد. وی اضافه کرد: «در ماه گذشته، ما چالش هایی جدی را در بازار جهانی حمل فله مشاهده کردیم و به همین دلیل، از شرکت های کشتیرانی مصرانه خواسته ایم برای گسترش ظرفیت های خود، منطقی عمل کنند.

شرکت کشتیرانی کاسکوی چین انتظار دارد بازار جهانی کشتیرانی کانترینری رشدی ۸ تا ۱۰ درصدی را در سال ۲۰۱۱ تجربه کند و میزان حمل آن به ۱۵۰ میلیون TEU کانترینر برسد.

مدیر کاسکو با بیان این مطلب گفت: «ما همچنین انتظار داریم تقاضای جهانی برای کشتی های فله بر امسال به دلیل تقاضای سنگین چین برای

غول حمل و نقل دریایی ترکیه خصوصی شد



شرکت حمل و نقل دریایی استانبول که حدود ۴۰ درصد حمل و نقل دریایی این بندر بزرگ را در انحصار دارد، در مناقصه ای به بخش خصوصی واگذار شد.

این شرکت در مزایده ای که به طور زنده از شبکه های خبری ترکیه پخش شد، به مبلغ ۸۶۱ میلیون دلار به گروه تپه - آگفن ترکیه فروخته شد. پروسه ی واگذاری شرکت بعد از تأیید مزایده توسط شورای عالی رقابت و تصویب شورای شهر استانبول به پایان رسیده و اجرایی خواهد شد. شرکت حمل و نقل دریایی استانبول در سال ۱۹۸۷ میلادی به عنوان یکی از شرکت های تابعه ی شهرداری کلانشهر استانبول تأسیس شد. این شرکت در سال گذشته بیش از هفت میلیون وسیله ی نقلیه و ۱۰۰ میلیون نفر مسافر را به نقاط مختلف حمل کرد. این شرکت که در سال ۲۰۰۹ میلادی عنوان بزرگ ترین شرکت حمل و نقل دریایی در حمل مسافر و وسیله ی نقلیه را به خود اختصاص داد، در ۱۸ خط دریایی با ۲۵ فروند اتوبوس دریایی، ۱۰ فروند فریبوت سریع السیر، ۱۷ فروند کشتی ویژه ی حمل وسایط نقلیه و مسافر فعالیت کرده و در سال

گذشته به درآمدی برابر ۳۷۱ میلیون لیر ترک دست یافت. پروسه ی واگذاری شرکت به بخش خصوصی در اول سال جاری میلادی شروع شد و پیشنهاد پنج کنسرسیوم از شرکت های ترکیه به عنوان شرکت های واجد شرایط قبول و در مزایده شرکت داده شدند که در نهایت گروه تپه - آگفن با ارایه ی بالاترین رقم توانست برنده شود.

حداقل ارزش این شرکت توسط تحلیلگران ۷۰۰ میلیون دلار برآورد شده و پیش بینی شده بود که احتمالاً به بیش از یک میلیارد دلار به فروش برسد. گروه تپه - آگفن از بزرگ ترین گروه های صنعتی - سازه ترکیه است که در زمینه ی ساخت و مدیریت و بهره برداری از فرودگاه های بین المللی در داخل و خارج ترکیه نقش خود را برجسته کرده است.

لغو ساخت ۵۷۹ فروند کشتی در سال ۲۰۱۰

ساخت بیش از ۵۰۰ فروند کشتی در سال ۲۰۱۰ لغو شد.

طبق تحقیقات مؤسسه ی HIS در سال گذشته ی میلادی سفارش ساخت ۵۷۹ فروند کشتی معادل ۲۰۶۲ میلیون تن در سراسر جهان لغو شد. بر اساس این گزارش در این سال سفارش ساخت ۲۳۰ فروند کشتی معادل ۹/۱۸ میلیون تن توسط کشتی سازان کره ای، ۱۷۲ فروند معادل ۶/۸۹ میلیون تن توسط کشتی سازان چینی و ۳۲ فروند برابر ۱/۱۷ میلیون تن توسط کشتی سازان ژاپنی لغو شده است. از لحاظ نوع، ۶۰ درصد از این کشتی ها معادل ۲۹۰ فروند (برابر ۱۲/۸۶ میلیون تن) فله بر، ۲۰ درصد معادل ۱۴۰ فروند (برابر ۴/۴۱ میلیون تن) تانکر، ۵۲ فروند (معادل ۲/۱۲ میلیون تن) کانترینر و ۱۱ فروند (معادل ۵۱۰ هزار تن) کشتی حمل خودرو و بقیه از انواع کشتی های دیگر بوده است.

ساخت نخستین ترمینال LNG شناور در بنگلادش

نخستین ترمینال LNG شناور بنگلادش ساخته می شود.

شرکت دولتی پتروبنگال بنگلادش به منظور ساخت این ترمینال در جزیره ی Maikhal این کشور، از ۱۰ شرکت بین المللی پیشنهاد دریافت کرده است. این ترمینال قابلیت پهلو دهی به کشتی هایی با ظرفیت بین ۱۳۸ تا ۲۶۰ هزار مترمکعب و جابه جایی سالانه ۵ میلیون تن LNG را خواهد داشت.



برگزاری جلسه ی کارگروه سازمان بین المللی حمل و نقل دریایی

سومین جلسه ی «کارگروه» سازمان بین المللی حمل و نقل دریایی از ۲۸ مارس تا ۱ آوریل ۲۰۱۱ (۱۲-۹ فروردین ۱۳۹۰) برگزار شد. موضوع این جلسه درباره ی «انتشار گازهای گلخانه ای (GHG) از کشتی ها» بود و طی آن پیشرفت های زیادی پیرامون ایجاد اقدامات مطلوب مبتنی بر بازار برای کشتیرانی بین المللی، حاصل شد. کارگروه انتشار گازهای گلخانه ای، طی شصت و دومین جلسه ی خود که از ۱۱ تا ۱۵ جولای برگزار خواهد شد، نتایج بررسی های خود را به کمیته ی حفاظت از محیط زیست سازمان MEPC، گزارش می دهد. وظیفه ی این کارگروه که با حضور بیش از ۲۰۰ متخصص از سراسر جهان برگزار شد، توصیه و تدوین اهدافی برای اجرای اقدامات مطلوب مبتنی بر بازار به منظور کاهش انتشار گازهای گلخانه ای ناشی از کشتیرانی بین المللی بود.

همچنین، نتایج بررسی «گروه متخصص» درباره ی امکان سنجی و ارزیابی تأثیرات محیطی اقداماتی که سابقاً توسط دولت ها و سازمان های نظارتی اجرا شده بودند، در این کارگروه مورد ارزیابی قرار گرفت. هدف اصلی «گروه متخصص» ارزیابی آثار MBM های پیشنهادی بر بازرگانی بین المللی، بخش دریایی کشورهای در حال توسعه، کشورهای توسعه نیافته و نیز مزایای ناشی از آن بود.

افزایش ۹۵ درصدی سفارشات کشتی‌سازان ژاپن

فروند آن فلهبر، ۱۲ فروند تانکر و هشت فروند کشتی حمل کالای عمومی بوده است.



میزان سفارشات ساخت کشتی در ژاپن افزایش یافت.

میزان سفارشات ساخت کشتی ژاپنی‌ها در سال مالی ۲۰۱۰ که در ماه مارس سال جاری میلادی به پایان رسید، ۹۵/۹ درصد افزایش یافت. سفارشات ساخت کشتی ژاپنی‌ها از ۶ میلیون و ۳۴۰ هزار و ۵۹۱ تن در سال ۲۰۰۹ به ۱۲ میلیون و ۴۲۱ هزار و ۶۰۰ تن در سال ۲۰۱۰ بالغ شد. کشتی‌سازان ژاپنی در این سال سفارش ساخت ۳۰۲ فروند کشتی را دریافت کردند که ۲۸۲

قانون حمایت از صنایع روسیه، در آستانه تصویب

لایحه قانونی حمایت از صنایع کشتی‌سازی و بخش کشتیرانی داخلی در دولت روسیه به تصویب رسیده است و به زودی برای تصویب نهایی به دوما فرستاده می‌شود. «ویکتور اولرسکی»، معاون وزیر راه و ترابری روسیه، با اعلام این خبر گفت: «این لایحه توسط تمام وزرای مربوطه به تصویب رسیده است.» به گفته وی، فقط وزیر امور مالی و توسعه اقتصادی بر روی برخی موارد جزئی اختلاف نظرهایی دارد که با ایجاد تغییراتی، نظر مساعد وی نیز، جلب خواهد شد.

به گفته وی، «این لایحه توسط وزرای راه و ترابری و صنایع روسیه و مشارکت بخش‌های کشتی‌سازی روسیه تهیه شده است. این لایحه خصوصاً برای کاهش هزینه‌هایی که زیر پرچم روسیه فعالیت می‌کنند، آماده شده است. این کاهش هزینه‌ها از طریق معافیت‌های مالیاتی و کاهش تعرفه‌های گمرکی برای واردات تجهیزات که نمونه‌ی مشابه آن‌ها در داخل روسیه وجود ندارد و مواردی از این دست، انجام می‌شود. این قانون قرار است برای کشتی‌هایی که از ۱ ژانویه ۲۰۱۰ در کارخانجات کشتی‌سازی روسیه ساخته شده‌اند و تحت پرچم این کشور دریانوردی می‌کنند، به کار گرفته شود.

بازسازی صنعت کشتی‌سازی ژاپن

ژاپن صنعت کشتی‌سازی خود را بازسازی می‌کند.

این کشور قصد دارد تا پایان ماه ژوئن سال جاری میلادی با اتخاذ سیاست‌های جدید به بازسازی صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی خود اقدام کند. هدف اصلی از اجرای این سیاست توسعه‌ی این صنعت در بخش‌های محیط‌زیستی و صادرات کشتی عنوان شده است.

بازگشت سود به شرکت‌های کشتیرانی چین



شرکت‌های برتر کشتیرانی چین در سال ۲۰۱۰ با افزایش سوددهی مواجه شدند.

سود خالص شرکت کشتیرانی CSCI چین که بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی این کشور است در سال ۲۰۱۰ میلادی به ۴/۲ میلیارد یوان رسید، در حالی که این شرکت در سال ۲۰۰۹ با ۶/۴۹ میلیارد یوان ضرر مواجه شده بود. علاوه بر آن، درآمد این شرکت چینی نیز در سال ۲۰۱۰ با ۷۴ درصد افزایش به ۴۳۴/۸۳ میلیارد یوان بالغ شد. شرکت کشتیرانی کاسکو نیز که از دیگر

شرکت‌های برتر چین به شمار می‌رود، در سال ۲۰۱۰ به سوددهی رسید. به اعتقاد تحلیل‌گران درآمد صنعت کشتیرانی در سال ۲۰۱۱ همانند سال ۲۰۱۰ نخواهد بود.

افزایش حمل‌ونقل کالا در بندر ملبورن استرالیا

میزان حمل‌ونقل کانتینر و خودرو در بندر ملبورن استرالیا در سال ۲۰۱۰ افزایش یافت.

بنا به اظهارات مقامات استرالیایی، میزان حمل‌ونقل کالا در بندر ملبورن استرالیا در سال ۲۰۱۰ با ۱۳/۲ درصد افزایش نسبت به سال گذشته به ۷۸/۸ میلیون تن رسید. بر اساس این گزارش، حجم تخلیه و بارگیری کانتینر در این بندر در سال ۲۰۱۰ با ۱۲/۶ درصد رشد به ۲/۳۵ میلیون TEU بالغ شد. علاوه بر این میزان خودروهای حمل شده در این بندر نیز طی این مدت با ۳۴/۷ درصد افزایش به ۳۹۸ هزار دستگاه رسید.

افزایش جابه‌جایی کانتینر در بندر هنگ‌کنگ

میزان جابه‌جایی کانتینر در بندر هنگ‌کنگ افزایش یافت.

میزان جابه‌جایی کانتینر در این بندر از آغاز سال جاری میلادی تا پایان ماه مارس ۲۰۱۱ با ۲/۴ درصد افزایش به ۵/۵۶ میلیون TEU رسید. حجم جابه‌جایی کانتینر در این بندر تنها در ماه مارس با ۳/۱ درصد افزایش به ۱/۹۶ میلیون TEU بالغ شد. بندر هنگ‌کنگ به عنوان یکی از بزرگ‌ترین بنادر برتر جهان در سال ۲۰۰۹ با رکورد ۱۴/۶ درصدی در جابه‌جایی کانتینر مواجه شد.

سفرش ۲۱۴ میلیون دلاری ساخت کشتی به یک چینی

شرکت کشتی‌سازی یانگ ژیانگ چین در ماه مارس سال تجاری میلادی شش قرارداد ساخت کشتی امضا کرد.

به موجب این قراردادها شرکت مذکور چند فروند کشتی به ارزش ۲۱۴/۲ میلیون دلار خواهد ساخت. این قراردادها شامل ساخت دو فروند کشتی فلهبر به ظرفیت ۸۲ هزار SWT، دو فروند به ظرفیت ۱۰ هزار SWT و دو فروند کشتی کانتینر به ظرفیت چهار هزار و ۸۰۰ TEU است. این کشتی‌ها قرار است بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۳ تحویل داده شوند.

کره جنوبی پیش‌تاز کشتی‌سازان جهان

طبق پیش‌بینی‌ها کره جنوبی در سال جاری میلادی در صدر کشتی‌سازان جهان قرار می‌گیرد.

طبق پیش‌بینی مؤسسه‌ی تحقیقاتی - پژوهشی کلارکسون انگلیس، کشتی‌سازان کره جنوبی در چهار ماه نخست سال جاری میلادی از رقیب خود چین پیشی می‌گیرند و به این ترتیب به بزرگ‌ترین کشتی‌سازان جهان تبدیل خواهند شد.

میزان سفارشات دریافتی شرکت‌های کشتی‌سازی کره بین ماه‌های ژانویه تا پایان مارس سال جاری میلادی با ۲۹ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۳/۲۹ میلیون تن رسید. کشتی‌سازان این کشور در طی این مدت ۵/۵۲ درصد از تعداد سفارشات کلی جهان را دریافت کردند. این در حالی است که سفارشات ساخت کشتی‌سازان چینی با ۲۲ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۱/۹۵ میلیون تن رسید. چین در این مدت ۳۱ درصد از سفارشات ساخت کشتی جهان را به خود اختصاص داد. ارزش سفارشات جدید شرکت‌های بزرگ کره شامل؛ هیوندای، دوو و سامسونگ معادل ۸۶/۱۲ میلیارد دلار بوده است. این رقم در سال گذشته ۹۹/۵ میلیارد دلار عنوان شده بود.

رشد ۹۵ درصدی صادرات کشتی از ژاپن

میزان صادرات کشتی از ژاپن در سال ۲۰۱۰ افزایش یافت.

میزان صادرات کشتی از این کشور در سال ۲۰۱۰ با ۹۵/۳ درصد افزایش به ۱۱ میلیون و ۱۵۳ هزار و ۴۰۱ تن (ظرفیت ناخالص) رسید. در طی این مدت این کشور موفق به دریافت سفارش ساخت ۲۷۱ فروند کشتی شد که شامل ۲۵۱ فروند کشتی فلهبر، ۱۰ فروند کشتی حمل کالای عمومی و ۱۰ فروند کشتی نفتکش بوده است.

محاکمه‌ی ۲۰ دزد دریایی در هند و کره جنوبی

هند و کره جنوبی ۲۰ دزد دریایی سومالیایی را محاکمه می‌کنند.

تعدادی از دزدان دریایی سومالی به‌منظور محاکمه به هند و کره جنوبی منتقل شدند. ۵ دزد دریایی سومالی که اخیراً به یک فروند کشتی باری متعلق به کره جنوبی حمله کرده بودند به‌منظور محاکمه به بندر بوسان منتقل شده‌اند. این ۵ نفر از جمله ۱۳ دزد دریایی هستند که به کشتی Samho Jewelry حمله کرده و کشتی مذکور را ربوده بودند.

بندر هامبورگ از رقبای خود بازماند



میزان تخلیه و بارگیری کالا در بندر هامبورگ آلمان در سال ۲۰۱۰ افزایش یافت.

به رغم این رشد، بندر هامبورگ نتوانست از بنادر رقیب خود Benelux، روتردام و آنتورپ پیشی بگیرد. حجم عملیات کانتینری بندر هامبورگ در سال ۲۰۱۰ با ۱۲/۷ درصد افزایش به ۷/۹ میلیون TEU رسید که از عملکرد این بندر در سال قبل فاصله دارد. انتظار می رود در سال ۲۰۱۱ حجم جابه جایی کالا در این بندر، ۱۰ درصد افزایش یابد.

توریسم دریایی دبی ۶۰ درصد رشد می کند



مقامات رسمی دبی اعلام کردند، توریسم دریایی این منطقه تا سال ۲۰۱۵ شاهد نزدیک به ۶۰ درصد رشد خواهد بود.

این پیش بینی بر اساس روند فزاینده رقابت ها و پیشنهادهای برای ایجاد خطوط دریایی و جذب توریست منطقه صورت گرفته است. طبق اعلام مقامات رسمی دبی، توریسم دریایی این منطقه تا سال ۲۰۱۵ شاهد ۵۸/۳ درصد رشد خواهد بود.

«حامد محمد بن مجرن»، مدیر بخش بازاریابی تجارت و توریسم دبی، در این باره گفت: «ورود کشتی های شرکت کشتیرانی کاستان دلیزیوسا و کشتی کاستار یوروژ در بندر الرشید دبی با جذب شرکت های رقیب دیگر به منطقه، شرایط مناسبی را برای فصل تازه ای از فعالیت های گشت دریایی در دبی فراهم کرده اند.»

به گفته وی، «از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۰ شاهد ۳۰ درصد رشد در این بخش بوده ایم و انتظار می رود در صورت ادامه ی این روند و با توجه به ابراز علاقه ی سایر خطوط دریایی برای فعالیت در منطقه، تا سال ۲۰۱۵ ناوگان خطوط گشت دریایی دبی به ۱۹۰ فروند کشتی افزایش یافته و امکان پاسخ گویی به ۵۷۵ مسافر را داشته باشد.

چشم انداز امیدوارکننده ی گردشگری دریایی در سال ۲۰۱۱



صنعت گردشگری دریایی به رغم افزایش قوانین زیست محیطی و بالا رفتن قیمت سوخت های کربنی، همچنان مسیری صعودی را پیموده و آینده ای امیدوارکننده را برای خود ترسیم کرده است.

پیش بینی ها حاکی از آن است که تمایل مسافرت گردشگران با کشتی های کروز در سال ۲۰۱۱ نسبت به سال گذشته افزایشی ۷ درصدی خواهد داشت و تا پایان سال جمعیتی در حدود ۱۶ میلیون نفر با این وسیله مسافرت خواهند کرد. کارشناسان معتقدند، سازمان های مسافرتی دریایی سال گذشته به منظور مقابله با بحران اقتصادی اقدام به کاهش هزینه های مسافرتی خود کردند که این اقدام به مسافرانی که در شرایط معمولی از این بخش استفاده نمی کردند، اجازه داد تعطیلات خود را با مسافرت به وسیله ی کشتی های کروز سپری کنند. از سویی دیگر، افت قیمت در مسافرت های دریایی باعث شد، گردشگران طبقه ی متوسط نیز، بخت خود را در این زمینه مورد آزمایش قرار داده و برای اولین بار تجربه ی مسافرت های دریایی با

کشتی های تفریحی مجلل را به دست آورند. این افزایش تقاضا شرکت های مسافرتی را نیز بر آن داشت تا علاوه بر نوسازی کشتی های قدیمی به ساخت نمونه های جدید روی آورند. اکنون دیگر مسافرت های دریایی با کشتی های کروز مختص و ویژه ی مسافران ثروتمند نبوده و همه ی گردشگران از طبقات مختلف اجتماعی می توانند فرصت مسافرت های این گونه را به دست آورند.

رویای عمان برای کسب جایگاه برتر در کشتیرانی جهان

شرکت کشتیرانی عمان (OSC) که مقر اصلی آن در شهر مسقط واقع شده، قصد دارد به یکی از بزرگ ترین قدرت های کشتیرانی منطقه ی خاورمیانه و جهان تبدیل شود. هم اکنون ناوگان دریایی این شرکت شامل ۲۵ فروند کشتی است که مالکیت ۲۱ فروند از آنها به شرکت OSC تعلق دارد و تنها چهار فروند از این کشتی ها اجاره ای است.

جزایر مصنوعی امارات، رؤیایی که به زیر آب می رود

به نوشته ی یک روزنامه ی روسی، جزایر مصنوعی دبی به تدریج زیر آب می رود. به نوشته ی روزنامه ی اینترنتی روسی نوویه ایزوستیا، اداره ی دادگستری انگلیس در حال بررسی شکایات شرکت های مشارکت کننده در ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس علیه پیمان کارشان، یعنی شرکت نخیل دبی است. شرکت پیمان کاری و توسعه ی نخیل به عنوان یکی از شرکت های وابسته به مؤسسه ی جهانی دبی که مالکیت آن متعلق به دولت امارات است، همان شرکتی است که دولت امارات بعد از انباشت ۲۵ میلیارد دلار بدهی آن در اواخر سال ۲۰۰۹ میلادی، آن را از ورشکستگی نجات داد. با آن که فرو ریختن خاک، خطر زیر آب رفتن جزایر را به همراه دارد، ولی به گفته ی مسئولان، این مقامات دبی هستند که به خاطر مشکلات اقتصادی، اجرای این طرح عظیم را به تأخیر می اندازند. در سال ۲۰۰۹ شرکت دویی ورلد که یک شرکت بزرگ متشکل از هزاران شرکت کوچک تر است و به دولت دویی تعلق دارد، به طور کاملاً غیرمنتظره از توقف پرداخت بدهی ها خبر داد که طبق ارزیابی های مختلف بین ۶۰ تا ۸۰ میلیارد دلار است. در آن زمان از وقوع موج دوم بحران مالی در جهان خبر دادند ولی خوش بختانه نگرانی ها درست از آب درنیامدند و در نتیجه حباب بازار املاک دویی فقط به شرکت دویی ورلد آسیب رساند.

در ۲/۵ کیلومتری سواحل دویی ۳۰۰ جزیره ی شنی وجود دارد که مجلل ترین ویلاها و هتل ها برای پولدارترین مردم جهان در آنها مستقر است و قرار بود یکی از عجایب جهان باشند، ولی از قرار معلوم این اتفاق هرگز رخ نخواهد داد. با وجود اظهارات مسئولان شرکت نخیل در مورد فروش ۷۰ درصد جزایر مصنوعی بیش تر آن ها همچنان خالی از سکنه است و به استثنای یکی از آن ها که به حاکم دبی اختصاص دارد، ممکن است بقیه هیچ وقت صاحب سکنه نشوند چرا که به خاطر بحران اقتصادی، ساخت و ساز در آن ها متوقف شده است و جزایر به تدریج زیر آب فرومی روند.

قرارداد یک میلیارد دلاری سامسونگ با مرسک

سامسونگ قراردادی به ارزش بیش از یک میلیارد دلار با مرسک امضا کرد.

طبق این قرارداد سامسونگ دو فروند کشتی حفاری به ارزش ۱/۳ میلیارد دلار برای مرسک خواهد ساخت. این کشتی‌ها با ۲۲۸ متر طول و قابلیت حفاری تا عمق بیش از ۳ هزار و ۶۵۰ متر در سال ۲۰۱۳ تحویل داده خواهد شد.

نزول جایگاه بندر ماری به پانجمین بندر برتر اروپا

بندر ماری فرانسه جایگاه خود در میان بنادر برتر اروپا را به بندر آمستردام هلند واگذار کرد.

بندر ماری که بزرگ‌ترین بندر تجاری فرانسه است، جایگاه چهارم خود، در سال ۲۰۱۰ را از دست داد و آن را به بندر آمستردام هلند واگذار کرد. میزان تخلیه و بارگیری کالا در بندر ماری در سال گذشته با ۳ درصد افزایش به ۸۶ میلیون تن رسید. این در حالی است که این بندر فرانسوی باید برای حفظ جایگاه خود در این سال ۷/۷ درصد رشد را تجربه می‌کرد. در حال حاضر، بندر ماری به عنوان پنجمین بندر برتر اروپا پس از بندر روتردام، آنتورپ، هامبورگ و آمستردام که به ترتیب بنادر اول تا چهارم اروپا به شمار می‌روند، قرار دارد.

آیندهی درخشان در انتظار حمل‌ونقل کانتینری

به گفته‌ی مدیرعامل شرکت مرسک، فارغ از نوسانات قطعی فعلی، آیندهی حمل‌ونقل کانتینری درخشان است؛ کمالین که تاکنون نیز به‌رغم فراز و نشیب‌های مقطعی، این صنعت، رشد باثباتی را تجربه کرده است.

«Nils Ardersen» با بیان این مطلب افزود: شکی وجود ندارد که ما در دوره‌ی پیش، از یک روند رشد طولانی مدت بهره می‌بردیم و به‌طور سنتی، رشد حمل‌ونقل کانتینری ۳/۵ برابر سریع‌تر از رشد میزان GDP جهانی بوده است.

وی اظهار داشت: «جمعیت در حال رشد در کشورهای در حال توسعه در حال ثروتمند شدن هستند و انتظار می‌رود الگوی مصرفی آنها مشابه الگوی مصرفی کشورهای صنعتی شود. این موضوع فرصت‌هایی را برای شرکت‌هایی مانند مرسک ایجاد می‌کند.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی مرسک با بیان این که مشکلاتی نیز در پیش‌رو خواهد بود گفت: «ما باید خود را به دنیایی عادت دهیم که بی‌ثباتی‌های شدید، چه در طولانی‌مدت، چه در کوتاه‌مدت در آن امکان‌پذیر است، که نتیجه‌ی این بی‌ثباتی‌ها، وقوع فراز و نشیب‌های شدید خواهد بود.»

«Ardersen» ادامه داد: «صادرات چین و سایر کشورهای آسیایی تا زمانی که اختلاف قابل ملاحظه‌ی قیمت تمام‌شده وجود داشته باشد، ادامه دارد.»

وی پیش‌بینی کرد: «کارخانجات به روند توسعه‌ی خود ادامه خواهند داد و این موضوع منجر به حجم بالایی از تقاضای حمل‌ونقل ماشین‌آلات و تجهیزات در سراسر جهان و رشد تجارت کانتینری با سرعتی بیش‌تر از اقتصاد جهانی خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی مرسک با بیان این که: «طی ۵ سال گذشته معادل ۳۵ میلیارد دلار در این ارتباط سرمایه‌گذاری شده است، اظهار داشت: «گردش مالی این شرکت طی ۹ ماهه‌ی ابتدای سال ۲۰۱۰ حدود ۷/۴ میلیارد دلار بوده و تا پایان سال به ۱۰ میلیارد دلار رسیده است.»

پشت پرده و مغز متفکر دزدان دریایی افشا شد

نماینده‌ی ویژه‌ی دبیرکل سازمان ملل اعلام کرد: «شماری از سران قبایل و طوایف سوماتی عامل اصلی حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری در اقیانوس هند هستند.

«ژاک لانگ» که در گذشته عضو کابینه‌ی فرانسه بوده است، در نشست شورای امنیت سازمان ملل متحد گفت: «رؤسای قبایل عامل پنهان و پشت پرده‌ی حملات دزدان دریایی هستند؛ بنابراین، برای ریشه‌کنی پدیده‌ی روزافزون سرقت‌های دریایی، لازم است که اقدامی هماهنگ و جدی بر ضد آن‌ها صورت گیرد.»

وی که در ماه اوت گذشته، از طرف بان کی‌مون، دبیرکل سازمان ملل متحد، مأموریت یافت درباره‌ی راه‌های مؤثر مبارزه با سرقت‌های دریایی تحقیق کند، با ارائه‌ی گزارش خود به شورای امنیت تأکید کرد: «هدف قرار دادن نیروها و عواملی که پشت دزدی‌های دریایی قرار دارند، در ریشه‌کنی این پدیده مؤثر است.»

ژاک لانگ در گزارش خود پیشنهادها و توصیه‌هایی را در زمینه‌ی حقوقی و امنیتی ارائه و به ۱۵ عضو شورای امنیت اعلام کرد: «متأسفانه برای شناسایی و دستگیری مغزهای متفکر دزدی‌های دریایی تاکنون اقدام مؤثری صورت نگرفته است. وی افزود: «بر اساس تحقیقات ما، حدود ۱۵ تن از رؤسای قبایل به عنوان مغز متفکر دزدی‌های دریایی عمل می‌کنند و ما اسامی آن‌ها را به دست آورده‌ایم. مشاوران کی‌مون تصریح کرد: «دزدان دریایی اکنون به کارشناسان پول‌شویی تبدیل شده‌اند و پول‌های کلانی را که به دست می‌آورند، در پروژه‌های مختلف از جمله ساخت‌وساز هتل در کشورهای خارجی سرمایه‌گذاری می‌کنند و وظیفه‌ی کسانی که در مبارزه با دزدی‌های دریایی دخیل هستند؛ این است که جلوی اجرای چنین پروژه‌هایی را بگیرند.»

ژاک لانگ در گزارش خود برای محاکمه‌ی دزدان دریایی سوماتی که در بازداشت به سر می‌برند یا همچنان آزادانه فعالیت می‌کنند؛ تأسیس یک دادگاه تخصصی فرامرزی را در خاک تانزانیا خواستار شده است.

کانال بزرگ ترکیه احداث می‌شود



نخست‌وزیر ترکیه تأکید کرد: این کشور قصد دارد یک گذرگاه آبی را بین دریاهای سیاه و مرمره احداث کند تا ترافیک سنگین در تنگه‌ی بسفر سبک و خطرهای زیست‌محیطی کاهش یابد.

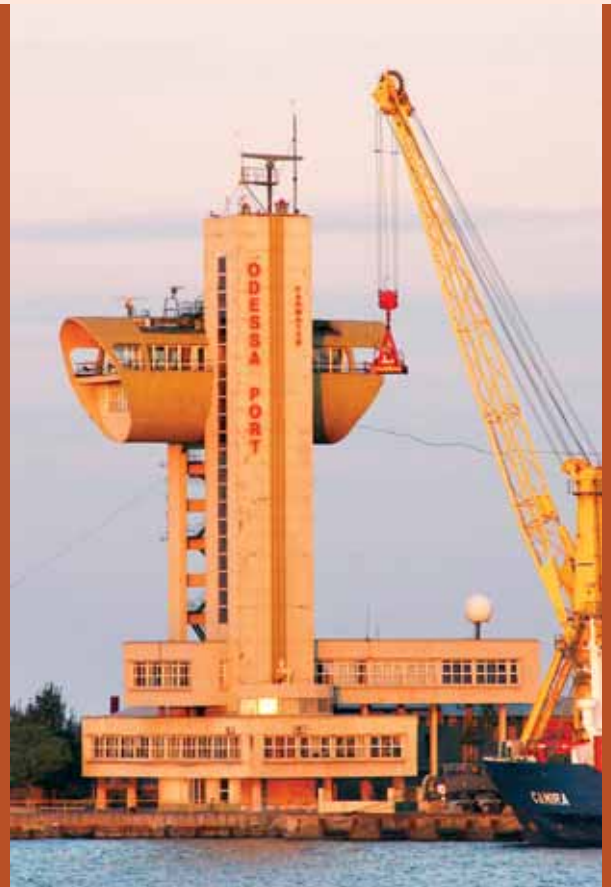
رجب طیب اردوغان در جریان مبارزات انتخاباتی در ترکیه که برای کسب کرسی‌های پارلمانی برگزار خواهد شد، خطاب به هواداران حزب عدالت و توسعه گفت: «ترکیه به سمت اجرای بزرگ‌ترین طرح قرن جاری در حرکت است.»

به گفته‌ی وی، کانال استانبول بین ۴۰ تا ۴۵ کیلومتر درازا خواهد داشت و تا سال ۲۰۲۳ آماده خواهد شد. اردوغان هزینه‌ی اجرایی این طرح را افشا نکرد و نگفت دقیقاً در چه مکانی احداث خواهد شد. نخست‌وزیر ترکیه گفت: پهنای این کانال ۱۵۰ متر خواهد بود. وی افزود: «ما برای ساخت کانال استانبول آستین بالا زده‌ایم. کانال استانبول از کانال پاناما و سوئز بهتر خواهد شد.» نخست‌وزیر ترکیه گفت: «عمق گذرگاه آبی استانبول ۲۵ متر خواهد بود و بالغ بر ۱۶۰ فروند کشتی خواهند توانست به‌طور روزانه از آن عبور کنند.» وی افزود: «با ساخت کانال استانبول لازم است تا از جان دو میلیون نفر که در منطقه زندگی می‌کنند محافظت شود؛ چراکه میلیون‌ها تن مواد خطرناک هر ساله توسط کشتی‌ها از این تنگه ۳۰ کیلومتری عبور می‌کند.» اردوغان گفت: «یکی از اهداف اصلی از ساخت کانال جدید، کاهش ترافیک تنگه‌ی بسفر و به حداقل رساندن خطرات زیست‌محیطی است.»

بسفر باریک‌ترین تنگه‌ی دریایی در جهان است که برای حمل‌ونقل بین‌المللی استفاده می‌شود و اروپا را از آسیا جدا می‌کند. از آن جایی که استانبول، بزرگ‌ترین شهر ترکیه، در دو طرف بسفر قرار دارد؛ جمعیت انبوهی در مناطق ساحلی آن سکونت دارند.»

تصمیم برای افزایش جابه‌جایی کانتینری در بنادر اوکراین

مترجم: نوروز محمدخانی



در بندر اودسا به چشم می‌خورد، آن است که به دلیل واقع شدن این بندر در مرکز شهر، تقریباً از هیچ شانس برای جابه‌جایی کانتینرهای بیش‌تر، برخوردار نیست؛ هر چند این امید وجود دارد که احداث بندری خشک (که با ساخت گذرگاهی جدید، به حومه‌ی شهر متصل می‌شود)، شرایط را بهبود خواهد بخشید.

سال گذشته، بندر اودسا، شاهد تغییراتی بوده است: CGM CMA، مشارکت خود را برای سرمایه‌گذاری مشترک با بندر بروکلین کیف (Kief Brooklyn)، به منظور اجرای پروژه‌ای مشترک در بندر اودسا اعلام کرد و اجرای پروژه‌ی گروه خصوصی پرسپ (Peresyp Group Privat)، قطع شد. شرکت متال اوکراین (MetalUkraine)، جابه‌جایی کانتینرها را از سر گرفت. بندر ماهیگیری ایلیچوسک، با هدف تغییر کاربری به بندری کانتینری، به فروش رسید؛ در شرایطی که شرکت Terminals APM، هیچ تأثیر مهمی را بر راهبری بندر ایلیچوسک، بر جای نگذاشت.

به گفته‌ی "آرتور نیتسویچ" (از کارشناسان دریایی شرکت رویال هاسکونینگ)، کارهای بزرگ در عرصه‌های لایروبی، محدودیت‌های ناوبری، تکمیل زیرساخت توسعه نیافته‌ی حمل‌ونقل غیردریایی، کاربرد محدودیت‌های جغرافیایی و جلوگیری از ساخت و سازهای پرهزینه و بدون کیفیت به لحاظ راهبری، از جمله مواردی است که لغو شدن، به حالت تعلیق درآمدن یا به تأخیر

افزایش سطح پیش‌بینی شده‌ی ۱/۲۴ میلیون TEU کاهش داد.

با این وجود، مسؤولان این جمهوری، بهبود سطح خدمات و افزایش ظرفیت کانتینری بنادر اوکراین را، به منظور در اختیار گرفتن برخی از این کانتینرها (که هم‌اکنون بین بندر کنستانتا و بندر روسیه جابه‌جا می‌شوند)، به عنوان هدف دنبال می‌کنند.

در سال ۲۰۰۸ میلادی، حدود ۹۹ درصد از کانتینرهای اوکراینی در بنادر ایلیچوسک (Ilyichevesk) و اودسا و بقیه در بندر ماریوپول (Mariupol) و بردیانسک (Berdiansk) جابه‌جا شدند. در بندر ایلیچوسک که ظرفیت ۶۷۰/۵۵۶ TEU جابه‌جایی را دارد، مسؤولیت حمل کانتینرها، بر عهده‌ی شرکت خصوصی کانتینر ملی (NCC) است که از جمله شرکت‌های اقماری یوکرترانس کانتینر (Ukrtranscontainer) محسوب می‌شود. این شرکت در نوامبر ۲۰۰۷، مرحله‌ی نخست احداث پایانه‌ی ۵۰۰ میلیون دلاری (که با مدیریت دولتی اداره می‌شود) را به پایان رساند.

بندر شهر اودسا

شرکت ایچ پی سی اوکراین (HPC-Ukraine) از شرکت‌های اقماری Port Hamburg Consulting، در بندر اودسا (با ظرفیت جابه‌جایی ۵۷۲/۱۷۰ TEU در سال ۲۰۰۸)، به عنوان راهبر اصلی فعالیت می‌کند. مشکلی که

جمهوری اوکراین، به دلیل برخورداری از موقعیت جغرافیایی، به عنوان یکی از همسایه‌های شرقی اتحادیه‌ی اروپا و یکی از بزرگ‌ترین همکاران تجاری این اتحادیه (و یکی از پررونق‌ترین بازارهای آن) محسوب می‌شود. باید از جمهوری اوکراین، به عنوان نقطه‌ی اتصال بسیار مهم دالان تجاری موجود، واقع در امتداد دریای سیاه، قزاقستان و دریای خزر به آسیای مرکزی، یاد کرد.

آیا جمهوری اوکراین، فرصت‌های دیگری را برای سرمایه‌گذاری به منظور احداث پایانه‌ی کانتینری فراهم خواهد آورد؟

در منطقه‌ی دریای سیاه و دریای آزوف، تعدادی بندر کانتینری مهم، از جمله کنستانتا (ارمنستان)، اودسا (اوکراین)، نووروسییسک (روسیه)، پوتی (گرجستان) و وارنا (بلغارستان) وجود دارد که ظرفیت بندر کنستانتا، از مجموع ظرفیت‌های دو بندر اوکراینی یاد شده، بیش‌تر است. البته این وضعیت، در طولانی‌مدت پایدار به نظر نمی‌رسد، به ویژه وقتی مزایای اوکراین و پتانسیل حمل‌ونقل بار این جمهوری از طریق دریا، مد نظر قرار می‌گیرد.

ظرفیت بندر اوکراین، حدود یک میلیون TEU در سال ۲۰۰۷ میلادی بوده است. هر چند انتظار می‌رفت این رقم به ۱/۵ میلیون TEU در سال ۲۰۰۸ افزایش یابد، اما تأثیر بحران اقتصادی،

بیشتر، کاملاً احساس می‌شود. هر چند سرمایه‌گذاران بالقوه، ممکن است از احتمال مخاطرات سیاسی موجود آگاهی داشته باشند، اما با این وجود، آن‌ها نباید از جنبه‌های مهم راهبردی کشور و امکانات بالقوه‌ی کسب سود و درآمد، با بی‌تفاوتی گذر کنند. به این ترتیب، به رغم مشکلات سیاسی و اقتصادی جهانی، مسؤولان بنادر اوکراین در حوزه‌ی دریای سیاه، هم‌چنان برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی به تلاش‌های خود ادامه خواهند داد. ■

* "آرتور نتسویچ"، از اعضای دفتر قانون بین‌المللی (Offices Law International) و از کارشناسان دریایی مؤسسه‌ی رویال‌هاسکونینگ است که فعالیت‌هایش را در زمینه‌ی اجرای پروژه‌های توسعه‌ی بنادر، سرمایه‌گذاری خارجی و برنامه‌ریزی‌های اقتصادی متمرکز کرده است.

حقوق گمرکی برای کالاهای وارداتی، عضویت در سازمان تجارت جهانی و امکان بالقوه‌ی ارائه‌ی خدمات حمل‌ونقل دریایی به سایر کشورهای حوزه‌ی دریای سیاه، کاهش هزینه‌ها در این بازار نامطمئن جهانی، به‌شخصی بسیار مهم و حیاتی تبدیل شده است؛ در نتیجه بسیاری از کارشناسان معتقدند: زمان آن فرا رسیده است که اقدامات مسؤولان بنادر اوکراین، بر مقوله‌ی افزایش ظرفیت جابه‌جایی کانتینر، متمرکز شود. به گفته‌ی "نتسویچ"، هم‌اکنون راهبران جهانی در بنادر اودسا و ایلیچویسک، با در اختیار داشتن امکانات و تسهیلات مناسب پایانه‌ها، از مزیتی بالا (به دلیل حسن شهرت و ارائه‌ی خدمات مطلوب) برخوردارند؛ به ویژه در بازاری با قوانین محافظه‌کارانه که به دست آوردن مشتریان جدید، زمان و انرژی زیادی را به خود اختصاص می‌دهد. در عین حال، نیاز به سرمایه‌گذاری خارجی

افتادن عملیات اجرایی بسیاری از پروژه‌های بزرگ بندر اودسا را در پی داشته است. در مکان‌های دیگری از جمهوری اوکراین، مانند بندر یوزنی (Yuzhny) هم‌اکنون عملیات ساخت پایانه‌ی کانتینری جدید در جریان است و قرار است فاز یک این پایانه (پایانه Transinvestservice)، به ظرفیت ۴۳۰/۰۰۰ TEU، در نیمه‌ی دوم سال جاری میلادی، عملیاتی شود.

به علاوه، قرار است در بندر اوچاکف (Ochakov)، طرحی بلندپروازانه با هدف تبدیل بندر به تأسیساتی عظیم، به منظور جابه‌جایی کانتینر با ظرفیت سالانه‌ی بیش از ۵ میلیون TEU، به اجرا درآید. در شرایطی که کلیات این طرح، توسط وزارت حمل‌ونقل و ارتباطات اوکراین به تصویب رسیده است، تعدادی از پروژه‌های جدید احداث پایانه کانتینری نیز برای بنادر سواستوپل (Sevastopol) نیکولایف (Nikolaev) و خارسون (Kherson)، در نظر گرفته شده است؛ هر چند همه‌ی این پروژه‌ها درهاله‌ای از ابهام قرار دارند و در شرایط فعلی، سخنی از آن‌ها مطرح نیست.

سطوح دست نیافتنی مداخله

یکی از مشکلات موجود در بنادر اوکراین، فقدان هرگونه رقابت در زمینه‌ی نرخ جابه‌جایی کانتینری است، به گونه‌ای که تقریباً همه‌ی تعرفه‌های جابه‌جایی، توسط وزارت حمل‌ونقل و ارتباطات، تعریف تعیین می‌شود. در نتیجه، عملکرد، بهره‌وری، سطوح خدمات مشتری و قابلیت اطمینان مسیرهای پشت‌ساحلی تحویل کالا، از جمله عوامل کلیدی موفقیت محسوب می‌شوند. به علاوه، حاکمیت قانون بر محیط تجاری اوکراین برای سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی بنادر، آن را از گستره‌های اقتصادی بی‌نقص و تمام‌عیار، بسیار دور کرده است. نیاز به نوعی چارچوب قوانین و مقررات برای مشارکت بخش خصوصی و برگزاری مناقصه‌های شفاف، برای دستیابی به موفقیت‌های آتی، بسیار حیاتی است.

با تصمیم بحث‌برانگیز دولت اوکراین در ماه مه سال ۲۰۰۸ میلادی در مورد در اختیار داشتن حق تأیید قراردادهای مربوط به سرمایه‌گذاری بندری، شرایط بهبود نیافت. کارشناسان اعتقاد دارند که این تصمیم، هم به لحاظ قانونی دارای شبهه است و هم سرعت سرمایه‌گذاری در بنادر را کاهش داده است. با این وجود، اجرای پروژه‌ی موج‌شکن بندر اودسا برای احداث پایانه‌ی کانتینری با ظرفیت یک میلیون TEU و هزینه‌ای بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار آمریکا (که سال‌ها پلاتکلیف به حال خود رها شده بود)، در اوایل ماه مارس ۲۰۰۹، به طور ناگهانی به تأیید مقاماتی هیئت وزیران رسید. با توجه به ظرفیت اضافی موجود، آزادسازی رژیم



تلاش برای جذب نیروهای کارآمد

مترجم: نوروز محمدخانی

هرچند اجرای جهانی کنوانسیون STCW می‌تواند این اطمینان را ایجاد کند که دریانوردان برای تأمین الزامات مربوط به راهبری کشتی، به درستی آموزش داده می‌شوند، اما تأمین تعداد کافی دریانوردان، به ویژه افسران واجد شرایط کشتی، همچنان موجب نگرانی است. مطالعات دوره‌ای BIMCO/ISF، از کمبود پیش‌بینی شده‌ی حدود ۲۷ هزار افسر، تا سال ۲۰۱۵ میلادی در اقصی نقاط جهان حکایت دارد، در شرایطی که مطالعه‌ای جدیدتر، از کمبود بیش از ۸۳/۹۰۰ افسر، حتی زودتر از تاریخ یاد شده خبر می‌دهد. با توجه به افزایش پیش‌بینی نشده‌ی سفارش ساخت کشتی‌های جدید (پس از شکوفایی بازار کشتیرانی)، انتظار می‌رود این کمبود، حتی نمود بیش‌تری یابد. بی‌تردید، با تحویل سفارشات (هرچند به دلیل بحران مالی حاکم بر جهان، ممکن است تاریخ آن به تعویق افتد)، برای ساخت کشتی‌های جدید دارای تجهیزات بیش از پیش مدرن، نیاز جدی به حضور دریانوردان لایقی احساس می‌شود که از هر لحاظ، برای هدایت ایمن و مطمئن کشتی‌های یاد شده، بدون هرگونه آسیب زیست‌محیطی، از شایستگی کامل برخوردار باشند.

مشکل آغاز می‌شود

هم‌اکنون، در بعضی از بنادر دنیا (به ویژه در کشورهای دارای دریانوردی سنتی)، نوعی بی‌میلی و عدم گرایش در جوانان برای انتخاب رشته‌ی دریانوردی به عنوان حرفه‌ی دائمی مشاهده می‌شود. حتی مدت زمان اشتغال جوان‌هایی که این حرفه را برای امرار معاش خود برمی‌گزینند، نیز کوتاه است؛ زیرا آنان یا تمایلی به انجام وظایف محوله‌ی دریایی ندارند و یا قادر به انجام آن نیستند و مهم‌تر این‌که، آنان به زودی تصمیم می‌گیرند که در دریا نمانند. چنین انتخابی، تا حدی تحت تأثیر قوانین و مقررات و عملکردهای غیرمفید قرار دارد که برای همه‌ی ما، نوعی چالش محسوب می‌شود، زیرا در گام نخست، جوانان را از پیوستن به حرفه‌ی دریانوردی باز می‌دارد و سپس موجب دل‌سردی دریانوردان مشغول به خدمت، در ادامه‌ی کار می‌شود.

دریانوردان، خدمات حیاتی را برای صنعت کشتیرانی فراهم می‌آورند؛ صنعتی که در تحقق توسعه‌ی پایدار جهانی، با حمل محموله‌های تجاری در نهایت امنیت و ایمنی، بدون هرگونه اثرات مخرب زیست‌محیطی و ارزان‌تر از سایر شیوه‌های حمل‌ونقل، نقشی بسیار مهم ایفا می‌کند. در واقع، شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی، مسؤولیت حمل بیش از ۹۰ درصد کالاهای تجاری جهان را برعهده

دارند و با توجه به این واقعیت که بخش قابل توجه‌ای از این جابه‌جایی، به کالاهای فله، مانند غلات و فرآورده‌های نفتی (که به طور عمده از طریق شناورهای مخصوص حمل بار فله حمل می‌شوند) اختصاص دارد، اطلاعات آماری موجود، ما را به این نتیجه‌گیری انکارناپذیر سوق می‌دهد که بدون صنعت کشتیرانی، نیمی از جهان دچار گرسنگی خواهد شد و نیمی دیگر نیز، از سرما یخ خواهد زد.

این حرفه‌ی ممتاز و بی‌نظیر، با وجود ۱۰۰ هزار فروند کشتی تجاری و با استخدام بیش از یک میلیون و دویست و پنجاه هزار نفر دریانورد از اقصی نقاط جهان ایجاد شده است. با توجه به برآورد به عمل آمده از جمعیت ۶/۷ میلیارد نفری جهان، ارقام، این واقعیت عجیب اما در عین حال تکان دهنده را بیان می‌کند که: تأمین خوراک و سوخت ساکنین این کره‌ی خاکی، تنها به بیش از یک میلیون نفر دریانورد وابسته است.

بر پایه‌ی این واقعیت، نباید کوچک‌ترین فرصت را برای بهبود جنبه‌های مختلف کشتیرانی، به عنوان صنعتی پویا و پرتراوت از دست داد؛ صنعتی که همراه با ایجاد مسؤولیت‌های اجتماعی به عنوان یک نهاد صنفی (برای دریانوردان)، درآمد، انگیزه و جایگاه شغلی معتبر را برای کارکنانش فراهم می‌آورد.

بدین‌سان، ما باید بر دو شاخص تمرکز داشته باشیم: این‌که سیاست‌مداران و عموم مردم باید از ارزش بالای صنعت کشتیرانی و جایگاه مهم آن در جامعه‌ی جهانی، آگاهی یابند و دیگر این‌که وجهه‌ی این صنعت، باید بین جوانان در مدارس و دانشگاه‌های اقصی نقاط جهان، بهبود یابد، تا موقعیت شغلی ممتاز آن، با تأکید بر فرصت‌های بی‌نظیری که این حرفه در کوتاه‌مدت- میان‌مدت و طولانی‌مدت ایجاد می‌کند، تضمین شود. از این‌رو، در این زمینه، همه‌ی ذی‌نفعان فعال در این عرصه برای مثال، صنعت کشتیرانی، دولت‌ها و سازمان بین‌المللی دریانوردی- باید به هم پیوندند و به صورت جمعی، برای حل مشکل اقدام کنند.

جذابیت‌های صنعت دریانوردی

صنعت کشتیرانی به خودی خود، هم در کانون مشکلات متنوع قرار دارد و هم بیش‌ترین راهکارها را برای رسیدن به راه‌حل‌های کاربردی جهت حل مشکل کمبود دریانوردان، در اختیار دارد. خلاصه‌ی کلام این‌که، ایجاد یک فرصت شغلی در دریا برای جوانان، در مقایسه با سایر مشاغل گوناگون در خشکی، باید از جذابیت بیش‌تری برخوردار باشد. بنابراین صنعت کشتیرانی، باید راهکاری را برای درک بیش‌تر مزایای اشتغال در این صنعت و تبیین

هم‌زمان باید امکانات رفاهی و فضای مناسب در عرشه نیز، تأمین شود. بعضی از سازمان‌های کشتیرانی، به تازگی پیشرفت‌های خوبی را در این زمینه تجربه کرده‌اند و صنعت کشتیرانی ممکن است بتواند از این‌گونه اقدامات، الگوبرداری کند.

باید شرایطی فراهم شود که دریانوردان شاغل، به حضورشان در صنعت کشتیرانی و به شغل خود مباحثات کنند. مدیران و مهندسان ارشد، باید برای ایراد سخن‌رانی در جمع کارکنان جوان‌تر، به منظور ارائه‌ی تجربیات و اندیشه‌های‌شان در حوزه‌ی خدمت‌رسانی در عرصه‌ی کشتیرانی دعوت شوند و صنعت کشتیرانی باید زمینه‌ی انجام گفت‌وگو و مذاکره با جوامع محلی در راستای ارج نهادن به مقام دریانوردان و خدمات ارائه شده توسط آنان، به منظور بهتر شدن زندگی جامعه‌ی بشری را ایجاد نماید.



