



ISSN: 1023-6957

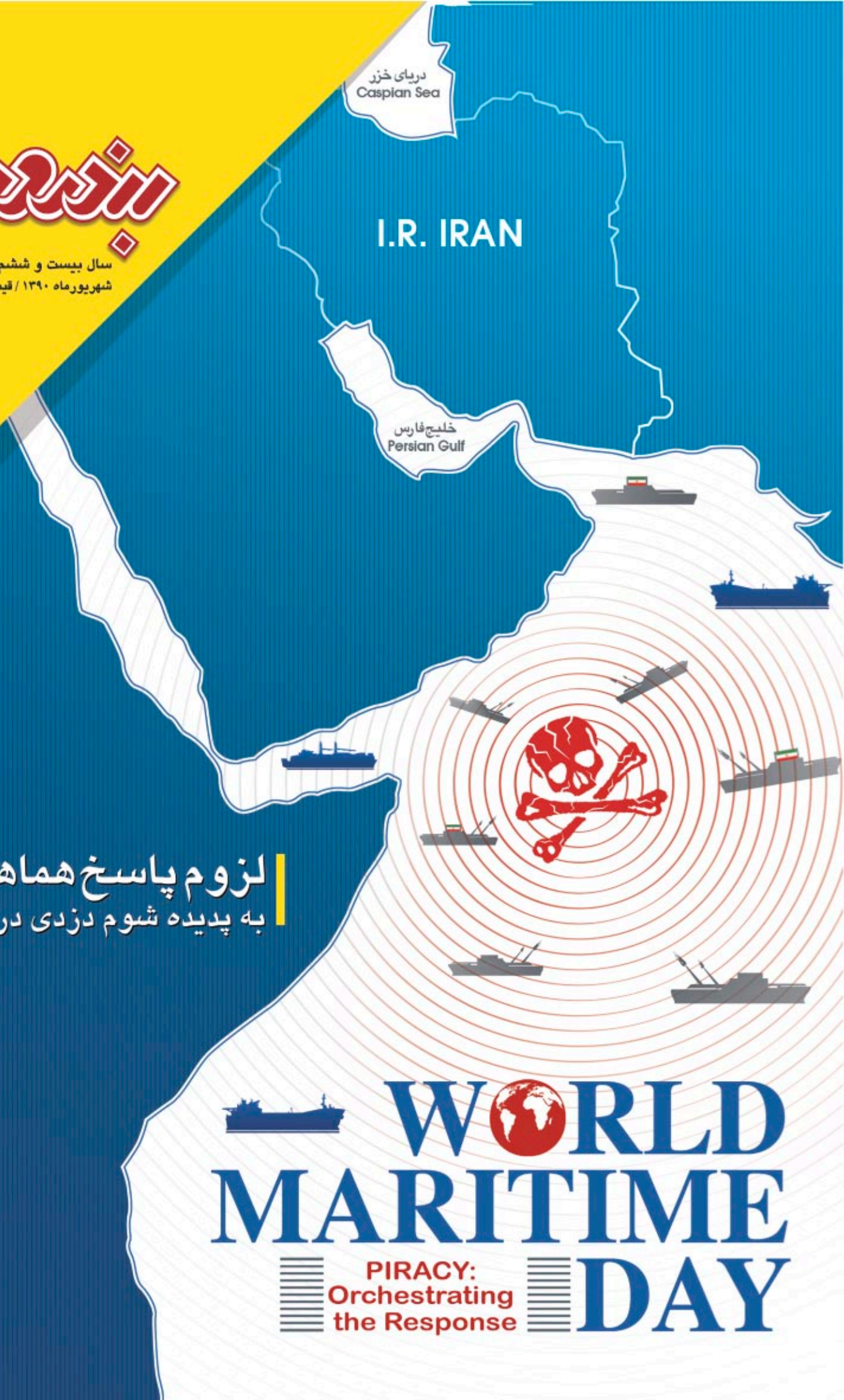
سال بیست و ششم / پیاپی ۱۸۲
شهریورماه ۱۳۹۰ / قیمت ۵۰۰ تومان

دریای خزر
Caspian Sea

I.R. IRAN

خلیج فارس
Persian Gulf

لزوم پاسخ هماهنگ
به پدیده شوم دزدی دریایی



 **WORLD**
MARITIME
 **PIRACY:**
Orchestrating
the Response  **DAY**

روز جهانی دریانوردی بر تمامی دریادلان کشور مبارک باد.

در این شماره می‌خوانید:

- آینده‌ی متعالی کشور در گرو توسعه‌ی دریای محور..... ۲۶
- اعطای تسهیلات بانکی بدون بهره برای تأمین شناور مسافری..... ۲۸
- رویکرد جدید بنادر در برنامه پنجم توسعه..... ۳۲
- صنعت دریانوردی، ثروت جهانی..... ۳۶
- طرح سازمان بین‌المللی دریانوردی برای ریشه‌کنی دزدی دریایی..... ۴۲
- مردم را به زندگی در مناطق ساحلی ترغیب کنیم..... ۴۴
- ایران نیازمند وزارت دریاداری است..... ۴۸
- بحران جهانی اقتصاد، صنعت دریانوردی را دچار چالش‌های سهمگین کرده است..... ۵۲
- بدون حمایت جدی از تعاونی‌های حمل و نقل دریایی ... ۵۴
- ثروت‌آفرینی از دریا با پرداخت حقوق بین‌المللی به دریانوردان میسر می‌شود..... ۵۸
- تلاش کنیم دریا محور توسعه‌ی اجتماعی شود..... ۶۲
- رویدادهای دریایی ایران..... ۷۶
- تسهیل حضور کارشناسان در اجلاس‌های بین‌المللی دریایی..... ۸۰
- برنامه سازمان بنادر برای تشکیل موسسه رده‌بندی تمام عیار ایرانی..... ۸۶
- قضاوت حرفه‌ای برای برخورد با شناورهای غیر استاندارد..... ۹۲
- طراحی‌های فراتر از نیاز..... ۹۶
- رویدادهای دریایی جهان..... ۹۸
- استراتژی‌های واکنشی با پدیده‌ی دزدی دریایی..... ۱۰۲
- دومین مانور جست و جو و نجات دریایی در آب‌های هرمزگان برگزار شد..... ۱۱۰
- رویدادهای بندری کشور..... ۱۱۴
- کتاب اقتصاد حمل و نقل دریایی به چاپ چهارم رسید..... ۱۲۰
- پیش‌بینی‌های تخیلی دیروز، اختراعات واقعی امروز..... ۱۲۲

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرمسئول و سردبیر: محمد رضا امامی

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

گزارشگران: سکینه صارمی، مسعود عباس زاده

ابراهیم زارع، منوچهر محمدی

عکاسان: مریم پناهنده، پرهام بنی عباس، یاسر علی بخشی

ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نوروز محمدخانی

امور اداری: احمد رضا زریو

امور اجرایی و توزیع: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریار

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

طراحی، صفحه‌آرایی، 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 می‌شود.
- ارسال متون اصلی ترجمه‌شده، جداول و نمودارها و خلاصه‌ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
- ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی‌باشد.
- علاقه‌مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می‌توانند به نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.

آینده‌ی متعالی کشور در گرو توسعه‌ی دریا محور

روز جهانی دریانوردی، یادآور موجودیت زنجیره ی لجستیکی است که زیرساخت تجارت جهانی را تشکیل می دهد و از سازندگان آن در هر نقطه ای از جهان تا مشتریان در سایر نقاط را شامل می شود. امروزه تجارت جهانی، وابستگی بسیار دامنه داری به صنعت حمل و نقل دریایی دارد و سرعت تجارت جهانی، فراتر از تولیدات جهانی، با شتاب فزاینده ای روبه رو است که پیامد آن، بی شک، توسعه ی روزافزون حمل و نقل دریایی (سخت افزاری و نرم افزاری) در سطح نظام بین المللی است. در شرایط امروز با ورود تکنولوژی های جدید و بهره گیری از فن آوری اطلاعات (IT) در ابعاد مختلف از جمله: GIS, GPS, VTS, AIS, ACIS و نیز، وجود پایانه های کانتینری هوشمند مجهز به AEI-AGV و سایر فن آوری های موجود بندری و دریایی، ایجاب می کند که با بهره گیری از خردمندی اقتصادی، به نحوی اقدام به برنامه ریزی کرد که نمودار هزینه ی کل و درآمد کل در فاصله مطلوب تری به نقطه سربه سر (BEP) نزدیک شود و



سوددهی بنگاه‌های اقتصادی فعال در این عرصه، سریع‌تر فراهم آید.

این اقدام در شرایط توسعه‌ی حجم تولیدات و تجارت جهانی، در صورتی امکان‌پذیر است که در مرحله‌ی اول، توجه و عنایت ویژه‌ای به تربیت نیروی انسانی واجد شرایط و متناسب با اقتضائات زمانی و مکانی موجود صورت پذیرد و در مراحل بعد، بنادر به امکانات جدید مجهز شوند و از سطح بنادر تخلیه و بارگیری به سوی دست‌یابی به قابلیت‌های بنادر نسل سوم، با ایجاد ارزش افزوده‌ی بالا همراه با برخورداری از فعالیت‌هایی برای دسته‌بندی، همگون‌سازی، تکمیل، تعمیر و نگهداری و تولید و توزیع و انبار کردن کالاها و ... حرکت کنند و بنادر هاب و کانونی نیز، در کشورهای دارای مزیت، توسعه یابند. اکنون هم راستا با توسعه و تجهیز بنادر، صنعت حمل و نقل دریایی نیز، به سمت بهره‌گیری از کشتی‌های بزرگ‌تر و دارای ظرفیت بیش‌تر در حرکت است که این مهم، هم نرم‌افزار و هم سخت‌افزار عملیات کشتیرانی را دچار تغییرات ماهوی کرده است و کشورهایی که از بستر لازم برای بهره‌گیری از این مزیت برخوردارند، باید با اتخاذ تدابیری مبتنی بر همراستایی و برنامه‌ریزی در جهت بهره‌گیری از ناوگان و نیروی انسانی مناسب و دارای مزیت اقتصادی حرکت کنند.

در این شرایط در کشور ما برای رسیدن به افق متعالی چشم‌انداز ۱۴۰۴ در منطقه‌ی هدف (آسیای جنوب غربی)، باید به چگونگی بهره‌گیری افزون‌تر از ظرفیت‌ها و موقعیت‌های جمهوری اسلامی ایران (ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک) اندیشید و در فضای زنجیره‌ی لجستیک جهانی، با نگاه توسعه‌ی دریامحور و بهره‌وری از دریا به عنوان یک فرصت راهبردی که مورد توجه مقام معظم رهبری نیز قرار دارد، جایگاه مطلوب خود را برنامه‌ریزی کرد و آن را بر سیاق جهاد اقتصادی به پیش برد، تا با توکل بر توجهات پروردگار متعال، در آینده‌ی نزدیک شاهد موقعیت برتر کشور در افق طراحی شده برای آن باشیم.

«سردبیر»



معاون وزیر راه و شهرسازی، در مراسم افتتاح پایانه
و اسکله‌ی چندوجهی بندر خارک اعلام کرد

اعطای تسهیلات بانکی بدون بهره برای تأمین شناور مسافری

عملیاتی شده است. به گفته‌ی عضو هیأت عامل سازمان بندر، حدود ۲۰ نقطه از این طرح، نیز در سواحل استان بوشهر شناسایی شده است.

تشکر ویژه‌ی نماینده‌ی مردم بوشهر از مدیرعامل سازمان بندر

در این مراسم، «غلامعلی میگی‌نژاد» نماینده‌ی مردم بوشهر، گناوه و دیلم، نیز با تأکید بر این که جزیره‌ی خارک از مناطق استراتژیک کشور به حساب می‌آید، از ۱۸۳۴ بار بمب باران این جزیره طی ۱۸۸۰ روز جنگ تحمیلی خبر داد و هر گونه اقدام توسعه‌ای و عمرانی برای مردم این جزیره را لازم و حایز اهمیت دانست.

نماینده‌ی مردم بوشهر در مجلس شورای اسلامی، با بیان افزایش طرح‌های توسعه‌ای و عمرانی در سازمان بندر و دریانوردی، از آغاز مدیریت «مهندس صدر» طی دو سال گذشته و با اشاره به ساخت و راهاندازی اسکله و پایانه‌ی مسافری خارک در کمترین زمان ممکن، از مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی و مدیرکل بندر استان هرمزگان تقدیر و تشکر کرد.

افتتاح ۶ پروژه‌ی بندری با اعتبار ۲۰۷ میلیارد ریال در گناوه و خارک

مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر در حاشیه‌ی

است، اظهار داشت: «این سازمان، در کل کشور، حدود ۲ میلیارد تومان پروژه در دست اجرا دارد که از این میزان سرمایه‌گذاری، حدود ۷۶۰ میلیارد تومان ارزش پروژه‌هایی است که امسال به بهره‌برداری می‌رسد.»

به گفته‌ی مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، در بندر بوشهر، تعداد ۱۴ پروژه‌ی بندری و دریایی در هفته‌ی دولت به بهره‌برداری رسیده که حدود ۵۶ میلیارد تومان، ارزش سرمایه‌گذاری این طرح‌ها بوده است.

بهره‌برداری از ۸۴ پروژه در بندر کشور به ارزش ۲۷۷ میلیارد تومان در هفته‌ی دولت

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی خاطرنشان کرد: «حدود ۸۴ پروژه در بندر کشور به ارزش ۲۷۷ میلیارد تومان در هفته‌ی دولت به بهره‌برداری رسید.»

معاون وزیر راه با اعلام این که سازمان بندر و دریانوردی در جهت توسعه‌ی سواحل، پروژه‌های بسیار بزرگی را در دست اجرا دارد، به احداث بندر کوچک و چندمنظوره‌ی مردمی در سواحل جنوبی کشور اشاره کرد و گفت: «برای رونق اقتصادی اهالی ساحل‌نشین در جنوب کشور و ساخت موج‌شکن‌های چندمنظوره، ۳۰۰ نقطه‌ی شناسایی شده که از آغاز به کار این طرح در یک سال گذشته، حدود ۴۰ نقطه

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی که به همراه وزیر راه و شهرسازی برای بازدید از پروژه‌های بندری و دریایی به استان بوشهر سفر کرده بود، در مراسم افتتاح پایانه و اسکله‌ی مسافری جزیره‌ی خارک، با بیان این که این جزیره به عنوان یکی از مهم‌ترین جزایر در جنوب، نقش مؤثری در توسعه‌ی اقتصادی کشور دارد، گفت: «ساخت ۲ پست اسکله‌ی چندوجهی و پایانه‌ی مسافری در جزیره‌ی خارک به پایان رسیده است و این سازمان برای رفع مشکل تردد مسافران دریایی در این منطقه، آمادگی دارد به متقاضیان راهاندازی خط دریایی مسافری، وام بدون بهره (صفر درصد) اعطا کند.»

«مهندس سید عطاءاله صدر» اضافه کرد: «برای اسکله و پایانه‌ی مسافری خارک، نزدیک به ۱۵ میلیارد تومان از سوی سازمان بندر سرمایه‌گذاری شده است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی، همچنین از پایان یافتن پروژه‌ی لای‌روبی حدود ۹۰ هزار مترمربع حوضچه‌ی بندر جزیره‌ی خارک خبر دارد.

«مهندس صدر» در ادامه با تأکید بر این که سازمان بندر و دریانوردی، زیرساخت‌ها در حوزه‌ی بندری و دریایی را آماده می‌کند و مرجع حاکمیتی کشور در حمل‌ونقل دریایی



را نداشت؛ اما با افتتاح طرح توسعه‌ی بندر بوشهر با ۹۰ میلیون دلار اعتبار، هم‌اکنون کشتی‌هایی با ۳۰ هزار تن ظرفیت نیز وارد این بندر می‌شوند. وی افزود: «توسعه‌ی دریایی در بندر بوشهر تکمیل شده و برنامه‌ی آتی ما توسعه‌ی جزیره‌ی نگین است.» «صدر»، توسعه‌ی بندر دیر، لاور ساحلی، گناوه و دیگر بندر بوشهر را از برنامه‌های آتی سازمان بندر و دریانوردی دانست و در ادامه گفت: «در آینده‌ی نزدیک، شاهد بهره‌برداری بندر کوچک چند منظوره در بوشهر خواهیم بود.

معاون وزیر راه، همچنین تاکید کرد: بوشهر مرکز انرژی جمهوری اسلامی ایران و مورد توجه دولت است، بنابراین ما برنامه‌های توسعه‌ای زیادی برای این بندر داریم. در بندر بوشهر حدود ۵۶ میلیارد تومان پروژه‌ی قابل بهره‌برداری وجود دارد که در حال حاضر، از چهار پروژه در دو نقطه این استان، بهره‌برداری می‌شود.

وی ادامه داد: «تا پایان اسامال ۱۰۴ پروژه بندری با ۷۶۰ میلیارد تومان اعتبار در سراسر کشور به بهره‌برداری خواهد رسید.» «صدر» اضافه کرد: «در هفته‌ی دولت نیز، ۸۴ پروژه به ارزش ۲۷۷ میلیارد تومان به بهره‌برداری می‌رسد.

امام جمعه‌ی گناوه نیز، در این مراسم با قدردانی از توجه مسئولان به توسعه‌ی بندر گناوه گفت: «مسئولان باید فرمایشات رهبری معظم انقلاب در دیدار با هیئت دولت را نصب‌العین فعالیت‌های خود قرار دهند.»

«حجت‌الاسلام سید عبدالهادی رکنی حسینی» افزود: تلاش‌های وزیر راه و شهرسازی و معاونان در اجرای پروژه‌های مختلف در استان بوشهر با همکاری استاندار و مدیران استانی قابل تقدیر است.

مدیریت کشتیرانی به سازمان بندر عودت شود

«میگلی‌نژاد»، نماینده‌ی مردم بوشهر در مجلس شورای اسلامی، نیز در آیین بهره‌برداری از پروژه‌های بندری گناوه اظهار داشت: «در گذشته، متولی حمل و نقل عمومی در کشور، وزارت راه بود و اکنون

مدیرکل بندر و دریانوردی اسان بوشهر افزود: «همچنین، پروژه‌ی لای‌روبی حوضچه‌ی بندر تدارکاتی مروارید خارک با هدف تأمین شرایط لازم برای ورود و مانور و پهلوگیری شناورهای مسافری و باری به ظرفیت ۲ هزار تن و انجام عملیات لای‌روبی با حجم تقریبی ۹۰ هزار مترمکعب و احداث ۴۴۰ متر دایک برای رسیدن به تراز منفی چهار متر نسبت به cd با اعتبار ۳۰ میلیارد ریال افتتاح شد.»

مدیرعامل سازمان بندر در آیین افتتاح پایانه‌ی مسافربری بندر گناوه خبر داد : اجرای ۲ هزار میلیارد تومان پروژه بندری و دریایی در کل کشور

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: «هم‌اکنون پروژه‌ای به ارزش دوهزار میلیارد تومان در بخش حمل و نقل دریایی توسط سازمان بندر و دریانوردی در شمال و جنوب کشور در دست اجرا است.» «مهندس سید عطاء اله صدر» که در مراسم افتتاح پروژه‌های بندری گناوه و در حضور وزیر راه و شهرسازی، مسئولان استان بوشهر و مردم گناوه سخن می‌گفت، همچنین از اختصاص ۸۰ میلیارد تومان اعتبار برای توسعه‌ی نوار ساحلی جنوب کشور خبر داد.

وی افزود: «یکی از اقدامات موثر در بندر، توسعه‌ی زیرساخت‌های بندری است؛ چرا که توسعه‌ی ساحلی و دریایی کشور اولویت محوری و اصلی دولت و سازمان بندر است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: «مراحل توسعه‌ی دریایی ایران برای بازگشت به احیای سواحل زیبای شمال و جنوب کشور، در برنامه‌ی وزارت‌خانه‌ی راه و شهرسازی گنجانده شده است و سازمان بندر، این روند را با جدیت دنبال می‌کند.» «مهندس صدر» گفت: «برای افزایش ظرفیت بندر، توسعه‌ی سواحل و احداث بندر کوچک در سواحل جنوب و توسعه‌ی بندر بزرگ در شمال کشور را در دستور کار داریم.»

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی تصریح کرد: «بندر بوشهر تا قبل از اجرای طرح توسعه، امکان پهلوگیری کشتی‌هایی با تناژ بیش‌تر از ۱۰ هزار تن

عملیات بهره‌برداری از شش پروژه‌ی بندری در بندر گناوه و خارک، طی گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا، درباره‌ی جزئیات این پروژه‌ها گفت: «برای افتتاح این تعداد پروژه، مبلغ ۲۰۷ میلیارد ریال اعتبار هزینه شده است.»

«محمد راستاد» افزود: «در بندر گناوه سه پروژه به ارزش ۷۷ میلیارد ریال و در جزیره‌ی خارک نیز، سه پروژه با ۱۳۰ میلیارد ریال اعتبار افتتاح شده است.» مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر خاطرنشان کرد: «ساختمان اداری پایانه‌ی مسافری دریایی گناوه، به مساحت یک‌هزار و ۱۰۰ متر و در دو طبقه با هدف جمع‌بندی فعالیت‌های اداری وابسته به اداره‌ی بندر و دریانوردی گناوه طراحی شده است.»

راستاد اضافه کرد: «برای اجرای این پروژه، اعتباری معادل ۱۶ میلیارد ریال هزینه شده است.» این مقام مسؤول تصریح کرد: «ساختمان برج کنترل بندر گناوه نیز، با مساحت ۵۹۰ مترمربع در چهار طبقه و با هدف سامان‌دهی و نظارت دقیق بر عبور و مرور شناورها و ایجاد فضای مناسب برای تسهیل عملکردهای مرتبط، با ارزش ۱۱ میلیارد ریال اعتبار افتتاح شده است.»

راستاد متذکر شد: «پایانه‌ی مسافری دریایی گناوه نیز، در زمینی به مساحت یک‌هزار و ۹۵۰ مترمربع در دو طبقه با ظرفیت سرویس‌دهی به ۴۰۰ مسافر، شامل امکاناتی از قبیل: سالن انتظار، ارزیابی گمرک، بوفه، رستوران، کافی‌شاپ، تاکسیرانی و... با هدف سامان‌دهی حمل‌ونقل مسافران و به‌منظور سرویس‌دهی به آنان با ۵۰ میلیارد ریال اعتبار به بهره‌برداری رسید.»

این مقام مسؤول، در ارتباط با پروژه‌های افتتاحی در جزیره‌ی خارک نیز گفت: «اسکله‌ی مسافری دریایی خارک نیز، به‌منظور تأمین امنیت و آسایش و تردد مسافران دریایی این جزیره، با احداث دو پست اسکله‌ی مسافری به طول ۱۰۰ متر، با ۵۰ میلیارد ریال اعتبار افتتاح شد.»

راستاد اضافه کرد: «پایانه‌ی مسافری خارک نیز، در زمینی به مساحت یک‌هزار و ۹۵۰ مترمربع در دو طبقه و ۵۰ میلیارد ریال اعتبار به بهره‌برداری رسید.»

وزارت راه و شهرسازی است و اگر جابه جایی در یک نقطه انجام نشود، وزارت راه و شهرسازی باید در این زمینه پاسخ گو باشد.»

نماینده‌ی مردم بوشهر در مجلس با اعلام این مطلب و چالش نبود خطوط شنواری مسافری مناسب در مسیر دریایی خارک - گناوه، نتیجه‌گیری کرد: دولت طی لایحه‌ای به مجلس، خواستار بازگشت کشتیرانی و مدیریت این حوزه به سازمان بنادر شده است و مجلس نیز از این لایحه حمایت می‌کند.

وی همچنین یکی از خواسته‌های مهم مردم و نیازهای توسعه در بندر گناوه را احیای فرودگاه قدیمی این بندر دانست و افزود: «فاصله‌ی فرودگاه بوشهر تا بندر گناوه زیاد است و با توجه به اهمیت گناوه و فعالیت‌های مهم اقتصادی در این بندر و این‌که در شمال استان نیز، فرودگاهی وجود ندارد، اگر فرودگاه قدیمی گناوه احیا شود، بخشی از مشکلات تردد هوایی مردم حل خواهد شد.»

نماینده‌ی مردم بوشهر، گناوه و دیلم اضافه کرد: «این مهم، از درخواست‌های اساسی مردم است که امیدواریم مقام عالی وزارت راه و شهرسازی، به آن توجه ویژه داشته باشند.»

«میگلی‌نژاد» تصریح کرد: «یکی دیگر از درخواست‌های ما از وزیر راه و شهرسازی، تسریع در احداث جاده ساحلی است که در کاهش زمان و استهلاک وسایل نقلیه نقش مهمی دارد.»

وی اضافه کرد: «هکته‌ی اساسی مورد نظر نمایندگان مجلس که رأی اعتماد آنان به وزیر پیشنهادی راه و شهرسازی را به همراه داشت، ملاحظه‌ی سوابق کاری و عملکرد بسیار مثبت مهندس نیکزاد در مسئولیت‌های قبلی بود.»

نماینده‌ی مردم بوشهر، گناوه و دیلم گفت: «می‌دانستیم با تجربه، تخصص و تعهدی که در ایشان سراغ داریم، می‌توانند دو وزارت‌خانه‌ی مهم را مدیریت کنند.»

«میگلی‌نژاد» اضافه کرد: «نخستین رمز موفقیت ایشان، عملکردهای مؤثر در مدیریت وزارت‌خانه‌های پیشین بود و علاوه بر آن، باید به برجستگی ایشان در حضور مستمر و پیگیرانه در استان‌ها برای رسیدگی

به امور مردمی نیز اشاره کرد.»

توجه به گردشگری دریایی گناوه

فرماندار گناوه نیز، با قدردانی از نگاه و عملکرد مثبت وزیر راه و شهرسازی در رویکردها و مسایل مربوط به توسعه گفت: «گناوه نزدیک ترین فاصله را با خارک دارد و تردد مسافران به خارک با افتتاح پایانه‌ی مسافری دریایی آسان می‌شود.»

«تیمور یزدانشناس» افزود: «برای تکمیل کار احداث پایانه‌ی مسافری دریایی گناوه ورود شناورهای جدید در اسکله از ضروریات انکارناپذیری است که امیدواریم به واقعیت بپیوندد.»

وی با اشاره به نیازمندی این پایانه به اخذ مجوز برای تردد شناورهای خارجی گفت: «صنعت گردشگری گناوه نیز، جایگاه ویژه‌ای در سطح استان بوشهر دارد که باید به آن توجه ویژه شود.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اقدامات عمرانی و توسعه‌ای در بنادر کشور: کارهای بزرگی در حوزه‌ی سواحل و بنادر در حال اجراست

وزیر راه و شهرسازی در مراسم آغاز بهره‌برداری از پایانه و اسکله‌ی مسافری بندر گناوه، حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی مطابق با دکترین اقتصادی را از حوزه‌های تأثیرگذار و بسیار مهم خواند و با اعلام ضرورت فراهم‌سازی زیرساخت‌ها و روبناها در فرودگاه، راه‌آهن و بنادر، اقدامات سازمان بنادر در این زمینه را قابل توجه دانست و از اجرای کارهای بزرگ عمرانی و توسعه‌ای در سواحل و بنادر کشور خبر داد.

«مهندس نیکزاد» با بیان این‌که دولت مکلف به ساخت ایران اسلامی است، افزایش تخلیه و بارگیری، رشد ترانزیت و ارتقای ایمنی دریانوردی را از جمله وظایف سازمان بنادر برشمرد.

وزیر راه و شهرسازی، همچنین در حاشیه‌ی بازدید از پایانه‌ی مسافری دریایی گناوه گفت: «تکلیف شرعی، قانونی و الهی که رهبر معظم انقلاب و

رئیس‌جمهور بر آن تأکید دارند، این است که در امر اقتصادی جهادگونه عمل کنیم.»

وی افزود: «اگر چرخه‌ی اقتصاد را بچرخانیم، اما زیرساخت‌ها را به وجود نیاوریم، فایده‌ای ندارد و توسعه‌ای حاصل نمی‌شود.»

وزیر راه و شهرسازی، افزایش تخلیه و بارگیری و ارتقای ایمنی دریایی را از برنامه‌های مهم اجرایی وزارت راه و شهرسازی دانست و گفت: «امیدواریم با تکمیل پروژه‌ی پایانه‌ی دریایی گناوه که آغاز ورود شناورهای جدید است، زمینه‌ی رضایتمندی مردم از نظام را فراهم کنیم.»

«نیکزاد» با بیان این‌که عزم و اراده‌ی وزارت راه و شهرسازی، مبنی بر سرمایه‌گذاری در بخش راه و شهرسازی است، اظهار داشت: «تکلیف ما ساختن ایران اسلامی است و تمام موفقیت‌ها و اقتدار نظام، به برکت خون شهدا و مجاهدت‌های اینارگران و جانبازان به دست آمده است.»

وزیر راه و شهرسازی در نشست شورای حمل‌ونقل و مسکن خبر داد: تأیید صلاحیت بیش از ۶ هزار پیمانکار در کشور

«علی نیکزاد»، وزیر راه و شهرسازی، در نشست شورای حمل‌ونقل و مسکن استان بوشهر که مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در آن حضور داشت، با اشاره به بودجه‌ی ۱۰۰ هزار عملیات عمرانی در بخش راه نسبت به سال‌های گذشته، اظهار داشت: «هم‌اکنون ۳۰۰ هزار میلیارد ریال اعتبار در اختیار بخش خصوصی است و مشکلی برای اجرای پروژه‌های دریایی، جاده‌ای و ریلی توسط بخش خصوصی وجود ندارد.»

وی با بیان این‌که شش‌هزار و ۴۰۰ پیمانکار در کشور تأیید صلاحیت شده‌اند، تصریح کرد: «اتصال شمال و جنوب، شرق و غرب کشور با اعتبارات دولتی، شدنی نیست و باید با حضور بخش خصوصی به این مهم دست یافت.»

وزیر راه و شهرسازی، از مردم بوشهر خواست که



تعیین آمار کرد؛ زیرا این مسایل همواره در تعیین شاخص توسعه‌ی یک جغرافیا نقش محوری دارند.»

«صفایی بوشهری» در ادامه‌ی سخنان خود تصریح کرد: «بی‌تردید یکی از بزرگ‌ترین کارهای دولت، تلاش‌های این وزارت‌خانه با حجم اعتبارات بسیار بالا است، و به همین دلیل باید ابتدا نقشه‌ی جامع با کار کارشناسی و با برنامه‌ریزی و شناخت دقیق ظرفیت‌ها، نیازها ترسیم و نقشه‌ی آمایش توسعه‌ی حمل‌ونقل و شهرسازی در ایران ۱۴۰۴ با نگاه مقام معظم رهبری، تنظیم و نظریه‌پردازی شود و همچنین باید در عرصه‌ی حمل‌ونقل و راه و ایجاد سیستم ترانزیت بین‌المللی و توسعه‌ی سیستم‌های حمل‌ونقل و شهرسازی با میزان‌های فوق استاندارد، بتوانیم با کشورهای پیشرفته‌ی دنیا رقابت داشته باشیم.»

«حضرت آیت‌الله صفایی بوشهری» در ادامه، مدیریت کارآمد و اجرایی شدن پروژه‌ها، نظارت مؤثر و بازتولید نوین پروژه‌های جدید احداث کارخانجات برای تولید قطعات را از نکات ضروری دانست.

نماینده‌ی ولی فقیه در استان و امام جمعه‌ی بوشهر، گفت: «استان بوشهر به خاطر موقعیت ویژه‌ی جغرافیایی و استراتژیک با فضای فراملی و کلیدداری اقتصاد شمال-جنوب، نقش مؤثری در عرصه‌ی حمل‌ونقل و ترانزیت دارد. در گذشته نیز، بسیاری از کشورهای خارجی، از بوشهر وارد ایران می‌شدند و به همین خاطر، اتکا بر یک نگاه ویژه همراه با برنامه‌ریزی دانش‌محور و منطبق بر استانداردهای روز بین‌المللی، در این فضا ضروری به نظر می‌رسد.

«حضرت آیت‌الله صفایی بوشهری»، در پایان با اشاره به ضرورت توسعه‌ی دانش‌بنیان زیرساخت‌های حمل‌ونقلی گفت: «گسترده‌ترین و بیش‌ترین اعتبارات فعالیت‌های دولت در بخش راه و شهرسازی در دست اجراست که رعایت نکات مربوط به استانداردهای بین‌المللی، میزان بهره‌وری فعالیت‌ها را افزایش خواهد داد.» ■

این نشست اظهار امیدواری کرد که دستورات و مصوبات سفر وزیر راه و شهرسازی به استان بوشهر، عملی شود و شاهد تکمیل پروژه‌های در دست اجرا باشیم.

«غلامعلی میگل‌نژاد» اضافه کرد: «توبان بوشهر به شیراز از سمت شیراز، به سرعت در حال اجراست و به کُنار تخته در انتهای استان فارس رسیده. بنابراین، از وزیر راه انتظار داریم که نسبت به اجرای این پروژه از سمت استان بوشهر نیز، توجهات لازم را داشته باشند.»

وی تصریح کرد: «زمانی راه‌آهن تهران، اصفهان و شیراز، توجیه اقتصادی دارد که به بندر متصل شود. بنابراین، سرعت اجرای پروژه‌ی راه‌آهن بوشهر باید بیش از پیش شود و وزیر راه و شهرسازی، دستورات لازم در این زمینه را صادر کنند.»

نماینده‌ی ولی فقیه در استان بوشهر در دیدار با وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و ترانزیت تأکید کرد: ضرورت برنامه‌ریزی دانش‌محور در حوزه‌ی حمل‌ونقل

«حضرت آیت‌الله صفایی بوشهری»، در دیدار با «مهندس نیکزاد»، وزیر راه و شهرسازی و «مهندس سید عطاءاله صدر»، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به ادغام وزارت‌خانه‌های مسکن و راه و ترابری گفت: «امیدواریم این ادغام با مدیریت مهندس نیکزاد، موجب اعتلای نظام و خدمت بیش‌تر به مردم شود.»

نماینده‌ی مقام معظم رهبری در استان و امام جمعه‌ی بوشهر، با اشاره به این‌که از مهم‌ترین شاخصه‌های پیشرفت و توسعه در فضای بین‌المللی، توسعه‌ی دانش بنیان زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و شهری است، اظهار کرد: «باید با نگاه ویژه به مقوله‌ی راه، حمل‌ونقل، سیستم‌های جابه‌جایی، زیرساخت‌های دانش‌بنیان، تدوین نقشه‌ی جامع و جغرافیای شهرسازی و بر اساس ملاک‌های دانایی‌محور ساخت سازه‌ها، مبادرت به

در بخش راه، مسکن، فرودگاه، و سایر بخش‌های مرتبط با وزارت راه و شهرسازی سرمایه‌گذاری کنند.

«نیکزاد» اضافه کرد: «این امر به معنی آن است که مردم سود خود را بردارند و با این کار، موجبات رفاه سایر مردم و عمران و آبادانی کشور را فراهم کنند.»

وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: «تأکید رهبر معظم انقلاب و رئیس‌جمهور این است که ایران اسلامی را بسازیم و این کار، با تلاش تمام مدیران و مسئولان شدنی است.»

وی تصریح کرد: «عزت و اقتداری که ایران اسلامی در عرصه‌ی بین‌المللی دارد، به برکت مجاهدت‌ها و شهادت‌ها به دست آمده و هم‌اکنون عزم و اراده‌ی مسئولان، باید مبتنی بر تلاش برای رشد اقتصادی همراه با معنویت باشد.»

«نیکزاد» با اشاره به فعالیت‌های صورت‌گرفته در بخش مسکونی گفت: «در سال ۱۳۸۹، حدود ۱۸/۵ میلیون واحد مسکونی در کشور احداث شد و ۱۹ میلیون و ۷۵۰ هزار خانوار نیازمند اسکان داشتیم و این امر، به این معنی بود که کسری از واحد مسکونی مورد نیاز را تأمین کرده‌ایم.»

وزیر راه و شهرسازی افزود: «سال‌های گذشته، از پرمقاضی‌ترین سال‌های نیاز به مسکن در کشور بود، اما از سال ۱۳۹۳ به بعد، رشد تقاضای مسکن در کشور کاهش خواهد یافت.»

وی با بیان این‌که از سال ۱۳۸۹ و در سال ۱۳۹۰، حدود دو میلیون و ۶۰۰ هزار واحد مسکونی در کشور در حال ساخت است، اظهار داشت: «طرح مسکن مهر، از طرح‌های بسیار تأثیرگذار در کشور است؛ به‌طوری‌که در صورت توقف این طرح، ۲/۵ میلیون نفر در کشور بیکار می‌شوند.»

«نیکزاد» گفت: «در ساخت واحدهای مسکونی، همه‌ی زیرساخت‌های آن باید فراهم شود؛ چراکه ساخت مسکن بدون برق، بدون پروانه‌ی شهرداری، بدون مجوز نظام مهندسی و ثبت اسناد امکان‌پذیر نیست.»

نماینده‌ی مردم بوشهر، گناوه و دیلم، نیز در



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
در گفت و گو با بندر و دریا خبر داد

رویکرد جدید بنادر در برنامه‌ی پنجم توسعه

بر این اساس، برای هر بندر پس کرانه‌های عملیاتی و بازرگانی تعریف شده است و بنادر بزرگ تجاری ایران با رویکرد بنادر کانونی در منطقه، به بارانداز بزرگ کالا برای نیازهای استان‌های معین و محل تأمین نیاز کشورهای مقصد تبدیل می‌شوند.



توسعه و تحول بنادر، با تعریف تازه‌ای از پس کرانه‌ی بندری و اصلاح مفهوم سنتی پسکرانه، مبتنی بر رویکرد ارتقاء بنادر به بنادر نسل سوم، اظهار داشت؛ مقصد نهایی کالا و بازارهای مصرف، پسکرانه واقعی بنادر است. بندری مثل بندر شهید رجایی در مدخل خلیج فارس از قابلیت تبدیل شدن به یک بارانداز بزرگ بین‌المللی جهت کالاهای منطقه و کشورهای مقصد برخوردار است.

"مهندس صدر" در این گفت و گو که نزدیک به ۲ ساعت به طول انجامید، درباره‌ی توسعه‌ی سخت‌افزاری و نرم‌افزاری بنادر، ضرورت‌های ارتقای ایمنی تردد دریایی و تأثیرات اجتماعی و اقتصادی احداث بنادر کوچک چند منظوره در نوار ساحلی و تشریح فرصت‌های راهبردی دریا، به پرسش‌های خبرنگار ما پاسخ داد.

"مهندس سید عطاء اله صدر"، معاون وزیر راه و شهرسازی، در تبیین و تشریح سهم سازمان بنادر و دریانوردی در توسعه تجارت و اقتصاد کشور مطابق با افق چشم‌انداز ۱۴۰۴، ضمن اعلام این که وظیفه‌ی اصلی و محوری این سازمان، تأمین ظرفیت‌های مناسب برای توسعه حمل و نقل و تجارت و بازرگانی کشور است، از طراحی مدل جدید توسعه‌ی بنادر در برنامه‌ی پنجم خبر داد.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، هر بندر علاوه بر نقش محلی و استانی با هدف تأمین نیاز استان‌های معین، نقش ملی، فراملی و فرامنطقه‌ای نیز، به منظور حمل کالا به کشورهای مقصد برعهده خواهد داشت.

"مهندس سید عطاء اله صدر" در گفت و گوی اختصاصی با "بندر و دریا"، در تشریح جزئیات بیش‌تری از طرح جدید

همچنین در این راستا، ظرفیت مسافری به حدود ۱۰ میلیون نفر، ظرفیت کانتینری به ۷ میلیون TEU، ظرفیت ناوگان تجاری به حدود ۷/۵ میلیون تن و ظرفیت ناوگان نفتی به ۱۸ میلیون تن باید برسد.

● **آیا تحقق این امور، با توجه به این که توسعه‌ی ظرفیت‌ها به عنوان یک هدف کلان محسوب می‌شود، مستلزم توسعه‌ی زیرساخت‌هاست؟**
توسعه‌ی زیرساخت‌ها را باید در دو بخش توسعه‌ی فیزیکی و توسعه‌ی غیرفیزیکی تعریف و ترسیم کرد. توسعه‌ی فیزیکی، شامل ساخت بنادر، اسکله‌ها، موج‌شکن‌ها و تجهیز بنادر است که توسعه سخت‌افزاری سازمان بنادر قلمداد می‌شود. در توسعه‌ی غیرفیزیکی، فراهم‌آوری و استفاده از سیستم‌های نرم‌افزاری، ساختار مدیریتی، ارتقای دانش و فن‌آوری، ساز و کارها و قوانین و مقررات و تسهیلات نرم‌افزاری مدنظر است.

به عنوان مثال، در حال حاضر، ظرفیت ترانزیتی

بنادر در تحقق اهداف خود در برنامه‌ی چهارم موفق عمل کرده است؛ به طوری که افزایش ظرفیت اسمی بنادر، به میزان ۱۰۲ درصد، افزایش ظرفیت کانتینری بنادر به میزان ۱۰۴ درصد، همچنین، حمل و نقل مسافری به میزان ۱۴۸ درصد و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر به میزان ۳۱۷ درصد از اهداف برنامه، محقق گردیده است.

بر همین اساس، در حال حاضر، ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر کشور ۱۶۳ میلیون تن در سال، ظرفیت عملیات حمل و نقل کانتینری حدود ۵ میلیون TEU در سال، ظرفیت مسافری حدود ۸ میلیون نفر، ظرفیت ناوگان تجاری کشور حدود ۵/۸ میلیون تن و ظرفیت ناوگان نفتکش حدود ۱۱ میلیون تن است. بنابراین، از موقعیت بسیار خوبی در ابتدای برنامه‌ی پنجم توسعه برخورداریم.

لازم‌بذکر است که در برنامه‌ی پنجم توسعه کشور، افزایش ظرفیت اسمی بنادر تا ۲۱۰ میلیون تن در سال، به عنوان هدف برنامه در نظر گرفته شده است.

● **سازمان بنادر و دریانوردی با توجه به نقشی که در تجارت، حمل و نقل و سهمی که در اقتصاد کشور دارد، باید متناسب با همان نقش، فعالیت‌های خود را تنظیم و برنامه‌ریزی کرده و پیش‌مبنایی برای تحقق اهداف و چشم‌انداز ۱۴۰۴ ترسیم و تدوین کند. در این خصوص توضیح می‌فرمایید؟**

مطابق افق چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ مقرر شده است که جمهوری اسلامی ایران به جایگاه برتر از نظر علمی، فن‌آوری و اقتصادی در منطقه دست یابد و کشوری مقتدر و پیشرفته باشد. طبیعی است که این چشم‌انداز برای بخش حمل و نقل، به عنوان یکی از زیربخش‌های مهم اقتصادی کشور نیز ترسیم یافته و در حمل و نقل دریایی که یکی از زیربخش‌های حمل و نقل است، این مسئله دقیقاً برنامه‌ریزی شده است.

برای همین منظور، لازم است روند گذشته‌ی حمل و نقل در برنامه‌ی چهارم و آینده‌ی آن در برنامه‌ی پنجم مورد بررسی قرار گیرد. خوشبختانه، سازمان

سازمان بنادر باید به عنوان زیرساخت توسعه اقتصادی، ظرفیت های مناسب حمل و نقلی را فراهم کند تا توسعه در سایر بخش ها محقق شود. در غیر این صورت، صادرات و واردات مطابق با چشم انداز، محقق نخواهد شد.

درصد است.

● دست یابی به سهم حداقل یک درصدی از بازار اقتصادی جهان، مستلزم فراهم شدن چه تمهیداتی است؟

برای رسیدن به سهم حداقل یک درصدی بازار کانتینری، سازمان بنادر و دریانوردی باید ظرفیت ۶ میلیون TEU کانتینر را در بنادر ایجاد کند و بر همین مبنا تجارت کشور نیز، باید ۶ میلیون TEU کانتینر در سال را مبادله کند. در چنین شرایطی، باید تجارت داخلی و صادرات توسعه پیدا کند و یا این که سطح تجارت خارجی و بین المللی ارتقا یابد. بنابراین، از نظر حمل و نقلی می بایست ترانزیت و ترانشیپمنت کشور توسعه پیدا کند.

از این رو، لازم است ظرفیت مناسب برای توسعه تجارت بین المللی در بنادر ایجاد شود و نقش ترانشیپمنت بنادر پررنگ تر شود. برای این منظور، تبدیل بندر شهید رجایی به بندر کانونی (HUB) منطقه ای در زمینه کالای کانتینری، به عنوان یک هدف کلان در سازمان بنادر و دریانوردی دنبال می شود.

● آیا بندر امام خمینی در استان خوزستان، بر اساس همین دورنما به بندر کانونی غلات تبدیل می شود؟

دقیقاً. بالاخره امروزه سهم قابل توجه ای از غلات در دنیا به مصرف می رسد. در ایران هم، میزان قابل توجهی غلات تولید می شود و کشورهای همسایه نیز، یا تولید کننده غلات هستند و یا مصرف کننده آن محسوب می شوند. برای این منظور، بندر امام خمینی به عنوان بندر کانونی غلات در منطقه تعریف شده و با مشارکت و سرمایه گذاری خارجی، در نظر است ظرفیت های ترانزیتی غلات ایجاد شود. بر این اساس، غلات از کشورهای همسایه وارد و سپس به کشورهای منطقه صادر یا ترانزیت می شود.

این روند توسعه و رشد تجارت بین المللی، در بنادر بوشهر، امیرآباد و انزلی در شمال و بوشهر و چابهار در جنوب نیز تعریف و طراحی شده و در همین راستا طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، به عنوان دروازه توسعه محور شرق برای ترانزیت کالا به کشورهای افغانستان، ترکمنستان، قزاقستان و دیگر کشورهای CIS در حال انجام است.

● در تبیین برنامه های توسعه ای سازمان بنادر مطابق با اهداف چشم انداز، به توسعه ای مسافرت های دریایی اشاره کردید. در این زمینه توضیحات بیش تری ارائه می کنید؟

استفاده کنند. آن چه هدف سازمان بنادر محسوب می شود، ایجاد ظرفیت های متناسب با رشد و اهداف توسعه اقتصادی و تجارت در افق چشم انداز ۱۴۰۴ است.

● بر اساس چشم انداز اقتصادی، سالانه ۸ درصد باید رشد اقتصادی داشته باشیم. آیا به همین تناسب، سازمان بنادر باید ظرفیت های مناسب برای تحقق رشد ۸ درصد اقتصادی در بنادر کشور را نیز فراهم کند؟

در این زمینه، دو دیدگاه مطرح است: یکی این که ابتدا توسعه در بخش های دیگر اتفاق بیفتد، سپس مطابق با این توسعه، بنادر تجهیز شوند. به عبارت دیگر، اول تولید و تامین کالا محقق و تقاضای حمل ایجاد شود، سپس عرضه در بخش حمل و نقل دریایی صورت بگیرد. اما در دیدگاه دوم، سازمان بنادر باید به عنوان زیرساخت توسعه اقتصادی، ظرفیت های مناسب حمل و نقلی را فراهم کند تا توسعه در سایر بخش ها محقق شود. در غیر این صورت، صادرات و واردات مطابق با اهداف برنامه و در راستای چشم انداز، محقق نخواهد شد. بنابراین، حتماً باید بندر مجهز وجود داشته و ظرفیت سازی شده باشد تا کالا بتواند وارد و یا صادر شود.

● بر اساس اظهارات جناب عالی و برنامه های دولت برای تحقق توسعه در بنادر، سازمان بنادر و دریانوردی با چه رویکردی درصدد احصای سهم کشور در اقتصاد حمل و نقل مطابق با افق چشم انداز ۱۴۰۴ است؟

سال گذشته، حدود ۱۴۰ میلیون تن کالا اعم از صادرات و واردات در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده است. اگر با همین آهنگ جلو برویم، سالی ۸ تا ۱۰ درصد به میزان تخلیه و بارگیری اضافه می شود. با این حال، سازمان بنادر باید عرضه مشخصی را سالانه فراهم کند تا پاسخ گوی تقاضاها باشد.

به همین منظور، در چشم انداز ۱۴۰۴، موقعیت خاصی برای جمهوری اسلامی ایران در نظر گرفته شده که به تبع آن، بنادر کشور هم باید متناسب با آن توسعه پیدا کنند. به عنوان مثال، سال گذشته کل میزان تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر ایران، ۳ میلیون TEU بوده، در صورتی که در همین مدت در دنیا، ۶۰۰ میلیون TEU کانتینر جا به جا شده است. یعنی سهم ایران از کل بازار حمل و نقل کانتینری دنیا، حدود نیم درصد بوده است.

چنانچه مبنای توسعه و محاسبه سهم در بازارها حداقل به میزان جمعیت کشورها باشد، با توجه به جمعیت ۷۵ میلیون نفری ایران و جمعیت تقریبی ۷ میلیارد نفری کره ی زمین، حداقل سهم ایران یک درصد از تجارت و بازار جهانی محاسبه می شود. این در حالی است که بعضی از کشورها با جمعیت بسیار کم، از سهم قابل توجه ای در حمل و نقل کانتینری دنیا برخوردارند. اگر حالت متعارف و معمولی را در نظر بگیریم، حداقل سهم کشور از حمل و نقل کانتینری دنیا، باید متناسب با اندازه ی جمعیت کشور باشد که نسبت به کل جمعیت جهان، هم اکنون سهم ما یک

بنادر کشور، حدود ۲۰ میلیون تن در سال است که قرار است در پایان برنامه ی پنجم به ۵۰ میلیون تن افزایش یابد. این در حالی است که با نگاه به عملکرد یک سال گذشته ی ترانزیت کشور، حدود ۱۰ میلیون تن ترانزیت از پهنه سرزمین به کشورهای ثالث صورت گرفته که نشان دهنده ی استفاده ی ۵۰ درصدی از این ظرفیت است. بنابراین، برای استفاده حداکثری از ظرفیت ترانزیتی کشور، طبیعی است که باید تجارت توسعه پیدا کند و امر ترانزیت تسهیل شود. اصلاح مقررات بانکی نیز، یکی از موارد نرم افزاری در این زمینه است که باید متناسب با اهداف ترانزیت، توسعه پیدا کند.

در این خصوص، سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان یک راهکار، پیشنهاد استفاده از ظرفیت قانون مناطق آزاد تجاری-صنعتی کشور و تسری این قانون به بنادر را ارائه کرده است. چنانچه قوانین مناطق آزاد به مناطق ویژه بندری تسری یابد، ظرفیت های جدیدی برای سرمایه گذاری ایجاد می شود. طبق قانون مناطق آزاد، سرمایه گذاری از ۲۰ سال معافیت مالیاتی برخوردار است و عوامل اجرایی فعال در آن منطقه هم از معافیت های مالیاتی برخوردار می باشند. افزون بر آن، واردات و صادرات کالا به مناطق آزاد هم از ضوابط تجارت و بازرگانی آن مناطق پیروی می کند که زمینه ی بسیار خوبی برای جذب سرمایه های بیش تر و سرمایه گذاری های افزون تر بخش خصوصی در بنادر را فراهم می کند.

ارتقای بنادر به نسل سوم و ایجاد ظرفیت های جدید تولید و ارزش افزوده، یکی دیگر از اقدامات سازمان بنادر در توسعه ی زیرساخت ها قلمداد می شود. چنانچه ظرفیت های تولید، در بنادر و در نزدیک آن ایجاد شود، با تکمیل کالاهای نیم ساخته و صادرات مجدد، علاوه بر کاهش قیمت تمام شده، از حمل مضاعف نیز جلوگیری می شود. البته کاهش آلودگی محیط زیست و کاهش ترافیک جاده ها از دیگر نتایج آن است. علاوه بر این، زمینه های مناسب برای رونق اقتصادی، ایجاد اشتغال و توسعه ی سواحل کشور هم فراهم خواهد شد.

● بنابراین، می شود این گونه تعبیر کرد که وظیفه ی سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه ی ترانزیت، ایجاد ظرفیت است؟

وظیفه اصلی که بر عهده ی ما قرار دارد، ایجاد ظرفیت است. بدیهی است که تجارت و واردات و صادرات، توسط بازرگانان، صنعت گران و صاحبان کالا صورت می گیرد. یعنی سازمان بنادر و دریانوردی در بخش حمل و نقل دریایی، ظرفیت مورد نیاز را ایجاد می کند. به عنوان مثال، ایجاد ظرفیت مسافری در پایانه های بندری به عهده سازمان بنادر است، از طرف دیگر وظیفه ی سازمان گردشگری و یا موسسات خدمات مسافری است که مردم را برای مسافرت های دریایی تشویق و ترغیب کنند و زمینه های مختلف جذب مسافر را فراهم آورند.

بنابراین، عملکرد تخلیه و بارگیری و عملیات حمل و نقل، به صاحبان کالا و صاحبان صنایع و مردم بر می گردد که بتوانند از این ظرفیت ها به خوبی



ریشه کنی پدیده‌ی شوم دزدی دریایی، به یک اقدام اساسی نیاز دارد. در این زمینه، پیشنهاد مشخص ما، کمک به دولت سومالی برای استقرار امنیت در سواحل این کشور است.



سازمان بنادر و دریانوردی، در این زمینه با انجام مطالعه حمل و نقل مسافر دریایی، تحت عنوان «حمد ۱۴۰۴»، چشم انداز توسعه‌ی سفرهای دریایی را تعیین کرده است. بر اساس این مطالعه و طرح تحقیقاتی که با همکاری دانشگاه صنعتی شریف انجام شده، شرایط حاضر و وضعیت آینده‌ی حمل و نقل مسافری دریایی با روش مطالعات تطبیقی، خبرگی و میدانی مورد بررسی قرار گرفت. بر مبنای مطالعات تطبیقی، ۲۴ کشور با شاخص نسبت مرزهای آبی به مرزهای زمینی شبیه به ایران انتخاب و مورد بررسی قرار گرفتند.

با مبنای قرار دادن این نسبت، مشخص شد که در بعضی از کشورهای مشابه ایران (از نظر شاخص مذکور)، میزان سفرهای دریایی سالانه آن‌ها تقریباً نزدیک به تعداد جمعیت این کشورها است. در حالی که در ایران این میزان، حدود ۸ میلیون نفر-سفر دریایی در سال است؛ یعنی حدود ۱۰ درصد جمعیت کشور از سفر دریایی استفاده می‌کنند.

لذا توسعه‌ی سفر دریایی به عنوان یک هدف کلان، در سازمان بنادر مورد توجه می‌باشد. از طرفی، با وجود حدود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر طول سواحل در کشور فرصت بسیار خوبی برای استفاده از گردشگری و مسافرت‌های دریایی فراهم است. این در صورتی است که خیلی از کشورها تنها با یک بندر و طول سواحل بسیار کم، قابلیت‌های بسیار زیاد در بنادر خود ایجاد کرده‌اند و شهرهای بزرگ صنعتی و توریستی این کشورها در کنار دریا قرار دارند. در این زمینه نیز، سازمان بنادر به عنوان یک هدف کلان در راستای تحقق اهداف چشم انداز ۱۴۰۴، اقداماتی را به عمل آورده است.

ارتقای ایمنی تردد دریایی و عبور و مرور ایمن شناورها از جمله شاخص‌های تأثیرگذار در جذب خطوط کشتیرانی به شمار می‌آید، سازمان بنادر در این زمینه چه اقداماتی در دست انجام دارد؟

برای تأمین ایمنی در بنادر، «انجام سرمایه‌گذاری زیربنایی با هدف ساخت بنادر استاندارد»، «لایروبی کانال‌ها به منظور فراهم‌آوری آب‌خور مناسب برای تردد شناورها» و «تصویر تجهیزاتی مخابراتی و راداری مناسب برای کنترل ترافیک دریایی» بسیار حایز اهمیت هستند.

در این زمینه، سازمان بنادر و دریانوردی با نصب تجهیزات راداری و کنترل ترافیک دریایی و سیستم V.T.S در بنادر، تقریباً همه‌ی آب‌های تحت حاکمیت کشور را تحت پوشش کنترل و هدایت راداری قرار داده است. از این رو، شناورهای اقیانوس پیما، با اطمینان کامل وارد آب‌های سرزمینی کشور

می‌شوند.

از طرف دیگر، اجرای عملیات تجسس و نجات و ارائه‌ی خدمات سریع و به موقع امداد و نجات به شناورهای حادثه دیده و مضطر نیز، به عنوان یکی از برنامه‌های ارتقای ایمنی عبور و مرور در سازمان بنادر به انجام رسیده است. در این زمینه، سازمان بنادر با فراهم کردن شناورهای تجسس و نجات، امکانات مناسبی برای ارائه‌ی این خدمات در نظر گرفته که جزو وظایف و اهداف اساسی سازمان بنادر به شمار می‌آید و مطابق با کنوانسیون‌های بین‌المللی این نوع خدمات در بنادر کشور ارائه می‌شود.

پیشگیری و مبارزه با آلودگی‌های نفتی در محیط زیست دریایی نیز، یکی دیگر از وظایف سازمان بنادر است. با توجه به نفت خیز بودن ایران و تردد تعداد قابل توجه‌ای از شناورهای نفتکش در منطقه، ارائه‌ی خدمات مقابله با آلودگی‌های نفتی توسط این سازمان بسیار ضروری است. در این خصوص، سازمان بنادر در سال گذشته، بیش از ۵ میلیون یورو برای تأمین تجهیزات مبارزه با آلودگی‌های نفتی هزینه کرد. در حال حاضر نیز، ساخت و تأمین شناورهای مقابله با آلودگی‌های نفتی توسط سازندگان داخلی و به سفارش سازمان در دست اقدام است که به عنوان یکی از اهداف کلیدی قلمداد می‌شود.

با توجه به اهداف توسعه و اجرای پروژه‌های عمرانی در حوزه بندری و دریایی، ارزش کلی این طرح‌ها چه میزان برآورد شده است؟

در حال حاضر، ارزش پروژه‌های در دست اجرای سازمان بنادر حدود ۲ هزار میلیارد تومان است که از منابع داخلی تأمین می‌شود. به همین میزان، یعنی حدود ۲ هزار میلیارد تومان نیز، توسط بخش غیر دولتی در توسعه‌ی پس کرانه‌ی بنادر، اعم از انبارسازی، سیلوسازی، ایجاد مخازن فرآورده‌های نفتی، بانکرینگ، سوخت‌رسانی و غیره سرمایه‌گذاری شده است.

به طور کلی، سازمان بنادر ۲ هزار میلیارد تومان پروژه از منابع داخلی و ۲ هزار میلیارد تومان پروژه نیز، با مشارکت بخش غیر دولتی در دست اجرا دارد که جمعاً ۴ هزار میلیارد تومان پروژه در دست اجرای سازمان بنادر است.

امسال که توسط مقام معظم رهبری به نام سال جهاد اقتصادی نام‌گذاری شده، سازمان بنادر با تجدید نظر در برنامه‌های توسعه‌ای خود، برخی از پروژه‌ها را که در سال آتی پایان می‌یافت، به فهرست طرح‌های در دست اجرا در سال ۱۳۹۰ انتقال داد به طوری که در سال جاری ۱۰۲ پروژه با ارزش حدود ۷۶۰ میلیارد تومان به بهره‌برداری می‌رسد که ۸۴ پروژه با ارزش ۲۷۷ میلیارد تومان، در هفته دولت آماده بهره‌برداری شده است.

اخیراً نیز در بوشهر و بندر شهید رجایی، تعدادی از این پروژه‌ها مانند: اسکله و پایانه‌ی مسافری خارک و پایانه‌ی مسافری گناوه و همچنین، مرحله‌ی دوم VTS مرکز خلیج فارس در بندر شهید رجایی به بهره‌برداری رسید. با راه‌اندازی این مرحله، هیچ نقطه‌ی کوری در خلیج فارس و آب‌های استان هرمزگان

وجود ندارد که تحت کنترل و هدایت راداری سیستم V.T.S سازمان بنادر نباشد.

جناب عالی در ابتدای امسال، از شناسایی ۳۰۰ نقطه برای ساخت بنادر کوچک چند منظوره و موج شکن‌های مردمی خبر دادید که اثر بسیار خوبی بر توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی کشور دارد؟

سازمان بنادر و دریانوردی در کنار توسعه و تجهیز بنادر بزرگ بازرگانی، توسعه‌ی بنادر کوچک چند منظوره را به عنوان یکی از اهداف محوری در دست انجام دارد که اگر چه این بنادر به لحاظ میزان سرمایه گذاری با بنادر بزرگ قابل مقایسه نیستند، اما به لحاظ رونق اقتصادی، محرومیت زدایی و اشتغال در نوار ساحلی، از اهمیت و اثرات اجتماعی بسیار زیادی برخوردار است. ساخت بنادر کوچک چند منظوره در مراکز جمعیتی و روستاهای دورافتاده نوار ساحلی در جنوب کشور، علاوه بر این که امکان فعالیت اقتصادی امن و ایمن را برای مردم فراهم می‌کند، فرصت توسعه و پیشرفت را نیز برای مردم عزیز ساحل نشین کشور فراهم می‌کند.

به همین منظور، در طول نوار ساحلی کشور، حدود ۳۰۰ نقطه برای ساخت بنادر کوچک چند منظوره و موج شکن‌های مردمی شناسایی شده که تا کنون ۱۲۰ نقطه از آن، نهایی و ۴۰ نقطه‌ی دیگر نیز، عملیاتی شده است.

در مبحث قانونی شدن بنادر کشور در منطقه، تحت عنوان هاب کانتینری، غلات، صادرات و واردات محصولات کشاورزی، آیا بنادر با این تعریف کارکرد تخصصی پیدا می‌کنند؟

خیر، بنادر کارکرد تخصصی پیدا نمی‌کنند بلکه رویکرد غالب در بنادر با یکدیگر متفاوت خواهد بود. هر بندری دو نقش دارد: یکی نقش محلی، که نیاز استان‌های معین خودش را تأمین می‌کند و دوم، نقش ملی و فراملی است که رویکرد غالب در بنادر بر این اساس تعیین شده است. به عبارت دیگر، اگر چه رویکرد غالب در بندر شهید رجایی، کانتینری است، اما این به معنی عدم انجام تخلیه و بارگیری کالاهای عمومی، آهن آلات و مواد مورد نیاز مردمی نیست. در واقع، رویکرد کانتینری بندر شهید رجایی بر اساس نقش ترانزیتی و فراملی و منطقه‌ای این بندر برای تبدیل شدن به هاب منطقه است. بنابراین، رویکرد غالب در این بندر، عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری است.

با تعریف «استان‌های معین» برای بنادر به عنوان نقش داخلی و رویکرد غالب به عنوان نقش ملی، به نظر می‌رسد که جناب عالی از مدل جدید طراحی و توسعه‌ی بنادر خبر می‌دهید؟

بر اساس این طرح، به عنوان مثال، پسرکرانه‌ی داخلی بندر چابهار می‌تواند استان‌های کرمان، خراسان جنوبی و خراسان شمالی باشد. امروزه در تعریف پس کرانه، اغلب بر این باورند که، منظور از پس کرانه،



● کارشناسان حمل و نقل، با توجه به گسترش پدیده دزدی دریایی، به تحلیل و ارزیابی دیگری از علل بروز و دامنه‌ی این پدیده رسیدند. جناب عالی این موضوع را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

دزدی دریایی در خلیج عدن و سواحل سومالی را می‌توان از منظرهای مختلف نقد و بررسی کرد. در این خصوص، کسانی که راهزنی دریایی را در این مسیر مهم و استراتژیک ایجاد کردند، اهداف دیگری غیر از ناامن کردن موضعی دریایی دارند و به نظر می‌رسد که دست‌های دیگری پشت این قضیه قرار دارد تا از این مسیر ناامن، استفاده‌های دیگر ببرد.

البته با بروز این پدیده و گسترش آن، جمهوری اسلامی ایران، علاوه بر اسکورت شناورهای تجاری توسط شناورهای ارتش جمهوری اسلامی ایران، با افزایش دامنه کار و ارتقای عبور و مرور شناورهای تجاری، نقش مؤثری در این زمینه و تأمین امنیت کشتی‌ها داشته است.

اخیراً نیز، طرح ایجاد ظرفیت‌های جدید برای حضور نیروهای حفاظتی در شناورها مطرح شد که سازمان بنادر و دریانوردی، در همین ارتباط، اقداماتی صورت داده و استفاده از نیروهای مردمی کشور را مورد توجه قرار داده است، تا به عنوان نیروهای غیر دولتی و شبه نظامی در شناورها حضور داشته باشند.

● به رغم این اقدامات، راه حل ریشه‌ای و بنیادی برون‌رفت از این معضل چیست؟

ریشه‌ی کئی پدیده‌ی شوم دزدی دریایی، به یک اقدام اساسی نیاز دارد. در این زمینه، پیشنهاد مشخص ما، کمک به دولت سومالی برای استقرار امنیت در سواحل این کشور است. چنین اقدامی از سوی کشورها، به منظور کاهش بخش زیادی از تهدیدات، بسیار موثر خواهد بود. اگر دولت سومالی، از این نظر تقویت و مستقیماً برای رفع این مسئله وارد عمل شود، قطعاً این تهدیدات به میزان قابل توجه‌ای کاهش خواهد یافت.

در این زمینه، باید گفت و گوها و اجلاس‌هایی در سطح بین‌المللی برگزار شود و پیشنهاد سازمان بنادر و دریانوردی این است که سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، به طور مشخص راجع به این مسئله و تأمین امنیت سواحل سومالی، نشست ویژه

دریا مطرح هستند.

از نگاه مرزهای زمینی، هر کشور از راه یک سرزمین با یک کشور دیگر همسایه است؛ در حالی که در مرزهای دریایی، می‌توان از طریق یک دریا با کشورهای بی‌شماری همسایه بود. به عنوان مثال، ایران در منطقه‌ی خلیج فارس با کشورهای زیادی همسایه و همجوار است.

در تردد بین کشورها، برای عبور از هر مرز زمینی، باید یک گذرگاه مرزی و گمرک وجود داشته باشد؛ در صورتی که در فاصله‌های بسیار طولانی در دریا، گاه بعضاً تنها یک گذرگاه مرزی وجود دارد؛ مثلاً از بندر تردام در هلند و هامبورگ در آلمان، به راحتی می‌توان وارد بندر شهید رجایی در ایران شد؛ بدون عبور از هیچ مرز دیگری.

آب‌های بین‌المللی، کریدورهای عمومی مورد استفاده‌ی همه‌ی شناورها هستند؛ بدون معارضة و مداخله کشورهایی که بر سر راه قرار دارند. در آب‌های بین‌المللی، می‌توان به دورترین و اقصی نقاط دنیا تردد کرد؛ بدون این که نیازی به هماهنگی و صدور مجوز عبور از کشوری باشد.

به همین خاطر است که ۹۰ درصد کالاهای تجاری بین‌المللی از راه دریا حمل می‌شود، که نشان‌دهنده‌ی نقش حیاتی حمل و نقل دریایی در تجارت جهانی است. افزون بر آن، در محیط دریایی، جا به جایی کالا و مسافر با امنیت بسیار زیاد همراه است. حمل بسیار ارزان و انبوه نیز، یکی دیگر از محسّنات استفاده از دریا به شمار می‌رود.

به این فهرست، باید توریسم دریایی و گردشگری ساحلی را نیز اضافه کرد. با این حال، از این فرصت‌های طلایی و شاخص‌های راهبردی استفاده مطلوب نشده است. البته از نگاه مقام معظم رهبری، بخش‌های امنیتی، دفاعی و استراتژیکی موجود دریا نیز مطرح هستند.

● از نگاه آسیب‌شناسانه و با تئولوژیک، دریاگرایی تاریخی مردم ایران را ناشی از چه عواملی می‌دانید؟

تلاش استکبار طی سالیان سال با هدف ترساندن مردم از دریا، منجر به خالی شدن سواحل و تمرکز جمعیت در نقاط مرکزی کشور شده است. به عنوان یک غفلت تاریخی، امروز شاهدیم که مردم آن‌طور که شاید و باید با دریا اخت‌نیستند و این ظرفیت، به شکل مطلوب شناخته نشده است.

عامل دیگری که می‌توان به آن استناد کرد، عدم اطلاع‌رسانی جذابیت‌های دریا و فرصت‌های اقتصادی موجود در آن است. باید زمینه‌های مختلف فعالیت‌های دریایی به مردم شناسانده شود. بیش تر مردم، حتی ساکنان سواحل، با ظرفیت‌های دریایی کشور، چه از نظر فنی و چه به لحاظ تخصصی، منابع و امکانات طبیعی آن‌آشنایی ندارند؛ در حالی که ایران با ۳۰ درصد مرز آبی در شمال و جنوب، یک کشور دریایی به حساب می‌آید.

بنابراین، اطلاع‌رسانی و معرفی تمام ظرفیت‌های توسعه و قابلیت‌های کشور در بخش دریا، نکته‌ی با اهمیتی است که باید مورد توجه جدی قرار گیرد.

محوطه‌ی چسبیده به بندر نیست، بلکه با توسعه در این مفهوم، پس کرانه به مقصد اصلی کالا گفته می‌شود. به عبارت بهتر، کشور ترکمنستان هم یکی از پس کرانه‌های بندر شهید رجایی است. بر این مبنا می‌توان قائل به چند پس کرانه شد: «پس کرانه عملیاتی» که نزدیک به بندر است و «پس کرانه‌های بازرگانی و تجاری» که مقاصد اصلی کالا محسوب می‌شوند و مصرف‌کننده‌های اصلی در آن جا قرار دارند.

بنابراین، برای ساماندهی حمل و نقل و تنظیم جریان جابجایی کالا در شبکه‌های مواصلاتی داخل کشور، باید ابتدا پس کرانه‌های نزدیک و کنار بندر را توسعه داد و با ایجاد محوطه‌های بندری، پایانه‌ها و انبارها برای نگهداری کالا، متناسب با نیاز و در طول زمان، از طریق جاده و شبکه‌ی راه آهن، نیازهای مقاصد داخلی و کشورهای مقصد را تأمین کرد.

این شیوه، موقعیت و فرصت اقتصادی بسیار خوبی را برای کشور ما ایجاد می‌کند. با توجه به موقعیت خاص جغرافیایی اقتصادی ایران (ژئو اکونومیک)، بندر شهید رجایی در مدخل خلیج فارس و در کنار تنگه هرمز، می‌تواند به یک بارانداز بزرگ بین‌المللی برای کالاهای منطقه و دیگر کشورها تبدیل شود و به تدریج، نیازهای کشورهای مقصد را از آن جا حمل کرد. در این صورت، فصل جدیدی در تجارت خارجی کشور آغاز می‌شود.

بر اساس طراحی جدید بنادر و ترسیم نقش محلی، ملی، منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای برای هر بندر، مجموعه‌ی جمهوری اسلامی ایران، به منزله‌ی یک ظرفیت و توان بالقوه در منطقه‌ی خاورمیانه و آسیای جنوب غربی برای انتقال و ترانزیت کالا و همچنین، تأمین نیاز کشورهای همسایه و منطقه محسوب می‌شود.

این دو نقش، برخاسته از دو برنامه، دو جهت‌گیری و دو هدف‌گذاری در کنار هم خواهد بود که هر دوی این کارکردها در سازمان بنادر، به موازات هم و به عنوان «مطالعات بازنگرایی و مطالعات طرح جامع حمل و نقل دریایی و بنادر کشور» در دست انجام است.

● مقام معظم رهبری، دریا را فرصت راهبردی برای توسعه‌ی کشور خواندند. جناب عالی به عنوان تصمیم‌گیر ارشد در حوزه‌ی حمل و نقل دریایی، شاخص‌های راهبردی بودن دریا مطابق با دیدگاه معظم‌له را در چه زمینه‌هایی می‌دانید؟

از فرمایشات مقام معظم رهبری است بدین مضمون که کشورها وقتی به دریا رسیدند، سوار بر شناورها شدند و از دریا گذشتند؛ اما ما تا به آب رسیدیم، متوقف شدیم. با اینکه دریا فرصت بسیار خوبی برای کشور ایران به حساب می‌آید؛ اما به طور بایسته و شایسته از آن استفاده نکردیم. ما به عنوان سازمان بنادر و دریانوردی، همواره از رویکرد حمل و نقلی به این موضوع نگاه کرده‌ایم، در حالی که ذخایر عظیم نفت، گاز و انرژی، ذخایر غنی آبزیان و مسافرت و گردشگری دریایی، به عنوان فرصت‌های گرانبه‌ایم

صنعت دریانوردی، ثروت جهانی

حمیدودادی

رقم می‌زند. امروز، روز جهانی این صنعت است؛ صنعتی که پیشانی آن، عرصه‌ی دریانوردی است. هم مطالعات تاریخی و هم بررسی‌ها در زمینه‌ی ساختار حرفه‌ی دریانوردی نشان می‌دهد که گذشته از شخص دریانورد، جامعه و خانواده نیز در شکوفایی این فضای حرفه‌ای دارای نقش و اثر هستند. به مفهوم دیگر، وقتی سخن از جامعه‌ی دریایی به میان می‌آید، واقعیتی از یک جامعه تداعی می‌شود که نهادهای اجتماعی آن، همه در پیوند با صنعت دریانوردی و حمل‌ونقل دریایی قامت حضور یافته‌اند. این چنین ویژگی منحصربه‌فردی سبب می‌شود تا در وهله‌ی نخست، صنعت دریانوردی در یک فضای بین‌المللی دیده شود و مسایل آن با نگرشی فراملی تحلیل و کارشناسی شود در وهله‌ی دوم، هر رویکرد مؤثر در برنامه‌ریزی برای توسعه‌ی کنش‌های آن، فارغ از محدوده‌های جغرافیایی و محدودیت‌های سرزمینی کشورها باشد. از این رو، در این گفتار آن‌چه که تحلیل می‌شود، بر پایه‌ی فضای بین‌المللی است. نگارنده هیچ‌گاه در مطالعات و تحلیل‌های خود، صنعت دریانوردی را در چارچوب یک حوزه‌ی شغلی جست‌وجو نکرده، بلکه پهنای این گره‌ی آبی را، همواره عرصه‌ی حضور دریانورد و دریانوردی دانسته است.

