

بزنس جی

سال بیست و هشتم / پیاپی ۱۸۲
مهر ماه ۱۳۹۰ / قیمت ۵۰۰۰ تومان



در این شماره می خوانید:

- ۱۰ تاکید مهندس نیکزاد بر تسریع در روند توسعه بندر چابهار.....
- ۱۱ افزایش سهم ترانزیت ایران با بهره مندی از توان و تجربه بخش خصوصی.....
- ۱۲ توجه ویژه به اقتصاد ساحلی در سال جهاد اقتصادی.....
- ۱۷ اجرای طرح های بنیادین برای توسعه ی مسافرت های دریایی.....
- ۲۰ عضویت اعضای کریدور تراسیکا در موافقت نامه حمل و نقل چندوجهی.....
- ۲۲ پایش هوایی ایمنی و آلودگی دریایی در بنادر ایران.....
- ۲۶ توسعه همکاری ها، ارتقای ظرفیت ها.....
- ۲۷ به تدریج از حالت تک ساختاری خارج می شویم.....
- ۳۰ دفاع از منافع ملی در کنفرانس دوسالانه ی دریایی قبرس.....
- ۳۱ آمادگی کامل سازمان بنادر برای اجرای دومین ممیزی سازمان جهانی دریانوردی.....
- ۳۲ سازمان بنادر و دریانوردی تنها حامی صنایع دریایی کشور.....
- ۳۵ حضور علمی واکتشافی جمهوری اسلامی ایران در آب های بین المللی.....
- ۳۹ دو هدف دو مأموریت و دو مسئولیت.....
- ۴۲ آموزش تخصصی کاربردی مدیریت دانش و انتقال تجربیات.....
- ۴۵ الزامات پوشش خلأهای ایمنی در بندر.....
- ۴۸ رویدادهای دریایی ایران.....
- ۵۲ لزوم برنامه ریزی استراتژیک و فرایند پیاده سازی آن.....
- ۵۶ جهش آگاهانه اقتصادی با بهره مندی از تمهیدات مدیریتی.....
- ۵۸ ضرورت افزایش بهره وری دروازه ی اقتصادی ایران.....
- ۶۰ پورت اپراتورهای کانتینری برتر جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی.....
- ۶۴ نجات کشتی های مغروق.....
- ۷۲ حمل و نقل دریایی گاز طبیعی مایع شده.....
- ۷۶ هزینه یابی بر مبنای فعالیت.....
- ۷۸ نقش انتقالات در مناسبات استراتژیک اقتصادی و سیاسی.....
- ۸۴ مدیریت ارتباط با مشتری سیار.....
- ۹۰ رویدادهای دریایی جهان.....
- ۹۲ برخورداری از حس مشترک در مواجهه با شرایط دشوار.....
- ۹۴ بنادر، سرحلقه ی زنجیره ی تأمین.....
- ۹۶ ایده های جاه طلبانه برای تبدیل شدن به قطب منطقه ای دریانوردی.....
- ۹۸ رویدادهای بنادر کشور.....
- ۱۰۸ صدای دریا به گوش می رسد.....

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، داود طهری، 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، صفحه آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی:

موسسه همایش رسانه امروز

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

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

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

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

وزیر راه و شهرسازی، از طرح‌های جنوب سیستان و بلوچستان بازدید کرد

تاکید مهندس نیکزاد بر تسریع در روند توسعه بندر چابهار

«نیکزاد» با بیان این‌که احداث مسکن مهر، علاوه بر ایجاد شغل ثابت، مشاغل جدید نیز پدید آورده است، اضافه کرد: «مسکن مهر، توسط معماران، تکنسین‌ها، مهندسان، کارگران، نقاشان و آهنگران ساخته می‌شود و اگر طرح مسکن مهر نبود، این افراد بیکار بودند.»

وزیر راه و شهرسازی، اظهار داشت: «در بخش راه و جاده، سال گذشته با ۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار از محل اعتبارات ملی و استانی، ۳۴۰ پروژه به اجرا در آمده که اکنون در حال انجام است.»

وی بر تسریع در اجرای طرح‌های توسعه ای بندر چابهار و لایروبی اسکله این بندر برای پهلوگیری کشتی‌هایی با تناژ ۱۰۰ هزار تن تاکید کرد.

«نیکزاد» تصریح کرد: «معرفی توانمندی‌ها و ظرفیت‌های بندر چابهار به دنیا و فراهم کردن خط اتوبوس دریایی بین بندر چابهار و کنارک، ازجمله مواردی به شمار می‌آیند که انجام آن‌ها ضروری است.»

بر پایه‌ی این گزارش، وزیر راه و شهرسازی، در سفر یک روزه به جنوب سیستان و بلوچستان، از طرح‌های راه‌سازی و مسکن در شهرستان‌های ایرانشهر، کنارک و چابهار نیز بازدید کرد. ■

اصلاح بافت‌های فرسوده‌ی شهری، از جمله مسایلی بود که در این نشست، مورد رسیدگی وزیر، مسؤولان و کارشناسان قرار گرفت.

وزیر راه و شهرسازی، در این نشست گفت: «شوق خدمت به مردم، سختی کار برای مسؤولان را آسان و پیشرفت و توسعه را در کام مردم شیرین می‌کند.»

«مهندس علی نیکزاد» افزود: «اکنون ۴۵ هزار و ۳۰۰ واحد مسکن مهر، شامل ۲۳ هزار و ۳۰۰ واحد در شهرها و ۲۲ هزار واحد در روستاهای سیستان و بلوچستان در حال ساخت است.»

وی در ادامه گفت: «برای ساخت این تعداد واحد مسکونی، ۷۳۳ میلیارد تومان تسهیلات قرض الحسنه در سراسر این استان توسط دولت پرداخت شده است.»

وزیر راه و شهرسازی گفت: «اکنون عملیات ساخت و ساز در ۴/۵ میلیون (چهار و نیم میلیون) متر مربع در بخش مسکن در حال انجام است.»

وی افزود: «گر برای هر ۶۹ متر مربع یک مورد اشتغال‌زایی در نظر گرفته شود، با احداث طرح مسکن مهر در کشور، برای ۶۶ تا ۸۰ هزار نفر شغل مستقیم و تثبیت شده ایجاد خواهد شد.»

مصوبات دور سوم سفر رئیس جمهور و هیات دولت در بخش حمل و نقل و مسکن سیستان و بلوچستان، با حضور وزیر راه و شهرسازی، در شهرستان بندری چابهار مورد رسیدگی قرار گرفت.

به گزارش خبرنگار بندرودریا، نشست شورای مسکن و حمل و نقل سیستان و بلوچستان با حضور وزیر راه و شهرسازی، استاندار، مدیران کل مسکن و شهرسازی، آموزش و پرورش، راه و شهرسازی و شماری دیگر از مدیران دستگاه‌های اجرایی سیستان و بلوچستان، در اداره‌ی کل بندر و دریانوردی چابهار برگزار شد.

در این نشست، ۱۷ بند در بخش راه و ۱۹ بند در بخش مسکن از مصوبات سفر سوم هیات دولت به سیستان و بلوچستان، مورد رسیدگی قرار گرفت.

توسعه‌ی فرودگاه‌ها و بندر، راه‌اندازی شبکه ریلی، آسفالت‌راه روستایی، ساخت نمازخانه‌ی بین راهی، تأمین اعتبار برای ساخت چهار باب مسجد و مدرسه در بخش راه و تأمین اعتبار برای طرح تفصیلی سه شهر استان، ساخت مسکن مهر در شهرهای بالای ۲۵ هزار نفر جمعیت، ساخت مسکن مهر دانشجویی و



وزیر راه و شهرسازی در نشست کارگروه ترانزیت کشور مورد تاکید قرار داد

افزایش سهم ترانزیت ایران با بهره مندی از توان و تجربه بخش خصوصی

دوازدهمین جلسه‌ی کارگروه ترانزیت، به ریاست وزیر راه و شهرسازی و اعضای این کارگروه تشکیل

و به منظور تحقق اهداف از پیش تعیین شده در این حوزه، تصمیمات مهمی اتخاذ شد.

بر اساس این گزارش به نقل از روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، "مهندس علی نیکزاد"، وزیر راه و شهرسازی، در این نشست، به توجه جدی و ویژه به امر ترانزیت اشاره کرد و اعلام داشت: «عزم وزارت راه و شهرسازی بر توسعه‌ی ترانزیت با حفظ حاکمیت ملی است و در این بخش، از همه‌ی ظرفیت‌های جمهوری اسلامی ایران به طور کامل استفاده خواهد شد.»

وزیر راه و شهرسازی، از مهم ترین برنامه‌های کشور و دولت خدمتگزار دهم در جهت ایجاد پل ارتباطی مناسب تجاری بین آسیا و کشورهای آسیای میانه با اروپا و کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس و افزایش سهم ترانزیت جمهوری اسلامی ایران را بهره‌مندی از توان، تجربه و ظرفیت بخش خصوصی اعلام کرد و تعیین سهم و جایگاه مهم این بخش را مورد تاکید قرار داد.

در ابتدای این نشست، "دکتر شهریار افندی‌زاده"، معاون وزیر راه و شهرسازی و دبیر این کارگروه، ضمن ارائه‌ی گزارش کاملی از رویدادها و میزان ترانزیت انجام‌یافته در قلمرو کشورمان، گفت: «با توجه به تلاش و تعامل همه‌ی دستگاه‌های ذی ربط در بخش‌های دولتی و همچنین، فعالیت بخش خصوصی، به رغم اتفاقات نامناسب تجاری در سطح جهان

در ۶ ماه اول سال جاری، بیش از ۴ میلیون و شش صد هزار تن کالا جابه‌جا شده است که پیش‌بینی می شود، تا پایان سال، با اقدامات گسترده‌ای که در دست انجام است، هدف تعیین شده حاصل شود.»

نماینده‌ی ویژه دولت در امر ترانزیت، در بخش دیگری از سخنان خود، رویکرد کارگروه ترانزیت به موضوع ترانزیت مسافر را مورد اشاره قرار داد و اظهار داشت: «موقعیت ویژه‌ی جمهوری اسلامی ایران به لحاظ بُعد مسافت و جذابیت‌های لازم، هم‌اکنون بستر را برای عبور مسافران کشورهای همسایه از ایران از راه‌های جاده‌ای، هوایی، ریلی و دریایی فراهم آورده است.»

"دکتر افندی‌زاده"، از ماموریت‌های مهم کارگروه ترانزیت را، هماهنگی با بخش خصوصی برای شناسایی بازارهای مستعد تجاری در منطقه و آسیای مرکزی و کشورهای عضو CIS دانست و افزود: «باتوجه به تصمیمات اتخاذ شده در جلسات قبلی و نشست‌های کارگروه ترانزیت، در حال حاضر در پایانه‌های مرزی، سرعت و روان‌سازی امر ترانزیت، از شرایط نسبتاً مطلوبی برخوردار است؛ ولی لازم است برای دستیابی به هدف تعیین شده در برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی پنجم، باتوجه به پتانسیل‌های موجود در کشور و زیرساخت‌های فراهم شده، دستگاه‌های ذی ربط تلاش و شتاب بیش تری داشته باشند.»

در ادامه‌ی این نشست، "مهندس سیدعطاءاله صدر"، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، گزارشی از طرح توسعه و تجهیز بنادر، به منظور ایجاد

ظرفیت‌های بیش‌تر ترانزیت در بنادر، به ویژه بندر چابهار به عنوان کانون توسعه‌ی محور شرق کشور ارائه کرد.

همچنین، "دکتر عباس معمارنژاد"، معاون وزیر امور اقتصاد و دارایی و رئیس کل گمرک ایران نیز، برخی از برنامه‌های گمرک کشور به منظور حذف حداکثری تشریفات اداری و هوشمند کردن گمرکات در پایانه‌های مرزی را تشریح کرد.

در ادامه‌ی این نشست، "سردار عبداللهی"، معاون وزیر کشور، گزارشی از اقدامات انجام شده به منظور تسریع در روند فعالیت‌های ترانزیتی کشور با نظارت کامل راه، ارائه کرد.

در این جلسه، "مهندس وحید جلال‌زاده"، استاندار آذربایجان غربی، طی گزارش مسبوسی موقعیت و جایگاه ویژه‌ی این استان، با دارا بودن ۸ مرز، شامل ۶ پایانه‌ی مرزی جاده‌ای، یک مرز هوایی و یک مرز ریلی با کشورهای همسایه و قرار گرفتن در کریدورهای شرق - غرب، تراسیکا، شمال - جنوب را تشریح کرد و با یادآوری عزم مسئولان استان به منظور توسعه و بهسازی زیرساخت‌های ترانزیتی کشور، بر استفاده‌ی هرچه بیش‌تر از ظرفیت‌های موجود استان تاکید کرد.

همچنین، در این نشست، "مهندس شهباز یزدانی" مدیرعامل منطقه‌ی آزاد چابهار، درمورد شرایط ویژه‌ی این منطقه سخن گفت و به دنبال آن، «جواد سمساریلر»، دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در کارگروه، پیرامون شرایط حاکم بر پایانه‌های مرزی، مواردی را مطرح کرد. ■



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در آیین روز ملی دریانوردی تصریح کرد

توجه ویژه به اقتصاد ساحلی در سال جهاد اقتصادی

یک بار دیگر، آیین گرامیداشت روز ملی دریانوردی باشکوه هر چه تمام تر در روز چهارشنبه ششم مهرماه سال جاری در محل تالار پژوهشکده‌ی وزارت نیرو برگزار شد. دریابان کشورمان، امسال نیز با حضور در این آیین، منویات روشن گرانه‌ی مقام معظم رهبری در راستای چشم انداز توسعه‌ی دریامحور را مدنظر قرار دادند و بار دیگر با یکدیگر میثاق بستند تا با سخت کوشی و تلاش خستگی ناپذیر، آوازه‌ی بلند کشورمان را در عرصه‌ی پهناور دریاها و آب‌های آزاد، طنین انداز کنند. در این مراسم علاوه بر تقدیر از اقشار مختلف دریانوردان، بار دیگر فرصت‌ها و چالش‌های پیش رو در خصوص توسعه‌ی فعالیت‌های بندری و دریایی و همچنین، مقابله جدی با پدیده‌ی زشت دزدی دریایی که امسال به عنوان شعار سازمان بین‌المللی دریانوردی با عنوان واکنش جهانی برای ریشه کنی دزدی دریایی، انتخاب شده است، توسط سخن رانان مورد تاکید قرار گرفت. آن چه که در ادامه می‌خوانید، مشروح گزارش این مراسم است که از نظر گرامی تان می‌گذرد:

توجه ویژه به اقتصاد ساحلی در سال جهاد اقتصادی

«با توجه به نام‌گذاری سال جاری به عنوان سال جهاد اقتصادی توسط مقام معظم رهبری، باید با کارها و عملکردها برخوردی جهادی داشته باشیم و در این راستا، توجه ویژه به اقتصاد ساحلی اجتناب‌ناپذیر است.» «مهندس سید عطاءاله صدر»، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب در جشن روز ملی دریانوردی گفت: «به‌رغم اعمال محدودیت‌ها علیه صنعت دریانوردی کشور و تشدید تحریم‌های هدفمند اقتصادی، نسبت به مدت مشابه سال قبل، عملکرد صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور از رشد قابل توجهی برخوردار بوده است، در بخش تخلیه و بارگیری، رشد ۵ درصدی و در بخش کانتینری نیز، رشدی معادل ۱۳ درصد، نسبت به مدت مشابه قبل را شاهد بوده‌ایم.» وی از گفت‌وگوهای خود با نماینده‌ی موسسه

آمریکا باعث می‌شود که بازار ایران را از دست بدهند و به ضرر آن‌ها تمام می‌شود.» «مهندس صدر»، اظهار داشت: «تلاش دانشمندان و شکوفایی توان‌مندی‌های اندیشمندان جوان کشور در دوران تحریم اقتصادی، باعث جبران عقب‌ماندگی‌های مان در بخش‌های بندری و دریایی شده است که امیدواریم با همین همت و توان، بتوانیم به توسعه‌ی صنعت دریانوردی بپردازیم.» وی، شعار سال سازمان بین‌المللی دریانوردی، مبنی بر پاسخ هماهنگ به پدیده‌ی زشت دزدی دریایی را یادآور شد و افزود: «پدیده‌ی زشت دزدی دریایی، ایمنی و امنیت دریانوردان را به شدت به خطر انداخته است، و این عزیزان، به‌رغم وجود مشکلات عدیده در عرصه‌ی دریا و آب‌های آزاد، مجبور به تحمل آزار و اذیت از ناحیه دزدان دریایی شده‌اند. از این رو، مجموعه‌ی دریانوردی کشور با بهره‌گیری از توان بازاریابی نیروهای

بین‌المللی لوییز و نگرانی‌های نماینده‌ی این شرکت از افزایش محدودیت‌ها و تحریم‌های اقتصادی علیه ایران خبر داد و افزود: «در این ملاقات، وی به اعمال محدودیت علیه صنعت بندری و دریایی ایران و به‌خصوص، مؤسسات رده‌بندی اشاره کرد که در پاسخ به ایشان، یادآور شدم، که اعمال تحریم‌ها و محدودیت‌ها، باعث تحرک بیش‌تر و فعال‌تر شدن مسئولان بندری و دریایی کشورمان شده و بروز چنین چالش‌هایی، سرعت پیشرفت ما در امور بندری و دریایی را افزایش داده است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به سابقه‌ی ۳۰ ساله‌ی تهدیدات و تحریم‌های هدفمند اقتصادی استکبار جهانی علیه جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد و گفت: «در حال حاضر، ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، توسط مؤسسات ایرانی رده‌بندی می‌شود. بنابراین، تحریم یک جانبه





مهندس سید عطاءاله صدر؛

به رغم اعمال محدودیت‌ها علیه صنعت دریانوردی کشور و تشدید تحریم‌های هدفمند اقتصادی، نسبت به مدت مشابه سال قبل، عملکرد صنعت حمل و نقل دریایی کشور از رشد قابل توجهی برخوردار بوده است.

منجر به توسعه‌ی پس‌کرانه مناطق ساحلی می‌شود و می‌تواند علاوه بر محرومیت زدایی و اشتغال‌زایی برای مردم این سواحل، اسباب حضور صنایع پویا در تأسیسات زنده و مولد کشور را نیز، فراهم کند.»

تدوین اهداف کلان و راهبردی در دریا

«همه‌ی کشورهای جهان که در کنار دریا هستند، برای امور دریایی خود، اهداف و مأموریت‌های کلان و راهبردی تعریف می‌کنند تا از مواهب و منابع خدادادی دریا در شأن ملت خود، برخوردار شوند.»

«امیر دریادار حبیب‌اله سیاری»، فرمانده‌ی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، با بیان این مطلب در جشن روز ملی دریانوردی گفت: «در حال حاضر، مردم ما از مواهب و منابع دریا، در حد و شأن خود برخوردار نیستند که امیدواریم با هدایت‌ها و منویات مقام معظم رهبری که انگشت خود را به سمت بهره‌برداری از منابع و منافع دریا نشانه گرفته‌اند، از این موهبت خدادادی، به نحو بهینه‌ای برخوردار شویم.»

وی با بیان این مطلب که یک‌سوم تجارت دریایی جهان، در سواحل شمالی اقیانوس هند انجام می‌شود، افزود: «با توجه به ۹۰۰ کیلومتر مرز ساحلی ایران در حاشیه‌ی اقیانوس هند و دریای عمان، نظریه‌پردازان تجارت دریایی، نگاه ویژه‌ای به ایران داشته و آن را حایز کسب جایگاهی خاص در تجارت منطقه‌ای و جهانی کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند دانسته‌اند.»

فرمانده‌ی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به وجود منابع عظیم غذایی، انرژی، تجاری و گردشگری در آب‌های تحت‌الارضی ایران اشاره کرد و اظهار داشت: «دریانوردان، افرادی هستند که در حوزه‌های علمی و اقتصادی و از سوی دیگر، در حوزه‌ی امنیت دریایی کار می‌کنند. این دو وجه مکمل دریانوردی، باعث چرخش گردونه‌ی اقتصادی کشور شده است، به طوری که در حال حاضر، که قریب به ۹۵ درصد از حجم بازرگانی کشور از مسیر دریا انجام می‌شود. از این رو، اقدامات دریانوردان سخت‌کوش ما

دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، اقدامات مؤثری را برای همراهی و مراقبت از ناوگان تجاری و نفتکش در مناطق خطر خیز از قبیل: خلیج عدن و سواحل سومالی انجام داده است، که تلاش خستگی‌ناپذیر این عزیزان، ارزشمند و قابل تقدیر است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به حمایت نیروهای نظامی کشور از ناوگان تجاری سایر کشورها اشاره کرد و گفت: «این اقدامات سخت و دشوار، باید به صورت شایسته و بایسته مورد تقدیر قرار گیرد، مبنی بر این‌که دریانوردان شجاع ایرانی با چه مخاطراتی روبرو هستند و غرور، عزت، شرف و اقتدار غیرقابل توصیفی را همراه با موفقیت‌های کسب‌شده‌ی خود به مجموعه‌ی دریایی کشور تقدیم کرده‌اند.»

وی با بیان این مطلب که کشور ما دارای ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی با عرض متوسط ۶ کیلومتر می‌باشد، خاطرنشان کرد: «بیش از ۳۵ هزار کیلومتر مربع از مناطق ساحلی ایران، جزو مستعدترین سواحل برای ایجاد امکانات بندری و دریایی هستند که باید از این نعمت و فرصت خدادادی، حداکثر استفاده را کرد و نسبت به توسعه‌ی دریامحور کشورمان به نحو مطلوب همت بگماریم.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از مطالعه و شناسایی حدود ۳۰۰ نقطه برای احداث موج‌شکن و بنادر چندمنظوره کوچک در سواحل جنوبی ایران خبر داد و در این خصوص اظهار داشت: «در حال حاضر، ۴۰ نقطه‌ی ساحلی در قالب احداث موج‌شکن و بنادر چندمنظوره‌ی عملیاتی مشخص شده‌اند، که امیدواریم با بهره‌برداری کامل از این نقاط، که بسیاری از آن‌ها در سواحل پراستعداد قرار دارند که با همکاری نیروی دریایی ارتش و سپاه، شناسایی شده‌اند، بتوانیم رونق و توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را به سواحل جنوبی کشور بازگردانیم و در آینده‌ی نزدیک، موجبات محرومیت‌زدایی این مناطق را فراهم آوریم.»

«مهندس صدر»، همچنین تصریح کرد: «احداث موج‌شکن‌ها و بنادر چندمنظوره،

قابل تقدیر و شایسته‌ی ارج‌گذاری است.» «امیر دریادار سیاری»، به مأموریت‌های گسترده‌ی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، در کنترل منابع دریایی، تأسیسات فلات قاره و سایر حریم‌های بندری و دریایی کشور اشاره کرد و با تأکید بر حضور فعال این نیروها در آب‌های آزاد، خاطرنشان کرد: «با همکاری نیروهای دریایی ارتش و سپاه، عزت و اقتدار به جامعه‌ی ما برگشته و همکاری متقابل این دو نیروی راهبردی، تاکنون توانسته است از منافع ملی و میهنی ما در عرصه‌های دریایی صیانت کند. امیدواریم بتوانیم در ادامه‌ی انجام مأموریت‌های خود، به توسعه‌ی پایدار دریامحور دست یابیم.»

وی با بیان این مطلب که ناوها و ناوشکن‌های نیروی دریایی ارتش در مأموریت‌های ۷۰ تا ۹۰ روزه‌ی خود، کارهای سختی انجام داده‌اند و ۱۵ ناوگروه این نیرو طی ۲ سال و نیم گذشته به آب‌های دوردست، از جمله دریای مدیترانه اعزام شده‌اند، تصریح کرد: «در این





امیر دریادار حبیب‌الله سیاری؛

با همکاری نیروهای دریایی ارتش و سپاه، عزت و اقتدار به جامعه‌ی ما برگشته و همکاری متقابل این دو نیروی راهبردی، تاکنون توانسته است از منافع ملی و میهنی ما در عرصه‌های دریایی صیانت کند.

مدت، بالغ بر ۱۳۰۰ فروند کشتی اسکورت شده‌اند که در همین مدت، بالغ بر صد مورد درگیری با دزددهای دریایی صورت گرفته است که در همه‌ی آن‌ها، سربلند بیرون آمده‌ایم و اگر آسیبی متوجه ناوگان تجاری جمهوری اسلامی ایران شده، خارج از حوزه‌ی عملیاتی نیروی دریایی ارتش بوده است. فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، در پایان سخنان خود با تأکید بر شعار سازمان بین‌المللی دریانوردی با عنوان «لزوم پاسخ هماهنگ به پدیده‌ی شوم دزدی دریایی»، گفت: «امیدوارم تمام ارگان‌های دریایی، آن‌چنان هماهنگ عمل کنند که نه تنها این پدیده‌ی شوم، بلکه هیچ عملکرد مخرب و تهدیدی، نتواند آسیب و لطمه‌ای جدی به منافع و منابع دریایی نظام جمهوری اسلامی وارد کند.

ایرانیان و مرتبه‌ی والی آنان در امور دریایی

«با توجه به قدمت و پیشینه‌ی طولانی مدت

دریانوردی نزد ایرانیان و موقعیت مناسب جغرافیای دریایی، آنان از گذشته تا امروز، شأن بالایی در جامعه‌ی دریایی جهان داشته‌اند. با این وجود، وضعیت فعلی دریانوردی کشور، در شأن و مرتبه‌ی ایران و ایرانی نیست.

«سردار علی فدوی»، فرماندهی نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، با بیان این مطلب در جشن روز ملی دریانوردی، گفت: «هفته‌ی جهانی دریانوردی، با هفته‌ی دفاع مقدس و هفته‌ی کرامت مصادف شد که ضمن گرمی داشت این دو مناسبت، دفاع و ایثار جانانه‌ی دریادلان کشورمان را به یاد می‌آوریم که علاوه بر زمین‌گیر کردن نیروی دریایی دشمن بعثی در تمام دوران دفاع مقدس، نگذاشتند چرخ اقتصادی کشور که وابستگی شدیدی به دریا داشت، از فعالیت باز بماند و سرانجام نظام جمهوری اسلامی را به سرمنزل مقصود رسانند.

وی با بیان این مطلب که حدود دوسوم جمعیت جهان در کنار دریا و پس‌کرانه‌های آن زندگی می‌کنند و به‌نوعی، توسعه‌ی تمدن‌ها، مرهون نقش انکارناپذیر دریا در جوامع انسانی است، افزود: «در حال حاضر، ۹۵ درصد حجم صادرات و ۹۰ درصد حجم واردات کشور از راه دریا انجام می‌شود؛ ولی وضعیت توسعه‌نیافته‌ی سواحل و استان‌های ساحلی کشور، در شأن این حجم فزاینده‌ی نقش دریا در اقتصاد و فرهنگ ایران نیست.

فرماندهی نیروی دریایی سپاه پاسداران، این غفلت تاریخی نسبت به دریا و دریانوردی را ناشی از تهدیدهای دشمنان از ناحیه‌ی خشکی دانست و اظهار داشت: «با توجه به این‌که عمده‌ی تهدیدها و چالش‌ها در تاریخ کشورمان از مرزهای خشکی صورت گرفته است، جامعه‌ی ما نسبت به دریا و دریانوردی احساس نیاز جدی نکرده و از این رو، این غفلت تاریخی، باعث عقب‌ماندگی ما در این زمینه شده است.

«سردار فدوی»، دریا، سواحل و پس‌کرانه‌های آن را، به‌منزله‌ی اصلی ترین مراکز اقتصادی و دریانوردی کشور دانست و خاطرنشان

کرد: «بعد از سال‌ها، سمت‌وسوی تهدیدات و چالش‌ها علیه نظام جمهوری اسلامی، با رویکرد به دریا صورت پذیرفته است، که مسئولان نظام، این مسأله را به‌خوبی درک کرده‌اند و درصدد افزایش نقش راهبردی کشور در دریا و آب‌های آزاد برآمده‌اند.

وی، انقلاب شکوهمند اسلامی را در ایران، باعث معرفی نظام سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی جدیدی در عرصه‌ی جهانی دانست و در این خصوص تصریح کرد: «این نظام نجات‌بخش جهانی، با تعاریف رایج استکبار جهانی از حکومت مغایرت داشت؛ که این امر، طی ۳۳ سال اخیر، به ملت دریادل ایران ثابت شده است. با توجه به دریامحور بودن قدرت نظامی آمریکا، باید مجموعه‌ی دریانوردان کشور برای بازدارندگی تهدیدهای دریایی، بیش از پیش آماده و هوشیار باشند.

فرماندهی نیروی دریایی سپاه پاسداران، در خصوص دخالت‌های آمریکا از مسیرهای دریایی، گفت: «با توجه به دریا پایه بودن قدرت نظامی آمریکا، استکبار جهانی با اتکا به این توان خود، در جای‌جای جهان حضور یافته و اهداف ظالمانه و استکباری خود را به ملت‌های مظلوم جهان، تحمیل کرده است.

«سردار فدوی»، توجه ویژه به دریا را، عامل و زمینه‌ساز اصلی پیشرفت و توسعه‌ی کشور دانست و افزود: «تغییر اساسی مسیر تهدیدها و چالش‌ها به سوی راه‌های دریایی، باعث آن شده است که مسئولان نظام برای جبران عقب‌ماندگی تاریخی کشور، به توسعه‌ی دریا و دریانوردی توجه ویژه‌ای داشته باشند، که این رویکرد، زمینه‌ساز پیشرفت‌های فراوان در سواحل، پس‌کرانه‌ها و مناطق فراساحل کشور خواهد شد. امیدواریم با وقوع چنین تحوّل، شاهد جهش و پیشرفت چشم‌گیر اقتصادی و اجتماعی در کشور باشیم.

وی خواستار توجه جدی به استان‌های ساحلی جنوبی و شمالی کشور، به‌منزله‌ی زمینه‌ها و بسترهای اصلی دریانوردی کشور شد و خاطرنشان کرد: «در حال حاضر، وضعیت سواحل جنوب و شمال کشور، در





سردار علی فدوی؛

با توجه به این که عمده‌ی تهدیدها و چالش‌ها در تاریخ کشورمان از مرزهای خشکی صورت گرفته است، جامعه‌ی ما نسبت به دریا و دریانوردی احساس نیاز جدی نکرده و از این رو، این غفلت تاریخی، باعث عقب‌ماندگی مادر این زمینه شده است.

تجهیز بندر، سواحل و سازه‌های دریایی هستیم که این ترقیات، جز با فعالیت‌ها و اقدامات مؤثر مدیران و دست‌اندرکاران زحمت‌کش سازمان بندر و دریانوردی حاصل نشده‌اند.

وی، رفع معضل پرداخت حق توقف (دموراز) های نجومی در بندر کشور را از جمله اقدامات مؤثر سازمان بندر و دریانوردی دانست و در این خصوص تصریح کرد: «امروز، علاوه بر مرتفع شدن مشکل پرداخت حق توقف، بندر و سازه‌های دریایی کشور نیز، به صورت بهینه‌ای تجهیز شده‌اند و علاوه بر آن، شاهد حاکمیت و تسلط همه‌جانبه بر سواحل کشور هستیم. امیدواریم، با اقدامات مناسب و قابل تقدیر سازمان بندر و دریانوردی شاهد بهره‌برداری و تجهیز حجم وسیعی از سواحل و پس‌کرانه‌های کشورمان باشیم.»

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، ضمن تقدیر از خدمات دریانوردان

و رقابت منطقه‌ای در قالب توسعه‌ی دریامحور، فراهم آورد.

«مهندس علی‌اکبر آقایی»، رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، با بیان این مطلب در جشن روز ملی دریانوردی، گفت: «علاقه‌مندیم از محل کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، نظاره‌گر تلاش‌های شما در عرصه‌های بندری و دریایی و امنیت ناوگان تجاری و نفتکش باشیم. امیدواریم با ادغام شدن بخش‌های راه و ترابری و تشکیل وزارتخانه‌ی جدید راه و شهرسازی و قرارگرفتن مشاغل دریانوردی در حوزه‌ی کاری کمیسیون عمران، بتوانیم ملزومات قانونی رفع چالش‌ها و ارتقای فرصت‌های پیش روی دریانوردی را تانین کنیم.»

وی به رقابت‌های تنگاتنگ منطقه‌ای و جهانی در عرصه‌های دریایی اشاره کرد و افزود: «چنانچه محمل‌های قانونی لازم فراهم نشود و در کنار آن، راهکارهای مناسب توسعه‌ی دریامحور توسط مسئولان مربوطه عملیاتی نشود، نمی‌توانیم به صورت فعال و مؤثر در عرصه‌های منطقه‌ای وارد شویم و سهم مناسبی از فعالیت‌های جهانی بندری و دریایی را کسب کنیم.»

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، خواستار الگوبرداری از کشورهایی مانند ژاپن و چین در عرصه‌ی توسعه‌ی دریامحور شد و خاطرنشان کرد: «افق‌های مناسبی در چشم‌انداز توسعه‌ی دریامحور کشورمان متصور است که اگر بتوانیم از تجربیات خوب کشورهایی مانند ژاپن و چین برخوردار شویم و ضمن بومی‌سازی آن‌ها، سازوکارهای لازم توسعه‌ی دریامحور را برای ارتقای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی فراهم بیاوریم، می‌توانیم به منویات مقام معظم رهبری در سال جهاد اقتصادی و در عرصه‌های بندری و دریایی دست یابیم.»

«آقایی»، پیشرفت‌های اخیر کشور در عرصه‌های بندری و دریایی را ستود و ضمن تقدیر از خدمات و اقدامات دست‌اندرکاران سازمان بندر و دریانوردی، در این خصوص اظهار داشت: امروزه شاهد پیشرفت‌های مطلوبی در عرصه‌ی ناوگان تجاری و نفتکش،

شان نقشه‌ی راه دریامحور کشور نیست و تغییر و تحول نقشه‌ی جغرافیایی سواحل و پس‌کرانه‌های کشور در این مناطق، اجتناب‌ناپذیر است.»

فرماندهی نیروی دریایی سپاه پاسداران، همچنین خواستار رفع سریع فقر و عدم توسعه‌یافتگی در استان‌های جنوبی کشور شد و در این خصوص اظهار داشت: «وجود فقر و عقب‌ماندگی در استان‌های جنوبی، اصلاً با شأن نظام مقدس جمهوری اسلامی مغایرت دارد. از آن‌جا که ملت ما در طول تاریخ نشان داده است که هر گاه اراده کند، کاری بزرگ و تحولی عظیم به وجود خواهد آورد، باید در رسیدن به اهداف عالی خود، همتی شگفت‌انگیز به کار گرفت؛ که در این صورت، در زمینه‌ی توسعه‌ی دریامحور، به‌طور حتم به اکتل درجات دست خواهیم یافت.»

این مقام ارشد دریانوردی کشور، اقدامات انجام‌شده توسط سازمان بندر و دریانوردی و سایر ارگان‌های دریایی در زمینه‌ی توسعه و زمینه‌سازی برای احیا و ارتقای فرهنگ و اقتصاد بندری و دریایی را غیرقابل مقایسه با گذشته دانست و گفت: «یغای نقش رزمندگی دریانوردان در جبهه‌ی دریانوردی کشور، روند مقابله با تهدیدهای فرامرزی را به حداقل رسانده است و از سوی دیگر، ضمانت کافی به‌منظور کسب شئونات جهانی نظام مقدس جمهوری اسلامی را به وجود خواهد آورد.»

«سردار فدوی»، در پایان سخنان خود، خواستار همت عالی مسئولان بندری و دریایی کشور شد و تصریح کرد: «باید موضوعات مختلف بندری و دریایی، به نحو مطلوب به نتیجه و سرانجام برسند و امیدوارم خداوند به همه‌ی ما این توفیق را بدهد که پای کارهای اساسی دریایی کشور بایستیم و در مراسمی مشابه مراسم روز جهانی دریانوردی، بتوانیم به جای سخن گفتن از مشکلات و زمینه‌های عدم توسعه، از موفقیت‌ها سخن بگوییم.»

توجه ویژه‌ی مجلس به توسعه‌ی دریامحور

«مجلس شورای اسلامی، تلاش می‌کند زمینه‌های لازم قانونی را برای توسعه‌ی کشور، به‌خصوص با رویکرد به اقتصاد ساحلی





مهندس علی اکبر آقایی؛

چنانچه محمل‌های قانونی لازم فراهم نشود و در کنار آن، راهکارهای مناسب توسعه‌ی دریامحور توسط مسئولان مربوطه عملیاتی نشود، نمی‌توانیم به صورت فعال و مؤثر در عرصه‌های منطقه‌ای وارد شویم و سهم مناسبی از فعالیت‌های جهانی بندری و دریایی را کسب کنیم.

در حوزه‌ی امنیتی کشور، به خدمات ارزنده‌ی این عزیزان در دوران ۸ ساله‌ی دفاع مقدس اشاره کرد و گفت: «اگر امروز در عرصه‌ی آب‌های سرزمینی و آزاد، دچار مشکلات امنیتی نیستیم، این امنیت، مرهون رزمندگی، تیزهوشی و تسلط زایدالوصف دریانوردان نظامی کشور است که در همان نخستین روزهای دفاع مقدس، دشمن بعثی را در پایگاه‌های دریایی در خلیج فارس، بر جای خود نشاندند و به‌رغم حمایت تمام‌عیار استکبار جهانی، تمام حملات آن‌ها را با پدافند مؤثر خود، خنثی کردند.»

«آقای»، دریانوردان را طلایه‌داران خط مقدم نظام و انقلاب اسلامی دانست و افزود: «دریانوردان افتخارآفرین ما، ندای جهانی حضرت امام خمینی (ره) و مقام معظم رهبری را که افتخاری برای مردم جهان و به‌خصوص، مسلمانان منطقه بود، در عرصه‌های وسیع

کاری خود طنین‌انداز کردند و بی‌شک، نمایندگان واقعی نظام جمهوری اسلامی در این عرصه‌ی راهبردی و بی‌مانند محسوب می‌شوند.»

وی، در پایان سخنان خود، از حمایت ویژه‌ی مجلس شورای اسلامی به‌منظور زمینه‌سازی برای سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مختلف و متنوع بندری و دریایی خبر داد و خاطرنشان کرد: «برای حمایت از سرمایه‌گذاری‌ها در عرصه‌ی بندری و دریایی توسط بخش خصوصی، مجلس شورای اسلامی، سازوکارهای مساعدی را برای بهره‌مندسازی این عزیزان از منابع صندوق توسعه‌ی ملی، که ۲۰ درصد از درآمدهای نفتی کشور به آن واریز می‌شود، طراحی کرده و تدارک دیده است؛ تا ضمن تشویق بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در ناوگان و زیرساخت‌های تجاری حوزه‌ی بندری و دریایی کشور، بتوانیم به چشم‌انداز مناسب توسعه‌ی پایدار دریامحور در عرصه‌ی آب‌های سرزمینی و آزاد دست یابیم.»

تقدیر از دریانوردان نمونه

در پایان این جشن، با حضور مسئولان بلندپایه‌ی ارگان‌های دریایی، گروهی از دریانوردان مورد تقدیر قرار گرفتند. در این مراسم، از ۵ دریانورد آزادشده از اسارت دزدان دریایی، به نام‌های: عارف حیدری، سعید مظاهری دشت ارژندی، علی محمدپور، نیما گل‌خیزی و سید جواد حیدری تقدیر شد. ضمناً از دکتر مسعود صدری‌نسب از دانشگاه علوم و فنون دریانوردی خرمشهر و مهندس علی حسین باباجان‌زاده از نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، به عنوان محققین برتر در زمینه‌ی امور دریایی تقدیر به عمل آمد.

همچنین، در گروه دریانوردان ایثارگر، از آقایان: نوسروان سید علی اکبری ایزدی طباطبائی از نیروی دریایی ارتش، سرملوان مهدی ادیبی از نیروی دریایی ارتش و مسعود پل‌مه از شرکت دریایی آراباختر، تقدیر شد. در گروه کشتیرانی‌های نمونه، از آقایان: امیران از شرکت بحرگان، محمدرضا قادری از

کشتیرانی دریای خزر و محمدحسین داجمر از شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تقدیر شد.

در گروه خدمات دریایی و بندری نمونه، از اسداله رزمجو از شرکت دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم، میرمحمدعلی از شرکت ایران ترابر، به عنوان نمایندگان کشتیرانی نمونه، بهروز دولتشاهی از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، به عنوان انجمن مردم نهاد نمونه‌ی دریایی، تقدیر شد.

همچنین، در بخش تجسس و نجات، از محمد شعرانی و امیر جنبد، از اله‌مراد عقیفی‌پور، مدیر نمونه‌ی دریایی بندرعباس، حسن غریب‌زاده، مدیر نمونه‌ی دریایی نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و مدرسان نمونه‌ی دریایی، شامل: ناخدا سوم مهندس مکانیک قدرت ندایی، از نیروی دریایی ارتش، محمد احمدی از نیروی دریایی سپاه، محمد عموزاده و شاهرخ خدایاری تقدیر به عمل آمد.

در ادامه‌ی این مراسم، از حسین کاشانی از شرکت دریاکوش، غلامعلی خوش‌گفتار از اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، جعفر حسن‌زاده از نیروی دریایی سپاه، به عنوان بازنشسته‌ی نمونه‌ی دریایی، مجتبی دلگشایی از شرکت بنیاد بارانداز، به عنوان پایانه‌دار نمونه، دریادار دوم حسین اشرفی از نیروی دریایی ارتش و کاپیتان محمد سمیعی به عنوان پیشکسوت نمونه و حسین عباس‌نژاد و امید مرادی، به عنوان دریاییان نمونه، تقدیر شد.

در ادامه‌ی این مراسم، کیوان پوری از شرکت بوت سرویس ایران و غلام پاکوئی از شرکت مدکندالوی قشم به عنوان صنایع دریایی نمونه، محمدرضا هدایتی از شرکت فن‌آوری فراساحل به عنوان طراح، پژوهشگر و سازنده‌ی نمونه، احمد سلیمانی و نعمت حجامی به عنوان افسران امنیتی تسهیلات بندری و آقایان: داوود طاهرآبادی، به عنوان بازنشسته‌ی نمونه، محمد امیری به عنوان استاد نمونه، عبدالرسول دربندی، به عنوان جانباز نمونه و حسین اسماعی، به عنوان دانشجوی نمونه از شرکت ملی نفتکش ایران، مورد تقدیر قرار گرفتند. ■





معاون وزیر راه و شهرسازی، با اعلام توسعه‌ی ظرفیت‌های سیاحتی بنادر، خبر داد

اجرای طرح‌های بنیادین برای توسعه‌ی مسافرت‌های دریایی

اواسط مهرماه گذشته، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به همراه اعضای هیات عامل این سازمان، در حاشیه‌ی بازدید از روزنامه‌ی ایران، به پرسش‌های خبرنگاران این رسانه نیز پاسخ گفت. معاون وزیر راه و شهرسازی، در این دیدار با تشریح وضعیت حمل و نقل مسافری دریایی در شمال و جنوب کشور و مقایسه‌ی آماری شرایط حاضر سفرهای دریایی با سال ۱۳۷۵ و با دولت‌های هفتم و هشتم، از انجام طرح‌هایی برای افزایش حضور مردم و با رویکرد توسعه‌ی حمل و نقل مسافری دریایی و استفاده از ظرفیت‌های سیاحتی - گردشگری سواحل و بنادر خبر داد.

این در حالی است که جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر طول سواحل و حدود یک سوم مرز آبی، کشوری دریایی به شمار می‌آید.

اگر در این زمینه، به طور متوسط، حدود ۶ کیلومتر عرض نوار ساحلی با قابلیت و امکانات سکونت، مورد توجه قرار گیرد، در این صورت، مساحت نوار ساحلی، حدود ۳۵ هزار کیلومتر مربع برآورد خواهد شد. همچنین، مساحت آب‌های سرزمینی و تحت حاکمیتی ایران، حدود ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع محاسبه گردیده است. البته در شرایط کنونی، در بیش‌تر بنادر و نوار ساحلی کشور که جمعیت مناسبی استقرار دارند، توسعه‌ی زیرساخت‌ها برای بهره‌برداری مطلوب از پتانسیل‌های دریایی انجام شده است و یا مراحل اجرایی را می‌گذرانند. همچنین، با توجه به این مهم، در حال حاضر با مشارکت و سرمایه‌گذاری‌های دولت و بخش خصوصی، بیش از ۴۷۰۰ میلیارد تومان پروژه در سواحل و بنادر کشور اجرا می‌شود. بر این اساس، با تدوین استراتژی‌ها و راهبردهای مشخص، درآمدهای اقتصادی قابل توجهی از فعالیت‌های بخش دریایی کشور می‌توان به دست آورد که این امر، علاوه بر محرومیت زدایی و اشتغال‌زایی فراوان، سنگ‌بنایی برای کاهش وابستگی به اقتصاد تک‌محصولی نفت نیز به شمار می‌آید.

افزایش مسافرت‌های دریایی در چشم انداز طرح حمد

«اگرچه بیش‌تر کشورهای توسعه‌یافته در جهان، شهرهای پیشرفته، صنعتی و پرجمعیت خود را در کنار دریاها مستقر کرده‌اند، اما با توجه به ظرفیت و پتانسیل چشمگیر توسعه‌ی دریایی در کشورمان، به علت غفلتی که در گذشته رخ داده است، جمعیت بسیاری از نوار ساحلی، به خاطر مشکلات اقتصادی و اشتغال، به شهرهای

بزرگ داخل کشور مهاجرت کرده‌اند.»

«مهندس سیدعطاءاله صدر»، با بیان این مطلب، گفت: «با توجه به این موضوع، تدوین سیاست‌هایی که بتواند بازگشت جمعیت به نوار ساحلی کشورمان را مهیا کند، مورد نظر می‌باشد تا توسعه‌ی دریامحور تحقق یابد. در این راستا اقداماتی از جمله؛ توسعه پس کرانه بنادر کشور با مشارکت دولت و بخش خصوصی صورت گرفته است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره

به فرمایش مقام معظم رهبری که فرمودند «خیلی از کشورها وقتی به دریا رسیدند، سوار کشتی شدند و دریاها را پیمودند و به اقصی نقاط دنیا سفر کردند، اما وقتی ما (ایرانیان) به دریا رسیدیم، متوقف شدیم...» تصریح کرد: «بر این اساس، مقام معظم رهبری نیز، در این زمینه، نظر و تأکید دارند که باید سواحل کشور در مرحله‌ی توسعه‌یافتگی قرار گیرد.» صدر، از عواملی نظیر: توسعه زیرساخت‌ها، تجهیز ناوگان و افزایش ظرفیت جابه‌جایی



کالا-مسافر در بنادر، به عنوان اقداماتی در جهت توسعه دریامحور یاد کرد و افزود: «بر این اساس، در حال حاضر، ظرفیت بنادر تجاری کشور، ۱۶۳ میلیون تن است که این میزان تا پایان برنامه‌ی پنجم توسعه، به رقم ۲۱۰ میلیون تن خواهد رسید.»

معاون وزیر راه و شهرسازی، از انجام طرح‌هایی برای افزایش حضور مردم برای توسعه حمل و نقل مسافری دریایی و استفاده از ظرفیت‌های سیاحتی - گردشگری سواحل و بنادر خبر داد و گفت: به عنوان نمونه، طی چند سال گذشته در این زمینه، مطالعه‌ی مقایسه‌ای با کشورهای توسعه‌یافته در زمینه حمل و نقل مسافر دریایی که پتانسیل‌های دریایی نظیر کشورمان دارند، صورت گرفت. البته در این روند، مشاهده شد که در برخی از این کشورها با استفاده‌ی مطلوب از ظرفیت سواحل و دریا، به میزان جمعیت کشورشان، سالیانه سفر دریایی انجام می‌شود. وی با اشاره به این که زمانی که مطالعه‌ی یادشده، مراحل اجرایی را می‌گذراند، سالیانه حدود ۵ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر سفر دریایی در کشور انجام می‌شد، افزود: «بر این اساس، تدوین یک چشم‌انداز برای توسعه‌ی سفر و گردشگری دریایی با عنوان طرح «حمد» (حمل مسافر دریایی) مدنظر قرار گرفت.»

«صدر» با اشاره به این که در زمان مطالعه‌ی طرح حمد، ظرفیت مسافری بنادر کشور، حدود هفت میلیون نفر بود، اظهار داشت:

«بر این اساس، فراهم ساختن زمینه‌ی بهره‌مندی ۵۰ درصد جمعیت کشور از سفرهای دریایی - گردشگری تا پایان افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ مدنظر قرار دارد که این میزان را با توجه به جمعیت کنونی کشور، می‌توان حدود ۳۵ میلیون نفر - سفر در سال برآورد کرد.»

رشد ۱۶۰ درصدی سفرهای دریایی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از آماده‌سازی برخی زیرساخت‌ها برای توسعه سفرهای دریایی خبر داد و گفت: «به عنوان نمونه، ساخت پایانه‌ی مسافری بندر آبادان، سامان‌دهی و توسعه‌ی پایانه‌ی مسافری بندر خرمشهر برای انجام سفر از ایران به کویت و بالعکس، سرمایه‌گذاری در بخش‌های مسافری بندر بوشهر، ساخت اسکله و پایانه در بندر گناوه، ساخت اسکله و پایانه‌ی مسافری در جزیره‌ی خارک، توسعه بندر مسافری شهید حقانی در بندرعباس، توسعه‌ی بخش مسافری بندر لنگه، توسعه و ساخت اسکله و پایانه‌ی مسافری بندر شهید باهنر برخی از اقدامات انجام شده در این زمینه به شمار می‌آیند. همچنین، اگرچه طی چند ماه آینده (ایام دهه‌ی فجر)، پروژه‌ی توسعه‌ی بخش مسافری بندر شهید ذاکری به بهره‌برداری می‌رسد، اما در بنادر شمالی نظیر؛ انزلی و نوشهر نیز، ظرفیت‌های قابل توجهی برای سامان‌دهی سفرهای دریایی به وجود آمده است.»

«صدر» با اشاره به این که در حال حاضر برای ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر -سفر، ظرفیت سفرهای دریایی ایجاد شده است، افزود: «بر این اساس در سال گذشته، ۸ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر -سفر دریایی انجام شده است.» وی گفت: «میزان جابه‌جایی مسافران دریایی در سال ۱۳۵۷، حدود ۳۰۰ هزار نفر بود، در سال ۱۳۸۳، این رقم به ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر رسید و در سال ۱۳۸۹ به رقم ۶ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر افزایش یافت.» معاون وزیر راه و شهرسازی، افزود: «برای جبران کمبود ناوگان دریایی مناسب و ایمن در سفرهای دریایی، از چند سال گذشته تاکنون، ارائه‌ی تسهیلات بانکی به میزان حدود ۴۰۰ میلیارد تومان با سود صفر درصد از محل منابع وجوه اداره شده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی، برای ساخت و نوسازی شناورهای مسافری به بخش خصوصی اختصاص یافته است که تا کنون تعدادی شناور مسافری مجهز به ناوگان دریایی اضافه شده است.»

منطقه‌ی رامسر و بندر حقانی، پایلوت توسعه‌ی گردشگری دریایی

مهندس سید عطاءاله صدر گفت: «با توجه به محدودیت منابع دولتی در راستای استفاده حداکثری از ظرفیت‌های دریایی، ارائه‌ی

مجاز توسط سازمان بنادر و دریانوردی به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای ساخت و بهره‌برداری بنادر مسافری و ماریناهای تفریحی - مسافری در دستور کار می‌باشد.» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از اجرای دو طرح بنیادین و پایلوت برای توسعه‌ی گردشگری دریایی با مشارکت بخش خصوصی خبر داد و افزود: «یکی از این پروژه‌ها در بندر شهید حقانی اجرا خواهد شد؛ به این صورت که با ساخت یک مجموعه‌ی بزرگ، بخش‌هایی از جمله ماریناهای تفریحی، مجموعه‌ی گردشگری، نظیر: هتل، کمپینگ، سیستم‌های ورزش آبی و مرکز تجاری در این بندر ایجاد خواهد شد.»

«صدر» گفت: «ایجاد ظرفیت‌های جدید در بندر حقانی، بسترهای مناسب را برای تحقق این امور به وجود خواهد آورد که از آن جمله می‌توان به آغاز عملیات اجرایی ساخت پایانه‌ی مسافری بندر شهید حقانی اشاره کرد.» وی با اشاره به این که علاوه بر این مسایل، مرحله‌ی اول این پروژه (بخش دریایی)، شامل: ساخت اسکله‌های شناور، نصب سایبان و محوطه‌سازی صورت گرفته است، افزود: «تا کنون، میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این زمینه حدود ۱۰۰ میلیارد تومان بوده است و طی چند سال آینده، مجموع پروژه‌ی یادشده، به بهره‌برداری کامل خواهد رسید.»

معاون وزیر راه و شهرسازی، با اشاره به احداث کنار گذر ساحلی رامسر در آینده نزدیک اظهار داشت: «شهر رامسر، از یک طرف به کوه و از سمت دیگر به دریا محدود است، برای ساخت کنارگذر یا باید از زمین‌های منطقه‌ی شهری و یا اراضی منطقه‌ی کوهستانی استفاده می‌شد و یا به صورت تونل از زیر کوه‌های جنوبی شهر رامسر کنار گذر عبور می‌کرد که به دلیل عدم توجیه اقتصادی در خرید زمین و ساخت تونل با هزینه بسیار گزاف، این کار انجام نشد. در سفر هیئت محترم دولت به استان مازندران مقرر گردید که کنار گذر به طول تقریبی ۱۰ کیلومتر از داخل دریا عبور کند و مسئولیت کار به عهده سازمان بنادر و دریانوردی گذاشته شد. برای اجرای این طرح، به صورت پایلوت، طراحی پروژه‌ی یادشده، انجام و قرار شد که بخش خصوصی در این پروژه سرمایه‌گذاری کند. از این رو، طرح یادشده، به صورت یک بسته‌ی اقتصادی ارائه شد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به این که قرار است سرمایه‌گذار در قبال استحصال اراضی از دریا و ایجاد مراکز تفریحی و گردشگری، ساخت کنارگذر ساحلی رامسر به طول تقریبی ۱۰ کیلومتر و تحویل آن به دولت را، انجام دهد، گفت: «این پروژه شامل ۱۰ کیلومتر آزادراه چهارخطه (رفت و



فراهم ساختن زمینه‌ی بهره‌مندی ۵۰ درصد جمعیت کشور از سفرهای دریایی - گردشگری تا پایان افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ مدنظر قرار دارد که این میزان را با توجه به جمعیت کنونی کشور، می‌توان حدود ۳۵ میلیون نفر - سفر برآورد کرد.



حوزه‌ی جذب مسافران دریایی در مسیرهای مختلف نوار ساحلی کشور را نیز، مدنظر قرار دهند.

صدر، از آمادگی سازمان بنادر و دریانوردی برای ارائه‌ی مجوز به افراد و مجموعه‌هایی که قصد راه‌اندازی آژانس و شرکت‌های گردشگری مسافرت دریایی یا ترکیبی، به صورت هوایی - دریایی - زمینی را دارند، خبر داد و گفت: «با توجه به این که برای انجام این امر، تاکنون سازمان‌دهی مناسبی صورت نگرفته است، فضای قابل توجهی برای مشارکت و حضور بخش خصوصی در این زمینه وجود دارد. به عنوان نمونه، فقط در نیمه‌ی اول سال جاری، میزان سرمایه جذب شده بخش خصوصی در توسعه‌ی پسر کرانه بنادر، حدود ۳۵۰ میلیارد تومان بوده است.» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به موافقت سازمان گردشگری برای تسریع در انجام این امر افزود: «مسئولان این سازمان نیز، اعلام کرده‌اند که به محض ارائه‌ی مجوز سازمان بنادر به متقاضیان، مجوز گردشگری دریایی برای آژانس‌های مسافرتی را صادر کنند.»

دریایی در نوار ساحلی سازمان‌دهی شوند.» صدر، وجود شناورهای مناسب (برخوردار از امکانات اقامتی، نظیر: هتل شناور) را یکی از الزامات تحقق این دیدگاه دانست و گفت: «اگر این مسئله در نوار ساحلی کشور اجرا شود، به عنوان نمونه، سفرهای گردشگری دریایی بین بندر امام، ماهشهر، بندرعباس، بوشهر و چابهار به صورت رفت و برگشت و یا سفر به جزیره‌ی کیش، هرمز و هنگام می‌تواند انجام پذیرد. البته انجام این امر در بنادر شمالی نیز، امکان‌پذیر است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به این که تأسیسات اولیه‌ی جابه‌جایی مسافران دریایی، فراهم شده است، افزود: «با تکمیل طرح‌های اجرایی، ظرفیت مسافرت‌های دریایی در آینده، به ۱۲ میلیون نفر - سفر در سال خواهد رسید.» معاون وزیر راه و شهرسازی، از نبود ساز و کار مطلوب در ارائه‌ی خدمات گردشگری دریایی، با در نظر گرفتن امکانات اقامتی - رفاهی توسط آژانس‌های مسافرتی، به عنوان یک مسئله‌ی قابل تأمل یاد کرد و افزود: «اگرچه در این زمینه به سایر زیربخش‌ها از جمله حمل و نقل زمینی و هوایی، خدمات ارائه می‌شود، اما برای سامان‌دهی این مسئله در حوزه‌ی دریایی، با اتحادیه‌ی تورگردانان جلساتی برگزار شد و قرار شد، این ظرفیت در آژانس‌های مسافرتی نیز ایجاد شود. البته در این روند، اتحادیه‌ی تورگردانان نیز، برای فروش بلیت سفرهای دریایی، در کنار ارائه‌ی سایر خدمات خود اعلام آمادگی کرد. همچنین براین اساس، باید خطوط کشتیرانی نیز، امر بازاریابی در

برگشت و ایجاد قطار برقی به صورت دوخطه) و استحصال حدود ۱۳۲ هکتار زمین از دریا می‌باشد، برآورد اولیه‌ی مجموع سرمایه‌گذاری خصوصی در این پروژه، بیش از هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان تخمین زده می‌شود.» معاون وزیر راه و شهرسازی، از تصویب کلیات طرح یادشده در شورای عالی معماری و شهرسازی کشور خبر داد و گفت: «دستور اجرای طرح نیز، صادر شده است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از مذاکرات نهایی با سرمایه‌گذار پروژه‌ی یادشده، خبر داد و تصریح کرد: «البته طی چند روز گذشته نیز، متن تفاهم‌نامه‌ی اولیه تدوین شد که به نظر می‌آید، طی هفته‌های پیش‌رو، به امضا برسد.»

«صدر»، دوره‌ی ساخت این پروژه را از سوی سرمایه‌گذار را حدود سه سال برآورد کرد و گفت: «البته در مرحله‌ی اول، ساخت آزادراه و استحصال بخشی از اراضی و در مرحله‌ی دوم، تکمیل استحصال و توسعه‌ی طرح‌های تکمیلی پروژه مدنظر قرار خواهد گرفت.» وی با اشاره به تهیه‌ی گزارش اولیه‌ی مطالعات محیط زیستی این پروژه، افزود: «در این راستا علاوه بر انتخاب مشاور محیط زیستی، ارزیابی مطالعات نیز در مراحل اجرایی قرار دارد.»

ارائه‌ی مجوز ایجاد شرکت‌های گردشگری دریایی

معاون وزیر راه و شهرسازی، یکی از مباحث بنیادین در توسعه‌ی سفرهای دریایی را استفاده‌ی مناسب از طول سواحل ایران دانست و اظهار کرد: «در این راستا، باید سفرهای



در نشست دبیران ملی کریدور حمل و نقلی تراسیکا بررسی شد

عضویت اعضای کریدور تراسیکا در موافقت نامه حمل و نقل چندوجهی

با اهداف افزایش ایمنی و امنیت حمل و نقل در مسیر کریدور زمینی تراسیکا، اجلاس توصیه کرد، اعضا، حداکثر ظرف ۲۰ روز، پیشنهادها خود را به دبیرخانه ارسال کنند، تا دبیرخانه پروژه ایمنی و امنیت حمل و نقل زمینی (LTSS) و کمیسیون اروپا، برای نهایی کردن آن اقدام کند و متعاقب آن، پیش نویس مربوطه در اجلاس آتی دبیران ملی تراسیکا و نهمین اجلاس کمیسیون بین دولتی تراسیکا، مورد بررسی قرار گیرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی، اظهار داشت: «هیأت ایرانی، ضمن استقبال از پیش نویس تهیه شده، اعلام کرد، باتوجه به این که ایمنی حمل و نقل جاده‌ای یک موضوع جهانی و دغدغه همه کشورهای عضو تراسیکا است؛

مدون در ارتباط با میزان پیشرفت کشورهای عضو، جهت تحقق برنامه‌ی عمل برای دوره‌ی زمانی ۲۰۱۲-۲۰۱۰، با هدف اجرای استراتژی تراسیکا و توسعه‌ی این کریدور حمل و نقل بین‌المللی بود، که در آن تأکید شد، اعضا گزارش‌های خود را حداکثر ظرف مدت ۲۰ روز به دبیرخانه تسلیم کنند، تا در نهمین کمیسیون بین‌دولتی تراسیکا بررسی شود. همچنین وضعیت الحاق کشورهای عضو به موافقت نامه‌ی حمل و نقل چندوجهی، در اجلاس اخیر بررسی و مقرر شد، اعضای ذی‌ربط برای پیوستن به این موافقت نامه، نسبت به پیگیری مراحل قانونی، اقدام لازم را به عمل آورند.

وی افزود: «درخصوص تصویب برنامه‌ی عمل

در اجلاس دبیران ملی کریدور حمل و نقل بین‌المللی تراسیکا که در تفلیس گرجستان برگزار شد، چگونگی عضویت اعضای این کریدور در موافقت نامه حمل و نقل چندوجهی بررسی و بر ضرورت تسریع در انجام مراحل قانونی ذی‌ربط تأکید شد.

بر اساس این گزارش به نقل از روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، "دکتر شهریار افندی‌زاده"، معاون وزیر راه و شهرسازی و رییس این سازمان که در این اجلاس شرکت کرده بود، با اشاره به نتایج نشست یادشده، گفت: «عمده‌ترین تصمیمات اجلاس، در قالب توصیه‌ی نهایی





وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران، همه‌ی زیرساخت‌های لازم و امکانات ضروری را در بنادر، پایانه‌های مرزی و جاده‌های ترانزیتی ایجاد کرده و توسعه‌ی آن نیز، به تصویب دولت رسیده است و هم اکنون، در مرحله‌ی اجرا قرار دارد.

این پروژه‌ی ملی در خاک کشورمان، هزینه و زمان حمل، کاهش قابل ملاحظه‌ای خواهد یافت و همکاری‌های حمل و نقلی منطقه‌ای رونق می‌گیرد.

براساس این گزارش، معاون وزیر اقتصاد و توسعه‌ی پایدار گرجستان نیز، تمایل دولت متبوع خود را برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساختی حمل و نقل کشورمان، به ویژه در ساخت پل، تونل، جاده با تکنولوژی جدید و روز دنیا اعلام کرد و طرف ایرانی نیز، اظهار داشت که جذب سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه‌ها از راه مناقصه انجام می‌شود و ایران آمادگی دارد، به صورت BOT یا فاینانس، در هر دو بخش، از توانمندی شرکت‌های گرجی بهره‌مند شود. همچنین، در این زمینه مقرر شد، وزارت راه و شهرسازی، فهرست پروژه‌های خود را متعاقباً برای طرف گرجی ارسال کند.

براساس این گزارش، طرف گرجی نیز با تأکید بر ضرورت افزایش همکاری‌های حمل و نقل هوایی، خواستار ارزیابی امکانات سازمان‌های ذی‌ربط طرفین برای افزایش پروازهای فعلی و پروازهای چارتر شد.

گفتنی است، در جریان نشست "دکتر افندی‌زاده"، معاون وزیر راه و شهرسازی با معاون وزیر اقتصاد و توسعه‌ی پایدار گرجستان، توافق شد که اجلاس همکاری‌های حمل و نقلی جاده‌ای میان دو کشور، ظرف دو ماه آینده در تهران برگزار شود؛ تا دو کشور، محورهای همکاری خود را به طور دقیق و کامل بررسی و دستور کار لازم را تدوین کنند. ■

بارگیری کرده‌اند.

نماینده‌ی ویژه‌ی دولت در امر ترانزیت، همچنین در جریان گفت و گو با طرف گرجی، عضویت جمهوری اسلامی ایران، گرجستان و آذربایجان در کریدور تراسیکا را یک موقعیت ویژه ترانزیتی دانست و یادآور شد:

«این موقعیت، امکان ترانزیت کالا و دسترسی به آب‌های آزاد، اروپا، آسیای جنوب شرقی و افغانستان را برای طرف گرجی، از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به وجود آورده است؛ به این دلیل، طرف ایرانی تمایل دارد که از برنامه‌های دولت گرجستان برای سال ۲۰۱۲ میلادی، در ارتباط با میزان ترانزیت کالا و مسیرهای پیشنهادی طرف گرجی، مطلع شود، تا جمهوری اسلامی ایران نیز، امکانات ویژه‌ای در اختیار شرکت‌های حمل و نقل گرجستان قرار دهد.»

"دکتر شهریار افندی‌زاده"، در نشست با مسئولان وزارت اقتصاد گرجستان، با اشاره به اقدامات انجام شده در جهت توسعه‌ی زیرساخت‌های حمل و نقلی و ترانزیتی، گفت: «وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران، همه‌ی زیرساخت‌های لازم و امکانات ضروری را در بنادر، پایانه‌های مرزی و جاده‌های ترانزیتی ایجاد کرده و توسعه‌ی آن نیز، به تصویب دولت رسیده است و هم اکنون، در مرحله‌ی اجرا قرار دارد. از جمله در بخش ریلی، درصد اتصال بندرعباس به جمهوری آذربایجان هستیم و در آینده نیز، همه‌ی شبکه‌های ریلی و حلقه‌های موردنیاز در ایران تکمیل خواهد شد. در این زمینه احداث حدود ۱۲ کیلومتر ریل در خاک آذربایجان به سمت آستارا بسیار ضروری است.»

رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، تصریح کرد: «چنانچه طرف آذری، ۱۲ کیلومتر ریل یادشده را احداث کند، باتوجه به این که در حال حاضر کامیون‌های شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایرانی، محمولات خود را در قلمرو این جمهوری تخلیه می‌کنند و به ایران بازمی‌گردند، با تخلیه محمولات در مرز مشترک دو کشور، امکان ترانزیت آسان کالا به گرجستان و از گرجستان به سمت آب‌های آزاد و آسیای جنوب شرقی فراهم می‌شود و میزان ترانزیت در این منطقه، رشد چشمگیری خواهد یافت. از سوی دیگر، جمهوری اسلامی ایران آمادگی دارد، پل مربوط به این مسیر را در مرز آستارا با سرمایه‌ی خود تعریض و بازسازی کند.»

معاون وزیر راه و شهرسازی، از تکمیل پروژه‌ی احداث خط‌آهن بندرعباس - قزوین - رشت طی چند ماه آینده خبر داد و افزود: «فقط مسیر رشت - آستارا تا مرز مشترک دو کشور به طول ۱۵۰ کیلومتر باقی می‌ماند که طبق برنامه‌ریزی انجام شده، در نظر است که ساخت این بخش نیز، آغاز شود. با تکمیل

بنابراین، لازم است اتحادیه‌ی اروپا همه‌ی اقدامات و تمهیدات لازم را بدون در نظر گرفتن هرگونه ملاحظه سیاسی، در اختیار کشورهای عضو قرار دهد.»

وی با اشاره به اجرای مفاد استراتژی توسعه‌ی تراسیکا تا سال ۲۰۱۲ میلادی مبنی بر شکل‌گیری سازمان بین‌المللی تراسیکا، خاطرنشان کرد: «در این زمینه، در اجلاس توصیه شد کشورهایی که مواضع خود را تاکنون اعلام نکرده‌اند، دیدگاه‌ها و طرح‌های خود را به دبیرخانه اعلام کنند؛ که هیأت ایرانی، قبلاً موافقت خود را اعلام کرده بود.»

رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، همکاری دبیرخانه با گمرکات کشورهای واقع در جاده‌ی ابریشم را از دیگر محورهای مورد توجه اجلاس دبیران ملی تراسیکا دانست و اظهار داشت: «باتوجه به در نظر گرفتن مدت ۲۰ روز برای ارسال نظر و پیشنهادها، اعضا درخصوص موارد مرتبط با همکاری‌های گمرکی به دبیرخانه، ایران قبلاً پیشنهاد خود را در رابطه با چگونگی همکاری میان دبیرخانه و گمرکات کشورهای عضو اعلام کرده بود. همچنین، در راستای تحقق برنامه‌ی عمل برای اجرای توسعه‌ی حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی در مسیر تراسیکا، اجلاس توصیه کرد، با در نظر گرفتن دیدگاه‌های اعضا و با هدف افزایش رقابت‌پذیری و جذابیت کریدور تراسیکا، پیشنهادات جمع‌بندی شوند، تا در نهمین اجلاس کمیسیون بین‌دولتی تراسیکا که در تاریخ ۲۴ تا ۲۵ نوامبر ۲۰۱۱ در شهر بخارست رومانی برگزار می‌شود، مورد بررسی قرار گیرد.»

نشست معاون وزیر راه و شهرسازی با مسئولان وزارت اقتصاد و توسعه‌ی پایدار گرجستان

در حاشیه‌ی برگزاری اجلاس دبیران ملی کریدور تراسیکا، "دکتر شهریار افندی‌زاده"، معاون وزیر راه و شهرسازی و رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ضمن دیدار با مسئولان وزارت اقتصاد و توسعه پایدار گرجستان، بر ضرورت توسعه‌ی همکاری‌های حمل و نقلی و ترانزیتی، باتوجه به علاقه‌مندی طرف گرجی تأکید کرد و با ارائه‌ی گزارشی از روند همکاری‌های حمل و نقلی میان دو کشور، گفت: «در شش ماه اول سال ۲۰۱۱ میلادی، تعداد ۳۰۰۰ پروانه‌ی تردد بین ایران و گرجستان، از پرداخت عوارض ورودی معاف شد، که باتوجه به رو به پایان بودن پروانه‌های دریافتی، طرف گرجی موافقت کرد، برای ماه‌های باقی‌مانده از این سال میلادی، حداقل ۵۰۰ برگ در اختیار طرف ایرانی قرار گیرد. ضمن این که در شش ماه گذشته، ناوگان جاده‌ای گرجستان، بدون هیچ مشکلی، به قلمرو جمهوری اسلامی ایران وارد شده و

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم روز ملی آتش نشانی خبر داد

پایش هوایی ایمنی و آلودگی دریایی در بنادر ایران

منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امام خمینی (ره) اشاره کرد و افزود: «منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندرامام خمینی (ره) با یازده هزار هکتار مساحت، بزرگ‌ترین منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی کشور محسوب می‌شود و با سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در چند سال اخیر، که بسیار در خور توجه بوده، توانسته است، نقش خود را به عنوان دومین بندر بزرگ کشور و کانون غلات و ترانزیت فرآورده‌های نفتی ایفا کند.»

«مهندس صدر» با اشاره به سرمایه‌گذاری‌های انجام گرفته توسط بخش خصوصی در ساخت کارخانجات صنعتی در منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندرامام خمینی (ره)، گفت: «زمینه‌ی ورود بندر امام خمینی به نسل سوم بنادر، فراهم شده و امید است که با جاری شدن قوانین و مقررات مناطق ویژه‌ی اقتصادی، این روند از شتاب بیش‌تری برخوردار شود.»

وی با توصیف مزیت‌های مهم منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندرامام خمینی (ره) نسبت به سایر بنادر کشور، از جمله دسترسی آسان به بیش از ۷۰ درصد از مراکز صنعتی و جمعیتی کشور در مرکز و نیمه‌ی غربی کشور، اظهار داشت که: «سازمان بندارو دریانوردی، رویکرد اصلی خود در این بندر راه، مبتنی بر تبدیل شدن به کانون تخلیه و بارگیری انواع غلات و ترانزیت کالا به کشورهای همسایه، به ویژه عراق و ترکیه قرار داده است.»

میلیارد دلار برآورد شده است، از تلاش‌های ارتش جمهوری اسلامی در اعزام نیرو به منطقه‌ی خلیج عدن و سواحل کشور سومالی، به منظور پشتیبانی و حمایت از کشتی‌های تجاری، قدردانی کرد. مدیرعامل سازمان بندارودریانوردی، یکی از اقدامات مهم این سازمان راه همکاری با مسئولان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، در راستای اتخاذ راهکارهای اجرایی برای عبور ایمن کشتی‌ها و کاهش آسیب‌های مترتب با موضوع دزدان دریایی بیان کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی، حفظ ایمنی در بنادر، را یکی از وظایف اصلی سازمان بندارودریانوردی دانست و کاهش ۲۰ درصدی حوادث و ارتقای شاخص‌های ایمنی در برنامه‌ی ۵ ساله را جزو اهداف سازمان برشمرد.