صنعت کشتیرانی به خودی خود، هم در کانون مشکلات متنوع قرار دارد و هم بیش‌ترین راهکارها را برای رسیدن به راه‌حل‌های کاربردی جهت حل مشکل کمبود دریانوردان، در اختیار دارد.

امور و شرایط غیرمرتبط با دریانوردی

خارج شدن از دنیای دریانوردی نیز، با احتمال پرداخت هزینه برای ارائه‌ی تصویری روشن از صنعت دریانوردی و افزایش دانش و آگاهی از فرصت‌های شغلی این عرصه، همراه است. مدیران ارشد و شاخص (به عنوان الگوهای تأثیرگذار در ایفای نقش خود به عنوان دریانورد) باید در رویدادهای غیردریایی حضور یابند و تصویری روشن از صنعت دریانوردی ارائه کنند، این صنعت:

- مسؤلیت حمل بیش از ۹۰ درصد بار تجاری جهان را بر عهده دارد؛
- به منزله‌ی شیوه‌ی تمیز و کارآمد برای حمل‌ونقل کالا محسوب می‌شود؛
- اقتصادی‌ترین روش برای حمل بار فله است.

این صنعت (همراه با سازمان‌های کشتیرانی)، باید تلاش خود را برای ارتقاء جایگاه شغلی در کشتیرانی از سطوح آموزش ابتدایی در مدارس آغاز کند و به همراه آن، توجه همگان را به این واقعیت جلب کند که کسب تجربه‌ی دریانوردی، مسیری هموار برای دستیابی به سایر فرصت‌های شغلی در عرصه‌ی دریانوردی و کشتیرانی است. در این زمینه، صنعت کشتیرانی می‌تواند فرصتی را برای حضور دانش‌آموزان و دانشجویان در دریا و آشنایی آنان با فرصت‌های شغلی

در دریا، به زندگی در ساحل نزدیک شود، به طوری که کارکنان این صنعت، همچون افراد حاضر در خشکی، از زندگی دور از ساحل لذت ببرند. تحقق این امر، احتمالاً با مورد توجه قرار گرفتن شاخص‌هایی چون کاهش مدت زمان حضور در عرشه، عقد قراردادهای طولانی‌مدت، فرستادن کارکنان به مرخصی به دفعات (مرخصی با حقوق)، تخصیص بیمه‌ی تأمین اجتماعی، فراهم کردن دسترسی به اینترنت و سایر خدمات مشابه میسر خواهد شد.

حمایت مالی صنعت کشتیرانی برای استقرار و ارتقای مؤسسات آموزشی و بهره‌مندی از امکانات آموزشی موجود، بی‌تردید ضمن مهیا کردن زمینه‌ی ارتقاء سطح آموزش‌های دریانوردی، حمایت از دریانوردان جدید و مشغول به کار را نیز، در خلال دوره‌ی آموزش میسر می‌سازد. در این زمینه، صنعت کشتیرانی، باید برگزاری دوره‌های آموزشی در ساحل را، به شرط حضور در این کلاس‌ها در قالب مأموریت کارکنان (به جای مرخصی)، مد نظر قرار دهد.

بانوان نیز، باید برای کار کردن در بخش دریانوردی تشویق شوند. این مهم با به تصویر کشیدن مزایای در دسترس و ارائه‌ی اطلاعات مفید در خلال برگزاری کنفرانس‌ها و رویدادهای رسانه‌ای، محقق خواهد شد.

شاخص جامعه‌شناختی (موازنه‌ی کار/ زندگی) و عوامل مالی (شاخص‌های محدودکننده‌ی جذابیت کار در دریا) آن، ارائه کند.

رویدادهای مرتبط با دریانوردی

برخی شرکت‌ها و سازمان‌ها، در حال حاضر به این‌گونه امور واقف‌اند و برای پرداختن به آن‌ها و یافتن راه‌حل‌های مناسب، اقدامات لازم را به عمل می‌آورند. با این وجود، همه‌ی سازمان‌ها و نهادهای درگیر، به این واقعیت معترفند که می‌توان اقدامات بیش‌تری انجام داد. برای مثال، در جریان برگزاری کنفرانس‌ها و سایر رویدادهای مشابه، مسؤولان صنعت کشتیرانی می‌توانند ابتکار عمل را در دست گیرند و با استفاده از امکانات رسانه‌ای (به ویژه رسانه‌های الکترونیکی)، این حرفه را به دیگران، بیش‌تر بشناسانند. به علاوه، صنعت کشتیرانی باید به فراهم کردن زمینه‌ی حمایت و انجام تلاش‌های مستمر با هدف بهبود تصویر این صنعت در اذهان عمومی، هم‌چنان ادامه دهد و از برخی الگوهای کلیدی، به عنوان نمونه‌هایی از پیشرفت و بهبود جایگاه شغلی این صنعت، استفاده کند.

صنعت کشتیرانی، باید با نگاهی دقیق‌تر، به شیوه‌های زندگی امروز بنگرد و شرایط جذب دریانوردان را به گونه‌ای فراهم آورد که زندگی



به امور دریایی (مالیات‌های تناژ، حوادث و رخدادهای رسیدگی حقوقی و قضایی به امور دریانوردان مجرم، تأمین دریانوردان، غیره)، بر فرایند درک عموم مردم از شرایط حاکم بر صنعت دریانوردی، تأثیر مستقیم می‌گذارد.

دورنمای دریانوردی

برای ارایه‌ی دورنمایی برجسته از صنعت دریانوردی، دولت‌ها باید از تمامی تلاش‌های این صنعت در راستای بهبود جنبه‌های متعدد این صنعت و تولید تصویری روشن از آن، حمایت کنند. دولت‌ها می‌توانند به صورت غیرمستقیم (اما مهم و تأثیرگذار) در تهیه و تدوین استانداردهای لازم و ارتقاء شاخص (یا ماهیت) دوستی این صنعت با محیط‌زیست، مشارکت داشته باشند. دولت‌ها ممکن است مشوق و حامی عملکردهایی باشند که برای افزایش میزان جذابیت دریانوردی، به عنوان نوعی فرصت شغلی مناسب و سکوی پرتابی برای ارتقای شغلی و دستیابی به سایر مشاغل مرتبط در ساحل به حساب بیایند که به طور مشخص، از طریق برگزاری دوره‌های دانشگاهی نمود می‌یابند. درس‌ها و آموزش‌ها، ممکن است از طریق راه‌کارهای صورت گرفته برای جذب جوانان، به منظور پیوستن آنان به نیروهای مسلح آموخته شوند. این روند ممکن است با فراهم آمدن انگیزه‌های لازم در صنعت کشتیرانی برای ایجاد تسهیلات آموزشی در کشتی‌ها محقق شود. از آنجایی که بسیاری از بنادر و کشتی‌ها در کنترل مستقیم دولت‌ها قرار دارند، ممکن است

در زندگی روزمره‌ی مردم مفید واقع شود. نهادهای ملی وابسته به صنعت دریانوردی، ممکن است تمایل داشته باشند این مسؤولیت را خود بر عهده بگیرند و در این راستا، تهیه و توزیع بسته‌های آموزشی حاوی اطلاعات برای جوانان در سطح جهان را مورد توجه قرار دهند.

صنعت کشتیرانی، همچنین ممکن است ضمن شناسایی زمینه‌های ایجاد انگیزه در کارکنان خود از سوی سایر مراکز و مشاغل مرتبط با این صنعت نیز برای تغییر شغل، رویکردهای لازم برای مقابله با آن را مورد توجه قرار دهد. کارکنان شناورهای ماهی‌گیری، مهندسان مکانیک و پرسنل دریانوردی، ممکن است با ورود به دوره‌های تخصصی، بار دیگر آموزش داده شوند.

دولت‌ها

تأمین دریانوردان شایسته، مستلزم برگزاری دوره‌های آموزشی کاربردی و تخصصی است. مسؤولیت برگزاری این کلاس‌ها و تأمین امکانات و تسهیلات آموزشی، مطابق با استانداردهای دریانوردی، در اصل در اختیار دولت‌ها است و در بسیاری موارد، دولت‌ها به صورت مستقیم، این‌گونه امکانات و تسهیلات را فراهم می‌کنند. اگر این تسهیلات به‌اندازه‌ی کافی تأمین نشود (چه از لحاظ مالی و چه از جنبه‌ی منابع انسانی)، بی‌تردید قدرت و توانایی صنعت کشتیرانی در آموزش نیروهای با محدودیت روبرو خواهد شد. سیاست‌های اتخاذ شده توسط دولت‌ها، در پاسخ‌گویی

حمایت مالی صنعت کشتیرانی برای استقرار و ارتقای مؤسسات آموزشی و بهره‌مندی از امکانات آموزشی موجود، بی‌تردید ضمن مهیا کردن زمینه‌ی ارتقاء سطح آموزش‌های دریانوردی، حمایت از دریانوردان جدید و مشغول به کار را نیز، در خلال دوره‌ی آموزش میسر می‌سازد.

موجود در این صنعت (برای مثال در دوره‌ی تعطیلات/ دوره‌های عملی با هدف کسب تجربه‌های عملی در زمینه‌ی کار) یا از طریق بازدیدهای تفریحی از کشتی‌ها و بنادر فراهم آورد. افزایش آگاهی از صنعت دریانوردی براساس برخی رویدادهای خاص مانند روز جهانی دریانوردی، اقدامی موفق در این راستا محسوب می‌شود.

سازمان‌های دریانوردی، ممکن است به صورت مشترک، اقدامات استاندارد را برای ارائه‌ی تصویری روشن از فرصت‌های شغلی در دریا (در مجامع مختلف) به عمل آورند. نتایج این تلاش‌ها، ممکن است در مدارس اقصی نقاط جهان، توسط اتحادیه‌های محلی کشتیرانی، نهادهای تجاری، دولت‌ها و مؤسسات دریانوردی توزیع شود. تهیه و چاپ کتاب‌های مربوط به صنعت دریانوردی با هدف فراهم آوردن اطلاعات مفید برای کودکان در سنین مختلف (شبهه کاری که توسط IMO تحت عنوان مجموعه "داستان‌های مو کوچولو" صورت گرفته است) نیز، ممکن است در ایجاد درکی بهتر از نقش صنعت کشتیرانی



تأمین دریانوردان شایسته، مستلزم برگزاری دوره‌های آموزشی کاربردی و تخصصی است. مسئولیت برگزاری این کلاس‌ها و تأمین امکانات و تسهیلات آموزشی، مطابق با استانداردهای دریانوردی، در اصل در اختیار دولت‌ها است و در بسیاری موارد، دولت‌ها به صورت مستقیم، این‌گونه امکانات و تسهیلات را فراهم می‌کنند.

IMO، صفحاتی را در پایگاه اینترنتی این سازمان، به معرفی انواع فرصت‌های شغلی در دسترس صنعت دریانوردی و شیوه‌های دستیابی به این مشاغل، از طریق پایگاه‌های مرتبط با صنعت کشتیرانی اختصاص خواهد داد و به شناسایی موضوعات قابل طرح در رویداد آتی روز جهانی دریانوردی خواهد پرداخت و مدیریت برگزاری روز جهانی دریانوردی (باهدف تکریم نقش دریانوردان) را بر عهده خواهد داشت.

سازمان بین‌المللی کار

از سازمان بین‌المللی کار نیز برای حمایت از این تلاش، در تمامی فعالیت‌های مرتبط با صنعت کشتیرانی و دریانوردی دعوت به عمل خواهد آمد. این سازمان، به ویژه ابزارهای گوناگونی (که به طور مستقیم با اهداف مورد نظر در ارتباط است) را آماده کرده است و از به کارگیری امکانات سازمان جهانی دریانوردی برای حمایت از آن، به هر روش ممکن، دعوت خواهد شد. ■

جلوگیری می‌کند. جوامع محلی باید تشویق شوند تا به دریانوردان به خاطر خدمات منحصر به فردشان احترام بگذارند؛ خدماتی که این افراد برای رفاه و آسایش هرچه بیش‌تر ساکنان زمین در اقصی نقاط جهان انجام می‌دهند. این رویکرد حتی باید به نقشی که خانواده‌های دریانوردان بر عهده دارند نیز تعمیم یابد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی

سازمان بین‌المللی دریانوردی و (به ویژه) دبیرکل و گروه کارکنان این سازمان، برای تأثیرگذاری هرچه بیش‌تر تلاش‌های صنعت کشتیرانی، دولت‌ها و سایر سازمان‌های بین‌المللی، این مقوله را در هر فرصت مناسب، از طریق سخنرانی‌ها، انتشار متون مناسب و تشکیل جلسات توجیهی با محتوای مناسب، مطرح خواهند ساخت؛ این تلاش در جریان دیدار با مقام‌های دولتی و در جریان برگزاری جلسات با افراد مسؤول این صنعت (نمایندگان صنعت کشتیرانی یا دولت به هنگام مأموریت یا حضور در رویدادهای دریایی)، تکرار خواهد شد.

دبیرکل IMO در جریان مأموریت‌های خارجی خود، در صورت امکان، از تسهیلات و امکانات آموزشی دریانوردی و غیردریانوردی و سازمان‌های ارائه دهنده خدمات رفاهی به دریانوردان، برای اعلام آمادگی جهت حمایت از این نهادها، بازدید خواهد کرد و دیدار از بخش‌های دولتی دریایی و غیردریایی را در راستای ارتقاء صنعت کشتیرانی و دریانوردی، مورد نظر قرار خواهد داد.

اقدامات بیش‌تری برای تشویق دانش‌آموزان مدارس برای بازدید از کشتی‌ها در بنادر، به عمل آید؛ به گونه‌ای که شرایط برای آشنایی هرچه بیش‌تر آنان با حرفه‌ی دریانوردی ایجاد شود. به همین منظور، دولت‌ها می‌توانند با الگو قرار دادن اقدامات صورت گرفته توسط سایر دولت‌ها، در حمایت از صنایع کشتیرانی خود، تلاش‌های مفیدی را برای آرایه‌ی تصویری فراگیر از مشاغل دریایی (برای مثال، با تشخیص خدمات دریایی به عنوان حرفه‌ای مجزا از خدمت سربازی، آموزش اشخاص بی‌کار و فراهم کردن زمینه‌ی استخدام و اشتغال بانوان) انجام دهند.

تلاش‌های بیش‌تر دولت‌ها

آن دسته از مسؤولان بلندپایه‌ی دولتی که برخوردار از دانش دریانوردی‌اند و یا دارای مسئولیت‌های مستقیم دریانوردی هستند، می‌توانند دیدگاه سایر مسؤولان را نسبت به مزایای اقتصادی حاصل از تأمین نیروی کار و خدمات کشتیرانی جلب کنند، تصویری روشن از مزایایی زیست‌محیطی ارائه دهند و نگاه‌ها را به نقش دریانوردان شایسته در حفاظت از محیط‌زیست دریایی و ساحلی معطوف سازند. همچنین، باید تلاش‌های بیش‌تری در هدایت افکار به سوی اثرات منفی برخی سیاست‌ها و اقدامات دولت‌ها (برای مثال سخت‌گیری‌های پایه‌ای که مایه‌ی دل‌زدگی دریانوردان، اعمال تمهیدات نادرست امنیتی و... می‌شود) صورت گیرد؛ سیاست‌هایی که همچون مانع، از تلاش‌های به عمل آمده برای جذب جوانان،

کسب مهارت‌های تخصصی نیاز امروز کارگران تخلیه و بارگیری در بنادر

حسین صدیقی - حسین خبیدویی
(کارشناس امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر)

طرح موضوع

نیروی کارگری، درست در زمانی روی داد که حجم عملیات تخلیه و بارگیری نیز تغییر یافت و تجهیزات مختلف با عملکردهای متفاوتی وارد بندر شد. با این وجود، و با افزایش حجم ورودی کانتینرها به بنادر، کارگران مهارت جدیدی پیدا نکردند و همان دید سنتی در ارتباط با به‌کارگیری شیوهی تخلیه و بارگیری در بنادر وجود داشت. متأسفانه این نوع نگاه (تخصصی بودن شغل خن‌کاری)، گاه در بین متولیان امور بندری نیز دیده نمی‌شود که خود، موجبات آن را فراهم می‌آورد تا شیوه‌های تخلیه و بارگیری، به‌رغم گذشت زمان، هنوز به صورت سنتی انجام شود و کارگران و کالاهای در حین عملیات، با حوادث و اتفاقات ناگواری روبرو باشند. از این‌رو لزوم برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی و تشویق شرکت‌های خصوصی برای ملزم کردن کارگران، جهت گذراندن دوره‌های آموزشی مرتبط با این حرفه، احساس می‌شود. حضور فعال کارگران در دوره‌های آموزشی، می‌تواند مزایای زیر را به دنبال داشته باشد:

۱. کاهش حوادث کارگری،
 ۲. کاهش خسارات به کالا و صاحب کالا،
 ۳. افزایش ایمنی کارگران در حین انجام عملیات،
 ۴. رضایت صاحبان کالا و شناورها،
 ۵. کاهش هزینه شرکت‌های خصوصی برای جبران حوادث کارگری،
 ۶. تسریع عملیات تخلیه و بارگیری،
 ۷. بهره‌وری مناسب از تجهیزات بندری،
 ۸. کاهش زمان تخلیه و بارگیری،
 ۹. کاهش هزینه هر تن بار از طریق تسهیل تخلیه به روش‌های مختلف،
 ۱۰. صرفه‌جویی اقتصادی،
 ۱۱. سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی منابع انسانی، به عنوان مهم‌ترین رکن هر شرکت،
 ۱۲. بهبود اعتبار شرکت و سازمان در اثر کاهش میزان حوادث عملیاتی،
- الگویی که در بخش حمل و نقل دریایی و عملیات تخلیه و بارگیری در سراسر جهان در حال اجراست و بنادر کشورهای در حال

اگر نگاهی به تاریخچه‌ی کارگری در بنادر انداخته شود، می‌توان به صورت تقریبی آن را به سه دوره تقسیم‌بندی کرد: در دوره‌ی نخست، همه‌ی فعالیت‌های تخلیه و بارگیری و انبارداری، توسط کارکنان بندر (کارگران رسمی) انجام می‌شد و کارگران این حرفه، به صورت دوره‌ای، در آموزش‌های برگزارشده توسط سازمان شرکت می‌کردند و اطلاعاتی در خصوص نحوه‌ی تخلیه و بارگیری، صفای، باربندی و... به دست می‌آوردند و در حین عملیات، آن‌ها را به کار می‌بستند. در این دوره مشکلات آموزش نیروی انسانی در بنادر به صورت حاد وجود نداشت. در دوره‌ی دوم که بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی امور تصدی‌گری به بخش خصوصی واگذار شده، هنوز کارگرانی که تحت پوشش سازمان به صورت رسمی فعالیت داشتند، همچون دوره‌ی اول؛ از دوره‌های آموزشی برگزار شده، استفاده می‌کردند که باعث انتقال تجربیات و مهارت‌های یاد گرفته شده به سایر کارگران بخش خصوصی می‌شد. در دوره‌ی دوم، آموزش‌ها علاوه بر سیستم کلاسیک آن در مراکز آموزشی، در حین انجام کار نیز به روش سینه به سینه به نسل جدید انتقال داده می‌شد. در دوران سوم که کلیه‌ی فعالیت‌های تخلیه و بارگیری به بخش خصوصی واگذار شد، به علت ضعف مالی شرکت‌های خصوصی، بالا بودن هزینه‌های برگزاری دوره‌های آموزشی توسط مؤسسات خصوصی و عدم اعتقاد شرکت‌های خصوصی به آموزش کارگران عملیاتی، عملاً در خصوص به‌کارگیری شیوه‌های صحیح تخلیه و بارگیری، آموزش خاصی به کارگران تازه‌کار داده نشد و نسل جدیدی از کارگران تخلیه و بارگیری که آموزش‌های لازم را ندیده بودند وارد بندر شدند؛ به طوری که به‌مرور زمان، کارگران قدیمی، جای خود را به کارگران جدیدی دادند که آشنایی مختصری نسبت به نکات ایمنی و شیوه‌ی درست تخلیه و بارگیری داشتند. این اتفاق (عدم آموزش

منابع انسانی یکی از مهم‌ترین ثروت‌های یک سازمان پویا و از ارکان مهم توسعه‌ی پایدار هر جامعه به شمار می‌آید. صیانت از سلامت روانی و جسمانی نیروی کار، نه تنها وظیفه‌ای انسانی که یک الزام قانونی نیز محسوب می‌شود. بدون شک، وضعیت فعلی نیروی کارگری در بنادر، همزمان و هم‌سطح با پیشرفت تکنولوژی در زمینه‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری بنادر رشد نکرده است. درواقع، نیروهای انسانی به عنوان ویتترین بنادر به شمار می‌روند و به دلیل تعامل مستقیم با کشتی‌های خارجی، به‌منزله‌ی عامل انتقال فرهنگی کشور محسوب می‌شوند.

در حال حاضر، بنادر در زمینه‌های تخلیه و بارگیری، به‌خصوص در بخش کالاهای عمومی و فله‌ی خشک، با مشکلات عدیده‌ای روبرو هستند و بخش عظیمی از وقت و انرژی مدیران و متولیان امور بندری، معطوف به حل این دسته از مشکلات است. حجم بالایی از حوادث خن‌کاری که گاه منجر به فوت شخص و یا قطع دست و پا و انگشت‌ها می‌شود و همچنین، عدم آموزش‌های لازم در خصوص رعایت ایمنی و روش صحیح تخلیه و بارگیری، تنها بخشی از معضلات این قبیل کارگران به شمار می‌آیند.

حل بخش مهم این معضلات، از راه فرهنگ‌سازی و آموزشی امکان‌پذیر است؛ ولی متأسفانه، تاکنون عملکرد تخلیه و بارگیری با نگاه تخصصی مورد بررسی قرار نگرفته است و کارگران خن‌کار، در زمره‌ی کارگران ساده به شمار آمده‌اند. ما بر این باوریم که شغل خن‌کاری، باید به منزله‌ی یک حرفه‌ی کاملاً تخصصی محسوب شود و نیازمند آن است که نیروی کارگری، مهارت‌های لازم را قبل از به‌کارگیری روش‌های این حرفه کسب کند و شرایط احراز شغل خن‌کاری را دارا باشد.



انجام آن برآید. در این جا می‌توان ۳ مدل را بررسی کرد و با توجه به نقاط قوت و ضعف آن‌ها، بهترین الگو را برای استفاده شرکت‌های خصوصی و کارگران خن‌کار برای حضور در دوره‌های آموزشی معرفی کرد.

در مدل اول که توسط مؤسسات خصوصی برگزارکننده‌ی دوره‌های آموزشی ارایه می‌شود، با توجه به این‌که هدف اصلی مؤسسات خصوصی کسب منفعت و سود بیش‌تر است، چنین به نظر می‌آید که هزینه برگزاری دوره‌های آموزشی مرتبط، زیاد باشد؛ به طوری که این هزینه‌ها عدم توانایی مالی شرکت‌های خصوصی برای استفاده از این دوره‌ها و همچنین، عدم استقبال آنان برای اعزام کارگران به‌منظور گذراندن دوره‌های یادشده را به چالش می‌کشاند، به‌طوری‌که

می‌تواند در عملیات تخلیه و بارگیری و کاهش زمان و صرفه‌جویی اقتصادی مؤثر و مفید باشد، برای نقش‌پذیری کارگران در انجام عملیات نیز، بسیار مفید به نظر می‌آید. کارگران متخصص، بهتر از کارگران معمولی می‌توانند در عملیات تخلیه و بارگیری نقش‌آفرینی کنند و از شأن و منزلت بالاتری برخوردار باشند. با این اوصاف، می‌توان نتیجه گرفت که استفاده از کارگران عملیاتی تخلیه و بارگیری، قبل از هر گونه آموزشی، می‌تواند هزینه‌های شرکت را چند برابر افزایش دهد و با آموزش کارگران، این هزینه‌های جانبی، خودبه‌خود حذف خواهند شد. حال باید به این نکته اشاره کرد که مجریان برگزاری دوره‌های آموزشی، چگونه باید تعیین شوند و این وظیفه‌ی خطیر، به چه مؤسسه، ارگان یا سازمانی واگذار شود که به‌خوبی از عهده‌ی

توسعه نیز آن را دنبال می‌کنند، استفاده از نیروی متخصص و آموزش‌دیده برای عملیات تخلیه و بارگیری است؛ چراکه مهارت‌های سنتی و کهنه، دیگر طرف‌دار ندارد و هزینه‌بر محسوب می‌شود. دگرگونی و پیشرفت در بنادر در بخش عملیات تخلیه و بارگیری محقق نخواهد شد مگر آن‌که از هم‌اکنون تدابیر و اقداماتی مؤثر در زمینه‌ی توسعه‌ی منابع انسانی بیاندیشیم و به انجام برسانیم. این توسعه و پیشرفت در زمینه‌ی امور بندری و دریایی، تنها با آموزش هدفمند، آن هم برای تمام گروه‌های کاری درگیر با عملیات تخلیه و بارگیری و بالاخص کارگران عملیات تخلیه و بارگیری در کلیه‌ی سطوح، که لازم و ضروری است، تحقق می‌یابد.

در این‌جا، می‌توان گفت علاوه بر آن که افزایش تخصصی نیروی کارگری، هرچند



سطحی از سطوح حرفه‌ای، اعم از مشاغل ساده و یا تخصصی و پیچیده، گذراندن دوره‌های آموزشی قبل از کار، ضروری به نظر می‌رسد. بدیهی است، حرفه‌خ‌ن‌کاری، به دلیل تخصصی بودن و همچنین، شرایط نامان محیط کار آن، نیازمند چنین آموزش‌هایی است. اما همواره این سؤال مطرح است، که بعد از تحقق خصوصی‌سازی در بنادر، متولی آموزش کارکنان شرکت‌های خصوصی، چه نهاد یا موسسه‌ای است؟

به نظر می‌رسد، شرکت‌هایی که از نظر اقتصادی وضعیت مطلوب‌تری دارند، براساس الزامات قانونی، باید هزینه‌ی آموزش نیروهای انسانی خود را بپردازند؛ ولی شرکت‌های تخلیه و بارگیری، به دلایل زیادی، از جمله پایین بودن نرخ تعرفه و عدم توانایی اقتصادی، رغبتی به آموزش نیروی انسانی خود ندارند.

بنابراین، بر اساس قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران که آموزش را وظیفه‌ی دولت می‌داند، سازمان‌هایی همانند سازمان فنی و حرفه‌ای ایجاد شده‌اند تا با توجه به نوع شغل، نیروهای جوان و جویای کار را که از مهارت چندانی برخوردار نیستند، آموزش دهند؛ تا توانمندی لازم برای احراز شغل و ارتقای مهارت‌های خود کسب کنند.

بنابراین پیشنهاد می‌شود تا سازمان بنادر و دریانوردی، به‌منظور کاهش مخاطرات و افزایش دانش تخصصی کارگران، قراردادی را با سازمان فنی و حرفه‌ای منعقد سازد، تا کارگران تخلیه و بارگیری، بتوانند مهارت‌های لازم را قبل از به‌کار گرفته شدن، به دست آورند. ■

در آموزش شرکت‌ها و نیروهای کارگری محسوب می‌شود، در مدل سوم از بین می‌رود. بنابراین، به نظر می‌رسد که بر اساس مدل پیشنهادی، می‌توان شرکت‌های تخلیه و بارگیری را ملزم کرد تا نیروهای انسانی خود را قبل از اشتغال، در سازمان فنی حرفه‌ای ثبت‌نام کنند، تا مهارت‌های لازم این نوع شغل را از سازمان یادشده اخذ کنند. از این‌رو، برای تحقق این امر، باید با تعریف سرفصل‌های دوره‌های آموزشی و عقد قرارداد با سازمان فنی و حرفه‌ای، نسبت به برگزاری دوره‌های آموزشی اقدام کرد و پس از حضور کارگران در دوره‌های یادشده و اخذ گواهی‌نامه‌ی دوره‌ی آموزشی، نسبت به کارگیری کارگران اسکله اهتمام ورزید، تا ضمن بهبود فرایندهای انجام کار، شاهد کاهش چشم‌گیر حوادث برای کالا، کارگر و صاحب‌شناور نیز باشیم.

با عنایت به اثرات مثبت آموزش نیروی انسانی در ارتقای کمی و کیفی خدمات قابل ارائه توسط شرکت‌های تخلیه و بارگیری که بالطبع در مرحله‌ی اول، بهره‌ی اقتصادی را نصیب شرکت‌ها می‌کند؛ انتظار بر این است که مدیران شرکت‌های موصوف، با استقبال از اجرای دوره‌های آموزشی، زمینه‌های لازم برای حضور کارکنان در این دوره‌ها را فراهم سازند.

نتیجه‌گیری

از آموزش، همواره به عنوان اهرمی مطمئن در جهت حل مشکلات سازمانی استفاده شده است و فقدان آن نیز، مشکلات حادی را برای هر سازمان پدید می‌آورد؛ به‌طوری‌که در هر

شرکت‌های تخلیه و بارگیری، به علت هزینه‌های بالای آموزش، معمولاً مقاومت‌هایی در برابر آموزش نیروی انسانی از خود نشان می‌دهند. عدم اعزام نیروهای کارگری خن‌کار توسط شرکت‌های تخلیه و بارگیری، در دوره‌های آموزشی برگزار شده توسط این مؤسسات، خود گواه این نکته است.

در مدل دوم، سازمان بنادر و دریانوردی با عنایت به این‌که یک سازمان غیرانتفاعی در بخش آموزش و دارای منابع انسانی قوی با مدارک تحصیلی معتبر است می‌تواند گزینه‌ی مناسبی برای آموزش نیروی کارگری قلمداد شود؛ اما با توجه به این‌که، در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی، امور آموزشی کارگران بخش‌های خصوصی همانند سایر بخش‌های تصدی‌گری، به بخش خصوصی واگذار شده است و برگزاری این دوره‌ها برای شرکت‌ها و کارگران تخلیه و بارگیری، می‌تواند اعتراض مؤسسات خصوصی برگزارکننده‌ی دوره‌های آموزشی را به‌همراه داشته باشد و با قانون خصوصی‌سازی نیز منافات دارد؛ از مدل دوم نیز، نمی‌توان برای آموزش تخصصی نیروهای کارگری استفاده کرد.

در مدل سوم، استفاده از سازمان‌های فنی و حرفه‌ای، برای برگزاری آموزش‌های تخصصی نیروهای کارگری خن‌کار مورد نظر است. با توجه به این‌که ماهیت سازمان‌های فنی و حرفه‌ای، غیرانتفاعی بوده و هدف از تشکیل آن‌ها، آموزش نیروی متخصص مورد نیاز دستگاه‌ها و صنایع است و حضور در دوره‌ها برای شرکت‌کنندگان رایگان است، هزینه‌ی آموزشی که یکی از مهم‌ترین عوامل بازدارنده





از سوی آنکتاد منتشر شد

آمار حمل و نقل دریایی در سال گذشته میلادی

به تنهایی از سهم کالاهای نفتی بیشتر شده است که این امر، حاکی از رشد فزاینده‌ی تولید در سطح جهانی است.

با نگاه به آخرین آمار منتشره درمی‌یابیم که سهم کالاهای نفتی با ۲/۶ میلیارد تن، معادل ۲۴ درصد از کل تجارت جهانی از طریق دریا را به خود اختصاص داده است. همچنین، سهم کالای عمومی با ۳ میلیارد تن، معادل ۳۹ درصد و کالای فله با ۲/۱ میلیارد تن، برابر با ۲۷ درصد است.

کاهش ۴/۴ درصدی آمار تجارت جهانی در سال ۲۰۰۹، ناشی از کاهش در دو بخش نفتی و کالاهای عمومی و خشک بوده است، به طوری که این کاهش در بخش کالاهای نفتی تنها معادل ۳ درصد و در بخش کالاهای عمومی و خشک در حدود ۹ درصد بوده است؛ اما در بخش کالاهای فله، شاهد ۱۶ درصد رشد بوده‌ایم. ■

۲۰۰۹ میزان کل تجارت جهانی از طریق دریا به رقم ۷/۸ میلیارد تن کاهش یافته، در حالی که این میزان در سال ۲۰۰۸، برابر با ۸/۲ میلیارد تن بوده است.

شایان ذکر است که روند حمل و نقل کالا از طریق دریا طی سال‌های مختلف، از دهه‌ی ۱۹۷۰ تا سال ۲۰۰۹ میلادی، همواره با رشد صعودی روبه‌رو بوده است.

در یک بررسی، اگر کل کالاها را به سه بخش کالاهای نفتی، فله و کالاهای عمومی و خشک تقسیم‌بندی کنیم، در ابتدای سال ۱۹۷۰، میزان کالاهای نفتی بیش از سایر کالاها بوده است، به طوری که حتی جمع دو بخش دیگر، به اندازه‌ی کالاهای نفتی نبوده است. اما از آن سال به بعد، سهم سایر کالاها نیز افزایش یافت تا این که ۱۰ سال بعد، یعنی در سال ۱۹۸۰، این سهام تقریباً با یکدیگر برابر شده و با تداوم این رشد، اکنون شاهد این هستیم که فقط سهم کالاهای عمومی،

با انتشار نشریه‌ی مروری بر حمل و نقل دریایی (UNCTAD 2010)، آخرین آمار مربوط به حمل و نقل دریایی بار که از این طریق به سراسر دنیا حمل شده‌اند، منتشر شد. بر اساس این گزارش، از آنجایی که نشریه‌ی یادشده، حاوی آمار جامعی از حمل و نقل در سال ۲۰۱۰ است، آمار مربوط به سال ۲۰۰۹ میلادی را نیز دربر دارد. از این رو، اطلاعات منتشرشده، آخرین آمار یکپارچه در سطح دنیا محسوب می‌شود.

بر این اساس آمار کل تجارت جهانی کالا از طریق دریا در سال ۲۰۰۹ میلادی، با ۴/۴ درصد کاهش روبه‌رو بوده است، که این میزان کاهش به تبع رکود اقتصاد جهانی ارزیابی شده است، هرچند که نشانه‌هایی از بهبود در برخی از بخش‌ها در سال ۲۰۱۰ مشاهده شده است. با این وجود، در سال

عوامل مؤثر در انتخاب جرثقیل‌های محوطه‌ای پایانه‌های کانتینری

امیرسعید نورامین، کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی، مدرس شرکت آموزش فن‌آوری ساحل و فراساحل
منصور کیانی‌مقدم، دکترای تکنولوژی دریایی، استادیار دانشکده حمل و نقل دریایی، دانشگاه علوم دریایی چابهار

چکیده

می‌شوند. جرثقیل‌های پاناماکس، قابلیت دسترسی به حدود ۱۲ کانتینر را داشته و توانایی حرکت حدود ۲۰ تا ۳۵ کانتینر در ساعت را دارند. عرض دسترسی جرثقیل‌های پست پاناماکس، حدود ۱۵ کانتینر بوده و در هر ساعت، توانایی جابه‌جا کردن حدود ۳۵ تا ۴۵ کانتینر را دارند. قابلیت دسترسی جرثقیل‌های سوپرپست پاناماکس، به حدود ۱۸ کانتینر می‌رسد.

ب) انواع متنوع جرثقیل‌های مورد استفاده در محوطه‌ی کانتینری، مانند جرثقیل‌های دروازه‌ای چرخ لاستیکی (RTG) و جرثقیل‌های ریلی (RMG) و استرادل کریرها (SC):



شکل ۱- جرثقیل دروازه‌ای چرخ لاستیکی در حال بارگیری کانتینر

همان‌طور که در شکل یک نشان داده شده است، عرض جرثقیل‌های دروازه‌ای چرخ لاستیکی، به اندازه‌های مختلف می‌تواند باشد. مثلاً ۷ ردیف کانتینر (۶ کانتینر کنار هم + فضای مناسب به اندازه‌ی تردد یک دستگاه تریلی کفی). این جرثقیل‌ها توانایی چیدن ۶ الی ۹ کانتینر روی هم را نیز دارند. این عرض برای نوع ریلی بیش‌تر است، به‌طوری که نوع متداول آن، به اندازه‌ی ۱۴ کانتینر (۱۲ کانتینر کنار هم + فضای مناسب به اندازه‌ی تردد دو دستگاه تریلی کفی) می‌باشد.

استرادل کریرها می‌توانند کانتینرها را در محوطه‌ی داخل پایانه حمل کنند و عموماً استرادل کریرها با ظرفیت بین ۳۰ تا ۴۰ تن، قابلیت دسترسی به ارتفاعی معادل ۳ کانتینر را دارند. نوع جدید استرادل کریرها، توانمندی دسترسی به کانتینرها در ارتفاع ۵ الی ۶ کانتینری را نیز دارند ولی انعطاف پذیری این وسیله، با افزایش ارتفاع آن کاهش می‌یابد.

ج) تجهیزات مورد نیاز برای جابه‌جایی کانتینرها، مانند ریچ‌استکرها، لیفت تراک‌ها، تاپ تراک‌ها و سایدلودرها

به‌راستی، کانتینر در اقتصاد جهانی و تجارت بین‌الملل از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. بیش از ۹۰ درصد کالاهای تجاری از راه دریا جابه‌جا می‌شود و در حدود ۶۰ درصد این حجم، به صورت کانتینر انتقال می‌یابد. کانتینریزاسیون، مفهوم عملیات بنادر را در گذر زمان دگرگون ساخته است. کانتینریزاسیون، برخی بنادر را بر آن داشت که خود را به سطح بنادر اصلی ارتقاء دهند، تا بتوانند خدمات بهتری ارائه داده و سود بالاتری به دست آورند. رقابت بنادر، همچنین تحت تأثیر کانتینریزاسیون شدت بیش‌تری یافته است. بنابراین، بنادر ناگزیر شدند با توسعه‌ی تجهیزات زیرساختی خود، به صنعت کانتینر بپیوندند تا زمان و هزینه کم‌تری صرف مراجعه‌ی کشتی‌ها کرده، در عرصه‌ی رقابت نیز سود بالاتری نسبت به دیگر بنادر کسب کنند. با توجه به این امر، این مقاله، موضوع تجهیزات و جرثقیل‌های مختلف مورد استفاده در پایانه‌های کانتینری را مورد بررسی قرار می‌دهد.

۱- روند عملیاتی در پایانه‌های کانتینری

فعالیت‌های پایانه‌های کانتینری، عمدتاً در دو حوزه‌ی اصلی، شامل محوطه‌ی کنار اسکله (Quayside) و محوطه‌ی داخل پایانه‌ی (Landside) انجام می‌پذیرند. فعالیت‌هایی که در محوطه‌ی کنار اسکله صورت می‌گیرند، شامل پهلوی گرفتن کشتی‌ها در کنار اسکله، بارگیری و تخلیه‌ی آن‌ها با استفاده از جرثقیل‌های اسکله‌ای و جابه‌جایی کانتینرها توسط وسایط نقلیه‌ی بندری به انبارها است.

قلمرو فعالیت‌ی محوطه‌ی داخل پایانه‌های کانتینری، از یک سو شامل بازرسی کامیون‌ها در مبادی ورودی و خروجی، توزین کامیون‌ها، صدور بارنامه‌های حمل جاده‌ای، بارگیری و تخلیه‌ی کامیون‌های حمل‌کننده‌ی کانتینر است و از سوی دیگر، عملیات گمرکی (برای ترخیص بار و پرداخت عوارض)، باز کردن کانتینرها (در صورتی که کانتینر حاوی بار افراد مختلفی باشد) و انبار کردن کانتینرهای صادراتی، وارداتی، ترانشیپی و خالی در محوطه‌های جداگانه درون محوطه‌ی پایانه را شامل می‌شود.

۲- تجهیزات مورد استفاده در پایانه‌های کانتینری

تجهیزات مختلفی برای بارگیری و تخلیه‌ی کانتینرها در محوطه‌های عملیاتی (محوطه‌ی کنار اسکله و محوطه‌ی داخل پایانه) یک پایانه‌ی کانتینری ممکن است مورد استفاده قرار گیرد که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از:

الف) انواع مختلف جرثقیل‌های اسکله‌ای برای بارگیری و تخلیه‌ی کشتی‌های کانتینر

از جرثقیل‌های اسکله‌ای متفاوتی، همزمان در یک اسکله، برای بارگیری و تخلیه‌ی کشتی‌ها استفاده می‌شوند. جرثقیل‌های اسکله‌ای در ایران، عموماً در انواع: پاناماکس، پست پاناماکس و سوپرپست پاناماکس یافت

ذخیره‌ی کانتینرها، مقررات گمرکی و محدودیت‌های فیزیکی ناشی از ریل‌ها و جاده‌های داخلی پایانه بستگی دارد. مهم‌ترین این تجهیزات عبارتند از:

- استرادل کریرها که عموماً از نوع ۱۳+۱ هستند.
 - جرثقیل‌های دروازه‌ای چرخ لاستیکی، با عرض دروازه ۲۶+۱ کانتینر.
 - جرثقیل‌های دروازه‌ای ریلی، با عرض دروازه ۲۱۲+۲ کانتینر.
- با توجه به بررسی شاخص‌های ارزیابی کارایی بنادر در سایر کشورها، برای انتخاب بهترین گزینه برای بارگیری و تخلیه‌ی کامیون‌ها در محوطه‌ی داخل پایانه‌های کانتینری، عموماً سه شاخص تصمیم‌گیری به شرح زیر استفاده می‌شوند:

الف) شاخص‌های اقتصادی: بی‌تردید، محدودیت‌ها و عوامل اقتصادی یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تصمیم‌گیری برای استراتژیست‌های بنادر محسوب می‌شود. مهم‌ترین زیر شاخص‌های اقتصادی مورد استفاده برای بررسی بهترین نوع جرثقیل محوطه‌ای عبارتند از:

- **هزینه‌های خرید تجهیزات:** زیرشاخص هزینه‌های خرید تجهیزات، به عواملی مانند: زمان سفارش، مکان خریدار و فروشنده، ویژگی‌های دستگاه و وضعیت حاکم بر بازار بستگی دارد. هزینه‌های خرید جرثقیل‌های محوطه‌ای دروازه‌ای (ریلی و چرخ لاستیکی) و استرادل کریرها در بازه‌ی زمانی ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۶ میلادی، در جدول یک گردآوری شده است.

• **هزینه‌های تعمیرات و نگهداری ماشین‌آلات:** زیرشاخص هزینه‌های نگهداری ماشین‌آلات، به عواملی مانند: میزان استفاده از دستگاه، میزان حرکت و جابه‌جایی دستگاه و نوع سوخت دستگاه (دیزل / الکتریکی) بستگی دارد. عموماً هزینه‌های نگهداری ماشین‌آلات و تجهیزات مختلف صنعتی و بندری، به صورت درصدی از قیمت اولیه‌ی خرید (در دوره‌ی عمر اقتصادی دستگاه) سنجیده می‌شوند و با توجه به شرایط آب‌وهوایی، از یک بندر تا بندر دیگر متفاوت است. آنکتاد، دستورالعمل زیر را برای نگهداری جرثقیل‌های محوطه‌ای پیشنهاد کرده است:

جرثقیل‌های استرادل، نیاز به بازرسی‌های منظم در دوره‌های ۵۰۰ تا ۲۰۰۰ ساعت کاری داشته و در بازه‌ی کاری ۱۰۰۰۰ تا ۳۰۰۰۰ ساعت، نیاز به اورهال دارند. همچنین، لاستیک این نوع جرثقیل باید در بازه‌های ۲۰۰ تا ۴۰۰۰ ساعت کاری تعویض شود. هزینه‌های نگهداری استرادل‌ها، معمولاً ۸ تا ۱۵ درصد قیمت اولیه‌ی خرید است.

هزینه‌های سالیانه‌ی نگهداری جرثقیل‌های RTG و RMG، به ترتیب ۸ و ۴ درصد قیمت خرید اولیه در نظر گرفته می‌شود. موتور این جرثقیل‌ها هر ۱۰۰۰ ساعت کاری، بازرسی می‌شوند و در بازه‌ی زمانی ۵ تا ۶ سال، نیاز به اورهال دارند.

• **هزینه‌های عملیاتی داخل محوطه‌ی پایانه‌ی کانتینری:** کارکرد جرثقیل‌ها در محوطه‌های داخل پایانه‌های کانتینری، هزینه‌هایی را بر بنادر تحمیل می‌کنند که بخش اعظم این هزینه‌ها مربوط به سوخت و روغن (۱۰ تا ۱۵ درصد)، تجهیزات یدکی (۲۵ درصد) و اپراتور ماهر (۵۵ تا ۶۵ درصد) است. هزینه‌های عملیات جرثقیل‌های محوطه‌ای، به عوامل زیادی مانند: شرایط آب و هوایی بندر، میزان استفاده و حجم کاری بستگی دارند. مطابق پیشنهاد آنکتاد، هزینه‌های عملیات SC، RTG و RMG، به ترتیب: ۵۰، ۳۰ و ۱۵ درصد قیمت اولیه‌ی خرید محاسبه می‌شود.

• **هزینه‌های نیروی کار و اپراتور دستگاه‌ها:** وجود اپراتور ماهر، یکی از الزامات استفاده از ماشین‌آلات به صورت بهینه و ایمن در پایانه‌های



شکل ۲- ریچ‌استکر در حال بارگیری کانتینر

همان‌طور که در شکل دو نشان داده شده است، ریچ‌استکرها با ظرفیت ۲۵ تا ۴۰ تن، قابلیت دسترسی به حداکثر ارتفاعی معادل ۵ کانتینر را فراهم می‌کنند.

د) تجهیزات حمل کانتینرها، مانند شاسی‌ها و وسایل نقلیه‌ی خودکار (AGVs): با توجه به هزینه‌های زیاد اتوماسیون و استفاده از سیستم اتوماتیک، اکثر بنادر ایران از سیستم حمل کانتینر به کمک شاسی و تراکتورهای بندری در کنار جرثقیل‌های محوطه‌ای استفاده می‌کنند. همان‌طور که در شکل سه نشان داده شده است، در این سیستم، کانتینرها از کشتی توسط جرثقیل‌های دروازه‌ای اختصاصی کانتینری کنار اسکله‌ای روی کفی تریلی‌های پایانه تخلیه شده و پس از جابه‌جایی توسط تراکتورهای با ظرفیت کششی ۶۰ تا ۶۵ تن، در محل استقرار چیده می‌شوند. در این محل، کانتینرهای وارداتی، توسط جرثقیل‌های محوطه‌ای بر تریلی‌های جاده‌ای برای انتقال به مقصد، بارگیری می‌شوند. در مورد کانتینرهای صادراتی، عکس این عمل انجام می‌شود: به این ترتیب که پس از تخلیه‌ی کانتینرها از تریلی‌های جاده‌ای توسط جرثقیل‌های محوطه‌ای، کانتینرها در محل پارک، تحویل تریلی‌های محوطه پایانه می‌شده تا پس از انتقال، به کنار کشتی حمل شوند.



شکل ۳- یک تراکتور بندری در حال یدک کشیدن یک شاسی

۳- شاخص‌های انتخاب جرثقیل‌های محوطه‌ای

در محوطه‌های داخل پایانه‌های کانتینری، تجهیزات مختلفی برای بارگیری و تخلیه‌ی کامیون‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرند. استفاده از این تجهیزات، به عواملی مانند: مشخصات کانتینرها، ابعاد محوطه‌ی کانتینری، سطح و میزان اتوماسیون پایانه، فاصله‌ی بین ستون‌های

جدول ۱- هزینه‌ی خرید جرثقیل‌های محوطه‌ای (میلیون ریال / سال)

RMG (12+2)		RTG (6+1)		SC		سال
1 over 5	1 over 4	1 over 5	1 over 4	1 over 4	1 over 3	
۲۳۵۸۷۲	۲۳۳۹۴۸/۱۶	۱۹۵۷۲۴/۸۰	۱۸۵۲۱۷/۶۰	-----	۲۱۴۰۰۸/۴۸	۱۹۹۵-۲۰۰۰
۲۳۹۳۰۸/۸۰	۲۳۴۴۳۶۲/۸۸	۲۲۶۳۴۴	۲۱۱۳۹۲	۲۹۳۱۰۶/۲۴	۲۶۲۹۵۶/۹۶	۲۰۰۱-۲۰۰۶

آنکتاد، SC، RMG و RTG، به ترتیب بهترین جرثقیل‌های محوطه‌ای برای اجرای طرح‌های اتوماسیون محسوب می‌شوند.

● **فضای عملیاتی:** محدودیت فیزیکی و عرصه‌ی مورد نیاز، یکی از عوامل محدودکننده‌ی توسعه‌ی بنادر است. انتخاب بهینه‌ی جرثقیل و توجه به فضای مورد نیاز برای عملیات جرثقیل (فضای و عرصه‌ی کاری ایمن، ابعاد جرثقیل و شعاع چرخش جرثقیل)، از عواملی است که باید مد نظر استراتژیست‌های بنادر قرار بگیرد.

● **متوسط زمان سرویس دستگاه‌ها:** از آن‌جا که محل بارگیری و تخلیه‌ی کامیون‌ها (توسط جرثقیل‌های محوطه‌ای)، به عنوان یکی از نقاط تشکیل صف انتظار در بنادر محسوب می‌شود، زیرشاخص زمان سرویس جرثقیل‌ها (Cycle Time)، در روند تصمیم‌گیری اعمال می‌شود. مواردی مانند: قابلیت مانور جرثقیل و سرعت عملیاتی آن (با توجه به نوع جرثقیل)، از عوامل تاثیرگذار بر این زیر شاخص به شمار می‌آیند.

مدت زمان لازم برای برداشتن یک کانتینر از روی کامیون و قرار دادن آن در محوطه‌ی کانتینری و سپس قرار گرفتن در حالت آماده به کار (Standby)، به عنوان زمان سرویس دستگاه شناخته می‌شود. زمان چرخش جرثقیل‌های محوطه‌ای RMG و RTG در بنادر آمریکا، در بازه‌ی زمانی ۳۰ (بدترین شرایط) تا ۱۵۰ (بهترین شرایط) ثانیه و برای استرال‌ل کریرها، در بازه‌ی زمانی ۲۰ تا ۶۰ ثانیه گزارش شده است. همان‌طور که در جدول ۲ نشان داده شده است، در این مقاله از دستورالعمل آنکتاد برای بررسی زمان چرخش جرثقیل‌های محوطه‌ای استفاده می‌شود که مطابق آن، می‌توان از حداکثر تعداد حرکت‌های یک جرثقیل (حرکت‌های لازم برای تکمیل عملیات بارگیری و تخلیه‌ی کانتینر از روی یک کفی) به عنوان معیاری برای بررسی زمان سرویس دستگاه استفاده کرد.