روز جهانی دریانوردی، فرصتی است تا به بازتعریف و بازآفرینی چند نکته بپردازیم. این که، دریانوردی به منزله‌ی یک صنعت و فضایی در آمیخته با کار و اقدام در سطح بین‌المللی است، کارکردها و مأموریت‌های حرفه‌ای منحصربه‌خود را دارد و صنعتی است که در جغرافیای بین‌المللی قابل تفسیر و تحلیل است. به هر حال، نکته‌ی روشن در کارآمدی این روز، آن است که موجبات آن را فراهم می‌آورد تا هر سال ساعت‌های خود را برای همسازی و هم‌آوایی با این روز کوک کنیم. پوشیده نیست که حول این صنعت، خوشه‌ای از صنایع کلان شکل گرفته‌اند؛ دانشگاه و مراکز آموزشی بسیاری پدید آمده و اصل تجارت، در ارتباط با این صنعت معنا دار شده است. خصلت ماهوی این صنعت، همچنان همان است که باعث گسترش فضای کار و ارتباط تولید با تجارت و مصرف شده است؛ خصلتی که حداقل در دو هزاره، دارای تاریخ مکتوب است. به مفهوم دیگر، این صنعت موجب شکل‌گیری بزرگ‌ترین جابه‌جایی‌های جغرافیایی کالا و ثروت و انسان به طول تاریخ شده است. این صنعت، چه در گذشته و چه در اکنون، همواره به منزله‌ی پیونددهنده‌ی ما با مکان‌های تولید کالا و بازارهای مصرف است. این‌ها و ده‌ها صنعت آشکار و پنهان دیگر، واقعیاتی نادیده نیستند؛ بلکه خط به هم پیوسته‌ای از یک‌سری فرایندها است که بنادر، ساکنان بنادر و اعتبار همبستگی با جغرافیای بین‌سرزمینی دریا را

دریانوردی و دقایق حرفه‌ای

نمای واقعی یک فضای حرفه‌ای، با نگاه به کمیت و نوع خدمت و ثروتی که به واسطه‌ی آن تولید می‌شود، به چشم می‌آید. در این میان به طیف‌های مرتبط با این حرفه که نقش پیرامونی و مکمل دارند، نیز توجه می‌شود؛ طیفی که دیگر نهادها و مدرسه‌های هم‌افزار را نیز دربرمی‌گیرد. متأسفانه باید اذعان کرد که ناهمخوانی بین تلقی اولیه از حرفه‌ی دریانوردی با واقعیت وجودی حرف اجتماعی، سبب شده است تا مزیت‌های ارزشمند حرفه‌ی دریانوردی، در قضاوت‌های احساس‌گرا، که عمدتاً به مشکلات موجود در این حرفه اشاره دارد، نادیده انگاشته شود. قضاوت‌های احساس‌گرا، بیان‌گر تلقی بی‌ارتباط با مسایل و مشکلات دریانوردان نیست. مسایلی چون دوری از خانواده، سختی کار، مشکلات انطباق با فضای کار، انجام مستمر کار و پیوستگی ساعات کار با ساعات شخصی زندگی در طول سفر و اثرات برخی از عارضه‌های روانی بر اندام روحی دریانوردان، عملاً مطرح هستند و به‌طور



بندر و دریا / شماره ۱۸۲



رویکردهای به دریا، تا آن هنگام که راهبردی و در سطح کلان برنامه‌ریزی، به منزله‌ی محور و به عنوان خاستگاهی برای توسعه نباشند، کانون‌های رشدیافته‌ی آن در بسیاری از موقعیت‌ها، به دلیل منفصل بودن از یکدیگر و غیرمکمل و غیر هم‌افزا بودن، نمی‌توانند مصداقی از توسعه‌یافتگی را گواهی دهند.

سطح کلان برنامه‌ریزی، به منزله‌ی محور و به عنوان خاستگاهی برای توسعه نباشند، کانون‌های رشدیافته‌ی آن در بسیاری از موقعیت‌ها، به دلیل منفصل بودن از یکدیگر و غیرمکمل و غیر هم‌افزا بودن، نمی‌توانند مصداقی از توسعه‌یافتگی را گواهی دهند. مفهوم توسعه، دربردارنده‌ی مقوله‌ی پیوستگی و هم‌افزایی و بهره‌مند از یک خط ارتباط با واحدهای نهادینه‌شده از طرف خود است؛ نهادهایی که می‌توانند بین عناصر اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی جامعه، هم‌گرایی ایجاد کنند. در چشم‌های اقتصادی و توسعه‌مند، منابع انسانی، لبه‌های اصلی و تیز جدال‌های رقابت‌آمیز کشورها و بنیان‌های اقتصادی را تشکیل می‌دهند. در عرصه‌ی اقتصاد حمل‌ونقل، به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی، قابلیت رقابت اقتصاد مبتنی بر صنعت و منابع انسانی، از اهمیت خارق‌العاده‌ای برخوردار خواهد بود و در این رقابت، کیفیت و قابلیت نوآوری منابع انسانی دریانورد، مهم‌ترین عامل و ضابطه‌ی تفاوت‌ها و اختلاف سطح‌ها محسوب می‌شود؛ چراکه به موازات جهانی‌شدن اقتصادها، به‌ویژه در سه مقوله‌ی «تولید صنعتی، کشاورزی و تجارت»، «اطلاعات» و «تولید دانش حرفه‌ای»، افراد بسی قدرتمندتر و پُراهمیت‌تر از زمانی می‌شوند که در سده‌ی ۲۰۰۰-۱۹۰۰ و یا عصر صنعت به سر می‌بردند.

بوم و لندینگ کرافت و یا لنجی صیادی و شناور اقیانوس‌پیما. در این تعریف، کلیدواژه‌ی اصلی، دریانورد است و زیرمدخل‌های آن نیز، همه‌ی ابزارها و ملزومات و تجهیزات و شناورها.

آشکارسازی روندهای کلان اقتصادی در قرن معاصر، نشان‌دهنده‌ی هدایت عرصه‌های اقتصاد ملی به سوی گستره‌ی اقتصاد جهانی است و از این رو، دنیای امروز، عملاً به شکل دنیایی به هم پیوسته درآمده است. روندهای اساسی جهانی، همه بر محوریت «ارتباطات» سامان یافته و جامعه‌ی صنعتی به جامعه‌ی اطلاعاتی تبدیل شده است. در مسیری این چنین، اقتصادهای بین‌المللی و از آن جمله صنعت حمل و نقل دریایی و تجارت و بازرگانی، اصلی‌ترین نیروی رانش را به‌وجود خواهند آورد.

به خوبی ملاحظه می‌شود که شالوده‌ی نظام واحدی از تجارت و بازرگانی، استوار بر صنعت حمل‌ونقل است که در آن، حمل‌ونقل دریایی، حرکت گسترده‌ی جهانی به سوی بازرگانی آزاد را تسهیل می‌سازد. فرآیندی که در قلب آن، «دریانوردی و دریانورد» عامل ذاتی و اندرونی تپندگی محسوب می‌شوند.

بر این راستا، آینده‌ی حرفه‌ی دریانوردی، رازی سر به مهر و معمایی بی‌جواب نیست. آینده‌ی آن، همین امروز است که دیروز تصورش را داشتیم؛ همین امسال است که سال گذشته ویژگی‌هایش را برمی‌شمردیم. دریانوردی، نه بدون حضور دریانورد معنادار است و نه جدای از دقایق حرفه‌ای.

اما آن‌چه به منزله‌ی مانعی در برابر تعمیم و گسترش‌یافتگی این شناخت در فضاها مرتبط با برنامه‌ریزی برای صنعت حمل‌ونقل دریایی تلقی می‌شود، خلأ وجود یک رویکرد مبتنی بر جهت‌گیری کلان اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی نسبت به این موضوع است.

رویکردهای به دریا، تا آن هنگام که راهبردی و در

قطع، نیازمند توجه و رسیدگی کارشناسی. اما نکته‌ی مورد اشاره در این مقاله، ضرورت انجام اقداماتی حمایتی - فراهمی است تا سبب‌ساز آن شود که انگیزه‌ی دریانوردان را نسبت به کمیت، کیفیت و نوع خدمت و ثروتی که به واسطه‌ی این حرفه تولید می‌شود، به انگیزختگی مستمر راهبردی تبدیل کند.

دریانوردی، دقایق حرفه‌ای ظرفی دارد و آن‌چه در این عرصه مهم به نظر می‌رسد آن است که جهت نگاه به محتوا و ارزش‌های متبادر از این حرفه تقویت شود. روشن است که قضاوت‌ها و مشکلات برخاسته از رویه‌های احساس‌گرا هیچ‌گاه نباید مبانی ارزشمند و کیفی این حرفه و ثروت‌زایی و افتخار برخوردار از آن را تحت‌هاله و سایه قرار دهد. براساس پیام مستمر در این نکته، جا دارد تا اهم فعالیت‌های جدی برای کاهش مشکلات دریانوردان، صرف برنامه‌ریزی‌های واقع‌گرایانه شود تا در پناه برانگیختن انگیزه‌های شغلی، مزیت‌های بالقوه، نیز فرصت نمود یابند.

هر کشور بهره‌مند از دریا، برخوردار از مزیت‌های بالقوه‌ی بسیاری است که صنعت حمل و نقل دریایی در ابعاد کرانه‌ای، منطقه‌ای و بین‌المللی هر یک، ثقل خاصی از این وزن را تعریف می‌کنند. از سوی دیگر، وجود طیف گسترده‌ی کنش‌گران اقتصادی و دقت و تحلیل آمارهای مرتبط با حمل و نقل نشان می‌دهد که تا نود و اندی درصد حمل کالا و فرآورده‌ها، مواد اولیه‌ی صنعتی و معدنی، عموماً از راه دریا صورت می‌گیرد و رونق حمل و نقل چند وجهی (ریلی و جاده‌ای) نیز، عملاً در گرو حمل و نقل دریایی است. علاوه بر این‌ها، صنعت حمل‌ونقل دریایی، ارزش افزوده‌ی قابل توجه‌ای برای محصولات اقتصادی به‌وجود می‌آورد.

ترانزیت کالا و پردازش زمینه‌ها برای صادرات مجدد، از جمله بازتولیدهایی هستند که دیگر قابلیت‌های صنعت حمل‌ونقل دریایی را تشکیل می‌دهند؛ ضمن آن‌که اشتغال در فعالیت‌های جانبی و پیرامونی این صنعت نیز موضوعی مکمل برای جهت‌گیری‌های سودمند فرصت‌های شغلی قلمداد می‌شود؛ مکمل‌هایی که در یک فرایند توسعه‌گرا، خود به مثابه‌ی یک فضای شغلی مستقل، بازار کاری پُررنگ را تدارک می‌بینند.

این چنین فرآیندی، بیان محتوایی حرفه‌ای است که با توجه به جنبه‌های کارایی سرمایه‌ی صنعتی و فن‌آوری، همچنین تجهیزات پیشرفته که خلاصه‌شده در حرکت و کارایی شناور است، با حضور مستقیم «دریانورد» بالفعل و واقعی می‌شود.

در ارتباطی چنین پویا، سخن از دریانورد، سخن از فرد و شخص نیست، بلکه سخن از یک فرایند و رفتار حرفه‌ای است که ماحصل کارایی آن، تبیین ساختاری است به نام دریانوردی در این فضا و هر شناوری با هر مقدار ظرفیت، حلقه‌ای از ساختار است؛ ساختاری که می‌تواند متشکل از یک لنج کوچک از بندری کوچک باشد تا یک

اکنون به‌خوبی می‌توانیم اهمیت فرد و تخصص و مهارتی که از آن برخوردار است را شاهد باشیم. ماهیت ویژه‌ی شرایط اقتصادی معاصر که مبتنی بر اطلاعات و ارتباطات است، کانون توجه را از تمرکز و سازمان‌ها به سوی فرد جابه‌جا کرده است و به نقش مهارت افراد، استحکام خاصی بخشیده‌است.

تسری این چنین واقعیتی به فضای کار، سبب می‌شود تا افراد صاحب مهارت و حرفه‌ای محدود به جغرافیای مکانی نباشند و همراه و هم‌عرض با جهانی‌شدن اقتصاد، آنان نیز جهانی شوند. حال و به‌خوبی می‌توان چنین پرتو خیره‌کننده‌ای را در خصوص تعداد کثیری از مشاغل با ظرفیت بین‌المللی و از آن جمله دریانوردی، بازتاب داد.

تسلط بر دانش‌ورزی، امری جدایی‌پذیر از دانش‌اندوزی است و همین تلقی موجب آن است که آموزش یک دریانورد با کیفیتی که مسلط بر علم دریانوردی و دقایق حرفه‌ای باشد، گران و پرهزینه به نظر آید. به‌طور طبیعی و در عصر شتاب برای پرورش منابع انسانی، هر نوع هزینه‌ای، به‌مثابه‌ی یک سرمایه‌گذاری بلندمدت برای بهره‌مندی از منافع مشترک بین‌المللی و بازارهای وابسته به آن است. از این رو، پاس‌داشت از منابع انسانی، به‌منزله‌ی پاس‌داشت از منابعی است که با تسلط بر دانش‌ورزی، از ظرفیت همراهی با اقتصاد جهانی برخوردار شده‌اند.

صنعت دریانوردی، «صنعتی هوشمند» بر مبنای منابع انسانی دریانورد است. از سوی دیگر، «صنعتی فن‌آورانه» نیز قلمداد می‌شود که به استناد زیرساخت‌های علمی و صنعتی پشتیبانی شده است.

گرایش به تجارت بیش‌تر و توسعه‌ی صنعت دریانوردی

حاشیه‌ی اقیانوس آرام، همچون یک قاره‌ی جدید و جوان، پا به عرصه‌ی وجود گذاشته است. جمله‌ی معروفی است که: دریای مدیترانه نشانه‌ای از گذشته‌هاست؛ اقیانوس اطلس نشانی از دنیای کنونی است و اقیانوس آرام، حکایت از جهان آینده دارد.

قدرت درونی این حاشیه، از ماهیتی قوی برخوردار است و با بهره‌مندی از قابلیت‌های اقتصادی، همراه با کیفیتی فرهنگی و با تعهد بنیادی و همه‌جانبه نسبت به موضوع آموزش، استحکام یافته است. ژاپن، چین، کره‌ی جنوبی، تایوان، هنگ‌کنگ و سنگاپور، تنه‌انموداری از آشکارشدگی گوشه‌هایی از این حاشیه هستند. به‌طور طبیعی، عملکرد این دنیای نوپا در جهان اقتصاد که زمینه‌ساز قرار گرفتن آسیا در موفقیت‌های بزرگ اقتصادی است، مقوله‌ی صنعت حمل‌ونقل دریایی را نیز در زیر چتر خود قرار داده است. تأیید این فرایند با گسترش زیرساخت‌ها برای آموزش دریانورد، قابل گواهی است.

کوتاه ساختن طول مدت آموزش دریانوردی در هند، فیلیپین و چین، حضور فعال‌تر چین و کره‌ی جنوبی و ژاپن در تولید شناورهای پیشرفته و تخصصی (به‌خصوص از سوی کره و ژاپن)، ورود چین به ساخت ناو هواپیمابر و... همه و همه مصداق‌های روشنی برای رونق توجه به بازار صنایع دریایی و پرورش منابع انسانی مورد نیاز در آن عرصه محسوب می‌شوند.

نکته‌ی مهم در این ارتباط، رویکرد اقتصادی آسیا و گرایش کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس آرام به سمت صادرات و تمایل آن‌ها به کسب تجارب بیش‌تر است. در حال حاضر در تایوان، از هر ده شغل حرفه‌ای، هشت رویکرد وابسته و یا رو به سوی صادرات است. دوسوم از کل تولید کالاها

و خدمات در سنگاپور به صادرات اختصاص دارد. چین، نه‌فقط مبادرت به صدور کالا می‌کند بلکه در بخش‌های قابل‌توجهی از صنعت و خدمات خود نیز، امر صدور سرمایه به اروپا و آمریکا را تجربه کرده است.

با این آهنگ، صنعت حمل‌ونقل دریایی نیز، برخلاف وجود رکودهای منطقه‌ای، از رونق نسبی برخوردار شد و حتی حمل بار یک‌طرفه نیز، مقرون به صرفه به نظر آمد.

این‌ها همه، زمینه‌ی جذابیت هرچه بیش‌تر صنعت حمل‌ونقل دریایی و در نهایت، پرجذبه‌شدن بیش از پیش حرفه‌ی دریانوردی و نیاز به استخدام و به‌کارگیری دریانورد را فراهم آورد. در حال حاضر، سهم قابل‌توجهی از میزان نیاز عملیات دریایی به دریانورد، متعلق به سازوکار کشتی صنعت حمل‌ونقل دریایی است.

نکته‌ی قابل‌توجه در این زمینه آن است که مفهوم مورد نظر از به کار بردن کشتی، تنها منحصر به تلقی معمول آن نیست و بیش‌تر، تأکید بر سبقت گرفتن این صنعت بر دیگر صنایع، در بین کشورهای آسیایی و حاشیه‌ی اقیانوس آرام دارد؛ عاملی که سبب شده است تا منابع انسانی شاغل در این گستره، جهت‌گیری حرفه‌ای خود را با انجام وظایف اقتصادی بهینه‌تر و بالاترستی تنظیم‌کنند.

از منظر تاریخی، اگر کمی به عقب بازگردیم، می‌بینیم که در سال ۱۹۸۹ میلادی، کشور چین، ایالت‌های ساحلی خود را تحت عنوان برنامه‌ی «ساحل طلا»، برای توسعه‌ی سریع صنایع مختلف به صادرات آماده‌سازی می‌کند و به این ترتیب، به پشتوانه‌ی سواحل و بنادر تجهیزشده، عملاً ساکنان شهرهای ساحلی، به تجربه‌های تازه‌ای بر اثر حضور در فضای حمل‌ونقل دریایی، دست می‌یازند؛ روندی که تا سال ۲۰۰۷ و با نرخی متعادل، سیری مثبت را می‌پیماید.

دریانورد و جایگاه حرفه‌ای

در اوج جریان رونق‌زایی صادرات آسیا و حاشیه‌ی بزرگ اقیانوس آرام، به‌خصوص با جهت‌گیری‌های اقتصاد چین، سنگاپور، کره، ژاپن و ... میل به تجارت بیش‌تر و حضور اقتصادهای نو، نرخ رقابت نیز تنگاتنگ می‌شود. رقابتی شدن قیمت تمام شده شرایطی پدید می‌آورد تا کشورها خواهان کاهش نرخ‌های حمل‌ونقلی و خدمات وابسته به آن شوند.

اتخاذ چنین روشی به ویژه پس از رکود اقتصادی معاصر، سبب آسیب‌پذیری معیار حقوقی و کاهش دست‌مزد و پایین آمدن سطح تسهیلات قابل دسترس دریانوردان شد. رکود اقتصادی معاصر نیز بر دامنه‌ی این کاستی افزود و موجبات تغییر در جایگاه حرفه‌ای دریانوردان را فراهم آورد.

در کنار انفعال نهادهای دریانوردی در سطح جهانی، بخش‌های فعال‌شده در کانون‌های تجاری - حملی و نقلی، به‌خوبی توانستند انرژی رها شده از بخش دریا را به سمت خشکی - دریا، بنگاه‌های



خدمانی و ... جذب کنند.

از سوی دیگر و در میان حجم بسیار بالای اقدامات کارشناسی و با تهیه گزارش‌های مرتبط با حوزه‌های اقتصاد، کسب‌وکار و اشتغال که پیوسته و از سوی شبکه‌های مختلف رسانه‌ای نشر می‌یافت، دریانورد و جایگاه حرفه‌ای وی نیز از رونق افتاد و اگر هم توجهی به آن می‌شد، در حد یک هشدار بود؛ هشدار مبنی بر کمبود دریانورد در حوزه‌های حمل‌ونقل دریایی.

در این زمینه، نکته‌ی قابل توجه آن است که هیچ منبع اشتغال‌زایی، به خودی خود و بالقوه رشد نمی‌یابد. هر نظام و منبع اشتغالی، تحت تأثیر نظام‌های کلان‌تری رشد پیدا می‌کند. نظام‌هایی همچون: کانون‌های اقتصادی - مالی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی، از جمله‌ی نظام‌های مورد انتظاری محسوب می‌شوند که می‌توانند باعث رشد منابع اشتغال‌زا شوند. این‌ها و به اتفاق هم می‌توانند زنجیره‌ی مراقبت از رونق حرفه‌ی دریانوردی را در سطوح بین‌المللی، استحکام و کارایی بخشد.

صنعت دریانوردی، «صنعتی هوشمند» بر مبنای منابع انسانی دریانورد است. از سوی دیگر، «صنعتی فن‌آورانه» نیز قلمداد می‌شود که به استناد زیرساخت‌های علمی و صنعتی پشتیبانی شده است. همچنین، صنعتی «بین‌رشته‌ای» است که در پیوند با دانش آکادمیک، حقوق کار، محیط‌زیست، جامعه‌های دریایی، صنعت و اقتصاد حمل‌ونقل، معنادار می‌شود. اما آنچه که در همه‌حال قابل تأکید به نظر می‌آید، وجود یک واکنش دوسویه، بین این صنعت با «دریانورد و جایگاه حرفه‌ای» وی است. در این رویکرد، تلاش برای کاهش ریزش و جلوگیری از ترک حرفه، همچنین آموزش و پرورش دریانورد، مقوله‌ای است که به یک هم‌پیمانی و هم‌پیوندی بین سازمان‌ها، نهادها، کانون‌ها، شوراهای سندیکاها و صنفی نیاز دارد.

روشن است بنیادهای ژرف اقتصادی و صنعتی، تولیدی و خدمانی، بر پایه‌ی اقدامات فرهنگی و اجتماعی، دارای جذابیت می‌شوند و از آن‌جا که کار و شغل یکی از شالوده‌های ژرف اقتصادی است، نیاز به وجود این دسته از اقدامات فرهنگی و اجتماعی دو چندان می‌شود.

در این زمینه و برای توسعه‌ی چنین رویکردهایی، نیازهای همه‌جانبه دریانوردان و جایگاه حرفه‌ای آنان، بیش از پیش چشمگیر و قابل توجه‌تر است.

شغل، یک شیوه و یا یک کلیدواژه برای بسته‌بندی کاری است که ارائه می‌شود؛ اما، هیچ‌گاه بیان‌کننده‌ی کیفیت زندگی حرفه‌ای و شاخصه‌های جاری در آن نیست. امروز، شاید عنوان‌های شغلی، مشابه با همان عنوان‌هایی باشند که در گذشته و حتی گذشته‌های بسیار دور کاربرد داشته‌اند؛ لیکن در ساختار کیفیت و انتظاری که از آن‌ها می‌رود، صد البته که تفاوت شکلی و محتوایی بسیاری با گذشته‌ی خود

دارند.

ضرورت تعمیم چنین نگاهی، به ویژه در عرصه‌ی مشاغل و حرفه‌های تخصصی، از هر لحاظ احساس می‌شود. به عنوان مثال، وقتی واژه‌ی «دریانورد» را بر زبان می‌رانیم، می‌دانیم که از حدود دو هزاره پیش‌تر نیز همین واژه را به کار می‌گرفته‌اند؛ اما در حال حاضر، مقاصد و انتظارات بسیار گسترده‌تری را در مفهوم کاربردی این واژه پیش‌رو داریم؛ مجموعه‌ی نکاتی که در یک جمع‌بندی کلی، جایگاه حرفه‌ای خاصی را برای دریانورد رقم می‌زند.

حال، وجود چنین اعتبار گرانمایه‌ای که کشور ما نیز از آن بهره‌مند است، تکلیف و اهتمام خاصی را از سوی ما می‌طلبد. منظور از «ما» در این جمله، مجموعه‌ای از نهادهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، حقوقی، سندیکاها، شوراهای اتحادیه‌ها، کانون‌های حمایتی و ... است که به وجه مستقیم یا غیرمستقیم از صنعت حمل‌ونقل دریایی، صنعت دریانوردی و دریانورد، بهره‌مند می‌شوند.

ترویج فرهنگی - اجتماعی صنعت دریانوردی، اقدامی مبتنی بر نگاهی ژرف‌اندیشانه به جایگاه حرفه‌ی دریانوردی، چه در سطوح ملی و چه در فضای بین‌المللی است. اثر چنین فعالیت‌ی، زمینه‌ای برای پردازش جاذبه‌های این حرفه و تقویت انگیزه‌های خودجوش در این گستره فراهم می‌آورد.

باز آرایشی زمان برای پاسخ به نیازهای معاصر دریانوردی

چالش‌ها، از هر نوعی که باشند، از جو ناشی از عدم تطابق مناسب بین «ندیشه و عملکرد» با «نیازهای روزآمد» سرچشمه می‌گیرند. به این ترتیب، موضوع «کمبود، کاهش و یا ریزش دریانورد»، برآمده از یک ناهماهنگی و عدم تقارن در بازآرایی زمان برای پاسخ به نیازهای معاصر دریانوردی است. موضوعی که در سطح بین‌المللی مطرح بوده و فراهم شده از به هم پیوستگی مسایل اقتصادی در حوزه‌ی تجارت و حمل‌ونقل است.

واقعیت آن است که شاخص کمبود دریانورد، چهره‌ی ساده شده‌ای از مقوله چالش ریزش نیروی انسانی دریانورد و نارسایی و ضعف در امر بازآرایی زمان برای پاسخ به فضای کار در دریا است، وگرنه، آمار کمی آموزش‌دیدگان و فارغ‌التحصیلان در رشته‌های دریانوردی، دامنه‌ای بیش از نیازهای اعلام شده در سطح جهانی را نشان می‌دهد.

امروزه در سطح بین‌المللی، مقدم بر تلاش برای جبران کمبود دریانورد، درک مساعی بنیادی به منظور تأمین یک بازآرایی زمانی برای ایجاد تطابق بین «مأموریت‌ها و کارکردهای دریانوردی»، با «ظرفیت نیروی کار دریایی و فرهنگ دریانوردی» یک ضرورت است. آن‌چه نگارنده‌ی این سطور، پیش‌تر بر آن تأکید دارد،



ایجاد یک «هم‌پوندی» بین نهادهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، حقوقی و ...، همچنین، انجام اقدامات فرهنگی - اجتماعی در این زمینه است؛ به‌طوری که در فضای غیر چنین هم‌اندیشی‌ها

و هم‌پیوندی‌ها و بدون انجام اقدامات فرهنگی - اجتماعی، بازاریابی مورد نیاز اتفاق نخواهد افتاد و همین، سبب‌ساز بروز عدم تعادل خواهد شد. مثال روشن این «عدم بازاریابی» و «فقدان تطابق» با نیازهای معاصر دریانوردی چنین است: در سطح بین‌المللی و به‌ویژه در کشورهای که طول عمر مفید فعالیت دریایی یک دریانورد را دست‌بالا - ۲۰ تا ۳۰ سال - برآورد کرده‌اند، بقیه‌ی موارد برنامه‌ریزی نیز براساس همین مبنا طراحی شده است؛ مواردی همچون برنامه‌ریزی برای فراگیری، آزمون‌های استخدامی و چگونگی آموزش برای ارتقای درجه و پُست حرفه‌ای. اما و

اگر بین عمر مفید، مأموریت و کارکردهای دریانوردی، با ظرفیت نیروی کار و فرهنگ رفتاری، بازاریابی متناسبی انجام می‌شد، هیچ‌گاه با کمبودی با این سطح در عرصه‌های داخلی و گستره‌های بین‌المللی رویارو نمی‌شدیم.

عملاً، شتاب تغییر یافتگی در بازارهای جهانی کار از یک‌سو و از سوی دیگر، شرایط کار در دریا، بین اندیشه و عملکرد و نیازهای روزآمد، فاصله انداخته و تصور حضور ۲۰ - ۳۰ ساله‌ی دریانورد را به واقعیت تبدیل و نزدیک نساخته است. چنین وضعیتی و در جریان عمل، برنامه‌ریزی‌های جانبی اجرا شده راه، با خلأ محاسباتی بین پنجاه تا هفتاد درصد، با عدم تعادل روبه‌رو ساخته است؛ عدم تعادلی که کمبود منابع انسانی دریانورد در سطح بین‌المللی را با رقمی نسبتاً قابل توجه نشان می‌دهد.

اما و اگر بین عمر مفید، مأموریت و کارکردهای دریانوردی، با ظرفیت نیروی کار و فرهنگ رفتاری، بازاریابی متناسبی انجام می‌شد، هیچ‌گاه با کمبودی با این سطح در عرصه‌های داخلی و گستره‌های بین‌المللی رویارو نمی‌شدیم؛ کمبودی که ماهیتاً کشورهای عضو جامعه‌ی بین‌المللی دریانوردی را نیز شامل شده است.

برای این بازاریابی زمانی و ایجاد تعادل، نیازمند وضع فرآیندهایی هستیم که موارد زیر را همیشه «رصد» کند و مورد «بررسی و تجزیه و تحلیل» قرار دهد:

- بازاریابی مجدد بر عمر مفید خدمت در دریا. موضوعی که نشان داده است در بهترین وضعیت، مدت آن بیش از ۱۵-۱۷ سال نخواهد بود.
- تغییر در سن ورود به حرفه‌ی دریانوردی.
- تغییر در طرح‌ریزی‌های آموزشی و تأکید بر برنامه‌های آموزشی حرفه محور.
- باز تعریف قوانین مربوط به بازنشستگی و بیمه، با هدف تعیین عمر مفید کاری برای رسیدن به سن بازنشستگی بر پایه‌ی میانگین نسبی طول مدت حضور دریانورد در دریا.
- تسری اصل سختی کار به صورت مستقیم در فضای حرفه و استقرار انتظارات از آن و همچنین، بازتعریف آن براساس فضای کار دریانوردی و نه با نگاه کارگاهی به حرفه‌ی دریانوردی، با هدف وضع قوانین نوین و روزآمد حمایتی - فراهمی.
- منعطف ساختن قراردادهای به‌کارگیری دریانورد.
- ایجاد تطابق و بازاریابی معنادار بین آموزش‌ها و آزمون‌های شایستگی.

دریانوردی و صنعت هم‌زمانی

این درست که دریانورد و صنعت دریانوردی، از پیشینه‌ای بسیار دیرین برخوردار است؛ اما و از میانه‌ی قرن پانزدهم، به پشتوانه‌ی کارکردگرایی خاص نظامی و جنبه‌های ترجیحی آن که ناشی از همان سابقه‌ی کهن، به‌خصوص در امپراطوری‌های هم‌عرض با دریا بود، وزنه‌های مفهومی تازه‌تری یافت؛ وزنه‌های تازه‌تری مبنی بر کشف راه‌های جدید، تنگه‌هایی برای کوتاه ساختن مسیرها و بالاخره کشف سرزمین‌ها. این همه به‌راحتی به دست نیامد. «کریستوفر کلمبوس»، مشهور به «کریستف کلمب»، سه دربار پادشاهی را درنوردید تا توانست





پردازش صنعت دریانوردی، مستلزم توجه به جوهر اصلی و عملکردی آن، یعنی «دریانورد» است. این نیز، خود مرتبط با ایجاد پویایی مشترک فردی (شخص دریانورد)، اقدامات فرهنگی - اجتماعی و سازمانی است.

ابعاد توجه به رونق بخشی فضای این حرفه‌ی بین‌المللی است.

برای جهت دادن به برنامه‌های توسعه‌ای در فضای این حرفه‌ی خاص جهانی، شخص دریانورد، مهم‌ترین منبع داده‌آمایی و کسب رهنمود است. از این صدف، مرواریدهای شفاف و نابی می‌توان تحصیل کرد؛ صدفی و گوهری که هیچ پایانی بر گران‌بهای و درخشندگی آن متصور نیست. گوهرهایی چنین، به منزله‌ی اعتباری برای سرزمین‌های دریایی به حساب می‌آیند. باشد تا بر اراده‌ی مراقبت از این ثروت جهانی صحنه گذاریم و روز جهانی دریانوردی را به منزله‌ی نقطه‌ی عطفی برای پردازش و بازآرایی این صنعت بینگاریم. ■

این «صنعت همزمانی» است.

این «صنعت همزمانی»، پتانسیل‌های خود را از محیط‌هایی چون شرایط مالی دنیا، تغییرات بازار، نظام مبادله‌ی کالا و روابط سیاسی و اقتصادی کشورها با یکدیگر تأمین می‌کند.

همزمانی بودن این صنعت و جهانی بودن آن، سبب شده است که این حرفه، از «فرهنگ» خاصی تبعیت و بر پایه‌ی همان «فرهنگ» الگوسازی کند. نکته‌ای که خود نشانگر اهمیت فعالیت‌های اجتماعی - فرهنگی برای پایداری و استمرار جذابیت آن است.

نتیجه آن‌که:

پردازش صنعت دریانوردی، مستلزم توجه به جوهر اصلی و عملکردی آن، یعنی «دریانورد» است. این نیز، خود مرتبط با ایجاد پویایی مشترک فردی (شخص دریانورد)، اقدامات فرهنگی - اجتماعی و سازمانی است. استقرار پیوسته‌ی یک «احساس ضرورت» برای بازآرایی زمانی و انطباق با نیازهای روزآمد، تحول‌خواهی، تبیین ضرورت‌های تحولی و شناخت واقعیت‌های رقابتی، از جمله‌ی

ناوگان خود را برای درنوردیدن دریاها می‌مورد انتظارش تجهیز کند!

به این ترتیب، حرفه‌ی دریانوردی، همپای عصر رنسانس شد. به دانش و عرصه‌ی شناخت راه‌ها، نقشه‌های تازه‌تری افزود و از بنیان، نقشه‌های جغرافیایی را عوض کرد. تصور شد که قرن شانزدهم، ضرورت دور زدن آفریقا برای دسترسی به هندوستان را از پیش‌دماغه‌ی کشتی‌ها برداشت و این به مفهوم ۴ تا ۶ ماه صرفه‌جویی از سفرهای دریایی بود.

مزیت نسبی مورد تأکید تجار قرن ۱۲ تا ۱۶ میلادی، ناشی از محافظت نظامی از صنعت تجارت بود و همین‌ها سبب‌ساز آن شد تا این حرفه از حامیان مناسبی بهره‌مند شود. موضوعی که بر توسعه‌ی این صنعت، فوق‌العاده کارآمد افتاد. از سوی دیگر، بسیاری از نهادهای اجتماعی، فرهنگی و سیاسی از فضای دریانوردی و حمل‌ونقل دریایی بهره‌مند شدند و هم‌پیوندی آنان سبب شد تا دریانوردی و تجارت از راه دریا، به یک «صنعت همزمان» تعبیر یابد و تشبیه شود. این جهت‌یابی‌های بنیادی، پیوسته کمال یافت و آن‌چه امروز شاهد آن هستیم، تصویری شفاف از

دبیر کل آیمو طی پیامی به مناسبت روز جهانی دریانوردی اعلام کرد

طرح سازمان بین المللی دریانوردی برای ریشه کنی دزدی دریایی

به گفته میتروپلوس، سال گذشته دزدان دریایی
به بیش از ۴ هزار دریانورد با سلاح گرم حمله کردند

پدیده کثیرالوقوع عنوان کرد. دبیر کل یونانی سازمان جهانی دریانوردی همچنین با اعلام موفقیت های نسبی این سازمان در کاهش میزان حملات دزدان دریایی طی یکسال گذشته، برای حذف نهایی و فرستادن دزدان دریایی به زباله دان تاریخ، انجام کارهایی چون توقیف، تعقیب و مجازات همه افراد فعال در این حوزه، ردیابی پول های به دست آمده توسط دزدان، مصادره درآمد حاصل از جرایم ایجاد شده در شناورهای ربوده شده را ضروری خواند. میتروپلوس در ادامه ابراز امیدواری کرد که سال ۲۰۱۱ و انتخاب شعار «واکنش جهانی برای ریشه کنی دزدی دریایی» با پاسخ هماهنگ همه کشورها، نقطه شروعی برای ایجاد تغییرات گسترده و پایان سرقت های مسلحانه علیه کشتی ها باشد.

دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در تازه ترین اظهار نظر درباره دزدی دریایی و راه های مقابله با این پدیده رو به گسترش از ترسیم اقدام چند جانبه آیمو با حمایت سازمان ملل خبر داد و به شرکت های حمل و نقلی توصیه کرد که با اجرای دستورالعمل های آیمو، به شیوه های مدیریتی این سازمان در خنثی کردن حملات دزدان دریایی اطمینان داشته باشند.

افتمیوس میتروپلوس در پیامی به مناسبت روز جهانی دریانوردی، حفاظت از جان انسان ها در دریا را نگرانی اصلی آیمو دانست و مشکلات روانی و فیزیکی دریانوردان، تغییر مسیر خطوط کشتیرانی از مسیرهای دریایی شناخته شده جهت پیشگیری از حملات، طولانی شدن سفر دریایی و افزایش هزینه های حمل و زیست محیطی را از تبعات این

دربغ صنعت حمل و نقل، امروزه معضل دزدی دریایی در آب های این مناطق به طور قابل ملاحظه ای کاهش یافته است. به گفته دبیر کل آیمو اخیراً این مسئله موجب نگرانی عمیق شده و کماکان در سایر نقاط جهان، بالاخص در آب های ساحلی کشور سومالی، خلیج عدن و اقیانوس پهنور هند خودنمایی می کند. وی گفت: امروزه نفتکش ها خارج از محدوده خلیج فارس و دریای عمان به شدت در تیررس دزدان دریایی قرار دارند که جسورتر، بی پرواتر، تهاجمی تر و خشن تر شده و بنظر می رسد نسبت به گذشته از سازماندهی بهتری برخوردار شده اند.

دزدان دریایی تهاجمی تر و خشن تر شده اند

دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی در مطلع پیام خود آورده است: سازمان بین المللی دریانوردی، به عنوان نمودی از نگرانی های کلی خود در خصوص حفاظت جان انسان در دریا و به منظور پررنگ کردن تلاش های صورت پذیرفته در طول چندسال گذشته و مواجهه با چالش های ناشی از تهدیدات جهان مدرن امروز، شعار روز جهانی دریانوردی امسال را «واکنش جهانی برای ریشه کنی دزدی دریایی» برگزیده است که در راستا و تداوم شعار سال گذشته آیمو می باشد که به دریانوردان اختصاص داده شده بود.

وی در ادامه اضافه کرد: از اوایل سال ۱۹۸۰ تا همین اواخر، کمپین مبارزه با دزدی دریایی آیمو، بر نقاط گرمسیری و سنتی از قبیل خلیج مالاکا، سنگاپور و دریای جنوب چین متمرکز بود. با انجام یک سری اقدامات در حال رشد و با همکاری قوی و بسیار ارزشمند دولت های ساحلی و حمایت بی



تبعات دزدی های دریایی در سال ۲۰۱۰

دبیر کل آیمو اضافه کرد: تمام این نگرانی ها و تحولات نگران کننده، عزم ما را برای مواجهه با چالش ها را سخت تر می نماید، به طوری که معتقدیم

« معتقدیم می‌توانیم از تجربیات به دست آمده و موفقیت های کسب شده در راستای کاهش پدیده دزدی دریایی در سایر نقاط جهان بخوبی استفاده کنیم، اما برای انجام این کار، نیاز به پاسخ هماهنگ و اتخاذ تدابیر مناسب است.

۶۶



شیوه‌های مدیریت صنعت در حوزه خود اطمینان حاصل نمایند. به طوری که، به هنگام ورود کشتی ها به منطقه اقیانوس هند غربی، باید کلیه اقدامات توصیه شده جهت مقابله با این پدیده را به کار بندند؛ به ویژه کشتی هایی که با عرشه آزاد نسبتاً پائین و با سرعت آهسته حرکت می کنند. نیاز است تا دولت ها در برخورد با این پدیده کثیرالوقوع به تقویت و پشتیبانی آن ها پرداخته و با استفاده از نیروهای نظامی متناسب با این پدیده از نظر تعداد و تکنولوژی به آنها کمک‌رسانی نمایند.

دزدی دریایی ریشه در ساحل دارد

دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی افزود: در حالی که آیمو خود را در کانون تلاش های هماهنگ قرار داده، ولی نمی‌تواند به تنهایی راه حل های فوری برای این موضوع بیابد، بخصوص از وقتی که، دزدان دریایی به طور آشکار، در دریا حضور یافته‌اند. اما می‌توان ریشه‌های این مشکل را در ساحل یافت. با وجود این، از طریق طرح اقدام آیمو و سایر ابتکار عمل ها و با همکاری سایر طرف های ذینفع که به اندازه آیمو متعهد و مصمم می‌باشند، به ایجاد تغییر در دریا مطمئن هستیم.

وی با اعلام موفقیت های آیمو در خنثی کردن حملات و کاهش میزان حملات دزدان دریایی تأکید کرد: با این حال، آمارها نشانگر این است که، دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی ها همچنان خطراتی واقعی و بالفعل علیه افرادی است که از دریاها برای مقاصد صلح آمیز استفاده می‌نمایند.

وی اضافه کرد: تا زمانی که دزدان دریایی به ادیت و آزار صنعت کشتیرانی، کشتی ها و دریانوردان ربوده شده ادامه می‌دهند، نمی‌توانیم به نتایجی که تاکنون کسب شده، افتخار کنیم.

راهکارهای حذف امر دزدی دریایی

دبیر کل آیمو تصریح کرد: اگر هدف نهایی، فرستادن دزدی دریایی به زباله دان تاریخ باشد، به انجام کارهای بیشتری از جمله توقیف، تعقیب و مجازات تمام افرادی که به امر دزدی دریایی مبادرت می ورزند، ردیابی پول های داده شده به آن ها و مصادره درآمد حاصل از جرایم صورت پذیرفته در کشتی های ربوده شده، نیاز است.

وی ابراز امیدواری کرد که انتخاب شعار محوری آیمو برای سال ۲۰۱۱، فراهم کننده نقطه شروعی باشد که حول آن تمام آن‌هایی که می‌توانند تفاوت ایجاد کنند، تلاش‌هایشان را متمرکز کنند.

میتروپولس همچنین گفت: دعاهای ما همراه با دریانوردانی است که در حال حاضر در چنگ دزدان دریایی بسر می‌برند و امیدواریم بزودی همه آن ها آزاد شده و بدون تحمل آسیبی نزد خانواده های خود برگردند. ■

می‌توانیم از تجربیات به دست آمده و موفقیت های کسب شده در راستای کاهش پدیده دزدی دریایی در سایر نقاط جهان بخوبی استفاده کنیم، اما برای انجام این کار، نیاز به پاسخ هماهنگ و اتخاذ تدابیر مناسب است.

آدم ربایی و باج گیری در سواحل سومالی به امری رایج تبدیل شده و دائماً در نوسان است. در حال حاضر چند صد دریانورد در کشتی های ربوده شده گروگان بوده و به طور متوسط برای مدت ۶ ماه در اسارت بسر می‌برند.

دبیر کل آیمو با اشاره به انجام مطالعه ای در خصوص آثار و تبعات دزدی های دریایی در سال ۲۰۱۰ گفت: ظرف تنها یک سال گذشته میلادی، ۴۱۸۵ دریانورد توسط دزدان دریایی با سلاح گرم و حتی با نارنجک مورد حمله قرار گرفته، ۱۰۹۰ نفر به گروگان گرفته شده و ۵۱۶ مورد نیز سپر انسانی شدند. همچنین ۴۸۸ نفر از مشکلات روانی و فیزیکی قابل توجهی رنج می‌برند.

وی افزود: در حالی که دریانوردان بی گناه تحت فشار چنین جنایاتی هستند، اقتصاد جهانی نیز از این آسیب بی‌نصیب نمانده و در حال حاضر، هزینه سالانه جهت مقابله با این پدیده، بالغ بر ۷ الی ۱۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود. حمل بیش از ۱۲ درصد حجم کل نفت از طریق دریا که از خلیج عدن عبور می‌نماید، نشانگر اهمیت استراتژیکی این منطقه است که می‌تواند بشدت تحت تأثیر قرار گیرد، در حالی که کشتی ها، به جهت پیشگیری از حمله دزدان دریایی مسیر دماغه امید نیک را بر می‌گزینند که این امر بطور قابل توجهی سفر دریایی را طولانی‌تر و هزینه‌های مرتبط و زیست محیطی آن را نیز افزایش می‌دهد.

طرح آیمو برای ریشه کنی دزدی دریایی

میتروپولس با اعلام اینکه سازمان بین‌المللی دریانوردی تصمیم گرفته تا مبارزه با دزدی دریایی را نه فقط به عنوان موضوع روز جهانی دریانوردی بلکه در دستور کار خود طی سال جاری و حسب ضرورت در سالهای آتی قرار دهد، تأکید کرد: در همین راستا، طرح اقدام چندجانبه برای رسیدگی به این مشکل در چندین سطوح ترسیم شده و در ادامه با اجرای آن طی رویه‌ای هماهنگ، که در واقع بیانگر ریشه‌دار شدن و عمیق شدن مشکل است، بر پدیده دزدی دریایی فائق می‌آئیم.

سازمان ملل متحد، پیمان های نظامی و سیاسی بین‌الدولی، اقدام جمعی یا فردی دولت ها، نیروهای نظامی، شرکت های کشتیرانی، بهره‌برداران و پرسنل کشتی، همه نقش مهمی در نجات جهان از تهدیدات ناشی از پدیده دزدی دریایی در گستره وسیعی از اقیانوس هند دارند.

میتروپولس با تأکید بر اینکه برای کاهش این وضعیت غیرقابل قبول، نباید از هیچ تلاشی دریغ ورزید، خاطرنشان کرد: شرکت های حمل و نقل دریایی باید از به کارگیری و اجرای دستورالعمل های آیمو و بهترین

رئیس مؤسسه ی ملی اقیانوس شناسی
با تاکید بر غفلت تاریخی از دریا تصریح کرد

مردم را به زندگی در مناطق ساحلی ترغیب کنیم

منوچهر محمدی



واقعیت‌ها توجه کنیم و نگران وقوع آن حادثه باشیم. متأسفانه هنوز بودجه‌ی لازم برای ایجاد مرکز هشدار مخاطرات به مبلغ ۲۰ میلیارد تومان، به مؤسسه تخصیص داده نشده است. در حالی که دولت عمان، تا کنون، حدود ۲۲ میلیون دلار در این زمینه هزینه کرده و مرکز هشدار آن به‌زودی راه‌اندازی خواهد شد. در سطح منطقه، مسؤولین ما به نحوی عمل می‌کنند که ابتکار عمل به دست کشورهای مثل: عمان، قطر و کویت می‌افتد و همان‌طوری که می‌دانید، این کشورها هم مایل نیستند ما از اعتبار خلیج فارس استفاده کنیم و این رویکرد، اصلاً به نفع کشور نیست.

«چگینی» راجع به ۲۰ میلیارد تومان هزینه‌ی پیشنهادی برای خرید تجهیزات و دستگاه‌ها و راه‌اندازی مرکز هشدار سونامی، گفت: «طبیعتاً» بخش عمده‌ای از این مبلغ صرف خرید تجهیزات و دستگاه‌هایی می‌شود که به اصطلاح، آن را دارت می‌نامند. این دستگاه‌ها سونامی گرفتارهایی هستند که باید در محل گسل با سنسورها و حسگرها نصب شوند تا اطلاعات را به یک بویه‌ی سطحی و از آن‌جا به ماهواره و ایستگاه خشکی منتقل کنند؛ زیرا اگر سونامی در آن محل اتفاق بیفتد، ظرف ۱۵ تا ۳۰ دقیقه بعد، به ساحل ما خواهد رسید. بنابراین اصلاً فرصت برای فکر کردن و تصمیم گرفتن در آن شرایط وجود ندارد. باید بلافاصله آژیرها به صدا دربیایند و مردم با هر وسیله‌ی موجود، خودشان را از ساحل دور کنند. بر این اساس، ما باید در آن‌جا سونامی‌گرافت و تجهیزاتی برای اندازه‌گیری موج‌های بلند و نوسان سطح آب داشته باشیم؛ باید حسگرها و سنسورهایی در خشکی برای اندازه‌گیری زلزله داشته باشیم و مجموعه‌ی این دستگاه‌ها باید به صورت یک سامانه، اطلاعات را به مرکز هشدار منتقل کنند و در آن‌جا از قبل مدل‌سازی شده باشند تا با تشخیص این‌که کجا محل وقوع سونامی بوده است، بلافاصله دیتاهای لازم و

«دکتر وحید چگینی»، رئیس مؤسسه‌ی اقیانوس‌شناسی، در آستانه روز جهانی دریانوردی در گفت‌وگو با خبرنگار ماهنامه‌ی بندر و دریا، در خصوص پدیده‌ی طبیعی زلزله و سونامی گفت: «بدون شک، زلزله پدیده‌ای است که بشر هنوز به‌طور مطلق نتوانسته است زمان وقوع آن را تعیین کند و فقط با علم آمار و احتمالات به بررسی آن می‌پردازد. همان‌طوری که زلزله با یک دور بازگشت اتفاق می‌افتد، سونامی مکران نیز، با توجه به گسل مکران، در یک دوره‌ی بازگشت احتمالی، به وقوع خواهد پیوست؛ کما این‌که سابقه‌ی تاریخی این گسل و وقوع سونامی، نشان داده است که هر ۸۰ تا ۱۰۰ سال یک‌بار، این اتفاق رخ خواهد داد. آخرین باری که سونامی در دریای عمان اتفاق افتاد، طبق آماری که منابع خارجی منتشر کرده‌اند، در سال ۱۹۴۵ میلادی بوده است. در این سونامی با توجه به جمعیت آن زمان، حداقل ۴۰۰۰ نفر کشته شده‌اند و خسارات زیادی به سواحل و تأسیسات دریایی کشور پاکستان وارد آمده است.

مطالعات پالئو سونامی که مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی با همکاری مؤسسه‌های تحقیقاتی کشورهای انگلستان، فرانسه و کانادا انجام داد، به این نتیجه رسید که در همان زمان، این سونامی به ایران خسارت‌هایی وارد کرده است. در تحقیقات مؤسسه، سالخوردگانی که آن زمان‌ها را به یاد می‌آوردند و یا از پدران خود نقل قول می‌کردند، به‌خوبی این پدیده را به خاطر داشتند. حتی ارتفاع امواج را بازگو کردند. در آن زمان، جمعیت مناطق ساحلی ما کم بود. اگر الان به چابهار بروید و به سمت خلیج گواتر حرکت کنید، می‌بینید جمعیت زیادی در حال خانه‌سازی هستند و یا در آن‌جا متمرکز شده‌اند. جاسک در حال توسعه است و به‌زودی یکی از قطب‌های اقتصادی کشور خواهد شد که اتفاقاً، منطقه‌ی پستی است و در صورت بروز سونامی، به‌شدت آسیب خواهد دید. باید به

انسان در آینده‌ی نه‌چندان دور، با استفاده از دانش و فنون دریایی به‌سوی بهره‌گیری گسترده از اقیانوس‌ها و دریاها خواهد شناخت و زمانی فرامی‌رسد که دریاها نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای در زندگی مردم بر عهده می‌گیرند. از سویی دریاها و اقیانوس‌ها با دارا بودن حجم بسیار عظیمی از منابع غذایی، معدنی و نعمت‌های خدادادی و همچنین، جلوه‌های جذاب همراه با موهبت‌های گردشگری، می‌تواند باعث رونق اقتصاد و آبادانی کشورها شود. از سوی دیگر حوادث دریایی، اعم از طوفان‌های دریایی، گردبادها، سونامی، جریان‌های شکافنده و کشند قرمز که در جای‌جای آب‌های پهناور روی می‌دهند، زنگ خطرهایی برای پیشگیری و مقابله با این پدیده‌های طبیعی محسوب می‌شوند.

همچنین، حوادث غیرطبیعی نظیر دزدی‌های دریایی، مسئولان را هرچه بیش‌تر به تکاپو وامی‌دارد تا با استفاده از خرد جمعی راهکارهای مناسبی به‌منظور دفع حوادث زیان‌آور و جلوگیری از بروز فاجعه‌ها و پیامدهای ناخوشایند زیست‌محیطی را اتخاذ کنند.

اندیشیده شود که به موجب آن، نیروهای محافظ خصوصی که امنیت شرکت‌های کشتیرانی را تأمین می‌کنند، بتوانند از اسلحه استفاده کنند. طبیعتاً اگر تا آن زمان قانون جدیدی تصویب شود که بتواند دست ما را باز بگذارد، در عرصه کشتی، تمهیداتی به کار خواهیم بست، تا آسیبی به دریانوردان نرسد. البته با توجه به حضور مقتدرانه‌ی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی در منطقه‌ی دریای عمان و حضور نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در خلیج فارس، دیگر جای نگرانی باقی نمی‌ماند. در منطقه‌ی اقیانوس هند نیز، اگر بخواهیم گشت‌های دریایی راهاندازی کنیم باید با هماهنگی نیروهای مسلح همراه باشد.»

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، در پاسخ به این پرسش که: چرا در بخش فرهنگی و علمی مراکز و مؤسسات پژوهشی و وزارتخانه‌ها آن‌گونه که شایسته است، به دریا اهمیت داده نمی‌شود گفت: «من بارها در مصاحبه‌هایم گفته‌ام و برخی دیگر از مسؤولین ارگان‌های دریایی کشور نیز، به این واقعیت مهم اشاره کرده‌اند که ما دچار یک غفلت تاریخی نسبت به دریا شده‌ایم. این فراموشی، ریشه در مسایل مختلفی دارد که در طی دو یا سه قرن اخیر، با برنامه‌های استعماری همراه بوده است. به طوری که به‌وضوح می‌توان به طرح‌های بازدارنده‌ی انگلیس و روسیه در جنوب و شمال و سایر دولت‌ها مثل پرتغال، اسپانیا و آمریکا در سال‌های گذشته، مبنی بر جلوگیری

گفت: «تا به حال، کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیما در کشور نداشته‌ایم. شناسایی ابعاد مشخص که ما برای کار تحقیقاتی در نظر گرفته‌ایم و مأموریت فراتر از آب‌های پیرامونی ایران و همچنین، میزان ماندگاری آن در دریا و اقیانوس و تجهیزات مورد نیاز که برای تحقیقات، در نوع خود بی‌نظیر بوده و تاکنون در کشور سابقه نداشته است.»

با توجه به این که اعتبار ساخت این کشتی، به‌منزله‌ی نخستین کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای ایران، از طرف معاونت علمی و فن‌آوری ریاست جمهوری تأمین شده است، انشاءالله در پایان شهریور ماه سال جاری، طی مراسمی وارد مرحله ساخت و تجهیز خواهد شد. «چگینی» در خصوص پیمانکاری ساخت کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌شناسی، گفت: «ما قبلاً این موضوع را به مناقصه‌ی محدود گذاشتیم که سازمان صنایع دریایی، برنده‌ی این مناقصه شد و طبق تصمیم گیری کمیته‌ی اجرایی و راهبردی، کار ساخت شناور تحقیقاتی اقیانوس‌پیما اینطور جمع بندی شد که کار را به سازمان صنایع دریایی واگذار کردیم. مراحل اولیه‌ی ساخت شروع شده است. صفحات فولادی که برای ساخت کشتی مورد نیاز است، خریداری شده است. تجهیزات و دستگاه‌های مورد لزوم نیز در حال خریداری است و قرار است به زودی به کشور ارسال شود. بخش عمده‌ی مراحل طراحی کشتی تأیید شده و بخش کوچک دیگری نیز در حال بررسی است. طبق تصمیم گیری و تحقیق، تعداد ۱۶ نفر محقق و ۱۵ نفر نیروی خدمه روی این کشتی مشغول کار خواهند بود.»

«چگینی» راجع به امکان تجهیز کشتی اقیانوس‌پیما به تسلیحات نظامی برای مقابله با حوادث غیرطبیعی مانند دزدان دریایی نیز، گفت: «در حال حاضر، تجهیز کشتی به تسلیحات ممنوع است. البته ممکن است بعد از این، تدابیری

صحیح برای پیگیری و هشدار در اختیار مسؤولین کشور و مراکز جهانی قرار داده شود. مجموع این‌ها و ساختار مرکزی که باید این فعالیت را انجام دهد و نرم‌افزارها و سخت‌افزارهایی که باید برای این کار خریداری شود، طبق برآورد ما، حدود ۲۰ میلیارد تومان هزینه دربردارد.

«چگینی»، همچنین در پاسخ به این پرسش که: آیا در مناطق ساحلی خزر، امکان وقوع سونامی وجود دارد؟ گفت: «مناطق ساحلی شمال در اولویت دوم مطالعاتی مؤسسه قرار دارد. با این وجود، سابقه تاریخی روشنی مبنی بر وقوع سونامی در شمال کشور در دست نیست. دریای خزر در سمت کشورهای مثل روسیه و آذربایجان، پیشینه‌ی سونامی ندارد. سونامی در قزاقستان اتفاق افتاده است و برخی خسارت‌ها را هم وارد کرده است؛ ولی وقوع این پدیده رو به ایران تا به حال گزارش نشده است. با این‌همه، پتانسیل وقوع این رویداد، به علت بالا آمدن آب دریای آب خزر و احتمال لغزش سواحل وجود دارد.»

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی با تکیه بر تجربه‌ی سونامی ژاپن، برای مقابله با سونامی مکران در منطقه‌ی چابهار گفت: «درس‌هایی که از سونامی ژاپن گرفته‌ایم و سعی کرده‌ایم آن‌ها را به مسؤولین انتقال دهیم، این است که: اولاً شرایط سونامی که در آن‌جا اتفاق افتاده است، بسیار مشابه شرایط وقوع احتمالی سونامی کشور ایران است. فاصله‌ی گسل ژاپن با ساحل، آن قدر کم بوده است که امواج ظرف حدود ۱۰ دقیقه به ساحل رسیده‌اند.

البته از نظر بافت سکونت و پیشرفت‌های شهری، بین چابهار و شهر آسیب‌دیده‌ی ژاپن تفاوت‌های زیادی وجود دارد. درواقع از نظر نزدیکی، شرایط سونامی ایران، مانند سونامی اندونزی در سال ۲۰۰۴ میلادی است. موضوع دیگر، فاجعه‌ی ملی است که به دنبال وقوع سونامی مکران پدید می‌آید. سونامی پدیده‌ای نیست که تنها به محل یا منطقه‌ی خاصی آسیب برساند. ممکن است کشور را دچار فاجعه‌ی ملی کند؛ یعنی تعداد کشته‌ها، زخمی‌ها و میزان خرابی‌ها در حدی باشد که یک فاجعه‌ی ملی تلقی شود. سونامی می‌تواند به دو استان سیستان و بلوچستان و هرمزگان آسیب جدی برساند و به یک فاجعه‌ی ملی تبدیل شود. به‌هرحال، چند شهر مهم در این منطقه وجود دارند و عده‌ی زیادی از انسان‌ها در این شهرها زندگی می‌کنند. باید بدانیم که مردم آموزش ندیده‌اند و از سونامی اطلاع کافی ندارند و از طرفی سامانه‌ی هشدار، نیز نداریم. بنابراین آموزش به مردم و آگاهی دادن به آنان از اهمیت بالایی برخوردار است.

باید سازمان مدیریت بحران، با کمک مراکزی که می‌توانند یاری برسانند، آموزش‌های لازم را به مردم بدهند. این امر، به آن معنی نیست که مردم نگران باشند.»

«چگینی» همچنین راجع به ساخت کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیما به سفارش این موسسه

دولت باید تمهیداتی به کار گیرد و با اعمال سیاست‌های تشویقی، مردم را به زندگی در شهرها و مناطق ساحلی کشور ترغیب کند.





طی چهار سال اخیر، تحوّل و نگرش ویژه‌ای در مسایل دریایی در ساختار وزارت علوم، تحقیقات و فنّ‌آوری صورت گرفته است که اگر به سایر وزارتخانه‌ها هم تعمیم پیدا کند، قطعاً شاهد تحوّل جدّی در نوع نگرش به عملیات دریایی در کشور خواهیم بود.

از فعالیت‌های دریایی ایرانیان اشاره کرد که باعث مهاجرت جمعیت از مناطق ساحلی به سمت مرکز کشور شده است. از طرف دیگر، دولت باید تمهیداتی به کار گیرد و با اعمال سیاست‌های تشویقی، مردم را به زندگی در شهرها و مناطق ساحلی کشور ترغیب کند. می‌دانیم که اکثر شهرهای بزرگ دنیا در کنار سواحل اقیانوس‌ها و دریاها واقع شده‌اند. از این رو، مایه‌ی تعجب نیست که در کشور ما، چنین نیست و معمولاً شهرهای جنوبی و حتی برخی شهرهای شمالی، از چنان عقب‌ماندگی‌های خاصی برخوردارند که مردم را از ادامه‌ی زندگی در آن مناطق بازمی‌دارد و این دشواری، برای کشوری با بیش از ۵ هزار کیلومتر مرز آبی، زیبنده نیست.

در سال‌های اخیر، در وزارت علوم، حرکت‌های جدّی، مبنی بر ایجاد کارگروه علوم و فنون دریایی و مستقل از سایر کارگروه‌های وزارت علوم در شورای گسترش آموزش عالی کشور صورت گرفته است که کار برنامه‌ریزی درسی را انجام می‌دهند. هم اکنون نیز، برنامه‌ای به نام سند راهبردی توسعه‌ی علوم و فنون دریایی در حال تدوین است که مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی با همکاری اتحادیه‌ی دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی، مسئولیت تهیه‌ی آن را بر عهده دارند و همچنین، شبکه‌ی ملی پژوهش و فن‌آوری اقیانوس‌شناسی نیز، به پیشنهاد مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی شکل گرفته است.

این تلاش‌ها نشان میدهند که طی چهار سال اخیر، تحوّل و نگرش ویژه‌ای در مسایل دریایی در ساختار وزارت علوم، تحقیقات و فنّ‌آوری صورت گرفته است که اگر به سایر وزارتخانه‌ها هم تعمیم پیدا کند، قطعاً شاهد تحوّل جدّی در نوع نگرش به عملیات دریایی در کشور خواهیم بود.

«چگینی» با توجه به پیشرفت عملکرد وزارت علوم، تحقیقات و فنّ‌آوری و سایر مؤسسات و مراکز پژوهشی، یکی از نقاط ضعف در حوزه‌ی علوم و فنون دریایی را نداشتن برنامه‌ای جامع دانست و افزود: «یکی از نقاط ضعف، نداشتن برنامه‌ای مستمر، همه‌جانبه و جامع است. ما تا به حال، در حوزه‌ی علوم و فنون دریایی برنامه‌ریزی نکرده‌ایم تا ببینیم اوضاع موجود در منطقه و جهان چگونه است و وضعیت مطلوب ما نسبت به دیگران، باید چگونه باشد و برای رسیدن به نقطه‌ی دلخواه اقتصادی و فرهنگی باید چه اقداماتی انجام دهیم. البته دانشگاه‌های کشور برای آن که برنامه‌های سالانه‌ی خود را به تصویب هیأت‌امنا برسانند تا بتوانند بودجه‌ی مورد نظر را از وزارتخانه‌های متبوع بگیرند، طبیعتاً دست به برنامه‌ریزی می‌زنند؛ ولی این برنامه‌ریزی‌ها، فاقد طرح آمایشی هستند. هم‌اکنون وزارت علوم به دنبال تدوین طرح آمایشی است که این طرح نیز، تهیه شده است. طرح آمایش با برنامه‌هایی که هر یک از گروه‌های برنامه‌ریزی وزارت علوم ارائه می‌دهند می‌تواند، تکمیل‌تر شود. برنامه‌ای که به آن اشاره کردم، برنامه‌ی گروه علوم و فنون دریایی است که امیدوارم، حداکثر تا ۶ ماه آینده، جمع‌بندی شود و به تصویب برسد.

نقطه‌ضعف دیگر، عدم انسجام بین دانشگاه‌ها و مؤسسه‌های پژوهشی و پژوهشگاه‌های دریایی است؛ مؤسسه‌برای رفع آن نیز، تمهیدی اندیشیده است، همان‌طور که گفته شد، مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، چند کار مهم انجام داده است؛ از جمله سعی بر آن دارد تا در قالب کمیته‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، ارگان‌های مختلف دریایی را در زمینه‌ی پردازش مسایل اقیانوس‌شناسی هماهنگ کند که در این راستا پیشرفت بسیار مطلوبی هم داشته است. موضوع دیگر، ایجاد اتحادیه‌ی دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی، شبکه‌ی ملی پژوهشی و فنّ‌آوری اقیانوس‌شناسی و تشکیل گروه علوم و فنون دریایی است که هر یک، در امر برنامه‌ریزی‌ها و هماهنگی‌ها می‌توانند مفید و یاری‌رسان باشند. نکته‌ی قابل تأکید، آن که با توجه به عقب‌ماندگی ما در زمینه‌ی علوم و فنون دریایی، قاعدتاً باید بودجه و اعتبارات بیش‌تری به امر پژوهش و آموزش‌های دریایی اختصاص پیدا کند تا با سرعت افزون‌تری به جلو حرکت کنیم و بتوانیم عقب‌ماندگی‌ها را سریع‌تر اصلاح و جبران کنیم. یکی دیگر از مشکلات موجود، فقدان ناوگان تحقیقات دریایی است، که از این لحاظ، در سطح منطقه واقعاً عقب‌افتاده‌ایم. این ناوگان باید ۱۰ تا ۱۵ سال پیش راه‌اندازی می‌شد. باید برای جبران این عقب‌ماندگی، با سرعت بیش‌تری حرکت کنیم. اگر در سطح منطقه‌ای، مطالبات خود در افق ۱۴۰۴ را با پیشرفت کشورهای همسایه مقایسه کنیم، می‌بینیم که ترکیه با داشتن ۱۱ شناور تحقیقاتی، قطر و کویت هر کدام با دو شناور تحقیقاتی، عمان و پاکستان هر کدام با

یک شناور تحقیقاتی و همچنین، در اقیانوس هند، کشورهای پیشرفته‌ای مثل هند، استرالیا، اندونزی، مالزی، تایلند و آفریقای جنوبی با تعداد زیادی شناور تحقیقاتی، در این زمینه از ایران جلو افتاده‌اند. بنابراین، اگر بخواهیم خودمان را در شرایط منطقه‌ای که در افق ۱۴۰۴ تعریف شده است، به‌درستی ارزیابی کنیم، باید هرچه زودتر ناوگان تحقیقات ملی را راه‌اندازی کنیم. کشور ما هنوز فاقد آزمایشگاه ملی تحقیقات دریایی است. این کمبود باید در آینده جبران شود. برخی دانشگاه‌های ساحلی ما، دارای دانشکده‌ی علوم و فنون دریایی نیستند، که ضروری است نسبت به تأسیس آن‌ها اقدام شود.

«چگینی»، همچنین در خصوص ارائه‌ی پیشنهاد مؤسسه به وزارت علوم، مبنی بر راه‌اندازی آزمایشگاه ملی، گفت: «ما پیشنهاد ساخت کشتی تحقیقاتی را ارائه دادیم و بودجه‌ی ساخت و تجهیز آن هم تصویب شد. اما تشکیل ناوگان دریایی و راه‌اندازی آزمایشگاه ملی تحقیقات دریایی و تحقق سایر برنامه‌های بلندمدت مؤسسه، مثل: ایجاد پایگاه تحقیقاتی در قطب جنوب، از جمله طرح‌هایی هستند که به تدریج آماده و تصویب می‌شوند. فکر می‌کنم، تا آخر پاییز امسال، همه‌ی این طرح‌های کلان را به مسؤولین وزارت علوم، معاونت علمی و فنّ‌آوری ریاست جمهوری و سایر مسؤولین کشور ارائه دهیم تا در مورد آن تصمیم‌گیری کنند. برخی برنامه‌ریزی‌ها، برنامه‌ریزی‌های راهبردی و هزینه‌بر هستند. این‌ها به منزله‌ی فرصت‌هایی تلقی می‌شوند که کشور باید از آن‌ها استفاده کند. باید سعی کنیم در زمینه‌ی اقیانوس‌شناسی، به دلیل راهبردی بودن حوزه‌ی اقیانوس‌ها، با جدّیت و قدرت بیش‌تری وارد شویم.»

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی در پایان گفت و گوی خود با خبرنگار بندرودریا با توجه به فرارسیدن روز جهانی دریانوردی، با اشاره به اینکه کار دریانوردی، کاری سخت و طاقت فرساست، گفت: «این روز مهم را خدمت مقامات، مسؤولین و رؤسای سازمانها، ارگانها، موسسات و مراکز پژوهشی و دریایی تبریک عرض می‌کنم. با توجه به اینکه دریانوردی شغلی بسیار سخت و دشوار است، به همه‌ی آنها خسته نباشید می‌گویم. به همه عزیزانی که در عرصه‌ی آموزش و پژوهش دریانوردی فعالیت میکنند، زحمت کشانی که در عرصه‌ی دریانوردی به سر می‌برند، محققانی که در وزارت علوم، تحقیقات و فنّ‌آوری به کار پژوهش مشغول هستند، همکاران ما در مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی که کار پرمشقت و سخت تحقیقات دریایی را انجام می‌دهند و همچنین، به جامعه‌ی دریانوردی ایران؛ روز دریانوردی را تبریک می‌گویم. امیدوارم که با همدلی و همکاری با ارگان‌های دریایی، مشکلات و مسایل بازدارنده در عرصه‌ی دریا و اقیانوس را حل و مرتفع کنیم.» ■

دبیرکل اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران

ایران نیازمند وزارت دریاداری است

آموزش های دریانوردی کشور از چه وضعیتی برخوردار است؟

متأسفانه در بخش ناوگان سنتی، آموزش کارکنان کافی و جامع نیست. بنابراین، افراد حاضر روی این شناورها چندان نمی‌توانند مفید واقع شوند. همیشه گفته‌ام که مملکت ما نیازمند کشتی‌های آموزشی است. کشتی‌های آموزشی نداریم. به عبارت دیگر، عملیات میدانی و کار تحقیقاتی در زمینه‌های دریایی، بسیار نارسا و ضعیف است. مثلاً دانشجویان بورسیه شرکت ملی نفتکش، تنها بر روی کشتی‌های این شرکت آموزش‌های تخصصی خود را می‌گذرانند و در دانشگاه نمی‌توانند آموزش‌های اجرایی و عملیاتی ببینند.

به باور من، برخورداری از کشتی‌های آموزشی یک ضرورت انکارناپذیر در عملیات دریایی است؛ تا بتوان آن‌ها را در اختیار دانشکده‌ها و دانشگاه‌های دریایی قرار داد. البته خیلی‌ها با داشتن کشتی آموزشی مخالف هستند. واقعیت آن است که دانشجویان باید ۴ ماه به ۴ ماه یا ۶ ماه به ۶ ماه روی کشتی‌های آموزشی حاضر باشند و آن‌جا دوره‌های لازم را ببینند. البته طرح اعزام دانشجویان به روی کشتی‌ها از سوی سازمان بنادر در حال اجرا است. بر اساس این طرح، دانشجویان به شناورهای خصوصی وارد می‌شوند تا در آن‌جا کارهای عملیاتی را بیاموزند. با این وجود، معتقدم که سطح فراگیری در شناورهای مختلف متفاوت است. کسی که روی شناور کوچک کار کرده، با آن‌که روی شناور بزرگ‌تر دوره دیده، با کسی که روی یدک‌کش فعالیت کرده است، از نظر نوع و سطح آموزش، با یکدیگر فرق دارند. دانشجویان رشته‌های مهندسی دریایی، دروسی را می‌خوانند که برای انجام کارهای عملی بر روی شناورها چندان مفید نیستند؛ حتی مدرسان این رشته‌ها هم بر این واقعیت صخه می‌گذارند.

من اعتقاد دارم که آموزش چهارساله‌ی دانشجویی که بویی از دریا نبرده است و قدرت تحمل کار در دریا را ندارد، به غیر از هزینه‌کردن، پیامد دیگری نخواهد داشت.

وضعیت ناوگان دریایی کشور را در دو بخش سنتی و صنعتی چگونه می‌بینید؟

وضعیت شناورهای سنتی در جنوب ایران را مطلوب نمی‌بینم. تعداد بسیاری از شناورهای کوچک و فعال در جنوب ایران، به خاطر اعمال تحریم‌ها و حذف پارانه‌ها دیگر قادر به ادامه‌ی کار نیستند. زمانی شما سوخت پارانه‌ای را ۱۵ لیتری ۱۵۹ تومان می‌خریدید و اکنون آن را ۱۵۹ لیتری ۱۵۹ تومان می‌خرید. همچنین، بهای سوخت نیمه‌پارانه‌ای ۸۹ تومان بود، که اکنون قیمت پارانه‌ای آن به ۳۵۰ تومان رسیده است. این افزایش قیمت سوخت، باعث ایجاد چالش اساسی در فعالیت شناورها شده است. قیمت سوخت، عامل تأثیرگذاری در ادامه‌ی حیات شناورها است. من معتقدم، باید سوخت شناورها تکررخی شود. فعالیت‌های دریایی، همواره مورد حمایت دولت‌ها هستند و اعتقاد دارم که باید شناورها پشتیبانی شوند. البته با اجرای تصمیمات جاری، پشتیبانی از شناورها صورت گرفته است. همین که قیمت سوخت که در سطح بین‌المللی ۹۰۰ تومان است، با پرداخت ۱۵۰ تومان در اختیار شناورها قرار می‌گیرد، بهترین دلیل این پشتیبانی است. اما برای شناوری که تا یکسال پیش سوخت خود را ۱۵ لیتری ۱۵ تومان می‌خریده و حالا همان سوخت را باید ۱۵۰ لیتری ۱۵۰ تومان تهیه کند، قدری سنگین است. در اثر این تصمیم و اجرای آن، آنان که توان مالی داشتند در بازار ماندند و آنان که بی‌بهره بودند، متأسفانه از بازار خارج شدند، ضمن این‌که بعضی موش‌دوانی‌ها هم از طرف برخی از کشورها که با آن‌ها دادوستد داشتیم، صورت گرفت.

در بخش صنعتی که شناورهای کلاسیک و کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما حضور دارند، مشکلات خاص و غیرقابل انکاری وجود دارد. با وجود تحریم‌ها، شناورهای ایرانی با پرچم کشور نمی‌توانند در برخی از بنادر تردد کنند. همچنین، این شناورها اجازه‌ی رفت‌وآمد به بنادر تحت تحریم را نیز ندارند. بر این اساس، کشتیرانی ایران از بازارهای زیادی محروم مانده است.



ابتدای راه اندازی اتحادیه، یک گروه ۵ نفره تصمیم گرفتند که اساس‌نامه‌ی را به این منظور تدوین کنند. لازم به ذکر است که اساس‌نامه‌ی اتحادیه، برگرفته از اساس‌نامه‌ی اتحادیه‌های معتبر دریایی در خارج از کشور است؛ ضمن آن‌که سعی شده رنگ و بوی ایرانی بگیرد و موافق با مقررات جاری کشور تنظیم شود. پس از آن که اساس‌نامه‌ی اتحادیه تهیه شد بعد از تقریباً یک سال و ۹ ماه با حمایت و همکاری اعضای حاضر در اتاق بازرگانی، به تصویب رسید. در دو سال ابتدای کار، بنده در اتحادیه عضویت و حضور نداشتم و در ۲۱ شهریور ۱۳۸۶، به سمت دبیر کلی اتحادیه منصوب شدم.