وی، توجه به توسعه‌ی زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری در زمینه‌ی ایمنی، از جمله ارتقای سطح ایمنی تجهیزات دریایی و خشکی، آموزش و تربیت نیروهای ماهر آتش‌نشانی، رعایت آیین‌نامه‌ها و استانداردها و به طور کلی، اهمیت دادن به نقش افزایش ایمنی در ارتقاء کاهش کیفیت ارائه‌ی خدمات به مشتریان را از مهم‌ترین اقدامات سازمان بندارودریانوردی در راستای سطح ایمنی بنادر تشریح کرد.

«مهندس صدر» در بخش دیگر از سخنان خود، به موقعیت بنادر استان خوزستان، به خصوص

معاون وزیر راه و شهرسازی در مراسم گرامیداشت روز ملی ایمنی و آتش نشانی که در منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) برگزار شد، به اهمیت نقش آتش‌نشان‌ها در ارتقاء ایمنی بنادر و دریانوردی اشاره کرد و از این که آتش‌نشان‌ها جان و مال انسان‌ها را از آتش دنیا حفظ کرده و نجات می‌دهند، آن را اقدامی با ارزش و مورد رضای حق تعالی قلمداد کرد.

وی در ادامه، علاوه بر پرداختن به پدیده زشت دزدی دریایی، به عنوان پدیده‌ای رو به گسترش در جهان، از اقدامات جمهوری اسلامی ایران برای حفظ امنیت آبراهه‌ها و شناورهای عبوری یاد کرد و به اقدامات سازمان بنادر در سامان‌دهی وضعیت ایمنی بنادر در شمال و جنوب کشور اشاره کرد و از توجه جدی به توسعه‌ی زیرساخت‌های ایمنی خبر داد.

«مهندس سید عطاءاله صدر»، با اشاره به شعار سال ۲۰۱۱ سازمان جهانی دریانوردی تحت عنوان "اتحاد و هماهنگی در واکنش به دزدی دریایی"، لزوم توجه ویژه به این موضوع، با توجه به نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد جهانی و هزینه‌های هنگفت کشورها در مبارزه با این پدیده شوم را از سوی همه کشورها ضروری دانست. «مهندس صدر» با اعلام این که هزینه‌ی مبارزه با این پدیده تا کنون، سالانه بالغ بر ۱۰ تا ۱۲





مهندس صدر؛

با توجه به منابع، معادن و ظرفیت‌های بسیار خوبی که در کشور وجود دارد، می‌توان از این زمینه‌ی مهیا برای توسعه‌ی ظرفیت‌های بنادر کشور بهره‌گرفت.

خدمات آتش‌نشانی، افزود: «بخش قابل توجهی از این هزینه‌ها توسط شرکت‌ها و فعالان بندری بخش خصوصی تأمین می‌شود.»

مدیر عامل سازمان بندرو دریانوردی، در تشریح اقدامات این سازمان در بخش مدیریت HSE و استقرار و پایداری ایمنی در بنادر و آب‌های سرزمینی، به نتایج موفق مدیریت متمرکز HSE در بنادر و پایش هوایی آلودگی دریایی اشاره کرد و افزود: «برای اولین بار پایش هوایی آلودگی دریا جهت ارتقای ایمنی و دریانوردی و آب‌های سرزمینی انجام شده که منجر به مدیریت بهتر ایمنی در بنادر و پیش‌گیری از بروز سوانح شده است.»

برای سرمایه‌گذاران فرش قرمز پهن کنیم

نمایندگی مردم ماهشهر، سربندر و هندیجان در مجلس شورای اسلامی، به عنوان سخنران بعدی این مراسم، با تأکید بر این که توسعه‌ی بنادر، بدون تعامل با بخش خصوصی، ناشدنی است،

راه فرصت بسیار مطلوبی دانست.

«مهندس صدر»، ضمن اشاره به موفقیت‌های بنادر کشورهای همجوار در جذب سرمایه‌گذاری خارجی، اظهار داشت: «با توجه به منابع، معادن و ظرفیت‌های بسیار خوبی که در کشور وجود دارد، می‌توان از این زمینه‌ی مهیا برای توسعه‌ی ظرفیت‌های بنادر کشور بهره‌گرفت.»

«مهندس صدر»، جمع ارزش پروژه‌های در حال انجام از منابع داخلی سازمان را معادل ۲ هزار میلیارد تومان برآورد کرد که به همین میزان، با مشارکت بخش خصوصی، پروژه‌ی سرمایه‌گذاری در بنادر اجرا می‌شود.

وی با اشاره به قدمت بندر امام خمینی (ره) و تعریف نقش آن در طرح جامع حمل و نقل کشور و همچنین، بهره‌گیری از نصف ظرفیت فعلی آن در تخلیه و بارگیری و مبادلات کالا، اظهار داشت: «با توجه به هدفمند کردن یارانه‌ها و کاهش قیمت تمام‌شده‌ی حمل و نقل کالا به داخل کشور از راه بندر امام خمینی (ره)، این بندر به لحاظ برخورداری از ارتباطات ریلی و فاصله‌ی کوتاه حمل تا مرکز کشور و قرار گرفتن در مسیر آزادراهی کشور، بندری ایمن، با امکانات قابل توجه و مقرون به صرفه برای بازرگانان و صاحبان خطوط کشتیرانی و کالا محسوب می‌شود.»

«صدر» در ادامه بر لزوم اطلاع‌رسانی و برگزاری همایشی ویژه‌ی امکانات مساعد سرمایه‌گذاری با همکاری اتاق بازرگانی برای گسترش مشارکت بخش خصوصی تأکید کرد.

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، ظرفیت بنادر کشور را بالغ بر ۱۶۳ میلیون تن برآورد کرد که از ۲۰ میلیون تن ظرفیت ترانزیتی برخوردار است و با توجه به وجود مناطق آزاد و تجاری درون سرزمینی، به عنوان بندر خشک و پشتیبان، باید بیش از میزان فعلی که در حدود ده میلیون تن است، برای فعالیت‌های ترانزیتی، از آن بهره‌برداری کرد.

وی همچنین، با اشاره به فعالیت ۶۵۰ نفر از نیروهای بنادر، به عنوان آتش نشان و صرف سالانه ۱۲ الی ۱۵ میلیارد تومان بابت ارائه‌ی

«مهندس صدر»، ضمن اشاره به موفقیت‌های بنادر در زمینه‌ی جذب سرمایه و همکاری بخش خصوصی، به ویژه سرمایه‌گذاران خارجی، گفت: «طی چندماه اخیر، بیش از ۳۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری در بنادر جذب شده است.»

وی با اشاره به ظرفیت‌های خالی و موجود در منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، اظهار داشت: «با توجه به هدفمند کردن یارانه‌ها و تأثیر آن در اتخاذ تدابیر لازم برای کاهش قیمت تمام‌شده‌ی کالاها، کوتاهی مسیر دسترسی به بازارهای مصرف و توزیع کالا از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است که در این زمینه، منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، به دلیل دسترسی نزدیک‌تر و آسان‌تر به مراکز تهیه، توزیع و مصرف کالا در کشور به‌منزله‌ی اقتصادی‌ترین دروازه ورود و خروج کالا به شمار می‌رود.»

وی با توصیف مزیت‌های بندر امام خمینی (ره) به لحاظ نزدیکی به مراکز جمعیتی در نیمه‌ی غربی و شمال غربی ایران و تأکید بر گسترش تجارت و بازرگانی کشور به‌منظور استفاده از ظرفیت‌های خالی در بنادر، اظهار داشت: «با توجه به این که، رویکرد غالب در بندر امام خمینی (ره)، تخلیه و بارگیری غلات است، این بندر به عنوان بندر کانونی غلات شناخته شده است و بر همین اساس، در آن سرمایه‌گذاری می‌شود.»

معاون وزیر و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، با توجه به سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در بخش‌های مختلف که توسط بخش خصوصی صورت گرفته، بندر امام خمینی (ره) را واجد ظرفیت‌های مناسب برای ترانزیت سوخت عراق دانست و اظهار داشت: «حجم قابل توجهی کالا برای عراق و حتی ترکیه را می‌توان از این بندر ترانزیت کرد و با سرمایه‌گذاری قابل توجه سازمان بندر و دریانوردی برای توسعه‌ی آن، صاحبان صنایع، بازرگانان و سرمایه‌گذاران، باید از این فرصت استفاده کنند.»

وی همچنین، ایجاد منطقه‌ی ویژه اقتصادی در بندر امام خمینی (ره)، امکان سرمایه‌گذاری داخلی با مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی در آن



وی در تبیین وابستگی اقتصاد کشور به حمل و نقل دریایی، آن را با احتساب نفت، ۴۷/۴ درصد و بدون محاسبه نفت، ۲۷/۴ درصد برآورد کرد. «صادقی‌فر» با تأکید بر این که بندر نایمن باعث افزایش هزینه‌های خدمات، کاهش سطح خدمات و از دست رفتن سطح اعتماد و قابلیت بازاریابی می‌شود، ایمنی راه مهم‌ترین فاکتور در عرصه‌ی تجارت بین‌المللی و رقابتی بندر دانست.

ایجاد بندر ایمن از راه استقرار سیستم مدیریت ایمنی

معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بندر، با اشاره به کارکردهای ترانزیتی، ترانشیپی، صادراتی و وارداتی بندر، گفت: «هرچه زمان و هزینه‌ی نهایی حمل کالا افزایش یابد، در نتیجه، بر مطلوبیت بندر به عنوان مبادی تخلیه، بارگیری و نگهداری کالاهای ورودی و خروجی، اعم از ترانزیتی، ترانشیپی یا تجارت فرامرزی تأثیر منفی می‌گذارد.» «صادقی‌فر»، همچنین با تأکید بر این که ایمنی، مهم‌ترین شاخص کارایی و بازاریابی بندر است، بروز سوانح و حوادث را بر کاهش کارایی افراد و تجهیزات مؤثر دانست و کاهش زمان و هزینه‌ی حمل و نقل کالا در محیط‌های پر خطر را امری غیر ممکن دانست.

الزامات ارتقای ایمنی در بندر

معاون امور بندری سازمان بندر، در تشریح اقدامات این سازمان برای ارتقای شرایط ایمنی در بندر، از بررسی و اجرایی کردن کنوانسیون‌ها و کدهای ایمنی و بهداشت در بندر و سایر آیین نامه‌ها و مقررات بین‌المللی و ملی خبر داد. به گفته‌ی «صادقی‌فر»، حفظ و ارتقای توان رقابتی با بندر منطقه و بندر هم‌تراز و حفظ مشتریان موجود و جلب مشتریان جدید و افزایش سهم بازار بندر از بارهای ترانزیتی و ترانشیپی از جمله الزامات سازمان بندر در ارتقای وضعیت ایمنی در بندر قلمداد می‌شود. عضو هیأت عامل سازمان بندر، همچنین، اجرای طرح ممیزی ایمنی حریق بندر در حد استانداردهای بین‌المللی، سامان‌دهی و ارتقای وضعیت نیروی انسانی شاغل در آتش‌نشانی بندر، واگذاری قرارداد راهبری خدمات اطفای حریق و امداد نجات بندر، بازسازی و نوسازی ساختمان ایستگاه‌ها و ناوگان آتش‌نشانی بندر و ارتقای دانش تخصصی نیروی انسانی مدیریتی و حاکمیتی آتش‌نشانی در بندر راه، مهم‌ترین اقدامات انجام‌شده‌ی این سازمان در ارتقای وضعیت ایمنی در بندر دانست.

سه شاخص مهم رقابتی بین بندر

مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان، طی گزارشی به مناسبت برگزاری مراسم گرامیداشت ایمنی و آتش‌نشانی بندر کشور در منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، آخرین دست‌آورهای اداره‌ی کل بندر و دریانوردی استان

مهم‌ترین اقدامات سازمان بندر در سامان‌دهی ایمنی بندر

معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بندر نیز، در این مراسم به تشریح وضعیت ایمنی بندر پرداخت و ایجاد بندر ایمن از طریق استقرار سیستم مدیریت ایمنی را حایز اهمیت دانست. «محسن صادقی‌فر»، ضمن اعلام سهم وزنی و ارزشی حمل و نقل دریایی از کل تجارت جهانی و همچنین، به شمار آوردن این سهم از کل تجارت ایران، اقتصاد جهان و کشور را متأثر از حمل و نقل دریایی دانست و توجه به ایجاد شرایط ایمنی و پرهیز از هرگونه اهمال در این زمینه را ضروری دانست.

هزینه‌های ناشی از حوادث

معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بندر و دریانوردی، در آغاز سخنان خود، سهم حمل و نقل دریایی از کل تجارت جهانی را به لحاظ تناژ، ۹۰ درصد و به لحاظ ارزش، ۴۰ درصد برآورد کرد و مهم‌ترین اقدامات برای کاهش هزینه‌ی حمل و نقل دریایی را: «کانتینری شدن حمل محمولات» و «کشتی‌های تخصصی» عنوان کرد. «محسن صادقی‌فر»، با بیان این که بندر در زنجیره‌ی تأمین کالا نقش بسیار حیاتی دارد، هزینه‌های ناشی از حوادث در بندر را به سه دسته‌ی «فرصت‌های اقتصادی از دست رفته»، «غیر مستقیم (مخفی)» و «مستقیم (مشهود)» تقسیم کرد و تأخیر در ارائه‌ی خدمات، کاهش سهم بازار، از دست دادن مشتری، کاهش کارایی، آسیب به تجهیزات، هزینه‌ی کارگر جایگزین و زمان کاری از دست رفته راه، از جمله‌ی این هزینه‌ها اعلام کرد. معاون امور بندری سازمان بندر، با اشاره به مطالعه‌ی موردی در استرالیا در تشریح توزیع هزینه‌های حوادث، اظهار داشت: «در این بررسی، ۴۳ درصد هزینه‌ی حوادث توسط جامعه، ۴۹ درصد توسط کارگران آسیب‌دیده و ۳ درصد نیز، توسط کارفرمایان پرداخت شده است.»

بندر نایمن، غیر مؤثر در تجارت بین‌الملل

«صادقی‌فر»، در بخش دیگری از سخنان خود، با اشاره به سهم وزنی حمل و نقل دریایی کشور در بین روش‌های حمل از کل تجارت در سال ۸۹، گفت: «در این سال، ۱۴۰ میلیون تن کالا از طریق حمل و نقل دریایی جا به جا شد که از این میان ۹۳ درصد واردات و ۸۸ درصد صادرات از بندر صورت گرفته است.» به گفته‌ی این مقام مسئول در سازمان بندر و دریانوردی، سهم ارزشی حمل و نقل دریایی کشور از کل تجارت در سال ۸۹، حدود ۷۷ درصد واردات و ۶۲ درصد صادرات بوده است. عضو هیأت عامل سازمان بندر و دریانوردی، در ادامه نتیجه‌گیری کرد: «اقتصاد ایران و نزدیک به ۵۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشور به حمل و نقل دریایی به شدت وابستگی دارد.»



خلیل حیات مقدم؛

برای سرمایه‌گذاری در هر کجای این کشور، به ویژه در بندر، باید فرش قرمز پهن کنیم.

محسن صادقی‌فر؛

هرچه زمان و هزینه‌ی نهایی حمل کالا افزایش یابد، در نتیجه، بر مطلوبیت بندر به عنوان مبادی تخلیه، بارگیری و نگهداری کالاهای ورودی و خروجی، اعم از ترانزیتی، ترانشیپی یا تجارت فرامرزی تأثیر منفی می‌گذارد.

گفت: «برای سرمایه‌گذاری در هر کجای این کشور، به ویژه در بندر باید فرش قرمز کنیم» «خلیل حیات مقدم»، اولین گام برای توسعه‌ی بندر را خصوصی سازی واقعی و حقیقی دانست و تأکید کرد که بدون خصوصی سازی و تعامل با بخش خصوصی، هیچ توسعه‌ای محقق نخواهد شد. این نماینده‌ی مردم در مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: «باید به بخش خصوصی بها داد و برای حضورش در عرصه‌های مختلف، مانع‌تراشی نکرد.»

وی در بخش دیگری از سخنان خود، ضمن تشریح پتانسیل توسعه‌ی اقتصادی در بندر امام، خواستار جذب خطوط جدید کشتیرانی به این بندر شد.



ابراهیم ایدنی؛

رشد و توسعه‌ی فن آوری و تجارت، نقش رقابتی بنادر را بیش‌تر افزایش می‌دهد و بنادر در جهت کسب بازارهای جدید، تلاش بیش‌تری صرف می‌کنند. امروزه شاخص‌های دیگری، نظیر: مشتری‌مداری، توسعه‌ی فن آوری اطلاعات و امنیت و ایمنی بیش از گذشته بر رقابت بین بنادر تأثیر می‌گذارند.

و گیت نفتی با اعتبار ۴۰/۰۰۰ میلیون ریال و هدف ایجاد مسیرهای دسترسی برای سرمایه‌گذاران اراضی پشتیبانی و سرمایه‌گذاران نفتی، بازسازی و نوسازی تصفیه‌خانه‌ی مجتمع بندری امام خمینی (ره) با اعتباری معادل ۱/۲۰۰ میلیون ریال به منظور بهینه‌سازی و نوسازی تصفیه‌خانه و لوله‌کشی و ایجاد فضای سبز بلوار همجوار برای استفاده از پساب فاضلاب و رعایت استانداردهای زیست محیطی، تعمیرات انبار ۳ به منظور استفاده بهینه از قسمتی از انبار و استقرار تجهیزات کنترل آلودگی دریایی با هزینه‌ی ۱۷۷۳ میلیون ریال، سیستم مکان‌یابی کامیون‌ها بر پایه‌ی تکنولوژی RTLS با هدف مانیتورینگ مسیر کامیون‌ها و کنترل ترافیکی گلوگاه‌های عملیاتی، همچون در ورود و خروج کامیون‌ها و باسکول‌ها از جمله پروژه‌هایی بودند که به همت واحد مهندسی و عمران و طرح و توسعه‌ی این اداره‌ی کل، با حضور مهندس صدر و اعضای هیأت عامل، به بهره‌برداری رسیدند. در ادامه‌ی این مراسم، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و هیأت همراه، ضمن افتتاح انبارهای ذخیره و ترانزیت غلات با مساحت ۲۷۰۰ متر مربع که با اعتباری بالغ بر ۶۶ هزار میلیون ریال احداث شده است، بازدید کرد و در مراسم کلنگ‌زنی دو پروژه‌ی احداث مخازن نفتی و فرآورده‌های نفتی شرکت کیوان انرژی خلیج فارس با اعتباری معادل ۱۲ میلیون دلار و شرکت پاسارگارد نور آسیا به مساحت ۲۲۸۸۵ مترمربع و با مبلغ ۱۰۵ میلیارد ریال، شرکت کرد. ■

وی در تشریح پیاده‌سازی فرهنگ ایمنی در سطح منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امام خمینی (ره) گفت: «با تدوین دستورالعمل‌های HSE و ابلاغ آن به تأمین‌کنندگان خدمات بندری، توانستیم استانداردهای لازم را در همه‌ی شرکت‌های کارگزار ایجاد کنیم و از تفسیر پراکنده‌ی موضوعات ایمنی و محیط زیست توسط شرکت‌های فعال جلوگیری کنیم؛ زیرا اگر تفسیر و معنی ایمنی، از رأس تا ذیل هرم در مجموعه‌ی بندر به یک معنی واحد نرسد، امکان استقرار آن میسر نخواهد بود.»

وی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به راه اندازی مرکز تجسس و نجات اروند کنار و سنجایی در اجرای کنوانسیون (SAR)، اظهار داشت: «مرکز اصلی تجسس و نجات دریایی در بندر امام خمینی (ره) مستقر و مراکز دیگری در بندر اروند کنار و سنجایی نیز، راه‌اندازی شده است و با استقرار ناجی در اروند، به لحاظ تردد کشتی‌های مسافری در آن، توانستیم منطقه‌ی شمال غرب خلیج فارس را تحت کنترل خود داشته باشیم.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به کاهش ۲۰ درصدی حوادث و سوانح در عملیات بندری این اداره‌ی کل، اظهار داشت: «حوادث خشکی، به میزان ۶۴ درصد نسبت به سال گذشته و حوادث دریایی، به میزان ۱۲ کاهش داشته است.»

وی همچنین، کسب لوح تقدیر به عنوان واحد خدماتی دوستدار محیط زیست از سوی نهاد ریاست جمهوری را، از دیگر موفقیت‌های این اداره‌ی کل در این راستا دانست.

با حضور معاون وزیر راه و شهرسازی، در ماهشهر و سر بندر آغاز شد

بهره‌برداری از ۱۴ پروژه‌ی عمرانی و سرمایه‌گذاری در بندر امام

در حاشیه‌ی مراسم روز ملی ایمنی و آتش نشانی در منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، بهره‌برداری از ۱۴ پروژه‌ی عمرانی با اعتبار ۴۸۰ هزار میلیون ریال با حضور مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، نماینده‌ی مردم ماهشهر، هندیجان و سربندر در مجلس و مسئولان استانی و محلی، آغاز و دو پروژه‌ی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با اعتبار بیش از ۱۸۸ هزار میلیون ریال در زمینه‌ی احداث انبار ذخیره‌ی غلات برای ترانزیت و احداث مخازن فراورده‌های نفتی، نیز کلنگ‌زنی شد.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، پروژه‌های: المان میدان ورودی با هدف طراحی نماد برای اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با ۱۲۰ تن وزن و ۵۵ متر ارتفاع در میدانی به وسعت ۴ هکتار و اعتباری برابر با ۲۵/۵۰۰ میلیون ریال، پست پاساژ برق با اعتبار ۷۵/۰۰۰ میلیون ریال به منظور بهره‌برداری مطمئن از انرژی الکتریکی و کاهش تأخیر در ارائه‌ی خدمات تخلیه و بارگیری کالا و کاهش دموژ کشتی، سَر دَرِب اراضی پشتیبانی

خوزستان در این زمینه ایمنی را تشریح کرد. «ابراهیم ایدنی» با اشاره به نقش بی‌بدیل بنادر در توسعه‌ی کشورها، بیان کرد: «با توجه به این که بیش از ۹۰ درصد کالاهای جهان از راه دریا جابه‌جا می‌شود، نقش بنادر در رشد و توسعه اقتصادی کشورها بسیار حایز اهمیت است.»

وی در تشریح شاخص‌های جدید در بنادر، تصریح کرد: «رشد و توسعه‌ی فن آوری و تجارت، نقش رقابتی بنادر را بیش‌تر افزایش می‌دهد و بنادر در جهت کسب بازارهای جدید، تلاش بیش‌تری صرف می‌کنند. زمانی شاخص‌های اصلی بنادر، فقط تجهیزات تخلیه و بارگیری، تعداد و طول اسکله‌ها، انبارهای مسقف و رو باز و کانال‌های دسترسی بود، و براساس این شاخص، بنادر با یکدیگر رقابت و بر همین اساس، صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی، با این شاخص‌ها بندر مورد نظر خود را انتخاب می‌کردند. اما امروزه شاخص‌های دیگری، نظیر: مشتری‌مداری، توسعه‌ی فن آوری اطلاعات و امنیت و ایمنی بیش از گذشته بر رقابت بین بنادر تأثیر می‌گذارند. در نتیجه، بنادر کشور ما نیز، به دلیل دست‌یابی به بازارهای جهانی، نیازمند ارتقای سطح ایمنی خود هستند تا از چرخه‌ی تجارت جهانی عقب نمانند.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به استقرار مرکز HSE در این اداره‌ی کل به منظور تمرکز فعالیت‌های ایمنی در سه بخش محیط زیست، بهداشت و ایمنی بر اساس ضرورت حفظ و صیانت از دست‌آوردهای این بندر، اظهار داشت: «در این مرکز، ضمن تمرکز مدیریت ایمنی در این سه محور، با اعطای اختیارات مدیر کل برای توقف هر گونه فعالیت غیر ایمن و مخاطره‌آمیز، شاهد دست‌آوردهای بسیاری در این زمینه بوده‌ایم.»

وی در تشریح عملکرد مرکز HSE، از انجام مطالعات پایه‌ای زیست محیطی برای منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، و تحقق پروژه‌ی مطالعات EIA برای سهولت اخذ مجوز فعالیت سرمایه‌گذاران از سازمان حفاظت محیط زیست خبر داد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، کارگران خنکار را یکی از عوامل ایجاد حوادث و سوانح در بنادر برشمرد و گفت: «با وجود آن که این کارگران به طور مستقیم، طرف قرارداد این اداره کل نیستند، اما نقش مستقیم در شاخص‌های ایمنی دارند و از این رو، از سال گذشته، آموزش کارگران خنکار در دستور کار قرار گرفت و حدود ۸۵۰ نفر از آنان موفق به گذراندن دوره‌های آموزشی شدند که همه‌ی هزینه‌های آموزش آنان را این اداره‌ی کل تقبل کرد و پس از آموزش کارگران، از اشتغال به کار کارگران فاقد گواهی ایمنی جلوگیری شد.»

وی با اشاره به آغاز صدور گواهی‌نامه‌های تجهیزات از سال‌های قبل در این اداره کل، اظهار داشت: بیش از ۹۵ درصد از تجهیزات مجموعه‌ی بندر، دارای گواهی‌نامه ایمنی هستند.»

در بازدید مشترک مدیر عامل سازمان بنادر، رئیس کل گمرک ایران و
رئیس دانشگاه تهران از بندر شهید رجایی بررسی شد

توسعه همکاری‌ها، ارتقای ظرفیت‌ها



معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به همراه رئیس کل گمرک کشور و رئیس دانشگاه تهران از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کردند.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید یک روزه، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با اشاره به جایگاه بندر شهید رجایی در اقتصاد کشور، تعامل و همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک را در جهت بهره‌گیری هر چه بیشتر از این ظرفیت، مهم ارزیابی کرد.

علی اکبر صفایی به طرح‌های در دست اقدام در این بندر اشاره کرد و افزود: بخش زیادی از طرح توسعه این بندر انجام شده که با بهره‌برداری از آن در آینده نزدیک، ظرفیت این بندر بین‌المللی از ۳ میلیون به ۶ میلیون TEU خواهد رسید.

صفایی اضافه کرد: رتبه این بندر در بین بنادر کانتینری بزرگ دنیا، با ۵ پله صعود نسبت به سال گذشته میلادی به رتبه چهل و چهارم رسید که نشان از بی‌تاثیر بودن تحریم‌ها بر عملکرد این بندر دارد.

در این بازدید، میهمانان از بخشهای مختلف مجتمع بندری شهید رجایی بازدید به عمل آوردند. برگزاری جلسه مشترک نیز از دیگر برنامه‌های این سفر بود که طی آن سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک در نشست راه‌های توسعه و ارتقا فعالیت‌ها و همکاری‌های فی‌مابین را بررسی کردند.

بازدید از بندر مسافری شهید حقانی بندرعباس به عنوان مهم‌ترین بندر مسافری کشور نیز از دیگر برنامه‌های این سفر بود. ■



تغییر سیاست گذاری مسابقات ارگان‌های دریایی در گفت و گو با محمد رضا امامی

به تدریج از حالت تک ساختاری خارج می‌شویم



پنج سال از ابتکار سازمان بنادر و دریانوردی، مبنی بر راه اندازی و برگزاری مسابقات ورزش‌های آبی و ساحلی در سطح ارگان‌های دریایی می‌گذرد. گردهم آیی ورزشکاران شاغل در حوزه‌های دریایی، اگرچه در ابتدا با هدف ایجاد اتحاد و یکدلی در خانواده‌ی بزرگ دریایی کشور طراحی شده بود، اما در ادامه به رغم مشکلات فرارو، جایگاه ویژه‌ای به عنوان رویکرد "انسان سالم، موثر بر اقتصاد پویا" نزد ارگان‌های دریایی پیدا کرد و با اقبال روسای فدراسیون‌های ورزش‌های آبی و ساحلی، در تقویم دهی این مسابقات در میان مناسبت‌های ورزشی کشور همراه شده است؛ تا آن جا که محمد رضا امامی، رییس ستاد برگزاری پنجمین دوره‌ی این بازی‌ها، معتقد است: «ورزش‌های آبی و ساحلی، این روزها از حمایت ارگان‌های دریایی برخوردار است و به تدریج از حالت تک ساختاری خارج می‌شود و سایر ارگان‌ها نیز، در تصمیم سازی این رویداد دخالت می‌کنند.»

با توجه به تصمیم برگزاری قدرتمندتر و نیز حضور حداکثری ارگان‌های دریایی کشور، این مسابقات با تاخیر چند ماهه و در تابستان یا پاییز سال آینده برگزار خواهد شد. این مسابقات با شعار جهاد اقتصادی و با محوریت انسان سالم (جسم و روح) در بنادر نوشهر، چابهار و جزیره‌ی کیش، در دو بخش آقایان و بانوان طی سال ۹۱ برگزار خواهد شد. به نظر می‌رسد، سازمان بنادر و دریانوردی بر اساس رویکرد تازه‌ای و البته جدی‌تر، به دنبال تحقق اهداف بنیادی حاصل از برگزاری این مسابقات و تغییر رویه‌های آن از جنبه‌ی سرگرمی و تفریح، به ورزش اثرگذار و تربیت ورزشکار مؤثر و فعال در عرصه‌ی اقتصادی است و با دورنمایی برگرفته از حرکت اقتصادی کشور، به دنبال تأمین نیروی انسانی کارآمد و اثربخش در بخش‌های دریایی کشور و ترویج این تفکر در بدنه کاری و فکری صنعت دریانوردی است. در این رابطه، محمد رضا امامی، رییس ستاد برگزاری مسابقات ارگان‌های دریایی در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا می‌گوید: «شعار جهاد اقتصادی در سال ۱۳۹۰، در مرحله‌ی اول، به عنوان راهنما و تابلوی تمام‌نمای کلیه‌ی فعالیت‌های سازمانی در همه‌ی سطوح است؛ زیرا در این راستا، همه‌ی اطلاعات موجود و موثر، می‌تواند بر کارآمدی و اثربخشی سازمان تأثیر مستقیم و بسزایی داشته باشد و عامل مهمی در کسب موفقیت‌های سازمانی در عرصه‌های داخلی و بین‌المللی قلمداد شود. طبیعی است که جهاد اقتصادی، نیاز به جهادگرایی برای به سامان رساندن منویات مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) دارد. جهادگر باید هم از نظر معنوی و هم از نظر جسمی مشخصه‌هایی داشته باشد تا به عنوان یک نیروی جهادی بتواند وارد عرصه‌ی مبارزات اقتصادی شود. از یک سو، در جبهه‌ی اقتصادی باید با اعتقاد کامل، به عنوان یک مسلمان متعهد و معتقد و از سوی دیگر، واجد سلامتی روحی و بدنی، وارد میدان شود. از این رو، ورزش می‌تواند تقویت‌کننده‌ی سلامتی، افزایش‌دهنده‌ی انگیزه‌ها و تلاش بیش‌تر برای حضور در عرصه‌ی جهاد باشد. هر قدر از ورزش قهرمانی به سمت ورزش پهلوانی حرکت کنیم، طبیعتاً زمینه‌های پرورش نیروهای جهادگر را نیز بیشتر فراهم آورده ایم.»

سازمان بنادر و دریانوردی، به رغم این که هیچ مسئولیت قانونی در برگزاری این مسابقات ندارد، موفق شده طی چند سال گذشته، حرکت نویی را در گسترش فرهنگ دریایی و توسعه ورزش های آبی و ساحلی کشور آغاز کند. با توجه به قول مساعد اعضای فراکسیون ورزش مجلس شورای اسلامی و پشتیبانی فراکسیون استان های ساحلی از این مسابقات، مبنی بر تعریف بودجه ی سالانه برای برگزاری مسابقات و گنجاندن آن در تقویم سالانه ی ورزشی کشور، لطفاً تازه ترین اقدامات در این زمینه را تشریح کنید؟

در طول سنوات اخیر، سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان ارگان حاکمیتی عرصه ی دریا و دریانوردی، هم راستا با مسئولیت های مهمی که در سطح کشور (حوزه ای، منطقه ای و بین المللی) بر عهده دارد، توانسته است در امر توسعه ی ورزش، به ویژه ورزش های آبی و ساحلی، گام های مؤثری بر دارد و در ایجاد تعامل و همکاری همه جانبه با فدراسیون های ورزش های آبی و ساحلی کشور، نقش تعیین کننده ای را ایفا کند. البته طی دو سال اخیر، سیاست گذاری برای توسعه ی این ورزش ها تغییر محسوسی کرده و سعی شده است که با استفاده از نظرات مشورتی و حمایت کلیه ی ارگان های دریایی از این گونه ورزش ها و توسعه ی آن، از حالت صرفاً تک ساختاری خارج شود و همه ی ارگان های دریایی، در تصمیم سازی برای آن

دخیل شوند. این رویکرد، ثمرات فراوانی را در پی داشته و علاوه بر صرفه جویی های به عمل آمده، باعث نزدیکی و هم دلی بیش تر ارگان ها با یکدیگر نیز، شده است. در سال جدید نیز با برنامه ریزی به عمل آمده، تصمیم گرفته شد به منظور حضور حداکثری ارگان های دریایی، با چند ماه تأخیر، مسابقات را قوی تر و در نیمه اول سال ۹۱ برگزار نماییم.

تقریباً از دوره ی چهارم این مسابقات، با تشکیل کمیته ی فرهنگی، اصلاح مسائل اخلاقی و فرهنگی نیز، رنگ و صبغه ی جدی تری به خود گرفت، که البته اقدامات انجام شده در مسابقات سال گذشته، حتی به باور مسئول فرهنگی این مسابقات نیز، کافی و مؤثر نبود. سازمان بنادر و دریانوردی، با هم فکری ارگان های دریایی حاضر در این مسابقات، در این بخش چه تدابیر تازه ای اندیشیده است؟

به پیروی از این فرموده ی پیامبر گرامی اسلام (ص) که: «نبی بعثت لاتمم مکارم الاخلاق»، به درستی که من برای کامل کردن فضیلت های اخلاقی مبعوث شده ام، در این خصوص، باید اذعان داشت که، کلیه ی عزیزان شرکت کننده در این مسابقات، به حمدا... در پرورش ابعاد معنوی خود، بیش از ابعاد مادی توجه داشته و طی چند سال گذشته اثبات کرده اند که جزو ورزشکاران برخوردار از معنویت و با اخلاق کشور هستند؛ اما با این وجود تشخیص داده شد، کمیته ای فرهنگی تشکیل شود تا با اهداف مشخصی، در تقویت این بنیان بکوشد. به ویژه آن که برای رسیدن به افق چشم انداز ۱۴۰۴، نیاز به انسان های توانا و متعهد و سالم داریم، تا بتوانند هم در این عرصه کوشا باشند و هم در تقویت ابعاد معنوی و برادری و نزدیکی قلوب عزیزان به یکدیگر.

البته از نظر فرهنگی، هر چقدر تلاش شود، باز هم فضا برای کار کردن وجود دارد. امیدواریم در سال جاری نیز، با ارائه ی برنامه ها به کمیته ی فرهنگی، بتوانیم اقدامات مؤثرتری انجام دهیم. همیشه آغاز کردن، از ادامه دادن مشکل تر است؛ ولی به محض حرکت، آن شاء. سرعت عملکرد افزایش خواهد یافت. از این رو، سعی بر آن است که کمیته ی فرهنگی و اخلاقی پنجمین دوره ی مسابقات، برنامه های متعددی در جهت افزایش فضایل و سجایای اخلاقی در ابعاد کیفی و کمی، به صورت مدون پیش بینی و تهیه کند.

پیرامون مسابقات پنجمین دوره، قدری توضیح بفرمایید؟

در سال جاری، احکام رؤسای کمیته ها، نظیر؛ اجرایی، فنی، اطلاع رسانی و تبلیغات، فرهنگی، تشریفات، پشتیبانی و مالی پنجمین دوره ی مسابقات و شرح وظایف آنان پیش بینی، تهیه و ابلاغ شده است.

در این خصوص، راه اندازی و فعال سازی دبیرخانه ی ستاد برگزاری مسابقات، برگزاری چندین جلسه ی کارگروه های عمومی و تخصصی، هماهنگی با نمایندگان فدراسیون های ورزش های آبی و ساحلی، تشکیل جلسه ی ویژه ی نمایندگان تام الاختیار سازمان ها، ارگان ها و شرکت های خدمات دریایی و بندری و تهیه، تنظیم و ابلاغ آیین نامه های اجرایی مسابقات (ویژه ی بانوان و آقایان) و انجام مکاتبات متعدد، از اقدامات مؤثر سازمان بنادر و دریانوردی به منظور برگزاری مطلوب و شایسته ی مسابقات بوده است.

همچنین، به منظور آماده سازی بنادر و استانداردسازی فضای مسابقات، برای برگزاری شایسته ی مسابقات به میزبانی بنادر نیز، اقدامات لازم انجام شده است.

در مرحله بعدی، با توجه به تصمیم جدید برای برگزاری قوی تر، تصمیم داریم تا کمیته اجرایی را با حضور مسئولین تصمیم گیرنده از ارگان های دریایی تشکیل دهیم و زمینه برگزاری باشکوه تر مسابقات را فراهم آوریم.

به گفته ی مسئولان، قرار است در بازی های مسابقات در بخش آقایان، تغییراتی ایجاد شود. این تغییرات در کدام رشته ها و با چه اهدافی صورت می پذیرد؟

البته تغییرات زیادی مدنظر نیست، فقط در نظر است که در رشته های شنا و قایق رانی، کلیه مواد مسابقات مورد بازیابی و ارزیابی مجدد قرار گیرند. در این راستا، رشته های ورزشی فوتبال و والیبال ساحلی نیز، به صورت قانونی و استاندارد، بر اساس آیین نامه های اجرایی فدراسیون های مربوطه مسابقات خود را برگزار خواهند کرد.

ارگان های دریایی، پیشنهاد افزایش تعداد رشته های ورزشی آبی و ساحلی و همچنین، زمان مسابقات را مطرح کرده اند. چنانچه برای برگزاری مسابقات سال آینده، برنامه ای در نظر دارید، آن را بیان کنید؟

پیشنهاد خوبی است لیکن برای تحقق آن باید ارگان ها نیز، مشارکت فعال داشته باشند. افزایش تعداد رشته های ورزشی، باید کارشناسی شود و متناسب با امکانات و زیرساخت های تیم های ورزشی ارگان ها، سازمان ها و شرکت های خدمات دریایی و بندری صورت گیرد و با آن ها هم خوانی کامل داشته باشد. از این رو، در حال حاضر تنها، رشته های ورزشی شنا، قایق رانی، فوتبال و والیبال ساحلی، جزو برنامه های اصلی ارگان ها قرار دارند و احتمالاً در زمینه ی ورزش های همگانی نیز، در نظر است که فعالیت هایی نظیر: نجات غریق، غواصی، دارت، ماهیگیری، طناب کشی و ورزش های سه گانه ی شنا، قایقرانی و دو (به صورت امدادی) در دستور





در حال حاضر تنها، رشته‌های ورزشی شنا، قایق رانی، فوتبال و والیبال ساحلی، جزو برنامه‌های اصلی ارگان‌ها قرار دارند و احتمالاً در زمینه‌ی ورزش‌های همگانی نیز، در نظر است که فعالیت‌هایی نظیر: نجات غریق، غواصی، دارت، ماهیگیری، طناب کشی و ورزش‌های سه گانه‌ی شنا، قایقرانی و دو (به صورت امدادی) در دستور کار سال آتی سازمان قرار گیرد.

دستور کار قرار گیرد و به مرحله‌ی اجرا گزاریده شود. همچنین، برای اولین بار در کشور، موضوع ورزش‌های باستانی ساحلی را دنبال کرده ایم که امیدواریم به عنوان یک ورزش سنتی و پهلوانی، بتوانیم زمینه‌های برگزاری و اجرای رقابتی آن را فراهم آوریم.

البته در سال جاری در اختتامیه مسابقات داخلی سازمان که بر روی عرشه کشتی میرزا کوچک خان و بر روی آب برگزار شد، ورزشکاران باستانی نایب قهرمان نوجوانان کشور، برنامه جذابی را اجرا نمودند.

چنانچه صحبت ناگفته‌ای در ارتباط با این مسابقات باقی مانده، لطفاً بیان کنید؟

در این گذر، از کلیه متخصصین و صاحبان اندیشه و علوم ورزشی، انتظار می‌رود در راستای توسعه‌ی فرهنگ ورزش‌های آبی و ساحلی، تعامل و همکاری مستمری داشته باشند و نظرات و پیشنهادات ارزنده‌ی خود را به دبیرخانه‌ی ستاد برگزاری مسابقات ارگان‌های دریایی ارسال کنند. ■

است، در این خصوص توضیح بفرمایید؟ سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان مرجع و متولی حمل و نقل دریایی کشور، به موازات حضور موثر در توسعه‌ی اقتصادی و مبادلات تجاری و بازرگانی، در راستای تعمیم و گسترش فعالیت‌های ورزشی و برآوردن نیازهای تربیت بدنی، توانسته است گام‌های موثری بردارد و خدمات مثبت و ارزنده‌ای در سطح کشور ارائه کند. امید است، پس از پایان این دوره از مسابقات، دست اندرکاران و کلیه‌ی عوامل اجرایی با بهره‌گیری از تجربیات متخصصین ورزشی در سطح کشور، نسبت به تبیین نقاط قابل بهبود و قوت آن، دقت نظر کافی مبذول دارند و محاصل آسیب شناسی مسابقات نیز، به عنوان بهترین راهکار مورد استفاده‌ی این عزیزان قرار گیرد. از این رو، سعی خواهد شد که ضمن برگزاری جلسات هماهنگی و بحث و بررسی با عوامل دست اندر کار درون و برون سازمانی، اقدامات و پی‌گیری‌های مؤثرتری نیز، صورت پذیرد. امیدواریم از این مرحله به بعد برگزاری مسابقات در اختیار خود ارگان‌ها باشد و سازمان بنادر تنها به عنوان یک نهاد حاکمیتی در کنار این عزیزان در برنامه‌ریزی‌ها حضور داشته باشد.

در بخش جنبی این مسابقات با توجه به اهداف تعیین شده در آیین‌نامه‌ی اجرایی به منظور تحکیم روابط بین سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی، چه برنامه‌ای را تدارک دیده‌اید؟

در این بخش، سعی شده ضمن رعایت کلیه‌ی موارد مندرج در آیین‌نامه‌های اجرایی توسط ورزشکاران حاضر در مسابقات، برنامه‌هایی معطوف به ورزش‌های همگانی نیز، در حاشیه‌ی مسابقات و با همکاری مبادی ذی ربط، در

کار مسابقات آتی قرار گیرد. به دلیل ابعاد معنوی ورزش باستانی و مصوبه اخیر دولت محترم مبنی بر حمایت در ترویج و توسعه این ورزش، بسیار علاقه‌مندیم که رشته ورزش باستانی ساحلی را نیز راه اندازی کنیم و به منظور انجام مطالعات کارشناسی در این زمینه، توصیه‌های لازم را به همکاران کرده ایم.

روند مشارکت ارگان‌های دریایی برای برگزاری مسابقات امسال چگونه بوده و نسبت به سال گذشته، چه تعداد تیم ورزشی به این مسابقات اضافه شده است. کدام یک از ارگان‌ها برای اولین بار در این مسابقات حاضر خواهند شد؟

خوشبختانه، نحوه‌ی تعامل و همکاری ارگان‌ها، سازمان‌ها و شرکت‌های خدمات دریایی و بندری در خصوص اعزام تیم‌ها و چگونگی حضور آن‌ها در مسابقات ارگان‌های دریایی، بسیار مطلوب است، از این رو، در هفته‌های گذشته، به منظور مشارکت جدی‌تر آنان، جدول شاخص‌های تعیین شده، پیش‌بینی، تهیه و ابلاغ شده است. همچنین، تیم‌های نظامی، نظیر: نیروی دریایی ارتش و فرماندهی مرزبانی ناجا و شرکت کشتیرانی بنیاد و بنیاد بارانداز، سازمان منطقه‌ی آزاد کیش و شرکت بیمه‌ی سینا، به مجموعه‌ی تیم‌های حاضر در این دوره از مسابقات، اضافه شده‌اند و امیدواریم با فرصت چند ماهه‌ای که ایجاد شده است، مشارکت سایر ارگان‌های دریایی را به صورت حداکثری داشته باشیم.

با توجه به این که سازمان بنادر و دریانوردی برگزاری این مسابقات را به تنهایی هدایت و راهبری می‌کند، قطعاً با چالش‌هایی نیز رو به رو است که کم‌تر به آن‌ها پرداخته شده

دفاع از منافع ملی در کنفرانس دوسالانه‌ی دریایی قبرس



علی اکبر مرزبان

(نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو)

با خروج نیروهای نظامی دریایی بیگانه، تامین امنیت منطقه تضمین خواهد شد؛ همان‌طوری که قرن‌ها به همین منوال گذشته است. بنابراین، فعالیت‌های محدود نظامی ایران که با هدف بازدارندگی صورت می‌گیرد و البته، هرگز قابل قیاس با سرمایه‌گذاری‌های کلان کشورهای منطقه در حوزه‌ی نظامی نیست، هیچ‌گاه نباید منشأ نگرانی تلقی شود و چنین به نظر آید که این نگرانی‌ها اثرگذاری منفی بر صنعت کشتیرانی خواهد داشت.

این موضع صریح نماینده‌ی کشورمان در سازمان جهانی دریانوردی با استقبال حضار روبه‌رو شد و نمایندگان بعضی از کشورها و شرکت‌های کشتیرانی که از اعمال تحریم‌های غیرمنصفانه علیه صنعت کشتیرانی ایران ناراضی بودند در ملاقات با علی اکبر مرزبان، بر حقانیت جمهوری اسلامی ایران تأکید ورزیدند و سخنان وی را درست ارزیابی کردند. نماینده‌ی کشورمان، همچنین در دیدار با خانم «گالا»، ضمن تشریح ابعاد مختلف موضوع، از او خواست که به عنوان یک تحلیل‌گر سیاسی، عمیق‌تر به مسایل نگاه کند و تحلیل‌های واقع‌بینانه به‌ویژه در عرصه‌های بین‌المللی ارائه کند.

همچنین، در حاشیه‌ی روز دوم کنفرانس و در ضیافت شامی که از سوی دولت قبرس ترتیب داده شده بود، «علی اکبر مرزبان»، به عنوان رییس کلپ نمایندگان دولت‌های عضو آیمو، طی سخنانی در جمع حاضرین، به نقش فعال قبرس در آیمو اشاره کرد و به نمایندگی از همه‌ی اعضای کلپ، از دولت این کشور به خاطر برگزاری چنین کنفرانس مهمی قدرانی کرد. گفتنی است، ازجمله‌ی موضوعاتی که در این کنفرانس به آن پرداخته شد، می‌توان به مقابله با دزدی دریایی، عامل انسانی و کمبود دریانوردان، انرژی آینده، پایداری درازمدت و پیش‌بینی آینده‌ی صنعت کشتیرانی و عبور از بحران‌های جهانی اشاره کرد. علاوه بر این، در حاشیه‌ی این کنفرانس، نمایشگاه خدمات دریایی، نیز برگزار شد. ■

پس از سخنرانی خانم «گالا ریانی» و سایرین، نوبت به طرح دیدگاه‌ها و یا بیان پرسش‌های حضار رسید. «علی اکبر مرزبان» که به نمایندگی از کشورمان در این کنفرانس حضور یافته بود، در دفاع از جمهوری اسلامی ایران و در ردّ نظرات «گالا ریانی» چنین ابراز داشت:

«قبل از هر چیز، تمایل دارم از دولت قبرس به خاطر برگزاری این کنفرانس که بسیار سازنده و مفید به نظر می‌رسد و نیز میهمان‌نازی دست‌اندرکاران آن قدردانی بنامیم. همچنین، از سخنرانان این بخش از کنفرانس که به پیش‌بینی آینده‌ی خطوط کشتیرانی و چگونگی عبور آن‌ها از بحران‌ها توجه داشتند، تشکر می‌کنم. در این جا می‌خواهم به‌طور مشخص به سخنان خانم «گالا» راجع به منطقه‌ی خلیج فارس اشاره کنم. ایشان در بخشی از سخنان خود، به نگرانی دولت‌های عربی منطقه‌ی خلیج فارس از فعالیت‌های نظامی ایران و همچنین، از رد درخواست آمریکا مبنی بر برقراری خط ارتباطی با ایران اشاره کردند که این همه می‌تواند بر صنعت کشتیرانی منطقه تأثیر منفی داشته باشد. باید بگویم که به عنوان نماینده‌ی جمهوری اسلامی ایران در این نشست، با نظرات ایشان مخالفم. چرا که اولاً، فعالیت‌های نظامی ایران، هرگز قابل قیاس با میلیارد‌ها دلار سرمایه‌گذاری برخی کشورهای منطقه از محل درآمدهای نفتی نیست؛ تجهیزات مختلفی که در پایگاه‌های نظامی این کشورها انبارسازی می‌شوند پس از گذشت چند سال، بی‌خاصیت و بی‌استفاده می‌مانند. ثانیاً، فعالیت‌های نظامی ایران، نه تنها هیچ‌گونه تهدیدی برای کشورهای همسایه محسوب نمی‌شود، بلکه کشورهای منطقه باید نگران حضور نیروهای نظامی دریایی کشورهای بیگانه در منطقه باشند که موجب بروز تنش در این منطقه‌ی حساس و استراتژیک می‌شود. سیاست اصولی و منطقی جمهوری اسلامی ایران که بارها در مواضع مختلف بر آن تأکید شده، این است که ایمنی و امنیت این منطقه‌ی مهم دریایی می‌تواند و باید توسط کشورهای منطقه تأمین شود و تنها

کنفرانس دوسالانه‌ی دریایی قبرس با میزبانی وزارت ارتباطات و کار این کشور، از تاریخ یازدهم مهرماه به مدت سه روز در شهر «لیماسول» برگزار شد. این کنفرانس مهم که در آن مقامات عالی کشورها، دبیرکل آیمو، شرکت‌های کشتیرانی مهم دنیا، مقاماتی از اتحادیه‌ی اروپا و حدود بیست نماینده‌ی ثابت دولت‌های عضو IMO حضور داشتند، توسط رییس‌جمهور این کشور افتتاح شد. در این کنفرانس، مسایل مهم و روز جهان دریانوردی و چالش‌های پیش‌رو مورد بحث و بررسی قرار گرفت. نماینده‌ی کشورمان در آیمو نیز، با دعوت دولت قبرس در این کنفرانس حضور پیدا کرد.

نشست روز چهارشنبه سیزدهم مهرماه، به بررسی و پیش‌بینی وضعیت آینده‌ی کشتیرانی از جمله تحولات سیاسی دنیا و تأثیر آن‌ها بر صنعت کشتیرانی اختصاص داشت. در پنل بررسی این موضوعات، خانم «گالا ریانی» (Gala Riani)، تحلیل‌گر سیاسی و مدیر منطقه‌ی خاورمیانه و شمال آفریقای گروه تحقیقاتی معروف «Global Insight»، به بررسی تحولات سیاسی جهان و تأثیرات احتمالی آن‌ها بر صنعت کشتیرانی پرداخت. او در سخنان خود، به تحولات منطقه‌ی خلیج فارس اشاره کرد و اذعان داشت: «کشورهای عربی منطقه‌ی خلیج فارس، از فعالیت‌های نظامی و نظامی‌گری ایران شدیداً نگران هستند و اخیراً، ایالات متحده‌ی آمریکا، درخواست برقراری یک خط ارتباطی با ایران را در منطقه‌ی هرمز ارائه کرد که با پاسخ مایوس‌کننده‌ی ایران روبه‌رو شد.»

او همچنین، به تحولات سوریه اشاره کرد و گفت: «حتی اسرائیل نیز، از این تحولات نگران است.» سخنان خانم «گالا ریانی»، به دنبال سایر مسایل مطرح‌شده در نشست، این باور را در اذهان حاضرین پدید آورد که فعالیت‌های نظامی ایران در خلیج فارس، برای کشورهای منطقه به‌منزله‌ی تهدید محسوب می‌شود و یا حداقل، نگرانی‌هایی را برای صنعت کشتیرانی منطقه در پی خواهد داشت.

درسمینار هماهنگی و کارگاه آموزشی ممیزی آیمو در جزیره کیش اعلام شد

آمادگی کامل سازمان بنادر برای اجرای دومین ممیزی سازمان جهانی دریانوردی

مشکلی برای ممیزی آیمو نداریم

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از آمادگی کامل این سازمان جهت برگزاری ممیزی دوم داوطلبانه IMO خبر داد.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، سعید ایزدیان در سمینار هماهنگی و کارگاه آموزشی ممیزی آیمو در کیش گفت: برنامه ریزی‌های لازم برای اجرای مطلوب ممیزی سازمان جهانی دریانوردی انجام شده و مشکلی برای ممیزی نداریم.

وی گفت: ماهیت عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی، جهانی است، بنابراین باید همگام با سازمان بین‌المللی دریانوردی و به موازات اعضای آن حرکت کرد و ارزیابی شد تا از مسیر اصلی خارج نشویم.

ایزدیان افزود: مبحث ممیزی داوطلبانه آیمو دو سال پیش از سوی سازمان بنادر پذیرفته شد که بر اساس آن تاکنون یک مرحله از ممیزی داوطلبانه را پشت سر گذاشته ایم.

وی در عین حال اظهار داشت: ممیزی، فرصت مناسب و مغتنمی است تا با توجه به فشار برخی از کشورها به منظور منزوی کردن کشورمان، باردیگر اقتدار ایران اسلامی را نشان دهیم.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی همچنین افزود: با رفع نواقص احتمالی قادر خواهیم بود رشد و توسعه کیفی خدمات دریایی و بندری را فراهم سازیم و با توجه به وضعیت موجود، شرایط مطلوبی برای ممیزی در اختیار داشته باشیم که، قطعاً این بخش را نیز با موفقیت به پایان خواهیم رساند.

وی لزوم هماهنگی بیشتر ستاد و بنادر را جهت اجرای مطلوب‌تر ممیزی خواستار شد و از مدیران بنادر خواست در درون مجموعه‌ی خود این موضوع را با جدیت بیشتر دنبال کنند. ایزدیان همچنین خواستار بهره‌گیری از سیستم جامع کیفیت شد.

پیش‌نویس راهبر کلان مدیریت دریایی کشور تهیه شد

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر از برگزاری دومین ممیزی داوطلبانه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی توسط سازمان جهانی دریانوردی در سی‌ام مهرماه سال جاری خبر داد.

براساس این گزارش، به نقل از سیدعلی استیری،

این ممیزی از ۳۰ مهرماه تا ۷ آبان ماه سال جاری و با حضور سرممیزی از سازمان جهانی دریانوردی برگزار می‌شود.

«استیری» که در مراسم افتتاحیه سمینار هماهنگی و کارگاه آموزشی سازمان جهانی دریانوردی سخن می‌گفت، با اشاره به آمادگی سازمان بنادر و دریانوردی برای انجام این ممیزی، تصریح کرد: «این ممیزی، دومین ممیزی داوطلبانه‌ی سازمان جهانی دریانوردی است. تلاش کرده‌ایم، نواقص موجود در ممیزی اول را برطرف کنیم.»

وی با اشاره به برگزاری سمینار هماهنگی و کارگاه آموزشی ممیزی آیمو، هدف از برگزاری این سمینار را بررسی اقدامات صورت گرفته در زمینه‌ی آماده‌سازی ممیزی آیمو و هماهنگی بیش‌تر برای رفع موانع احتمالی تا پیش از برگزاری ممیزی دانست.

استیری در ادامه سخنان خود افزود: «چهار کارگروه برای این سمینار در نظر گرفته شده است که در آن کارگروه‌ها، موارد مختلف به‌منظور هماهنگی بیش‌تر مطرح خواهند شد.»

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی در پایان گفت: «همچنین، پیش‌نویس راهبرد کلان مدیریت دریایی کشور برای تعیین ارتفاع سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی تهیه شده است.»

هماهنگی‌ها برای برگزاری ممیزی داوطلبانه

در راستای آمادگی سازمان بنادر برای دومین ممیزی آیمو، سمینار هماهنگی و کارگاه آموزشی ممیزی سازمان جهانی دریانوردی، در کیش برگزار شد.

بر اساس این گزارش، در مراسم افتتاحیه‌ی این سمینار، مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در سخنانی گفت: «با رفع نواقص ممیزی داوطلبانه‌ی نوبت اول، شرایط مطلوبی برای ممیزی داوطلبانه‌ی دوم خواهیم داشت.» وی در عین حال، از آمادگی این اداره‌ی کل برای ممیزی خبری داد.

«علی‌اکبر صفایی»، همچنین به وضعیت بنادر استان هرمزگان و طرح‌های در دست اقدام اشاره کرد و گفت: «امروز در جای جای استان هرمزگان، طرح‌های عمرانی کوچک و بزرگی در دست انجام است؛ به طوری که هم اکنون، ۵۰۰ میلیارد تومان پروژه‌ی آماده‌ی افتتاح و کلنگ‌زنی فراهم آمده است.»

وی، به وضعیت حمل و نقل جهانی اشاره کرد و گفت: «به‌رغم تحریم‌های کشورهای استکباری، عملیات کانتینری در بنادر هرمزگان، از رشد ۱۳/۴ درصدی برخوردار بوده است، در حالی که بسیاری از بنادر دنیا در این زمینه با مشکل روبه‌رو هستند؛ که این، نشان از روند روبه رشد عملیات بنادر هرمزگان دارد.»

«صفایی» با اشاره به افزایش رقابت‌ها در عرصه‌ی حمل و نقل دریایی، موفقیت‌های کسب شده را ناشی از برنامه ریزی‌های درست و اصولی خواند و ابراز امیدواری کرد، با توجه به طرح‌های در دست اقدام، جایگاه بنادر هرمزگان، خصوصاً بندر شهید رجایی، در منطقه و جهان، روز به‌روز ارتقا یابد.

گفتنی است، در این سمینار دو روزه که معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، تعدادی از مدیران کل بنادر کشور و تنی چند از مدیران دریایی حضور داشتند، آخرین هماهنگی‌ها در خصوص برگزاری دومین ممیزی داوطلبانه‌ی IMO بعمل آمد. ■



در سومین نشست مطبوعاتی سیزدهمین همایش صنایع دریایی عنوان شد

سازمان بنادر و دریانوردی تنها حامی صنایع دریایی کشور

تهیه و تنظیم: سکینه صارمی

اشتغال‌زایی و رونق اقتصادی این مناطق ایفا خواهد کرد که با برنامه‌ریزی دقیق و تأمین به‌موقع منابع، به سوددهی خواهد رسید.» «اعتصام» با اشاره به این مطلب که باید از گرایش به خرید کشتی از خارج پرهیز کرده و به سمت تولید و ساخت آن در داخل کشور روی آوریم، افزود: «باید ابتدا ظرفیت‌های داخلی پر شوند و در مرحله‌ی بعد، به سمت خرید از خارج برویم؛ این درحالی است که در مقطع کنونی کشتی‌سازان نیازمند تعریف پروژه‌های جدیدی هستند تا بتوان از تجهیزاتی که تهیه شده است، به نحو بهتری استفاده کرد.» وی با اشاره به این مطلب که در حال حاضر، شرکت‌های صدا و ایزوایکو، از شرکت‌های اصلی سازنده‌ی کشتی در ایران، سفارشی دریافت نکرده‌اند، ابراز داشت: «این در حالی است که تنها در شرکت نفت فلات قاره ایران، حداقل ۸۰ فروند شناور به منظور پشتیبانی از سکوها مورد نیاز است.» مدیرعامل شرکت کشتی‌سازی صدا در ادامه خواستار حمایت دولت از شرکت‌های کشتی‌سازی شد و افزود: «علاوه بر تحریم‌های

کارفرمایان از صنایع دریایی، به‌حق است و این صنعت در برخی موارد نتوانسته است انتظارات آنان را برآورده سازد، از این که باور به صنایع دریایی در کشور وجود ندارد، انتقاد کرد و افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی، تنها سازمانی است که با پرداخت تسهیلات، تاکنون از این صنعت حمایت کرده است. این در حالی است که کشتی‌سازی‌های داخلی از هیچ تسهیلات بانکی بهره‌مند نشده‌اند و این امر نشان می‌دهد، اعتقادی به این صنعت وجود ندارد.»

مدیرعامل صدا با انتقاد از نحوه‌ی عملکرد صندوق حمایت از توسعه‌ی صنایع دریایی از آغاز تشکیل تاکنون و عدم حمایت عملی از این صنعت، اظهار داشت: «هنوز اطلاع نداریم از زمان تشکیل صندوق حمایت از صنایع دریایی تاکنون، چه مبلغی به این صندوق واریز شده است؛ هرچند احتمال می‌رود، هنوز مبلغی به این صندوق واریز نشده باشد. این در حالی است که صنعت دریایی به عنوان صنعت مادر، عرصه‌ای اشتغال‌زا است و به دلیل پایه‌ریزی آن در مناطق ساحلی و محروم، نقش بسزایی در

«سازمان بنادر و دریانوردی تنها سازمانی است که با پرداخت تسهیلات، تاکنون از صنعت کشتی‌سازی حمایت کرده است. این تسهیلات از محل وجوه اداره‌شده پرداخت می‌شود و گستره‌ی آن‌ها محدود است و نمی‌تواند این صنعت را متحول کند.»

مطلب بالا، بخشی از اظهارات «مهدی اعتصام»، مدیرعامل شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) است که طی نشست با خبرنگاران به مناسب برگزاری سیزدهمین همایش صنایع دریایی با محوریت «وضعیت و چالش‌های کنونی صنعت کشتی‌سازی در ایران» ایراد کرد.

وی در ابتدا، همایش صنایع دریایی را مؤثر در پیشبرد اهداف صنایع دریایی دانست و خواستار توجه بیش از پیش به برگزاری آن و همچنین، رفع ضعف‌های موجود شد؛ چراکه مصوبات این همایش هر سال تکرار می‌شود، اما روند پیگیری‌های بعد از آن، به‌کندی صورت می‌گیرد و نیازمند حمایت دولت و مسئولان است.

«اعتصام» در ادامه با اعتقاد بر این که، انتقادات



حال ساخت دو بارج ۷ هزار تنی است، اظهار داشت: «این بارج‌ها مرحله‌ی نهایی رنگ‌آمیزی را می‌گذرانند که تا پایان ماه جاری، به آب انداخته خواهند شد و مورد استفاده قرار خواهند گرفت.»

مدیرعامل شرکت صدرا، به اقدامات مطلوب برای احیای کشتی لوله‌گذار توسط این شرکت اشاره کرد و گفت: «صدرا، کشتی لوله‌گذار را با هزینه‌ی داخلی دوباره احیا کرد و هم‌اکنون آماده‌ی انجام عملیات لوله‌گذاری است.»

وی به تعریف پروژه‌ی جدید صدرا برای کارخانه‌ی نکا اشاره کرد و افزود: «قرار است، پروژه‌ای برای این کارخانه تعریف شود، که تا پایان سال محقق خواهد شد.»

«اعتصام» با بیان این که ساخت دو فروند شناور نیز، توسط صدرا انجام می‌شود، اظهار داشت: «این شناورها در جنوب مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند، اما ساخت آن‌ها در نکا انجام می‌شود؛ که در این باره قراردادها منعقد شده است و پروژه به‌زودی آغاز می‌شود.»

مدیرعامل شرکت صدرا تصریح کرد: «شرکت کشتی‌سازی صدرا، در مناقصات سازمان بنادر و دریانوردی نیز شرکت کرده است، که امیدواریم با توجه به مزیت‌های این شرکت، نیاز سازمان بنادر رادر شمال تأمین کنیم.»

مهدی اعتصام؛

سازمان بنادر و دریانوردی، تنها سازمانی است که با پرداخت تسهیلات، تاکنون از این صنعت حمایت کرده است. این در حالی است که کشتی‌سازی‌های داخلی از هیچ تسهیلات بانکی بهره‌مند نشده‌اند و این امر نشان می‌دهد، اعتقادی به این صنعت وجود ندارد.

که با به آبناندازی اولین فروند از شناورهای یادشده، اعتماد به این صنعت افزایش یابد. «اعتصام»، صدرا را پیشگام در صنعت کشتی‌سازی کشور دانست و با تأکید بر این مطلب که اقدامات انجام‌شده طی سال‌های اخیر، در راستای تغییر این تحلیل که صنعت کشتی‌سازی سودده نیست، افزود: «طراحی و ساخت کشتی، می‌تواند در کشورمان بومی شود و به‌رغم توجه به هدف‌گذاری دولت در تولید کشتی، لازم است با استفاده از ظرفیت‌های داخلی، کشتی را با اقلام داخلی ساخت؛ اما در حال حاضر تنها، عملیات ساخت در داخل انجام می‌شود و تقریباً ۱۰ درصد اقلام مورد نیاز برای ساخت از خارج وارد می‌شود.»

پیش از ۵۰ درصد از ظرفیت تعمیراتی صدرا خالی است

مدیرعامل شرکت صنعتی دریایی ایران در ادامه اظهار داشت: «ظرفیت‌های تعمیراتی صدرا در شمال و جنوب کشور، با ۵۰ درصد ظرفیت کار می‌کند و ۵۰ درصد ظرفیت آن خالی است. تلاش می‌کنیم، همکاری مشترکی با شرکت‌های خارجی در منطقه‌ی خلیج فارس داشته باشیم.»

«اعتصام» با اشاره به این که تعداد کارکنان شرکت صدرا به طور مستقیم و غیرمستقیم به ۱۰ هزار نفر می‌رسد، اظهار داشت: «ظرفیت این شرکت، اجرای بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان پروژه است؛ اما هم‌اکنون، تنها ۳ هزار میلیارد تومان پروژه در دست اجرا داریم و در بخش ساحل و فراساحل، نیازمند دریافت سفارش هستیم.»

ساخت دو بارج ۷ هزار تنی

مهدی اعتصام با بیان این که شرکت صدرا در

بین‌المللی، در داخل نیز، با تحریم‌هایی روبه‌رو هستیم؛ به‌گونه‌ای که همه‌ی بانک‌های داخلی به خاطر بدهی‌های معوقه ما را تحریم کرده‌اند که این امر، نسبت به تحریم‌های خارجی، فشار بیش‌تر و مضاعفی به ما وارد کرده است.»

وی به عملیات ساخت شناورهای افراماکس به سفارش کشور ونزوئلا توسط شرکت صدرا اشاره کرد و اظهار داشت: «با پایان یافتن عملیات ساخت این شناورها، صنعت کشتی‌سازی، هم در عرصه‌های داخلی و هم در عرصه‌ی بین‌الملل، حضور مؤثرتری خواهد یافت.»

«اعتصام»، پروژه‌ی ساخت شناورهای افراماکس به سفارش ونزوئلا را از افتخارات صنعت کشتی‌سازی ایران دانست و افزود: «در حال حاضر، دو شناور از چهار شناور افراماکس تکمیل شده و سعی داریم، هر چهار شناور را به‌موقع تکمیل کنیم. این در حالی است که دو شناور از این چهار شناور به‌طور کامل تکمیل شده‌اند و خرید اقلام مورد نیاز شناورهای سوم و چهارم نیز، تا آخر ماه جاری نهایی می‌شود.»

وی با اشاره به رضایت طرف ونزوئلایی از عملیات ساخت شناورهای مزبور، گفت: «ساخت این شناورها که با هدف بومی‌سازی صنعت کشتی‌سازی آغاز شده، نه‌تنها از نظر اقتصادی، بلکه از نظر ملاحظات سیاسی نیز، برای طرفین دارای اهمیت است؛ اما از آن‌جا که هدف‌گذاری ما بر این بوده که ۱۰ قلم کالای اساسی مورد استفاده در ساخت این شناورها از داخل کشور تهیه شود، در زمینه‌ی تولید ورق‌های دریایی، به دلیل وابستگی از صفر تا صد، آن را از خارج وارد می‌کنیم.»

وی با اذعان بر این مطلب که صنعت کشتی‌سازی، با انجام این پروژه‌ها، تا دو سال دیگر بیمه خواهد شد، اظهار امیدواری کرد



تکمیل جرثقیل ۱۰۰۰ تنی تا پایان سال جاری

«اعتصام» در ادامه‌ی سخنان خود، تکمیل سوله‌ی رنگ، تأمین سی‌ان‌سی‌های چهارشعله، تهیه و تأمین جرثقیل‌های یک‌هزار تنی و خرید چهار بوژی ۵۰۰ تنی را از جمله برنامه‌های شرکت صدرا برای تأمین و تهیه‌ی تجهیزات مورد نیاز این صنعت برشمرد و گفت: «تجهیزات مزبور، از ابزارهای اصلی مورد استفاده در این صنعت هستند و سرعت و کیفیت ساخت، با بهره‌گیری از این دستگاه‌ها ارتقا خواهد یافت.» مدیرعامل صدرا با بیان این که این جرثقیل‌ها، طبق برنامه‌ها، تا پایان سال جاری مورد استفاده قرار خواهند گرفت، اظهار داشت: «این جرثقیل‌ها از انواع بزرگ‌ترین تجهیزات در منطقه‌ی خلیج فارس محسوب می‌شوند و ساخت آنها در داخل کشور، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.»

نقدینگی مشکل عمده‌ی صنعت دریایی کشور

«عبدالکریم رزازان»، مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی نیز، در این مراسم ابتدا از وضعیت قانون توسعه‌ی صنایع دریایی سخن گفت و همچنین، از شرایط کشتی‌سازی و صنایع مرتبط با آن انتقاد کرد و افزود: «دغدغه‌ی قانون‌گذار در تدوین و تصویب قانون، توسعه و حمایت از صنایع دریایی، رفع مشکلات صنعت کشتی‌سازی و صنایع مرتبط بوده، اما متأسفانه، در روند اجرای قانون، به‌رغم آن که زمان تصویب آن، هشت سال به طول انجامید، به جای این که به هدف اصلی توجه شود، مسائل حاشیه‌ای که ارتباطی به این صنعت ندارد، بر متن آن غلبه کرده است. تاکنون با گذشت دو سال از تصویب قانون توسعه‌ی صنایع دریایی، اقدامات چشمگیری صورت نگرفته و ساخت کشتی و صنایع مرتبط، با مسائل حاشیه‌ای روبه‌رو شده است.»

وی یکی از دلایل عدم رشد صنایع دریایی را، مشکلات نقدینگی دانست و افزود: «در کشورهایی که صنایع دریایی در آنها رشد کرده، به دلیل پرداخت اعتبارات ارزان‌قیمت به این صنعت بوده است. در کشورهای اروپایی، صنعت دریایی، صنعتی مادر محسوب می‌شود و بانک‌ها نیز، از این صنعت مادر، با ارائه‌ی تسهیلات ارزان‌قیمت و مناسب پشتیبانی می‌کنند و در واقع، سازندگان در صنعت کشتی‌سازی، از جیب خود هزینه نمی‌کنند؛ چراکه اعتبارات ارزان‌قیمت، همواره در اختیارشان قرار می‌گیرد.»

مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی، از دولت خواست که با استفاده از تجارب سایر کشورها از جمله مالزی، ویتنام و اندونزی، بانک‌ها را مجبور کند که تأمین مالی تعداد زیادی از سفارش‌های ساخت کشتی را بر عهده بگیرند، تا به این وسیله، قیمت تمام‌شده و زمان ساخت پروژه‌ها کاهش یابد.

«رزازان» در ادامه‌ی اظهارات خود، به عدم فعالیت صندوق حمایت از صنایع دریایی اشاره کرد و گفت: «این صندوق که برای رفع مشکلات صنایع دریایی ایجاد شده، تاکنون پس از فعال شدن، حتی یک پروژه به مرحله‌ی اجرا نرسانده است.»

وی در ادامه، به اقدامات چشمگیر سازمان بنادر و دریانوردی در امر ساخت شناورهای دریایی اشاره کرد و افزود: «در سال ۱۳۸۳، سازمان بنادر، از محل وجوه اداره‌شده‌ی خود، تسهیلاتی را برای ساخت کشتی‌های متوسط و کوچک ارائه کرد؛ به‌گونه‌ای که مجموع این اعتبارات، با مبلغ بیش از ۱۸۰ میلیارد تومان، با مشارکت بانک‌های ملت، صادرات و توسعه‌ی تعاون برآورده شده است.»

«رزازان»، اجرای طرح وجوه اداره‌شده را، از موفقیت‌های سازمان بنادر دانست و افزود: «فعال شدن طرح وجوه اداره‌شده در بخش کشتی‌سازی، نشان داد که با برنامه‌ریزی مناسب می‌توان در حوزه‌ی ساخت کشتی و انواع

شناورها، فعالیت کرد؛ هرچند به دلیل فقدان بانک تخصصی دریایی در کشور، با مشکلاتی روبه‌رو هستیم.»

وی با اعلام این مطلب که طی پنج سال گذشته، تعداد ۱۰۵ فروند شناور تجاری، مسافری و خدماتی و یدک‌کش با ظرفیت‌های مختلف از محل وجوه اداره‌شده سازمان بنادر و دریانوردی ساخته شده‌اند، افزود: «از این تعداد، تاکنون ۴۲ فروند شناور، تحویل متقاضیان شده است.»

«رزازان» در ادامه افزود: «در بخش مسافری، تعداد ۳۷ فروند از این شناورها باید تحویل می‌شد که ۱۵ فروند آن‌ها تحویل شده است و بقیه تا پایان سال تحویل خواهد شد.»

مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن انتقاد از عدم حمایت بانک‌ها از کشتی‌سازها، ادامه داد: «متأسفانه، بانک‌ها خود را با اعتبارات صندوق توسعه‌ی ملی وفق نداده‌اند و به این صنعت نیز، اعتمادی ندارند. این در حالی است که وجوه اداره‌شده، به عنوان تجربه‌ای موفق در کنار صندوق حمایت از صنایع دریایی و صندوق توسعه‌ی ملی، کمک بسزایی برای توسعه‌ی این صنعت خواهد بود.»

وی همچنین، به تصویب بودجه‌ی ۲۰۰ میلیون دلاری از محل صندوق ذخیره‌ی ارزی برای اجرای پروژه‌های ساخت شناور در سال‌های گذشته اشاره کرد و گفت: «متأسفانه، از این منبع مالی استفاده‌ی مناسبی نشد.»

«رزازان» با اشاره به ارائه‌ی راهکارهای اجرایی به مسئولان در ادوار قبلی همایش صنایع دریایی، افزود: «در حال حاضر، پروژه‌های موجود در صنعت کشتی‌سازی، تنها مربوط به طرح وجوه اداره‌شده است.»

مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر این که باید تحول در نگرش به صنعت کشتی‌سازی ایجاد شود، یادآور شد: «در این زمینه، با توجه به شرایط کنونی کشور و تحریم‌هایی که متوجه صنعت حمل‌ونقل دریایی است، باید به صنایع داخلی توجه جدی صورت گیرد.» ■



با ساخت اولین کشتی تحقیقاتی اقیانوس پیما محقق می‌شود

حضور علمی و اکتشافی جمهوری اسلامی ایران در آب‌های بین‌المللی

تهیه و تنظیم: منوچهر محمدی



اقیانوس‌ها و همچنین، افق‌های آن‌سوی دریا، متأسفانه سال‌های سال است که مهجور مانده است. همه‌ی تلاش‌ها و مطالعاتی که تا به حال در حوزه‌ی علوم و فنون دریایی در این کشور انجام شده، منحصر به تحقیقات ساحلی بوده است. در گذشته، باید در جهت فقرزدایی در عرصه‌ی دریا و اقیانوس تلاش‌های بسیاری صورت می‌گرفت.

صنایع دریایی شهید درویشی، خوشبختانه الان در سطحی قرار دارد که از توانایی و قابلیت ساخت هر گونه شناور و کشتی با فن‌آوری جدید برخوردار است. همان طوری که می‌دانید، قرارداد ساخت کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای در سال ۱۳۸۸ بسته شد. با توجه به آغاز ساخت این پروژه در سال ۱۳۹۰ ممکن است تورم و مسایل حاشیه‌ای آن، به نوعی ایجاد مشکل کند که امیدوارم این امر، در کیفیت محصول خللی به وجود نیارد.

به گزارش خبرنگار ماهنامه‌ی بندر و دریا، در ابتدای این مراسم «علی‌رضا کریمی» رئیس صنایع دریایی شهید درویشی، ضمن معرفی کشتی‌سازی شهید درویشی در قالب پخش فیلمی کوتاه، گزارشی از عملکرد صنایع دریایی شهید درویشی را ارائه کرد و گفت: «این مجتمع توانایی و قابلیت‌های زیادی در صنعت کشتی‌سازی دارد و می‌توان گفت، عمده‌ی مأموریت ما ساخت و تعمیر کلاس سبک تا وزن تقریبی ۱۶۰۰ تن است.» سپس، «دکتر آقامیری» در آغاز سخنان خود، ضمن گرامی‌داشت یاد و خاطره‌ی شهیدای عرصه‌ی علم و فن‌آوری، در خصوص اهمیت ایجاد دریا، اظهار داشت: «سخن درباره‌ی دریا تنها بحث منابع مالی و طبیعی را دربرنمی‌گیرد؛ زیرا دریا دارای جایگاه ویژه‌ای در همه‌ی زمینه‌ها و عرصه‌هاست. موضوع شناخت، بهره‌گیری و مطالعه‌ی دریا و

ساخت اولین کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای جمهوری اسلامی ایران، طی مراسمی با حضور «دکتر سید محمود رضا آقامیری» معاون فن‌آوری و نوآوری معاونت علمی و فن‌آوری ریاست جمهوری، «مهندس مصطفی اثباتی» رئیس سازمان صنایع دریایی، «دکتر وحید چگینی» رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، «مهندس رضایی» معاون عمرانی استانداری هرمزگان، «دکتر عباس نوبختی» مدیر پروژه‌ی کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای، «مهندس علی‌رضا کریمی» مدیر صنایع دریایی شهید درویشی، «مهندس ایرج حسینی» مدیر پروژه‌ی شناور تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای سازمان صنایع دریایی و جمعی از مسؤولین و کارشناسان، در صنایع دریایی شهید درویشی بندرعباس با اعتباری بالغ بر ۱۰ میلیارد تومان در روز یک‌شنبه ۲۷ شهریور ماه ۱۳۹۰ آغاز شد.



دکتر آقامیری؛

ساختن دربارهی دریا تنها بحث منابع مالی و طبیعی را دربرنمی‌گیرد؛ زیرا دریا دارای جایگاه ویژه‌ای در همه‌ی زمینه‌ها و عرصه‌هاست. موضوع شناخت، بهره‌گیری و مطالعه‌ی دریا و اقیانوس‌ها و همچنین، افق‌های آن‌سوی دریا، متأسفانه سالهای سال است که مهجور مانده است.



ما در این طرح، ساخت یک شناور تحقیقاتی با تجهیزات لازم که توانایی انجام مأموریت‌های تحقیقاتی با برد ۳۰۰۰ کیلومتر را داشته باشد، پیش‌بینی کرده‌ایم.

«دکتر آقامیری»، تجهیز وسایل آزمایشگاهی در شناور و پایگاه مربوطه در خشکی، تأمین اعتبار برای انجام عملیات اجرایی و تحقیقاتی و نگهداری برای مدت ۲ سال را، ازجمله توافقی‌هایی برشمرد که معاونت علمی و فن‌آوری ریاست جمهوری با این طرح داشته است.

وی افزود: تا به حال، حدود ۵۷ درصد اعتبارات تأمین و پرداخت شده است و ۷۵ درصد بعدی نیز در صندوق حمایت از پژوهش‌گران قرار دارد که بر طبق گزارش پیشرفت کار از طرف مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، طبیعتاً تأمین اعتبار خواهد شد. امیدوار هستم که صنایع شهید درویشی، این کشتی تحقیقاتی را در اسفند سال ۱۳۹۱ تحویل دهد؛ تا به امید خدا برای انجام تحقیقات و پژوهش دریایی، راهی آبهای داخلی و بین‌المللی شود.

«دکتر آقامیری»، آمادگی معاونت علمی و فن‌آوری در زمینه‌ی پیشبرد اجرای این پروژه را اعلام کرد و گفت: «جمهوری اسلامی ایران برای انجام تحقیقات و پژوهش‌های دریایی در سطح وسیع و آن‌سوی اقیانوس‌ها، نیاز به کشتی عظیم و بزرگ‌تری در آینده خواهد داشت. همان طوری که می‌دانید، اکثر کشورهای پیشرفته دارای این نوع کشتی هستند. انشالله در آینده‌ی نزدیک، در هر مرکز دانشگاهی دریایی، یک کشتی آموزشی یا تحقیقاتی خواهیم داشت. امیدوارم در آینده، با مطالعات، راهنمایی و توان صنایع دریایی ایران، بتوانیم در این عرصه‌ها وارد شویم و تا کرانه‌های قطب جنوب سفر کنیم و در دورترین نقاط این جهان گسترده، عملیات تحقیقاتی دریایی و پژوهشی در زمینه‌ی علوم و فنون دریایی را تحقق بخشیم.

«مهندس اثباتی» رئیس سازمان صنایع دریایی نیز، در ابتدای سخنان خود، توضیحاتی راجع به توانایی و قابلیت‌های سازمان متبوع ارائه کرد و گفت: «این سازمان بر مبنای ضرورت‌های توسعه و تقویت دفاع دریایی تأسیس شد و تاکنون، خدمات ارزنده‌ای در راستای اهداف جمهوری اسلامی ایران انجام داده است. این

سازمان، از توانایی ساخت انواع شناورها به منظور انجام مأموریت‌های خاص برخوردار است.»

وی با تأیید سخنان دکتر آقامیری مبنی بر ضرورت داشتن شناورهای سنگین‌تر برای ورود به آب‌های بین‌المللی و اقیانوسی، گفت: «در این راستا، صنایع دریایی شهید درویشی، با تکیه بر امکانات و توانمندی‌های خود و بر مبنای مفاد توسعه و گسترش دفاتر و مراکز طراحی و تحقیقاتی عمل کرده و انشالله در آینده نیز، شاهد پیشرفت‌های بسیار مهمی در این عرصه خواهیم بود.»

وی ادامه داد: «این سازمان با ایجاد تعامل با بیش از ۲۰۰ گروه مستقر در مجموعه‌ی خود در زمینه‌های طراحی و ساخت، هم‌اکنون در حال ارایه خدمات و انجام فعالیت‌های مربوط به صنایع دریایی است. در این مجموعه، چهار گروه طراحی وجود دارند که در حال حاضر، یکی از آن‌ها در بخش شناور تندرو در حال کار است.»

وی همچنین گفت: «سازمان صنایع دریایی، در ۱۵ منطقه از کشور مستقر است و به‌طور مستمر و مؤثر در حال فعالیت است.»

«اثباتی»، همچنین گفت: «باید نسبت به اجرای این پروژه، بدون هیچ تأخیری توجه کرد و اهتمام جدی ورزید.» وی در ادامه از توجه دکتر سالار آملی، به خاطر پیگیری در تحقق پروژه، قدردانی کرد.

«دکتر چگینی» رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، در این مراسم، اظهار امیدواری کرد که چون یکی دیگر از طرح‌های مؤسسه، ایجاد پایگاه دائمی در قطب جنوب است، انشالله کشتی بزرگ‌تری در آینده در بندرعباس ساخته شود.

«چگینی» افزود: «با توجه به این‌که این سازمان، قبلاً تجربه‌ی ساخت ناو و شناورهای بزرگتر را داشته است، امیدواریم این شناور و دیگر شناورهای تحقیقاتی در آینده سریع ترساخته شوند، تا بتوانیم به نقاط دور کره‌ی زمین، به‌ویژه قطب جنوب دسترسی پیدا کنیم.»

وی همچنین، گفت: «هم‌اکنون ترکیه، کشور همسایه‌ی ایران، دارای ۱۱ شناور تحقیقاتی است که قدیمی‌ترین زمان به‌آباندازی آن، به ۶۰ سال پیش برمی‌گردد. بنابراین، محدود نیم قرن از منطقه عقب هستیم. از این رو، باید این عقب‌ماندگی را با به‌کارگیری همت عالی جبران کنیم. هم‌اکنون کشورهای منطقه در حال سرمایه‌گذاری زیادی در زمینه‌ی تحقیقات و پژوهش‌های دریایی هستند.»

وی به ایجاد مرکز جدید تحقیقات در کویت اشاره کرد و افزود: «کویت، مبلغی بالغ بر ۵۰ میلیون دلار برای ایجاد مرکز تحقیقات دریایی جدید هزینه کرده است، مجموع کل هزینه‌های صرف‌شده برای مؤسسه‌ی ملی

اقیانوس‌شناسی، از آغاز سال تأسیس تاکنون، بیش‌تر از ۳۰ میلیارد تومان نبوده است.»

وی در ادامه به پیشرفت‌های کشور قطر در زمینه‌ی تحقیقات اشاره کرد و گفت: «قطر نیز، دومین شناور تحقیقاتی اقیانوس‌پیما ساخت اسپانیا را با ابعاد ۴۲ و نیم متر به آب‌انداخت. همچنین، عمان هم در حال حاضر، مشغول ایجاد یک مرکز هشدار مخاطرات دریایی منطقه‌ای است که مبلغی بالغ بر ۲۲ میلیون دلار در آن هزینه کرده است. باید توجه کنیم که کشورهای منطقه بی‌کار ننشسته‌اند و رقابتی در اقیانوس هند، ازجمله: استرالیا، آفریقای جنوبی، هند، اندونزی و... وجود دارند که غیر از کشورهای پیشرفته‌ی جهان، در این زمینه، بسیار از ما جلوتر هستند.»

چگینی گفت: «البته در بخش به‌کارگیری نیروی انسانی و همچنین، از نظر تحول در کارکرد صنایع، پیشرفت‌های چشمگیری طی ۳۰ سال اخیر حاصل شده است که موجبات برتری ایران نسبت به بسیاری از کشورهای منطقه را فراهم آورده است.»

«دکتر نوبختی»، مدیر پروژه‌ی کشتی تحقیقاتی مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی نیز، ضمن اشاره به قرارداد مورخ آذر ۱۳۸۸ معاونت فن‌آوری ریاست جمهوری با وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری، گزارشی از روند این قرارداد و اقدامات انجام‌شده در خصوص ساخت کشتی اقیانوس‌پیما ارائه داد و گفت: «پس از این موافقت، مؤسسه با تشکیل دو کمیته‌ی راهبری در محل معاونت علمی و فن‌آوری و یک کمیته‌ی اجرایی، بیش‌تر مسائل اجرایی پروژه را در دستور کار خود قرار داد.»

وی گفت: «ارسال دعوت‌نامه به شرکت‌های خارجی و داخلی، ازجمله اقدام‌های این کمیته‌ها محسوب می‌شود، که ضمن دریافت پیشنهادات بیش از ۸ شرکت و ارگان، این پیشنهادات در دستور کار بررسی قرار گرفته است. پس از بررسی این پیشنهادات، سرانجام دو پیشنهاد از سازمان‌های صنایع دریایی و شهید محلاتی انتخاب شدند. پس از آن، کمیته‌ی اجرایی در تاریخ ۴ آبان ۱۳۸۹ تصمیم گرفت که ساخت این شناور، به سازمان صنایع دریایی واگذار شود و همچنین، یک همکار خارجی نیز، در این طرح حضور داشته باشد.»

«نوبختی» گفت: «در مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی نیز، کارگروهی برای هدایت بهتر این طرح ایجاد شد. مؤسسه با طی دو مسیر، اقدامات اجرایی در سازمان صنایع دریایی و روند اخذ مجوزهای لازم برای اجتناب از تشریفات را پیگیری کرد و پس از نهایی شدن مشخصات توسط کمیته‌ی جرایب و سازمان صنایع دریایی، مذاکرات اصلی انجام شد. در جلسات مشترک، همکار خارجی مورد

دکتر آقامیری؛

جمهوری اسلامی ایران برای انجام تحقیقات و پژوهش‌های دریایی در سطح وسیع و آن سوی اقیانوس‌ها، نیاز به کشتی عظیم و بزرگتری در آینده خواهد داشت.

به‌زودی از طرف معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری، برخی از مقامات و مسئولین برای بازدید از فرایند ساخت کشتی و به‌منظور بررسی عملکرد صنایع دریایی شهید درویشی، رهسپار بندرعباس می‌شوند.



اقیانوس‌پیما گفت: «انشاءالله این پروژه، فتح باب خوبی در زمینه فعالیت‌های تحقیقاتی باشد و باعث پیشرفت و ارتقای فن‌آوری و کسب خیرات و برکات برای کل کشور شود.» رضایی «خاطر نشان کرد: «به دنبال درخواست مؤسسه مبنی بر راه‌اندازی یک مرکز تحقیقاتی در شهر بندرعباس و پایگاهی در خارج از محدوده شهری که بتوان فعالیت‌های تحقیقاتی را در آن انجام داد و همچنین، پیرو گفت‌وگو استاندار، ضمن استقبال استاندار هرمزگان از پیشنهاد مؤسسه، با این درخواست موافقت شد و در این زمینه توافقات اولیه با سازمان مسکن و شهرسازی هرمزگان نیز صورت پذیرفت. ساخت این شناور تحقیقاتی، قطعاً مؤسسه را در رسیدن به اهداف خود و در نهایت، به اهداف تحقیقاتی کشور نیز، کمک خواهد کرد.» رضایی گفت: «تا جایی که مقدرات استانی اجازه خواهد داد، ما نیز به جنبه‌های مختلف تکمیل این پروژه بزرگ و ملی کمک خواهیم کرد.» ■

مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی درخواست کرد تا برای سال آینده، از محل معاونت برنامه‌ریزی ریاست جمهوری، به‌منظور ادامه‌ی طرح نیمه‌تمام ساخت کشتی، اختصاص بودجه صورت گیرد.»

«مهندس حسینی»، مدیر پروژه‌ی شناور تحقیقاتی اقیانوس‌پیما در سازمان صنایع دریایی، در مورد کارهایی که تاکنون در ارتباط با پروژه‌ی ساخت شناور انجام شده است، گفت: «انعقاد قرارداد ساخت این شناور، در اردیبهشت ۱۳۹۰ با سازمان صنایع دریایی صورت گرفت و همچنین، زمان تحویل آن، موکول به اسفند سال آینده شده است. مبلغ این قرارداد، ۸ میلیارد و ۸۰۵ میلیون تومان تعیین و قرار شده است ساخت آن در صنایع دریایی شهید درویشی انجام شود.» وی در مورد مشخصات این کشتی، گفت: «طول ۵۰ متر، عرض ۱۰ متر، آب‌خور ۳/۳ متر، حداکثر سرعت ۱۵ نات، وزن سازه‌ی بدنه ۴۱۷ تن، وزن سبک ۶۷۵ تن و دارای دو موتور ۱۰۰۰ کیلووات، جنس بدنه‌ی اصلی از فولاد و جنس روسازه به منظور پایداری خوب شناور از آلومینیوم است. این شناور توان ۳۰ تا ۴۵ روز ماندگاری در دریا را دارد و علاوه بر این، می‌تواند ۱۶ محقق را در زمان عملیات حمل کند. در این کشتی، تعداد ۴ باب آزمایشگاه فیزیک، شیمی و تحقیقات دریایی مستقر خواهد شد.»

«حسینی» افزود: «طراحی این شناور در حضور ناظران پیمانکار و کارفرما و توسط یکی از پیشرفته‌ترین نرم‌افزارهای دنیا انجام شده است. هم‌اکنون، طراحی پایه به پایان رسیده است و در مرحله‌ی اخذ کلاس رده‌بندی برای صدور تأییدیه‌ی شناور قرار دارد.»

«دکتر چگینی» نیز، با بیان این نکته که قرار است در این پروژه، همزمان با ساخت شناور، آموزش نیروی انسانی و تجهیز پایگاه تحقیقاتی پشتیبانی انجام شود، گفت: «در دو زمینه آموزش نیروی انسانی و تجهیز پایگاه تحقیقاتی، تاکنون کارهای زیادی انجام شده است و از مرحله‌ی ساخت شناور جلوتر است. مؤسسه آموزش نیروها را از یک سال و نیم پیش شروع کرده است و به‌طور مرتب جلسات آموزشی را برگزار می‌کند. در ایستگاه‌های چابهار، نوشهر و بوشهر کلاس‌های آموزش علمی و همچنین، تئوری برگزار می‌شود. در زمینه تأمین تجهیزات نیز، ما تجهیزات زیادی برای ایستگاه‌ها و همچنین برای کشتی خریداری کرده‌ایم و این روند، تا رسیدن به نقطه‌ی رفع نیاز ایستگاه‌ها و کشتی، ادامه خواهد داشت.»

«مهندس رضایی»، معاون عمرانی استانداری هرمزگان نیز، در این مراسم ضمن تشکر از مسئولین به خاطر توجه و اهمیت دادن به دریا و اهتمام نسبت به ساخت کشتی

نظر، به‌طور مشترک انتخاب و گفت‌وگوهای اولیه شروع شد. اغلب همکاران در این فرایند، مسئولیت‌های خاصی بر عهده داشته‌اند.»

وی گفت: «در اوایل سال ۱۳۹۰، به محض ابلاغ برنامه‌ی پنجم توسعه، با توجه به تفویض اختیارات به دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی در ۲۴ فروردین ۱۳۹۰، قرارداد بین‌طرفین در حضور کمیته‌ی راهبری امضا شد و پیش‌پرداخت اولیه نیز، در ۴ اردیبهشت به سازمان صنایع دریایی پرداخت شد. در آن زمان با ارائه‌ی پیش‌پرداخت، قرارداد نیز اجرایی شد. امیدواریم با توجه به آغاز ساخت کشتی، عملیات برش‌کاری را نیز شروع کنیم و با زمان‌بندی ۲۲ ماهه آن را تحویل بگیریم و در اوایل سال ۱۳۹۱، کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیما را راهی آب‌های کشور کنیم.»

رئیس پروژه‌ی ساخت کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیما، موضوع عدم پیش‌بینی بعضی تجهیزات روی کشتی، قطعات یدکی، اختلاف نرخ از زمان آغاز قرارداد و زمان شروع ساخت کشتی برای خرید تجهیزات و مباحث اجرایی را از مهم‌ترین موارد بودجه‌ای این پروژه دانست و گفت: «این موارد باعث افزایش هزینه‌ی شناور خواهد شد.»

«نوبختی»، همچنین گفت: «تاکنون در کمیته‌ی اجرایی، هر ۴۵ روز یک جلسه و در مجموع ۱۳ جلسه برگزار شده است.»

وی افزود: «شناور تحقیقاتی اقیانوس‌پیما دارای ۴ دِک است؛ که دِک پایین محل استقرار خدمه و محققین، دِک وسط محل قرار گرفتن آزمایشگاه‌ها است. در دِک بالا تعدادی از افسرها و مسئولین ارشد مستقر خواهند شد و دِک آخر مربوط به فرماندهی شناور است. نگهداری این شناور، هزینه‌های سالیانه‌ای را دربردارد.»

«دکتر آقامیری» نیز، در این بخش از سخنان خود، در خصوص نگهداری از شناور، گفت: «نگهداری این شناور، قطعاً ساده نیست و نیازمند عملکرد یک گروه خاص است تا این طرح بزرگ را دنبال و اداره کنند. لازم است مراحل انتخاب نیروی انسانی و گروه نگهدارنده کشتی، از هم‌اکنون در دستور کار قرار گیرد. همچنین، باید سعی شود که برای نگهداری این کشتی و به‌منزله‌ی ادامه‌ی یک پروژه نیمه تمام، در سال آینده از دولت اخذ اعتبار شود.»

«دکتر آقامیری» ادامه داد: «به‌زودی از طرف معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری، برخی از مقامات و مسئولین برای بازدید از فرایند ساخت کشتی و به‌منظور بررسی عملکرد صنایع دریایی شهید درویشی، رهسپار بندرعباس می‌شوند. همچنین ممکن است امکانات دیگری نیز، روی این کشتی مستقر شود.»

وی در ادامه‌ی سخنان خود، از رئیس

گزارش بندر و دریا از مجمع عمومی عادی اتحادیه مالکان کشتی ایران و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران

دو هدف دو مأموریت و دو مسئولیت

تهیه و تنظیم: مسعود عباس زاده

«محمدحسین داجمر»، رییس هیأت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران، «محمدتقی روشنائی»، خزانه دار و «فریدون علی پور امینی»، بازرس اتحادیه و انجمن، معرفی داوطلبان در زمان های مقرر انجام شد. در ابتدای این جلسه، صورت های مالی و ترازنامه ی سال ۱۳۸۹ و بودجه ی سال ۱۳۹۰ به تصویب رسید و روزنامه ی اقتصاد پویا به عنوان روزنامه ی کثیرالانتشار انتخاب شد. همچنین، نشانی جدید دفتر و دبیرخانه ی اتحادیه و انجمن، برای مراجعه ی اعضا و سایر افراد و سازمان های ذی مدخل، اعلام شد.

گزارش هیأت مدیره به مجمع عمومی

بعد از تشکیل هیأت ریسه ی مجمع عمومی عادی سالیانه، «محمدحسین داجمر» به عنوان رییس هیأت مدیره، گزارش عملکرد و اقدامات سال ۱۳۸۹ را خطاب به اعضا ارائه کرد. «داجمر» با بیان این مطلب که تعداد اعضای اتحادیه و انجمن از ۹۲ عضو در ابتدای سال ۱۳۸۹، با افزوده شدن ۱۷ عضو و تعلیق عضویت ۸ شخصیت حقیقی و حقوقی، به ۱۰۱ عضو فعلی رسیده است، گفت: «اتحادیه ی مالکان کشتی ایران و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران، در حال حاضر، علاوه بر عضویت در دو شورای عالی مدیران ارشد دریایی و صنایع دریایی کشور، شامل ۴ کارگروه و شورای راهبردی حمل و نقل مجمع تشخیص مصلحت نظام، همچنین در ۱۱ کارگروه، شامل: حمل و نقل (ICC)، حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی کشور، اتاق بازرگانی استان تهران، اتاق بازرگانی ایران و روسیه، دفتر هماهنگی ارگان های دریایی

آغاز نشست مجمع عمومی

مجمع عمومی عادی سالیانه ی اتحادیه ی مالکان کشتی ایران و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران، با سخنان مقدماتی «محمد سمیعی»، دبیرکل این اتحادیه و دعوت از اعضای هیأت ریسه شامل آقایان: اختری، رییس سنی جلسه، تبریزی، نایب رییس، تقی ملا، ناظر جلسه و لاتینی، منشی جلسه، به صورت رسمی آغاز شد. در ابتدای این جلسه که با حضور ۷۶ عضو از ۹۶ عضو حقیقی و حقوقی اتحادیه و انجمن برگزار شد، اسامی داوطلبان عضویت در هیأت مدیره و نامزدهای بازرسی به این ترتیب اعلام شد:

«محمد وحید آل اسحاق» از شرکت طلایی پارسیان، «محمد رضا اشکریز» از شرکت گلف اجنسی ایران، «اسماعیل امیران» از شرکت بحرگان، «امان اله حیات داودی» از شرکت صید صنعتی صدف، «کاپیتان کشاورز»، «دکتر علی طاهری» از شرکت تاسیسات دریایی ایران، «محمد تقی روشنائی» از شرکت مارتوس ترابر، «حسین صاحبی» از شرکت خط دریابندر، «محمد رضا قائم مقامی» از شرکت خدمات ساحلی ایران، «حسین کاشانی» از شرکت دریاکوش، «محمود کیا» از شرکت کشتیرانی بنیاد، «غلامحسین گلپور» از شرکت کشتیرانی ایران و هند، «امید مرادی» از شرکت ایران ساحل پارسیان و «کتایون معینی» از شرکت کیش پارس مارین.

ضمن «عنایت اله بامری نیا» و «فریدون علیپور امینی» نیز، به عنوان داوطلبان عضویت برای بازرسی اعلام آمادگی کردند. داوطلبان، مدت ۲ دقیقه زمان برای معرفی خود و حوزه ی کاری شان در اختیار داشتند که پس از سخنرانی



سه شنبه، دوازدهم مهرماه سال جاری، تالار اجتماعات شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران واقع در برج آسمان، شاهد برگزاری مجمع مشترک اتحادیه مالکان کشتی ایران و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران بود. در این مجمع که با حضور اکثریت اعضا برگزار شد، دست اندرکاران و هیأت مدیره این دو تشکل مردم نهاد به بررسی فرصت ها و چالش های پیش رو طی سال جاری و ترسیم چشم انداز سال آینده ی خود پرداختند و علاوه بر گفت و گو پیرامون کسب موفقیت هایی از قبیل: تشکیل کلوپ پی اند آی برای ارائه ی پوشش های بیمه ای شناورهای مالکان عضو، درباره ی مشکلات منطقه ای و جهانی صنعت دریانوردی و نیز برخی نارسایی های بین سازمانی در تعامل با اقشار دریانورد، به تبادل نظر پرداختند. آن چه که در ادامه می خوانید، مشروح گزارش بندرودریا از برگزاری این مجمع می باشد که از نظر گرامی تان می گذرد:





است.»

رئیس هیأت مدیره‌ی اتحادیه و انجمن، به برگزاری منظم کلاس‌های آموزشی توسط سازمان بنادر و دریانوردی اشاره کرد و با تأکید بر عملکرد کارگروه آموزش این اتحادیه و انجمن، اظهار داشت: «از آنجایی که سازمان بنادر و دریانوردی، کارگروه منابع انسانی را از سال گذشته در اداره‌ی کل آموزش ایجاد کرده است و اکثریت اعضای کارگروه آموزش اتحادیه، در این کارگروه عضویت دارند، مسائل آموزشی، مشکلات و ضعف‌های موجود در بخش آموزش، در آن کارگروه مطرح و پیگیری می‌شود. با این وجود، تبادل نظر با اعضای اتحادیه و انجمن در ارتباط با آموزش کارکنان شناورهای کم‌تر از ۳ هزار جی‌تی، یک جلسه برگزار شد که طی آن مقرر شد که پس از دستیابی جمع‌بندی مشترک میان اعضای این کارگروه و مدیرکل آموزش سازمان بنادر و دریانوردی، نشست دیگری نیز برگزار شود.»

«داجمر» در خصوص فعالیت کارگروه گردشگری دریایی این اتحادیه و انجمن، به آغاز فعالیت این کارگروه از مهرماه سال جاری اشاره کرد و افزود: «تاکنون این کارگروه، ۷ جلسه برگزار کرده و خوش‌بختانه، به علت جذابیت موضوع کارگروه، مدیران کل سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، اعضای این کارگروه را تشکیل می‌دهند و یکی از دست‌آوردهای آن، تفاهم‌نامه‌ی همکاری سه‌جانبه‌ای است، که قرار است به امضای اعضا برسد و همچنین، همایشی در همین زمینه نیز، با مشارکت این سه ارگان برگزار شود که طی آن، پیش‌بینی‌های لازم صورت پذیرد، که به علت نداشتن زمان کافی، برگزاری آن به سال آینده موکول شده است.»

وی با بیان این مطلب که نامه‌ای خطاب به مهندس ضیغمی، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، با شرح مشکلات دریافت سوخت پس از هدفمندسازی یارانه‌ها ارسال شده است، گفت: «در این ارتباط، در خصوص تحویل سوخت به یدک‌کش‌های متردد در آب‌های ایران به قیمت ۱۵۰۰ ریال، با سازمان بنادر و دریانوردی، مکاتبه داشته‌ایم که حل این مشکل برای برخی از یدک‌کش‌ها را

(تناژ تاکسی) یا معافیت از مالیات برای مالکان شناورها برگزار شد، که در نهایت، نامه‌ای خطاب به وزارت امور اقتصادی و دارایی فراهم آمد. علاوه بر آن، جلسات مشترکی نیز، با کارگروه حقوقی و داور، به منظور تأسیس مؤسسه‌ی پی‌اند‌آی برگزار شده است. اعضای کارگروه حقوقی، داور، بیمه و امور بین‌الملل به منظور نهایی کردن توافقات بیمه‌ای، همراه با اعضای کارگروه مالی و اقتصادی، در بیش از ۱۲ جلسه با مسئولان شرکت‌های بیمه‌ی ایران و البرز حاضر شده‌اند که نظرات اتحادیه و انجمن، نزدیک به نظرات بیمه‌ی البرز در بخش‌های، ماشین‌بری و شخص ثالث بود. با این وجود، هنوز در این زمینه به توافق نهایی نرسیده‌ایم.»

رئیس هیأت مدیره‌ی اتحادیه و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران، در ادامه‌ی سخنان خود به سایر تعامل‌ها با فرماندهی دریابانی و مرزبانی ناجا اشاره کرد و در این خصوص گفت: «از آنجایی که مالکان شناورهای فعال در بندر خرمشهر، مشکلات عدیده‌ای با پاسگاه خسروآباد داشتند و به نظر می‌رسید که مسئولان، به‌طور سلیقه‌ای عمل کرده‌اند و از سوی دیگر، در رابطه با صدور دفترچه‌ی سوخت، کلیه‌ی مناطق با مسائلی روبه‌رو شده‌اند، نشست با سردار دریادار سلامی و برخی از اعضای هیأت مدیره در دفتر وی برگزار شد که به نتایج بسیار مطلوبی دست یافتیم. در همین راستا، مقرر شد که در خرمشهر نیز، نشست با مسئولان مربوطه برگزار و مسائل و مشکلات موجود در محل مرتفع شود.»

«داجمر»، با بیان این مطلب که کارگروه وجوه اداره‌شده، علاوه بر تشکیل دو جلسه در رابطه با مسائل و مشکلات اقساط معوقه در اتحادیه و انجمن، نشست‌های متعددی را با مسئولان بانک‌های عامل، کارگروه وجوه اداره‌شده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی و مدیرعامل آن برگزار کرده است، افزود: «با ارائه‌ی پیشنهاد اتحادیه و انجمن و پشتیبانی سازمان بنادر و دریانوردی، بخش‌نامه‌ی جامعی توسط بانک‌های عامل در این خصوص صادر شد. هر چند هنوز تعدادی از مالکان بهره‌بردار از وجوه، با مشکل روبه‌رو هستند، ولی تعداد کثیری از این مالکان، با توجه به بخش‌نامه‌ی یادشده، بخش اعظمی از مشکلات‌شان برطرف شده است و در نهایت، بسیاری از اعضای اتحادیه و انجمن، با بانک، قراردادهای مجددی را منعقد کرده‌اند.»

وی در خصوص عملکرد کارگروه بندری و کشتیرانی، به ضرورت تشکیل یک نشست جامع با حضور اعضا در اتحادیه و انجمن اشاره کرد و گفت: «همچنین، جلسات متعددی با مسئولان شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و ستاد دریابانی کشور برگزار شده است. هرچند، به علت ضعف حاکمیت فرهنگ دریایی در جامعه، هنوز مشکلاتی برای مالکان باقی مانده است، ولی این کارگروه به نتایج بسیار مطلوبی دست یافته

کشور، ایمنی (MSC) سازمان بنادر و دریانوردی، محیط زیست دریایی (MEPC)، گردشگری کشورهای عضو سازمان اکو در اتاق بازرگانی، کشتیرانی و دریانوردی انجمن مهندسی دریایی ایران و کارگروه مشترک تشکلهای سراسری و عالی کارگری و کارفرمایی وزارت تعاون و کار و رفاه اجتماعی نیز، عضویت دارد و در همین راستا، هیأت مدیره و اعضای ارشد دبیرخانه‌ی آن، در بیش از ۲۱۸ جلسه طی سال گذشته حضور یافته‌اند.»

وی با بیان این مطلب که این اتحادیه و انجمن، از عضویت در دبیرخانه‌ی ارگان‌های دریایی کشور، هیأت نمایندگان اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران و انجمن توسعه‌ی دریامحور نیز برخوردار است، افزود: «با توجه به این که اتحادیه و انجمن، باید مبالغی بابت مالیات مشاوران و حقوق‌گیران، به دولت پرداخت کنند، درصدد برآمده‌اند تا مبالغی مالیات از سازمان امور مالیاتی کشور دریافت کنند، که در سه ماه اول سال جاری، اقدامات لازم برای تحقق این امر، صورت پذیرفت.»

رئیس هیأت مدیره‌ی اتحادیه و انجمن، با اشاره به معاهده‌ی ۱۰۸ ژنو و اصلاحات بعدی آن در خصوص اعطای تسهیلات و روادید به کارکنان خارجی در بخش بندری و دریایی، به مذاکرات اعضای این هیأت مدیره با سرپرست اداره‌ی پلیس مهاجرت و گذرنامه‌ی ناجا اشاره و خاطر نشان کرد: «بر اساس تصمیمات گرفته‌شده‌ی هیأت مدیره، مدیران دبیرخانه‌ی اتحادیه و انجمن، نشست‌های مداومی را با مسئولان اداره‌ی پلیس مهاجرت و گذرنامه‌ی ناجا برگزار کردند، که در نهایت، فرم توافقی نامه تنظیم و به اطلاع هیأت مدیره رسید و پس از تأیید، طرفین آن را امضا کردند. بر اساس این توافق نامه در سال جاری، بیش از ۵۸ شرکت و اعضای اتحادیه و انجمن، روادیدهای کارکنان خارجی خود را از طریق دبیرخانه‌ی اتحادیه و انجمن دریافت می‌کنند.»

«داجمر»، به اقدام جهت اخذ مجوز رسمی انتشار بولتن اتحادیه و انجمن از سوی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی اشاره کرد و در زمینه‌ی فعالیت‌های درون سازمانی هیأت مدیره، از برگزاری ۶ جلسه‌ی مداوم طی ۱۲ ماه اخیر خبر داد و اظهار داشت: «در پی مکاتباتی که با فرماندهی دریابانی و مرزبانی ناجا داشتیم، ضمن ارسال نامه‌ای، اسامی اعضای اتحادیه برای هماهنگی با این فرماندهی و همکاری بیش‌تر مأموران دریابانی و مرزبانی با شناورهای آن اعلام شد و در خصوص توجیه موجودی سوخت ذخیره‌ی شناورها و تمديد یا تجدید دفترچه‌های تردد شناورها در حوزه‌ی فعالیت آنان، اطلاعاتی ارائه شد.»

وی با بیان این مطلب که در قالب کارگروه مالی و اقتصادی اتحادیه و انجمن، با توجه به مسأله‌ی مهم بیمه، همراه با اعضای کارگروه حقوقی و داور در کلیه‌ی جلسات حضور داشته‌ایم، گفت: «نشست در رابطه با اخذ مالیات بر اساس تناژ



محمدحسین داجمر؛

کاهش مراجعات به محاکم قضایی، رفع اختلافات به صورت صنفی و تخصصی، حل و فصل اموری که ماهیت قضایی پیچیده‌ای ندارند، توسعه‌ی مشارکت‌های مردمی و سهولت دسترسی به شوراها، احیای فرهنگ داوری، صلح و سازش به دور از تشریفات و مقررات آیین دادرسی و بالاخره، سرعت عمل در رسیدگی به دعاوی حقوقی و صرفه جویی در هزینه‌ها، از جمله اهداف اصلی تشکیل شورای حل اختلاف دریایی به شمار می‌آیند.

در پی خواهد داشت. همچنین، با استعلام ستاد مبارزه با قاچاق و ارائه‌ی بخش‌نامه توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، مشکل اساسی مالکان شناور در خلیج فارس و دریای عمان برطرف شد و علاوه بر آن، مذاکرات با قائم مقام این شرکت، دریافت سوخت از شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی به جای یک شرکت ارائه‌دهنده‌ی خدمات بانکرینگ که اقدام به دریافت مبالغ غیرمنطقی از شناورها می‌کرد را، در پی داشت.

«داجمر»، به حضور فعال اتحادیه و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران در شورای عالی صنایع دریایی کشور، در قالب ۸ نشست کارگروه‌های راهبردی، حفاظت محیط زیست، سازه‌های دریایی و کمیسیون‌های مربوطه اشاره کرد و افزود: «در پی اقداماتی که در این شورا به انجام رسید، نشست‌های متشکل از اعضای اتحادیه و انجمن با حضور دکتر یوسف‌نژاد، سخن‌گوی کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی در دفتر مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران برگزار شد که در نهایت، نتایج فعالیت‌های کارخانجات کشتی‌سازی در کشور، طی یک گزارش مفصل، به وی ارائه شد تا اقدامات مقتضی به عمل آید.» وی با تأکید بر تعامل همه‌جانبه‌ی اتحادیه و

انجمن با سازمان بنادر و دریانوردی در قالب برگزاری همایش ارگان‌های دریایی و حضور ۲۰ عضو این اتحادیه و انجمن در آن، خاطرنشان کرد: «آیین‌نامه‌ی ثبت شرکت‌های دریانوردی، که طی ۶ جلسه با حضور مسئولان اداره‌ی کل ثبت شرکت‌های سازمان بنادر و دریانوردی مورد بررسی قرار گرفت، در شرف آماده‌سازی است. علاوه بر آن، این اتحادیه و انجمن، طی برگزاری روز جهانی دریانوردی، تعامل با اداره‌ی کل امور دریایی، حضور در شورای عالی مدیران ارشد دریایی کشور، تحویل سوخت ۳۵۰۰ ریالی به یدک‌کش‌های در حال تردد در آب‌های ایران و تعامل با اداره‌ی کل ترانزیت، فعالیت‌های هم‌افزایی چشمگیری با سازمان بنادر و دریانوردی داشته است.»

وی در مورد تعامل این اتحادیه و انجمن با وزارت امور اقتصادی و دارایی، اظهار داشت: «در این کارگروه، کار کارشناسی، بحث معافیت مالیاتی و دریافت مالیات از تناژ (تناژ تاکسی) به پایان رسید و با تصویب هیأت‌مدیره، نامه‌ای به وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان امور مالیاتی کشور ارسال شد و نیز، مقرر شد که در این زمینه، کارگروهی برای تجدید نظر و اصلاح قانون مالیات مستقیم در این وزارتخانه تشکیل شود تا هنگام رویارویی با این موضوع، بتوان مشکل یادشده را بررسی کرد. همچنین، اتحادیه و انجمن درخواست کرد که به‌هنگام بررسی این موضوع، از اعضای اتحادیه و انجمن، دعوت به عمل آید تا بتوانند توضیحاتی را به صورت حضوری ارائه دهند. ضمناً، موضوع معافیت مالیاتی مالکان شناور، با سرپرستان اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران در میان گذاشته شد تا برای پیگیری از طریق مجلس شورای اسلامی نیز انعکاس یابد.»

رئیس هیأت‌مدیره‌ی اتحادیه و انجمن، با بیان این مطلب که تصمیمات اخذشده در خصوص فعالیت کشتی‌داری، به‌منزله‌ی یک امر اقتصادی، باید با موقعیت زمانی و مکانی مطابقت داشته باشد، تصریح کرد: «با توجه به اعطای تسهیلات اهدایی دولت‌های همسایه به مالکان شناور و در پی اجرای طرح هدفمندسازی یارانه‌ها، نامه‌ای برای ریاست جمهوری، ۸ وزارتخانه و کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی ارسال شد که بازخورد آن از طریق وزارت نفت، به وزارت امور اقتصادی و دارایی خواسته شد، تا به این موضوع توجه خاص شود. همچنین در این راستا، نامه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی که با پیشنهاد اتحادیه و انجمن اعلام هماهنگی کرده است، نیز صادر شد.»

«داجمر» به انعکاس اقدامات این اتحادیه و انجمن که منجر به کاهش تعرفه‌ی حق‌الثبت و سایر حقوق دریافتی توسط محضرهای مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی شد، اشاره کرد و گفت: «در پی این اقدام، هیأت دولت، بنا به پیشنهاد معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی

نهاد ریاست جمهوری و به استناد ماده‌ی ۶۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، مصوب ۱۳۸۰، حق‌الثبت و سایر حقوقی را که برای ثبت اسناد و مدارک کشتی باید پرداخت شود، بر روی کارنامه‌ی رسمی دولت قرار داد که دامنه‌ی آن برای شناورهای کم‌تر از ۵۰۰ جی‌تی، تا ده‌هزار و یک‌میلیون جی‌تی به بالا، بین ۳ میلیون ریال تا حداکثر ۳۰ میلیون ریال تعیین شد.»

وی همچنین، با بیان این مطلب که از طرف وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، آیین‌نامه‌ی ایمنی کار در دریا، تدوین شده توسط کارشناسان آن وزارتخانه، برای اتحادیه و انجمن ارسال شد، افزود: «موضوع در کارگروه حقوقی مورد بررسی قرار گرفت و نتایج به این وزارتخانه ارسال شد و ضمن آن، در رابطه با آیین‌نامه‌ی کار دریایی (ILO)، انجمن و اتحادیه، پیگیری‌های مستمری به عمل آورد و نظارت شرکت‌های بزرگ کشتیرانی را نیز دریافت کرد و آن‌ها را برای مدیرکل دفتر تنظیم و نظارت و کارکنان دریایی مرتبط با این وزارتخانه ارسال کرد. همچنین، در پایان سال گذشته، چند جلسه برگزار شد.»

رئیس هیأت مدیره‌ی اتحادیه و انجمن، با تأکید بر این که، منظور از ثبت اتحادیه و انجمن در وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، حضور نماینده‌ی آن در سازمان بین‌المللی دریانوردی و پذیرمان کار دریایی است، خاطرنشان کرد: «با این کار، پشتیبانی از دریانوردان در کشتی‌ها و حفظ حقوق حقه‌ی آنان مد نظر بود و این که دو مجمع، یکی شوند، از این رو، با گفت‌وگو و مکاتبه‌ی صورت گرفته با مسئولان اتاق بازرگانی و این وزارتخانه، در نهایت، موافقت شد که هر دو مجمع که دارای همان هیأت‌مدیره و بازرس هستند و مفاد اساسنامه‌ی آن‌ها نیز با هم مطابقت دارد، در یک زمان و توأم با هم برگزار شود.»

«داجمر»، از تشکیل شورای اختلاف دریایی در دبیرخانه‌ی اتحادیه و انجمن خبر داد و در این خصوص اظهار داشت: «با پیگیری‌های امید مرادی، عضو هیأت‌مدیره که مسئولیت استقرار شورای حل اختلاف دریایی را به عهده داشت، در مورخ ۲۰ مهر ۱۳۸۹، با حضور ریاست مجمع ۲۸ شورای اختلاف ویژه‌ی اصناف تهران و شمیرانات افتتاح شد. این شورا برابر بند الف ماده‌ی ۸ قانون شورای حل اختلاف، به‌منظور تسریع در رفع اختلافات فی‌مابین مالکان شناور و طرف مقابل تشکیل می‌شود، که در صورت تراضی طرفین دعوی، موضوع می‌تواند در شورا، مورد رسیدگی قرار بگیرد.»

وی، اهداف شورای حل اختلاف دریایی را، از بین بردن فرهنگ خصومت و ایجاد صلح و سازش بین افراد از راه گفت‌وگو دانست و در خصوص سایر اهداف تشکیل این شورا، تصریح کرد: «کاهش مراجعات به محاکم قضایی، رفع اختلافات به صورت صنفی و تخصصی، حل و فصل اموری که ماهیت قضایی پیچیده‌ای ندارند، توسعه‌ی مشارکت‌های مردمی و سهولت دسترسی به



رئیس هیأت مدیره اتحادیه و انجمن؛

در پی تحریم شرکت‌های بیمه‌ای جهانی علیه کشتی‌ها و کشتیرانی‌های ایرانی و عدم پوشش بیمه‌ای آن‌ها، این اتحادیه و انجمن، به صورت ضربتی و با توافق مسئولان شرکت بیمه‌ی مرکزی ایران که منجر به تهیه‌ی تفاهم‌نامه‌ی فی‌مابین شد، اقدام به تأسیس کلوپ پی‌اند‌آی کرد تا بتواند در این راستا، گامی بنیادی برای راه‌اندازی بیمه‌ی پی‌اند‌آی در کشور و منطقه بردارد.

گزارش بازرس اتحادیه و انجمن

«فریدون علی‌پور امینی»، بازرس اتحادیه و انجمن، طی گزارش کوتاهی، ضمن تأیید صورت‌های مالی ارائه‌شده، گزارش دبیر اتحادیه و انجمن و برآورد بودجه‌ی سال ۱۳۹۰ را قابل قبول تشخیص داد.

وی، ضمن تقدیر از فعالیت‌های گسترده و بنیادی دبیر و همکاران اتحادیه و انجمن، گفت: «با توجه به کسری ۲۶۴ میلیون ریالی بودجه‌ی سال آینده که با در نظر گرفتن حداقل هزینه‌ها لحاظ شده است، حق عضویت مصوب، تکافوی هزینه‌های آینده برای اجرای برنامه‌های اتحادیه و انجمن را نمی‌کند».

انتخاب هیأت مدیره و بازرس اتحادیه و انجمن

در پایان این نشست، آقایان: «محمدحسین داجمر»، «مهندس محمد سوری»، «دکتر علی طاهری»، «دکتر غلامحسین گل‌پرور»، «امید مرادی»، «محمد رضا قائم‌مقامی» و «اسماعیل امیران»، به عنوان اعضای اصلی هیأت مدیره اتحادیه و انجمن و آقایان: «محمدتقی روشنائی» و «محمد رضا اشکریز»، به عنوان اعضای علی‌البدل آن انتخاب شدند.

ضمناً آقایان «فریدون علیپور امینی»، به عنوان عضو اصلی بازرسی و «عنایت‌اله بامری‌نیا» به عنوان عضو علی‌البدل در این مجمع برگزیده شدند. ■

داشت: «مبالغ دریافت‌شده بابت اخذ روادید، ۸۳ میلیون و ۹۹۵ هزار ریال بوده و مبلغ ۲۰۸ میلیون و ۵۹۳ هزار و ۲۰۳ ریال از محل سپرده‌ها و سایر درآمدها دریافت شده است.»

«روشنائی»، مجموع منابع مالی را بالغ بر ۹۷۹ میلیون و ۷۸۸ هزار و ۲۰۳ ریال برآورد و خاطرنشان کرد: «مجموع مصارف اتحادیه، یک‌میلیارد و ۳ میلیون و ۹۶۶ هزار و ۱۵۱ ریال بوده که با عنایت به مجموع منابع و مصارف انجام‌شده، مبلغ کسری منابع از مصارف در سال مورد گزارش، یعنی ۱۳۸۹، به ۲۴ میلیون و ۱۷۷ هزار و ۹۴۸ ریال بالغ شده است.»

وی ضمن ارائه‌ی گزارشات بودجه، با اشاره به پیش‌بینی مبالغ مصارف، تصریح کرد: «با توجه به حجم و عملکرد جاری، برنامه‌ی آتی و سیاست اتحادیه و انجمن در خصوص هرچه بیشتر تقویت دامن‌های نفوذ و همکاری در سایر مراکز و اطلاع‌رسانی به اعضای اتحادیه و انجمن، باعث می‌شود که مصارفی از قبیل: چاپ مطبوعات، آگهی و برگزاری جلسات مختلف، از جمله دعوت متقابل از سازمان‌ها، نهادها و جلسات کارگروه‌ها، مبالغی بیش‌تری در سال‌های آتی به این امر اختصاص داده شود.»

خزانه‌دار اتحادیه و انجمن، مصارف سال جاری را بالغ بر یک‌میلیارد و ۲۶۲ میلیون ریال پیش‌بینی کرد و گفت: «بر اساس برنامه‌ریزی جلب و جذب اعضای بیش‌تر در این تشکل و با در نظر گرفتن تعداد اعضای قبلی و احتمال جذب ۱۲ عضو جدید در سال ۱۳۹۰، مبالغ حاصل از پرداخت حق ورودیه، حق عضویت و سایر منابع ناشی از سپرده‌گذاری و هبه‌ی اعضا، جمعاً بالغ بر ۹۳۸ میلیون ریال پیش‌بینی شده است.»

«روشنائی» با بیان این مطلب که بر اساس برنامه‌ریزی و نحوه‌ی اجرای اخذ روادید پلیس مهاجرت، پیش‌بینی می‌شود که در سال جاری، جمعاً ۱۲۰ میلیون ریال منابع کسب شود، افزود: «با عنایت به وضعیت منابع حاصل‌شده و مخارج مصرفی، لزوم تجدیدنظر در ماهیت منابع، از جمله تجدید نظر در مبالغ حق عضویت و سایر موارد مرتبط، ضروری به نظر می‌رسد و علاوه بر آن، با توجه به تشکیل کلاس‌های آموزشی، پیش‌بینی می‌شود که مبلغ ۶۰ میلیون ریال درآمد در سال جاری از این محل حاصل شود.»

وی در پایان سخنان خود، در ارتباط با پیش‌بینی منابع مربوطه، یادآور شد: «این مبالغ به حدود یک میلیارد و ۱۱۸ میلیون ریال خواهد رسید که در این خصوص، کسری ما بالغ بر ۱۴۴ میلیون ریال است. در ضمن، یادآوری می‌شود که تا پایان سال جاری، مبلغ ۱۰ میلیارد و ۹۰۰ میلیون ریال به عنوان سرمایه‌گذاری در حساب‌ها، با خرید گواهی سپرده‌ی عام از بانک تجارت نگهداری خواهد شد، که امیدواریم با همت و پرداخت وجوه نقدشده‌ی سایر اعضا، امکان خرید مکان مناسب برای اتحادیه و انجمن فراهم شود.»

شوراها، احیای فرهنگ داوری، صلح و سازش به‌دور از تشریفات و مقررات آیین دادرسی و بالاخره، سرعت عمل در رسیدگی به دعاوی حقوقی و صرفه‌جویی در هزینه‌ها، از جمله اهداف اصلی تشکیل شورای حل اختلاف دریایی به شمار می‌آیند.»

رئیس هیأت مدیره‌ی اتحادیه و انجمن با تأکید بر تأسیس مؤسسه‌ی بیمه‌ی متقابل کیش، در پایان سخنان خود چنین گفت: «در پی تحریم شرکت‌های بیمه‌ی جهانی علیه کشتی‌ها و کشتیرانی‌های ایرانی و عدم پوشش بیمه‌ای آن‌ها، این اتحادیه و انجمن، به صورت ضربتی و با توافق مسئولان شرکت بیمه‌ی مرکزی ایران که منجر به تهیه‌ی تفاهم‌نامه‌ی فی‌مابین شد، اقدام به تأسیس کلوپ پی‌اند‌آی کرد تا بتواند در این راستا، گامی بنیادی برای راه‌اندازی بیمه‌ی پی‌اند‌آی در کشور و منطقه بردارد. از این رو، هیأت مؤسس آن تشکیل و در پی ارائه‌ی مدارک مورد نیاز به بیمه‌ی مرکزی ایران، مجمع مؤسس آن نیز با حضور نماینده‌ی این بیمه برگزار شد. این مؤسسه در منطقه‌ی آزاد کیش به ثبت رسید تاکنون ۵ جلسه‌ی هیأت مدیره‌ی آن برگزار شده که و تصمیمات اساسی برای انسجام و فعال شدن آن صورت پذیرفته است.»

افزایش ۲۰ درصدی منابع و ۴۷ درصدی مصارف

«در سال ۱۳۸۹، منابع اتحادیه و انجمن، نسبت به سال قبل از آن، حدود ۲۰ درصد افزایش داشته، ولی مصارف آن، با حدود ۴۷ درصد افزایش روبه‌رو بوده است.»

«محمدتقی روشنائی»، خزانه‌دار اتحادیه و انجمن، با بیان این مطلب، ضمن ارائه‌ی گزارش صورت‌های مالی و بودجه‌ی سال ۱۳۸۹ و دوره‌ی ۵ ماهه‌ی منتهی به ۳۱ مردادماه سال جاری، گفت: «گزارش صورت‌های مالی، با عنایت به بند ۲ ماده‌ی ۱۰ و ماده‌ی ۳۵ اساس‌نامه‌ی اتحادیه و بند ۸ ماده‌ی ۱ اساس‌نامه‌ی انجمن، توسط مدیر مالی تهیه شده و ضمن تأیید دبیر کل، مورد بررسی خزانه‌دار قرار گرفته است و در نهایت، برای بررسی و کنترل نهایی، وفق مفاد اساس‌نامه، گزارشات به بازرس اتحادیه و انجمن تقدیم شد که مورد تأیید مشارالیه قرار گرفت.»

وی با بیان این مطلب که با تجهیز نسبی اتحادیه و انجمن، دارایی‌های خریداری‌شده، نسبت به دوره‌ی قبل افزایش داشته است، افزود: «مبالغ حساب‌های پرداختی، عمدتاً مربوط به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، بابت قرض‌الحسنه‌ی واگذاری از بدو تأسیس اتحادیه و انجمن و مبالغ عمده‌ی دیگر خرج کرد و اجرای محل مربوط به شرکت خدمات دریایی و مهندسی بوده است.»

خزانه‌دار اتحادیه و انجمن، جمع مبالغ واریزی اعضای اتحادیه و انجمن بابت ورودیه را ۱۸۷ میلیون و ۵۰۰ هزار ریال و جمع حق عضویت را ۴۹۹ میلیون و ۷۰۰ هزار ریال برآورد کرد و اظهار

باحضور مدیران فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی در بندر انزلی برگزار شد

آموزش تخصصی کاربردی مدیریت دانش و انتقال تجربیات

تهیه و تنظیم: ابراهیم زارع

متعهد، باعث پیشرفت و تعالی کشور می‌شود. سرپرست معاونت فنی و مهندسی، همچنین با اعلام این‌که سمینار مدیریت دانش و انتقال تجربیات طرح و توسعه بندرانزلی، در حوزه مهندسی عمران این سازمان برگزار می‌شود، از برگزاری دوره‌های آموزشی مشابه توسط اداره کل مهندسی سواحل و بندارو همچنین، اداره کل تأمین و نگهداری تجهیزات و برپایی کلاس‌های آموزشی توسط بنادر شمال و جنوب کشور خبر داد.

دو ویژگی اقتصادی طرح توسعه بندر انزلی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به مزیت طرح توسعه بندر انزلی به عنوان بندر آموزشی سمینار فنی و مهندسی و با بیان این‌که پروژه‌های احداث دایک‌ها و موج‌شکن‌های بندر انزلی، تعطیلی ۷۰ روزه این بندر را به کم‌تر از ۷ روز در سال کاهش داده است، در تشریح ویژگی‌های این طرح گفت: «با توجه به طراحی مناسب مشاور و اجرای مطلوب طرح توسعه بندر انزلی توسط پیمانکار، این بندر از اسفند ماه سال گذشته، به لای‌روبی نیاز نداشته است.»

«فرهاد منتصر کوهساری»، در ادامه با اعلام این‌که این بندر تا پیش از اجرای طرح توسعه، دست کم طی ۶ ماه اول سال و به خصوص بعد از هر توفان و سیل، به ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار متر مکعب لای‌روبی نیاز داشته، نتیجه‌گیری کرد: «چنانچه هزینه‌ی هر متر مکعب را حداقل ۷ دلار یا ۷۰ هزار تومان در نظر بگیریم، در پایان نیم سال، حدود ۳ و نیم میلیارد تومان صرفه‌جویی صورت گرفته که با محاسبه‌ی آن برای ده سال، عدم نیاز به لای‌روبی، به مبلغ قابل توجهی تبدیل می‌شود.»

این مقام مسئول در بندر انزلی، همچنین بیان ویژگی دوم اصلاح موج‌شکن بندر، افزود: «طراحی مناسب دهانه‌ی بندر، باعث شده تا هم بهترین خروجی برای تخلیه رسوب فراهم شود و هم این‌که انزلی، بندری ایمن باشد.» «کوهساری» در بخش دیگری از سخنان خود در این سمینار، با اشاره به ضرورت‌های توسعه‌ی جدید در بنادر شمالی ایران و با اعلام این‌که

بنابر اعلام اداره کل مهندسی عمران سازمان بنادر تا سال ۱۹۹۰ میلادی که مدیران عالی سازمان‌ها بحث درباره‌ی مدیریت دانش را آغاز کردند، موضوعی به این نام وجود نداشت. به همان اندازه که زیربنای اقتصاد صنعتی، از حالت وابستگی به منابع طبیعی، به سوی اتکا به سرمایه‌های فکری تغییر حالت پیدا می‌کرد، مدیران نیز ناگزیر از آن بودند تا به بررسی دانش زیربنایی کسب و کار خود و چگونگی استفاده از آن بپردازند.

بر اساس اعلام این اداره کل، در همین زمان، افزایش شبکه‌های کامپیوتری امکان طبقه‌بندی، ذخیره‌سازی و استفاده‌ی برابر افراد از انواع مهم دانش را به طرز آسان‌تر و ارزان‌تر از گذشته امکان‌پذیر ساخت. اداره کل مهندسی عمران با این پیش‌درآمد، در خصوص سمینار انزلی اعلام کرد: با توجه به نقش راهبردی مدیریت دانش در آینده‌ی هریک از سازمان‌ها بر اساس لزوم رویکردهای نوین مدیران و مسئولان به مدیریت دانش در کشور، در این سمینار سعی شده است تجربیات طرح توسعه‌ی بندر انزلی از جنبه‌های مختلف بررسی و متعاقب آن، سه دوره‌ی تخصصی کاربردی در راستای مدیریت دانش و انتقال تجربیات نیز، برگزار شود.

اهداف معاونت فنی و مهندسی در برگزاری آموزش‌های علمی - کاربردی

سرپرست سابق معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی، در مراسم آغاز به کار سمینار آموزشی - کاربردی با رویکرد مدیریت دانش و انتقال تجربیات، با بیان این‌که نیروی انسانی، مهم‌ترین سرمایه و عامل اصلی و مؤثر به‌منظور دستیابی به اهداف سازمان و اجرای پروژه‌ها قلمداد می‌شود، بر ضرورت آموزش منابع انسانی در سطوح مختلف مدیریتی و کارشناسی تأکید کرد.

«رمضان عرب سالاری»، با اشاره به سمینار سه‌روزه فنی و مهندسی در بندرانزلی، گفت: «برگزاری چنین نشست‌هایی در سطوح مدیریتی و کارشناسی و با رویکرد علمی و کاربردی، نتایج مثبتی به همراه خواهد داشت که ضمن ارتقای دانش نیروی انسانی آگاه و

سمینار سه‌روزه‌ی مدیریت دانش و انتقال تجربیات با رویکرد آموزشی - کاربردی در بندر انزلی برگزار شد و شرکت‌کنندگان این گردهم‌آیی، علاوه بر حضور در کارگاه آموزشی طرح توسعه‌ی دریایی بندر انزلی، با مباحث آموزشی پیرامون «روش‌های تأمین مالی پروژه‌ها»، «تغییر در حین ساخت به روش مهندسی ارزش» و «انتخاب نوع قرارداد در طرح‌های عمرانی» نیز آشنا شدند.





مهندس کبریایی؛

با توجه به بخش نامه‌ی اخیر دولت در رابطه با مهندسی ارزش مبنی بر اجرای مهندسی ارزش در پروژه‌های بالای ۱۰ میلیارد تومان، پیشنهاد و توصیه می‌شود که بنادر کشور، رأساً فرآیند مهندسی ارزش را در بعضی از پروژه‌ها به انجام برسانند و نتیجه‌ی آن‌ها را به سازمان مرکزی منعکس کنند.

عمرانی و قرارداد با بخش خصوصی پرداخته می‌شود.

تأسیس انجمن مهندسان سواحل، به‌زودی صورت می‌پذیرد

«علیرضا کبریایی»، معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر، با اعلام این‌که نگاه به آموزش و انتقال تجربیات علمی باید تغییر کند، برگزاری

دیگر از بخش‌های این سمینار آموزشی را تشکیل می‌دهد.

وی در این باره توضیح داد: «از سنوات گذشته، مهندسی ارزش در حوزه‌ی مهندسی عمران سازمان بنادر به کار گرفته شده و در این مدت، اقدامات مناسبی هم صورت گرفته است.»

بنا بر اعلام مدیر کل مهندسی عمران، ایجاد سایت مهندسی ارزش، برگزاری سمینار مهندسی ارزش با مشارکت دانشگاهیان و دانشجویان فنی، برگزاری دوره‌های آموزشی کوتاه مدت مهندسی ارزش در بنادر و انتشار فصل نامه مهندس ارزش، از جمله‌ی این اقدامات محسوب می‌شود.

«فتحی»، مهندسی ارزش در حین ساخت را یکی از مباحث دوره‌ی آموزشی بندر انزلی دانست و از تشکیل کار گروه مهندسی ارزش در این سمینار با هدف احصای مهندسی ارزش تعدادی از پروژه‌های در حال اجرای سازمان بنادر در این کار گروه خبر داد.

این مدیر کل، همچنین در بخش دیگری از سخنان خود، تامین منابع مالی پروژه‌ها را به عنوان یکی از مباحث مهم این سمینار دانست و در این باره اظهار داشت: «با توجه به چشم‌انداز توسعه‌ی ظرفیت بنادر در برنامه و توسعه‌ی زیرساخت‌ها، بدیهی است که منابع سازمان بنادر در بخش سرمایه‌ای، تکاپوی این طرح‌ها را نداشته باشد.» وی در ادامه نتیجه‌گیری کرد: «در بخش آموزش تامین مالی پروژه‌ها، به رویکرد بهره‌گیری از پیشنهادی نوین تامین منابع پرداخته می‌شود.

به گفته‌ی فتحی آشنایی با انواع قراردادهای مبحث پایانی سمینار آموزشی طرح توسعه انزلی است که به انواع تکنولوژی‌های قراردادی، انتخاب نوع قرارداد در طرح‌های

بنادر کشورهای حاشیه‌ی خزر با تعریف دو کریدور شمال- جنوب و شرق- غرب، برنامه‌ی توسعه‌ای تازه‌ای را تدارک دیده‌اند، اظهار داشت: «با احتساب ۱۱ پست اسکله و بیش از ۵ میلیون تن ظرفیت در بندر انزلی، ۹ پست و ۵ میلیون تن ظرفیت در بندر نوشهر، ۹ پست اسکله و ۵ میلیون تن ظرفیت در بندر امیرآباد و یک میلیون تن ظرفیت در بندر فریدونکنار، در مجموع ۱۶ میلیون تن ظرفیت در بنادر شمال ایران وجود دارد که در مقایسه با ۳۵ میلیون تن ظرفیت عملیاتی در بنادر همسایه خزر، برنامه توسعه‌ای در بنادر ایرانی این دریا، اجتناب‌ناپذیر است.»

مدیرکل بنادر گیلان، اضافه کرد: «این درحالی است که جمهوری آذربایجان با انجام مطالعه به روی کریدور تراسیکا، ساخت یک بندر بزرگ در ۷۵ کیلومتری شهر باکو را آغاز کرده است. همچنین، بندر مآخاچ کالا و اولیا در روسیه، بندر آکتائو در قزاقستان و بندر ترکمن باشی نیز، دارای طرح توسعه و تجهیز بنادر خود هستند.» به گفته‌ی کوهساری، پشتیبانی حمل کالاهای کریدور تراسیکا، اعم از کالاهای عمومی، ترانزیتی و مواد سوختی و استفاده از بازارهای شمال- جنوب، نیازمند توسعه زیرساخت‌ها در بنادر انزلی، امیرآباد و آستارا است.

وی تأکید کرد: «توسعه‌ی زیر ساخت‌ها باید همه‌جانبه و بر پایه‌ی زنجیره‌ی حمل و نقل صورت بگیرد.»

تشریح مباحث سمینار مدیریت دانش و انتقال تجربیات

مدیرکل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی، در اولین روز نشست سه روزه‌ی سمینار آموزش - کاربردی فنی و مهندسی این سازمان، با تأکید بر این‌که رویکرد مدیریت دانش و انتقال تجربیات در چارچوب سال جهاد اقتصادی و با هدف سرعت بخشیدن به طرح‌ها و بهینه کردن برنامه‌ها، پیشنهاد و عملیاتی شده، در تشریح برنامه‌های این سمینار گفت: «همایش آموزش - کاربردی معاونان فنی و مهندس در بندرانزلی بر اساس نیاز سنجی بنادر و با توجه به ویژگی‌های طرح توسعه بندرانزلی به لحاظ طراحی، مطالعاتی، مهندسی ارزش و استفاده از الگوهای فیزیکی و ناوبری این طرح برگزار می‌شود.»

«علی فتحی» با اعلام این‌که طرح توسعه‌ی بندرانزلی در نوع خود بی نظیر است، اضافه کرد: «کاربری‌ها و تکنولوژی‌های به کار رفته در این پروژه، از جمله فن‌آوری ایکس بلاک (X BLOC) برای اولین بار در سطح کشور استفاده شده است که با بومی‌سازی و انتقال این تکنولوژی، اقدام موثری در طراحی و اجرای پروژه‌های مهندسی بندری صورت می‌گیرد.»

به گفته‌ی «فتحی»، مهندسی ارزش، یکی





مهندس فتحی؛

از سنوات گذشته، مهندسی ارزش در حوزه مهندسی عمران سازمان بنادر به کار گرفته شده و در این مدت، اقدامات مناسبی هم صورت گرفته است.

دوره‌های آموزشی - کاربردی در حوزه فنی و مهندسی را نوعی سرمایه‌گذاری در این بخش ارزیابی کرد.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی که در جمع مدیران و کارشناسان حاضر در سمینار مدیریت دانش و انتقال تجربیات طرح توسعه بندرانزلی سخن می‌گفت، آموزش را در ارتقای دانش و انتقال تجارب فکری حایز اهمیت دانست و از انجام مناقصه‌ی پروژه‌ی مانیتورینگ سواحل شمالی در ۳ استان گیلان، مازندران و گلستان و آغاز عملیات اجرایی این پروژه در آینده‌ی نزدیک خبر داد.

«مهندس کبریایی» با بیان این‌که بازنگری طرح جامع بنادر بازرگانی کشور در دستور کار اداره‌ی کل مهندسی سواحل و بنادر قرار دارد، به تشکیل کارگروهی در سازمان مرکزی و بنادر در این زمینه اشاره کرد.

وی همچنین به انجام و برگزاری آموزش بازدیدهای دوره‌ای مجوزهای سازمان از دیدگاه بندری، دریایی و فنی و مهندسی اشاره کرد و از دریافت مجوز برگزاری دهمین دوره‌ی همایش بین‌المللی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی از هیأت دولت خبر داد.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر، در بخش دیگری از سخنان خود، به تأسیس انجمن مهندسان سواحل در آینده‌ی نزدیک اشاره کرد و با اعلام این‌که بازنگری آیین‌نامه‌ی صادرات دریایی انجام شده است، گفت: «در ارتباط با این آیین‌نامه، در حال حاضر منتظر تصویب و ابلاغ معاونت هستیم».

وی همچنین پیشنهاد کرد که: «طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی که توسط سازمان بنادر و دریانوردی تهیه شده و به تصویب شورای عالی معماری و شهرسازی کشور نیز رسیده است، در یکی از استان‌ها اجرا شود».

«کبریایی» در ادامه، پیشنهادی در مورد مهندسی ارزش ارائه کرد و اظهار داشت: «با توجه به بخش‌نامه‌ی اخیر دولت در رابطه با مهندسی ارزش مبنی بر اجرای مهندسی ارزش در پروژه‌های بالای ۱۰ میلیارد تومان، پیشنهاد و توصیه می‌شود که بنادر کشور، رأساً فرایند مهندسی ارزش را در بعضی از پروژه‌ها به انجام برسانند و نتیجه‌ی آن‌ها را به سازمان مرکزی منعکس کنند».

ویژگی‌های طرح احداث موج شکن‌های چند منظوره مردمی

مجری طرح ساخت موج شکن‌های چند منظوره در بنادر جنوب، به عنوان یکی از

سخنرانان روز نخست همایش علمی و آموزشی فنی و مهندسی در بندرانزلی، با بیان این‌که پروژه‌ی احداث موج‌شکن‌های بنادر کوچک، براساس نیاز فوری و حیاتی مردم ساحل‌نشین و در پی سفرهای استانی رییس‌جمهوری، توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام می‌شود، یکی از ویژگی‌های شاخص این طرح را مردمی بودن آن دانست که با اهداف توسعه‌ی سواحل و رونق کسب و کار مردم پا گرفته است.

«محمد متولیان»، طول ۲۸۰۰ کیلومتری کارگاه این پروژه در سواحل خلیج فارس را یکی دیگر از ویژگی‌های طرح احداث موج‌شکن‌های کوچک دانست و گفت: «از غربی‌ترین نقطه در مرز پاکستان (گودار) تا شرقی‌ترین منطقه، مطالعه و احداث موج‌شکن‌ها، با در نظر گرفتن تفاوت مشخصات جغرافیایی و فنی آن‌ها در حال انجام است».

به گفته‌ی این کارشناس حوزه‌ی فنی و مهندسی، باتوجه به ویژگی‌های این موج شکن‌ها در مناطق ساحلی جنوب کشور، برای تعیین نقاط احداث موج‌شکن‌ها، شاخص‌های صدور مجوز ساخت نیز، توسط اداره‌ی کل مهندسی سواحل و بنادر تغییر کرده است.

«متولیان» با بیان این‌که در مرحله‌ی اول اجرای طرح ساخت موج‌شکن‌های چندمنظوره، تنها ساخت موج‌شکن در قرارداد با پیمانکار مطرح است، از تکمیل موضوع قراردادها با انجام لایروبی و ایجاد جاده‌های دسترسی خبر داد.

مجری طرح ساخت موج‌شکن‌های چند منظوره همچنین خاطرنشان کرد: «این پروژه در مراحل بعدی، از موج‌شکن‌های چندمنظوره‌ی کوچک، به بنادر کوچک و بنادر تجاری صیادی تغییر ماهیت خواهد داد».

به گفته‌ی «متولیان»، قرارداد مستند سازی جغرافیایی، یکی دیگر از اقدامات ویژه این طرح است که براساس آن، پیمانکاران مربوطه باید مجموعه‌ای مستند به عنوان سند علمی، مدیریتی و اجرایی قابل بهره‌برداری را ارائه کنند.

بنابر اعلام مجری طرح موج‌شکن‌ها، سراسر سواحل جنوب، در هر محدوده‌ی ۱۰ کیلومتری، برای بررسی احداث یک بندر کوچک چندمنظوره پیمایش شده و وضعیت هر منطقه، هم به لحاظ شرایط ساحلی و هم از نظر ویژگی پشتیبانی احداث، مورد بررسی قرار گرفته است.