جدول ۲- زمان سرویس جرثقیل‌های محوطه‌ای (حرکت/ساعت)

SC	RTG	RMG
1 over 3	1 over 5	1 over 5
۱۲	۲۰	۲۴

● **تعداد جابه‌جایی کانتینر توسط هر دستگاه:** حداکثر تعداد کانتینری که در یک بازه‌ی زمانی مشخص می‌تواند توسط جرثقیل‌ها جابه‌جا شود، به عنوان معیاری برای سنجش تعداد جابه‌جایی کانتینر

کانتینری است. از آن‌جا که تعداد نیروی کار مورد نیاز جرثقیل‌های محوطه‌ای با یکدیگر متفاوت است، زیرشاخص اقتصادی هزینه‌های نیروی کار، به صورت هزینه‌های دستمزد اپراتور ماهر و کارگرهای ساده، مورد نیاز برای هر دستگاه تعریف می‌شود و شامل: هزینه‌های آموزش نیروی کار و هزینه‌های لازم برای انواع بیمه (مطابق قانون کار) نیز می‌شود. با توجه به دقت کاری بالای مورد نیاز برای اپراتور جرثقیل‌ها، بخش اعظم هزینه‌های عملیات، مربوط به هزینه‌های دستمزد اپراتورهای ماهر جرثقیل‌های محوطه‌ای است. مطابق دستورالعمل آنکتاد، هزینه‌ی سالیانه‌ی اپراتورهای SC، RTG و RMG، به ترتیب: برابر ۶۵، ۶۰ و ۵۵ درصد هزینه‌های سالیانه عملیات محاسبه می‌شود.

● **هزینه‌های جابه‌جایی کانتینر:** این زیرشاخص به صورت هزینه‌ی متوسط برای جابه‌جایی کانتینر در محوطه تعریف می‌شود.

● **هزینه‌های ناشی از استهلاک دستگاه‌ها:** هزینه‌های ناشی از استهلاک و کهنه شدن تجهیزات، همواره یکی از چالش‌های پیش‌روی مدیران صنعتی تلقی می‌شود. برآورد نادرست از این هزینه‌ها، قطعاً به عدم سودآوری دستگاه منجر خواهد شد. هزینه‌های ناشی از استهلاک جرثقیل‌های محوطه‌ای، به صورت حاصل تقسیم اختلاف بین هزینه‌ی سرمایه‌گذاری اولیه (خرید دستگاه) و قیمت دستگاه در حال حاضر، بر عمر مفید دستگاه تعریف می‌شود. هزینه‌های استهلاک جرثقیل‌های محوطه‌ای را می‌توان معادل ۲۰ درصد قیمت اولیه خرید دستگاه در نظر گرفت.

(ب) **شاخص‌های فنی و عملیاتی:** توجه به خصوصیات و ویژگی‌های فنی تجهیزات مورد استفاده در پایانه‌های کانتینری و میزان مطابقت آن‌ها با خواسته‌های مدیران پایانه‌ها، یکی از راهکارهای ارتقای عملکرد بنادر و خصوصاً پایانه‌های کانتینری محسوب می‌شود. مهم‌ترین زیرشاخص‌های فنی و عملیاتی تصمیم‌گیری در خصوص انتخاب بهترین جرثقیل برای بارگیری و تخلیه‌ی کامیون‌ها در پایانه‌های کانتینری، عبارتند از:

● **میزان انعطاف‌پذیری دستگاه‌ها:** با توجه به روند اتوماسیون و مدرن‌سازی بنادر و پایانه‌های کانتینری، قابلیت به روز نمودن (مثلاً اتوماتیک کردن) دستگاه، یکی از مزیت‌های مهم در انتخاب جرثقیل محوطه‌ای است. با توجه به این امر، زیرشاخصی با عنوان میزان انعطاف‌پذیری دستگاه‌ها در روند تصمیم‌گیری اعمال می‌شود. معیار دقیقی برای مقایسه‌ی میزان انعطاف‌پذیری جرثقیل‌های محوطه‌ای (برای اجرای طرح‌های اتوماسیون) نمی‌توان ذکر کرد. مطابق گزارش





پایانه‌های کانتینری بزرگ تلقی می‌شوند. در حالی که SC، به خاطر قیمت اولیه‌ی پایین‌تر، نیاز به فضای عملیاتی کمتر و انعطاف‌پذیری بیش‌تر، ترجیحاً در پایانه‌های کانتینری کوچک، مورد استفاده قرار می‌گیرند. ■

منابع

- ۱- نورامین، امیر سعید، ۱۳۸۹، کاهش ترافیک کامیون‌ها در ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی با استفاده از تئوری تصمیم‌گیری سلسله‌مراتبی، پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم دریایی چابهار.
- 2- Kiani, M., 2006, The Impact of the Automation on the Efficiency and Cost Effectiveness of the Quayside and Container Yard Cranes and the Selection Decision for the Yard Operating Systems, PhD Thesis, School of Engineering, Liverpool John Moores University, UK.
- 3- UNCTAD, 1985, Port Development: A Handbook for Planners in Developing Countries, United Nations, Geneva.
- 4- UNCTAD, 1988, Operating and Maintenance Features of Container Handling System, United Nations, Geneva.

پانویس

- ۱- ۳+۱ به معنی توانمندی جرثقیل در پشته سازی ۳ کانتینر، به‌علاوه‌ی یک کانتینر جهت مانور عملیات در ارتفاع است.
- ۲- ۶+۱ به معنی توانمندی جرثقیل در پشته سازی ۶ کانتینر در عرض، به‌علاوه‌ی باندی به اندازه‌ی یک کانتینر به عنوان مسیر تردد و فضای مانور وسیله‌ی حمل کانتینر در عرض است.
- ۳- ۱۲+۲ به معنی توانمندی جرثقیل در پشته سازی ۱۲ کانتینر در عرض به‌علاوه‌ی باندی به اندازه‌ی دو کانتینر به عنوان مسیر تردد و فضای مانور وسیله‌ی حمل کانتینر در عرض است.

در نظر گرفته می‌شود.

ج) شاخص‌های مدیریتی: مدیران بندار و پایانه‌های کانتینری، برای حسن انتخاب در خرید تجهیزات و مدرن‌سازی بندار، نیاز به بررسی شاخص‌های مرتبط با توانمندی مدیریتی خود دارند. با توجه به وضعیت حاکم بر بندار ایران، دو زیرشاخص مدیریتی به شرح زیر تعریف می‌شود:

• **عمر مفید (عمر اقتصادی) ماشین‌آلات:** با توجه به هزینه‌های گزاف تعمیرات و نگهداری و نیز، تغییرات سریع در نسل کشتی‌های کانتینر و همچنین نسل نوین بندار، عمر اقتصادی جرثقیل‌ها یکی از مهم‌ترین ویژگی‌هایی است که باید مد نظر سفارش‌دهندگان این تجهیزات گران‌بهای پایانه‌های کانتینری قرار داشته باشد. با این‌که در عمل، عمر اقتصادی با آن‌چه سازنده ارائه می‌دهد، متفاوت است، ولی عموماً به صورت تئوری، عمر مفید دستگاه با توجه به عواملی مانند: تعداد سیکل‌های کاری دستگاه سنجیده می‌شود و به عواملی مانند: میزان استفاده، شرایط نگهداری، شرایط اقلیمی و مهارت اپراتورها بستگی دارد. گزارش‌های متفاوتی در خصوص عمر مفید (اقتصادی) جرثقیل‌های محوطه‌ای توسط سازندگان، بندار و آنکتاد ارائه می‌شود، که در این مقاله، مطابق جدول ۳، به گزارش‌های آنکتاد استناد می‌شود.

جدول ۳- عمر اقتصادی جرثقیل‌های محوطه‌ای (سال)

SC	RTG	RMG
1 over 3	1 over 5	1 over 5
۱۲-۱۵	۱۵-۲۰	۲۵-۳۰

• **ایمنی دستگاه‌ها:** با توجه به عضویت ایران در کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن و نیز، وقوع سوانح و تصادف‌های متعدد ناشی از عدم توجه به موارد ایمنی در بارگیری و تخلیه‌ی کامیون‌های حمل کانتینر در محوطه‌های داخل بندار، زیرشاخص ایمنی دستگاه‌ها به عنوان یکی از زیرشاخص‌های تصمیم‌گیری مدیریتی تعریف شده است. مطابق گزارش‌های آنکتاد، از میان جرثقیل‌های محوطه‌ای، استرادل کریر، به دلایلی مانند: ارتفاع زیاد اپراتور از سطح زمین و سرعت زیاد، پتانسیل زیاده‌تری برای ایجاد سانحه و تصادف در محوطه‌ی کانتینری با خود همراه دارد.

اصولاً به دلایلی مانند: کمبود اطلاعات و عدم گزارش دقیق سوانح در بندار، نمی‌توان معیار دقیقی برای ایمنی دستگاه‌ها بیان کرد. از این رو، در بعضی از بندار، برای مقایسه‌ی ایمنی جرثقیل‌های محوطه‌ای، از سرعت تردد در محوطه (با توجه به مفهوم اندازه‌ی حرکت، کنترل وسایل نقلیه در سرعت‌های بالاتر، دشوارتر است و پتانسیل خطر آفرینی نیز، افزایش می‌یابد)، به عنوان معیاری برای سنجش ایمنی استفاده می‌شود. سرعت استرادل کریرها و جرثقیل‌های دروازه‌ای، به ترتیب: ۱۰-۱۲ و ۵ مایل بر ساعت برآورد می‌شود.

۴- جمع‌بندی

با توجه به روند رو به رشد تجارت کانتینری در عرصه‌ی جهانی و افزایش ترافیک کانتینر ورودی به بندار، انتخاب مناسب تجهیزات بارگیری، تخلیه و جابه‌جایی کانتینرها، یکی از راهکارهای افزایش عملکرد بندار و پایانه‌های کانتینری خواهد بود. انتخاب جرثقیل‌های اسکله‌ای، به عواملی مانند: اندازه و نسل کشتی‌های ورودی به بندار بستگی دارد و این امر، در مورد جرثقیل‌های محوطه‌ای نیازمند بررسی فاکتورهای بیش‌تری است که در این مقاله، اهم آن‌ها مورد بررسی قرار گرفت.

به طور کلی، RMG در وهله‌ی اول و RTG در وهله‌ی دوم، به خاطر قابلیت‌های عملیاتی بالا، گزینه‌های مناسبی برای انتخاب توسط مدیران

موانع و مشکلات صنایع شناورسازی فایبرگلاس

امیر محسن جناب، مرتضی پرمه،
کارشناسان مسئول اداره‌ی بازرسی و ثبت شناوران
(اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان)

تاریخچه‌ی ساخت شناورهای سنتی، به نام "لنج"، توسط گلاخان سواحل جنوبی ایران، به بیش از یک قرن می‌رسد. رشد و توسعه‌ی ساخت لنج‌های چوبی، طی سالیان متمادی، از ساخت لنج‌های بادبانی به لنج‌های موتوردار (معروف به موتورلنج) و متعاقب آن، با ورود مصالح جدید همچون مواد کامپوزیت، نظیر فایبرگلاس، روند تولید سنتی شناورسازی در ایران را به سوی تولید شناورهای فایبرگلاس سوق داده است.

خواص مناسب و بی نظیری، همچون: نسبت استحکام به وزن بالا، خواص مکانیکی و شیمیایی قابل توجه، مقاومت بالا در مقابل خوردگی در محیط آب دریا، شکل پذیری فوق العاده در هنگام ساخت، سرعت تولید بالا و سهولت عملیات ساخت، باعث شده، تا مواد فایبرگلاس، طی دو دهه‌ی اخیر، با سرعت چشم گیری جای خود را در بین سازندگان شناوران سنتی چوبی باز کند و در مدت نسبتاً کوتاهی، مورد استقبال لنج سازان و مالکان شناورها قرار گیرد. اگر چه، جایگزینی ساخت شناورهای فایبرگلاس به جای موتورلنج‌های چوبی، به سرعت انجام شده، لیکن با مقایسه‌ی وضعیت این صنعت، در کشورمان نسبت به کشورهای خاورمیانه و به ویژه حوزه‌ی خلیج فارس، کاستی‌ها، عدم رشد کیفی، ساختار سنتی و دیگر مشکلات موجود، به وضوح مشهود است. در این مقاله، سعی بر آن است تا به اختصار، مهم‌ترین موانع و مشکلات صنایع شناورسازی فایبرگلاس، مورد بررسی قرار گیرد.

پیشرفته و هزینه‌ی تولید پایین نیست، بلکه ریشه‌ی آن را می‌توان در کاستی‌ها و مشکلات دیگری یافت، که به آن پرداخته خواهد شد.

کمیود منابع و مواد اولیه

با وجود افزایش ۱۳ درصدی حجم مصرف الیاف شیشه و حجم ۱۸ درصدی حجم مصرف رزین در بین سالهای ۸۶-۱۳۸۰ و به کارگیری در حدود ۳۵ درصد از این حجم مصرفی در صنایع دریایی، می‌توان به عدم توانایی صنایع تولید مواد شیمیایی داخلی، به منظور پاسخ‌گویی کامل به نیاز کارگاه‌های شناورسازی و تأمین مواد اولیه‌ی موردتأیید مؤسسات رده بندی با درجات کیفی مختلف، اشاره کرد. این امر، در وابستگی کارگاه‌های شناورسازی به واردات محصولات خارجی با قیمت‌های تمام شده‌ی بالا از کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس و آسیای شرقی، تأثیری مستقیم دارد و ضمن ایجاد مشکلات در خرید و واردات چنین موادی، که هر از چندی با تغییر مناسبات سیاسی و اقتصادی، دست خوش بحران‌هایی می‌شود، توان رقابت با محصولات مشابه خارجی را، به دلیل افزایش قیمت نهایی شناورهای داخل، سلب کرده است.

کمیود منابع مالی

رونق ساخت شناورهای فایبرگلاس در داخل کشور، به شدت وابسته به تسهیلات بانکی است که به مالکان شناورها ارایه می‌شود. از سوی دیگر، میزان نقدینگی نزد متقاضیان ساخت شناور، بسیار اندک است، به طوری که رکود این صنعت، طی سه سال اخیر به خوبی گواه این مطلب است. این موضوع، با گرفتن توان تولیدی کارگاه‌های با استطاعت مالی پایین، عمدتاً فرصت پرداختن به روش‌های تولید جدید و نیازمند سرمایه گذاری‌های پایه‌ای را، امکان‌پذیر نکرده است. از این رو، مدیران کارگاه‌های شناورسازی، برای بقا به سمت کاهش قیمت و در نتیجه کاهش کیفیت محصولات خود، ترغیب می‌شوند.

تکنولوژی ساخت شناورهای فایبرگلاس

به طور کلی، روش ساخت قطعات فایبرگلاس، برحسب شرایط ساخت، محل کاربرد قطعات، میزان مقاومت مکانیکی قطعه، هزینه‌ی تولید و... متفاوت و متنوع است. این روش‌ها به صورت زیر طبقه بندی می‌شوند:

- ۱) روش دستی (up Lay Hand)
 - ۲) روش قالبگیری در خلاء (Process Infusion Vacuum)
 - ۳) روش قالبگیری فشاری (Modeling Die Matched)
 - ۴) روش تزریق رزین (Modeling Transfer Resin)
 - ۵) روش رشته پیچی (Winding Filament)
 - ۶) روش پالتروژن (Pultrosion)
- به رغم تنوع در روش‌های تولید یاد شده و ساخت قطعات فایبرگلاس، در صنعت شناورسازی فایبرگلاس، حرف اول و غالب را، روش تولید دستی می‌زند. این روش، شامل مراحل زیر است:
- ۱) ژل کت کاری قالب
 - ۲) لایه گذاری بدنه
 - ۳) نصب فوم و لایه گذاری روی فریم‌های عرضی و طولی
 - ۴) پانچ ریزی و یا بتن ریزی شیارکیل
 - ۵) نصب دیواره‌های عرضی و لایه گذاری روی آن‌ها
 - ۶) ساخت و نصب فوندانسیون موتور
 - ۷) خروج از قالب
 - ۸) ساخت عرشه‌ی اصلی و مونتاژ آن روی بدنه
 - ۹) ساخت سوپر استراکچر و نصب آن
 - ۱۰) نصب سیستم رانش
 - ۱۱) کارهای تکمیلی

با نگاهی به مراحل کلی ۱۱ گانه‌ی بالا، سادگی و عدم نیاز به تکنولوژی خاص و پیشرفته، به خوبی مشاهده می‌شود. انتخاب این روش به عنوان یک روش تولید در همه‌ی کارگاه‌های شناورسازی، تنها به دلیل مزایای آن، از قبیل: سهولت در انجام عملیات ساخت، عدم نیاز به تجهیزات کارگاهی

کارگاه‌ها به سوی خرید و استفاده از تجهیزات و روش‌های نوین ساخت، کمتر به چشم خورده و حضور مراجع صنعتی و بانکی، که وظیفه‌ی سیاست‌گذاری و اعطای تسهیلات مالی و ارزی در این صنعت را به عهده دارند، بر جهت‌دهی کارگاه‌های شناورسازی به تغییر رویه‌ی فعلی و تزریق دانش فنی پیشرفته و مدرن، معطوف و متمرکز نبوده است.

فقدان ساختار تشکیلاتی و مدیریتی متمرکز

اغلب مدیران کارگاه‌های شناورسازی فایبرگلاس فعلی، قبلاً یا مدیر کارگاه‌های لنج‌سازی چوبی بوده و یا به قایق‌سازی اشتغال داشته‌اند که با تبدیل ساختار تولید از چوبی به فایبرگلاس و از قایق به لنج، نتوانسته‌اند نسبت به استقرار سیستم مدیریتی و نظارتی مبتنی بر دانش مورد نیاز اقدام نمایند. با اداری کارگاه به شیوه‌ی سنتی، غیر متمرکز، خانوادگی و آشفته، عملاً نه تنها نمی‌توان به ارتقاء و برآوردن انتظار تولیداتی با کیفیت برتراندیشید بلکه در مواردی، همین تولید سنتی و از هم گسیخته را نیز، با چالش‌های بسیاری روبه‌رو کرده است.

مباحث نظارتی

با اذعان به این که، این صنعت، به ویژه در مناطق محروم، مزایا و فرصت‌هایی در راستای اشتغال‌زایی جوانان و بهبود زندگی شاغلان را، به صورت مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده، نظارت و کنترل کیفیت مستمر، رتبه و جایگاه کیفی و فنی کارگاه‌های موجود را در مقایسه با شروع و پیدایش این صنعت در سال‌های آغازین دهه ۷۰، بسیار برتر و بالاتر قرار داده و این امر، با تلاش ناظران دولتی و غیردولتی به ویژه سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان مرجع دریایی کشور و مؤسسات رده بندی داخلی به عنوان بازوان فنی و اجرایی سازمان یاد شده، به دست آمده است. لیکن اعتقاد بر این است که با ارتقای نظارت و افزایش توان کمی و کیفی در مباحث بازرسی فنی، به ویژه در مؤسسات رده بندی، می‌توان در آینده، شکوفایی بیش‌تر صنعت تولید شناورهای فایبرگلاس را نظاره‌گر بود.

نتیجه‌گیری و پیشنهادات

بانگاهی به آن چه گذشت می‌توان دلایل عدم رشد کارگاه‌های شناورسازی فایبرگلاس، به ویژه مسایل کیفی را در عوامل متعددی جست‌وجو کرد که فقدان تمایل و انگیزه‌ی مدیران کارگاه‌ها در آزمون روش‌های نوین و فقدان ریسک‌پذیری به عنوان علت ظاهری موضوع، به خوبی مشهود است. زیربنای این امر را بایستی در توسعه نیافتگی و فقدان نیروی انسانی متخصص یافت. فقدان نیروی انسانی متخصص، موجب نقایصی، از جمله: فقدان ساختار مدیریتی اصولی و عدم استفاده از تکنولوژی روز شده و محدودیت در منابع تأمین مواد اولیه و زیرساخت‌های مالی، کمبودهای این عرصه را تشدید کرده است.

برای برون رفت از این وضعیت، به نظر می‌رسد، سیاست‌گذاران کلان، باید در چند وجه، نگاه عمیق‌تری داشته باشند. در وهله‌ی نخست، تربیت نیروی انسانی در بخش‌های طراحی، ساخت و مدیریتی توسط مراکز دانشگاهی و فنی و حرفه‌ای ضروری است. ثمره‌ی این تلاش، قطعاً با صبر و حوصله چند ساله امکان می‌پذیرد و به موازات آن، حمایت از ایجاد یا گسترش صنایع تأمین مواد اولیه موردنیاز کارگاه‌ها، با کیفیتی فراتر از شرایط فعلی و همچنین، حمایت مالی و تسهیلاتی از به کارگیری تکنولوژی برتر و تأسیس کارگاه‌های خواهان حرکت در چهارچوب استاندارد ملی و بین‌المللی، نقطه‌امیدی در رشد و اعتلای این صنعت اشتغال‌زای داخلی محسوب می‌شود. بدیهی است، با فراهم آمدن زیرساخت‌های مناسب، تلاش مضاعف ناظران فنی و کیفی، مثمرثمرتر خواهد بود. ■



کمبود منابع انسانی

صنایع شناورسازی فایبرگلاس، به رغم اشتغال‌زایی نسبتاً مناسب (با توجه به سرمایه‌گذاری اولیه)، نیاز به نیروی انسانی متخصص و برخوردار از دانش و مهارت کافی دارد که مراکز آموزشی مستقر در استان‌های دارای این صنعت، تاکنون نگاه ویژه‌ای به آن نداشته‌اند و همین امر، نتیجه‌ی خود را به شکل به کارگیری کارگران فاقد حتی تحصیلات پایه‌ای و آرایه‌ی فعالیتی تقلیدی و بدون پشتوانه‌ی علمی و استفاده از روش‌های سنتی و دور از هر گونه خلاقیت، نوآوری و عدم پیشرفت کیفی محصولات تولیدی نشان داده است. در شرایط فعلی نیز، کمبود نیروی انسانی بومی و استفاده از کارگران مهاجر، مدیران کارگاه‌ها را در تنگنا قرار داده و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از آنان سلب کرده است. بدیهی است، موفقیت کارگاه‌های تولیدی در گرو حضور کارشناسان و مهندسان با گرایش‌های کشتی‌سازی، مکانیک، مواد و صنایع در صنعت شناورسازی فایبرگلاس است و قابلیت رقابت با کشورهای دیگر نیازمند توجه بیش‌تر به این بخش و چاره‌اندیشی مناسب برای آن است.

فقدان دانش فنی روز

این بخش را می‌توان به دو صورت جزئی و کلان، مورد بررسی قرار داد. با نگاهی جزئی، علت عدم به کارگیری دانش فنی روز در مباحث طراحی، ساخت و نظارت بر روند تولید شناورهای فایبرگلاس را، می‌توان در ناآشنایی مدیران کارگاه‌ها با اصول فنی حاکم بر این صنعت جست‌وجو کرد، که در حقیقت، نشأت گرفته از همان فقدان نیروی انسانی متخصص است. همچنین، توان مالی این کارگاه‌ها نیز، اجازه‌ی آزمون شیوه‌های جدید را امکان‌پذیر نکرده و حرکت به سمت به کارگیری روش‌های پیشین و آرایه‌ی محصولات با کیفیت پایین را موجب شده است. در بخش کلان نیز، حمایت‌های مالی و اعتباری به منظور تشویق



مدیریت مواد زائد ناشی از تردد کشتی‌ها در بنادر

مریم رسولی، اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی (سازمان بنادر و دریانوردی)

کنوانسیون بین‌المللی مارپل در خصوص جلوگیری از ایجاد آلودگی توسط کشتی‌ها، مهمترین مبنای قانونی در زمینه مدیریت مواد زائد ناشی از کشتی‌ها می‌باشد. این کنوانسیون در برگیرنده قوانین و مقرراتی است که از آلودگی دریا توسط نفت، مایعات مضر به صورت فله، مواد مضر در قالب بسته بندی، فاضلاب، زباله و آلاینده‌های هوا جلوگیری می‌کند. این قوانین در شش ضمیمه موجود می‌باشد. بر اساس کنوانسیون مارپل، پایانه‌ها، بنادر تخلیه و بارگیری و بنادر تعمیراتی کشتی که به تعمیر کشتی می‌پردازند، باید دارای تسهیلات مناسب برای دریافت مواد زائد باقیمانده بر اساس شش ضمیمه از کنوانسیون مذکور بدون تاخیر غیر مجاز برای کشتی‌ها باشند.

نام گذاری منطقه خلیج فارس از سوی آی‌مو به عنوان منطقه ویژه دریایی و پاسخگویی به مجامع بین‌المللی مرتبط بر اساس مفاد کنوانسیون مارپل و همچنین ایجاد الزامات برای مناطق ویژه در کنوانسیون مارپل سبب گردیده تا اعمال روش‌های مدیریتی در موضوع مدیریت مواد زائد کشتی‌ها به امری ضروری در تمامی بنادر کشور تبدیل گردد.

الزامات

کلیه کشتی‌های متردد در بندر مشمول رعایت و اجرای این طرح می‌باشند. الزامات موجود در تدوین طرح مدیریت مواد زائد شامل سه گروه الزامات ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی می‌باشد.

الزامات ملی

- قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی، مصوب ۱۳۸۹/۵/۲۷ مجلس شورای اسلامی
- قانون مدیریت پسماند کشور، مصوب ۱۳۸۳/۲/۲۰
- اصل پنجاهم قانون اساسی ج.ا.ا، مصوب ۱۳۵۸/۸/۲۴ با اصلاحات سال ۱۳۶۸
- آیین نامه اجرایی ماده ۶۶ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران
- قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، مصوب ۱۳۷۲/۲/۳۱
- استانداردهای خروجی فاضلاب‌ها، مصوب ۱۳۷۳/۹/۵

- قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، مصوب ۱۳۷۴/۲/۳ مجلس شورای اسلامی
- آیین نامه اجرایی بند ج ماده ۱۰۴ - قانون برنامه سوم توسعه کشور، مصوب ۱۳۷۹/۹/۶

الزامات منطقه‌ای

- کنوانسیون منطقه‌ای کویت (همکاری دربارہ حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی) و پروتکل‌های مربوط؛ مصوب ۱۳۵۷
- پروتکل راجع به حمایت محیط زیست دریایی در برابر آلودگی مستقر در خشکی، مصوب ۱۳۷۱

- پروتکل انتقالات برون مرزی مواد زائد خطرناک و دیگر زائدات در دریا، مصوب ۱۳۸۰/۱/۱۹

الزامات بین‌المللی

- الزامات کنوانسیون مارپل که عبارتند از:
- Article 11(1)(d)
- Reg. 38 of Annex I
- Reg. 18 of Annex II
- Reg. 12(1)(2) of Annex IV
- Reg. 7(1)(2) of Annex V
- Reg. 17(2) of Annex VI

جمع‌آوری انواع مواد زائد

به منظور مدیریت مواد زائد تولید شده در بندر، شناسایی انواع زائدات تولید شده و منشأ آن امری ضروری می‌باشد. بر اساس کنوانسیون مارپل، منابع عمده تولید کننده آلودگی از سوی کشتی‌ها بر اساس ضوابط ششگانه کنوانسیون

مارپل شامل موارد زیر می‌باشد:

۱- زائدات نفتی (ضمیمه ۱)

بر اساس ضمیمه اول کنوانسیون مارپل، زائدات نفتی شامل:

۱- آب خن (Oily Bilge water)

میزان آب خن تولیدی، بر اساس نوع کشتی و ظرفیت ناخالص آن، بر حسب تن در روز کارکرد موتور متفاوت خواهد بود. بنابراین مقدار آب خن تولیدی هر کشتی به تعداد روز سفر دریایی هر کشتی هم بستگی دارد.

برای جمع‌آوری آب خن معمولاً از کامیون تانکر دار (Tank Truck)، تانکر متحرک (Portable Tank) در اسکله، مخازن ثابت (Fix Tank) در محدوده بندر و شناور برای دریافت مستقیم از کشتی‌ها و انتقال به مخازن استفاده می‌شود.

۲- زائدات نفتی (Oily Residues Sludge)

آب آلوده حاصل از شستشوی مخازن نفتی (Oily Tank Washing «Slopes»)

و آب جدار داخلی مخازن و لجن حاصل از شستشوی مخازن Scale and Sludge From Tank (Cleaning)

برای جمع‌آوری بقایای نفتی و آب آلوده حاصل

تخلیه به دریا طی عملیات پاکسازی مخازن یا تخلیه آب توازن خطرات عمده ای (Major Hazard) را برای منابع دریایی و سلامت انسان در بردارند، این مواد در ستون گروه آلودگی فصل ۱۷ آیین نامه بین المللی حمل مواد شیمیایی به صورت فله مشخص شده‌اند.

۲-۲-۲- گروه Y: مواد مایع مضر که در صورت تخلیه به دریا طی عملیات پاکسازی مخازن یا تخلیه آب توازن خطراتی (Hazard) را برای منابع دریایی و سلامت انسان در بردارند. این مواد در ستون گروه آلودگی فصل ۱۷ آیین نامه بین المللی حمل مواد شیمیایی به صورت فله مشخص شده‌اند.

۲-۳- گروه Z: مواد مایع مضر که در صورت تخلیه به دریا طی عملیات پاکسازی مخازن یا تخلیه آب توازن خطرات کمتری (Minor Hazard) نسبت به گروه Y برای منابع دریایی و سلامت انسان در بردارند. این مواد در ستون گروه آلودگی فصل ۱۷ آیین نامه بین المللی حمل مواد شیمیایی به صورت فله مشخص شده‌اند.

۲-۴- گروه OS (Other Substances): تخلیه این مواد به دریا ناشی از عملیات تخلیه آب توازن یا شستشوی مخازن برای منابع دریایی، سلامت انسان و یا سایر موارد استفاده قانونی از دریا، خطرناک قلمداد نمی شود.

۲-۵- جمع آوری مواد زائد شیمیایی مایع در هنگام جمع آوری مواد زائد شیمیایی مایع باید اطلاعات شیمیایی ماده و همچنین برگه اطلاعات ایمنی ماده (MSDS) برای حمل در نظر گرفته شود. برای جمع آوری مواد شیمیایی از کامیون تانکر در اسکله و مخزن ثابت در بندر استفاده می شود.

مهمترین نکته درخصوص جمع آوری زائدات مربوط به ضمیمه دوم کنوانسیون مارپل این است که این گونه زائدات مخلوط نشوند که مخلوط شدن آنها با یکدیگر باعث ایجاد خطرات زیادی خواهد شد. مخلوط کردن گروهی از مواد شیمیایی مجاز نیست، در نتیجه قبل از مخلوط کردن مواد شیمیایی باید از میزان واکنش پذیری مواد اطلاع حاصل شود و همچنین نوع موادی که با یکدیگر واکنش می دهند.

به منظور جمع آوری مواد زائد شیمیایی به صورت مایع، از تجهیزات زیر استفاده می شود:

۲-۵-۱- بشکه‌ها و تانکرهای مخصوص جمع آوری:

در بنادر کوچک در صورتی که حجم مواد زائد مایع کم باشد از ظروف مخصوصی به صورت بشکه یا تانکرهای کوچک می توان استفاده کرد. این ظروف باید حتما دارای برچسب مخصوص باشند.

۲-۵-۲- برای تحویل گرفتن زائدات با حجم کم ($25-5 m^3$) می توان از کامیون‌ها استفاده کرد که متداول ترین سیستم تحویل و جابجایی مواد زائد می باشد. این سیستم شامل کامیون تانکر داری است که به پمپ وصل شده و بعد از



مخصوص آب توازن دارند و اصولاً احتمال وجود آب توازن آلوده به مواد نفتی بسیار پایین است. بنابراین در مواقعی که به دلیل خوردگی و سایر حوادث آب توازن، آلوده به مواد نفتی می شود، جمع آوری آن توسط بارج مخزن دار یا ماشین تانکر موتور دار انجام می گیرد.

نظر به این که این نوع زائدات، دارای مقدار مواد نفتی کمی بوده و حجم عمده ای از آن را آب تشکیل می دهد، بهتر است تسهیلات ویژه ای برای این نوع مواد در نظر گرفته شود. (هزینه‌های تصفیه این نوع زائدات کمتر از بقیه بوده و این امر، لزوم تحویل جداگانه اینگونه زائدات را روشن می سازد)

همچنین تاسیسات تعمیرات کشتی، می بایست تسهیلات لازم و کافی برای دریافت رسوبات آب توازن را در اختیار داشته باشند.

۲- زائدات شیمیایی ناشی از جابجایی مواد شیمیایی (ضمیمه II)

مواد مایع مضر (Noxious Liquid Substances) بر اساس جدول دسته بندی آلودگی مواد در فصل ۱۷ و ۱۸ آیین نامه بین المللی مواد شیمیایی به صورت فله (IBC Code) و ضمیمه دوم کنوانسیون مارپل به چهار گروه X، Y، Z و یا OS دسته بندی می شود.

۲-۱- گروه X: مواد مایع مضر که در صورت

از شستشوی مخازن از کامیون تانکر دار (Tank Truck) در اسکله، تانکر متحرک (Portable Tank)، مخزن ثابت (Fixed Tank) در بندر و شناور برای دریافت مستقیم از کشتیها و انتقال به مخازن استفاده می شود.

۳- روغن سوخته و زائدات ناشی از تصفیه سوخت نفتی

تولید روغن سوخته، بستگی به مدت زمان کارکرد و حجم موتور کشتی دارد. به طور دقیق تر، زمان تعویض روغن موتور، بستگی به مقدار کارکرد و اندازه موتور دارد.

با توجه به اینکه، اندازه موتور کشتیها، ارتباط مستقیم با ظرفیت ناخالص آنها دارد، در صورت نیاز به تخمین خیلی دقیق، بایستی در ابتدا مشخص شود که بسته به ظرفیت ناخالص کشتی، اندازه موتور چه تغییری خواهد کرد و چه میزان روغن سوخته تولید خواهد شد. برای جمع آوری روغن سوخته و زائدات ناشی از تصفیه سوخت نفتی از کامیون تانکر دار در اسکله، مخزن ثابت در بندر به صورت تحویل جداگانه و بارج برای دریافت از کشتیها، سکوها و انتقال به مخازن استفاده می شود.

۴- آب توازن آلوده (Dirty Ballast Water)

با توجه به اینکه کشتیهای موجود، معمولاً تانکهای

برای جمع آوری فاضلاب از کامیون تانکر دار در اسکله و مخزن ثابت در بندر استفاده می شود.

۵- زباله کشتی (ضمیمه ۷)

بر اساس ضمیمه پنجم کنوانسیون مارپل، انواع مواد زائد شامل پلاستیک، تیرچه یا الوار کف انبار کشتی، پوشالهایی که در لابه لای کالا قرار می گیرند تا کالا آسیب نبیند، پسماندهای مواد غذایی که توسط کارکنان کشتی، مواد بسته بندی مانند قوطی کنسرو، کاغذهای خرد شده، مقوا، روزنامه، ظروف چینی، سفالی، فلز، مواد و زائدات مربوط به حمل بار، خاکستر حاصل از زباله سوز و دیگر انواع زباله تولید شده در قسمت زندگی خدمه و آشپزخانه کشتی که به صورت جدا بر اساس پلاستیک، شیشه و مواد غذایی تفکیک شده و برچسب خورده در داخل کیسه های زباله ریخته شده و بر روی اسکله قرار می گیرند و پیمانکار جمع آوری مواد زائد بطور منظم در ساعت خاص نسبت به جمع آوری آنها اقدام می نماید. برنامه جمع آوری زباله باید به صورت مرتب و دقیق باشد، تغییرات در میزان حجم دریافتی زباله ها با توجه به فصول مختلف باید در نظر گرفته شود.

برای جمع آوری زباله، ابتدا هر کشتی با توجه به حجم کم زباله تولیدی، این زباله ها را به سطل های موجود در بندر منتقل می کند، این سطل ها باید با رنگ و برچسب های مشخصی به منظور جداسازی جامدات قابل بازیافت و غیرقابل بازیافت و همچنین زباله های ویژه، که برای دفع آنها موارد خاص در نظر گرفته می شود باید به میزان کافی در بندر تعبیه گردند.

تحويل و جمع آوری زباله های جامد، ساده تر از جمع آوری مواد زائد به صورت مایع می باشد. زباله های جامد که از فعالیت کارکنان بر روی کشتیها و پسماندهای غذایی آنها تولید می شود به دو نوع زباله های قابل بازیافت و غیرقابل بازیافت تقسیم بندی می شوند، تخمین زده می شود. مقدار تقریبی زباله تولید شده در هر شناور بین ۱ تا ۱/۵ کیلوگرم در روز به ازای هر نفر می باشد، زباله های قابل بازیافت مانند کاغذ، قوطی های آلومینیومی و فلزی، تجهیزات الکتریکی، ظروف پلاستیکی (PET) و آهن قراضه باید از زباله های غیرقابل بازیافت جدا گردند. جداسازی این زباله ها می تواند با تعبیه سطل های مختلف در بندر و یا در محل ایستگاه جمع آوری و پردازش زباله صورت بگیرد. نهایتاً زباله های تفکیک شده در محل جمع آوری موقت جهت بازیافت انتقال داده می شوند. در هنگام جمع آوری زباله های جامد باید موارد مقابل در نظر گرفته شود.

۱-۵- در جمع آوری زباله های جامد اینگونه زباله ها نباید با هیچ گونه مواد زائد دیگر مثل مواد نفتی و یا مواد شیمیایی مخلوط شوند. برای در نظر گرفتن موارد بهداشتی باید ظروف جمع آوری زباله حتی الامکان سرپوش داشته باشند تا از انتشار بوی نامطبوع و تجمع جانوران موزی و حشرات در اطراف ظروف جمع آوری زباله

الصاق برچسب روی بسته های محتوی ماده مضر باید به نحوی باشد که این اطلاعات روی بسته هایی که حداقل سه ماه در آب غوطه ور باقی می مانند، همچنان قابل شناسایی باشد. به هنگام علامت گذاری و برچسب زنی مناسب، باید به دوام مواد استفاده شده و سطح ظاهری بسته بندی توجه شود.

۳-۳- با در نظر داشتن این مسئله که الزامات تسهیلات دریافت در ضمیمه سوم کنوانسیون مارپل در نظر گرفته نشده است. به منظور کاهش زائدات حاصل از بسته بندی مواد باید با در نظر داشتن ایمنی در حمل و نقل مواد، تعداد و اندازه بسته بندی مواد توسط تولید کنندگان به حداقل برسد و همچنین با انجام توافقاتی بین بندر و تامین کنندگان و یا تولید کنندگان مواد باید وجود داشته باشد که تمام بسته بندیها پس از تحويل آن توسط تامین کننده مواد به بندر مبدأ بازگردانده شود.

۳-۴- با توجه به تفویض اختیارات مدیریت بندر به کارگزاران تخلیه و بارگیری، پاکسازی اسکله ها از باقیمانده کالا و پسماندهای مرتبط توسط پیمانکاران مربوطه انجام می گیرد.

۴- فاضلاب کشتی (ضمیمه ۴)

بر اساس ضمیمه چهارم کنوانسیون مارپل انواع فاضلاب کشتی شامل موارد زیر است:

۱-۴- فاضلاب ناشی از قسمت های بهداشتی روی کشتی (داروخانه، درمانگاه و غیره) از طریق دستشویی ها، وان های شستشو و راه آب های واقع در چنین مکانهایی است.

۲-۴- فاضلاب ناشی از فضاهای نگهداری حیوانات زنده.

۳-۴- دیگر مواد زائد وقتی که با فاضلاب های تعریف شده در بندهای بالا مخلوط می شوند این نوع فاضلاب ها از توالت، شستشو، استحمام و مصارف آب توسط کارکنان کشتی و سایر موارد دیگر تولید می شود. میزان این نوع فاضلاب به طور متوسط بین ۱۰۰ تا ۱۳۰ لیتر در روز به ازای هر نفر می باشد.

تحويل گرفتن ماده زائد آن را به محل مناسب تحويل می دهد.

۳-۵-۲- بارچها برای مقادیر نسبتاً بالا ($1000-10$) و جایی که کامیون ها نمی توانند با کشتی اصلی ارتباط داشته باشند، استفاده می شوند. در این حالت بارچها با حرکت در محدوده بندر، مواد زائد را از کشتی هایی که نزدیک اسکله نمی باشند تحويل گرفته و به محل های مناسب در بندر تحويل می دهند.

۴-۵-۲- در مواقعی که مقدار زائدات بالا باشد از خطوط لوله می توان استفاده کرد. در این حالت مواد زائد مایع کشتیها با توجه به نوع ماده شیمیایی به یک مخزن مستقر در روی اسکله پمپ می شوند. این مخزن نقش نگهداری و پمپاژ مواد زائد را بر عهده دارد. مواد زائد جمع آوری شده در مخزن می تواند توسط پمپ و لوله به محل تصفیه خانه در بندر هدایت گردد. مخزن پمپاژ می تواند از جنس بتن و یا از ورق های فلزی ساخته شود.

۳- مواد خطرناک به صورت بسته بندی

(ضمیمه III)

بر اساس آیین نامه بین المللی کالاهای خطرناک (IMDG Code) و ضمیمه سوم کنوانسیون مارپل، مواد خطرناک، موادی هستند که بعنوان آلوده کننده های دریایی در آیین نامه بین المللی کالاهای خطرناک دریایی مشخص شده اند. از نظر این ضمیمه، با بسته های خالی که سابقاً جهت حمل مواد مضر به کار رفته اند باید همانند خود مواد مضر رفتار شود.

۱-۳- بسته بندی مواد و محتویات خاص باید به صورت مناسبی باشد تا موجب به حداقل رساندن خطرات برای محیط زیست دریایی گردد. بسته هایی که حاوی ماده ای مضر هستند باید با ذکر نام فنی صحیح آن ماده به صورت ماندگار علامتگذاری شوند (نامهای تجاری نباید به تنهایی استفاده شوند) و بعلاوه باید به نحوی به صورت ثابت علامت گذاری و برچسب زنی شوند.

۲-۳- روش علامت گذاری صحیح نام فنی و



مجاز تمهیدات خاصی در نظر گرفته شود.

۸- مواد زائد خطرناک

۸-۱- جمع آوری مواد زائد خطرناک به منظور تحویل به اماکن تعیین شده برای دفع یا استفاده مجدد باید دارای وسایل و لوازم ایمنی ویژه ای باشد که بتوان از هر نظر به آنها اطمینان کرد. اینگونه مواد، ابتدا در مخازن ویژه ای جمع آوری شده و پس از انبار کردن، اگر جامد باشند با مخازن و در حالت مایع بوسیله پمپاژ به داخل خودروهای مجهز به علائم ویژه در خصوص مواد زائد خطرناک انتقال می یابند. مخازن یا بشکه های جمع آوری مواد در بسیاری از موارد مهر و موم شده و تحت کنترل شدید قرار می گیرند. تماس مستقیم دست با اینگونه مواد در همه مراحل جمع آوری شدیداً ممنوع اعلام گردیده است. ضمناً به منظور اجتناب از بروز حوادث غیرمترقبه، باید حداقل دو نفر مستقیماً کار جمع آوری مواد را بر عهده داشته باشند. روشهای جمع آوری، انتخاب مخازن و وسایل حمل و نقل با نوع، میزان و محدوده خطرناک بودن این مواد، رابطه مستقیم داشته و لازم است طبق ویژگیهای مواد شیمیایی، برگه اطلاعات ایمنی مواد (MSDS) به مرحله اجرا گذارده شود.

بدین ترتیب حمل و نقل و جمع آوری این مواد با توجه به بعد مسافت، روشهای انبار کردن و روشهای تخلیه در محل با توجه به نوع خصوصیت ماده شیمیایی باید در نظر گرفته شود.

۸-۲- مواد زائد خطرناکی که به حالت مایع برای حمل و نقل موردنظر قرار می گیرند، باید از طریق مکش و تخلیه در محفظه های خاصی که با توجه به نوع مواد برگزیده شده، تناسب دارد، جایگزین شوند تا تحت مراقبت ویژه به مراکز موردنظر انتقال یابند.

در بسیاری از موارد دیده شده است مخازنی که از پیش مورد مطالعه قرار نگرفته و یا به قیمت ارزان خریداری شده اند، با خوردگی خاص، حوادث ناگواری را به وجود آورده اند. بنابراین، جمع آوری و انبار کردن این مواد بایستی با توجه به مواد و خاصیت خوردگی آنها برنامه ریزی شده و با مرور زمان تحت کنترل ویژه قرار گیرند.

۸-۳- حمل و نقل و جابجایی مواد زائد نفتی و مواد شیمیایی در بعضی از بنادر مهم دنیا با کمک وسایل نقلیه به صورت فله ممنوع است.

باز یافت مواد زائد

علاوه بر مدیریت تسهیلات دریافت مواد زائد، مجموعه دیگری از تسهیلات نیز به منظور پردازش و باز یافت مواد زائد جمع آوری شده باید ایجاد و مدیریت گردد. تسهیلات پردازش در هر بندر باید به تناسب نوع و حجم مواد دریافتی و همچنین شرایط بندر با فاصله از تاسیسات بندری ایجاد گردد. مواد قابل باز یافت معمولاً موادی هستند که قابلیت استفاده مجدد دارند و از لحاظ ویژگیهای

قابلیت دسترسی آسان به جاده، روشنایی کافی در طول مدت زمان ۲۴ ساعت از شبانه روز را داشته باشند و به طریقی طراحی گردند که ماشین های جمع آوری زباله بتوانند زباله را مستقیماً به داخل کامیونهای زباله تخلیه نمایند. بدیهی است انتخاب محل و گلکاری و درختکاری اطراف جایگاه و نیز تعبیه چاه فاضلاب با سرویس منظم پاکسازی و شستشو از جمله ضوابطی است که انجام آن در این گونه مکانها ضرورت دارد. در طراحی محل جایگاههای موقت زباله باید اثرات مربوط به بوهایی ناخوشایند، صدا و هر گونه سوء استفاده احتمالی و سایر موارد در نظر گرفته شود. طرح، نقشه و سبک ساختمان این جایگاهها با توجه به امکانات فنی و هزینه های موردنظر بر اساس تکنولوژی سازگار در منطقه باید مورد برنامه ریزی قرار گیرد.

۶- آلودگی هوا ناشی از کشتی (ضمیمه VI)

بر اساس ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل مواد زائد مربوط شامل مواد تخریب کننده لایه ازن (Ozone-Depleting Substances) از جمله HCFCs (هیدروفلوئورو کلروکربن ها) و پسمانده فیلتر هوا (Exhaust gas cleaning residues) می باشند. برای جمع آوری این مواد از کامیون های مخصوص حمل زائدات ناشی از آلودگی هوا و یا مخزن ثابت در بندر و یا به وسیله شناور برای دریافت مستقیم از کشتی ها و انتقال به مخازن استفاده می شود.

۷- مواد زائد ویژه

انتقال اینگونه مواد زائد به درخواست کشتی توسط نماینده مربوط به مرکز مقابله با آلودگی گزارش شده و پس از تأیید توسط کارشناسان بخش مقابله با آلودگی، پیمانکار مربوط جهت جمع آوری مواد زائد ویژه به اسکله اعزام می گردد. مواد زائد ویژه باید از کلیه مواد زائد دیگر جدا شده، در بسته های محکم که چکه نکند بسته بندی شده و با توجه به نوع آن به محل باز یافت انتقال داده شود. بر روی کلیه تجهیزات و کانتینرهای جمع آوری می بایست برچسب ویژه اعلام، نوع ماده زائد نصب گردد و تسهیلات ویژه ای به منظور بارگیری، تخلیه و دفع این نوع مواد زائد در نظر گرفته شود. از انواع این مواد می توان به انواع باتریها، سیم و وسایل الکتریکی، وسایل و تجهیزات اعلام وضعیت اضطراری (PYRO TECHNICS) نظیر منورهای دودزا و راکتهای اضطراری، تینر و رنگ، رزین، باقیمانده مواد زائد عملیاتی، باقیمانده تعمیر ماشین آلات، داروهای که تاریخ مصرف آنها گذشته و لوله های استفاده شده جهت سمپاشی در کشتی های فله بر و قرص های خشک آفت کش (فسفید آلومینیوم، فسفوتوکسین) که به منظور آفت کش مورد استفاده قرار می گیرند و سایر موارد که به صورت موردی به عنوان مواد زائد ویژه در نظر گرفته شده و باید برای جمع آوری و انتقال اینگونه مواد به تسهیلات دریافت توسط پیمانکار

جلوگیری شود. این ظروف باید حجم متناسب داشته و به سادگی قابل حمل باشند. این ظروف بایستی کاملاً آب بندی شده و مخزنی برای جمع آوری شیرابه احتمالی زباله ها موجود باشد. جنس این نوع ظروف باید عموماً از فلزی ساخته شود که با PH پایین شیرابه زباله در مقابل هرگونه خوردگی مقاوم بوده و تمیز کردن آن آسان باشد.

۵-۲- در جمع آوری زباله های جامد از کامیون مخصوص حمل زباله در اسکله، مخازن ثابت در بندر (به صورت تحویل جداگانه) و شناور (Barge) برای دریافت از شناورها، سکوها و انتقال به مخازن استفاده می شود. در هنگام جمع آوری زباله توسط بارج باید طوری عملیات انجام شود که توسط توری مشبک و فلزی از ریختن مواد زائد به داخل آب جلوگیری شود و همچنین باید از پاره های برزنتی به منظور جلوگیری از نشت و ریزش این مواد به داخل آب استفاده شود. از دیگر نکات مهم، توجه به ارتفاع و ظرفیت ماشین آلات در ارتباط با نوع و میزان زباله ای است که باید جمع آوری شود. این گونه ماشین آلات دقیقاً متناسب با سیستم جمع آوری، فاصله تا محل دفع و تعداد کارکنان مورد نیاز برنامه ریزی خواهند شد، جمع آوری زباله به طریق استفاده از کامیون های پرس دار (Compactor) که با تجهیزات مکانیکی مختلف برای بارگیری و تخلیه زباله استفاده می شود، مقرون به صرفه است. نوع دیگری از کامیون های زباله کش به سیستمی مجهزند که می توانند زباله هایی را که در ظروف ثابت یا متحرک جمع آوری شده اند را به طور اتوماتیک بلند کرده و از عقب در مخزن خود تخلیه نمایند کامیون های مورد استفاده به منظور جمع آوری زباله ها با حجم متوسط بین ۱۲ تا ۱۸ مترمکعب حجم می باشند. با توجه به اینکه بطور متوسط بعد از بارگیری توسط کامیون ها، چگالی مواد زائد به حدود ۳۰۰ کیلوگرم بر متر مکعب خواهد رسید. بنابراین می توان میزان کامیون مورد نیاز را در هر بندر برای جمع آوری در فاصله های زمانی یک، دو و یا چهار روزه زباله تخمین زد.

۵-۳- ظروفی که برای حمل زباله به کشتی مورد استفاده قرار می گیرند باید دارای مکانهای مشخصی برای انبار و نگهداری نزدیک به اسکله در زمانی که از آنها استفاده نمی شود، باشند. البته محل نگهداری اینگونه ظروف نباید با دیگر عملیات در بندر تداخل ایجاد نماید.

همچنین نحوه قرارگیری این ظروف باید از لحاظ زیست محیطی مورد توجه قرار بگیرند و از رها شدن زباله ها جلوگیری شود. نحوه قرار گیری ظروف زباله به میزان حجم زباله که باید جمع آوری شود، بستگی خواهد داشت. از دیگر معیارهایی که برای ظروف زباله باید در نظر گرفته شود، میزان وزنی است که این ظروف باید قابلیت تحملش را داشته باشند.

۵-۴- جایگاه های موقت زباله باید در اماکنی ساخته شوند که دارای سطح با شیب مناسب،

فیزیکی و شیمیایی قابل بازیافت‌اند.