اتحادیه در آن زمان دارای ۳۸ عضو بود که خوشبختانه اکنون این تعداد به ۱۱۰ عضو رسیده است. در حال حاضر اتحادیه، در حدود ۸۰۰ شناور با تناژ نزدیک به ۹ میلیون GT را تحت پوشش خود دارد. بنده از جمله کسانی بودم که اصرار بر تشکیل اتحادیه داشتم. البته پیش از من نیز، گروهی از فعالان جامعه‌ی دریایی دور هم جمع شده بودند تا هسته‌ی اولیه‌ی اتحادیه را شکل دهند، این گروه همواره از سوی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش حمایت می‌شد.

سخنان فوق بخشی از اظهارات کاپیتان محمد سمیعی، دبیر کهنه کار اتحادیه مالکان کشتی ایران است که مصادف با روز جهانی دریانوردی در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا بیان شده است. هرچند از آغاز به کار این سازمان مردم نهاد چند سالی پیش نمی‌گذرد ولی امروز به اعتراف اهل صنعت، اتحادیه مالکان کشتی زبان گویا و مدافع حقوق این صنف در ایران است که با پشتیبانی اعضای پر شمارش می‌تواند بر صنعت حمل و نقل دریایی کشور موثر باشد. آنچه که در ادامه می‌خوانید ماحصل این گفت و گو است.

دلایل عدم رشد اقتصاد دریایی را در چه می‌بینید؟

بعضی اوقات، مقابله با چالش‌ها و ضعف‌ها، باعث شکوفایی می‌شود. چالش‌ها اغلب ما را مجبور می‌کنند که به دنبال راهکار باشیم و تصمیم‌های درستی اتخاذ کنیم. در مدتی که کشور تحت تحریم کشورهای استکباری قرار دارد، دیده‌ایم که در اغلب موارد، کارها منطبق با واقعیات، به درستی انجام شده‌اند. با این وجود، در عملیات دریایی، این احتمال ضعیف تر است. دلیل آن هم فقدان بینش عمیق و همه‌جانبه‌ی دولت‌مردان نسبت به دریا و توجه زیاد از حد آنان به خشکی است.

آیه‌ی ۱۴ سوره‌ی نحل قرآن کریم می‌فرماید: «هم او خداوندی است که دریا را برای شما مُسَخَّر کرد تا از گوشت (ماهیان حلال) آن تغذیه کنید و از زیورهای آن استخراج کرده و تن را بیارابید و کشتی‌ها را در آن برانید تا از فضل خدا روزی طلبید. باشد که شکر خدای به جای آرید.»

به‌راستی ما از دریا چه استفاده‌ای کرده‌ایم؟ صیادان کشور در طول سال تنها بیش‌تر از ۴ ماه و نیم به صید نمی‌پردازند و بقیه‌ی سال را در لنگرگاه و کنار اسکله بیکار می‌مانند. ما از دریا و زیباییهای آن در صنعت گردشگری، هیچ استفاده‌ای نکرده‌ایم و جلوه‌های بی‌نظیر آب‌های ایران را به دیگران نشان نداده‌ایم. با وجود آن‌که بخش فراساحل ما طی سال‌های اخیر، توفیقات قابل‌توجهی به دست آورده است؛ باید بپذیریم که بسیار دیر جنیده‌ایم و کند عمل کرده‌ایم.

آیا می‌توانستیم و نکرده‌ایم یا نتوانسته‌ایم و نکرده‌ایم؟

فکر می‌کنم شاید می‌توانستیم، اما به‌درستی نگاه نکردیم. احتمالا در آن زمان، اولویت‌ها معطوف به چیزهای دیگری به غیر از دریا بوده است.

مطمئن هستم که اگر بتوانیم از دریا به‌خوبی استفاده کنیم، دیگر نیازی به استخراج نفت نخواهیم داشت. این امر، مستلزم آن است که نگاه مدیران و دولت‌مردان، نگاه دریایی باشد. با این وجود در برنامه‌ی پنجم توسعه، نشانه‌ای از توسعه‌ی دریایی ندیده‌ام؛ درحالی‌که در سند چشم‌انداز سال ۱۴۰۴، باید برنامه‌هایی در دست اجرا داشته باشیم تا مقام نخست اقتصاد منطقه را از آن خود کنیم.

برای دستیابی به اهداف برنامه‌های اقتصادی، فعالیت‌ها و عملکرد ما باید از چه سرعتی برخوردار باشد؟

سرعت اقدامات ما بسیار کند است. در برنامه‌ی ۵ ساله‌ی پنجم، نگرشی مبنی بر تحول در بخش حمل‌ونقل دریایی دیده نمی‌شود. شما برنامه‌ی پنجم توسعه را مطالعه کنید، ببینید

چه طرح‌ها و عملکردهایی در ارتباط با دریا دیده شده است. به عقیده‌ی من، مورد خاصی در این زمینه تصویب نشده است.

با نگاه به افق ۱۴۰۴، آینده‌ی صنعت دریایی کشور را چگونه ارزیابی می‌بینید؟

اگر همت عملی وجود داشته باشد، اوضاع بسیار خوب خواهد بود. فکر می‌کنم اگر همه دست به دست هم دهیم و بخواهیم از مواهب دریا بیشتر استفاده کنیم، توفیق حاصل خواهد شد. افق ۱۴۰۴، به ما می‌گوید: باید همه دست به دست بدهیم و میهن خویش را آباد کنیم. خوشبختانه، شرکت‌های ملی نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در جهت پیشرفت، گام‌های بسیار مؤثری برداشته‌اند و مقادیر تناژهای قابل انتقال خود را تا حد زیادی بالا برده‌اند و مبالغ هنگفتی را هم هزینه کرده‌اند. این‌که شرکت ملی نفتکش ایران سومین شرکت تانکر دنیا است، موفقیت بزرگی است. به‌هرحال، کارهای اساسی و دامنه‌داری در شرف انجام است. فکر می‌کنم در بخش‌های صیادی و گردشگری دریایی، باید تلاش زیادی کرد. در بخش فراساحل نیز، بسیار بیش از این‌ها باید تلاش کنیم. حتی نظر مقام معظم رهبری هم معطوف به این است که در بخش فراساحل، باید بسیار با جدیت و با سرعت عمل بالا اقدام کنیم، تا نسبت به کشورهای همسایه به سطح بالاتری از برداشت در میادین مشترک برسیم.

بارزترین مشکلات صنایع دریایی کشور کدامند؟

۲ سال و نیم پیش، قانون صنایع دریایی در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید و طی آن قرار شد که صندوق صنایع دریایی تشکیل شود و برای این‌که سرمایه‌ی اولیه داشته باشد، دولت حدود ۴۰ میلیارد تومان به آن صندوق واریز کند و بعد از آن هم قسمتی از درآمدهای نفتی و سهم ناچیزی سود حاصل

از دیگر بخش‌های صنعتی کشور، به این صندوق واریز شود، تا این مبالغ بتواند جنبه‌ی مالی صنایع کشتی‌سازی را پشتیبانی کند. با این تفصیل و بعد از گذشت این مدت، از آن ۴۰ میلیارد تومان، تازه امسال ۵ میلیارد تومان به این صندوق واریز شده است. در حقیقت، ما هنوز فاقد یک برنامه‌ریزی جامع و منظم در صنایع دریایی هستیم و توجه نکرده‌ایم که به چه چیزهایی نیاز داریم. در حال حاضر، از مجموع ۸۵ شناور فعال در یک شرکت، ۶۵ شناور، خارجی هستند. ما از خدا می‌خواهیم که همه‌ی شناورها ایرانی باشد. خوشبختانه، مدیریت شرکت یادشده هم آمادگی آن را دارد که شناورهای ایرانی را به کار بگیرد. معتقد نیستم که در بخش کشتی‌سازی، موفق عمل کرده‌ایم. آگاهی دارید که کشتی ایران - اراک را در اردیبهشت‌ماه سال جاری تحویل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران داده‌اند. دومین کشتی را نیز، قرار است که تا دو یا سه ماه آینده تحویل دهند و اولین تانکر هم تا ۴ یا ۵ ماه دیگر تحویل شرکت ملی نفتکش خواهد شد. بر این اساس، فکر نمی‌کنم که در صنعت ساخت، موفق عمل کرده باشیم؛ زیرا ساخت یک کشتی نباید ۷ سال به طول بینجامد.

مطمئن هستیم که اگر بتوانیم از دریا به‌خوبی استفاده کنیم، دیگر نیازی به استخراج نفت نخواهیم داشت. این امر، مستلزم آن است که نگاه مدیران و دولت‌مردان، نگاه دریایی باشد.

اگر همت عملی وجود داشته باشد، اوضاع بسیار خوب خواهد بود. فکر می‌کنم اگر همه دست به دست هم دهیم و بخواهیم از مواهب دریا بیشتر استفاده کنیم، توفیق حاصل خواهد شد.

۶۶





همیشه پیشنهاد کرده‌ایم که کشتی‌سازها ابتدا کار خود را با تعمیرات آغاز کنند. اگر در زمینه تعمیرات توانستند عملکرد مثبتی از خود به جای بگذارند، پس از کسب تجربه می‌توانند به ساخت کشتی بپردازند.

آیا اصولاً با وجود مشکلات مطروحه، می‌توان موفق و اقتصادی عمل کرد؟

در حال حاضر، در تمام دنیا کارخانه‌های کشتی‌سازی، ظرف مدت ۶ یا ۷ ماه و یا حداکثر یک‌ساله محصول تولیدی خود را به مشتری تحویل می‌دهند، ولی در ایران، ۷ سال طول کشید تا کشتی ایران - اراک تحویل شد. متأسفانه مدیران صنایع کشتی‌سازی ایران، شناخت درستی از وضعیت بازار و مشتری و سفارشات ندارند. با آن‌که مدیرعامل سابق شرکت ایروایکو، استعفا داده، اما این شرکت هنوز مدیر مشخصی ندارد. این امر، یک نارسایی ساختاری است که هم به تولید محصولات ضربه می‌زند و هم مشتری‌ها را از خود دور می‌کند. البته در این میان، بیش‌ترین ضررها متوجه سرمایه‌گذاری می‌شود که قصد ساخت کشتی دارد. اغلب کشتی‌سازهای ایران، به دلایل مختلفی نمی‌توانند به وعده‌های خود مبنی بر تحویل به‌موقع کشتی عمل کنند. با این وجود، در برخی موارد، مدیران کارخانه‌های کشتی‌سازی هم مقصر نیستند؛ زیرا مجبورند بعضی از قطعات و تجهیزات را از خارج از کشور وارد کنند. برای ورود این لوازم هم، مشکلات دست و پاگیری وجود دارد که در نهایت، زمان تحویل کشتی را عقب می‌اندازد. از سوی

دیگر، بخش‌های مالی، گمرکی، بانک‌ها و... نیز، هر کدام شرایط و مسایل خاص خود را دارند. به همین علت، صنعت کشتی‌سازی کشور را نه تنها موفق نمی‌بینم، بلکه نقطه‌ی نورانی و امیدوارکننده‌ای نیز در این بخش دیده نمی‌شود. اگر ما همین حالا به فلان شرکت کشتی‌ساز کره‌ای ساخت یک کشتی را سفارش بدهیم، حتماً یک سال دیگر کشتی را تحویل خواهیم گرفت. در ایران اما، نه تنها کشتی را در زمان مقرر تحویل نمی‌دهند، بلکه خسارت وارده به سرمایه‌گذار نیز پرداخت نمی‌شود.

به نظر شما لازمه توفیق صنعت ساخت در بخش دریایی چیست؟ آیا این بخش می‌تواند اقتصادی و اشتغال‌زا عمل کند؟

همیشه پیشنهاد کرده‌ایم که کشتی‌سازها ابتدا کار خود را با تعمیرات آغاز کنند. اگر در زمینه تعمیرات توانستند عملکرد مثبتی از خود به جای بگذارند، پس از کسب تجربه می‌توانند به ساخت کشتی بپردازند. زیرا بسیاری از شناورهای ما نیاز به تعمیر دارند. بر اساس قوانین بین‌المللی، شناورها هر دو سال یکبار باید تحت تعمیر قرار گیرند. ورود به عرصه تعمیرات کشتی، تجارب بسیار مطلوبی برای کشتی‌سازها به دنبال خواهد داشت. متأسفانه، ما در بخش تعمیرات هم، چندان موفق عمل نکرده‌ایم. اگر صاحب یک شناور، بعد از دو سال برای تعمیر شناور خود به تعمیرگاه مراجعه کند، به او گفته می‌شود ظرف ۱۵ روزه شناور را به او تحویل می‌دهند. ۱۵ روزه که تحویل نمی‌دهند هیچ، حتی بعضی مواقع تا ۳۰ روز یا بیش‌تر هم این کار طول می‌کشد. تعمیرات اساسی هم که انجام نمی‌شود، حتی خسارت دیرکرد هم پرداخت نمی‌کنند. بسیاری از مالکان شناورهای سنتی ترجیح می‌دهند برای تعمیرات کشتی خود به امارات و کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس بروند. متأسفانه، این‌گونه انتقادات را دوستان و مسئولان دست‌اندرکار، نمی‌پذیرند. من با آن‌که صحبت‌های مالکان شناورها را برای شما بازگو می‌کنم، معتقدم که ایران و کارخانه‌های کشتی‌سازی ما بسیار بیش‌تر از آن‌چه که نشان می‌دهند، از قابلیت و توانایی اثربخش بر امور دریایی برخوردار هستند.

به عنوان نماینده مالکان کشتی، چه انتظاری از دولت دارید؟

اولین انتظار صنعت حمل و نقل دریایی، پشتیبانی و حمایت‌های دولتی است. در حال حاضر، ما گرفتار نوعی تحریم بدخیم هستیم. به نظر من، دولت باید از هر نظر به این صنعت کمک کند. به مدیرعامل سازمان بنادر نامه‌ای نوشته‌ایم مبنی بر این‌که تدابیری اتخاذ کنند

تا تعرفه و عوارض بندری برای شناورهای ایرانی کاهش یابد و ایشان قول دادند که به هنگام تعرفه‌نویسی جدید، مشاوره‌ی اتحادیه‌ی مالکان را هم لحاظ کنند و سعی خواهند کرد، مشکلات ما را مد نظر قرار دهند. از مجموع ۲۰۰ فروند شناوری که در دریای مازندران تردد می‌کنند، ۲۲ شناور با پرچم ایران در آمدوشد هستند. از دولت درخواست کردیم که یارانه‌ی سوخت این کشتی‌ها را پرداخت کند و سوخت به قیمت لیتری ۱۵۰ تومان به آن‌ها تحویل دهد. دولت محترم هنوز پاسخی به ما نداده‌است. ما به همه‌ی مسئولینی که دست‌اندرکار عملیات سوخت‌رسانی هستند نامه نوشته‌ایم، ولی هنوز پاسخی دریافت نکرده‌ایم. خوب است توجه کنیم که هر چقدر پرچم کشور عزیزمان در آبراهه‌ها برافراشته‌تر باشد، حق مالکیت ایران را عیان‌تر و گسترده‌تر نشان خواهد داد.

تحقیقات و پژوهش‌های دریایی، ارزیابی شما از این بخش چیست؟

در زمینه‌های تحقیقاتی و پژوهشی با موضوعات اقیانوس‌شناسی، محیط زیست دریایی و سازه‌های دریایی کارهای قابل‌توجهی انجام شده است. با این‌همه، این تحقیقات می‌تواند عمیق‌تر، همه‌جانبه‌تر و زیربنایی‌تر باشد. متأسفانه، هر ارگان، نهاد و سازمانی، تنها برای خودش کار تحقیقاتی می‌کند و انسجام لازم در این زمینه وجود ندارد. من همیشه گفته‌ام، ایران نیازمند وزارت دریاداری است. در دبیرخانه‌ی ارگان‌های دریایی، نمایندگان ۴۷ ارگان دریایی حضور دارند و نظر می‌دهند؛ اما پیوند ساختاری با یکدیگر ندارند و هر یک تنها در حوزه‌ی کاری خود نظر می‌دهد و عمل می‌کند.

مشارکت و همفکری اتحادیه با ارگان‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مردمی چگونه است؟

با نهادهای مردمی تعامل خوبی داریم و در جلسات آن‌ها شرکت می‌کنیم. با سازمان بنادر رابطه‌ی تنگاتنگی برقرار کرده‌ایم و در همه حال از راهنمایی‌های این مرجع حاکمیتی استفاده می‌کنیم. مدیران سازمان بنادر نیز، گاه در برخی زمینه‌ها، با مسئولین اتحادیه مشورت می‌کنند. ما همیشه گفته‌ایم که اتحادیه بازوی اجرایی سازمان بنادر است. با سازمان‌های دیگر، از جمله حفاظت محیط زیست هم همکاری‌های نسبتاً مطلوبی داریم. در شورای عالی صنایع دریایی حضور داریم. در همه‌ی کارگروه‌های حمل‌ونقل دریایی نقش مؤثری ایفا کرده‌ایم. اتفاقاً اخیراً در زمینه‌ی گردشگری دریایی، با سازمان میراث فرهنگی تعامل مساعدی برقرار کرده‌ایم. ضمناً اتحادیه‌ی مالکان کشتی، انجمن صنفی

دلیل توفیق انکارناپذیر ما آن است که با وجود دشمنان انگشت‌شمار، از نعمت وجود دوستان دانایی برخوردار هستیم. به همین علت، چون بخشی از بازارهای جهانی در اختیار کشورهای دوست قرار دارد، چندان نگران بازار حمل‌ونقل دریایی نیستیم. اگر درهای بازاری به روی ما بسته می‌شود، در عوض، دروازه‌ی بازاری دیگر به روی ما باز شده است و شناورهای ایرانی به‌طور گسترده از آن بهره می‌برند و سهم بالایی از این بازارها را کسب می‌کنند. با این وجود، برای مقایسه‌ی سهم ایران از بازارهای جهانی در زمان قبل و بعد از تحریم‌ها باید این دو وضعیت را بررسی کرد. از سوی دیگر، دوستان فعلی ایران در جهان، به‌نسبت گذشته، بهره‌مندی بیش‌تر و بهتری از ناوگان حمل‌ونقل دریایی ما نصیب‌شان می‌شود.

سخن پایانی شما در این مصاحبه چیست؟
 من از همه‌ی مردم ایران و در رأس آن‌ها، از دولت‌مردان تقاضا دارم که به‌طور جدی به دریا بنگرند و توجه کنند که دریا و مواهب آن، چقدر می‌تواند مفید باشد. ■

هجوم به شناورهای نفتکش دفع شده است. جا دارد از نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، به خاطر حمایت‌های پایان‌ناپذیرشان از ناوگان تجاری دریایی کشور در آب‌های دور و نزدیک تشکر کنم. به عقیده‌ی من، این‌که شناورهای سنتی و کشتی‌های تجاری، دارای تسلیحات نظامی باشند، می‌تواند مفید باشد. اما کشتی‌های تجاری که نیروهای نظامی همراه خود دارند، نمی‌توانند در هر بندری توقف کنند. با این وجود، بسیاری از کشورها اقدام به مسلح کردن شناورهای خود کرده‌اند و به بنادر مختلف هم تردد می‌کنند. به‌هرحال، دلیلی ندارد که کشتی‌های ایرانی در آب‌های دور و نزدیک، مورد حمله قرار بگیرند و مسلح نباشند. خوشبختانه، سازمان بنادر و دریانوردی، اخیراً مصوبه‌ای را صادر کرده مبنی بر این‌که شناورها می‌توانند تحت شرایط ویژه‌ای دارای نیروی مسلح باشند.

در شرایطی که تهدید تحریم‌ها، متوجه صنعت حمل‌ونقل دریایی کشورمان است؛ چگونه می‌توان به دریافت سهم از بازارهای جهانی فکر کرد؟

کارفرمایی مالکان کشتی ایران را نیز راه‌اندازی کرده است. این انجمن، در وزارت کار به ثبت رسیده و دبیرخانه‌ی آن نیز، در اتحادیه است. اتحادیه مالکان کشتی ایران یکی از اعضای کارگروهی است که قانون کار را در وزارت کار تدوین می‌کند.

آیا در بخش گردشگری دریایی با توجه به تنوع اعضای اتحادیه هم، اقداماتی داشته اید؟

از زمستان سال گذشته، کارگروه گردشگری دریایی را راه‌اندازی کرده ایم. دلیل این اقدام، حضور اعضای بود که در بخش گردشگری دریایی در آب‌های شمالی و جنوبی فعالیت می‌کردند. موضوع را در نشست هیأت‌مدیره‌ی اتحادیه مطرح و مصوب شد که کارگروه گردشگری راه‌اندازی کنیم. کارگروه گردشگری اتحادیه بسیار فعال بود. در عرض ۲ یا ۳ ماه، چندین جلسه برگزار کرد و خوشبختانه در این جلسات، نمایندگان تام‌الاختیار سازمان میراث فرهنگی و سازمان بنادر و دریانوردی نیز حضور داشتند. با وجود وقفه‌ی چندماهه در فعالیت‌های این کارگروه، تصمیم داریم که آن را مجدداً فعال کنیم.

چه برنامه‌هایی برای آینده اتحادیه در نظر دارید؟

درصد رشد و شکوفایی اتحادیه هستیم. با همت و پشتیبانی اعضای اتحادیه، مکانی را خریداری کرده‌ایم. در آینده به دنبال فعال کردن بخش آموزش اتحادیه هستیم. می‌خواهیم تعامل مطلوب‌تر و ارتباط موثرتری با سازمان بنادر و دریانوردی در امور اجرایی داشته باشیم، که اتفاقاً نظر مدیرعامل محترم سازمان نیز بر همین اصل است. پیگیر استانداردسازی شناورهای سنتی هستیم. طبیعتاً در زمینه‌ی صنعت بیمه و بیمه‌گری، در آینده بیش‌تر تلاش خواهیم کرد. در صدد جذب مالکان کشتی‌هایی هستیم که عضو اتحادیه نیستند. ارتباط بیش‌تر و دامنه دارتر با سیستم‌های بین‌المللی، جزو برنامه‌های آتی اتحادیه است و نیز، تهیه‌ی بانک اطلاعاتی مالکان کشتی و شناورها را در دستور کار داریم.

تجهیز ناوگان دریایی به تسلیحات نظامی برای مقابله با دزدان دریایی، در این مورد چه نظری دارید؟

پیش از این، منطقه‌ی دزدی‌های دریایی، تنها به آب‌های سومالی محدود بود. در حال حاضر، امواج این پدیده‌ی شوم به آب‌های اقیانوس هند نیز رسیده و بسیار گسترش یافته است. بر این باورم که ناوگان سنتی نباید به آب‌های دوردست تردد کند. خوشبختانه، تاکنون بسیاری از حملات دزدان دریایی، به‌خصوص در



مدیر امور اداری شرکت ملی نفتکش ایران در گفت و گو با بندر و دریا

بحران جهانی اقتصاد، صنعت دریانوردی را دچار چالش‌های سهمگین کرده است

است. از سوی دیگر، این مشکل زمانی بارزتر و برجسته‌تر می‌شود که با هدف‌مندی سازای یارانه‌ها در بخش حمل‌های انرژی، مشکلات جاری شرکت‌های کشتی‌رانی، به‌طور انکارناپذیری مضاعف شده و به‌طور طبیعی ایجاد بدهی معوقه بابت هزینه‌ی سوخت شناورها را نیز به دنبال آورده است.»

مدیر امور اداری شرکت ملی نفتکش ایران، اعمال تحریم‌های هدفمند اقتصادی علیه ایران، را در بخش فعالیت‌های این شرکت بی‌اثر دانست و در این مورد خاطرنشان کرد: «خوشبختانه شرکت ملی نفتکش ایران، از تبعات مستقیم تحریم‌های هدفمند اقتصادی، مصون مانده است؛ اما مواردی مانند پوشش‌دهی بیمه‌ی تأمین اجتماعی و اعمال محدودیت‌ها در خصوص شناورهای ثبت‌شده‌ی ایرانی یا کشتی‌هایی که با پرچم ایران در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند و همین‌طور، اعمال محدودیت در ارائه‌ی خدمات در بنادر خارجی به شناورهای ایرانی، مشکلات فراوانی را برای همکاران دریانورد ما به وجود آورده است.»

این فعال و پیش‌کسوت دریانوردی که بیش از ۴۰ سال سابقه‌ی فعالیت در زمینه‌ی صنایع نفت و دریانوردی دارد، بروز برخی مشکلات ناشی از اجرای قوانین و مقررات بانکی، بیمه‌ای و گمرکی را بر رکود فعالیت‌های دریانوردی مؤثر دانست و اظهار داشت: «عدم پویایی لازم در مجموعه‌ی مقررات بانکی کشور برای ارائه‌ی تسهیلات در مراودات مالی بین‌المللی بین بانک‌ها که توأم با یک‌سری مقررات بازدارنده است و از طرف دیگر، عدم ایفای تعهدات بیمه‌ای توسط شرکت‌های بیمه‌ی داخلی به شناورها و وجود قوانین دست‌وپاگیر در گمرکات کشور، مشکلات عدیده‌ای را دامن‌گیر شاغلان بخش دریانوردی کرده است.»

«اکبری» از ارسال نامه‌ای با امضای مشترک مدیرعامل این شرکت و نیز مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خطاب به دکتر احمدی‌نژاد، ریاست محترم جمهوری خبر داد که در آن خواستار توجه جدی به

میلیون تن، مقام دومین شرکت بزرگ نفتکش جهان را از آن خود کرده و درصدد است تا با بهره‌گیری از کشتی‌های جدید، جایگاه خود را به مقام نخست دنیا ارتقا بخشد. از این رو به بهانه‌ی هفته‌ی جهانی دریانوردی، خبرنگار ماهنامه‌ی «بندر و دریا» گفت‌وگویی با «محمد اکبری»، مدیر امور اداری شرکت ملی نفتکش ایران انجام داده است که ماحصل آن از نظر گرامی‌تان می‌گذرد:

بحران جهانی اقتصاد، به‌منزله‌ی چالش اصلی دریانوردان

«از حدود دو سال و نیم پیش تاکنون، اقتصاد جهانی، یکی از بحرانی‌ترین دوران تاریخی خود را می‌گذراند. این بحران، صنعت و حرفه‌ی دریانوردی در جهان را با سهمگین‌ترین چالش‌های ممکن روبه‌رو ساخته است.»

«محمد اکبری»، مدیر اداری شرکت ملی نفتکش ایران با بیان این مطلب، به سهم ۹۰ درصدی حمل‌ونقل جهانی بار از راه دریا اشاره کرد و گفت: «تولید ناخالص جهانی به‌سبب بحران اقتصادی پیش‌رو شدیداً کاهش یافته است، که این امر، باعث کاهش شدید عملکرد بازرگانی دریایی شده و در نتیجه، بیش از ۳۰ درصد از ظرفیت ناوگان این شرکت از کار باز مانده است. از این‌رو، شرکت ملی نفتکش ایران با اتخاذ تدابیری، ضمن دعوت از همکاران دریانورد برای حضور در محل زندگی خود، برای کاهش هزینه‌ها، اقدام به پرداخت حقوق ریالی به آنان کرده است.»

وی به روند نزولی تولید و عرضه‌ی نفت در جهان، به‌منزله‌ی دلیل رکود و کاهش فعالیت ناوگان نفتکش اشاره کرد و در این خصوص افزود: «این رکود، باعث کاهش چشمگیر درآمد ناوگان نفتکش جهان از سطح روزانه ۲۰۰ هزار دلار در سال ۲۰۰۸ به ۲۵ هزار دلار در روز طی سال جاری میلادی شده که این مبلغ برای تأمین هزینه‌های سوخت و حتی تعرفه‌های رایج بندری و دریایی کافی نیست و از این جهت، حرفه‌ی دریانوردی را دچار چالش کرده

حمل دریایی فرآورده‌های نفتی و گازی، جزو مشاغل سخت و حساس است که از یک‌سو، بخشی از عملیات دریانوردی را دربرمی‌گیرد و از سوی دیگر، مربوط به گسترش حوزه‌ی انرژی در پهنه‌ی دریا می‌شود. در حال حاضر، شرکت ملی نفتکش ایران، با قابلیت بر خورداری از ۳ هزار و ۳۰۰ نفر نیروی انسانی، که بالغ بر ۲ هزار و ۳۰۰ نفر از آنان را دریانوردان کارآمد تشکیل می‌دهند، ضمن پذیرش ۵۹۹ نفر دانشجوی بورس‌های علوم دریانوردی در دانشگاه‌های کشور، چهارمین ناوگان نفتی بزرگ دنیا را به خود اختصاص داده است. همچنین، این شرکت با در اختیار داشتن ۵۰ فروند کشتی نفتکش پهن‌پیکر به ظرفیت ۱۱/۵





کوشش و اهتمام برای افزایش تولید ناخالص ملی عملاً به افزایش فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی به‌طور مستقیم و حمل‌ونقل ترکیبی کشور به‌طور غیرمستقیم خواهد انجامید.



چندان نتوانسته از تهدیدات و حملات دزدان دریایی بکاهد. بنابراین در صورت حل‌نشدن ریشه‌ای این معضل که از هر نظر به ایجاد ثبات سیاسی در سوماتالی و اشتغال‌زایی در منطقه‌ی مسیر بستگی دارد، دریانوردان ایرانی دچار چالش‌های فراوانی خواهند شد.

این فعال و پیش‌کسوت عرصه‌ی دریانوردی با بیان این مطلب که کوشش برای افزایش تولید ناخالص ملی عملاً به افزایش سطح فعالیت‌های حمل‌ونقلی کشور کمک خواهد کرد، در پایان سخنان خود گفت: «شرکت ملی نفتکش ایران برای حمل محموله‌های ال‌ان‌جی، تولید و ساخت یک فروند شناور ال‌ان‌جی بر را سفارش داده است؛ اما تا زمانی که محصول ال‌ان‌جی در کشور تولید نشود، نمی‌توان این فراورده‌ی گازی ارزشمند صادراتی را از پایانه‌های بندر عسلویه تحویل گرفت و آن را به بازارهای مقصد ارسال کرد. علاوه بر آن، یک فروند کشتی حمل ال‌پی‌جی نیز، برای حمل‌ونقل فراورده‌های پتروشیمی در دست ساخت است که، به‌زودی وارد عملیات ناوگان دریایی خواهد شد.»

روش‌های حمل دریایی در ابعاد داخلی و خارجی برای تقویت این بازار شد و گفت: «کوشش و اهتمام برای افزایش تولید ناخالص ملی عملاً به افزایش فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی به‌طور مستقیم و حمل‌ونقل ترکیبی کشور به‌طور غیرمستقیم خواهد انجامید.»

وی با اعلام این خبر که اخیراً سوپرتانکر سوسنگرد توسط ۱۸ فروند قایق دزدان دریایی مورد حمله قرار گرفته و این که یکی از این قایق‌ها به‌رغم عدم موفقیت، در محوطه‌ی کشتی، طناب‌اندازی هم کرده است، افزود: «این حمله‌ی دزدان دریایی، با هوشیاری ناوچه‌های اسکورتی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران دفع شد؛ ولی بنا به گفته‌ی همکاران دریانورد ما، عرصه‌ی دریایی، تبدیل به میدان جنگ شده و چنانچه دزدان دریایی می‌توانستند وارد عرصه‌ی کشتی ۳۰۰ هزار تنی سوسنگرد شوند که وسعتی معادل ۳ برابر استادیوم آزادی دارد، دیگر امکان رهاسازی این سوپرتانکر از چنگال راهزنان میسر نمی‌بود.»

مدیر امور اداری شرکت ملی نفتکش ایران، پدیده‌ی زشت دزدی دریایی را یکی دیگر از تنگنای مضاعف و چالش‌برانگیز صنعت دریانوردی دانست و در این خصوص خاطرنشان کرد: «دستورالعمل بهره‌گیری از نیروهای مسلح و همین‌طور، کشیدن سیم خاردار به دور کشتی‌ها، از جمله راه‌حل‌های موقتی محسوب می‌شود که به‌رغم دستورالعمل ابلاغی سازمان جهانی دریانوردی، به دلیل عملیاتی نبودن،

مشکلات بخش دریانوردی توسط مسئولان و در قالب تشکیل کارگروه‌هایی به منظور کاهش و رفع مشکلات قانونی و اجرایی ناشی از عملکرد سازمان‌های داخلی شده‌اند. وی در این خصوص تصریح کرد: «متأسفانه، اقدامات دستگاه‌های ذی‌ربط در قالب پنجره‌ی واحد، نتوانسته مشکلات جدی دریانوردان را به صورت قابل‌قبولی حل کند که امیدواریم با دستوری که ریاست محترم جمهور در خصوص مفاد نامه‌ای ارسالی خواهند داد، ضمن رفع گلوگاه‌ها، بخش عمده‌ای از مشکلاتی که خارج از حوزه‌ی دریانوردی است، توسط سازمان‌های ذی‌ربط حل‌وفصل شود.»

رییس امور اداری شرکت ملی نفتکش ایران با ارایه‌ی راه کارهایی به‌منظور کاهش اثرات سوء رکود در بازار کشتیرانی، گفت: «با اتخاذ سیاست‌های جدید مبنی بر حمل کالاهای خشک به صورت فوب (FOB) که کرایه‌ی حمل آن در مقصد تحویل کالا پرداخت می‌شود و همین‌طور، حمل‌ونقل کالاهای نفتی به صورت سیف (CIF) که علاوه بر کرایه‌ی حمل، پرداخت حق بیمه‌ی باربری و حوادث محصولات نفتی را نیز توسط فروشنده تضمین می‌کند، می‌توان میزان رکود موجود در بازار کشتیرانی را به حداقل رساند و ذی‌نفعان کالاهای حمل شده را با هم‌افزایی، از منافع مشترک این تجارت برخوردار کرد.»

وی، خواستار تغییر کاربری کشتی‌های سفارش داده‌شده به شناورهای شد که می‌توانند در صورت امکان، نیاز بیش‌تری از سهم بازار کشتیرانی را جبران سازند و در این زمینه افزود: «از محل فروش کالاهای مازاد شرکت‌های کشتیرانی که حجم فزاینده‌ای از دارایی‌های آن‌ها را تشکیل می‌دهد، می‌توان برای جبران نقدینگی بهره‌جست و علاوه بر آن، استقراض وام از بانک‌های داخلی و خارجی می‌تواند بر روند تأمین منابع مالی مورد نیاز در بخش دریانوردی و کشتیرانی مؤثر باشد؛ به شرط آن که مبلغ بهره‌ی تسهیلات هنگفت نباشد و روند ارایه‌ی آن‌ها نیز در زمان کوتاهی انجام پذیرد، تا به این ترتیب و در صورت تعریف برنامه‌ای مشخص در عملیات کشتیرانی‌ها، با گذشت زمان، توجیه فنی و اقتصادی آن، بی‌بازده و بی‌معنی نشود.»

تنگنای مضاعف بازار حمل‌ونقل دریایی

«هرگز پیش‌بینی نشده که بازار حمل‌ونقل دریایی جهان تا پایان سال ۲۰۱۲ میلادی، همچنان بحرانی و وخیم باقی بماند. با این وجود، روزنه‌ی امید و خشنودکننده‌ای هم در گستره به چشم نمی‌خورد. از این رو، با تأسف باید گفت که مشکلات حمل‌ونقل کشور در بخش دریایی، با تنگنای مضاعفی روبه‌رو خواهد شد که بر اثر آن‌ها، بحران‌های احتمالی آینده را تشدید خواهد کرد.»

«کبری»، با بیان این مطلب، خواستار بهینه‌سازی



مدیرعامل اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور

بدون حمایت جدی از تعاونی‌های حمل‌ونقل دریایی شاهد انقراض دریانوردی سنتی خواهیم بود

مسعود عباس زاده

وی، توانمندی ناوگان باری تحت اختیار اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر را بسیار بالا و غیرقابل رقابت با هر شرکت کشتیرانی در سطح کشور و منطقه دانست و با بیان تنوع تناژ شناورها از ۵۰ تا ۱۰۰۰ تن، افزود: «در بخش باری، توانمندی‌های بسیار بالایی در بین اعضای اتحادیه دیده می‌شود که متأسفانه بخش کمی از آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. این توانمندی طی سال ۱۳۸۹، از مجموع ۵۷/۳ میلیون تن کالای فله‌ی حمل‌شده توسط بخش دریایی، بالغ بر ۱۸/۷ میلیون تن که معادل تقریبی ۳۲ درصد کالای فله‌ی کشور است را بارگیری و حمل کرده است. علاوه بر آن، این بخش سنتی حمل‌ونقل، با جابه‌جایی ۹۷ درصد از مسافران دریایی، حاکم بلامنازع بخش مسافری دریایی نیز محسوب می‌شود.»

«هاشمی»، مزیت و ویژگی اصلی شناورهای باری این اتحادیه را، حمل‌ونقل سریع کالا از بنادر کوچک و بزرگ در مناطق خلیج فارس و دریای عمان دانست و در این خصوص خاطرنشان کرد: «تعهد همکاران ما نسبت به تحویل سریع کالای تجار و بازرگانان در هر نقطه‌ی بندری، این امکان را برای صاحبان کالا فراهم کرده است که هزینه‌ی ناچیزی برای حمل کالاهای خود بپردازند و به همین دلیل، برای شرکت‌های تعاونی زیرمجموعه‌ی این اتحادیه، از خرمشهر و آبادان تا چابهار و سایر بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان، هیچ رقیبی وجود ندارد. از این‌رو، باید از این مزیت برجسته، به نحو احسن و به نفع افزایش منافع شناورداران باری و صاحبان کالا بهره برد.»

عبادت‌ی به نام کمک به قشر زحمتکش حمل‌ونقل سنتی کشور

«کمک به قشر زحمتکش حمل‌ونقل سنتی که زیرمجموعه‌ی دریانوردی کشور محسوب می‌شوند، می‌تواند به نوبه‌ی خود، عبادت باشد؛ همین افراد زحمتکش در دوران شکوهمند دفاع مقدس، که هیچ شناوری جرأت تردد در آب‌های خلیج فارس را نداشت، با لنج‌های چوبی خود، اجازه ندادند که چرخه‌ی اقتصاد کشور از حرکت بازایستد و در کار پشتیبانی از جبهه‌های جنگ نقش اساسی و به‌سزایی بر عهده گرفتند.»

«احمد هاشمی»، مدیرعامل اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور، با بیان این مطلب، خواستار تقدیر و پاس‌داشت دریانوردی سنتی کشور شد که از سال ۱۳۸۲، در قالب بیش از ۳۰ شرکت تعاونی و با بهره‌گیری از ۴ هزار و ۱۰۰ شناور باری و حدود ۳۰۰ شناور مسافری، اتحادیه‌ی خود را تشکیل داده‌اند و در این مورد گفت: «باید از این قشر زحمتکش که در رساندن تجهیزات، تدارکات و مهمات به جبهه‌های حق علیه باطل نقش به‌سزایی داشت، تقدیر شود. حداقل کاری که می‌توان برای این عزیزان انجام داد، ارائه‌ی تسهیلات بلندمدت بدون بهره برای نوسازی ناوگان آنان است تا در شرایط فعلی که از درآمد چندانی برخوردار نیستند، بتوانند سطح کسب‌وکار خود را ارتقا و بهبود ببخشند. اگر چنین کاری صورت پذیرد، علاوه بر ایجاد اشتغال پایدار و قدردانی از زحمات آنان، شاهد رونق اقتصادی در بنادر و سواحل جنوبی کشور نیز خواهیم بود.»

دریانوردان سنتی کشور، قرن‌هاست که حاکم بلامنازع آب‌های گرم و نیلگون خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزرند و بررسی تاریخ پرفرازونشیب آب‌های راه‌بردی کشورمان، بدون در نظر گرفتن عملکرد پویا و نقش سازنده‌ی آنان، مساوی خواهد بود با نادیده انگاشتن بخش اعظمی از تاریخ دریانوردی ایران. امروزه، گرچه دریانوردان سنتی کشورمان با تشکیل اتحادیه‌ی نوپایی در قالب شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر در صدد کسب درآمد منطقی و حلال هستند، اما نیم‌نگاهی هم به همت مسئولان کشور دارند تا ضمن ارائه‌ی تسهیلات بانکی بلندمدت و کم‌بهره، جان تازه‌ای به این پیکره‌ی فروتوت و رنجور ببخشند که به‌رغم مشکلات و ناملازمات موجود، ۹۷ درصد مجموع حمل‌ونقل مسافرت‌های دریایی و ۳۲ درصد حمل‌ونقل کالای فله‌ی کشور را طی سال گذشته به خود اختصاص داده‌اند. به بهانه‌ی هفته‌ی جهانی دریانوردی، گفت‌وگویی با «احمد هاشمی»، مدیرعامل اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور انجام داده‌ایم که حاصل آن از نظر گرامی‌تان می‌گذرد.



بندر و دریا / شماره ۱۸۲



قطعاً با جایگزین کردن شناورهای باری نوباقابلیت حمل تناژهای بالا به جای شناورهای فرسوده، می‌توان میزان اشتغال مستقیم دریانوردان سنتی و اشتغال غیرمستقیم سایر ساکنان مناطق ساحلی را به نحو چشم‌گیری افزایش داد.

وی ضمن ابراز نگرانی از بروز آسیب به شناورهای باری و احتمال بالای غرق‌شدگی آن‌ها، از دست دادن هر شناور باری را زمینه‌سازی بیکاری ۳۰ تا ۵۰ دریانورد سنتی دانست و افزود: «بیکاری این تعداد از کارکنان فعال، با سیاست‌های اشتغال‌زایی دولت منافات دارد و علاوه بر این، باعث اختلال در تعهدات بخش تعاونی برای ایجاد یک‌میلیون فرصت شغلی از ۲/۵ میلیون شغل تعهدشده‌ی دولت در سال ۱۳۹۰ می‌شود.»

مدیرعامل اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور، خواستار ارائه‌ی راه‌کاری جدی و عملی برای جایگزینی سریع شناورهای نو و استاندارد باری با شناورهای کهنه شد و در این خصوص خاطرنشان کرد: «قطعاً با جایگزین کردن شناورهای باری نو با قابلیت حمل تناژهای بالا به جای شناورهای فرسوده، می‌توان میزان اشتغال مستقیم دریانوردان سنتی و اشتغال غیرمستقیم سایر ساکنان مناطق ساحلی را به نحو چشم‌گیری افزایش داد. این امر، به‌خودی‌خود باعث پایداری اشتغال در بخش اعظمی از افراد جامعه و در اصل، موجب هدایت گروه زیادی از مردم به سمت شغل‌های دریایی و ساحلی و ثروت‌آفرینی در این نواحی می‌شود.» این فعال بخش دریانوردی سنتی کشور، صرفه‌جویی در مصرف سوخت را از دیگر تبعات

«هاشمی»، به تأمین ۲۶ فروند شناور مسافری از محل وجوه اداره‌شده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی اشاره کرد و در این خصوص گفت: «تسهیلات ارائه‌شده، کلاً بدون بهره و به صورت بلندمدت اعطا شده‌اند که با تأمین آن، ۲۴ فروند از شناورهای مسافری در بخش تعاون ساخته می‌شوند و ۲ فروند دیگر نیز، در خارج از کشور آماده خواهد شد که مجوز آن‌ها طی سفرهای استانی ریاست جمهوری و هیأت دولت، صادر شده است.»

فرسودگی و سن بالای شناورهای باری

«در بخش بار، بزرگ‌ترین مشکل تعاونی‌های عضو اتحادیه، سن بالای شناورهاست که این امر، باعث افت شدید راندمان آن‌ها و مصرف بالای سوخت، به دلیل فرسودگی پیش‌ران (موتور)های آن‌ها شده است.»

«هاشمی» با بیان این مطلب، خواستار توجه جدی مسئولان به شناورهای باری اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر در سراسر کشور شد و در این مورد گفت: «اگر بتوان مانند آن‌چه که به شناورهای مسافری تعلق گرفت، تسهیلات بدون بهره‌ی بلندمدتی را نیز، به نوسازی و تجهیز شناورهای باری اختصاص داد، بخش اعظمی از مشکلات همکاران ما در عرصه‌ی حمل‌ونقل دریایی بار حل می‌شود و ضمن اشتغال‌زایی پایدار و مستقیم برای حدود ۶۰ هزار نفر از دریانوردان سنتی، می‌توانیم به‌طور غیرمستقیم برای ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار نفر از ساحل‌نشینان جنوب و مردم سایر نقاط کشور نیز، مشاغل پایدار غیرمستقیمی ایجاد کنیم که این امر، چرخه‌ی اقتصادی را در سال‌های آینده، بیش از پیش فعال خواهد ساخت و سطح اقتصادی و معیشتی خانواده‌ها را ارتقا خواهد بخشید.»

مدیرعامل اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور، با بیان این مطلب که در حال حاضر با پیوستن دو شرکت باری و مسافری از پهنه‌ی آب‌های دریای عمان و دریای خزر، این دو محدوده‌ی آبی نیز، تحت پوشش این اتحادیه قرار گرفته است، اظهار داشت: «با وجود گستردگی جغرافیایی بنادر در خلیج‌فارس و دریای عمان، اعضای این اتحادیه، ظرف ۱۰ تا ۲۲ ساعت، کالاهای مورد نظر را به بنادر مقصد می‌رسانند و فواصل کوتاه و بلند دریایی را به‌سرعت درمی‌نوردند و به محض ورود شناورهای ما به بنادر مبدأ و مقصد، کالاهای بارگیری یا تخلیه می‌شوند. بنابراین، با این توانمندی می‌توانیم، به صورت جدی وارد عرصه‌ی ترانزیت کالا شویم و با بازرگانان و فعالان اقتصادی داخل و خارج کشور تعامل مؤثر و سازنده‌ای داشته باشیم.»

این فعال بخش دریانوردی سنتی کشور، ضمن ابراز خرسندی از حمایت‌های سازمان بنادر و دریانوردی که در قالب اعطای تسهیلات بدون بهره و بلندمدت به بخش مسافری توسط کارگروه وجوه اداره‌شده، باعث ارتقای کمی و کیفی این بخش راهبردی شده است، در این خصوص تصریح کرد: «با اعطای تسهیلات یادشده، توسط بانک توسعه‌ی تعاون، توانسته‌ایم بخش مسافری را توانمند کنیم؛ به طوری که اثرات فوق‌العاده‌سازنده‌ی آن در زمینه‌های کیفی، سرعت و ارائه‌ی خدمات توأم با رضایت‌مندی مطلوب مسافران به‌وضوح قابل رؤیت است. لازم به یادآوری است که این توانمندی، ناشی از نگاه تخصصی و جدی سازمان بنادر و دریانوردی به امور دریانوردی سنتی است که امیدواریم این موفقیت در بخش بار نیز به منصفه‌ی ظهور برسد.»



همه‌ی ما اطلاع داریم که در بنادر جنوبی، لنج با زندگی دریانوردان عجین شده است؛ یعنی اگر در این بنادر، لنج از چرخه‌ی دریانوردی سنتی خارج شود، زندگی دریانوردان اصیل ما دچار مشکلات جدی می‌شود.

اقتصادی و فنی جایگزین‌سازی شناورهای نو در ناوگان فرسوده‌ی باری اعضای این اتحادیه دانست و اظهار داشت: «با توجه به این که مصرف سوخت با کرایه‌ی حمل کالا، رابطه‌ی مستقیم دارد و کرایه‌ی حمل کالا بر قیمت تمام‌شده‌ی کالا به‌طور مستقیم مؤثر است، می‌توان از محل جایگزینی شناورهای فرسوده با شناورهای نو، علاوه بر افزایش راندمان فنی شناورها، مصرف سوخت را به نحو چشمگیری کاهش داد و از این راه به کاهش آلودگی‌های زیست محیطی در بنادر و سواحل کشور کمک شایانی کرد.»

«هاشمی»، ارائه‌ی خدمات با کیفیت و گسترده به فعالان اقتصادی کشور را، از دیگر مزایای نوسازی ناوگان باری اعضای اتحادیه دانست و در این خصوص گفت: «این امر، رغبت بیشتری برای استفاده و بهره‌گیری از خدمات بخش باری را در میان اعضای اتحادیه فراهم می‌کند و باعث ارتقای کیفی خدمات حمل‌ونقلی می‌شود.»

مدیرعامل اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور، ضمن انتقاد از عملکرد شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران در زمینه‌ی ارائه‌ی سوخت با تعرفه‌های سفری برون‌مرزی به شناورهای باری اعضای این اتحادیه، خواستار اصلاح این تعرفه شد و در این مورد تصریح کرد: «موضوع قیمت سوخت، پس از هدفمندسازی یارانه‌ها در بخش حامل‌های انرژی، از مشکلات کوتاه‌مدت اعضای این اتحادیه محسوب می‌شود که در صورت آزادسازی کامل

قیمت‌ها و تعیین بهای سوخت معادل قیمت جهانی، ضربه‌ی جبران‌ناپذیری بر پیکره‌ی اتحادیه وارد خواهد آمد. بنابراین باید برای حل این مشکل، تدابیر بلندمدتی بیندیشیم. اما معضل فعلی اتحادیه، تناقض دستورالعمل کارگروه طرح تحول اقتصادی است که در ۲۸ آذرماه ۱۳۸۹ توسط نمایندگان ویژه‌ی رییس جمهوری در این کارگروه و با امضای دکتر رحیمی، معاون اول ریاست جمهوری به وزارت نفت و وزارت جهاد کشاورزی ابلاغ شد و بر اساس آن، مقرر شده است که از تاریخ ذکرشده، قیمت و مقدار سوخت، مطابق فهرست پیوست مجوز اخذشده باشد. بر اساس بند ۵ این فهرست، بهای نفت گاز شناورهای باری ایرانی به‌ازای هر لیتر، ۱۵۰۰ ریال تعیین شده و سهمیه‌ی این شناورها هم طبق روال قبل از اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها بر اساس مسیر تردد در آب‌های داخلی کشور مشخص شده است. در صورت تردد در مسیر آب‌های خارجی، مابه‌التفاوت مسیر آب‌های خارجی و بین‌المللی، بهای هر لیتر ۳۵۵۰ ریال برآورد شده است. اما به رغم تعیین این نرخ ترکیبی برای حمل کالای دریایی، متأسفانه، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، طبق بند ۲۵ بخش‌نامه‌ای که صادر شده، نرخ گازوییل تحویلی به شناورهای ایرانی با هر نوع کاربری در آب‌های بین‌المللی مشرف به کشورهای همسایه را بدون در نظر گرفتن مسیرهای طی‌شده در آب‌های داخلی، کلاً لیتری ۳۵۰۰ ریال تعیین کرده است. از این رو، این دستورالعمل باعث تضییع حقوق تعاونی‌های تحت پوشش شده است.»

این فعال دریانوردی سنتی کشور با اشاره به دیدار خود با معاون بازرگانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، بهانه‌ی قاچاق سوخت برای تعیین تعرفه‌های بین‌المللی را مردود دانست و اظهار داشت: «پشان، قاچاق سوخت را علت اتخاذ چنین تصمیمی دانستند که بنده این کار را قصاص قبل از جنایت عنوان کردم و آن را مصداق قاچاق ندانستم؛ چراکه مسیر رفت و برگشت شناورهای باری عضو اتحادیه‌ی ما کاملاً مشخص و قابل اندازه‌گیری است و با توجه به قدرت پیش‌رانه‌ی شناورهای باری، می‌توان به‌طور دقیق میزان سوخت آن‌ها را در مسیرهای تفکیک‌شده‌ی آب‌های داخلی و بین‌المللی تعیین کرد. البته شاید این امر، در خصوص شناورهای صیادی که مقصد و مبدأ مشخصی ندارند و مسافت طی‌شده‌ی آن‌ها قابل تفکیک نیست، مصداق داشته باشد. با این وجود، این بحث هنوز به فرجام خود نرسیده است و امیدواریم با پیگیری‌های آینده از طریق سازمان هدفمندسازی یارانه‌های کشور، جناب آقای رویانین، نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی، فراکسیون دریایی مجلس و آقای مطورزاده بتوانیم بخشی از حقوق ضایع‌شده‌ی اعضای خود را جبران نماییم.»

ریزش ۷۰ درصدی دریانوردی سنتی با آردسازی کامل بهای حامل انرژی

«در صورت آزادسازی کامل بهای حامل‌های انرژی و پرداخت قیمت سوخت شناورها مطابق با قیمت جهانی، مشکلات اساسی و اصلی در عملکرد اعضای اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور پدیدار می‌شود و چنانچه تدابیر لازم برای مقابله و پیش‌گیری از این امر اجتناب‌ناپذیر اندیشیده نشود، به‌جرات می‌توان گفت که ۶۰ تا ۷۰ درصد از بدنه‌ی حمل‌ونقل سنتی بار و مسافر که اعضای آن جزو دریانوردان اصیل و سنتی کشور هستند، آسیب می‌بیند.»

«هاشمی» با بیان این مطلب، مجدداً خواستار هدایت بخشی از بودجه‌ی کارگروه وجوه اداره‌شده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی برای نوسازی ناوگان باری اعضای این اتحادیه شد و با اعلام آغاز مذاکره با این سازمان، گفت: «در صورت تحقق تسهیلات بدون بهره و بلندمدت، شاهد تحرک جدی در عرصه‌ی اقتصاد حمل‌ونقل دریایی خواهیم بود که علاوه بر بهره‌مندی دریانوردی سنتی، همه‌گی از این اقدام مؤثر، منتفع می‌شوند که امیدواریم به‌زودی شاهد اجرایی‌شدن این مهم باشیم.»

ساخت شناور ملی

«همه‌ی ما اطلاع داریم که در بنادر جنوبی، لنج با زندگی دریانوردان عجین شده است؛ یعنی اگر در این بنادر، لنج از چرخه‌ی دریانوردی سنتی خارج شود، زندگی دریانوردان اصیل ما دچار مشکلات جدی می‌شود. اگر نوسازی مناسب شناورها همراه با ابداع شناور ملی که حداقل ظاهری شبیه به لنج داشته باشد، و مطابق با اصول و استانداردهای بین‌المللی صورت پذیرد، به طوری که شناور مورد نظر دریانوردان سنتی را اصطلاحاً، «غیرکنوانسیون» نکند و البته با نظارت و هماهنگی یک شرکت بازرسی و رده‌بندی معتبر، می‌تواند بسیار مؤثر و سودآور باشد.»

«هاشمی»، با بیان این مطلب، اظهار امیدواری کرد که تصمیم‌گیران اصلی امور بندری و دریانوردی، ضمن لحاظ کردن پیشینه‌ی فرهنگی لنج به‌منزله‌ی شناور ملی، ملاحظات فنی را نیز، مد نظر قرار دهند و در این مورد گفت: «البته ما راضی نیستیم شناوری غیراستاندارد، جایگزین شناورهای فعلی بشود؛ بلکه خواهان ساخت شناوری استاندارد با بازده و تناژ بالا و دارای توجیه منطقی، اقتصادی و فنی هستیم تا در سفرهای مختلف، متناسب با کارایی‌های مد نظر، پاسخ‌گوی هزینه‌های دریانوردان سنتی نیز باشد. امیدواریم مسئولان مربوطه کمک‌های لازم و در خور توجهی در این خصوص به قشر محروم دریانوردان سنتی کشور ارائه بدهند.»

وی در ادامه‌ی سخنانش، از اجرای ناقص قانون بیمه‌ی مشاغل سخت و زیان‌آور توسط سازمان



تأمین اجتماعی در ارتباط با دریانوردان سنتی، به شدت انتقاد کرد و گفت: «البته اجرای قانون بیمه‌ی مشاغل سخت و زیان‌آور در ارتباط با دریانوردان زحمت‌کش، تا حدی بهتر شده است؛ به طوری که دریانوردان مستقر در شناورهای سنتی، به صورت سفری بیمه می‌شوند و تا زمانی که در سفر هستند، تحت پوشش بیمه و مزایای بازنشستگی قرار می‌گیرند؛ ولی به محض بازگشت از سفر و در طول استراحت برای سفر بعدی، شامل بیمه‌ی تأمین اجتماعی نمی‌شوند و سازمان تأمین اجتماعی، دریانوردان سنتی و خانواده‌های آنان را در این حالت، تحت پوشش خود قرار نمی‌دهد. علاوه بر آن، برای ادامه‌ی برخورداری از حقوق بیمه و مزایای بازنشستگی، مواردی مانند تایید تعداد خدمه‌ی هر شناور، بستگی به اخذ استعلام از اداره‌ی بندر مربوطه دارد که این امر نیز، جزو مشکلات دریانوردان سنتی محسوب می‌شود.»

مدیرعامل اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور، قصور در اجرای قوانین مربوط به بیمه‌ی دریانوردان سنتی را باعث طولانی‌تر شدن دوران کار آنان، به بیش‌تر از ۲۰ سال دانست و آن را مغایر با آیین‌نامه‌ی شمول بیمه برای مشاغل سخت و زیان‌آور که توسط سازمان تأمین اجتماعی تدوین شده است، دانست و در این مورد خاطرنشان کرد: «موضوع دیگر، حذف پوشش بیمه‌ی بیکاری از قانون بیمه‌ی دریانوردان سنتی است؛ به این نحو که پیش از این و در زمان اخذ سهم کارفرما و کارگر توسط سازمان تأمین اجتماعی، تخفیفی ۳ درصدی توسط دست‌اندرکاران این سازمان به بیمه‌شدگان تعلق می‌گرفت که بعدها مشخص شد این تخفیف، ظاهری بوده و بر اثر حذف سهم بیمه‌ی بیکاری از اصل بیمه و مزایای بازنشستگی دریانوردان سنتی بوجود آمده است، که عملاً این گروه را در دوران بیکاری، از دریافت حقوق و مزایای بیمه‌ی بیکاری بی‌بهره کرده است که خود، اجحافی نابخشودنی محسوب می‌شود. امیدواریم با ادغام دو وزارتخانه‌ی کار و امور اجتماعی با رفاه و تأمین اجتماعی، بتوانیم حقوق ضایع‌شده‌ی دریانوردان سنتی را احیا کنیم.»

این فعال عرصه‌ی دریانوردی سنتی کشور، خواستار پرداخت یارانه به دریانوردان سنتی در قبال تأمین ۵۰ درصد از تعرفه‌ی بیمه‌ی تأمین اجتماعی مشابه صنوف صیادی، تاکسی‌رانی و سایر صنوف‌های مربوط به حمل‌ونقل، توسط دولت شد و در این خصوص اظهار داشت: «متأسفانه، اتحادیه‌ی ما از دریافت این یارانه‌ی دولتی که به‌منظور حمایت از اقشار آسیب‌پذیر پرداخت می‌شود، محروم مانده است. از این‌رو، با توجه به ثروت‌آفرین بودن مشاغل دریایی، سختی کار و مشکلات عدیده‌ی این صنف امیدواریم که با پیگیری‌های انجام‌شده، همکاران ما هم مشمول دریافت یارانه‌های اعطایی شوند.»

«هاشمی»، از ارائه‌ی بیمه‌های بازرگانی و

باربری توسط شرکت‌های بیمه‌ای با توجه به زمینه‌های رقابتی صنعت بیمه اظهار رضایت کرد و مشکلات موجود را در قالب امضای تفاهم‌نامه و اخذ الحاقیه‌های قرارداد بیمه‌ای، قابل حل دانست و در خصوص برنامه‌ریزی برای مسافرت‌های دریایی برون‌مرزی تصریح کرد: «در این زمینه برنامه‌ریزی خاصی نداریم و عمده‌ی فعالیت‌های ما مربوط به تردد مسافر بین بنادر و جزایر داخلی، مانند: از بندرعباس به قشم که ۹۰ تا ۹۵ درصد مسافرت‌های دریایی را شامل می‌شود و از جزیره‌ی خارک به بندر گناوه. اما با توجه به توانمندی‌های موجود، بی‌شک قادر به برنامه‌ریزی و ارائه‌ی خدمات در بخش مسافرت‌های دریایی برون‌مرزی نیز هستیم و تجربه گران‌بهای همکاران ما طی سال‌های اخیر، انجام چنین اقداماتی را برای ما ممکن می‌سازد.»

وی با ابراز خرسندی از احداث موج‌شکن‌ها و بنادر کوچک در سواحل جنوبی کشور، این امر را باعث رشد و توسعه‌ی دریانوردی سنتی و ارتقای فرهنگ ساحل‌نشینی در کشور دانست و با تقدیر از اقدامات مؤثر سازمان بنادر و دریانوردی، این راه‌کارها را باعث گسترش و توسعه‌ی سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر دانست و ضمن درخواست انجام لای‌روبی بنادر کوچک و بهینه‌سازی اسکله‌های مستهلک مسافری در این بنادر، رفع رسوب و تخلیه و بارگیری سریع کالاها در پس کرانه‌ی بنادر کلان را خواستار شد. ■

رییس عملیات دریایی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران

ثروت آفرینی از دریا با پرداخت حقوق بین‌المللی به دریانوردان میسر می‌شود



حساسیت مضاعف منابع فراساحل

«با توجه به مخاطره‌آمیز بودن عملیات استخراج و تولید نفت و گاز از مخازن دریایی و همراه بودن این نوع فعالیت‌ها با سختی کار در قالب مشاغل دریانوردی، باید گفت که حساسیت صنایع فراساحل نفت و گاز، شکل مضاعفی به خود گرفته است.»

«علی شهرستانی‌کیا»، رییس عملیات دریایی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران با بیان این مطلب، در خصوص فعالیت‌های این شرکت در حوزه‌ی دریانوردی گفت: «شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، وظیفه‌ی تولید نفت و گاز از مخازن موجود در خلیج فارس را به عهده دارد و از این رو، در این حوزه، متولی فعالیت‌های دیگر دریایی مانند ساخت سکو و تأمین تجهیزات دریایی مانند کرین بارج، دکل‌های حفاری و کشتی‌های متعدد در انواع مختلف نیز می‌باشد. اکنون عملیات صادرات نفت تولیدی این شرکت، توسط کارکنان و از مسیر پایانه‌های نفتی در اختیار آن، انجام می‌شود که این امر، به لحاظ بازاریابی و صادرات نفت توسط شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، آن را از سایر شرکت‌های تابعه‌ی وزارت نفت که صادرات نفت خود را به کمک شرکت پایانه‌های نفتی ایران انجام می‌دهند، متمایز کرده است.»

وی با بیان این مطلب که سازمان‌دهی عملیات دریایی در مجموعه‌ی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، در آغاز بر عهده‌ی پایلوت و راهنمایان مستقر در مناطق نفتی است که از دانشگاه‌های معتبر داخلی و خارجی فارغ‌التحصیل شده‌اند، افزود: «نفت تولیدی در حوزه‌های جزایر سیری و لاوان و میدان نفتی سروش به صورت مستقیم

صادر می‌شود و پایلوت‌ها و راهنمایان دریانورد شرکت، هدایت کشتی‌های کوچک مثل شناورهای یدک‌کش و ساپلای بوت‌ها و همین‌طور، سایر امور تدارکات دریایی را بر عهده دارند. از این رو، واقعا باید هفته‌ی جهانی دریانوردی را به این عزیزان که در شرایط سخت جزایر و میدان‌های نفتی و دور از خانواده و بستگان خود کار می‌کنند، تبریک بگوییم. نامگذاری هفته‌ی آخر ماه سپتامبر هر سال میلادی به عنوان هفته‌ی جهانی دریانوردی از سوی IMO که مصادف با هفته‌ی اول مهرماه است، موجبات مباهات ما و همه‌ی دریانوردان را فراهم می‌آورد.

این فعال و پیش‌کسوت عرصه‌های نفت و دریانوردی، با بیان این‌که خوراک نیروگاه‌های حرارتی جزیره‌ی خارک و جزیره‌ی قشم، از گاز تولیدی در منطقه‌ی نفتی بحرگان و منطقه‌ی نفتی سیری تأمین می‌شود و توربین‌های موجود به جای گازوئیل از سوخت پاک گاز شیرین تولیدی در این میادین استفاده می‌کنند، خاطر نشان کرد: «در حال حاضر، تنها به خاطر جایگزینی سوخت گاز به جای گازوئیل در نیروگاه حرارتی کیش که توسط شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران تولید و تأمین می‌شود، سالانه بالغ بر ۱۰۰ میلیون دلار در مصرف گازوئیل صرفه‌جویی می‌شود. علاوه بر آن، بر اثر این جایگزینی شاهد کاهش آثر مخرب زیست‌محیطی در محیط زیست گسترده‌ی دریایی نیز هستیم.»

چالش‌های اساسی دریانوردان

«طاق‌فرسا بودن عملیات دریایی و بندری و سخت‌کوشی دریانوردان بر کسی پوشیده نیست

مشاغل دریایی از تنوع زیادی برخوردارند که برخی از آن‌ها به‌رغم قدمت و پیشینه‌ی طولانی؛ هنوز هم برای مردم ناشناخته مانده‌اند. صنایع فراساحل کشور در بخش نفت و گاز، دارای قدمتی ۵۰ ساله است که به‌رغم سختی‌های فیزیکی و خطرات فراوان کاری، عده‌ی زیادی از دریانوردان را به سوی خود جلب کرده است. عرصه‌ی دریانوردی فراساحل ایران، بیش‌تر به میدان جنگی نابرابر شبیه است که در آن، رقابتی خارجی، علاوه بر برخورداری از فن‌آوری‌های جدید، امکانات بیش‌تر و بهتری نیز در اختیار دارند.

بخش عملیات دریایی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، متولی اصلی استخراج و تولید نفت و گاز از میادین نفتی و گازی خلیج فارس است، به‌منظور کسب اطلاع از عملکرد داخلی و خارجی این بخش، خبرنگار «بندر و دریا» گفت‌وگویی با «کاپیتان علی شهرستانی‌کیا»، رییس عملیات دریایی این شرکت انجام داده است که ماحصل آن را در سطرهای بعد با هم می‌خوانیم:



و استخراج نفت، مجدداً به مخازن موجود تزریق می‌شود. بنابراین، راهبرد اصلی شرکت نفت فلات قاره، ضمن رقابت شانه به شانه با رقیبان خود، تولید بدون آلودگی از حوزه‌های دریایی است.»

رییس عملیات دریایی شرکت نفت فلات قاره، اقدامات کارگروهی سازمان‌های ذی‌مدخل را در صنعت فراساحل که در قالب پنجره‌ی واحد عمل می‌کند، ناکافی دانست و خاطرنشان کرد: «این اقدامات هنوز اثرگذار نیستند و معترف هستیم که این فشار به صورت محسوسی شبیه به فشار تحریم‌های هدفمند اقتصادی است و در حال حاضر، پیمانکاران شرکت به دلیل تحریم‌ها و اعمال محدودیت‌های شدید در عملیات بانکی، دچار مشکلات عدیده‌ای شده‌اند و حتی پس از انعقاد قرارداد نیز، نتوانسته‌اند ضمانت‌نامه‌ی بانکی مور نیاز پیمان خود را به ما ارائه دهند، از این رو بانک‌های کارگزار و پوشش‌دهنده‌ی آنان، حتی اگر از شعب خارجی یک بانک ایرانی مثلاً در کشور امارات متحده‌ی عربی باشند، باز هم نتوانسته‌اند

این فعال و پیش‌کسوت عرصه‌ی دریانوردی کشور، با بیان این مطلب که رقبای ایران با بهره‌گیری از فناوری‌های جدید صنعت فراساحل و به‌کارگیری سرمایه و امکانات بیش‌تر، از مواهب میادین مشترک، بیش از ما بهره‌برداری می‌کنند، اظهار داشت: «باید بپذیریم که برای انجام هر کاری، نیازمند ابزار مورد نیاز آن کار هستیم و متأسفانه، بهره‌مندی عمده از ابزارهای جدید همراه با فناوری روز دنیا، عمدتاً در دست رقبای ما قرار دارد و ما می‌توانیم با بهره‌گیری مناسب از توان تولید داخلی در کنار بازاریابی و امکان‌سنجی درست، ضمن جبران عقب‌ماندگی فعلی، بیش از پیش در زمینه‌ی ثروت‌آفرینی از صنایع و فرآورده‌های نفت و گاز کوشا باشیم.»

«شهرستانی‌کیا»، با اشاره به قبول واقعیت‌های موجود و با بیان این‌که به‌منظور بهره‌گیری از سهم واقعی و بین‌المللی خود از دریا، باید نگاه بین‌المللی به موضوعات دریایی و دریانوردی داشته باشیم، بار دیگر بر اعطای حقوق برابر بین‌المللی به دریانوردان شاغل در بخش‌های دریایی و فراساحلی تأکید کرد و نادیده گرفتن این موضوع را باعث عدم دست‌یابی به اهداف عالیه در ثروت‌آفرینی از دریا و توسعه‌ی مشاغل دریانوردی دانست.

ملاحظات زیست‌محیطی فراساحل

«استخراج نفت و گاز در دریا، کاری بسیار پرخطر است و خوشبختانه، شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، از گذشته با فغال کردن بخش سلامت، ایمنی و محیط زیست (HSE) و با اجرای مصوبات و مجموعه‌ی قوانین مربوط به عملیات نفتی به‌منظور رعایت استانداردها و معیارهای زیست‌محیطی، به سلامت و بهبود محیط زیست دریا و خشکی یاری رسانده است.»

«شهرستانی‌کیا»، با بیان این مطلب، امکان صادرات نفت را بدون رعایت استانداردهای نفتی و زیست‌محیطی، امکان‌پذیر ندانست و گفت: «اگر در زمینه‌ی تولید نفت صادراتی، استانداردهای بین‌المللی در خصوص میزان آب، ناخالصی، درصد ترکیبات و سایر خواص فیزیکی رعایت نشود، امکان پایداری در بازارهای موجود و دست‌یابی به بازارهای بین‌المللی وجود ندارد؛ زیرا مشتریان نفتی، همواره علاوه بر در نظر گرفتن این استانداردها، به میزان حوادث روی داده در صنعت نفت و فراساحل نیز توجه دارند.»

وی با بیان این مطلب که شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران برای حفاظت از محیط زیست دریایی و پیرامون حوزه‌ی فعالیت خود، سکوهایی را در اختیار دارد که هیچ سیالی در آن دچار نشست (Zero discharge) نمی‌شود و در آن از تمام استانداردهای زیست‌محیطی اعمال‌شده تبعیت می‌شود، افزود: «عملاً هیچ نوع گازی در تأسیسات فراساحل شرکت سوزانده نمی‌شود و از این رو، گاز شیرین موجود در نفت میادین مورد بهره‌برداری این شرکت، علاوه بر تأمین خوراک نیروگاه‌های حرارتی منطقه، برای بازیافت

اما این نوع کار با وجود آن‌که دوری این عزیزان از خانواده، به جنگ دریا رفتن، رویارویی با حوادث طبیعی و رویدادهای غیرمترقبه‌ی دریایی مانند: طوفان‌های سهمگین، حضور در عرصه‌های بندری و دریایی را برای دریانوردان تبدیل به افتخار کرده است.»

«شهرستانی‌کیا»، با بیان این مطلب، دریانوردان را افرادی بردبار و صبور توصیف کرد که مرارت‌های معمول زندگی را با توجه به از سر گذراندن سختی‌های طاقت‌فرسای شغلی خود، می‌توانند به‌آسانی تحمل کنند و بر مشکلات متعارف خود فائق آیند، گفت: «می‌توان با معرفی افراد دریانورد در سطح جامعه، علاوه بر نهادینه کردن فرهنگ دریانوردی در میان آحاد مختلف کشور، آنان را به‌منزله‌ی افرادی قابل احترام به مردم و جهانیان شناساند. به همین خاطر، دست‌اندرکاران جامعه باید از هر لحاظ برای تأمین حداقل انتظارات معقول و منطقی دریانوردان تلاش کنند.»

وی خواستار قرار گرفتن حرفه‌های مرتبط با صنایع فراساحل در زیرمجموعه‌ی دریانوردی به عنوان مشاغل سخت و زیان‌آور شد و با بیان این مطلب که در حال حاضر، شاغلان بخش دریایی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، تحت پوشش قوانین بیمه و بازنشستگی مجموعه‌ی صنعت نفت قرار دارند که این امر، باعث افزایش مدت سنوات خدمتی آنان و بازنشسته شدن دریانوردان در سن ۶۰ سالگی شده است، افزود: «این امر، با مقوله‌ی سخت و زیان‌آور بودن حرفه دریانوردی و دیگر شاغلان بخش فراساحل منافات دارد که امیدواریم بتوان برای حل این مشکل اقدامات لازم را بعمل آورد. نکته‌ی مهم‌تر این‌که، علیرغم روند فزاینده‌ی ثروت‌آفرینی صنایع فراساحل، دریانوردان شاغل در این عرصه، به‌رغم رقابت با همکاران خارجی خود، در شرایط نابرابر و با توجه به این‌که مخازن نفتی و گازی موجود، حداقل برای ۵۰ سال آینده، می‌تواند ثروت‌های فراوانی را به کشور ارایه کند، همچنان از دریافت حقوق برابر محروم هستند. بنابراین اگر درصدد برقراری عملیات بین‌المللی در زمینه‌ی نفت و گاز هستیم، بهتر است این عزیزان از حقوق و مزایای بین‌المللی نیز برخوردار باشند.»

رییس عملیات دریایی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، رقابت شدید دریانوردان این شرکت با هم‌تایان خارجی خود را به جنگ تشبیه کرد و در خصوص فعالیت‌های دریانوردان شاغل در صنعت فراساحل کشور، گفت: «در حال حاضر، برداشت نفت و گاز از مخازن مشترک خلیج فارس توسط رقبای ما، به صورت غارتگرانه ادامه دارد و برای این‌که بتوانیم از روند این غارت فراگیر جلوگیری کنیم، باید از قافله‌ی رقابت منطقه‌ای و جهانی عقب نمانیم و اطلاعات و دانش دریانوردی خود را به روز کنیم و با بهره‌گیری از تکنولوژی مدرن دنیا، ضمن رقابت شانه به شانه با هم‌تایان خود، از منابع مشترک خدادادی نیز، حداقل به‌طور مساوی برداشت کنیم.»