«متولیان» همچنین، با بیان این‌که در کنار درخواست‌های مردمی، شاخص‌های دیگری چون مسائل پدافندی و عمران و آبادانی مناطق محروم نیز در این پروژه مدنظر بوده است، از پیشنهاد ۱۱۰ نقطه برای احداث موج شکن توسط پیمانکاران و تأیید ۹۰ نقطه توسط اداره‌ی کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد. ■





● کارشناسان، فعالیت در زمینه اجرای برنامه‌های ایمنی در بنادر را شامل اقدامات پیشگیرانه و اقدامات مقابله‌ای می‌دانند. کارگروه ایمنی، تاکنون در این زمینه چه برنامه‌هایی را به اجرا گذاشته است؟

با توجه به این که بنادر، از گلوگاه‌های مهم اقتصادی کشور به شمار می‌روند، توجه به مبحث ایمنی در بنادر از اولویت بالایی برخوردار است. به عبارت دیگر، رعایت اصول ایمنی، یکی از اساسی‌ترین الزام‌های مرتبط با عملیات بندری و دریایی است. بنابراین، سازوکارهای مرتبط با ایمنی در یک بندر، باید به گونه‌ای طراحی شود که روح و فرهنگ ایمنی در تمامی مراحل عملیات بندری نهادینه شود. با توجه به مدرنیزه شدن بنادر و استقرار تفکر پیاده‌سازی مدیریت سیستماتیک در مجموعه‌ی بنادر کشور، ایمنی نیز به عنوان یکی از شاخص‌های بهره‌وری در سیستم، فرآیند و کلیه فعالیت‌های بندری جریان یافته و در سال‌های اخیر، پیشرفت قابل‌ملاحظه‌ای نیز داشته است. با این رویکرد و بر مبنای تفکرات نوین، اقدامات شایسته‌ای در سال‌های اخیر در سازمان بنادر و دریانوردی انجام پذیرفته که منجر به به تغییر نگرش



در گفت‌وگو با «بندر و دریا» پیامدهای عدم رعایت استانداردهای ایمنی بررسی شد

الزامات پوشش خلأهای ایمنی در بندر

در دنیای امروز، «تأثیر جهانی شدن اقتصاد» و «گسترش روزافزون فن‌آوری اطلاعات»، به عنوان دو فاکتور اصلی اثرگذار در کاهش هزینه‌ها و افزایش تجارت بین‌المللی مورد تأکید است. نقش بنادر به عنوان یکی از حلقه‌های رابط زنجیره‌ی تأمین کالا و خدمات (Supply Chain Management)، چنان حیاتی است که رشد و توسعه‌ی سایر بخش‌های وابسته به حمل‌ونقل در یایی به نحوه‌ی فعالیت آن‌ها بستگی دارد. این موضوع به دلیل نقش اقتصادی بنادر در جلب سرمایه‌های خارجی، کسب درآمدهای ارزی و ریالی، افزایش توان رقابتی شرکت‌های تولیدی کشور به واسطه‌ی کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، اشتغال‌زایی و کمک به توسعه‌ی منطقه‌ای و ملی اهمیت‌ی دوچندان پیدا می‌کند. از این رو، رقابت فشرده‌ای بین بنادر برای جذب شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کالا با در نظر گرفتن سه عامل اصلی و مهم حداقل زمان، حداقل هزینه و حداکثر سطح ایمنی در جریان است.

بدون تردید، دو عامل حداقل زمان و هزینه، تنها در صورتی مزیت و ملاک عمل خواهند بود که توأم با ایمنی باشند؛ چراکه عدم رعایت مقررات و استانداردهای ایمنی و وقوع حوادث، علاوه بر افزایش هزینه‌ی تمام‌شده و افت کیفیت خدمات و کاهش بهره‌وری، منجر به آسیب‌های جسمی، روانی و اجتماعی خواهد شد و ضمن در پی داشتن پیامدهای ناگوار، اقتصاد ملی کشور را نیز، به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد.

بر این مبنای سازمان بنادر و دریانوردی در راستای اجرای وظایف حاکمیتی و ذاتی خود در جهت ارتقای سطح ایمنی بنادر و صیانت از اموال صاحبان کالا و نیروهای شاغل در بنادر، به عنوان سرمایه‌های ملی کشور، برنامه‌های متعددی را طرح‌ریزی و اجرا کرده است. «جلیل اسلامی»، مدیر کل امور بندری این سازمان، در تشریح ضرورت‌های رعایت استانداردهای ایمنی در بندر، ضمن بیان این مقدمه و تأکید بر مقدم بودن عامل حداکثری ایمنی بر فاکتورهای حداقلی هزینه و زمان، به پرسش‌های دیگر «بندر و دریا» نیز پاسخ داد که آن را پیش‌رو دارید:



سازوکارهای مرتبط با ایمنی در یک بندر، باید به گونه ای طراحی شود که روح و فرهنگ ایمنی در تمامی مراحل عملیات بندری نهادینه شود.

ترافیک در بنادر بزرگ از جمله بندر شهید رجایی است که هم در محوطه ی بندری و هم در راه های مواصلاتی به بندر، زمینه های وقوع حوادث را فراهم می آورد. در این خصوص چه تدابیر پیشگیرانه ای اندیشیده شده است؟

یکی از نیازهای جدی بنادر، با توجه به تردد وسایط نقلیه ی سنگین و میزان بالای تناژ کالاهای تخلیه و بارگیری شده، سامان دهی وضعیت ترافیکی در محوطه های بندری و راه های دسترسی خارج از محوطه های بندری است. بر این اساس، سامان دهی امور مرتبط با حمل و نقل و ایمنی مسایل ترافیکی، به شکل جدی در دستور این اداره ی کل قرار گرفته است. از این رو، بازسازی، تهیه و نصب علائم ترافیکی، اصلاح هندسی معابر و راه ها، ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیکی میان رانندگان و وسائط نقلیه و... مورد نظر قرار دارد.

• کنوانسیون کانتینر ایمن (CSC) ناظر بر چه مفهومی است و پورت اپراتورها در این زمینه و به ویژه در زمینه ی آموزش ایمنی کالاهای خطرناک، چه اقداماتی انجام

• طبق نتایج حاصل از نشست بررسی سوانح، کارگروه سامان دهی، بر پایه ی چه اولویت ها و معیارهایی عمل می کند و اولویت بر اساس «ریسک تکرار»، در کدام یک از بنادر کشور قابلیت اجرایی دارد؟

در خصوص اهداف برگزاری اولین نشست کارگروه سامان دهی حوادث بندری، می توان گفت که «یکسان سازی کلیه ی فعالیت ها و اقدامات بنادر از حیث نحوه ی گزارش گیری و گزارش دهی حوادث بندری» و «انجام صحیح فرایند تحقیق و بررسی حوادث»، از جمله اهداف این کارگروه قلمداد می شود.

در راستای اقدامات بعدی این کارگروه، می توان به تعیین اعضای کمیته ی سوانح بندری از بین شرکت کنندگان، اصلاح نحوه ی گزارش گیری و گزارش دهی حوادث و کاهش ۱۰ درصدی میزان حوادث در کلیه ی بنادر کشور در سال آینده اشاره کرد.

• یکی از مباحث بسیار مهم در حوزه ی ایمنی بندری، چالش حاصل از بروز پدیده ی

اساسی در اتحاد جامعه بندری در خصوص مسائل مرتبط با ایمنی شده است. با این دیدگاه، کارگروهی متشکل از مدیران و کارشناسان فعال در زمینه ی ایمنی امور بندری، در سازمان و در کلیه ی بنادر کشور تشکیل یافته و به عنوان اولین گام، ضمن هدفمند کردن موضوعات مرتبط با HSE در بنادر، نسبت به اجرایی کردن اهداف و برنامه های عملیاتی تأکید شده است. در همین راستا به عنوان اولین موضوع، به سامان دهی وضعیت و نحوه ی گزارش گیری و گزارش دهی حوادث بندری پرداخته شد و با برگزاری یک دوره ی آموزش تخصصی، بررسی نحوه ی بروز حوادث در محوطه های بندری، سامان دهی و ارتقای وضعیت این مهم، در دستور کار قرار گرفته است. در گام بعدی اجرای برنامه های عملیاتی، در نظر است این موضوع در شرکت های خصوصی فعال در بنادر نیز سامان دهی شود.



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

S. T. I. P. CO

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷
۱۳۷۲

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Consultant in customs affairs
& releasing goods

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

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

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت و خلیفه ماست.

تلفن: ۸۸۴۶۸۲۴۹ - ۲۱

نمابر: ۸۸۴۶۸۴۰۹ - ۲۱

همراه: ۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com

بندری از مؤسسات رده بندی بین المللی،
از موارد قابل توجه در تعیین وضعیت ایمنی
بنادر قلمداد می شود. لطفا در این خصوص
هم توضیح دهید؟

با توجه به این که تأمین مؤلفه های ایمنی
عملیاتی و فنی تجهیزات بندری، موجب
ارتقای ایمنی در همه ی سطوح بندر می شود،
در این راستا ۷ مؤسسه ی رده بندی معتبر، بر
اساس تفاهم نامه ی منعقد شده، اقدام به بازرسی
و رده بندی و صدور گواهینامه ی ایمنی برای
کلیه ی تجهیزات بندری کردند که هم اکنون
بیش از ۹۵ درصد تجهیزات در بندر شمالی
و جنوبی کشور دارای گواهینامه های ایمنی
هستند و تجهیزات فاقد گواهینامه ی ایمنی
نمی توانند در عملیات تخلیه و بارگیری، حمل
و صفای شرکت کنند. این مقررات در کلیه ی
قراردادهای همکاری با پایانه اپراتورها و مالکین
تجهیزات اعمال می شود.

استقرار سیستم مدیریت یکپارچه (IMS)
در بنادر، تا چه میزان در پوشش خلأهای
ایمنی بنادر می تواند مفید فایده باشد؟
یکی از کارکردهای سیستم یکپارچه ی IMS،
مدیریت ایمنی و بهداشت شغلی است و یکی از
الزامات این سیستم، شناسایی ریسک های بارز
ایمنی و متعاقب آن، تعریف و تعیین RPN (عدد
اولویت ریسک risk priority number)
دستگاه اجرایی است. پس از تعیین عدد RPN،
پروژه های اجرایی به منظور رفع عدم انطباق ها،
ریسک های بارز ایمنی و ضرورت اجرای پروژه ها
و همچنین، انجام برنامه ریزی های کوتاه مدت
و بلندمدت توسط مدیران دستگاه اجرایی
تعیین می شود. از این رو، طی یک بازه ی زمانی
مناسب می توان اظهار داشت که تمام خلأهای
ایمنی را پوشش می دهد. برای مثال، بسیاری
از موارد نالایم در بندر امام خمینی از طریق
اجرای سیستم یکپارچه IMS برطرف شده و
روند حوادث در این بندر طی سال های اخیر رو
به کاهش است که دلالت بر اثربخشی سیستم
مدیریت یکپارچه دارد. ■

داده اند؟

کنوانسیون CSC یا به عبارتی convention for Safe Container، از جمله کنوانسیون هایی
است که جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۸۱ به
آن ملحق شده و تاکنون با تدوین دستورالعمل های
مربوط به اجرای کنوانسیون و ابلاغ آن به بنادر،
انجام دوره های آموزشی مختلف و به کارگیری و
عقد تفاهم نامه با مؤسسات رده بندی برای انجام
بازدیدها و ممیزی های ادواری، سعی در اجرا و
پیاده سازی این کنوانسیون در بنادر تابعه دارد.
بر اساس دستورالعمل های موجود، شرکت های
کارگزار بندری به عنوان بازوهای اجرایی سازمان
بنادر و دریانوردی، موظف به رعایت دقیق الزامات
این کنوانسیون هستند و هر ساله سندی از نتایج
بازدیدهای مربوط به این کنوانسیون در کشور به
سازمان بین المللی و دریانوردی (IMO) ارسال
می شود.

● آیا تاکنون بنادر کشور، در خصوص
اجرای ایمنی، مورد ممیزی سازمان جهانی
دریانوردی قرار گرفته اند؟ نتیجه حاصل از
این اقدام چه بوده است؟

خیر. موضوع ممیزی IMO، رویکرد جدیدی
است که ایران قبل از اجباری شدن آن در سال
۲۰۱۵ میلادی، به صورت داوطلبانه تمایل خود
را برای انجام ممیزی، به اطلاع مقامات بین المللی
رسانده است.

هم اکنون حدود دو سال از زمان آماده سازی
کلیه ی عوامل اجرایی ممیزی یاد شده در
سازمان گذشته که در این رابطه در چندین
نوبت، پیش ممیزی هایی از وضعیت بنادر تابعه
در خصوص نحوه ی اجرای کنوانسیون های
بین المللی داشته و امید است در راستای اقدامات
به عمل آمده در زمان اجرای ممیزی نهایی در
آذرماه سال جاری توسط ممیزین اعزامی از
IMO، بتوانیم اولین کشور منطقه در اجرای
موفق این ممیزی باشیم و آن را در کارنامه ی
افتخارات سازمان بنادر به ثبت برسانیم.

● اخذ گواهی نامه های ایمنی تجهیزات



فرمانده نیروی دریایی ارتش ناو جماران با نمونه‌های خارجی برابری می‌کند



فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ضمن اشاره به دزدی‌های دریایی در خلیج عدن و لزوم مقابله جهانی با این پدیده گفت: حضور نیروی دریایی ارتش در خلیج عدن و اعزام ناوگروه‌های متعدد به آب‌های دور دست فقط به دلیل مقابله با دزدان دریایی نیست، بلکه اهتزاز پرچم ایران در آب‌های شمال اقیانوس هند و نمایش اقتدار کشور نیز مطرح است.

بر پایه این گزارش، امیر دریادار «حبیب‌الله سیاری» در مراسم بدرقه شانزدهمین ناوگروه اعزامی به خلیج عدن گفت: در حال حاضر بیش از ۲۰ کشور دنیا در این منطقه حضور دارند و به دنبال تأمین منافع خود هستند که در این ارتباط به اهتزاز در آوردن پرچم مقدس جمهوری اسلامی ایران در این منطقه امری مهم است.

وی تأکید کرد: نشان دادن اقتدار کشورمان در صحنه دریاهای آزاد بسیار مهم است و به همین منظور تاکنون ۱۵ ناوگروه مقتدر به این مناطق اعزام شده‌اند که هر کدام مأموریت‌های خود را با موفقیت انجام داده‌اند و اکنون نیز در مراسم بدرقه شانزدهمین ناوگروه‌ها هستیم.

سیاری در ادامه به ویژگی‌های ناوشکن جماران اشاره کرد و گفت: جماران ۱۰۰ درصد ایرانی است و در طراحی و ساخت این ناوشکن حتی یک کارشناس خارجی مشارکت نداشته که این موضوع نشان دهنده اقتدار فرزندان ایران اسلامی است.

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه ناوگروه شانزدهم متشکل از ناوشکن جماران و ناوچه بندرعباس است، خاطرنشان کرد: حضور ناو نیروی دریایی ایران در شمال اقیانوس هند که بوسیله حدود ۲۵ کشور مقتدر دنیا کنترل می‌شود، حائز اهمیت است و به این صورت می‌توانیم اقتدار خود را به نمایش بگذاریم. وی همچنین درخصوص خرید ملزومات نادجا گفت: خوشبختانه به جایگاهی رسیده ایم که خرید از خارج در دستور کار ما نیست.

سیاری با اشاره به دلایل خودکفایی دفاعی گفت: ایران به دنبال خودکفایی در زنجیره دفاعی است و حضور نیروی دریایی در آب‌های آزاد منطقه و اقیانوس هند تدبیر نظام جمهوری اسلامی ایران است.

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به بیانات مقام معظم رهبری اشاره کرد و گفت: نیروی دریایی راهبردی باید توانایی حضور قدرتمند در آب‌های آزاد را داشته باشد و از این طریق پشتیبان سیاست‌های مدنظر کشور باشد.

سیاری در ادامه نیز به ویژگی‌های ناوگروه شانزدهم و ناوشکن جماران که توانایی قدرت مانور بالا و ماندگاری زیاد در شرایط جوی بسیار نامناسب در دریاهای آزاد را دارد اشاره و تصریح کرد: ناوشکن جماران از نظر سرعت نیز در مقایسه با ناوشکن‌های روز دنیا برابری می‌کند.

با ساخت پل خلیج فارس سرمایه‌گذاری در قشمت ۶۴ درصد افزایش یافت

آغاز عملیات اجرای طرح ملی پل خلیج فارس، موجب رشد ۶۴ درصدی سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد قشمت طی ۶ ماهه اول سال جاری شد.

بر پایه این گزارش، ۴۶۸ مجوز فعالیت اقتصادی طی ۶ ماه نخست امسال در منطقه آزاد قشمت صادر شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته با رشد ۶۴ درصدی مواجه می‌باشد و علت اصلی آن اجرای طرح پل خلیج فارس در منطقه آزاد قشمت بوده است.

این تعداد مجوز، به منظور فعالیت سرمایه‌گذاران در قشمت در حوزه بازرگانی، صنعتی و خدماتی صادر شده است.

از مجموع ۴۶۸ مجوز صادر شده، ۲۱۶ مجوز تجاری، ۴۸ مجوز صنعتی و ۲۰۴ مجوز مربوط به حوزه خدماتی است که این تعداد نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته ۶۴ درصد رشد داشته است.

آغاز عملیات اجرایی طرح ملی شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس بعد از چند دهه به عنوان یکی از طرح‌های استراتژیک و مهم در حوزه خلیج فارس با مزایای اقتصادی فراوان، انجام طرح‌های زیر بنایی و بستر سازی مناسب در منطقه آزاد قشمت از قبیل: احداث اتوبان، توسعه اسکله‌ها و بندر و ایجاد فضای شهری مناسب و نیز انجام تبلیغات منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای و معرفی مزیت‌ها و پتانسیل‌های منطقه آزاد قشمت در داخل و خارج از کشور بویژه طی یک سال گذشته، از مهمترین عوامل افزایش جذب سرمایه‌گذاری در این منطقه محسوب می‌شود.

مسیر ریلی بافق - بندرعباس تا بهمن ماه امسال دو خطه می‌شود

با اجرای کامل دو خطه شدن راه آهن بافق - بندرعباس تا بهمن ماه امسال گنجایش حمل بار ترانزیتی از این خط، از ۱۶ میلیون تن به ۴۰ میلیون تن در سال افزایش می‌یابد.

بر پایه این گزارش، شمش، نفت کوره، مازوت، کنستانتیره، گندله، گاز مایع و مس از جمله کالاهایی است که از خطوط ریلی هرمزگان از کشورهای آسیای میانه به کشورهای حاشیه خلیج فارس ترانزیت می‌شود.

راه آهن هرمزگان رتبه نخست ترانزیت بار کشور را دارد. مدیرکل راه آهن هرمزگان گفت: طول راه آهن بندرعباس - بافق بیش از ۶۲۰ کیلومتر است و تا کنون ۴۳۰ کیلومتر آن تا ایستگاه تزرج در شهرستان حاجی آباد دو خطه شده است. دو خطه کردن مسیر بافق - بندرعباس از سال ۸۳ آغاز شده است.

«رضا شاکری» با بیان اینکه تسریع در اجرای این طرح از مصوبات دور دوم سفر هیئت دولت به هرمزگان است افزود: ۴۸ میلیون یورو اعتبار برای ادامه این مسیر اختصاص یافته است که تاکنون عملیات ریل گذاری ۵۵ کیلومتر آن به پایان رسیده است.

وی گفت: هم اکنون سرعت قطارهای این مسیر ۱۱۰ کیلومتر است و با بهره برداری از این خط می‌توان از قطارهای مسافری تندرو با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت استفاده کرد.

علاوه بر این سالانه بیش از یک میلیون مسافر هم از خطوط ریلی هرمزگان جابجایی شوند.

مجتمع بندری شهید رجایی با ۳۶ کیلومتر خطوط ریلی به راه آهن سراسری و شبکه استان هرمزگان در مسیر راه‌گذر شمال-جنوب وصل است و مهمترین بندر ترانزیتی کشور به شمار می‌رود.

خط راه آهن بندرعباس - بافق سال ۷۳ به بهره برداری رسید.

موسسه ملی اقیانوس شناسی و پارک زیست فناوری خلیج فارس تفاهم‌نامه امضا کردند



موسسه ملی اقیانوس شناسی و پارک زیست فناوری خلیج فارس به منظور همکاری در اجرای پروژه‌های پژوهشی و دانشجویی تفاهم‌نامه امضا کردند.

بر پایه این گزارش، این تفاهم‌نامه همکاری میان دکتر سید محمودرضا آقامیری رئیس پارک زیست فناوری خلیج فارس و دکتر وحید چگینی رئیس موسسه ملی اقیانوس شناسی در روز شنبه ۲۷ شهریور ماه ۱۳۹۰ در بندرعباس به امضا رسید.

بر اساس این تفاهم‌نامه، دو طرف در اجرای پروژه‌های تحقیقاتی مشترک، دوره‌های آموزشی، خدمات علمی و آزمایشگاهی، انتشارات و پروژه‌های دانشجویی در مقاطع کارشناسی ارشد و دکترا با یکدیگر همکاری می‌کنند.

بر اساس این تفاهم‌نامه، اعضای هیأت علمی موسسه و پارک می‌توانند به منظور استفاده از فرصت مطالعاتی از تسهیلات لازم در این زمینه استفاده کنند. تفاهم‌نامه موسسه ملی اقیانوس شناسی و پارک زیست فناوری قشمت تا سال ۱۳۹۵ اعتبار دارد.

آغاز گشت دریایی در سواحل جنوبی دریای خزر

اولین گشت دریایی سواحل جنوبی دریای خزر با همکاری مدیریت زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی و مرکز علوم جوی و اقیانوسی سازمان هواشناسی آغاز به کار کرد. بر پایه این گزارش، مسؤول گشت دریایی سواحل جنوبی دریای خزر در این باره گفت: گشت مذکور توسط شناور تحقیقاتی سازمان هواشناسی و کارشناسان گروه ژئوفیزیک مدیریت زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور در حال انجام است.

محمدرضا انسانی درباره هدف از انجام گشت دریایی سواحل جنوبی دریای خزر، افزود: مطالعات دریایی به‌منظور بررسی وضعیت زمین‌شناسی بستر دریا و چینه‌نگاری لرزه‌ای رسوبات دریای خزر، در محدوده‌ای به وسعت ۱۰۰۰ کیلومتر مربع و ۵۰۰ متر عمق در فاصله بندرانزلی تا ساحل شرقی دلتای سفیدرود انجام می‌شود.

وی تصریح کرد: شبکه برداشت‌های لرزه‌نگاری حدود ۷۰۰ کیلومتر خطی است که با استفاده از دستگاه لرزه‌نگاری کم‌عمق و با قدرت تفکیک بالا انجام می‌شود.

مسؤول گشت دریایی سواحل جنوبی دریای خزر یادآور شد: در این گشت دریایی، اطلاعات پارامترهای فیزیکی آب نیز در اعماق مختلف دریا تا عمق ۵۰۰ متر به‌وسیله دستگاه CTD، توسط کارشناسان سازمان هواشناسی استان گیلان برداشت و پردازش خواهد شد.

با انجام گشت دریایی در سواحل جنوبی دریای خزر کارشناسان موفق به شناسایی مسیر خط انتقال فیبرنوری، نفت و آب، تعیین گسل‌های فعال، اشکال بستر و تحلیل عوامل مؤثر بر ژئومورفولوژی بستر دریا، شناسایی وضعیت و ساختارهای زمین‌شناسی بستر و زیربستر دریا، شناسایی ناپیوستگی‌ها و وضعیت چینه‌شناسی رسوبات زیربستر و همچنین ارتقای دانش ژئوفیزیک دریایی در ایران خواهند شد.

گشت دریایی سواحل جنوبی دریای خزر توسط کارشناسان مدیریت زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور و با همکاری سازمان‌های هواشناسی، شیلات و مرکز پژوهش‌های زمین‌شناسی و اکتشافی استان گیلان تا پایان سال جاری ادامه خواهد داشت.

جشن آغاز فصل صید ماهیان استخوانی برگزار شد

جشن آغاز فصل صید ماهیان استخوانی در روز ۴شنبه ۱۳ مهر ماه سال جاری در خواجه نفس و با حضور مسئولین استانی و صیادان منطقه برگزار شد.

بر پایه این گزارش، در این جشن بابایی فرماندار گمیشان با عنوان کردن بحث سال جهاد اقتصادی و رویکردهای دولت در این سال، از صیادان خواست تا با پایبندی به قوانین صید و صیادی در حفاظت ذخایر ارزشمند دریای خزر کوشا باشند.

در ادامه پاسندی مدیر کل شیلات گلستان در بحث احیای ذخایر دریا گفت: باید شرایط را برای زیست ماهیان فراهم کنیم و اولین گام احیای رودخانه‌ها است. وی از صیادان خواست تا با پایبندی به قوانین صید و صیادی و جلوگیری از صید غیر مجاز باعث صید پایدار و مستمر شوند.

پاسندی عنوان کرد یکی از دستاوردهای سفر هیئت محترم دولت به منطقه گسترش مراکز تکثیر و پرورش آبزیان است که باعث کاهش فشار از ذخایر دریای خزر و احیای آن‌ها و اشتغالزایی می‌شود.

یحیایی معاونت صید و صیادی اداره کل شیلات گلستان نیز در این مراسم به ارائه گزارشی از فعالیت‌های شیلات در فصل صید گذشته و اعلام زمان دقیق فصل صید در سال جدید پرداخت و گفت: دریا میراث نسل گذشته و سرمایه نسل آینده است بنابر این تمامی صیادان باید حفاظت از منابع دریا را وظیفه خود بدانند.

انتقاد فرماندار خرمشهر از افزایش هزینه حمل و نقل دریایی

فرماندار خرمشهر از افزایش هزینه حمل و نقل دریایی که به گفته وی برای صادرات خرمای این منطقه مشکل ایجاد کرده است، انتقاد کرد.

بر پایه این گزارش، عبدال... حسینی در گفتگو با خبرنگاران افزود: مشکلات فراروی صادرات خرمای با کشتی، بسیاری از تجار را برای صادرات خرمای بی انگیزه کرده است و در این بین شماری از دلالان و واسطه‌ها تجارت خرمای را با رکود مواجه کرده‌اند.

به گفته وی نیمی از خرمای خوزستان به کانادا صادر می‌شود از این رو کاهش هزینه‌های حمل و نقل دریایی برای صادر کنندگان بسیار مهم و حیاتی است.

فرماندار خرمشهر تصریح کرد: هزینه حمل

تشکیل ستاد ویژه نجات دریاچه ارومیه در دولت

وی اظهار داشت: با این وجود، در خصوص دریاچه ارومیه چند راه کار خوب توسط دولت تنظیم شده است.

وی با بیان اینکه «تصمیم‌گیری در موضوع مطالعه سدهای جدید و نیز اجرای سدهای نیمه‌تمام در حوضه دریاچه ارومیه باید توسط ستاد ویژه بررسی شود»، گفت: وزارت نیرو هم‌اکنون در حال پیگیری استفاده از دانش و فناوری روز جهان در زمینه باروری ابرها در حوضه این دریاچه است و ظرفیت‌های خوبی در این خصوص در کشور ایجاد شده است.

نامجو افزود: در بحث انتقال حوضه به حوضه نیز می‌توانیم پس از بررسی‌های کافی، آب را از حوضه‌های مختلف از جمله رود ارس به دریاچه ارومیه منتقل کنیم.

به گفته وی، این تدبیر توسط دولت صورت گرفته و با صدور احکام آن، موضوع هم‌اکنون در حال پیگیری است.

وی از رودخانه ارس بعنوان یکی از رودخانه‌های دارای پوتنسل مرزی یاد کرد و گفت: ایران برای استفاده از آب این رود دارای ۵۰ درصد سهم است که باید از سهم خودمان استفاده کنیم.

وزیر نیرو تصریح کرد: در این پروتکل پیش‌بینی شده که اگر با مشارکت هر دو کشور سدی ایجاد شود، مانند سد ارس که ایران ایجاد کرده، حجمی را استحصال می‌کند که آن حجم هم بین دو کشور به تساوی تقسیم می‌شود.

وی با تکرار این موضوع که «۸۵ درصد از عوامل خشکی دریاچه ارومیه به پدیده خشکسالی باز می‌گردد»، افزود: تمام تدابیر دولت در خصوص دریاچه ارومیه، برای جبران آثار سایر عواملی است که در خشکی دریاچه مؤثر بوده‌اند.



وزیر نیرو از تشکیل ستادی ویژه برای نجات دریاچه ارومیه توسط دولت خبر داد و گفت: تصمیم‌گیری در موضوع مطالعه سدهای جدید و نیز اجرای سدهای نیمه‌تمام در حوضه دریاچه ارومیه باید توسط ستاد ویژه بررسی شود.

بر پایه این گزارش، مجید نامجو در حاشیه همایش سالانه مدیران ارشد وزارت نیرو در گفت‌وگو با خبرنگاران، از تشکیل ستادی ویژه برای نجات دریاچه ارومیه توسط دولت خبر داد و گفت: نشست‌های این ستاد به منظور طراحی راهکارهایی برای بهبود وضعیت این دریاچه با ریاست معاون اول رئیس‌جمهوری تشکیل می‌شود.

وی با بیان اینکه «۸۵ درصد علت به وجود آمدن شرایط موجود برای دریاچه ارومیه، خشکسالی است»، افزود: موضوع تغییر اقلیم و پدیده خشکسالی در ایجاد وضعیت کنونی برای دریاچه ارومیه نباید نادیده گرفته شود؛ ضمن آنکه بسیاری از پیامدهای تغییر اقلیم و خشکسالی از عهده ما خارج است.

توجه خاص دولت به استانه‌های ساحلی



استاندار گیلان گفت: حمل و نقل دریایی برای توسعه پایدار امری حیاتی و غیر قابل انکار است.

بر پایه این گزارش، "مهدی سعادت" استاندار گیلان در پیامی به دریانوردان اظهار داشت: دریاها نقش ویژه‌ای در توسعه اقتصاد ملی کشورها ایفا می‌کنند، از این رو کشورهایی که برخوردار از محیط‌های آبی و ساحلی هستند فرصت‌های ارزشمندی برای توسعه اقتصادی - اجتماعی و اقتدار و سیادت منطقه‌ای و بین‌المللی در پیش رو دارند و این ویژگی‌ها در کشور عزیزمان ایران موجب شده تا امکان برنامه‌ریزی به منظور بهره‌گیری هر چه بیشتر و بهتر از این نعمت الهی، فراهم و امکان دستیابی به افق چشم‌انداز میسر شود.

وی نقش حمل و نقل و ارتباطات دریایی برای توسعه پایدار کشور را امری حیاتی و غیر قابل انکار دانست و ادامه داد: با توجه به چنین نگاهی است که هفت استان ساحلی کشور به طور خاص مورد توجه دولت قرار گرفته‌اند به طوری که طرح‌های مهمی

جهت توسعه و تکمیل زیرساخت‌های مرتبط با دریا در هر یک از این استانها در دست اجرا است.

استاندار گیلان گفت: روز جهانی دریانوردی فرصتی است مناسب برای ارج نهادن به تلاش‌های فعالان عرصه دریا و دریانوردی کشور و از سوی دیگر، جلب توجه همگانی به «دریا» و مزیت‌های موجود این نعمت خدادادی، نعمتی که بهره‌گیری مناسب از آن، نماد کامل سپاس و شکرگزاری به درگاه خداوند کریم است.

وی روز دریانوردی را تلاش دریادلانی دانست که همه سختی‌ها را به جان خریده و با انتخاب این عرصه پرخطر سهم درخور توجهی در تامین امنیت کشور، حضور در آب‌های آزاد و تولید در یک فضای رقابتی را با سایر کشورها در بهره‌مندی از این منبع خدادادی یادآوری می‌کند.

سعادت با تبریک به فعالان دریانوردی خاطر نشان کرد: دریانوردان در راستای توسعه ناوگان در ابعاد کمی و کیفی، ارتقاء سطح ایمنی و امنیت دریانوردی، حفاظت از محیط زیست دریایی، توسعه همکاری‌ها با کشورهای حاشیه دریا در منطقه و جهان و ایفای نقش مؤثرتر در مجامع بین‌المللی و نیز توسعه هر چه بیشتر آموزش‌ها، صنایع و خدمات مرتبط با دریا و دریانوردی تلاش می‌کنند.

اتمام ۳۰ درصد از ساخت بندر صیادی بندرعباس تا پایان سال جاری

برنامه اجرایی طرح احداث بندر صیادی کشور در سال ۹۰ گنجانده شده است. وی اظهار داشت: در این راستا عملیات اجرایی محوطه سازی و تاسیسات زیربنایی این بندر طی سال جاری آغاز خواهد شد.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، همچنین از آغاز ساخت ساختمان‌های اداری و تاسیسات بندر صیادی مذکور نیز در سال جاری خبر داد.

۳۰ درصد از عملیات اجرایی محوطه سازی و تاسیسات زیربنایی بندر صیادی بندرعباس تا پایان سال جاری به اتمام خواهد رسید.

بر پایه این گزارش، سید مصطفی بهشتیان، مدیر کل اداره مطالعه و احداث بندر صیادی سازمان شیلات در این مورد گفت: ادامه عملیات ساخت بندر صیادی بندر عباس، در

کتاب مرجان‌های سخت آب‌های ایرانی خلیج فارس به عنوان کتاب فصل سال جاری شناخته شد



کتاب مرجان‌های سخت آب‌های ساحلی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس به عنوان کتاب فصل سال ۱۳۹۰ در مؤسسه خانه کتاب ایران برگزیده شد.

بر پایه این گزارش، مهندس عبدالوهاب مقصودلو مؤلف این کتاب، گفت: کتاب مرجان‌های سخت آب‌های ایرانی خلیج فارس اولین کتاب در خصوص آبسنگ‌های مرجانی ایران و دومین کتاب منتشر شده در منطقه خلیج فارس و دریای عمان است. این عضو هیأت علمی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، افزود: این کتاب که به معرفی گونه‌های مرجان‌های سخت آب‌های ایرانی خلیج فارس می‌پردازد کلیه مراحل غواصی، عکس‌برداری زیرآبی و شناسایی گونه‌های مرجانی آن در مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی ایران انجام شده است.

وی ادامه داد: کتاب فوق به عنوان منبعی برای محققان زیست‌شناسی دریایی در سطوح کارشناسی و کارشناسی ارشد و نیز کلوپ‌های غواصی سواحل جنوبی ایران مورد استفاده قرار می‌گیرد.

مهندس مقصودلو همچنین پیش‌تر در تألیف فصل پنجم از کتاب بررسی وضعیت مرجان‌های جهان در سال ۲۰۰۸ به همراه محققان ملی و منطقه‌ای که زیر نظر شبکه جهانی پایش آبسنگ‌های مرجانی (GCRMN) در استرالیا نگاشته شده بود، همکاری داشته است. مراسم اهدای جوایز و تجلیل از مؤلف کتاب سال ۱۳۹۰ در پژوهشکده فرهنگ-هنر و معماری در روز یکشنبه ۱۷ مهر ۱۳۹۰ با حضور جمعی از اساتید دانشگاه، محققان، اعضای هیأت علمی و رؤسای مراکز و مؤسسات پژوهشی برگزار خواهد شد.

آغاز به کار نخستین اسکله آل ان جی ایران در عسلویه

در منطقه تنبک عسلویه در حال انجام بوده که پیش بینی می‌شود با صدور محصولات این طرح گازی روزانه حداقل ۲۰ میلیون دلار درآمد نصیب کشور شود.



این مقام مسئول با تأکید بر اینکه هم اکنون عملیات شمع کوبی اسکله آل ان جی این پروژه گازی در خلیج فارس به پایان رسیده است، اظهار داشت: برای این اسکله تخلیه و بارگیری گاز مایع دو بازو پیش بینی شده است.

وی با یادآوری اینکه پیشتر ساخت یک بازوی آل ان جی در دستور کار قرار داشت، خاطر نشان کرد: اما با توجه به راه‌اندازی فازهای جدید توسعه‌ای در کارخانه آل ان جی ساخت دومین بازوی بارگیری آل ان جی هدف گذاری شده است.

بر اساس این گزارش، پروژه آل ان جی به سه بسته تقسیم شده که بسته یک کارخانه آل ان جی و سرویس‌های کمکی و جانبی، بسته دو از مخازن آل ان جی و آل پی جی و بسته سوم از بندرگاه و اسکله‌ها و سیستم‌های آبیگری از دریا تشکیل شده است.

هدف از اجرای پروژه آل ان جی تولید سالانه ۱۰ میلیون و ۸۰۰ هزار تن گاز مایع است و ساخت آن

مدیرعامل شرکت مایع سازی گاز طبیعی ایران از راه‌اندازی نخستین اسکله کارخانه ایران آل ان جی در خلیج فارس خبر داد و گفت: در حال حاضر تخلیه و بارگیری کالا و تجهیزات این طرح گازی از طریق این اسکله انجام می‌شود.

بر پایه این گزارش، علی خیراندیش از راه‌اندازی نخستین اسکله آل ان جی ایران در منطقه عسلویه خبر داد و گفت: از مرداد ماه سال جاری نخستین اسکله کارخانه ایران آل ان جی در منطقه تنبک بندر عسلویه در مدار بهره برداری قرار گرفته است.

مدیرعامل شرکت مایع سازی گاز طبیعی ایران با اعلام اینکه با بهره برداری از این اسکله در شرایط فعلی بخش عمده‌ای از کالا و تجهیزات کارخانه آل ان جی توسط کشتی‌ها به طور مستقیم تخلیه و بارگیری می‌شود، تصریح کرد: از سوی دیگر ساخت اسکله تخلیه و بارگیری گاز مایع هم از پیشرفت مطلوبی برخوردار است.

سحر، پای حفاری شمال را به خلیج فارس هم باز می‌کند

بسیاری از شرکت‌های نفتی فعال جهان برای به کارگیری دکل‌های حفاری متعلق به شرکت حفاری شمال اعلام نیاز کرده اند که پاسخگویی به این درخواست‌ها، و استفاده از این فرصت نیازمند جذب سرمایه و تامین مالی مناسب است.

هدایت اله خادمی؛ مدیرعامل شرکت حفاری شمال در گفت و گو با خبرنگاران، با بیان این مطلب افزود: این شرکت، تنها شرکت حفاری ایرانی است که دستگاه حفاری آن در خارج از کشور نیز فعالیت می‌کند و هم‌اکنون تقاضاهای متعددی از سوی شرکت‌های نفتی فعال در کشورهای مختلف برای دکل‌های حفاری شرکت حفاری شمال وجود دارد. وی خاطرنشان کرد: دکل دریایی سحر، جدیدترین دکل حفاری است که تا پایان سال جاری به ناوگان دریایی شرکت حفاری شمال پیوسته و در آب‌های خلیج فارس مشغول به کار می‌شود.

وی افزود: این دکل دریایی حدود یک ماه آینده، حرکت خود را آغاز می‌کند و پس از ۴۵ روز وارد آب‌های خلیج فارس می‌شود.

خادمی در ادامه با اشاره به رتبه اول شرکت حفاری شمال در زمینه ارسال گزارش‌های دقیق و به موقع جهت استقرار مطلوب نظام HSE در این شرکت، تصریح کرد: پیگیری مستمر برای بهره‌مندی از مدیریت بحران از جمله دغدغه‌های ما در بحث HSE بود که با جذب افسران ایمنی زبده و ارائه آموزش‌های لازم به کارکنان شرکت، این هدف دنبال شد و در این راستا، نتایج خوبی حاصل شده است.

به گفته وی، شرکت حفاری شمال در پایگاه‌های خود در شهرهای اهواز، بهشهر و شیراز، مسئول HSE دارد و روسای دستگاه‌های حفاری را نیز به منظور رعایت الزامات HSE، در مباحث ایمنی، بهداشت و محیط زیست مشارکت می‌دهد.

طرح ترانزیت نفت خزر کلید خورد

ایران و کره جنوبی قرارداد جدیدی به منظور مشارکت در ساخت خط لوله ۱۶۸۰ کیلومتری ترانزیت نفت دریای خزر به دریای عمان (نکا - بندر جاسک) امضاء کردند.

بر پایه این گزارش، با گذشت بیش از پنج سال از مطرح شدن طرح ساخت خط لوله انتقال نفت بندر نکا به بندر جاسک به منظور ترانزیت و سوآپ نفت خام کشورهای حاشیه دریای خزر به دریای عمان، قراردادی جدید برای مشارکت در ساخت این خط لوله نفتی امضاء شده است.

بر این اساس، اخیراً یک قرارداد جدید بین یک شرکت کره جنوبی و وزارت نفت برای مشارکت و سرمایه‌گذاری در ساخت این خط لوله ۱۶۸۰ کیلومتری امضاء شده است.

وزیر نفت هم اخیراً در جمع خبرنگاران با تأکید بر اینکه «راه‌اندازی خط لوله انتقال نفت منطقه آسیای میانه از نکا به بندر جاسک یکی از برنامه‌های اولویت‌دار مجموعه وزارت نفت است»، گفته است: قرارداد جدیدی با کره جنوبی برای مشارکت در ساخت این خط لوله نفتی امضاء شده است.

رستم قاسمی تأکید کرد: در حال حاضر چندین نشست با مسؤولان کره‌ای درباره راه‌اندازی این خطوط برگزار شده که به نتایج خوبی هم رسیده‌ایم و پیش‌بینی می‌شود به‌زودی این خط لوله نفتی راه‌اندازی شود.

ایران و کره جنوبی در حالی به توافق‌های اولیه برای مشارکت در ساخت این خط لوله انتقال نفت دست یافته‌اند که پیشتر مذاکراتی با چند شرکت از کشورهای چین و روسیه برای مشارکت و سرمایه‌گذاری در ساخت این خط لوله نفتی انجام شده بود.

هدف از ساخت خط لوله نکا به بندر جاسک انتقال روزانه حدود یک میلیون بشکه نفت خام کشورهای حاشیه دریای خزر، آسیای میانه و حوزه قفقاز به دریای عمان است.

پیش‌بینی می‌شود برای ساخت این خط لوله نفتی به حدود ۳،۷ تا ۳،۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز باشد ضمن آنکه در مسیر خط لوله نکا - بندر جاسک در اقطار ۲۲، ۴۸ و ۴۸ اینچ، ساخت هفت تلمبه‌خانه و ۲ ایستگاه فشارشکن هم در دستور کار قرار گرفته است.

ساخت پایانه نفت و گاز بندر جاسک هم یکی از طرح‌های زیربنایی پروژه ترانزیت نفت خام ایران است به طوری که ساخت نزدیک به ۲۰ میلیون بشکه ظرفیت ذخیره‌سازی نفت خام، ایجاد اسکله‌های پهلوگیری و تخلیه نفتکش‌های غوا، بیکر و برخی از تأسیسات زیربنایی در این پایانه هدف گذاری شده است.

استقرار بسیج در شناورهای صیادی نهایی شد



مقابله با دزدان دریایی نام برد.

رازقی همچنین از حضور و استقرار ناوچه نیروی دریایی در مسیر تردد شناورهای ایرانی خبر داد و گفت: این شناور در صورت نیاز، آماده مساعدت به شناورهای صیادی خواهد بود.

رییس سازمان شیلات ایران در عین حال، تصریح کرد: با توجه به گسترش دزدی‌های دریایی در مناطق تردد شناورهای ایرانی با کاربری‌های متفاوت، اقدامات حفاظتی انجام گرفته توسط نیروی دریایی ارتش، همچنان باید توسعه پیدا کرده و برای شناورهای صیادی مدنظر قرار گیرد.

رییس سازمان شیلات ایران مهمترین اقدامات این سازمان را برای برقراری امنیت شناورهای صیادی در دریای عمان و آب‌های آزاد شمال اقیانوس هند اعلام کرد.

بر پایه این گزارش، مهندس غلامرضا رزاقی در گفت‌وگو با خبرنگاران گفت: در پی بروز ناامنی در حوزه فعالیت شناورهای صیادی ایران در آب‌های دریای عمان و شمال اقیانوس هند، سازمان شیلات ایران با همکاری نیروی دریایی ارتش و بسیج اقدامات لازم را انجام داده است.

وی در این زمینه از همکاری با نیروی دریایی استان سیستان و بلوچستان جهت استقرار نیروهای بسیجی آموزش دیده و مسلح بر روی شناورهای صیادی (در صورت تمایل مالک شناور) خبر داد.

معاون وزیر جهاد کشاورزی همچنین از آموزش به صیادان لنج‌های نیمه‌صنعتی به منظور تردد از مسیرهای امن و برخورد با دزدان دریایی و پیشنهاد حرکت گروهی لنج‌های صیادی به سوی صیدگاه، بعنوان دیگر اقدامات سازمان شیلات ایران در جهت

سرپرست مرکز ملی اقیانوس شناسی منطقه دریایی چابهار

گسل مکران در عمان، احتمال بروز سونامی را ممکن کرده است

سرپرست مرکز ملی اقیانوس شناسی دریای عمان و اقیانوس هند در منطقه دریایی چابهار گفت: «گسل مکران در دریای عمان فعال است و احتمال وقوع زلزله و پدیده‌ی سونامی در گسل ایجاد شده‌ی مکران، واقع در در منطقه‌ی دریای عمان وجود دارد.»

«محمدعلی حمزه» با اعلام این خبر در منطقه‌ی چابهار، اظهار داشت: «محل برخورد پوسته‌ی اقیانوسی دریای عمان و خشکی ایران، گسل مکران را در ۱۰۰ کیلومتری ساحل ایجاد کرده و این پوسته‌ی اقیانوسی، در حال فروزش در زیر خشکی ایران به میزان چهار تا پنج سانتی‌متر در سال است.»

وی با اشاره به مطالعات میدانی صورت گرفته در کارگاه آموزشی توسط متخصصان و دانشمندان داخلی و خارجی (آمریکا، آلمان، سوئد، فرانسه) خاطرنشان کرد: «کارگاه آموزشی برگزار شده با حضور مؤسسات علمی ژئوفیزیک، زمین‌شناسی، لرزه‌نگاری، گشت ساحلی، گشت میدانی و مرکز ملی اقیانوسی شناسی، در اردیبهشت سال گذشته در تهران، تحولات جوی و زمین‌شناسی را از بندر گوادر در پاکستان تا بندر قشم در ایران مورد بررسی قرار داد.»

سرپرست مرکز ملی اقیانوس شناسی منطقه‌ی دریایی چابهار، گفت: «شواهد تاریخی زمین‌شناسی و اطلاعات جمع‌آوری شده از مردم بومی، بیانگر این است که ۶۵ سال قبل، پدیده‌ی سونامی در سواحل ایران و پاکستان اتفاق افتاده که کانون اصلی آن در سواحل پاکستان بوده و ارتفاع امواج تخریبی آن، به بیش از ۱۰ متر رسیده است.» «حمزه» یادآور شد: «مطالعه لایه‌های رسوبی و سن‌سنجی از فسیل موجودات زنده که به روی تخته سنگ‌های بزرگ در ساحل پرتاب شده و به جای مانده اند، حاکی از این است که از هزار سال قبل تاکنون در ایران، پدیده‌ی سونامی به وقوع نپیوسته است و این امر، احتمال وقوع زلزله در گسل مکران را افزایش می‌دهد.»

وی با ابراز این که، هنوز زمان وقوع زلزله و سونامی در جهان، قابل پیش‌بینی نیست، تصریح کرد: «چنانچه زلزله‌ای در نواحی ساحلی جنوبی کشور رخ دهد، خطر ظهور پدیده‌ی سونامی در کم‌تر از نیم ساعت پس از آن، وجود دارد.»

سرپرست مرکز ملی اقیانوس شناسی منطقه‌ی دریایی چابهار، توصیه کرد: «هر زمان، امواج ساحل به طور ناگهانی و سریع عقب‌نشینی کرد، ۱۵ تا ۳۰ دقیقه زمان برای دور شدن از ساحل و ترک منطقه وجود دارد.» «حمزه» از برگزاری کارگاه آموزشی در آذر ماه سال جاری با هدف مدیریت بحران توفان‌های قاره‌ای و پدیده‌ی سونامی، هم‌زمان با هفته‌ی پژوهش خبر داد و افزود: «تغییرات و تحولات سامانه جوی و حرکات زمین، در حال بررسی است و در آینده‌ی نزدیک، مانور آموزشی در این زمینه در سواحل جنوبی کشور اجرا می‌شود.»

وی، ارتفاع گسل مکران را ۹۰۰ کیلومتر برآورد کرد و گفت: «صف گسل مکران که از مرز پاکستان و هندوستان تا تنگه‌ی هرمز ادامه دارد، در ایران قرار گرفته است و احتمال این که این بار، کانون وقوع زلزله در سواحل ایران باشد، دور از ذهن نیست.»

لزوم برنامه‌ریزی استراتژیک و فرایند پیاده‌سازی آن



نرجس خاتون مرادی (کارشناس ارشد برنامه‌ریزی سیستم‌های اقتصادی، کارشناس مسئول برنامه‌ریزی و بودجه‌ی اداره‌ی کل بندر و دریانوردی خرمشهر)
علیرضا قاسمی (کارشناس ارشد بازاریابی بین‌المللی)

(قسمت دوم)

طی دهه‌های اخیر، مدیران برترین سازمان‌ها در همه‌ی دنیا به لزوم و اهمیت برنامه‌ریزی استراتژیک پی برده و فواید آن را در پیشبرد اهداف و برنامه‌ها و تعیین آینده‌ی سازمانی خود درک کرده‌اند. سازمان بنادر و دریانوردی به لحاظ وظایف حاکمیتی و نقشی که در چرخه‌ی اقتصادی کشور ایفا می‌کند، نیازمند چنین برنامه‌ای است و پذیرش اهمیت آن برای مجریان و دست‌اندرکاران حوزه‌های دریایی و بندری، واجب و ضروری به نظر می‌رسد.

در نوشتار حاضر که در دو بخش فراهم آمده و قسمت اول آن در شماره ۱۸۱ ماهنامه بندر و دریا تقدیم حضور گردید، تلاش شده است تا ضمن معرفی برنامه‌ریزی استراتژیک، ضرورت پیاده‌سازی، منافع و مزایای حاصل از اجرای صحیح آن، موانع بهره‌گیری از برنامه‌ریزی استراتژیک، فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک و مراحل اجرایی آن و... به صورت مختصر ارائه شود. آنچه که در این شماره می‌خوانید، قسمت دوم از این نوشتار است.

۷. فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک

فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک که به عنوان بخشی از فرایند «مدیریت استراتژیک» شناخته می‌شود، را می‌توان در ۴ مرحله‌ی: شروع یا تعیین رسالت، ورودی یا ارزیابی محیطی، هدف‌گذاری و تعیین استراتژی خلاصه نمود. در این فرایند، سازمان باید چشم‌انداز و مأموریت خود را تدوین کند و عوامل محیطی و داخلی را به منظور شناسایی فرصت‌ها، تهدیدها، قوت‌ها و ضعف‌ها مد نظر قرار دهد و متناسب با آن‌ها، اهداف بلندمدت را تنظیم نماید. سپس با تدوین استراتژی‌های مختلف، نسبت به انتخاب گزینه‌های مختلف، به گونه‌ای اهتمام ورزد که موفقیت مجموعه‌ی سازمان را به دنبال داشته باشد.

پس از اجرای این روند، که آن را مرحله‌ی «تدوین استراتژی» در فرایند «مدیریت استراتژیک» می‌نامند، نوبت به مرحله‌ی «اجرای استراتژی» می‌رسد؛ چراکه صرف داشتن استراتژی، نمی‌تواند یک سازمان را بر سازمان دیگر مرجح سازد، آن چه مهم است، دستیابی به اهداف نهفته در استراتژی‌هاست. در این مرحله لازم است برنامه‌های عملیاتی کوتاه‌مدت (اهداف سالیانه) در راستای مأموریت و استراتژی‌ها، طرح‌ریزی و براساس آن‌ها منابع سازمان تخصیص داده شود و سپس، سیاست‌های اجرایی آن‌ها در ساختار متناسب با فرهنگ سازمانی، تدوین، هدایت و اجرا شود. در آخرین مرحله از مراحل مدیریت استراتژیک، «ارزیابی استراتژی» تحقق می‌یابد. در این مرحله، تغییرات احتمالی عوامل مؤثر داخلی و خارجی (پارادایم‌ها) و تأثیر آن‌ها بر مأموریت، چشم‌انداز، اهداف، استراتژی‌ها و اهداف عملیاتی، مورد بررسی قرار می‌گیرد و مراحل تدوین و اجرای استراتژی نیز بازنگری می‌شود؛ تا انحرافات احتمالی و تغییرات لازم، شناسایی شده و در جهت رفع آن‌ها اقدام شود.

۸. مراحل مختلف تدوین استراتژی

در مرحله‌ی شروع یا مرحله‌ی تعیین رسالت، با دو واژه‌ی «مأموریت» و «چشم‌انداز» روبه‌رو هستیم. «مأموریت یک سازمان، نشان‌دهنده‌ی علت یا فلسفه‌ی وجودی و رسالت سازمان و به عبارتی، بیانگر هویت سازمان است»^۱. در اصل، مأموریت سازمان به این پرسش پاسخ می‌دهد که: «چه کاری را انجام می‌دهیم و فلسفه‌ی وجودی ما چیست؟». چنانچه مأموریت سازمان را مکتوب کنیم و به اطلاع همه‌ی ذی‌نفعان برسانیم، سند مکتوب را «بیانیه‌ی مأموریت» می‌نامند. در واقع، بیانیه‌ی مأموریت، بیان‌کننده‌ی اعتقادات سازمان، فلسفه‌ی سازمان، باورها و گزاره‌هایی است که به وسیله‌ی آن‌ها یک سازمان از سازمان مشابه متمایز می‌شود.

«مأموریت سازمان‌ها از نظر حجم، محتوا، شکل و پرداختن به جزئیات با هم متفاوتند»^۲ و براساس شرایط مختلف محیطی و داخلی، قابلیت تغییر در بازه‌های زمانی کوتاه‌مدت و بلندمدت را داراست. مأموریت سازمان، باید سازمان را همان گونه که هست، معرفی کند و به اندازه‌ای محدود باشد که فعالیت‌های مخاطره‌آمیز را حذف نماید و به اندازه‌ای گسترده باشد که رشد و نوآوری را به همراه داشته باشد، به عنوان چارچوبی که بتوان به وسیله‌ی آن، فعالیت‌های حال و آینده را ارزیابی کرد، عمل کند و به حدی واضح و آشکار باشد که همه‌ی اعضای سازمان و همه‌ی ذی‌نفعان بتوانند درک درستی از آن داشته باشند. در مفاد مأموریت سازمان، باید به ۹ ویژگی مهم توجه کرد:

۱- محصولات و خدمات: مهم‌ترین علت برای تدوین بیانیه مأموریت، معرفی رسالت وجودی سازمان است و این که به چه کاری مشغول است. بنابراین، در بیانیه‌ی مأموریت باید عنوان شود که «محصولات و خدمات عمده‌ی تولیدی سازمان چیست؟».

۲- مشتریان: در بیانیه‌ی مأموریت باید مشخص شود که کالا و خدمات ارائه‌شده توسط سازمان،

مأموریت یک سازمان، نشان‌دهنده‌ی علت یا فلسفه‌ی وجودی و رسالت سازمان و به عبارتی، بیانگر هویت سازمان است. در اصل، مأموریت سازمان به این پرسش پاسخ می‌دهد که: «چه کاری را انجام می‌دهیم و فلسفه‌ی وجودی ما چیست؟»

عوامل خارجی^۵ تهیه شود. بر اساس این ماتریس، مشخص می‌شود که سازمان در آینده، بیش‌تر با تهدید روبه‌رو است یا فرصت‌های بیش‌تری پیش رو دارد و مهم‌ترین فرصت‌ها و تهدیدهای پیش روی سازمان چه هستند؟.

عوامل داخلی، عواملی محسوب می‌شوند که درون سازمان هستند و برخلاف عوامل خارجی، تحت کنترل قرار دارند. بررسی عوامل درونی سازمان، مستلزم گردآوری، دسته‌بندی و تجزیه و تحلیل اطلاعات فعالیت‌های صورت گرفته در درون سازمان، مانند: فعالیت‌های مدیریتی، بازاریابی، امور مالی، عملیات تولید، تحقیق و توسعه و فن‌آوری اطلاعات به منظور شناسایی و ارزیابی نقاط ضعف و قوت است. از شناسایی نقاط قوت است که یک سازمان پی می‌برد در مقابل رقبا، ویژگی منحصر به فردی دارد، که برای آن مزیتی رقابتی تلقی می‌شود و در مقابل، عواملی ضعف تلقی می‌شوند که سازمان قادر به انجام آن‌ها نیست، در حالی که قبلاً می‌توانست انجام دهد یا دیگر رقبا می‌توانند آن را انجام دهند. نقاط ضعف، توانایی‌ها و مهارت‌هایی هستند که سازمان به خاطر عدم وجود آن‌ها نمی‌تواند استراتژی‌های دست‌یابی به چشم‌انداز و مأموریت سازمان را اتخاذ کند، باعث ایجاد نارضایتی در سازمان و ذی‌نفعان می‌شوند و همچنین، هزینه‌بر هستند.

پس از مشخص شدن عوامل کلیدی داخلی، بایستی موجب قوت یا ضعف بودن آن‌ها را با توجه به چشم‌اندازی که سازمان می‌خواهد در آینده به آن

مدیران سازمان، طی جلسات مختلف، نسبت به مشارکت در تدوین آن اقدام کنند. زیرا افراد از مجرای مشارکت، خود را نسبت به سازمان متعهد می‌کنند و به این ترتیب، استراتژی‌های نهایی نیز از ضمانت اجرایی لازم برخوردار خواهند شد.

«چشم‌انداز» که به آن «بینش» نیز اطلاق می‌شود، تصویری از آینده را می‌نمایاند که جهت حرکت سازمان را روشن می‌سازد. اگر در بیانیه‌ی مأموریت سازمان، به این پرسش پاسخ داده می‌شود که در کجا قرار داریم؟ باید در بیانیه‌ی چشم‌انداز بیان شود که: «سازمان به کجا می‌خواهد برسد؟». توجه به موارد زیر، در متن بیانیه‌ی چشم‌انداز ضروری است: به آینده‌نگری توجه شود، چشم‌انداز و مأموریت سازمان همراستا باشند، ضمن توجه به اهداف کلان سازمان، باید آرمانگرایی و بلندپروازی در آن لمس شود و مثبت و انگیزه‌بخش باشد. چشم‌انداز را باید مدیران و رهبران سازمان گسترش دهند و سایر کارکنان نیز، نسبت به آن اتفاق نظر داشته باشند و از آن حمایت کنند. «هنگامی که کارکنان و مدیران به کمک یکدیگر چشم‌انداز سازمان یا مأموریت آن را مشخص می‌کنند، سند حاصل، بازتابی از چشم‌اندازهای شخصی است که در قلب و مغز مدیران و کارکنان درباره‌ی آینده وجود دارد و این چشم‌انداز مشترک موجب می‌شود که اشتراک منافع به وجود آید، یعنی پدیده‌ای که می‌تواند کارکنان را از یکنواختی کار کسالت‌آور روزانه بیرون آورد و آن‌ها را در دنیای جدیدی قرار دهد که نوید از آینده‌ای روشن می‌دهد...»^۶

در چنین شرایطی، هر کدام از کارکنان، جایگاه خود را در تحقق چشم‌انداز سازمان می‌دانند و برای رسیدن به آن تلاش می‌کنند. مرحله‌ی «ارزیابی محیطی»، شامل بررسی محیط خارجی و داخلی سازمان است. منظور از بررسی محیط خارجی سازمان، نظارت، ارزیابی، و نشر اطلاعات به دست آمده میان افراد کلیدی و مؤثر سازمان به منظور شناسایی فرصت‌ها و تهدیدهای پیش روی سازمان و جلوگیری از شوک‌های استراتژیک و تضمین سلامتی بلند مدت سازمان از راه بهره‌برداری مناسب و به موقع از فرصت‌ها و خنثی ساختن یا کاهش اثرات عوامل تهدید کننده است. عوامل محیطی بر سازمان تأثیر گذار و خارج از کنترل آن هستند و خود به دو دسته‌ی عواملی که به طور غیر مستقیم تأثیر گذارند (محیط کلان) و عواملی که به طور مستقیم هم بر سازمان تأثیر می‌گذارند و هم از آن تأثیر می‌پذیرند (ذی‌نفعان) تقسیم می‌شوند. گروه اول، شامل: عوامل اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، تکنولوژیکی، سیاسی، قانونی و حقوقی ملی و بین‌المللی است و دسته‌ی دوم نیز، مشتریان، تأمین کنندگان، رقبای موجود و بالقوه، نهادهای دولتی، مدیران، جوامع محلی و... را شامل می‌شود.^۴

به منظور شناسایی و ارزیابی فرصت‌ها و تهدیدهای پیش روی سازمان، لازم است «ماتریس ارزیابی

برای چه کسانی است و یا به عبارتی «مشتریان سازمان چه کسانی هستند؟».

۳- بازارها: تعیین بازار هدف و این که سازمان از نظر جغرافیایی در کجا رقابت می‌کند، یکی دیگر از مواردی است که باید در بیانیه‌ی مأموریت هر سازمان مشخص شود؛ چراکه شناخت آن برای مدیران و سایر ذی‌نفعان سودمند خواهد بود.

۴- فن‌آوری: شناسایی جدیدترین و مدرن‌ترین فن‌آوری و تکنولوژی روز، به منظور رقابت و تولید محصول باکیفیت‌تر، لازمه‌ی ماندگاری در بازار است. از این رو، سازمان باید در بیانیه‌ی مأموریت خود، نوع تکنولوژی مورد استفاده در ارائه‌ی خدمات و تولید محصولات را متذکر شود و حداقل از اثرات تبلیغی آن بهره‌مند شود.

۵- توجه به بقا، رشد و سودآوری: لازمه‌ی بقای هر سازمانی، امکان ادامه‌ی حیات برای آن است بنابراین، در این مسیر باید فرایندی را طی کند که به سودآوری منجر شود و امکان فعالیت و ماندگاری، رشد و پیشرفت را برای آن فراهم آورد. از این رو، پاسخ‌گویی به این پرسش در بیانیه‌ی مأموریت که: «آیا سازمان برای رشد و سلامت مالی از تعهد لازم برخوردار است؟» برای آگاهی ذینفعان و اطمینان خاطر آن‌ها ضروری است.

۶- فلسفه: باورها، ارزش‌ها و اولویت‌های اخلاقی سازمان که گاهی آن را «مرام سازمانی» نیز می‌خوانند، لازم است در بیانیه‌ی مأموریت لحاظ شود.

۷- ویژگی ممتاز: سازمان‌های مختلف، به‌منظور رقابت و کسب سرآمدی بالاتر نسبت به سایر رقبا و افزایش سهم خود از بازارها، لازم است برای خود «مزیت رقابتی» ایجاد کنند. ذکر این شایستگی و مزیت در بیانیه‌ی مأموریت نیز، منجر به جلب توجه و ایجاد طیب خاطر در ذی‌نفعان و مشتریان و سرمایه‌گذاران بالقوه خواهد شد.

۸- توجه به تصوّر عموم: تصورات عامه‌ی مردم از یک سازمان می‌تواند منجر به موفقیت و یا شکست سازمان شود، به همین دلیل، تصورات عموم برای سازمان‌ها حایز اهمیت است و تلاش می‌کنند که از عملکرد خود، تصویر مثبتی در اذهان ایجاد کنند. این که «آیا سازمان واکنش مناسب به مسایل اجتماعی، جامعه و محیط نشان می‌دهد؟» باید در بیانیه‌ی مأموریت بیان شود.

۹- توجه به کارکنان: از آن‌جا که امروزه به نیروی انسانی، «سرمایه‌ی انسانی» اطلاق می‌شود، نشان‌دهنده‌ی ارزش و اهمیتی است که نیروی فکر و عمل کارکنان برای سازمان‌ها ایجاد می‌کنند. از این رو، یک سازمان موفق بایستی به‌منظور حفظ کارکنان ممتاز خود و نیز جلب نظر و جذب افرادی که از توانمندی‌های بالایی برخوردارند، در بیانیه‌ی مأموریت خود، ارزشمند بودن کارکنان برای سازمان را عنوان کند و در عمل نیز، به فکر آسایش و رضایت خاطر کارکنان خود باشد.

به منظور داشتن یک بیانیه‌ی مأموریت پرمحتوا و مناسب، لازم است تعداد هر چه بیش‌تری از





به منظور شناسایی و ارزیابی فرصت‌ها و تهدیدهای پیش روی سازمان، لازم است «ماتریس ارزیابی عوامل خارجی» تهیه شود. بر اساس این ماتریس، مشخص می‌شود که سازمان در آینده، بیش‌تر با تهدید روبه‌رو است یا فرصت‌های بیش‌تری پیش رو دارد و مهم‌ترین فرصت‌ها و تهدیدهای پیش روی سازمان چه هستند؟

دست یابد، مشخص کرد و سپس بر اساس «ماتریس ارزیابی عوامل داخلی» مشخص کرد که سازمان در مجموع دارای ضعف است یا قوت. پس از تشکیل ماتریس‌های ارزیابی عوامل داخلی و خارجی، با استفاده از تجزیه و تحلیل SWOT و ماتریس داخلی و خارجی (IE)، نقاط ضعف و قوت، فرصت‌ها و تهدیدها شناسایی و استراتژی مناسب جهت روبرویی با آن‌ها تدوین می‌شود. در مرحله‌ی هدف‌گذاری بایستی اهداف کلان سازمان برای رسیدن به چشم‌انداز و براساس بیانیه‌ی مأموریت و برای دوره‌ی بلندمدت (بیش از یک سال) و به صورت نتایج خاصی

استفاده از نقاط قوت و مزیت‌های رقابتی خود، می‌تواند به اهداف کلان مورد نظر دست یابد، از فرصت‌ها بهره‌برداری و از تهدیدات اجتناب کند. در راستای تحقق اهداف، ممکن است لازم شود که سازمان، استراتژی‌هایی برای تحکیم نقاط قوت و رفع نقاط ضعف خود نیز اتخاذ کند. «استراتژی‌های سازمان می‌توانند به صورت گسترش دادن یک فعالیت در سطح جغرافیایی، تنوع بخشیدن به فعالیت‌ها، خرید شرکت‌های دیگر، تولید و عرضه‌ی محصولات، رسوخ در بازار، کاهش دادن هزینه‌ها، تفویض اختیارات و تشکیل مشارکت‌های خصوصی باشند»^۸

پس از این‌که ماتریس SWOT و IE تشکیل شد و فرصت‌ها و تهدیدها، قوت‌ها و ضعف‌ها متناسب با مأموریت سازمان مشخص و استراتژی‌های مختلفی به عنوان گزینه مطرح شدند، در مرحله‌ی آخر، با استفاده از ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی (QSPM)، گزینه‌های مختلف استراتژی بدون قضاوت شخصی و براساس خرد جمعی مورد ارزیابی قرار می‌گیرند. این ماتریس که به آن «ماتریس جذابیت نسبی» گفته می‌شود، جذابیت نسبی استراتژی‌ها را مشخص می‌کند و استراتژی مناسب را بر مبنای عینی ارائه می‌دهد.

در پایان، به منظور اجرای استراتژی‌ها و تحقق اهداف کلان سازمانی، بایستی اهداف سالیانه که قابل سنجش، چالشی، کمی و واقعی هستند، در کلیه‌ی سطوح سازمانی تدوین شوند و سیاست‌های اجرایی برای تحقق آن‌ها اتخاذ شود. برای تحقق استراتژی‌ها، اهداف سالیانه نقش کلیدی دارند و به منظور تدوین استراتژی‌ها، اهداف کلان از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. در واقع، اهداف سالیانه مبنای تخصیص منابع قرار می‌گیرند (چون معمولاً بودجه به صورت سالانه ابلاغ می‌شود). ضروری است که مدیران مجموعه، ارزیابی خود را از عوامل داخلی و خارجی و نیز، استراتژی‌ها و عملکرد آن‌ها را به صورت مستمر انجام دهند، تا در صورت وجود ضعف و یا تغییرات محیطی، بتوانند به‌موقع عکس‌العمل نشان دهند و به سرعت، تغییر استراتژی و تغییر مسیر دهند و بقای خود را در بازار حفظ کنند.

۹. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

در دنیای امروز که شاهد تغییر و تحولات شگرف در زمینه‌های مختلف هستیم، سازمان‌ها در راستای کسب موفقیت در میدان رقابت، باید از نوعی برنامه‌ریزی بهره‌گیرند که ضمن آینده‌نگر و محیط‌گرا باشد؛ به طوری که ضمن شناسایی عوامل مؤثر محیطی، تاثیر آن‌ها را بر سازمان و نحوه‌ی تعامل سازمان با آن‌ها را در بلندمدت مشخص کند. این نوع برنامه‌ریزی، در واقع، همان برنامه‌ریزی استراتژیک است که با بررسی محیط خارجی و داخلی سازمان، فرصت‌ها و تهدیدهای محیطی و قوت‌ها و

که مورد انتظار سازمان برای تحقق مأموریت خود است، تدوین شوند. این اهداف به دلیل این که تعیین‌کننده‌ی مسیر حرکت سازمان هستند، باید شکاف میان وضعیت موجود و چشم‌انداز ترسیم‌شده را نشان دهند، اولویت‌ها را تعیین و پیشرفت سازمان را در ابعاد استراتژیک نمایان سازند، همراستاکننده‌ی فعالیت‌های سازمان در دست‌یابی به چشم‌انداز و مأموریت باشند، پیچیده نباشند و از ایجاد هر نوع سر در گمی جلوگیری کنند و موجبات ایجاد انگیزه در کارکنان را فراهم آورند. این اهداف می‌توانند چالشی، قابل اندازه‌گیری، باثبات و غنلایی باشند. اهداف کلان، به طور کلی باید پاسخ‌گوی پرسش‌های زیر باشند:

- چه چیزی را می‌خواهیم که اکنون نداریم؟
- چه چیزی را داریم که می‌خواهیم حفظ کنیم؟
- چه چیزی را نداریم و نمی‌خواهیم داشته باشیم؟
- چه چیزی را داریم که نمی‌خواهیم داشته باشیم؟
- «استراتژی‌ها»، تدابیر و اقدامات کلیدی و بنیادینی هستند که سازمان با اتخاذ آن‌ها و با

گسترش شاهد

شرکت حمل و نقل و لجستیک

فرمانده گسترش

امین در حیل

رئیس هیئت مدیره

لواک کاپ خدمات مطلوبه ای به صاحبان کالا

حمل کالا به اقصی نقاط کشور

دارای ناوگان مجهز حمل و نقل

دارای ابزار دقیق آشنایان در انبار

لغت پزشکی کامل پسته دانا (خاکه در انبار)



نظر خاص و خرد جمعی و پشتیبانی مدیران مجموعه، به آن‌ها پرداخته شود.

پانویس

- ۱- اعرابی، سید محمد، دستنامه برنامه ریزی استراتژیک، ص ۹
- ۲- همان منبع
- ۳- آر. دیوید، فرد، مدیریت استراتژیک، ترجمه دکتر علی پارسایان و دکتر سید محمد اعرابی، ص ۱۷۴
- ۴- اعرابی، سید محمد، دستنامه برنامه ریزی استراتژیک، ص ۱۸
- 5- External Factor Evaluation (EFE) Matrix
- 6- Internal Factor Evaluation (IFE) Matrix
- 7- Internal & External Matrix (IE)
- ۸- آر. دیوید، فرد، مدیریت استراتژیک، ترجمه دکتر علی پارسایان و دکتر سید محمد اعرابی، ص ۳۸
- ۹- کیانی، علیرضا، فرایند برنامه ریزی استراتژیک، ص ۴۹

منابع و مآخذ

- [۱] اعرابی، سید محمد، دستنامه برنامه ریزی استراتژیک، ناشر دفتر پژوهش‌های فرهنگی، چاپ چهارم، سال ۱۳۸۹.
- [۲] آر. دیوید، فرد، مدیریت استراتژیک، ترجمه دکتر علی پارسایان و دکتر سید محمد اعرابی، ناشر دفتر پژوهش‌های فرهنگی، چاپ پانزدهم، سال ۱۳۸۸.
- [۳] آقازاده، هاشم، تفاوت‌های برنامه ریزی استراتژیک در سازمان‌ها، ماهنامه تدبیر، سال پانزدهم، شماره ۱۴۷.
- [۴] کیانی، علیرضا، فرایند برنامه ریزی استراتژیک، HAWZEH.NET.
- [۵] علوی راد، حسین، مدیریت استراتژیک، مؤسسه فرهنگی مطالعات اقتصادی و برنامه ریزی تصمیم یار.
- [۶] عباسی، محمد رضا، تاریخچه برنامه ریزی، جزوه درس برنامه ریزی استراتژیک، مرکز آموزش‌های بین‌المللی خلیج فارس.
- [۷] محمدی، ناصر، استراتژی‌های مطلوب، اسلاید آموزشی. ■

ضعف‌های داخلی را شناسایی و با در نظر داشتن مأموریت و چشم‌انداز سازمان، اهداف بلندمدت برای سازمان تدوین می‌کند و به منظور تحقق این اهداف، از بین گزینه‌های استراتژیک، اقدام به انتخاب استراتژی‌هایی می‌کند که با تکیه بر قوت‌ها و رفع ضعف‌ها، از فرصت‌های پیش آمده، به نحو شایسته استفاده و از تهدیدها پرهیز می‌کند، تا در صورت اجرای صحیح، باعث موفقیت سازمان در میدان رقابت شود.