نخستین مرحله جداسازی آب و ذرات غیر محلول بر اساس وزن مخصوص می باشد که جهت تسریع در این امر از مواد شیمیایی استفاده می گردد. پس از این مرحله مواد هیدروکربنی وارد سیستم تقطیر شده و مابقی آب و مواد هیدروکربنی سبک در شرایط جوی و خلاء جداسازی می گردد. ته مانده مخزن که حجم عمده این مواد را تشکیل می دهد در صورت وجود ذرات معلق، به واحد فیلتراسیون انتقال داده می شوند.

مواد سبک هیدروکربنی پس از جداسازی و فرمولاسیون به عنوان محصول فرعی این فرایند قابل عرضه می باشد.

پساب موجود که بخشی در برج تقطیر دریافت شده جهت استفاده در سیستمهای خنک کننده مصرف و مابقی پس از عبور آهک و مخزن شنی و رزینی وارد سیستم تصفیه آب به روش اسمز معکوس گردیده و پس از آن در چرخه بازیافت مجدد مورد استفاده قرار می گیرند. بازیافت مواد نفتی بر اساس ضمیمه اول کنوانسیون مارپل شامل موارد زیر است.

۱- استفاده بعنوان سوخت (Use as Fuel)

نفت بازیابی شده به عنوان سوخت در تاسیسات صنعتی مستقر در خشکی مورد استفاده قرار می گیرد. به صورت کلی، نفت بازیابی شده با سوختی که به صورت متداول مورد استفاده قرار می گیرد، مخلوط می شود و بسته به صنایع مختلف، متفاوت خواهد بود.

مقدار و کیفیت نفت تولید شده بر اساس میزان

آب و ذرات جامد موجود در آن تعریف می شود. سوزاندن زائدات نفتی باعث آلودگی هوا و ورود فلزات سنگین خواهد شد که در چنین حالتی دودکش‌ها مجهز به سیستم تصفیه هوا به منظور کاهش آلودگی منتشر شده به هوا خواهند شد.

۲- تقطیر مجدد (Redistillation)

مواد نفتی بازیافتی با نفت خام مخلوط شده و در پالایشگاه تقطیر مجدد خواهند شد. موارد زیر برای تقطیر مواد نفتی در پالایشگاه باید در نظر گرفته شود. ساخت یک بخش کوچک به منظور تقطیر باعث صرفه جویی اقتصادی خواهد شد.

۱-۲- نفت بازیافت شده باید عاری از مواد جامد، محلول‌ها و آب باشد. میزان نمک موجود در مواد نفتی مشکلی ایجاد نخواهد کرد. تمام پالایشگاهها دارای واحدهای نمک زدایی هستند. در هنگام تحویل نفت بازیافتی به تاسیسات، باید مشخصات نفت بازیافتی به طور کامل مشخص شده باشد.

۲-۲- استفاده از زائدات مواد نفتی در کارهای عمرانی، زائدات مواد نفتی در کارهای عمرانی، جاده سازی و کنترل گرد و غبار، استفاده به عنوان مالچ و مواد نگهدارنده چوب مورد استفاده قرار می گیرند. استفاده از چنین موادی با توجه به شرایط محیطی و نوع خاک منطقه متفاوت خواهد بود. در استفاده از این مواد باید آلودگی آبهای زیرزمینی منطقه و آلودگی خاک مورد توجه قرار بگیرد و این روش معمولاً یک روش مناسب زیست محیطی نخواهد بود.

۳- بازیافت زائدات مربوط به ضمیمه دوم کنوانسیون مارپل

زائدات مربوط به ضمیمه دوم کنوانسیون مارپل معمولاً زائدات حاصل از شستشوی مخازن هستند. انواع مواد شیمیایی در بازیافت باید مورد شناسایی قرار بگیرند. گاهی اوقات بازیافت مواد شیمیایی به معنی استخراج مجدد مواد شیمیایی است. روش مورد استفاده برای استخراج مواد شیمیایی نباید یک روش مخرب باشد.

استفاده از این روش نیاز به تسهیلات جداسازی پیشرفته به همراه تشخیص نوع دقیق ماده شیمیایی خواهد داشت.

۴- بازیافت زائدات مربوط به ضمیمه پنجم کنوانسیون مارپل

زائدات مربوط به ضمیمه پنجم کنوانسیون مارپل باید بر اساس نوع و جنس از یکدیگر تفکیک و جداسازی شوند. در بازیافت زائدات ضمیمه پنجم، تفکیک و جداسازی انواع مواد زائد کمک می کند که این مواد به عنوان ماده اولیه دیگر صنایع مورد استفاده قرار بگیرند.

زائدات انواع فلزات که مورد تفکیک و جداسازی قرار گرفته‌اند می توانند مجدداً در کوره ذوب و یا به عنوان ماده اولیه دیگر صنایع مورد استفاده قرار بگیرند.

زائدات کاغذ می توانند در صنایع مقواسازی، زائدات

شیشه می توانند مجدداً در صنایع تولید شیشه و زائدات مواد غذایی می توانند به عنوان ماده اولیه در تولید کمپوست مورد استفاده قرار بگیرند.

نتیجه گیری

طرح مدیریت مواد زائد ناشی از تردد کشتی‌ها در بنادر و در پاسخ به الزامات ملی و بین المللی موجود و با هدف تضمین وجود تسهیلات مناسب و کافی برای دریافت زائدات از کشتی‌های متردد به بندر و دریافت تمامی زائدات به شیوه صحیح و به موقع تهیه می شود.

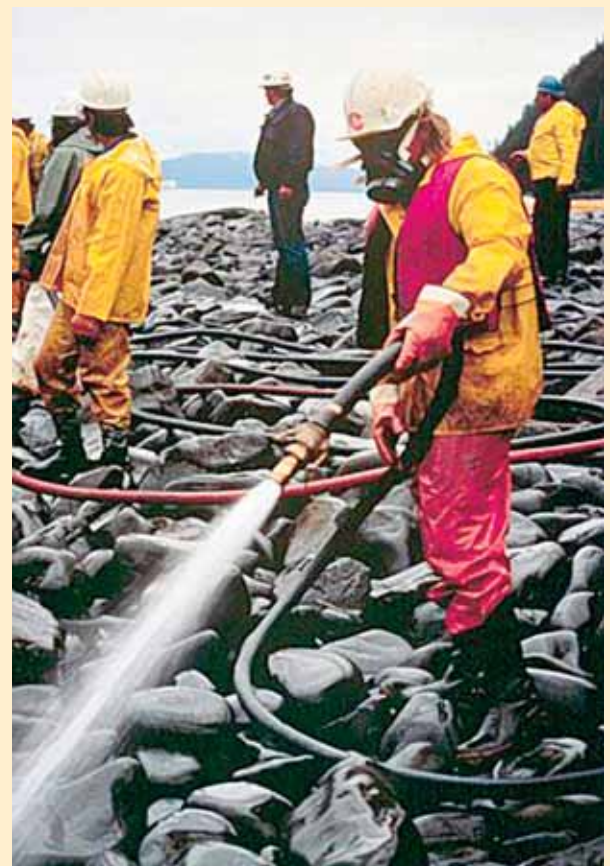
طرح مدیریت مواد زائد جهت ارائه خدمات تسهیلات دریافت مواد زائد به کشتی‌های متردد به بندر و ساماندهی فرایند دریافت و جمع آوری مواد زائد مورد استفاده قرار می گیرد، که در آن وظایف و مسئولیت‌های مدیریت بندر، پیمانکار ارائه دهنده خدمات تسهیلات دریافت، نماینده کشتیرانی و فرمانده کشتی مشخص شده است.

دولت جمهوری اسلامی ایران بعنوان یکی از متعهدین به الزامات کنوانسیون مارپل به مانند دیگر کشورهای عضو ملزم به فراهم نمودن تسهیلات و امکانات کافی جهت دریافت و بازیافت مواد زائد کشتی‌ها بوده و می بایست تمامی بنادر خود را به این تسهیلات مجهز نماید. در این راستا سازمان بنادر و دریانوردی از سوی دولت مسئول تحقق این امر می باشد.

پیروی از قوانین مربوط به جمع آوری و دفع زائدات، حصول اطمینان از امکان تحویل و دفع تمامی زائدات کشتی‌های ورودی به بندر و نظارت بر انجام کار، تقلیل تولید و بازیافت زائدات تا حد امکان و ارتقاء آگاهی دست‌اندرکاران صنایع ذیربط را مدیریت مناسب زائدات محسوب می دارند. ■

مراجع

- ضوابط اجرایی طرح مدیریت مواد زائد در بنادر - اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی - سازمان بنادر و دریانوردی
- عمرانی، قاسمعلی، ((مواد زائد جامد))، چاپ سوم، مرکز انتشارات علمی دانشگاه آزاد اسلامی، بهار ۱۳۸۴، جلد دوم و سوم
- Comprehensive Manual On Port Reception Facility, IMO, 1999, Edition
- Waste Reception Facility Reporting Requirement, MEPC/Circ.470-
- Revised Consolidated Format For Reporting Alleged Inadequacies Of Port Reception Facilities (MEPC.1/Circ.469/Rev - MEPC.1/Circ.671, Guide to Good Practice For Port Reception Provider and User - Resolution MEPC.83(44), on Guidelines For ensuring the Adequacy of Port Waste Reception Facilities
- The **Marpol** Convention is the main international convention covering prevention of pollution of the marine environment by ships



بندر و دریا / شماره ۱۷۸

پیش‌بینی جابه‌جایی آلودگی‌های شیمیایی در سطح آب با استفاده از الگوهای رایانه‌ای

پیمان درخشان‌نیک، کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی (سازمان بنادر و دریانوردی)

(G)، گازی و حل‌شونده (GD)، بخار شونده (E)، بخار و حل‌شونده (ED)، شناور و بخار شونده (FE)، شناور بخار شونده و حلال (FED)، شناور (F)، شناور حل‌شونده (FD)، حل و تبخیر شونده (DE)، حل‌شونده (D)، غرق و حل‌شونده (SD) و غرق‌شونده (S) تقسیم می‌گردند.

پیش‌بینی انتشار گازهای ابری در هوا، قابل تخمین برای گازهای گروه G و GD، توسط جدول زیر امکان‌پذیر است. این تخمین صرفاً به عنوان ذخیره بوده و هرگز جایگزین پایش‌های مربوطه نمی‌شود. در این جا لازم به ذکر است که جدول یادشده، برای مواد مایع شیمیایی که آتش‌زا بوده و یا خطرات خاصی برای سلامتی دارند و در گروه‌های E، ED، FE، FED و DE قرار می‌گیرند، نیز قابل استفاده است. توزیع گاز تبخیر شده ناشی از نشت این مواد شیمیایی، قابل محاسبه تقریبی بوده، به‌طوری‌که از حاصل ضرب میزان ذکر شده در جدول با $100/VP$ ، می‌توان میزان آن را به دست آورد که در این فرمول، VP: فشار بخار گاز بر حسب KPa است که در درجه‌ی حرارت محیطی کم‌تر از 100°C قرار دارد.

Release	Health Risk		Fire/Explosion Risk	
	Ammonia, vinyl chloride, chlorine	Methane (LNG), propane (LPG), butane (LPG), ethylene, butylene-butadiene	Ammonia, vinyl chloride, methane (LNG), propane (LPG), butane (LPG), ethylene, butylene-butadiene	
tonnes	metres/ nautical miles downwind	metres/ nautical miles downwind	metres/ nautical miles downwind	
0.1	1,000 / 0.62	200 / 0.12	200 / 0.12	
1	2,000 / 1.24	400 / 0.25	400 / 0.25	
10	5,000 / 3.11	1,000 / 0.62	1,000 / 0.62	
100	10,000 / 6.21	2,000 / 1.24	2,000 / 1.24	
1,000	20,000 / 12.43	4,000 / 2.49	4,000 / 2.49	

Figure 2 - 2

در زمان ایجاد آلودگی، همواره به دست آوردن زمان کافی برای انجام محاسبات پخش آلودگی و تشکیل ابرهای گازی در سانحه، حتی در شرایطی که الگوی کامپیوتری دستی نیز موجود باشد، مشکل خواهد بود. برخی اوقات، محاسبه و پیش‌بینی انتشار ابرهای گازی، حتی با در اختیار داشتن ابزارها و الگوهای خاصی نیز مشکل است. شرایط ویژه‌ی جوی یا خاصیت طبیعی ماده که در شرایط ویژه قرار داشته باشد، منجر به اشکال در پیش‌بینی انتشار می‌شود. مثال گویا و مناسب این موضوع، در سانحه‌ی انتشار کلرین که در هوای آرام و خیلی سرد صورت گرفته باشد، قابل پیش‌بینی است. در این حالت، شرایط پایدار جوی و بدون باد، در محل سانحه باعث شد ابر کلرین محدودی ایجاد شود و مسافت طولانی را قبل از ناپدید شدن طی کند.

شکل گرافیک زیر، ظاهر تقریباً طولانی (۱۰ تا ۱۵ کیلومتری) ابر باریک ناشی از آزاد شدن ۱۰ کیلوگرم گاز کلرین را نشان می‌دهد که در هوای 30°C درجه‌ی سانتی‌گراد و شرایط آرام و باد ثابت پایدار، شکل گرفته است.

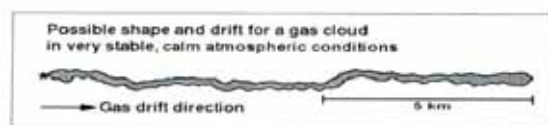


Figure 2 - 3

امروزه یکی از مسایل مهم در رابطه با آلودگی‌های نفتی و شیمیایی، موضوع پیش‌بینی جابه‌جایی این مواد در سطح آب است که در این مقاله به اختصار، بحث آلودگی‌های شیمیایی مورد اشاره قرار خواهد گرفت.

پخش شدن و جابه‌جایی آلودگی شیمیایی در محیط دریایی، یکی از مواردی است که باید در کم‌ترین زمان ممکن، پس از آزاد شدن در دریا مورد ارزیابی و محاسبه قرار گیرد و خطرات احتمالی آن آنالیز شود. باید باور داشت که یک محاسبه تقریبی، معمولاً بهتر از هیچ‌گونه محاسبه‌ای است. تخمین آلودگی، در حدامکان براساس خصوصیات آلودگی فیزیکی، شرایط زیست‌محیطی، مانند: درجه‌ی حرارت، باد، جریان آب و غیره را تحت پوشش قرار می‌دهد. آلودگی شیمیایی معمولاً شامل: حل شدن در آب، شناوری در سطح، غوطه‌وری و رسوب‌گذاری در آب را شامل می‌شود و آلودگی نوع دوم، ناشی از انتشار گازهای قابل مشاهده در آلودگی است که به صورت ابر در اتمسفر در حال حرکت است.

امروزه الگوهای رایانه‌ای مختلفی تولید شده که براساس آن‌ها، یک اپراتور بعد از گذراندن دوره‌ی آموزش‌های ضروری، می‌تواند حرکت آلودگی‌ها را پیش‌بینی کند. به‌طور کلی، پیش‌بینی جابه‌جایی آلودگی، به عوامل متعددی همچون موارد زیر بستگی دارد:

۱. ساختار الگو و اعتبار آن.
 ۲. میزان اطلاعات صحیح و کاربردی وارد شده.
 ۳. برخورداری از تخصص و دقت لازم برای استفاده از الگو.
- بسیاری از الگوهای رایانه‌ای، محدودیت‌های حیرت‌آوری را نشان می‌دهند. معمولاً در بیش‌تر الگوهای رایانه‌ای، برای پیش‌بینی حرکت ابرهای گازی، نمی‌توان ساختار سطح زمین یا سطح آب را در نظر گرفت (مثل: خشکی سطح، جنگل، آب آرام، دریای طوفانی). برخی از این الگوها حتی اثر کوه‌ها را به عنوان مانعی برای جابه‌جایی ابرهای ناشی از آلودگی نمی‌توانند محاسبه کنند. برخی از الگوها نیز، نمی‌توانند خواص فیزیکی مواد شیمیایی را که از عوامل مهم محاسباتی محسوب می‌شوند (مانند حلالیت در آب) لحاظ کنند که این امر، می‌تواند باعث هدایت غلط یا ایجاد تصویر نامناسبی از جابه‌جایی آنها شود. در ادامه به تعدادی از سیستم‌های پیش‌بینی اشاره خواهد شد که البته نشان‌گر بهترین روش یا ارزیابی و مقایسه‌ی چنین سیستم‌هایی نخواهد بود.

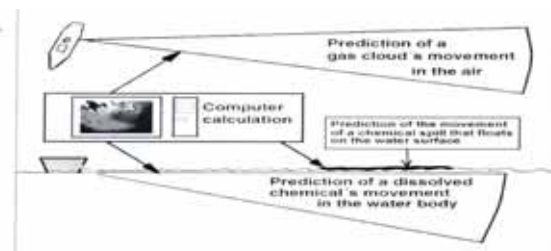


Figure 2 - 1 The drift and spread of chemical spills can be forecasted by computer models.

ابرهای گازی

بر اساس دسته‌بندی‌های موجود، مواد شیمیایی به گروه‌هایی مانند: گاز

آلودگی‌های شناور

پیش‌بینی رفتار مواد شیمیایی شناور روی سطح آب نیز، پیچیدگی مربوط به خود را دارد. سرنوشت آلودگی، تحت تأثیر مراحل زیر خواهد بود.

(الف) جابه‌جایی (drift) روی سطح

(ب) توزیع روی سطح

(پ) تبخیر

(ت) حلالیت

(ج) فعالیت‌های شیمیایی و سایر مراحل مرتبط

با توجه به موارد یادشده در بالا، الگوهای آزمایشگاهی متفاوتی ایجاد شده، ولی تعداد کمی از آنها اعتبار لازم در شرایط واقعی آلودگی در دریا را دارند. مدل‌های ساده‌ی پیش‌بینی برای آلودگی‌های شیمیایی شناور در آب تهیه شده است. با پیش‌فرض الگوی ساده‌سازی آلودگی‌هایی که به عنوان مثال، برخی تبخیر و برخی نیز در آب حل می‌شوند، این الگوها می‌توانند در محاسبات دستی نیز کاربرد داشته باشند که به‌طور مختصر در زیر به آنها پرداخته شده است:

پیش‌بینی انتشار و حرکت آلودگی روی سطح آب

این روش پیش‌بینی، قابل استفاده برای گروه‌های F، FED، FE و FD (تمام گروه‌های F) است. در شکل زیر، نشان داده شده که چگونه یک لکه‌ی آلودگی شیمیایی، قابل محاسبه و پیش‌بینی توسط دیگرام‌های برداری همانند آلودگی نفتی است. به هر حال، بیش‌تر آلودگی‌های شیمیایی که به گروه‌های مختلفی به‌جز گروه شناور F تعلق دارند، توسط تبخیر و یا حل‌شدن، در زمان تقریبی ۱۰ ساعت ناپدید می‌شوند.

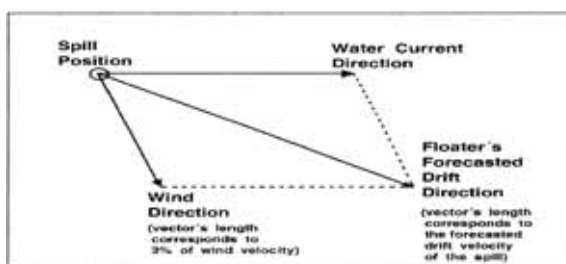


Figure 2-4

حل شدن آلودگی در آب:

روشی که در این‌جا به ارائه می‌شود، صرفاً قابل استفاده برای مواد گروه D است. اگر جریان آب آرام باشد، قدرت انتشار آلودگی، توجه به دو شکل زیر، قابل محاسبه‌ی تقریبی خواهد بود. این روش برای آب راکد (یا تقریباً راکد) یا مواد شیمیایی که غلظت آن با غلظت آب تفاوت بسیار دارد قابل اجرا نیست. همچنین این روش، برای آب‌هایی که چرخش زیاد دارند، نیز کاربرد ندارد.

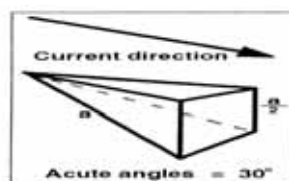


Figure 2-5

Release tonnes	Concentration 1 g/m ³		Concentration 1 mg/m ³	
	a metres	nautical miles	a metres	nautical miles
1	500	0.3	5,000	3
10	1,000	0.5	10,000	5
100	2,000	1	20,000	11
1,000	4,000	2	40,000	22

Figure 2-6

آلودگی‌های رسوبی

محاسبه‌ی میزان واقعی آلودگی که به بستر دریا می‌نشیند بسیار مشکل است و دلیل آن نیز، وجود عوامل مختلفی است که تأثیرگذار بر این فرایند هستند. به عنوان مثال، زمانی که نشی حاصل می‌شود مقداری از آن در حین ریزش، تبخیر می‌گردد و مقداری روی سطح آب نشست و لایه‌ی نازکی را تشکیل داده که از این لایه‌ی نازک نیز، مقداری تبخیر شده و مقداری در اثر جریان سطحی منحرف می‌شود. در این‌جا باید اشاره کرد که غلظت مواد شیمیایی، بر سرعت انجام هر یک از مراحل که توضیح داده می‌شود، تا مرحله‌ی رسوب و غرق شدن کامل در آب، مؤثر است. مقاومت، فشار سطحی و میزان حلالیت مواد شیمیایی، هر یک به‌تنهایی، تأثیرگذار هستند؛ به‌طوری‌که در شکل نیز نشان داده می‌شود، تجزیه یا حل شدن مواد به سمت بستر دریا، بعضاً با خرد و ریز شدن مواد به سمت بستر دریا، وسعت بیش‌تری یافته و از طرفی، جریان، عمق آب و غلظت ماده‌ی شیمیایی باعث می‌شود که مواد شیمیایی در مسافت‌های بیش‌تر در جهت جریان آب، قبل از آن که به کف دریا برسد، گسترش پیدا کند.

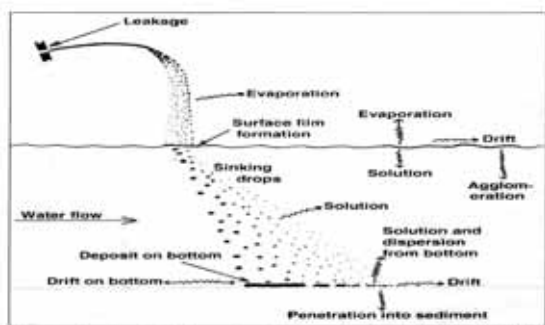


Figure 2-7 A sinking chemical and its behaviours (Ref. 8.)

مدت زمان حضور مواد شیمیایی در بستر دریا، با توجه به جمیع جهات، بستگی به میزان حلالیت آن خواهد داشت. برای مثال، اگر میزان حلالیت، ۱٪ یا ۰.۰۱٪ باشد، پرواضح است که مدت زمان حضور مواد روی بستر دریا نیز به همان نسبت متفاوت خواهد بود و مواد با حلالیت کم‌تر یا بیش‌تری روی بستر دریا باقی خواهند ماند. همچنین، وجود جریان آب نزدیک بستر دریا نیز، بر مدت زمان حضور این مواد در بستر دریا مؤثر خواهد بود. بعضاً برخی از مواد شیمیایی ممکن است به رسوبات بستر دریا نیز رسوخ نمایند که میزان این رخه بستگی به خواص و ساختار رسوب و مواد شیمیایی خواهد داشت.

مثال‌های سیستم‌های الگوی کامپیوتری ATMOSPHERE

الگوی کامپیوتری پیش‌بینی به نام ALOHA (Areal Locations of Hazardous)

این روش برای پیش‌بینی انتشار گازها کاربرد دارد. در مواقع اضطراری، با استفاده از سیستم ALOHA، می‌توان رفتار گاز شیمیایی در زمانی که به‌طور اتفاقی آزاد شده را محاسبه کرد. ALOHA، بخشی از سیستم حمایتی تصمیم‌گیری (Computer Aided Management of CAMEO Emergency Operation) است که توسط سازمان ملی اقیانوسی و اتمسفریک آمریکا (NOAA) و با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست آمریکا (EPA) تهیه شده است.

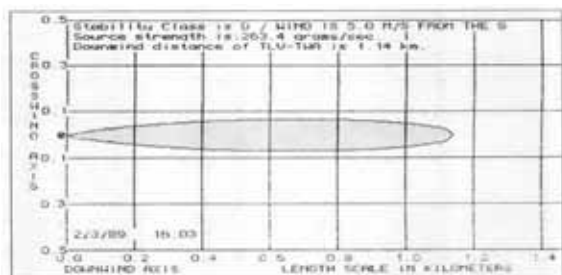
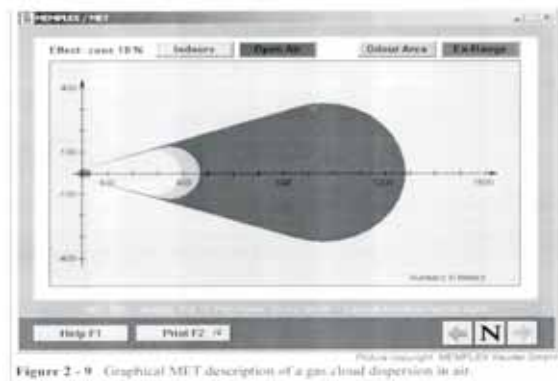


Figure 2-8 Graphical ALOHA description of a gas cloud dispersion in air.

حالی که یک ترکیب انفجاری ماده و هوا ایجاد شده، و نیز اثر ترکیبی مواد آن را می‌توان با این سیستم محاسبه کرد. مانند اثرات ترکیبی که ممکن است در اثر آتش ایجاد شود.



همان‌طور که گفته شد، خاصیت این سیستم، پیش‌بینی فاصله‌های خطرناک از مواد شیمیایی است. با این وجود، سیستم مورد نظر، محدودیت‌هایی نیز دارد که می‌توان به برخی از آن‌ها اشاره کرد، مانند این‌که: سیستم اصولاً برای گازهایی که روی خشکی در شرایط سرعت باد نه خیلی کم و نه خیلی زیاد وجود دارد، طراحی شده است. همچنین در این سیستم، پستی بلندی‌های توپوگرافی و اثرات آن به حساب نیامده‌اند و زمین به صورت سطح صافی فرض شده و میانگین سرعت باد و جهت آن به صورت یکپارچه در هر ارتفاعی لحاظ شده است.

الگوی رایانه‌ای پیش‌بینی CHMMAP

این الگو برای مواد شیمیایی شناور، حل و غرق‌شونده کارایی دارد. پیش‌بینی ناپدید شدن و سرانجام نشت مواد شیمیایی، جزو خواص این الگو است. این الگو توسط اتحادیه‌های علمی اجرایی (ASA) ایالات متحده ایجاد شده است. الگوی CHEMMAP، براساس پیش‌بینی مسیر پرتابی یا جهت حرکت و انتشار آلودگی در محیط زیست است. این سیستم، به‌طور ویژه، مناسب طرح‌های اقتضایی و طرح‌های پاسخ‌گویی به موارد نشت‌های شیمیایی بار کشتی‌ها است و نیز، قابل استفاده برای هر نوع تخلیه‌ی شیمیایی دیگر.

سیستم شامل GIS و الگوی 3D نشت، از قابلیت پیش‌بینی حرکت مواد شیمیایی در آب برخوردار است. این الگو براساس اطلاعات زیست‌محیطی، مانند: باد، جریان آب و اطلاعات فیزیکی، مانند: مجاورت خط ساحلی و اطلاعات شیمیایی، خاصیت شیمیایی مواد را توضیح می‌دهد. این الگو، توانایی ارزیابی اثرات بیولوژیکی و اثرات شیمیایی نشت روی ماهی‌ها، صدف‌ها و حیات وحش را نیز دربرمی‌گیرد.

الگوی CHEMMAP، تعدادی از مدل‌های ترکیبی دیگر را نیز شامل می‌شود، مانند:

- ارایه‌ی شبیه‌سازی، آزادسازی اولیه و دینامیک مربوط به یک محصول سبک‌تر یا غلیظ‌تر از آب.

- نحوه‌ی انتشار شفاف و جابه‌جایی مواد شناور.

- جابه‌جایی مواد حل‌شده و مواد ویژه در سه بُعد.

- تبخیر و فرار ماده.

- حل شدن و جذب مواد.

- رسوب، بازتعطیل و تغییر گراپانی.

این الگو با استفاده از خواص فیزیکی شیمیایی، سرانجام آلودگی شیمیایی را پیش‌بینی می‌کند. این پیش‌بینی با توجه به غلظت، فشار ذرات، حلالیت در آب، نسبت تغییر درجه‌ی زیست‌محیطی، ضریب نسبت جذب و حلالیت (KOC)، چسبندگی و فشار سطحی امکان‌پذیر می‌شود.

اطلاعات CHEMMAP، شامل ۹۰۰ ماده‌ی شیمیایی با خاصیت شیمیایی و فیزیکی مربوطه است. یک حلقه‌ی نرم‌افزاری انتخابی نیز

ازجمله خاصیت‌های این سیستم، می‌توان به پیش‌بینی نسبت مواد شیمیایی آزادشده از لوله‌ی گاز شکسته‌شده، نشت از مخازن و میزان تقریبی تبخیر اشاره کرد. این سیستم، همچنین می‌تواند مدل شناوری نرمال و سنگین‌تر بودن گاز نسبت به هوا را نشان دهد.

محدودیت این سیستم در این است که اصولاً برای گازهای آزادشده روی خشکی در شرایطی که سرعت باد نه خیلی پایین است نه خیلی بالا، مورد استفاده قرار می‌گیرد و پستی بلندی‌های توپوگرافی را مدنظر قرار نمی‌دهد. در این سیستم، زمین، به‌منزله‌ی سطح صاف فرض شده و میانگین سرعت باد و جهت آن در هر ارتفاع، مرجعی به صورت یکسان تلقی شده است.

الگوی کامپیوتری پیش‌بینی MET (Modells fur Effekte mit Toxischen)

این الگو نیز برای پیش‌بینی انتشار گازها مورد استفاده قرار می‌گیرد. ازجمله اطلاعات مربوط به این سیستم، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

در زمان سانحه، وقتی گازهای خطرناک در اتمسفر آزاد می‌شوند، صرفاً محاسبه‌ی تجمع گاز به‌منظور ارزیابی سریع خطرات سلامتی و تعیین مسافت ایمنی کافی نخواهد بود. چراکه استنشاق کوتاه‌مدت گاز متمرکز همان اثری را خواهد داشت که استنشاق گاز با تمرکز کم‌تر در طولانی‌مدت ایجاد می‌کند. از این رو، محاسبه‌ی فواصل ایمنی، باید بر اساس تمرکز و انتشار یا نسبت و سرعت نشت، همراه با یکدیگر محاسبه شود.

MET می‌تواند میزان اثر گازهای سمی و خطرات احتمالی صدمات انسانی در فضا و محیطی که در جهت باد قرار می‌گیرد را در زمان آزاد شدن اتفاقی گازها تعیین کند.

محاسبه‌ی میزان تجمع گاز در برابر زمان، تا زمانی که این تمرکز گاز از بین‌برود، یک اصل اساسی در الگوسازی محسوب می‌شود. اما دُز و میزان گاز، به‌تنهایی برای تعیین خطر آن، کافی نبوده و این در حالی است که اقدامات سم‌شناسی دیگری برای رسیدن به هدف اصلی، که همانا ایمنی و حفاظت از فضا است وجود دارد تا بتوان اثر سمیت مواد را روی مدم آن محیط بررسی کرد.

روش MET

روش MET شامل چهار مقیاس زیر است:

(۱) آزادسازی یک‌باره‌ی مواد سمی به صورت یک پاف و تشکیل ترکیب ابر گاز یا هوای سمی.

(۲) پراکندگی گازهای سمی و محاسبه‌ی تجمع آن‌ها با در نظر گرفتن فاصله آن‌ها (مدل جعبه‌ای نیمه‌کروی).

(۳) انتقال و جابه‌جایی به صورت بسترها و دُزها.

(۴) میزان و اثر مرتبط آن بر اساس تئوری دریافت دارویی، به‌منظور ارزیابی بستر سلامتی انسان.

الزامات ورودی برای روش MET

(۱) وزن ماده‌ی آزادشده.

(۲) سرعت باد.

(۳) ارزش و میزان آستانه‌ی ماده.

سایر موارد، به‌منظور به دست آوردن مسافت خطر، به‌طور مکانیکی توسط سیستم لحاظ می‌شود.

MET، شامل روش‌های شبیه‌سازی است، مانند: (۱) اثر شست‌وشوی ابرها توسط باران، (۲) اثر تنش‌زایی هم‌زمان و (۳) خاصیت پخش‌شدگی گازهای سنگین.

این الگو در برابر میزان عظیم گازهای سمی پایدار بوده، چراکه این سیستم می‌تواند میزان‌های متفاوتی از سمیت را به‌طور خاص دسته‌بندی کند. علاوه بر آن، پایین‌ترین محدوده‌ی سطح انفجاری، در

سیستم الگوی نشت ۳۰ مترمکعب وینیل استات، در شکل ۱۲-۲ نشان داده شده است. این نشت، بعد از ۳ ساعت و بیست دقیقه، به میزان 230×1818 مترمربع وسعت یافته است و شکل ۱۳-۲ نیز، میزان تبخیر ۲۶ مترمکعب و حل شدن ۴ مترمکعب در همان مدت زمان، به مرور پس از سپری شدن مدت زمان یادشده، نشان داده شده است. تولیدکنندگان و آرایه‌دهندگان این الگوی پیش‌بینی، مدعی هستند که این روش، تنها راه‌کار مقابله با نشت مواد شیمیایی موجود در دنیا است که براساس شرایط واقع‌گرایانه و معتبر تهیه شده است.

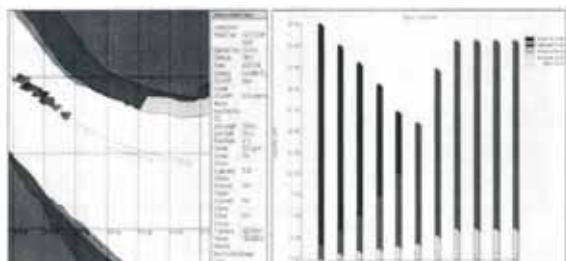


Figure 2-12

Figure 2-13

الگوی رایانه‌ای پیش‌بینی کیفی آب و حمل 3D

الگوی رایانه‌ای پیش‌بینی مواد شیمیایی حل‌شونده و رسوبی مورد استفاده قرار می‌گیرد. اساس کار این روش، محاسبات جابه‌جایی و پخش مواد شیمیایی نشت‌شده در محیط دریایی است. این الگو مراحل زیر را برای محاسبه در نظر می‌گیرد:

- تمرکز و حجم نشت.
- جریان‌ات آب.

- رسوب و پخش شدن ماده شیمیایی.

در شکل ۱۴-۲، توزیع الگو شده، چهار هفته بعد از تجزیه‌ی آزاد شدن ۱۰۰ تن تونیل فنل اتوکسیل (با قدرت حلالیت در آب ۱۰ گرم در لیتر) در سواحل خلیج فنلاند را نشان می‌دهد.

میزان نشت ۲۰ کیلومتر در طول و پیش‌بینی برد جمعی از ۲۶ میکروگرم در لیتر تا ۲ میکروگرم در لیتر، قسمت‌های پایین آلودگی را شامل شده است. محل آزاد شدن آلودگی، با علامت «X» نشان داده شده است.

«مدل حمل 3D» در فنلاند توسط هیئت ملی آب و محیط زیست و مؤسسه‌ی محیط زیست فنلاند تهیه شده است. این الگو در مؤسسه‌ی محیط زیست فنلاند موجود است.

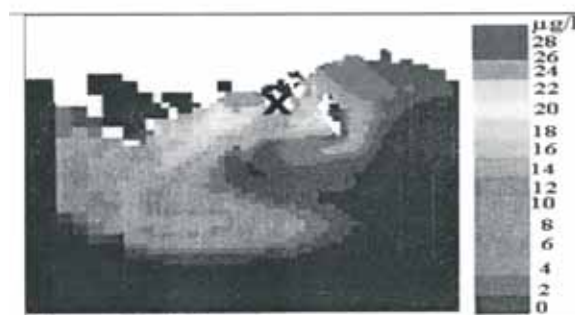


Figure 2-14

این الگو ابتدا با هدف ارزیابی تغییرات اکولوژیکی در آب‌های ساحلی تهیه شده است. به این منظور، از این الگو برای محاسبات سه‌وجهی جابه‌جایی نشت شیمیایی محلول در آب استفاده شد. محدودیت‌هایی که برای این الگو می‌توان لحاظ کرد، زمانی است که از این الگو به‌تنهایی استفاده شود. در این وضعیت، نمی‌توان پیش‌بینی حمل و پخش شدن مواد در اثر باد، امواج، جریان‌ات و چرخش‌های دریایی را محاسبه کرد. این عوامل، باید تخمین زده شده، یا براساس مدل هیدرودینامیکی سه‌وجهی، محاسبه شده باشند. ■

مأخذ: دستورالعمل پاسخ‌گویی HELCOM

در این مدل وجود دارد که اطلاعات مربوط به ۴۰,۰۰۰ مواد خالص و ۷۵۰,۰۰۰ مواد مخلوط را در خود جای داده است. این اطلاعات اخیر، از نوعی راهنمایی برخوردار است که در آن، انواع خطرات مربوط به سلامتی، چگونگی مقابله با نشت، چگونگی انبار، حمل و تحویل مواد شیمیایی، روش‌های مقابله با آتش‌گیری مواد شیمیایی و طراحی موارد اضطراری توضیح داده شده است.

شکل ۱۱-۲، مدل آزاد شدن یک‌باره‌ی بنزن حاصل از قطران زغال سنگ (۱۰,۰۰۰ متریک تن) روی سطح آب را نشان می‌دهد. در این نمایش گرافیکی، بیش‌ترین حجم تجمع بنزن حل‌شده به‌طور عمودی، در ستون آب بر حسب (m^3/mg) ، ۴۰ ساعت بعد از آزاد شدن مشاهده می‌شود.

از امتیازهای این سیستم، وجود اطلاعات پایه در مورد ۹۰۰ ماده‌ی شیمیایی است، شامل الگوی اثرات بیولوژیکی که اثر آلودگی شیمیایی روی ماهی، صدف و سایر جانوران وحشی را پیش‌بینی می‌کند و آن را نشان می‌دهد. این روش در جای خود نیز، برخوردار از برخی محدودیت‌ها است. این الگو از ژانویه‌ی ۲۰۰۲ تا امروز، مورد آزمایش‌های میدانی قرار نگرفته است، اما تولیدکنندگان آن، قصد دارند در آینده‌ی نزدیک آن را اجرا کنند.

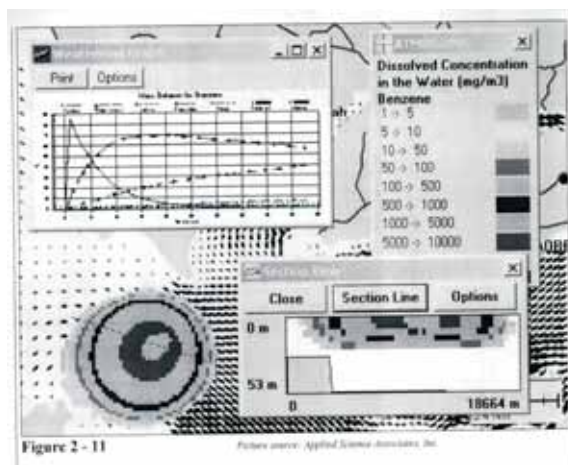


Figure 2-11

Picture source: Applied Science Associates, Inc.

الگوی رایانه‌ای پیش‌بینی (Chemical Spill Information System):

این الگو برای مواد شیمیایی شناور، حلال و رسوبی مورد استفاده قرار می‌گیرد. این الگو شامل اطلاعاتی درباره‌ی حرکت مواد شیمیایی نشت‌شده در محیط زیست و رفتار آن تحت شرایط باد، امواج جریان آب و سایر موارد مربوطه است. این الگو به صورت سه‌وجهی، پخش و از بین رفتن مواد شیمیایی نشت‌شده را نشان می‌دهد. این الگوی پیش‌بینی نشت، وجود میزان زیادی تبخیر و در نتیجه ایجاد ابر حادث‌شده‌ی مربوطه را به همراه میزان موادی که قابل رسوب کردن به بستر دریا هستند را تخمین می‌زند. همچنین، می‌تواند میزان آلودگی سطحی را بر اساس پخش و یا حل شدن ماده در ستون آب پیش‌بینی کند.

Chemsis، توسط تکنولوژی‌های BMT و AEA ایجاد شده است. سیستم جدید طراحی شده، بسته‌ای سازگار با نشت مواد شیمیایی، به‌همراه سیستم پوشش حمایتی ۲۴ ساعته از طریق مرکز اضطراری شیمیایی ملی در AEA است که با امکانات وسیعی به‌منظور آرایه‌ی خدمات پاسخ‌دهی، مورد حمایت قرار می‌گیرد. این سیستم، تحت چهارچوب سیستم‌های اطلاع‌رسانی چشمی، همخوان با سیستم‌هایی مانند: نشت مواد نفتی یا جست‌وجو و نجات است. همان‌گونه که از این سیستم برمی‌آید، به‌منزله‌ی یک مرکز اضطرار اطلاع‌رسانی ملی در رابطه با مواد شیمیایی و آرایه‌ی راه‌کارهای لازم برای مقابله‌های شیمیایی با آلودگی‌های مربوطه، نقش اساسی و بسیار مهمی را بر عهده دارد.

بررسی اثر دمای سطحی و چگالی بر جریان‌های خلیج فارس

مژگان صنعتگران

چکیده

جریان آب در خلیج فارس، منشأ مختلفی دارد؛ از جمله جریان‌های ناشی از باد، اختلاف چگالی و تغییرات دمای سطحی (SST) را می‌توان نام برد. در این تحقیق، ماهیت و چرخش توده‌های آب در خلیج فارس، با بررسی مطالعات تاریخی حاصل از مشاهدات هیدروگرافی و نتایج مدل‌سازی انجام گرفته شده است. از این رو، داده‌های دمای سطحی آب، از ماهواره NOAA^۱ توسط سنجنده AVHRR^۲ استخراج شده و پس از پردازش و با استفاده از نرم‌افزار Excel, Surfer، نمودارهای تغییرات دما و سری زمانی دما و جریان‌های رسم شده و سپس مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. تحلیل‌ها بیان‌گر آن است که آب‌ها با چگالی بیش‌تر در انتهای شمالی خلیج فارس تشکیل می‌شوند، و بیش‌تر این آب‌ها از راه تنگه‌ی هرمز وارد دریای عمان می‌شوند. این جریان‌ها، در اواخر بهار به نهایت می‌رسند. این زمان‌بندی، به دلیل تغییرات فصلی که حاصل از تغییرات در میزان دمای سطحی است، در نتیجه‌ی اختلاف تراکم آب در قسمت شرق خلیج فارس در سمت تنگه‌ی هرمز و آب‌های عمیق مختلف خارج از خلیج به وجود می‌آید. به علاوه، نمودارهای رسم شده گواه بر این است

مقدمه

که سرعت جریان از شرق به غرب، کم‌تر از سرعت جریان از غرب به شرق در خلیج فارس است.

جریان‌های ناشی از چگالی، در اثر حرکت سیال در محیطی با چگالی متفاوت انجام می‌شود. این اختلاف چگالی می‌تواند بر اثر اختلاف دما باشد و اندازه‌ی نیرویی که باعث شدت جریان می‌شود و به تناسب آن، سرعت جریان، مستقیماً به گرادیان چگالی وابسته است. افزایش شوری و کاهش دما سبب افزایش چگالی آب، و کاهش شوری به همراه افزایش دما، سبب کاهش چگالی آب می‌شوند.

خلیج فارس، به علت عمق کم، شوری آب، گرمای هوا، ارتباط محدود با آب‌های آزاد جهان و مسایل ناشی از بهره‌برداری از منابع انرژی عظیم آن، اکوسیستم ویژه‌ای را تشکیل می‌دهد که به شدت آسیب‌پذیر است. مطالعه‌ی جریان‌های خلیج فارس، به ویژه از نظر تأثیراتی که در آب‌وهوای منطقه دارد و آثاری که در جابه‌جایی آلودگی‌های نفتی و غیرنفتی می‌تواند داشته باشد، دارای اهمیت خاص است^۳. خلیج فارس، با عمق متوسط تقریبی ۳۵ متر و بیش‌ترین عمق

۱۶۰-۱۱۰ متر از راه تنگه‌ی هرمز به دریای عمان در غرب متصل می‌شود. نشست ساختمانی کف دریا در منطقه‌ی تنگه‌ی هرمز باعث شده تا عمق آن به ۲۰۰-۳۰۰ متر برسد. گرچه تنگه‌ی هرمز، عمیق‌تر از خلیج است، ولی باریک‌بودن تنگه‌ی هرمز باعث محدود شدن تبادلات آبی می‌شود و خلیج را از توده‌های آبی که در شمال اقیانوس هند مخلوط شده‌اند جدا می‌سازد. اقلیم در منطقه‌ی خلیج فارس خشک بوده و این امر، موجب افزایش دمای سطحی و افزایش تبخیر می‌شود و میزان نسبتاً بالای دمای سطحی (SST) توأم با محدودیت تبادل با اقیانوس هند، منجر به تشکیل آب شور و سنگینی می‌شود. آب سطحی اقیانوس هند، از طریق بخش شمالی تنگه، آب اقیانوس آزاد را به خلیج فارس جاری کرده (-37psu 36) و این امر، در طول شمال خلیج فارس ادامه می‌یابد (امری^۴، ۱۹۵۶؛ برور و همکاران^۵، ۱۹۷۹؛ هانتز^۶، ۱۹۸۱؛ رینولدز^۷، ۱۹۹۳) و آب شور از خلیج فارس به سمت دریای عمان جریان یافته (41-40psu) و در عمق ۳۰۰-۲۰۰ متری این دریا (شمال شرقی دریای عمان) که اقیانوس هند واقع شده پراکنده می‌شود. (راک فورد^۸، ۱۹۶۴؛ ویرتکی^۹، ۱۹۷۱؛ پرمچاند و همکاران^{۱۰}، ۱۹۸۶؛ بور و همکاران^{۱۱}، ۲۰۰۰؛

همچنین، بادهای شدید در شمال غربی در زمستان و بهار باعث جاری شدن جریانهای سطحی جنوب شرقی می شود و یک چرخش گردبادی را به جنوب خلیج محدود می کند و جریان سطحی را به سمت تنگه و کانال تغییر مسیر می دهد (شائو و همکاران^۳، ۱۹۹۲؛ لاردنر و همکاران^۴، ۱۹۹۳).

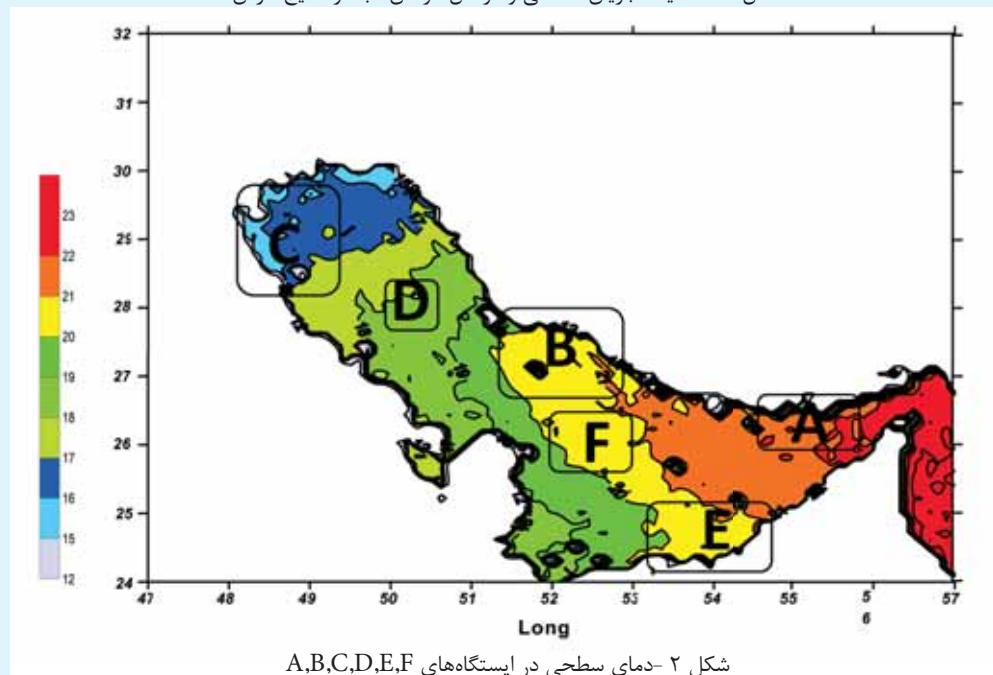
مواد و روش ها

ماهواره NOAA دارای سنجنده های متعددی است که مهم ترین آن ها سنجنده های AVHRR است. تصاویر AVHRR داده های پایه ی تحقیق را تشکیل می دهند. ابتدا اندازه گیری دمای سطح آب به طور مستقیم با عبور ماهواره NOAA از منطقه صورت می گیرد. از این رو فهرستی از داده ها

پراساد و همکاران^{۱۲}، ۲۰۰۱). همچنین، آب های خارج شده از خلیج به علت شوری زیاد، از لحاظ مقدار اکسیژن و مواد غذایی نسبتا در حد بالا است و تأثیر زیادی از لحاظ رسوب شناسی دارد [۲]. ماهیت آب سرازیر شده و دینامیک تبادل آن با اقیانوس هند، بستگی به تقابل فرایندهای مؤثر دارد که در آب های کم عمق، عبارت از محاط بدن حوضچه ی خلیج با خشکی و در مناطق عمیق تر، نامحدود بودن دریای عمان از سمت غرب است. با خروجی مقدار زیادی از آب خلیج فارس توسط تبخیر و جایگزین نشدن مقدار آب ازدست رفته توسط بارندگی، گردش جریانات سطحی در خلیج ایجاد می شود. الگوی گردش آب غالب در خلیج فارس، خلاف جهت عقربه ی ساعت بوده و با گرادیان چگالی پدید می آید (شکل ۱).