می‌توان با معرفی افراد دریانورد در سطح جامعه علاوه بر نهادینه کردن فرهنگ دریانوردی در میان آحاد مختلف کشور، آنان را به‌منزله‌ی افرادی قابل احترام به مردم و جهانیان شناساند. به همین خاطر، دست‌اندرکاران جامعه باید از هر لحاظ برای تأمین حداقل انتظارات معقول و منطقی دریانوردان تلاش کنند





وی با انتقاد از مقوله‌ی آموزش های دریانوردی، خواستار فعال‌تر شدن دانشگاه‌های مرتبط با علوم دریانوردی شد و در این خصوص تصریح کرد: «تأمین منابع انسانی از طریق دانشگاه‌ها نیز، بخشی از غفلت‌های متوالی ما در توسعه و ارتقای مشاغل دریانوردی است. مثلاً دانشگاه صنعت نفت محمود آباد، جای تعجب دارد که این دانشگاه چرا از سال گذشته در برخی رشته‌های علوم دریانوردی فعال شده و در سال‌های قبل، عملاً هیچ نوع فعالیت آموزشی نداشته و دانشجو نگرفته‌است.»

این فعال دریانوردی کشور با بیان این مطلب که کشورهای محصور در خشکی هم دارای دریانوردان زیادی هستند، به استعداد منابع انسانی دریانوردی در ایران اشاره کرد و ضمن ابراز تأسف از به‌کارگیری خدمه و دریانوردان خارجی در ناوگان و مشاغل دریایی کشور، گفت: «آرزومندم که نیازهای انسانی و تجهیزاتی هر ۶۰ فروند کشتی استیجاری موجود در شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، از کارکنان دریایی داخلی تأمین شود؛ اما از طرف دیگر، شاهد تولید انبوه کشتی‌هایی هستیم که بدون مشورت و بازاریابی تولید می‌شوند و بخش اعظمی از آن‌ها به دلیل عدم تقاضا، عملیاتی نمی‌شوند و در سواحل کشور به صورت غیرفعال لنگر می‌اندازند.»

«شهرستانی‌کیا»، با طرح این پرسش که چرا با توجه به قدمت ۵۰ ساله‌ی تولید نفت و گاز از صنایع فراساحل کشور، هنوز فعالیت‌های ساخت و ساز متناسب با این عملکرد، توسط کارخانجات

آن متوجه دریانوردان و صنعت فراساحل می‌شود. از این رو بهتر است این قوانین توسط همه‌ی سازمان‌های ذی‌ربط در امر دریانوردی به‌طور اعم و صنعت فراساحل به‌طور اخص، به‌عنوان صنعتی ثروت‌آفرین، با نگاه ملی و به‌طور جدی اصلاح شود تا هرچه بیش‌تر شاهد افزایش انگیزه‌ی دریانوردان و دست‌اندرکاران این صنعت و سایر مشاغل مرتبط با آن باشیم.»

«شهرستانی‌کیا»، ضمن قدردانی از اقدامات مؤثر سازمان بنادر و دریانوردی برای حل مشکلات و معضلات قشر دریانورد و ایجاد تعامل و هم‌افزایی مؤثر و پویا با مشاغل دریانوردی، خاطر نشان کرد: «همراه با سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت از محیط زیست و برخی ارگان‌های دیگر نیز، با تسهیل قوانین و مقررات خود در بخش‌های بندری و دریایی، توانسته‌اند و دریانوردان را برای استمرار و پایداری در فعالیت‌های ثروت‌آفرین خود، دل‌گرم و مصمم کنند.»

دزدی دریایی و توسعه‌ی دریانوردی

رییس عملیات دریایی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، ضمن ابراز خوشنودی از عدم وجود پدیده‌ی زشت دزدی دریایی در منطقه‌ی خلیج فارس، به عملیات لرونگاری در دریای عمان به‌منظور اکتشاف میادین نفتی و گازی احتمالی اشاره کرد و با ابراز نگرانی از ایجاد اختلال و بروز مشکل برای دریانوردان فعال در دریای عمان بر اثر وقوع حوادث فراوان دزدی دریایی، در مورد وضعیت صنایع دریایی کشور اظهار داشت: «با توجه به جوانب فراوان ثروت‌آفرینی مشاغل دریانوردی در جهان، بسیاری از کشورهای کوچک، مثل: کومور و جزیره‌ی سنت‌وینسنت در دریای کارائیب، با تسهیل قوانین خود در زمینه‌ی ثبت شناورها و اعطای پرچم مالکیت به آن‌ها، ضمن هدایت عمده‌ی شرکت‌های کشتی‌رانی و مالکان کشتی، عمده‌ی درآمد خود را نیز، از این محل کسب می‌کنند.»

«شهرستانی‌کیا»، به وجود مزایای فراوان دریانوردی در ایران از قبیل: وجود سواحل طولانی، دریای گسترده و زیبا، عمق مناسب آب دریا، وجود جزایر متعدد و سایر مواهب دریانوردی اشاره و خاطر نشان کرد: «هنوز در زمینه‌ی تعمیرات کشتی کار خاصی صورت نگرفته‌است؛ البته با احداث دایک‌های تعمیراتی در تأسیسات شرکت ایزوایکو که حتی قادرند کشتی‌هایی به وزن ۸۰ هزار تن را تعمیر کنند، تلاش‌های قابل تقدیری انجام شده‌است؛ که می‌توان با توسعه‌ی آن‌ها در قالب پاردهای بازیافت کشتی — مانند آن‌چه در کشورهای هندوستان و پاکستان صورت می‌پذیرد — با خرید کشتی‌های قابل اسکرپ و فرسوده‌ی قابل بازیافت، ضمن بهره‌گیری از ادوات ارزشمند آن‌ها از قبیل: پمپ‌ها و لوله‌ها، فولاد و فلزات قابل بازیافت، لاشه‌ی باقی‌مانده را نیز به صنایع مربوطه ارسال کرد و از این راه، با ایجاد اشتغال مولد و پایدار، ثروت‌آفرینی فراوانی را پدید آورد.»

ضمانت‌نامه‌ی بانکی مورد نیاز را صادر کنند، که این امر، خود باعث بروز فشارهای ناشی از قوانین و مقررات محدودکننده و بی‌بازده داخلی هم شده است.»

«شهرستانی‌کیا»، از عدم تحقق تعهدات بین‌المللی شرکت‌های بیمه‌ی داخلی انتقاد کرد و در این خصوص اظهار داشت: «با توجه به تعامل بین‌المللی صنعت فراساحل، نوع خدمات ارائه‌شده توسط شرکت‌های بیمه‌ی ایران، هنوز ابعاد بین‌المللی پیدا نکرده و عمده فعالیت بیمه‌ها در زمینه‌ی صدور بیمه‌نامه‌های شخص ثالث و بدنه‌ی اتومبیل خلاصه شده‌است. بنابراین در صورت بروز خسارات ناگوار برای هر یک از سکوها‌ی نفتی دریایی، پوشش سریع و بهینه‌ی بیمه‌ای وجود ندارد که این امر، از عدم نگاه کلان و بین‌المللی در عملکرد شرکت‌های بیمه‌ی داخلی سرچشمه می‌گیرد که امیدواریم روش‌ها و نگرش‌های موجود در بخش ارائه‌دهنده‌ی خدمات، تصحیح و منطقی شود.»

رییس عملیات دریایی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، از درخواست فعالان دریانوردی در بخش فراساحل مبنی بر تشکیل کنسرسیوم بیمه‌ای داخلی به‌منظور تجمع بهینه‌ی سرمایه‌های متمرکز شرکت‌های بیمه و امکان واکنش هماهنگ در صورت بروز خسارات کلی خبر داد و در این خصوص تصریح کرد: «تشکیل چنین کنسرسیومی، می‌تواند تبعات حوادث احتمالی در صنعت عظیم و راهبردی فراساحل و تلفات دریانوردان متخصص آن را به حداقل میزان قابل قبول برساند. علاوه بر آن، در نشست رسمی اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، به‌منظور همکاری هرچه بیش‌تر دریانوردان، پیشنهاد تشکیل کلپ پی‌اندای ملی با جمع‌آوری و تمرکز سرمایه‌های داخلی را ارائه داده‌ایم تا با فراهم‌آوری پوشش مناسب بیمه‌ای، علاوه بر شناورهای موجود، مجموع تأسیسات دریایی و فراساحل نفت و گاز را نیز بتوانیم پوشش دهیم که متأسفانه این اقدام تاکنون به نتیجه‌ی مشخصی نرسیده و نیازمند حمایت جدی دولت برای صیانت از سرمایه‌های دریانوردی و زیرساخت‌های بندری و دریایی است.»

وی، خواستار بهره‌گیری و الگوبرداری از تجارب بیمه‌گذاری‌های موفق جهان، چون لویدز به‌منظور پوشش ریسک‌های دریانوردی داخل و خارج از کشور شد و گفت: «با تشکیل کلپ پی‌اندای، شرکت‌های بیمه‌ای خارجی، ضمن حفاظت و پشتیبانی از سرمایه‌ها و بضاعت‌های بیمه‌ای خود، از منافع بیمه‌گذاران به نحو احسن صیانت می‌کنند و در صورت بروز حادثه‌ای مثل بحران نفتی خلیج مکزیک، می‌توان از سکوها و دکل‌های دریایی حمایت کرد.»

این فعال دریانوردی کشور، وضع برخی قوانین داخلی توسط گمرکات را اقداماتی بدتر از تحریم هدفمند اقتصادی دانست و افزود: «در برخی موارد با ورود کالایی راهبردی به مناطق آزاد تجاری و اقتصادی، به دلیل وجود قوانین و مقررات دست‌وپاگیر گمرکی، شاهد وقفه‌های طولانی در ترخیص کالا هستیم که ضرر اصلی



تحت حاکمیت ما و همین‌طور آب‌های بین‌المللی ایجاد کرده و سخت‌گیری‌های این سازمان، هم کارساز و هم تقدیربرانگیز است. از این‌رو، چنین رویکرد فرهنگی، مدتی است که در میان احاد دریانوردان نهادینه شده و بر این اساس صنعت دریانوردی کشور در فهرست سفید سازمان جهانی دریانوردی قرار گرفته است.»

وی به تأمین منابع انسانی در بخش دریانوردی تأکید کرد و با اشاره به نقش صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران به عنوان رسانه ملی، خواستار برجسته‌تر شدن این نقش در فرهنگ‌سازی جامعه با رویکرد به امور دریانوردی شد و افزود: «تاکنون توجه خاصی به بخش دریا و نهادینه‌سازی فرهنگ دریایی و مشاغل دریانوردی صورت نگرفته است؛ تا آن‌جا که برای نمایش یک فیلم دریایی، باید مکاتبات و درخواست‌های فراوانی با دست‌اندرکاران شبکه‌های سیما داشته باشیم.»

این فعال دریانوردی کشور، با بیان این مطلب که پیشرفت در امور دریایی و توسعه‌ی صنعت بندری و دریایی با انتخاب و گزینش قوانین پویا منجر به دستیابی به بهترین گزینه‌های ممکن خواهد شد؛ در پایان گفت‌وگوی خود، خواستار گنجینه‌شدن مباحث دریانوردی در متون درسی دوره‌های پیش‌دبستانی و دبستانی توسط وزارت آموزش و پرورش شد، تا هراس واهی از مفهوم دریا جای خود را به علاقه و اشتیاق زاینده به چیستی و امکانات دریا بدهد تا به این ترتیب، نسل آینده، بیش از پیش نسبت به ثروت‌آفرینی از دریا همت بگمارد. ■



هستیم که تولیدکنندگان چینی در این زمینه با امکان‌سنجی بازار و برآورد تقاضا برای دکل‌های دریایی، در مرحله‌ی خاصی از ساخت آن، اقدام به بازاریابی گسترده‌ای می‌کنند تا محصولات شان بدون استفاده نماند. البته برآورد دقیق از تقاضای چنین کالاهای راهبردی در دوره‌های چندساله (ترنور کالا)، می‌تواند صنایع و مشاغل دریانوردی ما را در بهره‌گیری از توانمندی داخلی یاری دهد.»

سند چشم‌انداز توسعه‌ی کشور

«به نظر می‌رسد که سند چشم‌انداز توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور در افق سال ۱۴۰۴ ترسیم شده و دستورالعمل‌های آن نیز به سازمان‌های مربوطه ابلاغ شده است. خوشبختانه، در مجموعه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان متولی اصلی عملیات بندری و دریایی کشور که توسط سازمان جهانی دریانوردی به رسمیت شناخته شده است، اقدامات بسیار مطلوب و سازنده‌ای به‌منظور اجرای قوانین و مقررات دریانوردی و رعایت آن‌ها صورت پذیرفته است.»

«شهرستانی‌کیا» با بیان این مطلب، به مؤلفه‌های اصلی سند چشم‌انداز توسعه‌ی کشور در افق سال ۱۴۰۴ در رویکرد به دریانوردی اشاره کرد و گفت: «تدوین و ابلاغ قوانین و مقررات در قالب پذیرمان‌ها و توافق‌نامه‌های بین‌المللی، از سوی سازمان بنادر و دریانوردی صورت گرفته که این‌گونه فرهنگ‌سازی برای دریانوردان قابل تقدیر است. همچنین، اجرای قوانین دریایی، زمینه‌های ایمن تردد و عملیات بندری و دریایی را در آب‌های

کشتی‌سازی داخلی صورت پذیرفته است؟ به وجود ۱۵ میدان نفتی و قریب به ۱۴ دکل دریایی در بخش فراساحل کشور اشاره کرد و افزود: «هر دکل این شرکت، نیازمند ۲ شناور سایلی بوت است؟ اما به دلیل عدم مشورت و فقدان بازاریابی متناسب با فعالیت صنایع کشتی‌سازی و با توجه به وجود رقابت فشرده‌ی نفتی در منطقه، ما برای جبران عقب‌ماندگی خود، نمی‌توانیم منتظر ساخت این کشتی‌ها در داخل کشور باشیم و به‌رغم آمادگی برای خرید این گونه از شناورها، صنایع داخلی قادر به تأمین به‌موقع این شناورها نیستند.»

رییس عملیات دریایی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، از عدم رعایت شرایط فنی مناسب شناورهای تولید داخل از قبیل: ارتفاع، ابعاد، آب‌خور و سایر معیارهای فنی به‌منظور برآوردن نیازهای فعلی بخش فراساحل کشور انتقاد کرد و آن را ناشی از عدم بازاریابی و مشورت با شرکت‌های نیازمند دانست و در ادامه گفت: «در حال حاضر در بنادر شهیدرجایی، بوشهر، خرمشهر و آبادان، امکانات بسیار خوبی برای ایجاد اشتغال مولد و پایدار دریانوردی وجود دارد که با مد نظر قرار دادن آن‌ها، می‌توان باعث توسعه و ارتقای صنعت کشتی‌سازی نیز شد، به‌رغم توانایی‌های ویژه‌ی تأسیسات صدرای بوشهر در تولید تانکرهای ۱۰۰ هزار تنی حمل نفت و سایر شناورها، نباید نیازهای عمده‌ی صنایع دریایی از قبیل: ساخت دکل‌های دریایی که از جمله تقاضاهای اصلی صنایع فراساحل طی حداقل ۵۰ سال آینده در دریا محسوب می‌شود، مورد غفلت قرار گیرد. از سوی دیگر، شاهد آن

سرپرست معاونت صید و بنادر صیادی شیلات ایران تلاش کنیم دریا محور توسعه‌ی اجتماعی شود

مدیریت ذخایر گسترده آبی و بهره‌برداری پایدار از منابع غذایی دریایی، حمایت از تولید و تکثیر محصولات آبزی، عرضه‌ی مستقیم آبزیان به بازارهای مصرف، فرهنگ سازی و ترویج مصرف ماهیان به عنوان غذای سلامتی، مقابله با حوادث غیر مترقبه دریایی، حمایت مادی و معنوی از صنعت صید و صیادی، انجام تحقیقات، پژوهش و آموزش‌های کاربردی و ایجاد اشتغال پایدار، از عمده وظایفی است که می‌توان برای سازمان شیلات ایران برشمرد.

«علی اصغر مجاهدی» سرپرست معاونت صید و بنادر صیادی سازمان شیلات ایران، در گفت‌وگو با خبرنگار ماهنامه‌ی بندر و دریا؛ ضمن اشاره به برخی از این وظایف و چگونگی انجام آنها با اعلام خبر راهاندازی دو طرح کلان شیلاتی در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، سایر دست‌آوردهای سازمان شیلات ایران طی برنامه‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت را برای مان بازگو کرد. آن‌چه در ادامه می‌خوانید ماحصل این گفت‌وگوی کوتاه است.



بندر و دریا / شماره ۱۸۲

لطفاً در ابتدا، از وضعیت جامعه صیادی و چگونگی نگاه سازمان شیلات به صنعت صید برای مان بگویید؟

نگاه سازمان شیلات به منابع آبزی در دریا این گونه است که باید با رویکردی مسئولانه با این ذخایر روبرو شد تا با مدیریت مناسبی که بهره‌برداری از ذخایر دریایی را امکان‌پذیر می‌سازد، صیادان بتوانند، به صورت پایدار از این ذخایر بهره‌برداری کنند. بهره‌برداری از ذخایر دریایی، معمولاً به سه محور بستگی دارد؛ نخست، مسئله‌ی ذخایر است و این‌که چه ذخایر و منابعی در اختیار داریم. دوم، وضعیت اجتماعی مناطق ساحلی است که متناسب با آن، ساختارهای نظام تولید و بهره‌برداری شکل می‌گیرد. محور سوم که باید در مدیریت صیادی مورد توجه قرار بگیرد؛ مسئله‌ی اقتصادی است و این‌که سرجمع این بایدها و نبایدها باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که بهره‌برداری، تحت یک فعالیت اقتصادی حاصل شود. هر کدام از این محورها را اگر در نظر بگیریم، این مدیریت نمی‌تواند به صورت درازمدت و مؤثر به فعالیت خود ادامه دهد. اما نقطه‌ی تلاقی این سه محور، نقطه‌ی ثابتی نیست. هنر مدیریت صنعت صیادی، باید آنگونه باشد که بتواند نقطه‌ی بهینه را متناسب با شرایط پیدا کند. بیش از ۱۴۵ هزار نفر صیاد در شمال و جنوب کشور مشغول به کارند. اینها کسانی هستند که به صورت مستقیم، با موضوع صید درگیر هستند. اگر مشاغل وابسته و پیوسته را هم به آن اضافه کنیم، رقم کسانی که به نحوی اشتغال آن‌ها وابسته به دریاست، بسیار افزایش می‌یابد. بزرگ‌ترین ناوگان دریایی کشور، به بخش صیادی اختصاص دارد. بیش از ۱۲ هزار فروند شناور در آب‌های شمالی و جنوبی کار صید را انجام می‌دهند که حدود ۳ هزار فروند از این تعداد شناورها، در کلاس لنج هستند. ۵۰ شناور از این تعداد، شناورهای فلزی بزرگ هستند و مابقی شناورهای کوچکتر. این آمار، ماهیت و الگوی صیادی، که با مسایل اجتماعی و اشتغال در نوار ساحلی عجین شده است را، روشن می‌کند. انتظارات جوامع ساحلی و مسئولین این است که شیلات، همزمان با این‌که زمینه‌ی فعالیت را به صورت پایدار فراهم می‌کند، بتواند در ایجاد ظرفیت اشتغال نیز، مؤثر باشد. کار صیادی، یک کار دسته‌جمعی و مشارکتی است. تقریباً می‌توان گفت، صیادان یا به صورت تعاونی و یا به صورت گروه‌های منسجم کار می‌کنند. حدود ۳۸۰ تعاونی صیادی در شمال و جنوب کشور وجود دارد. همه‌ی صیادان در شمال کشور، کار خود را تقریباً در چارچوب تعاونی‌ها دنبال می‌کنند. اما در جنوب، تعاونی‌ها از نوع تعاونی‌های خدماتی هستند، تنها خدمات صیادی ارائه می‌دهند و همه‌ی صیادان را تحت پوشش خود نمی‌گیرند.

بنادر صیادی و جایگاه‌های پهلوگیری شناورهای صیادی، از چه وضعیتی برخوردار هستند؟

فکر می‌کنم، حدود ۴۰ نقطه در سواحل کشور

وجود دارد که در آن‌ها کار پهلوگیری یا تخلیه‌ی صید انجام می‌شود؛ اما نمی‌توان به همه‌ی آنها عنوان بندر اطلاق کرد؛ زیرا بخشی مراکز تخلیه‌ی صید هستند، بخشی هم امکانات بندری مناسب دارند که در آن‌ها امور بندری انجام می‌شود. سطح خدماتی که در این بنادر ارائه می‌شود، مشابه نیست. اما از نظر تعداد، می‌توان گفت که تعداد زیادی از این نقاط وجوددارند که جامعه‌ی صیادی، از آن‌ها به عنوان سرپناه طبیعی استفاده می‌کند و یا با سازه‌هایی که در اسکله و موج‌شکن ساخته شده و فراهم آمده، پذیرای عملیات تخلیه‌ی صید هستند و نیز، بیانگر معیار و ضابطه‌ای برای ورود و خروج شناورهای بندری محسوب می‌شوند.

بنابر مکانیزم مدیریت صیادی، هر شناوری که می‌خواهد به صید برود، باید در هر سفر خود، اجازه‌ی صید دریافت کند و ورود و خروج آن، در هر نوبت ثبت شود. مشخص است که هر شناور در چه تاریخی از بندر و ساحل جدا شده است و چه زمان به آن مکان بازگشته است.

سازمان شیلات ایران در پی دستیابی به چه اهدافی است؟ چگونه باید از منابع موجود به صورت پایدار بهره‌برداری کرد؟

برابر آن‌چه در قانون حفاظت منابع و اساس‌نامه‌ی سازمان شیلات به تصویب رسیده است، وظیفه‌ی اصلی سازمان شیلات، حفظ و بهره‌برداری از منابع آبزی و توسعه‌ی آبزی‌پروری است. سازمان شیلات، درگیر هیچ نوع فعالیت تصدی‌گری نیست. کل تولید و بهره‌برداری توسط بخش خصوصی انجام می‌شود. تنها بخشی که الان به موجب قانون، در انحصار دولت است، صید ماهیان خاویاری است. از اهداف سازمان شیلات، یکی این است که بهره‌برداری پایدار از منابع موجود صورت بگیرد؛ چون اگر به مقوله‌ی پایداری بهره‌برداری توجه نشود، عملاً فرصت‌های شغلی موجود، از دست خواهند رفت و توسعه‌ای هم اتفاق نمی‌افتد. توسعه‌ای مناسب خواهد بود که بتواند درازمدت و پایدار باشد. همان‌طور که می‌دانید، نرخ اشتغال در نوار ساحلی شمال و جنوب کشور در مقایسه با بعضی مناطق، کم‌تر است؛ یعنی درصد بیکاری بیش‌تر است. این ناهم‌نگی، توقعی را در اذهان ساحل‌نشینان پدید می‌آورد که بتوانند بهتر و بیشتر از دریا بهره‌برداری کنند. اما نگاه درازمدت، مبنی بر آن است که بهره‌برداری باید در چهارچوب خاصی صورت بگیرد؛ به‌طوری که بهره‌برداری، به ذخیره‌ی اصلی موجود در دریا صدمه نزند. این مفهوم، در مدیریت ماهیگیری، به نام حداکثر بهره‌برداری پایدار شناخته می‌شود. بررسی‌های صورت‌گرفته، نشان می‌دهند که باید در چه حدی از دریا بهره‌برداری کرد تا بتوان این روند را در درازمدت ادامه داد. نکته‌ی دیگر، این است که سعی کنیم سهم محصولات شیلاتی در سبد غذایی مردم افزایش یابد. سازمان شیلات به دنبال این است که در موضوع تأمین امنیت غذایی کشور، سهم خود را افزایش دهد. این موضوع در برنامه‌ی چهارم توسعه



از اهداف سازمان شیلات، یکی این است که بهره‌برداری پایدار از منابع موجود صورت بگیرد؛ چون اگر به مقوله‌ی پایداری بهره‌برداری توجه نشود، عملاً فرصت‌های شغلی موجود، از دست خواهند رفت و توسعه‌ای هم اتفاق نمی‌افتد.

سازمان شیلات ایران، موافقت نیروی دریایی ارتش برای تسلیح شناورهایی که به آب‌های دور می‌روند را، گرفته است و ما اکنون در صدد اجرای آن هستیم.

تهران تشکیل خواهد شد. علاوه بر این، ما عضو کمیسیون تَن ماهیان اقیانوسی (IOTC) نیز هستیم و در سال‌های اخیر، ارتباطات مطلوب و کارسازی با این کمیسیون داشته‌ایم. حتی در سال جاری میلادی، موفق شدیم از کمک‌های فنی و اعتباری این سازمان بهره‌مند شویم. در شمال نیز، به عضویت کمیسیون منابع زنده درآمدیم که با عضویت ایران و ۵ کشور حاشیه‌ی دریای خزر به وجود آمده است. همچنین کمیسیون جدیدی در منطقه‌ی آسیای میانه و قفقاز شکل گرفته که ما هنوز عضو آن نشده‌ایم، ولی به عنوان ناظر، در جلسات آن شرکت می‌کنیم که مفاد آن، بیش‌تر معطوف به آبی‌پروری در آب‌های داخلی این محدوده است. علاوه بر این، باید به عضویت سازمان شیلات ایران در سایر سازمان‌های بین‌المللی مثل ناکا؛ (با رویکرد به توسعه‌ی عملیات آبی‌پروری) و اینفو فیش، (مرتبط با بازاریابی آبزیان) نیز اشاره کرد. در اهداف کیفی برنامه‌های سازمان شیلات ایران، افزایش ارتباط با سازمان‌های بین‌المللی، همواره مد نظر قرار دارد.

آیا طرح جامعی در حوزه‌ی صید و صیادی کشور تهیه و در دستور کار سازمان شیلات قرار دارد؟

که شناورهای ایرانی را با سیستم‌های پشتیبانی، امنیتی و نظامی گسترده پوشش دهد و محیط امنی برای فعالیت‌های صیادی ایجاد کند. همراه چنین حمایت‌هایی، موضوع پرداخت تسهیلات هم در دستور کار سازمان قرار دارد. سالانه تسهیلاتی، در اختیار شرکت‌های خصوصی و تعاونی‌های صیادی و اتحادیه‌ها قرار می‌گیرد؛ مانند: تسهیلات نوسازی و تعمیرات ناوگان و اخیراً نیز، به دنبال این هستیم تا از راه توافق با برخی کشورهای منطقه، فرصت‌های بیش‌تری را برای ماهیگیران فراهم کنیم.

سازمان شیلات ایران به منظور مصونیت ناوگان صیادی از بلای دزدان دریایی، چه تدابیری اندیشه است؟ آیا در صدد است که تجهیزات نظامی را بر روی شناورها به کار گیرد؟

رویکرد اصلی، ایجاد فضای مناسب و محیط امن است. سازمان شیلات ایران، موافقت نیروی دریایی ارتش برای تسلیح شناورهایی که به آب‌های دور می‌روند را، گرفته است و ما اکنون در صدد اجرای آن هستیم. از طرف دیگر، توافق‌نامه‌هایی نیز، با سازمان بنادر منعقد شده است تا امنیت شناورهای صیادی در آب‌های بین‌المللی تأمین شود. پیش از این، اگر شناورهای صیادی از محدوده‌ی آب‌های داخلی خارج می‌شدند و برایشان مشکلی پیش می‌آمد، شرکت بیمه، عملاً بر این باور بود که شناورها عبور و مرور در محدوده‌ی تعریف‌شده‌ی خود را رعایت نکرده‌اند و به‌نوعی، باز ناامنی را در جامعه‌ی صیادی افزایش می‌داد. طبیعی است که شناورهای صیادی برای صید به آب‌های دوردست می‌روند. این شناورها باید بتوانند محدوده‌ی تردد خود را از آب‌های داخلی به محدوده‌ی IOTC (کمیسیون تَن ماهیان اقیانوس هند) تغییر دهند. بنابراین اگر این شناورها بر اساس توافقی که صورت گرفته است، بتوانند مسیرهای آلوده‌ی خود را عملاً تنظیم کنند، پشتیبانی بیمه‌ای نیز افزایش پیدا می‌کند و اگر مشکلی برایشان پیش بیاید، بیمه خسارت‌های وارده‌ی خود را پرداخت می‌کند. از طرف دیگر، اندیشیده‌ایم که ناوگان را به صورت گروه گروه اعزام کنیم، تا بتوانند از یکدیگر پشتیبانی کنند. در این صورت، باید تسهیلاتی برای اطلاع‌رسانی آن‌ها فراهم کنیم که اگر به مشکلی برخورد کردند، بتوانند به‌راحتی اطلاع‌رسانی کنند.

ارتباطات سازمان شیلات ایران در سطوح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی چگونه است؟ آیا دست‌آوردهایی در این زمینه داشته‌اید؟

سازمان شیلات ایران، عضو کمیسیون منطقه‌ای صیادی است. در جنوب کشور، سازمان شیلات، به عضویت کمیسیون ماهیگیری به نام «ری‌کافی» درآمد که زیرمجموعه‌ی فائو است و محدوده‌ی آن خلیج فارس و دریای عمان است. از سال ۲۰۱۱، به مدت دو سال مسئولیت این کمیسیون به عهده‌ی ایران خواهد بود. در مهرماه سال جاری دو کارگروه آبی‌پروری و مدیریت صیادی به صورت منطقه‌ای با حضور نمایندگان کشورهای عضو در

مد نظر بوده است. یکی دیگر از اهداف سازمان شیلات این است که بتواند ظرفیت‌های صیادی در آب‌های بین‌المللی را ارتقا دهد.

در برنامه‌ی پنجم توسعه، چه میزان تولید برای سازمان شیلات ایران تکلیف شده است؟

آنچه در سازمان شیلات ایران، مورد توافق قرار گرفته است، صید ۴۱۲ هزار تن موجودات آبی از آب‌های شمال و جنوب کشور است. این میزان در سال ۱۳۸۹، معادل ۲۵۰ هزار تن بوده است. جمع تولید شیلاتی در سال ۱۳۸۹، تقریباً ۶۰۰ هزار تن برآورد می‌شود. آن‌چه در حال حاضر در برنامه‌ی پنجم هدف‌گذاری شده، این است که آبی‌پروری، سهم خود را به چهار برابر و ظرفیت صیادی به ۷۰۰ هزار تن افزایش پیدا کند. یعنی آن‌چه که به منزله‌ی تکلیف سازمان شیلات در برنامه‌ی پنجم در نظر گرفته شده، دست‌یابی به تولید ۱ میلیون و ۷۰۰ هزار تن در پایان این برنامه است. این موفقیت، علاوه بر ایجاد اشتغال و سرمایه‌گذاری، باعث افزایش امنیت غذایی نیز، خواهد شد.

هم‌اکنون سرانه مصرف آبزیان در کشورمان چه میزان است؟

به‌طور تقریبی در حدود ۷ و نیم کیلوگرم است که البته این سهم، در مقایسه با دیگر کشورهای دنیا بسیار پایین است.

آیا سازمان شیلات، سیاست‌هایی را مورد نظر دارد تا به میانگین مصرف نزدیک شویم؟

بخشی از کمبودها را الزاماً نباید از راه تولید و توسط صیادان تأمین کرد. می‌توان بخشی از این کمبودها را از طریق واردات جبران کرد. اگر الگوی تغذیه و سلامت به‌گونه‌ای باشد که این سهم بسیار افزایش یابد و بیش‌تر از مقداری باشد که تولید می‌شود، باید گوشه‌هایی از هدف‌گذاری شیلات، به سمت واردات گرایش پیدا کند. مثلاً در ژاپن با وجود آن‌که ۶ میلیون تن تولید آبی‌پروری دارد، نسبت به واردات همین میزان هم اقدام می‌شود؛ به‌طوری که میزان مصرف سرانه‌ی مردم ژاپن در حدود ۷۰ کیلوگرم است. البته باید به دنبال آن باشیم که با واردات ماهی، به جامعه‌ی صیادی آسیب نرسد.

آیا در برنامه‌های سازمان شیلات، تسهیلاتی به منظور حمایت از صاحبان شناورهای صیادی در نظر گرفته شده است؟

حمایت از تولیدکنندگان، مد نظر سازمان شیلات ایران است. بخشی از این حمایت‌ها مالی و اعتباری است و بعضی دیگر ممکن است معطوف به هماهنگی‌های بین‌المللی باشد و بخشی هم انواع دیگر از حمایت‌ها مانند: پشتیبانی در مقابل هجوم دزدان دریایی را شامل می‌شود. چند سالی است که در دریای عمان، با حملات دزدان دریایی روبه‌رو هستیم. بعضی از شناورهای صیادی ایرانی که در آن منطقه تردد می‌کنند، دچار آسیب شده‌اند. سازمان شیلات برای حمایت از ناوگان خودش در اقیانوس هند و دریای عمان، به دنبال آن است

کند. این امر در آینده‌ی ماهیگیری کشور، می‌تواند تأثیرگذار باشد.

موضوع دیگر، افزایش میزان صید فانوس ماهیان است، که ذخایر زیادی از آن در دریای عمان وجود دارد. طی دو سال گذشته، با مشارکت بخش خصوصی و همین‌طور سرمایه‌گذاران خارجی، موفق شدیم که به تکنولوژی صید این گونه از ماهیان دست پیدا کنیم. در سال ۱۳۸۹، ده‌هزار تن از این نوع ماهی، به سید صید صیادان اضافه شد. هدف‌گذاری برنامه‌ی مورد نظر این است که در ۵ سال آینده، میزان این صید به ۲۰۰ هزار تن برسد. سازمان شیلات، به صیادان و هم به سرمایه‌گذاران اطلاع داده است که به این حوزه وارد شوند. تا به امروز، حدود ۵۸ شناور تقاضای ورود به این حوزه را کرده‌اند، که احراز صلاحیت آن‌ها در مرحله‌ی بررسی است.

آینده صنعت شیلات کشور را چگونه می‌بینید؟

نکته‌ی مهمی که باید در جامعه‌ی صیادی به آن توجه شود، اشاعه فرهنگ دریایی در بین نسل حاضر است. فرزندان صیادان امروز، رغبتی به ادامه‌ی کار پدران خود و انجام کارهای دریایی ندارند. باید همه‌ی دستگاه‌های اجرایی کشور تلاش کنند تا بتوان دریا را به‌منزله‌ی محور توسعه‌ی اجتماعی قلمداد کرد، که این امر، خود نیازمند فرهنگ‌سازی در همه‌ی عرصه‌های اجتماعی و در میان آحاد مردم است.

در دنیا نقاط ساحلی، جزو نقاط توسعه‌یافته‌اند، ولی این مهم در کشور ما، کم‌تر مورد توجه قرار گرفته است. تحقق این امر، جز با فرهنگ‌سازی و کار دریایی مستمر امکان‌پذیر نیست و آموزش نیروهای کارآمد و متناسب با شرایط دریا را می‌طلبد. در حال حاضر، تأمین و تدارک نیروی کار دریایی، با سختی روبه‌رو است. به‌رغم این که بیکاری وجود دارد، ولی رغبتی برای رفتن به دریا وجود ندارد. باید فرهنگ کارهای دریایی، در بین جوانان محلی و ساحل‌نشینان ترویج پیدا کند.

چه صحبت خاصی در آستانه روز جهانی دریانوردی دارید؟

از همه‌ی دریانوردان تشکر می‌کنم که با سختی و مشکلات زیاد، در بستر دریاها حضور دارند و با تلاش خود، به اقتصاد و روند اشتغال‌زایی کشور کمک می‌کنند. به‌ویژه باید از صیادان تقدیر کرد که محصول زحماتشان، سلامت غذایی است که به مردم هدیه می‌دهند. تا جایی که می‌توانیم، باید پشتیبان و حامی دریانوردان و صیادان باشیم. از جامعه‌ی صیادی کشور انتظار دارم که بهره‌برداری از دریا را به‌منزله‌ی یک کار طولانی و درازمدت بپذیرند و همکاری خود با سازمان شیلات را به‌منظور پایداری در بهره‌برداری ادامه دهند. امیدوارم روزبه‌روز، میزان مشارکت این عزیزان در زمینه‌های مدیریت، بهره‌برداری و حفاظت از ذخایر آبی کشور افزایش پیدا کند. ■



اعضای جامعه‌ی صیادی و تعامل با سازمان‌های بین‌المللی، همه در این دو طرح پیش‌بینی شده‌اند؛ تا شاید با نگرشی جامع به مدیریت بهره‌برداری ذخایر دریایی در شمال و جنوب کشور پرداخته شود.

آیا این طرح‌ها می‌توانند موجد تحول در صنعت شیلات کشور باشند؟

بله. قطعاً این طرح‌ها هم می‌توانند فرصت‌های شغلی متنوع و بیش‌تری ایجاد کنند و هم درآمدها را افزایش دهند. طرح توجیه اقتصادی این پروژه‌ها نیز تهیه شده و بازگشت سرمایه‌ی آن‌ها نیز مشخص است. این طرح‌ها می‌توانند برای سامان‌دهی دریا یاری‌رسان باشند. یکی از مواردی که در این طرح‌ها پیش‌بینی شده است، کاهش تلاش صیادان برای صید گونه‌های نایاب و تحت فشار آبی است. دولت تعهد کرده است که به‌ازای کاهش بهره‌برداری از گونه‌های تحت فشار، فرصت‌های شغلی جدید برای صیادان ایجاد

طرح جامع صید و صیادی در دریای خزر به تصویب هیأت دولت رسیده و ابلاغ این طرح نیز، در سال ۱۳۹۰ صورت گرفته است. این طرح، شامل ده پروژه است. یک برنامه‌ی ۵ساله نیز، شامل پیش‌بینی همه‌ی ابعاد مربوط به مدیریت صیادی در دستور کار قرار دارد که از سوی وزارت تعاون، سازمان حفاظت محیط زیست و سایر سازمان‌هایی که در امور صیادی دخالت دارند، در حال تنظیم است. طرح جامع دیگری نیز تحت عنوان «طرح حفظ و بهسازی منابع آبی در جنوب کشور» تهیه و در سال ۱۳۹۰ در کمیسیون دولت نهایی شده است. در اصل، دولت تکلیف کرده که سازمان شیلات؛ چنین طرحی را تهیه کند. سازمان شیلات، طرح را تهیه کرد، طرح در کمیسیون نهایی شد و فعلاً نیز، در انتظار نهایی‌شدن از سوی اعضای دولت است.

در این طرح، دامنه‌ی آبی‌پروری نیز تبیین شده است. عملیات مربوط به بازار، اسکله‌ها، بنادر، حفاظت، بازسازی، بهسازی، تحقیقات، مشارکت

گام مثبت و ارزشمند در مجامع جهانی



**علی اکبر
مرزبان**
نماینده‌ی ثابت
سازمان بنادر
و دریانوردی
در آیمو

این روز مهم در عرصه‌ی صنعت دریانوردی، متعلق به همه‌ی کسانی است که به‌نوعی با صنعت دریا، کشتی و حتی بندر ارتباط دارند؛ از دریانوردان زحمتکش گرفته تا سازندگان کشتی‌ها، قوای انتظامی سواحل پهناور جنوب و شمال، شرکت‌های کشتیرانی و کارکنان بخش‌های حاکمیتی دریایی کشور، به‌ویژه همکاران ارجمند سازمان بنادر و دریانوردی.

ملت بزرگ جمهوری اسلامی ایران شاهد پیشرفت‌های چشمگیری در عرصه‌ی دریا و بندر در طول سه دهه‌ی اخیر، به‌خصوص در دهه‌ی هشتاد بوده است. نوسازی ناوگان تجاری، افزایش ظرفیت‌های تخلیه، بارگیری و انبارداری بنادر، توسعه‌ی اسکله‌ها و لنگرگاه‌ها به‌همراه تجهیز آن‌ها به تکنولوژی‌های مختلف روز دنیا از قبیل؛ سیستم ترافیک دریایی، استخدام نیروهای تحصیل کرده و باتجربه و نوآوری‌های نرم افزاری، از جمله‌ی این پیشرفت‌ها و دست‌آوردها محسوب می‌شوند، که عضویت در اکثر قریب به اتفاق کنوانسیون‌های دریایی مهم مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی و تعهد به اجرای درست آن‌ها را نیز باید به این جمع اضافه کرد.

از اوایل دهه‌ی هشتاد هجری شمسی، دولت جمهوری اسلامی ایران با استقرار نمایندگی دایم نزد آیمو (IMO)، که تنها سازمان جهانی صلاحیت‌دار در امر تدوین قواعد و استانداردهای دریایی جهان شمول است و پس از گذشت بیش از چهل سال از زمان عضویتش در این سازمان مهم، گام مثبت و بسیار ارزنده‌ای برداشت. از این تاریخ به بعد، حضور جمهوری اسلامی ایران در اجلاس‌های مختلف فنی و تخصصی آیمو پررنگ‌تر شد و به سهم خود و بلکه بیش از حد انتظار، در روند تدوین مقررات الزام‌آور و یا توصیه‌ای دریایی، نقش‌آفرینی کرد. با استناد به اعداد و ارقام و به گواهی مقامات دبیرخانه‌ی آیمو، به‌ویژه دبیر کل آن و اذعان نمایندگان دایم دولت‌های عضو، در حال حاضر، به‌جرات می‌توان گفت که کشور عزیزمان ایران از حیث میزان مشارکت و تأثیرگذاری در مباحث فنی و تخصصی دریایی مطرح‌شده در ارگان‌های مختلف آیمو، در ردیف بیست‌وپنج کشور اول در میان یکصدوشست‌ونه عضو قرار دارد. ریاست‌نماینده‌ی کشورمان بر کلوب نمایندگان دایم کشورهای عضو آیمو، متشکل از هفتاد نفر از بیش از پنجاه کشور، خود گواه بر میزان مقبولیت، مشارکت، تعامل و همکاری سازنده با سایر دولت‌های عضو آیمو است. همچنین، با تلاش‌های قابل قبول صورت‌گرفته، با سندهایی که در طول سال‌های اخیر به نشست‌های ارگان‌های مختلف ارائه شده، جمهوری اسلامی ایران مفتخر است که در ردیف پانزده کشور اول ارایه‌کننده‌ی سند قرار دارد و این خود، نشان‌دهنده‌ی ظرفیت بالای علمی، فنی و تخصصی کارشناسان بخش دریایی کشور است. اکنون وظیفه‌ی همه‌ی ما دریاییان است که با ارج نهادن به این موفقیت‌ها و دست‌آوردهای ملی و بین‌المللی، آن هم در این برهه‌ی حساس زمانی که شاهد فشارها و سنگ‌اندازی‌های چند قدرت زورگو و مستکبر جهانی هستیم، بر تلاش‌هایمان بیافزاییم و در جهت تعالی و شکوفایی هر چه بیش‌تر کشورمان بکوشیم.

با تصویب شورای آیمو، شعار ۲۰۱۱ میلادی، «دزدی دریایی، هماهنگ‌سازی واکنش‌ها»، در نظر گرفته شد. هدف از این انتخاب، جلب توجه بیش‌تر جهانیان، از صاحبان و دست‌اندرکاران صنعت دریانوردی گرفته تا سیاستمداران و تصمیم‌گیرندگان دولت‌ها نسبت به موضوع حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها و دزدی‌های دریایی در منطقه‌ی خلیج‌عدن و آب‌های سومالی است. این شعار، از یک‌سو، نظر همگان نسبت به نگرانی‌ها و پیامدهای منفی پدیده‌ی شوم دزدی دریایی در عصر نوین را بر می‌انگیزد و از سوی دیگر، بر لزوم اتخاذ تدابیر و اقدامات مؤثر بین‌المللی و منطقه‌ای در قالب‌های مختلف، برای تأمین امنیت مسیرهای دریایی حیاتی تأکید می‌ورزد. تلاش‌های جمعی بین‌المللی، از شورای امنیت سازمان ملل گرفته تا سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان‌های غیردولتی و با همکاری شرکت‌های کشتیرانی، تا حدود زیادی توانسته است بسیاری از حملات مسلحانه علیه کشتی‌های عبوری از منطقه‌ی آلوده به دزدی دریایی را دفع و خنثی کند. با این حال، تا محو کامل پدیده‌ی مورد نظر، راه طولانی و پرپیچ‌وخمی در پیش است؛ چرا که در حال حاضر، هفده کشتی، مشتمل بر سیصدوشصت‌ودو دریانورد، همچنان در توقیف و اسارت دزدان دریایی قرار دارند و خانواده‌های این عزیزان، همچنان نگران سلامتی و امنیت جهانی آن‌ها هستند. البته در این رابطه احساس مسئولیت جمهوری اسلامی ایران، با اعزام نیروی دریایی به منطقه برای تأمین امنیت عبور و مرور کشتی‌ها قابل توجه است؛ اقدام مهمی که بازتاب گسترده‌ای در محافل بین‌المللی داشته و مورد تقدیر دبیر کل آیمو نیز قرار گرفته است. این امر، حذف موقعیت ممتاز و قدرت برتر نظامی دریایی کشورمان در میان کشورهای منطقه را نیز نشان می‌دهد.

به‌رغم وجود دستورالعمل‌های متعدد مصوب آیمو، متأسفانه، همچنان شاهد برخوردهای تبعیض‌آمیز با بعضی از دریانوردان مسلمان، به‌هنگام ورود به بنادر بعضی از کشورها، با دستاویز قرار دادن ملاحظات امنیتی و سیاسی هستیم. در این خصوص، جمهوری اسلامی ایران با طرح و پیگیری جدی موضوع و ارایه‌ی چند سند به کمیته‌ی حقوقی و کمیته‌ی تسهیل ترافیک دریایی آیمو و به عنوان یک کشور پیشرو، خواستار اصلاح مقررات الزام‌آور با هدف ارایه‌ی تضمین‌های لازم برای برخورداری دریانوردان مظلوم، از حقوق مسلم خود، به‌ویژه مرخصی خشکی و تسهیلات درمانی در بنادر شد. با پیگیری‌ها و تلاش‌های صورت‌پذیرفته در یک سال اخیر، خوشبختانه، این موضوع در عالی‌ترین سطح، مورد توجه دبیرخانه‌ی آیمو و دولت‌های عضو آن قرار گرفت و در آخرین اقدام، کمیته‌ی تسهیل ترافیک دریایی در نشست سی‌وهفتم خود که در شهریورماه سال جاری برگزار شد، با پیشنهاد جمهوری اسلامی ایران مبنی بر لزوم اصلاح مقررات ذی‌ربط کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی (FAI) موافقت کرد و مقرر شد، متن اصلی پیشنهادی، توسط جمهوری اسلامی ایران تهیه و برای طرح و تصویب نهایی، به نشست بعدی کمیته ارایه شود.

اتخاذ تدابیر و انجام اقداماتی از این دست، حکایت از احساس مسئولیت و اهمیت زایدالوصفی دارد که جمهوری اسلامی ایران برای تأمین امنیت دریانوردی و حمایت از حقوق دریانوردان خود و بلکه جهان اسلام در سطح بین‌المللی قایل است. علاوه بر این و از میان دهه‌ها فعالیت بین‌المللی و منطقه‌ای دیگر، نقش بی‌نظیر، ممتاز و به‌یادماندنی دولت جمهوری اسلامی ایران در پروژه‌ی اصلاح اساسی و جامع کنوانسیون بسیار مهم و معروف استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی (STCW) که در سال ۲۰۱۰ میلادی به سرانجام رسید و همچنین، اجرای عنقریب طرح ممیزی داوطلبانه‌ی IMO، نباید از نظرها دور بماند.

در پایان، ضمن تبریک و تهنیت روز جهانی دریانوردی و هفته‌ی ملی دریانوردی به دست‌اندرکاران جامعه‌ی دریایی و بندری کشور و آرزوی توفیق برای همه‌ی آنان، امیدواریم در سایه‌ی همت، وحدت، همدلی و البته شایسته‌سالاری و قانون‌مداری، در آینده نیز شاهد موفقیت‌ها و دست‌آوردهای بیش‌تر در عرصه‌ی دریا، کشتی و بندر باشیم. ■

موقعیت ممتاز در تجارت دریایی



علی اکبر صفی
مدیرکل بندار و
دریانوردی استان
هرمزگان

حمل و نقل بیش از ۹۰ درصد از کالاها در جهان، از راه دریا صورت می‌پذیرد و این، یعنی آن که اقتصاد جهانی، متأثر از دریاست. به عبارت دیگر، maritime dependency factor دنیا نسبت به دریا زیاد است و این تأثیر و اهمیت، روزبه‌روز افزایش می‌یابد. رشد فعالیت‌ها و حمل و نقل ۸/۶ درصدی دریایی در سال ۲۰۱۰ و پیش‌بینی رشد ۷/۷ و ۸ درصدی در سال‌های ۲۰۱۱، ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ توسط Golden insight، نشان‌دهنده‌ی رشد و شکوفایی این مسیر، به‌رغم شرایط بحران اقتصادی حاکم در اروپا و آمریکا است. اکنون که عرصه‌ی اقتصادی دنیا در حال تحول است، این بخش از عملیات دریایی، نه تنها نقش خود را از دست نداده، بلکه ارزش و جایگاه روزبه‌روز بلندتر می‌شود. از این رو، بسیاری از جوانان علاقه‌مند به این حرفه‌ی حیاتی و سخت، پای به این عرصه گذاشته‌اند. در این میان، بخش مهمی از فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی، بر دوش دریانوردان زحمت‌کش و از خودگذشته‌ای قرار دارد که مدت‌ها به‌دور از خانواده، مشغول به کار انتقال کالاها و لوازم مورد نیاز مردم در سراسر جهان هستند و در این راه، با مرارت‌های فراوانی دست به گریبانند.

دریانوردی، از دیرباز، بخش مهمی از تجارت جهانی را تشکیل داده است و دریانوردان بسیاری، به عشق خدمت به مردم و در راه تأمین نیازهای آنان، روزها و ماه‌های عمر خود را در دریاها گذرانده‌اند. به پاس قدردانی از این تلاش‌ها، از سوی سازمان جهانی دریانوردی، هفتمین مهرماه به عنوان روز جهانی دریانوردی نام‌گذاری شده است؛ تافرستی باشد برای تقدیر از زحمات ارزشمند دریاییان همه‌ی دنیا. در کشور ایران نیز، از سال‌ها پیش، هفته‌ای به این نام مشخص شده است. تا امکان آن فراهم آید که ابعاد مختلف نقش و جایگاه دریانوردان، بیش از پیش معرفی شود.

کشور ایران نیز، از گذشته‌های بسیار دور، با توجه به برخورداری از سواحل طولانی در شمال و جنوب، در عرصه‌ی فعالیت‌های دریانوردی، حرف‌های زیادی برای گفتن داشته است. گواه این ادعا، حضور بیش از ۲۰۰ هزار دریانورد در سراسر کشور است. خوشبختانه، به مدد تلاش‌های انجام‌شده در سال‌های اخیر، ایران جایگاه مهمی در گستره‌های مختلف عملیات دریایی در منطقه و حتی در دنیا به دست آورده است.

قرار گرفتن ایران در کریدور شمال - جنوب و همچنین، در آبراه مهم تنگه‌ی هرمز، علاوه بر این که موقعیت کشور ما را در زمینه‌ی تجارت دریایی ارتقا بخشیده، موجبات احداث و راه‌اندازی بندار مختلفی در شمال و جنوب را نیز فراهم آورده است.

از سوی دیگر، وابستگی معیشتی بخش اعظمی از جمعیت کشور، خصوصاً در مناطق ساحلی، سبب‌ساز اجرای پروژه‌های بسیاری از سوی دولت در این مناطق شده که ثمره‌ی مستقیم آن، اشتغال‌زایی و رفع جنبه‌های مهمی از مشکلات اقتصادی مردم این مناطق بوده است.

چنانچه همراه با بررسی نقش ایران در فعالیت‌های دریایی منطقه و دنیا، نگاهی هم به موقعیت استان هرمزگان در این زمینه بیندازیم، درمی‌یابیم که بهره‌مندی بیش از ۲ هزار و ۳۳۷ کیلومتر ساحل، که افزون از نیمی از سواحل جنوب کشور را شامل می‌شود و وجود ۷۲ بندر، استان هرمزگان را به استانی متفاوت با دیگر استان‌ها و پیشرو در عملیات دریایی و ساحلی تبدیل کرده است؛ به طوری که جشنواره‌ی خدمت‌رسانی دولت در بخش دریایی و بندری، در سراسر شهرهای استان در حال اجرا است.

در زمینه‌ی اجرای پروژه‌های عمرانی و زیربنایی، از احداث موج‌شکن‌های مردمی که عملیات مطالعه و احداث آن‌ها در سراسر استان با هدف تسهیل فعالیت‌های دریانوردی در دست اقدام است تا تأسیس و توسعه‌ی بندار کوچک تجاری، صیادی و مسافری که هرمزگان را به استانی کاملاً دریایی تبدیل کرده است، گستره‌ی رونق دریانوردی در استان را فراهم آورده‌اند.

همچنین، در خصوص جایگاه خاص استان هرمزگان، همین بس که حدود ۶۰ درصد عملیات انجام‌شده در بندار کشور، به وسیله‌ی عملیات جاری در بندار این استان انجام می‌شود و این واقعیت، خود معادل بیش از نیمی از عملیات صادرات، واردات، ترانزیت و ترانشیپ در بندار کشور است.

وجود بندار بزرگ، همچون شهید رجایی، شهید باهنر و بندر لنگه در استان هرمزگان، جلوه‌ی خاصی به این منطقه‌ی نعمت‌خیز کشور بخشیده و آن را به دروازه‌ی اقتصادی ایران تبدیل کرده است. امروز بندر شهید رجایی به مدد تلاش‌های صورت‌پذیرفته در آن، به منزله‌ی یکی از افتخارات ملی ایران اسلامی، روزانه پذیرای دریانوردان بسیاری از اقصای نقاط دنیا است؛ تلاش‌هایی که در طول سالیان اخیر، منجر به رشد چشمگیر عملیات این بندر، خصوصاً در بخش کانتینری شده و رتبه‌ی این بندر را در بین بندار بزرگ کانتینری دنیا ۵ رتبه افزایش داده و به رتبه‌ی چهل و هفتم رسانده که نماد دیگری از تقویت روحیه‌ی خودباوری در بزرگ‌ترین بندر بازرگانی و تجاری کشور است.

بندر شهید رجایی که به‌درستی آن را «دروازه‌ی طلایی اقتصاد کشور» می‌نامند، طی این مدت توانسته است همگام با توسعه‌ی سایر بندار استان و با بهره‌جویی از تلاش‌های ارزنده‌ی دریانوردان و دیگر فعالان دریایی و بندری و با بهره‌گیری از رهنمودهای مقام معظم رهبری، مسیر شتابان توسعه‌ی جهانی اقتصاد در بخش‌های مختلف دریایی را پییماید؛ به طوری که در حال حاضر، در مرحله‌ی گذار به بندار نسل سوم و بندار هاب منطقه است.

بیش از ۲۵۷۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در عرصه‌های گوناگون تولیدی، سطح ارزش افزوده و لجستیک بندار استان هرمزگان را ارتقا بخشیده است. این رویه در سال جاری نیز، با جدیت و مبالغه‌ی بیش‌تری دنبال می‌شود.

بی‌شک، این موفقیت‌ها نتیجه‌ی تلاش‌های همه‌جانبه‌ی بخش‌های مختلف دریایی و بندری است که در یک چرخه‌ی همکاری، همت بلند ایرانی را به باوری انکارناپذیر تبدیل کرده‌اند.

همراه با توسعه‌ی بندار بزرگ تجاری و ساخت بندار کوچکی همچون سیریک و جاسک و موج‌شکن‌های در دست اجرا، بخش تفریحی و مسافری استان نیز، رونق چشمگیر و قابل‌قبولی یافته است. تردد سالانه بیش از ۶ میلیون مسافر در بندار مسافری استان، نشان از جایگاه دریا در بین خانواده‌های ایرانی، خصوصاً مردم دریا دل استان هرمزگان دارد؛ که بر همین اساس، سازمان بندار با آگاهی از این موقعیت، عملیات توسعه‌ی حمل‌ونقل مسافری را با توسعه‌ی بندار مسافری و بهره‌گیری از شناورهای استاندارد و ایمن آغاز کرده و موجب خرسندی آحاد مردم ایران را فراهم آورده است.

در عین حال، باید یادآور شد که عرصه‌ی دریایی استان، گستره‌ای بس بزرگ است که در صورت توجه بیش‌تر، قابلیت آن را دارد که جنبه‌های گوناگون اقتصاد استان را به شکوفایی جهان‌شمولی برساند.

در پایان، بر خود لازم می‌دانم در آستانه‌ی آغاز این روز مهم و به پاس قدردانی از مساعی دریانوردان و مردان بلندمدت همه‌ی بندار ایران و جهان، به آنان خداقوت و خسته نباشید عرض کنم و این روز خجسته را که سازمان بندار و دریانوردی، به‌درستی آن را به هفته‌ی دریانوردی تعمیم داده است، به همه‌ی دریانوردان و فعالان عرصه‌های دریایی و بندری تبریک بگویم. امیدوارم عرصه‌ی پرارزش دریانوردی، همچون گذشته و با تلاش همه‌ی دلسوزان این گستره و با بهره‌گیری از رهنمودهای مقام معظم رهبری، روند پربرونق و روبه‌توسعه‌ی خود را همچنان ادامه دهد که این مهم، قطعاً موجب سرفرازی میهن اسلامی ما، ایران خواهد شد. ■

تلاش مضاعف در مبارزه با دزدی دریایی



ابراهیم ایدنی
مدیرکل بنادر
و دریانوردی استان
خوزستان

اقدام سازمان جهانی دریانوردی مبنی بر مشارکت دادن همگان برای تعیین شعار روز جهانی دریانوردی، درواقع تأکیدی نمادین است بر لزوم افزایش آگاهی جهانیان نسبت به اهمیت و ضرورت موضوع این شعار و ایجاد تمرکز و اتحاد و بهره‌وری از اطلاعات، به‌منظور بهبود سطح معیشت مردم و حل مشکلات موجود در این صنعت عظیم.

هدف نهایی تبیین روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۱، بر مبنای جذب افکار عمومی و خصوصی و توجه دولت‌ها به ترویج و ارتقاء سطح همکاری‌ها و اتحاد همگانی در مبارزه با پدیده‌ی دزدی دریایی در کشورهای و مناطق مختلف جهان، توسط سازمان جهانی دریانوردی چنین رقم خورده است: «اتحاد و هماهنگی در واکنش به دزدی‌های دریایی». همچنین، پس از بررسی و ارزیابی موضوع دزدان دریایی، اقدامات قابل اجرایی در قالب اهداف مندرج در برنامه‌ی اقدامی (Action plan) سازمان جهانی دریانوردی گنجانده و طراحی شده است؛ که مهم‌ترین آن‌ها اعمال و افزایش فشارهای سیاسی در شورای امنیت سازمان ملل به‌منظور ایجاد راهکار در حل مشکلات مردم سومالی، تسهیل و سرعت در آزادسازی دریانوردان اسیر در چنگال دزدان دریایی و فراخوان به جهانیان برای مبارزه‌ی عمومی با پدیده‌ی دزدی دریایی است.

شعار روز جهانی دریانوردی، مبتنی بر مقابله با زمینه‌های بروز دزدی مسلحانه‌ی راهزنان دریایی و اثرات منفی آن بر روحیه‌ی دریانوردان و اوضاع خانواده‌های آنان است؛ زیرا درواقع، صرف‌نظر از اثرات اقتصادی این پدیده‌ی شوم بر جهان، تأمین سلامت و امنیت دریانوردان که از وظایف اصلی سازمان جهانی دریانوردی و کشورهای عضو و غیرعضو محسوب می‌شود، نیز به خطر افتاده است.

بنابراین، با توجه به اهمیت شعار تعیین‌شده و فلسفه‌ی تبیین یک روز جهانی مخصوص دریانوردی، که بیانگر تمرکز و ایجاد اتحاد همگانی است، وظیفه‌ی همه‌ی مسئولین و متولیان امور دریایی است که در هفته‌ی دریانوردی، بیش‌تر و چشمگیرتر از روزها و ماه‌های گذشته، برای آزادسازی دریانوردان به گروگان گرفته‌شده، اقدام کنند و از هر لحاظ با ایجاد وحدت و تحت مدیریت سازمان جهانی دریانوردی، به‌منظور مبارزه‌ی بنیادی با دزدی دریایی، تلاش‌های مضاعفی از خود نشان دهند.

حل کردن ریشه‌ای این معضل جهانی، در گرو ایجاد سازوکارهای مهمی است که مهم‌ترین آن عبارتند از: ایجاد مکانیزم‌های حقوقی و کارآمد با اثرات بازدارندگی مناسب برای محاکمه‌ی دزدان دریایی، ترویج فرهنگ ضد دزدی دریایی توسط سازمان‌های غیرانتفاعی کمک‌کننده در کشورهایی مانند؛ سومالی، سرمایه‌گذاری مولد کشورهای دارای سهم بالا در تجارت جهانی به‌منظور اشتغال‌زایی و کمک به افزایش سطح معیشت مردم مناطق بحران خیز سومالی و سوق دادن نیروهای فعال کاری این مناطق به سوی مشاغل سالم و درآمدزا، توجه به آموزش‌های راهبردی در راستای تقویت فرماندهی، عملیاتی و تجهیزات ناوگان دریایی، به‌ویژه استفاده از سیستم‌های AIS و VTS در امر اطلاع‌رسانی به شناورها، ایجاد پایگاه مجهز نظامی برای حمایت از کشتی‌های حامل کالا در یکی از کشورهای همجوار با کشور سومالی و تحت نظارت سازمان ملل و یا سازمان جهانی دریانوردی با هدف ایجاد وحدت رویه در کنترل شرایط بحرانی و جلوگیری از تکرارهای برخی کشورها و در نهایت، تلاش جهانی در جهت آزادسازی دریانوردان به گروگان گرفته‌شده و درهم‌آمیزی ساختار جامعه‌ی دریانوردی جهان با آرامش، امنیت، سلامت، صلح‌طلبی و عدالت‌خواهی. ■

نقش حیاتی دریانوردان در مبادلات دریایی



فرهاد منتصری
کوهساری
مدیرکل بنادر و
دریانوردی استان
گیلان

صنعت حمل و نقل دریایی، به عنوان موتور محرکه‌ی تجارت جهانی نقش بسیار مهمی در رفاه اجتماعی و زندگی روزمره‌ی انسان‌ها عهده دار است. با نگاهی گذرا به وضعیت اقتصادی کشورها می‌توان دریافت، کشورهایی که دارای مرز آبی هستند، از رفاه اجتماعی نسبتاً بالاتر، استانداردهای زندگی بهتر و رونق اقتصادی بیش‌تری در مقایسه با سایر کشورها برخوردارند؛ چرا که این صنعت، همراه خود، مشاغل دیگری از جمله ساخت و تعمیر کشتی، خدمات دریایی و تأمین نیازهای دریانوردان را پدید می‌آورد و راه اندازی شرکت‌ها و خدمات حمل و نقلی، ارتباطات، خدمات فورواردی، لجستیکی، خدمات گمرکی و بسیاری از زمینه‌های اقتصادی دیگر را موجب می‌شود.

زمانی که بتوانیم بین محصولات متنوعی که در یک مقطع زمانی مصرف می‌کنیم و حمل و نقل دریایی ارتباط برقرار کنیم، به اهمیت عملکرد و ضرورت وجودی کشتیرانی پی برده ایم. علاوه بر آن، دریانوردان و دریابیان، نقش حیاتی در مبادلات تجاری، فرهنگی و اجتماعی بین کشورها ایفا می‌کنند. از این رو، بر ماست که با ایجاد شرایط ایمن و برخورداری از امنیت و همراه با کم‌ترین تأثیر منفی بر محیط زیست جهانی، از این قشر زحمتمکش حمایت کنیم.

نقش کشور جمهوری اسلامی ایران به عنوان پل ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه و دریاهای آزاد و به عنوان ارزان‌ترین راه ترانزیتی به منظور جابه‌جایی میلیون‌ها تن کالاهای تجاری، ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی و ارتباطات، حمایت از بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری، کاهش بروکراسی اداری و ... از عواملی هستند که به دریانوردان در انجام رسالت خود کمک می‌کنند.

در پایان، روز جهانی دریانوردی را به همه‌ی دریانوردان، کارکنان امور دریایی و بندری و دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل دریایی ایران و سایر کشورها تبریک می‌گوییم. ■

پیوند عمیق امنیت با دریانوردی



محمدر استاد
مدیرکل بنادر و
دریانوردی استان
بوشهر

امنیت و دریانوردی، از دیرباز پیوند عمیق و ریشه‌داری با یکدیگر داشته‌اند. از آن هنگام که مردمانی جسور و جست‌وجوگر، برای تجارت، امرار معاش و کشف نیافته‌ها، عازم دریاها و اقیانوس‌ها شدند، همیشه کسانی نیز در کمین بودند تا دارایی و مال التجاره‌ی آن‌ها را به یغما ببرند و این گونه می‌توان گفت که دریانوردی و آن چه که امروز به نام دزدی دریایی می‌شناسیم، قدمتی هم‌پراز داشته‌اند. اما دریانوردان نیز، از همان زمان، همواره به دنبال راه‌هایی برای مقابله با دزدان دریایی بوده‌اند و به فراخور زمان، از روش‌های مختلفی برای رویارویی با این معضل استفاده کرده‌اند. حمل سلاح سرد، به کارگیری مردان نیرومند و جنگاور، نصب عراده‌های توپ و منجنیق روی کشتی‌ها و در مراحل بعدی، تشکیل قوه‌ی بحریه و نیروی نظامی دریایی، از اقدامات دریانوردان و حکومت‌ها برای مقابله با دزدان دریایی در طول تاریخ بوده است. با توسعه‌ی حمل و نقل و تجارت دریایی در دنیا و به تبع آن، افزایش دزدی دریایی و سایر پدیده‌های نوظهور امنیتی، مقوله‌ی امنیت دریایی نیز، اهمیتی مضاعف به خود گرفت و ارگان‌های مرتبط با تأمین امنیت در دریاها تعدّد یافتند.

در همین راستا، نیروهای دریایی ارتش و سپاه، پلیس دریایی نیروی انتظامی و همچنین، واحدهای گارد و ISPS در بنادر، نمونه‌هایی از ارگان‌ها و بخش‌های تأمین‌کننده‌ی امنیت دریایی در کشورمان هستند.

بی‌شک، تعدّد نهادهای دخیل در زمینه‌ی تأمین امنیت دریایی، ایجاد پیوند و هم‌افزایی و همکاری هدفمند میان آنان را امری ضروری و انکارناپذیر می‌نماید؛ به‌ویژه آن که نیروهای دریایی ارتش و سپاه، به عنوان نیروهای راهبردی و بین‌المللی مرزهای آبی کشورمان را درنور دیده‌اند و در اقیانوس هند، خلیج عدن، دریای سرخ و اکنون نیز در دریای مدیترانه، تأمین‌کننده‌ی امنیت کاروان کشتی‌های بین‌المللی محسوب می‌شوند.

سازمان جهانی دریانوردی، نیز با رویکرد ایجاد ارتباط مؤثر میان ارگان‌های تأمین‌کننده‌ی امنیت دریایی، روز جهانی دریانوردی امسال را به عنوان "دزدی دریایی؛ هماهنگ‌سازی واکنش‌ها" نامگذاری کرده است. یقیناً اعمال واکنش‌های هماهنگ در زمینه‌ی مبارزه با دزدی دریایی و مهم‌انگاری سایر مسایل امنیتی دریایی، با توجه به فراگیر بودن آن، بایستی در سه سطح بین‌المللی، ملی - منطقه‌ای و استانی پیگیری شود که در این راستا، اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، همه‌ی توان و امکانات خود را برای همکاری و همگامی با ارگان‌های نظامی و انتظامی ذی‌ربط در استان به کار گرفته است. فراتر از آن، تقویت نیروی گارد و اهتمام ویژه به موضوع ISPS به عنوان دو بازوی انتظامی و امنیتی بندر، از دیگر اقدامات این اداره کل بوده است.

امید است با همت و تلاش همه‌ی ارگان‌های امنیتی، نظامی و انتظامی در سطوح مختلف و برقراری تعامل و همکاری میان این ارگان‌ها و سازمان‌ها و نهادهای دریایی کشور، شاهد نهادینه شدن بیش از پیش امنیت دریانوردی در ناوگان کشتیرانی کشورمان باشیم. ■

دریانوردی، موتور محرکه‌ی تجارت جهانی



عادل دریس
مدیرکل بنادر و
دریانوردی
خرمشهر

هفته‌ی دریانوردی، فرصت مناسبی برای تبیین جایگاه مهم و استراتژیک بنادر در اقتصاد ملی و معیشت اغلب مردم است. این جانب به نمایندگی از اعضای جامعه‌ی فهیم دریانوردی خرمشهر، هفته‌ی دریانوردی و هفته‌ی دفاع مقدس را به همه‌ی دریانوردان و ملت عزیز ایران که همراه با تلاش و جسارت خود در پهنه‌ی بقای آبی دریا، زمینه‌ی بهره‌گیری از مزایای صنعت دریایی را فراهم می‌کنند، تبریک می‌گویم و از درگاه خداوند بزرگ، رونق و گسترش عملیات دریایی در راستای تعالی تمدن بشری را خواستارم. طبیعتاً با توجه به فرهنگ غنی مردم عزیز کشورمان مبنی بر علاقه‌مندی به دریا از جوانب مختلف و توصیه‌ی اکیدی که کتاب آسمانی و مقدس ما مسلمانان در زمینه‌ی بهره‌برداری از دریاها و مزیت‌ها و فرصت‌های ناشی از آن دارد، هفته‌ی دریانوردی می‌تواند فرصت خوبی برای تبیین جایگاه مهم و استراتژیک بنادر در اقتصاد کشور به شمار آید.

کارشناسان صنعت دریانوردی، عملیات دریایی، فعالیت‌های متعدد بنادر و خطوط کشتیرانی را به عنوان موتورهای محرکه‌ی تجارت و اقتصاد جهانی می‌دانند. از این رو، کشور ایران با در اختیار داشتن بیش از سه هزار کیلومتر مرزهای آبی در شمال و جنوب، دسترسی آسان به آب‌های بین‌المللی و نیز، با برخورداری از نقاط حیاتی جهان در قلمرو آبی، دارای موهبت‌ها و مزیت‌های بی‌شماری است که بسیاری از کشورهای جهان، از آن بی‌نصیب مانده‌اند.

این موضوع و تأثیر آن در اقتصاد کشور و همچنین، اندیشه‌ی تأمین رفاه همه‌ی مردم، موجب شده تا امکان برنامه‌ریزی به‌منظور بهره‌گیری هرچه بیشتر از دریا، به منزله‌ی خوان گسترده‌ی الهی فراهم آید و زمینه‌های دست‌یابی به برتری‌های مندرج در افق چشم انداز روشن صنعت میسر شود.

امروزه اعتدالی جایگاه صنعت دریانوردی، برای عامه‌ی مردم، به عنوان یک ضرورت انکارناپذیر تلقی می‌شود. علاقه‌مندی جوانان پویا و بااستعداد کشور به حرفه‌ی دریانوردی و جذب آنان در عرصه‌های مختلف و مرتبط با صنایع دریانوردی، می‌تواند بهترین راهکار برای بهره‌گیری از منابع خدادادی و عظیم نهفته در آب‌های بیکران دریاها به حساب آید.

گرایش قانون‌گذاران و دستگاه‌های اجرایی به سوی اعطای امتیازات قانونی به این صنعت مهم جهانی برای رشد و توسعه و بهره‌گیری از درآمدهای ناشی از آن، می‌تواند به عنوان یک فاکتور مهم در راه‌رهای کشور از وابستگی به درآمد نفتی و تک‌قطبی بودن درآمدها در نظر گرفته شود. ■



رویکرد جهانی صنعت دریامحور

این روز، فرصت مناسبی است برای ارج نهادن به تلاش فعالان عرصه دریای و دریانوردی و جلب توجه همگان به دریا و پاسداشت مزیت‌های موجود این خوان نعمت خدادادی؛ نعمتی که بهره‌گیری مناسب از آن، نماد کامل شکر و سپاس به درگاه خداوند است. این مدیریت، ضمن تبریک این روز بزرگ به دریاییان و دریانوردان کشور، از همه‌ی دستگاه‌ها و ارگان‌های دریایی، به‌ویژه سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان مرجع دریایی کشور، خواستار تدوین سند جامع دریایی با هدف بهره‌گیری مناسب از حوزه‌های مختلف مرتبط با دریا است، تا جبران غفلت تاریخی عدم بهره‌گیری کامل از آن صورت پذیرد؛ زیرا امروزه توجه بیش‌تر به صنعت حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، صنعت ساخت و تعمیر کشتی، ساخت سکوهای نفتی، شیلات و صید آبیان، باید با برنامه‌ریزی به‌منظور بهره‌گیری هرچه بیش‌تر و بهتر از این نعمت الهی همراه باشد، به‌طوری که این التفات، امکان دستیابی به افق چشم‌انداز دریامحور را میسر سازد.