هر چند که فرایند تدوین و اجرای برنامه ریزی استراتژیک، فرایند زمان بری است که صبر و حوصله‌ی جمیع آحاد سازمانی را می‌طلبد و از محدودیت‌هایی نیز برخوردار است، اما کاربرد صحیح آن توسط مدیران متفکر، می‌تواند نتایج مثبتی به بار آورد. به عقیده‌ی «آلفرد مارشال»، اقتصاددان مشهور انگلیسی: «اگر همه‌ی سرمایه‌ها و ابزار تکنیکی و مسائل موجود فنی در جهان، به یکباره دستخوش تباهی شوند، ولی دانایی مدیران، در رده‌ی استراتژیک زایل نشود، در مدت کوتاهی، جامعه پویا و شکوفا می‌شود.» بنابراین، در راه اجرای برنامه ریزی استراتژیک، آموزش‌های لازم برای کلیه‌ی آحاد سازمانی و به‌ویژه مدیران و تصمیم‌گیران ضروری است؛ چراکه برنامه ریزی استراتژیک، دیدگاه استراتژیک در سازمان را تقویت می‌کند، سبب می‌شود که کارکنان در محدوده‌ی زمان حال باقی نمانند و به افق‌های دور دست توجه کنند، موجب ایجاد بینش مشترک در بین اعضا و سازمان می‌شود و سازمان را در محیط پرتلاطم امروز، به سلامت به ساحل آرامش و بقا می‌رساند.

هر چند که الگوهای مختلفی برای برنامه ریزی استراتژیک وجود دارد، اما در نوشتاری که از نظر گذشت، تلاش شد که به‌طور اجمال به همه‌ی مراحل فرایند برنامه ریزی استراتژیک که در همه‌ی این الگوها تا حد زیادی مشترک است، پرداخته شود. لازم به ذکر است که هر کدام از این مراحل، از اهمیت و حساسیت خاصی در طول دوره‌ی تدوین برخوردارند و باید با دقت

Gostareh Shahed Co.

تلفن: ۰۲۱-۵۵۵۲۲۰۰

تلفن: ۰۲۱-۵۵۵۲۲۰۰

تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۴۴۴۴

تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۴۴۴۴

تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۴۴۴۴

تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۴۴۴۴

تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۴۴۴۴

تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۴۴۴۴

تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۴۴۴۴

تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۴۴۴۴

جهش آگاهانه اقتصادی با بهره‌مندی از تمهیدات مدیریتی

تهیه و تنظیم: جهانگیر نجاتی
(معاون طرح و توسعه اداری کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان)

شعاع این هدفمندی و نتایج آن در بخش حمل و نقل، توسعه یابد.

جهاد اقتصادی، یک جهش آگاهانه در حوزه اقتصادی است و در سه محور همت، سلامت و توانمندی عملیاتی، متبلور می‌شود.

افزایش بهره‌وری (سهام مدیریت در انجام امور) و کاهش هزینه‌های اقتصادی و بهره‌برداری مناسب از ظرفیت‌های موجود با هوشمندی کامل، محور اساسی تصمیمات و رویکردهای مدیران در سال جهاد اقتصادی خواهد بود. تبیین برنامه‌ها و اهداف سازمان تحت سرپرستی و انتظارات لازم برای تحقق جهاد اقتصادی در حوزه حمل و نقل، از مهمترین وظایف مدیران در سال جاری است.

همان طور که گفته شد، ضرورت جهش اقتصادی در بخش حمل و نقل، بر پایه‌ی دو محور عمده‌ی «افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه» استوار است. از این رو برای افزایش بهره‌وری، باید تدابیر لازم اتخاذ شود که در این زمینه یکی از مصادیق بارز و محسوس در حوزه حمل و نقل دریایی و بندری، افزایش توان عملیاتی است که از راه‌های زیر حاصل می‌شود:

- کاهش میانگین زمان حضور کشتی‌ها در بندر
- کاهش خارج از سرویسی تجهیزات خشکی
- کاهش خارج از سرویسی شناورها
- کاهش پراکندگی ضریب اشغال اسکله
- مدیریت نسبت ورود به خروج کالا (زمان رسوب کالا)

توفیق هر فعالیت اقتصادی، نیازمند برنامه‌ریزی کاربردی، تلاش هدفمند، بهره‌گیری حداکثری از امکانات و اعمال مدیریت صحیح و شناخت کافی از آن فعالیت است. بنابراین، حمل و نقل نیز، از این قاعده مستثنی نیست و باید این بخش به گونه‌ای مدیریت شود که درآمدها افزایش یابند و اقتصادی بودن فعالیت‌ها در این حوزه، بیش از پیش برای فعالان بخش خصوصی محرز شود؛ تا به این ترتیب، زمینه‌ی جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید نیز، فراهم آید.

نام‌گذاری هر سال، از سوی مقام معظم رهبری، با یک شعار محوری و کلیدی، از برکات نظام و بیانگر هدفمندی و جهت‌دار بودن حرکت کشور به سوی اعتلا و پیشرفت است. امسال نیز، که به یمن درایت رهبر معظم انقلاب، سال جهاد اقتصادی نام گرفته است، باید همه‌ی تلاش‌ها برای دست یابی به این خواسته‌ی مهم و کلیدی در همه بخش‌ها صورت پذیرد. این شعار، در حقیقت در امتداد طرح هدفمندسازی یارانه‌هاست که از جمله؛ سازمان بنادر و دریانوردی نیز با همکاری و همیاری ارگان‌ها و عوامل اجرایی، این مسیر حیاتی و تحول آفرین را با کم‌ترین موانع پیمود و باید در سال جاری،



بندر و خلیج / شماره ۱۸۳

بنابراین، یکی از مؤلفه‌های حرکت جهادی در بخش اقتصاد، جذب سرمایه‌های لازم از متقاضیان است. باتوجه به این که هدف اصلی، ورود سرمایه‌های خصوصی به بخش حمل و نقل تبیین شده است، در تحقق برنامه‌های جهاد اقتصادی، سرمایه‌گذاری جدید و ایجاد اشتغال، از ملزومات اساسی محسوب می‌شود.

از این رو، مستعدترین زمینه‌ی سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل، مشارکت بخش خصوصی برای ایجاد زیر ساخت‌های لازم برای بهره‌گیری از ظرفیت‌های گردشگری و رفاهی، نوسازی ناوگان و ایجاد رقابت در زمینه‌های فعال در عرصه حمل و نقل است که این دو عامل، مولد اشتغال، رونق و شکوفایی اقتصادی به شمار می‌آیند.

از طرفی، رونق اقتصادی در صنعت حمل و نقل، مستلزم نگرش مناسب به قوانین و آیین‌نامه‌های جذب سرمایه‌گذاری و بستر فعالیت آن‌ها است و نیز، بازنگری در قوانین و آیین‌نامه‌ی تأسیس شرکت‌های فعال در عرصه حمل و نقل با هدف ورود افراد توانمند و صاحب سرمایه کافی برای فعالیت در این بخش و رتبه‌بندی شرکت‌ها به تناسب عملکرد و سرمایه‌گذاری انجام شده، از



کارکنان این حوزه وجود دارد، بدون تردید، سیمای بندرداری، در آینده نزدیک متحول خواهد شد و به مرحله‌ی مطلوب تری خواهد رسید.

علاوه بر این، ضرورت افزایش روحیه‌ی کار جمعی و گروهی، خلاقیت و نوآوری، شناسایی استعدادهای پیرامونی و بالقوه و فعال‌سازی این استعدادها در داخل و خارج از سازمان، به تناسب کارآیی آن‌ها و تشکیل گروه‌های کاری در حوزه‌های مختلف در قالب کمیته‌های تصمیم‌ساز با تمرکز بر نیروی انسانی به عنوان سرمایه‌های اصلی سازمان و توانمندسازی آنان در هر حوزه و همچنین، ایجاد انگیزه در کارکنان برای خدمت بیش تر، از دیگر وظایف اصلی این اداره کل در سال جاری است.

امید آن که، به حول و قوه‌ی الهی و نیز، با بهره مندی از توجهات مقام عظمای ولایت و همدلی همه‌ی همکاران عزیز در بخش‌های مختلف و ارگان‌های متفاوت، بتوانیم وظایف خود را به طرز مطلوبی به سر منزل مقصود برسانیم و در پیشگاه خداوند منان و ملت سرافراز، سربلند باشیم. ■

سرمایه‌گذاری از سوی متقاضیان در سراسر کشور، به خصوص در مناطق محروم و نیازمند به توجه خاص است.

یکی دیگر از ضرورت‌های سال جاری، افزایش ایمنی و کاهش هزینه‌های ناشی از سوانح به عنوان راهبردی اصلی در سال جهاد اقتصادی است. براین اساس، اداره‌ی کل بندار و دریا نوردی استان خوزستان، در سال ۱۳۹۰، برنامه‌ها و تلاش‌های خود را با جدیت برای تحقق این امر متمرکز خواهد کرد و با تجهیز امکانات لازم برای کنترل، افزایش توان مانیتورینگ، الویت‌دهی بهسازی مسیرها و بسیاری از اقدامات کوتاه‌مدت و بلندمدت اثربخش، این راهبرد را به منصفی ظهور خواهد رساند.

بدیهی است که موفقیت هر بخش، در گرو برنامه‌ریزی و ترسیم چشم‌انداز مناسب است. در حوزه‌ی برنامه ریزی استراتژیک، این اداره کل با توجه به اسناد بالا دستی، سند راهبردی پنج ساله‌ی این اداره کل در دست تدوین دارد که براساس آن، توسعه و تجهیز بندر، نوسازی ماشین‌آلات، بهره‌گیری از روش‌های تخلیه و بارگیری نوین و سایر هدف‌گذاری‌های مرتبط با این بخش، انجام شده و با تلاش و جدیتی که از سوی

جمله عواملی محسوب می‌شوند که طلبه‌ی یک حرکت بنیادین به سوی توانمندسازی بخش حمل و نقل را، فراهم می‌آورند. خوشبختانه در این سال‌ها تلاش‌های بسیار چشمگیری در این راستا انجام شده و بازنگری قوانین و آیین‌نامه‌ها صورت پذیرفته، که در سازمان دهی ساختاری شرکت‌های فعال حمل و نقل و سودآوری آنان، بسیار مؤثر بوده است.

علاوه بر این، ایجاد تعادل در سیستم‌ها و نظام‌های حمل و نقلی مکمل حمل و نقل دریایی، همچون حمل و نقل جاده‌ای و ریلی و توزیع خدمات بخش حمل و نقل در کشور، از محورهای اصلی رونق اقتصادی به شمار می‌آیند. جهش اقتصادی در بخش حمل و نقل، باید متوازن و مناسب با جغرافیای ایران و هم‌راستا با رویکرد افزایش رفاه و خدمات در همه‌ی نقاط کشور باشد. بنابراین با چنین رویکردی، باید موضوع حمل و نقل و ایجاد امکانات و تأسیسات با مشارکت بخش خصوصی، در کانون توجه همه‌ی فعالان این بخش قرار گیرد. امسال با نگاه ویژه به این رویکرد، باید این مهم عملیاتی شود و توسعه یابد که بدون تردید، ثمره‌ی آن، ایجاد اشتغال و فرصت برابر برای

ضرورت افزایش بهره‌وری دروازه‌ی اقتصادی ایران

تهیه و تنظیم: محمد حکیمیان

و کاهش آن، از منظرهای زیر قابل اهمیت است:

- تمرکز بر مسائل زیست‌محیطی و کاهش آلودگی محیط زیست؛ به‌طوری که دود حاصل از تردد کامیون‌ها یکی از عمده‌ترین منابع آلوده‌کننده‌ی محیط زیست در آن‌جا محسوب می‌شود.

- رعایت مسائل ایمنی در بندر؛ به‌طوری که تصادف کامیون‌ها و خرابی آن‌ها به دلیل فرسودگی زیاد ناوگان حمل و نقل ایران، باعث کاهش ایمنی تردد در این بندر می‌شود.

- بالا رفتن نرخ بهره‌وری در عملیات تخلیه و بارگیری کشتی. افزایش میزان بهره‌وری، با کاهش مدت زمان توقف کشتی در کنار اسکله و سرویس‌دهی منظم تخلیه و بارگیری تحقق خواهد یافت.

- کاهش تعداد نیروی انسانی به‌منظور روان و آسان‌سازی ترافیک در این بندر.

- کاهش مدت زمان تحویل کالا به مشتریان که به کاهش قیمت تمام‌شده‌ی کالا می‌انجامد.

نظر به اهمیت کنترل ترافیک و چالش‌های بیان‌شده، بهره‌گیری از IT و استفاده از اتوماسیون در عملیات بندر، راهکاری عقلانی و ناگزیر به نظر می‌رسد.

بدیهی است که رهگیری کامیون‌های ورودی به بندر و تأمین زیرساخت‌های مناسب برای ثبت تردد آن‌ها و کنترل ترافیک جاده‌های منتهی به بندر شهید رجایی، از امور ضروری توسعه‌ی این بندر به شمار می‌آیند و حال که دروازه شرقی بندر شهید رجایی در حال ساخت است، جای آن دارد که شرایط تأمین زیرساخت‌های مورد نیاز برای پیاده‌سازی سیستم رهگیری به وسیله‌ی RFID در این

بندر شهید رجایی، به‌منزله‌ی مهم‌ترین بندر تجاری و بازرگانی کشور را، دروازه‌ی طلایی اقتصاد ایران می‌نامند. طبق آمار منتشرشده از سوی روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، در پنج ماه نخست امسال، بیش از یک میلیون و صدو هفتاد هزار TEU کانتینر در آن تخلیه و بارگیری شده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، از رشد ۱۵ درصدی برخوردار است.

در این مدت، ۵۸۹ هزار و ۶۹۲ دستگاه کامیون در این بندر تردد داشته‌اند که نشان از تردد ۲/۶ کامیون در هر دقیقه و به‌طور میانگین، تردد یک کامیون در هر ۴۶ ثانیه دارد.

سامان‌دهی دروازه‌ی ورودی شرقی بندر شهید رجایی، یکی از پروژه‌هایی است که در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و اکنون با ۴۴ درصد پیشرفت فیزیکی، در حال اجراست. مدیران این بندر، برای ساختن ورودی شرقی، بهترین کارشناسان و مشاوران را به کار گرفته‌اند تا پس از آماده شدن، با ظاهری زیبا قابلیت تردد کامیون‌هایی که به این بندر وارد یا از آن خارج می‌شوند را، داشته باشد. با در نظر گرفتن این واقعیت که در حال حاضر، در هر ۴۶ ثانیه یک کامیون به بندر شهید رجایی وارد و یا از آن خارج می‌شود و حجم عملیات کانتینری سالیانه‌ی آن، رقمی برابر با ۲/۵ میلیون TUE کانتینر است و همچنین، با توجه به برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی به‌منظور تبدیل شدن بندر شهید رجایی به بندر کانتونی یا اصطلاحاً هاب برای پذیرش ۶ میلیون TEU کانتینر، در سال، به‌طور حتم، میزان تردد کامیون به ۲ برابر رقم فعلی افزایش خواهد یافت. اهمیت کنترل ترافیک در بندر شهید رجایی

دروازه نیز، در نظر گرفته شود تا در آینده به‌منظور پیاده‌سازی این تکنولوژی، ضرورت ایجاد تغییرات فیزیکی در دروازه‌ی شرقی پدیدار نشود.

استفاده از تکنیک رهگیری RFID، به‌منزله‌ی بهترین گزینه در بین روش‌های حال حاضر مونیتورینگ، از برخی الزامات برخوردار است که بر اساس آن‌ها، لازم است در مواقع اجرا، توسط سازمان بنادر و دریانوردی، با پایانه‌ی حمل‌ونقل نیز هماهنگی صورت بگیرد که برچسب‌هایی (TAG) به روی کامیون‌ها نصب شوند تا توسط Readerها در پایانه‌ی حمل و نقل و دروازه‌های بندر قابل شناسایی باشند و هر دو سازمان بتوانند از آن استفاده کنند در غیر این صورت، لازم است در هنگام ورود کامیون به بندر، شماره‌ی پلاک کامیون خوانده



و در تگ RFID نوشته شود و سپس، تگ مورد نظر به راننده‌ی کامیون تحویل داده شود تا در مکان‌های مختلف، اقدام به رهگیری انجام پذیرد.

قطعاً با راه‌اندازی سیستم رهگیری کامیون، عوامل زیر از کاربرد این تکنیک منتفع خواهند شد:

- صاحبان کالا (با سیستم گردش عملیاتی سریع، کالا سریع‌تر به دست صاحب کالا می‌رسد).

- عوامل امور بندری و کانتینری (با مشاهده ترافیک در مکان‌های مختلف، امکان برنامه‌ریزی بهتر به‌منظور ارتقای بهره‌وری را فراهم می‌آورند).

- عوامل پایانه‌ی حمل و نقل (با داشتن آمار کامیون‌های موجود در بندر، به‌منظور ارسال

کامیون از پایانه، برنامه‌ریزی می‌کنند).
- عوامل گارد بندری (با رهگیری تردد کامیون‌ها امکان پیشگیری از تخلفات و برخورد با متخلفان برای عوامل گارد بندری فراهم می‌شود).

با توجه به موارد بالا و تلاش بی‌وقفه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی برای پذیرش کشتی‌های نسل سوم در بندر شهید رجایی، به‌جاست که کارشناسان مرتبط با این امور، موارد با اهمیتی چون پیش‌بینی استفاده از سیستم‌های نرم‌افزاری موجود در بنادر بزرگ دنیا را در کلیه‌ی تصمیمات خود در نظر بگیرند تا بتوانند به‌آسانی از تجارب موفق بنادر پیشرو کانتینری جهان استفاده کنند و در نهایت، بتوان بندر شهید رجایی را به رقیب توانمندی برای بنادر برتر جهان تبدیل کرد. ■

توضیحات:

RFID: Radio-frequency identification
امواج رادیویی

Tag: وسیله‌ی شناسایی متصل شده به کالا، شیء، که قصد ردیابی آن را داریم.

Reader: بازخوان برچسب وسایل الکترونیکی هستند که حضور Tagها را در محیط تشخیص می‌دهند و اطلاعات ذخیره‌شده در آن‌ها را بازیابی می‌کنند.

منابع:

- 1 - <http://www.rfidjournal.com>
- 2 - http://en.wikipedia.org/wiki/Radio-frequency_identification



پورت اپراتورهای کانتینری برتر جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی

الهمراده عقیفی پور؛ معاون دریایی و بندری

بهزاد الصفی؛ کارشناس ارشد مدیریت بنادر، (مجتمع بندری شهید رجایی)

در دنیای امروز، مدیران صنعت حمل و نقل دریایی، با اتخاذ استراتژی خصوصی سازی، سعی بر آن دارند تا فعالیت های معمولی و رایج بندری را به شرکت های خصوصی واگذار کرده و متعاقباً حیطه کاری خود را بر اعمال قوانین ملی و بین المللی و نظارت بر اجرای صحیح آن ها به عنوان Port Authority متمرکز کنند. با اتخاذ این استراتژی، بنادر شاهد افزایش کارایی و بهره دوری در عرصه های گوناگون عملیات بندری شدند. از سوی دیگر، شرکت های تخلیه و بارگیری نیز، قوی تر شده اند و فعالیت های خود را از بومی و محلی، به سمت بین المللی و جهانی سوق داده اند. در این راستا، جهان از اواخر دهه ۱۹۸۰، شاهد حضور پررنگ پورت اپراتورهای کانتینری بین المللی شد، تا بتوان هم راستا با رشد تجارت بین المللی و متعاقباً رشد چشمگیر میزان تخلیه و بارگیری کالا و کانتینر، از این بازار پر رونق سهم بیش تری را کسب کرد. از سوی دیگر، خطوط کشتیرانی کانتینری جهان نیز، وارد عرصه پورت اپراتوری کانتینری شدند، تا از یک سو، بتوانند بر کل زنجیره عرضه کالا مدیریت داشته باشند (مبحث Supply Chain Management) و از سوی دیگر، بتوانند با پهلودهی کشتی ها در پایانه های کانتینری و تخلیه و بارگیری سریع آن ها، به کشتی های خود، خدمات با کیفیت بالاتری ارائه کنند و از مدت معطلی آن ها در لنگرگاه ها و پایانه های کانتینری جلوگیری به عمل آورند. (لازم به ذکر است، هزینه هر ساعت معطلی کشتی های کانتینری نسل هفتم، در حدود ۱۰۰۰ تا ۵۰۰۰ دلار است). با عنایت به موارد یادشده، پورت اپراتورهای کانتینری جهان را می توان به دو دسته کلی طبقه بندی کرد:

شرکت های پورت اپراتوری که فقط به عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری می پردازند (Pure Stevedore) مانند: PSA - DP - World - HPH شرکت های پورت اپراتوری که شرکت مادرشان علاوه بر عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری، دارای کشتی های کانتینری نیز هستند (Integrated global carriers) مانند: COSCO - APM Terminal. که در ادامه به معرفی و توضیح درباره ی آن ها می پردازیم:

۱. پورت اپراتور HP

Hutchison port Holding یکی از بزرگ ترین سرمایه گذاران، توسعه دهندگان و اپراتورهای بندری جهان است که در حال حاضر، در ۳۰۸ اسکله، واقع در ۵۱ بندر و ۲۵ کشور در خاورمیانه - آفریقا - اروپا - آمریکا و استرالیا فعال است. شرکت مادر این پورت اپراتور، در سال ۱۸۶۶، در هنگ کنگ تأسیس شد و در سال ۱۹۶۹، پایانه ی اپراتوری کانتینری را نیز، به فعالیت های خود افزود. در سال ۲۰۱۰، این پورت اپراتور موفق به تخلیه و بارگیری ۷۵ میلیون TEU کانتینر در بنادر جهان شد. نیروی انسانی این شرکت در حال حاضر، تعداد ۳۰،۰۰۰ نفر را شامل می شود. سایر فعالیت های این شرکت، شامل: اپراتوری پایانه های مسافری دریایی، فرودگاه ها، مراکز توزیع کالا، حمل و نقل ریلی و تعمیرات کشتی است. این پورت اپراتور، میزان تخلیه و بارگیری کانتینر خود را که در سال ۱۹۹۴ به میزان ۶/۶ میلیون TEU بود، به ۷۵ میلیون TEU در سال ۲۰۱۰ افزایش داده است.

۲. پورت اپراتور PSA

دومین پورت اپراتور کانتینری جهان در سال ۲۰۱۰ شرکت PSA (Port Singapore Authority) است که در ۲۹ بندر جهان و در ۱۷ کشور فعالیت دارد. دفاتر اصلی این شرکت، در بنادر سنگاپور و آنتورپ بلژیک قرار دارند. این شرکت ادعا می کند که در طول ۶۶ کیلومتر اسکله ای که در اختیار دارد، از ظرفیت تخلیه و بارگیری ۱۱۱ میلیون TEU کانتینر به صورت سالیانه برخوردار است.

در سال ۲۰۱۰ میلادی، این پورت اپراتور، موفق به تخلیه و بارگیری ۵۶ میلیون TEU شد که در حدود ۲۷ میلیون TEU کانتینر آن مربوط به بندر سنگاپور است. لازم به بیان است که از مجموع ۵۶۰ میلیون TEU کانتینری که در سال ۲۰۱۰ در کل بنادر جهان، تخلیه و بارگیری شد، درصد از آن ها

سال متوالی، به عنوان برترین بندر خاورمیانه برگزیده شده است. در سال ۲۰۱۰، این پورت اپراتور، موفق به تخلیه و بارگیری ۵۰ میلیون TEU کانتینر شد. این شرکت با انتخاب استراتژی توسعه بر مبنای سرمایه‌گذاری قصد دارد ظرفیت عملیات کانتینری خود را به میزان ۹۵ میلیون TEU کانتینر در سال ۲۰۲۰ افزایش دهد.

DP WORLD در سال ۲۰۰۵، از ادغام ۲ شرکت پورت اپراتوری Dubai port و Dubai ports Authority و International تشکیل شد. در سال ۲۰۰۵، این شرکت با خریداری کل سهام شرکت پورت اپراتوری CSX World terminal، حضور خود را در بنادر جهان قوی‌تر کرد. همچنین، این شرکت در سال ۲۰۰۵، با خریداری کل سهام شرکت پورت اپراتور انگلیسی p o Maritime service & به یکباره حجم عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری خود را به ۳۵ میلیون TEU کانتینر در بنادر جهان افزایش داد.

۴. پورت اپراتور COSCO (China ocean shipping company)

این پورت اپراتور کانتینری که خط کشتیرانی COSCO در گروه COSCO pacific limited را نیز در اختیار دارد، متعلق به کشور چین است و در حال حاضر (سال ۲۰۱۰)، به عنوان چهارمین پورت اپراتور کانتینری جهان مطرح است. پورت اپراتور COSCO در ۱۴ بندر از ۱۴۵ اسکله کانتینری جهان فعالیت دارد، عملکرد آن در سال ۲۰۱۰، به میزان ۴/۵ میلیون TEU کانتینر بوده است. ظرفیت عملیات کانتینری آن، به ادعای مسئولین شرکت، برابر با ۷۸ میلیون TEU کانتینر است. لازم به بیان است که خط کشتیرانی COSCO در سال ۲۰۱۰ به عنوان پنجمین خط برتر کشتیرانی کانتینری جهان مطرح شده است.

۵. پورت اپراتور APM

این پورت اپراتور کانتینری که مقر آن در شهر لاهه هلند است و در سال ۲۰۰۱ میلادی تأسیس شده، زیرمجموعه‌ی شرکت AP. Moller - Maersk group قرار دارد و نیز، برترین خط کشتیرانی کانتینری جهان (MAERSK LINE)، زیرمجموعه‌ی آن محسوب می‌شود. در حال حاضر (سال ۲۰۱۱)، در ۶۱ پایانه‌ی کانتینری در ۳۳ کشور فعال است و ۱۶ پروژه‌ی توسعه‌ی پایانه‌های کانتینری را در دست اقدام دارد. نیروی انسانی آن، شامل ۲۴۰۰۰ نفر است که از ۶۳ کشور جهان گرد هم آمده‌اند. این پورت اپراتور در سال ۲۰۱۰، موفق به تخلیه و بارگیری ۳۱/۵ میلیون TEU کانتینر شد که بیانگر ۶ درصد کل Throughput کانتینری جهان است. این شرکت با در نظر گرفتن روزی به عنوان Global Safety Day در همه‌ی پایانه‌های تحت مدیریت خود، سعی در نهادینه کردن فرهنگ ایمنی کار دارد و مبنای جلوگیری از حوادث را به اجرا گذاشته که اثرات قابل ملاحظه‌ای نیز، از آن برجا مانده است.

مقایسه‌ی آمار عملکرد پورت اپراتورهای کانتینری جهان در سال‌های گذشته با وضعیت فعلی آن‌ها و مشخص شدن تغییرات دامن‌دار و شگرفی که طی چند سال اخیر در ماهیت و عملکرد آن‌ها به وقوع پیوسته، در جدول زیر درج شده است. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، شرکت P & O، دیگر وجود خارجی ندارد و توسط شرکت DP World خریداری شده است.



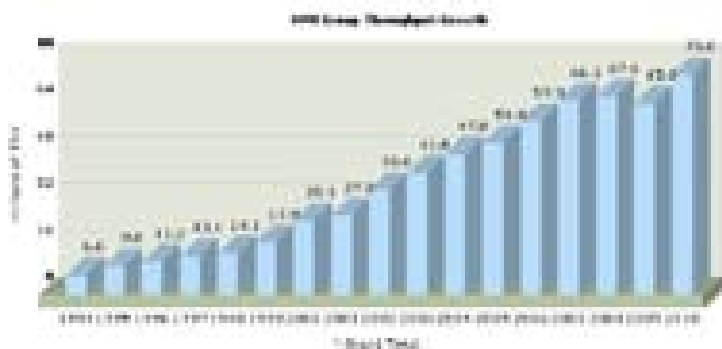
در بندر سنگاپور تخلیه و بارگیری شده‌اند. بندر سنگاپور، به عنوان بزرگ‌ترین بندر ترانزیتی کانتینری جهان معروف است؛ به نحوی که یک‌پنجم کل عملیات کانتینرهای ترانزیتی، در این بندر انجام می‌شود. این بندر، با ۲۰۰ خط کشتیرانی کانتینری جهان، قرارداد دارد و با ۶۰۰ بندر در ۱۲ کشور در ارتباط است. PSA موفق شد که نرم‌افزار پایانه‌ی کانتینری خود را، به نام CITOS (computer integrated terminal operating system)، به صورت بومی در کشورش تولید کند و آن را به کار بندد.

در سال ۲۰۰۲، شرکت PSA HNN که حاصل ادغام ۲ شرکت پورت اپراتوری PSA و Hesse Noord Natie (HNN) بود، در بندر آنتورپ بلژیک تأسیس شد که بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری PSA در خارج از کشور سنگاپور محسوب می‌شود. این شرکت قصد دارد با سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری طی ۵ سال آتی (تا سال ۲۰۱۶)، ظرفیت پایانه‌ی کانتینری بندر آنتورپ بلژیک را به ۱۰ میلیون TEU کانتینر افزایش دهد. بیانیه‌ی مأموریت این شرکت: Building global partnership است و معنی "ایجاد مشارکت جهانی" می‌دهد. ارزش‌های حاکم در این شرکت، عبارتند از:

- ۱- ارایه‌ی بهترین سرویس‌ها به صورت همه‌جانبه؛
- ۲- تمرکز بر مشتری‌گرایی و پیش‌بینی نیازهای آنان و متعاقباً پاسخ به آنان؛
- ۳- استراتژی برنده - برنده (win-win)؛
- ۴- حضور در بازارهای جهانی با مشارکت سایرین.

۳. پورت اپراتور DP World

این پورت اپراتور کانتینری که در سال ۱۹۹۹ تأسیس شد، در حاضر در ۶۰ پایانه‌ی بندری در ۶ قاره‌ی جهان مشغول به فعالیت بوده و دارای ۳۰۰,۰۰۰ نفر نیروی انسانی است. مقر اصلی آن، در بندر جبل‌علی است و برای ۱۷



نمودار رشد عملیات کانتینری برترین پورت اپراتور کانتینری جهان از سال ۱۹۹۴ تا سال ۲۰۱۰ میلادی

Hong Kong and Yantian		
China - Yantian	10,134	+18%
Hong Kong - Kwai Tsang	11,040 (combined)	+18%
Hong Kong - Tsuen Wan	1,821	+13%
The Mainland		
Shanghai	9,861 (combined)	+10%
Ningbo	2,944	+18%
Pearl River Delta in Southern China - Shenzhen, Qiongzhen, Nanhai, Jiangmen, Huizhou & Maoming	1,283 (combined)	+11%
Guangzhou	1,171	+26%
North & South Asia and Australia		
Malaysia	5,867	+20%
South Korea	2,404 (combined)	+15%
Indonesia	2,853 (combined)	+24%
Thailand	1,263 (combined)	+15%
Pakistan - Karachi	881	+19%
Pakistan - Northern Group	194	—
Yemen	50	—
Australia - Brisbane	14%	—
Australia - Sydney	14%	—
Middle East and Africa		
Saudi Arabia	1,497	+12%
Egypt	543	+13%
Tanzania	342	+8%
Oman	104	—
Europe		
The Netherlands	9,215 (combined)	+17%
United Kingdom	3,810 (combined)	+8%
Spain	928	+2%
Poland	188	+33%
Italy	589	—
Sweden	37	—
The Americas and The Caribbean		
Panama	1,448	+40%
The Bahamas	1,128	+15%
Mexico	1,038 (combined)	+17%
Argentina	107	—

جدول بندری که در حال حاضر، پورت اپراتور HPH در آن‌ها فعال است.

معیارهای حاکم بر پاینده‌ی اپراتورها در انتخاب بندر به‌منظور

فعالیت و سرمایه‌گذاری

- (۱۶) طول مدت قراردادهای بندر با شرکت‌های فعال در آن.
- (۱۷) شاخص میزان ریسک سرمایه‌گذاری کشور.
- (۱۸) مسایل سیاسی.

نتیجه‌گیری

در این نوشتار، سعی شد با اشاره به وضعیت کلی صنعت حمل و نقل دریایی جهان، نقش یکی از بازیگران این صحنه، یعنی پورت اپراتورهای کانتینری جهان تبیین شود و ضمن آشنایی با آن‌ها، استراتژی‌ها، اهداف و عملکردشان نیز، به رشته‌ی تحریر درآید. انتخاب پورت اپراتور کانتینری واجد شرایط در طی چند سال اخیر، در دستور کار سازمان بندر و دریانوردی قرار گرفته، که در این راستا، چالش‌هایی نیز در پی داشته است. این‌که آیا پورت اپراتور فعلی بندر کشورمان را بایستی مورد تقویت و حمایت قرار داد و تنها از آن در عملیات بندری کشور استفاده کرد و یا این‌که برای رقابت‌پذیری بیش‌تر و افزایش سهم بازار، باید به نحوی از وجود پورت اپراتورهای خارجی نیز استفاده کرد و ده‌ها و یا شاید صدها مسایل مرتبط با این موضوع، می‌تواند دست‌مایه‌ی تحقیقات بیش‌تری قرار گیرد، تا ان‌شاءالله بتوان با انتخاب صحیح، شاهد رشد بیش از پیش بندر کشور عزیزمان در آینده‌ی نزدیک باشیم. ■

- (۱) توجه خاص به شاخص‌های عملیاتی بندر.
- (۲) میزان سوددهی فعالیت پورت اپراتور فعلی بندر.
- (۳) چگونگی انتخاب پورت اپراتور توسط مقامات بندری.
- (۴) وضعیت امکانات زیربنایی (اسکله - بارانداز - محوطه‌ها و...).
- (۵) وضعیت و نوع تجهیزات پایانه. (۶) ارتباط پس‌کرانه‌ای بندر از راه جاده - ریل - هوا - دریا.
- (۷) ارزیابی وضعیت رقابتی آینده بین پورت اپراتورها.
- (۸) نوع ترافیک بندر - ترانشیپ و یا واردات. (۹) توانایی پاینده‌ی اپراتور فعلی بندر در توسعه‌ی ظرفیت عملیاتی.
- (۱۰) وضعیت نیروی کار ساده و متخصص آن بندر.
- (۱۱) تعداد خطوط کشتیرانی لاینر و فیدر که در آن بندر تردد می‌کنند.
- (۱۲) میزان سرمایه‌گذاری مورد نیاز و توجه به شاخص‌های اقتصادی مربوطه، نظیر: NPV - IRR.
- (۱۳) فرهنگ عمومی کشور در خصوص رویارویی با سرمایه‌گذاران خارجی.
- (۱۴) قرار داشتن بندر در مسیر تردد خطوط کشتیرانی بین‌المللی.
- (۱۵) نوع بندر از لحاظ رودخانه‌ای یا اقیانوسی.

Rank	Operator	Throughput	Country
1	HUTCHISON PORT HOLDING(HPH)	75	Hong kong
2	PORT SINGAPORE AUTHORITY (PSA)	65	Singapore
3	D P World	50	UAE
4	COSCO	48.5	China
5	APM TERMINALS	31.5	Netherland

۵ پورت اپراتور کانتینری جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی، به همراه عملکرد کانتینری هر کدام، واحد: میلیون TEU

Rank	Operator	Throughput	Market share
1	HUTCHISON PORT HOLDING(HPH)	41.5	13.1%
2	PORT SINGAPORE AUTHORITY (PSA)	28.7	9.1%
3	APM TERMINALS	21.4	6.8%
4	P&O PORTS	16.0	5.1%
5	EUROGATE	10.8	3.4%
6	COSCO	7.4	2.3%
7	EVERGREEN	6.7	2.1%
8	DUBAI PORTS AUTHORITY	6.5	2.0%
9	SSA MARINE	5.4	1.7%
10	APL	4.9	1.5%
11	HHLA	4.6	1.5%
12	HANJIN	4.1	1.3%
13	MSC	4.1	1.3%
14	NYK	4.0	1.3%
15	OOCL	3.4	1.1%
16	CSX WORLD TERMINALS	3.1	1.0%
17	MITSUI OSK LINE	2.9	0.9%
18	DRAGADOS	2.5	0.8%
19	K LINE	2.1	0.7%
20	TCB	2.0	0.6%
21	ICTSI	1.6	0.5%
22	P&O NEDLLOYD	1.4	0.4%

۲۲ پورت اپراتور کانتینری جهان در سال ۲۰۰۳ میلادی، به همراه عملکرد کانتینری هر کدام، واحد: میلیون TEU

Based on a total world throughput of 315 milion TEUs in 2003

Source: Drewry Shipping Consultants, "Annual Review of Global Container Terminal Operators 2004"

۵- وب سایت اینترنتی پورت اپراتور APM Terminal به نشانی www.apmterminal.com

www.drery.co.uk

۶- وب سایت رسمی شرکت مشاوره ای Drewry به نشانی www.drery.co.uk

۷- مجله Containerization International - اگوست ۲۰۱۰ - صفحات ۲۲-۶۰

۸- مطالب درج شده در پایان نامه کارشناسی ارشد بهژاد الصفی، تحت عنوان Strategies of leading global terminal operators in establishing

global network - دانشگاه دریایی آنتورپ بلژیک.

منابع

۱- وب سایت اینترنتی پورت اپراتور هاجینسون به نشانی: www.hph.com

۲- وب سایت اینترنتی پورت اپراتور PSA به نشانی: www.internationalpsa.com

۳- وب سایت اینترنتی پورت اپراتور DP World به نشانی: www.dpworld.com

۴- وب سایت اینترنتی پورت اپراتور COSCO به نشانی: www.cosco.com



نجات کشتی‌های مغروق

بررسی روش‌های خارج سازی کشتی‌های مغروق از آب‌های کم‌عمق و با عمق متوسط

کشتی به عنوان نماد صنعت حمل و نقل دریایی، به دلیل قرار داشتن در محیط متلاطم و امواج ناآرام، با خطرات فراوانی روبه‌رو است. خطراتی همچون: غرق‌شدگی، به‌گل‌نشستگی، واژگون‌شدگی و...، همواره یک کشتی را در طول سفر خود تهدید می‌کند و در مواردی نیز، باعث وارد شدن آسیب‌های جدی به آن می‌شود. در این مقاله، خطرات رایجی که کشتی را تهدید می‌کند، معرفی خواهد شد و روش‌های خارج ساختن کشتی از شرایط اضطراری ایجادشده و جلوگیری از افزایش آسیب‌های ناشی از این خطرات نیز، بررسی می‌شود تا در پایان، خواننده بتواند بینشی کلی نسبت به عملیات نجات کشتی حادثه‌دیده به دست آورد.

مقدمه

یک بندرگاه، در یک داک خشک یا پاک‌سازی یک کانال از کشتی‌های غرق‌شده به‌منظور ناوبری بهتر باشد. متعاقباً کشتی یا قسمت‌های بارزش آن یا محموله‌ای، ممکن است برای فروش مجدد یا اوراق شدن، نجات داده شود. داشتن یک طرح سنجیده و سازمان‌یافته، برای هر عملیات نجاتی ضروری است و یک ارزیابی مفصل از خسارت و موقعیت حادثه همراه با دست‌یابی به اطلاعات اولیه، برای برنامه‌ریزی طرح جامع انجام عملیات سلوچ ضروری به نظر می‌رسد. برنامه‌ریزی برای این کار باید از راه به‌کارگیری تکنیک‌های متعددی صورت پذیرد که پوشش‌دهنده‌ی کل عملیات باشد.

چگونگی عملیات سلوچ

اولین قدم برای اجرای عملیات، پس از اطلاع یافتن گروه نجات از حادثه، اعزام افرادی به محل حادثه به‌منظور بازرسی و بررسی

به‌طورکلی، هدف از عملیات نجات، کاهش میزان آسیب‌های وارد بر کشتی حادثه‌دیده می‌باشد. نجات کشتی یا سلوچ، شامل: بازرسی اولیه، جلوگیری از واژگونی بیشتر، یدک‌کشیدن، تعمیر کردن، از آب بیرون کشیدن و دوباره به آب‌انداختن یک کشتی غرق‌شده یا به‌گل‌نشسته می‌باشد که امروزه جنبه‌های زیست‌محیطی را نیز دربرمی‌گیرد. نجات‌دهندگان یا گروه سلوچ کشتی، ملوانان و مهندسانی هستند که عملیات نجات کشتی‌هایی را که متعلق به آنان نیست و جزو خدمه‌ی آن کشتی‌ها نیز محسوب نمی‌شوند، انجام می‌دهند. هنگام نجات کشتی‌ها ممکن است از جرثقیل‌ها، اسکله‌های شناور، بارج‌ها، تجهیزات سمعی و بصری و غواص‌ها استفاده شود. هدف از نجات، ممکن است تعمیر یک کشتی در

عبدالرضا باباخانی (عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی مرکز دلووار)
علیرضا احمدی (فارغ‌التحصیل مهندسی دریا، دانشکده‌ی مهندسی دانشگاه خلیج‌فارس)
نگار دیسی (فارغ‌التحصیل مهندسی دریا، دانشکده‌ی مهندسی دانشگاه خلیج‌فارس)



مرحله‌ی پایدارکننده

این مرحله زمانی اتفاق می‌افتد که یک‌سری عملیات برای ثابت نگه‌داشتن و جلوگیری از غرق شدن بیش‌تر کشتی انجام می‌شود. در حین انجام این مرحله، اطلاعات مربوط به عملیات سلوچ جمع‌آوری و برنامه‌ریزی عملیاتی نیز، تعیین می‌شود.

مرحله‌ی شناوری

مرحله‌ی شناوری و مرحله‌ی پایداری را به‌طور مشخص نمی‌توان از هم جدا کرد. عملیات پایداریسازی کشتی، به‌آرامی تبدیل به عملیات شناورسازی آن می‌شود. وجه تفاوت این دو مرحله، تکرار یک‌سری عملیات در مرحله‌ی شناورسازی است؛ چراکه تکرار این عملیات می‌تواند زمان‌بندی را بهتر و مشکلات را حل کند و باعث اطمینان از عملکرد تجهیزات شود.

مرحله‌ی بعد از شناوری

شروع این مرحله، زمانی است که کشتی از محلی که به گل نشسته است بیرون بیاید و پایان آن، زمانی است که کشتی به کارفرما یا مالک تحویل داده شده، تمام تجهیزات نجات جمع‌آوری شده و در نهایت، گزارش گروه سلوچ توسط کارفرما یا مالک تأیید شود.

مهم‌ترین کار در این مرحله، کنترل کردن کشتی شناور شده و پایدار کردن شرایط شناوری آن است. برنامه‌ریزی لازم برای عملیاتی که بعد از شناوری انجام می‌شود، باید قبل از شروع عملیات شناورسازی انجام شود و تمام احتمالات را دربرگیرد.

شناورهایی که قابلیت شناورسازی مجدد را دارند، باید دارای شرایط خاصی باشند تا بتوان نیروی بویانسی ازدست‌رفته‌ی آن‌ها را به وسیله‌ی تخلیه‌ی آب، بازیابی کرد. در این گونه از شناورها بدون استفاده از ابزارهای سنگین و صرف هزینه‌های زیاد، می‌توان با انجام محاسبات دقیق، عملیات نجات را به‌راحتی انجام داد. در این روش‌ها محاسبات تعادل از اهمیت خاصی برخوردارند؛ به این معنی که در هر مرحله از بازیابی نیروی شناوری، باید محاسبات با دقت خاصی انجام بگیرند و نه تنها محاسبات مربوط به رفتار هیدرواستاتیکی و هیدرودینامیکی شناور، بلکه چگونگی توزیع تنش‌های ناشی از شرایط جدید بارگذاری در هر مرحله نیز، باید تعیین شوند. هنگامی که شناور دچار صدمه‌دیدگی شود، بخش‌هایی از آن را آب فرامی‌گیرد و نیروی شناوری آن قسمت، به‌طور کامل یا به صورت قابل ملاحظه‌ای کاهش می‌یابد. از دست رفتن این نیروی شناوری، علاوه بر ایجاد پدیده‌ی به گل نشستن با تأثیر بر نامتقارن کردن بارهای وارد بر شناور، باعث ایجاد تنش‌های ناهمگن در طول شناور خواهد شد. هنگام انجام عملیات

در آب‌های حفاظت‌شده، معمولاً در معرض خطرات ناشی از شرایط آب‌وهوایی نامساعد مناطق دور از ساحل قرار ندارند. در مراحل ارزیابی و برنامه‌ریزی، تا هنگامی که کشتی مانعی برای کانال کشتیرانی یا تسهیلات بازرگانی محسوب نشود، معیار زمان اهمیت کمی دارد.

نجات بار و تجهیزات کشتی

بعضی مواقع نجات بار و تجهیزات داخل یک کشتی آسیب‌دیده نسبت به نجات خود کشتی، از اهمیت بیشتری برخوردار است. ممکن است بار کشتی برای محیط خطرناک باشد یا شامل ماشین‌آلات یا سلاح‌های حساس نظامی باشد که باید به‌سرعت از کشتی بیرون آورده شوند.

از میان برداشتن کشتی غرق‌شده

وجود لاشه‌ی کشتی‌هایی که ارزش نجات ندارند، ممکن است برای تردد سایر شناورها مشکلات زیادی ایجاد کند. در این حالت، کشتی‌های غرق‌شده، بدون توجه به ارزش نجات آن بیرون آورده می‌شوند. در بسیاری از این حالات، برداشتن اجسام خطرناک روی کشتی غرق‌شده، باید قبل از جابه‌جایی کشتی انجام شود.

نجات کشتی شناور

نجات یک کشتی که آسیب دیده است اما هنوز شناور است راه نجات کشتی شناور می‌گویند. این نوع از نجات، نیاز به عملیات منحصربه‌فردی دارد. در این حالت، هدف اصلی فرماندهی کشتی، پایدار نگه داشتن کشتی تا زمان اجرای عملیات سلوچ است.

پاک‌سازی

عملیات پاک‌سازی، شامل از میان برداشتن یا نجات تعداد زیادی از کشتی‌های آسیب‌دیده در بندر یا مسیر دریایی است. پاک‌سازی بندر، معمولاً به دنبال وقوع یک حادثه‌ی طبیعی مانند؛ سونامی یا طوفان انجام می‌شود.

نجات کشتی‌های به‌گل‌نشسته

کشتی‌ای که به گل نشسته باشد، صرف‌نظر از این‌که به چه دلیل به گل نشسته است، در شرایط خطرناکی قرار دارد و احتمال واژگونی و غرق شدن آن وجود دارد. کشتی در این حالت، قابلیت تحرک ندارد و به‌طور آزادانه در سطح دریا تقریباً شناور است؛ چراکه فقط به گل نشسته و به‌طور کامل غرق نشده است. در بیش‌تر مواقع، شناورسازی سریع برای کاهش ریسک آلودگی، جلوگیری از وارد شدن تنش‌های اضافی بر بدنه و خارج کردن کشتی از منطقه‌ی خطر، ضروری است. شناورسازی کشتی در این حالت، دارای سه مرحله است:

وضعیت و طراحی عملیات و چگونگی واکنش نسبت به حادثه و اعلام فهرست تجهیزات مورد نیاز است. در این مرحله با استفاده از سونار، شرایط موجود در محل حادثه بررسی می‌شود. در مرحله‌ی بعد، هم‌زمان با اعزام گروه نجات، بازرسی‌های دقیق‌تر و بیش‌تری در محل انجام می‌شود تا بتوان با کم‌ترین هزینه و مفیدترین صورت ممکن، عملیات نجات کشتی حادثه‌دیده را انجام داد. این بازرسی‌ها به وسیله‌ی تجهیزات رباتیک و گروه غواصی انجام می‌شود تا میزان خسارت واردشده به کشتی را ارزیابی کنند. در گام آخر، پس از طی مراحل قانونی، عملیات نجات کشتی شروع می‌شود.

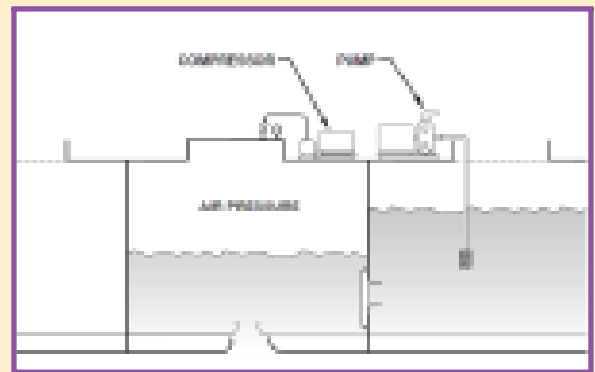
طبقه‌بندی انواع عملیات سلوچ

نجات دور از ساحل

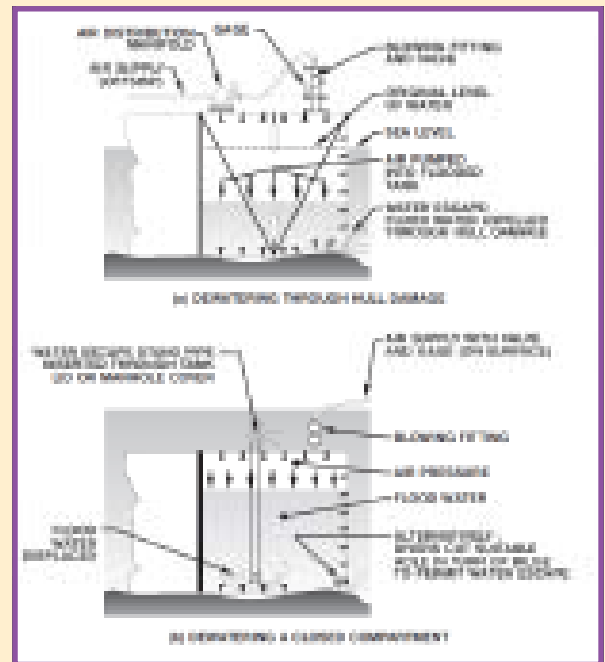
شناورسازی مجدد یا بالا آوردن کشتی‌های به‌گل‌نشسته یا غرق‌شده در آب‌های خارج از محدوده‌ی ساحلی را عملیات نجات دور از ساحل می‌نامند. خسارت ایجادشده ناشی از امواج در آب‌وهوای نامناسب، مخرب‌ترین و دشوارترین حالتی است که در این روش باید مورد ارزیابی قرار گیرد و عملیات سلوچ را در آن اجرایی کرد.

نجات در بندرگاه

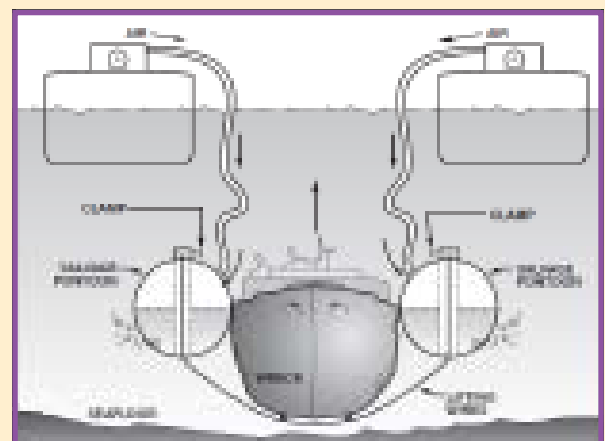
عبارت نجات در بندرگاه، برای نجات کشتی‌های به‌گل‌نشسته و یا غرق‌شده در آب‌های حفاظت‌شده به کار می‌رود. کشتی‌های موجود



شکل ۱: نحوه تخلیه آب به وسیله هوای فشرده



شکل ۲: تخلیه آب به روش ترکیبی



شکل ۳: نمای کلی از اجرای عملیات لیفت شناوری

موارد زیر به کار می‌رود:

- تخلیه فضاهای بزرگ، انبارها یا فضاهای موجود در کشتی‌هایی که کف آن‌ها آسیب دیده است.
- تخلیه فضای بین کف دو جداره و مخازن عمیق که دارای سوراخ هستند.
- تخلیه انبار کالا و سایر انبارهای مواد فلّه.
- در مواردی که نیاز است فشار دو طرف بدنه‌ی کشتی، تقریباً یکسان باشد.
- تخلیه آب به وسیله هوای فشرده، دارای مزایا و معایبی است که باید با هم مقایسه شوند و در صورت به صرفه و مفید بودن، باید از این روش استفاده کرد. برخی از نکاتی که در تخلیه آب به وسیله هوای فشرده رعایت می‌شود، عبارتند از:
- فشار هوای فشرده، بیش‌تر از فشار آبی است که آن محفظه را احاطه کرده است.
- آبی که درون محفظه جمع شده است، از راه سوراخی که به علت حادثه ایجاد شده یا از طریق لوله‌های عمودی که نصب می‌شوند، از محفظه خارج می‌شود (شکل ۱).
- تمام سطوح محفظه‌ای که قرار است از این راه تخلیه شود، باید آب‌بند باشد.
- قسمت آسیب‌دیده‌ی محفظه باید در کف یا در ارتفاع خیلی پایین و نزدیک کف قرار داشته باشد، تا بتوان حداکثر آب را از آن محفظه خارج کرد.
- اگر محفظه‌ای که می‌خواهیم آن را تخلیه کنیم، آسیب ندیده باشد، باید از لوله‌های عمودی برای تخلیه آب استفاده شود. (شکل ۱)

- بازیابی شناوری
- بالابری (لیفت) فیزیکی با کمک نیروهای خارجی

بازیابی شناوری

بازیابی شناوری، معمولاً بخش مهمی از وظیفه‌ی گروه عملیات سلوچ برای شناورسازی مجدد کشتی است. روش‌های بازیابی شناوری عبارتند از:

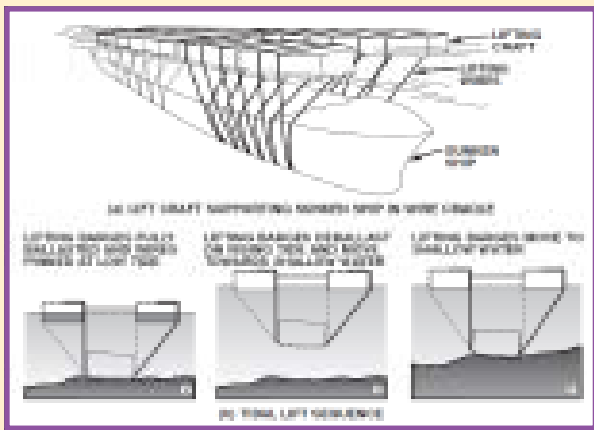
تخلیه فضاهای آب‌گرفته به وسیله پمپ

هنگامی که کشتی در آب کم‌عمق غرق می‌شود، مؤثرترین و آسان‌ترین راه برای بازگرداندن شناوری از دست‌رفته‌ی آن، استفاده از پمپ است. پمپ‌ها حجم قابل توجهی آب را در مدت زمان کمی تخلیه می‌کنند. کشتی‌ای که توسط پمپ تخلیه می‌شود، با سرعت بسیار کم‌تری نسبت به کشتی‌ای که با هوای فشرده تخلیه می‌شود، روی سطح آب شناور می‌شود. شناوری آهسته‌تر، به گروه نجات این امکان را می‌دهد که کشتی را کنترل کند و در صورت بروز مشکلات ناخواسته، زمان بیش‌تری برای برخورد با آن داشته باشد.

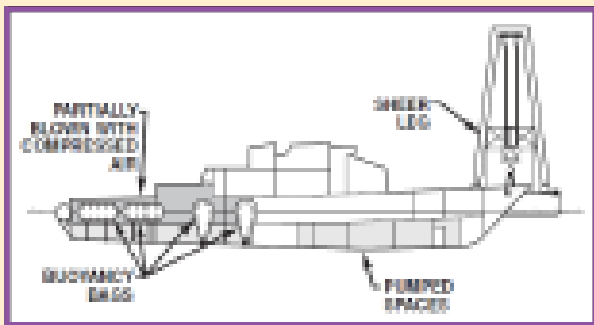
بیرون راندن فضاهای آب‌گرفته به کمک هوای فشرده

معمولی‌ترین روش تخلیه آب از کشتی غرق‌شده و بازیابی شناوری ذخیره، استفاده از پمپ است؛ اما استفاده از هوای فشرده برای تخلیه آب نیز، روش مرسوم‌ی است. استفاده از هوای فشرده برای تخلیه آب در

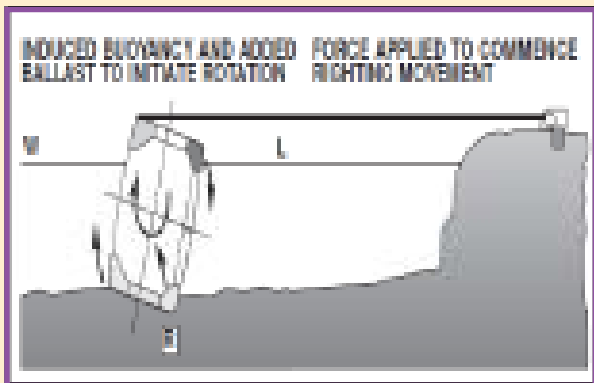
نجات، علاوه بر ایجاد نیروی شناوری به حد نیاز، باید به این نکته نیز توجه کرد که این نیروی شناوری باید باعث مطلوب شدن بارگذاری در شناور نیز بشود. کشتی‌های غرق‌شده و یا به گل‌نشسته، معمولاً به یکی از روش‌های زیر، از آب بیرون آورده می‌شوند:



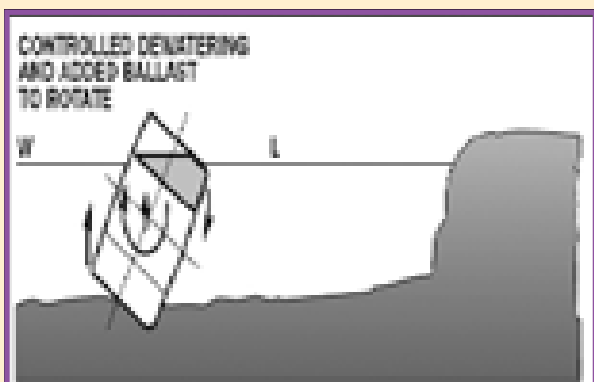
شکل ۴: مراحل اجرای لیفت جزر و مدی شناور مغروق



شکل ۵: روش ترکیبی برای بالا بردن شناور



شکل ۶: روش اول قائم کردن کشتی واژگون



شکل ۷: روش دوم قائم کردن کشتی واژگون شده

شناوری خارج نشوند. روش‌های گوناگونی برای اضافه کردن میزان شناوری درون بدنه‌ها وجود دارد که اغلب آن‌ها پیچیده، گران و نیازمند به کارگیری تجهیزات فراوان هستند. در زیر به برخی از این سیستم‌ها اشاره شده است:



روش ترکیبی، از روش‌های دیگر مشکل‌تر است؛ زیرا هم محفظه باید کاملاً آب‌بند شود، هم لوله‌های مکش و تخلیه‌ی پمپ، خطوط تأمین نیرو و مدارهای هیدرولیکی تحت مراقبت شدید باشند و هم فشار در هر محفظه به‌طور دقیق در نظر گرفته شود؛ تا از نرسیدن به حداکثر فشار قابل تحمل توسط محفظه اطمینان لازم کسب شود و همچنین، فشار به مقدار حداقل نیز نرسد تا باعث شود فشار هیدرواستاتیکی غالب شود. هنگامی که چند محفظه با هم توسط پمپ و هوای فشرده تخلیه می‌شوند، ممکن است این عمل برای هر کدام از آن‌ها به صورت جداگانه انجام شود که در این صورت، باید به این موضوع توجه کرد که اختلاف فشار در دو طرف دیواره‌های مشترک نباید از حداکثر فشاری که برای دیواره قابل تحمل است، بیش‌تر شود.

اضافه کردن نیروی شناوری

ممکن است با اضافه کردن اجسام شناور درون بدنه و یا وارد کردن موادی که خاصیت شناوری دارند، میزان شناوری کشتی افزایش یابد، هنگامی از این روش استفاده می‌شود که بدنه به‌سختی آسیب دیده باشد و نتوان آن را به صورت آب‌بند درآورد.

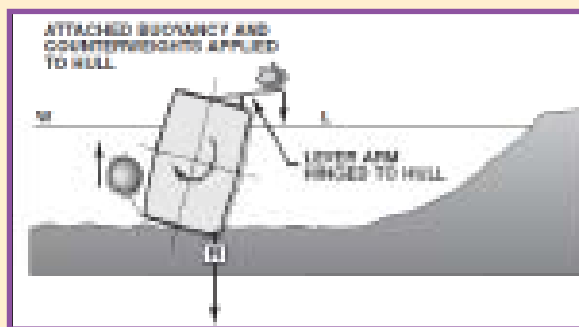
اجسام شناور، مانند بشکه‌های خالی از آب هستند. پانتون‌های صلیب، کیسه‌های بالابر، پانتون‌های جمع‌شونده یا هر ماده‌ای که خاصیت شناوری دارد را می‌توان در موقعیت‌های شناوری قرار داد. اجسام شناور باید به صورت محکم مهار شوند تا از موقعیت

افراد با تجربه‌ی گروه نجات، در اولین گام در رویارویی با کشتی به‌گل‌نشسته، فضای بین کف دوجداره را از آب تخلیه می‌کنند. تخلیه به وسیله‌ی هوای فشرده آسان‌ترین، سریع‌ترین و مؤثرترین روش برای تخلیه‌ی آب درون کشتی، ترمیم شناوری از دست‌رفته و کاهش اثر تکیه‌گاهی بستر محسوب می‌شود. در صورتی که تصادم صورت گرفته باشد و یا شرایط محیطی مانند؛ جریانات دریایی اجازه‌ی کار را به غواصان دهد و غواصان نتوانند قسمت سوراخ‌شده را مجدداً آب‌بند کنند، معمولاً از روش تخلیه به وسیله‌ی هوای فشرده استفاده می‌شود.

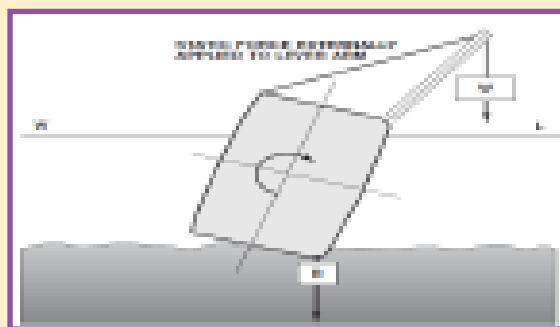
مقدار نیروی شناوری که از هر محفظه به دست می‌آید، تابع حجم آبی است که می‌توان از آن محفظه خارج کرد و به همین دلیل حالت‌هایی که برای یک کشتی در هنگام آب‌گرفتگی اتفاق می‌افتد، متفاوت است. اگر محل آسیب‌دیدن محفظه، نزدیک کف آن باشد، تقریباً همه‌ی نیروی شناوری را می‌توان بازیابی کرد؛ اما اگر محل آسیب در بدنه‌ی محفظه باشد، فقط قسمتی از شناوری را می‌توان بازیابی کرد که به ارتفاع محل آسیب‌دیده بستگی دارد.

ترکیبی از روش‌های آب‌بند کردن و تخلیه‌ی آب و تزریق هوای فشرده

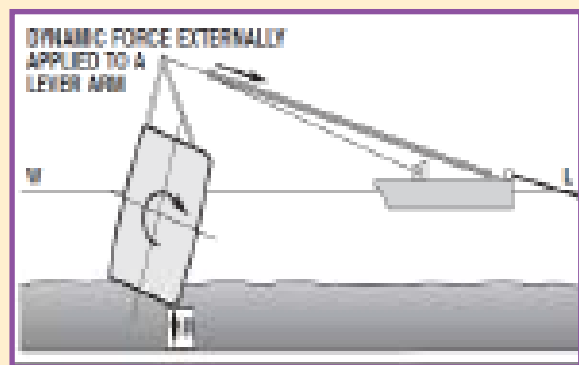
گاهی لازم است که به‌طور هم‌زمان، یک محفظه تخلیه شود و با هوای فشرده نیز، تحت فشار قرار گیرد (شکل ۲). مهم‌ترین دلیل این کار، نگهداشتن اختلاف فشار در دو طرف یک دیواره، عرشه یا پوسته است.



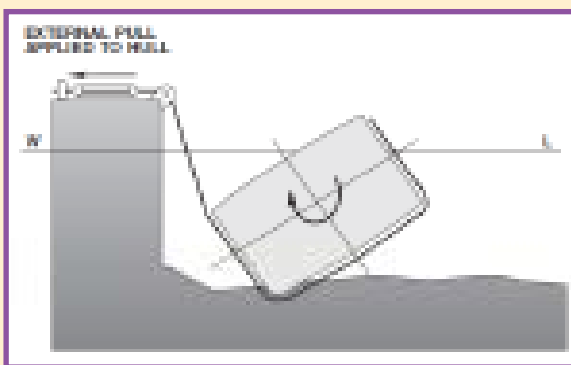
شکل ۹: روش چهارم قائم کردن کشتی واژگون



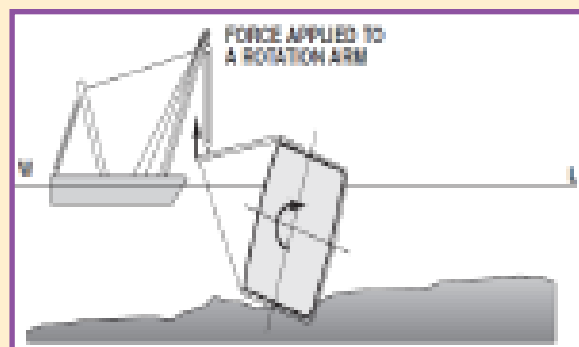
شکل ۸: روش سوم قائم کردن کشتی واژگون



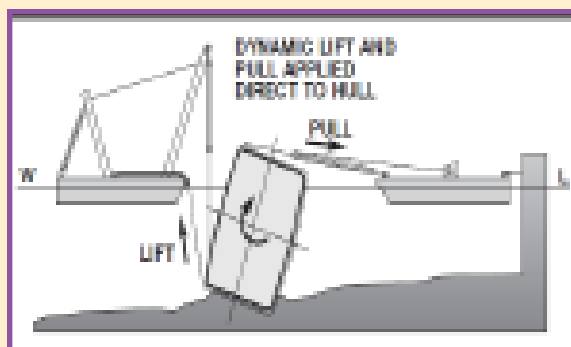
شکل ۱۱: روش ششم قائم کردن کشتی واژگون



شکل ۱۰: روش پنجم قائم کردن کشتی واژگون



شکل ۱۳: روش هشتم قائم کردن کشتی واژگون



شکل ۱۲: روش هفتم قائم کردن کشتی واژگون

می شود که به وسیله بخار به گره های شناور کوچک تبدیل می شوند. باید قبل از پمپ شدن این گره های کوچک به درون کشتی، عملیات خشک شدن و نیز نفوذ هوا به درون آن ها را در مکان های خاصی انجام داد.

همان گونه که مشخص است به کارگیری همه سیستم های شناوری، بسیار گران و پیچیده است و معایب زیاد آن ها باعث می شود که در استفاده از آن ها محدودیت وجود داشته باشد. شاید استفاده از این سیستم ها، مناسب شرایط خاصی باشند. به هر حال، در صورتی که روش های ساده تر و ارزان تر قابلیت دسترسی و اجرا دارند، از این روش ها نباید استفاده کرد.

ابزار بالابری شناور

تقریباً در همه مراحل پاک سازی بندرگاه یا برداشتن لاشه، از عملیات بالابری استفاده می شود. برخی از روش های بالابری در زیر معرفی می شوند:

- استفاده از پانتون برای نجات در زیر دریا که قابلیت فرو روی در آب را دارند. این روش از اوایل قرن بیستم رواج یافت و در عملیات سلوچ گوناگونی مورد استفاده قرار گرفت.
- استفاده از بارج های جرثقیل دار ساده که از اوایل جنگ جهانی دوم مرسوم شد.
- استفاده از بارج جرثقیل دار پیشرفته همراه با مهار کننده که هم اکنون

- فوم های پلی اورتان هنگامی که به صورت مایع هستند، به درون محفظه پمپ می شوند. وقتی فوم به صورت صلب دربیاید، به سختی جدا می شود و حجم و نیروی شناوری زیادی به خود می گیرد. تزریق فوم، حتی در اندازه های بسیار کم هم، گران و نیازمند برخورداری از تجربه ای عملیاتی بالا است. همچنین، خطر آتش سوزی نیز افزایش می یابد. فوم هایی که در عملیات سلوچ استفاده می شوند، این مزیت را دارند که به افزایش استحکام بدنه کمک کنند. فوم هایی که جنس سختی دارند، از یک استحکام فشاری برخوردارند که به افزایش استحکام فشاری کل بدنه ی کشتی کمک می کند. در حقیقت، فومی که سازه های کشتی را می پوشاند، مانند ماسه ای عمل می کند که در لوله ها جمع می شود و از شکست جلوگیری می کند. میزان سهمی که فوم در افزایش استحکام بدنه دارد، به کیفیت فوم و درصد سختی آن بستگی دارد. یکی از معایب استفاده از این فوم، آن است که به علت وارد کردن نیروی فشار عظیم و اضافی به بدنه ی داخلی کشتی، ممکن است باعث شکستن آن ها شود. - سیستم گره های فشاری، اغلب از گره هایی استفاده می کنند که از نوعی مواد پتروشیمی ساخته شده اند که به بدنه متصل می شوند. این گره ها را با هوای فشرده، به حدی پر می کنند که بتوانند فشار هیدرواستاتیکی در آن عمق را تحمل کنند. همچنین، دارای سوپاپ تخلیه هستند که فشار را هنگام بالا آمدن کشتی متعادل کنند. این سیستم، نیازمند امکانات زیاد و محل بزرگی برای نگهداری و جابه جایی گره ها است. - سیستم کارل کروبر که در آن از دانه های ریز پلی استایرن استفاده



نیز کاربرد زیادی دارد.

- استفاده از نیروی بالابری (لیفت) خارجی، باعث تسریع عملیات نجات و جایجایی کشتی غرق شده می‌شود. هنگامی که مقدار نیروی بالابری خارجی کم باشد، این نیرو نقش کمی در بلند کردن کشتی ایفا می‌کند؛ اما اگر مقدار این نیرو زیاد باشد، بلند کردن کشتی بسیار آسان‌تر می‌شود.

از روش‌های بالابری خارجی، می‌توان به بالابری شناوری، بالابری به کمک جزر و مد، بالابری مکانیکی و روش ترکیبی اشاره کرد که به ترتیب، در ادامه توضیح داده شده است:

بالابری شناوری

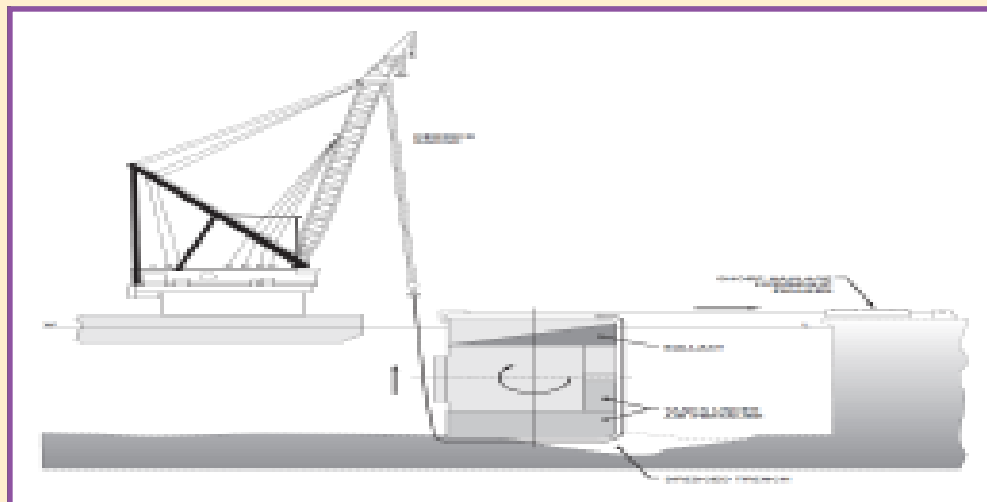
روش بالابری به وسیله‌ی تجهیزات شناوری ثابت یا متحرک در اطراف کشتی و مهار کردن و اتصال آن‌ها از طریق اتصال کابل به بدنه‌ی کشتی انجام می‌شود. هنگامی که آب درون تجهیزات شناوری را به روش هوای فشرده تخلیه می‌کنند، نیروی بالابری از طریق کابل‌ها به کشتی وارد می‌شود و باعث بالا آوردن آن می‌شود (شکل ۳). کیسه‌های هوای بادشونده با حجم‌های متفاوت، و پانتون‌های صلب یا متحرک، از مهم‌ترین تجهیزات شناوری هستند که در عملیات نجات استفاده می‌شوند.