شکل ۱- شماتیک جریان سطحی و مراحل گردش آب در خلیج فارس



شکل ۲- دمای سطحی در ایستگاه های A,B,C,D,E,F

در روز ۱۶ هر ماه، هنگام عبور ماهواره برای دوره ی زمانی مورد مطالعه، در تحقیق تهیه شده است. این داده ها تحت اصول معین و کاملاً کنترل شده ای به دست آمده اند. سپس داده ها مورد پردازش قرار گرفته و داده ها به صورت شبکه ی منظم با فواصل ۰/۱ درجه (حدود 1km) انتخاب می شوند و آن گاه توسط برنامه نویسی به نام نرم افزار Excel مرتب شده و جدولی برای هر ماه تنظیم می شود که در آن جدول، طول و عرض جغرافیایی، داده های دمای سطحی، ماکزیمم و می نیمم و میانگین دمای سطحی مربوط به منطقه ی خلیج فارس لحاظ شده است. [۱] همچنین، با استفاده از نرم افزار Surfer و Excel، نمودارهای تغییرات دمای سطحی و همچنین، سری زمانی مربوط به دما و جریان در خلیج فارس طی سال های ۲۰۰۳-۲۰۰۹ رسم شده و سپس با استفاده از الگوسازی انجام شده، اثر تغییرات دما و چگالی بر سرعت و جهت جریان خلیج فارس مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است، همچنین، ایستگاه هایی به این منظور در خلیج فارس در نظر گرفته شده است که جهت جریان نیز در این ایستگاه ها مورد بررسی قرار می گیرد. (شکل ۲)

بر اساس نتایج جداول میانگین، دمای سطحی در ایستگاه C کم تر از ایستگاه های دیگر است و بیش ترین تغییرات دمایی در ناحیه ی شمال غربی خلیج فارس (ایستگاه C) مشا هده می شود که در این منطقه، عمق نسبت به دیگر مناطق کم تر است که این نشان دهنده ی آن است که در این مناطق کم عمق، میزان تغییرات دمایی بالاتر از دیگر مناطق است. همچنین، چون این منطقه در عرض جغرافیایی بالاتر نسبت به ایستگاه های دیگر قرار دارد و به علت وزش بادهای شمال غربی و دبی زیاد رودخانه ی اروندرود، سبب می شود در زمستان دمای سطحی این منطقه کاهش بیش تری نسبت به دیگر ایستگاه ها داشته باشد. بنابراین، می توان گفت که در عرض های بالاتر، تغییرات دمایی شدیدتر از تغییرات دمایی در عرض های پایین نسبت به عمق است. (شکل ۳)

سری زمان ایستگاه های مشخص شده، گواه بر آن است که تغییرات و ناهنجاری های خاصی در طی این دوره دیده نمی شود. افزایش دمای هوای مجاور سطح دریا سبب افزایش دمای آب می شود و این تغییرات، موجب افزایش سرعت بادهای، افزایش تبخیر و اختلاط عمودی آب می شود. افزایش سرعت بادهای در میزان پیشروی جریان آب ورودی از دریای عمان به خلیج فارس مؤثر است و سبب کاهش این پیشروی می شود. همچنین، با افزایش سرعت بادهای میزان تبخیر، خصوصا در زمستان افزایش یافته و جریان های ناشی از اختلاف چگالی شدت می یابند. [۳]

خلیج فارس، منطقه ای کم عمق است و دمای

جدول ۱. میانگین ماهانه دمای سطحی در ایستگاه‌های A,B,C,D,E,F در طی سال‌های ۲۰۰۳-۲۰۰۹ (برحسب سانتیگراد)

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	July	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
A	۲۲,۴۲	۲۱,۶۰	۲۲,۶۲	۲۴,۹۰	۲۸,۹۸	۳۱,۲۲	۳۲,۶۵	۳۳,۰۹	۳۲,۰۴	۳۰,۵۴	۲۷,۹۸	۲۴,۶۷
B	۲۲,۰۸	۲۰,۸۶	۲۱,۳۲	۲۳,۴۱	۲۷,۰۸	۲۹,۸۹	۳۰,۹۲	۳۳,۴۶	۳۲,۸۶	۳۰,۸۷	۲۸,۳۵	۲۵,۲
C	۱۶,۰۲	۱۵,۴۷	۱۷,۹۱	۲۵,۷۰	۲۵,۷۰	۲۹,۰۹	۳۰,۹۴	۳۲,۱۱	۳۱,۲۱	۲۹,۴۰	۲۴,۹۵	۲۰,۰۷
D	۲۰,۱۵	۱۸,۶۹	۱۹,۲۸	۲۱,۲۸	۲۶,۲۸	۲۹,۱۵	۳۰,۹۴	۳۲,۶۳	۳۲,۵۱	۳۰,۲۶	۲۷,۱۸	۲۳,۷۴
E	۲۱,۳۸	۲۰,۶۵	۲۱,۸۴	۲۴,۹۲	۲۸,۰۱	۳۰,۸۲	۳۲,۲۲	۳۳,۴۹	۳۳,۱۹	۳۱,۴۹	۲۸,۸۰	۲۴,۹۵
F	۲۲,۱۷	۲۰,۷۷	۲۱,۷۳	۲۳,۷۷	۲۷,۵۹	۲۹,۸۸	۳۱,۱۱	۳۳,۴۱	۳۲,۹۵	۳۰,۸۴	۲۸,۶۹	۲۴,۵

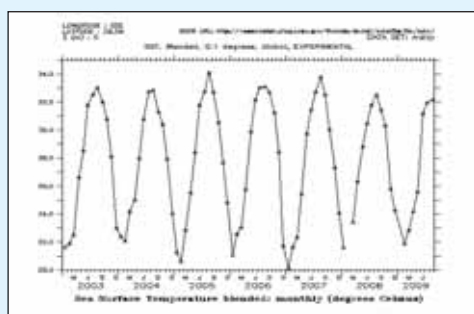
جدول ۲- دمای سطحی در ایستگاه‌های A,B,C,D,E,F در طی سال‌های ۲۰۰۳-۲۰۰۹ (برحسب سانتیگراد)

	Max	Min	Average	Delta
A	۳۳,۶۳	۱۹,۴۲	۲۷,۷۶	۱۴,۲۱
B	۳۳,۸۸	۲۰,۰۱	۲۷,۱۶	۱۳,۷۸
C	۳۲,۵۳	۱۳,۲	۲۴,۳۰	۱۹,۳۳
D	۳۳,۰۴	۱۸,۰۶	۲۵,۹۰	۱۴,۹۸
E	۳۳,۹۴	۱۹,۷۷	۲۷,۵۵	۱۴,۱۷
F	۳۳,۸۱	۲۰,۲	۲۷,۰۰۵	۱۳,۶۱

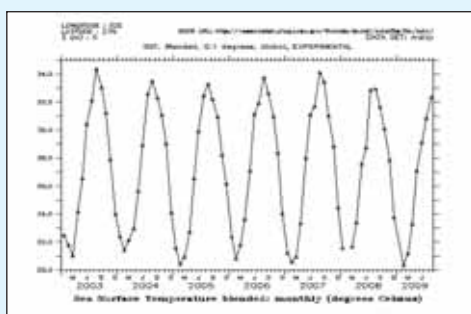
آن ضرورتاً تحت تأثیر گرم شدن جهانی واقع می‌شود. نمودار رسم‌شده گواه بر این است که روند میانگین و تغییرات دمای سطحی در خلیج فارس از سال ۲۰۰۳-۲۰۰۹ به‌طور میانگین حدود ۱ درجه سانتی‌گراد افزایش یافته است. تقریباً در هر سال، طی این دوره ۰/۱۷ درجه سانتی‌گراد افزایش یافته است و طبق مطالعات انجام‌شده، میزان افزایش دمای سطحی در این منطقه، دو برابر میزان جهانی است. در نتیجه روند به‌دست‌آمده در این تحقیق، با میزان گرمایش جهانی هم‌خوانی دارد (شکل ۴).

همان‌طور که نمودارها و سری‌های زمانی نشان می‌دهند، افزایش تبخیر در سطح دریا با افزایش شوری و کاهش دما در سطح دریا همراه است و در نتیجه اختلاف چگالی و کاهش پایداری در ستون آب دریا را موجب می‌شود. بر اساس اصل بقای حجم در اقیانوس‌ها، به فرض این‌که میزان دبی رودخانه‌ها و بارندگی برای خلیج فارس ثابت باشد، بارندگی برای خلیج فارس ثابت شود و در صورتی‌که در اثر اقلیم جهانی، به‌طور میانگین طی یک سال یک سانتی‌متر میزان تبخیر افزایش یابد، 2.39×10^9 متر مکعب آب در سال لازم است تا دبی آب با شوری کم‌تر که از طریق دریای عمان و تنگه‌ی هرمز به خلیج فارس وارد شود، افزایش یابد. به همین دلیل، سرعت جریان‌ها و تبادل آب در خلیج فارس افزایش می‌یابد. افزایش در دمای سطحی، با افزایش سرعت باد، افزایش تبخیر و در نهایت با افزایش اختلاط عمودی همراه است؛ زیرا افزایش شوری، سبب کاهش پایداری در سطح و ازدیاد اختلاط عمودی می‌شود. [۵].

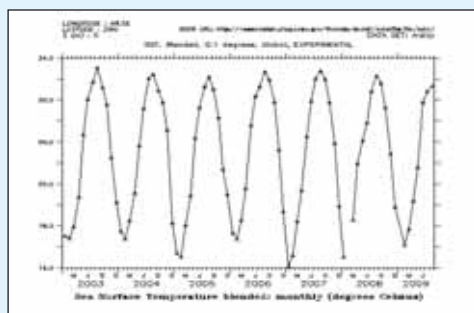
در همه‌ی سال، به‌طور نسبی، آب با شوری کم از دریای عمان و از مسیر تنگه‌ی هرمز وارد خلیج فارس شده و در جهت مخالف بادهای غالب شمال به طرف شمال غربی جریان می‌یابد. همان‌طوری‌که این آب‌ها به طرف شمال حرکت می‌کنند، به‌سبب تبخیر سرد شده و غلظت بیشتری می‌یابند و نهایتاً به عمق رفته و به صورت یک جریان تحتانی با شوری زیاد، از راه تنگه‌ی هرمز خارج می‌شوند. در فصل زمستان، پیشروی این جریان کاهش می‌یابد و فاصله‌ی پیشروی آن به نصف مقدار آن در



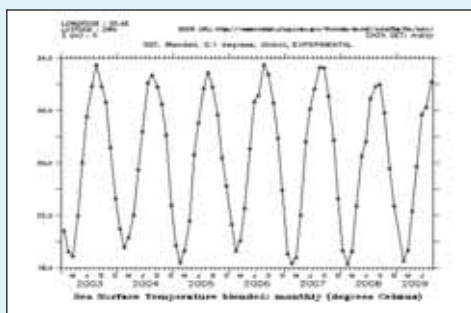
ایستگاه A



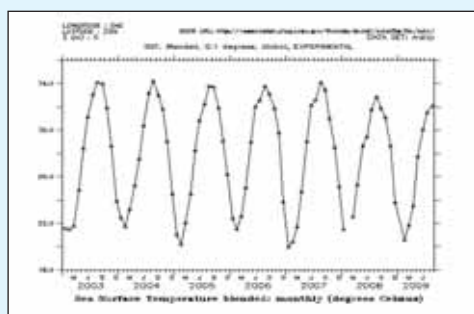
ایستگاه B



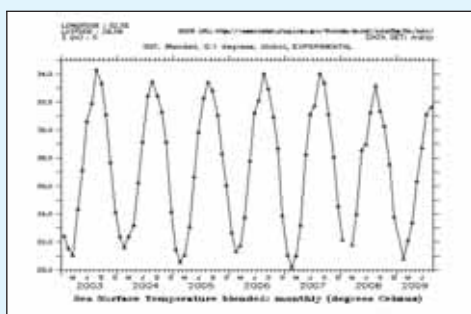
ایستگاه C



ایستگاه D

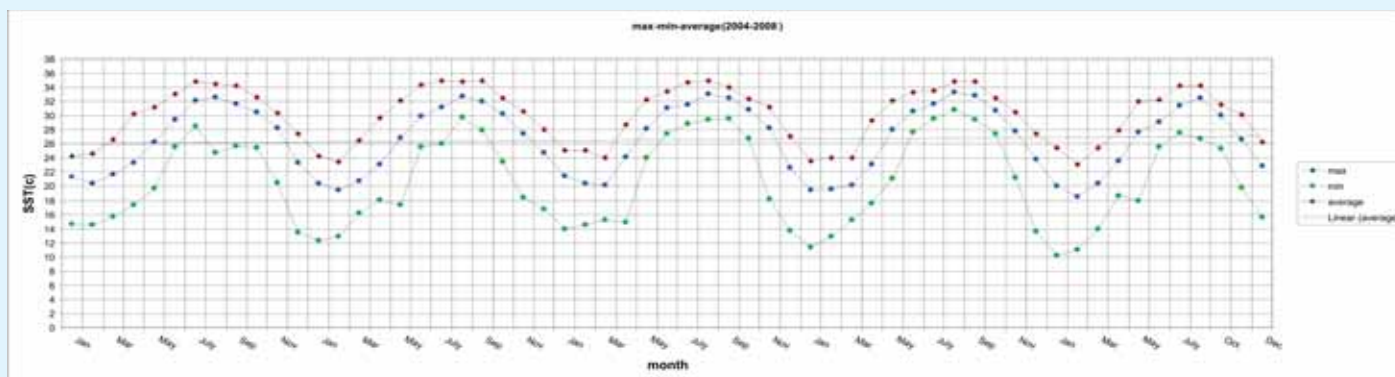


ایستگاه E



ایستگاه F

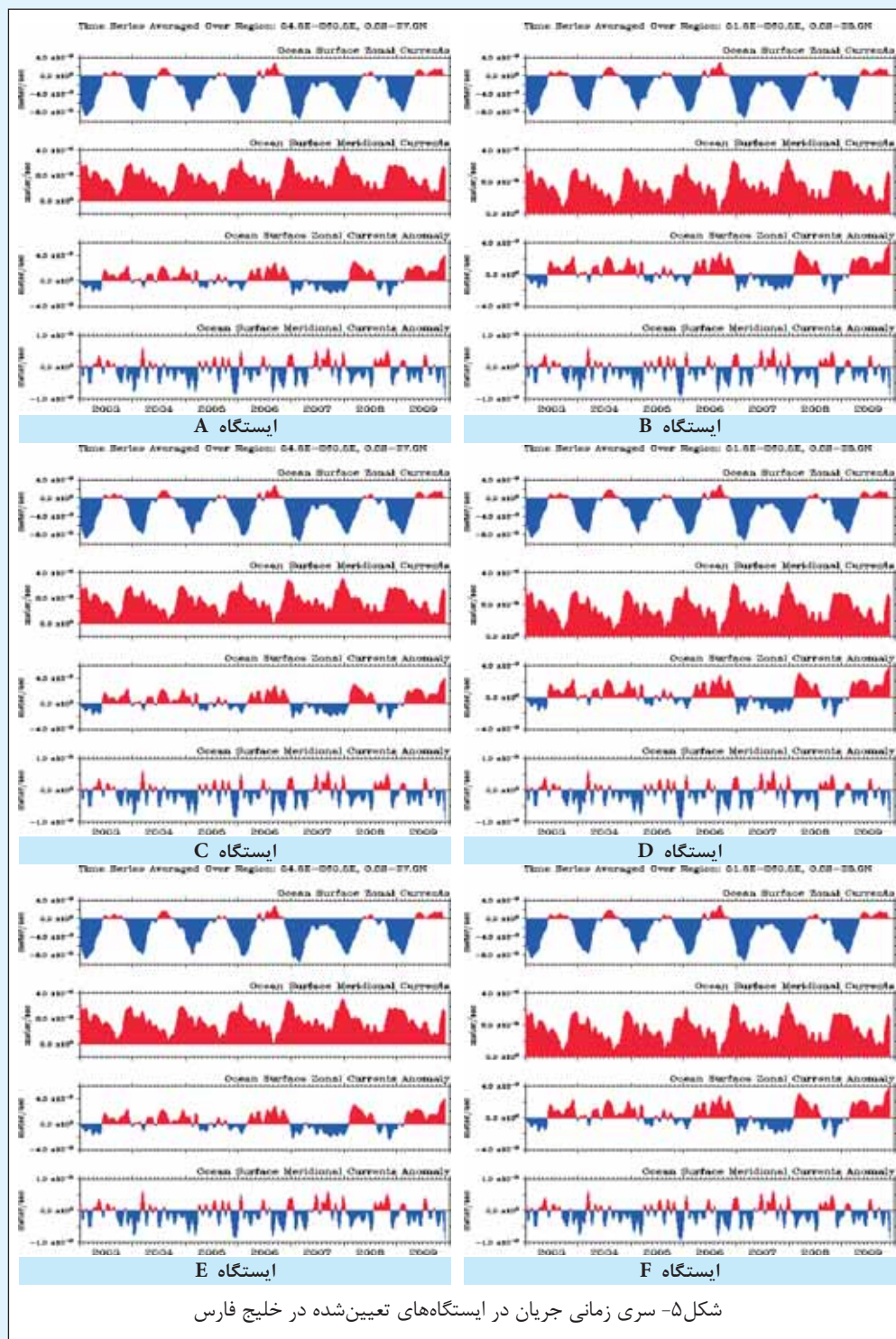
شکل ۳- سری زمانی دما در ایستگاه‌های تعیین‌شده در خلیج فارس



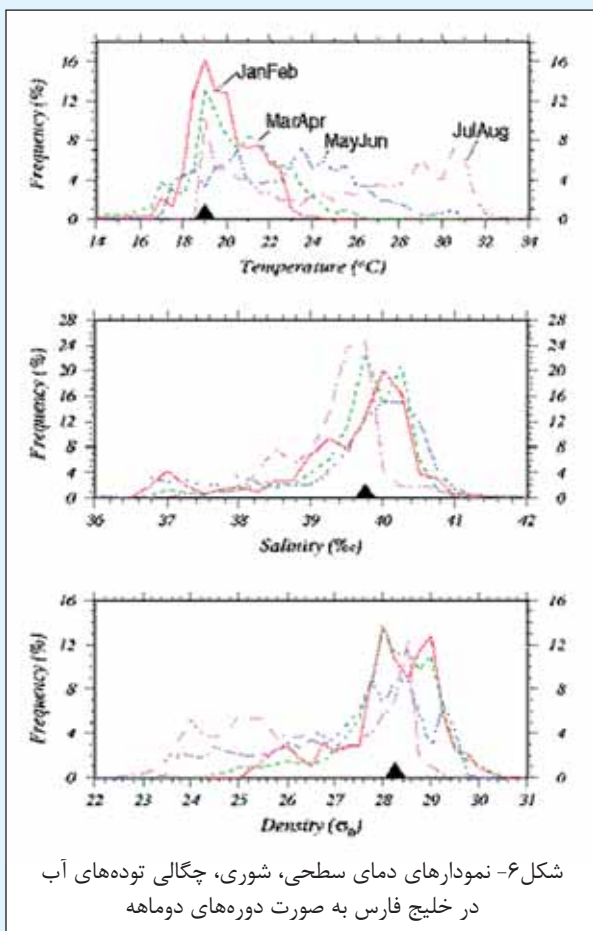
شکل ۴- نمودار روند تغییرات دمای سطحی از سال ۲۰۰۹-۲۰۰۳ (برحسب درجه‌ی سانتی‌گراد)

تابستان می‌رسد و این به علت وجود نیروهای باد قوی است که از سمت شمال غربی می‌وزد و سبب می‌شود جریان آب از نزدیکی سواحل ایران جدا شده و بیش‌تر به طرف جنوب شرقی خلیج فارس و به سمت ناحیه‌ی کشورهای عربی گسترش یابد. بنابراین، دمای سطحی و تبخیر و باد، سه عامل اصلی در گردش آب در خلیج فارس محسوب می‌شوند (شکل ۵).

نمودارهای شکل ۵، سرعت و شارش جریان را در خلیج فارس از سال ۲۰۰۹-۲۰۰۳ نشان می‌دهند به‌طور کلی، سرعت جریان از غرب شرق به غرب کمتر از سرعت جریان از غرب به شرق است و در ماه‌های فوریه و مارس، سرعت جریان تقریباً $8 \times 10^{-3} m.s^{-1}$ است. در ایستگاه E (عرض جغرافیایی ۲۷ درجه)، به دلیل محدودیت‌های توپوگرافی و اقیانوس‌شناسی، آب شور در آن‌جا محبوس شده و این باعث می‌شود تا شوری آب به میزان زیادی بالا رود. از این‌رو سرعت جریان در این منطقه بسیار کم است. قابل ذکر است، قسمتی از جریان ورودی به داخل خلیج فارس، از راه تنگه‌ی هرمز، به علت اختلاف شوری و قسمتی دیگر، به دلیل اختلاف دمای میان دریای عمان و خلیج فارس است که هردو این اختلاف‌ها به مقدار قابل‌توجهی توسط تبخیر ایجاد می‌شوند. تشکیل آب چگال در خلیج فارس، معمولاً با فرایندهای افزایش شوری آب همراه است. (امری^{۱۵}، ۱۹۸۷؛ چاو^{۱۶} و همکاران، ۱۹۹۲). نظریه‌ی فوق، برخاسته از این حقیقت است که خلیج فارس، یک سیستم کم‌عمق با جریانی معکوس است که در یک آب‌وهوای زیر استوایی خشک قرار دارد. منطقی است که فرض کنیم، یک رابطه‌ی مستقیم بین دما و تولید آب شور در برخی مناطق و فصول با تشکیل آب سنگین که از ته تنگه‌ی هرمز به درون اقیانوس هند سرازیر می‌شود، وجود داشته باشد. این در حالی است که بخش‌اندکی از جریان خارج‌شده از تنگه، به‌راستی دارای شوری بسیار بالا (یعنی بیش از 41psu) است، و بیش‌تر جریان خارج‌شده از تنگه‌ی آبی است که پس از چندین مرحله مخلوط‌شدن قبل از خروج تنگه، رقیق شده است. طبق داده‌های موجود از دمای سطحی و بررسی به‌عمل‌آمده،



شکل ۵- سری زمانی جریان در ایستگاه‌های تعیین‌شده در خلیج فارس



شکل ۶- نمودارهای دمای سطحی، شوری، چگالی توده‌های آب در خلیج فارس به صورت دوره‌های دوماهه

lation of dense water in the Persian Gulf "J. Geophys. Res., 108, 3004, 21 pp. 6. Meyers, S.D. O'Brien, J.J. and Thelin, E., 1997, "Reconstruction of Monthly SST in the Tropical Pacific Ocean during 1868-1993 using Adaptive climate Basis functions", pp. 1599-1612. 7. Abdelrahman, S.M. and F. Ahmad, 1995, "A note on the residual currents in the Arabian Gulf", pp. 1015-1022.

پانویس

- 1- Sea surface temperature
- 2- National Oceanic and Atmospheric Administration
- 3 - Advanced Very High Resolution Radiometer
- 4- Emery
- 5- Brewer et al
- 6 - Hunter
- 7 - Reynolds
- 8 - Rochford
- 9 - Wyrski
- 10 - Premchand et al
- 11 - Bower et al
- 12 - Prasad et al
- 13 - Chao et al
- 14 - Lardner et al
- 15- Emery
- 16- Choe et al

وارد خلیج فارس شده و در جهت مخالف بادهای غالب شمال به طرف شمال غربی جریان می‌یابد، تقریباً حداکثر $3 \times 10^{-3} m.s^{-1}$ است. سپس به سبب تبخیر، سرد شده و غلظت بیشتری می‌یابد و نهایتاً به عمق رفته و به صورت یک جریان تحتانی با شوری زیاد از راه تنگه‌ی هرمز خارج می‌شوند و هنگامی که این جریان، از شمال غربی به سمت شرق این جریان در حال شارش است، سرعت جریان تقریباً حداکثر $8 \times 10^{-3} m.s^{-1}$ است و علت این تفاوت را می‌توان وزش بادهای شمال غربی در زمستان و جریانات آبی رودخانه‌ها دانست که سبب افزایش سرعت می‌شوند.

● روند میانگین و تغییرات دمای سطحی در خلیج فارس، از سال ۲۰۰۳-۲۰۰۹، به‌طور میانگین حدود ۱ درجه سانتی‌گراد افزایش یافته است؛ که تقریباً در هر سال طی این دوره ۰/۱۷ درجه سانتی‌گراد افزایش یافته است. در نتیجه افزایش در دمای سطحی با افزایش سرعت باد و افزایش تبخیر، در نهایت، با افزایش اختلاط عمودی همراه است، زیرا افزایش شوری سبب کاهش پایداری در سطح و ازدیاد اختلاط عمودی می‌شود.

● دمای سطحی، تبخیر و وزش باد سه عامل اصلی در گردش آب خلیج فارس هستند. ● در جنوب خلیج فارس (ساحل امارات متحده عربی)، به دلیل محدود بودن و عمق کم منطقه و شوری زیاد آب، سرعت جریان بسیار کم است. ● جریان آب سطحی ملایم اقیانوس هند به درون خلیج، یک لایه‌ی سطحی کم‌شور را تشکیل می‌دهد که در ماه مه و ژوئن به حداکثر می‌رسد ■

منابع

۱. صنعتگران. م، ۱۳۸۸، «بررسی روند تغییرات دمای سطحی در خلیج فارس»، یازدهمین همایش صنایع دریایی، جزیره کیش.
۲. علی‌اکبری بیدختی؛ ع، صباغ کاشانی. ز، ۱۳۸۲، «همرفت پخش دو گانه و وارونگی دما در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان»، مجله‌ی فیزیک زمین و فضا، جلد ۲۹، شماره ۱.
۳. زاهدی، رفیع، ترابی آزاد. مسعود، ۱۳۸۲، «نقش تغییر اقلیم بر جریانات خلیج فارس»، سومین کنفرانس منطقه‌ای، اصفهان.
۴. آرم سا. ع، شفیعی. س، کامیابی گل. ز، ۱۳۸۷، «تغییرات ماهانه‌ی میانگین تراز سطح آب در خلیج فارس، دریای عمان و شمال دریای عرب در ۱۹۹۴»، مجله فیزیک زمین و فضا، شماره ۲.
5. Stephen A, swif. Amy S, Bower, 2003, "Formation and circu-

چگال‌ترین آب در زمستان تشکیل می‌شود. برخلاف انتظار، سنگین‌ترین (چگال‌ترین) آب در طی ماه‌هایی به وجود می‌آید که بیش‌ترین بارش صورت می‌گیرد. این امر، تا حدی ناشی از پایین بودن حجم ته‌نشست و تا حدودی هم، تأخیر در حداکثر تخلیه‌ی رودخانه‌ای تا دوره‌ی بین مارس و مه (یعنی زمانی که برف کوه‌های زاگرس در ایران و رشته‌کوه تاروس در شرق ترکیه آب می‌شود) است. به‌علاوه، تخلیه‌ی رودهای شط‌العرب و رودخانه‌های ایرانی بر جریاناتی منتقل می‌شود که به سمت جنوب سواحل ایرانی و عربی روان هستند. (شکل ۶) نمودارها نشان می‌دهند که حداکثر دما برای اغلب ماه‌ها، ۱۹ درجه بوده و در جولای و آگوست، دمای سطحی بیش‌ترین مقدار را دارد. نمودار شوری آب، یک وضعیت کلی را نشان می‌دهد که بین 39/5-40/5 psu و تغییرات سیستماتیکی را در رابطه با فصل ندارد. نمودار چگالی آب نیز، در رابطه با فصل، تغییر بسیار کمی پیدا کرده و از حالت کلی یکسانی بین 27/4-27/8 برخوردار است. آب چگال‌تر در طول ساحل بحرین و قطر و در پشت کرانه‌های کم‌عمق امارات متحده عربی، در طول ساحل جنوبی تشکیل می‌شود و علت آن، بالا بودن دما است. آب سنگین، تنها بین ماه‌های ژانویه و مارس در ساحل جنوبی یافت می‌شود و هوای زمستانی در آن‌جا گرم‌تر از منتهای شمالی خلیج فارس است. آب سطحی نسبتاً تازه، از راه تنگه‌ی هرمز در خلیج فارس جریان می‌یابد تا جایگزین ضایعات آبی ناشی از تبخیر شود. به‌طور کلی، آب خلیج فارس در زمستان شورتر از تابستان است و دلیل آن، تغییر جریانات آبی رودخانه‌ای است و می‌توان آن را به تغییر در میزان تبخیر نسبت داد.

نتیجه‌گیری

- در ماه مارس (در بهار)، آب‌های شارش شده از خلیج فارس به سمت تنگه‌ی هرمز افزایش می‌یابد و سرعت جریان آب در خلیج فارس در ماه‌های فوریه و مارس بیش‌ترین مقدار خود را دارد و این تبادل آب، به فصل بستگی دارد.
- چگال‌ترین آب، در زمستان تشکیل می‌شود؛ زیرا بیش‌ترین بارش صورت می‌گیرد. این امر تا حدی ناشی از پایین بودن حجم ته‌نشست و تا حدودی هم، تأخیر در حداکثر تخلیه‌ی رودخانه‌ای تا دوره‌ی بین مارس و مه است و همچنین، وزش بادهای شمال غربی در این فصل نیز، عاملی برای افزایش چگالی به شمار می‌آید.
- سرعت جریان از شرق به غرب، کم‌تر از سرعت جریان از غرب به شرق خلیج فارس است. سرعت جریان هنگامی که آب با شوری کم از دریای عمان از مسیر تنگه‌ی هرمز

مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی راه‌کاری برای حفاظت و توسعه‌ی پایدار سواحل

غلامحسین کرمی (دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی ترویج و آموزش کشاورزی دانشگاه شیراز)
کوروش رضایی مقدم (استادیار بخش ترویج و آموزش کشاورزی دانشگاه شیراز)

چکیده

سواحل کشور در سالهای اخیر، عرصه‌ی فعالیت‌های گوناگون در زمینه‌های تجاری، صیادی و امور مرتبط با صنعت نفت و گاز قرار گرفته است؛ به‌گونه‌ای که ساخت‌وسازهای مهندسی در محدوده‌ی سواحل کشور، به نحو قابل توجهی افزایش یافته است. از طرف دیگر، با شناخته شدن بیش‌تر پتانسیل محیط‌های ساحلی، به‌خصوص سواحل ارزش‌مند خلیج فارس در حوزه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، میراث فرهنگی، زیست‌محیطی، طراحی و اجرای فعالیت‌های جدید با حجمی وسیع‌تر در این سواحل را ضروری می‌نماید. بدیهی است، در چنین چشم‌اندازی، حفظ،

نگهداری، ترمیم و احیای منابع ساحلی، هیچ‌گونه تأخیری را برنمی‌تابد و برای این منظور، لازم است سامانه‌ای طرح‌ریزی شود که همه‌ی ابعاد و زوایای مرتبط با مدیریت سواحل را دربرگیرد؛ این سیستم مدیریت، به نام «مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی» نامیده می‌شود. مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی (ICZM)، فرآیندی پویا و پیوسته است که برای توسعه‌ی مدیریت پایدار مناطق ساحلی در نظر گرفته شده است. این مقاله، حاصل پژوهشی توصیفی است که به روش کتابخانه‌ای، مرور منابع مکتوب و جست‌وجوی رایانه‌ای تهیه شده است و سعی دارد ضمن بررسی پتانسیل‌ها و توان‌مندی‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی

مقدمه

اصطلاح توسعه‌ی اکولوژیک برای نخستین‌بار در کنفرانس جهانی توسعه و محیط‌زیست، در سال ۱۹۷۲ مورد استفاده قرار گرفت. این اصطلاح در ابتدا به عنوان الگویی از توسعه که برای جنبه‌های اکولوژیک و محیط‌زیست انسان، در کنار سایر جنبه‌ها، ارزش قایل می‌شد، ادراک می‌گردید. به‌مرور زمان، اصطلاح توسعه‌ی اکولوژیک، به معنای توسعه‌ی سازگار با محیط و

بعدها دست‌یابی به توسعه‌ی پایدار بکار رفته، در اینجا دو مفهوم کلیدی وجود دارد: یک مفهوم توجه به نیازهای عدالت‌محور و تأکید بر حفاظت قابلیت‌های زیست‌محیطی را خاطر نشان می‌کند و مفهوم دیگر، همواره به این رویکرد اشاره دارد که نگرانی‌های ناشی از تخریب محیط‌زیست، نمی‌تواند منجر به عدم اجرای طرح‌های توسعه در محیط‌زیست شوند. بنابراین، یکی از مهم‌ترین اقدامات برای دست‌یابی به توسعه‌ی پایدار، آن است که قبل از اجرای هر طرح توسعه، مطالعات مختلف زیست‌محیطی انجام شود. شناخت شاخص‌های زیست‌محیطی و تعیین میزان آسیب‌پذیری هر یک، می‌تواند امکان اندازه‌گیری تخریب محیط‌زیست را در قالب انجام طرح‌های توسعه، مورد سنجش قرار دهد. به‌علاوه، از این طریق، تدوین سیاست‌های کاهش و کنترل آسیب‌پذیری زیست‌محیطی امکان‌پذیر می‌شود و شرایط ایجاد تعادل میان توسعه و محیط‌زیست فراهم می‌آید. این مسئله در نواحی ساحلی، با توجه به حساسیت و درعین حال، آسیب‌پذیری بالای اکوسیستم‌ها، ضرورت بیش‌تری می‌یابد (شریفی‌پور و دانه‌کار، ۱۳۸۷).

نواحی ساحلی، شامل: زیستگاه‌های حاصل‌خیز بوده که از نظر استقرار و اسکان انسان و امرار معاش محلی و توسعه، بسیار حایز اهمیت است. بسیاری از افراد فقیر جهان، در نواحی ساحلی زندگی می‌کنند و منابع ساحلی برای بسیاری از افراد، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، نقش حیاتی ایفا می‌کنند (بی‌نا، ۱۳۸۶).

نواحی ساحلی، با توجه به قرار گرفتن در گستره‌ی تداخل خشکی و دریا، نمونه‌ای از یک اکوسیستم پیچیده می‌باشند، به دلیل اهمیت این نواحی در زندگی بشر و حیات کره‌ی زمین و تنوع بهره‌برداری‌ها در زمینه‌های مختلف، مدیریت جامع و یکپارچه‌ی این نواحی، ضرورت دارد (نعیمی و همکاران، ۱۳۸۵).



بندر و دریا / شماره ۱۷۸



توانمندی‌های سواحل

مناطق ساحلی در گستره‌ی کره‌ی خاک، از حساس‌ترین و بارزترین مناطق محسوب می‌شوند. طول سواحل جهان، ۱۶۳۴۷۰۰ کیلومتر است و حدود ۲۰ درصد از جمعیت جهان، در محدوده‌ی ۲۵ کیلومتری از دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان، در محدوده‌ی ۱۰۰ کیلومتری از دریا سکونت دارند. پیش‌بینی می‌شود این رقم تا سال ۲۰۲۰ میلادی، به دوسوم جمعیت جهان برسد. اهمیت دریا و ساحل به‌لحاظ اقتصادی (وجود بنادر و حمل‌ونقل کالا و مسافر، قطب‌های گردشگری، تأمین پروتئین دریایی و ذخایر نفت و گاز در فلات قاره) بر کسی پوشیده نیست. ذخایر انرژی در مناطق ساحلی، ۱/۸ درصد کل ذخایر نفت و ۲۴ درصد کل ذخایر گاز جهان را تشکیل می‌دهند. مؤسسه‌ی ذخایر جهانی (۱) در سال ۱۹۹۵، طی گزارشی، ارزش اکوسیستم‌های ساحلی جهان را معادل $10^{12} \times 12$ دلار برآورد کرده است. این در حالی است که کل ارزش اقتصادی تولیدشده در کره‌ی زمین، سالانه $10^{12} \times 23$ دلار است (مهندسان مشاور سازه‌پردازی ایران، ۱۳۸۷).

مطابق آمار رسمی منتشره (CRA-the world fact book 2007)، جمهوری اسلامی ایران، دارای ۸۶۲۰ کیلومتر مرز آبی و خاکی است. ۶۳ درصد این رقم، یعنی ۵۴۴۰ کیلومتر، مرز خشکی است که به‌طور عمده در شرق و غرب کشور قرار دارد و ۳۷ درصد آن، یعنی ۳۱۸۰ کیلومتر مرز آبی است که ۷۴۰ کیلومتر آن، در شمال و ۲۴۴۰ کیلومتر آن در جنوب کشور قرار دارد. طبق نتایج مطالعات طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور، طول خطوط ساحلی جمهوری اسلامی ایران، در مقیاس ۱:۲۵۰۰۰، با احتساب جزایر و رودها، ۸۹۰ کیلومتر در شمال کشور (دریای مازندران) و ۴۸۸۰ کیلومتر در جنوب کشور، یعنی خلیج فارس و دریای عمان است.

هفت استان کشور در نوار ساحلی قرار دارند که بالغ بر ۲۲/۵ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند؛ هرچند درصد کمی از این جمعیت، به‌طور مستقیم در جوار دریا زندگی کرده و از آن ارتزاق می‌کنند، ولی زندگی بخش عمده‌ای از این جمعیت، کم و بیش با دریا مرتبط بوده و از آن تأثیر می‌پذیرد. از هفت استان ذکرشده، استان‌های گیلان، مازندران و گلستان، در شمال کشورند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این سه استان که در مجموع معادل ۵/۳ درصد مساحت و ۱۰ درصد جمعیت کشور را نیز در خود جای داده‌اند؛ رقمی حدود ۱۲۰ نفر در هر کیلومتر مربع است. بلوچستان هم، معادل ۲۱ درصد مساحت کشور را دربر گرفته و ۱۲/۵ درصد جمعیت ایران را در خود جای داده است. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این استان‌ها هم، کمتر از ۳۰ نفر در هر کیلومتر مربع است (سازمان پدافند غیرعامل، ۱۳۸۸).

نواحی ساحلی را می‌توان به عنوان یک آزمایشگاه بزرگ از توازن حاکم بر طبیعت تلقی کرد. محیط ساحلی، قابلیت تغییرات بسیار شدیدی را در پاسخ به نیروهای آب و هوایی و اقیانوسی داراست. بالا آمدن و پایین رفتن آب دریا، شروع و خاتمه‌ی طوفان، سونامی و عقب‌نشینی و پیشروی سواحل، مخاطرات مخصوص نواحی ساحلی هستند و علاوه بر آن، مخاطراتی نظیر زلزله، رانش زمین نیز، ممکن است در نواحی ساحلی اتفاق افتد (مجدی و همکاران، ۱۳۸۷).

افزایش جمعیت، بهره‌برداری بی‌رویه از منابع، آلوده‌سازی مناطق ساحلی، توسعه‌ی فعالیت‌های ناسازگار با محیط و عدم هماهنگی بین فعالیت‌ها در نوار ساحلی، از مهم‌ترین دلایل ایجاد فشار بر این مناطق هستند. به‌رغم ظرفیت، توانمندی و پتانسیل بالای اقتصادی، فرهنگی و زیست‌محیطی در مناطق ساحلی جهان، فشار روزافزون جمعیت، توسعه‌ی ناموزون و کمبود منابع طبیعی در این مناطق، باعث روند فزاینده‌ی کاهش و یا تخریب منابع و آلودگی محیط زیست در مناطق ساحلی شده است (کبریایی، ۱۳۸۶).

توجه به این مخاطرات محیطی، در توسعه‌ی مناطق ساحلی، موضوع بسیار مهمی است که عدم توجه به آن، سبب می‌شود تا مناطق ساحلی که دارای پتانسیل‌های زیادی در زمینه‌های مختلف هستند، از مناطق دارای فرصت به مناطق دارای تهدید (جانی و مالی) تبدیل شوند (مجدی و همکاران، ۱۳۸۷).

مشکلات مناطق ساحلی در کشورهای مختلف جهان، کم و بیش با هم مشابهند. اهم این مشکلات را می‌توان به صورت زیر برشمرد،

- تمرکز جمعیت در نوار ساحلی و ساخت و ساز بی‌رویه در این مناطق.
- آلودگی محیط زیست در مناطق ساحلی در بخش خشکی و بخش دریا.
- مخاطرات محیطی، نظیر بالا آمدن آب دریا، فرسایش سواحل، طوفان و نظایر آن.

- کاهش تنوع زیستی در مناطق ساحلی و اتلاف منابع طبیعی.
- تضاد میان فعالیت‌ها، بخشی‌نگری در طرح‌های توسعه و ناهماهنگی‌های اداری (پاک و همکاران، ۱۳۸۷).

مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی: مفاهیم و اهداف

مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی (۲)، یکی از گام‌های اساسی در سطح بین‌المللی، به‌منظور پاسخ‌گویی به مشکلات روزافزون زیست‌محیطی، کاهش منابع طبیعی و تخریب تدریجی میراث مشترک جهانی است (مهندسان مشاور سازه‌پردازی ایران، ۱۳۸۷).

این راهبرد، فرایندی نظارتی و هدایت‌کننده است و شامل چارچوب‌های قانونی و نهادهای است، برای تضمین این که طرح‌های توسعه و مدیریت مناطق ساحلی با اهداف زیست‌محیطی (که شامل اهداف اجتماعی نیز است) تلفیق شده و افراد ذی‌نفع در آن مشارکت داشته باشند. رویکرد اساسی آن نیز، تلفیق طرح‌های توسعه و مدیریت مناطق ساحلی با اهداف زیست‌محیطی و اجتماعی و بهره‌مندی از مشارکت افراد ذی‌نفع است؛ همچنین، هدف این برنامه، ایجاد سطوح پایدار فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی به‌همراه حفاظت از محیط زیست در مناطق ساحلی کشور است و تلاش دارد که فواید و منافع حاصل از مناطق ساحلی را حداکثر و تعارضات و اثرات زیان‌بار فعالیت‌ها را بر یکدیگر و بر منابع محیط زیست، به حداقل برساند (مرادنی، ۱۳۸۴).

ICZM، برای یکپارچه‌سازی سیاست‌های مختلف تأثیرگذار بر سواحل، تلاش می‌کند و نیز افراد ذی‌نفع را از سطوح محلی تا سطوح ملی، به‌منظور آگاهی، پشتیبانی و اجرای این سیاست‌ها، به‌هم پیوند می‌دهد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۸).

مدیریت یکپارچه با رویکرد توسعه‌ی پایدار، مأموریت دارد تا با ایجاد تعادل بین اهداف و اقدامات حفاظتی و اهداف و اقدامات توسعه در مناطق ساحلی، در خدمت توسعه‌ی پایدار قرار گیرد. از این رو، تنظیم فعالیت‌های انسانی و حفاظت و بهبود وضعیت زیست‌محیطی مناطق ساحلی، در دستور کار این مدیریت قرار دارد (الماسی و شانه‌ساززاده، ۱۳۸۷).

در واقع هدف اصلی، هماهنگی این فعالیت‌ها به‌گونه‌ای است که تمام آن‌ها با مجموعه‌ی وسیع‌تری از اهداف کلی برای منطقه‌ی ساحلی هماهنگ شوند و با اهداف ملی، درباره‌ی منطقه‌ی ساحلی همخوانی و تعامل داشته باشند.

سابقه‌ی طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی

در اواسط دهه‌ی ۱۹۸۰، مشکلات سرشتی استفاده از رویکردهای بخشی در مدیریت گستره‌های پیچیده‌ای مانند مناطق ساحلی، بیش از پیش آشکار شد و متعاقب آن، مفهوم مدیریت یکپارچه‌ی منطقه‌ی ساحلی

که طی این جلسات، مقرر شد: تهیه طرح اجرایی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور، به مجموعه‌ای از مشاورین و مراکز تحقیقاتی داخلی و خارجی واگذار شود. نخستین بار، موضوع «مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی»، در راهکار شماره‌ی چهارم، فصل راه و ترابری قانون برنامه‌ی سوم توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور مطرح شد. تهیه طرح اجرایی ICZM، توسط مجموعه‌ای از مشاورین داخلی و خارجی، در سال ۱۳۸۱ آغاز شد و مرحله‌ی اول مطالعات آن، در سال ۱۳۸۳ پایان پذیرفت و طی آن، مناطق ساحلی در شمال و جنوب کشور، شناسایی و عناوین طرح‌های راهبردی و اجرایی لازم جهت برقراری نظام مدیریت یکپارچه در سواحل شمال و جنوب کشور تعیین شد. ادامه‌ی این کوشش‌ها موجب شد که سازمان وقت مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، در ماده‌ی ۶۳ قانون برنامه‌ی چهارم توسعه، به‌صراحت، ایجاد مدیریت یکپارچه در مناطق ساحلی کشور را بر عهده‌ی وزارتخانه‌های راه و ترابری، نیرو و مسکن و شهرسازی قرار داده و دولت جمهوری اسلامی ایران، خود را موظف به آزادسازی حریم دریا، جلوگیری از تخریب این مناطق حساس و پرارزش و سامان‌دهی سواحل کشور نماید. مرحله‌ی دوم مطالعات ICZM کشور نیز، از سال ۱۳۸۴، به کمک تعداد دیگری از مشاورین آغاز شده است و هم‌اکنون، مراحل نهایی خود را می‌گذراند. (پاک و همکاران، ۱۳۸۷).

فواید برقراری چنین مدیریتی را می‌توان به شرح زیر بیان کرد:

- برقراری توازن میان بهره‌برداری‌های موجود و آتی در مناطق ساحلی.
- حفاظت از منابع اکولوژیک ساحلی و دریایی و حصول اطمینان از پایداری این منابع در آینده.
- حفاظت از سلامت عمومی جوامع محلی و تأسیسات ساحلی، در مقابل مخاطرات محیطی.
- جلوگیری از آلودگی محیط زیست در سواحل.
- ایجاد زمینه برای شکوفایی اقتصادی و برقراری توسعه‌ی پایدار در مناطق ساحلی (مهندسان مشاور سازه‌پردازی ایران، ۱۳۸۷).

هدف از این پروژه، تهیه طرح چگونگی مشارکت عمومی در مراحل مختلف اجرای مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران و دستیابی به یک مدل مشارکتی است که در آن، جایگاه و نحوه‌ی دخالت مردم را در فرایند مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، ترسیم و نحوه‌ی ارتباط و تعامل آن با بخش دولتی معلوم شود و اقدامات و راهبردهای زیر را

مطرح گردید. تفاوت مدیریت یکپارچه منطقه‌ی ساحلی با رهیافت یک‌بعدی مدیریت منطقه‌ی ساحلی، در این است که مدیریت یکپارچه منطقه‌ی ساحلی، رویکردی همه‌جانبه و فراگیر بوده و تمام فعالیت‌های بخشی را که بر منطقه‌ی ساحلی و منابع آن تأثیر می‌گذارند، به حساب آورده و ملاحظات اکولوژیکی و زیست‌محیطی را مدنظر قرار می‌دهد (مرادنی، ۱۳۸۴).

سابقه‌ی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، به سال ۱۹۶۵ میلادی برمی‌گردد. در دهه‌ی اول تاریخ ۴۰ ساله‌ی ICZM، آمریکا، استرالیا، با برنامه‌ی دریاهای منطقه‌ای، برنامه‌ی زیست‌محیطی سازمان ملل متحد (UNEP)، بیش‌ترین فعالیت را در این زمینه داشتند. از اواسط دهه‌ی ۸۰ میلادی، مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، تبدیل به یک اقدام مشترک جهانی شد. با توجه به ابعاد جهانی مشکلات مناطق ساحلی و اهمیت آن‌ها، سازمان ملل متحد در کنفرانس بین‌المللی محیط‌زیست و توسعه، موسوم به اجلاس زمین (Earth summit) که در سال ۱۹۹۲ در ریودوژانیرو برگزار شد، بخشی از دستور کار شماره‌ی ۲۱ خود را به بررسی و آرایه‌ی راهکارهایی جهت حل مشکلات مناطق ساحلی اختصاص داد.

در این دستور کار، به‌منظور رفع یا کاهش مشکلات گریبان‌گیر مناطق ساحلی، برقراری یک نظام مدیریت فرابخشی و همه‌جانبه‌نگر، تحت عنوان مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی توصیه شده است؛ به نحوی که در حال حاضر، در اغلب کشورهایی که دارای منطقه‌ی ساحلی هستند، تجربه‌ی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در مقیاس محلی، منطقه‌ای، یا ملی، آغاز و تبدیل به یک اقدام مشترک جهانی شده است. در سال ۱۹۹۲، ۱۰۸ طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در ۴۴ کشور جهان تهیه شد که در سال ۱۹۹۳، این تعداد به ۱۵۰ مورد در ۶۰ کشور افزایش پیدا کرد. در ابتدای سال ۲۰۰۲، تعداد ۱۴۵ کشور جهان، اقدام به راه‌اندازی ۶۲ تلاش در زمینه‌ی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در سطوح ملی و زیرملی کرده‌اند (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۸).

کشور جمهوری اسلامی ایران نیز، به عنوان یکی از امضاءکنندگان سند نهایی کنفرانس محیط زیست و توسعه، از سال ۱۳۷۹، اقداماتی را در زمینه‌ی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی انجام داده است. در ابتدا، سازمان بنادر و دریانوردی، با درک اهمیت موضوع، جلساتی را جهت هماهنگی و هم‌سویی با ۱۸ سازمان و ارگان دریایی کشور برگزار کرد



نیست، بلکه برای بهبود شرایط اقتصادی و رفاه اجتماعی مناطق ساحلی نیز تلاش می‌کند.

پانویس

- 1- World Resources Institute
- 2- Integrated coastal zone management (ICZM)

منابع و مآخذ

- ۱- الماسی، ض. و شانه‌ساززاده، ا. ۱۳۸۷. نظام پایش و ارزش‌یابی برای مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران، مجموعه مقالات هشتمین همایش بین‌المللی سواحل بنادر و سازه‌های دریایی، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.
- ۲- بی‌نا، ۱۳۸۶. بررسی راهکارهای سامان‌دهی سواحل کشور، هفته‌نامه‌ی برنامه (معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری)، شماره‌ی ۲۳۶، ص ۴-۱.
- ۳- پاک، ع، حاج مؤمنی، ع، و مجد، ف. ۱۳۸۷. آغاز حرکت اجرایی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در ایران (مدیریت جزیره‌ی کیش)، مجموعه‌ی مقالات هشتمین همایش بین‌المللی سواحل بنادر و سازه‌های دریایی، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.
- ۴- سازمان بنادر و دریانوردی. ۱۳۸۸. مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، قابل دسترس در: <http://www.iczm.pmo.ir>
- ۵- سازمان پدافند غیرعامل. ۱۳۸۸. توسعه‌ی دریامحور، جایگاه سواحل و بنادر ایران، قابل دسترس در: <http://paydarymelli.ir>
- ۶- شرفی‌پور، ر. و دانه‌کار، ا. ۱۳۸۷. ارزیابی آسیب‌پذیری سواحل استان بوشهر برای برنامه‌ریزی آینده به روش تحلیل سلسله‌مراتبی، مجموعه‌ی مقالات هشتمین همایش بین‌المللی سواحل بنادر و سازه‌های دریایی، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.
- ۷- کبریایی، ع. ۱۳۸۶. مدیریت خط ساحلی در مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران، مجله‌ی بندر و دریا، شماره‌ی ۱۱، ص ۱۱۶-۱۱۹.
- ۸- مرادنی، س. ۱۳۸۴. مناطق حفاظت‌شده‌ی ساحلی دریایی (معیارهای انتخاب، طرح‌ریزی و فنون مدیریت). ترجمه‌ی هنریک مجنونیان و پرستو میراب‌زاده. تهران: انتشارات دایره‌ی سبز، ص ۱۶۸.
- ۹- مجدی، ب. کبریایی، ع، دانه‌کار، ا. و سلطانی‌پور، م. ۱۳۸۷. ارزیابی کلی مخاطرات طبیعی در سواحل ایران، مجموعه‌ی مقالات هشتمین همایش بین‌المللی سواحل بنادر و سازه‌های دریایی، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.
- ۱۰- مهندس مشاور سازه‌پردازی ایران. ۱۳۸۷. مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، مجله‌ی مهندس مشاور، شماره‌ی ۳۹، ص ۳۳-۴۶.
- ۱۱- نعیمی، ب، علیمحمدی، ع، و رحیمی‌پور، ح. ۱۳۸۵. طراحی و توسعه‌ی سیستم اطلاعات جغرافیایی مناسب برای مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی ایران، مجموعه‌ی مقالات هشتمین همایش بین‌المللی سواحل بنادر و سازه‌های دریایی، تهران: سازمان بنادر و کشتیرانی. ■



پیگیری نماید:

۱. بررسی دیدگاه‌ها، نظریات و مدل‌های مشارکت عمومی در مدیریت و برنامه‌ریزی و تجربه‌ی مشارکتی چند نمونه از کشورهای جهان در مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی.
۲. بررسی نقش مشارکت مردمی در طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور.
۳. تشخیص ذی‌نفعان و دست‌اندرکاران عمومی نواحی ساحلی، جهت تعیین سازوکارهای مشارکتی لازم.
۴. شناخت تشکلهای مردمی و بررسی ویژگی‌های گروه‌های اجتماعی و اقوام ساکن در مناطق ساحلی و نقش آن‌ها در تصمیم‌گیری‌های محلی و منطقه‌ای.
۵. شناخت نهادهای دولتی و عمومی در مناطق ساحلی و نقش آن‌ها در مدیریت و تصمیم‌گیری‌های منطقه.
۶. تجزیه و تحلیل نظام تصمیم‌گیری و اعمال مدیریت در مناطق ساحلی و تبیین جایگاه مردم و بخش خصوصی در آن (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۸).
- در زمینه‌ی چالش‌ها و موانع برقراری نظام مدیریت یکپارچه در مناطق ساحلی کشور، می‌توان به مواردی همچون: عدم یکپارچگی در مطالعات مدیریت کشور، نبود متولی مشخص برای مطالعات ICZM در کشور، نبود عزم ملی مطالبه‌ی عمومی در خصوص سامان‌دهی سواحل، مشکلات حقوقی و قانونی آزادسازی حریم دریا، مشکلات مربوط به ساختار سازمانی و تشکیلات مدیریت یکپارچه سواحل، رقابت یا مقاومت منفی دستگاه‌های اجرایی، کمبود اطلاعات پایه و کم‌توجهی به دریا در فرهنگ عمومی کشور اشاره کرد (مهندس مشاور سازه‌پردازی ایران، ۱۳۸۷).