بحمدالله، سازمان بنادر و دریانوردی، با قدم‌های استوار در جهت پیشبرد برنامه‌های دریایی به پیش می‌رود و با رویکرد جهانی صنعت دریامحور، معتقد است که هرچه بیش‌تر به دریا توجه داشته باشیم، توسعه و اقتدار کشورمان نیز، افزون‌تر و بیش‌تر خواهد شد. این در حالی است که متأسفانه در کشور ایران، کم‌تر شاهد روند توسعه در سواحل هستیم و اغلب صنایع فعال ایران خشکی‌محورند. در این راستا، همه‌ساله سازمان بنادر و دریانوردی و به‌تبع آن، ادارات کل سازمان در استان‌های ساحلی، با برجسته‌نمایی نقش دریانوردان و احترام و تکریم آنان، نسبت به نام‌گذاری و گرمی‌داشت هفته‌ی دریانوردی اقدام می‌کنند تا از این راه بتوانند توجه سازمان‌های مختلف اجتماعی را به سوی زحمات و نیازهای حیاتی دریانوردان زحمتکش کشور معطوف گردانند و تأثیرگذاری شگرف و عظیم آنان بر اقتصاد جهانی را، به عموم مردم بشناسانند. درحالی‌که در دنیای مدرن امروز، دریانوردی با چالش‌های فراوانی، از قبیل دزدی دریایی رویارو است؛ با ندای بلند و پرتنین می‌گوییم: دریانوردان عزیز، از شما متشکریم! ■

سیاوش رضوانی
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

حمل و نقل دریایی مظهر توسعه



حمل و نقل دریایی، از دیرباز به‌منزله‌ی یکی از مظاهر توسعه‌یافتگی کشورها محسوب شده است و بر این اساس، تمدن‌های مختلف انسانی، در راستای اهداف توسعه‌ای و با نگرش‌های متفاوت، ناوگان دریایی خود را گسترش داده‌اند. ضرورت انجام مراودات تجاری و رشد روزافزون دادوستد بین قاره‌ای، زمینه‌های شکوفایی صنعت حمل‌ونقل دریایی را فراهم آورده است. جمهوری اسلامی ایران به دلیل قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی استراتژیک منطقه واقع در شمال و جنوب و دسترسی به آب‌های بین‌المللی، از مواهب طبیعی فراوان، ازجمله منابع عظیم نفت و گاز برخوردار است. روند رو به رشد حمل‌ونقل دریایی کشور در سالیان پس از پیروزی انقلاب اسلامی، حاکی از نگاه پویای مدیران اقتصادی کشور به این صنعت سودآور است. بندر نوشهر، به عنوان یکی از قدیمی‌ترین بنادر تجاری کشور، به دلیل برخورداری از مزایای متعدد دریایی و منطقه‌ای، از مهم‌ترین ارکان حمل‌ونقل دریایی کشور در دریای مازندران محسوب می‌شود. بهره‌مندی از کارکنان مجرب و تجهیزات پیشرفته‌ی دریایی و برخورداری از بیش‌ترین آب‌خور در بین بنادر شمالی کشور و امکان گسترش آن تا عمق ۷/۵ متر، شرایط ایده‌آلی را برای فعالان بخش دریایی و متقاضیان خدمات دریایی و بندری فراهم آورده است. واقع شدن در حد واسط بنادر شرق و غرب دریای خزر، موقعیت یکسانی را در دسترسی به بنادر روسیه و آذربایجان در غرب و قزاقستان و ترکمنستان در شرق دریای خزر برای بندر نوشهر ایجاد کرده است. وجود اسکله‌ی نفتی با تجهیزات مناسب ایمنی که از راه خط لوله به مخازن ۶۵ هزار تنی متصل شده است، بندر نوشهر را در زمره‌ی بنادر ترانزیت نفتی کشور قرار داده است. از طرف دیگر، بهره‌برداری از آزادراه تهران - شمال تا چند سال آینده و کاهش فاصله‌ی بندر نوشهر به تهران به حداکثر ۱۲۵ کیلومتر، جایگاه اقتصادی و ترانزیتی آن را در صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور متحول خواهد ساخت. با تبدیل این بندر به منطقه‌ی ویژه اقتصادی، تصویب ایجاد بندر خشک در نزدیکی آن، به‌منظور پشتیبانی از فعالیت‌های منطقه‌ی ویژه اقتصادی و همچنین، با ورود صنایع ارزش افزوده، گام بلندی در راستای شکوفایی اقتصاد و توسعه‌ی صادرات از راه دریایی نوشهر برداشته خواهد شد. مجموعه‌ی مدیریت و کارکنان اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان مازندران (بندر نوشهر)، ضمن تبریک فراسیدن روز جهانی دریانوردی به همه‌ی دریانوردان میهن اسلامی، امیدوار است در سال جهاد اقتصادی، به همت دریانوردان و دست‌اندرکاران صنعت دریایی و بندری کشور، شاهد شکوفایی و رونق روزافزون اقتصاد حمل‌ونقل دریایی کشور عزیزمان باشیم. ■

سیلینبی سیلیپور
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران



**سیدعلی
نعیمی**
مدیر منطقه ویژه
اقتصادی بندر
امیرآباد

توسعه قوانین بین المللی، افزایش امنیت دریانوردی

بی شک، صنعت کشتیرانی و دریانوردی، یکی از مطرح ترین و درعین حال، مخاطره آمیزترین صنایع جهان در عرصه بین المللی محسوب می شود. به تجربه ثابت شده است که بهترین راه افزایش امنیت در دریا، با توسعه قوانین بین المللی امکان پذیر خواهد بود که از نیمه ی قرن نوزدهم میلادی، از سوی همه ی کشورهای تابعه اجرا شده است. تاکنون کشورهای متعددی، با ارائه ی پیشنهاداتی خواستار تشکیل نهادهای بین المللی و دایمی برای برقراری امنیت در پهنه ی دریاها و اقیانوس های جهان شده اند. در همین راستا، در سال ۱۹۴۸ میلادی، طی کنفرانس در ژنو، سازمان بین دولتی - شورایی در امور دریانوردی (ICMO) تأسیس شد که بعدها به سازمان جهانی دریانوردی (IMO) تغییر نام داد.

سازمان جهانی دریانوردی، همواره روز جهانی دریانوردی را گرامی می دارد. تاریخ دقیقی که به این مناسبت اختصاص یافته است، در بین کشورها و دولت های جهان متغیر است؛ اما معمولاً در اکثر نقاط جهان، در هفته ی آخر سپتامبر (مصادف با اوایل مهرماه)، این مهم گرامی داشته می شود و هر سال بنا به ضرورت و اهمیت، شعاری نیز، برای آن در نظر می گیرند.

ما امسال در منطقه ی ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد، به عنوان بزرگ ترین بندر حاشیه ی دریای خزر و با شعار «لزم پاسخ هماهنگ به پدیده ی دزدی دریایی»، بر آن هستیم تا از هر گونه موازی کاری و تداخل برنامه های مبارزه با دزدی دریایی جلوگیری کنیم و با بهره گیری از راهکارهای نوین، اعضای خانواده ی بزرگ دریانوردی و صنایع وابسته به آن را در برابر این مشکل ایمن سازیم.

اگرچه ایمنی راه، مصونیت در برابر آسیب های ناشی از حوادث، اعم از طبیعی و غیرطبیعی معنا کرده ایم، ولی از آن جایی که نمی توان به ایمنی به صورت صددرصد دست یافت، معمولاً از اصلاحاتی نظیر «ارتقاء ایمنی» و یا «سطح پیشرفت ایمنی» استفاده می کنند و سطح پیشرفت ایمنی، رابطه ی تنگاتنگی با توسعه دارد. از این رو، حداکثر کردن سطح پوشش ایمنی، یکی از اهداف دست یابی به توسعه ی پایدار به شمار می آید و ضرورت این امر در بنادر که از شاهراه های حیاتی اقتصادی کشورها محسوب می شوند، صدچندان است.

به هر حال، با در نظر گرفتن وسعت عملیات سازمان های دریایی و بندری، امکان وقوع حادثه و جرم و سرقت در هر سطح از ایمنی، اجتناب ناپذیر است و در بسیاری از موارد، عدم ارائه ی پاسخ هماهنگ از سوی مراجع ذی ربط، نه تنها منتج به شفاف سازی و بسیج نیروها برای مقابله با آن نمی شود، بلکه می تواند به منزله ی بستر مناسبی برای رشد عوامل مخرب و... نیز تلقی شود.

اگرچه همت و پایمردی، تخصص و تعهد کلیه ی افراد ذی ربط و دست اندرکاران با هر ظرفیتی در سازمان، می تواند در بهبود شرایط و افزایش ضریب ایمنی، نقش به سزایی داشته باشد؛ لیکن ارزش واقعی کار هنگامی آشکار می شود که مجموعه های مرتبط، به صورت یکپارچه و با هماهنگی کامل، در برابر مسایل مختلف موضع گیری کنند و با تدوین دستور کار یا اصلاح دستورالعمل های موجود، علاوه بر مقابله ی هرچه مؤثرتر با پدیده هایی همچون دزدی دریایی و...، مرجعی واحد برای پاسخ گویی به رسانه ها نیز برگزینند.

گفتنی است، با توجه به موقعیت ممتاز جغرافیایی و نقش محوری و برجسته ی ایران در کریدور شمال - جنوب و نیز، ثبات سیاسی و اجتماعی حاکم بر این کشور، بهره گیری از نظام هماهنگ پاسخ گویی، نقش بسیار مهمی در هدایت رسانه های بین المللی خواهد داشت و بالطبع، رضایت و امنیت خاطر سرمایه گذاران و صاحبان کالا و مجموعه های مرتبط با این صنعت را فراهم خواهد کرد. امری که آن را در اندازه های کوچک تر، در منطقه ی ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد به اجرا گذاشته ایم و به نتایج بسیار مثبتی، از جمله به رکوردهای چشمگیر در زمینه های تخلیه و بارگیری و جذب سرمایه گذار دست یافته ایم. در پایان، به نوبه ی خود، به عنوان عضو کوچکی از جامعه ی بزرگ دریایی ایران، روز جهانی دریانوردی را به همه ی دریادلان این عرصه تبریک می گویم. ■

دریانوردی، پل ارتباطی بنادر جهان

اگر باور داریم که بیش از نود درصد صادرات و واردات کشورمان مرهون صنعت حمل و نقل دریایی است، بنابراین باید بپذیریم که حرفه ی دریانوردی و کشتیرانی، به عنوان پل ارتباطی میان بنادر جهان محسوب می شود. از این رو، جامعه ی دریانورد، چه در جمهوری اسلامی ایران و چه در سایر کشورها، به منزله ی موتور انسانی و محرک دهنده ی خطوط کشتیرانی و عملیات دریانوردی در نظر گرفته می شود و اعضای آن، از جایگاه ویژه ی برخوردارند. آن چه مهم است، این که فعالیت شبانه روزی عزیزان دریانورد، همواره از چشم اجتماع دور است و فعالان امر دریانوردی، به رغم تحمل مشقات و سختی های حرفه ای، تا حد زیادی ناشناخته باقی مانده اند.

بیا باید همواره کمی دقیق تر به این مهم بیندیشیم که در هر لحظه، هزاران انسان دریانورد در اقیانوس ها، دریاها و رودخانه های گوشه گوشه ی جهان، دور از خانواده و موطن خود، مشغول ارائه خدمات صادقانه به جوامع انسانی هستند.

بر خود لازم می دانیم که از مقام شامخ دریانوردان عزیز کشورمان تقدیر کنیم و روز جهانی دریانوردی را به کلیه ی دریانوردان، دریادلان و دریابیان میهن اسلامی، تبریک بگوییم. ■



**زین العابدین
بازیاری**

مدیر بنادر و دریانوردی
استان گلستان

ایران در برداشت میدان مشترک از عمان جلو افتاد



مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره از پیشی گرفتن ایران از عمان در توسعه میدان مشترک نفتی هنگام در خلیج فارس خبر داد و اعلام کرد: در حال حاضر ایران روزانه بیش از ۲۰ هزار بشکه نفت از میدان نفتی هنگام برداشت می‌کند.

بر پایه این گزارش، محمود زیرکچیان زاده در جمع خبرنگاران با بیان اینکه «حفاری سومین حلقه چاه در میدان مشترک هنگام در آب‌های خلیج فارس به پایان رسیده»، گفت: در حال حاضر نصب و راه‌اندازی برخی از اتصالات و لوله‌های زیر دریایی در حال انجام است.

مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران با اعلام اینکه «هم‌اکنون به طور متوسط روزانه بیش از ۲۰ هزار بشکه نفت خام از میدان مشترک با عمان برداشت می‌شود»، تصریح کرد: پیش‌بینی می‌شود تولید نفت از این میدان مشترک دریایی به ۲۳ تا ۲۵ هزار بشکه در روز افزایش یابد.

مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران با تأکید بر اینکه «مسال با حفاری چاه‌های جدید تولید از این میدان مشترک با عمان افزایش می‌یابد»، اظهار داشت: در مجموع پیش‌بینی می‌شود در سالجاری تولید از این میدان به بیش از ۳۰ هزار بشکه در روز افزایش یابد.

این مقام مسؤول با یادآوری اینکه «هم‌اکنون تولید نفت عمان از میدان هنگام پایدار نیست»، تأکید کرد: در شرایط فعلی ایران از شریک عمانی خود در استخراج نفت از میدان هنگام جلو افتاده است.

ناوگان هوایی نفت خزر تکمیل شد



مدیرعامل شرکت نفت خزر از تأمین یک فروند بالگرد شبرو و تکمیل ناوگان خدمات عملیاتی هوایی این شرکت با استقرار ۳ فروند بالگرد خبر داد.

بر پایه این گزارش علی اصولی در این باره گفت: یکی از مشکلات عمده و نیازهای اساسی ما در عرصه عملیاتی دریای خزر، تأمین بالگردهای ویژه جهت انجام خدمات پشتیبانی عملیاتی حفاری اکتشافی بوده که سرانجام محقق شد و با پیوستن سومین بالگرد به ناوگان خدمات هوایی این شرکت تا حدود زیادی مشکلات و محدودیت‌ها را مرتفع سازد.

وی افزود: تلاش نهایی ما حفظ روند رو به جلو عملیات و گسترش تعاملات و همکاری‌های عملیاتی و مدیریتی با شرکت‌های همکار و پیمانکار راهبر سکوی امیرکبیر است که در این زمینه نیز شرایط مطلوبی حاکم است.

مهندس محمد کمالیان، مدیر مهندسی و ساخت شرکت نفت خزر، نیز در این باره گفت: این بالگردها دقیقاً وفق مقررات و استانداردهای بین‌المللی خدمات هوایی عمل خواهد کرد و بالگرد جدید نیز مجهز به تجهیزات ویژه پرواز در شب است و پیش‌بینی می‌شود از این پس، به دلیل رفع بخشی از نارسایی‌ها و محدودیت‌های زمانی که در پروازهای شبانه داشتیم؛ دیگر در پشتیبانی از عملیات دریای خزر با مشکلات زیاد و جدی مواجه نباشیم و با تأمین امکانات بهتری که صورت گرفته، خدمات مربوطه را در بستری سهل و سریع‌تر انجام دهیم و بدین ترتیب، بخش بزرگی از مشکلات خود را در این زمینه مرتفع سازیم.

نجات یک کشتی ایرانی از چنگ دزدان دریایی

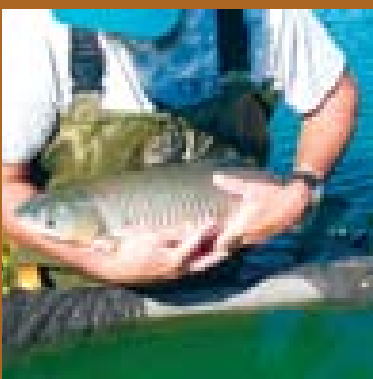
در تازه‌ترین رویایی ناوگروه نیروی دریایی ارتش با دزدان دریایی، یک فروند کشتی ایرانی از چنگ این دزدان نجات پیدا کرد.

بر پایه این گزارش معاون عملیات نیروی دریایی ارتش با اعلام این خبر، اظهار کرد: هشت فروند قایق تندروی دزدان دریایی به طور همزمان قصد نزدیک شدن به یک کشتی ایرانی در حوالی جزیره ابوعلی در تنگه باب المندب را داشتند که با دلاورمردی دریادلان نیروی دریایی از هدف خود بازماندند.

دریادار دوم سید محمود موسوی افزود: تیم عملیات ویژه نیروی دریایی ارتش با هوشیاری، آمادگی و اجرای به‌موقع و سریع آتش توانست قایق‌های دزدان دریایی را متواری کند و کشتی ایرانی را به سلامت از منطقه خطر عبور دهد.

بر اساس این گزارش، این بیست‌ویکمین درگیری دریادلان ارتش با پدیده شوم تروریسم دریایی است که در تمام این موارد دزدان دریایی با ناکامی مواجه شدند.

عزم شیلت برای دو برابر کردن سرانه آبزیان



رئیس سازمان شیلات ایران اعلام کرد که این سازمان مصمم است سرانه مصرف آبزیان را طی برنامه پنجم توسعه به دو برابر میزان فعلی برساند. بر پایه این گزارش، غلامرضا رازقی در جریان سفر خود به گیلان گفت: شیلات ایران مصمم است طی برنامه پنجم توسعه، میزان سرانه مصرف آبزیان را از میزان حدود هشت و نیم کیلوگرم فعلی به ۱۵ کیلوگرم برساند و در این راستا باید اقدامات جدی در بحث تولید، صنایع فرآوری و بازار آبزیان را پیگیری کرد.

رئیس سازمان شیلات ایران تأکید کرد: باید تولیدات محصولات آبرزی مضاعف شود و با توجه به هماهنگی انجام شده با سازمان میادین و تره‌بار باید دنبال عرضه مستقیم آبزیان از سوی تولیدکنندگان به دست مصرف‌کننده گان باشیم.

وی افزود: از دانشگاه‌ها و ارگان‌های ذیربط که نگران سلامت جامعه و تغذیه سالم هستند، تقاضا می‌شود با شیلات ایران همراهی کنند تا آبزیان بعنوان غذای سلامتی بیش از گذشته در سبد غذایی خانوارها مورد توجه قرار گیرد.

بررسی مشکل ساخت نفتکش های سفارشی به ایزوایکو

رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران از برگزاری جلسه ای با معاون اول رییس جمهوری در خصوص پروژه ساخت کشتی های نفتکش در ایزوایکو خبر داد و گفت: در این زمینه در حال بررسی مشکلات و رفع آنها هستیم.

”مجید هدایت“ گفت: در حال حاضر دو فروند کشتی نفتکش در شرکت ایزوایکو در حال ساخت است.

وی با اعلام اینکه یکی از این کشتی ها تا پایان سال جاری یا اوایل سال آینده به آب انداخته خواهد شد، گفت: در جلسات اخیر که با معاون اول ریاست جمهوری داشتیم بنا شد ساخت کشتی دوم نیز سرعت بگیرد.

هدایت ادامه داد: البته در زمینه کشتی دوم مشکلاتی در قرارداد داریم که در حال بررسی و رفع آن هستیم.

حضور شرکت های ایرانی در بخش کانتینری بنادر عمان

یک شرکت کشتیرانی بخش خصوصی کشور قصد دارد در یکی از بنادر عمان ترمینال کانتینری احداث کند.

”محمد رضا قائم مقامی“ مدیرعامل شرکت کشتیرانی سیماتک در گفتگو با خبرنگاران بدون اشاره به نام این بندر اظهار داشت: برای ساخت این ترمینال در حال مذاکره با مقامات عمانی هستیم.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی سیماتک گفت: این شرکت با در اختیار داشتن ۱۸ فروند کشتی ملکی و ۲۰ فروند کشتی استیجاری سالانه بیش از یک میلیون TEU کانتینر را در منطقه خلیج فارس، خاور دور، آفریقا و جنوب شرق آسیا جابجا می کند.

پیشنهاد ایجاد سیستم واحد اطلاع رسانی خزر

مدیرعامل شرکت نفت خزر در دیدار با رییس حراست شرکت ملی نفت، ضرورت ایجاد یک سیستم واحد در اطلاع رسانی عرصه دریای خزر را مطرح کرد.

بر پایه این گزارش، علی اصولی با اشاره به حساسیت های خبری و وجود خطوط قرمز اطلاع رسانی در این حوزه گفت: علی الاصول حفظ وحدت روبه و مشخص شدن مسئولیت کلیه سازمان ها و شرکت های ذیربط و توجه به این موضوع که نماینده رسمی شرکت ملی نفت ایران در حوزه دریای خزر شرکت نفت خزر است که در واقع به گونه ای پاسخگوی کلیه فعالیت هایی است که در این حوزه صورت می گیرد؛ طراحی و راه اندازی چنین سامانه ای ضروری است تا از هر گونه مشکلات احتمالی منافی منابع ملی پرهیز شود.

بر پایه این گزارش، مقرر شد بررسی های لازم از سوی واحدهای مسؤول و ذیربط در حراست شرکت ملی نفت ایران بعمل آمده و پس از هماهنگی لازم و تهیه و ابلاغ دستورالعملی ویژه یک روش واحد به مورد اجرا درآید.

افزایش صادرات کالا از بندر جاسک

رییس گمرک بندر جاسک در هرمزگان گفت: در پنج ماهه نخست امسال ۸۷۵۵ تن کالا به ارزش ۶۰ میلیارد و ۴۶۳ میلیون و ۴۳۹ هزار ریال از این بندر به کشور عمان صادر شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل، حاکی از ۱۰ درصد افزایش است.

بر پایه این گزارش، فرزند جمالی افزود: این کالاهای صادراتی عمدتاً محصولات کشاورزی و جالبی است و به وسیله ۱۰۰ فروند موتور لنج به عمان صادر شده است.

به گفته وی، همچنین در مدت یاد شده ۲۴۵ تن کالا به ارزش ریالی یک میلیارد و ۱۱۹ میلیون و ۱۴۷ هزار ریال از امارات متحده عربی به این بندر وارد شده که این رقم در مقایسه با مدت مشابه پارسال افزایش چندانی نداشته است.

سر مایه گذاری سنگین آمریکا، اسرائیل و اعراب برای کسب جایگاه خاویار ایران



رئیس مرکز تحقیقات جهاد کشاورزی و منابع طبیعی استان گیلان گفت: میزان برداشت ذخایر خاویار ایران از ۳۵۰ تن در سال ۶۴ با کاهش چشمگیر به میزان ۳ تن در حال حاضر رسیده است.

بر پایه این گزارش، محمود بهمنی در جمع خبرنگاران در مرکز تحقیقات جهاد کشاورزی و منابع طبیعی گیلان افزود: در سال های اخیر با روند شدید روبه کاهش و به عبارتی مرحله بحران و انقراض این ذخایر ارزشمند از آیزیان در دریای خزر، مواجه شده ایم که دلایل متعددی را بر آن متصورند.

وی در عین حال اعلام کرد: امروزه کشورهای اروپایی، چین، آمریکا، اسرائیل، کشورهای منطقه کارائیب نظیر اروگوئه و کشورهای عربی بویژه امارات متحده عربی و... سرمایه گذاری های هنگفتی را در زمینه پرورش و تولید خاویار پرورشی با هدف جایگزینی و حذف برند خاویار ایرانی و در دست گرفتن بازار جهانی خاویار با ورود حجم عظیم خاویار پرورشی در آینده بسیار نزدیک، به انجام رسانده اند.

وی گفت: این در حالی است که هنوز سازوکار تولید تجاری خاویار در کشورمان عملیاتی نشده و در مراحل ابتدایی و پایلوت سیر می کند.

بهمنی با اشاره به اینکه «تاریخچه خاویار با دریای خزر و به نام ایران رقم خورده و برند لوکس خاویار جهان است»، افزود: از سال ۷۳ با آغاز فعالیت های تحقیقاتی مرتبط با تأسیس انستیتو تحقیقات بین المللی ماهیان خاویاری فصل جدیدی در تحقیقات کاربردی مرتبط با این گونه های ارزشمند در کشور آغاز شد.

به گفته وی، با اجرای تعداد هشت طرح تحقیقاتی هدفمند مصوب مؤسسه تحقیقات شیلات ایران در یک دوره زمانی ۱۴ ساله بسته علمی مولدسازی گونه های مختلف تاس ماهیان در شرایط پرورشی در کشور تهیه شد.

رئیس مرکز تحقیقات جهاد کشاورزی و منابع طبیعی گیلان افزود: حاصل این طرح ها، کسب تعداد پنج فقره گواهینامه، ثبت اختراع از سازمان ثبت مالکیت معنوی کشور، چندین مرحله انتخاب پژوهشگر برتر در سطح ملی و نیز بین المللی و چاپ مقالات متعدد علمی پژوهشی در مجلات معتبر و کنفرانس های علمی داخل و خارج کشور و نیز اخذ تقدیرنامه از سوی بخش های پژوهشی و اجرایی کشور شد.

بهمنی با تأکید بر اینکه «در سال ۶۴ میزان برداشت خاویار ایران ۳۵۰ تن بود»، خاطرنشان کرد: بر اثر عواملی نظیر فروپاشی شوری سابق، ورود آلاینده ها به دریاچه خزر و از بین رفتن بستر طبیعی تخم ریزی ماهیان خاویاری، ذخایر ماهیان در خطر کاهش قرار گرفت به طوری که در حال حاضر به سه تن رسیده است.

وی اعلام کرد: براساس ارزیابی متخصصان انستیتو شیلات ایران ذخایر ماهیان خاویاری تا سال ۱۴۰۴ به صفر خواهد رسید.

این کارشناس با اشاره به اینکه «معمولاً از ۱۰ تا ۱۲ درصد وزن ماهیان خاویاری وحشی، خاویار استحصال می شود»، گفت: توانستیم این میزان را در گونه های پرورشی به بیش از ۱۷ درصد برسانیم.

بهمنی با اشاره به اجرای طرح کاهش سن بلوغ در ماهیان توسط بخش تحقیقات مرکز تحقیقات جهاد کشاورزی و منابع طبیعی گیلان، متذکر شد: ماهیان خاویاری نظیر فیل ماهی و بلوگا در سن ۱۷ تا ۲۰ سالگی بالغ می شوند که با ایجاد شرایط فیزیولوژی خاص این سن بلوغ به نصف رسیده است.

به گفته وی، در فیل ماهی جنس نر این سن به شش سال و در ماده به ۸ تا ۹ سال رسید و در ازون برون از ۸ تا ۱۲ سالگی به چهار تا پنج سالگی کاهش یافت.

آغاز ساخت کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای جمهوری اسلامی ایران



خبر گفت: ما امیدواریم که با ورود این کشتی به اقیانوس هند بتوانیم با کشورهای استرالیا، هند و پاکستان همکاری داشته

باشیم و در زمینه‌ی شناخت دریاهای پیرامونی نیز بتوانیم گام‌های مؤثری برداریم.

دکتر عباس نوبختی مدیر پروژه‌ی اولین کشتی اقیانوس‌پیمای تحقیقاتی ایران ضمن اشاره به محل ساخت کشتی تحقیقاتی در صنایع دریایی شهید درویشی بندرعباس، گفت: ساخت شناور تحت کلاس مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان (ICS) صورت خواهد گرفت.

نوبختی درباره مدت کلی قرارداد ساخت این شناور گفت: مدت ذکر شده در این قرارداد ۲۲ ماه است ولی پیمانکار با طرف خارجی، قراردادی ۱۶ ماهه بسته است. با این وجود پیش‌بینی می‌کنیم که با توجه به تأخیرهای احتمالی ناشی از انتقال ارز و... کار ساخت شناور طی ۱۸ تا ۲۰ ماه به پایان برسد.

مدیر پروژه‌ی اولین کشتی اقیانوس‌پیمای تحقیقاتی ایران یادآور شد: در قرارداد پیش‌بینی شده که اگر سازمان صنایع دریایی شناور را زودتر از موعد مقرر تحویل دهد، پاداش‌هایی به آن تعلق می‌گیرد و در صورت تأخیر، جریمه خواهد شد.

نوبختی افزود: اولین کشتی تحقیقاتی ایران که برای فعالیت‌های اقیانوس‌شناسی در نظر گرفته شده به طول حدود ۵۰ و عرض ۱۰ متر ساخته خواهد شد. وی ادامه داد: این کشتی بسته به نوع عملیات، توان ۳۰ تا ۴۵ روز ماندگاری را در دریا خواهد داشت و همچنین می‌تواند ۲۵ محقق را در زمان عملیات حمل کند. در این کشتی ۴ آزمایشگاه فیزیک، شیمی و تحقیقات دریایی در آن، پیش‌بینی شده است.

ساخت این کشتی ۲۲ ماهه است، به این معنا که زمان پیش‌بینی شده ۲۲ ماهه از زمان عقد قرارداد ساخت با شرکت مربوطه در اردیبهشت ماه امسال است و در حال حاضر نقشه‌ها، قطعات و صفحات تهیه و یا سفارش داده شده‌اند و امیدوارم بر اساس برنامه زمان-بندی شده تا ۱۸ ماه دیگر این کشتی اقیانوس‌پیمای تکمیل شود.

چگینی محل استقرار این شناور تحقیقاتی را بندر چابهار ذکر کرد و گفت: در مطالعاتی که قرار است با استفاده از کشتی تحقیقاتی انجام شود، اهدافی چون شناخت بیشتر خلیج فارس و دریای عمان، انجام تحقیقات دریایی در اقیانوس هند و ورود به پروژه‌های تحقیقاتی اقیانوس هند با کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند دنبال می‌شود.

رییس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی در مورد مشخصات شناور تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای گفت: این شناور به طول ۴۰ تا ۵۰ متر با آب‌خور حدود چهار متر به دو آزمایشگاه خشک و تر مجهز خواهد بود که هر کدام به ترتیب به ۴۰ و ۳۰ متر مربع فضا نیاز دارد.

وی همچنین ضمن اشاره به اینکه فضایی به مساحت ۱۲۰ متر مربع برای رایانه‌ها و فضای عرشه‌یی به منظور انجام عملیات میدانی در این شناور در نظر گرفته شده است، اظهار داشت: ایران با ساخت این کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای برای کارهای تحقیقاتی وارد اقیانوس هند می‌شود.

قرارداد ساخت این کشتی که نخستین شناور تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای ایران است در سال گذشته بین معاونت علمی و فناوری رییس‌جمهور و وزیر علوم، تحقیقات و فناوری به امضا رسید که بر اساس آن، مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی مأمور ساخت این کشتی با اعتبار ۱۰ میلیارد تومان شد.

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی در خاتمه‌ی

۲۷ شهریور ۱۳۹۰ ساخت نخستین کشتی تحقیقاتی ایران طی مراسمی با حضور تنی چند از مقامات و مسؤولین معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، وزارتخانه علوم و تحقیقات فناوری، سازمان‌ها، دانشگاه‌ها و مؤسسه‌های پژوهشی و تحقیقاتی در بندرعباس آغاز شد.

بر پایه این گزارش، دکتر وحید چگینی رییس این مؤسسه در این خصوص گفت: طی مراسمی با حضور دکتر آقامیری معاون فناوری و نوآوری معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، مهندس اثباتی رییس سازمان صنایع دریایی، دکتر غلامحسین رحیمی رییس مرکز طرح‌های کلان ملی فناوری معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، دکتر چگینی رییس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی و تنی چند از مسؤولین و مقامات استانی، ساخت و تجهیز نخستین کشتی اقیانوس‌پیمای جمهوری اسلامی ایران آغاز شد.

چگینی با اشاره به اینکه مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی می‌تواند با استفاده از این شناور تحقیقاتی در جهت پیشبرد اهداف تحقیقاتی و پژوهش دریایی در کشور گام‌های بیشتر و مؤثرتری بردارد هدف از ساخت این کشتی را انجام مطالعات اقیانوس‌شناسی در زمینه‌های فیزیک، شیمی، زمین‌شناسی، زیست‌شناسی و بوم‌شناسی در دریای عمان و اقیانوس هند و همچنین استفاده از این کشتی به عنوان دانشگاه شناور (floating university) برای آموزش علمی دانشجویان رشته‌های مختلف دریایی عنوان کرد و گفت: در حال حاضر مبلغ ۱۰ میلیارد تومان برای ساخت و تجهیز این کشتی تحقیقاتی پیش‌بینی شده است که به نظر می‌رسد برای تجهیز کامل و خرید قطعات یدکی آن، اعتباری حدود ۱۴ میلیارد تومان نیاز باشد.

چگینی با بیان اینکه تا کنون ۷/۵ میلیارد تومان یعنی ۷۵ درصد این اعتبار تأمین شده است، افزود: قرارداد

همکاری مؤسسه تحقیقات شیلات و ایکریک در تشخیص حلیت آبزیان

همکاری علمی و کارشناسی در راه‌اندازی آزمایشگاه تخصصی تشخیص فنی ملاک حلیت آبزیان.

در ماده دوم این تفاهم‌نامه تعهدات مؤسسه تحقیقات شیلات اینگونه بیان شده است:

مؤسسه توان علمی و کارشناسی خود را در برنامه‌های اجرایی، پژوهشی، آموزشی و تولید، واردات، صادرات و فرآورده های آبزی حلال و نصب برچسب حلال جهانی بر روی فرآورده های آبزی، مؤسسه ایکریک را یاری نموده و امکانات علمی و پژوهشی خود را در اختیار خواهد گزارد.

در ماده سوم، ایکریک نیز متعهد شده است که از توان علمی و اجرایی مؤسسه برای ارزیابی روند تولید فرآورده های آبزی حلال و اعطای گواهی نامه حلال جهانی به کارخانجات تولید فرآورده های آبزیان و نصب آن بر روی محصولات وارداتی و صادراتی، انجام پروژه های تحقیقاتی مورد نیاز، برگزاری نمایشگاهی و کارگاه های آموزشی مرتبط استفاده نماید.

در پایان چنانچه در اجرای تعهدات نیاز به عقد قرارداد مشخص باشد این قرارداد با توافق طرفین منعقد و اجرایی می‌گردد.

تخصصی ملاک های شرعی حلیت و حرمت آبزیان و فرآورده های آن، این تفاهم‌نامه همکاری بین مؤسسه تحقیقات شیلات ایران و مرکز تحقیقات و اطلاع رسانی اتاق اسلامی (ایکریک) از خانواده سازمان همکاری های اسلامی (OIC) منعقد گردید.

موضوعات این همکاری عبارتند از:

همکاری های کارشناسی و عملی در فرآیند ارزیابی حلیت فرآورده های غذایی و غیرغذایی در مراکز فرآوری محصولات آبزی در داخل کشور، صادرات و واردات فرآورده های شیلاتی، همکاری در نصب برچسب حلال بر روی محصولات صادراتی و وارداتی فرآورده های آبزیان.

همکاری در فعالیت های پژوهشی، آموزشی و برگزاری کارگاه های آموزشی و هرگونه همکاری بین‌المللی به منظور اسقرار استاندارد حلال فرآورده های آبزیان در سازمان کنفرانس اسلامی.

همکاری علمی و اجرایی در تهیه و چاپ کتب، نشریات اطلس و راه اندازی موزه و سایت اینترنتی مربوط به حلیت آبزیان و فرآورده های آن.

بر اساس تفاهم‌نامه امضاء شده فیما بین مرکز تحقیقات و اطلاع رسانی اتاق اسلامی (ایکریک) از خانواده سازمان همکاری های اسلامی (OIC) و مؤسسه تحقیقات شیلات ایران، این مؤسسه برای پژوهش و تشخیص فنی و تخصصی ملاک های شرعی حلیت و حرمت آبزیان و فرآورده های آن، ایکریک را یاری خواهد نمود.

بر پایه این گزارش، این تفاهم‌نامه هفتم شهریور ماه در محل مؤسسه تحقیقات شیلات ایران توسط مدیران دو مرکز، دکتر مطلبی و دکتر فخاری به امضاء رسید.

نظر به لزوم رعایت حلیت و حرمت در مصرف آبزیان و فرآورده های آن در استاندارد غذای حلال سازمان همکاری اسلامی و با توجه به ملاک های حلیت و حرمت آبزیان در شرع مقدس و فقه اهل البیت علیهم السلام و با توجه به مسائل فنی و تخصصی برای تشخیص حرمت و حلیت آبزیان و فرآورده های آن و با توجه به وظائف قانونی مؤسسه تحقیقات شیلات ایران برای فرآوری، بهداشت و تولید فرآورده های شیلاتی و توان علمی این مؤسسه برای پژوهش و تشخیص فنی و

امضاء تفاهم نامه همکاری بین موسسه تحقیقات شیلات ایران و سازمان دامپزشکی



تفاهم نامه همکاری بین موسسه تحقیقات شیلات ایران و سازمان دامپزشکی با موضوع اجرای پروژه های تحقیقاتی به صورت مشترک و با عنوان تعیین و افزایش عمر ماندگاری آبزیان اقتصادی کشور به امضاء رسید.

بر پایه این گزارش، در جلسه ای که با حضور دکتر رییس سازمان دامپزشکی کشور و دکتر مطلبی رییس موسسه تحقیقات شیلات ایران و مدیران ذیربط در موسسه تحقیقات شیلات تشکیل شده بود، دکتر مطلبی ضمن تشریح وظایف و نقاط مشترک همکاری و بیان نقاط قوت و ضعف همکاری ها تاکنون، خواستار توسعه همکاری ها با توجه به تغییر سیاست ها شد.

در ادامه دکتر شریف روحانی معاون تحقیقاتی موسسه، اقدام به ارائه گزارش عملکرد موسسه در حوزه بهداشت، بیماری ها، بیوتکنولوژی و فرآوری آبزیان نمود و اعضاء حاضر در جلسه دیدگاه های خود برای توسعه همکاری ها را ارائه دادند. سپس دکتر دستور با بیان سیاست های سازمان دامپزشکی در اجرای برنامه و سیاست های دولت و چگونگی بهره گیری از تعاملات بین بخشی خصوصاً همکاری با موسسه تحقیقات شیلات اعلام داشت: امیدواریم که با افزایش و توسعه همکاری ها بتوانیم گام موثری در رفع مشکلات موجود در صنعت بهداشت و بیماری ها و فرآوری آبزیان برداریم و در این راه به اهداف از پیش تعیین شده برسیم.

لازم به ذکر است که مدت زمان این تفاهم نامه ۴۸ ماه و مجری مسئول پروژه موسسه تحقیقات شیلات ایران می باشد همچنین در این تفاهم نامه موسسه متعهد گردید درخصوص انتخاب شیوه های تحقیق از بهترین روش ها و دستورالعمل ها استفاده نماید و پیشرفت پروژه را به اطلاع سازمان دامپزشکی کشور برساند.

همچنین موسسه متعهد گردید نتایج حاصل از پروژه را به صورت مشترک منتشر نماید و همکاران سازمان دامپزشکی و ادارات تابعه را به عنوان همکار در اسناد پروژه ها منظور نماید.

در این تفاهم نامه، سازمان دامپزشکی متعهد گردید که نسبت به پرداخت به موقع اعتبارات طبق ماده ۴ این قرارداد و تبصره آن اقدام نماید و پس از دریافت گزارشات مرحله ای و نهایی، حداکثر ظرف مدت ۲۰ روز اعلام نظر نماید در غیراینصورت گزارشات تایید شده تلقی خواهد شد.

سازمان دامپزشکی نیز متعهد شد زمینه استفاده از آزمایشگاه های موجود خود را در کلیه استان های ساحلی و آزمایشگاه مرجع در تهران فراهم نماید و همچنین زمینه حضور همکاران موسسه جهت تهیه نمونه های مورد نیاز در مناطق محل اجرای پروژه را فراهم نماید.

تبدیل ایزایکو به منطقه آزاد در دست بررسی است

روی کشور گذاشته اما کماکان چرخ صنعت به دست متخصصان داخلی در حال حرکت است. وی ادامه داد: با تدابیر ویژه دولت در وزارت صنایع مشکلات هموار شده و امروز شاهد دستیابی به پیشرفت های برجسته ای در کشور هستیم. وی همچنین در ادامه خطاب به دست اندرکاران امور صنایع دریایی افزود: چه در استان و چه در دولت و وزارت صنایع و نمایندگان مجلس آمادگی حمایت از صنایع دریایی وجود دارد. وی همچنین افزود: حال که ظرفیت مطلوب در کنار امکاناتی مناسب در غرب بندرعباس برای ساخت شناورهای غول پیکر به وجود آمده باید به نحو مطلوب در راستای تحول اساسی در این بخش گام برداریم.

استاندار سابق هرمزگان گفت: بررسی ها در راستای تبدیل منطقه کشتی سازی ایزایکو به منطقه آزاد ادامه دارد.

بر پایه این گزارش، حسین هاشمی تختی در حاشیه مراسم به آباندازی سومین کشتی اقیانوس پیمای ساخت داخل در مجتمع ایزایکو به طرح تبدیل مجتمع ایزایکو در منطقه آزاد اشاره و افزود: در حال کار بر روی این طرح هستیم و پیگیری ها در این راستا ادامه دارد.

وی با اشاره به ساخت شناورها در مجتمع ایزایکو اظهار داشت: کارهای بزرگی که در صنعت دریایی صورت گرفته و در حال تداوم است نشان از خودباوری و توانمندی مردان ایران زمین دارد. وی ادامه داد: با تمام مشکلاتی که دشمن در پیش



ترانزیت حدود ۴ میلیون تن انواع کالا از کشور

طی ۵ ماه نخست سال جاری، ۳ میلیون و ۸۵۸ هزار تن انواع کالاها از کشور ترانزیت شده، که ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تن، معادل ۹۱ درصد آن، از راه جاده و ۳۵۸ هزار تن، معادل ۹ درصد آن، با وسایل نقلیه ی ریلی حمل شده است.

بر پایه این گزارش، "دکتر شهریار افندی زاده" معاون وزیر و رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای با اعلام این خبر افزود: "در مدت زمان یادشده، در بین مرزهای کشور، بندرعباس با ۴۱ درصد، فعال ترین مرز کشور در زمینه ی ترانزیت ورود کالا به شمار می رود. پس از آن، مرزهای پرویزخان، بازرگان، سرخس و باشماق، به ترتیب با ۱۴، ۱۱، ۶ و ۴ درصد، به عنوان فعال ترین مرزهای کشور در ورود کالاهای ترانزیت محسوب می شوند."

نماینده ی ویژه ی دولت در امر ترانزیت، با بیان این که از مجموع کالاهای ترانزیت شده، یک میلیون و ۱۲۳ هزار تن مواد نفتی و ۲ میلیون و ۷۳۵ هزار تن را مواد غیرنفتی تشکیل می دهند، افزود: "عمده ترین کالاهای غیرنفتی، مشتمل بر مواد سوختی، کالاهای ساختمانی، وسایل نقلیه ی باری و مسافری، مواد غذایی و محصولات کشاورزی به ترتیب، ۲۸، ۷، ۴ و ۳ درصد از حمل و نقل را شامل می شوند."

وی درخصوص عملکرد مرزهای کشور در ترانزیت خروج کالا اظهار داشت: "طی مدت یادشده، بندر امام با ۱۸ درصد، فعال ترین مرز در زمینه ی ترانزیت خروج کالا از کشور به شمار می رود و پس از آن، مرزهای دوغارون با ۱۳ درصد و بندرعباس و سرخس با ۸ درصد در رده های بعدی قرار دارند." "دکتر افندی زاده" با اشاره به این که جریان ترانزیت کالا عمدتاً از مرزهای شمالی و جنوبی کشور در حال شکل گیری است، خاطرنشان کرد: "توجه همزمان به مبادی ورودی و خروجی کالا در شمال - جنوب و شرق - غرب کشور که تکمیل کننده ی کریدورهای بین المللی هستند، جایگاه ایران را در این صنعت مستحکم می کند."

معاون وزیر راه و شهرسازی، تصریح کرد: "وجود ترکیه در مرزهای غربی کشور که قاره ی آسیا را به اروپا متصل می کند و همچنین، کشورهایی مانند: عراق، افغانستان، پاکستان و هند که به ورود کالاهای اولیه نیازمند هستند، از پتانسیل های موجود در فعال کردن کریدور شرق به غرب کشور محسوب می شود."

رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، ضرورت تقویت و توسعه ی زیرساخت برای فعال سازی ترانزیت را یادآور شد و اظهار داشت:

"در راستای توسعه ی زیرساخت ها در سایر بخش های ترانزیتی و حمل و نقلی، در حوزه ی زیرساخت حمل و نقل جاده ای، در سال جاری اختصاص بیش از ۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای نگهداری و بهسازی مطلوب راهها، به ویژه راه های ترانزیتی و شریانی از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و ادارات کل راه و ترابری استان ها پیش بینی شده است که صرف این اعتبارات برای بهسازی و تجهیز راهها، شرایط مناسبی را نسبت به گذشته در بخش جاده ای و به منظور ترانزیت آسان کالا مهیای می کند."

طی همایشی در سازمان بنادر و دریانوردی از دستگاه‌های نظارتی درخواست شد

تسهیل حضور کارشناسان در اجلاس‌های بین‌المللی دریایی

ایرانی در ۱۷ اجلاس حضور مؤثر داشته است؛ در حالی که این رقم در سال گذشته تعداد ۱۵ نشست بوده است. علاوه بر این در سال ۲۰۱۰ میلادی، جمهوری اسلامی ایران ۴۷ سند پیشنهادی به آیمو ارائه کرده است و در این زمینه پیشرفت قابل ملاحظه‌ای نسبت به دو سال ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ میلادی مشاهده می‌شود.

«استیری»، همچنین به دستور کارهای مهم و با اولویت تام سازمان بنادر و دریانوردی اشاره کرد و اقدامات سازمان در جهت آمادگی برای ممیزی داوطلبانه در سال جاری را مؤثر دانست.

همچنین در این همایش، «عباس نژاد»، کارشناس اداره کل سازمان‌های تخصصی، در خصوص زمان ممیزی داوطلبانه از ۳۰ مهرماه لغایت ۸ آبان ماه سال جاری و اقدامات انجام شده مبنی بر داشتن آمادگی لازم برای پاسخ‌گویی به ممیزین آیمو گزارش داد و با یادآوری این نکته که ممیزی آیمو، از کشور عضو آن سازمان است و نه تنها مرجع دریایی آن کشور، اضافه کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی اصلی مسایل حاکمیتی در بخش دریایی کشور، مورد ممیزی قرار خواهد گرفت.»

«علی اکبر مرزبان»، نماینده سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو، چهارمین سخنران این همایش بود که در خصوص جایگاه نماینده دائم در سازمان جهانی دریانوردی و وضعیت اسناد پیشنهادی جمهوری اسلامی ایران به آیمو سخنرانی ایراد کرد. وی با اعلام جایگاه ششم ایران و همترازی با کشور انگلیس در ارسال اسناد به آیمو، خواستار مشارکت هرچه بیش تر افراد، ارگان‌های دریایی، سازمان‌ها، متخصصین و کارشناسان امور دریایی در مباحث روز آیمو شد.

این همایش با اعطای لوح تقدیر به برگزیدگان و فعالان کمیته‌های بررسی اسناد آیمو از سوی ارگان‌های دریایی کشور، به کار خود پایان داد.

نشست بررسی جایگاه جمهوری اسلامی ایران در مجامع بین‌المللی دریانوردی، واکنش مدیران سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به کاهش ۸۰ درصدی حضور کارشناسان دریایی و چاره‌جویی برای حل مشکلات اداری مربوط به اعزام هیأت‌های نمایندگی ایران در مجامع بین‌المللی را به دنبال داشت.

در این سمینار که نمایندگان، کارشناسان و مدیران بخش‌های خصوصی، مؤسسات رده‌بندی، شرکت‌های کشتیرانی و نفتکش، NGOها و سازمان بنادر و دریانوردی حاضر بودند؛ معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن تقدیر از مساعی اعضای جامعه دریایی در جهت ارتقا و سربلندی جمهوری اسلامی ایران در مجامع بین‌المللی، بر ضرورت تسهیل حضور کارشناسان در اجلاس‌های بین‌المللی تأکید کرد و آن را حایز اهمیت دانست.

«سعید ایزدیان»، همچنین با اشاره به موضوع دزدی دریایی و شعار روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۱ میلادی با عنوان «همگرایی در واکنش‌ها به معضل دزدی دریایی»، انجام اقدامات همه جانبه در جهت رفع این معضل بین‌المللی را یادآور شد.

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی نیز، در خصوص جایگاه جمهوری اسلامی ایران در آیمو و اهداف سازمان بنادر و دریانوردی به منظور تقویت جایگاه فعلی سخنانی ایراد کرد. «سید علی استیری» با اشاره به روند تشکیل کمیته‌های داخلی بررسی اسناد آیمو و حضور در اجلاس‌های آیمو گفت: «جمهوری اسلامی ایران از لحاظ میزان حضور در اجلاس‌های مختلف آیمو، در ردیف بیست و هشتم تاسی و دوم کشورهای عضو قرار دارد و مقایسه‌ی آمار چهارماهه اول سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ حاکی از آن است که در سال جاری، هیأت





سعیدایزدیان:

برای تثبیت اقتدار دریایی کشور، لازم است به رغم اقدامات ارزشمند انجام شده، همه‌ی ارگان‌های دریایی بایک توجه جدی، به سمت تولید و طراحی تکنولوژی حرکت کنند.

ادامه ضمن ارایه‌ی آمار میزان حضور ایران در اجلاس‌ها و نشست‌های مختلف آی‌مو، از پیشرفت قابل ملاحظه‌ی ایران در ارایه‌ی ۴۷ سند پیشنهادی به آی‌مو در سال ۲۰۱۰ میلادی در مقایسه با سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ خبر داد.

فعالیت ۱۵ کمیته‌ی بررسی اسناد آی‌مو در سازمان بنادر

«سید علی استیری» با بیان این که در سازمان بنادر، تعداد ۱۵ کمیته‌ی بررسی اسناد، معادل کمیته‌های آی‌مو فعالیت دارد، از کمیته‌های ایمنی دریانوردی (MSC)، کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی (MEPC)، کمیته‌ی تسهیل (FAL) و کمیته‌ی حقوقی (LEG)، به عنوان کمیته‌های اصلی و از کمیته‌های ایمنی ناوبری (NAV)، کمیته‌ی فرعی ارتباطات دریایی و تجسس و نجات (COMSAR)، حفاظت در مقابل آتش (FP) و کالاهای خطرناک و خشک و کانتینر (DSC)، به عنوان کمیته‌های فرعی نام برد. به گفته‌ی مدیرکل سازمان‌های تخصصی، در سال گذشته تعداد ۱۷۴ نفر از سازمان مرکزی، ۱۲۷ نفر از نمایندگان بنادر و ۲۰۷ نفر از سایر ارگان‌های دریایی، در کمیته‌های تخصصی بررسی اسناد آی‌مو شرکت داشته‌اند که در مجموع ۵۰۸ نفر در سال ۱۳۸۹ در کار کارشناسی اسناد آی‌مو حضور یافته‌اند. این کارشناس امور دریایی با اعلام تعداد شرکت‌کنندگان در کمیته‌های تخصصی بررسی اسناد در چهارماهه‌ی اول سال ۱۳۹۰، این تعداد را برای نمایندگان سازمان مرکزی ۵۸ نفر، برای نمایندگان بنادر، ۴۶ نفر و برای سایر ارگان‌های دریایی، معادل ۶۲ نفر برشمرد که در مجموع، این تعداد به ۱۵۶ نفر

طراحی تکنولوژی حرکت کنند.»

چالش عدم حضور کارشناسان دریایی در مباحث روز آی‌مو

معاون امور دریایی سازمان بنادر در بخش دیگری از سخنان خود در این سمینار، با اشاره به رتبه‌ی ششم ایران در ارائه‌ی سند به کمیته‌های تخصصی سازمان بین‌المللی دریانوردی، عدم حضور کارشناسان دریایی و ارتباط نامناسب بخش ساخت و تعمیر شناورها، صنایع کشتی‌سازی با سازمان بنادر را یکی از موضوعات چالش‌برانگیز این سازمان برشمرد و با اعلام تحریم‌های مضاعف اروپا و آمریکا، از ارگان‌های دریایی خواست تا با مشارکت بیش‌تر با سازمان بنادر، ضمن پر کردن این خلأ، راه‌کارهای مقابله با تحریم کشتی‌رانی‌ها، شرکت تایدواتر، قطع ارتباط مؤسسات رده‌بندی و سایر مسائل را در کمیته‌های ویژه ترسیم کنند.

«ایزدیان» همچنین، دزدی‌های دریایی را به‌منزله‌ی یک معضل جهانی و تهدیدکننده‌ی حمل‌ونقل دریایی در دنیا ارزیابی کرد که با توجه به شعار «همکاری و هم‌فکری در مقابله با دزدی دریایی»، وجود کمیته‌های ویژه در بخش دریایی سازمان بنادر، برای اتخاذ تدابیر و برنامه‌ریزی‌مدون را ضروری می‌نماید.

تسهیل حضور کارشناسان در اجلاس‌های بین‌المللی

«ایزدیان» در پایان سخنان خود، از دستگاه‌های نظارتی و وزارت امور خارجه خواست با توجه به وجه بین‌المللی تصمیمات در حوزه‌ی حمل‌ونقل دریایی و صنعت دریانوردی، ضمن رفع مشکلات اداری اعزام کارشناسان، حضور کارشناسان سازمان بنادر و سایر ارگان‌های دریایی در اجلاس‌های بین‌المللی دریایی را تسهیل کنند.

به گفته‌ی معاون امور دریایی سازمان بنادر، خلأ حضور کارشناسان ایرانی در نشست‌های تصمیم‌گیری آی‌مو، در نهایت باعث تضعیف ایران در مجامع مهم دریایی بین‌المللی خواهد شد؛ در صورتی که طی چند سال گذشته، ایران به‌ویژه در بخش‌های فنی آی‌مو حرف‌های زیادی برای بیان داشته است.

مدیرکل سازمان‌های تخصصی سازمان

بنادر تشریح کرد:

بررسی و تحلیل علل کاهش سطح مشارکت ایران در مجامع بین‌المللی

مدیرکل سازمان‌های تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی در تشریح و تبیین جایگاه ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی، به روند تشکیل کمیته‌های داخلی بررسی اسناد آی‌مو و حضور در اجلاس‌ها پرداخت و در

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، از فرصت‌سوزی بین‌المللی خبر داد: تبعات خلأ حضور در تصمیم‌گیری‌های آی‌مو

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان سخنران اول سمینار سالانه‌ی بررسی جایگاه ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، با اشاره به وجود ناوگان بزرگ تجاری نفتی و غیرنفتی ایران در دریاهای، بر استفاده از منابع و فن‌آوری‌های نوین، آموزش و تربیت نیروی انسانی و حضور در مجامع بین‌المللی به‌منظور ارتقای جایگاه کشور در سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی تأکید کرد.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر، ماهیت حمل‌ونقل دریایی را امری بین‌المللی دانست و در ادامه از دست‌آوردهای علمی و فنی ایران در زمینه‌های مختلف دریایی و پیشرفت در بخش‌هایی چون صنعت کشتی‌سازی و صنایع دریایی خبر داد.

استفاده‌ی مطلوب از ممیزی اختیاری

«سعیدایزدیان» در بخش دیگری از سخنانش به موضوع «ممیزی اختیاری آی‌مو از ایران» پرداخت و با اعلام این که این ممیزی در سال ۲۰۱۵ میلادی به صورت اجباری از کشورهای عضو سازمان جهانی دریانوردی به عمل خواهد آمد، ممیزی اختیاری را یک «فرصت مناسب» دانست و اظهار داشت: «ممیزی اختیاری در همراه امسال توسط کارشناسان آی‌مو، در بنادر کشور (سه بندر انزلی، امام‌خمينی و شهید رجایی) انجام می‌شود که لازم است از تجارب بین‌المللی و این فرصت مناسب، به‌منظور اجرای الزامات مورد نظر آی‌مو در بخش‌های مختلف دریایی، به‌طور مطلوب استفاده کنیم.»

وی در ادامه گفت: «استفاده‌ی درست از ممیزی اختیاری، راه را برای اجرای بدون دغدغه‌ی ممیزی اجباری در سال ۲۰۱۵ هموارتر خواهد کرد.»

اهتمام ارگان‌های دریایی به مسائل دریامحور

عضو هیأت عامل سازمان بنادر با تأکید بر این که تحریم‌ها و رکود اقتصادی حاکم بر دنیا، شرایط ویژه‌ای را برای حمل‌ونقل دریایی ایجاد کرده، از همه‌ی ارگان‌های دریایی کشور خواست تا در سال جاری اقتصادی، به مسائل و مباحث دریامحور اهتمام و تأکید جدی داشته باشند.

«ایزدیان» در ادامه خاطرنشان کرد: «برای تثبیت اقتدار دریایی کشور، لازم است به رغم اقدامات ارزشمند انجام شده، همه‌ی ارگان‌های دریایی با یک توجه جدی، به سمت تولید و



**سید علی استیری؛
در حال حاضر، مسایل امنیتی و سیاسی، دست‌آویزی
برای برخورد غیر منصفانه‌ی برخی از کشورها با
دریانوردان ایرانی شده است.**

موفقیت موجب کسب رتبه‌ی ششم توسط ایران در میان کشورهای عضو از حیث ارایه‌ی سند شد.»

ارایه‌ی سند به کمیته‌های فنی و حقوقی برای اولین بار

«استیری» همچنین از ارایه‌ی سند به کمیته همکاری‌های فنی و حقوقی برای اولین بار توسط ایران طی دو سال گذشته خبر داد که عنوان یکی از آن اسناد، «رفتار منصفانه با دریانوردان» بود.

به گفته‌ی این مقام مسئول در سازمان بنادر، در ابتدای سال ۲۰۱۱ میلادی نیز، جمهوری اسلامی ایران همراه با چند کشور غربی، دو سند بسیار مهم و مؤثر مبتنی بر نظارت‌های حاکمیتی کشورهای عضو آیمو، به دو کمیته‌ی اصلی MSC و MEPC ارایه کردند که نشان‌دهنده‌ی جایگاه علمی و فنی جمهوری اسلامی ایران در آیمو است.

چهار دستور کار مهم و با اولویت آیمو

«سید علی استیری» در ادامه‌ی سخنان خود، «حملات مسلحانه و دزدی دریایی در آب‌های ساحلی کشور سومالی و خلیج عدن، تدوین مقررات الزام‌آور راجع به کاهش گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتی‌رانی... برخورد منصفانه با دریانوردان و اجرای ممیزی داوطلبانه‌ی دولت‌های عضو و انجام اقدامات لازم برای طی مراحل لازم‌الاجرا شدن ممیزی را به‌منزله‌ی اولویت‌های چهارگانه‌ی سازمان جهانی دریانوردی عنوان کرد و بازنگری آیین‌نامه‌ی ROها و تدوین راه‌کارهای لازم برای نظارت مطلوب دولت‌های عضو آیمو را نیز به این اولویت‌ها اضافه کرد.

مدیرکل سازمان‌های تخصصی، درباره‌ی اقدامات انجام‌شده راجع به دزدی مسلحانه در سواحل سومالی و خلیج عدن، به اعزام نیروهای نظامی به سواحل سومالی و خلیج عدن به‌منظور مقابله با دزدان دریایی، تدوین راهنماها و مقررات ایمنی برای کاهش دزدی‌های دریایی و تدوین طرح استفاده از نیروهای مسلح بخش خصوصی بر روی کشتی‌های تجاری اشاره کرد.

وی در خصوص اقدامات انجام‌گرفته برای کاهش گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتی‌رانی توسط آیمو، به اجرای اصلاحات در آیین‌نامه‌ها اشاره کرد و بهینه‌سازی مصرف سوخت از بُعد عملیاتی و طراحی کشتی‌های جدید با موتورهای پرتوان به‌منظور کاهش مصرف سوخت از بُعد فنی را، به عنوان اقدامات انجام‌شده برشمرد.

**مسایل سیاسی، دست‌آویزی برای
برخورد غیر منصفانه با دریانوردان**
مدیرکل سازمان‌های تخصصی سازمان بنادر

این روند را سبب ایجاد لطمات جبران‌ناپذیر بر وجهه‌ی جمهوری اسلامی ایران در نهادهای تخصصی دریانوردی ارزیابی کرد.

بررسی تحلیلی علل کاهش مشارکت

مدیرکل سازمان‌های تخصصی سازمان بنادر، در تحلیل دلایل اصلی کاهش مشارکت ایران در بررسی اسناد آیمو و اعزام هیأت‌های ایرانی به سازمان بین‌المللی دریانوردی، به سه علت اساسی و محوری اشاره کرد و گفت: «افزایش مراحل اداری برای اعزام نمایندگان سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی کشور، کاهش انگیزه‌ی لازم برای شرکت در کمیته‌های کارشناسی ناشی از عدم توفیق و حضور کامل و مستمر هیأت‌های نمایندگی ایران در اجلاس و صرفه‌جویی‌های اقتصادی به‌رغم ابعاد بسیار مهم حاکمیتی موضوع، دلایل اصلی کاهش این مشارکت می‌تواند باشد.

ایران در شمار ۱۵ کشور اول ارایه‌دهنده‌ی سند به آیمو

به گفته‌ی «استیری» در سال ۲۰۰۸ میلادی، تعداد ۱۵ کشور اول عضو آیمو با ارایه‌ی ۵۶۲ سند، حدود ۷۹ درصد کل اسناد ارایه‌شده از سوی دولت‌ها را به خود اختصاص دادند و در سال ۲۰۰۹ میلادی، این میزان به‌طور تقریبی به ۸۲ درصد رسید.

وی اضافه کرد: «اسناد ارایه‌شده توسط این کشورها نه تنها از لحاظ کمیت، بلکه از نظر کیفیت نیز، از حجم و میزان اثرگذاری بسیار قابل توجه‌ای برخوردار بود.

این مقام مسئول، در ادامه با بیان این‌که ایران جزو ۱۵ کشور ارایه‌دهنده سند به آیمو قلمداد می‌شود، تأکید کرد: «عمده‌ی این اسناد، مبنای تدوین کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها، قطع‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها و اصلاحیه‌ها قرار می‌گیرند.»

مدیرکل سازمان‌های تخصصی گفت: «جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۱۰ میلادی، تعداد ۴۷ سند به آیمو ارایه کرد که به‌نسبت دو سال ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ پیشرفت قابل‌ملاحظه‌ای محسوب می‌شود. این

رسیده است.

«استیری» همچنین، مجموع کارشناسان ایرانی در اجلاس‌های آیمو در سال ۱۳۸۹ را ۷۵ نفر عنوان کرد که این تعداد در چهار ماه سپری‌شده از سال ۱۳۹۰، تنها ۲۹ نفر بوده است که نسبت به مدت مشابه در سال ۱۳۸۹، کاهش داشته است.

کاهش ۸۰ درصدی اعزام هیأت‌های نمایندگی ایران به اجلاس آیمو

این مقام مسئول در سازمان بنادر، در تشریح وضعیت مشارکت جمهوری اسلامی ایران در اجلاس‌های آیمو، گفت: «جمهوری اسلامی ایران از لحاظ میزان حضور در اجلاس‌های مختلف سازمان بین‌المللی دریانوردی، در ردیف بیست‌وهشتم تا سی‌ودوم کشورهای عضو قرار دارد.»

«سید علی استیری» در ادامه از کاهش ۸۰ درصدی مشارکت ایران در اجلاس‌ها و نشست‌های تخصصی آیمو خبر داد و آن را ناشی از مشکلات اداری برای اعزام هیأت‌های نمایندگی ایران دانست.

کارشناس امور دریایی سازمان بنادر، ادامه‌ی





علی اکبر مرزبان؛

سازمان بین‌المللی دریانوردی ۱۶۹ دولت عضو دارد و دولت‌های عضو بسته به میزان ظرفیت، وابستگی به صنعت دریانوردی، منافع ملی دریایی و اوضاع و احوال حاکم بر کشور و روابط بین‌المللی با آی‌مو ارتباط برقرار می‌کنند.

نگارش کتاب توسعه‌ی صنعت و حقوق بین‌المللی دریایی

علی اکبر مرزبان در بخش دیگری از سخنان خود از نگارش و چاپ کتاب ۵۰۰ صفحه‌ای با عنوان سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در توسعه‌ی صنعت و حقوق بین‌المللی دریایی خبر داد و توضیح داد: نگارش این کتاب یک پروژه سه‌ساله است که عمدتاً در ساعات غیراداری نوشته می‌شود. مرزبان ابراز امیدواری کرد که نگارش این کتاب تا پایان سال جاری به اتمام برسد و بهار سال آینده به چاپ برسد. به گفته‌ی نماینده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی در آی‌مو، کتاب مذکور اولین کتابی است که در سطح بین‌المللی به نگارش درمی‌آید و مرکز اطلاعات و معلومات آی‌مو از آن استقبال کرد و خواستار چاپ آن به زبان انگلیسی شد.

تعامل با نمایندگان دولت‌های عضو

مرزبان تعامل با نمایندگان دولت‌های عضو، مقامات و کارکنان آی‌مو را به عنوان محور سوم فعالیت‌های نمایندگی سازمان در آی‌مو برشمرد و آن را ایفای نقش پل ارتباطی میان سازمان و آی‌مو قلمداد کرد. وی در اعلام فعالیت‌های نمایندگی در این زمینه به برقراری ارتباط و تعامل نزدیک با نمایندگان دایم دولت‌ها، حضور معاون بخش حفظ محیط زیست دریایی آی‌مو در نشست ICOPMAS و برگزاری جلسات با مسئولان آی‌مو و تبادل نظر در خصوص مسایل مختلف اشاره کرد.

تصمیم‌گیری‌های بین‌المللی دریایی تبدیل شده است

نماینده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی در آی‌مو با تشریح مأموریت‌ها و فعالیت‌های نمایندگی این سازمان در نشست‌ها و کمیته‌های سازمانی جهانی دریانوردی، به عملکرد یک سال گذشته (سال ۲۰۱۰) و هفت‌ماهه‌ی سال ۲۰۱۱ نمایندگی سازمان بنادر پرداخت. علی‌اکبر مرزبان اهداف نمایندگی سازمان بنادر و دریانوردی در آی‌مو را اهداف فنی و تخصصی و اهداف سیاسی و دیپلماتیکی عنوان کرد و گفت: سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) ۱۶۹ دولت عضو دارد و دولت‌های عضو بسته به میزان ظرفیت، وابستگی به صنعت دریانوردی، منافع ملی دریایی و اوضاع و احوال حاکم بر کشور و روابط بین‌المللی با آی‌مو ارتباط برقرار می‌کنند.

مأموریت‌ها و فعالیت‌های محوری نمایندگی آی‌مو

مرزبان در ادامه «حضور در نشست‌های آی‌مو... استفاده از ظرفیت‌های فنی و تخصصی آی‌مو برای سازمان بنادر و انتقال اطلاعات و یافته‌ها... و تعاملات با نمایندگان دولتی عضو، مقامات و کارمندان آی‌مو و ایفای نقش پل ارتباطی میان سازمان بنادر و آی‌مو» را محورهای اصلی و سه‌گانه‌ی فعالیت‌های نمایندگی ایران در آی‌مو برشمرد و از حضور در ۲۵ نشست آی‌مو در سال ۲۰۱۰ و مشارکت در ۱۶ نشست این سازمان در هفت‌ماهه‌ی سال ۲۰۱۱ میلادی خبر داد.

معاون نماینده‌ی دایم ایران در آی‌مو در تشریح اقدامات انجام‌شده جهت استفاده از ظرفیت‌های فنی و تخصصی آی‌مو برای سازمان بنادر، از برگزاری دوره‌ی آموزشی تحقیقات سوانح دریایی توسط اساتید دانشگاه جهانی دریانوردی سوئد در تهران... اخذ بورسیه برای کارشناسان سازمان به‌منظور شرکت در دوره‌ی آموزشی یک‌ماهه در مرکز آموزش ایمنی و امنیت دریانوردی ایتالیا... و تعامل جهت اعزام دو تن از همکاران سازمان برای شرکت در سمینار امنیت دریانوردی در هلند با تولیت آی‌مو خبر داد.

به گفته‌ی مرزبان، هماهنگی برای حضور نماینده‌ی دیپکرل آی‌مو در کنفرانس بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS)... انعکاس اخبار و رویدادهای آی‌مو به سازمان‌های ذی‌ربط و سایت‌های تخصصی... نگارش بیش از چهل گزارش از نشست‌های آی‌مو... و اخذ مجوز حضور یکی از همکاران سازمان جهت دوره‌ی مدیریت پیشرفته بندری در بندر Le Haver فرانسه از دیگر اقدامات و فعالیت‌های نمایندگی سازمان بنادر در آی‌مو در سال ۲۰۱۰ میلادی محسوب می‌شود.

و دریانوردی، با تأکید بر برخورد منصفانه با دریانوردان، گفت: «در حال حاضر، مسایل امنیتی و سیاسی، دست‌آویزی برای برخورد غیرمنصفانه‌ی برخی از کشورها با دریانوردان ایرانی شده است.»

«استیری» در تشریح ابعاد برخورد غیرمنصفانه اظهار داشت: «این موضوع در کمیته‌ی حقوقی، از ابعاد مختلف قضایی، بالاخص در زمینه‌ی آرایه‌ی تسهیلات برای پیاده‌شدن دریانوردان، ترک کشتی برای بازگشت به وطن و همچنین تسهیلات رفاهی و پزشکی مطرح شده که این مسایل به کمیته‌ی تسهیل (FAL) نیز، ارجاع یافته است.»

برنامه‌های سازمان بنادر برای ارتقای جایگاه ایران در آی‌مو

کارشناس امور دریایی سازمان بنادر، در پایان با اعلام برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی به‌منظور ارتقای جایگاه جمهوری اسلامی ایران در آی‌مو، به تشریح این اهداف پرداخت و گفت: «ایجاد مکانیزم‌های انگیزشی مناسب برای بهره‌برداری از دانش و تجربه‌ی کارشناسان دریایی به‌منظور مشارکت در بررسی اسناد تخصصی دریایی و بندری... ارتباط مستمر رؤسا و دبیران کمیته‌های تخصصی با نماینده‌ی دایم سازمان در آی‌مو و ارسال دیدگاه‌های تخصصی و مهم به ایشان به‌منظور انجام راینی‌های لازم با نمایندگان دیگر کشورهای عضو آی‌مو و شناسایی نیروهای بالانگیزه، متخصص، باتجربه و علاقه‌مند به پیگیری و مشارکت در مباحث علمی و تخصصی آی‌مو، از جمله اهداف سازمان بنادر در ارتقای جایگاه ایران به شمار می‌آید.»

«استیری» با تأکید بر این‌که اقتدار دریایی ایران در سازمان‌های بین‌المللی و تخصصی دریایی و دریانوردی جهان، خواست جامعه‌ی حمل‌ونقل دریایی کشور است، در بیان اهداف دیگر این سازمان، از انعقاد قراردادهای مشاوره‌ای با دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی و آموزشی دریایی... شرکت فعال در گروه‌های کاری مکاتبه‌ای تشکیل شده در بین دو اجلاس کمیته‌ها، برگزاری سمینارهای علمی با حضور همه‌ی اعضای کمیته‌ها و بررسی دستورکارهای مهم و روزآمد آی‌مو و همچنین، آخرین تحولات دریایی بین‌المللی و شرکت در طرح ممیزی اختیاری آی‌مو به‌منظور شناسایی مشکلات و کاستی‌ها در اجرای الزامات سازمان بین‌المللی دریانوردی و برنامه‌ریزی به‌منظور رفع آن‌ها با هدف آماده‌سازی برای موفقیت در ممیزی اجباری آی‌مو در سال ۲۰۱۵ خبر داد.

مأموریت‌ها و عملکرد نمایندگی سازمان بنادر و دریانوردی در آی‌مو
ایران به کشوری تأثیرگذار بر روند



حسین عباس‌نژاد؛

مطابق قطع‌نامه‌ی شماره‌ی ۲۵ آیمو، ممیزی اختیاری در سه حوزه مسئولیت‌ها و وظایف کشور صاحب پرچم، مسئولیت‌ها و وظایف کشور صاحب بندر و مسئولیت‌ها و وظایف کشور ساحلی انجام می‌گیرد.

عملکرد هفت‌ماهه‌ی نمایندگی آیمو در سال ۲۰۱۱

این کارشناس مسئول سازمان بنادر در توضیح عملکرد هفت ماهه گذشته نمایندگی سازمان بنادر در آیمو ضمن اشاره به برگزاری دوره‌ی آموزشی تجسس و نجات دریایی در قالب تفاهم‌نامه همکاری آموزشی و فنی میان سازمان بنادر و آیمو، از برگزاری مراسم روز بین‌المللی نوروز در روز اول فروردین امسال در آیمو همزمان با برگزاری نشست کمیته‌ی طراحی و تجهیز کشتی خبر داد که با استقبال اعضای هیئت‌ها و کارکنان دبیرخانه‌ی آیمو همراه شد.

به گفته‌ی مرزبان، پیگیری موضوع نامزدی ایران برای انتخابات اعضای شورای آیمو و انجام رایزنی‌ها با مبادی ذی‌ربط سازمانی، حضور در نشست هیأت امنای دانشگاه جهانی دریانوردی در معیت مدیرعامل سازمان بنادر و پیگیری ارایه‌ی گزارش‌های مربوط به دریافت مواد نفتی مشمول کنوانسیون FUND92 و ارایه‌ی آن به مدیر صندوق، از جمله مهم‌ترین اقدامات و فعالیت‌های نمایندگی سازمان بنادر در آیمو طی هفت ماهه گذشته از سال ۲۰۱۱ بوده است.

تأثیرگذاری ایران بر روند تصمیم‌گیری‌های بین‌المللی دریایی

علی‌اکبر مرزبان در تبیین موفقیت‌ها و دست‌آوردهای حضور نمایندگی ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی، از تغییر نگرش کشورهای عضو آیمو نسبت به جمهوری اسلامی ایران و اعتقاد به ظرفیت‌های علمی، فنی و تخصصی بخش دریایی کشور سخن

گفت و بر تأثیرگذار بودن ایران در روند تصمیم‌گیری‌های بین‌المللی دریایی تأکید کرد.

به گفته‌ی وی، نیابت کاپیتان شهبا در کمیته‌ی تهیه‌ی پیش‌نویس متن پروتکل اصلاحی، انتخاب نماینده سازمان بنادر به عنوان نایب رئیس اجلاس مشورتی دائم دولت‌های عضو کنوانسیون لندن و انتخاب نماینده‌ی سازمان بنادر به عنوان نایب‌رئیس کلوپ نمایندگان ثابت دولت‌های عضو آیمو، از دیگر موفقیت‌های ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی طی هفت ماه گذشته از سال ۲۰۱۱ بوده است.

نایب‌رئیس کمیته‌ی اجرایی ممیزی آیمو: هدف ممیزی، ایجاد مکانیزمی برای همکاری بین دولت‌هاست

ممیزی داوطلبانه‌ی آیمو، موضوعی بود که حسین عباس‌نژاد، کارشناس مسئول سازمان‌های تخصصی سازمان بنادر، به آن پرداخت و با اعلام شعار «کشتیرانی امن، ایمن و کارا در اقیانوس‌های پاک» به اهداف سازمان بین‌المللی دریانوردی در اجرای ممیزی اختیاری از کشورهای عضو این سازمان اشاره کرد.

کارشناس دریایی سازمان بنادر با بیان این‌که آیمو با اجرای ممیزی اختیاری به دنبال ایجاد سیستمی برای همکاری بین دولت‌ها در زمینه‌ی وضع مقررات و طرز عمل دولت‌ها در خصوص انواع مسائل فنی مؤثر در کشتیرانی تجاری بین‌المللی، تصویب بهترین استانداردهای عملی برای ایمنی دریانوردی و جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها است، دیگر اهداف بین‌المللی دریانوردی در اجرای طرح ممیزی اختیاری را تهیه‌ی پیش‌نویس کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها، سایر اسناد بر حسب لزوم و رسیدگی به مسائل مربوط به دریانوردی محول‌شده به آیمو از طرف یکی از ارگان‌ها و سازمان‌های تخصصی، تسهیل مبادله‌ی اطلاعات و مشورت بین اعضا و نظارت بر حسن اجرای مصوبات توسط کشورهای عضو برشمرد.