بالابری به کمک جزر و مد

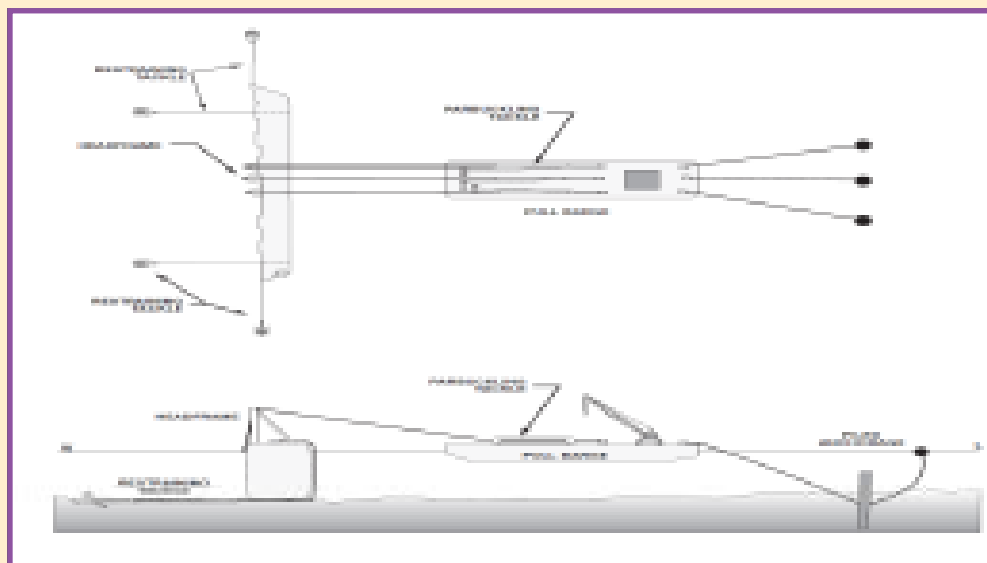
در این روش، برای بلند کردن کشتی، از نیروی بالابری حاصل از جزر و مد استفاده می‌شود. این روش بالابری، با کمک تجهیزات بالابری‌ای انجام می‌شود که خاصیت فروری در آب را ندارند و فقط روی سطح آب شناور هستند (شکل ۴). تجهیزات بالابری، به دو طرف یا دو انتهای کشتی متصل می‌شوند و یک شبکه از کابل‌های قدرتمند را از زیر کشتی عبور می‌دهند تا کشتی را به‌طور کامل دربرگیرند. تجهیزات بالابری، کاملاً بالاست (متعادل) شده و در بیش‌ترین آب‌خور ایمن خود قرار می‌گیرند. کابل‌ها به‌خوبی کشیده شده و محکم می‌شوند. هنگامی که دریا دچار مد می‌شود، نیروی شناوری حاصل از تجهیزات بالابری، باعث می‌شود که کشتی غرق شده هم از جای خود بلند شود. همچنین، برای این که کشتی را بالاتر بیاورند، آب بالاست تجهیزات بالابری را تخلیه می‌کنند. هنگامی که کشتی به‌طور کامل بلند شود، می‌توان آن را به آب‌های کم‌عمق انتقال داد و ادامه‌ی عملیات سلوئج، با سرعت بیش‌تری انجام می‌شود. این نوع از تجهیزات بالابری، معمولاً به صورت موازی و روبه‌روی هم استفاده می‌شوند. به‌طور مثال، در هر طرف، یکی از تجهیزات بالابری قرار داده می‌شود.

بالابری مکانیکی

در روش مکانیکی، واحد نجات، نیروی بالابری را از طریق کابل‌هایی که به زیر کشتی کشیده شده است، به آن انتقال می‌دهد و نیروی



شکل ۱۴: روش نهم، قائم کردن کشتی واژگون شده



شکل ۱۵: استفاده از سیستم لنگر شمع کوبی شده در عملیات فراساحل



بالابری هم، از طریق کشتی‌های مخصوص، بارج‌های جرفیل‌دار، قرقه‌های متحرک با مهاربندی و یا قرقه‌های ثابت روی عرشه کشتی اعمال می‌شود. نیروی بالابری مکانیکی، مستقل از هر گونه جزر و مد و یا شناوری اضافه ایجاد می‌شود و از آن‌ها کمک نمی‌گیرد. مزایای استفاده از بالابری مکانیکی، عبارت است از:

- مستقل بودن از جزر و مد
- توانایی کنترل بیش‌تر نرخ بالابری
- نیاز به نیروی انسانی کم‌تر
- توانایی انجام بالابری در دریا‌های آزاد و کمی ناآرام

روش ترکیبی

در بسیاری از عملیات نجات، با توجه به در دسترس بودن تجهیزات بالابری و مشخصات کشتی غرق‌شده، شرایط به گونه‌ای پیش می‌رود که باید از روش‌های شناورسازی و یک یا چند روش بالابری، به طور هم‌زمان استفاده کرد. در زیر، برخی از روش‌های ترکیبی رایج در این‌جا معرفی می‌شوند:

- تزریق هوای فشرده در چندین محفظه و استفاده هم‌زمان از چند پانتون فولادی، تا نیروی شناوری لازم برای کشتی مغروق تأمین شود و همچنین، استفاده از تجهیزات مکانیکی در ابتدا و انتهای کشتی برای ایجاد بالابری مکانیکی.

- تخلیه آب از چندین محفظه و به‌کارگیری هم‌زمان چندین جفت پانتون بالابری برای استفاده در روش بالابری جزر و مدی.

- تزریق هوای فشرده در چند محفظه و تخلیه آب به وسیله پمپ در چند محفظه دیگر و استفاده از جرفیل‌های سه‌پایه برای ایجاد بالابری مکانیکی پایدار در

هر دو انتهای کشتی.

(شکل ۵)، روش ترکیبی ایجاد بالابری را نشان می‌دهد که در آن، از بالابری مکانیکی، بالابری شناوری، تزریق هوای فشرده و تخلیه آب به وسیله پمپ استفاده می‌شود.

در روش‌های ترکیبی، همواره دو نکته مدنظر قرار می‌گیرد: ابتدا روش بازیابی شناوری، به عنوان قدم اول عملیات انجام می‌شود. سپس، نیروی بالابری خارجی، به عنوان قدم دوم اعمال می‌شود و به صورت پله‌ای افزایش می‌یابد.

نجات کشتی‌های واژگون شده

در برخی مواقع، کشتی‌ها هنگام غرق شدن، دچار واژگونی می‌شوند و به‌ندرت اتفاق می‌افتد که با یک عملیات ساده و دلخواه بتوان آن‌ها را به حالت قائم برگرداند. در حال حاضر با توجه به روش‌های عملیاتی سلویج، ابتدا کشتی را به حالت قائم درمی‌آورند و سپس، شروع به شناورسازی آن می‌کنند. عملیات قائم کردن مجدد کشتی، با اعمال یک گشتاور در خلاف جهت گشتاور اولیه که باعث واژگونی شده، انجام می‌شود. کشتی‌هایی هم که دچار واژگونی شده‌اند، به یکی از روش‌های زیر بیرون آورده می‌شوند:

- چرخاندن آن‌ها تا آن‌جا که به صورت قائم در بیایند و شناورسازی آن‌ها در مرحله بعد
- شناورسازی آن‌ها از بغل کشتی یا به صورت واژگون
- قائم کردن کشتی و شناورسازی آن به‌طور هم‌زمان
- عملیات فراساحل

شناورسازی از بغل

در این روش باید مراحل زیر انجام شود:

- آب‌بندی تعداد کافی از فضا‌های اصلی برای پر کردن آن‌ها با هوای فشرده و یا خالی کردن آن‌ها از آب

- اعمال نیروی بالابری کافی، تا بدنه کشتی از بغل بالا بیاید.
- ترکیب عملیات بالا بردن و بازیابی شناوری

شناورسازی در حالت واژگون

این نوع شناورسازی تحت شرایط زیر استفاده می‌شود:

- کشتی بیش‌تر از نود درجه واژگون شده باشد.
- کف کشتی بتواند سالم باقی بماند و یا بتوان آن را به شکل یک فضای آب‌بند در آورد.
- سوپراستراکچر و بقیه‌ی اتصالات روی عرشه کشتی که نیروی درگ منفی ایجاد می‌کنند را بتوان به راحتی جدا کرد.
- آبراهه‌ای که قرار است از آن عبور کند تا به مقصد نهایی برسد، باید عمق کافی برای عبور کشتی در حالت وارونه را داشته باشد.

کشتی با به دست آوردن شناوری از دست رفته‌ی خود، دوباره به حالت واژگون شناور

می‌شود. یک مورد بسیار مهم در این روش، این است که کف کشتی سالم باشد و یا با کم‌ترین کار، به صورت آب‌بند دربیاید تا هوای فشرده به درون آن تزریق شود. معمولاً چرخاندن کشتی به حالت کاملاً وارونه، توسط ترکیبی از بازیابی شناوری و یک نیروی شناوری خارجی یا یک نیروی چرخشی خارجی انجام می‌شود.

کشتی‌های واژگون، معمولاً دارای پایداری بسیار بالایی هستند و زمانی که آب‌خور در محدوده‌ی ارتفاع کف دوجداره است، به‌راحتی می‌توان آن‌ها را جابه‌جا کرد. کشتی‌های دارای کف دوجداره باید فریبوردی در حدود یک متر داشته باشند. هوای فشرده‌ای که درون محفظه‌ها فرستاده شده است، ممکن است از درون فضا‌های آب‌بند نشت کند و در صورتی که هوایی جایگزین آن نشود، کشتی به‌تدریج شناوری خود را از دست می‌دهد و در آب فرو می‌رود. به همین دلیل استفاده‌ی مداوم از کمپرسورهای هوا و در دسترس بودن همیشگی آن‌ها، خصوصاً در عملیاتی که کشتی باید مدت زمان زیادی را در حرکت باشد، بسیار مهم است.

قائم سازی کشتی‌های واژگون شده

برای انجام این نوع عملیات، ۹ روش عمده وجود دارد که عبارتند از:

روش اول

شناوری از دست‌رفته‌ی شناور، به صورت کنترل شده به شناور برمی‌گردد. تخلیه آب مخازن بالاست سمتی (بغل کشتی) که بالا قرار گرفته است، توسط هوای فشرده صورت می‌گیرد (شکل ۶) و باید به دقت انجام شود تا با ایجاد یک کوپل، گشتاوری برای برگرداندن کشتی به حالت قائم ایجاد شود.

روش دوم

در این روش، نیز حالت شناوری به صورت کنترل شده برمی‌گردد و از آب بالاست برای ایجاد یک کوپل استفاده می‌شود. تفاوت این روش با روش اول، استفاده‌ی کمکی از یک نیروی خارجی برای چرخش شناور است (شکل ۷). به طور کلی، این روش با روش اول تفاوت دارد و فقط در استفاده از هوای فشرده مشابه هستند.

روش سوم

اعمال یک نیروی استاتیکی خارجی به بازویی که روی بدنه قرار گرفته است تا با ایجاد یک کوپل، کشتی به حالت قائم برگردد (شکل ۸). این روش معمولاً ترکیبی از روش اول و دوم است.

روش چهارم

یک نیرو در خلاف جهت نیروی وزن توسط

سلوچ، توجه به شرایط حادثه، محل حادثه و تجهیزات در دسترس است که به طور کلی، به عنوان فاکتور محیطی از آن یاد می‌شود. لازم به ذکر است که روش‌های نجات کشتی از آب‌های عمیق نیز، دارای تکنیک‌های مختلفی است که با روش‌های ذکر شده در این مقاله متفاوت است. ■

مراجع

- ۱ - احمدی علیرضا، دیسی نگار، "روش‌های نجات کشتی‌های آسیب دیده"، پایان نامه‌ی کارشناسی، دانشگاه خلیج فارس، تیر ۱۳۹۰.
- ۲ - سایبانی مصباح، بادکوبه عباس، "سلوچ، پاسخ سریع به حوادث دریایی"، ماهنامه‌ی بندر و دریا، شماره‌ی ۲۲، فروردین ۱۳۸۸.
- 3 - <http://www.lloyds.com/The-Market/Tools-and-Resources/Lloyds-Agency-Department/Salvage-Arbitration-Branch>.
- 4 - http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_salvage.
- 5 - U.S Navy Salvage Manual, "Vol.1 Stranding and Harbor Clearance," 30/09/2006, pp103 - 159 & 239 - 257, Publishd by: Direction of Naval Sea systems command.
- ۶ - عالم‌پور، کامبیز و دهقانان، علی. "عملیات شناسایی و از آب گیری شناور پرسپولیس"، نهمین همایش ملی صنایع دریایی، نور، ۱۳۸۶.
- 7 - U.S Navy Salvage Manual "Vol.4 Deep water operation," Publishd by: Direction of Naval Sea systems command, 2006.
- 8 - U.S Navy Salvage Manual "Vol.4 Deep water operation," Publishd by: Direction of Naval Sea systems command, 2006.

واژگونی شده است، معمولاً برای عملیات نجات مناسب نیست؛ اما در صورت صرف وقت و داشتن زمان کافی، می‌توان آن را به حالت قائم در آورد. برخی از مشکلاتی که در عملیات فراساحل با آن دست و پنجه نرم می‌کنند، عبارت است از:

تجهیزات کشش و بالابری، معمولاً از بارها کنترل می‌شوند که فقط در هوای صاف فعالیت می‌کنند. همین موضوع سبب می‌شود که بارها نسبت به تغییرات آب و هوایی بسیار حساس باشند.

وقتی نیروی قائم‌کننده، توسط سیستم‌های کشش بارج تأمین می‌شود و بستر نگهدارنده‌ی بارج سست باشد، باید از سیستم لنگر شمع کوبی‌شده یا از لنگر متحرک استفاده کرد (شکل ۱۵).

نتیجه‌گیری

با توجه به توضیحات ارائه‌شده در این مقاله و به عنوان مثال، با توجه به وضعیت جغرافیایی و آب و هوایی منطقه‌ی خلیج فارس، استفاده از همه‌ی روش‌های ذکر شده، برای اجرای عملیات سلوچ در این منطقه مناسب به نظر می‌رسد. این منطقه دارای نواحی با عمق کم و برخورد از شرایط جوی نسبتاً آرام در طول سال است که شرایط مناسب برای اجرای همه روش‌های ذکر شده را فراهم می‌آورد. با این حال، مهم‌ترین فاکتوری که استفاده از روش‌های مختلف عملیات سلوچ را محدود می‌کند، عامل اقتصادی است. البته در خلیج فارس، با استفاده از روش‌های مختلفی، عملیات نجات صورت گرفته است.

همان‌طور که گفته شد، همه‌ی روش‌های ذکر شده، دارای مزایا، معایب و یا محدودیت اجرا هستند و معمولاً یک روش را نمی‌توان به طور کامل، برتر از روش‌های دیگر تلقی کرد. عامل مهم دیگر در انتخاب نوع عملیات

اهرم‌هایی که روی قسمت بالایی بدنه‌ی کشتی قرار گرفته به بدنه‌ی کشتی اعمال می‌شود و قسمتی از کشتی که پایین‌تر قرار گرفته است توسط تجهیزات مخصوص ایجاد شناوری اضافی، یک نیروی رو به بالا را ایجاد می‌کند (شکل ۹)، در نهایت، مجموع نیروهای وارد بر کشتی، باعث چرخش کشتی و قائم شدن آن می‌شوند.

روش پنجم

اعمال یک نیروی مشخص، خارجی و چرخشی به کشتی و یا کشیدن کشتی از طرفی که پایین‌تر قرار گرفته است (شکل ۱۰). این روش به دلیل سختی ایجاد گشتاور کافی، معمولاً کم‌تر استفاده می‌شود.

روش ششم

بازوهای تکیه‌گاهی یا فریم‌های رأسی یا هد فریم، روی بدنه‌ی کشتی قرار داده می‌شوند و نیروی قائم‌کننده به نوک این سازه‌ها اعمال می‌شود (شکل ۱۱). این روش، معمول‌ترین روش برای چرخاندن کشتی است که از نیروی کشش خارجی استفاده می‌شود.

روش هفتم

ترکیبی از اعمال نیروی بالابری دینامیکی به قسمتی از کشتی است که پایین‌تر قرار گرفته و وارد کردن نیروی کششی به قسمتی است که بالاتر قرار گرفته است (شکل ۱۲). این روش زمانی استفاده می‌شود که بتوان نیروی بالابری و کشش کافی را تأمین کرد و یا نتوان بدنه‌ی کشتی را آب‌بندی کرد.

روش هشتم

نصب یک تیر قائم‌کننده روی قسمتی از بدنه‌ی کشتی که بالاتر قرار دارد و اعمال یک نیروی بالابری به این تیرها که باعث قائم شدن کشتی واژگون‌شده بر اثر گشتاور به وجود آمده می‌شود (شکل ۱۳). موفقیت این روش، در گرو عملکرد مناسب بارهای جبرئیل‌دار است.

روش نهم

در این روش، از ترکیب روش‌های بالا استفاده می‌شود که شامل موارد زیر است:

- ترمیم نیروی شناوری از دست رفته با تخلیه‌ی آب
- اضافه کردن آب بالاست به قسمت بالایی برای ایجاد کوپل
- اعمال نیروی بالابری دینامیکی به قسمتی از کشتی که پایین‌تر قرار دارد (شکل ۱۴) و همچنین اعمال نیروی کشش به قسمتی از کشتی که بالاتر قرار دارد.

عملیات فراساحل

شناوری که در محلی دور از ساحل دچار



حمل و نقل دریایی گاز طبیعی مایع شده

تهیه و تنظیم: حمیدرضا خدادادی دیدانی

سابقه تاریخی حمل گاز طبیعی مایع شده

اولین واحد تولید LNG در سال ۱۹۱۲ در ایالت ویرجینیای غربی احداث شد که در سال ۱۹۱۷ به بهره‌برداری رسید. اما عملاً اولین واحد در مقیاس تجاری برای تولید LNG، در سال ۱۹۴۱ فعالیت خود را آغاز کرد. در سال ۱۹۵۹، اولین محموله‌ی LNG به حجم ۵۰۰۰ مترمکعب از آمریکا به انگلستان منتقل شد که توجیه‌پذیری انتقال دریایی LNG را به اثبات رساند. با پیشرفت تکنولوژی در سال ۱۹۶۴، اولین کشتی مخصوص حمل LNG به ظرفیت ۲۷۴۰۰ مترمکعب بین الجزایر و انگلستان فعالیت خود را آغاز کرد. در سال ۱۹۶۹، به وسیله‌ی مخازن با سیستم غشایی، LNG به ظرفیت ۷۱۵۰۰ مترمکعب از آلاسکا به توکیو حمل شد. در سال ۱۹۷۱، با استفاده از سیستم مخازن کروی کاورنر، ظرفیت انتقال LNG به ۸۸۰۰۰ مترمکعب افزایش پیدا کرد. در سال ۱۹۷۵ با ورود کشتی بنیامین فرانکلین، ظرفیت حمل LNG از ۱۰۰،۰۰۰ به ۱،۲۵۰،۰۰۰ مترمکعب در سال افزایش یافت. در سال ۱۹۷۹، انجمن بین‌المللی بهره‌برداران پایانه‌ها و تانکرهای گاز (SIGTTO) تأسیس شد که هدف آن، ارتقای ایمنی و ایجاد اعتماد در عملیات پایانه‌ها و تانکرهای حمل گاز بود. در سال ۱۹۹۳، کشتی حمل LNG با سیستم منشوری IHI به ظرفیت ۸۳۵۰۰ مترمکعب فعالیت خود را میان آلاسکا و توکیو آغاز کرد.

گاز طبیعی مایع شده و خواص آن آشنایی با LNG

گاز طبیعی، عمده‌تأز متان تشکیل شده است و چنانچه تا -160°C - سانتی‌گراد در فشار اتمسفر سرد شود، به مایع تبدیل می‌شود و حجم آن به یک‌ششم (۱/۶۰۰) حجم گاز اولیه کاهش می‌یابد. در نتیجه حمل آن به مراکز مصرف، با کشتی‌های ویژه امکان‌پذیر می‌شود. گاز طبیعی، ایمن‌ترین، سازگارترین و پربازده‌ترین منبع انرژی در سطح جهان است. این ماده مخلوطی از هیدروکربن‌ها و ترکیبات غیر هیدروکربنی نظیر دی‌اکسیدکربن، هلیوم، سولفید هیدروژن و نیتروژن است که به صورت گازی در منابع زیرزمینی مستقل و یا به شکل محلول همراه نفت خام در طبیعت وجود دارد. قسمت عمده‌ی بخش هیدروکربنی گاز طبیعی را متان تشکیل می‌دهد. گاز طبیعی را می‌توان به وسیله‌ی خط لوله به نقاط مختلف حمل کرد، اما زمانی که مسافت حمل طولانی می‌شود، این شیوه ارزش اقتصادی خود را از دست می‌دهد و بهترین روش برای حمل آن، استفاده از کشتی و از راه دریا است. گاز طبیعی به فرم گازی، فضای زیادی را اشغال می‌کند و برای حمل آن به وسیله‌ی کشتی، باید آن را به حالت مایع تبدیل نمود.

خواص فیزیکی و شیمیایی

خواص فیزیکی و شیمیایی گاز طبیعی مایع شده به اختصار عبارتند از:



امروزه مصرف انرژی در جهان به شدت رو به افزایش است و همین امر، موجب شده که گاز طبیعی به یکی از منابع مهم انرژی در جهان تبدیل شود. با توجه به ذخایر عظیم گاز در جهان و به خصوص در خاورمیانه، انتخاب روش مناسب برای ذخیره‌سازی و حمل و نقل گاز طبیعی بسیار مهم است. در حال حاضر، حدود ۷۵ درصد از گاز طبیعی به وسیله‌ی خطوط لوله و ۲۵ درصد باقیمانده نیز، به روش گاز طبیعی مایع شده انتقال می‌یابد. هدف از ارائه‌ی این مقاله، آشنایی با وضعیت حمل و نقل دریایی گاز طبیعی مایع شده در جهان، به لحاظ نوع وسایل حمل و تسهیلات لازم برای بارگیری و تخلیه‌ی این فرآورده است.

در این مقاله ابتدا سابقه‌ی تاریخی حمل و نقل گاز طبیعی مایع شده در جهان بررسی می‌شود و سپس به ماهیت گاز طبیعی مایع شده و خواص و ایمنی‌های مربوط به آن پرداخته خواهد شد و در انتها نیز، مهم‌ترین روش‌های ذخیره‌سازی گاز طبیعی، مراحل تولید گاز طبیعی مایع شده، هزینه‌های سرمایه‌گذاری، انواع مخازن نگهداری و سیستم‌های ذخیره‌سازی گاز طبیعی مایع شده روی کشتی‌ها و پیشرفت‌های صورت گرفته در این صنعت معرفی می‌شود.

مراحل تولید گاز طبیعی مایع شده

برای مایع کردن گاز متان می توان آن را تا ۵/۲ درجه‌ی سانتی گراد زیر صفر برودت داد و تحت فشار ۴۵ اتمسفر به مایع تبدیل کرد. این روش اگرچه از لحاظ اقتصادی مقرون به صرفه است ولی از طرف دیگر، حمل آن تحت فشار زیاد احتیاج به مخازن بسیار سنگین با جدار ضخیم دارد که تهیه‌ی آن‌ها امکان پذیر نیست و از نظر ایمنی توصیه نمی شود. در نتیجه در فرآیند تولید گاز طبیعی مایع، فشار آن را به اندکی بیش از یک اتمسفر کاهش می دهند تا حمل آن آسان باشد. در تولید گاز مایع، چهار مرحله اصلی وجود دارد:

۱- جداسازی ناخالصی‌ها که عمدتاً از دی اکسید کربن و در برخی از موارد از ترکیبات گوگردی تشکیل شده است.

۲- جداسازی آب که اگر در سیستم وجود داشته باشد به کریستال های یخ تبدیل شده و موجب مسدود شدن لوله‌ها می شود.

۳- همه‌ی هیدرو کربن‌های سنگین جدا می شوند و تنها متان و اتان باقی می ماند.

۴- گاز باقی مانده، تا ۱۶۰ درجه‌ی سانتی گراد سرد شده و به حالت مایع در فشار اتمسفر تبدیل می شود.

گاز طبیعی مایع را در مخازن ویژه‌ی عایق کاری شده نگهداری می کنند و سپس برای حمل به کشور مقصد تحویل کشتی‌های ویژه‌ی سرمازا می شود. در حین حمل معمولاً بخشی از گاز تبخیر شده به مصرف سوخت موتور کشتی می رسد. در بندر مقصد، گاز طبیعی مایع تخلیه می شود تا هنگام نیاز به مصرف برسد. قبل از مصرف، گاز طبیعی مایع مجدداً به گاز تبدیل می شود. در فرآیند تبدیل مجدد به گاز، سرمای زیادی آزاد می شود که می توان از این سرما مثلاً برای انجماد مواد غذایی و یا مصارف دیگر تجاری استفاده کرد.

هزینه‌های سرمایه‌گذاری

چرخه‌ی ارزش گاز طبیعی مایع شده، از چهار بخش اصلی تشکیل شده است که عبارتند از:

۱- اکتشاف و تولید

اکتشاف، استخراج و تولید گاز طبیعی، ۱۵ تا ۲۰ درصد از هزینه‌ی سرمایه‌گذاری این فرآیند را به خود اختصاص می دهد که با توجه به نوع مخزن گاز (مستقل یا همراه با نفت خام) دارای گستره‌ی وسیعی است.

۲- مایع سازی

بیش ترین بخش هزینه‌ی انتقال LNG، مربوط به کارخانه‌ی مایع سازی گاز طبیعی است. به عنوان نمونه، یک واحد ۸/۲ میلیون تنی تولید LNG، نیاز به سرمایه‌گذاری در حدود ۲-۱/۵ میلیارد دلار دارد.

۳- انتقال

کشتی‌های انتقال LNG نیز، یکی دیگر از بخش‌های این فرآیند را تشکیل

می دهد. بخار آن دارای دانسیته ای در حدود نصف دانسیته‌ی هوا بوده و دانسیته‌ی مایع آن نیز، در حدود نصف دانسیته‌ی آب است.

- به راحتی در مخازن عایق شده، ذخیره می شود و قابل انتقال در شرایط اتمسفریک است.

- معمولاً ۹۵ درصد آن را متان تشکیل می دهد که با ترکیباتی همچون: اتان، پروپان، بوتان و نیتروژن همراه است.

- هنگامی که در غلظت‌های ۵ تا ۱۵ درصد حجمی (بر حسب متان) با هوا ترکیب می شود، آتشگیر است اما به عنوان یک ماده‌ی انفجاری در نظر گرفته نمی شود.

ایمنی گاز طبیعی مایع شده

در خصوص نشتی‌ها و ریزش LNG، باید متذکر شد که نشتی‌های کوچک به سرعت بخار می شوند و در مورد نشتی‌های بزرگ نیز، قبل از تبخیر به سرعت روی زمین جریان می یابند که باید به سرعت آن را کنترل کرد تا سبب آتش سوزی نشود. گاز طبیعی مایع شده، بسیار سرد است و تماس آن با سایر مواد، سبب شکنندگی آن‌ها می شود. تماس این گاز با پوست بدن نیز، سبب ایجاد سوختگی می شود. در ارتباط با حمل و نقل LNG، تاکنون هیچ حادثه‌ای رخ نداده است و به همین علت، از نظر حمل و نقل، LNG ایمن ترین سوخت مایع محسوب می شود. با توجه به این که LNG دارای محدوده‌ی آتش گیری ۵ تا ۱۵ درصد است و به دلیل دمای پایین، سرعت سوزش کمی دارد. در صورت ریزش LNG، در اطراف محدوده‌ی ریزش، ابر سفیدی ناشی از میعان بخار آب موجود در هوا تشکیل می شود و به این ترتیب، مکان نشت را به راحتی می توان شناسایی کرد. در نهایت، از نقطه نظر زیست محیطی باید توجه داشت که متان به عنوان مهم ترین ماده‌ی LNG، یک گاز گلخانه‌ای به شمار می آید و آزاد شدن احتمالی آن در طبیعت، منجر به تشدید مشکل گازهای گلخانه‌ای می شود.

مهم ترین روش های ذخیره سازی گاز طبیعی

مهم ترین روش های ذخیره سازی و انتقال گاز طبیعی که امروزه مطرح هستند عبارتند از:

۱- گاز طبیعی مایع شده

۲- گاز طبیعی مایع تحت فشار

۳- گاز طبیعی فشرده شده

۴- گاز طبیعی جذب شده

۵- هیدرات گاز طبیعی

قابل ذکر است که در این روش ها ماهیت گاز طبیعی حفظ می شود ولی در روش های دیگر مانند تبدیل گاز به مایعات هیدروکربنی، ماهیت گاز تغییر می کند. در این مقاله روش اول مورد بررسی قرار می گیرد.



۲- سیستم غشایی

۳- سیستم منشوری IHI

در مجموع، ۵۲ درصد طراحی‌ها مربوط به نوع کروی، ۴۶ درصد مربوط به طرح غشایی است و ۲ درصد باقیمانده، سایر طرح‌ها را شامل می‌شود.

مخازن کروی کاورنر-موس

همان‌طور که در شکل شماره ۱ نشان داده می‌شود و از نام آن پیداست، این مخازن کروی در یک حمام آبی قرار داده می‌شوند.

جداره‌ی بیرونی مخزن از جنس فولاد، جداره‌ی داخلی آن از جنس آلومینیوم و یا آلیاژ آلومینیوم - فولاد ضد زنگ ساخته شده است که تحمل دماهای بسیار پایین را داشته باشد. میان این دو جداره نیز، با عایق پلی‌یورتان پر شده است. این مخزن به وسیله‌ی یک ستون عمودی که از بالا به پایین مخزن ادامه دارد و یک ساپورت که دور مخزن را فرا گرفته است، مهار می‌شود. بزرگ‌ترین ظرفیت نصب‌شده‌ی این مخازن روی کشتی‌های LNG در حال حاضر، ۲۷۰۰۰ مترمکعب است که در داخل حمام آبی به ظرفیت ۱۰۶۹۰ مترمکعب قرار می‌گیرد. وظیفه‌ی حمام آب دور مخزن، ثابت نگه‌داشتن دمای مخزن از راه تبادل حرارت با جداره‌ی بیرونی مخزن است؛ زیرا انتقال حرارت با جابه‌جایی هوای محیط و همچنین به کمک آب دریا انجام می‌پذیرد.

سیستم غشایی

سیستم غشایی، ابتدا از سوی شرکت‌های Gas و Technigaz و Transport ابداع و معرفی شد که هدف آن، بهینه‌سازی فضای اشغال‌شده در مخازن نگهداری LNG بود. شرکت Technigaz از مخازن با جنس فولاد ضد زنگ و شرکت Gas Transport از آلیاژ Invar (فولاد ضد زنگ با ۳۶ درصد نیکل) استفاده می‌کند. مشابه مخازن کاورنر - موس این مخازن نیز در یک حمام آبی قرار دارند. شکل شماره ۲، نمایی از کشتی با مخازن غشایی را نشان می‌دهد.

همان‌طور که پیش‌تر بیان شد، دو نوع سیستم غشایی وجود دارد که در کشتی‌های تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرد و تفاوت آن‌ها در نوع عایق بندی و جنس مورد استفاده در مخازن است. این دو سیستم عبارتند از:

۱- سیستم GTT 96

جنس مخزن در این سیستم از آلیاژ Invar است و در بیرون آن دو لایه غشا وجود دارد. غشا داخلی از جنس تخته‌ی چندلایه‌ی است که با غشاهایی از جنس Invar به ضخامت ۰/۷ میلی‌متر پوشش داده شده است. غشا بیرونی جعبه‌های پیش‌ساخته از جنس تخته، چندلایه است که با عایق پرلیت پر شده است.

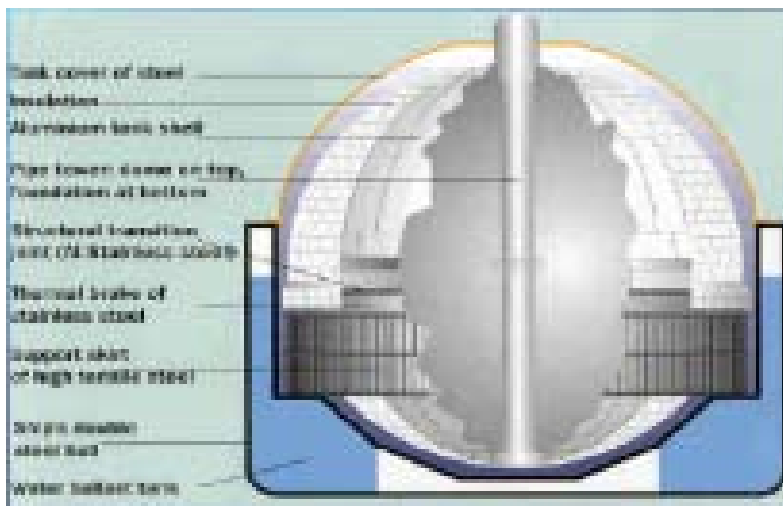
۲- سیستم GTT Mark III

در این سیستم جداره‌ی داخلی مخزن از جنس فولاد ضد زنگ ساخته شده و در بیرون آن، از یک عایق محافظتی پلی‌یورتان با دو جداره‌ی غشا محافظتی استفاده شده است. جداره‌ی اولی از جنس Invar به ضخامت ۰/۷ میلی‌متر و جداره‌ی دوم، کامپوزیتی از جنس آلومینیوم - ایلف شیشه است که به نام triplex مشهور است.

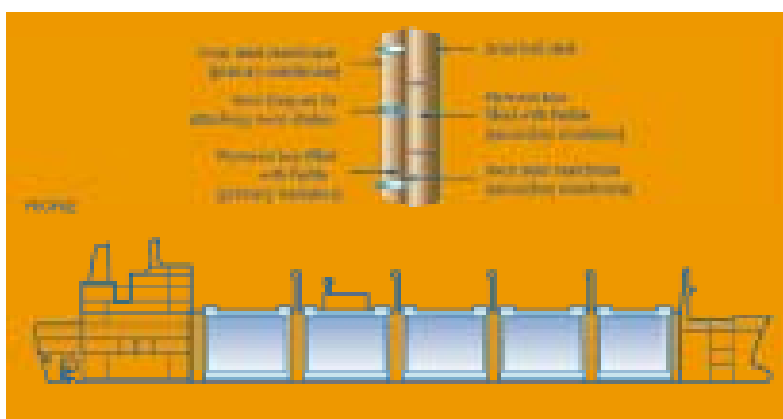
مقایسه‌ی سیستم GTT و کاورنر

همان‌طور که در شکل شماره ۳ مشاهده می‌شود، سیستم‌های غشایی، کاملاً با فضاهای خالی تعبیه‌شده روی کشتی‌های LNG تطابق پیدا می‌کنند و لی مخازن کروی سبب می‌شوند تا قسمت‌هایی از این فضای خالی کاملاً بدون استفاده باقی بمانند. مخازن کروی با حجم بالا، از ورق‌های آلیاژهای آلومینیوم با به‌کارگیری تکنیک‌های خاص ساخته می‌شوند. ساخت آن‌ها از دقت بالایی برخوردار است و با روش‌های گوناگونی مانند استفاده از اشعه‌ی ایکس و اولتراسونیک آزمایش می‌شوند تا کوچک‌ترین نقصی نداشته باشند.

همه‌ی کشتی‌های موجود، از محفظه‌های دوجداره برای نگهداری مخازن استفاده می‌کنند که در جدار میانی، یک حمام آبی قرار داده می‌شود. جدول شماره ۱، مقایسه‌ی میان سیستم‌های کاورنر و GTT را نشان می‌دهد.



شکل ۱: مخازن کروی کاورنر - موس



شکل ۲: نمایی از کشتی با مخازن غشایی

می‌دهند؛ به طوری که سهم آن‌ها در حدود ۱۰ تا ۳۰ درصد است. هزینه‌ی خرید یک کشتی حمل LNG به ظرفیت ۱۳۸۰۰۰ مترمکعب، در حدود ۱۵۵ میلیون دلار است و برای اجاره آن نیز، باید مبلغی در حدود ۶۰۰۰ دلار در روز پرداخت کرد.

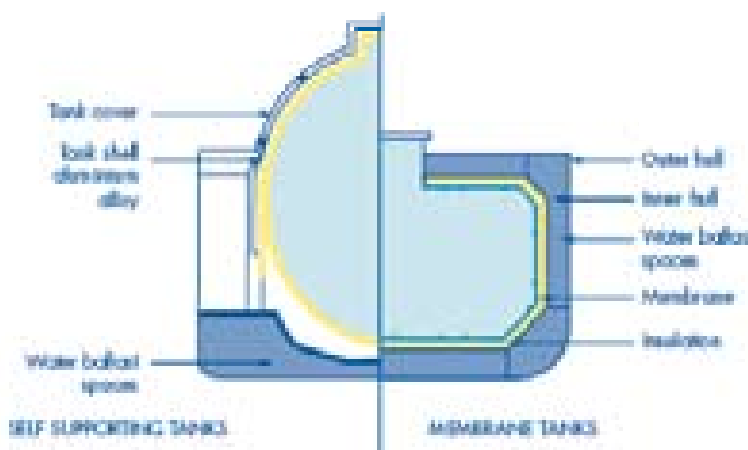
۴- ذخیره‌سازی و تبدیل مجدد به گاز

در مرحله‌ی آخر، تأسیسات ذخیره‌سازی و تخلیه‌ی LNG از کشتی و تبدیل مجدد LNG به گاز طبیعی قرار دارند که ۱۵ تا ۲۵ درصد از کل سرمایه‌گذاری را به خود اختصاص می‌دهند. به عنوان نمونه، پایانه‌ای به ظرفیت تخلیه و انتقال ۳۶۰ - ۱۸۰ میلیارد فوت مکعب در سال گاز طبیعی، حدوداً ۴۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری را می‌طلبد.

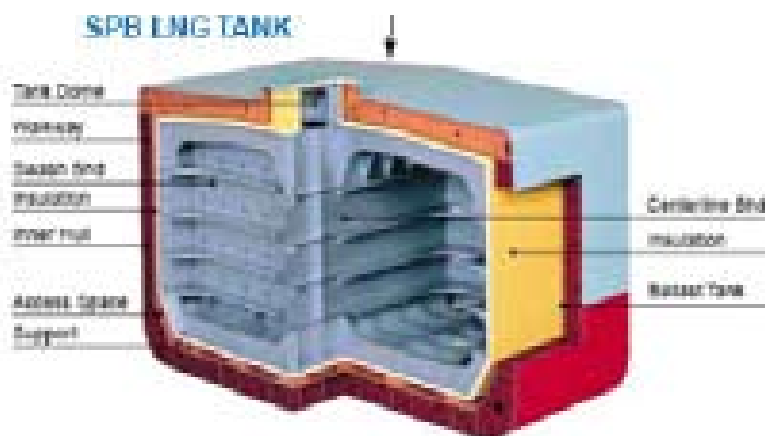
انواع مخازن نگهداری و سیستم‌های ذخیره‌سازی LNG روی کشتی

پس از مایع‌سازی، LNG تولیدی در مخازن مخصوص ذخیره می‌شود تا امکانات بارگیری به کشتی مهیا شود. مخازن ذخیره از موادی ساخته می‌شوند که تحمل دماهای پایین را داشته باشند. دیواره‌ی داخلی مخازن، از آلیاژ ۹ درصد نیکل با فولاد ساخته می‌شود. در ساخت دیواره‌ی داخلی، می‌توان از بتن تقویت‌شده به همراه آلومینیوم نیز استفاده کرد. قابل ذکر است که مخازن LNG به صورت دولاایه‌ی از هم جدا ساخته می‌شوند که بین آن‌ها با عایق پر شده است. سقف مخازن نیز، به دو صورت سقف شناور و سقف ثابت است. تخلیه‌ی مخازن از بالای مخزن، به وسیله‌ی پمپ انجام می‌شود تا در صورت شکستگی، لوله‌ی خروجی گاز مایع درون مخزن تخلیه نشود. کشتی‌های LNG بر حسب نوع و طراحی مخزن ذخیره‌ی LNG طبقه‌بندی می‌شوند. در حال حاضر، سه نوع سیستم ذخیره‌ی LNG وجود دارد که عبارتند از:

۱- مخازن کروی کاورنر - موس



شکل ۳: مقایسه‌ی میان سیستم‌های GTT و کاورنر



شکل ۴: سیستم IHI SPB نوع B

- ۲- مایع‌سازی مجدد روی عرشه‌ی کشتی
- ۳- سیستم‌های محرکه‌ی جدید

بیش‌ترین تلاش‌های صورت‌گرفته در بخش مخازن ذخیره، معطوف به افزایش حجم ذخیره‌سازی مخازن است. برای این منظور از تکنولوژی سیستم غشایی استفاده شده است، زیرا:

- ۱- ظرفیت ذخیره‌سازی آن در مقایسه با کشتی دارای مخازن کروی بیش‌تر است.
- ۲- می‌تواند به راحتی از کانال سوئز عبور کند.
- ۳- تانک‌ها را سریع‌تر می‌توان خنک کرد.
- ۴- هزینه‌ی ساخت آن‌ها پایین‌تر است.

نتیجه‌گیری

در آسیا چین، تایوان، ژاپن و کره‌ی جنوبی، از بزرگ‌ترین خریداران و کشورهای اروپایی نیز از جمله واردکنندگان این محصول محسوب می‌شوند. از این رو، در چنین بازاری، صنعت حمل‌ونقل LNG نیز از پشتوانه‌ی محکمی برخوردار خواهد بود. به‌طور کلی روش‌های مختلف ذخیره‌سازی و انتقال گاز طبیعی، بستگی به نوع مخزن گازی، مسافت آن تا بازارهای مصرف، میزان سرمایه‌گذاری مورد نظر و سایر پارامترهای عملیاتی و تکنولوژیکی دارد که هر کدام از خصوصیات ویژه‌ای برخوردار هستند. روش LNG برای مسافت‌های بیش از ۲۵۰۰ مایل و در حجم زیاد گاز، دارای راندمان حجمی بالا و بهترین گزینه برای انتقال گاز شناخته می‌شود. ■

منابع

- (۱) محمدرضا رجایی، "LNG فن آوری پر دردرس ولی پر سود"، پایگاه اینترنتی مشاوران جوان وزیر نفت (۱۳۸۵).
- (۲) گزارش تکمیلی شرکت سرمایه‌گذاری پارسیان (۱۳۸۵).
- (۳) Foss M.M., "LNG safety and security", Published by CEE, October 2003

پارامتر	سیستم کاورنر	GTT سیستم
مخزن	مخزن از جنس فلزات بسیار سخت ساخته می‌شود که هزینه‌ی تهیه‌ی ماده‌ی اولیه و ساخت آن بالاست.	مخزن از جنس فلزات سبک ساخته می‌شود که هزینه‌ی تهیه‌ی ماده‌ی اولیه و ساخت آن بالاست.
ظرفیت مخزن	۱۲۵۰۰۰ متر مکعب	۱۲۵۰۰۰ متر مکعب
وزن مواد به کار رفته در ساخت کشتی	۴۰۰۰ تن	۴۰۰ تن
نوع عایق	مواد غیر باربر نسبتاً ارزان قیمت	مواد باربر در کل سطح که نسبتاً گران قیمت هستند.

جدول ۱: مقایسه‌ی میان سیستم‌های GTT و کاورنر

سیستم منشوری IHI

این سیستم توسط شرکت IHI ژاپن ابداع شده است. ش کل شماره‌ی ۴، نمایی از مخزن ذخیره‌ی این سیستم را نشان می‌دهد. مزایای این سیستم عبارت است از:

۱- استفاده کامل از عرشه‌ی بالایی کشتی

از آن‌جا که این مخازن کاملاً در بدنه‌ی کشتی نصب شده‌اند، عرشه‌ی بالایی کشتی به حالت مسطح درمی‌آید و از امکان نصب تجهیزات مختلف از قبیل واحدهای فرآیندی، ایستگاه بارگیری و... برخوردار می‌شود. همچنین، به دلیل انعطاف‌پذیر بودن شکل مخزن، ابعاد فضای خالی تعبیه‌شده در مخزن کاهش می‌یابد و از این رو هزینه‌ی ساخت آن‌ها را پایین می‌آورد.

۲- سهولت تعمیرات

فضای تعبیه‌شده در بالای مخازن، امکان بازرسی و تعمیر مخزن را بدون ترک عرشه‌ی کشتی فراهم می‌آورد، که این امر، سبب پایین آمدن هزینه‌های عملیاتی می‌شود.

۳- پایداری خوب

از آن‌جا که سطح بسیار کمی از این مخازن در معرض جریان باد قرار می‌گیرد و مرکز ثقل این مخازن نسبت به سایر سیستم‌های معرفی‌شده پایین‌تر است، از این رو پایداری آن‌ها در طوفان‌های شدید افزایش می‌یابد.

۴- کاهش اتلاف LNG بر اثر تبخیر

با تعبیه کردن این مخازن در بدنه‌ی کشتی، امکان عایق کاری مناسب آن‌ها فراهم می‌آید و به این وسیله، با نصب بلوک‌های عایق حرارتی، جریان حرارتی به داخل مخازن کم می‌شود و میزان اتلاف LNG بر اثر تبخیر سطحی کاهش می‌یابد.

۵- تخلیه‌ی کامل محموله

از آن‌جا که در این مخازن، مشکل به‌هم خوردن LNG درون مخزن وجود ندارد، می‌توان تا هر سطح دلخواهی مخزن را تخلیه کرد.

۶- ساختار محکم

ساختار مخازن کاملاً مشابه ساختار فضای خالی تعبیه‌شده است و از این رو، مقاومت بیش‌تری در برابر فشارهای مثبت و منفی واردشده بر خود دارد که سبب می‌شود کنترل آن ساده‌تر و بهره‌برداری از آن ایمن‌تر باشد.

پیشرفت‌های صورت‌گرفته در کشتی‌های حامل LNG

عمده‌ی پیشرفت‌های صورت‌گرفته در کشتی‌های حامل‌کننده‌ی LNG در سه بخش زیر انجام شده است:

۱- مخازن ذخیره

هزینه‌یابی بر مبنای فعالیت

(مورد کاوی شرکت‌های خدمات پایانه‌ای)

تهیه و تنظیم: شهاب الدین بچاری
(کارشناس مالی و سرمایه‌گذاری حمل و نقل و بندر)



میزان هزینه‌کرد و درآمدزایی حاصل از تولید محصولات، به عنوان یک معیار کمکی بسیار مفید برای تصمیم‌گیری‌های آتی در خصوص بهره‌وری واحدهای سازمانی (سرمایه‌گذاری و توسعه‌ی واحد، سیاست‌های کنترل هزینه، بازنگری در فرایندها) و مواردی از این قبیل است.

ساختار گزارش‌های تهیه و ارائه‌شده توسط واحدهای سازمانی، اغلب به دو گروه تقسیم می‌شوند: گروه اول، گزارش‌های مربوط به عملیاتی که هر واحد به‌طور خاص، درباره‌ی کالا یا خدمات مشخص ارائه می‌دهد و باید به نحوی تهیه و تنظیم شده باشد که در آن، تفکیک عملیات هر واحد نسبت به محصول، مشخص شود. گروه دوم، گزارش‌های مرتبط با فعالیت‌های پشتیبانی را در بر می‌گیرند، که عموماً به صورت سربار منظور می‌شوند. در این خصوص، بیان این نکته ضروری به نظر می‌رسد که ایجاد گزارشات و اندازه‌گیری عملکرد هر واحد، تا حد امکان باید با دقت کافی همراه باشد و از تشریح فعالیت‌ها و عملکردها به صورت سربار اجتناب ورزید. همچنین، در سرشکن کردن هزینه‌های سربار، باید منطق و ماهیت هر فعالیت در رابطه با خدمات اصلی، مد نظر قرار بگیرد.

در نهایت، در واحدی که عهده‌دار مرکزیت اطلاعات سازمانی است، کار جمع‌آوری و تلفیق اطلاعات واحدهای مختلف صورت می‌پذیرد. این واحد که به عنوان زیر مجموعه‌ای از واحد مالی فعالیت می‌کند، متصدی ردیابی فعالیت‌های ارزش افزوده بر واحد کالا یا خدمات، از نقطه‌ی

برخوردار است و هم گزارشات را به موقع ارائه می‌کند و وجود یک بانک اطلاعاتی مرکزی، برای تلفیق اطلاعات به دست آمده از واحدهای عملیاتی و ستادی و ارائه‌ی نتایجی در مقایسه با اطلاعات مالی شرکت. از آن‌جا که اغلب مدیران شرکت‌ها تمایل چندانی به پراکندگی اطلاعات مالی در بدنه‌ی سازمانی خود ندارند، اطلاعات عملیاتی جمع‌آوری‌شده، و برای نتیجه‌گیری نهایی، به واحد مالی ارائه می‌شود.

یکی از مفاهیم زیربنایی در بهره‌برداری درست از نظام هزینه‌یابی بر مبنای عملکرد، شناخت مبتنی بر توافق مدیران سازمان از مفهوم و تعریف واحد خدمات شرکت است. در حوزه‌ی خدمات، به‌ویژه در کسب و کارهایی که مجموعه‌ی متنوع و پیچیده‌ای از خدمات را ارائه می‌کنند، تعریف و احصای واحد خدمات شرکت، به‌سادگی امکان‌پذیر نیست. یکی از بهترین تعاریف، شناسایی واحد خدمات بر اساس اجزای خدماتی است که در صورت حساب‌های شرکت درج‌شده و مشتریان برای برخورداری از آن‌ها پول می‌پردازند. شناسایی واحد خدمات شرکت، برای اندازه‌گیری درست عملیات واحدهای شرکت و تلفیق اطلاعات نهایی به‌منظور محاسبه‌ی بهای تمام‌شده‌ی واحد خدمات شرکت ضروری است.

فرآیندهای گزارش‌دهی، ابعاد مختلف ارزش افزوده‌ای که توسط واحدهای سازمان بر خدمات نهایی تأثیر می‌گذارند را به نحو مناسب و در زمان مقتضی، گزارش می‌کند. باید توجه کرد، اگرچه ممکن است واحدهای سازمانی گزارشات مطلوبی را در حیطه‌ی کنترل عملیات خود تهیه کنند، اما باید تعامل آنان با زنجیره‌ی ارزش افزوده شرکت نیز، به نحو قابل قبولی گزارش شود. یکی از خروجی‌های جنبی ایجاد چنین نظام گزارش‌دهی در سازمان، به دست آوردن یک تخمین مناسب از سهم هر واحد در

نظام هزینه‌یابی بر مبنای فعالیت ABC، در دهه‌ی ۹۰ میلادی، پس از رشد و توسعه‌ی دانش مدیریت نوین در غرب، در شرکت‌هایی که دارای تاسیسات گسترده و فرایندهای پیچیده‌ای بودند، به عنوان مکانیزمی برای انجام بودجه‌ریزی عملیاتی و کنترل مالی عملکرد هر یک از اجزای سازمانی به وجود آمد. در بسیاری از کسب و کارها، به‌ویژه در روند عملیات کارهای خدماتی که معیارهای فیزیکی و مهندسی برای کنترل کیفیت عملکرد مطرح نیست، نظام هزینه‌یابی بر مبنای عملکرد، به عنوان یک معیار مالی، مدیران شرکت را قادر به اندازه‌گیری بهره‌وری هر یک از حلقه‌های زنجیره‌ی ارزش افزوده‌ی خدمات سازمانی می‌کند. به کمک این روش، واحد مالی شرکت، در بلندمدت می‌تواند صورت حساب‌های مربوط به سود و زیان هر یک از واحدهای سازمانی را به تفکیک ارائه دهد و به این ترتیب، عملکرد مالی (هزینه‌ای و درآمدی) واحدهای اصلی و پشتیبانی و به ویژه سهم هر یک از واحدها در سود و زیان نهایی مشخص خواهد شد.

همچنین، فاکتور بودجه‌ریزی عملیاتی، به عنوان یکی از مهم‌ترین خروجی‌های نظام هزینه‌یابی بر مبنای عملکرد، هزینه و درآمد ناشی از ارائه‌ی هر واحد از خدمات و سهم هر یک از واحدهای سازمانی در این سود و زیان را مشخص می‌کند. در این خصوص، تنها با انجام یک برآورد از حجم/تعداد فروش واحد محصول در آینده (با تلفیق عملیات آماری و نظرات کارشناسی)، گردش مالی و سود و زیان و هزینه‌کرد هر یک از واحدهای سازمان، قابل استحصال خواهد بود.

دو رکن اساسی برای راه‌اندازی نظام هزینه‌یابی بر مبنای فعالیت در شرکت وجود دارد که عبارتند از: مکانیزم گزارش‌دهی از فعالیت هر یک از واحدهای شرکت، که هم از دقت لازم

فاکتور بودجه‌ریزی عملیاتی، به عنوان یکی از مهم‌ترین خروجی‌های نظام هزینه‌یابی بر مبنای عملکرد، هزینه و درآمد ناشی از ارائه‌ی هر واحد از خدمات و سهم هر یک از واحدهای سازمانی در این سود و زیان را مشخص می‌کند.



کالا به دست آورد. واحد موتوری یا تعمیر و نگهداری نیز، وظیفه‌ی نگهداری و ارائه‌ی گزارش ساعات کارکرد تجهیزات در روز و میزان سوخت مصرفی را بر عهده دارد.

هزینه‌های مربوط به فعالیت کارکنان ستادی، در ساده‌ترین نوع آن، بر کل تناژ عملکرد تقسیم می‌شود. اما از سوی دیگر، با این نگرش که میزان فعالیت کارکنان ستادی برای هر بارنامه به یک اندازه است و ارتباطی با تناژ هر بارنامه ندارد، می‌توان این هزینه‌ها به همراه سایر هزینه‌های سربار را برای هر بارنامه، به‌طور یکسان در نظر گرفت.

واحد اطلاعات مرکزی، وظیفه‌ی ثبت و تحلیل گزارش‌های رسیده را بر عهده دارد. از جمله خروجی‌های این واحد برای مدیریت و سرپرستان شرکت، می‌توان به کسب مقیاسی برای متوسط بارگذاری در محوطه‌ها، تناژ متوسط عملکرد دستگاه‌ها و میزان سوخت مصرفی به‌ازای هر تن کالا اشاره کرد که به عنوان پارامترهای کلیدی عملکرد KPIها نیز، شناخته می‌شوند.

ایجاد چنین ساختاری از مرحله‌ی صفر تا مرحله‌ی بهره‌برداری کامل در یک سازمان، در صورت هماهنگی و همراهی سرپرستان، به‌طور متوسط ۶ ماه به طول می‌انجامد. از مهم‌ترین دست‌آوردهای چنین ساختاری، می‌توان به امکان بودجه‌ریزی عملیاتی، بلافاصله پس از اندازه‌گیری هزینه‌ی واحد خدمات اشاره کرد. عدم توفیق سازمان‌ها در راه‌اندازی نظام هزینه‌یابی بر مبنای عملکرد، معمولاً به خاطر ناآشنایی کارکنان حسابداری با روش‌های مربوط چنین سیستمی نیست، بلکه نبود هماهنگی در کارکرد همه‌ی واحدهای سازمانی برای مشارکت در ارائه‌ی گزارشات دقیق و مؤثر و نیز، عدم توفیق در ایجاد یک حلقه‌ی واسط بین واحدهای عملیاتی و مالی، به عنوان بزرگ‌ترین مانع بر سر راه اجرای موفقیت‌آمیز این مکانیزم شناخته می‌شود.

خروجی‌های جنبی راه‌اندازی چنین نظامی، از جمله: توفیق مدیران شرکت در اجرای سیاست‌های کنترل هزینه، مدیریت بهره‌وری شرکت، موفقیت در اجرای بودجه‌ریزی عملیاتی و کنترل نقدینگی و راه‌اندازی سیستم حسابداری مدیریت، تأثیرات بسیار سریع‌الوصولی برای مدیران شرکت خواهد داشت. همچنین، در میان گذاشتن این نتایج با مدیران عملیاتی و ستادی، آنان را در کنترل مؤثرتر واحد تحت مدیریت خود، یاری خواهد کرد. ■

زیرساخت‌های پایانه‌ای، شامل: زمین و روسازی، چه به صورت دارایی‌های شرکت و چه به طور اجاره، از ارزش ذاتی برخوردارند و باید در قالب هزینه‌های سرمایه‌گذاری، در محاسبه‌ی بهای تمام‌شده‌ی کالا یا خدمات مد نظر قرار گیرند در عرف غالب، هزینه‌ی اجاره‌ی محوطه، به‌ازای هر مترمربع گزارش می‌شود.

بر اساس آیین‌نامه‌های عملیات پایانه‌ای، پایانه‌ها موظف به اندازه‌گیری تقریبی فضای اشغال‌شده توسط کالای هر بارنامه هستند. با این روش و با توجه به زمان ماندگاری هر محموله، هزینه‌های محوطه‌ی پایانه قابل محاسبه خواهد بود. در پایانه‌ها این کار به وسیله‌ی بلوک‌بندی محل‌های بارگذاری و با توجه به مساحت تقریبی هر بلوک یا با روش قدم‌شماری انجام می‌شود. اندازه‌گیری مساحت اشغال‌شده‌ی پایانه، به‌منظور سنجش بهره‌وری در بارچینی نیز، ضرورت دارد.

همچنین، ساعت کارکرد هر یک از تجهیزات به همراه اپراتور مربوطه نیز، به تفکیک ثبت می‌شود. در دوره‌های زمانی، با تلفیق تناژ ورود و خروج کالا، تناژ متوسط عملکرد هر دستگاه در یک ساعت فعالیت، قابل محاسبه است. هزینه‌های سوخت و استهلاک تجهیزات نیز، به‌طور متوسط بر اساس ساعت کارکرد آن‌ها در یک دوره‌ی زمانی، محاسبه می‌شود. بر این اساس، در یک ساعت کارکرد، تناژ عملکرد و سایر هزینه‌ها قابل استحصال است و می‌توان هزینه‌های مرتبط با تجهیزات، از جمله حقوق و دستمزد کارکنان بخش‌های مختلف، شامل: اپراتورها و افراد فنی را به ازای هر تن از انواع

صفر تولید یا عرضه تا تحویل به مشتری و صدور صورت‌حساب است. همچنین، این واحد در بلندمدت، هزینه‌های مختلف واحد خدمات را به صورت میانگین نگهداری می‌کند و تهیه، تدوین و ارائه‌ی گزارش‌های تحلیلی ادواری -از عملکرد مالی فعالیت‌ها را نیز، بر عهده دارد.

در این‌جا به‌طور خلاصه، عمده‌ی هزینه‌های مرتبط با خدمات یک نمونه‌ی پایانه‌ای ساده‌سازی شده‌اند:

در خدمات پایانه‌ای، به‌طور کلی کالا با دو مشخصه‌ی شماره‌ی بارنامه و ابعاد فیزیکی شناسایی می‌شود. هر واحد خدمات پایانه‌ای، کالای تحت یک بارنامه را شامل می‌شود و شرکت نیز، صورت‌حساب‌های خود را بر اساس شماره‌ی آن بارنامه صادر می‌کند. همچنین، ردیابی وضعیت کالا در پایانه‌ها توسط شماره‌ی بارنامه انجام می‌شود. از این رو، نظام هزینه‌یابی معطوف به عملکرد یک پایانه‌ی بندری بر اساس اطلاعات گزارش‌شده در بارنامه‌ی هر کالا استوار است.

خدماتی که منجر به هزینه‌ریزی هر واحد از خدمات (کالای تحت یک بارنامه) سازمان می‌شود، به‌طور عام عبارتند از:

الف- هزینه‌ی اجاره‌ی انبارها و محوطه‌ها.

هزینه‌های مرتبط با تجهیزات؛ شامل:

۱- تعمیر و نگهداری

۲- اپراتورها

۳- سوخت

۴- استهلاک

ب- هزینه‌های کارکنان ستادی و سایر سربار

نقش انتقالات در مناسبات استراتژیک اقتصادی و سیاسی

همچنان که ارتباطات، جهان امروز را به شدت تحت تأثیر قرار داده، فاصله‌ها را کم کرده و برنامه‌ریزی‌های سیاسی و اقتصادی بسیاری را منحصر به خود ساخته، انتقالات (حمل و نقل) نیز، بر هستی جهان کنونی، تأثیرات فراوان گذاشته است.

انتقالات و ارتباطات دو امر دیرینه‌اند که از آغاز زندگی اجتماعی بشر، با او همراه بوده‌اند و گرچه طی تاریخ، اشکال گوناگون به خود گرفته‌اند، اما همواره در تحولات سیاسی و اقتصادی و اجتماعی، نقش اصلی را بر عهده داشته‌اند. چه بسیار حکومت‌ها که بر اثر ضعف در ارتباطات و انتقالات دچار اضمحلال و سقوط شده‌اند و چه تمدن‌ها که بر اثر توسعه و بهبود ارتباطات و انتقالات تحت کنترل خود به شکوفایی رسیده‌اند. در حال حاضر، بسیاری از تحولات اقتصاد جهانی، وابسته به اتخاذ شیوه‌های مناسب و در پیش گرفتن راه‌های سریع در امر انتقالات یا حمل و نقل است.

راه‌های حمل و نقل، بر موقعیت جغرافیایی - سیاسی یک کشور تأثیر ویژه ای دارند و از این زاویه، جمهوری اسلامی ایران که در میانه‌ی چندین منطقه‌ی مهم جغرافیایی قرار دارد - از یک سو به آسیای مرکزی متصل است، از طرف دیگر، به آسیای جنوبی و شرقی و از دیگر سو در خاورمیانه عربی و حدفاصل دو دریای مهم، یعنی خلیج فارس و دریای خزر قرار گرفته است. مزیت‌های بالقوه‌ای برای حمل و نقل دارد. توجه به این مزیت‌ها در تدوین استراتژی اقتصادی و سیاسی، از اهمیت فراوانی برخوردار است. مقاله‌ی پیش رو نگاهی دارد به اهمیت حمل و نقل در موقعیت اقتصادی و سیاسی منطقه.

منطقه‌ی خلیج فارس، طی قرون گذشته، مورد توجه اقوام و ملل مختلف بوده است و امروزه هم به دلایل راهبردی، سیاسی، اقتصادی و ارتباطی، یکی از حساس‌ترین مناطق جهان به شمار می‌آید. برابر اسناد و مدارک موجود، خلیج فارس از هزاره‌ی هفتم قبل از میلاد، مورد استفاده‌های تجاری و نظامی دولت‌هایی چون آشوری‌ها، بابلی‌ها، ایرانیان و اعراب قرار گرفته و پل ارتباطی بین شرق آفریقا، هند و آسیای جنوبی بوده است.

اهمیت خلیج فارس در حیات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی ملل جهان سبب شده است که این منطقه از حدود پانصد سال قبل و به طور تقریبی در سراسر قرن بیستم مورد توجه و حتی عرصه‌ی اعمال قدرت دولت‌هایی چون پرتغال، هلند، فرانسه و انگلیس قرار گیرد. خلیج فارس به لحاظ جغرافیایی بین ۳۰ - ۲۴ درجه‌ی عرض شمالی و ۵۷ - ۴۷ درجه‌ی طول شرقی و در منطقه‌ی معتدل شمالی واقع شده است که طول آن از آخرین نقطه‌ی سمت غربی (جزیره‌ی آبادان) تا آخرین نقطه‌ی سمت شرقی (تنگه‌ی هرمز)، حدود





حاشیه‌ی خلیج فارس نیز، برای همکاری‌های منطقه‌ای معرفی خواهد شد. به این ترتیب، با گره خوردن منافع اقتصادی کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس، صلح، امنیت، دوستی و همکاری حاکم خواهد شد و دیگر نیازی به صرف حجم هنگفتی از ثروت ملل مسلمان منطقه برای بالابردن ضریب امنیتی و خرید سلاح از قدرت‌های ایجادکننده‌ی زمینه‌های تَوَهَم ناامنی، نخواهد بود.

وضعیت کلی منطقه‌ی خلیج فارس، یک مجموعه‌ی به هم بافته و دارای روابط خاص به هم مرتبط درونی است.

الگوی جهت‌گیری و تصمیم‌گیری این مجموعه به لحاظ ارتباط تنگاتنگ و تأثیرگذاری مستقیم بر منافع سایر کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس، باید بر مبنای ضرورت‌ها و منافع همگانی تعیین شود. از این رو، شایسته است در سایه‌ی تفاهم به وجود آمده اخیر و با هدف تثبیت موقعیت کنونی و در نهایت، ارتقای آن، اقدامات و اهداف زیر مد نظر قرار گیرد:

الف) از تکروری فردگرایانه‌ی زیان‌بار که منافع

جهان برقرار سازد و یا آن را تسهیل کند. اهمیت حمل و نقل در منطقه‌ی خلیج فارس، از آن جهت است که اولاً: حدود ۷۰ درصد از ذخایر نفتی شناخته‌شده در این منطقه قرار دارد و بیش از ۶۰ درصد تولید نفت روزانه اوپک از راه آب‌های این منطقه به کشورهای جهان صادر می‌شود و پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۲۰، سهم منطقه‌ی خلیج فارس در تولید جهانی نفت، از ۲۵/۷ درصد در سال ۱۹۹۶، به ۴۰/۹ درصد افزایش یابد و به همین میزان، تولیدات سایر کشورها در بین کشورهای منطقه توزیع شود. ثانیاً: این که ذخایر مهم دیگری همچون گاز طبیعی و آبزیان دریایی در این منطقه وجود دارد، که به‌طور عمده باید از همین آبراه عظیم دریایی، به مصرف دیگر کشورهای جهان برسد. در این نوشتار، ضمن تبیین موقعیت راهبردی جمهوری اسلامی ایران در میان کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس، امکانات و توانمندی‌های حمل و نقلی دریایی کشورها مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد و در ادامه، ظرفیت‌ها و امکانات حمل و نقل دریایی کشورهای

۹۰۰ کیلومتر و عرض متوسط آن، نزدیک به ۲۵۰ کیلومتر است. پهن‌ترین قسمت این منطقه، به ۴۰۰ کیلومتر و باریک‌ترین نقطه‌ی آن در تنگه‌ی هرمز، به ۵۳ کیلومتر می‌رسد. عمق متوسط آب‌های این منطقه، بین ۴۰ تا ۵۰ متر و حداکثر این عمق در حوالی تنگه‌ی هرمز، حدود ۱۸۲ متر است و مساحتی نزدیک به ۲۵۰ هزار کیلومتر مربع از سطح کره‌ی زمین را به خود اختصاص داده است.

در شمال منطقه‌ی خلیج فارس، بندرعباس به عنوان یکی از بااهمیت‌ترین مبادی ورودی و خروجی و در غرب آن، بندر امام خمینی، از مهم‌ترین بندرهای مواصلاتی ایران قرار دارد. از شرق به دریای عمان، از شمال به ایران و عراق و از جنوب و جنوب غربی به کشورهای عربستان، بحرین، کویت، امارات عربی متحده، عمان و قطر متصل است.

به لحاظ جغرافیایی و ژئوپلیتیکی، منطقه‌ی خلیج فارس، اصلی‌ترین راه ارتباطی است که می‌تواند با کم‌ترین هزینه‌ی ممکن، ارتباط تجاری و حمل و نقلی بین کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس و آسیای مرکزی را با سایر نقاط



بی شک، ایجاد و توسعه‌ی تأسیسات زیربنایی حمل و نقل و پیرو آن، ایجاد ارتباط از راه احداث کریدورهای حمل و نقلی بین کشورهای یک منطقه، نویدبخش صلح و آرامش در میان کشورهای آن منطقه است.

ملی و جمعی کشورهای منطقه را مورد تهدید قرار می‌دهد، پرهیز شود.

ب) کشورهای منطقه باید با تقویت و تحکیم روابط سیاسی و همکاری‌های همه‌جانبه‌ی منطقه‌ای و تشکیل کمیته‌های کارشناسی برای استفاده از توانمندی‌های اقتصادی یکدیگر، برنامه‌ریزی و منطقه‌ی خلیج فارس را از یک منطقه‌ی نفتی محض به یک منطقه‌ی اقتصادی و صنعتی تبدیل کنند.

ج) به منظور تمرکز فعالیت‌های جمعی کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس در قالب تأمین امنیت و تحقق توسعه‌ی اقتصادی و وصول اهداف راهبردی منطقه‌ای، تشکیل جامعه یا سازمان منطقه‌ی با نام «جامعه‌ی اقتصادی کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس» ضروری به نظر می‌سد.

بدیهی است، در صورت تحقق اهداف یادشده، علاوه بر شکوفایی و رونق اقتصادی منطقه، شاهد حضور مقتدرانه‌ی کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس در عرصه‌های بین‌المللی از راه ایجاد وحدت در اتخاذ کنش‌ها و رویه‌های سیاسی خواهیم بود. در این حالت است که نقش حیاتی همگرایی و فعالیت مشترک اقتصادی در ایجاد بستری مستحکم در جلب اعتماد، اطمینان و مشارکت در همه‌ی زمینه‌ها اثبات می‌شود. به عبارت ساده‌تر،

همگرایی اقتصادی، زمینه‌ساز پایداری و استحکام همگرایی سیاسی است.

امروزه حمل و نقل، یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب می‌شود و به دلیل داشتن نقش زیربنایی، تأثیر فراوانی بر فرایند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش، دربرگیرنده‌ی فعالیت‌هایی است که به شکل گسترده در همه‌ی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان دارد و در مجموعه‌ی فعالیت‌های اقتصادی، از نقش غیرقابل انکاری برخوردار است. به طور اساسی، در رشد و توسعه‌ی اقتصادی و تجارت جهانی در مقطع زمانی کنونی و روند گسترش آن، نمی‌توان نقش نظام‌های حمل و نقل در بهینه‌سازی هزینه‌ها، زمان سفر، سرعت جابه‌جایی، ایمنی و سطح خدمات ارائه‌شده را انکار کرد. هزینه‌ی حمل و نقل در قیمت تمام‌شده‌ی کالا در کشورهای توسعه‌یافته، در حال توسعه و کل جهان، به ترتیب ۴/۳، ۴/۳، ۸/۲۵ و ۵/۴ درصد است.

این ارقام با توجه به ارزش تجارت جهانی، موجب شده است تا بخش حمل و نقل به عنوان زیرمجموعه‌ی بخش خدمات، به یک صنعت و بازار مناسب تبدیل شود. از مهم‌ترین قابلیت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، می‌توان به قراردادن این سرزمین در کنار قطب‌های جمعیتی و سرمایه‌ای اشاره کرد. کشورهای شمالی ایران، از جمله منطقه‌ی آسیای مرکزی، قفقاز و روسیه، از مراکز عمده‌ی جمعیت و بازار مصرف مناسبی برای محصولات غربی محسوب می‌شوند. در جنوب ایران نیز، کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس، از مراکز عمده‌ی انباشت سرمایه هستند که گاه به سرمایه‌گذاری‌های وسیعی نیز، در بخش

خدمات بین‌المللی همچون مناطق آزاد دویی و جبل‌علی اقدام کرده‌اند. این موارد، از جمله ظرفیت‌های بالقوه برای جمهوری اسلامی ایران است و درخصوص توانمندی‌های بالفعل مورد اشاره در زمینه‌ی حمل و نقل بین‌المللی، باید به وضعیت مناسب‌تر نظام حمل و نقل ایران در مقایسه با سایر کشورهای منطقه اشاره کرد. گرچه ذکر این نکته ضروری است که با توجه به سطح و تنوع خدمات حمل و نقلی کشورهای پیشرفته، میان جمهوری اسلامی و کشورهای پیشرفته‌ی صنعتی، فاصله‌ی زیادی وجود دارد؛ اما در عین حال، برای ارتقا، معرفی و بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها، در چند سال اخیر، اقدامات زیربنایی مهمی همچون گسترش تعامل عملیاتی، گسترش حمل و نقل ترکیبی، ارتقای سطح بهره‌وری عملیاتی، نگرش اقتصادی به حمل و نقل، راه‌اندازی دستگاه‌های اطلاع‌رسانی و رهگیری بار انجام شده است، تا سطح خدمات حمل و نقل کشور به سطوح بالای استانداردهای جهانی برسد. بی شک، ایجاد و توسعه‌ی تأسیسات زیربنایی حمل و نقل و پیرو آن، ایجاد ارتباط از راه احداث کریدورهای حمل و نقلی بین کشورهای یک منطقه، نویدبخش صلح و آرامش در میان کشورهای آن منطقه است.

کریدور، در اصطلاح به مسیرهایی اطلاق می‌شود که حجم بالایی از کالا و مسافر در آن‌ها جریان دارد. براساس حجم و الگوی تجاری بین قطب‌های اقتصادی دنیا و مزیت‌های ارتباطی بین آن‌ها، کریدورهای مختلفی در دنیا برای بهره‌برداری و توسعه، معرفی و انتخاب شده است که در این میان، کریدور شمال - جنوب «توسراک»، به لحاظ اهمیت و ظرفیت‌های نهفته‌ی آن، برای جمهوری اسلامی ایران از اهمیت خاصی برخوردار است.