نتیجه‌گیری

مناطق ساحلی در سراسر جهان، از جنبه‌های تاریخی، در زمره‌ی مناطقی قرار می‌گیرند که به دلیل وجود منابع غنی، همواره در معرض بیش‌ترین بهره‌برداری‌ها قرار دارند. طی دهه‌های اخیر، بهره‌برداری نادرست از این منابع ارزشمند، اغلب مناطق ساحلی جهان را با وضعیتی بحرانی و خطرناک روبه‌رو ساخته، به‌گونه‌ای که فشارهای وارده بر آن‌ها، از ظرفیت تحمل زیست‌محیطی آن‌ها، فراتر رفته است. افزایش جمعیت، بهره‌برداری بی‌رویه از منابع، آلوده‌سازی مناطق ساحلی، توسعه‌ی فعالیت‌های ناسازگار با محیط و عدم هماهنگی بین فعالیت‌ها در نوار ساحلی، از مهم‌ترین دلایل ایجاد فشار بر این مناطق هستند. مجموعه‌ی مسایل و مشکلات یادشده، بسیاری از کشورهای جهان، به‌ویژه کشورهای توسعه‌یافته را بر آن داشته است تا ضوابط و مقررات گوناگونی را برای استفاده‌ی بهینه از این عرصه‌ها تدوین و اجرا کنند، به نحوی که اجازه‌ی استقرار کاربری‌های مختلف از سوی بخش‌های خصوصی و دولتی، تنها با رعایت این ضوابط و مقررات امکان‌پذیر است. به این ترتیب، اهمیت حفظ و حراست از سواحل و نظارت دقیق بر چگونگی بهره‌برداری و استفاده‌ی بهینه از این عرصه‌ها و استقرار و بارگذاری فعالیت‌های گوناگون انسانی در این عرصه‌ها، با توجه به موقعیت خاص جغرافیایی سواحل خلیج فارس، ازجمله مؤلفه‌های امنیتی، نظامی، گردشگری، زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی، بسیار حائز اهمیت است و به همین دلیل، باید سازگاری لازم بین کاربری‌ها برقرار شود و متناسب با توان عرصه‌های ساحلی خلیج فارس، مجوز فعالیت‌ها صادر شود. عدم توجه به این مسأله، می‌تواند آثار و پیامدهای نامطلوبی را تحمیل کند و بسیاری از قابلیت‌ها و توانمندی‌های این عرصه‌ها را تحت‌شعاع قرار دهد. جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن بیش از سه‌هزار کیلومتر خط ساحلی در شمال و جنوب، از ظرفیت‌های فراوانی در مناطق ساحلی برخوردار است و با توجه به ماهیت گوناگون طبیعت و بهره‌برداران سواحل و سامان‌دهی فعالیت و کاربری‌ها، ناگزیر از توجه به مدیریت جامع و یکپارچه مناطق ساحلی است. نتایج نشان می‌دهد نیاز به توسعه‌ی بهینه و حفاظت از سواحل، مبنای راهبرد مدیریت توسعه‌ای مبتنی بر حفاظت از سواحل

تلاش برای حفاظت از منطقه دریایی خلیج فارس

نسرین اتابک، کارشناس ارشد جانوران دریا (دانشکده علوم دریایی، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر)

امیر سعید نورامین، کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی (مدرس دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر)

حفظ و حراست از مناطق ویژه در خشکی‌ها و همچنین حفاظت از گونه‌های خاص در مناطق خشکی از قدمت بالایی برخوردار است و این در حالی است که حفاظت از مناطق دریایی تحت عنوان مناطق حفاظت شده دریایی و یا پارک‌های ملی دریایی و یا هر عنوان دیگری قدمتی خیلی کمتر از ۴۰ سال دارند. اثر ملی جفرسون (Fort Jefferson National Monument) اولین منطقه حفاظت شده دریایی است که در سال ۱۹۳۵ در فلوریدای آمریکا با وسعت ۱۸۸۵۰ هکتار گستره دریایی و ۳۵ هکتار گستره ساحلی احداث گردید. در سال ۱۹۶۲ در کنگره جهانی پارک‌های ملی برای اولین بار به موضوع پارک‌های دریایی اشاره شد و در سال ۱۹۸۲ در کنگره بالی اهمیت این موضوع مورد توجه قرار گرفت و فراخوان عمومی جهت احداث چنین مناطقی در کلیه کشورهای حائز شرایط انجام پذیرفت. تعیین تعداد کل مناطق حفاظت شده دریایی دشوار است، زیرا هم به صورت مستقل و هم به صورت تلفیقی با پهنه‌های خشکی دیده می‌شوند. در سال ۱۹۸۶ تعداد مناطق حفاظت شده دریایی ۴۳۰ منطقه برآورد شده بود، اما در سال‌های اخیر تعداد این مناطق ۱۱۱۱ منطقه برآورد شده است.

مقدمه

به عنوان مناطق ویژه حفاظت شده نگریسته می‌شود و بر اساس ویژگی‌ها و حقوق خاص خودشان طراحی و احداث می‌گردند. اکثر این مناطق در مجاورت سواحل و یا نزدیک به کرانه‌های ساحلی هستند و حداکثر فشار فعالیت‌های انسانی در این مناطق دیده می‌شود. امروزه مناطق حفاظت شده دریایی کل دریاها را مورد حمایت قرار داده است و این حمایت شامل گونه‌های دریایی نیز می‌گردد.

شده است:

هر منطقه ای از گستره جزر و مدی (Intertidal) و Sub-intertidal با آب، فون، فلور و بناهای تاریخی و فرهنگی که بر مبنای قانون یا سایر ابزار مناسب برای حفظ تمام یا بخشی از محیط زیست در نظر گرفته می‌شود. در ابتدا مناطق حفاظت شده دریایی تنها محدوده‌های کوچکی از مناطق حفاظت شده زمینی بودند که توجه‌اندکی به آن‌ها می‌شد، اما امروزه با اجرای طرح‌های مدیریتی که خاص این مناطق است به آن‌ها

خلیج فارس علاوه بر اهمیت نظامی، تجاری و اقتصادی و وجود منابع غنی معدنی و غذایی از اکوسیستم‌های خاصی نظیر جنگل‌های مانگرو، آبسنگ‌های مرجانی و زیستگاه لاکپشت‌های دریائی، زیستگاه پرندگان و اشکال آبشناختی مختلفی از نواحی ساحلی نظیر کولاب‌های سواحل، مصب‌ها، خورها، خلیج‌های کوچک (Bay) و تالاب‌های ساحلی برخوردار می‌باشد. در اکثر منابع مناطق حفاظت شده دریایی چنین تعریف

تقسیم‌بندی بر اساس اهداف مدیریتی

مناطق حساس دریایی در اصل مناطق حفاظت شده یا دارای ارزش حفاظتی می‌باشند که در محدوده انحصاری- اقتصادی قرار گرفته‌اند و به علت تردد کشتی‌ها از درون یا مجاورت آن‌ها نیاز به حفاظت ویژه دارند. حمل و نقل نفت به وسیله نفت کشتی‌ها مهمترین عامل در ترافیک دریایی منطقه است. روزانه حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت خام از حوزه خلیج فارس به بیرون از منطقه صادر می‌گردد و از این میزان حدود ۱۰ درصد از طریق خطوط لوله و مابقی (۳۰-۲۵ درصد) توسط نفت کشتی‌های کوچک و بزرگ حمل می‌گردند. مدیریت مناطق حفاظت شده دریایی بر حسب نوع، وسعت، هدف و شرایط محیطی که توسط حفاظت تضمین می‌گردد، متفاوت است. سازمان مسئول می‌تواند یک مجمع محلی یا یک





بارور متنوعی می باشد. جهت حفاظت از این منابع با ارزش در منطقه خلیج فارس به نظر می رسد ضوابط و فاکتورهایی را که اتحادیه بین المللی حفاظت از منابع طبیعی برای ایجاد مناطق حفاظت شده در نظر می گیرد، مناسب ترین پارامتر برای تخمین مناطق حفاظت شده دریایی باشد. تعداد این معیارها باید حتی الامکان محدود باشد تا بتوان از آن‌ها بصورت هدفمند استفاده نمود. بدیهی است که افزایش تعداد معیارها کاربرد آن‌ها را نیز دشوارتر می سازد. انتخاب معیارهای اندک ولی حساب شده می تواند پروسه انتخاب را جهت دستیابی به اهداف خاص مناطق حفاظت شده رهنمون سازد.

بدون شک تداوم همکاری‌های ارزشمند سازمان بنادر و دریانوردی با سازمان حفاظت محیط زیست، یکی از کلیدهای موفقیت در این عرصه خواهد بود. ■

منابع

- ۱- مجنونیان، ه، میراب زاده، پ. (۱۳۸۱). مناطق حفاظت شده ساحلی- دریایی (ارزش‌ها و کارکردها)، سازمان حفاظت محیط زیست
- ۲- حسینی، م. (۱۳۸۲). وضعیت محیط زیست خلیج فارس- دفتر محیط زیست دریایی، سازمان حفاظت محیط زیست
- ۳- وزیری زاده، الف. (۱۳۸۵). بررسی محیط زیست ساحلی استان بوشهر و عوامل آلاینده تأثیر گذار بر آن، مرکز مطالعات و پژوهش‌های خلیج فارس

منابع و میزان خطراتی که عوامل تهدید کننده بوجود می آورند، تاکید کند. معیارها دارای دو کار عمده‌اند: نخست اینکه شایستگی مناطق را در جایگاه مناطق حفاظت شده ارزیابی می کنند و دوم اینکه مناطق مناسب بر حسب اولویت درجه بندی می شوند.

اتحادیه بین المللی حفاظت از طبیعت و منابع طبیعی با جمع بندی معاهدات و حقوق شناخته شده بین المللی، ضوابط اکولوژیکی ذیل را برای ایجاد مناطق حفاظت شده در نظر می گیرد:

۱. بی نظیر بودن (Uniqueness or rare): منظور، اکوسیستم‌های بی نظیر و کمیابی هستند که تعداد معدودی از آن‌ها در منطقه و سطح جهان وجود دارد.
۲. وابستگی (Dependency): منظور، ساختار و ویژگی‌های خاص این اکوسیستم‌ها و وابستگی تعداد زیادی از فرایندهای اکولوژیکی و ساختارهای زیستی به آن می باشد.
۳. شاخص بودن (Representativeness): منظور، متفاوت و منحصر به فرد بودن جوامع زیستی، زیستگاه‌ها و فرایندهای اکولوژیکی این اکوسیستم‌ها نسبت به جوامع اطراف می باشد.
۴. تنوع (Diversity): منظور، غنای بالای گونه‌های گیاهی، جانوری، زیستگاه‌ها و جوامع زیستی و پیچیدگی شبکه‌های غذایی این اکوسیستم‌ها می باشد.

۵. باردهی (Productivity): منظور، تولید بیولوژی بالای این مناطق می باشد. مناطق دارای جریان‌های بالا آورنده، خورها، خلیج‌ها نمونه‌ی شاخصی برای اینگونه مناطق است.

۶. بکر بودن (Naturalness): منظور، مناطقی که به دور از فعالیت‌های انسانی و عاری از آلودگی باشند.

۷. کامل بودن (Integrity): منظور، مناطقی است که دارای یک ساختار و یک واحد بیولوژیک کامل و یکپارچه باشند.

۸. حساس بودن (Vulnerability): منظور، مناطقی است که نسبت به فعالیت‌های انسانی و آلودگی حساس و آماده افت زیست محیطی باشند.

نتیجه گیری

اکوسیستم خلیج فارس با دارا بودن شرایط خاص هیدروگرافیک و اکولوژیک، یکی از نادرترین اکوسیستم‌ها در سطح بیوسفر می باشد. از جمله مناطق حساس دریایی و ساحلی می توان به آبسنگ‌های مرجانی، بسترهای علفی و جلبک‌های دریایی، جنگل‌های حرا اشاره کرد که دارای ماهیت کاملاً متفاوت بوده و حامی اکوسیستم‌های

موسسه آموزشی و یا حتی یک نهاد دولتی باشد. کنترل منطقه نیز می تواند به صورت داوطلبانه و یا به پشتوانه قانون و قدرت‌های قانونی صورت گیرد. مناطق حفاظت شده بر اساس اهداف مدیریتی و شدت حفاظت به شش منطقه تقسیم گردیده‌اند:

۱. حفاظت سخت و موکد (کامل) - ذخیره گاه طبیعی/ مناطق بکر
۲. حفاظت اکوسیستم و تفرج - پارک ملی
۳. حفاظت فرم‌های طبیعی - اثر طبیعی
۴. حفاظت بوسیله مدیریت موثر - منطقه تحت مدیریت برای گونه یا زیستگاه
۵. حفاظت مناظر زمینی و دریایی - مناظر زمینی یا دریایی حفاظت شده
۶. استفاده پایدار از اکوسیستم‌های طبیعی - مناطق حفاظت شده برای مدیریت منابع بر اساس مصوبه IUCN اهداف ویژه ای برای مناطق حفاظت شده دریایی در نظر گرفته شده‌اند که از آن جمله می توان به حفظ و مدیریت اساسی دریاها و خورها برای بقاء موجودات در بلند مدت و حفظ و نگه داری بلند مدت تنوع ژنتیکی، حفظ گونه‌ها و جوامع کاهش یافته یا تهدید شده کمیاب یا در خطر انقراض به ویژه حفظ زیستگاه‌های حیاتی برای بقاء این گونه‌ها، حفظ و مدیریت مناطقی که سیکل زندگی گونه‌های مهم اقتصادی در آن‌ها صورت می گیرد، تجهیز مناطق حفاظت شده دریایی و خوربات با تسهیلات ویژه برای اهداف آموزشی، پژوهشی، حفاظت و توریسم و تامین زمینه‌های آموزشی و پژوهشی (تربیت نیروی انسانی) برای نظارت پیوسته اثرات زیست محیطی فعالیت‌های انسانی و انواع کاربری‌های زمین در اراضی مجاور مناطق حفاظت شده دریایی اشاره کرد.

لزوم تدوین ضوابط زیست محیطی

نخستین مناطقی که باید برای حفاظت انتخاب شوند، اغلب آنقدر مشهودند که نیازی به کاربرد معیار نیست و تنها کافی است که طبقه مدیریت مناسبی برای آن در نظر گرفت. اما برای تعیین و انتخاب سایر مناطق حائز شرایط، استفاده از معیار ضروری است. معیار شناسایی و انتخاب مناطق حفاظت شده ساحلی و دریایی اساساً به کل هدف‌های برنامه بستگی دارد.

به عنوان مثال اگر هدف‌ها عمدتاً برای تضمین توریسم و تفرج در مناطق بکر و دست نخورده باشد، معیار باید بر عواملی نظیر دسترسی، امنیت (عدم وجود جریان‌های دریایی و امواج سهمگین)، زیبایی مناظر، وجود مناطق فرهنگی و باستانی تاکید داشته باشد. چنانچه هدف‌های اقتصادی (مانند حفظ ساحل، منابع آبی و توسعه توریسم و صنایع مرتبط) مد نظر باشد، معیار باید بر میزان و شدت بهره برداری، ارزش‌های بالقوه و بالفعل اقتصادی

اجرای بیش از ۱۵ هزار میلیارد ریال طرح عمرانی در بنادر هرمزگان



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از اجرای بیش از ۱۵ هزار میلیارد ریال طرح عمرانی در بنادر استان خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، علی اکبر صفایی با اشاره به نام گذاری امسال از سوی مقام معظم رهبری به نام سال «جهاد اقتصادی» گفت: در راستای اهداف نام گذاری این سال به نام «جهاد اقتصادی»، ۴۵ طرح بزرگ با اعتباری بالغ بر ۱۵ هزار میلیارد ریال اجرا می شود.

وی افزود: بخش اعظم این سرمایه گذاری ها از سوی بخش خصوصی انجام خواهد شد.

صفایی با اشاره به رشد چشمگیر سرمایه گذاری در سال گذشته گفت: در سال ۸۹ بیش از ۲ هزار و ۵۷۰ میلیارد ریال قرارداد سرمایه گذاری منعقد شد.

وی در عین حال از ایجاد حدود یک هزار شغل جدید و پایدار طی سال گذشته خبر داد و افزود:

این اداره کل در سال گذشته تقریباً به تمام تعهدات خود در بخش اشتغال عمل کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان خاطرنشان کرد: علی رغم تحریم های صورت گرفته از سوی دشمنان نظام جمهوری اسلامی ایران، مجتمع بندری شهید رجایی با ۳۹ خط بین المللی کشتیرانی و ۸۰ کشور دنیا ارتباط مستقیم دارد.

توسعه بندرخلیج فارس به عنوان زون نفتی شتاب می گیرد



معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، از برنامه ریزی های انجام شده در جهت توسعه بندر خلیج فارس به عنوان زون نفتی در سال جهاد اقتصادی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، اله مراد عفیفی پور گفت: بازار بزرگ سوخت رسانی در خلیج فارس فرصت بی نظیری است که تلاش برای افزایش سهم از این بازار، همت جهادگونه را طلب می کند.

وی خاطرنشان کرد: توسعه بندرخلیج فارس به عنوان بندر و زون نفتی از جمله مهمترین اولویتهایی است که این اداره کل در سال جهاد اقتصادی آن را دنبال می کند.

عفیفی پور خاطرنشان کرد: بندرخلیج فارس از سال ۱۳۸۳ به بهره برداری رسیده است که هم اکنون به عنوان بندری که عملیات سوخت رسانی به کشتی ها در خلیج فارس و ترانزیت مواد نفتی را پشتیبانی می کند، شناخته شده است.

وی اضافه کرد: در این بندر تاکنون بالغ بر یک هزار و ۶۳۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری از سوی بخش های غیردولتی صورت گرفته است که ۳۳ درصد کل سرمایه گذاری انجام شده در مجتمع بندری شهید رجایی را شامل می شود.

وی به برنامه های و طرح های توسعه ای این بندر اشاره کرد و افزود: جهت توسعه این بندر طرح هایی از قبیل ساخت اسکله ۲۰ هزار تنی و ایجاد شانتینگ یارد ریلی

نفتی در نظر گرفته شده است که قطعاً تاثیر بسزائی در بهره وری حمل و نقل و ترانزیت مواد نفتی دارد.

وی گفت: همچنین توسعه خطوط انتقال مواد نفتی برابر طرح جامع بندر از جمله طرح های مهمی می باشد که در آینده نزدیک باعث رشد و شکوفایی و توسعه فعالیت های نفتی و سوخت رسانی خواهد شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در عین حال به عملکرد سال گذشته این بندر اشاره کرد و افزود: در سال گذشته بالغ بر ۳ میلیون و ۸۰۰ هزار تن کالا در بندرخلیج فارس جابجا شده است که ۲ میلیون تن سهم سوخت رسانی بوده و مابقی به صادرات مواد معدنی، ترانزیت مواد نفتی و واردات اقلام متفرقه اختصاص یافت، که در مجموع رشد ۲ درصدی را نسبت به سال قبل دارا می باشد.

راه اندازی ترمینال کانتینر بندر شهید باهنر

مدیر بندر شهید باهنر از راه اندازی ترمینال کانتینر این بندر خبر داد. به گزارش روابط عمومی، «مجید امینی» در این خصوص گفت: «تا پیش از این کانتینرها به صورت پراکنده در محوطه ای این بندر نگهداری می شدند و محوطه ای خاصی برای نگهداری آنها در نظر گرفته نشده بود که این امر منجر به بروز مشکلاتی می شد.» مدیر بندر شهید باهنر افزود: «بر همین اساس، محوطه ای به مساحت ۴ هزار مترمربع، به این مهم اختصاص یافت.»

«امینی» ابراز امیدواری کرد که راه اندازی این محوطه ای اختصاصی، به ارتقای ایمنی و کاهش سوانح در این بندر و همچنین رضایت مشتریان منجر شود. مدیر بندر شهید باهنر گفت: «ظرفیت این محوطه، ۱۶۰ کانتینر است که یک دستگاه تاپ لیفت نیز کار جابه جایی کانتینرها را در این محوطه انجام می دهد. وی هزینه ای اجرای این طرح را یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال عنوان کرد.

اولین کشتی ترانزیت سوخت به افغانستان در بندر چابهار پهلو گرفت

مدیر کل بنادر و دریانوردی گفت: بعد از گذشت ۳۰ سال برای اولین بار موضوع ترانزیت سوخت از طریق دریا به کشور افغانستان با پیگیری و جدیت مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی تحقق پیدا کرد.

به گزارش روابط عمومی، سیاوش رضوانی گفت: این مقدار سوخت گازوئیل با تلاش و سرمایه گذاری بخش خصوصی برای اولین بار از بندر چابهار انجام شد. رضوانی مقدار سوخت قابل ترانزیت را زیر هزار تن برای بار اول اعلام کرد و اظهار داشت: ترانزیت برای بندر چابهار و منطقه از جایگاه امنیتی برخوردار است. مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت:

برگزاری دوره آموزش تخصصی سازه های دریایی در بندر خرمشهر

دوره آموزش تخصصی سازه های دریایی در بندر خرمشهر برگزار شد. به گزارش روابط عمومی، رئیس اداره ثبت شناوران اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با اعلام این مطلب گفت: واحد دریایی و بندری در راستای افزایش دانش و ارتقای سیستم نظارتی بازرسان و کارشناسان این اداره کل، اقدام به برگزاری دوره تخصصی سازه های دریایی نمود. ابوطالب گرایلو ادامه داد: در این دوره آموزشی که به مدت ۲۰ ساعت برگزار گردید آیت های ذیل مورد آموزش و بررسی قرار گرفت:

- ۱- بررسی کنوانسیون های بین المللی مرتبط با سازه های دریایی و دستورالعمل ها و قوانین و مقررات ساختمانی ملی کشور
- ۲- آشنایی کامل با قوانین مؤسسات رده بندی و اتحادیه
- ۳- الزامات سازه ای و آشنایی با مقررات ساخت کشتی
- ۴- کارگاه آموزش عملی دوره بر روی شناورها
- ۵- محاسبات لنگر و ادوات مهار شناور
- ۶- بررسی نقشه های عمومی ساخت شناور

وی در پایان تصریح کرد: در این دوره آموزشی تمامی کارشناسان و بازرسان ادارات بازرسی و ثبت شناورها، اداره امور دریایی، اداره ایمنی و حفاظت دریانوردی و اداره امور بندری حضوری فعال داشتند و در پایان این دوره، در راستای بررسی وضعیت آموزش صورت گرفته، آزمونی برگزار گردید.

دسترسی به تاسیسات بندری اولویت مهم برای احداث راه آهن بوشهر است



معاون امور عمرانی استانداری بوشهر، دسترسی به تاسیسات بندری اداره کل بنادر و دریانوردی و نزدیکی به سواحل خلیج فارس را از اولویتهای مهم برای احداث ایستگاه راه آهن بوشهر خواند.

به گزارش روابط عمومی، مسعود نصوری در نشست بررسی جانمایی ایستگاه راه آهن بوشهر، نقش ارتباطی ورودی شهر بوشهر،

مجاورت با ترمینال مسافربری و عدم تلاقی با قطار شهری بوشهر - عالی شهر را از دیگر نکات اساسی در جانمایی ترمینال راه آهن بوشهر دانست.

وی همچنین خواستار ارایه گزارش پیمانکار از زمان بندی عملیات اجرایی این پروژه شد. در این نشست که با حضور مدیرکل دفتر ساخت و توسعه منطقه یک راه آهن کشور برگزار شد، جانمایی و نقشه مشخصات این پروژه توسط اداره کل راه و ترابری ارایه شد. در پایان این نشست نیز، پس از بحث و بررسی و نهایی شدن جانمایی، مقرر گردید دستگاههایی چون برق منطقه ای و شرکت توزیع برق، همکاری لازم را بمنظور جابجایی دکل های برق موجود در مسیر پروژه انجام دهند.

در سال ۱۳۸۹ شش میلیون و ۸۴۹ هزار تن کالا در بندرانزلی تخلیه و بارگیری شد



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: سال گذشته شش میلیون و ۸۴۹ هزار تن کالا در بندرانزلی تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، فرهاد کوهساری ضمن بیان مطالب فوق افزود: این میزان تخلیه و بارگیری کالا نسبت به شش میلیون و ۶۵۶ هزار تن سال ۱۳۸۸، رشد ۲/۹ درصدی را نشان می دهد.

وی خاطر نشان کرد: در سال ۱۳۸۹ در مجموع ۲۲۰۵ فروند کشتی به بندرانزلی وارد شده که این تعداد نیز در مقایسه با ۲۰۴۱ فروند کشتی ورودی در سال ۱۳۸۸ نشان از رشد ۸ درصدی دارد.

کوهساری یادآور شد: در سال گذشته ۳۰۴ هزار و ۹۸ دستگاه کامیون تانکر در بندرانزلی بارگیری شدند و کالاهای بارگیری شده را به مبادی مختلف حمل نمودند. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان خاطر نشان کرد: اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در ایام تعطیلات نوروز به استثنای اول فروردین به صورت سه نوبته خدمات پهلوهی و تخلیه و بارگیری کشتی ها را انجام داده است. به گفته وی در ایام تعطیلات روزانه به طور متوسط ۴۰۰ کامیون و تریلی در بندرانزلی بارگیری شدند.

سرمایه گذاری یکصد میلیون دلاری روس ها در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد



روند با شتاب بیش تری ادامه یابد. مدیر منطقه ی ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد با اشاره به مقدار سرمایه گذاری خارجی در این منطقه بیان داشت: دو طرح عمرانی طی سال گذشته با حضور سرمایه گذاران خارجی در منطقه ی ویژه ی اقتصادی امیرآباد به بهره برداری رسیده است. وی این طرح های عمرانی را شامل احداث کارخانه ی گچ و ساخت سیلوی غلات اعلام کرد و گفت: «سرمایه گذاران خارجی حدود ۱۳ میلیون دلار برای احداث و بهره برداری این دو طرح هزینه کرده اند.»

نعیمی افزود: «احداث سیلوی غلات با ظرفیت بیش از ۵۰ هزار تن با مشارکت سرمایه گذار قزاقستانی سال گذشته به بهره برداری رسید و این طرح عمرانی ترانزیت غلات از این بندر را افزایش داده است.» وی با اشاره به استقبال مناسب گردشگران در بازدید از منطقه ی ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد، افزود: «بندر امیرآباد به عنوان یکی از جاذبه های گردشگری استان مازندران، میزبان گردشگران و مسافران نوروزی بود.»

مدیر منطقه ی ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد ادامه داد: «نزدیکی بندر امیرآباد به یکی از بزرگ ترین تالاب های بین المللی، همجواری با شبه جزیره ی میانکاله و فاصله ی کوتاه آن با جاذبه های گردشگری تاریخی همچون عباس آباد به شهر می تواند محیط جذابی برای گردشگران و بازدید کنندگان فراهم آورد تا ضمن آشنایی با طبیعت بکر و آثار فرهنگی، با فضای بندری و صنایع آن آشنا شوند. وی خاطر نشان کرد: بیش از ۱۲ هزار مسافر و گردشگر در ایام تعطیلات نوروزی امسال از این منطقه بازدید کردند.

یک سرمایه گذار روسی ضمن حضور در منطقه ی ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد تصمیم دارد ۱۰۰ میلیون دلار در طرح های عمرانی این منطقه سرمایه گذاری کند.

به گزارش روابط عمومی، مدیر منطقه ی ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد با اعلام این خبر افزود: «این سرمایه گذاری در حوزه ی انرژی صورت می گیرد و طرفین در حال بررسی چگونگی اجرای این طرح اقتصادی هستند که امیدواریم عملیات اجرایی آن در آینده ی نزدیک آغاز شود.»

«سید علی نعیمی» این منطقه را کانون توجه سرمایه گذاران داخلی و خارجی دانست و اظهار داشت: «بندر امیرآباد به عنوان بزرگ ترین بندر حاشیه ی دریای مازندران با بهره گیری از ظرفیت ها و توانمندی های بالا در زمینه ی تخلیه و بارگیری کالا و استقرار صنایع، زمینه های مناسبی را برای سرمایه گذاری فراهم آورده است.»

وی اظهار داشت: «بهره برداری از این گونه طرح های عمرانی زمینه ی رشد و توسعه ی بیشتر اقتصادی منطقه را به همراه دارد که امیدواریم این

خطوط ارتباطی بندر خرمشهر از کابل مسی به فیبر نوری تغییر یافت

خطوط تلفن ۳- انتقال خط داخلی بندر به کوی کارکنان و اداره ثبت شناوران ۴- انتقال شبکه داخلی بندر به کوی کارکنان و اداره ثبت شناوران ۵- انتقال اینترنت به کوی کارکنان و اداره ثبت شناوران، که انشاء... استفاده کنندگان بهره کافی را از این مزیت ها خواهند برد.

معاون فنی و مهندسی بندر خرمشهر درباره اهمیت فیبرنوری خاطر نشان کرد: گسترش ارتباطات راه دور و راحتی انتقال اطلاعات از طریق سیستم های انتقال و مخابرات فیبر نوری یکی از با اهمیت ترین موارد قابل بحث جهان امروز است. سرعت، دقت و تسهیل از مهم ترین ویژگی های مخابراتی فیبر نوری می باشد و یکی از موارد استفاده فیبر نوری، آسانی انتقال در فرستادن سیگنال های حامل اطلاعات دیجیتال است که قابلیت تقسیم بندی در حوزه زمانی را دارا می باشد.

معاون فنی و مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: پروژه ارتباط کوی کارکنان و اداره ثبت شناوران این بندر از کابل مسی به فیبر نوری اجرا شد.

به گزارش روابط عمومی، کوثری زاده اظهار داشت: به علت اشکالات عدیده ارتباطی بندر خرمشهر با کوی کارکنان و اداره ثبت شناوران، معاونت فنی و مهندسی اداره کل با بررسی اشکالات احتمالی و کار کارشناسی، تصمیم به جایگزینی خط ارتباطی فیبر نوری به جای کابل مسی گرفت. کوثری زاده در باره هزینه این طرح بیان داشت: این پروژه با صرف هزینه ای بالغ بر ۵۰۰ میلیون ریال اجرایی شد.

وی درباره مزایای این پروژه در بندر خرمشهر گفت: اجرای این پروژه ۵ مزیت برای مصرف کننده به دنبال خواهد داشت که عبارتند از:

۱- انتقال خطوط شهری ۲- افزایش ظرفیت

عملیات اجرایی لایروبی بنادر دیلم و ریگ آغاز شد



در مراسمی با حضور معاون امور عمرانی استانداری بوشهر، مدیرکل بنادر و دریانوردی و جمعی از مسئولین استانی و محلی، عملیات اجرایی لایروبی بنادر دیلم و ریگ آغاز شد.

به گزارش روابط عمومی، در این مراسم که جمعی از مالکان شناورهای سنتی، دریانوردان، تجار و بازرگانان و اقشار مختلف این دو بندر نیز حضور داشتند، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر آغاز عملیات اجرایی این پروژه‌ها را نقطه عطفی در تاریخ دریانوردی و تجارت بنادر دیلم و ریگ خواند و گفت: با لایروبی حوضچه‌های شمالی و جنوبی و کانال دسترسی بندر دیلم به میزان ۸۶۰ هزار متر مکعب که توسط یک فروند لایروب کاتر ساکشن انجام می‌شود، عمق حوضچه این بندر به ۴٫۵ متر خواهد رسید و این در حالی است که هم اکنون حداکثر عمق موجود در حوضچه ۲٫۵ متر است.

محمد راستاد همچنین با اشاره به احداث راه دسترسی ۱۵۰۰ متری و ۴ دایک حفاظتی به مساحت ۸۵ هکتار در بندر دیلم خاطر نشان کرد: کلیه این پروژه‌ها با اعتبار اولیه ۱۱۰ میلیارد ریال و در مدت ۲۴ ماه توسط قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ع) انجام خواهد شد. معاون فنی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر نیز در مراسم آغاز عملیات اجرایی لایروبی بندر ریگ گفت: شرکت نگین سبز خاورمیانه با اعتباری در حدود ۲۱ میلیارد ریال در مدت ۱۱ ماه انجام این پروژه را بر عهده خواهد داشت. حمید خلیلی افزود: یک فروند شناور لایروب کاتر ساکشن ۱۸۰ هزار متر مکعب گل و لای را از حوضچه و کانال دسترسی بندر ریگ خارج و عمق کانال را به ۲ متر و عمق حوضچه را به ۳ متر خواهد رساند. وی اضافه کرد: یک دایک حفاظتی به طول ۱۲۰۰ متر و مساحت ۱۵ هکتار نیز احداث خواهد شد که مواد حاصل از لایروبی به این محل منتقل خواهد شد.

رشد دویست و بیست و چهار درصدی ترانزیت کالای تجاری در بندر نوشهر

حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در دوازده ماهه سال ۸۹ به رقم یک میلیون و دویست و سی و چهار هزار و هشتاد و هفت (۱۲۳۴۰۸۷) تن رسید.

به گزارش روابط عمومی، این میزان مبادلات تجاری توسط ۴۵۶ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است. شایان ذکر است ترانزیت مواد نفتی در بندر نوشهر در سال ۸۹ نسبت به سال گذشته آن، ۱۰۰ درصد و ترانزیت کالای تجاری ۲۲۴ درصد رشد داشته است. ضمناً عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر شامل چوب و تخته، آهن آلات، کاغذ و مقوا، غلات، مواد شیمیایی و نفتی بوده و کالاهای صادراتی نیز شامل خشکبار و کالاهای سوپرمارکتی و محصولات دامی و گیاهی می‌باشد.



ابلاغ الحاق بندر شهید بهشتی و شهید کلاتری چابهار به منطقه آزاد

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از ابلاغ الحاق دو بندر شهید بهشتی و شهید کلاتری به منطقه آزاد خبر داد و افزود: تسری قوانین منطقه آزاد بر دو بندر شهید بهشتی و کلاتری با حفظ حاکمیت، مالکیت و مدیریت بنادر ابلاغ شد.

به گزارش روابط عمومی، سیاوش رضوانی گفت: این موضوع از سوی ستاد تدبیر ویژه که در آن موضوعاتی همچون ابلاغ قوانین منطقه آزاد و معافیت ۲۰ درصدی سود بازرگانی مطرح بود، ابلاغ شده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان اظهار داشت: سازمان بنادر به منظور تسهیل و تسریع در جذب سرمایه گذاری‌های خارجی و داخلی برای مشارکت در طرح توسعه بندر چابهار، استفاده حداکثری از موقعیت جغرافیایی بندر چابهار در جذب خطوط کشتیرانی و ارتقاء نقش و توان رقابتی بندر در دریای عمان و خلیج فارس، ایجاد تسهیلات به منظور جذب کالاهای ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان و فعال سازی کریدور محور شرق، برخورداری از مزایای قانونی مشابه سایر بنادر جنوبی کشور، اشتغالزایی و محرومیت زدایی و افزایش سطح معیشت مردم منطقه با توجه به اثرات قابل توجه اقتصادی - اجتماعی توسعه بندر، طرح الحاق بنادر شهید بهشتی و شهید کلاتری به منطقه آزاد چابهار را پیشنهاد و در قالب لایحه پیگیری نمود.

وی در ادامه اظهار داشت: در این پیشنهاد حسب اختیارات و وظایف مندرج در فصل دوم آئین نامه اجرایی قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی مصوب مجلسین ۱۳۴۸، و با توجه به مدیریت حرفه ای و تخصصی این سازمان در حوزه ارائه خدمات حمل و نقل دریایی و همچنین اثرات مثبت و قابل توجه اقتصادی و اجتماعی، مدیریت واحد و یکپارچه، تحت نظر مستقیم این سازمان اعمال خواهد شد.

رضوانی تصریح کرد: از آنجائیکه ۹۰ درصد حمل و نقل و صادرات کالا از مسیر دریایی صورت می‌گیرد و بنادر شبکه اصلی تجارت جهانی در توسعه اقتصادی کشور هستند و میزان تجارت دریایی به عنوان یکی از شاخصه‌های اصلی توسعه اقتصادی کشور قلمداد می‌شود، دولت با اجرای طرح توسعه بندر شهید بهشتی، فراهم آوردن بسترهای لازم برای پاسخگویی به تحولات جهانی را در رأس مأموریت‌های خود قرار داده است.

رضوانی گفت: در همین راستا سازمان بنادر و دریانوردی براساس برآوردهای انجام شده و مطالعه طرح توسعه و اجرایی نمودن آن با رویکردی نوین و به منظور ارتقاء شاخص‌های اقتصاد کلان از قبیل: ایجاد اشتغال، افزایش درآمد، ارتقاء امنیت و تحقق سیاست محوری نظام جمهوری اسلامی مبنی بر محرومیت زدایی و ارتقاء سطح زندگی و معیشت مردم و از همه مهم تر «فعال سازی محور شرق» را تصویب و بر اجرای آن تأکید دارد.

وی با بیان اینکه بندر چابهار به لحاظ موقعیت مکانی مناسب و قرار گرفتن در کریدور اصلی ترانزیت کالا و تقویت پیوندهای اقتصادی با کشورهای همجوار به کانون استراتژیک دولت در جنوب شرق کشور تبدیل شده، اتخاذ هرگونه سیاست تشویقی که منجر به تحریک تقاضا برای استفاده از خدمات بندری و دریایی و گسترش تجارت محلی و منطقه ای شود را ضروری دانست. بر این اساس با عنایت به تسهیلات و مزایای قانونی موجود در مناطق آزاد تجاری - صنعتی و تسری و اعمال آنها در بنادر شهید بهشتی و کلاتری که باعث جذب سرمایه‌های خارجی و داخلی و رشد فعالیت‌های تجاری در منطقه به دلایل اقتصادی، اجتماعی و سیاسی است. از مزایایی نظیر ایجاد بسترهای قانونی مناسب جهت افزایش توان رقابتی بندر، کمک به توسعه سریع محور ترانزیتی شرق، تسهیل در جلب سرمایه گذاری‌های داخلی و خارجی و تأمین سرمایه جهت توسعه مجتمع عظیم بندری، بهره گیری منطقه چابهار از اثرات مثبت اقتصادی، ایفای نقش ملی و بین المللی بندر چابهار در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، تسهیل تجار و صنعتگران و متقاضیان جهت فعالیت در منطقه آزاد و حذف فرآیند گمرکی، کمک به بین المللی شدن منطقه آزاد چابهار از طریق دسترسی به مسیرهای تجارت دریایی، ایجاد شرایط یکسان و رفع تبعیضات قانونی از بنادر جنوبی کشور، کمک به رشد و توسعه فعالیت‌ها و صنایع وابسته به امور بندری و در بخش اجتماعی کاهش جرائم و تخلفات و ایجاد اشتغال مولد، ارتقاء بهداشت عمومی از طریق توسعه محدود منطقه آزاد، اصلاح و بهبود فرهنگی از طریق افزایش تعاملات ساکنان منطقه با متخصصین و بازرگانان و افراد خارجی و معافیت مالیاتی اشخاص حقیقی و حقوقی از مزایای این می‌باشد.

ورود کشتی گردشگری خارجی به بندر شهید باهنر



بندر شهید باهنر بندر عباس، پذیرای کشتی مسافری خارجی "کروز" شد.

به گزارش روابط عمومی، فرهمند پسران معاون دریایی و بندری اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر در این خصوص گفت: این کشتی توریستی تفریحی با ۳۷۴ گردشگر در بندر شهید باهنر پهلو گرفت.

وی گفت: این کشتی حامل گردشگرانی از کشور آلمان می باشد که در مدت یک روز از جاذبه های دیدنی شهر بندرعباس دیدن می کردند. پسران افزود: تعدادی از مسافران این کشتی نیز در سفری به جزیره هرمز، جاذبه های زیبای این جزیره را به تماشا می نشستند. وی با اشاره به اینکه مقصد قبلی این کشتی کشور امارات بوده است، افزود: این کشتی در پایان روز، بندر شهید باهنر را به مقصد بندر سلاله در کشور عمان ترک خواهد کرد.

معاون دریایی و بندری اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر افزود: بندر شهید باهنر به دلیل برخورداری از امکانات مورد نیاز پهلوگیری کشتی های مسافری و توریستی از جمله آبخور مطلوب و سالن مسافری مجهز، سالانه پذیرای مسافران زیادی می باشد.

اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان دستگاه برتر در جذب سرمایه گذاری در سال ۸۹ معرفی شد

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در زمینه ی جذب سرمایه گذاری در سال ۸۹ در میان دستگاه های دولتی استان خوزستان به عنوان دستگاه برتر معرفی شد.

به گزارش روابط عمومی، در جلسه ستاد سرمایه گذاری استان خوزستان که با حضور استاندار و سایر مدیران اجرایی دستگاه های استان برگزار گردید از زحمات و تلاش های مجدانه مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در راستای اعتلای جایگاه بنادر استان در رشد و توسعه اقتصادی کشور و منطقه تقدیر به عمل آمد.

بر اساس این گزارش، دکتر حجازی استاندار خوزستان طی سخنانی ضمن برشمردن نقش بی بدیل بنادر در توسعه پایدار و ایجاد رونق اقتصادی و ویژگی های منحصر به فرد استان خوزستان به لحاظ تأثیر گذاری در اقتصاد کشور نسبت به سایر استان ها، به اقدامات مهم اداره کل بنادر و دریانوردی استان در چند سال اخیر در راستای جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی، به ویژه انعقاد قرارداد ۳۰۰ میلیون دلاری احداث بزرگترین پایانه غلات خاورمیانه در بندر امام خمینی اشاره و این اداره کل را برترین دستگاه اجرایی در جذب سرمایه گذاری در سال همت مضاعف و کار مضاعف معرفی نمود.

استاندار خوزستان ضمن تقدیر از تلاش های مجدانه مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و همکاران وی و اهتمام ویژه این اداره کل به توسعه ظرفیت ها و گسترش حوزه فعالیت بنادر استان، از سایر دستگاه ها نیز خواست که همچون اداره کل بنادر و دریانوردی در جهت جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی و مشارکت در توسعه زیرساخت ها و روستاها، لازم، تلاش جهادگونه نمایند.

در این مراسم با اهدای لوح تقدیر به مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و همکاران وی در کمیته راهبردی سرمایه گذاری بنادر استان، از آنان تشکر و قدردانی بعمل آمد.

اجرای فاز نخست عملیات احداث بزرگترین پایانه غلات خاورمیانه در مجتمع بندری امام خمینی



وی در ادامه از اتمام فاز نخست این پروژه در مدت ۲ سال خبر داد و گفت: با آغاز فاز نخست ساخت این پایانه، بندر امام خمینی، نخستین بندر میان بنادر سراسر کشور می باشد که در آن اپراتور خارجی شروع به فعالیت کرده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان همچنین از فعال کردن محور ترانزیتی شمال - جنوب، ترانزیت غلات از کشورهای حوزه قفقاز و روسیه به کشورهای آفریقایی و آسیایی و انتقال فن آوری تجهیزات و تأسیسات مدرن نگهداری و ترانزیت غلات به عنوان مهمترین مزایای سرمایه گذاری مشترک بخش خصوصی داخلی و خارجی در اجرای این پروژه یاد کرد.

وی در ادامه خاطر نشان کرد: با بهره برداری کامل از تمام ظرفیت های این پایانه، ظرفیت عملیاتی بندر امام خمینی در زمینه ی واردات و ترانزیت انواع غلات تا سقف ۱۸ میلیون تن افزایش می یابد.

گفتنی است؛ کنگ زنی احداث بزرگترین پایانه غلات خاورمیانه با اعتبار ۳ هزار میلیارد ریال سرمایه گذاری داخلی و خارجی در چهاردهم اسفندماه سال گذشته با حضور معاون اول رئیس جمهور و نخست وزیر کنیا در مجتمع بندری امام خمینی انجام شد.

فاز نخست اجرایی احداث بزرگترین پایانه ی غلات کشور با مشارکت بخش خصوصی خارجی و داخلی در طلیعه ی سال جهاد اقتصادی در مجتمع بندری امام خمینی آغاز شد.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام آمادگی کامل این اداره کل در راستای عملی کردن شعار سال جاری با نام «جهاد اقتصادی» از آغاز اجرای فاز نخست احداث پایانه بزرگ غلات خاورمیانه خبر داد و از ساخت سیلوی ۱۰۰ هزار تنی نگهداری و ترانزیتی انواع غلات به عنوان مهمترین بخش فاز نخست این پروژه یاد کرد.

اولین پایش زیست محیطی از سکوی نفتی امیرکبیر با موفقیت صورت پذیرفت

خاطر نشان کرد: پایش زیست محیطی با استفاده از بالگرد یکی از بهترین اقداماتی بود که سازمان بنادر و دریانوردی در راستای اجرای کنوانسیون آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی انجام داد که نقطه عطفی در حفاظت از محیط زیست دریای خزر محسوب می شود.



قبل از تعطیلات نوروز اولین پایش زیست محیطی از سکوی نفتی امیرکبیر که در ۱۰۰ مایلی بندرانزلی واقع شده با استفاده از بالگرد صورت پذیرفت.

به گزارش روابط عمومی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان ضمن بیان مطلب فوق افزود: هدف از این پایش بررسی وضعیت سکوی از بابت ایجاد آلودگی نفتی در منطقه بوده که خوشبختانه هیچگونه آلودگی نفتی در اطراف سکوی و حاشیه چندمایلی آن مشاهده نگردید.

وی ادامه داد: در این عملیات علاوه بر محدوده رفت و برگشت به سکوی، محدوده لنگرگاه، محدوده کانال کشتیرانی و حاشیه سواحل بندرانزلی نیز مورد پایش زیست محیطی قرار گرفت.

کوهساری افزود: یک فروند شناور ناجی ۱۴ این اداره کل نیز تا محدوده ۶ مایلی سکوی، بالگرد را مورد پشتیبانی عملیاتی قرارداد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان

آغاز عملیات شناسایی و تخریب سنجی زیرآبی سازه‌های دریایی در بندر خرمشهر



معاون فنی و مهندسی بندر خرمشهر گفت: برای نخستین بار در کشور و در حوزه ی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، عملیات بازرسی، شناسایی و تخریب سنجی زیر آبی سازه‌های دریایی در بندر خرمشهر انجام شد.

به گزارش روابط عمومی، صالح کوثری زاده افزود: این پروژه با بهره گیری از فن آوری سونار اسکن، عملیات شناسایی و سنجش میزان خسارت وارد آمده به اسکله‌های ۸ و ۹ بندر خرمشهر صورت گرفته است.

وی تصریح نمود: این نوع بازرسی هر دو تا سه سال یکبار در کشورهای اروپایی، به منظور کاهش هزینه تعمیر و نگهداری پیشگیرانه، بدون توجه به وضعیت دید در زیر آب و رسوبات انجام می شود.

معاون فنی و مهندسی بندر خرمشهر با اشاره به بالا بودن ضریب دقت این کار نسبت به بازرسی چشمی، انجام این کار را بسیار مقرون به صرفه دانست و تصریح کرد: کاهش هزینه‌ها و صرفه جویی اقتصادی بالا در شناسایی خرابی‌ها و نحوه ی ترمیم آن در بنادر از دیگر مزایای اجرای این پروژه به شمار می رود.

به گفته ی معاون فنی و مهندسی بندر خرمشهر عملیات یاد شده که توسط شرکت ایران پویندگان اعماق دریا تحت لیسانس شرکت frog سوئد در حال انجام است، در قالب سمیناری در محل اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر ارائه خواهد گردید.

برگزاری همایش معارف جنگ دانشکده‌های افسری در مجتمع بندری امام خمینی

همایش معارف جنگ با حضور امیر دریادار دکتر حبیب اله سیاری فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در مجتمع بندری امام خمینی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی؛ همایش معارف جنگ با حضور ۲۴۰۰ تن از دانشجویان دانشکده‌های افسری ارتش جمهوری اسلامی ایران با هدف ارزیابی عملکرد، ترسیم چشم‌انداز و تحولات، تبیین راهبردها و سیاست‌های جدید دفاعی و امنیتی در حوزه دریایی و بررسی تحولات منطقه‌ای و جهانی و تاثیر آن بر امنیت ملی کشور، با حضور فرمانده و مسئولین ارشد نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و جمعی از اساتید در حوزه‌های مختلف دفاعی، امنیتی، عقیدتی و سیاسی برگزار شد. امیر دریادار دکتر حبیب اله سیاری فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در این همایش به ارائه راهبردها و ماموریت‌های جدید منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای در چشم‌انداز استراتژیک دفاعی ایران اسلامی پرداخت.

وی در ادامه بر موقعیت استراتژیک بندر امام خمینی در شمال خلیج فارس اشاره کرد و به بیان عملکرد نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در پشتیبانی ناوگان‌های تجاری در طول ۸ سال دفاع مقدس پرداخت. گفتنی است در پایان این همایش کلیه دانشجویان با شناورهای نیروی دریایی ارتش به گشت دریایی در آبراه خورموسی پرداختند.

بندر و دریا / شماره ۱۷۸

دبیرکل سازمان اکو از بندر بوشهر بازدید کرد



شرایط موجود در بندر بوشهر آمادگی لازم برای توسعه روابط چند جانبه را پیگیری کنند.

معروفی اظهارداشت: دبیرخانه سازمان همکاری اقتصادی اکو نیز به نوبه خود این مهم را جزو اولویت‌های کاری قرار خواهد داد و امید است با استمرار جلسات، راه‌های عملی حصول به اهداف یادشده را فراهم نماییم.