به گفته‌ی عباس‌نژاد، فراهم کردن مکانیزمی جهت همکاری بین دولت‌ها در ارتباط با کلیه عوامل مؤثر بر تجارت و کشتیرانی بین‌المللی، تدوین استانداردهایی برای ارتقای ایمنی دریانوردی، ارتقای کارایی دریانوردی، کنترل جلوگیری و مقابله با آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، هدف اصلی آیمو از انجام طرح ممیزی قلمداد می‌شود.

مبنا و حوزه‌ی ممیزی اختیاری

نایب‌رئیس کمیته‌ی اجرایی ممیزی آیمو در بخش دیگری از سخنان خود با اعلام این‌که

پایه‌ی ممیزی اختیاری بر اساس قطع‌نامه‌ی شماره‌ی ۹۹۶ مصوب بیست‌وپنجمین اجلاس مجمع آیمو است، افزود: قطع‌نامه‌ی شماره‌ی ۹۷۴ مصوب بیست‌وچهارمین اجلاس مجمع عمومی آیمو، روش اجرایی و ساختار انجام ممیزی را تعیین می‌کند.

به گفته‌ی عباس‌نژاد، ممیزی داوطلبانه شامل کنوانسیون‌ها و آیین‌نامه‌های بین‌المللی لازم‌الاجرائی می‌شود که کشور عضو آیمو آن‌ها را پذیرفته است.

عباس‌نژاد، با بیان این‌که حوزه‌ی ممیزی در سه بخش تعریف شده، اضافه کرد: مطابق قطع‌نامه‌ی شماره‌ی ۲۵ آیمو، ممیزی اختیاری در سه حوزه مسئولیت‌ها و وظایف کشور صاحب پرچم، مسئولیت‌ها و وظایف کشور صاحب بندر و مسئولیت‌ها و وظایف کشور ساحلی انجام می‌گیرد.

دامنه‌ی شمول ممیزی

نایب‌رئیس کمیته‌ی اجرایی ممیزی آیمو همچنین با تأکید بر اینکه ممیزی مذکور از دولت کشور عضو (Member State) صورت می‌گیرد، سازمان بنادر و دریانوردی را متولی اصلی این طرح و سازمان‌های محیط زیست، نقشه‌برداری، جغرافیایی ارتش، هواشناسی و ارتباطات رادیویی را نیز در این فرایند دخیل دانست.

عباس‌نژاد، درباره‌ی دامنه‌ی شمول ممیزی آیمو با بیان این‌که کلیه‌ی مقررات بین‌المللی که دولت کشور عضو در زمینه‌های مختلف به آن‌ها ملحق شده شامل این ممیزی می‌شود، این مقررات را ایمنی جان اشخاص در دریا، جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، خطوط بارگیری کشتی‌ها، اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها، مقررات جلوگیری از تصادم در دریا، استانداردهای آموزشی، صدور گواهی‌نامه و نگهبانی در دریا، کلیه‌ی پروتکل‌های مربوط به کنوانسیون‌های مذکور و کلیه‌ی آیین‌نامه‌هایی که به‌واسطه‌ی کنوانسیون‌های مذکور لازم‌الاجرا هستند، نام برد.

۶۲ کشور داوطلب انجام ممیزی

کارشناس مسئول سازمان بنادر در بخش دیگری از سخنان خود، از داوطلبی ۶۲ کشور عضو آیمو که مجموعاً ۳۷ درصد کشورهای عضو این سازمان را تشکیل می‌دهند، به عنوان ممیزین اختیاری خبر داد و ایران را جزو کشورهای پیشرو در اعلام داوطلبی برشمرد.

به گفته‌ی این مقام مسئول، تعداد ممیزین معرفی‌شده به آیمو، ۱۸۳ نفر از ۵۳ کشور هستند که تاکنون از ۴۸ کشور عضو و وابسته ممیزی به عمل آورده‌اند. عباس‌نژاد این را هم اضافه کرد که تا پایان

سال ۲۰۱۱ از ۹ کشور دیگر نیز ممیزی اختیاری به عمل خواهد آمد.

سال ۲۰۱۱ پایان ممیزی اختیاری آیمو

نایب‌رییس کمیته‌ی اجرایی ممیزی آیمو، با اعلام سال ۲۰۱۲ به عنوان پایان انجام ممیزی اختیاری آیمو، سال ۲۰۱۳ را تنظیم برنامه‌ی انجام ممیزی اجباری از کشورهای عضو و تصویب قطع‌نامه‌ی اجباری‌سازی ممیزی در اجلاس ۲۸ مجمع آیمو عنوان کرد.

به گفته‌ی عباس‌نژاد، در سال ۲۰۱۴، آماده‌سازی برای شروع طرح ممیزی اجباری صورت می‌گیرد، سال ۲۰۱۵ میلادی را زمان آغاز ممیزی اصلی برای همه‌ی کشورهای عضو دانست.

نایب‌رییس کمیته‌ی اجرایی آیمو همچنین از بررسی و اعلام بودجه‌ی مورد نیاز برای تأسیس نیازهای سخت‌افزاری و نرم‌افزاری سازمان بنادر به‌ویژه تدوین، به‌روزرسانی و هماهنگ‌سازی قوانین و مقررات فنی و اجرایی ملی مطابق با قوانین و مقررات حاکم در جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از اقدامات مهم در راستای آماده‌سازی انجام ممیزی خبر داد و استخراج وظایف و مسئولیت‌های ناشی از الزامات ملی و بین‌المللی دریایی، تنظیم موافقت‌نامه‌های لازم با سازمان‌های مرتبط در کشور و تدوین طرح‌های لازم با ساماندهی شرح وظایف پست‌های حاکمیتی در سازمان بنادر و دریانوردی را از اهم اقدامات برای اجرای

ممیزی مطلوب در بنادر ایران عنوان کرد.

سازمان‌های مرتبط با ممیزی

به گفته‌ی عباس‌نژاد، سازمان‌های حفاظت از محیط زیست، انرژی اتمی، نقشه‌برداری، هواشناسی، بنادر تحت پوشش وزارت نفت و سایر ارگان‌ها نیز در ممیزی اختیاری امسال دخالت دارند.

کارشناس مسئول سازمان‌های تخصصی سازمان بنادر خاطرنشان کرد که سازمان انرژی اتمی در رابطه با مواد خطرناک و نیاز به تست و تأیید بسته‌بندی آن‌ها و همکاری با سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه‌ی اختیارات قانونی مورد ممیزی قرار می‌گیرد. ■



یافته‌های ممیزی از ۴۸ کشور عضو

عباس‌نژاد، همچنین در تشریح یافته‌ها و اشکالات به‌دست‌آمده از ۴۹ کشور ممیزی‌شده، مشکلات این کشورها را در مباحث مستندسازی، آموزش بازرسین در اجرای مقررات بین‌المللی، نقص تدوین قوانین و مقررات ملی جهت اجرای مقررات لازم‌الاجرا و اشکالات در ضمانت اجرایی مقررات بین‌المللی در کشور عضو عنوان کرد. وی همچنین عدم استمرار در ارزیابی و ارتقای کیفی را یکی دیگر از چالش‌های کشورهای ممیزی‌شده در طرح ممیزی اختیاری برشمرد.

اقدامات سازمان بنادر برای اجرای

ممیزی

عباس‌نژاد همچنین با بیان این‌که با هماهنگی سازمان بین‌المللی دریانوردی و مطابق با مصوبه‌ی هیأت عامل سازمان بنادر، ممیزی از دولت جمهوری اسلامی ایران در روزهای ۳۰ مهر لغایت ۸ آبان‌ماه امسال (۲۲ لغایت ۳۰ اکتبر ۲۰۱۱ میلادی) انجام می‌شود، از تشکیل ستاد اجرایی ممیزی IMO و برگزاری جلسات منظم کمیته‌های مربوطه به‌منظور آماده‌سازی برای ممیزی آیمو خبر داد.

کارشناس امور دریایی سازمان بنادر درباره‌ی اقدامات انجام‌شده جهت آماده‌سازی اجرای ممیزی آیمو از دولت ایران؛ انجام برگزاری دوره‌های آموزشی مرتبط با همکاران ستاد و بنادر تابعه، بازنگری سیستم‌های کیفیت و پیاده‌سازی سیستم کیفیت یکپارچه، تشکیل کارگروه تخصصی به‌منظور تدوین اهداف راهبردی مدیریت دریایی کشور در طول برنامه‌ی پنجم توسعه و انجام ممیزی از بنادر تابعه با مشارکت ادارات کل مرتبط به صورت کاملاً تخصصی و در راستای اجرای مقررات لازم‌الاجرای ملی و بین‌المللی به عنوان اقدامات لازم برشمرد.



سعید ایزدیان در سومین مجمع عمومی دوسالانه مؤسسه رده‌بندی ایرانیان خبر داد

برنامه سازمان بنادر برای تشکیل مؤسسه رده‌بندی تمام‌عیار ایرانی

سکینه صارمی

آیاکس از طریق مؤسسات رده‌بندی خارجی، پرسش‌ها و ابهامات تازه‌ای را در این زمینه به وجود آورده است. وی با اشاره به این مطلب که مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان با توجه به اهمیت موضوع، ابعاد تحریم‌ها و اقدامات مورد نیاز برای مقابله با آن را مورد بررسی قرار داده است، افزود: «در پی این بررسی‌ها، طرحی برای ارائه به مسئولان و مقامات عالی مملکتی به عنوان طرح سازمان مردم‌نهاد و غیر انتفاعی مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان و به منظور مقابله با تحریم مؤسسات رده‌بندی خارجی در حمل و نقل و صنایع دریا کشور تدوین شده است که انتظار می‌رود این بار نیز، کشورمان با همت بالا، از این گذرگاه حساس سر بلند بیرون آید.»

است که در سومین مجمع عمومی دوسالانه‌ی مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان عنوان کرد. وی ضمن اشاره به تهدید جدی ناوگان جمهوری اسلامی در زمینه‌ی رده‌بندی در شرایط تحریم، درباره‌ی نقش مؤثر سازمان بنادر در مبارزه با خطرهای احتمالی و پشتیبانی از مؤسسات رده‌بندی ایرانی، اظهار داشت: «از زمان صدور قطع‌نامه‌ی ۱۹۲۹ شورای امنیت سازمان ملل و اختصاص چندین بند آن به فعالیت‌های حمل و نقل و صنایع دریایی جمهوری اسلامی ایران، به نگرانی‌ها درباره‌ی کاهش سهم ایران در بازار حمل و نقل دریایی، تا اندازه‌ای دامن زده شد و در کنار این مهم، انتشار اخباری مبنی بر تحریم‌های اضافی علیه ناوگان دریایی ایران توسط اتحادیه‌ی اروپا و

«ناوگان جمهوری اسلامی ایران، در شرایط تحریم و از منظر رده‌بندی، با تهدیدهای جدی روبرو است؛ تا آن‌جا که تشدید تحریم‌ها ممکن است فرصت واکنش‌های شایسته را از کشور سلب کند. بنابراین، تدوین و ترسیم تدابیر اقتصادی لازم برای برخورد با این تهدیدها از سوی ارگان‌های صاحب صلاحیت، ضروری به نظر می‌رسد. به همین منظور، سازمان بنادر و دریانوردی، برنامه‌ی اجرایی تشکیل مؤسسه‌ی رده‌بندی تمام‌عیار ملی که یکی از آرزوهای جامعه‌ی دریایی طی سالیان متمادی به شمار می‌رود را در دستور کار خود قرار داده است.»

مطلب بالا، بخشی از اظهارات «سعید ایزدیان»، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی





ایزدیان:

ناوگان جمهوری اسلامی ایران در شرایط تحریم و از منظر رده‌بندی، مواجه با تهدید جدی و واقعی است که تشدید تحریم‌ها، حتی می‌تواند فرصت واکنش شایسته را از کشور سلب کند و زمینه‌ی تحمل هزینه‌ی جبران‌ناپذیر و هنگفتی را برای ایران فراهم آورد.

ایرانیان با Kr از کره جنوبی و آسیا با Rs روسیه، تلاش برای استقرار مفاد قطع‌نامه‌های بین‌المللی مشمول IMO و سیستم مدیریت کیفیت مدنظر آیاکس در این مؤسسات، کوشش برای آموزش بازرسان این مؤسسات از راه همکاری خارجی و ممیزی به موقع و آماده‌سازی آنان برای طرح ممیزی داوطلبانه IMO از بنادر را، از جمله اقدامات ارزشمند سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه دانست.

تبیین راهکار در طرح اقتضایی

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، وجود مؤسسات داخلی همچون سازمان مردم نهاد و غیرانتفاعی رده‌بندی ایرانیان که جامعه‌ی دریایی از چند سال پیش با تاسیس آن، ظرفیت‌های لازم برای ایفای نقش رده‌بندی را فراهم آورده‌اند، مطلوب دانست و افزود: «با راهکارهای تبیین شده در برنامه‌ی اقتضایی برای عبور از تحریم مؤسسات رده‌بندی خارجی، می‌توان محدودیت‌های باقی‌مانده و مهم را نیز

مالکین شناورها، مسئولین ایمنی در سطح ملی و بین‌المللی، بیمه‌گران دریایی، کشتی‌سازها و تعمیرکاران کشتی، سازندگان قطعات و تجهیزات، اجاره‌کنندگان کشتی، صاحبان کالا، بانک‌ها و دیگر پیمان‌کاران و اشخاص ذی‌نفع در حمل و نقل و صنایع دریایی مفید واقع شوند و همچنین، به عنوان بازوی تحقیقات کاربردی در توسعه‌ی حمل و نقل و صنایع دریایی و جزو جدایی‌ناپذیر طراحی، ساخت و بهره‌برداری به شمار آیند.»

«ایزدیان» خاطرنشان ساخت: «نقش رده‌بندی و مؤسسات رده‌بندی، در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (Solas) و در پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی خطوط بار کشتی (load lines) نیز، به رسمیت شناخته شده است. از این رو، دولت جمهوری اسلامی ایران، به همه‌ی کنوانسیون‌های دریایی، از جمله به این دو کنوانسیون، به‌طور کامل ملحق شده است و کشوری در دنیا وجود ندارد که به این دو کنوانسیون ملحق نشده باشد.»

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، تصریح کرد: «در حال حاضر، ناوگان فعال تجاری کشورمان از منظر پرچم، دارای دو بخش عمده‌ی ناوگان تحت پرچم ایران و ناوگان تحت پرچم سایر کشورها (مالثاء هنگ‌کنگ، باربادوس و...) هستند و از منظر رده‌بندی تحت کلاس مؤسسات رده‌بندی عضو آیاکس (انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی که صرفاً یک نهاد صنفی است) و تحت کلاس اعضای غیر آیاکس، یعنی دو مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانی داخلی با عناوین مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان (ICS) که سازمانی مردم نهاد و غیرانتفاعی است و شرکت رده‌بندی آسیا-کیس (ACS) که شرکتی خصوصی است، قرار دارند.»

«ایزدیان» ابراز داشت: همه‌ی دولت‌ها و مؤسسات رده‌بندی یادشده، به‌طور رسمی و قانونی مکلف به رعایت رژیم حاکم در این عرصه هستند. بنابراین، ناوگان جمهوری اسلامی ایران در شرایط تحریم و از منظر رده‌بندی، مواجه با تهدید جدی و واقعی است که تشدید تحریم‌ها، حتی می‌تواند فرصت واکنش شایسته را از کشور سلب کند و زمینه‌ی تحمل هزینه‌ی جبران‌ناپذیر و هنگفتی را برای ایران فراهم آورد.»

«ایزدیان» در ادامه ضمن پیشنهاد ترسیم راهکارهای متصور و تدابیر اقتضایی لازم برای برخورد پیشاپیش با این تهدید مهم، اظهار داشت: «علاوه بر آن، در طول سالیان متمادی، جامعه‌ی دریایی آرزوی تشکیل مؤسسه‌ی رده‌بندی تمام عیار ملی را داشته است که برنامه اجرایی آن از سوی سازمان بنادر و دریانوردی تبیین شده است.»

وی، کمک به تأسیس مؤسسات رده‌بندی ایرانی، کمک به ارتقاء کیفی و فنی این مؤسسات، تبیین رویکرد ورود سایر مؤسسات خارجی به وسیله‌ی این مؤسسات و همکاری مؤسسه‌ی رده‌بندی

تعریف و تبیین نقش و جایگاه فنی و قانونی مؤسسات رده‌بندی

«سعید ایزدیان» در تعریف رده‌بندی، به مجموعه‌ی عملیات و اموری که کشتی و یا سکوها و تأسیسات دریایی را براساس پارامترها و معیارهای دخیل در ایمنی دریانوردی درجه‌بندی می‌کند، اشاره کرد و گفت: «طبق قوانین و عرف ملی و بین‌المللی، کشتی‌های تجاری، در صورتی اجازه‌ی ورود به بنادر مختلف دنیا را اخذ می‌کنند که در قدم اول، همه‌ی گواهی‌نامه‌های رده‌بندی فنی و ایمنی قانونی مشمول کنوانسیون‌ها، آیین‌نامه‌ها و مقررات ملی و بین‌المللی را از مؤسسات رده‌بندی مجاز دریافت کرده باشند. بنابراین، در صورت تحریم مؤسسات رده‌بندی که هم‌اکنون امور رده‌بندی شناورهای ناوگان جمهوری اسلامی ایران را بر عهده دارند، خطرات زیادی عرصه‌ی حمل و نقل و صنایع دریایی کشور را تهدید خواهند کرد.»

وی، دریاگیر شدن کشتی‌ها در محل تردد و یا عملیات، سلب همکاری با ناوگان از سوی همه‌ی صاحبان بار و کالا (بین‌المللی و ملی)، محدودیت آرایه‌امکانات پشتیبانی و فنی در سطح دنیا به ناوگان و کاهش شدید و ناگهانی ارزش و اعتبار ناوگان تحت مالکیت راه، از جمله‌ی اثرات منفی تحریم مؤسسات رده‌بندی برشمرد و ابراز داشت: «قانوناً رده‌بندی، عضوی از شبکه‌ی ایمنی دریانوردی است که سایر اعضای آن، دولت‌های صاحب پرچم، مالکان کشتی، کشتی‌سازی‌ها، بیمه‌گرها، کشتیرانی‌ها، بانک‌ها و اجاره‌گراها هستند.»

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، یادآور شد: «عمده‌ی مؤسسات رده‌بندی در جهان برای حفظ اصول کلی مورد پذیرش، در ساختار موجود خود، باید مواردی همچون غیردولتی (Non Governmental)، غیرانتفاعی (Non-For-Profit)، تنظیم شونده‌ی خودکار (Self-Regulating Body)، شخص ثالث کاملاً مستقل (Totally Independent Third Party) بودن را رعایت کنند.»

«ایزدیان» ضمن اشاره به توجه آیاکس به اصل استقلال و خود تنظیم شونده‌ی، افزود: «زمینه‌های کلی و اساسی فعالیت مؤسسات رده‌بندی را می‌توان به دو دسته‌ی عمده‌ی بازرسی‌های رده‌بندی (Classification Surveys) و بازرسی‌های قانونی (Statutory Surveys) به نیابت از طرف دولت‌های صاحب پرچم برای کنوانسیون‌های آیامو (IMO) که دولت به آن‌ها ملحق شده است، تقسیم‌بندی کرد.»

وی در ادامه‌ی اظهارات خود، افزود: «امروزه مؤسسات رده‌بندی با حفظ اصول کلی و هماهنگ با سازمان‌های بین‌المللی و دولت‌های صاحب پرچم، استانداردها و خدمات خود را به صورت بین‌المللی و یکپارچه ارائه می‌کنند و در این راه توانسته‌اند برای مراجع دریایی،



ایزدیان:

هم‌اکنون مؤسسات رده‌بندی ایرانی، از هیچ‌کدام از دولت‌های خارجی صاحب پرچم کشتی‌های ملکی ایرانی، دارای مجوز قانونی و لازم نیستند. این موضوع می‌تواند از طریق مبادی دیپلماتیک و رایزنی‌های مرسوم پیگیری و تسریع شود.

برطرف کرد.

«ایزدیان» به پیگیری منسجم و هدفمند مؤسسه رده‌بندی تمام عیار بین‌المللی اشاره کرد و گفت: «نظر سازمان بنادر بر این مبنا است که هر مؤسسه‌ای که با شرایط، قوانین و عرف بین‌الملل انطباق داشته باشد، در پیشانی این حرکت قرار گیرد که در این باره، بازنگری شرایط، تکمیل و اصلاح قرارداد مجوز انجام بازرسی‌های قانونی، به نیابت از دولت جمهوری اسلامی ایران به منظور کسب آمادگی‌های قانونی و حقوقی مورد نیاز، باید انجام شود.»

وی خاطرنشان کرد: «در حال حاضر، مؤسسات رده‌بندی ایرانی در مقایسه با مؤسسات رده‌بندی خارجی، از نظر سطح مجوز اخذ شده از سازمان بنادر و دریانوردی روبه‌روانند. بنابراین، با ارتقای سطح این مجوز، می‌توان به مؤسسات رده‌بندی ایرانی نیز، نقش مؤثر برای جایگزینی کامل

در امور رده‌بندی شناورهای تحت پرچم را تفویض کرد که با انجام این مهم، مشکل قانونی جایگزینی مؤسسات داخلی با مؤسسات خارجی برای ناوگان تحت پرچم ایران حل خواهد شد.» معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، به لزوم اخذ مجوز از کشورهای صاحب پرچمی که شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران و یا سایر مالکان ایرانی دارای ناوگان تحت پرچم آن‌ها هستند، اشاره کرد و گفت: «هم‌اکنون مؤسسات رده‌بندی ایرانی، از هیچ‌کدام از دولت‌های خارجی صاحب پرچم کشتی‌های ملکی ایرانی، دارای مجوز قانونی و لازم نیستند. این موضوع می‌تواند از طریق مبادی دیپلماتیک و رایزنی‌های مرسوم پیگیری و تسریع شود.»

وی در پایان، پیشنهاد کرد: «مذاکره‌ی مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان با مؤسسات رده‌بندی غیر عضو آی‌اکس، به منظور کسب آمادگی‌های لازم در سایر کشورها برای انجام بازرسی‌های موردی در آن کشورها، آغاز شود، که انجام این مهم با تخصیص منابع و امکانات لازم امکان‌پذیر خواهد شد.»

تجهیز مؤسسات رده‌بندی ایرانی به پایگاه اطلاع‌رسانی

در ادامه‌ی مراسم سومین مجمع عمومی دوسالانه مؤسسه رده‌بندی ایرانیان، «جمال

میاحی»، معاون فنی شرکت ملی نفتکش ایران نیز، به ایراد سخنرانی پرداخت و گفت: «مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی، از پایگاه اطلاع‌رسانی فعال و جهانی برخوردارند و در ایران نیز، همه‌ی مؤسسات رده‌بندی باید از پایگاه‌های اطلاع‌رسانی سریع، آنلاین و پایگاه اینترنتی قوی برخوردار باشند.

وی با اشاره به فعالیت ۳۰ ساله‌ی مؤسسات رده‌بندی ایرانیان به نمایندگی از مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی، عملکرد مؤسسات رده‌بندی را حساس دانست و گفت: «بیمه‌گرها و فاینانسورها از مؤسسات رده‌بندی می‌خواهند که در صورت رعایت نکات ایمنی در کشتی‌ها تأییدیه‌های لازم به آن‌ها ارائه شود که این امر، به معنای استنباط آن‌ها از تأییدیه‌ها و نشانه‌های ایمنی کشتی‌ها از سوی مؤسسات رده‌بندی است.»

معاون فنی شرکت ملی نفتکش، خاطرنشان کرد: «هر اتفاقی که برای کشتی‌ها رخ می‌دهد، دلیل آن است که بازرسان در اولین گام بازرسی خود، باید بسته و فایل گواهی‌نامه‌ها کشتی‌ها را مورد بررسی قرار دهند؛ که همین امر، بیانگر وظیفه‌ی سنگین مؤسسات رده‌بندی است.»

«میاحی»، ابداع روش‌های جدید بازرسی طبق مقررات جدید را جزو برنامه‌های مؤسسات رده‌بندی دانست و گفت: «مؤسسات رده‌بندی باید روش‌های اطلاع‌رسانی خود را با مدیریت



«سیف» همچنین، با تأکید بر ضرورت ورود مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان به حوزه‌های جدید، گفت: «سال گذشته این مؤسسه توانست مجوزهای لازم را از شرکت ملی نفت ایران برای بازرسی و تأیید کالا در پروژه‌های نفت و گاز دریافت کند. اما این کافی نیست و مؤسسه می‌تواند در حوزه‌هایی چون نیروگاه‌ها و سایر پروژه‌های سنگین غیردریایی نیز وارد شود.»

اهمیت راه‌اندازی مؤسسه‌ی رده‌بندی بین‌المللی، توسعه‌ی صنعت دریایی کشور
در ادامه‌ی مراسم سومین مجمع عمومی دوسالانه‌ی مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان، «قاسم نبی‌پور»، معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز، با تأکید بر راه‌اندازی مؤسسه‌ی رده‌بندی بین‌المللی و اهمیت حیاتی آن برای صنعت دریایی کشور، اظهار داشت: «فقدان یک مؤسسه‌ی رده‌بندی می‌تواند صنایع دریایی کشور را فلج کند و مانع حرکت این صنایع، طبق قوانین و الزامات بین‌المللی خواهد شد.»



وی ضمن تأکید بر این که مؤسسات رده‌بندی، جزئی از صنعت دریایی کشور محسوب می‌شوند، اظهار داشت: «چنانچه مؤسسات رده‌بندی فعالیت خود را کاهش دهند، همه‌ی شرکت‌های کشتیرانی حتماً با مشکل روبه‌رو خواهند شد.» «نبی‌پور» با اشاره به این که بیمه‌ی کشتی‌ها از قرن ۱۸ میلادی باب شده است، اظهار داشت: «در آن زمان، یک شرکت دریایی، تضامینی به صاحبان کشتی‌ها می‌داد تا از نظر ضرر و زیان، مشکل خاصی نداشته باشند.» معاون فنی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به همکاری مطلوب سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه‌ی توسعه‌ی فعالیت مؤسسات رده‌بندی اظهار داشت: «ساختار مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان، براساس موازین استاندارد و دارای اساس‌نامه‌ی مؤثری است.»



وی در ادامه خاطر نشان کرد: «پس از محاصره‌ی دریایی از سه سال گذشته، پیش‌بینی می‌شد با وجود تفکرات غیرانسانی استکبار جهانی، محدودیت‌های زیادی برای ناوگان کشتیرانی کشورمان ایجاد شود، که سرانجام این امر محقق شد و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش تحت تحریم‌های مختلف قرار گرفتند.» «نبی‌پور» در پایان سخنان خود تصریح کرد: «دولت‌هایی که مدعی موضوعاتی مانند، ایمنی دریا، حمایت از جان انسان‌ها و جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست بودند و ادعای پشتیبانی از مهم‌ترین کنوانسیون‌های بین‌المللی را داشتند، طی سه سال اخیر، در حوزه‌های دریایی، به اجرای قوانین اهمیت ندادند و به طور ناگهانی و طی یک شبانه‌روز، ۱۰ فروند کشتی را از گستره‌ی حفاظتی بیمه خارج کردند.» ■

صحیح، به روز کنند. همانگونه که مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی پایگاه اطلاع‌رسانی فعال دارند، در ایران نیز، همه‌ی مؤسسات رده‌بندی باید دارای پایگاه اطلاع‌رسانی سریع، و آنلاین باشند و همچنین باید بتوانند اطلاعات را به صورت الکترونیکی به کشتی‌ها ارسال کنند.» معاون فنی شرکت ملی نفتکش افزود: «معمولاً در جهان مؤسسات رده‌بندی، همه‌ی اطلاعات مرتبط با دستگاه‌ها و قوانین جدید را تهیه می‌کنند و در تهیه‌ی آن‌ها مشارکت علمی، عملی دارند. از این رو در ایران نیز، مؤسسات رده‌بندی باید به چنین فعالیت‌هایی بپردازند.» وی، مشارکت مؤسسات رده‌بندی با سازندگان دریایی را لازم و ضروری دانست و گفت: «همکاری مؤسسات رده‌بندی با مؤسسات بین‌المللی نظیر IMO و همچنین، نحوه‌ی دریافت بازخوردهای اطلاعاتی از کشتی‌ها توسط مؤسسات رده‌بندی نیز، از اهمیت بالایی برخوردار است.»

مؤسسات رده‌بندی، امین جامعه دریایی کشور

«محمد سعید سیف»، رئیس هیأت مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران به عنوان سخنران بعدی مجمع، مؤسسات رده‌بندی را امین فنی کشورها در بخش دریایی دانست و ضمن تأکید بر لزوم حمایت دولت از مؤسسات رده‌بندی داخلی، افزود: «مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان از زمان تشکیل خود تاکنون توانسته است بطور مستقل و تدریجی و بدون هیچ مشکلی، مراحل توسعه را طی کند و برای دستیابی به یک جایگاه بهتر، ضروری است که فعالیت‌های خود را گسترش دهد.»

وی با اشاره به تثبیت جایگاه مؤسسه رده‌بندی ایرانیان، اظهار داشت: «این مؤسسه علاوه بر اقداماتی که در زمینه‌ی نظارت، بازرسی و صدور گواهینامه انجام می‌دهد، ضروری است جایگاه خود را به عنوان امین جامعه‌ی دریایی و کل کشور ارتقا بخشد.»

رئیس هیأت‌مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران با اشاره به استفاده‌ی مطلوب و بهینه از ظرفیت‌های مؤسسات رده‌بندی داخلی، از نبود بانک اطلاعات جامع دریایی در کشور انتقاد کرد و افزود: «این در حالی است که می‌توانیم با همکاری مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان، بانک اطلاعات جامعی از وضعیت دریایی کشور ایجاد کنیم؛ هرچند این امر، نیازمند گسترش فعالیت‌های مؤسسه‌ی مزبور است.»

وی در ادامه یادآوری کرد: «با توجه به ارتباطات و تعامل مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان با بخش‌های مختلف ساخت، حمل و نقل دریایی و نفت، می‌توان آسیب‌ها و مشکلات موجود در این مؤسسه را شناسایی و از راهکار و پیشنهادات آن در جهت ارتقای کیفی این بخش‌ها استفاده کرد.»

روش‌شناسی کنترل و بازرسی کشتی‌ها در گفت‌وگو با مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر

قضاوت حرفه‌ای برای برخورد با شناورهای غیراستاندارد

ابراهیم زارع

به تفاهم‌نامه‌ی پارسی، تفاهم‌نامه‌ی توکیو، تفاهم‌نامه‌ی اقیانوس هند، تفاهم‌نامه‌ی آمریکای جنوبی، تفاهم‌نامه‌ی دریای کارائیب و ... اشاره کرد که ایران از اعضای مهم و فعال در تفاهم‌نامه‌ی اقیانوس هند است.

عملیات کنترل و بازرسی کشتی‌ها با هدف ارزیابی میزان انطباق وضعیت فنی و ایمنی شناورها با الزامات و مقررات ملی و بین‌المللی صورت می‌گیرد. لطفاً بفرمایید که الزامات آیمو در این زمینه شامل چه مواردی است؟

تقریباً همه‌ی کنوانسیون‌ها و کدهای بین‌المللی آیمو (SOLAS، MARPOL، LL، STCW، Tonnage Measurement و ...) الزاماتی را متوجه‌ی کارکنان، تجهیزات، ساختمان و نحوه‌ی فعالیت کشتی می‌کند که افسر کنترل و بازرسی، به عنوان نماینده‌ی مرجع دریایی کشور و یا نماینده‌ی کشور صاحب بندر، مجاز به بررسی آن موارد است. علاوه بر قوانین بین‌المللی، الزامات قوانین ملی نیز در کشتی‌های تحت پرچم لازم‌الاجرا است و افسران کنترل و بازرسی باید آن‌ها را مورد بازرسی قرار دهند.

اجرای دقیق خواسته‌های سازمان جهانی دریانوردی در زمینه‌ی کنترل و بازرسی شناورها، مستلزم فراهم بودن امکانات و تجهیزات مورد نیاز و نیروی انسانی آموزش‌دیده و متخصص است. لطفاً اقدامات سازمان بنادر در این زمینه را تشریح کنید؟

تجهیزات مورد نیاز افسران کنترل و بازرسی، شامل: لباس کار، کفش ایمنی، چکش، دستگاه گازیاب و ... است که به صورت سالیانه توسط اداره‌ی کل بندر متبوع و اداره‌ی کل ایمنی و حفاظت دریایی تهیه می‌شود.

نیروی انسانی و آموزش‌های مرتبط را می‌توان مهم‌ترین رکن بخش کنترل و بازرسی دانست. از این‌رو، افسران براساس برنامه‌ای مدون

کنترل و بازرسی کشتی‌ها در دو بخش FSC و PSC انجام می‌شود. لطفاً در آغاز، تفاوت‌ها و ویژگی هر یک از این دو بخش را توضیح دهید؟

کنترل و بازرسی کشتی‌های خارجی (Port State Control) در بنادر و آب‌های داخلی یک کشور، توسط افسران زبده و آموزش‌دیده، با هدف بررسی «شایستگی کارکنان کشتی»، «تطابق شرایط کشتی و تجهیزات آن با کنوانسیون‌های بین‌المللی الحاق (SOLAS، MARPOL، STCW و ...)»، «کافی بودن تعداد کارکنان کشتی» و «قابلیت دریانوردی و فعالیت کشتی بر اساس قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی» انجام می‌شود.

کنترل بازرسی کشتی‌های تحت پرچم (Flag State Control)، توسط مرجع دریایی آن کشور صورت می‌پذیرد و شامل کلیه‌ی موارد اشاره شده در قسمت قبل است؛ با این تفاوت که بررسی تطابق کشتی‌های تحت پرچم با قوانین ملی و بین‌المللی ملحق شده، جزو وظایف مرجع دریایی هر کشور است؛ در حالی که بازرسی از کشتی‌های خارجی در بنادر داخلی، جزو حقوق دولت صاحب بندر قلمداد می‌شود. از این‌رو، به طور مثال، مرجع دریایی ایران، ۱۰۰ درصد کشتی‌های واجد شرایط تحت پرچم را بازرسی می‌کند، ولی این میزان برای بازرسی از کشتی‌های خارجی، معادل ۱۰ درصد است.

در واقع، کنترل و بازرسی کشتی‌های خارجی (PSC)، در صورت کوتاهی و اهمال مالک کشتی، مدیریت کشتی، موسسه رده بندی و مرجع دریایی کشور در انطباق کشتی با قوانین و مقررات بین‌المللی وارد عمل می‌شود و با توجه به مخاطرات ناشی از غیر ایمن بودن کشتی و محتمل بودن صدمات زیست‌محیطی، از تردد شناور جلوگیری می‌کند.

برای هماهنگی بیش‌تر در انجام کنترل و بازرسی کشتی‌های خارجی، تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای در محدوده‌های دریایی جهان شکل گرفته که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان

مؤثرترین روش برای شناسایی کشتی‌های فاقد قابلیت دریانوردی، کنترل و بازرسی حضوری آن‌ها است. اجرای دقیق این بازرسی‌ها از یک‌سو، باعث جلوگیری از حرکت کشتی‌های خارجی فاقد صلاحیت دریانوردی در آب‌های تحت حاکمیت کشورمان می‌شود و از طرف دیگر، موجبات خروج کشتی‌های تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران از فهرست‌های سیاه بین‌المللی را فراهم می‌آورد.

در واقع، کنترل و بازرسی مستمر کشتی‌های داخلی، موجب شده تا مالکان و شرکت‌های کشتیرانی ایرانی اقدام به بهبود کیفی کشتی‌های تحت مالکیت خود کنند و نسبت به اعزام آن‌ها به بنادر خارجی براساس شرایط و استانداردهای بین‌المللی مبادرت ورزند.

به بهانه‌ی برگزاری همایش افسران کنترل و بازرسی کشتی‌ها در بندر انزلی با هدف ارتقای جایگاه پرچم ایران در تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای کنترل و بازرسی، به سراغ محمد رضا قادری، مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر رفتیم و ضمن کنکاش درباب تفاوت‌های فرایند اجرای کنترل و بازرسی کشتی‌ها در دو بخش داخلی و خارجی، وضعیت ایران در فهرست کشورهای صاحب پرچم را نیز جویا شدیم.



تعداد کشتی‌های تحت پرچم کنوانسیون بازرسی شده	کشتی‌های دارای نقص	کشتی‌هایی که به دلیل داشتن نواقص مختلف، از خروج آن‌ها جلوگیری به عمل آمده است
۲۱۸	۱۵۶	۸۳ (۳۸ درصد)
تعداد کشتی‌های خارجی کنوانسیون بازرسی شده	کشتی‌های دارای نقص	کشتی‌های توقیف شده
۱۷۴۷	۹۹۴	۱۴۳ (۸ درصد)
تعداد شناورهای تحت پرچم فلزی با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن	شناورهای دارای نقص	شناورهایی که به دلیل داشتن نواقص مختلف، از خروج آن‌ها جلوگیری به عمل آمده است
۱۲۷۵	۹۰۳	۵۶۶ (۴۴ درصد)
تعداد شناورهای خارجی فلزی با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن	شناورهای دارای نقص	شناورهای توقیف شده
۱۴۰	۸۱	۶۶ (۴۷ درصد)
موتورلنج‌های ایرانی بازرسی شده	دارای نقص	موتورلنجهایی که از خروج آن‌ها جلوگیری به عمل آمده است
۴۹۰۹	۳۴۰۹	۲۰۵۰ (۴۱ درصد)
موتورلنج‌های خارجی بازرسی شده	دارای نقص	توقیف شده
۱۰۵	۶۱	۱۴ (۳۹ درصد)

و زمان‌بندی شده، با توجه به محدودی‌های بازرسی (شناورهای سنتی، غیرکنوانسیون و کنوانسیون) و نوع کشتی‌های متردد در آن بندر (فله‌بر، کالای عمومی، تانکر نفتی، تانکر گازی و ...) در دوره‌های مرتبط شرکت داده می‌شوند. علاوه بر این، در زمانی که کنوانسیون جدید لازم‌الاجرا می‌شود (مانند: کنوانسیون مدیریت آب توازن، سیستم‌های مضر ضد خزه، کنوانسیون کار دریایی و ...) و یا در مواردی که تغییرات عمده‌ای در کنوانسیون‌ها ایجاد می‌شود، نیز دوره‌های آموزشی برای روزآمد کردن اطلاعات افسران برگزار خواهد شد.

لازم به ذکر است، افسران کنترل و بازرسی، از آغاز ورود، به عنوان کارآموز مشغول به کار می‌شوند و براساس دستورالعمل ارتقاء شغلی، پس از گذراندن دوره‌های مورد نیاز و طی کردن موارد بازرسی‌های عملی تحت نظر یک افسر کنترل و بازرسی، اجازه‌ی بازرسی از شناورهای کوچک را دریافت می‌کنند که به ترتیب و با گذشت زمان و در صورت تأیید عملکرد افسر صاحب صلاحیت در امتحانات برگزار شده، مجاز به بازرسی از شناورهای بزرگ‌تر نیز خواهند شد.

آیا پروسه‌ی کنترل و بازرسی شناورها برای شناورهای داخلی و خارجی به یک شکل انجام می‌شود یا آن‌که براساس الزامات و استانداردهای بین‌المللی، هر کدام فرآیندی جداگانه‌ای را طی می‌کنند؟

همان‌گونه که اشاره شد، بازرسی از کشتی‌های تحت پرچم، جزو وظایف مرجع دریایی است؛ در حالی که بازرسی از کشتی‌های خارجی، جزو حقوق کشور صاحب بندر محسوب می‌شود. از این‌رو در بازرسی کشتی‌های تحت پرچم، با وجود آن‌که رویه‌ی انجام بازرسی مشابه کشتی‌های خارجی است، سختگیری بیش‌تری اعمال می‌شود تا تردد کشتی با کلیه‌ی الزامات ملی و بین‌المللی منطبق باشد.

از طرفی، با توجه به آن‌که مهم‌ترین شاخص عملکرد کشور صاحب پرچم، بازرسی از شناورهای آن در کشورهای خارجی است، اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی، با جدیت از کشتی‌های تحت پرچم در بنادر داخلی بازرسی به عمل می‌آورد تا این کشتی‌ها در سفرهای خارجی، به لحاظ فنی و ایمنی توقیف نشوند.

سالانه در بنادر و آب‌های تحت حاکمیت ایران، چند شناور داخلی و خارجی بازرسی می‌شوند. براساس آمارهای به‌دست آمده از این عملیات در سال گذشته، چند درصد از کشتی‌ها فاقد

قابلیت دربانوردی بوده‌اند. درخصوص شناورهای اقیانوس‌پیما نیز توضیح بفرمایید؟

تعداد بازرسی‌های صورت گرفته در بنادر جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۹ به قرار جدول بالا بوده است.

در همایش اخیر افسران کنترل و بازرسی کشتی‌ها در انزلی، بر بهبود کیفی جایگاه پرچم ایران در تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای کنترل و بازرسی تأکید شد. در حال حاضر، به لحاظ ایمنی و فنی، شناورهای ایرانی از چه شرایطی در مقیاس منطقه‌ای و بین‌المللی برخوردارند؟

یکی از فاکتورهایی که عملکرد کشور صاحب پرچم توسط آن سنجیده می‌شود، بازرسی‌های انجام شده از کشتی‌های تحت آن پرچم در تفاهم‌نامه‌های کنترل و بازرسی بین‌المللی است. تفاهم‌نامه‌های پاریس و توکیو، هر ساله اقدام به انتشار فهرستی می‌کنند که به فهرست سیاه، سفید و خاکستری معروف است. در این فهرست‌ها کشورهای صاحب پرچم، بر اساس تعداد کشتی‌های تحت پرچم خود که در تفاهم‌نامه‌های مذکور بازرسی شده و تعداد کشتی‌های توقیف شده، رتبه‌بندی می‌شوند. مرجع دریایی جمهوری اسلامی ایران با توجه به اقدامات مؤثر در زمینه‌ی FSC در یک سال اخیر، با وجود شرایط سخت کنونی (تحریم‌ها، از پرچم خارج شدن بسیاری از کشتی‌های جدید و ...) موفق شد با چندین پله صعود، از اواسط فهرست خاکستری در تفاهم‌نامه‌ی پاریس و

می‌توان گفت، افسران کنترل و بازرسی در همه‌ی بنادری که در آن‌ها شناورهای فلزی تردد می‌کنند مستقر شده‌اند. این حضور، یا به صورت مستمر در بندر جریان دارد و یا به صورت ادواری، توسط افسران حاضر در مراکز بنادر انجام می‌شود.

توکیو، به ابتدای فهرست سفید ارتقا یابد.

پیش از این، سازمان بنادر با انجام بازرسی‌های مشترک و منطقه‌ای، راهکار "هم‌سان سازی مشترک و بازرسی کشتی‌ها" را در سیاست کاری خود دنبال می‌کرد. آیا این مشی در حال حاضر نیز ادامه دارد؟

کنترل و بازرسی در کشور، کاملاً هم‌سو با مفاد تفاهم‌نامه‌ی اقیانوس هند است و همه‌ی تصمیمات این تفاهم‌نامه، توسط افسران کنترل و بازرسی اجرا می‌شود. به عنوان نمونه، می‌توان به برگزاری بازرسی‌های متمرکز انجام شده اشاره کرد.

از سوی دیگر، با هدف یکسان‌سازی انجام بازرسی در بنادر داخلی، اداره‌ی کنترل و بازرسی کشتی‌ها رؤس اهداف و برنامه‌های کنترل و بازرسی را به بنادر اعلام می‌کند. علاوه بر این، به صورت سالانه نیز، همایش افسران کنترل و بازرسی برگزار می‌شود تا افزون بر تبادل نظر بین افسران، وحدت رویه نیز تقویت شود.



بندر و دریا / شماره ۱۸۲

حفاظت دریایی، قابل دسترس است. علاوه بر این، در بسیاری از بنادر تابعه نیز، افسران کنترل و بازرسی حضور دارند. تقریباً می توان گفت، افسران کنترل و بازرسی در همه ی بنادری که در آن ها شناورهای فلزی تردد می کنند مستقر شده اند. این حضور، یا به صورت مستمر در این بندر جریان دارد و یا به صورت ادواری، توسط افسران حاضر در مراکز بنادر انجام می شود.

با وجود این، علاوه بر شناورهای فلزی، تعداد زیادی موتور لنج تجاری و صیادی در بنادر کشور تردد می کنند که به دلیل گستردگی این بنادر، عملیات بازرسی در آن ها نیاز به افزایش نیروی انسانی متخصص دارد. تعداد موتور لنج های بازرسی شده در سال گذشته، مؤید آن است که این اداره کل، با وجود کمبود شدید نیروی انسانی، همچنان بازرسی از موتور لنج های تجاری را با جدیت تمام پیگیری می کند.

درخصوص موتور لنج های صیادی نیز، با توجه به آن که تفاهم نامه ی یاد شده، به تازگی بین سازمان بنادر و سازمان شیلات منعقد شده است، مذاکرات در زمینه ی تحقق عملیات بازرسی در بنادر صیادی در دست انجام است. برای مشخص شدن گستردگی کار در بخش شناورهای صیادی، بالغ بر ۵۸ بندر صیادی در سطح سواحل کشور وجود دارند که انجام کنترل و بازرسی در آن ها ضروری است.

یکی از موضوعات محوری همایش بندرانزلی، "موانع پیش رو در استقلال عملکرد افسران کنترل و بازرسی" اعلام شد. در این زمینه به چه راهکارهایی

عملیات ممیزی مراکز کنترل و بازرسی توسط آیمو، طی چند ماه آینده در بنادر ایران صورت می گیرد. در این زمینه بفرمایید که کدام یک از بنادر کشور تحت پوشش بازرسی قرار دارند و این ممیزی در چه زمینه هایی صورت خواهد گرفت؟

افسران کنترل و بازرسی کشتی ها در همه ی بنادر عمده ی کشور حضور فعال دارند و اقدام به بازرسی از کشتی های تحت پرچم و خارجی می کنند. فهرست مراکز کنترل و بازرسی نیز، در سایت اداره ی کل ایمنی و

رسیدید؟

یکی از مهم ترین مواردی که افسران کنترل و بازرسی باید به آن توجه کنند، حفظ بی طرفی در زمان انجام بازرسی و عدم توجه به مسائل تجاری بندر است. با توجه به رویه ی معمول، افسران کنترل و بازرسی پس از توقیف شناورهای غیراستاندارد تا رفع نواقص، از خروج آن ها جلوگیری به عمل می آورند و در مواردی که شناور خارجی دارای نواقص عمده باشد، پس از ترک بندر، آن را ممنوع الورد کرده یا ورود آن را مشروط به بازرسی در لنگرگاه می کنند. در این همایش نیز، بر استفاده از قضاوت حرفه ای برای برخورد با کشتی های غیراستاندارد تأکید و مقرر شد که افسران کنترل و بازرسی، بدون توجه به فشارهای احتمالی مالکین و نمایندگان آن ها برای خروج شناور پیش از رفع نواقص، همچون گذشته، نسبت به مسایل ایمنی و زیست محیطی، توجه ویژه کنند.

بررسی موانع پیش روی بازرسی در شناورهای غیرکنوانسیون "بیز یکی دیگر از موضوعات مطرح شده در همایش بندرانزلی بوده است. شناورهای غیر کنوانسیونی، به چه نوع کشتی هایی گفته می شود و در خصوص موانع اعلام شده، به چه راهکاری رسیدند؟

دامنه ی شمول کنوانسیون های مختلف متفاوت است. براساس آن که کنوانسیونی به کشتی و یا شناور خاصی اعمال می شود یا خیر، به آن شناور، کنوانسیونی و یا غیر کنوانسیونی گفته می شود. به طور مثال، کنوانسیون سولاس، به شناورهای با شرایط زیر اعمال نمی شود:

- دارای ظرفیت ناخالص کم تر از ۵۰۰ تن باشند. (فصل ۳ مربوط به شناورهای کم تر از ۳۰۰ تن ظرفیت ناخالص)،
- سفر بین المللی انجام ندهند،
- کشتی های جنگی،
- شناورهای با سیستم رانش غیر مکانیکی، مانند: - شناورهای بادبانی یا پارویی،
- شناورهای چوبی با طراحی های اولیه،
- شناور تفریحی با تعداد مسافر کم تر از ۱۲ نفر،
- شناورهای تفریحی که به کار تجاری مشغول نیستند.
- و شناورهای صیادی.

از این رو، برای این کنوانسیون، شناورهای یاد شده، شناورهای غیر کنوانسیونی تلقی می شوند. برای کنوانسیون خط شاهین بارگیری، کشتی ها و شناورهای با طول سرتاسری کم تر از ۲۴ متر، کشتی های جنگی، شناورهای تفریحی که به کار تجاری مشغول نیستند، کشتی هایی که تنها در دریای خزر تردد می کنند و شناورهای صیادی، غیر





با توجه به انعقاد توافق‌نامه با سازمان شیلات، بنادر صیادی نیز، به عنوان یکی دیگر از مکان‌های استقرار افسر کنترل و بازرسی مدنظر قرار می‌گیرند و رایزنی با سازمان شیلات، از یکسو برای در اختیار قرار دادن مکان مناسب برای افسران و هماهنگی با مقامات سازمانی از سوی دیگر به منظور جذب نیروهای جدید در حال انجام است.

آیا سازمان بنادر، برنامه‌ای برای ایجاد مراکز جدید و افزایش بازرسی‌های در دست اقدام دارد؟

با توجه به گستردگی بنادر کشور برای افزایش نظارت بر موارد ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی، تلاش برای جذب نیروهای جدید در دستور کار این سازمان قرار دارد. از سوی دیگر، با توجه به انعقاد توافق‌نامه با سازمان شیلات، بنادر صیادی نیز، به عنوان یکی دیگر از مکان‌های استقرار افسر کنترل و بازرسی مدنظر قرار می‌گیرند و رایزنی با سازمان شیلات، از یکسو برای در اختیار قرار دادن مکان مناسب برای افسران و هماهنگی با مقامات سازمانی از سوی دیگر به منظور جذب نیروهای جدید در حال انجام است. ■

توافق قرار گرفت:

- اطلاع رسانی به اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی برای پیگیری مواردی که مدیران بندر بدون رعایت ضوابط موجود، اجازه‌ی خروج شناور را صادر می‌کنند.
- تلاش برای جذب نیروی متخصص در بندری که افسر کنترل و بازرسی در آن‌ها مستقر نیست.
- برگزاری بازرسی متمرکز، از حداقل خدمه و پیگیری مباحث آموزشی مربوط به شناورهای غیرکنوانسیون.
- برگزاری جلسات مشترک بین ادارات کنترل و بازرسی، ثبت شناورها و مؤسسات رده‌بندی.

درباره‌ی تفاهم‌نامه‌ی اقیانوس هند (IOMOU) و بازرسی کشتی‌های اقیانوس - پیمای خارجی توضیح بدهید؟

همان‌طور که اشاره شد، با هدف یکسان‌سازی بازرسی از کشتی‌های خارجی در محدوده‌های دریایی مختلف، تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای تشکیل شد که یکی از این تفاهم‌نامه‌ها، تفاهم‌نامه‌ی اقیانوس هند است. این تفاهم‌نامه، از سال ۱۹۹۹ میلادی، کار خود را آغاز کرده است و در حال حاضر، ۱۵ عضو دارد. ایران، هند، استرالیا و آفریقای جنوبی، کشورهای فعال این تفاهم‌نامه در زمینه‌ی کنترل و بازرسی محسوب می‌شوند.

کنوانسیون محسوب می‌شوند.

برای کنوانسیون مارپل، تانکرهای نفتی با ظرفیت ناخالص کم‌تر از ۱۵۰ تن و یا کشتی‌های باری با ظرفیت ناخالص کم‌تر از ۴۰۰ تن، غیر کنوانسیونی به شمار می‌آیند. با توجه به آن‌که کنوانسیون‌های یاد شده، شامل این شناورها نمی‌شوند، مرجع دریایی هر کشور، قوانین ملی خاصی را برای این‌گونه شناورها وضع می‌کند.

عمده موانع پیش روی کنترل و بازرسی در شناورهای غیرکنوانسیونی، به قرار زیر هستند:

- فشار مقامات محلی در بنادر کوچک برای توقیف نکردن و در صورت توقیف، به منظور رفع توقیف شناورها پیش از رفع نواقص موجود،
- عدم آگاهی مالکین این شناورها به مسایل ایمنی و ضرورت رعایت آن‌ها،
- گستردگی بنادری که شناورهای غیرکنوانسیونی در آن‌ها تردد می‌کنند و عدم امکان استقرار افسر کنترل و بازرسی در این بنادر به صورت دائم،
- کمبود نیروی انسانی متخصص (دریانورد) برای تکمیل حداقل خدمه مورد نیاز شناورها، خصوصاً در رده‌ی موتورخانه و...
- نظارت ضعیف مؤسسات داخلی بر شناورهای تحت کلاس خود.
- برای رفع موانع یاد شده، موارد زیر مورد

«تغییر به روش مهندسی ارزش» در گفت و گو با
مدیرکل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی

طراحی‌های فراتر از نیاز



دانش آموخته‌ی رشته‌ی مهندسی عمران از دانشگاه علم و صنعت است، در گفت و گو با خبرنگار ماهنامه‌ی بندرودریا، ضمن اعلام اهداف محوری سمینار آموزشی طرح توسعه بندر انزلی، مهم‌ترین ویژگی‌های پروژه‌ی انزلی را نیز برشمرد. "فتحی" که سابقه‌ی مدیریت طرح و توسعه‌ی شرکت قالب‌های پیشرفته‌ی ایران خودرو، مدیرعاملی شرکت طرح و گسترش مسکن اجتماعی و مدیریت عاملی شرکت نوسازی عمران تهران را در کارنامه حرفه‌ای خود دارد، در حوزه‌ی حمل و نقل نیز، از سابقه‌ی اجرایی قابل اعتنایی برخوردار است و پیش از حضور در سازمان بنادر و دریانوردی، ابتدا به عنوان مدیر کل منطقه‌ی ۷ شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور و سپس در مقام مدیرکل دفتر ساخت و توسعه‌ی بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه‌ی زیربناهای حمل کشور انجام وظیفه کرده است. مصاحبه‌ی ما با این مدیرکل، پیرامون اهداف برگزاری سمینار تخصصی فنی و مهندسی در بندر انزلی را پیش رو دارید:

هفته‌ی دوم مهر امسال، کارشناسان و مدیران مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی با گردهمایی در سمیناری تخصصی با رویکرد آموزشی - کاربردی، مهم‌ترین ویژگی‌های طرح توسعه‌ی بندر انزلی را در سه بخش مطالعاتی، طراحی و اجرایی به بحث و تبادل نظر می‌گذارند. نشست سه روزه در انزلی که به انگیزه‌ی استقرار سیستم مدیریت دانش و انتقال تجربیات و با هدف ایجاد رویه‌ی یکسان در مدیریت و کنترل پروژه در حوزه‌ی فنی و مهندسی آغاز می‌شود، فرصت مناسبی برای انتقال تجربیات و به اشتراک گذاری مهارت‌ها در بخش ویژه‌ی چون ساخت و توسعه است. این در حالی است که سازمان بنادر و دریانوردی با تعیین و تعریف ۱۰۲ پروژه‌ی عمرانی و توسعه‌ای در سال ۱۳۹۰، در نظر دارد ظرفیت‌های بنادر را در بخش‌های مختلف و مطابق با چشم‌انداز توسعه افزایش دهد. "علی فتحی"، مدیرکل مهندسی عمران سازمان بنادر که،

- انجام شبیه‌سازی ناپوری برای اطمینان از تأمین شرایط مطلوب تردد و ناپوری شناورها،
- تجربیات حاصل شده از زمان‌بندی اجرای پروژه‌های بزرگ دریایی در دریای خزر، با توجه به ویژگی‌های خاص محیطی،
- تجربیات حاصل از امکان استفاده از مصالح قابل دسترس در منطقه و وضعیت موجود در جهت هرچه اقتصادی‌تر شدن طرح.

• پیشنهاد تغییر به روش مهندسی ارزش، در دوره‌ی ساخت چگونه و در چه مرحله‌ای مطرح می‌شود؟

مطابق «دستورالعمل مهندسی ارزش در دوره‌ی ساخت»، مصوب سال ۱۳۸۳ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی (معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری)، پیشنهاد تغییر در دوره‌ی ساخت، در مرحله‌ی اجرا از طرف پیمانکار به کارفرما ارائه می‌شود و یکی از نتایج اصلی آن، حفظ کارکرد، کیفیت پروژه و کاهش در هزینه‌های اجرا است. همان‌طور که گفته شد پیشنهاد ارائه شده باید منجر به اجرای پروژه با کیفیتی معادل طرح مشاور یا بهتر از آن شود.

به رغم محدودیت دامنه‌ی توسعه در بندر انزلی و با توجه به ضرورت توسعه‌ی حوضچه و تأسیسات دریایی این بندر، پس از انجام مطالعات و برگزاری مناقصه، عملیات اجرایی احداث موج‌شکن‌های بندر، در اواسط سال ۱۳۸۷ شروع شد که در حال حاضر دارای پیشرفت قابل قبولی است. مهم‌ترین ویژگی‌های این پروژه را می‌توان در سه بخش مطالعات، طراحی و اجرا، به صورت زیر فهرست کرد:

- انجام مطالعات کامل پایه و تخصصی مهندسی دریایی با هدف شناخت مطلوب و کامل از محیط و تعیین مبانی طراحی،
- انجام کامل عملیات میدانی و مشخصاً عملیات هیدروگرافی و ژئوتکنیک در محدوده‌ی توسعه‌ی بندر،
- انجام مطالعات مهندسی ارزش پروژه،
- بهره‌گیری از تکنولوژی برتر با استفاده از آرمور بتنی تک‌لایه X-block، با توجه به محدودیت‌های منابع سنگی در منطقه،
- انجام آزمایش‌های مدل سازی فیزیکی مقطع موج‌شکن برای حصول اطمینان از عملکرد سازه،

• برگزاری سمینار تخصصی با رویکرد آموزشی - کاربردی در حوزه‌ی فنی و مهندسی چگونه مطرح شد و این سمینار چه اهدافی را دنبال می‌کند؟

ایده‌ی برگزاری سمینار آموزشی تخصصی، مرداد ماه گذشته در همایش معاونان فنی و مهندسی سازمان در بندر ارومیه و توسط مهندس صدر، مدیرعامل محترم سازمان بنادر، مطرح و با تأکید و پیگیری معاونت فنی و مهندسی، عملیاتی شد. اعم اهداف این سمینار، انتقال تجربیات و آموخته‌ها برای به اشتراک گذاشتن مهارت‌ها، شناسایی روش‌های مختلف تأمین منابع مالی پروژه‌ها، تبیین نقش مهندسی ارزش در حین اجرای پروژه‌ها، مدیریت قراردادهای، تعامل و همفکری درخصوص راهکارهای استقرار سیستم مدیریت دانش و انتقال تجربیات است.

• طرح توسعه‌ی بندر انزلی، به لحاظ عمرانی و فنی، دارای چه ویژگی‌هایی است که روش انتقال و تجربیات آن، چنین مورد توجه اداره‌ی کل مهندسی عمران سازمان بنادر قرار گرفته است؟



هر پروژه دارای خصوصیات و نیازهای منحصر به فردی است. بنابراین، قرارداد، نقش تعیین کننده در اجرا دارد و انجام صحیح و به موقع تعهدات و مفاد آن، از اهمیت بالایی برخوردار است.

به صورت کاربردی مورد بررسی قرار بگیرد و ابعاد مختلف آن‌ها با توجه به ضوابط و قوانین جاری در کشور تجزیه و تحلیل شود. افزون بر این، روش‌های عقد قرارداد و موارد قابل توجه در مدیریت و اجرای قرارداد، مراحل شکل گیری دعاوی و ... نیز، در این سمینار به تفصیل ارائه خواهد شد.

● **در پایان، چنانچه حرف ناگفته ای راجع به این سمینار و اهداف مورد نظر اداری کل مهندسی عمران باقی است، آن را بفرمایید؟**

دست آورد و حاصل این گونه سمینارهای تخصصی، کاربردی با رویکرد انتقال تجربیات و مدیریت دانش، ایجاد رویه‌ی یکسان در مدیریت و کنترل پروژه، تدوین ضوابط و دستورالعمل، بومی کردن استانداردها، به روز کردن و ارتقاء سطح علمی بدنه مهندسی سازمان و آشنایی خانواده مهندسی سازمان با سایر پروژه‌های بزرگ عمرانی در بنادر است.

در پایان سمینار، فرم‌هایی به معاونین بنادر برای نظرسنجی و برنامه ریزی برگزاری سمینار آتی ارائه خواهد شد. امیدواریم با این حرکت که مبنی بر رهنمود مدیر عامل محترم سازمان و حمایت معاونت فنی و مهندسی آغاز شده است، بتوانیم منشاء خدمات موثر در ارائه‌ی عملکردهای تخصصی در جهت توسعه‌ی زیرساخت‌های مهندسی در بنادر باشیم. ■

نمی‌گذرد.

در کشورهای در حال توسعه و حتی در ممالک نیمه توسعه یافته، اجرای پروژه‌های زیر بنایی، یکی از مؤلفه‌های مؤثر برای تضمین ثبات رشد اقتصادی است. در صورتی که بتوان برنامه اجرایی یک پروژه را با توان مالی یک سازمان اجرایی همسان کرد، شرایط مطلوبی بر پروژه حاکم خواهد شد. طی سالیان گذشته، سازمان‌ها در اجرای پروژه‌ها از سایر منابع، چه در داخل و چه در خارج، بهره جسته‌اند و امروزه در دنیا، روش‌های مدون و سازمان یافته‌ای برای اخذ این گونه تسهیلات از منابع بانکی به وجود آمده است.

در حالت کلی، به این روش‌ها، تأمین منابع مالی پروژه‌ها یا همان "Project finance" می‌گویند. این تسهیلات می‌توانند به صورت مستقیم، شامل: فروش اوراق قرضه و اخذ عوارض و به صورت غیر مستقیم شامل اخذ تسهیلات بانکی، استفاده از تسهیلات صندوق‌های توسعه، عقد قراردادهای مشارکت در ساخت و غیره باشند.

هر کدام از این روش‌ها ممکن است در یک کشور مفید و استفاده از همان روش در جایی دیگر، غیرمفید باشد. بنابراین، نمی‌توان یک نسخه‌ی واحد برای همه‌ی شرایط صادر کرد. در این دوره سعی می‌شود استقراض و انواع آن، قراردادهای بیع متقابل، قراردادهای ساخت و بهره برداری، مشارکت مدنی، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، مورد بررسی قرار گیرد و ابعاد مختلف آن، برای مدعوین تبیین شود.

● **نوع قرارداد در طرح‌های عمرانی، بنابر اعلام کارشناسان، تعیین کننده ترین اقدام اجرایی یک پروژه قلمداد می‌شود. به عنوان مدیری صاحب نظر در این زمینه، ابتدا درباره‌ی انواع قراردادهای موجود در طرح‌های عمرانی توضیح دهید و سپس تفاوت‌های کارکردی هر کدام را تشریح کنید؟**

براساس تحقیقات به عمل آمده، انتخاب یک روش قراردادی مناسب برای اجرای پروژه می‌تواند هزینه‌های آن را تعدیل کند. هر پروژه دارای خصوصیات و نیازهای منحصر به فردی است. بنابراین، قرارداد، نقش تعیین کننده در اجرا دارد و انجام صحیح و به موقع تعهدات و مفاد آن، از اهمیت بالایی برخوردار است. از این رو، آشنایی با انواع قراردادهای مزیت‌ها و محدودیت‌های آن برای مجموعه‌ی مهندسی بنادر ضروری بوده و انتخاب بهترین گزینه برای اجرای پروژه بسیار مهم است. در این سمینار سعی می‌شود تقریباً همه نوع قرارداد جاری در کشور، اعم از: سه عاملی (کارفرما، مشاور و پیمانکار)، دو عاملی (EPC)، امانی، BOT، BOO، BOOT، BLT و غیره

همچنین، پیشنهاد تغییر باید به اندازه‌ی کافی شفاف و در برگیرنده‌ی همه‌ی جوانب طرح و ریسک‌ها باشد، تا به تصمیم‌گیری بهتر کارفرما کمک کند؛ به طوری که کمترین لطمه به روند اجرایی پروژه وارد شود. در صورت پذیرش پیشنهاد تغییر به روش مهندسی ارزش، کارفرما پاداشی مطابق نشریه‌ی ۲۹۰، به دلیل صرفه جویی و کاهش هزینه‌های واقعی پروژه از جمله هزینه‌ی ساخت، بهره برداری، نگهداری و ... به پیمانکار پرداخت می‌کند.

البته در همین راستا، اداره‌ی کل مهندسی عمران به عنوان مسئول استقرار مهندسی ارزش در سازمان، در جهت پیاده سازی این مهم و فرهنگ سازی، اقداماتی از قبیل برگزاری دوره‌های آموزشی سطوح ۱، ۲ و ۳ در سازمان و بنادر، ایجاد سایت مهندسی ارزش به آدرس ve.pmo.ir، تهیه و انتشار خبرنامه‌ی الکترونیکی مهندسی ارزش و برگزاری چند کارگاه تخصصی مهندسی ارزش در پروژه‌های بنادر را به انجام رسانده است.

● **سازمان بنادر، از طرح این مبحث (تغییر به روش مهندسی ارزش در دوره‌ی ساخت) در این سمینار آموزشی، چه اهدافی را دنبال می‌کند؟**

بدیهی است که هدف سازمان بنادر و اداره‌ی کل مهندسی عمران، از طرح تغییر به روش مهندسی ارزش، دستیابی به «کاهش هزینه‌ی اجرایی پروژه‌ها از راه بررسی و اجرای پیشنهادات پیمانکاران»، «افزایش دانش سازمانی از طریق جذب دانش اجرایی پیمانکاران و مشاوران نوگرا»، «بهبود مستمر پروژه‌ها و طرح‌ها با انتقال دانش بین عوامل پروژه» و «کاهش خطا، اشتباه و طراحی‌های فراتر از نیاز» است. ضمن این که «استفاده از ابزارهای نوین مدیریتی در مدیریت پروژه‌ها»، «تشویق پیمانکاران به تحقیق و توسعه‌ی دانش و تجربه»، «افزایش استفاده از روش‌ها، محصولات و مصالح نوین در طراحی و ساخت پروژه‌ها» و «ایجاد رابطه‌ی برد-برد بین عوامل پروژه»، از دیگر اهداف این طرح قلمداد می‌شوند.

● **به نظر می‌رسد با افزایش حجم پروژه‌های خدمات فنی و مهندسی در کشور، تأمین منابع مالی این پروژه‌ها به شکل روشمند، مورد توجه مدیران اجرایی قرار دارد. با توجه به این که یکی از بخش‌های سمینار انزلی به این مبحث اختصاص داده شده، لطفاً اصول و راهکارهای تأمین منابع مالی در دنیا و در ایران را به طور مبسوط تشریح بفرمایید؟**

از زمانی که برای اولین بار، تفکر استفاده از منابع مالی خارج از سازمان بنادر در اجرای طرح‌های توسعه‌ای مطرح شده، مدت زیادی

یونان به عملیات اکتشافی ترکیه در دریای اژه اعتراض کرد

یونان به عملیات تحقیق و اکتشاف نیروی دریایی ترکیه در جنوب شرق دریای اژه بعنوان بخشی از اراضی آبی یونان، اعتراض کرد. بر اساس این گزارش، وزارت خارجه یونان اعلام کرد: سفارت این کشور در آنکارا در چارچوب تذکر دیپلماتیک، ترکیه را از انجام هرگونه فعالیت اکتشافی و تحقیقاتی که حق حاکمیت یونان بر این مناطق را نادیده انگارد، برحذر داشت. طبق اعلام وزارت خارجه یونان، ترکیه با انعقاد قرارداد با یک شرکت کشتیرانی نروژی، درنظر دارد از ۱۵ سپتامبر تا ۱۵ نوامبر (۲۴ شهریور تا ۲۴ آبان) در مناطقی در نزدیکی جزیره کاستلوریزوی یونان، دست به تحقیق و اکتشاف بزند. تنش بر سر مناطق نفت‌خیز دریای اژه، یونان و ترکیه را در سال ۱۹۸۷ تا آستانه جنگ پیش برد.

جابجایی ۲۱ میلیون TEU کانتینر در بندر شانگهای



میزان جابجایی کانتینر در بندر شانگهای در ۸ ماه نخست سال جاری میلادی افزایش یافت. بر اساس این گزارش، حجم جابجایی کانتینر در این بندر در ماه آگوست سال جاری میلادی با ۶٫۲ درصد از ۲۶۴ میلیون TEU سال گذشته به ۲۸۱ TEU رسید. میزان جابجایی کانتینر در بندر شانگهای در این مدت نسبت به ماه جولای که ۲۹ میلیون TEU بود، ۳٫۱ درصد کاهش داشته است. عملکرد کانتینری این بندر در ۸ ماه نخست سال جاری در این بندر به ۲۱ میلیون TEU رسید در حالی که این رقم در مدت مشابه در سال گذشته ۱۹٫۱ میلیون TEU بوده است.

واژگونی کشتی ۲۰۰ تانزانیایی را به کام مرگ برد

تلفات واژگونی یک کشتی در شرق سواحل تانزانیا ۲۰۰ کشته بر جا گذاشت. بر اساس این گزارش، به گفته مقامات، ۵۷۰ مسافر این کشتی نجات پیدا کردند. این کشتی که از زنجبار عازم پمپا بوده است، در شرق سواحل تانزانیا دچار واژگونی شد. به گفته یکی از شاهدان حادثه، ظرفیت اصلی این کشتی ۶۰۰ نفر بوده، اما تعداد مسافران خیلی بیش از ظرفیت آن بوده است. بنابراین گزارش، با واژگونی کشتی، مسافران برای نجات خود از هر شیئی استفاده می‌کردند تا روی آب شناور بمانند. به گفته رسانه‌های داخلی تانزانیا، با کج شدن کشتی آب به داخل آن نفوذ کرد و موتور از کار افتاد. همچنین واژگونی یک فروند کشتی در سال ۲۰۰۶ به کشته شدن صدها نفر انجامید، این در حالی است که تانزانیا از نظر اقتصادی به جذب توریست نیازمند است.

کشتی‌های جدید حمل LNG برای تحویل در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ آماده می‌شوند



مرکز پژوهش‌های انسانی Wood Mackenzie در گزارشی درباره امکان کاهش بازار حمل به دلیل محدودیت موقعیت‌های شغلی برای شناورهای جدید حمل LNG علیرغم وجود چشم‌انداز مثبت در آینده نزدیک، هشدار داد.

بر اساس این گزارش، این مسأله، در پی افزایش نرخ اجاره کشتی و درعین حال، افزایش سفارش ساخت در این بخش مطرح شده است. آندرو بوکلند، تحلیلگر بخش کشتی‌های LNG مؤسسه Wood Mackenzie، در این باره گزارش داد: سفارش ساخت ۴۵ فروند کشتی جدید حمل LNG از ابتدای سال ۲۰۱۱ داده شده که در مقایسه با سفارش تنها ۵ فروند کشتی در سال ۲۰۱۰، رشدی قابل توجه را نشان می‌دهد و بیشتر به نوعی قمار شباهت دارد. به گفته وی، کشتی‌هایی که امسال سفارش داده شده‌اند، در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ تحویل خواهند شد و هیچ ضمانتی وجود ندارد که در آن زمان، این کشتی‌ها به همان سرعتی که مالکان آنها انتظار دارند، اجازه یا به کار گرفته شوند. این در حالی است که نرخ اجاره کشتی‌های حمل LNG از تابستان ۲۰۱۰ تاکنون، بیش از سه برابر شده و از ۳۰ هزار دلار در روز به ۱۰۰ هزار دلار رسیده است.

با این حال، تحلیلگر بخش کشتی‌های LNG مؤسسه Wood Mackenzie اضافه می‌کند: این نرخ‌ها ممکن است معلول کاهش تحویل کشتی‌های جدید و همزمان شدن آن با افزایش تقاضای حمل LNG در جهان پس از زلزله مهیب و انفجار نیروگاه اتمی فوکوشیما ژاپن باشد که باعث شد بخشی از ظرفیت ناوگان حمل LNG بعنوان پایانه‌های شناور تأمین گاز مورد استفاده قرار گیرند و بخشی از ظرفیت کشتی‌ها برای ذخیره و نگهداری گاز، به کار گرفته شود.

بنابراین گزارش، نکته کلیدی در افزایش تمایل و سودمندی استفاده از این نوع کشتی‌ها، به متفی شدن واردات LNG در آمریکای شمالی و انتقال مسیر حمل LNG تولیدی قطر به آسیا مربوط می‌شود.

بنابر پیش‌بینی مؤسسه Wood Mackenzie، در یک بازه کوتاه تا میان مدت، بازار حمل‌ونقل دریایی در بخش LNG تحت تأثیر افزایش تجارت این محصول میان خاورمیانه و منطقه اقیانوس

اطلس برای پاسخگویی به افزایش تقاضای آسیا خواهد بود. درعین حال، برآوردها حاکی از آن است که میزان تقاضا در منطقه اقیانوس آرام می‌تواند در نقطه اوج خود به ۴۰ میلیون تن در سال ۲۰۱۴ برسد.

بوکلند عقیده دارد: نرخ‌های حمل LNG باز هم می‌توانند افزایش قابل ملاحظه‌ای پیدا کنند؛ چرا که بازارهای آسیایی که اکنون متوجه ذخایر گاز موجود در فواصل کوتاه هستند؛ در آینده متوجه ذخایر دورتر از منطقه اقیانوس اطلس خواهند شد؛ جایی که قطر به استخراج گاز برای تولید LNG و ارسال آن به سمت این کشورها، ادامه می‌دهد.