بعد از فروپاشی شوروی سابق و آغاز جنگ قره‌باغ و از بین رفتن زیربنای ریلی و جاده‌ای و عدم وجود امنیت، نقاط مرزی جلفا، حذف و تا حدودی متروکه شد، بنابراین، برای احیای مسیر گذشته، دولت روسیه طرح جدید کریدور شمال - جنوب را تهیه و پیشنهاد کرد. این طرح، مورد پذیرش جهانی نیز قرار گرفته است و از آن به عنوان کریدور نهم یاد می‌شود. کریدور شمال - جنوب، از سن پترزبورگ به مسکو، بندر لاگان، بندر امیرآباد، تهران، بندرعباس و در نهایت به خلیج فارس متصل می‌شود. این کریدور می‌تواند ارتباط سراسری ریلی را از شمال و غرب اروپا به بندر خلیج فارس فراهم سازد. در قسمت شمالی نیز، از سن پترزبورگ، ۳ مسیر زیر برای ادامه موجود است که به شبکه‌ی کریدورهای اتحادیه اروپا متصل می‌شود:

- فنلاند و بندر دریای بالتیک، که مهم‌ترین

و نقلی، ظرفیت بالای کشتی‌ها و دسترسی به اغلب کشورهای جهان از راه آب‌های آزاد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. به طور میانگین، سالانه حدود ۹۶ درصد کالای وارداتی و بخش اعظم صادرات کشور را نظام حمل و نقل دریایی جابه‌جا می‌کند. این موضوع در مورد سایر کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس نیز، به همین ترتیب است. سواحل ایران دارای ۱۱ بندر تجاری است که ۳ بندر آن در شمال کشور (بندرهای انزلی، نوشهر و امیرآباد) و ۸ بندر دیگر در جنوب کشور (شامل: چابهار، امام خمینی، بوشهر، خرمشهر، آبادان و بندرعباس) قرار دارد. بندرهای تجاری جنوب کشور، دارای ۹۰ اسکله به طول تقریبی ۱۵۰۰۹ متر و بندرهای تجاری شمال، دارای ۱۱ اسکله به طول ۱۶۱۵ متر هستند و ظرفیت کل بندرهای ایران به بیش از ۳۰ میلیون تن می‌رسد. در بین بندرهای جنوبی ایران، بندر شهید رجایی، شلوغ‌ترین بندر است. حدود ۵۰ درصد از کل واردات و صادرات و عبوردهی کالاها از راه این بندر صورت می‌گیرد و سرویس تعداد زیادی از خطوط کشتیرانی بین بندر شهید رجایی و سایر بندرهای بزرگ دنیا برقرار است. بندر شهید رجایی (بندرعباس)، بیشتر برای خطوط کشتیرانی کانتینری از آسیای جنوب شرقی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. در بخش ناوگان نیز، در حال حاضر، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیش

برای حمل کانتینرها پیش‌بینی می‌شود. نظر به این‌که حجم تجارت در منطقه‌ی خلیج فارس (به‌استثنای سال ۱۳۷۶ که با کاهش قیمت جهانی نفت، درآمد ارزی کشورها با افت روبه‌رو بوده است) از روندی صعودی برخوردار است و همچنین با توجه به این‌که حمل و نقل بسترساز و نیاز اولیه‌ی هر گونه فعالیت اقتصادی کارآمد است، مشارکت منطقه‌ای در زمینه‌ی حمل و نقل را می‌توان نقطه‌ی شروع مطمئنی برای همگرایی میان کشورهای منطقه دانست.

بدیهی است، در شرایط جغرافیایی منطقه‌ی خلیج فارس، فعالیت اصلی در عرصه‌ی حمل و نقل، به حمل و نقل دریایی اختصاص خواهد یافت و اهمیت بخش حمل و نقل هوایی با توجه به موقعیت فراز پروازی خاص منطقه، در مرتبه‌ی دوم قرار می‌گیرد. با توجه به مطالب یادشده، به بررسی امکانات و توانمندی‌های حمل و نقل کشور می‌پردازیم.

رشد سالیانه‌ی حمل و نقل دریایی طی سال‌های اخیر، در حدود ۳ درصد بوده است. این رشد به دلایل متعددی چون افزایش میزان جمعیت، بهبود سطح زندگی، تسهیل تجارت، افزایش کیفیت و سرعت خدمات و کاهش سهم هزینه‌ی حمل و نقل در قیمت تمام شده، صورت پذیرفته است.

در شمال و جنوب ایران، نزدیک به ۲۷۰۰ کیلومتر مرز آبی وجود دارد (حدود ۲۰۰۰ کیلومتر در سواحل خلیج فارس و حدود ۷۰۰۰ کیلومتر در کنار دریای خزر). این مرزهای آبی، ایران را به آبراه‌های آزاد بین‌المللی متصل می‌کند و همین امر، موقعیت مناسب و مطلوبی برای فعالیت حمل و نقل دریایی فراهم می‌سازد و ایران را به پلی برای حمل و نقل کالا میان آسیا و اروپا تبدیل می‌کند. نظام حمل و نقل دریایی، به لحاظ خصوصیات ویژه‌ی خود، از قبیل: پایین بودن هزینه‌ها نسبت به سایر روش‌های حمل

آن هلسینکی است.

- کشورهای حوزه‌ی بالتیک و بنادر دریایی آن‌ها.

- لهستان و در ادامه، غرب اروپا از جمله برلین. این کریدور در امتداد همان سیاست‌گذاری تجارت شمال و جنوب است که به کریدور هلسینکی - مسکو - تهران - دوبی (مسیر طلایی) معروف است. در مقایسه با مسیرهای دریایی موجود که مستلزم عبور از اقیانوس هند، دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه و بنادر اروپایی است، این کریدور در ۲ مولفه‌ی هزینه و زمان حمل بین دوبی - هلسینکی، به ترتیب ۱۰ و ۸۰ درصد کاهش را به دنبال خواهد داشت که برای مشتریان از اهمیت بالایی برخوردار است.

در حال حاضر، ساز و کار اتصالی بنادر شمال و جنوب دریای خزر «رو-رو-ریلی» است و اتصال شهید رجایی به بنادر کویت، عربستان، امارات، عمان و هندوستان نیز، به وسیله‌ی کشتی‌های رو-رو امکان‌پذیر است.

به عبارت دیگر، شهر مسکو به عنوان پایانه‌ی مرکزی (H.U.B)، کالاهای اروپایی شمال و شرق را با استفاده از راه آهن جمع‌آوری می‌کند و پس از اتصال آن به بندر امیرآباد در ساحل جنوبی دریای خزر، به شبکه‌ی حمل و نقل ایران پیوند خواهد داد. بندر امیرآباد، به خاطر نزدیکی جغرافیایی به شهر تهران انتخاب شده و در بخش شرقی استان مازندران با مساحتی حدود ۲۰۰۰ هکتار واقع شده است.

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، یکی از مهم‌ترین بنادر تجاری در شمال ایران محسوب می‌شود و طبق بررسی‌های کارشناسی و به‌لحاظ موقعیت مناسب و نیز ظرفیت‌های موجود، در سال ۱۳۷۶ به عنوان ناحیه‌ی اقتصادی ویژه تعیین شد. این بندر می‌تواند به عنوان مرکز عمده‌ی عبور محموله‌های آسیای مرکزی عمل کند. پیش‌بینی می‌شود، در بندر تجاری امیرآباد، بیش از ۳۰ اسکله برای پهلو گرفتن کشتی‌های بازرگانی، نفتی و رو-رو به‌منظور مبادله‌ی کالا احداث شود. برخی از مشخصه‌های ویژه، نظیر موقعیت مناسب، تعداد قابل توجه اسکله‌هایی که برای ساخت پیش‌بینی شده‌اند، اتصال به شبکه‌ی سراسری ریلی کشور و طول مناطق پشتیبانی تا پایانه‌های مختلف برای منظورهای متفاوت، این بندر را به مهم‌ترین بندر راهبردی مبادله‌ی کالا میان ایران، کشورهای ساحلی خزر، آسیای مرکزی و قفقاز تبدیل خواهد کرد. با خط حمل و نقلی «فری» یا «کشتی قطاربر» در دریای خزر، حمل هر نوع تجهیزات و وسیله‌ی ریلی، مانند واگن‌های یخچال‌دار، واگن‌های عادی، واگن‌های مخزنی برای حمل مواد شیمیایی و واگن‌های کفی

با توجه به این‌که حمل و نقل بسترساز و نیاز اولیه‌ی هر گونه فعالیت اقتصادی کارآمد است، مشارکت منطقه‌ای در زمینه‌ی حمل و نقل را می‌توان نقطه‌ی شروع مطمئنی برای همگرایی میان کشورهای منطقه دانست.



از ۱۵۳ فروند کشتی و ظرفیتی بیش از ۶/۳ میلیون تن، به عنوان بزرگ‌ترین ناوگان تجاری منطقه محسوب می‌شود و در رتبه‌ی ۲۱ جهان قرار دارد. در حال حاضر، ایران در زمینه‌ی حفاظت محیط زیست دریایی، با کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس همکاری نزدیکی دارد؛ به طوری که سازمانی منطقه‌ای به همین نام در سال ۱۹۷۸ تشکیل شده است و به احتمال، در آینده‌ای نزدیک، قرارداد نظارت و بازرسی ایمنی کشتی‌ها در منطقه‌ی خلیج فارس امضا خواهد شد. در باب حضور کشتی‌های خارجی در بندرهای کشور و عدم رونق حمل و نقل دریایی، می‌توان به دلایل زیر اشاره کرد:

- ۱- تعرفه‌ی بالای ورود کشتی‌های خارجی به بندرهای کشور.
 - ۲- عدم اختصاص یارانه‌ی سوخت به همه‌ی لنج‌داران منطقه.
 - ۳- عدم رقابت در فعالیت‌های کشتیرانی.
- برای رفع موانع موجود، می‌توان به راهکارهایی که در زیر بیان می‌شود، توجه کرد:
- ۱- اعمال تخفیف برای کشتی‌های خارجی،



بدیهی است، در شرایط جغرافیایی منطقه‌ی خلیج فارس، فعالیت اصلی در عرصه‌ی حمل و نقل، به حمل و نقل دریایی اختصاص خواهد یافت.



به کشورهای آسیای جنوب شرقی، آسیای مرکزی، اروپا، غرب آسیا و روسیه (کریدور شمال-جنوب) و رشد قابل ملاحظه‌ای که در حجم تجارت آن‌ها دیده می‌شود، برخوردار است. لازم است کشورهای منطقه‌ی خلیج فارس، به ایجاد شرکتی بین‌المللی در زمینه‌ی حمل و نقل ترکیبی اقدام کنند تا ضمن تعمیق همکاری‌ها و افزایش نقش منطقه در تجارت جهانی خدمات حمل و نقل، از این ظرفیت درآمدزا، نیز استفاده‌ی مناسبی ببرند.

۲. تقویت خطوط کشتیرانی و خدمات دریایی

حجم عملیات بارگیری و تخلیه‌ی صورت گرفته در خلیج فارس، هم‌اکنون به گونه‌ای است که مشابه آن در کم‌تر نقطه‌ای از جهان به چشم می‌خورد. اما متأسفانه در مقابل حجم عملیات کشتیرانی موجود، وسایل حمل و نقل دریایی متعلق به کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس، اعم از کشتی‌های نفتی و غیرنفتی، تا حدود زیادی کم‌تر از ظرفیت موجود است.

۳. همکاری در زمینه‌ی گردشگری و عبورده‌ی مسافر

نظر به این که کشورهای منطقه‌ی خلیج فارس، در زمینه‌ی گردشگری، دارای جاذبه‌های مناسبی هستند، می‌توان در

به ویژه کشتی‌های غول‌پیکر (پاناماکس) در هزینه‌های حمل محموله‌های ایرانی به کشورهای خارجی.

۲- مجهز کردن بنادر به تجهیزات تخلیه و بارگیری جدید.

۳- کاهش زمان تخلیه و بارگیری کالا.

۴- مجزا کردن موارد مربوط به پرداخت هزینه‌های تخلیه و بارگیری کالا (صاحبان کالا از شرکت‌های کشتیرانی).

۵- خصوصی‌سازی کشتیرانی.

۶- کاهش دخالت‌های دولتی در امر کشتیرانی و ایجاد نظارت قوی بر بخش خصوصی.

به عنوان نمونه، بنادر حاشیه‌ی خلیج فارس در دوی و دیگر بندرها، شبانه‌روز مشغول فعالیت هستند؛ اما دستگاه‌های گران‌قیمت ۷ تا ۸ میلیون دلاری در بندرهای ایران، دارای ظرفیت خالی هستند. اجاره‌ی این دستگاه‌ها به ازای هر ساعت، هزاران دلار است؛ اما از این امکانات به نحو مطلوبی استفاده نمی‌شود. به دلیل اهمیت حمل و نقل دریایی در کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس، پیشنهاداتی برای توسعه‌ی خدمات حمل و نقل دریایی کشور در ۸ عنوان ذیل آورده شده است.

۱. تشکیل شرکت حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی

با توجه به موقعیت برجسته‌ی منطقه، به‌ویژه ایران که از امکان ارائه‌ی خدمات عبورده‌ی





حجم عملیات بارگیری و تخلیه‌ی صورت گرفته در خلیج فارس، هم اکنون به گونه ای است که مشابه آن در کمتر نقطه‌ای از جهان به چشم می‌خورد.

تشکیل چنین کمیته‌ای از ضروریات است.

۸. ایجاد واحد امداد و نجات فعالیت در دریا

فعالیت‌های دریانوردی و دیگر عملیات دریایی، همواره، خطرات مربوط به خود را دارند. بنابراین، برای پیش‌بینی خطرات و داشتن واکنش به موقع، بخش‌ها و تجهیزات مختلفی اعم از کشتی‌های آتش‌نشانی، بالگرد کمک‌رسان و موارد دیگر در نظر گرفته می‌شوند. به‌طور ویژه، در منطقه‌ی خلیج فارس که محل تردد وسیع کشتی‌های نفتی و مواد شیمیایی است، وجود واحدی مشترک و توانمند، مجهز و متخصص برای امدادرسانی به کشتی‌های حادثه‌دیده و کاهش ضایعات انسانی و زیست‌محیطی، می‌تواند در اولویت امور مشترک دریایی کشورهای منطقه قرار گیرد. ■

به عنوان حق بیمه، به حساب شرکت‌های یادشده واریز می‌شود. در حالی که کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس می‌توانند با ایجاد مؤسسه‌های مشترک بیمه، ارزی را که تحت این عنوان از منطقه خارج می‌شود، در درون منطقه نگهداری و سرمایه‌گذاری کنند.

۶. ساخت کارگاه‌های کشتی‌سازی

اکثر کشتی‌های تجاری تحت مالکیت کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس، ساخت کشورهای خارجی است؛ در حالی که ساخت مشترک کارگاه‌های کشتی‌سازی از راه سرمایه‌گذاری‌های مشترک، ضمن افزایش اشتغال و رسیدن به سطح فن‌آوری مطلوب، از خروج سرمایه به نحو مؤثری نیز، جلوگیری خواهد کرد.

۷. تشکیل کمیته‌ی نرخ گذاری و تعرفه‌ی خدماتی

ارائه‌ی هر گونه سرویس و خدمات دریایی و بندری مربوط به حمل و نقل کالا و مسافر، نیازمند قیمت‌گذاری مناسب است. از این رو، برای اعمال رویه‌ی یکسان و داشتن عملکردی منسجم در بخش بازرگانی منطقه‌ای، اعم از قطعات یدکی کشتی، ملزومات و آذوقه‌ی کشتی‌ها، سوخت و سایر خدمات دریایی،

بخش صدور روادید متقابل، تبلیغ و معرفی جاذبه‌های یکدیگر، به‌ویژه در زمینه‌ی حج و زیارت در ایام برگزاری مراسم حج، با هدف تسهیل خدمات ارائه‌شده به اتباع کشورهای منطقه و حتی سایر کشورها همکاری کرد.

۴. تأسیس آموزشگاه‌ها و دانشکده‌های دریایی

با توجه به حجم تردد ناوگان دریایی هر یک از کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس، تعداد خدمه‌ی مورد نیاز، شامل تخصص‌های مختلف، از رقم قابل ملاحظه‌ای برخوردار است و از این رو، ایجاد مرکز یا دانشکده‌ی بین‌المللی آموزش‌های دریانوردی در منطقه، زمینه‌ساز رشد و اعتلای اصولی صنایع دریایی منطقه خواهد بود.

۵. تأسیس شرکت بیمه‌ی دریایی

کشتی‌های در حال حرکت در دورترین نقاط دنیا، به‌ویژه کشتی‌های بازرگانی و تجاری، نیاز به بیمه‌های متعدد دریایی دارند. در خلیج فارس نیز، با توجه به حجم بالای تردد کشتی‌های بازرگانی، اکثر آن‌ها نزد شرکت‌های بیمه‌ای متعلق به کشورهای خارج منطقه، بیمه هستند. به این ترتیب، سالانه میلیون‌ها دلار از حوزه‌ی خلیج فارس،



مدیریت ارتباط با مشتری سیار

دکتر رضا اکبریان (عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز)
مهدیه رزم پور (دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی فناوری اطلاعات دانشگاه شیراز)

اگرچه در حال حاضر، مدیریت ارتباط با مشتری، محبوبیت گسترده ای در صنایع و رشته های متعدد به دست آورده، ولی استفاده از سیستم های تلفن همراه، کم تر به عنوان یک عنصر از مدیریت ارتباط با مشتری^۱ در نظر گرفته شده است. این در حالی است که به دلیل ویژگی های منحصر به فرد تلفن همراه، این وسیله کانال مناسبی به منظور ترکیب با کانال های سنتی محسوب می شود که مزیت رقابتی ویژه ای را برای صاحبان کسب و کار فراهم می کند و باعث افزایش سودآوری و کارایی شرکت ها خواهد شد.

هدف از این مطالعه، نخست: ارائه ی یک بحث منسجم در خصوص موضوع مدیریت ارتباط با مشتری سیار و دوم: بیان مسائل اساسی برای پیاده سازی و استفاده از مدیریت ارتباط با مشتری سیار^۲ است.

هدف اساسی از این مطالعه نیز، مشخص کردن بسیاری از ابهامات است که در خصوص مدیریت ارتباط با مشتری سیار وجود دارند، که اگر آن ها حل شوند، می توان از تلفن همراه، به منزله ی یک مکمل در زمینه ی مدیریت ارتباط با مشتری سنتی استفاده کرد. این مقاله در نهایت، محدودیت ها و راه حل های پیش روی این موضوع را ارائه می دهد.

مدیریت ارتباط با مشتری و نه بازاریابی ارتباط با مشتری است. مدیریت، مفهومی گسترده تر از بازاریابی دارد و شامل: تولید، منابع انسانی، مدیریت، خدمات، فروش و تحقیق و توسعه است. بنابراین، XPM، مستلزم رویکردی سازمانی در همه ی سطوح کسب و کار است که برای انجام این مهم و نه استراتژی ساده ی بازاریابی، مشتری محور می شوند. XPM، همه ی کارکردهای سازمان (بازاریابی، تولید، خدمت به مشتری، و غیره) را که نیازمند تماس مستقیم یا غیرمستقیم با مشتریان است در بر می گیرد. گذر از اقتصاد سنتی و از میان رفتن مرزهای جغرافیایی برای کسب و کار و به تبع آن، شدت یافتن رقابت، باعث شده تا مشتری به عنوان رکن اساسی، محور اصلی فعالیت های کسب و کار مطرح شود. به بیان دیگر، بازاریابی در سیر تکاملی خود، در مرحله ای قرار گرفته است که یافتن مشتریان جدید، تنها هدف آن نیست و تمرکز اصلی بازاریاب ها بر مدیریت تقاضا از راه رشد و سوق دهی مشتریان در نردبان وفاداری است.

امروزه، تنها رضایتمندی مشتریان، برای ماندگاری آنان کافی نیست و باید در عین رضایتمندی، از وفاداری آنان نیز، اطمینان حاصل شود. در این ارتباط، هدف برقراری روابط بلندمدت و متقابل با گروه های ذی نفع، به ویژه مشتریان است؛ به نحوی که مشتریان بیش تری حفظ شوند و مشتریان کم تری آن را ترک کنند؛ ماحصل این موضوع مهم، افزایش بازار و سودآوری بیش تر است.

در حال حاضر، مدیریت ارتباط با مشتری، محبوبیت گسترده ای در صنایع و رشته های متعددی به دست آورده و با تکیه بر این موضوع که ارتباط با مشتری منبع واقعی کسب مزیت رقابتی است، هدف از مدیریت ارتباط با مشتری، ایجاد و حفظ ارتباط با مشتری، از راه فروش فراگیر، بازاریابی و فعالیت های مبتنی بر ارائه ی خدمات به مشتری است.

به منظور ایجاد و حفظ روابط بلند مدت با

یک قرن پیش، قبل از تکامل سوپرمارکت، بازار و اتومبیل، مردم برای خرید مایحتاج، به فروشگاه های عمومی مجاور محل سکونت خود می رفتند. فروشندگان کوچک، مشتریان را با نام می شناختند و خواسته های آنان را می دانستند. مشتریان نیز، به نوبه ی خود به فروشگاه های مربوطه وفادار بودند و مبادرت به تکرار خرید می کردند. این ارتباط ایده آل با مشتری، با رشد اوضاع اقتصادی کشورها، مهاجرت از روستاها به شهرها و افزایش رقابت، دگرگون شد؛ مشتریان متحرک تر شدند و سوپرمارکت ها و فروشگاه های زنجیره ای فراوانی، به خاطر کسب صرفه، مقیاس ناشی از بازاریابی انبوه را به وجود آوردند. در این اوضاع و احوال، قیمت ها پایین بود و کیفیت کالاها یک دست و یک شکل؛ اما ارتباط با مشتریان بدون توجه به خود مشتری صورت می گرفت. در نتیجه، مشتریان دلسرد می شدند و به طرف عرضه کننده ای گرایش پیدا می کردند که کالا و خدمات مورد نظرشان را با قیمتی پایین تر و با بیش ترین مشخصه های خواسته شده ارائه می داد. در سال های اخیر، با تحولات صورت گرفته در فن آوری اطلاعات و ارتباطات، شاهد طلوع مفهوم مدیریت ارتباط با مشتری یا به اختصار (XPM) به عنوان یک رویکرد مهم در کسب و کار بوده ایم؛ که هدف آن بازگشت به دوره ی بازاریابی شخصی است. این مفهوم نسبتاً ساده ای است که بیان می دارد، مشتریان مختلف، محصولات و خدمات مختلفی را می طلبند و به جای بازاریابی انبوه، افراد و سازمان ها هر مشتری را تک تک بازاریابی می کنند. در این رویکرد، شخص به شخص، اطلاعات مربوط به هر مشتری (مثل: خریدهای قبلی، نیازها و خواسته های آنها) برای چارچوب دادن به کالاها و خدمات، مورد استفاده قرار می گیرند که احتمال پذیرش آن را افزایش می دهد. این رویکرد، نتیجه ی پیشرفت های صورت گرفته در فن آوری اطلاعات است.

نکته ی اساسی و لازمی که باید در این جا به آن اشاره شود، این است که XPM به معنی

مشتریان، شرکت‌ها باید روابط متفاوت، ارزشمند، و ارتباطات مستمر و دائم با مشتری را فراهم آورند که کانال‌های بازاریابی دیجیتال، مانند اینترنت و تلفن همراه به عنوان گذرگاه‌های بسیار قوی برای دسترسی به مشتری محسوب می‌شوند. زیرا این دو کانال، اجازه‌ی شخصی‌سازی^۳ و تعامل محتوا و متن پیام را فراهم می‌کنند. علاوه بر این، کانال‌های مزبور، فقط یک معامله به وجود نمی‌آورند؛ بلکه باعث ایجاد تجربیات مثبت منحصر به فرد با مشتریان، توسط ترکیبی از محصول، خدمات، نام تجاری، ارتباطات و تعاملات می‌شوند و شرکت‌ها می‌توانند ارتباطات خود با مشتریان فعلی و بالقوه را توسعه دهند. استفاده از کانال تلفن همراه برای ارتباط با مشتری، مزیت‌های زیادی را برای صاحبان کسب و کار و مشتریان فراهم می‌آورد که هم باعث ایجاد ارزش برای شرکت و سازمان می‌شود و از طرفی دیگر، باعث صرفه‌جویی در زمان و هزینه مشتری می‌شود.

مدیریت ارتباط با مشتری سیار، کانالی است که در چند سال اخیر، بسیار مورد توجه قرار گرفته است. در این مقاله، ابتدا به طرح مباحث نظری در خصوص مدیریت ارتباط با مشتری سیار، شامل: مفاهیم اولیه مدیریت ارتباط با مشتری سیار یا به اختصار mCRM می‌پردازیم سپس، به تئوری پیش زمینه برای این کار و پیامدهای احتمالی و نتایج مثبت استفاده از mCRM اشاره می‌کنیم. جنبه‌های کلیدی برای استفاده از این تکنولوژی، به منظور مدیریت ارتباط با مشتری و بررسی تحقیقات پیشین در این خصوص و جمع بندی و نتیجه‌گیری، از دیگر مباحثی است که در ادامه به آن‌ها اشاره خواهد شد.

مباحث نظری

مفاهیم اولیه مدیریت ارتباط با مشتری سیار

هدف این قسمت، ارائه‌ی مفاهیم اولیه‌ی مدیریت ارتباط با مشتری سیار است و از آن‌ها برای ایجاد تناظر یک به یک بین مدیریت ارتباط با مشتری و مدیریت ارتباط با مشتری سیار استفاده می‌شود.

مفهوم مدیریت ارتباط با مشتری، شامل ویژگی‌های زیر است:

مدیریت ارتباط با مشتری سیار، شامل ارتباطات یک‌طرفه و تعاملی، به منظور ایجاد و حفظ روابط بین شرکت و مشتری است.

ارتباطات، شامل: فروش، بازاریابی و ارائه‌ی خدمات به مشتری از راه رسانه‌ی تلفن همراه بین شرکت و مشتری است.

ارتباطات، می‌تواند توسط هر یک از مشتریان و یا شرکت‌های مختلف آغاز شود.

ارتباطات، شامل: پیام کوتاه، پیام‌های تصویری، ارتباطات بر اساس نرم‌افزارهای جاوا و مرورگر وب است که با ارتباط از راه صوت و خطوط تلفن، متفاوت است.

ارتباط، باید از راه تلفن همراه باشد و حداقل یکی از طرفین، شخص باشد و یک سیستم نباشد. تلفن همراه به عنوان یک کانال مکمل برای فعالیت‌های مدیریت ارتباط با مشتری است و جایگزین بازاریابی و ارتباط با مشتری سنتی نمی‌شود.

به منظور ایجاد ارزش برای مشتری، ارتباطات با مشتری باید مستمر و سازگار با نیازهای فردی مشتری باشد. به طور کلی ارتباطات از راه تلفن همراه، می‌تواند در قالب تبادل اطلاعات، تبلیغات، تشویق مشتری، دریافت بازخورد از مشتری، خرید، سفارش، ارائه‌ی هشدار، یادآوری، رأی‌گیری و ایجاد رقابت باشد. با این حال، پیش‌شرط این نوع ارتباطات از طرف شرکت، دریافت اجازه از مشتریان است. به عبارت دیگر، مشتریان باید برای دریافت این داده‌ها، از قبل ثبت نام کنند.

هنگامی که در خصوص مدیریت ارتباط با مشتری سیار صحبت می‌کنیم، فرم ارتباط، بستگی به هدف ما از این نوع ارتباط دارد. به منظور حفظ ارتباط با مشتری، شرکت می‌تواند هرگونه فروش، بازاریابی و یا سرویس ارسال پیام به مشتری را بر اساس نیاز مشتری برای آن دسته از مشتریانی که از قبل تقاضا کرده‌اند، ارائه دهد. علاوه بر این، یکی از ویژگی‌های مدیریت ارتباط با مشتری سیار، ارتباطی است که از طریق مشتری آغاز می‌شود. به عنوان مثال، مشتری آگهی را در مجله می‌بیند و از راه پیام کوتاه، سفارش خود را درخواست می‌دهد؛ بدون آن که از قبل با شرکت تماس بگیرد.

شرکت می‌تواند مشتری را بر اساس شماره تلفن او بشناسد، بنابراین پاسخ‌گویی به سفارش و ارسال پیام کوتاه تأیید می‌شود و یا دیگر اطلاعات را بر اساس شماره‌ی تلفن او به دست خواهد آورد.

اگرچه دستگاه‌های تلفن همراه، تنها به عنوان یک کانال برای مدیریت ارتباط با مشتری است؛ قوانینی که شرکت‌ها برای استفاده از آن باید رعایت کنند، متفاوت از کانال‌های سنتی هستند. این تفاوت، عمدتاً به دلیل ویژگی‌های منحصر به فرد سیستم‌های تلفن همراه است. به طور طبیعی، برخی از فعالیت‌های مدیریت ارتباط با مشتری، از راه رسانه‌ی تلفن همراه، شبیه به فعالیت انجام‌شده از راه کانال‌های سنتی، نظیر: فکس، تلفن، نامه و تماس شخصی است. با این وجود، در اغلب موارد، فعالیت‌های مدیریت ارتباط با مشتری سیار صرفاً به منظور استفاده از ویژگی‌های منحصر به فردی است که دستگاه‌های تلفن همراه دارند. زیرا تلفن همراه، صرفاً در اختیار یک فرد است. البته چالش‌های استفاده از تلفن همراه در مدیریت ارتباط با مشتری نیز، منحصر به فرد است.

ویژگی‌ها و ماهیت شخصی دستگاه‌های تلفن همراه، استانداردهای خیلی بالایی را برای ارتباطات از راه مدیریت ارتباط با مشتری سیار فراهم کرده و پیدا کردن راه درست برای ارتباط

با مشتری، به راحتی سخت است. کوچک بودن صفحه‌ی نمایش، تفاوت بین دستگاه‌ها، سرعت Download پایین و وجود شبکه‌ی ارتباطی فعلی و استانداردهای مختلف تکنولوژیکی، از دیگر مسائلی است که این نوع ارتباطات را به چالش کشیده است.

برای برجسته شدن این موضوع، بهتر است بین مدیریت ارتباط با مشتری و مدیریت ارتباط با مشتری سیار تفاوت قائل شویم.

پیش‌زمینه‌ی نظری مربوط به مدیریت ارتباط با مشتری سیار، ناشی از ادبیات مدیریت ارتباط با مشتری است که در حال تحول از حالت سنتی بازاریابی به وضعیت مدرن آن است. در بخش بعد، به بررسی ادبیات مدیریت ارتباط با مشتری می‌پردازیم.

تئوری پیش‌زمینه مدیریت ارتباط با

مشتری سیار

نویسندگان متعددی، به‌وضوح به سطح بالایی از ارتباط بین بازاریابی و مدیریت ارتباط با مشتری و حتی بعضی از آنان نیز، بین این دو موضوع، به برخی از تفاوت‌ها اشاره کرده‌اند.

واژه‌ی بازاریابی رابطه‌ای^۴، در ابتدا توسط «بری» معرفی شد که آن را به عنوان وسیله‌ای برای جذب، نگهداری و بهبود روابط با مشتری تعریف کرد. این تأکید بر روابط، تعریفی است که نحوه‌ی تعامل شرکت با مشتریان خود را نشان می‌دهد. به عبارت دیگر، عنصر مشترک همه‌ی تعاریف مدیریت ارتباط با مشتری، عبارت است از: نفوذ تکنولوژی مبنی بر تعامل بین شرکت و مشتری، تا به این وسیله، شرکت، محصولات و خدمات خود را به مشتری معرفی و مشتریان جدید را جلب کند و یا روابط خود با مشتریان را گسترش دهد.

در واقع، مدیریت ارتباط با مشتری، تکنولوژی‌های جدید بالقوه و بازاریابی رابطه‌ای را با هم ترکیب می‌کند تا رابطه‌ای درازمدت و سودآور را با مشتری داشته باشد. دلیل اصلی استفاده‌ی شرکت‌ها از مدیریت ارتباط با مشتری، تلاش در جهت کسب مزیت رقابتی از راه ارائه‌ی ارزش بیش‌تر به مشتری است. این ارزش، در صورتی به وجود می‌آید که شرکت بین مشتریان خود تمایز قائل شود.

پیاده‌سازی ابزارهای نرم‌افزاری برای مدیریت ارتباط با مشتری، به‌تنهایی این نتیجه را تضمین نمی‌کند؛ زیرا اگرچه نقش فن‌آوری اطلاعات در این رابطه بسیار مهم است، ولی مدیریت ارتباط با مشتری، چیزی بیش از یک تکنولوژی محض است. مدیریت ارتباط با مشتری، به شرکت در جهت برقراری یک رابطه‌ی نزدیک با مشتری و دستیابی به درک بهتر از مشتری کمک می‌کند. به وسیله‌ی تکنولوژی‌های پیشرفته، شرکت‌ها قادر به جمع‌آوری اطلاعات زیادی در خصوص مشتریان خواهند بود. این اطلاعات می‌توانند شامل: رفتار خرید، سوابق مشتری، ویژگی‌های

کنند و با شرکت‌ها در تماس باشند. به عبارت دیگر، مدیریت ارتباط با مشتری سیار، به دنبال پیدا کردن راه‌هایی برای ایجاد تعامل بهتر بین شرکت و مشتریان است که هر چه این ارتباطات دامنه‌دارتر باشد، صرفه‌جویی در زمان و هزینه نیز، بیش‌تر خواهد بود.

استفاده از تلفن همراه، شیوه‌های جدیدی برای مدیریت ارتباط با مشتری فراهم آورده که قبل از آن امکان‌پذیر نبوده است. از این رو، انتظارات زیادی نیز برای استفاده از تلفن همراه در کنار مدیریت ارتباط با مشتری وجود دارد. برای مثال، SMS، کانالی است که به صورت فردی، خودکار، قابل اعتماد و شخصی، اجازه‌ی ارتباط مستقیم با مشتری را می‌دهد. علاوه بر این، تلفن همراه اجازه می‌دهد تا پیام با سرعت بالا و هزینه‌ی نسبتاً پایین انتقال یابد. بنابراین، مدیریت ارتباط با مشتری سیار، برای صنایعی مثل خرده‌فروشی مناسب است. مدیریت ارتباط با مشتری سیار، یک ارتباط دوطرفه در یک زمان واقعی^۸ را بین شرکت و مشتری فراهم می‌سازد و دریافت پاسخ نیز، فوری خواهد بود. به نظر می‌رسد، زمانی که بخواهیم یک ارتباط مستمر بین شرکت و مشتری داشته باشیم، وسیله‌ای جز تلفن همراه، در عصر حاضر در اختیار نداشته باشیم.

در قسمت بعد، به جنبه‌های کلیدی به‌منظور راه‌اندازی مدیریت ارتباط با مشتری سیار اشاره می‌کنیم.

قوی‌تر می‌شود؛ چراکه همه‌ی تماس‌ها با مشتری در زمینه‌های فروش، پشتیبانی، خدمات و بازاریابی، به صورت متمرکز انجام می‌شود و این باعث رضایت مشتری خواهد شد.

از زمانی که تکنولوژی‌های سیار، همه‌گیر شد، مشتریان انتظار ارتباط با شرکت‌ها به وسیله‌ی دستگاه‌های تلفن همراه را دارند؛ تا در هر لحظه و هر مکانی بتوانند فعالیت‌های مرتبط با خرید خود را انجام دهند. بنابراین، mCRM برای رقابت و حفظ مشتریان در دهه‌ی کنونی لازم و ضروری است. در قسمت بعد، نگاهی دقیق‌تر به مفاهیم مدیریت ارتباط با مشتری سیار خواهیم داشت.

پیامدهای احتمالی مدیریت ارتباط با مشتری سیار برای کسب و کار

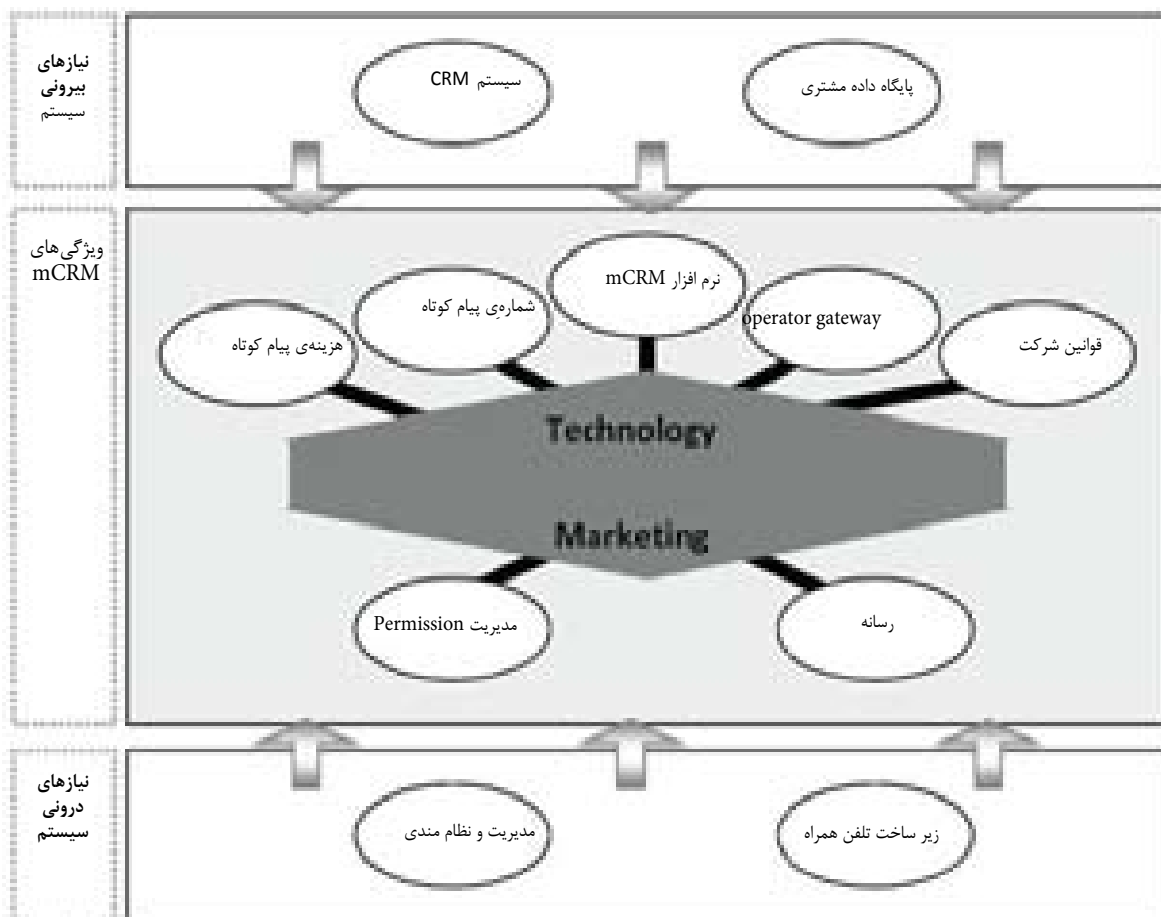
موجب همگرایی بین مدیریت ارتباط با مشتری و تلفن‌های همراه، آن است که هر دو این‌ها کسب و کار را برای مشتریان و شرکت آسان می‌کنند. در این قسمت، در خصوص منافع استفاده از رسانه‌های سیار برای شرکت‌ها و مشتریان سخن می‌گوییم. این منافع ممکن است شامل یادگیری از مشتریان یا یادگیری در مورد مشتریان در زمینه‌ی علائق و نیازهای آنان باشد، که این باعث می‌شود خدمات بهتر و شخصی‌تری به مشتریان ارائه شود. به عنوان مثال، اینترنت این قدرت را به مشتریان داده که اطلاعات خود را به روز کرده، محصولات و خدمات را با هم مقایسه

روانشناختی و جمعیتی آنان باشد. این اطلاعات، به‌تنهایی کمکی به شرکت نمی‌کنند؛ بلکه یک شرکت با سازمان، می‌تواند با دسترسی به این داده‌ها شناخت بهتری از مشتری‌ها و رابطه‌ی بهتر و سودآورتری را به دست آورد.

بنابراین، CRM نیاز به اطلاعات بخش‌های مختلف مرتبط با مشتری دارد که آن را در یک پایگاه داده متمرکز کرده و به‌طور هوشمندانه‌ای از آن‌ها استفاده کند.

این پایگاه داده، باید در اختیار بخش‌های مختلف یک شرکت که به نوعی با مشتریان مرتبط هستند، قرار گیرد تا کارکنان هر بخش نیز، فرصت شناخت مشتریان را داشته باشند؛ که در این صورت، ارتباطات رضایت‌بخش‌تر و سازگارتری با مشتریان ایجاد می‌شود که البته این ارتباط به کانال ارتباطی خاصی وابسته نیست. با استفاده‌ی صحیح از CRM، شرکت‌ها می‌توانند به اطلاعات به‌روزشده از مشتری دسترسی داشته باشند و به این ترتیب، کارایی و اثربخشی شرکت افزایش می‌یابد.

استفاده از مدیریت ارتباط با مشتری، تنها برای شرکت‌ها منافع نمی‌آفریند؛ بلکه برای مشتریان نیز، ارزش‌هایی را به وجود می‌آورد. شخصی‌سازی^۵، راحتی^۶ و سادگی^۷، ارزش‌هایی هستند که برای مشتری به وجود می‌آیند. به عبارت دیگر، مشتریان با صرفه‌جویی در وقت و هزینه، می‌توانند به اطلاعات و خرید بهتری دست یابند. علاوه بر این، پشتیبانی از مشتری





مدیریت شرکت، باید مخاطبان هدف خود را شناسایی کند، هدف از ارتباطات را تعیین کند، پیام مناسب را طراحی کند و از رسانه‌ای استفاده کند که بتواند مشتریان را به سوی شرکت متمایل کند و در نهایت، بازخوردها را جمع‌آوری کند و مفهوم مدیریت ارتباط با مشتری سیار را به استراتژی بازاریابی خود اضافه کند، که در این زمینه دو حالت وجود دارد. یکی آن که، صرفاً برای انجام فعالیت‌های بازاریابی تلفن همراه استفاده شود و دوم، شبکه‌ی تلفن همراه با کانال‌های بازاریابی موجود ادغام شود؛ که حالت دوم، کارایی بیش‌تری حاصل خواهد شد. درواقع، برای پیاده‌سازی مدیریت ارتباط با مشتری، بهتر است به وسیله‌ی تلویزیون، رادیو، روزنامه و اینترنت، مشتریان را تشویق به استفاده از تلفن همراه برای ارتباط با شرکت و به‌منظور انجام فعالیت‌های بازاریابی و خرید کرد. موضوع دوم، آن است که در به‌دقت بررسی کنیم که آیا از لحاظ قانونی، می‌توان پیام کوتاه برای مشتریان ارسال کرد یا خیر؟ برای این کار، شرکت باید از قبل از مشتریان خود اجازه بگیرد که پیام‌های بازاریابی خود را برای آن‌ها ارسال کند

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

در این مقاله، مفهوم مدیریت ارتباط با مشتری سیار تشریح شد و فرصت‌هایی که در صورت استفاده از این تکنولوژی نصیب صاحبان کسب و کار و مشتریان می‌شود، نیز مورد بررسی قرار گرفت.

را داشته باشند. در واقع، مخاطبان هدف برای هر مجموعه‌ای، مربوط به شبکه‌ی گسترده‌ی یک کشور خاص است. بنابراین، مجموعه باید به همه‌ی اجزای شبکه‌ها متصل باشد. برای مثال، در ایران به‌طور تقریبی ۲ اپراتور تلفن همراه وجود دارد؛ پیچیدگی اتصال به هر شبکه به‌طور مستقیم قابل توجه است و به موقعیتی که بازاریابان در آن قرار دارند، بستگی دارد.

اپراتور اصلی، خدمات سرویس اتصال به شبکه‌ی پیام‌دهی را فراهم می‌کند. این سرویس، معمولاً رابط پیام نام دارد که ارسال و دریافت SMS و MMS بین دستگاه تلفن همراه و سیستم‌های اطلاعاتی شرکت را ممکن می‌سازد.

قیمت خدمات و هزینه‌ی تنظیمات مدیریت ارتباط با مشتری بالا است؛ زیرا باید بابت این خدمات که به وسیله‌ی هر تعداد اپراتوری که در کشور وجود دارند و به سرورهای ما خدمات می‌دهند، هزینه پرداخت شود.

مسئله‌ی چهارم: قوانین و دستورالعمل‌هایی است که شرکت باید آن را در نظر بگیرد و بر روند عملکرد سرور مدیریت ارتباط با مشتری سیار شرکت حاکم شود؛ چراکه قبل از اجرای mCRM، باید سرور و خدمات مورد نظر، آماده باشد. این دستورالعمل‌ها و قوانین، شامل درخواست‌هایی است که از طرف مشتریان داده می‌شود و یا سرویس‌هایی است که قرار است به مشتریان ارائه شوند و بدون داشتن آن‌ها، سرور قادر به دریافت، ذخیره و یا ارسال اطلاعات نخواهد بود. علاوه بر این، دریافت اطلاعات از مشتریان بدون داشتن یک منطق نرم‌افزاری پشت آن، غیر ممکن است. برای این که مطمئن باشیم که اطلاعات مربوطه در بانک اطلاعات ذخیره می‌شود، باید یک برنامه‌ریزی دقیق انجام شود، که می‌تواند شامل: سن، جنس، علائق و منطقه‌ی جغرافیایی باشد و به کمک این کلمات، سرور Mobile Marketing می‌تواند پیام‌های رسیده که مربوط به یک شرکت خاص است را شناسایی کند.

مسئله‌ی پنجم: قیمت است. به‌طور کلی، سه گزینه برای تنظیم قیمت به ازای هر پیام ارسال شده وجود دارد. گزینه‌ی اول، قیمت طبیعی یک پیام کوتاه است که اپراتور آن را ارائه می‌دهد. گزینه‌ی دوم، پیام کوتاه رایگان است و گزینه‌ی سوم، پرداخت هزینه‌ی پیام کوتاه بر اساس نرخ حق العمل است که با توجه به مسائل فوق و بر مبنای انتخاب خدمات دریافتی توسط کاربر هزینه محاسبه می‌شود.

سطح بازاریابی

از آن‌جا که پیاده‌سازی فنی ارتباط با مشتری، چالش‌های کلیدی شرکت‌ها در بازاریابی و تعامل با مشتری است، در این بخش به دو موضوع اشاره می‌کنیم. موضوع اول آن است که چگونه مشتریان را ترغیب کنیم تا از گوشی‌های تلفن همراه خود برای تعاملات با شرکت استفاده کنند.

جنبه‌های کلیدی برای شروع مدیریت ارتباط با مشتری سیار

همان‌طور که پیش از این بیان شد، تکنولوژی، نقش قابل توجهی در مدیریت ارتباط با مشتری دارد. از آن‌جا که توسعه‌ی این نوع سیستم‌ها عمدتاً شامل یک عدم قطعیت عمده است، فن‌آوری، نقش حیاتی‌تری در اجرایی کردن مدیریت ارتباط با مشتری سیار بر عهده دارد. علاوه بر این، مشتریان نیز، به‌سادگی اقدام به استفاده از تلفن همراه خود برای کارکردهای جدید نمی‌کنند. بنابراین، چالش اصلی آن است که مشتریان، پورتال شرکت‌ها را روی گوشی‌های تلفن همراه باز کرده و از آن استفاده کنند.

در واقع، اگر شرکتی بخواهد از مدیریت ارتباط با مشتری سیار استفاده کند، باید تکنولوژی‌های مرتبط با mCRM را بسازد و ابهامات فن‌آوری در این خصوص را حل کند. پس از آن، شرکت باید روش‌های ارتباط با مشتری و بازاریابی از راه تلفن همراه را پیدا کند. بنابراین، برای اجرایی کردن مدیریت ارتباط با مشتری سیار، دو جنبه باید بررسی شود:

۱- تکنولوژی

۲- بازاریابی

جنبه‌های کلیدی برای اجرای mCRM

سطح فن‌آوری

در سطح فن‌آوری، پنج مسأله‌ی حیاتی برای بحث وجود دارد که همه‌ی آن‌ها، در زمینه‌ی منابع لازم برای پیاده‌سازی مدیریت ارتباط با مشتری سیار مطرح می‌شوند.

مسئله‌ی اول: آن است که شرکت باید سروری را برای انجام فعالیت‌های mCRM داشته باشد که به وسیله‌ی آن، بتواند ارسال، دریافت و ذخیره‌ی تعداد زیادی SMS و MMS را انجام دهد.

در این زمینه، مدیریت شرکت می‌تواند این فعالیت را در ساختار سازمانی شرکت انجام دهد، یا این که آن را Outsource کند؛ که در صورت تصمیم مدیریت شرکت مبنی بر انجام این فعالیت در خارج از ساختار شرکت، می‌توان از Provider هایی که در زمینه بازاریابی و مدیریت ارتباط با مشتری موفق هستند، استفاده کرد.

مسئله دوم: آن است که مدیریت شرکت باید تصمیم بگیرد که چگونه شماره‌ی سرویس پیام کوتاه را به دست آورد که معمولاً در کشورهای مختلف، این سرویس را مخابرات در اختیار متقاضیان قرار می‌دهد. البته این امکان نیز وجود دارد که متقاضیان این شماره را از ارائه‌کنندگان خدمات بازاریابی تلفن همراه اجاره بگیرند.

در واقع، زمانی از این حالت استفاده می‌شود که شرکت نخواهد شماره‌ای برای سرور پیام کوتاه خود داشته باشد و یا در ابتدای فعالیت مدیریت ارتباط با مشتری سیار قرار دارد.

مسئله سوم: نگرانی در سطح تکنولوژی است. کلیه‌ی شماره‌های اپراتورهای سرویس‌دهنده باید امکان ارسال پیام به اپراتور پیام‌رسانی شبکه

مشتریان را هدفمند کرد و با ارائه پیغام‌های مناسب به مشتریان که براساس نیاز هر مشتری، شخصی‌سازی می‌شود، او را از وضعیت کالایش مطلع ساخت و یا با ارائه یک پورتال که قابل استفاده بر صفحه تلفن همراه باشد، جلوی بسیاری از مراجعه‌های غیرضروری را گرفت. البته برای تحقق این امر، ضرورت فرهنگ سازی و وجود یک زیر ساخت مساعد در زمینه خدمات تلفن همراه و یا وجود providerهای قوی که این عملیات را انجام می‌دهند، اجتناب ناپذیر است. ■

پانویس

- 1) CRM: Customer Relationship Management
- 2) mCRM: Mobile Customer Relationship
- 3) Personalization
- 4) RM: Relational Marketing
- 5) Customization
- 6) Convenience
- 7) Simplicity
- 8) Real Time

منابع

در دفتر نشریه موجود است.

آغاز استفاده از این تکنولوژی در کسب و کارها است و کارکردهای بسیار کاربردی تری از این سیستم در آینده مورد انتظار است. در کشور ما، موارد استفاده از این تکنولوژی در عملیات بانکی طی چند سال اخیر، کاملاً مشهود است. از این رو، با توجه به این که انجام عملیات بانکی مبتنی بر عملکرد تلفن همراه، یکی از الزامات اکثر سیستم‌های خرید و فروش محسوب می‌شود، گویای آن است که یکی از زیرساخت‌های استفاده از این سیستم در کشور فراهم آمده است و صاحبان کسب و کار، می‌توانند با فراغ بال بیش‌تری در زمینه استفاده از این سیستم، تصمیم‌گیری کنند.

برای مثال، روزانه بسیاری از صاحبان کالا یا نمایندگان آنان برای انجام امور گمرکی، اطلاع از ورود کالای خود به کشور، محاسبه صورت حساب، تحویل کالای خود از بنادر مختلف کشور، به اسکله‌های مختلف مراجعه می‌کنند و این امر، هزینه و زمان زیادی را از آنان صرف می‌کند. این در حالی است که استفاده از این تکنولوژی، می‌تواند در تسریع امور، کاهش هزینه‌ها، شفاف سازی، اطلاع رسانی بهتر، رضایتمندی مشتری و... تاثیر داشته باشد.

در واقع، با جمع آوری و تحلیل داده‌های موجود در پایگاه داده‌های فعلی و استفاده از ابزارهای تحلیل و داده کاوی، می‌توان اطلاعات منسجمی از مشتریان را به دست آورد، روند شناخت از

هدف بعدی این مطلب، شناخت مسائل اساسی برای پیاده سازی و استفاده از مدیریت ارتباط با مشتری سیار بود. و از آنجا که مدیریت ارتباط با مشتری سیار، یکی از کانال‌های مدیریت ارتباط با مشتری است، پس از ارائه مفاهیم پایه‌ی مدیریت ارتباط با مشتری، مفاهیم اولیه‌ی مدیریت ارتباط با مشتری سیار توضیح داده شد و به مشخصه‌های یک سیستم مدیریت ارتباط با مشتری سیار اشاره شد.

همچنین، به تئوری پیش‌زمینه برای اجرایی کردن چنین سیستمی اشاره شد، که بنا بر این تئوری، به ضرورت وجود یک پایگاه داده از مشتریان، رفتارهای خرید، مشخصات شخصی و روان‌شناختی آنان پرداختیم و دسترسی به یک سرور به منظور پشتیبانی از این عملیات، داشتن شماره‌ای برای ارائه خدمات و اعمال قوانین کسب و کار شرکت در سرور، از دیگر الزامات پیاده سازی این سیستم معرفی شد.

مزایای استفاده از این سیستم برای مشتریان و صاحبان کسب و کار و بررسی موارد تکنولوژیکی، بازاریابی و هزینه‌ای از دیگر موارد تشریح شده در این مقاله بود.

گفتیم که استفاده از تلفن همراه به منظور انجام امور تجاری، یکی از بهترین و حتی تنها گزینه برای کسب مزیت رقابتی در زمینه بازاریابی و کسب و کار در دهه‌ی اخیر است. با این وجود، موارد مطرح شده در این مقاله، تنها اشاره‌ای به

خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

GROUPS OF COMPANY



ترخیص کالا و
حمل و نقل بین المللی
و چند وجهی
ترانزیت داخلی و خارجی
خدمات بیمه
بیمه کالای دریایی
الکترونیکی و مستقری

Customs Clearance
International Transport
Insurance Policy

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۰
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸
۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸
www.iranlogistics.com
www.iranlogistics.com

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

که نشان دهنده شایستگی و مسئولیت پذیری شماست،
صمیمانه تبریک عرض نموده، توفیق روزافزون حضرت تعالی را
از خداوندمنان خواستاریم.

مهندسین مشاور تدبیر ساحل پارس

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

بدینوسیله کسب نشان مدیر نمونه کشوری در جشنواره شهید رجایی را
که نشان دهنده تلاش های پرثمر جنابعالی است تبریک عرض نموده و
از خداوند متعال سربلندی و سعادت برای حضرت تعالی مسئلت می نمائیم.

مهندسین مشاور تدبیر ساحل پارس

تداوم مشکلات مالی صنعت حمل و نقل دریایی جهان تا پایان سال جاری میلادی



به اعتقاد مشاوران حقوقی بین المللی، شرکت‌های کشتیرانی دریافته‌اند که تا قبل از پایان سال جاری، دریافت وام‌های مالی برای صنعت حمل و نقل دریایی بسیار مشکل خواهد بود.

بر پایه این گزارش به نقل از Fairplay، در حال حاضر، تقریباً فعالیت تمام بانک‌های پیشرو و برجسته در صنعت کشتیرانی، با مشکل مواجه شده است. بودجه سال جاری اکثر این بانک‌ها مصرف شده و مدیران این بانک‌ها درخواست کرده‌اند که تا حد ممکن اعطای وام حتی به مشتریان فعلی و خوب، متوقف شود. مشاوران حقوقی صنعت دریایی اعتقاد دارند که حتی اگر مقداری از این بودجه هم باقیمانده بود، تعریف یک پروژه جدید برای فاینانس، تا قبل از سال نو بسیار مشکل بود.

تعداد معدودی از بانک‌هایی که اخیراً به اعطای وام پرداخته‌اند، از بهبود نرخ‌ها نسبت به گذشته بهره‌مند شده‌اند، اما در همین حال مشکل بسیاری از بانک‌ها این است که هزینه‌های آنها برای تأمین وجوه بانکی به اندازه ای زیاد است که آنها باید برای اعطای وام، مبلغی را علاوه بر نرخ سود LIBOR (نرخ بین بانکی ارزشا در بازار بین المللی) دریافت کنند.

به اعتقاد این افراد اینکه بانک‌ها زبان‌های غیر قابل اجتناب را از طرف مشتریان شان در بخش کشتی‌های تانکر و فله‌خشک را بپذیرند به میزان نقدی و مدل کسب و کاری بستگی دارد که در شرکت‌های حمل فله خشک و تانکر پذیرفته شده است.

اما حقیقت این است که هر بانکی با امکان اعطای وام عمده به شرکت‌های تانکر و فله خشک، باید وقوع بسیاری از مشکلات را از طرف مشتریانی که در فهرست قرار دارند پیش بینی کند و آماده ضرر و زیان باشد.

سفارش ۴۰۰ میلیون دلاری سنگاپور به هیوندایی

شرکت کشتی‌سازی هیوندایی قراردادی به ارزش ۴۰۰ میلیون دلار امضا کرد.

بر پایه این گزارش، طبق این قرارداد که با شرکت BW Group سنگاپور امضا شده است دو فروند کشتی حمل LNG ساخته خواهد شد. انتظار می‌رود این کشتی‌ها در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ میلادی تحویل شوند.

دریانوردان هندی شکایت می‌کنند

دریانوردان هندی از ۴۲ شرکت مالک کشتی به دادگاه شکایت کردند.

بر پایه این گزارش، اتحادیه ملی دریانوردان هند (NUSI) در دادگاه عالی Bombay از ۴۲ مالک کشتی به دلیل عدم پرداخت دستمزد دریانوردان شکایت کرده است.

این شرکت‌ها باید به دلیل حمل کالای خطرناک و حاوی رادیواکتیو، ماهانه ۱۰ هزار روپیه به دریانوردان پرداخت کنند. از جمله شرکت‌های مالک کشتی که از آنها شکایت شده است می‌توان به شرکت‌های، SCI, Great Eastern, Mercator, Relaince و Varun اشاره کرد.

آذربایجان در صنعت کشتی سازی خودکفا می‌شود



نخستین کشتی ساخت جمهوری آذربایجان دو سال دیگر تحویل می‌شود.

بر پایه این گزارش، به گفته مدیرعامل شرکت ملی نفت آذربایجان (سوکار) این کشتی در سال ۲۰۱۳ میلادی به آب‌انداخته خواهد شد.

بنا به اظهارات وی با رشد تولید نفت و گاز آذربایجان، این کشور به کشتی‌های جدیدی نیاز خواهد داشت و از سال ۲۰۱۳ میلادی به بعد در تأمین کشتی‌های مورد نیاز خود از سفارش به کشورهای دیگر بی نیاز خواهد شد.

این کشتی در یارد کاسپین این کشور که با مشارکت سوکار و کپل سنگاپور احداث شده، در حال ساخت است.

کاوش‌های باستان شناسی روسیه و جمهوری آذربایجان در دریای خزر

روسیه به حفاری در آب‌های دریای خزر بسیار علاقه‌مند است و مذاکرات در خصوص مشارکت دو کشور در این پروژه در حال انجام است. مقامات آذربایجان نیز اعتقاد دارند کاوش‌های باستانی در دریای خزر نیازمند سرمایه‌گذاری‌های زیادی است.

روسیه به جمهوری آذربایجان پیشنهاد داده است تا با مشارکت یکدیگر به باستان‌شناسی در دریای خزر اقدام کنند.

بر پایه این گزارش، این پیشنهاد از سوی آکادمی علوم RAS روسیه به جمهوری آذربایجان ارائه شده است.

مخالفت ترکیه با فعالیت‌های اکتشافی قبرس در مدیترانه

اقدام قبرس در بهره برداری از مخازن نفت و گاز شرق دریای مدیترانه، با مخالفت جدی ترکیه روبرو شده است.

بر پایه این گزارش، دولت ترکیه اقدام قبرس در بهره برداری از مخازن نفت و گاز دریای مدیترانه را عملی تحریک آمیز دانسته است.

مقامات قبرس، مخالفت ترکیه و تلاش برای متوقف ساختن اقدام آنها در حفاری‌های دریایی به منظور استخراج نفت و گاز از دریای مدیترانه را یک تهدید ارزیابی کرده‌اند. ترکیه حتی برای ارباب قبرس، ناوهای جنگی خود را نیز به شرق دریای مدیترانه منتقل کرده است.

دولت قبرس نیز ضمن قانونی دانستن حق خود برای بهره برداری از این منابع نفت و گاز، از مراجع بین المللی خواسته تا در این زمینه به میانجی‌گری بپردازند. استنفانوس استنفانو، سخنگوی دولت قبرس در این باره اظهار داشت: این یک تنش به حساب نمی‌آید و مسئله‌ای نیست که به اقدام نظامی نیاز داشته باشد.

به گفته وی این مسئله به اقدامات سیاسی و دیپلماتیک نیازمند است.

وی افزود: این مسئله ای است که به استقلال جمهوری قبرس ارتباط پیدا می‌کند.

منشأ بحران بوجود آمده در فاصله ۲۰۰ مایل دریایی از شرق ساحل قبرس قرار گرفته است؛ یعنی ذخایر عظیمی از گاز طبیعی که قبرس سعی دارد با همکاری رژیم اشغالگر قدس از آن بهره برداری کند.

تاکنون قبرس مجبور به واردات نفت و گاز از کشورهای دیگر بود، اما به عقیده ی کارشناسان، در صورتی که حفاری‌های مذکور با موفقیت به انجام برسد، می‌توان از این طریق میزان ۳،۵ تریلیون مترمکعب گاز استخراج کرد.

کشف این مخازن در نزدیک سواحل قبرس، می‌تواند اقتصاد این کشور را متحول سازد و یک منبع جدید برای تأمین گاز اروپا باشد.

روسیه به هند زیردریایی اتمی اجاره می‌دهد



یک مقام ارشد صنایع دفاعی روسیه اعلام کرد: روسیه در ماه آینده میلادی یک فروند زیردریایی اتمی را به هندوستان اجاره می‌دهد.

این مقام روسی که نامش فاش نشده، به خبرگزاری ریانوستی گفت: قرار بود زیردریایی اتمی نرپا در سال ۲۰۰۸ میلادی به هندوستان اجاره داده شود، اما به دلیل بروز برخی مشکلات فنی، واگذاری آن به تأخیر افتاد.

در جریان آزمایش زیردریایی اتمی نرپا در نوامبر سال ۲۰۰۸، بر اثر نشت گاز سمی، ۲۰ ملوان و کارشناس فنی روس کشته شدند. روسیه و هندوستان در سال ۲۰۰۴ میلادی موافقت‌نامه‌ای برای واگذاری زیردریایی اتمی نرپا در شرایط اجاره به این کشور را امضاء کردند.

مطابق این موافقت‌نامه، هندوستان ۶۵۰ میلیون دلار برای نوسازی زیردریایی مذکور، به روسیه پرداخت کرده است.

حمله به یک یدک‌کش در آب‌های سنگاپور

دزدان دریایی به یک فروند یدک‌کش در آب‌های سنگاپور حمله کردند. بر پایه این گزارش، به نقل از Sea Trade، یک شناور یدک‌کش به هنگام یدک یک تانکر حمل مواد شیمیایی در تنگه سنگاپور بود مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفت. پنج دزد دریایی مسلح به این شناور سنگاپوری با نام Britoil 71 حمله کردند و پس از دزدیدن پول و اشیاء قیمتی، شناور را ترک کردند. در جریان این حمله به هیچ یک از خدمه یدک‌کش آسیبی وارد نشد. این حادثه ششمین حمله دزدان دریایی در این منطقه از آغاز سال جاری میلادی تا کنون است.

مسیرهای آبی روسیه جایگزین کانال سوئز می‌شود



مسیرهای آبی روسیه به زودی جایگزین کانال سوئز خواهند شد.

بر پایه این گزارش، به گفته "ولادیمیر پوتین نخست‌وزیر روسیه؛ این کشور به زودی در بخش حمل‌ونقل کالا بین آسیا و اروپا رقیب کانال سوئز خواهد شد.

روسیه قصد دارد با توسعه صنعت کشتیرانی در قطب شمال مسیر جدید ریلی و بندری در منطقه مورمانسک قطب شمال ایجاد کند. روسیه ظرف ۹ سال آینده به سرمایه‌گذاری در این بخش خواهد پرداخت، این کشور در نظر دارد ۷۳۳ میلیون دلار برای ساخت کشتی‌های یخ‌شکن سرمایه‌گذاری کند.

به گفته کارشناسان، مسیر قطب شمال کوتاه‌ترین مسیر بین اروپا و منطقه آسیا-اقیانوس آرام است به اعتقاد این کارشناسان با توجه به قیمت

افزایش سود و درآمد بندر نوروسیسک روسیه

میزان سوددهی بندر نوروسیسک روسیه در نیمه نخست سال جاری میلادی افزایش یافت.

بر پایه این گزارش، سود خالص این بندر که در حاشیه دریای سیاه واقع است، در نیمه نخست سال جاری میلادی با ۴۳ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته از ۱۵۵ میلیون دلار به ۲۲۲ میلیون دلار و درآمد آن با ۴۲ درصد افزایش به ۴۹۴٫۱ میلیون دلار رسید.

علاوه بر آن انتظار می‌رود با برداشت ممنوعیت صادرات غلات از این بندر که اخیراً صورت گرفته است عملکرد این بندر در نیمه دوم سال نیز به میزان چشمگیری افزایش یابد.

پیش‌بینی می‌شود صادرات غلات از این بندر از نیمه دوم سال جاری تا نیمه نخست سال آینده میلادی به ۲۳ میلیون تن برسد.

حجم جابجایی غلات در این بندر در ماه جولای سال جاری ۸۰۰ هزار تن و در ماه آگوست یک میلیون تن گزارش شده است.

ورود یک کشتی دیگر ژاپن به آب‌های

مورد مناقشه چین

دولت ژاپن به منظور بالا بردن امنیت در جزایر مورد مناقشه شرق دریای چین سنکاکوس یک فروند کشتی مجهز گشت‌زنی به منطقه اعزام کرد.

بر پایه این گزارش به نقل از تلویزیون NHK ژاپن، این کشتی گشت‌زنی ۱۳۰۰ تنی در بندر ایشیگاکی، در اوکیناوا، وارد آب شد و دارای باند مخصوص فرود بالگرد و دیگر تجهیزات نظامی است.

بندر ایشیگاکی نزدیکترین پاسگاه گارد ساحلی ژاپن به جزایر سنکاکوس به شمار می‌رود که از سوی ژاپن کنترل می‌شود و مورد مناقشه با چین است.

این کشتی گشت‌زنی، سومین کشتی گارد ساحلی ژاپن در این منطقه است که در صورت بروز حادثه، وارد عمل خواهند شد.

تنش‌ها بر سر این جزایر پس از اینکه یک فروند قایق ماهیگیری چینی توسط گارد ساحلی ژاپن تهدید شد، بالا گرفته است.

ورود کشتی‌های چینی به آب‌های ژاپن و اطراف جزایر سنکاکوس دولت ژاپن را نگران و این کشور را وادار به واکنش کرده است.

کشف ذخیره جدید گازی در آب‌های انگلیس

شرکت بی.آن از کشف ذخیره گازی در جنوب دریای شمال خبر داد. بر پایه این گزارش به نقل از خبرگزاری رویترز، شرکت بی.آن یی‌اند پی انگلیس اعلام کرد: پس از حفاری در منطقه تالمونت انگلیس در جنوب دریای شمال، یک ذخیره گازی کشف کرده است.

فرانک سیوراستن، مدیر اجرایی بخش اکتشاف و تولید ماده‌های کربوری شرکت بی.آن، در بیانیه‌ای اعلام کرد: این اکتشاف، گام مهم دیگری در بخش بالادستی این شرکت به شمار می‌رود.

بنابراین گزارش، حداکثر تولید گاز از این چاه که در بیش از ۲۰۰ فوتی یک ساختار ماسه سنگی قرار دارد، ۵۰ میلیون فوت مکعب در روز است.

مدیر اجرایی این شرکت گفت: نتایج بررسی‌ها درباره چاه گازی تالمونت بسیار امیدوارکننده است و به منظور ارزیابی مطلوب درباره توسعه استراتژیک این اکتشاف، این نتایج ضمیمه مطالعات و بررسی‌های در حال انجام آن خواهد شد.

شرکت بی.آن یی‌اند پی همچنین اعلام کرد: تولید نفت و گاز از میدان‌های انگلیس، نروژ، روسیه و آفریقای شمالی سال گذشته ۸ میلیارد و ۶۰۰ میلیون مترمکعب بوده که با بهره‌برداری از میدان‌های جدید در سال‌های فراوان، پیش‌بینی می‌شود این رقم افزایش یابد.

شرکت بی.آن و شرکت دانا پترولیوم با داشتن سهام مساوی، مجوز توسعه چاه تالمونت را در اختیار دارند.

برخورداری از حس مشترک در مواجهه با شرایط دشوار

مترجم: نوروز محمدخانی

مصیبتی دامنگیر به نام دزدی دریایی بر پهنای اقیانوس هند سایه افکنده است، اما در جریان برگزاری نشست در ماوریتیوس (Mauritius)، این مژده به شرکت کنندگان در نشست عرضه شد که مقامات بندری و دولت‌ها در تلاش برای یافتن رویکردی مشترک برای مقابله با این تهدید همگانی هستند.



کوچک باری نزدیک به سواحل سومالی محدود می‌شد؛ اما امروزه، مشکل دزدی دریایی به نواحی دوردست تا اقیانوس هند نیز گسترش یافته است که ثبات کشورهای کوچک‌تر را نیز تهدید می‌کند. در ماه ژوئن، دفتر دریانوردی بین‌المللی (IMB) منطقه برخورد از احتمال نزدیک به خطر دزدی دریایی (HRZ) را به ۱۰ درجه‌ی جنوب و ۷۸ درجه‌ی شرق افزایش داد، اما به گفته مدیر دفتر دریانوردی بین‌المللی، آقای کایروس مودی (Cyrus Mody) کشتی‌ها سال گذشته از ۲۰،۵ درجه شمالی تا ۹،۵ درجه جنوبی رفته بودند. در ۵ دسامبر کشتی باری مخصوص بار فله یاهان مونی از جزیره Minicoy، در فاصله ۶۷nm از جزیره مینی کوی، در ۸:۱۲ درجه شمالی و ۵۵:۷۱ درجه شرقی - ۱۳۰۰nm از سواحل سومالی و تنها ۲۸۰nm از سواحل کوچی (Kochi) هند رفته بود. حتی با در اختیار داشتن ۳۰ تا ۴۰ فروند شناور نظامی متعلق به نیروی عملیات ضد دزدی دریایی نمی‌توان این فضای پهناور دریایی را از شر دزدان دریایی در امان نگاه داشت. درآمد دزدان دریایی رو به افزایش است - گفته‌ها حکایت از آن دارد که برای آزادی شناور سامهو دریم (SamhoDream) مبلغ ۹،۵ میلیون دلار پرداخت شده است.

مشکل با ناتوانی کشورهای کوچک حاشیه اقیانوس هند برای گشت زنی در مناطق اقتصادی پهناور و گسترده خود (و در نتیجه آسیب پذیر شدن این مناطق در برابر حملات دزدان دریایی و حضور شناورهای غیرقانونی ماهیگیری) دشوارتر می‌شود. "رامگولام"، در جریان سخنرانی خود در گرانددی، خطاب به حاضرین این عبارت را بیان داشت: "تاثیر عظیم و حایز اهمیت دزدی دریایی بر اقتصادهای ما! نرخ بالاتر بیمه، به افزایش هزینه در ماوریتیوس در هر TEU از ۱۳۲ میلیون دلار به ۱۸۵ میلیون دلار منتهی شد و نشریه کنیایی دیلی نیشن (Daily Nation) گزارش داد که تغییر مسیر دریایی دبی - مومباسا برای اجتناب از مواجهه با دزدان دریایی و افزایش

هیچ عاملی به اندازه مواجهه با تهدیدی مشترک، مردم را گرد هم نمی‌آورد. رویداد یادشده، همان اتفاقی است که در هفتم دسامبر سال ۲۰۱۰ میلادی، در جریان برگزاری دومین نشست منطقه ای وزرا در گرانددی بی (Grand Baie) ماوریتیوس با عنوان دزدی دریایی به وقوع پیوست. در این نشست، به میزبانی آقایان ناوین رامگولام (Navin Ramgoolam) و آروین بولل (Arvin Boolell) به ترتیب: نخست وزیر و وزیر امور خارجه موریتانی، مشاور ویژه سازمان ملل متحد در امور دزدی دریایی، آقای جک لانگ (Jack Lang)، آقای بارونس آشتون (Baroness Ashton) نماینده ارشد خارجی اتحادیه اروپا و نمایندگان همه کشورهای منطقه و سازمان‌های منطقه ای حضور داشتند.

این رویداد از اهمیت به سزایی برخوردار است؛ زیرا برای نخستین بار، شمار قابل توجهی از دولت‌ها و سازمان‌های منطقه ای، این چنین متحد و یکپارچه در برابر این معضل جهانی واکنش نشان داده‌اند. هیئت‌های شرکت کننده در این نشست در این خصوص اتفاق نظر داشتند که دزدی دریایی در سواحل سومالی یک بالای انکار ناپذیر است که به منزله‌ی خطری جدی و مستمر برای امنیت و اقتصادهای منطقه محسوب می‌شود.