در ابتدای این دیدار مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر ضمن خوش آمدگویی به دبیرکل و اعضای اکو، به تشریح فعالیت‌های اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر پرداخت.

محمد راستاد همچنین با برشمردن فرصت‌های متعدد سرمایه گذاری در بندر بوشهر و سایر بنادر استان، از آمادگی این اداره کل برای همکاری با بخش‌های خصوصی فعال کشورهای عضو اکو خبر داد.

سازمان همکاری‌های اقتصادی منطقه ای (اکو) دارای ده عضو شامل ایران، آذربایجان، ترکمنستان، قرقیزستان، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکیه، افغانستان است.

امضای پروتکل تعرفه‌های ترجیحی در سال ۱۳۷۵، شکل گیری موسساتی چون؛ بانک تجارت و توسعه، تأسیس شرکت بیمه اکو،

امضای موافقتنامه تجارت ترانزیت منطقه ای، احیای موسسه فرهنگی اکو در تهران به منظور حفظ پیوندهای دیرینه و گسترش روابط موجود از طریق اجرای برنامه‌ها و فعالیت‌های مشترک فرهنگی در ابعاد گوناگون، تأسیس بنیاد علمی اکو به منظور تربیت کادر متخصص علمی در اسلام آباد و تأسیس موسسه آموزشی اکو در آنکارا از اقدام‌های مهمی است که در سالهای اخیر انجام داده است.

این سازمان در سال ۱۳۴۳ با نام سازمان عمران منطقه‌ای (RCD) با عضویت کشورهای پاکستان، ایران و ترکیه تشکیل شد و در سال ۱۹۹۲ سازمان همکاری‌های اقتصادی با پذیرش عضویت هفت کشور افغانستان، جمهوری آذربایجان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان توسعه یافت و در همین ارتباط روز ۲۸ نوامبر به مناسبت اوج فعالیت‌های این سازمان روز اکو نامگذاری شده است. دبیرخانه سازمان همکاری‌های اقتصادی (اکو) در ایران مستقر است.

باتوجه به پیشینه تاریخی، بندر بوشهر می تواند الهام بخش فصلی جدید در همکاری‌های منطقه ای برای دستیابی به اهداف و همگرایی در منطقه اکو باشد.

به گزارش روابط عمومی، دبیرکل سازمان همکاری‌های اقتصادی (اکو) در بازدید از بندر بوشهر ضمن اظهار مطلب فوق گفت: موقعیت ممتاز بندر بوشهر در طول تاریخ پیوسته جایگاه بالایی در تبادلات بازرگانی بین مردم منطقه و دور ترین نقاط جهان داشته است.

محمد یحیی معروفی یادآور شد: نزدیکی بندر بوشهر به کشورهای متعدد در حوزه خلیج فارس و اتصال به راه‌های دریایی نقش مهمی در استفاده متقابل از توانمندی‌های اقتصادی و تجاری ایفا خواهد کرد.

وی اضافه کرد: آطور که در تاریخ بوشهر آمده، حتی پیش از ورود آریایی‌ها، این شهر سکونتگاه نژادها و گروه‌های مختلف بوده و پیوسته اقوام مختلف به اینجا آمده و با داد ستد خود به انتقال فرهنگی و غنای تمدنی منطقه افزوده‌اند.

معروفی اظهارداشت: جلسات ماهیانه شورای نمایندگان دائمی کشورهای عضو اکو به طور معمول در تهران تشکیل می شود و پیرامون برنامه‌های جاری سازمان بحث و بررسی و تصمیم گیری می کند.

این مقام مسوول ادامه داد: ما پیش از این جلسات در بعضی از شهرها و مناطق آزاد تجاری ایران داشته ایم و بسیار خوشحالیم که این بار در بندر بوشهر هستیم و امیدواریم این حرکت موجب تعامل هرچه بیشتر بین اعضای اکو شود.

وی گفت: اکثر کشورهای عضو سازمان اکو دور از دسترسی به آب‌های آزاد هستند و برای توسعه همکاری‌های اقتصادی، ایجاد راه‌های ارتباطی یک اصل اساسی است. دبیرکل سازمان همکاری‌های اقتصادی (اکو) افزود: تاریخ باشکوه جاده ابریشم در منطقه ما به هزاران سال پیش بر می گردد و نشان می دهد که چگونه پدران و اجداد ما به رغم دشواری‌های آن زمان از طریق این راه از شرق تا غرب را می پیمودند و تجارت را گسترش می دادند.

معروفی یادآور شد: امروزه ما در سازمان اکو بازسازی راه‌های جدیدی را برای تسهیل تجارت و توسعه همکاری اقتصادی وجه همت خود قرار داده ایم و با اولویت دادن به بخش حمل و نقل و راه سازی در تلاش هستیم تا انتقال کالا و سرمایه را در خانواده بزرگ اکو فراگیر و تسهیل نماییم.

وی افزود: امروز استان بوشهر برای گسترش همکاری در منطقه فرصت جدیدی را بوجود آورده و امیدواریم که آقایان سفر با انتقال مناسب

تهیه شناسنامه کلیه تجهیزات مستقر

در شناورهای بنادر مازندران

در راستای ارتقاء و بهبود مستمر فرایندها، متناسب با الزامات تعیین شده در سیستم IMS و لزوم توجه خاص به ساماندهی و تکمیل و ارتقاء هرچه بیشتر آرشیو فنی، اداره نگهداری تجهیزات اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران اقدام به تهیه شناسنامه تجهیزات این اداره کل نمود.

به گزارش روابط عمومی، معاونت فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران ضمن اعلام این خبر افزود: این اطلاعات ارزشمند با همت یک ساله همکاران اداره نگهداری تجهیزات این اداره کل بدست آمده است.

احمد مهرزاد اشاره کرد: در این راستا جمع آوری و ترجمه مدارک و مستندات شناورهای قدیمی و جدید و سایر تجهیزات مستقر در آنها از مجموعه اداره کل، سایر بنادر و سازمان مرکزی صورت پذیرفته که با تأیید نهایی سازمان بنادر در دست بهره برداری می باشد. شایان ذکر است این شناسنامه کتابچه ای است حدوداً ۳۰۰ صفحه ای که اطلاعات شناسنامه ای کلیه شناورها (لایروپهای ارس، خزر و کاترساکشن شهید رشیدی، یدک کش های ولشت، علم کوه، فریدونکنار، بهشهر عابد و راهنماهای بوستان و میثم) و تجهیزات مستقر در آنها را در بردارد.

افزایش ۴۵ درصدی صادرات کالا از بندر لنگه در سال ۱۳۸۹



میزان صادرات کالا از اسکله بندر لنگه در سال ۱۳۸۹ با رشد ۴۵ درصدی همراه بود.

به گزارش روابط عمومی، مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه با بیان این مطلب گفت: طی سال ۱۳۸۹ میزان یک میلیون و یکصد و پنج هزار و چهارصد و نود و چهار تن کالا در بندر لنگه تخلیه و بارگیری شده است که در این میان سهم صادرات سیصد و نه هزار یکصد و هشتاد و دو تن بود که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد چشمگیر ۴۵ درصدی را در برداشت. مکی زاده افزود: اهم کالاهای صادراتی که به بازار تجارت آزاد کشورهای حوزه خلیج فارس ارسال می گردد شامل؛ مرکبات، میوه و تره بار، خشکبار، مواد معدنی و مصالح ساختمانی می باشد.

مدیر اداره بنادر لنگه با اشاره به کاهش ۲۲ درصدی واردات به این بندرو بنادر تابعه، میزان آن را چهار صد و هشتاد و شش هزار و نهصد و بیست و چهار تن اعلام کرد. اسماعیل مکی زاده در ادامه با اشاره به افزایش ۳۴ درصدی ترانزیت کالا از این بندر، این کالاها را عمدتاً لاستیک، پلاستیک، لوازم خانگی و خودرو بیان نمود و افزود: طی ۱۲ ماه سال ۱۳۸۹ شاهد افزایش ترانزیت مواد غیر خوراکی و خوراکی از کشورهای آمریکای شمالی، آفریقایی و آسیایی به ۱۱ کشور همجوار ایران بوده ایم.

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه با اشاره به افزایش تردد مسافر در روزهای پایانی سال، همزمان با شروع طرح سفرهای دریایی غرب استان هرمزگان از ۲۵ اسفندماه، گفت: تردد مسافری با جابجایی هفتاد و هفت هزار و چهارصد و هفتاد نفر، از بالاترین میزان افزایش خود در سال برابر با رشد ۴۷ درصدی جابجایی مسافر برخوردار بوده است.

دو استاندارد ملی دریایی در بندر بوشهر تدوین شد



با همکاری کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، دو استاندارد ملی مربوط به اسکیمرها (تجهیزات مقابله با آلودگی) و یک استاندارد مربوط به سیستم تهویه مطبوع کشتی ها در کمیسیون ملی تدوین استانداردهای کشور به تصویب رسید.

به گزارش روابط عمومی، کارشناس مسئول کنترل و بازرسی کشتی ها که به نمایندگی از اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر ریاست این کمیسیون را بر عهده داشت، گفت: با توجه به رویکرد توسعه دریا محور و اهمیت روز افزون استفاده از دریا، و نیز جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور، لزوم مشارکت این سازمان در تدوین استانداردهای ملی برای تجهیزات دریایی بیش از پیش احساس می شود.

محرم فکری اضافه کرد: بر همین اساس با همکاری کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر و اداره کل استانداردها و تحقیقات صنعتی استان دو استاندارد ملی مربوط به آزمون کارایی اسکیمرها در شرایط آب راکد و نیز در شرایط مواد نفتی با لزجت بالا در کمیسیون ملی تدوین استانداردها به تصویب رسید.

وی اظهار داشت: در این کمیسیون مدیر کل استاندارد و تحقیقات صنعتی استان به نمایندگی

سهم ۹۰ درصدی بندر امام خمینی از حمل و نقل دریایی غلات کشور

تخلیه و بارگیری را با توجه به همجواری بندر امام خمینی با مجتمع های بزرگ پتروشیمی، مربوط به مواد شیمیایی اعلام کرد و اظهار داشت: ۴ میلیون و ۷۵۵ هزار تن انواع مواد شیمیایی در این بندر بارگیری و ۷۲۸ هزار تن نیز تخلیه شده است.

وی اظهار داشت: بخش تخلیه و بارگیری فلزات و مواد معدنی نیز در سال ۸۹ حدود ۲ میلیون و ۷۳۳ هزار تن آهن آلات را تخلیه و همچنین ۹۸ هزار تن آهن آلات را بارگیری کرده است.

خجسته در بیان عمده کالاهای غیر نفتی تخلیه و بارگیری شده در بندر امام خمینی به غلات، آهن آلات، مواد شیمیایی، خاک معدنی، گوگرد و کالاهای کانتینری اشاره کرد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در پایان به ورود و خروج ۱۴۲۷ فروند کشتی تجاری به بندر امام خمینی اشاره کرد و گفت: بیش از ۲۴ میلیون و ۶۴۰ هزار تن کالای تجاری در طول سال ۸۹ تخلیه و بارگیری شد که ۱۴ میلیون و ۸۷۲ هزار تن آن مربوط به تخلیه و ۹ میلیون و ۷۶۸ هزار تن آن مربوط به بارگیری این نوع کالاهای می باشد.



تخلیه انواع غلات در طول سال ۸۹ در بندر امام خمینی از مرز ۶ میلیون تن گذشت.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: از این میزان تخلیه غلات، ذرت با ۳ میلیون و ۸۷۱ هزار تن بیشترین سهم را به خود اختصاص داد، همچنین سویا با ۲ میلیون و ۷۴۶ هزار تن، جو با ۱۱۵ هزار تن و گندم با ۶۴ هزار تن به ترتیب در رده های بعدی قرار دارند. خجسته در ادامه یکی از بخش های فعال

فرانسه ترانشیپ کانتینر از بندر شهید رجایی را آغاز کرد

شرکت کشتیرانی CMA CGM فرانسه با وجود تحریم‌ها، عملیات ترانشیپ کانتینر از بندر شهید رجایی را آغاز کرد. به گزارش روابط عمومی، خط کشتیرانی CMA CGM فرانسه به عنوان اولین خط کشتیرانی خارجی با تخصیص یک فروند کشتی با ظرفیت ۲۲۰۰ TEU کانتینر، ترانشیپ کالا از بندر شهید رجایی به بندر بوشهر را آغاز کرد. بنابر این گزارش برآورد می‌شود سالانه بین ۱۵ تا ۲۰ هزار TEU از کانتینرهای این شرکت در مسیر یاد شده ترانشیپ شوند. این گزارش حاکیست، تا پیش از این ترانشیپ کانتینر توسط این شرکت از بندر خورفکان امارات انجام می‌شد.

رشد ۱۰۰ درصدی تخلیه کانتینر در بندر چابهار

مدیرکل بندر و دریانوردی در گفتگو با خبرنگاران ضمن تشریح اقدامات صورت گرفته و دستاوردهای موفقیت آمیز در بخش‌های جذب سرمایه گذاری، عمرانی و تخلیه و بارگیری، از رشد ۱۰۰ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر چابهار خبر داد و افزود: میزان عملیات انجام شده طی سال گذشته یک میلیون ۵۵۳ هزار و ۸۶ تن کالای نفتی و غیرنفتی بوده است.

سیاوش رضوانی گفت: با ورود ۱۲۲ فروند کشتی، حجم تخلیه و بارگیری در این مدت ۳۰۷ هزار و ۲۹۱ تن کالای غیرنفتی، و یک میلیون و ۲۱۳ هزار و ۲۵۹ تن مواد نفتی بوده که به ترتیب در کالای غیرنفتی ۳/۲ درصد رشد و در مواد نفتی منفی ۵/۲ درصد کاهش تخلیه و بارگیری را نشان می‌دهد. مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در ادامه افزود: صادرات از این بندر بیشتر به کشورهای حوزه خلیج فارس خصوصاً عمان، عراق و چین به میزان ۴۵ هزار و ۵۵۷ تن کالا بوده که عمدتاً سیمان و گوگرد و آرد بوده است.

وی تصریح کرد: عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر در سال ۸۹ در بندر چابهار ۱۸ هزار و ۳۵۶ TEU بوده که این میزان در مقایسه با سال ۸۸ رشد صددرصدی را نشان می‌دهد. وی افزود: عمده واردات غیرنفتی در این بندر شامل لوازم برقی، خودرو و کود شیمیایی می‌باشد.

بکارگیری تجهیزات جدید مقابله با آلودگی



رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریائی اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران از تست و بکارگیری سری دوم تجهیزات جدید مقابله با آلودگی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، نوروز بهاء همچنین اظهار داشت: هدف از اجرای این مهم با توجه به تحت گارانتی بودن تجهیزات، استفاده از خدمات گارانتی و همچنین بکارگیری آن‌ها و آشنایی تیم مقابله با آلودگی بندر نوشهر با تجهیزات جدید می‌باشد که در این آزمایش، از جمع کننده مواد نفتی در سطح آب و مخزن شناور جمع آوری لکه نفتی آزمایش بعمل آمد. بهاء تصریح کرد: با توجه به تجربه چند ساله تیم مقابله با آلودگی بندر نوشهر، با ورود تجهیزات جدید توان

عملیاتی این تیم چند برابر شده است. شایان ذکر است که بندر نوشهر از معدود بندری است که دارای تیم مقابله با آلودگی با نفراست ثابت می‌باشد.

برگزاری اولین دوره آموزشی درآمد در بندر خرمشهر

دوره آموزشی درآمد برای کارشناسان سازمان بندر و دریانوردی و بندر تابعه برگزار شد. به گزارش روابط عمومی، معاون اداری مالی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با اعلام این مطلب گفت: در این همایش که کلیه کارشناسان بخش درآمد سازمان و بندر کشور حضور داشتند، شریفی قائم مقام مدیر کل امورمالی سازمان بندر و دریانوردی، موضوعات روز درآمدی را برای پرسنل شرکت کننده در این دوره آموزشی تشریح کرد.

اقبال زائر سلیمانی درباره هدف از برگزاری این دوره آموزشی اظهار داشت: دوره آموزشی درآمد که برای اولین بار در سطح بندر کشور برگزار شد با هدف ارتقاء سطح علمی پرسنل کل بندر کشور صورت پذیرفت. وی مدت برگزاری دوره را چهار روز ذکر کرد و تصریح کرد: بعد از اتمام دوره مذکور به شرکت کنندگان گواهینامه پایان دوره آموزشی داده شد.

قابل ذکر است: کارشناسان اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان، اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر، اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان، اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران، اداره بندر و دریانوردی امیرآباد، اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر، اداره بندر و دریانوردی خارك، اداره بندر و دریانوردی آبادان، اداره بندر و دریانوردی عسلویه، اداره بندر و دریانوردی لنگه، اداره کل امورمالی، مرکز اداره رسیدگی به اسناد و اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در این دوره آموزشی شرکت و از سطح علمی آن بهره بردند.

مانور ایمنی و اطفاء حریق خشکی در بندرانزلی اجرا شد



با اینگونه حوادث افزایش می‌یابد. علی خدمتگزار، اهداف برگزاری اینگونه مانورها را ارتقاء توان عملیاتی، به روز رسانی دانش علمی پرسنل آتش نشانی، بازبینی و بازآموزی دستورالعمل‌ها، ارتقاء همکاری و هماهنگی درون سازمانی و ارزیابی تجهیزات فنی عنوان کرد و افزود: علاوه بر مانورهای آموزشی در هر ماه، هر سه ماه یک بار مانورهایی با حجم و گستردگی بیشتر در بندر برگزار می‌گردد و این مانور هم با موضوع مدیریت در شرایط اضطراری مقابله با تانکرهای سوخت شعله‌ور و غیر شعله‌ور در بندر و با همکاری و حضور بیش از ۱۵۰ نفر برگزار گردید. در این مانور ۱۳ دستگاه خودرو سنگین و سبک آتش نشانی و تجهیزات مختلف بندری شرکت داشتند.

کارشناس مسؤول آتش نشانی این اداره کل نیز هدف از برگزاری این مانور را ارزیابی توان عملیاتی و برطرف کردن نقایص احتمالی برای پیشگیری از بروز اینگونه حوادث عنوان کرد. سید جلال گل پیرا، با اشاره به اهمیت

مانور ایمنی و اطفاء حریق خشکی (تانکرهای سوختی شعله‌ور) در محدوده سایت سوخت اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان برگزار شد. به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان ضمن بیان مطلب فوق افزود: بندرانزلی به عنوان یکی از بندر مهم و فعال در شمال کشور سهم به سزایی در ترانزیت کالا دارد و این بندر علاوه بر کالاهای عمومی در زمینه ترانزیت مواد سوختی نیز فعال بوده و با ایجاد پایانه نفتی همچنین سایت سوخت اقدام به پهلودهی سالانه حدود ۱۰۰ فروند کشتی‌های نفتی با محموله بنزین، گازوئیل و در مواقعی سوخت هواپیما می‌نماید و پیرو آن حدود ۲۰۰۰ کامیون در بندر اقدام به بارگیری مواد نفتی می‌نمایند و با توجه به ریسک بالای اینگونه عملیات در بندر ضرورت دارد که آتش نشانی بندر آمادگی کامل جهت مقابله با چنین حوادثی را داشته باشد، لذا با برگزاری چنین مانورهایی آمادگی پرسنل آتش نشانی جهت مقابله

بندرانزلی افزود: مواد سوختی از جمله کالاهایی است که به دلیل اشتعال می‌تواند برای بندر خطرناک بوده و در صورت نداشتن آمادگی لازم در هنگام حوادث، خسارات اقتصادی و جانی زیادی را در بر داشته باشد.

وی در پایان خاطر نشان کرد: از ابتدای سال جاری ۲۹۳ هزار تن فرآورده‌های نفتی با ۱۳ هزار و ۶۸ تانکر نفتی در بندرانزلی بارگیری شده است.

افتتاح اسکله شناور تجسس و نجات در بندر لنگه



با حضور مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و جهت رفاه حال مسافران، یک پست اسکله در اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه به بهره برداری رسید.

به گزارش روابط عمومی، همزمان با اولین روزهای بهار سالی که از سوی مقام معظم رهبری به عنوان سال جهاد اقتصادی نامگذاری شده است، با حضور مدیر کل بنادر استان هرمزگان و مسئولان اداره بنادر لنگه، یک پست اسکله افتتاح گردید.

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه در این مراسم به خبرنگاران گفت: اسکله شناور «تجسس و نجات (SAR)» با هدف تأمین بیشتر ایمنی سفرهای دریایی و پهلوی گیری شناورهای تجسس و نجات دریایی به صورت استاندارد بین المللی در بندر لنگه، در سال ۱۳۸۹ نیاز سنجی شد و هم اکنون به بهره برداری رسید.

اسماعیل مکی زاده افزود: این اسکله با هزینه یک میلیارد و پانصد و شصت میلیون ریالی در ابعادی به طول بیست متر و عرض سه متر ساخته شده و در ضلع غربی حوضچه اصلی بندر قرار گرفته است.

وی با اشاره به آمار سوانح دریایی در طرح سفرهای نوروزی گفت: بمحدا... از ابتدای سال ۱۳۹۰ تا کنون هیچگونه حادثه ای که نیاز به دخالت نیروهای تجسس و نجات را داشته باشد نداشته ایم ولی با این وجود واحد تجسس و نجات بندر لنگه به صورت بیست و چهار ساعته آماده خدمت رسانی می باشد.

تجهیز ایستگاه رادیویی ساحلی بندر ترکمن



در اجرای طرح تجهیز و استاندارد سازی ایستگاههای رادیویی در سواحل کشور و با هماهنگی اداره کل امور دریایی و اداره ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، ایستگاه رادیویی ساحلی بندر ترکمن به دستگاه گیرنده ناوتکس مجهز شد.

به گزارش روابط عمومی، زین العابدین بازاری مدیر بنادر و دریانوردی استان

گلستان ضمن بیان مطلب فوق افزود: نصب دستگاههای هواشناسی و سنجش پارامترهایی چون «سرعت باد، جهت باد، میزان الحرارة، رطوبت سنج و باران سنج» نیز از جمله دیگر دستگاههای نصب شده در ایستگاه موصوف می باشد که با حمایت ویژه معاونت های دریایی و فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی به نتیجه رسیده و در حال بهره برداری می باشد.

صرفه جویی ۷ میلیارد ریالی در اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی

پروژه ی احداث دایک B6 و خیابانهای پیرامونی در اراضی پشتیبانی مجتمع بندری امام خمینی با صرفه جویی هفت میلیارد ریالی در حال اجراست.

به گزارش روابط عمومی، معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: این پروژه با هدف استحصال و احیای ۱۵۰ هکتار از اراضی پشتیبانی زون نفتی در محدوده شمالی بندر و در مجاورت خور موسی به منظور فراهم نمودن بستری مناسب جهت احداث اسکله و لوله های نفتی و آماده سازی زیر ساخت های مربوطه جهت واگذاری قطعات به سرمایه گذاران بخش خصوصی، اواخر سال ۱۳۸۹ در دستور کار این اداره کل قرار گرفت.

مسعود قاسمیان با اشاره به اینکه یکی از مراحل اجرای این پروژه اجرای معبری موقت برای دسترسی به اراضی مذکور می باشد، خاطر نشان کرد: با توجه به حجم بالای عملیات خاکی در این پروژه و وجود خاکهای باطله فراوان در اطراف محل اجرای پروژه که به صورت عادی قابل بهره برداری نمی باشد، تحقیقات جامع با اعمال مهندسی ارزش برای بهره برداری از خاک موجود صورت گرفت.

قاسمیان ادامه داد: با توجه به مطالعات انجام شده و مهندسی ارزش صورت گرفته که منجر به ترکیب خاک مذکور با مصالح منتخب شد، بخش عظیمی از این خاکها قابل استفاده شده و در ۱۰ درصد از هزینه های این پروژه که رقمی معادل ۷ میلیارد ریال می باشد، صرفه جویی گردید.

وی در ادامه خاطر نشان کرد: پروژه احداث محور معبر B6 و خیابانهای پیرامونی در اراضی پشتیبانی مجتمع بندری امام خمینی با برآورد هزینه ی ۷۱ میلیارد ریالی در بهمن ماه سال ۸۹ شروع گردیده و پیش بینی می شود در مدت ۱۸ ماه آماده بهره برداری شود. با شروع بکار پروژه مذکور، بندر امام با درخواست فزاینده ای جهت سرمایه گذاری در زون نفتی مواجه گردید.

اجرای دایک موقت با خاک محل، اجرای عملیات لجن برداری و تثبیت بستر، اجرای زیرسازی، روسازی آسفالتی، تکمیل شبکه جمع آوری آبهای سطحی، اجرای پیاده روها با رویه بتنی، اجرای روشنایی معابر و ساحل سازی از جمله کارهایی است که در این پروژه انجام خواهد شد.

رشد ۲۵ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینری در بنادر خوزستان



۲۴۹ هزار و ۲۱۵ TEU کانتینر در سال ۸۹ با ۲۵ درصد رشد نسبت به سال ماقبل آن در بنادر کانتینری استان خوزستان تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از بنادر امام خمینی و خرمشهر به عنوان بنادر کانتینری استان خوزستان یاد کرد و گفت: حجم بالایی از تخلیه و بارگیری کانتینری کشور در این بنادر صورت می گیرد.

ابراهیم ایدنی گفت: با توجه به اهمیت جابه جایی کالاها به صورت کانتینری در جهان، توسعه ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینری همواره در دستور کار اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان قرار دارد که این امر افزایش ۲۵ درصدی جابه جایی این نوع کالا را در سال ۸۹ در پی داشت.

وی در ادامه با بیان اینکه بندر امام خمینی با برخورداری از پایانه مناسب کانتینری ظرفیت جابه جایی سالانه ۷۰۰ هزار TEU کانتینر را دارد، گفت: تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر امام خمینی از ۱۲۳ هزار و ۱۷۰ TEU کانتینر در سال گذشته با رشد ۲۶ درصدی به ۱۵۵ هزار و ۲۹۶ TEU کانتینر رسید. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

در ادامه خاطر نشان کرد: تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر خرمشهر با رشد ۲۴ درصدی به ۹۳ هزار و ۹۱۹ TEU کانتینر رسید.

ابراهیم ایدنی با اشاره به اینکه حمل و نقل کانتینری موجب سرعت و تسهیل حمل و نقل بین المللی می گردد، 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.

روحیه ی جهادی تنها راه موفقیت در تحقق اهداف سازمانی است



مدیر کل بندر خرمشهر با اشاره به نامگذاری سال ۱۳۹۰ به عنوان سال جهاد اقتصادی از سوی مقام معظم رهبری، روحیه ی بالایی جهادی را تنها راه موفقیت در تحقق اهداف سازمانی دانست.

به گزارش روابط عمومی، وی اصلاح معابر و نصب علائم ترافیکی جاده های بندر خرمشهر، احداث پست برق، احداث ساختمان مخابرات، بهسازی و توسعه ی ساختمان کنترل درب خروج گمرک، افتتاح فاز اول کانال زهکش هدایت آب های سطحی، دفن کردن کابل های دوربین مدار بسته و تاسیسات برق، اجرای روشنایی اسکله های ۲ تا ۷، بهسازی فاز اول محوطه های پس کرانه اسکله ۲ تا ۷، بازسازی ساختمان مرکز آموزش و افزایش ظرفیت برق بندر از ۱/۵ به ۵ مگاوات را از جمله اقدامات این اداره کل در سال ۸۹ برشمرد.

دریس با اشاره به رشد ۲۴ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینر در سال ۸۹، ابراز امیدواری نمود در سال ۹۰ بتوانیم این رشد را همچنان ادامه دهیم. وی تصریح کرد: اهداف و برنامه های سال ۹۰ تدوین و با حول و قوه الهی و همت بالایی پرسنل این اداره کل با قدرت و سرعت هر چه بیشتر به مرحله اجرا در خواهد آمد.

عادل دریس در ادامه به شناور سازی، گشت های تخصصی مقابله با آلودگی دریائی توسط یدک کش ناصر ۳، راه اندازی سیستم دریافت و تصفیه فاضلاب از شناورها و تاسیسات بندری، لایروبی اسکله خانیان اشاره و عملیاتی شدن این اقدامات را بسیار تاثیر گذار بر آینده این بندر دانست.

تخلیه بزرگترین محموله غلات در بندر امام خمینی



با ورود یک فروند کشتی فله بر با طول ۲۹۰ متر و عرض ۴۶ متر، رکورد ورود این نوع کشتی به بندر امام خمینی شکسته شد. به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: با پهلوگیری بزرگترین کشتی فله بر با نام «لئوینداس واریور» با تناژ ۱۱۳ هزار تن ذرت از کشور برزیل به بندر امام خمینی رکورد ورود کشتی فله به این بندر شکسته شد.

وی با اشاره به اینکه بندر امام خمینی بزرگترین بندر کشور در تخلیه و بارگیری کالای فله و غلات می باشد در خصوص امکانات و تجهیزات ویژه تخلیه و بارگیری کالای فله، به ۱۱ دستگاه مکنده ۶۰۰-۲۲۰ تن، ۱۵ دستگاه جرثقیل ساحلی ۲۵-۱۴۰ تن، ۱۰ دستگاه جرثقیل ساحلی ۵۰۰ تن و ۲ دستگاه بوژی اشاره کرد. علیرضا خجسته با اشاره به اینکه در ۳۴ پست اسکله ی فعال در بندر امام خمینی عملیات

تخلیه و بارگیری کالا انجام می گیرد، گفت: از این اسکله ها ۲۲ اسکله قابلیت تخلیه و بارگیری کالای فله و غلات را دارند. وی در ادامه خاطر نشان کرد: ترمینالهای غلات بندر امام خمینی با ۲۳ هکتار مساحت دارای ظرفیت سالانه ی ۱۸ میلیون تن کالا می باشند.

کشتیرانی کاسکو از بندر جبل علی به بندرعباس آمد

خط کشتیرانی کاسکوی چین فعالیت ترانشیپی کانتینرهای خود را از بندر جبل علی به بندر شهید رجایی منتقل کرد. به گزارش روابط عمومی، کشتیرانی کاسکو با استفاده از شبکه فیدری تدارک دیده شده، ترانشیپ کانتینر از طریق بندر عباس به بنادر جنوبی ایران را آغاز کرد. بنابر این گزارش برآورد می شود خط کشتیرانی مزبور سالانه حدود ۱۵ هزار TEU کانتینر خود را از طریق بندر شهید رجایی به بنادر بوشهر، خرمشهر، امام خمینی و عسلویه ترانشیپ کند. شرکت کاسکو پیش از این از بندر جبل علی در امارات برای انجام فعالیت های ترانشیپی خود استفاده می کرد.

تخلیه و بارگیری ۳۵ میلیون تن کالا در بندر امام خمینی



کالاهای کانتینری می باشد.

وی در ادامه اظهار داشت: در سال ۸۹ مقدار ۱۰ میلیون و ۲۸۰ هزار تن کالا توسط ۴۹۸ هزار و ۹۸۲ دستگاه کامیون و ۷۹۹ هزار و ۵۶۹ تن کالا توسط ۱۴ هزار و ۳۶۱ دستگاه واگن به اقصى نقاط کشور حمل شده است. گفتنی است: بندر امام خمینی ضمن دارا بودن بالاترین رکورد تخلیه و بارگیری در بین بنادر کشور سالانه بیش از ۴۰ درصد صادرات و واردات کالا را بر عهده دارد.

۳۵ میلیون و ۸۸۹ هزار و ۵۳۶ تن انواع کالای تجاری و نفتی در سال ۸۹ در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: در سال ۸۹ با ورود ۱۴۲۷ فروند کشتی تجاری و نفتکش به بندر امام خمینی میزان ۳۵ میلیون و ۸۸۹ هزار تن انواع کالاهای نفتی و تجاری با ۱۰ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال قبل آن در این بندر تخلیه و بارگیری شده است. علیرضا خجسته در ادامه گفت: از این میزان کالا، ۲۴ میلیون و ۶۴۱ هزار تن کالای تجاری بوده که نسبت به مدت مشابه در سال ماقبل آن ۵ درصد رشد نشان می دهد، که ۱۴ میلیون و ۸۷۲ هزار تن آن مربوط به تخلیه و ۹ میلیون و ۷۶۸ هزار تن نیز مربوط به بارگیری کالا بوده است.

وی با اشاره به افزایش تخلیه و بارگیری نفتی در بندر امام خاطر نشان کرد: تخلیه و بارگیری نفتی با ۲۳ درصد رشد نسبت به سال ۸۸ به ۱۱ میلیون و ۲۴۸ هزار تن رسید که ۱۰ میلیون و ۶۲۸ هزار تن آن به بارگیری نفتی و ۶۲۰ هزار و ۲۵۲ تن آن به تخلیه نفتی اختصاص دارد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در توضیحی، عمده کالاهای غیر نفتی تخلیه شده در بندر امام را غلات (گندم، ذرت، سویا، جو)، آهن آلات، شکر، مواد شیمیایی و خاک معدنی بیان کرد و گفت: کالاهای تجاری که در این بندر بارگیری شده است شامل مواد شیمیایی، آهن آلات، خاک معدنی، سنگ آهن، گوگرد و

ساخت و ساز بندر اختصاصی خواجه نفس در استان گلستان از سر گرفته شد



به دنبال صدور مجوز ساخت از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، عملیات ساخت و ساز بندر اختصاصی خواجه نفس توسط بخش خصوصی واقع در ۸ کیلومتری شمال غرب بندر ترکمن فعلی از سر گرفته شد.

به گزارش روابط عمومی، زین العابدین بازیاری مدیر بنادر و دریانوردی استان گلستان ضمن بیان این خبر افزود: صدور مجدد مجوز ساخت بندر مذکور جانی دوباره به این پروژه بخشید و شرکت طرح و توسعه بندر خواجه نفس تحت نظارت این اداره، ضمن سرعت بخشیدن به عملیات اجرایی احداث موج شکن‌ها، تکمیل اسکله فاز ۱ پروژه و در نهایت انجام لایروبی داخل حوضچه و کانال دسترسی را در دستور کار خود قرار داده است که پیش بینی می‌شود تا پایان سال جاری اقدامات موثری صورت گرفته و پروژه از حدود ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی در وضعیت موجود به مقدار قابل توجهی از ساخت و ساز افزایش یابد.

بازدید هیئت استاندارد ایران از آزمایشگاه‌های بندر خرمشهر

مسئول بازاریابی و سرمایه گذاری بندر خرمشهر گفت: با توجه به اهمیت کنترل کیفیت و تعیین ماهیت کالاهای ورودی به کشور، اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر نسبت به احداث مجتمع آزمایشگاه‌های همکار استاندارد اقدام، و با همکاری بسیار خوب اداره استاندارد و تحقیقات صنعتی شهرستان خرمشهر این آزمایشگاه‌ها در محدوده بندر خرمشهر مستقر و شروع به فعالیت نمودند.

به گزارش روابط عمومی، مهران میدری در جریان بازدید مسئولان سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران از استقرار آزمایشگاه‌های استاندارد در بندر خرمشهر عنوان نمود: استاندارد جایگاه مهمی را در فرایند ترخیص کالا از انبار به خود اختصاص داده و هرگونه تحلیل در این خصوص ضمن ایجاد مزیت در یک بندر، قدرت رقابت پذیری را افزایش داده و نهایتاً ظرفیت‌های بندری را ارتقاء می‌دهد.

وی افزود: اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با رویکرد تسهیل در فرآیندهای اداری خروج کالا، اقدام به دعوت و استقرار آزمایشگاه‌های همکار استاندارد در محدوده بندر نمود و با تأمین مکان مناسب برای شرکت‌های مربوطه، زمینه لازم را برای کسب رضایت صاحبان کالا فراهم کرده است.

میدری اظهار داشت: به منظور بازدید از روند اجرایی مجتمع آزمایشگاه‌های فعال «همکار» استاندارد و آزمایشگاه‌هایی که در حال احداث در این مجتمع می‌باشند آقایان: مهندس وحید مرنندی مقدم معاون نظارت بر اجرای استاندارد، مرتضی امامی آرندی معاون برنامه ریزی و تدوین استاندارد و مهندس مسلم بیات مدیر کل سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی کشور و مهندس رضا دهنده‌دشتی زاده مدیر کل استاندارد خوزستان و هیئت همراه از این بندر بازدید بعمل آوردند و با توجه به پیشرفت بسیار خوب این پروژه اظهار امیدواری نمودند که در آینده سایر آزمایشگاه‌های مورد نیاز هم در این بندر مستقر گردند.

ارائه خدمات فنی و مشارکت بخش خصوصی در مجتمع بندری امام خمینی



به منظور استمرار فعالیت‌های بندری و دریایی در طول شبانه روز و رفاه حال بیشتر آنها اظهار داشت: با همکاری واحد فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مشارکت بخش خصوصی، کارگاه فنی و خدمات رسانی امور مکانیکی از ابتدای سال جاری راه‌اندازی گردید.

تأمین قطعات کامیون‌های کشنده، خودروهای سنگین و یدکش‌ها در زمینه سوپاپ سازی و پرس شیلنگ و همچنین ارائه خدمات تعمیرات، مکانیکی، برقکاری، پنچر گیری از جمله خدماتی است که با سرمایه گذاری شرکت جمیل حکمت خوزستان در مجتمع بندری امام خمینی و با بهره گیری از نیروهای فنی و متخصص ارائه می‌گردد.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، جلوگیری از خلل و ایجاد وقفه جهت تعمیر و تأمین قطعات خودروهای سنگین و یدکش‌ها را از اهم مزایای راه‌اندازی این مرکز عنوان کرده و اظهار داشت: تاکنون چند مرکز ارائه خدمات از جمله خدمات الکترونیکی و لوازم نجات غریق با همکاری واحد فنی و نگهداری و مشارکت بخش خصوصی راه‌اندازی شده است.

برای نخستین بار در بنادر کشور، مرکز خدمات فنی با مشارکت بخشی در مجتمع بندری امام خمینی به منظور ارائه سرویس‌های تعمیرات فنی به کشنده‌ها و خودروهای سنگین راه‌اندازی گردید. به گزارش روابط عمومی، مسعود باقرخانی؛ معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به لزوم تأمین نیازهای فنی شرکت‌های کارگزار خدمات تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری امام خمینی

راه‌های توسعه بهره‌وری در راستای طرح هدفمندی یارانه‌ها بررسی شد

در راستای توسعه بهره‌وری در جهت اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها، نشست با حضور مشاور معاونت اقتصادی و حمل و نقل وزارت راه و ترابری و نیز دبیر کمیته پیشبرد بهره‌وری وزارت راه و ترابری در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد. به گزارش روابط عمومی، در این نشست که جمعی از صاحب نظران، کارشناسان و مدیران در بخش بهره‌وری حضور داشتند اقدامات انجام شده در حوزه‌های مختلف در راستای هدفمند کردن یارانه‌ها تشریح شد.

همچنین رویکرد دولت در راستای هدفمند کردن یارانه‌ها و افزایش سهم بهره‌وری از کارکرد دستگاههای اجرایی مطرح شد.

معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز در این نشست با اشاره به اهمیت بهره‌وری، به تشریح مهم ترین اقدامات و طرح‌های اجرا شده در اداره کل بنادر و دریانوردی پرداخت.

محمد علی سعیدی پور با اشاره به نگاه جامع این اداره کل به بهره‌وری گفت: اجرای پروژه شش سیگما با ۳ پروژه و ۸ زیر پروژه، اجرای طرح سیستم تک پنجره، ارزیابی اثر بخشی آموزش‌های دریانوردی متقاضیان گواهینامه‌های دریانوردی شناورهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ و با قدرت موتور $750 > KW$ و $3000 > KW$ سفرهای نزدیک به ساحل، پروژه سنجش میزان رضایت مشتریان و کارکنان و طرح نیاز سنجی و تدوین برنامه آموزشی بر اساس استاندارد مهارت ISO 10015 از جمله مهم ترین طرح‌های انجام شده در این بخش می‌باشد که با اجرای آنها سهم بهره‌وری افزایش چشمگیری یافت.

وی با اشاره به استقرار نظام پیشنهادات در این اداره کل در راستای ارتقای سطح بهره‌وری گفت: با استقرار نظام پیشنهادات، هزاران پیشنهاد دریافت شد که از این تعداد ۳۳۳ پیشنهاد اجرایی شد که منجر به صرفه جویی ۶ میلیارد ریالی گردید.

گفتنی است در پایان این نشست، پرسش و پاسخ در خصوص هدفمند کردن یارانه‌ها صورت پذیرفت. همچنین بازدید از بخشهای مختلف بندر شهید رجایی از دیگر برنامه‌های این نشست بود.

مدیرعامل شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق در گفت و گو با بندر و دریا

شرکتی از جنس سازمان

مسعود عباس زاده



تعاونی افق، خصوصی سازی و تصدی گری

«سال ها قبل، سازمان بنادر و دریانوردی؛ به عنوان مهم ترین ارگان تخصصی در امور بندری و دریایی کشور، درصدد خصوصی سازی کارهای اجرایی و واگذاری امور تصدی گری خود به مردم و بخش خصوصی کشور برآمد؛ به طوری که این امر، در کنار تقویت بخش خصوصی، اصلی ترین دغدغه ی سازمان محسوب می شد.»

«حبیب الله اکبری منفرد»، مدیرعامل شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا، با بیان این مطلب، بر تقویت بخش خصوصی و تعاونی برای ورود به امور تصدی گری تأکید کرد و گفت: «با توجه به تخصصی و منحصربه فرد بودن امور بندری و دریایی، چون: اپراتوری، تعمیرات و نگهداری ادوات پیچیده و تجهیزات بندری، مانند گنتری کرین ها که دارای فن آوری خاصی هستند، فراهم آوردن ظرفیت های کافی برای واگذاری برخی مأموریت ها و امور اجرایی که نیازمند نیروی متخصص است، جزو اصلی ترین وظایف سازمان بنادر و دریانوردی است.»

وی با بیان تاریخچه ای از جزئیات فعال سازی شرکت تایدواتر خاورمیانه توسط سازمان بنادر و دریانوردی، افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت تایدواتر خاورمیانه را که فاقد کارایی لازم بود، با اخذ مجوزهای قانونی، فعال کرد و با تقویت عملکردهای تخصصی آن، از شرکت مزبور؛ به عنوان بازوی اجرایی خود بهره برد، به طوری که در حال حاضر، نیروی انسانی متخصص آن، با آموزش و طی دوره های تخصصی، کارهایی از قبیل: عملیات کانتینری را در بندرشهید رجایی انجام می دهند.»

«اکبری»، به واگذاری نامناسب شرکت تایدواتر خاورمیانه در گذشته و در نتیجه افت شدید بازدهی آن در امور بندری و دریایی کشور اشاره کرد و اظهار داشت:

«گرچه واگذاری شرکت تایدواتر خاورمیانه در چارچوب سیاست های کلی نظام، براساس اصل ۴۴ قانون اساسی انجام شد، ولی با توجه به شکل گیری و تکامل آن پس از یک دهه زحمت و پی گیری سازمان بنادر و دریانوردی، می شد با واگذاری صحیح سهام آن به کارکنان و بازنشستگان سازمان و راهبری درست آن، صندوق بازنشستگی سازمان را صاحب شرکت تخصصی سودآوری کرد.»

مدیرعامل شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق، با بیان فلسفه ی اصلی ایجاد این شرکت، قابلیت و ظرفیت خدمات رسانی شرکت تعاونی افق را به موازات عملکرد شرکت تایدواتر خاورمیانه ندانست و خاطر نشان ساخت: «این شرکت، دو هدف عمده را دنبال می کند: جلوگیری از پراکنده شدن نیروهای متخصص که پس از سال های طولانی کسب تجربه و امور هماهنگی، توأم با برخورداری از آگاهی لازم می توانند به کشور خدمت کنند و دیگر، حمایت مالی لازم از بازنشستگان در امور درمانی، بیمه ای و معیشتی آنان که به غیر از عنایت ویژه ی مدیرعامل سازمان، تا حد زیادی از طریق درآمدزایی شرکت افق امکان پذیر است.»

«اکبری»، هسته ی اولیه ی شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق را شامل ۷ نفر دانست که از دی ماه ۱۳۸۷، با گردهم آمدن و بدون وابستگی به سازمان، درصدد حل مشکلات و کمک به سازمان بنادر برآمده اند. او در این خصوص افزود: «این شرکت، به صورت خصوصی اداره می شود و زیرمجموعه ی هیچ ارگانی نیست و تاکنون، هیچ کمک مادی را از هیچ سازمانی دریافت نکرده و سرمایه ی اولیه ی آن در قالب ۷ سهم ۳۰۰ هزار ریالی توسط ۷ بنیان گذار اولیه تأمین شده است و در حال حاضر نیز، تعداد سهام داران آن به ۲ هزار و ۸۰۰ نفر

سامانه ی اقتصادی در حال گذر ایران، از اقتصادی دولتی به اقتصادی خصوصی مطابق با منویات مقام معظم رهبری و بر اساس کارنامه های اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، گریزی از این واقعیت نداشته و ندارد که سازمان های توانمند و ثروت آفرین همچون، سازمان بنادر و دریانوردی، به منظور ایجاد پایداری در وظایف و مأموریت های ستادی و حاکمیتی خویش می بایست از شرکت های متعهد و متخصص با توان بالای اجرایی در بخش تعاونی که بستر مناسبی برای گذر اقتصادی فراهم کرده است، بهره مند شوند.

در این میان، فکر پویا و متعهدانه ی تشکیل "شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق" به منظور ایجاد چنین بستری، توأم با پیش گیری از پراکنده گی نیروهای متخصص و کارآزموده بازنشسته، توأم با پوشش مناسب و منطقی هزینه های معیشتی این دسته از کارکنان سازمانی، امیدواری های فراوانی را برای شاغلان، بازنشستگان و خانواده های آنان ایجاد کرده است. آنچه در ادامه می خوانید، محصل گفت و گوی "حبیب اله اکبری منفرد"، عضو هیات مدیره و مدیرعامل "شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق" با خبرنگار ماهنامه بندر و دریا است که در آستانه برگزاری مجمع سالیانه آن و در خصوص چگونگی تشکیل این تعاونی و اهداف و برنامه های آن صورت گرفته است:

گفت و گو و رفع خلأهای موجود فعالیتهای شرکت را عملیاتی کنیم، تا چنانچه سازمان بخواهد، مأموریتی را به این شرکت واگذار کند، دچار نگرانی نشود و دغدغهی خاصی برای آینده آن نداشته باشد.»

شرکت تعاونی فراگیر با حوزههای متفاوت کاری

«شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق، در ردیف ۱۰ شرکت تعاونی فراگیر کشوری قرار دارد و فراستانی عمل کرده و در تمام کشور دارای عضو است.» «اکبری»، با بیان این مطلب، به تمرکز فعالیت‌های شرکت تعاونی افق در بنادر و ایجاد نمایندگی‌ها تا سطح مدیریت شعبه اشاره کرد و گفت: «یکی از دغدغههای اصلی مدیرعامل سازمان بنادر، علاوه بر توسعه فعالیت‌های شرکت تعاونی به

بنادر و دریانوردی و ایجاد هماهنگی‌های لازم، خاطرنشان کرد: «به همین منظور و برای افزایش قابلیت‌های تخصصی و ارتقای سطح کیفیت خدمات مان، کل بازنشستگان سازمان بنادر و دریانوردی را از صدر تا ذیل مورد رصد قرار داده‌ایم تا از تمام قابلیت‌ها بهره‌مند شویم.»

وی، گفت: «متأسفانه، پس از تأسیس شرکت تعاونی افق و طی ۲ سال اخیر، هنوز نتوانسته‌ایم هیچ کار جدی و مؤثری را انجام دهیم و به‌رغم مشخص نبودن دلایل این امر، به نظر می‌رسد، هنوز شناخت مناسب و در شأن شرکت تعاونی افق، در اذهان مسئولان به وجود نیامده و لذا بر خود واجب می‌دانیم، با تمام توان تلاش کنیم تا باورپذیری نسبت به واگذاری امور به این شرکت، به وجود آید.»

مدیرعامل شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق، به محدودیت‌های قانونی در واگذاری امور به این شرکت در اثر کیفیت‌سنجی دستگاه‌های نظارتی هم چون: دیوان محاسبات و سازمان بازرسی کشور، به دیگر موانع قانونی در واگذاری‌ها اشاره کرد و افزود: «البته با توجه به تأکید مقام معظم رهبری در واگذاری ۲۵ درصدی کارها به بخش تعاونی و تأیید سرپرست وزارت راه و ترابری و تمایل مدیرعامل سازمان بنادر، هنوز پاسخ‌گو نبودن مسئولان سازمان در این خصوص درهاله‌ای از ابهام قرار دارد، به‌رغم این موانع، درصدد آن هستیم تا با

بالغ می‌شوند.»

وی عمده‌ی اهداف این شرکت را توسعه خدمات دریائی و بندری دانست و افزود: «ساختار سازمانی این شرکت نیز، بر همین اساس تعریف شده و شامل مدیریت‌هایی چون: ارتباطات، خدمات بندری، خدمات دریایی، خدمات فنی، مهندسی و مشاوره، امور تجهیزاتی و امور بیمه‌گری است و علاوه بر این، در صورت تعریف مأموریت یا وظیفه‌ی جدید، ساختار شرکت، قابل انعطاف بوده و از توانایی انطباق‌پذیری و تحول ساختار نیز، برخوردار است.»

مدیرعامل شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق، ضمن اشاره به بیانات گران‌قدر مقام معظم رهبری، پیرامون واگذاری ۲۵ درصد از امور به بخش تعاونی، از تعاونی‌ها به عنوان ارگان اساسی ساختار اقتصادی کشور یاد کرد و اظهار داشت: «اخیراً، سرپرست وزارت راه و ترابری، بر واگذاری کارها به بخش تعاونی تأکید و اعلام آمادگی کرده است تا هر گونه مجوز مورد نیاز را از هیأت دولت دریافت نماید و علاوه بر آن، مهندس سید عطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان هم، همواره نگاه ویژه‌ای بر توسعه بخش تعاونی داشته و مشوق اصلی ما در اجرای این امر بوده‌اند و جزو دغدغههای اصلی وی محسوب می‌شود.»

«اکبری»، با اعلام آمادگی شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق به‌منظور پذیرش مأموریت‌ها و وظایف محوله توسط سازمان

از رهنمودهای مهندس صدر، تصدی‌گری کارهایی چون: لایروبی و یدککشی بود که شرکت افق نیز، ضمن بهره‌مندی از این رهنمودها، طی مذاکراتی که با متخصصان این امور بعمل آورد، آمادگی خود را برای آغاز مطالعات فنی و اقتصادی، بادر نظر گرفتن نظرات سازمانی و دستورالعمل‌های اعمال‌شده، اعلام نمود.





قصد نداریم، مانند سازمان‌های دولتی عمل کنیم و می‌خواهیم با حداقل نیروی انسانی، بیش‌ترین بازدهی را در انجام مأموریت‌های محوله داشته باشیم. لذا از خدمات بالقوه‌ی همکاران کارآمد و پویای بازنشسته‌ی سازمان بنادر بهره‌مند شده‌ایم تا هر پروژه‌ای را به صورت بالفعل تعریف و عملیاتی کنیم.