او اضافه می‌کند: این مسأله، باعث محافظت از نرخ قیمت گذاری LNG در آسیا می‌شود؛ اما درعین حال، باعث به کارگیری آن دسته از شناورهای غول‌پیکر حمل LNG خواهد شد که تنها در پایانه‌های محدودی در آسیا قابلیت پهلوگیری دارند.

به گفته وی، تعداد محدودی از کشتی‌های جدید حمل LNG در جدول تحویل اواخر سال ۲۰۱۳ قرار دارند؛ که تأثیر چندانی بر ظرفیت حمل کشتی‌ها نخواهند داشت.

به هرحال، گزارش مؤسسه Wood Mackenzie انتظار دارد که تحویل گروه جدید کشتی‌های حمل LNG در کنار پروژه‌های جدید ذخیره LNG در منطقه اقیانوس اطلس، فشار موجود بر بازار حمل‌ونقل این محصول را سبک کند.

بوکلند گفت: ما پیش‌بینی می‌کنیم که تجارت در مسافت‌های کوتاه داخل اقیانوس آرام، به تدریج با مسیرهای طولانی تجارت LNG بین اقیانوس‌های آرام و اطلس جابجا خواهد شد. چرا که افزایش ذخیره و صادرات LNG توسط استرالیا، نیاز به مسیرهای حمل طولانی از ذخایر اقیانوس اطلس را ایجاد خواهد کرد. از سوی دیگر، این گزارش می‌افزاید: با فراهم شدن پایانه‌های مورد نیاز برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ حمل LNG، قطر نیز انتقال محصول خود به سمت آسیا را با فعال کردن قراردادهای طولانی مدت با مشتریان خود در اقیانوس آرام، آغاز خواهد کرد.

تحلیلگر بخش کشتی‌های LNG مؤسسه Wood Mackenzie در پایان گزارش خود، نوشته است: انتظار کاهش نرخ در مسیرهای طولانی حمل با تحویل کشتی‌های جدید وجود دارد و درعین حال، ممکن است برخی سفارش‌های ساخت LNG برهای غول‌پیکر به کشتی‌های چندمنظوره تغییر کند یا آنکه مالکان با پذیرش ریسک بیکار ماندن کشتی‌ها پس از تحویل، روند ساخت این کشتی‌ها را طبق برنامه موجود ادامه دهند.

شرکت کشتیرانی شیلی زیان کرد



شرکت کشتیرانی CSVA با زیان در سه ماهه دوم، در کنار سایر شرکت‌های بزرگ کانتینری قرار گرفت و به نظر می‌رسد برای کل سال جاری نیز، با بیش از نیم میلیارد دلار ضرر مواجه شود.

بر اساس این گزارش، هزینه‌های بالای این شرکت شیلیایی بر میزان فروش خدمات غلبه کرده و در نیمه اول سال جاری در مقایسه با شش ماهه اول سال ۲۰۱۰، بیش از یک میلیارد دلار افزایش یافت.

میزان فروش خدمات این شرکت در سه ماهه دوم سال جاری در مقایسه با میزان ۱,۳۷ میلیارد دلار کسب شده در مدت مشابه در سال گذشته، به ۱,۴۳ میلیارد دلار رسید. اما در همین حال، هزینه‌ها با بیش از یک سوم افزایش به ۱,۷۱ میلیارد دلار رسیده و سبب بروز زیان عملیاتی ۳۶۴ میلیون دلاری شد در حالی که در مدت مشابه در سال گذشته، موفق به کسب ۸۴,۷ میلیون دلار سود شده بود.

این شرکت مستقر در سانتیاگو، پس از کسر مالیات، در سه ماهه اول سال جاری در مقایسه با سود خالص ۷۲,۸ میلیون دلاری در سال گذشته، با زیان خالص ۳۳۷ میلیون دلاری مواجه شد. به طوری که طی این مدت، در مقایسه با سود ۵۰,۰۵ دلاری هر سهم در سال گذشته، زیان ۱۶,۱۶ دلاری به ازای هر سهم در سال جاری به دست آورد.

به این ترتیب، در نیمه اول سال جاری میزان درآمد این شرکت با نیم میلیارد دلار افزایش به ۲,۹۵ میلیارد دلار رسید. اما افزایش شدید هزینه‌ها در حدود یک میلیارد دلار و رسیدن آن به ۳,۳۶ میلیارد دلار سبب شد زیان قبل از مالیات شرکت CSVA در مقایسه با سود ۵۰ میلیون

دلاری در مدت مشابه در سال گذشته، به ۵۶۰ میلیون دلار برسد.

بنابراین شرکت CSAV، در مقایسه با سود ۳۶,۸ میلیون دلاری در نیمه اول سال گذشته، در مدت مشابه در سال جاری با زیان ۵۱۹ میلیون دلاری مواجه شد.

این شرکت همچنین در سال جاری تعدادی از سرویس‌های خود را به سبب نرخ‌های کرایه حمل پایین و هزینه‌های بالای سوخت، لغو کرد.

با این وجود، شرکت CSAV با دریافت وام ۲۵۰ میلیون دلاری از سهام‌دار عمده‌اش (Quinenco) و همچنین وام ۱۰۰ میلیون دلاری دیگر از یک سرمایه‌گذار عمده به نام Maritima de Inversiones، درصدد تقویت موقعیت مالی خود است.

همچنین قرار است شرکت CSAV سرمایه خود را از طریق انتشار اوراق سهام جدید طی یک مجمع عمومی فوق‌العاده که قرار است در پنجم اکتبر سال جاری برگزار شود، به میزان ۱,۲ میلیارد دلار افزایش دهد. در حال حاضر، سهامداران عمده توافق کرده‌اند که در این خصوص، هر کدام چه میزان مشارکت داشته باشند.

ابوظبی بزرگ‌ترین تولیدکننده خاویار جهان می‌شود



در حالی که خاویار ایران رو به نابودی می‌رود ابوظبی قصد دارد بزرگ‌ترین تولیدکننده خاویار جهان شود.

بر اساس این گزارش، شرکت رویال خاویار ابوظبی که قصد دارد به بزرگ‌ترین تولیدکننده خاویار در جهان تبدیل شود، اعلام کرد نخستین مرحله از تخم‌گذاری ماهیان خاویاری در مرکز تکثیر این شرکت انجام شده است.

ماه گذشته حدود ۱۲۰ هزار تخم خاویار از آلمان به ابوظبی آورده شد که ۸۰ درصد از آنها به ماهی تبدیل شده است.

مرکز تکثیر و تولید ماهیان خاویاری این شرکت عربی با ۵۰ هزار متر مربع مساحت در حال حاضر دارای ۱۸ تن ماهی خاویار و ظرفیت تولید سالانه ۳۵ تن خاویار است. نخستین محصولات این شرکت تا پایان سال جاری میلادی وارد بازار خواهد شد.

در حالی که در سال ۱۳۶۴ حدود ۳۰۵ تن خاویار در ایران برداشت می‌شد اما این میزان هم اکنون به ۳ تن رسیده است.

طبق ارزیابی‌های انجام شده ماهیان خاویاری دریای خزر تا سال ۱۴۰۴ به صفر خواهد رسید.

لزوم اوراق ۱۵۰۰ فروند کشتی فلهر در جهان

به گفته تحلیلگران باید ۱۵۰۰ فروند کشتی فلهر اوراق شود تا نرخ رشد عرضه و تقاضا متناسب با یکدیگر باشند.

بر اساس این گزارش؛ نرخ افزایش سالانه ناوگان حمل‌محمولات خشک در سطح جهان تا سال ۲۰۱۳، بدون در نظر گرفتن تعداد اوراق‌سازی‌ها، ۱۲ درصد خواهد بود، به طوری که ۳۰۰۰ فروند کشتی جدید، به ۸۱۰۰ فروند کشتی موجود در پایان سال ۲۰۱۰، اضافه خواهد شد این در حالی است که تعداد کشتی‌هایی که از سرنوچاری و اجبار اوراق می‌شود، می‌تواند تغییر بزرگی را در آینده بازار به همراه داشته باشد.

اگر همه کشتی‌های فلهری که تا قبل از سال ۱۹۸۵ ساخته شده‌اند - یعنی حدود ۱۵۰۰ فروند - تا پایان سال ۲۰۱۳، اوراق گردد، موازنه عرضه و تقاضا به تعادل خواهد رسید، این امر به معنای نرخ رشد ۶,۳ درصدی ناوگان در هر سال خواهد بود.

به عبارت دیگر، برای بازگشت رشد عرضه و تقاضا به وضعیت تعادل، در این صنعت باید به مدت ۲ سال و ۴ ماه، هر هفته ۱۲ فروند کشتی فلهر اوراق شود و سفارش ساخت هیچ کشتی فلهر دیگری برای تحویل تا قبل از سال ۲۰۱۴، ارائه نشود.

در سال جاری تاکنون، ۴۰۹ فروند کشتی فلهر به مجموع ظرفیت ۲۰ میلیون DWT به یاردهای اوراق‌سازی تحویل داده شده است، یعنی در هر هفته بیش از ۱۱ فروند کشتی، این میزان از بیشترین مقدار قبلی اوراق‌سازی یعنی ۱۱,۸ میلیون DWT در سال ۱۹۹۹ و بیشترین میزان ورود به سیستم حمل و نقل، یعنی ۱۱,۲ میلیون DWT در سال ۲۰۰۹، بیشتر بوده است.

«مارک ویلیامز» مدیر پژوهشی شرکت Braemar Seascope گفت: اگر میزان اوراق‌سازی در همین سطح باقی بماند، فرصت خوبی است که در سال جاری، نرخ رشد ناوگان فلهر در سطح پایین ۹ درصد نگه داشته شود. ما فقط باید امیدوار باشیم که اقتصاد جهان از شرایط رکود خارج شود و تقاضا در حد انتظار افزایش یابد.

پروژه ۱۰۰ میلیارد دلاری اعراب برای راه‌اندازی شبکه مشترک راه‌آهن

کشورهای عرب عضو اتحادیه کشورهای خلیج فارس با سرمایه ۱۰۰ میلیارد دلاری در نظر دارند شبکه مدرن راه‌آهن را به منظور اتصال تمام کشورهای واقع در منطقه شبه‌جزیره عربستان و خلیج فارس راه‌اندازی کنند.

بر اساس این گزارش، شرکت اپوک مسه فرانکفورت که یک شرکت فعال در حوزه مدیریت و سازماندهی در خاورمیانه و دبی است، اعلام کرد: با توجه به ادامه روند افزایش تقاضا در بازار نفت‌وگاز و همچنین افزایش نیازها به یافتن راه‌های مناسب جهت افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها ایجاب می‌کند که حمل‌ونقل کالاها و خدمات تجاری در تمام کشورهای منطقه تسهیل شود.

این ضرورت‌ها هم‌اکنون سبب شده که شاهد نوعی جهش در بازار تقاضا برای حمل‌ونقل بهتر و تقویت مسیرهای ارتباطی در تمام منطقه خاورمیانه باشیم. این درحالی است که پیش از این مقامات عراق از شرکت در پروژه‌ای که خط‌آهن این کشور را به کشورهای حاشیه خلیج فارس متصل می‌کند، صرف‌نظر کرده بودند. مقامات عراق تأکید داشتند که با اتصال این کشور به کشورهای حاشیه خلیج فارس، فعالیت و تردد کشتی‌ها در بنادر این کشور بارکود مواجه خواهد شد. از دیگر سو، بزرگ‌ترین گردهمایی کارشناسان صنعت راه‌آهن نیز در منطقه خاورمیانه قرار است ژانویه سال ۲۰۱۲ در دبی برگزار شود. این کنفرانس از سال ۲۰۰۶ تاکنون موفق شده که بیش از ۱۵۰۰ متخصص و فعال برجسته و نیز مدیران و متخصصان از سراسر منطقه را گرد هم آورد.

چالش‌ها و فرصت‌های موجود در زمینه احداث و گسترش شبکه‌های ریلی در منطقه خاورمیانه همچنین بررسی مسائلی چون پروژه‌های متعدد پیش‌رو و نیز آخرین فناوری‌های نو در این صنعت، موضوع بزرگ‌ترین کنفرانس و نمایشگاه خط‌آهن خاورمیانه است.

مدیران، راهبران و فعالان حوزه صنعت راه‌آهن از جمله شرکت خط‌آهن قطر، شرکت اتحاد، مدیران ارشد وزارت راه و ترابری کویت و سعودی و همچنین مقامات امور شهری و روستایی در این کشور ها از جمله فعال‌ترین گروه‌های شرکت‌کننده هستند.

پرداخت وام ۵۰۰ میلیون دلاری به شرکت کشتیرانی کره ای



شرکت کشتیرانی STX Pan Ocean به منظور خرید کشتی وام دریافت کرد. بر اساس این گزارش، این شرکت کشتیرانی کره جنوبی به منظور خرید کشتی از بانک صادرات و واردات کره وام دریافت کرد. این وام که مبلغ آن ۵۱۰ میلیون دلار است صرف خرید ۱۶ فروند کشتی خواهد شد. ۱۶ فروند کشتی مذکور از سری ۲۰ فروند کشتی سفارشی این شرکت قرار است در سال آینده بکار گرفته شوند. شرکت سازنده این کشتی ها مشخص نیست.

کنفرانس جهانی توسعه پایدار دریاچه‌ها در پیش است



نخستین کنفرانس بین‌المللی در زمینه توسعه پایدار و حفاظت از بقای دریاچه‌ها در بریتانیا برگزار می‌شود.

بر اساس این گزارش، این کنفرانس که از ۱۳ تا ۱۵ سپتامبر در شهر ساوت همپتون بریتانیا برگزار می‌شود؛ دانشمندی از رشته‌های فیزیک، زیست شناسی و بوم‌شناسان را گرد هم می‌آورد. همچنین، متخصصانی نیز از دیگر رشته‌های علمی مرتبط با جنبه‌های دیگر پایداری دریاچه‌ها همانند اقتصاددانان، جامعه‌شناسان و کارشناسان علوم سیاسی برای درک بهتر از محیط زیست دریاچه‌ها و اهمیت و تأثیر آن بر زندگی و معیشت مردم را نیز دربر می‌گیرد.

حمله خونین دزدان دریایی به قایق فرانسوی

سخنگوی وزارت امور خارجه فرانسه درباره ناپدید شدن سه تبعه فرانسه در قایقی بادبانی نزدیک سواحل یمن گفت: هیچ سرنشینی در قایق فرانسوی نبوده است.

بر اساس این گزارش، بنار وارو افزود: پس از شناسایی محل حضور این کشتی در نزدیکی عدن و دریافت پیام امداد آن، وزارت خارجه سریعاً واکنش نشان داد.

وی ادامه داد: ما متوجه شدیم یک فروند کشتی آلمانی از لحاظ جغرافیایی به این قایق بسیار نزدیک بود و شریکان آلمانی ما عازم محل شدند.

وزارت امور خارجه فرانسه هویت و شمار افراد ناپدیدشده در این قایق را مشخص نکرد.

محتمل‌ترین مسأله، ربودن سرنشینان این قایق است؛ چرا که در خلیج عدن آدم‌ربایی و دزدی دریایی امری رایج است. به احتمال زیاد دزدان دریایی سومالیایی یا یمنی این گروگانگیری را ترتیب داده‌اند.

بنابراین گزارش، در قایق بادبانی اثر خون و گلوله مشاهده شده و قایق برای بررسی بیشتر به سوی جیبوتی انتقال یافته است.

کشف یک میدان بزرگ گازی در دریای خزر

شرکت فرانسوی توتال اعلام کرد که یک میدان بزرگ گازی را در ۱۰۰ کیلومتری باکو، در آب‌های دریای خزر کشف کرده است.

بر پایه این گزارش این شرکت طی بیانیه‌ای اعلام کرد که میدان مذکور در نزدیکی تأسیسات آبشرون واقع شده و اگرچه هنوز رقم دقیق ذخایر آن مشخص نیست، اما تخمین زده می‌شود چندین تریلیون فوت‌مکعب گاز در این میدان وجود داشته باشد.

یک مقام شرکت توتال کشف این میدان را از نظر حجم ذخایر خود بسیار قابل توجه دانست و گفت: این موفقیت محصول استراتژی توتال در انجام فعالیت‌های اکتشافی با ریسک بالاست.

میدان مذکور در ۱۰۰ کیلومتری جنوب شرقی باکو و ۲۵ کیلومتری شمال شرق میدان گازی شاه دنیز واقع شده است.

رئیس‌جمهور آذربایجان نیز از کشف این میدان بزرگ گازی در آب‌های دریای خزر خبر داده است.

الهام علی‌اف تأکید کرد: در دیداری که با رئیس شرکت توتال داشتیم، خبر کشف یک میدان عظیم گازی در منطقه آبشرون واقع در دریای خزر را دریافت کردم.

کشف این میدان از سوی آذری‌ها در حالی اعلام می‌شود که کشورهای ساحلی دریای خزر هنوز نتوانسته‌اند در مورد رژیم حقوقی این دریا به توافق برسند.



واکنش تند روسیه به تصمیم اروپا درباره خزر

سخنگوی وزارت امور خارجه روسیه از تصمیم پارلمان اروپا درباره آغاز مذاکرات کمیسیون اروپا با کشورهای آذربایجان و ترکمنستان برای احداث خط لوله گاز از طریق دریای خزر ابراز تأسف کرد.

بر اساس این گزارش، الکساندر لوشویچ گفت: با تصمیم پارلمان اروپا، کمیسیون انرژی این اتحادیه، اجازه آغاز مذاکرات سه‌جانبه با ترکمنستان و آذربایجان برای امضای توافقنامه‌ای به منظور اجرای طرح خط لوله گاز دریای خزر، را به دست آورد.

وی افزود: از این تصمیم متأسف هستیم؛ زیرا بدون توجه به وضعیت حقوقی و ژئوپلیتیکی موجود در دریای خزر اتخاذ شده است.

لوشویچ گفت: پنج کشور ساحلی دریای خزر توافق کردند که همه مسائل مربوط به فعالیت در این دریا، فقط توسط کشورهای ساحلی حل شود و این اصل در بیانیه ۱۶ ماه اکتبر سال ۲۰۰۷ در اجلاس دوم سران دریای خزر در تهران قید شده و در بیانیه مشترک اجلاس سوم سران پنج کشور در باکو مورد تأکید قرار گرفته است. سخنگوی وزارت امور خارجه روسیه گفت: بدیهی است که احداث خط لوله گاز از دریای خزر در این آبگیر بسته با درجه بالای فعالیت زلزله‌ای، از این نوع مسائل است و عواقب احداث و استفاده از این خط لوله و بویژه هر نوع خرابی آن، شامل حال همه کشورهای حاشیه این دریا خواهد شد.

وی افزود: چنین خط لوله‌ای از نظر کیفی کاملاً جدید و از نظر مقیاس و خطرات احتمالی متفاوت با سازه‌های دیگر در این زمینه است.

لوشویچ با بیان اینکه «برای اتحادیه اروپا هم احداث خط لوله گاز دریای خزر نخستین تجربه خواهد بود»، گفت: تعجب می‌کنیم که چرا این خط لوله را می‌خواهند در دریای خزر که هیچ کشور عضو اتحادیه اروپا در حاشیه آن قرار نگرفته، احداث کنند.

وی اظهار داشت: سیستم توافق و سازوکارهای همکاری در باره مسائل دریای خزر وجود دارد که در طول سالیان متمادی با تلاش پنج کشور ساحلی این دریا بوجود آمده و تلاش برای مداخله خارجی در امور این دریا، بویژه در مسائل حساس برای کشورهای حاشیه آن، وضعیت منطقه را پیچیده تر می‌کند و بر روند مذاکرات پنج کشور ساحلی برای تنظیم رژیم حقوقی دریای خزر تأثیر منفی می‌گذارد.

سخنگوی وزارت امور خارجه روسیه ابراز امیدواری کرد که پارلمان اروپا با دقت لازم به مواضع روسیه و کشورهای دیگر ساحلی دریای خزر توجه و از اقداماتی که در چارچوب‌های مربوطه به توافق نرسیده، خودداری کند.

خلیج مکزیک با هم حادثه آفرید

۱۰ کارگر مکزیک بر اثر وقوع حادثه‌ای در یکی از سکوهای نفتی این کشور در خلیج مکزیک ناپدید شدند.

بر اساس این گزارش، شرکت نفتی بیمکس، وابسته به دولت مکزیک، اعلام کرد که بر اثر سرنگون شدن یکی از سکوهای نفتی در خلیج مکزیک که در نتیجه امواج شدید این منطقه رخ داد، ۱۰ تن از کارگران این شرکت ناپدید شدند.

این شرکت افزود که بر اثر وزش بادهای شدید در این منطقه یکی از سکوها به شکل نیمه‌واژگون درآمد و ۱۰ تن از کارگران نفتی ناپدید شدند.

به دنبال وقوع این حادثه، چند کشتی برای جستجوی کارگران ناپدیدشده به محل حادثه اعزام شدند؛ اما به سبب شرایط دشوار آب‌وهوایی در این منطقه هنوز این کارگران پیدا نشده‌اند.

این شرکت دولتی هنوز درباره چگونگی قطع شدن تماس با این کارگران توضیحی نداده است.

گفتنی است، توفان استوایی ناتی در حال حاضر در منطقه جنوبی خلیج مکزیک است و مرکز ملی هواشناسی آمریکا در میامی پیش‌بینی کرده که این توفان در روزهای آینده وارد ایالت وراکروز مکزیک شود.

کاهش شدید قیمت کشتی در بازارهای جهانی



با ورود کشتی‌های تازه ساخت توسط کشورهای چین و کره جنوبی به بازار، قیمت کشتی‌های پیش از پیش کاهش پیدا کرده است.

بر اساس این گزارش؛ بر اساس اظهارات «داگفین لوند» عضو هیات مدیره بانک DVB و مسئول بخش فاینانس کشتیرانی، مازاد ظرفیت، سبب اخلاط طولانی مدت در بازارهای بین‌المللی کشتیرانی شده است. وضعیتی که در طول مدت ۱۸ ماه آتی ادامه خواهد داشت و احتمال دارد که بهبودی صورت نگیرد. در نتیجه، مسائل نقدینگی باعث فروش حراجی و سلب حق مالکیت‌هایی خواهد شد.

وی گفت: رشد تقاضا با اینکه کمتر از میزان مورد انتظار بوده است، اما هنوز هم مناسب می‌باشد. مساله اصلی این است که در اکثر بخش‌های بازار، تعداد قابل توجهی کشتی مازاد وجود دارد.

عضو هیات مدیره بانک DVB اظهار داشت: ظرفیت کشتی‌سازی حدود ۲۵۰ هزار بیشتر از میزان ظرفیت لازم است، ما انتظار داریم که چین و کره جنوبی به طور مستمر کشتی‌های جدیدی وارد بازار نمایند بنابراین قیمت کشتی‌های جدید کاهش بیشتری نیز خواهد داشت، مازاد ظرفیت در حال ویران کردن بازارهای کشتیرانی است.

لوند با اشاره به اینکه DVB انتظار دارد در ۱۸ ماه آتی، روند نزولی شدیدتر قیمت کشتی‌ها در بازار فله خشک، در برخی از بخش‌های تانکر و همچنین بخش کانتینر ملاحظه شود، عنوان کرد: ما تا قبل از پایان سال ۲۰۱۲، انتظار بهبود در بازار را نداریم. خوشبختانه، پس از آن، تعادل مناسبی بین عرضه و تقاضا در بازار به وجود خواهد آمد.

نتیجه این خواهد بود که شرکت‌ها با کاهش درآمد و متعاقباً با مشکل نقدینگی مواجه خواهند شد در واقع، بسیاری از دست‌اندرکاران بازارهای کشتیرانی، نقدینگی اندکی دارند. ملاحظه می‌کنید که بانک‌ها به منظور سازماندهی مجدد تسهیلات بانکی دریایی و بازپرداخت اقساط، به مشتریان خود مهلت بیشتری داده‌اند.

بر اساس اظهارات عضو هیات مدیره بانک DVB، سازماندهی مجدد تسهیلات بانکی موضوع کلیدی برای مالکان و بانک‌ها در زمان باقیمانده از سال ۲۰۱۱ و همچنین در سال ۲۰۱۲ خواهد بود.

مالکانی که در انتهای دوره رونق بازار، کشتی‌هایی را با قیمت‌های بسیار بالا خریداری کردند، در حال حاضر به وضوح با مشکلات نقدینگی مواجه هستند.

ممکن است برخی فروش‌های «حراجی» و «یا سلب حق مالکیت» اتفاق بیافتد، به خصوص اگر بانک‌های درگیر مدت زمان وام را تمدید نکنند. مشکل کمبود نقدینگی یکی از مسائلی است که همواره حیات شرکت‌ها را تهدید می‌کند.

لوند به افزایش فروش و حراجی کشتی‌ها به دلایلی مانند فشار بانک‌ها، کسب نقدینگی و یا کاهش هزینه‌ها به منظور سازماندهی بازپرداخت وام‌ها اشاره کرد و با اشاره به اینکه این موضوع در خصوص فاینانس کشتیرانی توسط بانک‌ها تأثیر خواهد داشت افزود: در حال حاضر ما مشابه آنچه که قبلاً در مواقع بحرانی رخ داده را تجربه می‌کنیم. بانک‌های رقیب، اکثر از بازار فاینانس کشتیرانی خارج شده‌اند و تنها چندین بانک در این حوزه فعال باقی مانده‌اند. بنابراین، رقابتی بین‌المللی ما اندک هستند که از جمله آنها می‌توان به تعدادی بانک در کشورهای اسکاندیناوی، یک یا دو بانک آلمانی، چندین بانک فرانسوی و HSBC و Standard Chartered اشاره کرد.

وی گفت: انتظار داریم که میزان وام پراختی این بانک به بخش کشتیرانی کاهش یابد، اما DVB کاملاً فعال باقی خواهد ماند و به دنبال مشتریان جدیدی خواهد بود. به طوری که در ماه ژوئیه، حدود ۱۸۵ میلیارد دلار وام به بخش کشتیرانی پرداخت کرده است.

تا انتهای ژوئن، میزان تامین مالی بانک DVB در بخش کشتیرانی حدود ۹۰۲ میلیارد یورو (معادل ۱۲۹ میلیارد دلار) بوده است.

تمایل بانک DVB برای ارائه مهلت بازپرداخت وام، تغییری نکرده است. با این حال، وی اضافه کرد که لازم است مشتریان، چشم‌انداز مناسبی داشته باشند. بازپرداخت کامل وام، به توانایی مشتریان بستگی خواهد داشت.

عضو هیات مدیره بانک DVB افزود: ما هنوز هم انتظار داریم سازماندهی مجدد تسهیلات برای مدت باقیمانده از سال جاری و همچنین در سال آتی نیز ادامه داشته باشد.

استراتژی‌های واکنشی با پدیده‌ی دزدی دریایی

بررسی رویکرد مسلح‌سازی شناورهای تجاری

علی مرادی (دانشجوی دکتری و کارشناس مسئول مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی)



به طور کلی، دزدی دریایی پدیده‌ی جدیدی نیست، اما امروزه به‌منزله‌ی مشکلی در منطقه‌ی خلیج عدن، دریای سرخ و شرق کشور سومالی محسوب می‌شود که به علت مسایل داخلی سومالی، تهدیدات و تعرضات جدی به کشتیرانی تجاری وارد می‌کند. در این راستا، کشتی‌های ایرانی نیز، با این مشکل روبه‌رو شده‌اند و دزدان دریایی، تعدادی از کشتی‌ها را تهدید کرده‌اند و بعضی از آن‌ها را به گروگان گرفته‌اند که در برخی موارد، با مداخله‌ی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، دزدان دریایی ناکام مانده‌اند.

این مقاله بر آن است تا موضوع دزدی دریایی را از منظر استراتژی‌های واکنشی ملی و بین‌المللی مرور کند. امروزه تهدیدات کشتیرانی تجاری توسط دزدان دریایی، به معضل بسیار مهمی تبدیل شده است و سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی با انجام تمهیداتی نسبت به این موضوع واکنش نشان می‌دهند. اقدام نیروهای نظامی چندملیتی و نیز، کنوانسیون حق مداخله‌ی کشورهای صاحب پرچم برای آزادسازی کشتی گروگان گرفته‌شده و مبارزه با دزدان دریایی، از جمله مباحثی هستند که در این زمینه طرح می‌شوند.

پدیده‌ی دزدی دریایی

برای روشن شدن موضوع، ابتدا تعریف مختصری از دزد و دزدی دریایی ارائه می‌شود:

دزد دریایی: شخصی است که در دریا چپاول می‌کند یا از دریا به خشکی (زمین‌ها) بدون اجازه دولت (حاکمیت)، تجاوز می‌کند، برای این هدف، معمولاً از یک شناور که مسلح است، استفاده می‌شود.

دزدی دریایی: عملی است که در پی آن، دزد یا دزدان دریایی، با ترفند یا با استفاده از قدرت اسلحه، بر سر راه تجارت دریایی و کالاهایی که از طریق کشتی در دریا جابه‌جا می‌شوند، قرار می‌گیرند و با چپاول کالای مورد حمل که بعضی اوقات با گرفتن جان خدمه کشتی و غرق آن نیز همراه است، ثروت و قدرت‌اندوزی می‌کنند.

دزدی دریایی در مناطق مختلف جهان مشاهده شده است. مناطق مورد دزدی دریایی در جهان، عبارتند از: آسیای جنوب

شرقی و شبه قاره‌ی هند
تنگه‌ی مالاکا: گرچه تعداد حملات، اخیراً به علت گشت‌هایی که از سال ۲۰۰۵ میلادی توسط کشورهای ساحلی صورت می‌گیرد، به طور قابل توجهی کاهش یافته است؛ اما به کشتی‌ها اکیداً توصیه شده است که وقتی از تنگه عبور می‌کنند، دیده‌بانی دریایی را اجرا کنند.

مالزی: دزدی دریایی در آب‌های مالزی واقع در مناطق Tioman / Pulau Aur و جنوب دریای چین صورت می‌گیرد. به کشتی‌ها توصیه شده است هنگام تردد در این مناطق، هشیار باشند. دزدان این ناحیه، به سلاح‌های سرد و گرم مسلح هستند و در زمان تاریکی به کشتی‌ها حمله می‌کنند.

تنگه‌ی سنگاپور: به‌رغم کاهش چشمگیر حمله‌ی دزدان در این منطقه، به کشتی‌ها توصیه شده است که عملیات دیده‌بانی ضد دزدی دریایی را به حد کافی اجرا کنند؛ چون اخیراً تعداد زیادی یدک‌کش، مورد دستبرد قرار گرفته‌اند.

شرقی و شبه قاره‌ی هند
بنگلادش: در این منطقه، هنوز دزدی دریایی با ریسک بالا وجود دارد. در بنگلادش، دزدان دریایی در حال حمله به کشتی‌هایی که در حال لنگراندازی هستند، مشاهده شده‌اند. بیش‌ترین حمله‌ها در لنگرگاه‌ها و مسیرهای دسترسی به بندر (Chittagong) مشاهده شده است.

هند: در منطقه‌ی Cochin، دزدی زمانی اتفاق می‌افتد که کشتی در لنگر است. اندونزی: در محدوده‌ی جزایر Anambas / Natuna / Mangkai / Subi Besar / Merunding، دزدی دریایی صورت می‌گیرد. دزدان دریایی در این مناطق، معمولاً به اسلحه‌های سرد و گرم مسلح هستند. اغلب حمله‌ها ممکن است گزارش نشده باشد. دزدان، معمولاً شب‌هنگام به کشتی‌ها حمله می‌کنند. عموماً وقتی که دزدان دریایی شناسایی شوند، ممکن است از سوار شدن به کشتی صرف‌نظر کنند.

جهانی غذا، نگرانی شدید خود را نسبت به توسعه‌ی کمی و کیفی حملات دزدان دریایی اعلام کرده‌اند. بر اساس گزارش مؤسسه‌ی آلمانی تحقیقات اقتصادی، دزدی دریایی در منطق خود، به‌منزله‌ی یک بازار نوظهور محسوب می‌شود که تبدیل به صنعتی پررونق در کشور سومالی شده است. شرکت‌های بیمه، به‌ویژه از حملات دزدان دریایی سود برده‌اند. به این دلیل که حق بیمه‌ها به طور فزاینده‌ای رشد کرده‌است.

علل اصلی دزدی دریایی در این منطقه
گزارش سازمان ملل متحد و برخی از منابع

ویژه به محدوده‌ی خلیج عدن، دریای سرخ و سومالی می‌پردازیم که پرمخاطره‌ترین محدوده‌ی دریایی از لحاظ دزدی دریایی است. دزدی دریایی در سومالی، یک تهدید جدی علیه کشتی‌رانی بین‌المللی است که از زمان مرحله‌ی دوم جنگ داخلی سومالی در دهه‌ی ۱۹۹۰، پدید آمده است. این تهدیدات از سال ۲۰۰۵ افزایش چشمگیری یافته است و سبب افزایش هزینه‌ی کشتیرانی‌ها و نیز، ممانعت در رسیدن کمک‌های غذایی به کشور سومالی ایجاد کرده است. در این راستا، بسیاری از سازمان‌های جهانی، نظیر: سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و برنامه‌ی

دریای جنوب چین : در نزدیکی جزایر Anambas / Natuna / Mangkai و Subi Besar / Merundung، دزدی دریایی مشاهده شده است.
ویتنام : در منطقه‌ی Vung Tau دزدی دریایی مشاهده شده است.

افریقا و دریای سرخ

افریقا، نیجریه: دزدان دریایی، اغلب در طول ساحل رودخانه‌ی لاگوس و بروئی، بندر و آب‌های احاطه‌شده، به کشتی‌ها حمله می‌کنند و ضمن چپاول آن‌ها، خدمه را به گروگان می‌گیرند. تعدادی خدمه در حملات دزدان دریایی زخمی شده‌اند. به طور کلی، عبور از آب‌های حوزه‌ی نیجریه از ریسک بالایی برخوردار است. به کشتی‌ها توصیه شده است که هشیار باشند، زیرا بسیاری از حمله‌ها گزارش نشده است.

بنین، کوتنو: حملات دزدان دریایی در این مناطق در حال افزایش است. دزدان دریایی، کشتی‌ها را تهدید می‌کنند و در برخی مواقع نیز، دزدان به طرف کشتی‌ها آتش گشوده‌اند. تعداد زیادی کشتی به‌ویژه تانکرها مورد حمله قرار گرفته‌اند و روبرو شده‌اند. دزدان، ناخداان کشتی‌ها را وادار می‌کنند تا به سوی منطقه‌ی ناشناس، جایی که بخشی از کالا دزدیده می‌شود، حرکت کنند. گزارش شده است که تعداد زیادی خدمه زخمی شده است. گینه: دزدان دریایی به سلاح‌های اتوماتیک مسلح هستند و حالت تهاجمی دارند. در برخی حملات، دزدان دریایی لباس نظامی بر تن می‌کنند.

کامرون: دو فقره حمله با گروگان‌گیری خدمه در محدوده‌ی بندر Douala رخ داده است.

سایر نقاط جهان

دزدی دریایی در برزیل، پرو، ونزوئلا، هائیتی، دریای عرب، عراق و جزایر سیسیل گزارش شده است.

خلیج عدن، دریای سرخ و سومالی، پرمخاطره‌ترین منطقه‌ی دزدی دریایی

همان‌گونه که ملاحظه شد، دزدی دریایی در مناطق مختلف جهان رخ می‌دهد و گزارش‌های متعددی از تهدیدات دزدان دریایی، توسط سازمان‌های بین‌المللی ثبت شده است. اما امروزه به دلیل شرایط حاکم بر کشور سومالی، دزدان دریایی، از این کشور، خطوط کشتیرانی را تهدید می‌کنند و کشتی‌ها را به گروگان می‌گیرند تا محموله‌ی آن‌ها را چپاول کنند و یا به‌ازای آزادی خدمه و کشتی، از مالکان، باج‌گیری کنند که در این میان، تعداد از خدمه مورد آزار و اذیت قرار گرفته‌اند و بعضاً به فوت آن‌ها نیز منجر شده است. در این‌جا به‌طور



دزدان دریایی، نگرانی زیادی برای کشور هند به وجود آورده‌اند؛ به علت آن‌که قسمت مهمی از تجارت آبی هند، به وسیله کشتی و از راه خلیج عدن صورت می‌گیرد. از این‌رو، دولت هند مجبور شد که یک ناو دریایی خود را به این منطقه بفرستد. روسیه نیز، به مبارزه‌ی بین‌المللی با دزدان دریایی پیوسته است. البته این مبارزه، خارج از چارچوب گشت بین‌المللی و به صورت مستقل در جریان است.

در ۷ اکتبر ۲۰۰۸ میلادی، شورای امنیت سازمان ملل با صدور قطع‌نامه‌ی ۱۸۳۸، کشورهای جهان را به مبارزه با دزدان دریایی سومالی فراخواند. بزرگ‌ترین سرقت دزدان دریایی در سومالی، سرقت یک نفتکش متعلق به عربستان سعودی بود که ۲ میلیون بشکه نفت به ارزش ۱۰۰ میلیون دلار را حمل می‌کرد. نقشه‌ی شماره‌ی (۲) و (۳) محدوده‌ای که از بیشترین ریسک دریایی برخوردار است را، نشان می‌دهد.

مبارزه‌ی ایران با دزدان دریایی

باتوجه به قطع‌نامه‌ی شماره ۱۸۳۸ شورای امنیت سازمان ملل متحد مبنی بر مبارزه با دزدی دریایی و در راستای حفاظت منافع ملی، که دزدان دریایی از طریق گروگان‌گیری کشتی‌های ایرانی، آن را تهدید می‌کردند، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ناو گروه‌های متعددی را برای مبارزه با دزدان دریایی و نجات کشتی‌های گروگان گرفته‌شده توسط دزدان دریایی به خلیج عدن فرستاده است. این ناوگان‌ها بارها حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری ایرانی و خارجی را خنثی کرده‌اند؛ به طوری که تنها از ابتدای سال ۱۳۹۰ تا ۱۹ اردیبهشت همین سال، تعداد درگیری‌های آن‌ها با دزدان دریایی، به ۷ مورد رسید. با این حال، ۱۳ دریانورد ایرانی که در ۲۳ بهمن ۱۳۸۹ به اسارت دزدان دریایی درآمدند، تاکنون (مرداد ۱۳۹۰) در اسارت دزدان دریایی به سر می‌برند. جدول شماره‌ی (۱)، فهرست کشتی‌هایی که با پرچم ایران مورد تعرض دزدان دریایی قرار گرفته‌اند را، نشان می‌دهد.

گزارش‌دهی از دزدی دریایی از هر کجای جهان

به کشتی‌ها توصیه می‌شود، به طور اکید و صددرد، از عملیات دیدبانی ضد دزدی دریایی برخوردار باشند و هر گونه حمله‌ی دزدی دریایی (واقعی یا تهدیدی) و مشکوک را به اتاق بین‌المللی کشتیرانی، واقع در کوالالمپور مالزی گزارش دهند.

خط مستقیم امنیتی اتاق بین‌المللی

کشتیرانی

اتاق بین‌المللی کشتیرانی، یک خط مستقیم

برای گذراندن زندگی با محدودیت جدی روبه‌رو کرده و ماهی‌گیران بدون امکانات این منطقه را دست خالی گذاشته‌است. در نتیجه‌ی این امر، آن‌ها مجبور شده‌اند به جای ماهی‌گیری به دزدی دریایی روی بیاورند. به گفته‌ی مسئولین، ۷۰ درصد از مردم سومالی این نوع دزدی دریایی را نوعی دفاع ملی از آب‌های سرزمینی خود تلقی می‌کنند و خواهان عدالت و جبران خسارت برای منابع دریایی به یغما برده‌شده توسط ماهی‌گیران خارجی هستند.

یکی دیگر از دلایل دزدی دریایی در این محدوده، تکه پاره شدن کشور سومالی به دست مناطق و حکومت‌های دیگر است که کنترل بر آن‌ها را دشوار کرده است. بسیاری از دزدان دریایی بر این باورند که در نبود یک گارد ساحلی کارآمد که درگیری‌ها و طغیان‌های جنگ داخلی سومالی را دنبال کند و متعاقب آن، از بین رفتن نیروهای مسلح دولت سومالی، آن‌ها مجبور شده‌اند ماهی‌گیری را رها کنند و به دزدی دریایی روی بیاورند. این نظر، هم‌چنین در برخی از افرادی که به وسیله‌ی شبکه‌های دزدان دریایی، نظیر گارد ساحلی داوطلب سومالی دستگیر شده‌اند، وجود دارد. دزدی دریایی در سال‌های اخیر، به طور قابل ملاحظه‌ای سودآورتر شده‌است. گزارش‌ها بیان‌گر این مطلب است که هم‌اکنون عامل اصلی و محرک این پدیده، انگیزه‌های مالی جذاب است. مقامات کنیا، درآمد دزدان دریایی سومالیایی که حاصل باج‌گیری برای آزاد کردن گروگان‌هاست را تنها در ۱۲ ماه منتهی به نوامبر سال ۲۰۰۸ میلادی، بالغ بر ۱۵۰ میلیون دلار برآورد کرده‌اند.

گشت‌های نظامی برای خنثی سازی

تهدیدات دزدان دریایی

در آگوست سال ۲۰۰۸، عملیات ۱۵۰ (Combined Task Force 150) توسط یک گروه عملیاتی که با ائتلاف چند ملیت اجرا شده بود، موجب ایجاد محدوده‌ی گشت بین‌المللی امنیتی در خلیج عدن شد. تلاش‌های مقامات حکومت خودمختار گلموداگ (Galmudug) واقع در شمال مرکزی بندرگاه هوبایو (Hobyo)، در استفاده از دزدان دریایی به عنوان دیواری دفاعی علیه شورشیان و ارتباط مقامات دولت سومالی با دزدان دریایی، همگی نشان از هم‌دستی دولت در این جرم بین‌المللی دارد. برخلاف این همکاری، «بان کی مون»، دبیرکل سازمان ملل متحد بر این باور است که دولت سابق و دولت جدید منطقه‌ی خودمختار پانتلند، امروزه فعالانه و جدی‌تر با این تهدید اقیانوسی مبارزه می‌کند. نقشه‌ی شماره (۱)، قرار گرفتن حکومت خود مختار گلموداگ و بندر هوبایو را نشان می‌دهد.



نقشه شماره ۱



نقشه‌ی شماره (۲)



نقشه‌ی شماره (۳)

ماهی‌گیری غیر قانونی توسط سایر کشورها که امکانات زیادی در اختیار دارند، در بخش‌هایی از سواحل سومالی در وقوع این پدیده مؤثر بوده‌است. براساس گزارش مؤسسه‌ی تحقیقات اقتصادی آلمان و کمیته‌ی خدمات نیروهای مسلح آمریکا، دفع زباله‌های سمی و اتمی در آب‌های سومالی به وسیله کشتی‌های خارجی، توانایی ماهی‌گیران سومالیایی را

نگرانی‌ها و توجهات محسوب می‌شوند. بحث اصلی، شایستگی نیروی دریایی برای دفاع از شناورها نیست، بلکه محافظت بهینه از خطوط کشتی‌رانی در سطح جهانی است. به هر حال، با توجه به بحث مسلح سازی شناورهای تجاری، تنها مسأله‌ی مسلح سازی کشتی‌ها برای حفاظت در محیط دریایی، مورد بررسی قرار خواهد گرفت. از آن جایی که باید بین «حفاظت مسلحانه» و «حفاظت غیرمسلحانه»، یکی را انتخاب کنیم، در این جا هدف، ارائه‌ی دستورالعمل‌های واضح و روشن در مورد چگونگی ارزیابی اثربخشی احتمالی سلاح‌های به کار بسته شده و نیز

خود، برداشتی غلط و خلاف واقع درخصوص تعداد و اثرات حملات دزدان دریایی ارائه می‌دهند. لازم به ذکر است که بحث‌های موجود در خصوص کشتی‌های مسلح، تا حد زیادی، در عبارت‌هایی مانند: «ورود کشتی با اسکورت مسلح، ممنوع!» ریشه دارند. از این دست عبارات، زیاد هستند؛ برای مثال: «ورود کشتی با علامت خاص بر روی دودکش، ممنوع!».

با وجود آن‌که دزدی دریایی، یک پدیده‌ی جهانی است اما بیش‌ترین مخاطرات دزدی دریایی در خلیج عدن / اقیانوس هند و به‌خصوص آب‌های سرزمینی سومالی، کانون

تماس برای دریانوردان، کارکنان بنادر، کارگزاران کشتیرانی، کارکنان تعمیرگاه‌های کشتی، واسطه‌ها، متصدیان باراندازی و کلیه‌ی طرف‌های ذی‌ربط، برای گزارش هرگونه اطلاعات راجع به هرگونه تهدید امنیت دریایی از جمله تروریسم، دزدی دریایی و هرگونه اقدام غیر قانونی که آنها دیده‌اند، شنیده‌اند و یا می‌دانند و... را در نظر گرفته است. کلیه‌ی اطلاعات، کاملاً محرمانه تلقی می‌شوند و برای اقدامات آتی، به مسئولین ذی‌ربط ارائه خواهد شد.

IRAN FARAZ	2010-04-04 05:45	East Africa
IRAN HORMOZ	2008-10-16 17:00	East Africa
IRAN DEYANAT	2008-08-21 23:02	East Africa
IRAN BAYAN	2006-03-21 16:30	ian In Ocean
MIR DAMAD	2006-02-14 19:28	Indian Ocean

استفاده از سلاح‌های جنگی برای مبارزه با دزدی دریایی

در این جا درباره‌ی استفاده از سلاح (به‌خصوص توسط نیروی دریایی) برای حفاظت از شناورهای بازرگانی سخن می‌گوییم؛ با طرح این پرسش که: کاربرد سلاح‌ها، پاسخ‌گوی حملات دزدان دریایی محسوب می‌شوند؟ برای پاسخ به این پرسش، تحلیل هدفمند موقعیت صنعت دریانوردی در مقابل حملات دزدان دریایی، اثر فزاینده‌ی دزدان دریایی بر فعالیت‌های بازرگانی و مسلح سازی کشتی‌ها را در پیش می‌گیریم. درک بهتر عواملی که با مسلح سازی کشتی‌ها بر محیط دریانوردی تأثیر خواهند گذاشت، از اهمیت بسیاری برخوردار است. در ادامه، خلاصه‌ای از این عوامل بیان شده است.

مسلح سازی شناورهای تجاری

هدف اصلی از مسلح سازی شناورها، حفاظت از خدمه و محموله‌ی آن است؛ هرچند، اخیراً عواملی نظیر: ترس ذی‌نفعان، مالکیت شبه‌برانگیز بعضی از کشتی‌ها، ناتوانی صنعت دریانوردی در دفاع از کشتی‌ها و دسترسی آسان دزدان دریایی به کشتی‌ها، موجب داغ‌تر شدن این بحث شده است.

علاوه بر این، وجود دو رویکرد متناقض مانند: «اعمال فشار مطلقاً ممنوع» و «اعمال فشار کاملاً آزاد»، موجب ایجاد یک محیط قانونی ناپایدار، اثرات تضاد منافع و عدم ارتباط مستقیم، موجب ابهامات بسیاری در زمینه‌ی شناورهای مسلح شده است. رسانه‌ها با برنامه‌های بیش از حد نمایشی



عمل	توضیح
انگیزه	همان‌طور که در بالا ذکر شد، کاملاً مشخص است که انگیزه‌ی دزدی دریایی تجاری است و با این عمل، مبالغ گزافی نصیب دزدان دریایی خواهد شد.
فرصت	فرصت را بازار هدف (به بیان دیگر، کشتی) در اختیار متهاجم قرار می‌دهد و در صورت تردد در خلیج عدن، آگاهی از فرصتی که ممکن است یک شناور در اختیار متهاجم قرار دهد، از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است.
توانایی	منظور از توانایی؛ منابع، مهارت و معلومات مورد نیاز دزدان دریایی برای بهره بردن از فرصت‌های پیش رو است.



شکل شماره‌ی (۱): RPGV



شکل شماره‌ی (۲): AK۴۷

ارزیابی شایستگی افراد منتخب برای استفاده از آن‌ها است.

ارزیابی ریسک

نقطه‌ی آغاز تصمیم‌گیری درخصوص استفاده یا عدم استفاده از سلاح در محیط دریانوردی، درک کامل ریسک‌های مربوطه است. باتوجه به تعریفی که از دزد و دزدی دریایی در ابتدای مقاله ارائه شد، دزدی دریایی، یا به بیان دقیق‌تر، ورود غیرمجاز افرادی ناشناس به شناور به‌منظور حبس خدمه، ضبط یا چپاول محموله به جای فدیة (پول یا مالی که در برابر آزادی کسی یا چیزی پرداخت می‌شود) یا خارج کردن محموله‌ها یا دارایی‌های بارزش، مورد بررسی قرار گرفته است (این تعریف در خصوص دزدی دریایی، در سطح جهان عمومیت دارد).

با وجود این که دزدی دریایی، تنها به خلیج عدن یا اقیانوس هند و به‌خصوص، به ضرر و زیان ذی‌نفعان منحصر نمی‌شود، ولی این پدیده در این منطقه (محدوده‌ی خلیج عدن، دریای سرخ و شرق کشور سومالی) شناخته‌شده‌تر است و یا به عبارتی، امروزه به یکی از مناطق پرخطر از لحاظ دزدی دریایی تبدیل شده است. در نتیجه، در این جا بیش‌تر به دزدان دریایی سومالیایی و روش کار آن‌ها می‌پردازیم.

آشنایی با روش کار دزدان دریایی و آگاهی از معلومات و تجهیزات آن‌ها از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. در واقع، بدون این معلومات، هرگونه اقدامی می‌تواند با شکست روبه‌رو شود. علاوه بر این، در رابطه با دزدان دریایی سومالی، بحث تشخیص دزد دریایی یا تروریست بودن آن‌ها برای دفاع در برابر آن‌ها، بحثی کاملاً علمی است و بیش‌تر به مباحث سیاسی شباهت دارد تا ارایه‌ی راه حل. این بحث در ارزیابی تهدید دزدان دریایی، فقط به تعریف انگیزه‌ی آن‌ها می‌پردازد.

مشکل خلیج عدن، بیش‌تر به خشکی (داخل کشور سومالی) مربوط می‌شود و سرانجام می‌تواند با ارایه‌ی یک راه‌حل اقتصادی در سومالی، برطرف شود. لازم به ذکر است که دزدی دریایی نیز، یک موضوع اقتصادی است و حمله به جنبه‌ی تجاری آن، از اهمیت زیادی برخوردار است. طیف دزدان دریایی سومالی، افراد فرصت‌طلب مجرم و مسلح فقیر، تا گروه‌های کاملاً سازمان‌دهی‌شده که از کشتی‌های بزرگ با انواع سلاح‌ها و تاکتیک‌های مختلف استفاده می‌کنند را، شامل می‌شود. مسأله‌ی حیاتی، پیدا کردن مقرون به‌صرفه‌ترین و کاربردی‌ترین راه چاره برای حفاظت از تمامیت و یکپارچگی محیط دریا در نواحی خطرناک است. در ارزیابی‌های ریسک، بهتر و عاقلانه‌تر است که موقعیت را از نقطه نظر فرد متهاجم مورد بررسی قرار دهیم.

سه عامل مهم در موفقیت هر واکنش

باید از سه عامل مهم در موفقیت هر حمله آگاه باشیم. این سه عامل، عبارتند از: انگیزه، فرصت و توانایی.

در رابطه با انگیزه، اگر بتوانیم فرصت‌های موجود را از میان برداریم و توانایی‌های دزدان دریایی را محدود کنیم، این حملات، دیگر چندان برای دزدان دریایی، سودآور و اقتصادی نخواهد بود. اگر در این کار موفق شویم، انگیزه‌ی دزدان دریایی را مورد حمله قرار داده‌ایم.

برای مثال، اگر سالانه ۲۰۰۰۰ کشتی از خلیج عدن عبور کنند، دزدان دریایی از ۲۰۰۰۰ فرصت احتمالی برای حمله برخوردار خواهند بود. در حالی که بعضی از عوامل موجب خروج

برخی از شناورها از فهرست فرصت‌های دزدان دریایی می‌شوند. اگر ناخدا و خدمه‌ی شناورها آگاه باشند و به توانایی‌های دفاعی شناورهای خود اعتماد کنند، بسیاری دیگر از شناورهای دیگر نیز از فهرست فرصت‌های دزدان دریایی حذف می‌شوند.

اندازه، سرعت و بدنه‌ی فوقانی کشتی، از بخش‌هایی هستند که اگر سازندگی و کارآمدی خوبی داشته باشند، به هیچ‌گونه تهدیدات امنیتی اضاف‌ای نیاز نخواهند داشت، کاملاً کاربردی خواهند بود و توان دسترسی دزدان دریایی به بسیاری از کشتی‌ها را محدود می‌سازند. در واقع، شناسایی و حذف فرصت‌های موجود (بدون اثرگذاری بر سود اقتصادی)، محدود ساختن توان دزدان دریایی برای استفاده‌ی مؤثر از منابعی که در اختیار دارند، برخورداری از روش‌ها و راه کارهای مناسب و استفاده‌ی بهینه از آن‌ها، ریسک حملات دزدان دریایی را کاهش می‌دهد و از خطرات تهدیدکننده‌ی خطوط کشتی‌رانی خواهد کاست.

یکی از مسایل بدیهی اما بسیار پر اهمیت این است که دزدان دریایی برای رسیدن به هدف خود، باید کنترل شناور هدف را در دست بگیرند. دسترسی به عرشه، ضرورتاً به معنای در دست گرفتن کنترل کشتی نخواهد بود. در هر حمله‌ای، باید وضعیت را از نگاه دزدان دریایی ببینیم و به مشکلاتی که برای دستیابی به اهدافشان پیش رو دارند، پی ببریم. دزدان دریایی، باید پهلوی شناور قرار بگیرند؛ برای دستیابی به عرشه از شناور بالا بایند، پلکان‌ها و طول عرشه شناور را طی کنند تا بتوانند کنترل شناور را در دست بگیرند. بعد از در دست گرفتن کنترل کشتی نیز، باید در یک بندر مطمئن پهلوی بگیرند و سایر اقدامات ضروری را انجام دهند.

منابع مورد نیاز دزدان دریایی عبارتند از: یک کشتی مادر (به خصوص در اقیانوس هند)، لنج‌ها یا قایق‌های سریع‌السیر برای رسیدن به کشتی، نردبان‌های موقت یا وسیله‌ای برای دسترسی به نرده‌های دور پلکان کشتی، و سپس دسترسی به عرشه و استفاده از سلاح (سلاح‌هایی مانند: RPGV و AK۴۷ که بیش‌تر برای تهدید از سوی دزدان دریایی استفاده می‌شوند).

شکل شماره‌ی (۱) نمونه‌ای از یک RPGV و شکل شماره‌ی (۲) نمونه‌ای از یک AK۴۷ را نشان می‌دهد.

مشکلات پیش روی دزدان دریایی، برای مثال عبارتند از: وضعیت دریا، شرایط جوی نامساعد، ارتفاع شناور و سختی بالا رفتن از بدنه‌ی فوقانی کشتی، سرعت شناور هدف، ایجاد موج و مانور و کارایی سلاح‌ها (سلاح‌های دزدان دریایی، توانایی متوقف ساختن بیش‌تر کشتی‌ها را ندارند؛ مگر آن که رعب و وحشت

Ship Name	Date and Time	Area
ELEANOR	2021-07-16 03:30	East Africa
ALEXANDR STAR	2021-07-18 03:33	West Africa
NEMEA CO (see also NEMESIS)	2021-07-19 04:00	East Africa
CARACAS (see also CARACAS)	2021-07-19 05:30	South America (A)
ABRAHAM SCHULTE	2021-07-19 06:00	East Africa
NEMESIS (ship)	2021-07-19 07:17	East Africa
BARRAGE	2021-07-19 08:00	South China Sea
AL NAZIR	2021-07-19 08:00	East Africa
HENRYA QUN	2021-07-19 09:00	South China Sea
HERMELITE (CORSAIR)	2021-07-19 09:00	South America (C)
TUAM SPIRIT	2021-07-20 21:00	West Africa
OSIN MONTEVERDE	2021-07-20 04:15	South Africa
YAKO STAR	2021-07-24 03:00	West Africa
MILLIARYS VERTUGERO	2021-07-24 04:00	East Africa
CHINA ISLAND	2021-07-24 04:15	South China Sea
MOODOCLASH	2021-07-26 23:01	South China Sea
OCTOPUS	2021-07-26 08:00	South China Sea
KOTA JAYA	2021-08-08 04:00	South China Sea
FREJA HARPER	2021-08-08 05:00	West Africa
OFFICIA DUNE	2021-08-09 08:00	East Africa
GROVED MO	2021-08-09 09:00	South China Sea
SHARAF HANNA	2021-08-26 04:10	African Sea
OFFICIA DUNE	2021-08-28 04:00	African Sea
OF ATLANTA	2021-08-28 05:00	West Africa
WATERMAN	2021-08-28 05:10	West Africa
BELOFLARA	2021-08-28 06:00	West Africa
FLUX BAY	2021-08-31 05:01	West Africa
LIBERTY	2021-08-31 05:40	South China Sea
MA(EP) MAR(CP)DRESS	2021-09-18 05:17	Indian Ocean
INDUSTRIAL CRAFT	2021-09-18 06:10	South America (A)
ROYAL EXCHANGE 3	2021-09-18 06:01	Indian Ocean
FLUX BAY	2021-09-18 06:10	West Africa
STADT ROTTERDAM	2021-09-17 23:27	South America (A)
ANKER	2021-09-18 08:00	East Africa
GUZE	2021-09-18 08:00	East Africa
NEW BARBER	2021-09-18 08:00	West Africa
SALFIRA	2021-09-18 08:00	South America (A)
CHARLOTTE BRONSON	2021-09-18 08:00	East Africa
GLAY CONQUEST	2021-09-18 08:00	East Africa
ARMED GAZ	2021-09-18 23:17	South China Sea
BRIMA VICTORY	2021-09-18 04:00	East Africa
NEPTIC	2021-09-18 04:00	East Africa
OVERBRIGHT	2021-09-18 04:19	East Africa
STONY ADVERTISEMENT	2021-09-18 04:00	East Africa
CONCRETE	2021-09-18 04:00	East Africa
THE SHIPS MAN	2021-09-18 05:00	East Africa
WESTPORTAGE	2021-09-08 07:00	West Africa
AGRICULTAC	2021-09-07 03:18	East Africa
MARINE PRODUCE	2021-09-07 04:00	East Africa
OVERSEA	2021-09-06 03:00	East Africa
GREAT FACTS	2021-09-04 04:00	Indian Ocean
SEMPERUS I	2021-09-04 05:00	Malacca Strait

Ship Name	Date and Time	Area
AMER GUN	2013-09-24 05:50	East Africa
MSI NAMIDA II	2013-09-23 05:41	East Africa
S. P. MELABLAGHOUEN	2013-09-23 04:40	
AL BALAH	2013-09-21 04:04	East Africa
Reda/Reda	2013-09-20 03:49	West Africa
NAVICO ARMONIA	2013-09-20 02:29	South China Sea
FABRICA del SCHIO	2013-09-20 01:40	East Africa
GRS NAGASAKI	2013-09-17 01:09	South America (C)
ICCTA ARIF	2013-09-16 07:00	East Africa
KRESTINETS	2013-09-17 01:00	East Africa
SOONA	2013-09-17 00:40	East Africa
SAAMROCK	2013-09-16 02:40	South America (C)
GRS PRIDE	2013-09-12 04:04	East Africa
CAPE BARKS	2013-09-12 02:30	South China Sea
CATALINA MONTANA	2013-09-11 01:19	East Africa
GOLDEN TURKISH	2013-09-10 00:30	East Africa
Sally AUSTINER	2013-09-09 00:40	South America (B)
GRITA	2013-09-09 02:20	East Africa
RAVENNA PRIDE	2013-09-09 00:01	South China Sea
HAMBURG 8	2013-09-08 04:30	
East PATAM	2013-09-08 02:00	South China Sea
HANSA FLAMBERG	2013-09-07 00:30	West Africa
PACIFIC WINDWARD	2013-09-07 00:00	South China Sea
WINDWARD II	2013-09-06 23:00	South China Sea
VANGUARD	2013-09-04 00:00	East Africa
ATLANTIC PRIDE	2013-09-04 07:00	South America (B)
PRAGUE PRIDE	2013-09-03 01:00	Indian Ocean
PORT TESS	2013-09-01 01:10	West Africa
WILLIAM WOLF	2013-07-31 00:00	West Africa
NAMA WINDWARD	2013-07-31 02:00	West Africa
WINDWARD	2013-07-30 01:00	West Africa
BN WARRIOR	2013-07-29 00:10	Indian Ocean
STINA STIAN	2013-07-28 00:00	East Africa
RED ARCHA F CODE	2013-07-26 02:40	West Africa
EVER STRID	2013-07-23 00:10	East Africa
SANDNET	2013-07-21 00:10	East Africa
EVER STRID	2013-07-21 00:00	East Africa
FRONT SAL PASCUAL	2013-07-20 00:30	East Africa
SEAFAR FORTRESS	2013-07-21 00:40	West Africa
AGROCH	2013-07-21 01:00	East Africa
P BLUE	2013-07-21 01:00	East Africa
FRONT PRIDE	2013-07-20 00:00	East Africa
FRONTAL VICTORIA	2013-07-20 01:40	East Africa
BECHER ANGLER	2013-07-20 00:00	South China Sea
YARA SOLFER	2013-07-20 00:00	South China Sea
ROY CLARE II	2013-07-19 00:00	West Africa
STELLA SOLFER	2013-07-18 00:10	East Africa
CHIEF MAXIM	2013-07-17 00:00	South China Sea

سربازان حرفه‌ای در زمینه‌ی تیراندازی و آموزش و استفاده از تکنیک‌های تیراندازی، در زمان شلیک‌های بیش از ۱۰۰، ۲۰۰ و ۳۰۰ متر و در هنگام تیراندازی از یک سطح ثابت به هدفی بی‌حرکت بر روی سطحی ثابت در محیطی نرم است. وقتی که در یکی از دو سطح حرکتی ایجاد شود، سختی کار به طرز چشمگیری افزایش می‌یابد و وقتی در هر دو طرف حرکت ایجاد شود، شلیک‌ها شانس‌ی خواهند بود. شانس کسی که از یک قایق سریع‌السیر شلیک می‌کند برای هدف قرار دادن شناور، بسیار اندک است. اصابت یک گلوله (حتی RPGV) به یک شناور و ایجاد

قدری اغراق شده است. این در حالی است که AK۴۷، بیش‌تر خوش‌تصویر است تا خطرناک. RPG۷ در واقع نوعی نارنجک است که توسط راکت پرتاب می‌شود و توان و اثر بسیار محدودی دارد. AK۴۷ یک سلاح جنگی خوب برای درگیری‌های نزدیک است و ایده‌آل یاغی‌ها، دزدان دریایی و... است؛ زیرا کاربرد آن ساده است. البته این سلاح، کم‌دقت و از قدرت نفوذ ناچیزی برخوردار است. هر دوی این سلاح‌ها به دلیل صدایی که ایجاد می‌کنند و شناخت غلطی که مردم از آن‌ها دارند، موجب ایجاد رعب و وحشت می‌شوند. از مشکلات قابل توجه، ناتوانی بسیاری از

و تصویر تهدیدآمیزی که می‌سازند، موثر واقع شود). یک شناور بی‌حرکت در یک دریای آرام، هدفی بسیار ساده‌تر از شناوری است که با سرعت در حال مانور است.

همان‌طور که در استراتژی‌های رویارویی با پدیده‌ی دزدی دریایی اشاره شد، رعایت ترتیب این استراتژی‌ها می‌تواند شناور را از خطر حتمی، به‌احتمال نجات دهد.

آنچه دریانوردان و دزدان دریایی میدانند

سلاح‌ها و قدرت آن‌ها: درباره‌ی قدرت تخریبی سلاح‌هایی مانند: AK۴۷ و RPG۷،

خسارت در آن، احتمالاً خوش‌اقبالانه‌ترین شلیک دنیا محسوب می‌شود، که البته قطعاً این گلوله به نقطه‌ای هدف گرفته‌شده روی شناور اصابت نکرده است. (به موضوع «ثابت نمانید» در جدول استراتژی‌ها توجه شود).

سلاح‌های دفاعی

استفاده از سلاح برای مقابله به مثل با دزدان دریایی (در شرایطی که بعضی از شناورها و کشتی‌ها، سلاح را بخشی از تمهیدات دفاعی خود تلقی می‌کنند)، باید به دقت مورد بررسی قرار بگیرد. استفاده از سلاح باید رویکردی

مرحله‌بندی شده داشته باشد. در مرحله‌ی اول، از سلاح باید برای تهدید و ارعاب استفاده کرد. برای مؤثر واقع شدن تهدید و ارعاب، دزدان دریایی باید با سیستم سلاح‌ها آشنایی داشته باشند. آن‌ها باید بدانند که سلاح‌های کشتی، از سلاح‌های خودشان خیلی قوی‌تر است. در غیر این صورت، هر گونه تهدید و ارعابی بی‌اثر خواهد ماند. برای دستیابی به این هدف، سلاح‌های روی شناور باید به‌طور آشکار در معرض نمایش قرار بگیرند (حداقل در هنگام خطر). در مرحله‌ی بعد، در صورت شکست خوردن

تهدید و ارعاب، باید حمله را کاملاً دفع کرد. سلاح‌ها باید بتوانند آتش حمله را طوری سرکوب کنند که دزدان دریایی متوجه شوند، حمله‌ی مجدد به نفع آن‌ها نخواهد بود؛ یا این‌که از وقت کافی برای از کار انداختن موتورهای شناور دزدان دریایی برخوردار هستند. بهتر است این اقدامات بدون ورود به شناور دزدان دریایی انجام شوند. این امر، مستلزم برخورداری از سلاح‌هایی است که «سلاح ویژه» نامیده می‌شوند. سلاح‌هایی مانند: تپانچه، تفنگ شکاری و تفنگ تک‌گلوله‌ای، قادر به ایجاد رعب و وحشت نیستند. این نوع سلاح‌ها قادر به متوقف ساختن حمله نیز نیستند. مهارت کسانی که روی کشتی از سلاح استفاده می‌کنند، نیز از اهمیت بسیاری برخوردار است و البته تعیین این مهارت برای صنعت کشتی‌رانی، کار بسیار دشواری خواهد بود.

توانایی کار با سلاح‌ها تا حد زیادی به میزان استفاده از آن‌ها بستگی دارد (آخرین باری که فرد منتخب از آن‌ها استفاده کرده، کی بوده است؟). لازم به ذکر است که تعیین آخرین باری که یک فرد از سلاحی استفاده کرده، کار بسیار دشواری است. هیچ سیستم کارآمدی برای اعتبارگذاری شرکت‌های امنیتی در جهان وجود ندارد.

قوانین درگیری و رویارویی

بعد از آگاهی کامل از خطرات، افرادی که از تجربه‌ی کافی برخوردارند، سلاح‌های مناسب را انتخاب و آماده می‌کنند و از آن‌جایی‌که کنترل موقعیت کاملاً به کشتی و وضعیت امنیتی آن بستگی دارد، باید قوانین واضح و روشنی برای درگیری و رویارویی با دزدان دریایی وجود داشته باشند. این قوانین باید همه موقعیت‌ها را تحت پوشش قرار دهند (تعیین و تعریف قوانین و مقررات درگیری و رویارویی برای همه‌ی شرایط امکان‌پذیر نیست). شاید بتوان گفت که دو تا از سخت‌ترین حوزه‌ها در تعیین و تبیین قوانین و مقررات یادشده، دو حوزه زیر هستند: چه کسی باید کنترل را در دست داشته باشد؟

چه چیزی واقعا تهدید علیه زندگی محسوب می‌شود و با به‌کارگیری آن، دزدان دریایی با نیروی کشنده و مهلک روبه‌رو می‌شوند؟ ناخدا، تحت هر شرایطی باید کنترل شناور را در دست داشته باشد (قانون این وظیفه را بر عهده ناخدا نهاده است) و از سوی مسوول امنیت حمایت و پشتیبانی شود.

آن‌چه موجب بروز خطر یا تهدید علیه زندگی افراد می‌شود، در بسیاری از موارد به اعمال شخصی مربوط می‌شود و به تجربه افراد دخیل در عملیات امنیتی بستگی دارد. این مساله می‌تواند موجب افزایش احتمال بروز خطاهای





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 حل العمل کاری
- عضو اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریت های تخصصی در گمرکات اجرایی (بندرعباس، امام خمینی، انزلی، خرمشهر و تهران)
- کالاهای صادراتی سریع به پرونده ها، منابع 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، ریفایناسی

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت وظیفه ماست.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com



مجرمانه شود.

نشان می دهد، بیش تر تعرض ها در حاشیه
قاره ی افریقا، به ویژه شرق این قاره، اتفاق
افتاده است. ■

خلاصه مطالب

صنعت کشتی رانی، باید به درک بهتر خطرات و
ریسک هایی که پیش رو دارد، بپردازد. همچنین،
این صنعت باید از ابزار لازم جهت انتقال این
دانش به ناخداها، افسران و خدمه ی کشتی ها
نیز برخوردار باشد؛ تا از این راه، همه ی افراد
مربوطه بتوانند از خطرات و ریسک های واقعی
و چگونگی کاهش آن ها آگاه شوند.

صنعت کشتیرانی بایستی از استراتژی های
شناخته شده برای خنثی سازی تهدیدها و
حملات دزدان دریایی، استفاده کند. هر شرکت
کشتیرانی، می تواند برای خود، رویه هایی تعریف
کند تا مطابق آن رویه ها، استراتژی های کاهش
ریسک دزدی دریایی، در هنگام رویایی با خطر،
قابل اعمال باشد.

در موقعیت هایی که وجود سلاح روی شناورها
بلامانع است، باید از نوع سلاح هایی که می توانند
رعب و وحشت ایجاد کنند و در صورت شکست
خوردن تهدید و ارباب، می توانند یک حمله ی
مسلحانه را متوقف سازند، کاملاً آگاه بود.

در صورت استفاده از سلاح، افرادی که آن ها را
به کار می بندند، باید از مهارت و تجربه ی لازم
برخوردار بوده و به تازگی از سلاح ها استفاده کرده
باشند. در نهایت، قوانین درگیری و رویارویی باید
مناسب و منطقی باشند و باید کاملاً مشخص
کنند که چه کسی باید کنترل را در دست
داشته باشد. شاخه های قانونی این ملاحظات
عملی، احتمالاً گسترش خواهند یافت.

بدون بذل توجه کافی به عوامل بالا، استفاده از
سلاح در شناورها به کاهش خطر دزدان دریایی
در صنعت کشتیرانی هیچ کمکی نخواهد کرد و
برعکس، می تواند موجب بروز خطرات بیش تر و
غیرضروری با هزینه ی بالاتر نیز شود.

در حال حاضر، صنعت کشتیرانی، ابزارهایی در
اختیار دارد که به کمک آن ها و بدون استفاده از
جنگ افزار، می تواند از سود تجاری دزدان دریایی
بکاهد و فشار مالی زیادی را بر آنان وارد کند.

جدول زیر، فهرست کشتی هایی است که
از اول ژوئن تا ۲۴ آگوست ۲۰۱۱ میلادی
مورد تعرض دزدان دریایی در سراسر جهان
قرار گرفته اند. همان گونه که مندرجات جدول

پانوشته:

۱. سازمان تجارت دریایی انگلستان : UKMTO - United Kingdom Maritime Trade Organization
۲. مرکز امنیت دریایی شاخ افریقا Security Centre Horn of Africa
۳. Recommended Transit Corridor
۴. سیستم شناسایی خودکار Automatic Identification System

منابع

Tackling Piracy in Somali Waters:
Rising attacks impede delivery of
humanitarian assistance ملل سازمان
www.un.org

Pirates in Standoff Threaten Food Aid,"
Global Shipping وب گاه نشنال جئوگرافیک
«Piracy in Somalia»، ویکی پدیای انگلیسی،
دانش نامه ی آزاد (بازیابی در ۲ آگوست ۲۰۱۱).
<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>

Combined Task Force ۱۵۰ Thwarts
Criminal Activities
Indian navy showcases rising might وب
گاه سی ان ان.

Russia to fight piracy off Somalia
coast وب گاه خبرگزاری ریانووستی روسیه به زبان
انگلیسی.

New Somalia piracy resolution adopted
at UN وب گاه گوگل، خبرگزاری فرانسه
تانکر ربوده شده ی سعودی، در سومالی کناره گرفت. به
نقل از خبرگزاری بی بی سی.
سومین ناوگروه منطقه ی یکم نیروی دریایی ارتش،
راهی خلیج عدن شد (فارسی)، ایرنا (در تاریخ ۹
شهریور ۱۳۸۸).

درگیری چهاردهمین ناوگروه اعزامی ارتش با دزدان
دریایی خلیج عدن؛ میلیناری پرس، ۱۷ اردیبهشت
۱۳۹۰.

روزنامه دنیای صنعت، ۳۱ تیر ۱۳۹۰.

خبرگزاری ایرنا در تاریخ ۳۰ مرداد ۱۳۹۰.

مجله Maritime Reporter and Engineering
News April ۲۰۱۱.

www.imo.org

با هدف ارزیابی میزان آمادگی واحدهای دریایی و هوایی دومین مانور جست و جو و نجات دریایی در آبهای هرمزگان برگزار شد

مرکز هماهنگی جست و جو و نجات دریایی بندر شهید رجایی



در راستای تحقق مسئولیت‌های ملی و الزامات کنوانسیون‌های مربوطه، اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، به عنوان مرجع استانی ایمنی دریانوردی، همه ساله اقدام به برگزاری مانورها و تمرینات عملی و نیز، شرکت در مانورهای جست و جو و نجات دریایی ارگان‌های همکار، به منظور دست‌یابی به حداکثر آمادگی و هماهنگی استانی در هنگام بروز سوانح در دریا می‌کند. از این رو، دومین مانور جست و جو و نجات دریایی در ۲۷ شهریور ۱۳۹۰، با هدف ارزیابی میزان آمادگی واحدهای دریایی و هوایی، گروه جست و جو و نجات دریایی، توانایی و مهارت کارکنان در اجرای عملیات، بررسی مدیریت عملیات و همچنین بررسی زمان پاسخ‌گویی به شرایط، توسط گروه جست و جو و نجات برگزار شد.



خلاصه‌ای از سناریوی مانور

و بالگرد کانال ۱۲ انتخاب می‌شود.