عنوان بازوی اجرایی، تأمین آتیه‌ی فرزندان کارکنان و بازنشستگان و واگذاری کارهای دیگر در چارچوب قانون به آن است. وی با بیان این که دیدگاه مدیرعامل سازمان در خصوص واگذاری برخی کارها، نه به عنوان پیمان‌کار، بلکه به عنوان متولی، مورد تأکید است، افزود: «به عنوان مثال، یکی از پیشنهادهای واگذاری مدیریت راهبردی سامانه‌ی VTS به این شرکت بود تا با دریافت هزینه خدمات مربوطه از کشتی‌های عبوری، نه به عنوان پیمان‌کار بلکه به عنوان متولی، انجام وظیفه بکنیم.»

مدیرعامل شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق، واگذاری آتش‌نشانی‌های بنادر در کنار تربیت و تأمین نیروی متخصص آن و پرداخت سود ویژه به متخصصان راهنمای کشتی توسط شرکت تعاونی افق، جدا از سهم آنان در این شرکت را، از دیگر رویکردهای واگذاری و تصدی‌گری توأم با ایجاد انگیزه‌ی بالا، به‌منظور

بهره‌مندی از توانایی‌های ویژه‌ی متخصصان سازمان برشمرد و اظهار داشت: «از دیگر رهنمودهای مهندس صدر، تصدی‌گری کارهایی چون: لای‌روبی و یدک‌کشی بود که شرکت افق نیز، ضمن بهره‌مندی از این رهنمودها، طی مذاکراتی که با متخصصان این امور بعمل آورد، آمادگی خود را برای آغاز مطالعات فنی و اقتصادی، با در نظر گرفتن نظرات سازمانی و دستورالعمل‌های اعمال‌شده، اعلام نمود.»

«اکبری»، از آمادگی شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق، نسبت به اجرای طرح پایلوت یدک‌کشی در بندر شهید رجایی، با وجود تحریم‌های اقتصادی موجود، در قالب مشارکت فنی و اقتصادی با یک شرکت اسپانیایی، به‌منظور خرید یدک‌کش و ارایه‌ی خدمات، تعمیرات و نگهداری آن خبر داد و خاطرنشان کرد: «آمادگی داریم، نیازهای کشور را در این زمینه تأمین و با استفاده از تخصص بالا، منحصر به فرد و برجسته‌ی متخصصان سازمانی و بازنشستگان آن که تجربه‌ی گران‌قیمت دوران دفاع مقدس و هدایت بنادر تجاری را در آن مقطع به عهده داشته‌اند، بهتر از هر شرکت دیگر، برآورده سازیم.»

وی، از مطالعات فنی و اقتصادی مربوط به احداث سیلوی ۵۰ هزار تنی غلات در بندر امیرآباد با مشارکت بخش خصوصی خبر داد و گفت: «۲۰ درصد سیلوی یادشده، خریداری شده و گام اول اجرای این پروژه، با استرداد ۲۵ هزار تن، همراه با اجرای کل عملیات عمرانی و اتمام فونداسیون آن، در کنار خرید بدنه‌ی فلزی سیلو از کشور آلمان و حمل بخش‌هایی از آن صورت پذیرفته است که ظرف ۲۰ ماه آینده، با ورود تیم آلمانی سازنده‌ی سیلو، نصب و راه‌اندازی آن، آغاز خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق، از خرید ۲۱ درصد سهام شرکت نگین سبز خاورمیانه، با تصویب صندوق بازنشستگی خبر داد و در این خصوص افزود: «شرکت نگین سبز خاورمیانه که متخصص لای‌روبی و هیدروگرافی است، می‌تواند با مساعدت شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق که بخشی از جوجه خرید سهام را نیز پرداخت کرده، به جایگاه اصلی خود در انجام مأموریت‌های محوله دست یابد.»

«اکبری»، در خصوص سایر اقدامات شرکت تعاونی افق، گفت: «تأسیس شرکت پرشین، به‌منظور توان‌مندسازی پایانه‌داری معتبر کشور، خرید بخشی از سهام شرکت کشتی‌رانی خط جنوب و شرکت در مناقصه‌ی پایانه‌ی کانتری بندر شهید رجایی که شانس برنده‌شدن شرکت تعاونی

افق در فرایند آن بسیار بالا است، از دیگر اقدامات این شرکت محسوب می‌شود.»

پروژه‌های در دست مطالعه

«در راستای فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب، طرح تأسیس شرکت حمل‌ونقل هوشمند جاده‌ای با مشارکت ۶ شرکت پیش‌کسوت، در قالب توافق‌نامه‌ای به‌منظور ارایه‌ی خدمات حمل‌ونقلی مناسب در سطح کشور و صدور بارنامه‌های مورد نیاز را در دست مطالعه داریم.»

«اکبری»، با بیان این مطلب به خبرنگار «بندر و دریا»، از مطالعه برای ساخت پایانه‌ی سوختی در مناطق غربی کشور به‌منظور ارایه‌ی فرآورده‌های سوختی و نفتی به کشور عراق و هر کشور متقاضی دیگری خبر داد و اهداف دیگر این شرکت تعاونی را چنین عنوان داشت: «قصد نداریم، مانند سازمان‌های دولتی عمل کنیم و می‌خواهیم با حداقل نیروی انسانی، بیش‌ترین بازدهی را در انجام مأموریت‌های محوله داشته باشیم. لذا از خدمات بالقوه‌ی همکاران کارآمد و پویای بازنشسته‌ی سازمان بنادر بهره‌مند شده‌ایم تا هر پروژه‌ای را به صورت بالفعل تعریف و عملیاتی کنیم.»

وی، اداره‌ی دفتر مرکزی شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق را با کم‌تر از ۱۰ نفر نیرو، به‌منظور کاهش بار مالی آن میسر دانست و گفت: «در حال حاضر، نمایندگی‌های ما در استان‌های خوزستان، هرمزگان، بوشهر، گیلان، مازندران و بندر امیرآباد، با حضور یک نفر راه‌اندازی شده است.»

مدیرعامل شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق، خواستار اطلاع‌رسانی مناسب به‌منظور آشنایی مخاطبان از خدمات و نیت خیر این شرکت شد و افزود: «ما دارای امکانات لازم اطلاع‌رسانی به تمامی اعضای خود نیستیم، لذا نشریاتی چون «بندر و دریا» می‌توانند این رسالت مهم را به عهده گرفته و به‌منظور اطلاع‌رسانی مناسب برای جذب سهام‌داران جدید یا واگذاری سهام بین اعضا، به‌طور کارآمد و مؤثر، یاری‌دهنده‌ی ما باشند.»

«اکبری»، در پایان گفت‌وگو، به واگذاری حداقل ۳۳ سهم ۳۰ هزار تومانی و ۱۶۶ سهم به اعضای فعلی یا جدید تا مجمع بعدی شرکت اشاره کرد و نحوه‌ی پرداخت آن را به صورت ۳۰ درصد نقد و باقی‌مانده در ۱۲ قسط با هماهنگی امور مالی سازمان بنادر و دریانوردی، میسر دانست.

شایان ذکر است که «حبیب‌الله اکبری‌منفرد»، از ۱۳ شهریورماه ۱۳۸۹، جایگزین «جواد اصغری» در سمت مدیرعاملی شرکت تعاونی خدمات بندری و دریایی افق شده است. ■

دردومین گردهمایی تخصصی ارتباطات دریایی بنادر کشور درخواست شد

استانداردسازی ارتباطات دریایی

همکاری و تعامل مناسب و در راستای اهداف تعیین شده و همچنین در راستای ارتقاء جایگاه جمهوری اسلامی ایران در مجامع بین المللی، به پایان برسانیم.

- انجام اقدامات لازم به منظور اجرایی نمودن مقرر ۱-۱۹ فصل پنجم SOLAS.

- اجرای دوره GMDSS کلیه بنادر جهت کلیه پرسنل باقی مانده.

- بررسی نحوه عملیاتی نمودن data base سیستم VTS و الحاق آن به Data Base سیستم LRIT.

- تهیه و تدوین روش اجرایی نحوه ممیزی از مراکز رادیویی غیر وابسته و بازنگری فرم ممیزی از مراکز مذکور.

- بررسی نحوه شبکه سازی تجهیزات AIS.

- تکمیل، تصدیق و یا درج اطلاعات شناورهای تحت پرچم در GMDSS DATA BASE با همکاری ادارات ثبت.

- ارتقاء کمی و کیفی جلسات کمیته راهبردی مخابرات و تعیین تکلیف نهایی مراکز رادیویی غیر وابسته به سازمان.

- آمادگی جهت پیش ممیزی بنادر بر اساس الزامات و برنامه زمانبندی اعلام شده از سوی مرکز.

- اجرای طرح ملی فرکانس دریایی در کلیه استانهای ساحلی و ارائه نظرات و تغییرات احتمالی به مرکز.

- اعلام نظر هر یک از بنادر در خصوص تفاهم نامه با سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی.

- ترغیب شرکت های فعال در زمینه ایجاد تعمیرگاه ساحلی (SBM) و نظارت بر شرکت های موجود در هر استان.

- ارائه نظرات در خصوص بازنگری آیین نامه ایمنی شناورهای غیر کنوانسیون.

- انجام اقدامات لازم به منظور تاسیس ایستگاه Unmanned در مناطق پسابندر و گوگسر.

- جابجایی ایستگاه Unmanned کیشهر به منطقه رامسر.

- هماهنگی جهت دریافت اطلاعات هواشناسی دریایی از سکوهای نفتی و شناورها به منظور مقایسه با پیش بینی های دریافتی از هواشناسی استان در راستای ارتقاء کیفیت اینگونه پیامها.

- اشاعه فرهنگ در یانوردی از طریق برگزاری کارگاه های آموزشی-سمینار.

- شایان ذکر است اداره ارتباطات دریایی در همین راستا، در هر سال ۲ نشست با حضور مسئولان و کارشناسان ارتباطات دریایی کلیه بنادر کشور برگزار می نماید که اولین آن در ابتدای هر سال، به منظور برنامه ریزی و هماهنگی و

ارایه خط مشی و دریافت بازخورد از کارایی و اثر بخشی اقدامات انجام شده، برگزار می شود و دیگری، در پایان هر سال، جهت ارزیابی عملکرد بنادر و پایش اثر بخشی هر یک از فعالیتهای واگذار شده، بررسی موانع و مشکلات، ارائه راهکارها و تدوین اهداف سال آتی صورت می پذیرد. ■

دومین گردهمایی تخصصی مسئولین و کارشناسان ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در حالی در بندر خرمشهر برگزار شد که بر اساس گزارش ارائه شده در ابتدای جلسه توسط رئیس اداره ارتباطات دریایی بالغ بر ۹۳ درصد از مصوبات نشست قبلی با همکاری کلیه بنادر کاملاً اجرایی شده بود.

این نشست دو روزه با سخنرانی "شاهین ترکپور" معاون دریایی و بندری اداره کل بندر خرمشهر آغاز شد. وی ابراز امیدواری کرد که مصوبات این نشست موجبات ارتقاء هر چه بیشتر ارتباطات دریایی کشور را در سال آینده فراهم آورد.

رئیس اداره ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در این نشست تخصصی به پویایی ارتباطات و تحولات بی وقفه آن اشاره کرد و اهمیت تدوین اهداف بر اساس گام های استاندارد (SMART) و برنامه ریزی دقیق جهت اجرای هر یک از بندهای تدوین شده را راهکاری به منظور همسو شدن با پویایی بخش ارتباطات دانست. وی هدف گذاری را مهمترین عامل حرکت و خلق آینده ی مفید در بخش ارتباطات دریایی خواند و آن را به مثابه ترسیم جاده ای برای نیل به اهداف آتی دانست. "سعید خورسندی" همچنین، ضرورت برنامه ریزی و ایجاد هماهنگی به منظور اجرای صحیح وظایف را مهمترین عامل در دستیابی به موفقیت خواند.

در ادامه نشست، دستور کار آن، به شرح ذیل مطرح شد و هر یک از مسئولان بنادر، به تشریح اقدامات انجام شده در حوزه خود پرداختند. همچنین، شرکت کنندگان در این نشست، با بررسی و ارزیابی اقدامات، به ارایه ی پیشنهاد، جهت هر چه بهتر شدن نتایج پرداختند.

- تشریح اقدامات انجام شده جهت آمادگی ممیزی IMO
- راه اندازی سیستم LRIT و تفکیک وظایف سازمان و بنادر
- تشریح سیستم مدیریت یکپارچه بحران و امکانات و ویژگی های آن
- تشریح اقدامات انجام شده در زمینه مصوبات گردهم آیی بندر امیر آباد

- بررسی وضعیت مراکز رادیویی غیر وابسته

- راه اندازی GMDSS data base

- دستورالعمل ارسال پیام های هواشناسی از طریق پیام کوتاه

- بررسی وضعیت کمیته های راهبردی هواشناسی

- شناسنامه تجهیزات رادیویی بنادر

- تشریح طرح فرکانسی بنادر

- تشریح اهداف سال آتی

در پایان این نشست، رئیس اداره ارتباطات دریایی سازمان بنادر، ضمن جمع بندی مصوبات ابراز امیدواری کرد: «با همت و تلاش مضاعف و همکاری کلیه کارشناسان ذیربط در این بخش سال آینده را نیز که به لحاظ حجم اقدامات یکی از سالهای پرتراфик کاری خواهد بود، با

در نشست با معاون طرح و توسعه ی
اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان بررسی شد

کنترل تردد کامیون ها در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

سمیه گوران



به نظر می آید. در سال های اخیر، جوامع پیشرفته با بهره گیری از امکاناتی که به عنوان ره آوردهای فن آوری اطلاعات شناخته می شوند و با ایجاد سیستم های هوشمند حمل و نقلی (ITS)، زیرساخت های مناسبی، به منظور دستیابی متخصصین ترافیک به فن آوری های مطلوب و کارا در برنامه ریزی، هدایت و کنترل ترافیک فراهم آورده اند. در این خصوص، گفت و گویی با «جهانگیر نجاتی»، معاون طرح و توسعه ی اداره ی کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان انجام شده است که در ادامه می خوانید:

امروزه بنادر به عنوان یکی از حلقه های مهم زنجیره ی تأمین کالا در تجارت بین الملل به شمار می آیند و کشور مانیز، با وجود مرز گسترده ی آبی و دسترسی به آب های آزاد، از موقعیت مناسبی در اتصال به شبکه ی حمل و نقل دریایی برخوردار است.

از آنجایی که حمل و نقل کالا، به وسیله ی کامیون به عنوان یک روش حمل و نقل مقبول و فراگیر در کلیه ی فرآیندهای جابه جایی کالا استفاده می شود؛ افزایش مبادلات کالا و ضرورت استفاده از تکنیک ها و روش های کنترل تردد کامیون هادر جاده های کشور، امری اجتناب ناپذیر

اصلی، شامل: Reader – TAG – آنتن Host Application– Middleware– تشکیل شده است.

به طور کلی، RFID دارای کاربردهای متفاوتی مانند: ره گیری کالا، ره گیری خودرو، کنترل دسترسی و مانیتورینگ اجناس است. ولی کاربردهای عمده ی آن در بنادر، شامل: ره گیری کالا (مانند کالای جنرال کارگو و کالای کانتینری)، کنترل دسترسی و ره گیری کامیون است که در این طرح، مورد آخر به عنوان زیربنای اجرایی شدن پروژه ی هوشمندسازی بنادر، مد نظر قرار گرفته است.

● فن آوری RFID در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی چه کاربردهایی خواهد داشت؟ و به چه صورتی عمل خواهد کرد؟

در این پروژه، پیش از عملیاتی شدن طرح، باید به هر کامیون یک تگ دارای کد شناسه ی مشخص که شماره ی پلاک خودرو نیز در آن درج شده، داده شود. از سوی دیگر، فرض بر آن است که میان گیت ورودی کامیون ها و پایانه ی حمل و نقل، ارتباط On-line برقرار بوده و به محض صدور حواله ی بارگیری برای کامیون در پایانه ی حمل و نقل، مشخصات آن،

منعقد، و به موجب آن مقرر شد، بنادر ایران برای ردیابی کامیون های ورودی به بندر، از تکنیک های جدید ردیابی استفاده کنند. این در حالی است که کارشناسان منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، پیش از این، طرح مزبور را مورد مطالعه قرار داده بودند.

● فن آوری RFID چیست؟ و از چه ویژگی هایی برخوردار است؟

فن آوری RADIO FREQUENCY IDENTIFICATION که به اختصار RFID گفته می شود، تکنیک رادیویی جهت شناسایی اشیاء است. در یک سیستم RFID، اشیاء توسط برچسب های کوچکی اتیکت گذاری می شوند که قابلیت نگهداری و ثبت اطلاعات را دارند. این برچسب ها اطلاعات داده شده را توسط امواج رادیویی به گیرنده های مجاور ارسال کرده و گیرنده ها نیز، به نوبه ی خود، نسبت به دریافت و پردازش اطلاعات اقدام می کنند.

این قابلیت (انتقال اطلاعات میان برچسب ها و گیرنده ها)، امکان استفاده ی بالقوه در صنایع نیازمند به شناسایی دقیق، تشخیص هویت و ردیابی اشیاء را برای RFID فراهم می کند. یک سیستم RFID از پنج قسمت

● در ابتدا، در خصوص الزامات و ضرورت های اجرای چنین پروژه ای در بندر امام خمینی، توضیحاتی بفرمایید؟

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی به عنوان مهم ترین پایانه ی حمل کالای فله در ایران، به علت نزدیکی به بیش از ۷۰ درصد مراکز صنعتی و جمعیتی کشور و همجواری با منطقه ی آزاد اروند و منطقه ی ویژه ی اقتصادی پتروشیمی بندر امام، از شرایط ویژه و منحصربه فردی برای صادرات مجدد کالاهای وارداتی و محصولات نفتی و کاهش هزینه های حمل و بهای تمام شده ی کالا برخوردار است؛ به طوری که سالیانه حدود ۳۸ درصد از حجم کل مبادلات تجاری کشور، از طریق این بندر انجام می گیرد.

این امر سبب شده تا مدیران دومین بندر بزرگ تجاری کشور، به فکر سامان دهی تردد کامیون ها در محوطه ی بندری از طریق ایجاد سیستم مانیتورینگ، شوند.

در حال حاضر، بنادر بزرگ جهان از این فن آوری برای ردیابی کانتینر استفاده می کنند و بندر تجاری امام خمینی نیز، به صورت پایلوت، پیشگام در اجرای آن شده است. همچنین، در اردیبهشت سال ۱۳۸۸، توافق نامه ای بین سازمان بنادر و گمرک جمهوری اسلامی ایران

شناسایی مشکلات مربوطه، اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان اقدام به تعریف پروژه‌ی «مطالعه‌ی ره‌گیری کامیون در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی» با هدف رفع مشکلات مربوطه و ارایه‌ی راه‌حل‌هایی در این رابطه کرده است.

● **اجرای طرح RFID، چه مزایای دیگری را برای بنادر به همراه خواهد داشت؟**
در تجارت، آن‌چه حرف اول را می‌زند، زمان است. از این رو، برنامه‌ریزی دقیق و کارآمد در مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک داخل بندر، علاوه بر سرعت بخشیدن به کار بندری، صرفه‌ی اقتصادی نیز خواهد داشت. به طور مثال، خواب بیش از حد کامیون در محوطه‌ی بندری، سبب افزایش نرخ کرایه‌ی حمل بار می‌شود. از این رو، علاوه بر به تأخیر افتادن زمان انتقال مواد اولیه به کارخانه‌ها، سبب افزایش قیمت کالاهای تولیدی و سرانجام گرانی خواهد شد. این امر، جدای از استهلاک آسفالت و تجهیزات بندری است. زیرا آسفالتی که یک کامیون پنج ساعت روی آن توقف کند با آسفالتی که کامیونی به صورت گذرا از روی آن عبور کند، بسیار مستهلک‌تر است، از طرفی، توقف بیش از حد کامیون‌ها

ثبت می‌شود، امکان برخورد تنبیهی مناسب با رانندگان متخلفی که گاه چند بار با داشتن بار بیش از حد به باسکول مراجعه می‌کنند، فراهم آمده است و در ضمن، به کاهش سرعت تخلیه که باعث آلودگی سطح اسکله نیز می‌شود، کمک شده است.

مرحله‌ی ششم: خروج از بندر است که در پایان، کلیه‌ی خودروهای حامل بار غیر فله و آن دسته از خودروهای حامل بار فله‌ای که محموله‌ی آن‌ها در میزان مجاز تشخیص داده شده، به گیت خروجی مراجعه می‌کنند و در آن‌جا عملیاتی مشابه عملیات ورود خودرو صورت می‌پذیرد؛ با این تفاوت که پس از تشخیص کد شناسه‌ی خودرو و مطابقت آن با آرشیو کامیون‌های ورودی (جهت محموله‌های غیر فله) و یا مطابقت با آرشیو پلاک کامیون‌های مجاز به خروج (جهت محموله‌های فله) برای کامیون‌های حامل فله، پس از دریافت کلیه‌ی اطلاعات موجود در تگ و ثبت در بانک اطلاعاتی سایر اطلاعات آن، به‌جز کد شناسه، از تگ کامیون حذف می‌شوند تا سیکل مشابه جهت ورود بعدی به بندر مهیا شود و آنگاه کامیون اجازه‌ی خروج خواهد یافت.

● **اهداف کلان اجرای این طرح در بنادر چیست؟**

در حال حاضر، هیچ‌گونه سیستم مکانیزه‌ای برای مدیریت و مانیتورینگ فرآیند ره‌گیری کامیون‌ها در بنادر وجود ندارد که این امر، باعث ایجاد مشکلات متعددی همچون ایجاد صف‌های طولانی، نبود نظم کافی در محدوده‌ی بندری و به تبع آن، موجب اتلاف هزینه، زمان و انرژی شده است. در همین راستا و به منظور

شامل: پلاک خودرو، زمان، تاریخ و نام کشتی در دسترس اپراتور سیستم مستقر در گیت ورودی بندر خواهد بود. سپس مراحل ردیابی به شکل زیر انجام می‌شود:

مرحله‌ی اول: ورود به گیت که پس از نزدیک شدن خودرو به گیت ورودی، Reader موجود در گیت، کد شناسه‌ی تگ خودرو را شناسایی می‌کند و پس از تطبیق با مشخصات کامیون‌های موجود در بانک اطلاعاتی ارسالی از پایانه و ثبت زمان ورود در تگ و همچنین بانک اطلاعاتی موجود در شبکه، اجازه‌ی ورود به کامیون داده می‌شود. در این مرحله، همچنین امکان درج سایر اطلاعات تکمیلی در تگ خودرو، شامل: محدود کردن دسترسی خودرو به مسیرهای مشخص در محوطه‌ی بندری نیز وجود دارد.

مرحله‌ی دوم: تعیین مسیر خودرو که پس از ورود خودرو به محوطه‌ی بندر، کامیون به محل یکی از باسکول‌های موجود در بندر راهنمایی می‌شود. این مهم از طریق یک نمایش‌گر بزرگ در بدو ورود، به راننده اطلاع داده می‌شود.

مرحله‌ی سوم: توزین خودرو خالی که به محض ورود خودرو به باسکول، باز هم کد شناسه‌ی خودرو توسط Reader موجود در باسکول تشخیص داده شده و آنگاه پس از بررسی مجاز بودن کامیون جهت توزین، از طریق خواندن اطلاعات موجود در تگ، اجازه‌ی توزین خودرو با تغییر رنگ چراغ ترافیکی موجود از قرمز به زرد و باز شدن گیت ورودی باسکول داده می‌شود و پس از انجام توزین و ثبت وزن خالی خودرو، اطلاعات توسط Reader موجود در خروجی باسکول خوانده شده و رنگ چراغ ترافیکی از زرد به سبز تغییر و گیت خروجی باسکول نیز باز شده و اجازه‌ی خروج به خودرو داده می‌شود.

مرحله‌ی چهارم: ورود و خروج از اسکله را شامل می‌شود و از آن‌جا که در طرفین هر اسکله یک مجموعه Reader و آنتن‌های مربوطه نصب شده است، هنگام ورود و خروج کامیون از اسکله، زمان مربوطه در بانک اطلاعاتی درج می‌شود.

مرحله‌ی پنجم: توزین خودرو بارگیری شده است که پس از بارگیری، خودرو مجدداً جهت تعیین وزن محموله به باسکول (که می‌تواند همان باسکول یا یکی از سایرین باشد) مراجعه می‌کند و عملیاتی مشابه سیکل توزین خودرو خالی روی آن پیاده می‌شود؛ با این تفاوت که در صورت بیش‌تر بودن محموله از حد مجاز، چراغ ترافیکی به‌هنگام باز شدن گیت خروجی به جای تغییر وضعیت از زرد به سبز، از زرد به قرمز تغییر رنگ می‌دهد و یک پیغام صوتی که گویای میزان اضافه‌بار است، راننده را آگاه می‌کند تا به محل اسکله عودت و نسبت به کاهش محموله اقدام و آنگاه جهت توزین مجدد، مراجعه کند. به‌لحاظ آن‌که کلیه‌ی مراحل در رکورد مربوط به خودرو

در اردیبهشت سال ۱۳۸۸، توافق‌نامه‌ای بین سازمان بنادر و گمرک جمهوری اسلامی ایران منعقد، و به موجب آن مقرر شد، بنادر ایران برای ردیابی کامیون‌های ورودی به بندر، از تکنیک‌های جدید ردیابی استفاده کنند.





در یک سیستم RFID، اشیاء توسط برچسب‌های کوچکی اتیکت‌گذاری می‌شوند که قابلیت نگهداری و ثبت اطلاعات را دارند. این برچسب‌ها اطلاعات داده‌شده را توسط امواج رادیویی به گیرنده‌های مجاور ارسال کرده و گیرنده‌ها نیز، به نوبه‌ی خود نسبت به دریافت و پردازش اطلاعات اقدام می‌کنند.

در محوطه‌ی بندری، به‌مرور زمان، سبب ایجاد مشکلات زیست‌محیطی و ضایعات خودرویی می‌شود. همه این اتفاقات باعث می‌شود عمر تجهیزات بندری اگر ۳۰ سال برآورد شده، به ۱۵ تا ۲۰ سال کاهش یابد که در نتیجه، مستلزم صرف سرمایه‌گذاری و اعتبار جدید برای نوسازی آن‌ها خواهد شد. این در حالی است که از اعتبار هدررفته می‌توان برای مجهزتر کردن بندر استفاده کرد. اجرای طرح RFID، به چرخه‌ی اقتصادی کشور کمک شایانی خواهد کرد. کنترل دقیق تردد خودروها در مجتمع بندری امام خمینی، امکان مانیتورینگ زمان توقف خودروها و برخورد با توقف بی‌جا در محوطه‌ی بندری، استخراج آمار و نرم تخلیه‌ی کشتی‌ها، کاهش زمان و تسریع در عملیات، کاهش خطا و اشتباه در عملیات توزین، به حداقل رساندن تماس نیروی انسانی با ارباب رجوع که باعث تسریع جریان عملیات خواهد شد و استخراج Service Time و Idle Time کامیون‌ها، از مزایای مهم این طرح است.

● **چه ضرورت‌هایی باعث مکانیزه کردن فرآیند ورود و خروج کامیون‌ها در مجتمع بندری امام خمینی شده است؟** افزایش عملکرد بندر در زمینه‌ی تخلیه و بارگیری کالا از سویی، افزایش توان بندر در جذب کالا و کشتی و خروج کالا از بندر به وسیله‌ی کامیون‌ها، همچنین افزایش ترافیک و تراکم کامیون‌ها ناشی از افزایش عملکرد و افزایش خطرات تردد و خسارت‌های جانی و مالی به محوطه، امکان و تأسیسات بندری ناشی از افزایش عملکرد بندر در افزایش تردد کامیون‌ها و نیز حرکت یکپارچه‌ی زنجیره‌ی

حمل‌ونقلی کشور به سمت سیستم EDI و کمک به پایش شاخص‌های بندری، ما را برآن داشت که به سمت مکانیزه نمودن ثبت داده‌ها پیش برویم.

به طور مثال، کنترل و برنامه‌ریزی ورود و خروج کامیون‌ها از گیت ورودی بندر و حرکت آن‌ها به سمت باسکول و توزین خالی کامیون، خروج کامیون از باسکول و حرکت به سمت حوزه‌های تعیین‌شده جهت بارگیری کامیون‌ها، صدور مجوز بارگیری کامیون‌ها، حرکت کامیون‌ها به محوطه و امکان بندری برای بارگیری، انجام عملیات بارگیری و حرکت کامیون به سمت پایانه‌ی مربوطه به‌منظور دریافت بیجک و حرکت کامیون به سمت باسکول جهت توزین پر و حرکت کامیون بعد از توزین پر به سمت مبادی خروج، از جمله اقدامات مکانیزه‌ی ورود و خروج کامیون‌ها در این مجتمع به شمار می‌آیند.

در وضعیت فعلی، هیچ‌گونه اطلاعات و داده‌های مربوط به شماره‌ی کامیون، تاریخ و ساعت ورود و خروج ثبت نمی‌شود. در حال حاضر، مانیتورینگ در سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور، به عنوان یک اصل مهم و اساسی در جهت اجرای سیستم EDI به منظور کنترل تردد کامیون‌ها در کلیه‌ی سطوح جاده‌های کشور، در دستور کار قرار دارد. بنابراین، ضروری است تا مجتمع بندری امام خمینی نیز به منظور ایجاد بستر لازم در راستای فراهم‌آوری منابع و امکانات جهت کنترل زمان ورود و خروج کامیون‌ها به بندر، در کلیه‌ی ایستگاه‌های فوق‌الذکر و انجام مانیتورینگ برای مدیریت و بهینه‌سازی جریان ترافیک داخلی به عنوان یکی از شاخص‌های عملکردی، اقدام لازم جهت تامین فن‌آوری را به عمل آورد.

● **در هنگام اجرای این طرح، سایر ذینفعان چگونه از مزایای آن بهره‌مند می‌شوند؟** «تسریع در انتقال کالا به مقصد» و «کاهش هزینه‌های باربری»، ازجمله‌ی مزایای عمده‌ی اجرای این طرح به شمار می‌رود که برای گمرک، تسریع در کنترل ورود و خروج کامیون‌ها و کاهش احتمال خطا در فرآیند کنترل را دربردارد و برای امور بندری، استخراج Service و Idle Time تردد کامیون‌ها در بندر، مانیتورینگ عملکرد گلوگاه‌های عملیاتی، مانند: گیت‌های ورود و خروج، باسکول‌ها و اسکله‌ها، امکان اتخاذ تصمیمات بهینه و متناسب با شرایط و استخراج نرم تخلیه‌ی تقریبی کشتی‌ها را در پی خواهد داشت. برای افراد گارد و حراست، امکان موقعیت‌یابی هر کامیون خاص به صورت منطقه‌ای، امکان جلوگیری از ورود کامیون‌های متخلف، امکان بررسی سیر تردد کامیون‌های خاص در بندر هنگام لزوم و نهایتاً برای پایانه، امکان تعیین تعداد کامیون‌های موجود در بندر در هر لحظه و هماهنگی با پایانه، جهت عدم

ارسال کامیون بیش‌تر در مواقع لزوم را در بر دارد.

● **چه توانمندی‌هایی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی جهت اجرای مانیتورینگ حمل و نقل داخلی وجود دارد؟**

وجود اداره‌ی تخصصی تبادل اطلاعات الکترونیکی در سطح اداره‌ی کل بندر و دریانوردی استان خوزستان (اداره‌ی آمار و انفورماتیک)، وجود متخصصین کارآزموده و آموزش‌دیده در سطح اداره‌ی کل (به صورت کمی و کیفی)، وجود شرکت‌ها و متخصصین بخش خصوصی توانمند در سطح استان و شهرستان در جهت پیاده‌سازی سیستم مانیتورینگ مدیریت عملیات بندری فرآیند حمل و نقل داخلی بندر، توجه ویژه‌ی مدیران ارشد اداره‌ی کل به توسعه‌ی فن‌آوری IT و ایجاد بستر مانیتورینگ عملیات بندری، انجام برخی اقدامات و ایجاد بستر مناسب جهت اجرای سیستم هند هلد (EDI) در راستای اجرای سامانه‌ی پایش، مجهز بودن مجتمع بندری به فیبر نوری و رشد مناسب نرم‌افزاری سیستم‌های عملیات بندری در سطح جهان و کشور سبب می‌شود تا در اجرای طرح RFID با مشکل خاصی مواجه نشویم.

● **جهت اجرای طرح، چند فاز عملیاتی برای آن تعریف شده و شامل چه مواردی است؟**

با وجود این‌که هدف کلان پروژه، مانیتورینگ تردد کامیون در کل محوطه‌ی بندری است و به دلیل گستردگی سطح پوشش، تصمیم برآن شد که اجرای آن در چند فاز، از قبیل اجرای پروژه در گلوگاه‌های نمونه، شامل: گیت‌های ورودی و خروجی، باسکول‌ها، دو اسکله‌ی نمونه، یک انبار مسقف و یک انبار خاکی باشد. پس از آن، تصمیم پوشش به کلیه اسکله‌ها و انبارهای مسقف، انبارهای خاکی، پایانه‌ی کانتینر و محوطه سیلو انجام خواهد گرفت.

همچنین، پس از اجرای پروژه در محوطه‌ی اصلی بندر که دارای بیش‌ترین آمار تردد کامیون‌ها است، امکان توسعه‌ی محدوده‌ی اجرا به سایر مناطق مانند: اراضی پشتیبانی و نیز سایر موضوعات مانند: ردیابی ماشین‌آلات بندری نیز، به عنوان فاز توسعه‌ای پیش‌بینی شده است.

● **در حال حاضر، طرح RFID در چه مرحله‌ای قرار دارد؟ و هزینه‌ی اجرای آن چه میزان برآورد شده است؟**

هم اکنون، گیت ورود و خروج کامیون و همچنین باسکول‌های دسترسی ۲۰، ۲۶ و ۳۰ به این سیستم مجهز شده‌اند. کل هزینه‌ی انجام‌شده جهت اجرای طرح، بالغ بر ۳۰۰۰ میلیون ریال بوده است. ■

در نهمین نشست شورای عالی اتحادیه‌ی دانشگاه‌ها
و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی بررسی شد

نقش مراکز آموزشی دریایی در تدوین نقشه‌ی جامع علمی کشور

در سالروز ملی خلیج فارس، نهمین نشست اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی، با حضور رؤسا و نمایندگان دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، دانشگاه گیلان، دانشگاه علوم کشاورزی و منابع طبیعی ساری، دانشگاه شهید چمران اهواز و مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، دهم اردیبهشت‌ماه سال جاری در محل دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، برگزار شد.

علوم و فنون دریایی و اقیانوس‌شناسی در حوزه‌ی آموزش عالی، پژوهشی و فن‌آوری، تأکید کرد و نیاز به تشکیل کارگروه‌های تخصصی با دبیری مسئولان مدیریت دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر و همکاری با کمیته‌ی ملی اقیانوس‌شناسی در برنامه‌ی دوسالانه آن کمیته (که با توجه به سند چشم‌انداز برنامه‌ی ۵ ساله توسعه‌ی کشور، نقشه جامع علمی کشور، فعالیت‌های کمیسیون بین دولتی اقیانوس‌شناسی و نیز سیاست‌گذاری‌های کمیته ملی و برنامه دوسالانه‌ی یونسکو تهیه شده است) را، یادآور شد.

اتحادیه‌ی دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی بر اساس اهداف و محورهای همکاری دارای ۵ کمیته‌ی تخصصی، شامل: دانشجویی و فرهنگی، آموزشی، پژوهشی و فن‌آوری، مالی و پشتیبانی و روابط عمومی و امور بین‌الملل است. اعضای این کمیته‌های تخصصی، معاونین یا مدیران مربوطه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی هستند. رئیس هر کمیته توسط اعضای آن و برای مدت دو سال با رأی نصف به‌علاوه‌ی یک عضو انتخاب و برای صدور حکم به رئیس اتحادیه معرفی می‌شود. کمیته‌های تخصصی، حداقل سه‌بار در سال تشکیل جلسه داده و نتایج جلسه را در قالب گزارشی مدون به دبیر شورای عالی اتحادیه ارائه می‌دهند. هم‌اکنون دبیرخانه دایمی این اتحادیه، در محل مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی مستقر است.

در پایان این نشست، مقرر شد: نشست بعدی شورای عالی اتحادیه در روز چهارشنبه ۱۸ خرداد ماه سال جاری، مصادف با «روز جهانی اقیانوس» و همزمان با انجام دومین گشت دریایی در دریای خزر، در پژوهشکده‌ی حوضه‌ی آبی دریای خزر دانشگاه گیلان برگزار شود. ■

و شهید چمران اهواز نیز، به عضویت اتحادیه درآمد.

طی برگزاری نشست، دستور جلسه‌ی نهمین نشست اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی مبنی بر ارائه‌ی گزارشی از اقدامات انجام شده توسط دبیر اتحادیه، بررسی عضویت‌های جدید، بررسی تشکیل کارگروه‌های تخصصی (دانشجویی و فرهنگی، آموزشی، پژوهشی و فن‌آوری، مالی و پشتیبانی و روابط عمومی و امور بین‌الملل)، بررسی نحوه‌ی افزایش همکاری بین اعضای اتحادیه و بررسی اولیه برای تدوین برنامه‌های میان مدت و بلندمدت اتحادیه، مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت.

در این نشست، «دکتر وحید چگینی»، رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، از بنیان‌گذاران اتحادیه، خواستار توجه بیشتر مسئولان کشور به حوزه‌ی دریا و اقیانوس‌شناسی شد و از رؤسای دانشگاه‌ها و نمایندگان آنها در اتحادیه، نقش‌آفرینی بیشتر برای حمایت از طرح‌ها و پروژه‌های دریایی و اقیانوس‌شناسی را درخواست کرد. وی همچنین پیشنهاد کرد که دانشگاه‌ها برای تدوین نقشه‌ی جامع علمی کشور در حوزه‌ی دریا و اقیانوس و تدوین برنامه‌های علوم و فنون دریایی و اقیانوس‌شناسی در حوزه‌ی آموزش عالی، پژوهشی و فن‌آوری، پیش‌قدم شوند.

از مهم‌ترین دست‌آوردها و تصمیمات اتخاذ شده در این نشست، می‌توان به ضرورت ایجاد وب‌گاه مستقل اتحادیه، عضویت دانشگاه علوم کشاورزی و منابع طبیعی ساری، دانشگاه صنعتی نوشیروانی بابل و دانشگاه شهید چمران اهواز، در اتحادیه اشاره و بر همکاری منسجم و مستمر بین اعضا برای تدوین نقشه‌ی جامع علمی کشور در حوزه‌ی دریا و اقیانوس، همکاری جهت تدوین برنامه‌های

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، در آغاز این نشست، «دکتر مسعود صدری نسب»، رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر و رئیس ادواری اتحادیه، ضمن خوشآمدگویی به حاضران، به نحوه‌ی ایجاد اتحادیه و همچنین، پاسداری از نام خلیج همیشه فارس اشاره کرد و نقش اتحادیه را در ایجاد هماهنگی و گسترش تعامل آموزشی و پژوهشی میان دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی دریایی کشور، ارتقای سطح علوم و فنون دریایی در جهت پیشبرد اهداف راهبردی جمهوری اسلامی ایران و افزایش سطح همکاری‌های اتحادیه با انجمن‌ها، سازمان‌ها و ارگانه‌های دریایی دولتی و غیر دولتی مثبت خواند و بر همکاری منسجم اعضا تأکید کرد.

«دکتر عبدالعلی شرقی»، مشاور پژوهشی مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی و دبیر ادواری اتحادیه در این نشست، ضمن اشاره به فعالیت‌ها و برنامه‌های آینده‌ی اتحادیه، مهم‌ترین اهداف این اتحادیه را تقویت فرهنگ مشارکت و کار جمعی بین اعضا به منظور فراهم آوردن امکانات، توسعه‌ی کمی و کیفی آموزش عالی، بحث و بررسی و ارائه‌ی نظر در مورد اهداف و سیاست‌های کلان و راهبردهای آینده‌ی دریایی کشور به مراکز تصمیم‌ساز، تهیه‌ی طرح‌ها، برنامه‌ریزی و اجرای دوره‌های مشترک آموزشی و پژوهشی دریایی و نیز، مشارکت در انجام پروژه‌های تحقیقات دریایی کشور، شناسایی توانمندی‌ها و رسیدن به حد مطلوب بهره‌برداری از امکانات موجود و بالقوه‌ی اعضا، گسترش همکاری با انجمن‌ها، سازمان‌ها و ارگانه‌های دریایی و ارتقای فرهنگ دریایی در کشور برشمرد و گفت: «در حال حاضر، اتحادیه دارای ۱۳ عضو فعال می‌باشد و قرار است ۳ عضو جدید دیگر، شامل؛ دانشگاه‌های علوم کشاورزی و منابع طبیعی ساری، صنعتی نوشیروانی بابل

دریایی که پیوسته از نو آغاز می شود

معرفی یک شاعر دریایی -۱۴

(پل والری)

احمد رضا زریو

جهانی رسید، سال ۱۹۳۷، کرسی شعر «کالج فرانسه» به افتخار او بنا نهاده شد و سرانجام در سال ۱۹۳۹، سمت ریاست افتخاری انجمن نویسندگان، آهنگسازان و ناشران موسیقی را دریافت کرد. پل والری، در زمان اشغال فرانسه، همکاری با آلمان‌ها را نپذیرفت و باعث شد، پست خود را در مرکز دانشگاهی نیس از دست بدهد. والری، چند ماه پس از پایان جنگ دوم جهانی، در ۲۰ ژوئیه سال ۱۹۴۵ از دنیا رفت. بعد از مراسم تشییع جنازه ملی، به درخواست «شارل دو گل»، رئیس جمهور وقت فرانسه، در زادگاهش سته، در قبرستانی کنار دریا، به خاک سپرده شد.

نادیده و نشناخته ماندم همه‌ی عمر

دانی که چه ام؟ عطر دلاویزم من.

گه مردم و گه زنده شدم در نفس صبح

بر بال نسیم سحری در سفرم من.

تحقیقات والری، بیان‌گر نگرانی او به بقای تمدن، آینده‌ی «قوانین روح»، نقش ادبیات در شکل‌گیری و پیشرفت انسان است. وجه فلسفی والری، به خاطر انتشار دیرپه‌نگام یادداشت‌هایش، کم‌تر شناخته شده است. با این حال، وی در عصر حاضر، به عنوان یکی از متفکران برجسته‌ی ساختارگرا شناخته می‌شود؛ هر چند ارتباط وی با فلسفه، بسیار خاص است. به عبارتی، با وجودی که تحت تاثیر مستقیم دکارت بود، از او به شدت انتقاد می‌کرد.

از دیگر آثار پل والری، می‌توان به کتاب‌های زیر اشاره کرد: مقدمه ای بر روش لئوناردو داوینچی (۱۸۹۵)، بحران روح (۱۹۱۹)، روح و رقص (۱۹۲۳)، گفت و گو با سایه (۱۹۲۳)، گفت و گو راجع به قدرت فهم (۱۹۲۵)، آمفیون (۱۹۳۱)، نگاهی به دنیای فعلی (۱۹۳۱)، قطعاتی راجع به هنر (۱۹۳۱)، دو مرد در دریا (۱۹۳۲)، چندین کتاب نیز، پس از مرگ وی به چاپ رسیده است که از معروفترین آن‌ها می‌توان به فاوست من (۱۹۴۶) و داستان‌های قطعه قطعه (۱۹۵۰) اشاره کرد.

شعر والری، در آمد و شدی مداوم بین جهان لرزان و مری و تجرید عقلایی است و بررسی این دو حوزه، یعنی قوانین مطلق دانستگی و امکانات محدود زندگانی و تضادهایی که جدا کردنشان از یکدیگر ناممکن است، ما را با موضوع واقعی شعر او روبه‌رو می‌کند. این تضاد عجیب، که به هر حال، موضوعی کاملاً دور از عواطف شعر رمانتیک است، او را به نوشتن برخی از اصیل‌ترین اشعاری بر می‌انگیخت، که تا کنون سروده شده است. نمونه‌ای از این درون‌مایه که ظرفیت کامل عام‌ترین و شاید رضایت‌بخش‌ترین شعر والری را نشان می‌دهد، شعر «گورستان دریایی» است. در این

پل والری (Paul Valéry)، نویسنده، شاعر و ادیب بزرگ فرانسوی، در ۳۰ اکتبر ۱۸۷۱ میلادی، در «سته» (Sète)، شهری در جنوب فرانسه و در خانواده‌ای متوسط به دنیا آمد. پدرش، کارمند گمرک بود ولی خود والری، به دریا و مظاهر آن علاقه داشت، و از آن جا که بیش‌تر آثارش با دریا مرتبط است، به او لقب «شاعر دریایی» داده‌اند. او تحصیلات ابتدایی‌اش را در شهر خود و دوران دبیرستان را در شهر «مونپولییه» (Montpellier) گذراند. با تمام علاقه‌ای که به ریاضیات، ادبیات و موسیقی داشت، در سال ۱۸۸۹، تحصیل در رشته‌ی حقوق را آغاز کرد. در همین سال بود که با آندره ژید، مالارمه و پی‌یر لویس (شاعر و نویسنده‌ی فرانسوی) آشنا شد. او، پی‌یر لویس را «راهنمای معنوی» خویش می‌نامید. اولین اشعار او نیز، همین زمان در «مجله‌ی دریایی ماری» به چاپ رسید. با انتشار روز افزون آثار او، بسیاری از روشنفکران آن زمان فرانسه، او را شاعری جدی تلقی کردند؛ هر چند، برخی از اندیشه‌های وی، رنگ یاس‌های فلسفی فیلسوفان آن دوران فرانسه را به خود گرفته بود. شعر والری، در این دوره‌ی زمانی، بیش‌تر رویکردی سمبولیک دارد. در یکی از شب‌های اکتبر سال ۱۸۹۲، حس‌ی به او دست داد که از آن، به عنوان «بحران جدی وجودی» نام می‌برد. به شهادت یادداشت‌هایش، از آن پس، او خود را مجبور کرد، هر روز صبح، همه‌ی اندیشه‌هایش را بنویسد تا پس از آن، احساس کند باقی روز را مانند احمقی گذرانده است. در سال ۱۸۹۴ و قبل از پایان تحصیلات در رشته‌ی حقوق، به پاریس رفت و به عنوان منشی وزارت جنگ، به فعالیت پرداخت. همین زمان است که با «پل لتود» (نویسنده‌ی فرانسوی) آشنا شد. اشتغال به کار دولتی و همکاری با مدیر وقت آژانس خبری هلاو، به نوعی، آغاز سکوت شاعرانه وی را به دنبال داشت؛ هر چند به نوشتن یادداشت‌های روزانه‌اش ادامه می‌داد؛ نوشته‌هایی که بعد از مرگ او منتشر شدند. این نوشته‌ها، از ماندگارترین و با ارزش‌ترین آثار بر جای مانده از او، محسوب می‌شوند.

در سال ۱۹۱۷، تحت تاثیر آندره ژید، با سرودن «پارک جوان»، به دنیای شاعری برگشت؛ شعری که موفقیت زیادی برای او به دنبال داشت. چند سال بعد نیز، «گورستان دریایی» (۱۹۲۰) و مجموعه‌ی «جذابیت‌ها» (۱۹۲۲) را سرود. بعد از جنگ جهانی اول، پل والری، به «شاعر دولتی» شهرت یافت. او در سال ۱۹۲۴، ریاست انجمن قلم فرانسه، زیر مجموعه‌ی انجمن بین‌المللی قلم (Pen Club)، را بر عهده گرفت و سال بعد نیز، به عنوان یکی از اعضای آکادمی فرانسه انتخاب شد. در سال ۱۹۳۲، به موزه‌ی ملی وارد شد و سال بعد از آن، ریاست «مرکز دانشگاهی نیس» را بر عهده گرفت. سال ۱۹۳۶، به ریاست کمیسیون تحلیل همکاری فرهنگی برای برگزاری یک نمایشگاه

نمی‌خواهم مطلبی را بیان کنم، بلکه می‌خواهم کاری انجام دهم و آن چه مردم می‌خوانند، شوق من به عمل به آن کارها است.»
با این همه، اشعار او، از زیبایی ویژه و خاص خود بی‌بهره نیست:
ای چشمه لاجوردین،
من که در میان این نی‌ها دور افتاده‌ام
از صمیم دل، از زیبایی غم‌انگیز خود ملولم.
ای آب پر چین،
ای چشمی که در زیر حجابی از شعله،
آن همه خواب در خود پنهان داری،
ای سکوت من... ■

شعر پل والری، دریا نمادی از بی‌کرائگی روح انسان است و شاعر، روح را دچار زوال می‌بیند.

این سقف آرام که در آن، کبوتران گام می‌زنند
در میان کاج‌ها و گورها می‌تپد
نیم‌روز، در آن‌جا دریا را با آتش‌ها در هم می‌آمیزد
دریایی که پیوسته از نو آغاز می‌شود
ای جبران پس از اندیشه‌هایی که،
همچون نگاهی مدید بر آرامش خدایان است...

این شعر که آغاز بازگشت وی به شاعری، پس از دوره‌ی طولانی خاموشی است، با استعاره‌های شگفت‌آوری از قایق روی آب که از ساحل دور می‌شود آغاز می‌شود و نمایی است از شاعر که نیم‌روز، در کنار «گورستان دریایی» ایستاده است. خورشید، گویی بر فراز سر او ساکن مانده، آب دریا همچون سطح صاف بامی دیده می‌شود که روی آن، قایق‌ها همانند کبوتران گام می‌زنند. ظاهراً جهان برون در این لحظه، مطلقاً که والری همیشه به سوی آن باز می‌گردد و همیشه مجذوب آن بوده است، را مجسم می‌سازد. با این همه، او فریاد بر می‌آورد:

«ای نیم‌روز، نیم‌روز بی‌جنبش
من در تو همان دگرگونی پنهانم،
خراشی هستم بر الماس عظیم تو.»

حقیقت این است که در اشعاری نظیر «گورستان دریایی»، ایده‌های واقعی و تفکرات عام ملموس وجود ندارند و معنای ساده ثانوی موجود نیست. در آن، بازسازی دقیق رابطه‌ی مدام و متغیر آگاهی بشری نسبت به اشیا است. نیم‌روز طبیعت غیر زنده است، اما همچنین، مطلقاً در دانستگی شاعر و بیست سال غیر فعال بودن او است؛ و نیز، تنها خود نیم‌روز است که در لحظه‌ای دیگر، موجود نخواهد بود و دیگر نه آرامشی خواهد بود و نه ظهیری و دریا که در طول آن لحظه‌های سکون، بخشی از الماس بزرگ طبیعت را می‌سازد، تصویری از سکوت شاعر است که در لحظه‌ای، همچنان که نسیم فرا می‌رسد تا دریا را به جنبش در آورد، برای بروز اظهار ناگهانی، راه باز خواهد کرد و این اظهار، خود شعر است.

ترجمه‌ی اشعار والری (و پرداختن به اشعار شاعران سمبولیست) بسیار دشوار و در مواردی، ناممکن است؛ و این، به خاطر تصاویر تجریدی و وصفی همراه با ابهام در اشعار او است. خود او تصریح می‌کند که: «گاه از من می‌پرسند که خواهان بیان چه موضوعی بوده‌ام؟ جواب این است که من