- دو نفر باقیمانده، توسط شناور ناجی از داخل آب نجات می‌یابند. طبق اظهارات نجات یافتگان، تعداد کارکنان ۵ نفر بوده و در حال حاضر، یک نفر مفقود است. این اطلاعات توسط شناور ناجی (OSC) به مرکز MRCC انتقال می‌یابد.
- در همین حال، مرکز کنترل دیگری با مرکز MRCC تماس می‌گیرد و رویت یک نفر در آب توسط یکی از قایق‌های عبوری، در حد فاصل جزیره‌ی قشم و هرمز را اطلاع می‌دهد.
- شناور ناجی و بالگرد برای انجام جست و جو (Creeping Line Search)، به موقعیت اعزام می‌شوند و پس از انجام عملیات جست و جو (Search)، فرد مفقود توسط بالگرد پیدا می‌شود و (پس از اعلام موقعیت دقیق توسط بالگرد) به کمک شناور ناجی، نجات (Rescue) می‌یابد.
- فرمانده در صحنه (ناجی) تمام عملیات جست و جو و نجات دریایی را به مرکز MRCC اعلام می‌کند. پایان مانور نیز، به وسیله‌ی معاونت دریایی و بندری اعلام می‌شود و از همه‌ی

طی گزارش دریافتی، مرکز MRCC مبنی بر مشاهده‌ی ۴ نفر بر روی آب (که احتمالاً از کارکنان یک فروند شناور مغروق هستند) اعلام وضعیت اضطراری (May Day Relay) می‌کند. مرکز جست و جو و نجات دریایی بندر شهید رجایی (MRCC)، پس از دریافت پیام رله اضطرار و تجزیه و تحلیل آن پیام، در صدد اعزام شناور ناجی به موقعیت اضطرار بر می‌آید.

- طی تماس رادیویی مجدد با MRCC، یدک کش عنوان می‌کند که یکی از نفرات را از آب گرفته و وضعیت وی بسیار وخیم است و باید سریعاً به بیمارستان انتقال یابد (یدک کش توانایی انجام این کار را ندارد).
- مرکز MRCC با ارسال متن ابلاغیه‌ی پرواز به هوادریا درخواست اعزام بالگرد می‌کند. با اعزام بالگرد به موقعیت، یک نفر مصدوم توسط برانکار و یک نفر نیز با Sling از داخل آب به بالگرد منتقل می‌شوند. شناور ناجی به عنوان فرمانده در صحنه (OSC) و کانال ارتباط رادیویی بین شناور ناجی





نقاط قوت مانور

نقاط قوت این مانور عبارتند از:

۱- دست یابی ۱۰۰ درصد به اهداف توسط نیروها و گروه های نظارتی، امید است این نوع مانورها به صورت مداوم ادامه یابد و به عنوان یکی از وظایف مراکز هماهنگی جست و جو و نجات دریایی محسوب شوند.

۲- در این مانور، از شناورها، واحد پروازی و تجهیزات ارگان های دریایی مختلف همانند، نیروی دریایی منطقه ای یکم ارتش جمهوری اسلامی و دریابانی نیروی انتظامی استفاده موثر به عمل آمد.

۳- ارتقای سطح علمی، آمادگی و آموزش کارکنان درگیر در امر نجات دریایی.

۴- ارتقای سطح آمادگی برای رویارویی سریع و موثر با سوانح دریایی از راه ایجاد هماهنگی بین ارگان های استان.

۵- توسعه ای همکاری ها به منظور ایجاد شبکه ای منطقه ای برای رویارویی با سوانح.

۶- آموزش عملی عوامل شرکت کننده در طرح های جست و جو و نجات دریایی.

۷- ارزیابی و حصول اطمینان از آمادگی کارکنان مرتبط با فعالیت های جست و جو و نجات دریایی.

۸- برنامه ریزی، سازماندهی، هدایت و کنترل عملیات، خصوصاً نظارت بر سیستم گزارش دهی به هنگام وقوع سوانح.

۹- ارزیابی توان تجهیزات موجود در هنگام مواجهه با سوانح.

واحدهای شرکت کننده تقدیر به عمل می آید.

زمان و ساعت انجام مانور

روز یکشنبه، مورخ ۱۳۹۰/۶/۲۷ ساعت ۰۹:۰۰

شناورهای شرکت کننده در مانور:

یک فروند شناور ناجی، یک فروند یدک کش

واحدهای پروازی شرکت کننده در مانور:

یک فروند بالگرد مدل ۳D-SH

کانال های ارتباطی مانور:

۱- کانال ۱۲ برای ارتباط بالگرد و شناور ناجی (OSC) و مرکز MRCC

۲- کانال ۱۶ و Secret channel برای ارتباط شناورها و مرکز MRCC

محدوده ای انجام مانور:

مرحله ای اول (روبروی اسکله فولاد)

A: ۲۷° ۰۷' N, ۵۶° ۰۷' E

B: ۲۷° ۰۷' N, ۵۶° ۱۰' E

C: ۲۷° ۰۵' N, ۵۶° ۱۰' E

D: ۲۷° ۰۵' N, ۵۶° ۰۷' E

مرحله ای دوم (بین جزایر قشم و هرمز)

A: ۲۷° ۰۳' N, ۵۶° ۲۱' E

B: ۲۷° ۰۰' N, ۵۶° ۲۵' E

C: ۲۶° ۵۶' N, ۵۶° ۲۰' E

D: ۲۶° ۵۹' N, ۵۶° ۱۶' E

بالگرد در هنگام نزدیک شدن به سطح آب

۱۰- ارزیابی منابع پشتیبانی کننده ای عملیات.

۱۱- ارائه بسیار مطلوب خدمات پزشکی از سوی کارکنان ناجی.

۱۲- زمانبندی بسیار دقیق، به صورتی که رأس ساعت ۹ مانور شروع و رأس ساعت ۱۰:۴۵، همان گونه که در سناریو تعریف شده بود، به اتمام رسید.

۱۳- بالگرد با وجود این که موقعیت آخرین فرد مضطر را نداشت، با سرعت بسیار بالایی موفق به یافتن وی شد.

۱۴- هزینه ای برگزاری مانور، بدون صرف حتی یک ریال.

اهداف مانور

۱- اجرای تمرین و کسب آمادگی یگان های عملیاتی، در راستای جست و جو و نجات دریایی.

۲- ارتقای سطح کارآمدی کارکنان با اجرای تمرینات و آموزش های مرتبط.

۳- کشف نقاط ضعف و قوت، بررسی وضعیت برقراری ارتباط و تعامل با ارگان های دریایی داخلی و خارجی.

۴- بررسی وضعیت یگان های شرکت کننده در عملیات.

۵- بررسی وضعیت کارایی دستگاه ها و تجهیزات موجود در یگان های شناور و پروازی، به منظور اجرای عملیات جست و جو و نجات دریایی.

۶- بررسی و ارزیابی نحوه ای مدیریت گروه های جست و جو و نجات دریایی. ■

مانور اطفاء حریق و جداسازی کالای خطرناک در معرض خطر در مجتمع بندری امام خمینی برگزار شد



حریق، توان و میزان نیروهای عمل کننده طی این مانور غیر مترقبه سنجیده شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به مشارکت نیروهای بخش خصوصی در مراحل مختلف اطفاء حریق که در ساعات شبانه صورت انجام شد، افزود: نیروهای واکنش سریع در این مانور پس از دریافت پیام وقوع حریق، ضمن حضور در محل حادثه توانایی خود را در جابجایی کالاهای خطرناک، انتقال آن ها به محل امن، عملیات خنک سازی به منظور جلوگیری از انتقال حرارت به سایر مواد و اطفاء حریق با استفاده از فوم آتش نشانی، تحت نظارت کارشناسان سازمانی و مجرب به نمایش گذاشتند.

در راستای ارتقاء سطح ایمنی در بنادر و به منظور افزایش توان عملیاتی نیروهای مرکز ایمنی و آتش نشانی در برابر حوادث و سوانح، «مانور اطفاء حریق و جداسازی کالاهای خطرناک در معرض خطر» به طور غیر مترقبه در مجتمع بندری امام خمینی برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری این اداره کل ضمن اشاره به لزوم ارتقاء سطح ایمنی بنادر با توجه به نگهداری انواع واقسام کالا از جمله کالاهای خطرناک که از قابلیت اشتعال بالا برخوردارند، افزود: به این منظور طبق سناریوی اعلام نشده، پس از اعلام خبر وقوع

افزایش ۷۵ درصدی صادرات مواد معدنی از مجتمع بندری شهید رجایی

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: صادرات مواد معدنی از مجتمع بندری شهید رجایی امسال ۷۵ درصد افزایش داشته است. به گزارش روابط عمومی، اله مراد عقیفی پور در این باره افزود: از ابتدای سال تاکنون ۴ میلیون و ۳۳۰ هزار تن مواد معدنی از مجتمع بندری شهید رجایی به مقصد کشورهای حاشیه خلیج



فارس و چین صادر شد که با رشد ۷۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل همراه بوده است. وی گفت: این رقم ۱۰ درصد عملیات تخلیه و بارگیری بنادر استان بود.

عقیفی پور گفت: سنگ آهن و کرومیت عمده ترین مواد معدنی صادر شده از طریق این بندر به خارج از کشور را تشکیل می دهد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، میزان اشتغال نیروهای مرتبط با صادرات مواد معدنی در مجتمع بندری شهید رجایی را حدود یک هزار نفر عنوان کرد.

وی در عین حال از برنامه ریزی جامع در زمینه توسعه صادرات مواد معدنی در این بندر خبر داد و گفت: سرمایه گذاری بسیاری توسط شرکت های بخش خصوصی در این بندر انجام شده که پیش بینی می شود سهم صادرات این بخش طی ماه های آینده افزایش چشمگیری یابد.

عقیفی پور افزود: در این مدت ۸ میلیون و ۵۰۴ هزار و ۶۳۸ تن کالاهای غیر نفتی از طریق این بندر به خارج از کشور صادر شد که از رشد ۸ درصدی برخوردار بوده است.

تخلیه و بارگیری بیش از ۳۹ میلیون تن کالا در بنادر هرمزگان

طی ۵ ماهه نخست امسال، بیش از ۳۹ میلیون تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد. به گزارش روابط عمومی، در این مدت، ۳۹ میلیون و ۹۷۰ هزار و ۲۰۷ تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد که از رشد ۴ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته برخوردار است.

از کل عملیات صورت گرفته در بنادر استان، ۲۴ میلیون و ۶۲ هزار و ۴۸۲ تن مربوط به کالاهای غیر نفتی و ۱۵ میلیون و ۹۰۷ هزار و ۷۲۵ تن آن به مواد نفتی اختصاص دارد که به ترتیب ۳ و ۶ درصد رشد نشان می دهد.

شاخص ترین رقم در عملکرد سه ماهه سال قبل، مربوط به صادرات کالاهای غیر نفتی می باشد که رقمی معادل ۸ میلیون و ۹۸۶ هزار و ۳۲۷ تن را تشکیل می دهد که از رشد ۶ درصدی برخوردار بوده است. صادرات مواد نفتی نیز با ۱۷ درصد افزایش به ۶ میلیون و ۸۲۸ هزار و ۷۰۰ تن رسید.

میزان واردات کالاهای غیر نفتی نیز طی این مدت به ۸ میلیون و ۵۹۵ هزار و ۸۲۷ تن رسید و واردات نفتی نیز با کاهش چشمگیر ۷۲ درصدی به رقم ۳۶۲ هزار و ۶۱۲ تن بالغ شد.

مجموع عملیات کانتینری در بنادر استان نیز طی این مدت به رقم یک میلیون و ۱۷۰ هزار و ۹۹۴ TEU کانتینر رسید که ۱۴/۹ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال گذشته را دارا بوده است.

طی این مدت، ۵ میلیون و ۴۱ هزار و ۵۰۲ نفر از طریق بنادر مسافری استان جابجا شدند که ۲۴ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد داشته است.

گفتنی است ۱۳ هزار و ۴۱۷ دستگاه واگن و ۶۵۸ هزار و ۵۳۳ دستگاه کامیون، در این مدت در بنادر استان تردد داشته اند.

صدور بیش از ۲ هزار و ۳۰۰ گواهینامه دریانوردی در هرمزگان

رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: در ۵ ماهه ابتدای امسال، ۲ هزار و ۳۵۱ فقره گواهینامه دریانوردی در استان هرمزگان صادر شده است.

به گزارش روابط عمومی، عزیزاله دلریا گفت: از این تعداد ۲۰۱ فقره گواهینامه در ماه گذشته صادر شده است.

وی در عین حال اظهار داشت: همچنین طی این مدت، ۶۱۳ نفر در آزمون های شایستگی دریانوردی در استان شرکت نمودند که از این میزان ۱۳۰ نفر در ماه گذشته در این آزمون ها حضور یافتند.

دلریا تعداد گواهینامه های جانبی صادر شده را طی ۵ ماه گذشته، ۲۳۱ فقره عنوان کرد و گفت: از این میزان ۲۴ فقره گواهینامه جانبی در ماه گذشته صادر گردیده است.

رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان خاطر نشان کرد: طی این مدت ۲ هزار و ۵ فقره شناسنامه دریانوردی در استان صادر شده است.

دلریا گفت: در حال حاضر یک مرکز در بندر شهید رجایی و ۸ شرکت خصوصی در نقاط مختلف استان، اجرای دوره های آموزشی و برگزاری آزمون های شایستگی را انجام می دهند.

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان دستگاه برتر اجرایی سال ۸۹ شد

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در بین بیش از صد دستگاه اجرایی و دولتی استان موفق به کسب بالاترین امتیاز و رتبه عالی در ارزیابی عملکرد شاخص های عمومی و اختصاصی جشنواره شهید رجایی گردید.

به گزارش روابط عمومی، «ابراهیم ایدنی» مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به برگزاری هر ساله جشنواره شهید رجایی با موضوع ارزیابی دستگاه های دولتی در شاخص های هشت گانه عمومی و هشت گانه اختصاصی اظهار داشت: این اداره کل ضمن ارائه مستندات در هر یک از محورهای فوق موفق به کسب هزار امتیاز کامل در شاخص های اختصاصی و ۹۲۳/۵ امتیاز در شاخص های عمومی شده و از سوی مدیرکل منابع انسانی استانداری خوزستان به عنوان دستگاه حائز رتبه اول با امتیازات عالی طی سال ۸۹ معرفی گردید.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن تبریک این موفقیت به کارکنان تلاشگر و کوشای این اداره کل در کلیه ی بخش های اداری و عملیاتی تصریح کرد: در اثر تلاش بی وقفه ی کارشناسان و کارکنان این اداره کل طی سال ۸۹، این اداره کل با موفقیت توانست در شاخص های اختصاصی که مشتمل بر ظرفیت اسمی غیر نفتی بنادر تجاری، ظرفیت پذیرش مسافر در بنادر، متوسط زمان سرویس کشتی در بنادر، متوسط انتظار کشتی در بنادر، جلب سرمایه غیر دولتی در بنادر، ارتقاء ایمنی بنادر، سرمایه گذاری سازمان در بنادر و صدور مجوزها و گواهی نامه حاکمیتی است، در سطح استاندارد ملی بالاترین امتیازات را نسبت به سنوات قبل کسب کند.

ابراهیم ایدنی با اشاره به هشت محور عمومی استقرار دولت الکترونیک، ساماندهی نیروی انسانی، استقرار نظام جامع مدیریت عملکرد، سلامت اداری، اصلاح فرایند و تمرکز زدایی و توانمندسازی آموزش فرهنگی و تخصصی منابع انسانی، تقویت مدیریت و توان کارشناسی و خدمات رسانی به مردم و تکریم ارباب رجوع اظهار داشت: این اداره کل با ارائه کامل مستندات در این شاخص ها و شرکت در بیش از چهارده جلسه دفاعیه ضمن کسب کامل مجموع سقف امتیازات به میزان هزار امتیاز، موفق گردید جایگاه نخست دستگاه اجرایی دولتی را به خود اختصاص دهد.

آماده سازی زیرساخت پست الکترونیکی سازمانی

مبتنی بر منبع باز در مجتمع بندری امام خمینی

در راستای گسترش خدمات الکترونیک در دستگاه های دولتی و به منظور ارتقاء امنیت اطلاعات، مقدمات تهیه ی زیر ساخت پست الکترونیکی برپایه ی منبع باز (open source) به همت کارشناسان آمار و انفورماتیک این اداره کل فراهم گردید.

به گزارش روابط عمومی، «جهانگیرنجانی» معاون طرح و توسعه این اداره کل ضمن تأکید بر اهمیت رعایت استاندارد امنیت اطلاعات برپایه ISO 27001 و همچنین عدم امنیت لازم در پست های الکترونیکی YAHOO و GMAIL، زیرساخت پست الکترونیکی جدید سازمانی مبتنی بر منبع باز (open source) را بسیار با اهمیت دانست.

وی همچنین خاطرنشان کرد: نرم افزار جدید پست الکترونیکی سازمانی به نام QMAIL که از پست های الکترونیکی معروف دنیا بر پایه open source بوده و از امنیت بالا، کارایی، قابلیت اطمینان و سادگی در نصب و راه اندازی برخوردار است.

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان نخستین دستگاه اجرایی است که موفق به دریافت گواهی نامه بین المللی امنیت اطلاعات شده است.

ده میلیارد ریال جهت لایروبی دهانه رودخانه زهره تا بندر سجافی اختصاص داده خواهد شد



دریانوردی در این راستا اشاره و تصریح کرد: سازمان بنادر و دریانوردی در این راستا بالغ بر ۲۰۰ میلیارد ریال جهت احداث اسکله، انبارها و سایت اداری هزینه کرده است.

ابراهیم ایدنی از اجرای لایروبی دهانه ی رودخانه با اعتباری بالغ بر ده میلیارد ریال در آینده ای نزدیک خبر داد و آن را در راستای سهولت پهلوگیری شناورها عنوان کرده و اظهار داشت: با وجود رشد و توسعه ی صادرات کالا در بندر سجافی طی سال جاری، ضمن تداوم فعالیت ها، امیدواریم شاهد افزایش روز افزون صادرات انواع کالا از این بندر باشیم.

در ادامه این بازدید، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن معرفی «علیشاهی» به عنوان مدیر جدید بندر سجافی از زحمات و خدمات «مینایی» در این سمت تشکر کرده و با مسوولین گمرک این بندر در خصوص مسائل و مشکلات موجود گفتگو کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان طی بازدید از بندر سجافی، ضمن پیگیری و بررسی مشکلات مربوط به این بندر، با مسوولین و مدیران فرمانداری و گمرک شهرستان هندیجان دیدار و گفتگو کرد.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی طی نشست مشترک با فرماندار هندیجان بابت اهمیت مسیر زمینی و آبی بندر سجافی در بسط و توسعه صادرات و واردات در این شهرستان اظهار داشت: با افزایش فعالیت های تجاری و بازرگانی بندر سجافی، این بندر موجبات ایجاد فرصت های شغلی جهت جوانان جویای کار را فراهم می آورد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با تأکید بر آثار مثبت توسعه ی فعالیت بندر کوچک از جمله بندر سجافی در رونق کسب و کار و ایجاد فرصت های تازه شغلی و اقتصادی، به سیاست های سازمان بنادر و

رشد ۱۵ درصدی عملیات کانتینری در مجتمع بندری شهید رجایی

می دهد که از رشد ۸ درصدی برخوردار بوده است. صادرات موادنفی نیز در این مدت ۳ میلیون و ۱۳۳ هزار و ۵۵۱ تن بوده که ۶۲ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال گذشته داشته است.

میزان واردات کالاهای غیرنفی نیز طی این مدت به ۸ میلیون و ۳۳۷ هزار و ۵۹۱ تن رسید و واردات نفتی نیز با کاهش چشمگیر ۷۲ درصدی، به رقم ۳۶۲ هزار و ۶۰۵ تن بالغ شد.

آمار کاپوتاژ کالاهای غیرنفی صورت گرفته از این بندر نیز به ۱۵۰ هزار و ۴۷ تن رسید کاپوتاژ نفتی نیز ۷ میلیون و ۳۹۴ هزار و ۹۶۹ تن بالغ شد که به ترتیب ۳۹ و ۵ درصد رشد نشان می دهد.

گفتنی است ۱۳ هزار و ۴۱۷ دستگاه واگن و ۵۸۹ هزار و ۶۹۲ دستگاه کامیون، در این مدت در بنادر استان تردد داشته اند.

بندر شهید رجایی مهمترین و بزرگترین بندر تجاری و بازرگانی کشور محسوب می شود که به دروازه طلایی اقتصاد ایران مشهور است.

طی ۵ ماهه نخست امسال، بیش از یک میلیون و ۱۷۰ هزار TEU کانتینر در مجتمع بندری شهید رجایی تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، طی این مدت، یک میلیون و ۱۷۰ هزار و ۷۸۰ TEU کانتینر در بندر شهید رجایی تخلیه و بارگیری شد که از رشد ۱۵ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته برخوردار است.

در مجموع، در این مدت، ۳۰ میلیون و ۱۲۳ هزار و ۹۴ تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد که ۶ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافته است.

از کل عملیات صورت گرفته در بزرگترین بندر تجاری و بازرگانی کشور، ۱۹ میلیون و ۲۳۱ هزار و ۹۶۹ تن مربوط به کالاهای غیرنفی و ۱۰ میلیون و ۸۹۱ هزار و ۱۲۵ تن آن به موادنفی اختصاص دارد که به ترتیب ۷ و ۶ درصد رشد نشان می دهد.

طی این مدت صادرات کالاهای غیرنفی رقمی معادل ۸ میلیون و ۵۰۴ هزار و ۶۳۸ تن را تشکیل

تمهیدات لازم جهت اجرای قوانین و مقررات مناطق ویژه در مجتمع بندری امام خمینی فراهم آمد



در پی اجرایی شدن قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی در مجتمع بندری امام خمینی، از ابتدای شهریور ماه سال جاری اهم اقدامات واحد دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان جهت پیاده سازی این رژیم حقوقی تشریح شد.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری این اداره کل با بیان راه اندازی دبیرخانه منطقه ویژه اقتصادی در مجتمع بندری امام خمینی از برگزاری ۲۳۰۰ نفر/ساعت دوره ی توجیهی آشنایی با قوانین و مقررات مناطق ویژه و ۴۰۰ نفر/ساعت دوره آشنایی شرکت های کارگزار ترابری دریایی و بندری با فرآیند های منطقه ویژه اقتصادی با همکاری واحد طرح و توسعه خبر داد و اظهار داشت: در این راستا واحد دریایی و بندری ضمن جمع آوری و تمرکز کلیه ی اطلاعات مربوط به قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی، شرکت های فعال در منطقه و تجهیزات دریایی و بندری نسبت به ایجاد بانک های اطلاعاتی با این موضوعات و ارائه آن در سایت داخلی این اداره کل جهت بهره برداری متقاضیان اقدام کرد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن تأکید بر اجرای دقیق و کامل این قوانین و الزام کلیه ی شرکت های فعال در این مجتمع بندری جهت اجرای آن، اظهار داشت: به این منظور کمیته ی نظارتی تشکیل شده و بر روند حسن اجرای قوانین و مقررات از جمله، صدور قبض انبار و گواهی مبدأ در ترمینال های تخلیه و بارگیری کالا کنترل و نظارت خواهد کرد.

بیشترین پروژه های هفته دولت مربوط به بنادر بوشهر است

برنامه ریزی دقیق و اصولی در جهت رفع نیازهای اساسی مردم و توسعه و پیشرفت کشور حرکت کنند. معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی استاندار بوشهر در پاسخ به این سوال که در هفته دولت چه پروژه هایی در استان افتتاح می شود گفت: در هفته دولت ۴۲۹ پروژه با اعتباری بالغ بر ۱۸۰ میلیارد تومان افتتاح و یا عملیات اجرایی آن آغاز می شود. وی ادامه داد: از نظر تعداد پروژه های هفته دولت، دشتستان با ۱۰۱ پروژه، تنگستان با ۸۲ پروژه و بوشهر با ۶۱ پروژه به ترتیب در رتبه اول تا سوم قرار گرفته اند و از نظر مبلغ اعتبار پروژه ها نیز بوشهر با ۶۴ میلیارد تومان، دشتستان با ۴۹ میلیارد تومان و گناوه با ۱۵ میلیارد تومان در رتبه های اول تا سوم هستند. زارع اضافه کرد: در بین دستگاه های اجرایی استان نیز اداره کل بنادر و دریانوردی با ۵۶ میلیارد تومان بیشترین مبلغ اعتبارات پروژه های افتتاحی هفته دولت را به خود اختصاص داده که شامل پروژه های زیرساختی و تأسیسات بندری می شود.

معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی استاندار بوشهر گفت: در بین دستگاه های اجرایی استان، اداره کل بنادر و دریانوردی با ۵۶ میلیارد تومان بیشترین مبلغ اعتبارات پروژه های افتتاحی هفته دولت را به خود اختصاص داده است. به گزارش روابط عمومی، محمد حسین زارع ضمن تبریک هفته دولت اظهار داشت: در هفته دولت ۴۲۹ پروژه با اعتباری بالغ بر ۱۸۰ میلیارد تومان در استان بوشهر افتتاح و یا عملیات اجرایی آن آغاز شد. زارع اضافه کرد: فلسفه هفته دولت، خدمات ارزشمند شهیدان رجایی و باهنر به عنوان دوتن از کارگزاران صدیق نظام جمهوری اسلامی برای مردم است. وی افزود: این دولت نیز ادامه دهنده راه شهیدان رجایی و باهنر بوده و همواره محرومیت زدایی و خدمت بی منت را به عنوان دو رکن اساسی در انجام امور مردم، سرلوحه کار خود قرار داده است. زارع با بیان اینکه مسئولین و مدیران استانی نیز باید نیازها و مطالبات اساسی مردم را شناسایی کنند متذکر شد: مسئولین و مدیران استان باید با

رییس کل گمرک ایران و رییس دانشگاه تهران از بندر بوشهر بازدید کردند

رجوع شده و رضایتمندی آن ها را در پی دارد. در این بازدید که دکتر فرهاد رهبر رییس دانشگاه تهران نیز حضور داشت، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از فراز برج کنترل بندر، توضیحاتی در خصوص عملکرد و فعالیت های کلی و همچنین توسعه صورت گرفته در بندر بوشهر و سایر بنادر استان طی ۶ سال گذشته ارائه داد.

رییس کل گمرک ایران از بازدید از بندر بوشهر از اهتمام اداره کل بنادر و دریانوردی در تجمیع فضاهای خدماتی و تفکیک آن از محوطه عملیاتی تقدیر کرد. به گزارش روابط عمومی، عباس معمارنژاد در بازدید از ساختمان های جدید برج بندر و گمرک گفت: مجاورت بندر و گمرک در کنار یکدیگر باعث تسهیل در خدمت رسانی به مشتریان و تکریم ارباب

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان مدیر نمونه جشنواره شهید رجایی شد



«ابراهیم ایدنی»؛ مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به عنوان مدیر نمونه در جشنواره ی شهید رجایی انتخاب گردید.

به گزارش روابط عمومی، طی نشست شورای اداری استان خوزستان، از مدیران نمونه جشنواره شهید رجایی با حضور وزیر کشور، استاندار خوزستان و مدیران دستگاه های اجرایی استان تقدیر به عمل آمد.

در این نشست «ابراهیم ایدنی» به پاس شایستگی در انجام مسوولیت، تلاش و خدمت صادقانه در جهت تحقق اهداف توسعه اقتصادی کشور، موفق به کسب عنوان مدیر نمونه در جشنواره شهید رجایی شد. لازم به ذکر است که اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با کسب هزار

امتیاز کامل از شاخص های اختصاصی و a اداره کل منابع انسانی استانداری خوزستان به عنوان دستگاه حائز رتبه ی اول با امتیازات عالی طی سال ۸۹ معرفی گردید.

سامانه ی جدیدتجمیع اطلاعات در اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان نصب و راه اندازی گردید

به منظور سامان دهی اطلاعات بیمه ای تأسیسات بندری و کاهش خطای انسانی در پیگیری تاریخ اتمام بیمه نامه ها، سامانه ی جدید تجمیع اطلاعات در اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان نصب و راه اندازی گردید.

به گزارش روابط عمومی، «جهانگیرنجاتی» معاون طرح و توسعه این اداره کل ضمن تأکید بر بهره گیری از فن آوری های جدید اطلاعاتی جهت چابک سازی نظام اداری اظهار داشت: انعطاف پذیری، قابلیت های دینامیکی و اعلان تاریخ اتمام بیمه نامه ها، اجرای برنامه تحت وب با استفاده از تکنولوژی ASP.NET، ثبت کلیه اطلاعات مربوط به تجهیزات اعم از مدارک، اسنادبروری بانک اطلاعاتی، امکان جستجوهای پیشرفت براساس شاخص های خاص، امکان ارائه گزارشات مدیریتی مختلف جهت برنامه ریزی و تصمیم گیری از خصوصیات بارز این سامانه جدید به شمار می آید که به همت کارشناسان واحد های طرح و توسعه و اداری و مالی به بهره برداری رسید.

شناورسازی پنجمین مغروقه جنگ تحمیلی در کارون



معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر از شناورسازی یک بارج خن دار مغروقه زمان جنگ تحمیلی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، شاهین ترکپور اظهار داشت: در راستای ایمن سازی و پیشرفت راهبری ایمن تر در رودخانه کارون، اداره ایمنی و حفاظت دریانوردی بندر خرمشهر پنجمین فروند شناور مغروقه را در سال جهاد اقتصادی به دست توانای متخصصان داخلی شناورسازی کرد.

وی افزود: هزینه عملیات شناورسازی این بارج خن دار برخلاف شناورسازی های قبلی و با توجه به مهارت متخصصان و نیروهای داخلی با یک ششم هزینه اعلام شده توسط خارجی ها صورت پذیرفت.

ترکپور ادامه داد: این مغروقه که از زمان جنگ تحمیلی تا کنون در عمق ۴ متری و زیر گل و

لای رودخانه کارون جای گرفته بود، طی یک اقدام تخصصی اداره ایمنی و حفاظت دریایی بندر خرمشهر و با همکاری متخصصان و نیروهای داخلی گلشویی، آب بندی و هوادهی شد تا مراحل شناورسازی بصورت کامل انجام گیرد. معاون دریایی و بندری اداره کل بندر خرمشهر درباره این شناور افزود: شناور مغروقه یاد شده از نوع بارج تک انبار به ابعادی به طول ۲۶ متر، عرض ۸ متر و ارتفاع ۳ متر می باشد که با نجات آن مشکلات ترددی شناورها در این بخش از کارون تسهیل گردید. وی در پایان ابراز امیدواری نمود با پاکسازی کامل رودخانه های کارون و ارنود از وجود مغروقه ها و اجسام باقیمانده از جنگ تحمیلی، کشتیرانی ایمن تر در راستای رونق حمل و نقل رودخانه ای صورت بگیرد.

راه اندازی سامانه پیام کوتاه هوشناسی در بندر خرمشهر

رییس اداره امور دریایی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر از راه اندازی سامانه پیام کوتاه هوشناسی در بندر خرمشهر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، مهدی فرمپینی فراهانی اظهار داشت: این اقدام گام دیگری در جهت ارتقاء ایمنی دریانوردی در منطقه می باشد و این اداره کل تلاش دارد با توجه به اهمیت و ضرورت پخش هشدارها و پیام های هوشناسی در راستای گسترش ایمنی دریانوردی و بمنظور اطلاع رسانی بهنگام و گسترده به کلیه نهادها و افراد مرتبط با حوزه دریانوردی، این موضوع را برای دریانوردان ساماندهی و برقرار نماید.

فراهانی ادامه داد: از این رو سامانه پیام کوتاه هوشناسی دریایی با شماره ۳۰۰۱۳۹۱ جهت خدمت رسانی به دریانوردان معرفی شده است تا بتواند همیاری مناسبی به منظور تشریح وضعیت جوی در اختیار آنان قرار دهد.

وی با اعلام اینکه در شماره ۳۰۰۱۳۹۱ دسته هایی از اطلاعات با موضوعیت هوشناسی موجود می باشد، افزود: اشخاص فعال در عرصه دریا می توانند با ارسال یکی از اعداد ۵-۱ به

شماره مذکور، اطلاعات مورد نیاز خود را از شرایط جوی منطقه بدست آورده و مطلع شوند.

رئیس اداره امور دریایی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در ادامه با اعلام اینکه امروزه دولت الکترونیک توانسته جایگاه مناسبی در همه عرصه های زندگی به دست آورد، افزود: اطلاع رسانی که قبلاً از طریق ارسال پیامک به تلفن های همراه مدیران عامل شرکت های کشتیرانی، مالکین و فرماندهان شناورهای فعال در منطقه ارسال می شد موجب صرف هزینه زیادی شده بود که با ایجاد و راه اندازی این سیستم هوشمند، در صرف هزینه ها صرفه جویی بعمل خواهد آمد.

وی در پایان از برگزاری دوره آموزشی تخصصی برای راهنمایان این اداره کل خبر داد و گفت: در جهت ارتقاء سطح دانش و تخصص راهنمایان این اداره کل، دوره های آموزشی برای آنان در نظر گرفته شد که راهنمایان توانستند با حضور در این دوره از جدیدترین اطلاعات تخصصی استفاده نمایند.

از میان ۸۲ دستگاه اجرایی

اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر رتبه

نخست جشنواره شهید رجایی را به دست آورد

اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، در سیزدهمین جشنواره استانی شهید رجایی، مقام نخست را در میان ۸۲ دستگاه دولتی استان کسب کرد. به گزارش روابط عمومی، استاندار بوشهر در آیین تجلیل از برگزیدگان جشنواره شهید رجایی گفت: یکی از جلوه های خدمتگزاری دولت، امیدآفرینی و شادابی در جامعه است و تا زمانی که این نشاط نباشد ایجاد انگیزه و به دنبال آن بهره وری نیز نخواهیم داشت. محمدحسین جهانبخش اضافه کرد: کارکرد دولت نهم و دهم حاصل تلاش کارکنان آن به عنوان بدنه دولت است و کارکنان در کنار تلاش ها و خدمات های خود از مقامات ارشد دولت الگو می گیرند و این الگوها هستند که انگیزه و نشاط ایجاد می کنند. جهانبخش اظهار داشت: اتفاقاتی که در این دولت افتاده به دست کارکنان آن ایجاد شده است و امروز در نظام و دولت توفیقاتی حاصل شده که موجب شده نظام جمهوری اسلامی در ردیف نظام های برتر دنیا باشد. وی اضافه کرد: توکل، اعتماد به نفس و خودباوری جوانان باعث عزت ایران اسلامی در منطقه و جهان شده است و این عزت آفرینی و اعتبار نظام محصول زحمات کارکنان دولت است که باید پاس داشته شود. استاندار بوشهر با تاکید بر رعایت اخلاق در رسانه ها یادآور شد: رسانه ها با امانت داری خوبی ها و بدی ها را در کنار هم ببینند و نقاط قوت و ضعف عملکرد دستگاه ها را در کنار هم منعکس کنند و انصاف نیست این همه تلاش و زحمت با مسائل کوچک و برخی ضعف ها زیر سوال برود. جهانبخش بیان کرد: امروز دشمنان می کوشند ناکارآمدی نظام را القا کنند و ما می خواهیم با انعکاس واقعیت ها و اقدامات انجام شده در برابر تبلیغات سو آنان بایستیم و جلوه های کارآمدی نظام را به دنیا نشان دهیم. استاندار بوشهر با اشاره به فضای همدلی، صفا و صمیمیت و هماهنگی موجود در استان بوشهر گفت: ۹۹ درصد از مصوبات سفر اول رییس جمهوری به استان بوشهر در حالی محقق شده است که ۹۲ مصوبه به طور کامل اجرایی شده، ۱۹ مصوبه در دست اجراست و توافقات این سفر نیز ۷۱ درصد پیشرفت دارد. وی بیان کرد: ۹۱ مصوبه سفر دوم نیز کاملاً انجام شده و ۷۱ مصوبه نیز در دست اجراست که در مجموع مصوبات سفر دوم ۷۲ درصد محقق شده است. در این جشنواره اداره کل بنادر و دریانوردی، اداره کل امور مالیاتی و اداره کل راه و ترابری استان بوشهر به ترتیب به عنوان دستگاه های اول، دوم و سوم معرفی شدند. همچنین شرکت گاز شهرستان جهم به عنوان دستگاه نمونه شهری معرفی شد. استاندار بوشهر در این جشنواره به مدیران راه گاز جم یک کمک هزینه سفر حج و به مدیران سه دستگاه اجرایی برتر کمک هزینه سفر به عتبات عالیات در عراق اهدا کرد.

ساماندهی بویه های اداره کل بنادر و

دریانوردی استان مازندران

با توجه به حساسیت های عملیاتی بویه ها در خصوص تعیین و محاسبه موقعیت و یا مسیر دریانوردی در پیشگیری از بروز حوادث و موانع دریایی و بمنظور افزایش ارتقاء ایمنی کانال تردد کشتی ها، پروژه ساماندهی بویه های اداره کل اجرا گردید.

به گزارش روابط عمومی، در جریان این پروژه، برای ۲۲ فروند بویه مستقر در بنادر نوشهر و فریدونکنار از نظر شرکت سازنده، ساین بویه ها و تعداد مستقر در هر بندر شناسنامه تهیه گردید.

و در مرحله بعد برای هر بویه کد تعمیراتی در نظر گرفته شد که کلیه اقدامات و پیگیری ها و تعمیرات انجام شده بر روی هر بویه با این کد ثبت می گردد. بر اساس این گزارش، پس از بازدید بازرس موسسه رده بندی آسیا، گواهینامه ارزیابی فنی مربوطه جهت بویه های اداره کل توسط موسسه رده بندی آسیا صادر گردید.

بهره برداری از تجهیزات پیشرفته هیدروگرافی در بندر خرمشهر



معاون عملیات دریایی بندری اداره کل بنادر و دریانوردی خرمشهر از خریداری تجهیزات نوین هیدروگرافی توسط بندر خرمشهر خبر داد. به گزارش روابط عمومی، شاهین ترکپور گفت: با توجه به موقعیت استراتژیک بندر خرمشهر در راستای دستیابی به دریانوردی ایمن در منطقه که از وظایف حاکمیتی این اداره کل می باشد، با تلاش و همت کارشناسان اداره ایمنی و حفاظت دریانوردی، این بندر اقدام به خریداری تجهیزات نوین هیدروگرافی نمود.

ترکپور درباره عملیات هیدروگرافی بیان داشت: عملیات هیدروگرافی با دستگاه عمق سنج صورت می گیرد و نمونه هایی از پروفیل های بستر دریا را مهیا می سازد، که این امر در جهت کنترل پروژه های لایروبی حائز اهمیت می باشد. وی ادامه داد: موقعیت یابی معمولاً توسط دستگاه GPS انجام می شود و برای محاسبه جزر و مد نیز از دو دستگاه قابل حمل جزر و مد سنج که قابلیت ثبت داده ها را بصورت بلند مدت دارد، استفاده می شود.

معاون دریایی بندری اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با اشاره به نسخه ۲۰۱۱ نرم افزار Hypack که جهت تجزیه و تحلیل داده ها و آماده سازی نقشه های هیدروگرافی استفاده می شود، افزود: از دیگر اقدامات این اداره کل بهره برداری از قایق پیشرفته هیدروگرافی در بندر خرمشهر می باشد. ترکپور درباره قایق هیدروگرافی بندر خرمشهر گفت: با توجه به طراحی ویژه این قایق، هیدروگرافی از کلیه مناطق کم عمق از این پس به سهولت انجام می پذیرد. شایان ذکر است راه اندازی و بهره برداری تجهیزات مذکور از دوازدهم شهریور ماه سال جاری صورت عینی به خود گرفت.

رشد صدر مدی ترانزیت مواندفتی در بندر نوشهر



حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در پنج ماهه نخست سالجاری به رقم دویست و نود هزار و پانصد و شصت و سه (۲۹۰۵۶۳) تن رسید.

به گزارش روابط عمومی، این میزان مبادلات تجاری توسط ۱۳۰ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است، همچنین ترانزیت کالای تجاری در پنج ماهه گذشته نسبت به مدت مشابه آن در سال ۸۹ شصت و هفت درصد رشد داشته است.

عمده کالاهای وارداتی شامل آهن آلات، کاغذ و مقوا، چوب و تخته، محصولات دامی و گیاهی، مواد شیمیایی، ذرت و... بوده و همچنین کالاهای صادراتی نیز شامل کالاهای سوپرمارکتی، میوه و تره بار، خشکبار و کانتینر پر می باشد.

بندر و خلیج / شماره ۱۸۲

انتخاب مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه به عنوان مدیر برتر

جنابعلی است که به پاس تلاش های مجدانه ی آن جناب در شکوفایی اقتصاد ملی در سال جهاد اقتصادی و نیل به اهداف مقدس جمهوری اسلامی ایران، صمیمانه تشکر و قدردانی نموده و این لوح تقدیر به مناسبت هفته دولت و انتخاب جنابعلی بعنوان مدیر برتر شهرستان، پیشکش حضور پر لطفان می گردد. امید است حی توانا صحت، عزت، سعادت و توفیق خدمت به شما عنایت فرماید تا بتوانید در پیشبرد اهداف مقدس جمهوری اسلامی ایران در سایه مقام معظم رهبری، موفق و موید باشید.»

اسماعیل مکی زاده مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه به عنوان مدیر برتر شهرستان بندر لنگه معرفی شد.

به گزارش روابط عمومی، در مراسمی که به همین منظور در بندر لنگه و با حضور تمامی مدیران این شهرستان برگزار شد، از وی تقدیر به عمل آمد.

در متن لوح سپاس که به امضای غلامحسین زارعی فرماندار بندر لنگه تهیه و اهدا شد، آمده است:

«فعالیت چشمگیر، کوشش پیگیر همراه با صداقت و اهتمام در جهت رفع مشکلات و مسائل مردم، نشان از حسن تدبیر، برنامه ریزی منسجم، ساماندهی موثر و مدیریت ارزشمند

چهارمین کارگاه بررسی سوانح دریایی کشور در بندر امیر آباد آغاز به کار کرد



با حضور مدیران کل، روسای ادارات، کارشناسان سازمان بنادر و کلبه بنادر کشور و مدیر، معاونین و روسای ادارات منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد، چهارمین کارگاه بررسی سوانح دریایی بنادر کشور در بندر امیر آباد آغاز به کار کرد.

به گزارش روابط عمومی؛ سید علی نعیمی مدیر بندر در ابتدای این همایش با اشاره به موقعیت استراتژیک و ویژه این بندر در کریدور شمال - جنوب گفت: با ایجاد این کریدور از بندر امیر آباد به بندر عباس در جنوب کشور حجم بالای ترانزیت در آینده از این بندر صورت خواهد گرفت و این امر افزایش فعالیت های دریایی و به دنبال آن اهمیت توجه به امنیت دریانوردی را به همراه خواهد داشت.

نعیمی از وجود مناطق نفتی، صنعتی، عملیاتی و خدماتی به عنوان مهمترین کاربری های این بندر یاد کرد.

وی در ادامه با اشاره به اینکه این بندر تنها بندر ریلی شمال کشور می باشد از اتمام پروژه ساخت اسکله رو رو در آینده ی نزدیک خبر داد.

وی با تاکید بر ایجاد زیرساخت های مناسب و امنیت کامل سرمایه گذاری در این منطقه از فعالیت ۶ سرمایه گذار سوختی و ۶ سرمایه گذار صنعتی در حال حاضر خبر داد.

در ادامه این همایش فروغی مدیر کل دریایی سازمان بنادر در سخنانی گفت: نگاه حاکمیتی سازمان بنادر، کم کردن سوانح و کاهش رخدادهای دریایی است.

وی در ادامه به بعد انسانی سوانح دریایی اشاره کرد و گفت: نگاه ما این است که اگر یک سانحه را کم کنیم خانواده ی بشری کم تر متاثر می شود، مالکین کالا کمتر متضرر می شوند و صاحبان شناور کمتر خسارت می بینند.

وی در خصوص اقدامات صورت گرفته در این

خصوص به آموزش نیروهای انسانی و برگزاری همایش ها و بررسی سوانح دریایی رخ داده در دریا اشاره کرد.

در ادامه پرهیزی رئیس اداره عملیات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در سخنانی با اشاره به اقدامات انجام شده توسط کمیته رسیدگی به سوانح دریایی، به بررسی سوانح و رخدادهای شناورهای کشور و شناسایی علل و عوامل بروز سوانح و رخدادهای دریایی و اقدامات اصلاحی در این زمینه پرداخت.

وی در خصوص اقدامات انجام شده در این زمینه به برگزاری جلسه با دبیران کمیته رسیدگی به سوانح دریایی، بررسی سوانح اتفاق افتاده تحت پرچم در سایر بنادر دنیا، برگزاری دوره های آموزشی جهت کلیه اعضاء کمیته رسیدگی به سوانح دریایی « اصلاح دستورالعمل رسیدگی به سوانح دریایی، تدوین ارسال فرم های اطلاع رسانی اولیه بنادر، تشکیل جلسات مستمر کمیته رسیدگی به سوانح با مالکان، شرکت های بیمه، موسسات رده بندی و پرسنل شناور و اتخاذ راهکارهای قانونی به منظور برخورداری

با مسببان سوانح دریایی اشاره کرد. در ادامه این همایش کارشناسان دریایی سایر بنادر در خصوص سوانح دریایی رخ داده در کشور و راه های کاهش رخدادهای دریایی مطالبی را بیان نمودند.

برگزاری مانور نجات و اطفاء حریق کانتینرهای حاوی فلزات قابل اشتعال در بندر خرمشهر



مانور نجات و اطفاء حریق کانتینرهای حاوی فلزات قابل اشتعال توسط واحد ایمنی و آتش نشانی بندر خرمشهر برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی بندری اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر اظهار داشت: پازل عملیاتی قابل اشتعال کانتینر حاوی کالاهای خطرناک بصورت محرمانه و بدون اطلاع قبلی با حضور نماینده سازمان بنادر و نمایندگانی گارد، حراست، امور دریایی، ترمینال کانتینر ی بندر خرمشهر و شرکت کاوه آغاز شد تا ارزیابی ریسک و فرماندهی آنان مورد آنالیز و ارزیابی قرار بگیرد.

ترکیب دربارۀ نوع چیدمان کالاها در این مانور بیان داشت: مانور با چیدمان کانتینرهای حاوی فلزات قابل اشتعال، نیترات آمونیوم، P.V.C، لوازم التحریر، تانکسوخت و با استفاده از ۳ نقطه چوب و لاستیک که در میان کانتینرها پراکنده شده بود، قرار داشت.

وی در پایان با اشاره به عملیات موفقیت آمیز مهار آتش گفت: این مانور توسط مشاور ایمنی سازمان مورد ارزیابی قرار گرفت و نقاط قوت و ضعف تیم های عملیاتی شناسایی گردید.

افتتاح دو پروژه در اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه

همزمان با فرارسیدن هفته دولت، دو پروژه در اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه به بهره برداری رسید.

به گزارش روابط عمومی، مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه با بیان این مطلب افزود: این طرحها در راستای تکریم ارباب رجوع و افزایش خدمت رسانی به مردم این شهرستان، در اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه و همزمان با هفته دولت به بهره برداری رسید. اسماعیل مکی زاده اعتبار اجرای این طرحها را ۱۶ میلیارد و ۲۵۰ میلیون ریال عنوان کرد و گفت: محوطه سازی در اراضی ضلع غربی اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه به منظور افزایش محوطه بارانداز و انبار رو باز برای کاهش ترافیک بار در اسکله و افزایش توان عملیاتی از جمله این پروژه ها بود که طی آن ۴ هکتار از اراضی بلااستفاده در غرب بندر پس از آسفالت و نصب تجهیزات روشنایی، مورد بهره برداری قرار گرفت.

وی افزود: برای اجرای این طرح ۱۳ میلیارد ریال اعتبار صرف شده است.

مکی زاده همچنین ادامه داد: پروژه کانال کشی و دفع آبهای سطحی پروژه دیگری بود که به درخواست مردم شهرستان و رفع مشکل آبگرفتگی منازل مردم مجاور اداره بندر و دریانوردی انجام پذیرفت.

وی گفت: در این طرح که با هدف جلوگیری از نفوذ سیلاب به منازل همجوار کانال منتهی به بندر و حفظ ایمنی و امنیت انجام شد ۳۲۰ متر دیوار و ۲۲۰ متر کانال نصب گردید.

مکی زاده اعتبار اجرای این طرح را ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون ریال عنوان کرد.

بازدید مقامات استان گلستان از بندر در حال احداث خواجه نفس



دخیل در عملیاتی شدن این بندر نسبت به تمدید مجوز ساخت آن اقدام نماید.

در خاتمه بازدید، بازیری مدیر اداره بندر و دریانوردی گلستان نیز با توجه به پایان اعتبار مجوز ساخت بندر مذکور، روند تمدید مجوز ساخت را توضیح و تصریح نمود؛ در هفته اول مهرماه سال جاری گروه کارشناسی سازمان بنادر از پروژه بازدید بعمل آورد و نسبت به تهیه گزارش پیشرفت عملی ساخت بندر مذکور اقدام نمود که متعاقباً گزارش پیشرفت به اداره کل سواحل و بندر در جهت طرح در کمیته صدور مجوز تأسیسات و سازه های دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی ارسال و کمیته مذکور با مدنظر قراردادن جمیع جهات و با توجه به حسن نظر مسئولین استانی نسبت به بررسی دقیق درخواست تمدید مجوز ساخت در اسرع وقت اقدام و نتیجه به اطلاع مسئولین رسانده خواهد شد.

بازیری ادامه داد: به نظر بنده، پروژه احداث بندر مذکور با توجه به تعداد روزهای بارندگی و هوای نامساعد در منطقه، بعد مسافت انتقال مواد معدنی از معدن تا بندر موصوف و ترافیک جاده دسترسی، میزان پیشرفت آن قابل قبول و مطلوب است. وی در ادامه گفت: بدیهی است با تمدید مجوز ساخت از سوی سازمان بنادر روند اجرای پروژه شتاب بیشتری یافته و هم اکنون مجری در صدد ارائه طرح لایروبی به سازمان بنادر میباشد تا پس از بررسی نسبت به صدور مجوز انجام عملیات لایروبی حوضچه و کانال دسترسی بندر از سوی معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی اقدام گردد.

احداث یک بندر تجاری در منتهی الیه شرق دریای خزر در مجاورت مرز کشور همسایه، ترکمنستان در محدوده ساحل استان گلستان می تواند نقش بسزایی ایفا نماید، لذا میزان پیشرفت و اجرای پروژه بندر خواجه نفس مورد توجه ویژه مسئولین بلند پایه استانی از جمله استاندار گلستان قرار گرفته است.

به گزارش روابط عمومی، مدیر اداره بندر و دریانوردی استان گلستان ضمن بیان مطالب فوق گفت: در همین ارتباط بندر در حال احداث خواجه نفس از سوی گروهی متشکل از دکتر نظری مهر نماینده مردم بندرگز، کردکوی، بندر ترکمن و گمیشان در مجلس شورای اسلامی، بایایی فرماندار شهرستان گمیشان و برخی از مسئولین اجرایی شهرستان گمیشان و همچنین همراهی شاهپور پیرامون، مالک و مجری بندر مذکور و با حضور تنی چند از مهندسان پروژه از نزدیک مورد بازدید قرار گرفت و در پایان بازدید ضمن توجه به توضیحات مجری طرح، دکتر نظری مهر از آخرین اقدامات انجام گرفته مطلع گردید. وی در این بازدید به نقل از فرماندار شهرستان گمیشان گفت: راه اندازی بندر مذکور اقدام موثری در جهت رشد و شکوفایی منطقه گمیشان و رونق اقتصادی استان است.

دکتر نظری مهر همچنین تأکید کرد: با توجه به اهمیت این پروژه هم از دیدگاه ملی و هم از دیدگاه منطقه ای و استانی ضرورت دارد که دستگاه های اجرایی سریعاً موانع و مشکلات اجرایی را مرتفع و از جمله سازمان بنادر بعنوان یکی از مراجع اصلی و

کتاب اقتصاد حمل و نقل دریایی به چاپ چهارم رسید

درآمد مولف از فروش این اثر به انجمن آینده روشن نخبگان اهدا می شود.



نظران جهانی علم اقتصاد حمل و نقل و مدرس موضوعاتی از قبیل اقتصاد حمل و نقل، اقتصاد حمل و نقل دریایی و اقتصاد بندری در دانشگاه های آنتورپ، بروکسل، دلفت، لیسبون، آمستردام، لندن، بوستون و ... و همچنین مؤلف کتاب های متعددی از جمله کتاب اقتصاد حمل و نقل دریایی و اقتصاد کاربردی حمل و نقل دریایی است. در مورد این کتاب چنین می گوید: "من واقعا این کتاب را در خصوص حمل و نقل دریایی تقدیر می کنم. این کتاب دربرگیرنده همه موضوعات مهم بوده و ارزش افزوده قابل توجهی برای دنیای دانشگاهی و کسب و کار ارائه می نماید. این کتاب را به همه کسانی که علاقه مند به حمل و نقل دریایی هستند، توصیه می کنم." لازم به ذکر است پروفیسور ادی ون دی ورد به عنوان مشاور و راهنمای متخصص در خصوص مطالب تهیه شده و همچنین ترتیب ارائه آنها در کتاب، ایفای نقش نموده است.

الفبای کسب و کار شماس و بدون علم به موضوعات آن امکان از دست دادن فرصت های تجاری یا سرمایه گذاری در زمینه های کم بازده بسیار زیاد است.

کتابی مفید برای:

- شاغلین بنادر و اپراتورهای پایانه های بندری
- شرکت های حمل و نقلی، کارگزاران بندری و دریایی، شرکت های کشتیرانی، فورواردرها و...
- دانشجویان رشته های حمل و نقل، مدیریت بنادر و پایانه ها، اقتصاد، کشتیرانی، تجارت و...
- و همه کسانی که به هر نحو با موضوعات مربوط به تجارت و حمل و نقل سر و کار دارند.

مهم ترین ویژگی های کتاب اقتصاد حمل و نقل دریایی

- تدوین شده در ۳۷۲ صفحه با رویکرد کارشناسی و بیانی ساده و قابل فهم
- دربرگیرنده ۱۲ فصل اطلاعات پایه، به روز و متنوع از مبانی علم اقتصاد حمل و نقل دریایی
- محتوی یک فصل کامل از نقش استان های ساحلی در تجارت و آخرین وضعیت حمل و نقل کالای دریابرد کشور
- مشتمل بر ۱۷۷ تصویر و ۵۹ جدول مرتبط برای درک بهتر موضوعات
- دارای ۸ نکته ویژه و کاربردی تاثیرگذار بر تصمیم گیری های حمل و نقلی

دیدگاه یکی از صاحب نظران جهانی علم اقتصاد درباره این کتاب

پروفیسور ادی ون دی ورد که از صاحب

مجموعه ۳۷۰ صفحه ای "اقتصاد حمل و نقل دریایی" که همزمان با نوزدهمین همایش ارگان های دریایی اردیبهشت ماه امسال در رامسر، چاپ اول آن به دست مدیران و کارشناسان علوم دریایی رسیده بود، در آستانه برگزاری روز جهانی دریانوردی با استقبال علاقه مندان مواجه و به درخواست شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به چاپ چهارم رسید.

این کتاب که به نوعی گردآوری تجربه سال ها تدریس محمد علی حسن زاده در آموزش دانش تخصصی موضوعات بندری و دریایی در دانشگاه ها، سازمان بنادر و دریانوردی، بنادر و سایر موسسات محسوب می شود، حاوی اطلاعات به روز، دقیق و جامع از اصول اولیه و مبانی صنعت حمل و نقل دریایی است.

اقتصاد حمل و نقل در ۱۳ فصل تدوین شده که علاوه بر تعریف اقتصاد و تبیین ویژگی های حمل و نقل دریایی، فصل سیزدهم آن اطلاعات مفیدی در باره ۷ استان ساحلی، نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشور و سهم بنادر از صادرات و واردات حجمی و ارزشی را در اختیار خوانندگان قرار می دهد.

حسن زاده درباره ضرورت انتشار این کتاب می گوید: کتاب اقتصاد حمل و نقل دریایی، منبعی جامع و به روز و دربرگیرنده کلیه اطلاعات و مبانی اقتصادی مرتبط با روش های حمل و نقلی به ویژه صنعت حمل و نقل دریایی است و ابزاری ضروری در تدوین و بررسی طرح های اقتصادی حمل و نقلی محسوب می گردد. او معتقد است اگر شما تحت هر عنوان در زمینه تجارت یا حمل و نقل به ویژه حمل و نقل دریایی فعالیت دارید آگاهی از مطالب این کتاب در حکم

گسترش شاهد

شرکت حمل و نقل و بازرگانی

امین در حمل و نقل

در بازرگانی

لوازم کابین خدمات مشتریان و ای به صاحبان کالا

حمل کالا به ای به مشتریان

لوازم کابین خدمات مشتریان و ای به صاحبان کالا

لوازم کابین خدمات مشتریان و ای به صاحبان کالا

لوازم کابین خدمات مشتریان و ای به صاحبان کالا



دریایی، بازارهای کشتیرانی، بازارهای مرتبط

با فعالیت های بندری

-شرح ویژگی های مهم حمل و نقل دریایی

از قبیل اقتصاد مقیاس، بازبودن و آزادی،

ساختار مدون و تقاضای منتج از تجارت

-تفاضل برای حمل و نقل دریایی مشتمل

بر تجارت دریابرد، ساختار تجارت دریایی،

عوامل موثر در کاهش یا افزایش تجارت

-عرضه خدمات حمل و نقلی در برگیرنده

موضوعاتی از قبیل ظرفیت قابل حمل

ناوگان، بهره وری ناوگان و فاکتورهای موثر

بر کاهش یا افزایش بهره وری ناوگان

کشتیرانی

-انواع شرکت های کشتیرانی، کشتیرانی

لاینر، ترمپ، صنعتی، ویژگی ها و تفاوت

های آنها

-هزینه های صنعت حمل و نقل دریایی،

هزینه های سرمایه ای، هزینه های

عملیاتی، هزینه سفر و ساختار هزینه ای

کشتیرانی ها

-نقش بندار در حمل و نقل دریایی، انواع

بندار و ترمینال های بندری، تجهیزات

ترمینال ها و روند های مهم تکنولوژیکی در

روساخت های بندری، نسل و مدیریت بندر

-نقش بندار کشور در عرصه تجارت جهانی،

وابستگی اقتصاد به حمل و نقل دریایی،

سهم های ارزشی و حجمی بندار و عدم

توازن تجاری بندار ■

اقتصاد حمل و نقل را می توانید از دفتر

انتشارات آرامش، واقع در راسته کتاب

فروشی های خیابان انقلاب، در خیابان

روانمهر، به قیمت ۱۰۰۰۰ تومان و یا از

طریق تماس با شماره تلفن ۶۶۴۸۱۱۵۲

تهیه کنید.

مشارکت در کمک مالی به انجمن اعطای

بورس تحصیلی

درآمد مولف و درصد تخصصی بابت پخش

کتاب به "انجمن آینده روشن نخبگان"

که در زمینه اعطای بورس های تحصیلی به

دانش آموزان و دانشجویان با استعداد فعالیت

می نماید، اهداء شده است. این انجمن در

حال حاضر بیش از ۲۰۰ نفر دانشجو و دانش

آموز تحت پوشش دارد. این به معنای آن

است که نه تنها با خرید و مطالعه کتاب

به ارتقاء توانمندی و دانش خود یا کارکنان

زیر مجموعه کمک کرده اید، بلکه در عملی

خداپسندانه و انسان دوستانه نیز مشارکت

داشته اید.

اهم مطالب مندرج در کتاب اقتصاد

حمل و نقل دریایی

-اقتصاد جهانی و تجارت بین الملل شامل

موضوعاتی از قبیل منطق تجارت، جابجایی

محصولات یا فاکتورهای تولید، نگرش های

مختلف به تجارت، سود یک طرفه و سود

متقابل، تئوری های اصلی تجارت، مزیت

مطلق و نسبی، توسعه تجارت و جهانی

شدن، موانع تجاری و

-حمل و نقل دریایی، مزیت های حمل و

نقل دریایی، مزیت در مسافت، مزیت در

ظرفیت، جغرافیای کشتیرانی، انواع روش

های حمل و نقل کالا و جایگاه روش حمل

و نقل دریایی

-تعریف اقتصاد شامل مفاهیمی از قبیل

اقتصاد خرد و کلان، اقتصاد مقیاس، منابع

تولید، منحنی های عرضه و تقاضا، کشش و

عدم کشش قیمت

-تعریف بازار، بازارهای مرتبط با حمل و نقل

Gostareh Shahed Co.

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۸۱۱۵۲

پست: ۱۳۳۱۳۱۱۱

ایمیل: gshahed@shahed.com

وبسایت: www.gshahed.com

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۱۵۲

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۱۵۲

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۱۵۲

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۱۵۲

پیش بینی های تخیلی دیروز

اختراعات واقعی امروز

آشنایی با یک نویسنده دریایی
ژول ورن (۱۷)

احمد رضا زریو



همچنان عشق به ماجراجویی در وجود او باقی ماند. او پس از مدتی در یکی از دبیرستان های شهر نانت ثبت نام کرد و به آموختن فن سخنوری و فراگیری فلسفه پرداخت. پس از پایان دوره ی مدرسه و به خواست پدر به تحصیل در رشته ی حقوق همت گماشت؛ اما پس از فارغ التحصیلی، ذوق نمایش نامه نویسی و رمان نویسی، او را بر آن داشت تا کم کم به سوی ادبیات کشیده شود.

ژول ورن در سال ۱۸۴۸ میلادی برای تحصیل در رشته ی حقوق به پاریس رفت و کوشید تا با بهره گیری از فرصت حضور در مرکز ادبیات اروپا، نمایش نامه های خود را به روی صحنه ببرد. اما در آن جا همه چیز مطابق میل او پیش نمی رفت. پدرش ماهیانه ی اندکی برای او می فرستاد و او برای گذراندن زندگی و تأمین هزینه هایش مجبور بود با دشواری کار و صرفه جویی کند؛ به طوری که یک بار برای خرید بلیت نمایشی از شکسپیر، ناچار شد سه روز غذا نخورد. او به رغم تحمل همه ی سختی ها از نوشتن باز نمی ماند و همچنان به آفریدن های ادبی خود ادامه می داد و پشتکارش چنان زبان زد این و آن شد که پس از مدتی، «الکساندر دوما»، نویسنده ی پرآوازه ی فرانسوی، که از ذوق و استعداد وی شگفت زده شده بود، نویسنده ی جوان را تحت حمایت و آموزش های خود قرار داد. ژول ورن در این دوره و در اوقات بی کاری، برای مطالعه ی کتاب های علمی به کتابخانه ی ملی پاریس می رفت و یا از دوست نابینایش «آراگو»، که سابقاً دریانورد بود، دیدن می کرد و به داستان های او گوش می داد و به این ترتیب، ساختار داستان های علمی - تخیلی خود را پی ریزی می کرد.

طوری که برای نمونه، در بخشی از کتاب «فاتح آسمان ها»، به شناساندن میهن عزیزمان ایران می پردازد. او از کویر لوت و خطه ی سرسبز شمال و دریای مازندران سخن به میان می آورد و در توصیف آن مکان ها، از خود مهارت به سزایی نشان می دهد.

ژول ورن، از کودکی شیفته ی طبیعت بود و در هر فرصتی که به دست می آورد به اسکله ی لوار می رفت و به رفت و آمد کشتی ها و قایق ها می نگریست؛ به ناخداها و ملوان ها خیره می شد و آرزویی جز این نداشت که روزی با کشتی بادبانی به سیر و سیاحت بر امواج خروشان دریا بپردازد. او حتی در سال ۱۸۳۹ میلادی و در حالی که تنها یازده سال داشت، به عنوان شاگرد ملوان به استخدام ناخدای یک کشتی درآمد و تصمیم گرفت بدون اجازه ی پدر و مادرش، با کشتی به هند سفر کند؛ ولی در هنگام حرکت کشتی، پدرش سر رسید و او را به خانه برد؛ هرچند

تصور کنید که در قرن نوزدهم میلادی زندگی می کنید؛ یعنی در حدود ۲۰۰ سال پیش و کسی از سفر به زیر دریا و آن سوی فضا با شما سخن بگوید! در حالی که هنوز استفاده از وسایل و امکانات ابتدایی این جابه جایی را نمی شود به تصور درآورد.

اما در هشتم فوریه ۱۸۲۶ میلادی، در یک خانواده ی مرفه و در نزدیکی شهر نانت فرانسه، پسری به دنیا آمد که بیش تر سال های باقی مانده از قرن نوزدهم میلادی را به نوشتن داستان هایی پرداخت که آکنده از رویاهایی دست نیافتنی انسان بود؛ آرزوهایی که اینک برای ما سال هاست که محقق شده اند.

ژول ورن (Jules Verne)، یکی از نویسندگان نامی و آینده نگر فرانسوی است که کتاب های زیادی با مضامین علمی - تخیلی نوشته است. از این گذشته، ژول ورن بادقت و نکته بینی بی نظیری، به معرفی کشورها همت می گمارد؛ به



ژول ورن، از کودکی شیفته طبیعت بود و در هر فرصتی که به دست می‌آورد به اسکله‌ی لواری می‌رفت و به رفت و آمد کشتی‌ها و قایق‌ها می‌نگریست؛ به ناخداها و ملوان‌ها خیره می‌شد و آرزویی جز این نداشت که روزی با کشتی بادبانی به سیر و سیاحت بر امواج خروشان دریا بپردازد.

“



زیست، نزدیک به هشتاد داستان بلند و کوتاه را به رشته تحریر درآورده است. او همچنین، چندین رساله‌ی پژوهشی نیز نوشته است، این موارد به غیر از چندین و چند نمایش‌نامه است، که از میان آن‌ها پانزده نمایش‌نامه در آن دوره به روی صحنه رفته است. ژول ورن، نه تنها نویسنده‌ای توانا بود، بلکه با پیش‌بینی‌های ارزنده و روشن‌بینانه، به منزله‌ی چراغ راهنمای نوآوران و دانشمندان در سال‌های پس از خویش نیز شناخته شد.

برخی از کتاب‌های او که در زمان مرگش هنوز به چاپ نرسیده و یا ناتمام مانده بودند، بعد از آن توسط پسرش، «میشل» ویراستاری و تکمیل شد. تاکنون چندین فیلم نیز از آثار ژول ورن ساخته شده است. قوه‌ی تخیل ژول ورن که در کتاب‌هایش جلوه‌گری می‌کند و تئاترها و فیلم‌هایی که از روی آن کتاب‌ها ساخته و اجرا شده امروزه نیز، که بیش از ۱۰۰ سال از زمان مرگش می‌گذرد، همچنان انسان‌های بسیاری را سرگرم می‌کند و تحت‌تأثیر قرار می‌دهد و به نظر می‌رسد که برای سال‌های زیادی در آینده، این موهبت ادبی خواهد توانست به هستی خود در میان انسان‌ها ادامه دهد. ■

روز» را به روی صحنه برد که اجرای آن، دو سال با کامیابی بسیار ادامه یافت. عمده‌ی آثار ورن تا سال ۱۸۸۰ میلادی به چاپ رسید. او در آثار اواخر عمرش، رفته‌رفته بدبینی خود، نسبت به سرنوشت تمدن بشری را نشان می‌دهد. در کتاب «سرنوشت بگام»، درباره‌ی این موضوع که اگر تکنولوژی و علم به دست افراد شرور بیفتد، چقدر می‌تواند خطرآفرین باشد، هشدار می‌دهد و حتی در آخرین داستان او، ارباب جهان (۱۹۰۴ میلادی)، روبر، شخصیت مخترع داستان به جنون خودبزرگ‌بینی مبتلا می‌شود.

ژول ورن در سال ۱۸۸۸ میلادی به عنوان عضو شورای شهر آمین انتخاب و وارد سیاست شد و به مدت ۱۵ سال در آن‌جا به انجام وظیفه پرداخت. در اواخر عمر، ژول ورن با ۲ حادثه تلخ روبه‌رو شد. ابتدا در اثر یک تیراندازی، مورد اصابت گلوله قرار گرفت و مدت کوتاهی پس از این واقعه، دوست همیشگی‌اش «هتزل» را از دست داد. البته چاپ آثار ژول ورن بعد از مرگ «هتزل»، همچنان در آن انتشاراتی و توسط پسر «هتزل»، انجام می‌گرفت؛ اما به هر حال، ورن یک محرم راز و معتمد خود را از دست داده بود. شاید تنها اتفاق مثبت در این دوره‌ی سخت برای ژول ورن، نزدیک شدن او با پسرش از نظر عاطفی بود. فرزند او، «میشل» تا آن زمان پسری سرکش بود و حتی در ۱۶ سالگی، توسط پدرش به سفر دریایی ۱۸ ماهه‌ای به دور دنیا فرستاده شد؛ زیرا ورن گمان می‌کرد که زندگی سخت روی دریا مسئولیت‌پذیری را به او خواهد آموخت، اما این‌گونه نشد. ولی بیماری پدر و نزدیک شدن او به سال‌های پایانی زندگی، باعث شد تا «میشل» به‌طور جدی‌تری با واقعیت‌های زندگی روبه‌رو شود.

ژول ورن در ۲۴ مارس ۱۹۰۵ میلادی درگذشت. سال ۲۰۰۵ میلادی، به مناسبت صدمین سال مرگ او، «سال ژول ورن» نامیده شد.

ورن در یکی از مشهورترین رمان‌های خود به نام «بیست هزار فرسنگ زیر دریا»، یک زیردریایی الکتریکی را معرفی می‌کند. در این رمان، شخصیت «کاپیتان نمو»، که الکتریسته را «عاملی قدرتمند، مطیع، سریع و آسان که با هر نوع استفاده‌ای سازگار است و بر عرشه‌ی کشتی او حکم‌فرمایی می‌کند» توصیف شده است. او در یک زیردریایی عظیم و الکتریکی زندگی می‌کرد و ارگ بزرگ، اتاق غذاخوری رسمی و دیگر تزیینات تجملاتی که در زیردریایی «ناتیلوس» ژول ورن دیده می‌شد، تفاوت چندانی با اجزای زیردریایی‌های مدرن امروزی ندارد؛ پدیده‌ای که در آن زمان، قلمروی جادویی از علم به شمار می‌رفت. گفته می‌شود کشتی هسته‌ای «ناتیلوس» از روی نوشته‌ی معروف او به نام «هشتاد فرسنگ زیر دریا» ساخته شده است و به همین خاطر، نام آن کشتی افسانه‌ای را همراه خود دارد. ژول ورن که هفتاد و هفت سال در این کره‌ی خاکی

در سال ۱۸۵۲ میلادی، ژول ورن نخستین داستان بلند خود را به نام «مارتین پاز» که داستانی تاریخی درباره جنگ‌ها و برخوردهای هندوها و دوره‌های اسپانیولی است، منتشر کرد. او از سال ۱۸۵۵ میلادی، به مطالعه‌ی جغرافیا، فیزیک و ریاضیات پرداخت. با این مطالعات، ژول ورن توانست به انشاء و واژگان فنی که برای نوشتن رمان‌های علمی‌اش نیاز داشت، دست یابد.

هرچند در ابتدا موفق نبود، ولی به زودی پیشرفت سریعی کرد. البته یکی از ارکان این ترقی، ناشر و ویراستار آثار او، «پیر ژول هتزل» (Pierre-Jules Hetzel) بود که برای او، دوست، مشاور و همراه بسیار خوبی نیز به‌شمار می‌آمد. تأثیر وی بر روی نوشته‌های ژول ورن بسیار قابل توجه است. او پس از آشنایی، تازه دریافت که استعدادش بیش‌تر در داستان‌نویسی بوده است تا در نمایش‌نامه‌نویسی. ورن که از یافتن شخصی که تمایل به چاپ آثارش دارد، در پوست خود نمی‌گنجید، تقریباً تمام تغییراتی را که «هتزل» بر آثارش اعمال کرد، می‌پذیرفت. این ناشر، نه تنها چاپ حداقل یکی از رمان‌های ژول به نام «پاریس در قرن بیستم» را کاملاً رد کرد، بلکه از ژول خواست تا قسمت‌های مهم سایر پیش‌نویس‌هایش را هم تغییر دهد.

یکی از مهم‌ترین تغییراتی که «هتزل» در آثار ژول ورن صورت داد، تغییر نگاه راوی رمان‌های او از بدبینی به خوش‌بینی بود. برخلاف برداشت‌های معمول، ژول ورن چندان به پیشرفت‌های تکنولوژی و انسانی علاقه‌ای نداشت؛ همان‌گونه که در آثارش قبل از ملاقات با «هتزل» مشهود است. راهکار «هتزل» مبنی بر تغییر نگاه داستان‌های او، فروش بیش‌تر آن‌ها را نیز، تضمین کرد. به عنوان مثال، قرار بود داستان «جزیره اسرارآمیز»، با نگاهی نوستالژیک به پایان برسد؛ اما بنا به خواست ناشر، داستان با سعادت و خوشبختی قهرمانان به انتها رسید. آغاز رسمی این همکاری، با انتشار داستان مشهور «پنج هفته در بالن» (۱۸۶۲ میلادی) همراه شد.

در سال ۱۸۶۶ میلادی که ژول ورن به اوج نام‌آوری و کامیابی رسیده بود، برای خود، شنوری کوچک خرید و آن را به اسم پسرش، سن میشل نام‌گذاری کرد؛ اما آن‌طور که می‌خواست نتوانست به سفرهای دریایی مورد علاقه اش بپردازد. البته بزودی این شنور به دفتر کار وی تبدیل شد و به‌جای گشت‌وگذار در دریای مانش یا بر رودخانه‌ی سن، به اندیشیدن می‌پرداخت و اندیشه‌های خود را به روی کاغذ می‌آورد. در سال ۱۸۶۷ میلادی، به همراه برادرش با کشتی مجهزی رهسپار آمریکا شد و در بازگشت، شاهکار ارزنده‌ی خود به نام «بیست هزار فرسنگ زیر دریا» را نوشت. در سال ۱۸۷۲ میلادی به شهر آمین، زادگاه همسرش رفت و در آن‌جا سکنی گزید. دو سال پس از آن، کشتی دیگری خرید و نام آن را سن میشل دوم گذاشت و نمایشی برگرفته از کتاب مشهورش «دور دنیا در هشتاد