رویداد یاد شده نخستین تلاش جدی در اعتراض به موج جنایات دریایی است که کشتیرانی تجاری را در خلیج عدن و حاشیه اقیانوس هند آماج حملات خود قرار داده است و این باور نیز به عنوان حقیقتی انکار ناپذیر در ذهن همه شرکت کنندگان در این نشست، نقش بسته است که نیروی دریایی به تنهایی هرگز قادر به مقابله با دزدان دریایی سومالیایی نخواهد بود. شرکت کنندگان در این خصوص اتفاق نظر داشتند که مقابله با مردانی که (به گزارش نشریه P&H) با در اختیار داشتن ۲۳ فروند کشتی، ۵۴۷ دریانورد را به گروگان گرفته‌اند، باید در ساحل نیز، به خوبی دریا صورت گیرد.

روزگاری، حمله دزدان، تنها به شناورهای ماهیگیری و کشتی‌های

روزگاری، حمله دزدان، تنها به شناورهای ماهیگیری و کشتی‌های کوچک باری نزدیک به سواحل سومالی محدود می‌شد؛ اما امروزه، مشکل دزدی دریایی به نواحی دوردست تا اقیانوس هند گسترش یافته است که ثبات کشورهای کوچک‌تر را نیز تهدید می‌کند.

دریایی با ارایه سوخت دارای تخفیف را فراهم می‌آورد. آقای پیتز فور، ریاست پایانه‌های بندر سالاله (Salalah) در گفتگو با P&H گفت که بندر یادشده در تلاش برای بهبود وضعیت تبادل اطلاعات در مورد فعالیت دزدان دریایی است.

سال گذشته، منطقه شاهد افزایش ناگهانی حملات دزدان دریایی در جنوب HRZ بوده است که بنادر دارالسلام و مومباسا را تحت تاثیر قرارداد- افزایشی نگران کننده که اگر کنترل نمی شد ممکن بود خطرات جدیدی را به کانال موزامبیک بیافزاید. مقامات نیروی دریایی کنیا در واکنش به این رویداد در اواخر ماه نوامبر تلاش‌هایی را برای ایجاد یک دالان امنیت برای کشتی‌های ورودی به مومباسا (با گشت زنی ناوهای نیروی دریایی در این منطقه) به عمل آوردند.

بنادر، تنها می‌توانند فعالیت‌های محدودی را در این زمینه به عمل آورند و همه‌ی افرادی که در رویداد گراند بی با P&H گفتگو کردند، در این خصوص اتفاق نظر داشتند که تجدید امنیت دریایی، به اصلاح یا بهبود وضعیت کشور سومالی وابسته است.

بر اساس این گزارش، آشتون بیان داشت، "راه حل دزدی دریایی سومالی را باید در زمین یافت نه در دریا". شرکت کنندگان در کنفرانس نیز در مورد راهبرد درون ساحلی سومالی اتفاق نظر داشتند که: راه حل طولانی مدت برای بسیاری از این دزدی‌ها و چالش‌های دریایی در بازسازی و تقویت موسسات دولتی و تجدید و اصلاح سیستم قضایی سومالی نهفته است.

کشورهای کوچک‌تر (که در این عرصه حضور دارند) ممکن است این پرسش را (که منطقه‌ای است) مطرح کنند که این مسئولیت پیچیده چقدر طول خواهد کشید؟ دنی فوار (Danny Faure) معاون رییس جمهور سی شل، ضمن ارایه بیانیه‌ای به P&H در ماه سپتامبر، خواستار بازنگری اضطراری راهبرد موجود در حوزه مقابله با دزدی دریایی شد: "تلاش‌های موجود به رغم به همراه داشتن برخی نتایج، هیچ راه حل واقع گرایانه طولانی مدت را ارایه نمی‌دهد."

درعین حال، ایجاد نوعی حس مشترک و تقویت هماهنگی و همکاری منطقه‌ای بین کشورهای حاشیه اقیانوس هند و بنادر موجود در آن از جمله رویکردهای تاثیر گذار برای مقابله با دزدی دریایی سومالی

به شمار می‌رود. ■
منبع: نشریه ی Ports & Harbors

زمان سفر از ۷ روز به ۱۲ روز ممکن است هزینه واردات نفت خام به مومباسا را ۱۲،۵ دلار/هر تن افزایش دهد. جان پل آدام (Jean - Paul Adam) وزیر امور خارجه سی شل (Seychelles) (کشوری در اقیانوس هند متشکل از ۱۵۰ جزیره) در مصاحبه با نشریه دیپلمات این گونه اظهار داشت که ضررهای ناشی از دزدی دریایی که به اقتصاد این کشور تحمیل می‌شود با ۴ درصد تولید ناخالص ملی برابری می‌کند، درشرایطی که سال گذشته هزینه‌های مربوط به مقابله با دزدی دریایی ۲،۳ میلیون یورو از ۱۰۰ میلیون یورو بودجه دولتی را به خود اختصاص داد.

دزدی دریایی همچنین الگوهای تجارت داخلی را به هم می‌ریزد: در دسامبر سال گذشته میلادی، ماریتیوس اعلام کرد، بیش از این از کنیا دام زنده وارد نمی‌کند، زیرا تاخیرهای ترانزیتی و هزینه‌های بیمه ناشی از دزدی دریایی قیمت گوشت قرمز را بسیار افزایش داده است.

بازرگانی کروز

(سفرهای دریایی) نیز از دزدی دریایی آسیب دیده است. ماریون پول (Maryvonne Pool) سفیرسی شل در تانزانیا در گفتگو با نشریه دیلی نیوز تانزانیا تعداد کشتی‌های مسافربری (کروز) در اقیانوس هند را بسیار کاهش یافته تلقی کرد (اگر نگوییم که کاملاً متوقف شده است) و در گزارشی از مومباسا از کاهش ۹۵ درصدی این صنعت در سال ۲۰۱۰ خبر داد.

رامگولام اظهار داشت: "ما برای جنایت قرن هفدهم به راه حل‌های قرن بیست و یکم نیاز داریم". درعین حال، یک سخنگوی ITF در گفتگو با P&H اینگونه بیان داشت که، "هیچ اکسیری برای دزدی دریایی وجود ندارد". به اعتقادی وی بزرگترین نیاز در این خصوص عبارت است از اراده جدی ترسیاسی، ممانعت بیشتر، پیگیردهای قانونی شدیدتر. در مورد پیگیردهای قانونی، مشکلات جدی تر است زیرا برخی از دادگاه‌ها مدعی اند که نمی‌توانند متهمان به دزدی دریایی را خارج از آب‌های کشور متبوع شان مورد پیگرد قرار دهند. به گفته مقام‌های کشورهای سی شل و کنیا، بار مسئولیت سیستم‌های قضایی این کشورها بسیار سنگین است و ماریتیوس در تلاش است اصلاحاتی در سیستم قضایی این کشورها برای مقابله با معضل دزدی دریایی ایجاد کند.

با این وجود، بولل برنیز به همکاری منطقه‌ای برای مقابله با دزدی دریایی اصرار می‌ورزد: "مقابله با دزدی دریایی مسئولیتی مشترک به شمار می‌رود. این مقوله در واقع جنگی است که هیچیک از کشورهای جزیره‌ای ساحلی یا غیر ساحلی به تنهایی نمی‌تواند از پس آن برآید. در ماه جولای استقرار یک ناو جنگی در اقیانوس هند پیشنهاد شد، اما تلاش‌ها به ایجاد هماهنگی بین مقامات قانونی در راستای تسهیل در فرآیند پیگیری قضایی دزدان دریایی خارج از آب‌های سومالی، تمهیدات لازم برای ایجاد ظرفیت‌ها و تقویت سازمان‌های منطقه‌ای معطوف شد. از جمله‌ی نتایج این تلاش‌ها می‌توان به تشکیل سازمان همکاری برای ثبات بنادر جنوب آسیا و آفریقا (SAARPSCO) که مقر آن در سی شل قرار دارد اشاره کرد؛ این سازمان، مبارزه با دزدی دریایی و ماهیگیری غیر قانونی را با بهبود کنترل شناور و حفاظت از محیط اقیانوس هند سرلوحه کار خود قرار داده است.

سایر بازیگران منطقه‌ای عبارتند از:

کمیسیون اقیانوس هند، کمیسیون تیونای اقیانوس هند و اتحادیه مدیریت بندر شرق و جنوب و البته IAPH به عنوان نماینده بنادر جیبوتی، هند، کنیا، مالدیو، ماریتیوس، پاکستان و ریونیون (Reunion) که همگی اثرات منفی دزدی دریایی سومالی را احساس کرده اند.

در برخی موارد، بنادر مساعدت و اطلاعات عملی برای کشتیرانی تجاری فراهم می‌آورند. بندر ویکتوریا در سی شل، در واقع اسکله و پناهگاه مطمئنی برای شناورهای است که احساس خطر دزدی دریایی می‌کنند. این بندر امکان درخواست کمک و حضور شناورهای نیروی



بنادر، سر حلقه‌ی زنجیره‌ی تأمین

خرده‌فروشان مایلند تصویر روشن‌تری از زنجیره‌ی تأمین داشته باشند. از این رو، مدیران بنادر، باید با مشتریان خود گفت‌وگو کنند تا ببینند چگونه می‌توانند به کمک آنان بشتابند.

کنترل و انتقال کالا از محل کارخانه‌ی تولیدی به قفسه‌ی فروشگاه‌ها بیش از پیش چالش برانگیز شده است. خرده‌فروشان، به شکل فزاینده‌ای نیاز به کنترل بیش‌تر بر روند انتقال و جابه‌جایی کالاها را احساس می‌کنند. در اغلب بنادر نیز، روشی مشابه دنبال می‌شود: مسئولان بنادر، باید از ایمنی کالا، عملکرد زیست‌محیطی و امنیت زنجیره‌ی تأمین، هم برای برآوردن نیازهای مشتریان خود و هم به‌منظور اتخاذ تمهیدات بازدارنده در روند سیاست‌گذاری با قانون‌گذاران و سایر ذی‌نفعان اطمینان حاصل کنند.

بنابراین، خرده‌فروشان در چالش‌های مشابه چالش‌های پیش‌روی مسئولان بنادر، شریک هستند؛ زیرا سعی بر آن دارند تا نقش خود را به عنوان حافظان زیست‌محیطی به ظهور برسانند. آنان خیلی زود از این واقعیت آگاهی یافته‌اند که با بهینه‌سازی عملکرد و به‌کارگیری روش‌هایی که در آن پایداری زیست‌محیطی می‌تواند به بهبود عملکردها و کاهش هزینه‌ها کمک کند، منابع مرتبط آنان با تجارت دست‌یافتنی خواهد بود. هم خرده‌فروشان و هم مدیران بنادر، بر خوردار از سهام‌داران و مشتریان هستند و انتظار دارند که شاهد فعالیت‌های تجاری همراه با حس مسئولیت‌پذیری نسبت به محیط زیست در عملکردهای خود باشند.

آنان تمایل دارند، با مدیران بنادر برای یافتن روش‌های دوجانبه‌ی سودمند در راستای ایجاد هماهنگی و انسجام همراه با اشتراک مساعی در این گونه امور، همکاری کنند. آنان بر این باورند که مؤثرترین روش برای تأمین نیازها و دست‌یابی به اهداف زیست‌محیطی، عبارت است از: همکاری با مالکان کشتی و شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی به‌منظور تبیین اهداف مشترک.

این الگو با موفقیت در ایالات متحده، از راه ائتلاف با بنادر در حوزه‌ی مسئولیت حمل‌ونقل (Coalition for responsible CRT)، برای بهبود عملیات از نگاه زیست‌محیطی (با تأکید بر کاهش آلودگی‌های کربنی، بدون ایجاد هر گونه اختلال در جریان بسیار مهم و حیاتی حمل‌ونقل تجاری) مورد استفاده قرار گرفت.

هیچ فرمولی برای متقاعد ساختن تجار خرده‌فروش برای استفاده از بندری خاص وجود ندارد. نقطه‌ی شروع حمل کالا و نقطه‌ی پایان (مقصد) آن،

امروزه، وضعیت خرده‌فروشان در مقایسه با ۲۰ سال پیش، بسیار فرق کرده است. چالش‌های گذشته صورت دیگری به خود گرفته است.

در گذشته، نگرانی خرده‌فروشان، معطوف به رسیدن جنس به فروشگاه می‌شد؛ اما امروزه این نگرانی به‌روشنی هرچه تمام‌تر، در مراحل و چگونگی روند ورود کالا نمود می‌یابد. این نگرانی‌ها به سطوح بالاتر خرده‌فروشان راه می‌یابد و در بنادر و زنجیره‌ی عریض و گسترده‌تر تأمین پراکنده می‌شود.

وقایعی که در بنادر (یا در واقع در هر یک از بخش‌های زنجیره‌ی تأمین) رخ می‌دهد، بر عملکرد خرده‌فروشان بسیار تأثیر می‌گذارد. برای مثال، تأخیر ورود کالا، بر درصدهای موجودی انبار و بر آستانه یا شاخصی که براساس آن خرده‌فروشان موفقیت خود را محک می‌زنند، بسیار تأثیرگذار است. خرده‌فروشان باید اجناس آماده در قفسه‌های فروشگاه خود داشته باشند، تا بتوانند آن‌ها را به مشتریان عرضه کنند.

بنابراین، برای خرده‌فروشان ارتباط و همکاری مستمر با همکاران تجاری، بسیار حایز اهمیت است. مدیران بنادر، برای آن که در موقعیت رقابتی قرار بگیرند، باید درهای گفت‌وگو را به روی خرده‌فروشان باز کنند و شرکت‌های کشتیرانی نیز، باید نسبت به درک نیازهای آنان اهتمام ورزند.

با توجه به نقش زنجیره‌ی تأمین در این حوزه، درمی‌یابیم که عملکرد خرده‌فروشی در این عرصه نیز، به مرور زمان پیچیده‌تر می‌شود. از این رو سطح آگاهی و شناخت خرده‌فروشان از موقعیت کالاها، خود نیز، باید در زمان مشخص افزایش یابد.

از آن جایی که اغلب فعالیت‌های تولیدی (تولید انواع گوناگون کالاها، تجاری و صنعتی) مؤثر، در کشورهای پیشرفته انجام می‌پذیرد، فرایند

برای خرده‌فروشان ارتباط و همکاری مستمر با همکاران تجاری، بسیار حایز اهمیت است. مدیران بنادر، برای آن که در موقعیت رقابتی قرار بگیرند، باید درهای گفت‌وگو را به روی خرده‌فروشان باز کنند.

کریدورهای جدید، شناسایی و زیرساخت‌های مدرن (مانند جاده‌ها و پل‌ها) نیز، ساخته شوند. باید گام‌های رو به جلو برداریم و گزینه‌های جدیدی برگزینیم که با نیازهای امروز صنعت حمل‌ونقل مطابقت دارند. خرده‌فروشان، می‌توانند برای مقابله با تأخیر روند انتقال کالا، پیشاپیش آماده شوند. با این وجود، حداکثر کارایی و اثربخشی، به میزان شفافیت و فراهم بودن تصویری روشن از زنجیره‌ی تأمین وابسته است. یک تاجر خرده‌فروش، هر چه قدر روند جابه‌جایی و حمل‌ونقل دریایی بار را بهتر مدیریت و کنترل کند، بیش‌تر از پیش خواهد توانست برای رویارویی با مشکلات احتمالی، از آمادگی لازم برخوردار باشد. در این صورت، در دسترس بودن شیوه‌های دقیق و کارآمد کنترل سیاهه‌ی بار، ضرورتی فزاینده می‌یابد.

صنعت خرده‌فروشی، عبارت است از درک نیازها و خواسته‌های مشتری و تأمین به‌موقع این نیازها با آرایه‌ی کالاها و خدمات تجاری. برای تحقق این مهم، تاجر خرده‌فروش باید ضمن همراهی با همکاران خود در زنجیره‌ی تأمین، در راستای پیشبرد اهداف و طرح‌های مورد نظر، مساعی مشترکی را از خود نشان دهند. در صنعت تولید محصولات تجاری، نیروی محرکه‌ای وجود دارد که باید مد نظر قرار گیرد. به بار نشستن بازارهای تولید محصولات و خدمات تجاری، در کشورهایی همچون چین، با آرایه‌ی خدمات افزوده و افزایش کیفیت محصولات تولیدی (برای جبران افزایش هزینه‌های نیروی کار که از دیرباز در این کشور ارزان بوده است) همراه است، بنابراین، سایر کشورهای در حال توسعه، از هم‌کنون، به عنوان بازیگران جدید عرصه‌ی آرایه‌ی کالاهای ارزان‌قیمت، در حال پدیدارشدن هستند. با توجه به چنین فرصت‌های جدیدی، سرمایه‌گذاری و تولید محصولات تجاری، تغییر مسیرهای



در فضای فعلی حاکم بر عملکردهای اقتصادی، سطح هزینه‌ها و خدماتی که یک بندر آرایه می‌دهد، در مراحل گزینش بنادر توسط شرکت‌های کشتیرانی، از نقش مهمی برخوردار است.

حمل‌ونقل دریایی بار، سرمایه‌گذاری و تولید محصولات تجاری، بهبود جریان انتقال و جابه‌جایی بار از راه بنادر واقع در مکان‌های مختلف، باید مد نظر قرار گیرد.

انتظار می‌رود، تعریض کانال پاناما، زمینه‌ی بهبود و تغییر در روند انتقال بار از راه ایالات متحده را فراهم آورد. بنابراین، بنادر باید خود را برای این‌گونه تغییرات آماده کنند. گسترش و توسعه‌ی خطوط کشتیرانی، بر جابه‌جایی بار تأثیر خواهد گذاشت و شرکت‌های کشتیرانی نیز، در حال حاضر ترجیح می‌دهند (با بازنگری مسیرهای موجود)، بخشی از مسیر جابه‌جایی بار را به مسیر غیردریایی یا راه خشکی (از کرانه‌ی غرب به شرق) اختصاص دهند.

مدیریت بنادر، در تأمین الزامات زیست‌محیطی، از نقش بسیار حساسی برخوردارند و با خلاقیت، در حال بازنگری گزینه‌های در دسترس، در خلال دوره‌ی رکود اقتصادی، (شرایط دشواری که هم‌اکنون جهان درگیر آن است) هستند. بنادر باید برای قرار گرفتن در رأس زنجیره‌ی تأمین، با شرکت‌های کشتیرانی همکاری و گفت‌وگو کنند و به این پرسش پاسخ دهند که: چه کاری باید انجام داد، تا بتوان نیازهای مشتریان را تأمین کرد؟

بی‌تردید، بنادر با شرایط مشابه ایجاد نشده‌اند، یا از ویژگی‌های یکسان برخوردار نیستند؛ اما گفت‌وگوی بی‌پرده و صریح با خرده‌فروشان، ممکن است به حل بسیاری از مشکلات اقتصادی و زیست‌محیطی امروز بینجامد. ■

منبع: نشریه‌ی Ports & Harbors

حایز اهمیت است، نگاه تاجر خرده‌فروش به شاخص زنجیره‌ی تأمین، نگاهی کلی‌گرا است، درواقع این شاخص، به موضعی تبدیل می‌شود که در حیطه‌ی پرداخت هزینه، آرایه‌ی خدمات و ارزش افزوده با سایر پیشنهادات قرار می‌گیرد. این ارزش افزوده، ممکن است زیرساخت‌های درون ساحلی و قابلیت دسترسی توزیع انبارها یا مجاورت به یک بندر درون ساحلی را شامل شود.

در فضای فعلی حاکم بر عملکردهای اقتصادی، سطح هزینه‌ها و خدماتی که یک بندر آرایه می‌دهد، در مراحل گزینش بنادر توسط شرکت‌های کشتیرانی، از نقش مهمی برخوردار است. وقتی شاخص هزینه مد نظر قرار می‌گیرد، از دید تاجر خرده‌فروش، زمان طلا محسوب می‌شود و زمان پرخره‌ی سفارش (که بنادر در آن ایفای نقش می‌کنند)، به‌منزله‌ی مقوله‌ای بسیار مهم و حیاتی به شمار می‌آید.

هر یک از گزینه‌های موردنظر خطوط کشتیرانی که بتوانند عملیات اجرایی خود را بهبود بخشند، سرعت و کارایی یا میزان اثربخشی را افزایش دهند، راه‌حل زیست‌محیطی پیشنهاد کنند و کم‌هزینه باشند، بی‌تردید از سوی صنعت خرده‌فروشی، مورد استقبال قرار خواهند گرفت. خرده‌فروشان تمایل دارند ضمن استفاده از همه‌ی شیوه‌های حمل‌ونقل با بیشترین بازدهی ممکن، راه بهره‌گیری از کریدورهای مدرن را کشف کنند.

استفاده از کشتیرانی در مسافت‌های کوتاه دریایی، بهره‌جویی از شناورهای مخصوص حمل بار و آبراه‌های درون ساحلی، این نیازها را تأمین خواهد کرد. اما برای هرچه تأثیرگذارتر کردن این گزینه‌ها و بهره‌برداری از بیش‌ترین و بالاترین میزان اثربخشی (ماحصل فن‌آوری قرن بیست‌ویکم)، دالان‌های اصلی حمل‌ونقل باید به‌روز شوند. سنگینی ترافیک (که گلوگاه‌ها را برای شرکت‌های کشتیرانی تدارک می‌بینند)، چالش بسیار مهمی در بنادر ایالات متحده‌ی آمریکا و دیگر بنادر جهان به شمار می‌رود. در برخی موارد، این شاخص، از امکانات معطوف به زیرساخت‌ها، نشأت می‌گیرد و در موارد دیگر، از رشد جمعیت، تغییر و جابه‌جایی آن در نقاط مختلف ناشی می‌شود.

بی‌شک، دالان‌هایی که از ۲۰ سال پیش تاکنون مورد استفاده قرار گرفته‌اند، امروزه دیگر از کارایی لازم برخوردار نیستند و لازم است

ایده‌های جاه طلبانه برای تبدیل شدن به قطب منطقه‌ای دریانوردی

احداث دو بندر جدید آب عمیق در سریلانکا، زیرساخت فیزیکی لازم برای دستیابی به ایده‌ی جاه‌طلبانه تبدیل شدن به یک قطب دریانوردی منطقه‌ای را فراهم خواهد آورد.

بندر کلمبو (وقتی ظرفیت تکمیل است) خواهد بود. بندر کلمبو، همچنین در نظر دارد امکانات و تاسیسات جدید آب عمیق را کنار ساحل و در حاشیه‌ی لنگرگاه فعلی، برای توسعه‌ی ظرفیت کانتینری خود ایجاد کند.

بودجه‌ی موردنیاز برای اجرای پروژه‌ی هامبانتوتا، به‌طور عمده از راه وام‌های اعطایی توسط بانک اکسپیم چین (China Exim Bank) (۳۶۱ میلیون دلار برای زیرساخت لنگرگاه و ۷۶ میلیون دلار برای ایجاد مخزن سوخت) تأمین شد. «ویکراما» در این خصوص اظهار داشت: «این پروژه زودتر از زمان برنامه‌ریزی‌شده، در آوریل ۲۰۱۱ میلادی به پایان رسید.»

«ویکراما» خاطرنشان کرد که هرچند هزینه‌ی بندر ماگامپورا توسط چینی‌ها تأمین شده است، اما مدیریت این بندر بر عهده‌ی SLPA است؛ شبیه پروژه‌ی احداث پایانه‌های کانتینری کلمبو که در سال ۱۹۸۰ میلادی به کمک ژاپنی‌ها به اجرا درآمد، اما دولت سریلانکا مدیریت این پایانه‌ها را در راستای تبدیل بندر کلمبو به قطب اصلی کشتیرانی در آسیای جنوبی بر عهده گرفت.

این بندر از عمق کشتیرانی ۱۷ متری، ۶۰۰ متر فضا برای چرخش و دو موج‌شکن، در مجموع به طول ۱/۴ کیلومتر برخوردار است. بندر ماگامپورا، در آغاز از یک لنگرگاه به طول ۶۱۰ متر، برای شناورهای مخصوص حمل بارهای عمومی، یک بارانداز خدمات به طول ۱۰۰ متر و یک پایانه‌ی مخصوص فرآورده‌های نفتی به طول ۳۰۰ متر برخوردار خواهد بود. در جریان اجرای مرحله‌ی دوم پروژه‌ی یادشده، اسکله‌ای به طول تقریبی ۲۵۰۰ متر احداث خواهد شد. مرحله‌ی دوم، همچنین تأمین فضای موردنیاز برای جابه‌جایی تجهیزات و ایجاد فضایی به مساحت ۶۰ هکتار در مجاورت لنگرگاه را دربر خواهد داشت.

بندر ماگامپورا پس از پایان عملیات اجرایی، به یک بندر کانتینری با ظرفیت پهلوگیری ۳۳ فروند کشتی بزرگ به طول نزدیک به ۱۰ کیلومتر تبدیل خواهد شد.

ضرورت اطمینان از عدم افزایش میزان نمک مزارع برنج در اراضی اطراف، پس از پر شدن حوضچه‌ی لنگرگاه از آب دریا، از چالش‌های اصلی این پروژه به شمار می‌رفته است. «اجیل هیواگیگانا» (Agil Hewageegana)، سرمهندس مسئول پروژه، در این زمینه توضیح داد که یک حفره‌ی آبرو در سنگ بستر ایجاد و برای جلوگیری از نشست آب، از بتن پر می‌شود.

از آن‌جا که بندر در محلی بکر، سرسبز و وسیع واقع شده است، SLPA توانست برای تأمین زیرساخت‌های موردنیاز و به‌منظور اجتناب از سنگینی ترافیک (که روند توسعه‌ی بندر کلمبو را مختل خواهد ساخت) برنامه‌ریزی کند. عملیات احداث اتصالات جاده‌ای و ریلی جدید، در منطقه‌ی درون ساحلی و یک فرودگاه بین‌المللی نزدیک هامبانتوتا (Hambanthota) در جریان است.

نخستین مرحله از پروژه‌ی احداث بندر جدید سریلانکا در منطقه‌ی هامبانتوتا (Hambanthota) با نام رسمی ماگام پورا (Magampura)، در نوامبر سال ۲۰۱۰ میلادی با اقدامی مبنی بر سرمایه‌گذاری مشترک بین شرکت مهندسی لنگرگاه چین (China Harbor Engineering Company) و شرکت سینو هیدرو (Sino Hydro Corporation) به پایان رسید. محل بندر، واقع در قسمت جنوبی جزیره (به فاصله‌ی کم‌تر از ۱۰ کیلومتر از مسیر اصلی کشتیرانی شرق - غرب)، حکایت از آن دارد که بندر مورد نظر در مکانی ایده‌آل برای ارائه‌ی خدمات به شبه‌قاره و ناحیه‌ی اقیانوس هند قرار گرفته است.

به گفته‌ی «پریات ویکراما» (Priyath Wickrama)، رییس سازمان بنادر سریلانکا (SLPA)، عملیات احداث بندر در شرایط خشک، در اغلب مواقع با اجرای عملیات زهکشی و حفاری در معدن استخراج نمک (منطقه‌ی تولید نمک) به جای لای‌روبی صورت گرفته که این امر، کاهش هزینه‌ها را در پی داشته است. وی در این خصوص گفت: «با استفاده از این روش، حدود ۱۰۰ میلیون دلار صرفه‌جویی کردیم. اگر بندر در دریا احداث می‌شد، بی‌تردید ناگزیر به پرداخت هزینه‌ی لای‌روبی نیز بود.»

بندر اساساً به حمل و جابه‌جایی بارهای عمومی و فله و نیز به سوخت‌گیری (SLPA در نظر دارد این خدمات را به‌زودی ارائه دهد) اختصاص خواهد یافت. نصب جرثقیل‌های دروازه‌ای از همان آغاز، به آن معنی است که بندر ماگامپورا قادر به تخلیه‌ی هر گونه کانتینر از





از مدتی شما شاهد یک فرهنگ کاری متفاوت در هامبانتوتا خواهید بود. تلاش برای استخدام گروه کارکنان جدید در بندر هامبانتوتا در جریان است و ساختار اجرایی کردن تعرفه‌ی جدید نیز (متفاوت با بندر کلمبو)، تهیه و تدوین خواهد شد. بندر ماگامپورا از همان آغاز، از سیستم‌های الکترونیکی ثبت اسناد (با فراهم آوردن زمینه‌ی پرداخت آن لاین) و گیت‌های مجهز به سیستم کنترل رایانه‌ای برای صرفه‌جویی در وقت رانندگان کامیون‌ها (با کاهش نیاز به ورود کاربران به بندر) استفاده خواهد کرد. مسئولیت تأمین امنیت بندر، به نیروی دریایی سریلانکا واگذار شده است که در بندر ماگامپورا از یک مقر اختصاصی برخوردار خواهد بود. ■

منبع: نشریه‌ی Ports&Harbors

«ویکراما» در این مورد گفت: «منطقه به یک قطب جابه‌جایی بار هوا - دریا تبدیل خواهد شد. یک مسیر اکسپرس اختصاصی با پروازهایی در ارتفاع کم، بندر را به فرودگاه جدید در ماتالا (که در فاصله‌ی ۱۶ کیلومتری قرار دارد) و منطقه‌ی برنامه‌ریزی‌شده‌ی صنعتی بین بندر و فرودگاه متصل خواهد ساخت.»

برای تحقق این امر، باید حدود ۴۵۰ خانوازه از محل مورد نظر نقل مکان کنند. با این وجود، اجرای پروژه از حمایت عموم مردم در منطقه‌ی فقیرنشین جنوب سریلانکا برخوردار است. «ماهیندا راجاپاکسا» (Mahinda Rajapaksa)، رئیس‌جمهور سریلانکا، خود اهل هامبانتوتا است و شخصاً از اجرای این پروژه پشتیبانی می‌کند. SLPA، حدود ۱۲ میلیون دلار برای تهیه‌ی زمین، احداث جاده‌های جدید و انتقال تأسیسات مورد نیاز به محل، هزینه کرده است. حدود ۲ هزار هکتار زمین متعلق به بندر ماگامپورا، برای فعالیت شرکت‌های محلی و بین‌المللی در دسترس خواهد بود.

«ویکراما» در این خصوص گفت: «هامبانتوتا به یک بندر آزاد، بدون پرداخت هر گونه مالیات یا سایر هزینه‌های دولتی تبدیل خواهد شد.»

تاکنون، ۲۷ شرکت محلی و خارجی اسناد خود را در پاسخ به درخواست حضور در روند مناقصه به SLPA ارایه کرده‌اند. در میان شرکت‌های یادشده، نام شرکت «مدرس سیمنت» (Madras Cements)، پنجمین شرکت بزرگ تولیدکننده‌ی سیمان در هند نیز، به چشم می‌خورد که پیشنهاد ارایه‌شده از سوی آن، یکی از شش پیشنهاد برای احداث پایانه‌ی سیمان به شمار می‌رود. SLPA، از دو پیشنهاد مبتنی بر سرمایه‌گذاری برای مونتاژ خودرو، دو پیشنهاد دیگر، هر یک برای احداث مرکز تولید گاز مایع و تأسیسات پتروشیمی و نیز، سه پیشنهاد برای احداث انبار کالا از سوی متقاضیان برخوردار است.

شرایط مدیریت بندر جدید، در مقایسه با بندر کلمبو (که در آن مقررات دست‌وپاگیر اتحادیه‌های قدرتمند کارگری حرف اول را می‌زنند) متفاوت خواهد بود. «ویکراما» در این مورد گفت: «به‌تردید، پس



شناور لندینگ کرافت جُمان در بندر خرمشهر به آب انداخته شد



رئیس اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای بندر خرمشهر از به آب اندازی شناور کانتینر بر لندینگ کرافت جُمان در این بندر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، ابوطالب گرایلو اظهار داشت: شناور لندینگ کرافت جُمان دارای ظرفیت ۱۸۰۰ تن بارگیری و ظرفیت ناخالص ۱۱۰۰ GT می باشد که با بدنه ای از جنس فولاد توسط شرکت کشتی سازی شناور سازان کارون واز محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی ساخته شده است.

گرایلو درباره نوع کارایی این شناور گفت: نوع طراحی این شناور متناسب با حمل کانتینر و آب شیرین است که دارای ۹ مخزن حمل بار مایع با ظرفیت ۱۴۰۰ متر مکعب می باشد.

وی افزود: طول این شناور ۶۷ متر و عرض آن ۱۴ متر می باشد که دارای ارتفاع ۴/۲ متر بوده و تحت نظارت مستقیم اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان و موسسه رده بندی آسیا ساخته شده است. گرایلو در ادامه گفت: ساخت این شناور از سال ۱۳۸۶ شروع و برای به آب اندازی آن از روش استفاده از بالشتک های هوا بهره برداری شده است.

وی ساخت اینگونه شناورها را به دست متخصصان داخلی نشان از همت والا و ارتقای دانش فنی کشورمان دانست که صرفه جویی های ارزی مناسبی نیز در پی خواهد داشت.

افزایش ۳۶ درصدی برگزاری دوره های آموزشی خنکاران در شش ماهه ابتدای سال جاری

در راستای گسترش فرهنگ ایمنی در بخش های عملیاتی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و کاهش حوادث و سوانح ناشی از کار، دوره های آموزشی ویژه خنکاران (کارگران تخلیه و بارگیری) طی شش ماهه ابتدایی سال جاری ۳۶ درصد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته افزایش یافت.

به گزارش روابط عمومی، جهانگیر نجاتی، معاون طرح و توسعه این اداره کل با بیان این خبر تعداد دوره های آموزشی برگزار شده جهت کارگران خن کار در شش ماهه ابتدایی سال جاری را ۱۵ دوره شامل دوره های تخصصی، عمومی و ایمنی ... ذکر نمود که این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۳۶ درصدی را نشان می دهد.

نجاتی در ادامه افزایش اطلاعات و ارتقاء دانش کارگران در زمینه های مبانی ایمنی و بهداشت کار، اصول ایمنی، تخلیه و بارگیری انواع مواد و کالا، ایمنی کار با مواد خطرناک و آشنایی با وسایل حفاظت فردی و به تبع آن کاهش میزان حوادث در بخش های مختلف را از نتایج برگزاری این دوره ها دانست.

وی همچنین از برگزاری ۵ دوره راهبری تجهیزات استراتژیک در دوره شش ماهه اول سال جاری خبر داد و گفت در این دوره بیش از ۵۰ نفر از واجدین شرایط جهت دریافت گواهینامه راهبری شرکت کرده اند.

بندر و خلیج / شماره ۱۸۳

برگزاری سمینار مدیریت پروژه بر اساس استاندارد «pmbok» در بندر خرمشهر



معاون فنی و مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، از برگزاری سمینار پروژه استقرار مدیریت پروژه بر اساس استاندارد «pmbok» در این بندر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، صالح کوثری زاده با اعلام این خبر اظهار داشت: در این سمینار که با حضور مدیر کل، معاونین و کارشناسان این اداره کل برگزار گردید دکتر حمید سبزه پرور نویسنده کتاب «کنترل پروژه به روش گام به گام» به ایراد سخنرانی و تشریح استاندارد «pmbok» پرداخت.

کوثری زاده درباره استقرار مدیریت یکپارچه در کنترل پروژه های بندر خرمشهر افزود: با توجه به

نیاز استقرار سیستم یکپارچه در مدیریت و کنترل پروژه های اجرایی و مطالعاتی بندر خرمشهر، این بندر تصمیم به استقرار سیستم مدیریت پروژه ها بر اساس استاندارد «pmbok» در دفتر فنی حوزه معاونت فنی و مهندسی گرفته است.

معاون فنی و مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر به خصوصیات این نوع استاندارد پرداخت و تصریح کرد: استاندارد «pmbok» در حوزه های دانش مدیریت زمان، هزینه ها، کیفیت، منابع انسانی، ارتباطات ریسک و تدارکات، اقدام به یکپارچه سازی می نماید که با استقرار این دانش در سطح اجرایی و مطالعاتی، روند اجرایی پروژه ها تسهیل و در کیفی سازی پروژه ها بهبود قابل توجهی حاصل خواهد شد.

صالح کوثری زاده در پایان با اشاره به اینکه ما در ایران در ابتدای راه استاندارد سازی هستیم، ابراز امیدواری کرد: بزودی شاهد اثر بخشی عملکرد نظام در سازمان های دولتی و بخش خصوصی باشیم تا با استفاده از استانداردهای نوین گام اساسی در راستای توسعه کشور برداشته شود.

زمینه مساعد جهت بهره مندی بیشتر مردم خوزستان از بنادر فراهم شده است



اعضای شورای حمل و نقل استان خوزستان با آیت... جزایری نماینده ولی فقیه و نماینده مردم خوزستان در مجلس خبرگان رهبری دیدار و گزارشی از تازه ترین دستاوردها و اقدامات ادارات متبوع خود در راستای خدمتگزاری به مردم استان را ارائه کردند.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی خوزستان طی این دیدار که در محل دفتر آیت... جزایری و با حضور مدیران کل دستگاه های حوزه راه و ترابری استان خوزستان صورت پذیرفت، ضمن معرفی بنادر خوزستان، از بهره برداری بندر شادگان تا قبل از پایان سال جاری خبر داد و افزود: احداث این بندر تجاری یکی از مصوبه های سفر اول هیأت دولت به استان خوزستان است که با پیگیری و حمایت های سازمان بنادر و دریانوردی در بندر شادگان مراحل مطالعاتی و ساخت آن آغاز شده و تا قبل از پایان سال جاری به بهره برداری خواهد رسید.

وی در این دیدار اعتبارات بنادر استان خوزستان از منابع دولتی طی سال جاری را بالغ بر ۷۰۰ میلیارد ریال بر شمرده و افزود: بخش خصوصی نیز با انعقاد قراردادهای سرمایه گذاری معادل ۱۰۰۰ میلیارد ریال در بنادر خوزستان هزینه خواهد کرد.

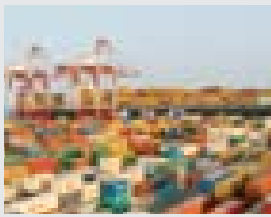
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به تأکیدات حضرت آیت... جزایری مبنی بر آماده سازی بستر و محیط مناسب برای فعالیت بیشتر مردم و سرمایه گزاران طی دیدارهای قبلی،

قراردادهای سرمایه گذاری منعقد شده در سال ۹۰ را ۱۰۰۰ میلیارد ریال اعلام و سرمایه گذاری در بندر اروند کنار را نمونه ای از اقدامات این اداره کل برای بهره برداری بیشتر مردم محروم منطقه جهت رونق کسب و کار عنوان کرد.

وی در ادامه به نقش ارزنده بنادر خوزستان در انجام سی درصد از صادرات و واردات کل کشور و اجرایی شدن قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی در بندر امام خمینی به عنوان وسیع ترین منطقه ویژه اقتصادی بندری در کشور اشاره کرد و بیان داشت: ایجاد این منطقه ویژه اقتصادی در بندر امام خمینی نیاز از مصوبات هیأت دولت است که پس از تأیید مجلس شورای اسلامی به دولت ابلاغ و از شهریور ماه سال جاری آغاز شده است و با فعالیت آن زمینه های مساعد جهت افزایش سرمایه گذاری در استان خوزستان و ایجاد فرصت های بیشتر اشتغال در استان خوزستان فراهم می شود.

ایدنی اظهار امیدواری کرد با این اقدامات بتوانیم در جهت تحقق اهداف نظام مقدس جمهوری اسلامی گام برداشته و در این راستا به مردم خدمات بیشتری ارائه کنیم.

رشد ۱۳/۴ درصدی عملیات کانتینری در مجتمع بندری شهید رجایی



نیمه نخست امسال، بیش از یک میلیون و ۳۸۵ هزار TEU کانتینر در مجتمع بندری شهید رجایی تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، طی این مدت، یک میلیون و ۳۸۵ هزار و ۶۹۸ TEU کانتینر در بندر شهید رجایی تخلیه و بارگیری شد که از

رشد ۱۳/۴ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته برخوردار است. همچنین در مجموع، در این مدت، ۳۵ میلیون و ۵۷۵ هزار و ۱۰۶ تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد که ۵ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافته است.

از کل عملیات صورت گرفته در بزرگترین بندر تجاری و بازرگانی کشور، ۲۲ میلیون و ۹۳۱ هزار و ۶۴۷ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۱۲ میلیون و ۶۴۳ هزار و ۴۵۹ تن آن به مواد نفتی اختصاص دارد که به ترتیب ۷ و ۲ درصد رشد نشان می دهد.

طی این مدت صادرات کالاهای غیرنفتی رقمی معادل ۱۰ میلیون و ۱۷۲ هزار و ۹۱۵ تن را تشکیل می دهد که از رشد ۸ درصدی برخوردار بوده است. صادرات موادنفتی نیز در این مدت ۳ میلیون و ۵۳۷ هزار و ۹۹۰ تن بوده که ۵۵ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال گذشته داشته است. میزان واردات کالاهای غیرنفتی نیز طی این مدت به ۹ میلیون و ۹۵۲ هزار و ۶۴۶ تن رسید و واردات نفتی نیز با کاهش چشمگیر ۶۰ درصدی به رقم ۵۲۶ هزار و ۴۳۳ تن بالغ شد.

آمار کاپوتاژ کالاهای غیرنفتی صورت گرفته از این بندر نیز به ۱۷۵ هزار و ۴۱۳ تن رسید، کاپوتاژ نفتی نیز ۸ میلیون و ۵۷۰ هزار و ۲۳۶ تن بالغ شد که به ترتیب ۳۲ و یک درصد کاهش نشان می دهد. گفتنی است ۱۶ هزار و ۳۶۱ دستگاه واگن و ۶۹۸ هزار و ۴۹۸ دستگاه کامیون، در این مدت در بندر استان تردد داشته اند.

آغاز عملیات برق رسانی به بندر سجافی در استان خوزستان

به منظور افزایش خدمات رسانی به صاحبان کالا و ارتقاء ضریب ایمنی در بندر سجافی واقع در محدوده ی شهرستان هندیجان عملیات برق رسانی به این بندر تجاری در دستور کار واحد مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان قرار گرفت.

به گزارش روابط عمومی، «مسعود قاسمیان» معاون مهندسی و عمران این اداره کل با اشاره به موقعیت بندر سجافی که در مسیر رودخانه زهره به خلیج فارس قرار دارد و از جمله مبادی ورود و خروج دریایی کالا در استان خوزستان است، از تکمیل احداث حدود ۳۵ کیلومتر شبکه فشار متوسط هوایی جهت این بندر در آینده نزدیک خبر داد و افزود: با پیگیری های مستمر اداره کل بندر و دریانوردی استان و برگزاری جلسات متعدد با مشارکت استانداری، نیروهای نظامی و انتظامی مستقر در محدوده بندر سجافی، شیلات و اداره کل بندر، موضوع برق رسانی از شهرستان هندیجان به بندر سجافی نهایی و عملیات اجرایی آن آغاز گردید. شایان ذکر است تاکنون حدود ۱۵ کیلومتر از شبکه مذکور اجرایی شده است.

هزینه انجام عملیات بصورت مشترک توسط استانداری و سایر ارگان های مستقر در محدوده بندر سجافی تامین می شود و اجرا نیز توسط اداره برق شهرستان هندیجان صورت می گیرد.

قاسمیان با اشاره به اهمیت برق رسانی به تأسیسات بندری افزود، در طول مسیر این شبکه برق که به صورت مجزا از پست زمینی ۱۳۲/۳۳ کیلو ولت در شهرستان هندیجان آغاز و از طریق خط هوایی ۳۳ کیلو ولت به بندر سجافی انتقال می یابد، برق پایگاه دریابانی، شیلات، گمرک و متقاضیان آتی نیز تأمین خواهد شد.

شرکت های ارائه دهنده خدمات فنی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی سامان دهی می شوند

قراردادها در بخش شرایط عمومی و خصوصی پیمان، تهیه و ابلاغ دستور العمل های بهداشت ایمنی و زیست محیطی به شرکت های فعال و بررسی و بازنگری فهرست تعرفه ارائه خدمات فنی را در دستور کار خود قرار داد.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، تسهیل و روان سازی زمینه فعالیت این شرکت ها، تداوم و بهینه سازی روند ارائه خدمات و انطباق کامل فعالیت های جاری آن ها با الزامات و مقررات استانداردهای مدیریتی را از جمله اهداف این کمیته برشمرد.

به منظور رفع مشکلات شرکت های ارائه دهنده خدمات فنی، کمیته ساماندهی شرکت های فنی با مدیریت واحد فنی و نگهداری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان در مجتمع بندری امام خمینی تشکیل شد.

به گزارش روابط عمومی، بهروز آقایی معاون فنی و نگهداری این اداره کل ضمن اشاره به تشکیل این کمیته طی مهرماه سال جاری اظهار داشت: با توجه به حضور و فعالیت شرکت های متعدد ارائه کننده خدمات فنی و لزوم رفع برخی از مشکلات موجود، این کمیته، بررسی و بازنگری

بیش از ۲ هزار و ۷۶۰ گواهینامه دریانوردی در هرزگان صادر شد

را طی ۶ ماهه گذشته، ۲۹۳ فقره عنوان کرد و گفت: از این میزان ۶۲ فقره گواهینامه جانبی در ماه گذشته صادر گردیده است.

رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بندر و دریانوردی هرزگان خاطرنشان کرد: طی این مدت ۲ هزار و ۷۶۰ فقره شناسنامه دریانوردی در استان صادر شد.

دلربا گفت: در حال حاضر یک مرکز در بندر شهید رجایی و ۸ شرکت خصوصی در نقاط مختلف استان، عملیات اجرای دوره های آموزشی و برگزاری آزمونهای شایستگی را انجام می دهند.

گفتنی است تاکنون بیش از ۵۲ هزار فقره انواع گواهینامه دریانوردی در استان صادر شده است.

رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بندر و دریانوردی هرزگان گفت: در نیمه نخست سال جاری، ۲ هزار و ۷۶۰ فقره انواع گواهینامه دریانوردی در استان هرزگان صادر شده است.

به گزارش روابط عمومی، عزیزاله دلربا گفت: از این تعداد ۴۰۹ فقره گواهینامه در ماه گذشته صادر شده است.

وی در عین حال اظهار داشت: همچنین طی این مدت، ۷۲۳ نفر در آزمون های شایستگی دریانوردی در استان شرکت نمودند که از این میزان ۱۱۰ نفر در شهریور ماه در این آزمون ها حضور یافتند.

دلربا تعداد گواهینامه های جانبی صادر شده

بهره گیری از توان حمل و نقل ریلی و کانتینری در حمل بار از معادن کشور به بندر امام خمینی

معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به ارسال روزانه ۳۰ تا ۴۰ کانتینر، که هریک حاوی ۲۵ تن سنگ آهن است از طریق راه آهن به مجتمع بندری امام خمینی تصریح کرد: بهره گیری از این شیوه برای نخستین بار صورت می پذیرد که نشان از قابلیت های بالای این مجتمع بندری به لحاظ اتصال شبکه حمل و نقل ریلی و همجواری با مراکز جمعیتی و صنعتی در نیمه ی غربی کشور دارد.

علیرضا خجسته نخستین بخش از این محموله ها را بالغ بر ۴۰ هزار تن دانست که توسط بخش خصوصی پس از انباشت در مجتمع بندری امام خمینی به خارج از کشور صادر خواهد شد.

برای نخستین بار محموله ی سنگ آهن معادن زنجان از طریق راه آهن و در قالب کانتینر جهت صادرات به مجتمع بندری امام خمینی منتقل شد.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری این اداره کل ضمن اشاره به لزوم بهره گیری از مزایای حمل و نقل ریلی با توجه به آزادسازی قیمت سوخت، در خصوص مزایای حمل و نقل کانتینری اظهار داشت: کاهش هزینه این گونه حمل نسبت به حمل و نقل جاده ای، جلوگیری از کاستی محموله در مسیر و عدم آلودگی و ریخت و پاش در مقایسه با دیگر انواع حمل و نقل رو باز از اهم مزایا و بهره گیری از کانتینر است.

بابدرقه رسمی در بندر شهید رجایی کشتی مهرورزی راهی سوماتی شد

با حضور وزیر کشور، کشتی «مهرورزی» حامل کمک‌های مردم انسان دوست ایران اسلامی راهی سوماتی شد.

به گزارش روابط عمومی، طی مراسمی در بندر شهید رجایی، کشتی «مهرورزی» حاوی بیش از ۵ هزار تن انواع کمک‌های غیرنقدی، این بندر را به مقصد سوماتی ترک کرد.

رئیس جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران در مراسم بدرقه این کشتی گفت: این محموله پانزدهمین و بزرگترین محموله کمک‌های غیرنقدی ایران برای مردم قحطی زده سوماتی است.

دکتر فقیه با اشاره به کمک ۴۰ میلیارد و ۲۷۴ میلیون تومانی مردم ایران به این امر خدایند گفت: تاکنون ۱۲ میلیارد تومان از این کمک‌ها برای مردم این کشور ارسال شده و مابقی تا پایان سال و بر اساس برنامه زمان بندی شده ارسال می‌شود.

وی گفت: کشتی «مهرورزی» حاوی اجناسی همچون برنج، حبوبات، آرد، شکر، روغن، انواع کنسرو، قند، شیر خشک، ماکارونی، دارو و تجهیزات پزشکی، گونی خالی و چادرمادادی به همراه لیفتراک می‌باشد که ۲ هفته بارگیری آن به طول انجامید و پیش بینی می‌شود تا ۲ هفته آینده به سوماتی برسد.

وزیر کشور نیز در این آیین گفت: جمهوری اسلامی ایران، کشور پیش قدم در کمک رسانی به مردم سوماتی بود.

مصطفی نجار با اشاره به تجربه‌های موفق امداد رسانی در گذشته همچون سیل پاکستان گفت: با برنامه ریزی‌های انجام شده این آمادگی وجود دارد در صورتی که کشورها نیاز به امداد رسانی داشته باشند به یاری آنها بشتابند.

وی در عین حال از تلاش مردم و مسئولان در ایجاد شرایطی برای امداد رسانی سریعتر به مردم سوماتی تقدیر و قدردانی کرد.

برگزاری دوره آموزشی مدیریت حوادث و

سوانح بندری در بندر نوشهر

دوره آموزشی مدیریت حوادث و سوانح بندری HSE ویژه کارکنان اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در بندر نوشهر برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، در این دوره آموزشی که به مدت ۸ ساعت برگزار گردید دکتر علیزاده مدرس مربوطه به تشریح تاریخچه ایمنی، بهداشت و محیط زیست، مروری بر حوادث شغلی، اصول HSE، بهداشت حرفه ای و سایر تعاریف و اصطلاحات مرتبط پرداخت.

بازدید سرمایه گذاران چینی از

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد

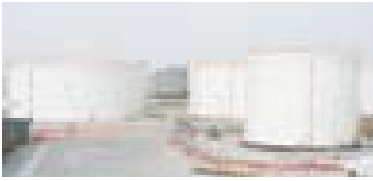
یک هیات سرمایه گذار چینی از امکانات، تجهیزات و مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، به دنبال اعلام آمادگی گروه سرمایه گذار چینی به منظور مشارکت در پروژه‌های سرمایه گذاری و تامین منابع مالی مورد نیاز طرح از طریق فاینانس، آقایان «جی آن وی»، «شونگ فانگ شن و» لی بی ژانگ» در معیت سیدعلی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد و یونسی معاون دریایی و بندری، با امکانات و تجهیزات منطقه آشنا شدند.

در این بازدید نعیمی توضیحاتی در خصوص تجهیزات و امکانات به روز این بندر و همچنین موقعیت طلایی منطقه در شاهراه تجارت شمال-جنوب، ارائه نمود و این منطقه را از لحاظ توانایی‌های بالقوه در جذب سرمایه گذاری، بسیار مناسب توصیف کرد.

وی همچنین با اشاره به این که منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد در سال گذشته با دستیابی به رکورد تخلیه و بارگیری بیش از ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار تن و رکورد صادرات کالا، سالی پر بار را گذرانده، اعلام کرد: برنامه ریزی‌ها به گونه ای است که امسال به رکورد بیش از ۳ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا دست یابیم.

مخازن نفتی جدید در بندر خلیج فارس احداث می‌شود



معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از احداث مخازن نفتی جدید در بندر خلیج فارس خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، اله مراد عفیفی پور در این باره گفت: در سال جهاد اقتصادی و با هدف استفاده بیشتر از بازار سوخت رسانی در منطقه خلیج فارس و بهره گیری از زمینه‌های صادراتی فرآورده‌های نفتی ۲۸۵ هزار مترمکعب مخزن نفتی در بندر خلیج فارس احداث می‌شود.

وی اعتبار اجرای این طرح‌ها را بیش از یک هزار میلیارد ریال عنوان کرد.

عفیفی پور خاطر نشان کرد: از سال ۸۳ تاکنون ۳۳ مخزن نفتی با ظرفیتی معادل ۵۰۰ هزار مترمکعب و با سرمایه گذاری یک هزار و ۸۰۰ میلیارد ریال ساخته شده است.

وی در عین حال پیش بینی کرد در برنامه پنجم توسعه بیش از ۹ هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری در این بندر انجام شود.

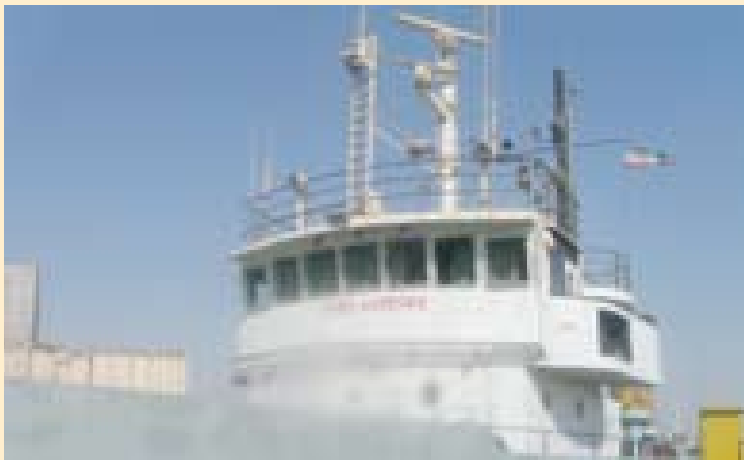
عفیفی پور به عملکرد این بندر در سال ۹۰ اشاره کرد و اضافه نمود: در ۵ ماهه گذشته ۷۴۰ هزار تن

انواع مواد نفتی از این بندر صادر شد و همچنین ۸۱۵ هزار تن سوخت رسانی به کشتی‌ها انجام گرفت که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۰ درصد افزایش نشان می‌دهد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، توسعه اشتغال پایدار، استفاده بیشتر از ظرفیت سوخت رسانی منطقه خلیج فارس و خدمات دهی بیشتر به کشتی‌ها را از جمله مهمترین اهداف راهاندازی مخازن جدید نفتی در این بندر عنوان کرد.

وی به دیگر برنامه‌های در دست اقدام در این بندر اشاره کرد و افزود: احداث شانتینگ یارد ریلی و همچنین اسکله ۲۰ هزار تنی از جمله مهمترین برنامه‌های در دست اقدام در این بندر مهم به شمار می‌رود.

ارتقاء توان تجهیزاتی شناورهای خدماتی در مجتمع بندری امام خمینی



به منظور ارتقاء توان و قابلیت تجهیزات ناوبری شناورهای خدماتی در مجتمع بندری امام خمینی، شناور بویه گذار مهر به قطب نمای ماهواره ای مدرن و پیشرفته مجهز شد.

به گزارش روابط عمومی، بهروز آقایی معاون فنی و نگهداری این اداره کل با اشاره به مأموریت و وظایف این شناور جهت نصب دقیق بویه‌ها در مختصات جغرافیایی تعریف شده در نقشه‌های بین المللی دریانوردی و عدم کارآمدی قطب نماهای سنتی الکترومکانیکی قبلی، قطب نمای مدرن SC_50 که از قابلیت‌های فنی بالایی برخوردار است، در راستای ارتقای توان فنی و عملیاتی شناور بویه گذار مهر با همکاری بخش خصوصی نصب و تجهیز شد.

دقت بسیار بالا، تعادل سه بعدی، توانمندی بهره برداری به صورت GPS و قطب نما در یک زمان، نمایش انحراف شناور روی محورهای X-Y-Z در زمان حرکت و توقف، قابلیت اتصال به سامانه‌های رادار، اتو پایلوت، نقشه‌های الکترونیکی ناوبری و راهاندازی در حداقل زمان ممکن از جمله ویژگی‌های فنی این دستگاه جدید است.

بهروز آقایی با اشاره به نصب و راهاندازی این سامانه ی جدید ضمن انجام مطالعات کارشناسی توسط کارشناسان فنی این واحد، بستر سازی فرهنگ بهره گیری از قطب نماهای ماهواره ای، تسریع در امور ناوبری و مرتبط ساختن دیگر سامانه‌های الکترونیکی نظیر رادار و AIS و Ecdis را از جمله اهداف بهره گیری از این تجهیزات عنوان کرد.

افزایش ۵۸ درصدی پروژه‌های تحقیقاتی در اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان



پروژه‌های مطالعاتی و تحقیقاتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با ۵۸ درصد افزایش از رشد قابل توجهی طی نیمه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه بر خوردار بوده است. به گزارش روابط عمومی، جهانگیر نجاتی، معاون طرح و توسعه این اداره کل از رشد ۵۸ درصدی پروژه‌های مطالعاتی در دست انجام این اداره

کل در سال جاری نسبت به سال گذشته خبر داد. نجاتی همچنین تعداد پروژه‌های در دست اجرا را ۲۶ پروژه عنوان نمود و افزود: که این رقم در مقایسه با سال گذشته ۵۸ درصد افزایش یافته است. و پیش بینی می‌شود این میزان تا پایان سال جاری افزایش یابد. به گفته وی از مجموع این ۲۶ پروژه مطالعاتی ۲۳ پروژه توسط توان داخلی و ۳ پروژه مطالعاتی دیگر با استفاده از توان دانشگاهی انجام خواهد شد. وی تعداد پروژه‌های مطالعاتی را در سال گذشته ۱۱ پروژه اعلام کرد. معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان همچنین از ارسال بیش از ۱۵ عنوان مقاله به کنفرانس و همایش‌های ملی و مجلات علمی مرتبط با فعالیت‌های دریایی و بندری در سال جاری خبر داد. وی در ادامه با تاکید بر شعار «بدون تحقیق و پژوهش تصمیم گیری نکنیم» پژوهش را نیروی محرک در توسعه سازمان‌ها دانست و از ارتقاء جایگاه پژوهش در این اداره کل احساس خرسندی کرد و در خصوص این نوع پروژه‌ها اظهار داشت: بیشتر پروژه‌های مطالعاتی تعریف شده، کاربردی و در راستای تصمیم‌گیری‌های کلان و توسط توان داخلی انجام شده است. نجاتی در پایان انتخاب یک نفر از محققان اداره کل به عنوان محقق برتر استانی را از دیگر موفقیت‌های این اداره کل در سال گذشته عنوان کرد.

هئیت مالزیایی از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کرد

هئیت ۳ نفره مالزیایی در سفری یک روزه از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، این افراد مدیران بخش دریایی مالزی و مدیران خطوط کشتیرانی MISC بودند که ابتدا در دیداری با مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان، وضعیت بنادر استان خصوصاً بندر شهید رجایی را جویا شدند.

علی اکبر صفایی مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز در این نشست صمیمی، توضیحاتی در خصوص جایگاه، موقعیت، طرح‌ها و برنامه‌های در دست اقدام ارائه نمود.

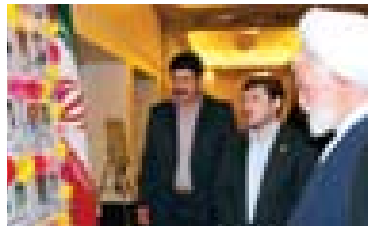
صفایی در حاشیه این نشست، با توجه به اهمیت تقویت ارتباطات در دنیای امروز گفت: این نشست قادر خواهد بود به تقویت تعامل میان این دو کشور منجر شود.

وی گفت: در این نشست مدیران کشتیرانی ملی کشور مالزی نیز حضور داشتند که توافق صورت گرفت شرایط حضور کشتی‌های بزرگ این خط کشتیرانی که از جمله کشتیرانی‌های بزرگ محسوب می‌شود بررسی و در صورت امکان، شاهد حضور این کشتی‌ها در بندر شهید رجایی باشیم.

صفایی خاطر نشان کرد: همچنین در خصوص ممیزی دریایی که توسط سازمان جهانی دریانوردی انجام می‌شود در این سفر تبادل نظر خواهد شد.

وی گفت: با توجه به جایگاه بین‌المللی بندر شهید رجایی در منطقه و در دنیا، سرمایه‌گذاران و صاحبان خطوط کشتیرانی علاقه مند به حضور در این بندرو سرمایه‌گذاری در آن می‌باشند.

گفتنی است در پایان این نشست، هیئت مذکور از بخش‌های مختلف بزرگترین بندر تجاری و بازرگانی کشور بازدید به عمل آوردند.



عنوان کرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز در این دیدار به بیان گزارشی از وضعیت بنادر استان پرداخت.

علی اکبر صفایی گفت: علی‌رغم تحریم‌ها و بحران‌های اقتصادی جهان، وضعیت بنادر استان هرمزگان خصوصاً بندر شهید رجایی در بخش تخلیه و بارگیری، وضعیت مطلوب و رو به رشدی دارد که پیش‌بینی می‌شود روند فوق‌با شتاب بیشتری ادامه یابد.

وی یکی از برنامه‌های در دست اقدام سازمان بنادر و دریانوردی را توسعه و ساماندهی بنادر اصلی و کوچک در جهت رونق اقتصادی و رفع محرومیت از مناطق ساحلی عنوان کرد و افزود: در راستای عمل به فرمایشان مقام معظم رهبری در جهت رفع محرومیت از جزیره هرمز، عملیات اجرایی احداث بندر گاه چند منظوره نخل ناخدا در بندرعباس آغاز می‌شود که با بهره‌برداری از این طرح، مشکل اصلی مردم این منطقه که دسترسی راحت و آسان به سرزمین اصلی می‌باشد، رفع خواهد شد.

صفایی افزود: طرح توسعه بندر مسافری شهید ذاکری نیز طبق برنامه در دست انجام است و عملیات احداث ترمینال مسافری بندر شهید حقانی نیز در آینده نزدیک رسماً آغاز می‌شود.

دیدار مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با نماینده ولی فقیه در استان و امام جمعه بندرعباس

همزمان با فرارسیدن هفته ملی دریانوردی، علی اکبر صفایی مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با حضور در دفتر آیت ا... نعیم آبادی نماینده ولی فقیه در استان و امام جمعه بندرعباس، با وی دیدار کرد.

به گزارش روابط عمومی، در این دیدار معاونین، مشاور فرهنگی و بازرس اداره کل نیز حضور داشتند.

نماینده ولی فقیه در استان در این دیدار ضمن تبریک فرارسیدن هفته ملی دریانوردی، از زحمات و اقدامات انجام شده طی سال‌های گذشته در این بخش قدردانی کرد.

آیت ا... نعیم آبادی در این دیدار از دریا به عنوان یک قدرت برای هر ملتی یاد کرد و گفت: برخی از کشورها استفاده خیر از دریا می‌کنند و برخی دیگر استفاده شر. وی گفت: چنانچه برنامه ریزی مناسبی در بهره‌برداری از نعمت دریا صورت پذیرد، بخش مهمی از مشکل اشتغال در استان برطرف می‌شود.

امام جمعه بندرعباس در ادامه به برخی مشکلات این حوزه اشاره کرد و خواستار توجه جدی دولت و مجلس برای رفع این مشکلات شد. وی گفت: مجلس باید نگاه جامع تری نسبت به مسائل دریایی کشور داشته باشد چرا که دریا ظرفیت ارزشمندی است که می‌توان از آن استفاده‌های مطلوب تری نمود. وی رفع مشکلات کشتی‌سازی و بندر تیان را از جمله اولویت‌های این بخش در استان

کاهش زمان باسکول کامیون‌ها در بندر خرمشهر



معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر از کاهش زمان باسکول کامیون‌ها در بندر خرمشهر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، شاهین ترکیور با اعلام این خبر اظهار داشت: با اصلاحات بعمل آمده و ساخت ساختمان جدید باسکول بندر خرمشهر، مدت زمان توزین کامیون‌ها از ۵ دقیقه به ۱ دقیقه کاهش یافت. معاون عملیات بندر خرمشهر با اشاره به زمان ۵ دقیقه‌ای باسکول کامیون‌ها افزود: به دلیل مناسب نبودن ساختمان قدیم باسکول‌های بندر خرمشهر، رانندگان کامیون‌ها جهت توزین دچار مشکلات متعددی می‌شدند که موجب افزایش زمان ورود و خروج کامیون‌ها از روی باسکول‌ها می‌شد.

وی ادامه داد: پس از بررسی و برنامه‌ریزی‌های بعمل آمده با هماهنگی و همکاری واحد فنی و مهندسی و احداث ۳ واحد اتاق جهت اپراتورهای باسکول، این مشکل مرتفع گردید بطوری که دیگر نیازی به پیاده

وسوار شدن راننده نیست و با ورود کامیون بر روی باسکول کار توزین و خروج آن صورت می‌گیرد.

ترکیور تصریح کرد: طبق محاسبات انجام گرفته بارفع این مشکل حداقل ۴ دقیقه‌ای هر کامیون در زمان وزن‌کشی صرفه جویی بعمل می‌آید که همین امر باعث تسریع در عملیات صادرات و واردات می‌شود که رضایت مردم را در پی داشته و گامی مؤثر در تکریم ارباب رجوع به شمار می‌آید.

احداث پالایشگاه خون در بندر امیرآباد



هیئتی متشکل از سرمایه گذاران خارجی و جمعی از مدیران وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به منظور بررسی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد جهت احداث پالایشگاه خون، از این منطقه بازدید کردند.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید دکتر حق پرست مدیرکل سازمان پالایش و پژوهش خون کشور، دکتر رشاد مشاور قائم مقام وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و رییس سازمان بیماری‌های خاص استان مازندران، دکتر ریاحی مدیرعامل و رییس هیئت مدیره شرکت درمان آرا کشور و آقایان میشابیل هلموت کلوفت و دیتره‌ولف از سرمایه گذاران بخش خصوصی در زمینه احداث پالایشگاه خون، حضور داشتند.

این گزارش می افزاید؛ سید جواد اوصیا معاون اداری و مالی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در این بازدید به تشریح موقعیت بندر امیرآباد و وضعیت سرمایه گذاری در این منطقه پرداخت و سیاست‌های بندر در زمینه جذب سرمایه گذاران را تشریح کرد. وی با اشاره به روند رو به رشد پروژه‌های عمرانی و سرمایه گذاری در سال‌های اخیر و رونق قابل توجه منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و کسب رکوردهای قابل توجه در زمینه تخلیه و بارگیری، آمادگی این منطقه را جهت پذیرش سرمایه گذاری برای احداث هرگونه مجتمع مرتبط با فعالیت‌های وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اعلام کرد.

گفتنی است با توجه به جلب نظر هیات بازدیدکننده از امکانات و مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، ادامه گفت و گوها به فرصت‌های بعد موکول شد.

شناور سیاحتی تفریحی اوستا ۵ در بندر خرمشهر به آب انداخته شد

شناور سیاحتی تفریحی "اوستا ۵" با ظرفیت ۴۵۰ نفر در بندر خرمشهر به آب انداخته شد.

به گزارش روابط عمومی، مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در مورد خصوصیات این شناور گفت: این شناور گنجایش ۴۵۰ نفر را دارد و در سه طبقه که ۲ طبقه از آن سرپوشیده و ۱ طبقه آن روباز می‌باشد توسط متخصصان داخلی طراحی و ساخته شده است.

دریس ادامه داد: نوع کاربری و استفاده از این شناور سیاحتی و تفریحی می‌باشد که طراحی آن برای مناطق و آب‌های آزاد در نظر گرفته شده است. وی درباره مختصات شناور "اوستا" اظهار داشت: این شناور در ابعادی به طول ۴۴/۵۰، ۱۰/۵۰ متر عرض و عمق ۴ متر ساخته شده که ۲ دستگاه موتور با قدرت ۷۷۰ اسب بخار را داراست.

عادل دریس در پایان اضافه کرد: ساخت این شناور از بهمن ماه سال ۱۳۸۹ برای اولین بار، به دست نیروهای توانمند و متخصصان کشورمان آغاز شد که با شروع فعالیت آن می‌تواند تاثیر بسزایی در رونق گردشگری دریایی منطقه داشته باشد.

مجوز ایجاد ایستگاه گاز به ظرفیت ۳۰ هزار متر مکعب در مجتمع بندری امام خمینی دریافت شد



در راستای فراهم ساختن زیر ساخت‌های توسعه ای آتی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و تأمین زیر ساخت انرژی جهت سرمایه گذاری‌های بیشتر، پس از پیگیری‌های متمادی توسط واحد مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، مجوز گاز رسانی و ایجاد ایستگاه گاز با ظرفیت ۲۲ هزار متر مکعب به مجتمع بندری امام خمینی، دریافت شد.

به گزارش روابط عمومی، مسعود قاسمیان معاون مهندسی و عمران با اشاره به موفقیت این اداره کل در اخذ مجوز گاز رسانی به مجتمع بندری امام خمینی از مدیریت انرژی وزارت نفت که پس از چهار سال پیگیری مداوم حاصل شد، قابلیت گاز رسانی به اراضی پشتیبانی و شرکت‌های سرمایه گذار، همچنین ساختمان‌های اداری، هتل و رستوران‌ها را از اهم مزیت‌های این طرح برشمرد. معاون مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه با اشاره به لزوم بهره گیری بیشتر از انرژی‌های پاک، تأمین سوخت نیروگاه برق اراضی پشتیبانی که در آینده توسط بخش خصوصی ایجاد خواهد شد را از

اهداف دیگر طرح مذکور دانست که مطالعات و تهیه برآورد مصرف آن با پیش بینی ده ساله با همت اداره برق و تاسیسات واحد مهندسی و عمران صورت پذیرفته است.

وی در ادامه تصریح کرد: این اقدام تحولی مهم در بهره گیری از انرژی‌های پاک در سطح بنادر کشور است که زمینه ی مصرف بهینه ی سوخت‌های فسیلی و جذب هر چه بیشتر سرمایه گذاران در این مجتمع بندری را به دنبال دارد.

برگزاری دومین دوره آموزشی تجهیزات مقابله با آلودگی نفتی



دو روز در ۲۲ و ۲۳ شهریور ماه با حضور نمایندگان شرکت دزمی دانمارک، نمایندگان سازمان بندر و دریانوردی (مشاور فنی سازمان و رییس اداره ایمنی و حفاظت دریایی)، نمایندگان اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران (بندر نوشهر-۵ نفر)، نمایندگان منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (۳ نفر)، نمایندگان شرکت تایدواتر خاورمیانه (۸ نفر) به عنوان تیم مقابله با آلودگی نفتی بندرانزلی و تعدادی از کارشناسان امور دریایی اداره کل برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، صبح روز اول، مباحث تئوریک آشنایی با تجهیزات مقابله با آلودگی شامل؛ انواع بوم‌های مهار لکه‌های نفتی، انواع اسکیمرها و نحوه انجام عملیات با این تجهیزات توسط نمایندگان شرکت دزمی ارایه شد و در انتهای آموزش‌های روز اول به سؤالات شرکت‌کنندگان پاسخ داده شد. پس از جلسه تئوریک، شرکت‌کنندگان از تجهیزات مقابله با آلودگی مستقر در سوله بازدید کرده و ضمن استارت اکثر تجهیزات مقابله با آلودگی، به کلیه شرکت‌کنندگان، آموزش‌های کاربردی لازم ارایه گردید.

روز دوم با ارایه سناریو مانوری که از پیش توسط این اداره کل تهیه شده بود، آموزش‌ها

به صورت عملی آغاز شد و با اجرای مانور در حوضچه کنار اسکله ۱۰ پایان پذیرفت. در این مانور ۲۰۰ متر بوم ساحلی، یک دستگاه اسکیمر از نوع BRUSH SKIMMER، یک دستگاه موتور پمپ غلیظکش و یک عدد مخزن ۱۰ تنی شناور مورد تست و بهره‌برداری آزمایشی قرار گرفت. شایان ذکر است در این مانور شناورهایی شامل؛ یکدکش گلزار، واحد جیرفت، واحد ناجی و قایق Rescue همکاری داشتند.

نصب و راه اندازی نرم افزار صدور پلاک در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی

به منظور ساماندهی تجهیزات و ماشین آلات فعال در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی نرم افزار صدور پلاک، به همت واحد طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان نصب و راه اندازی گردید.

به گزارش روابط عمومی، جهانگیر نجاتی معاون طرح و توسعه اداره کل ضمن اعلام این خبر گفت: با نصب و راه اندازی این نرم افزار، از این پس کلیه متقاضیان بهره برداری از وسایل نقلیه، تجهیزات و ماشین آلات می توانند پس از اخذ حکم تحویل و انتقال کالا به محدوده منطقه ویژه، نسبت به شماره گذاری خودروهای دائمی و یا موقت خود در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی اقدام نمایند.

وی همچنین از امکان ثبت مشخصات کامل اطلاعات اشخاص، خودروها، شرکتها و همچنین امکان تمدید و ابطال پلاک و ثبت تخلفات خودروها به صورت نرم افزاری خبر داد.

جهانگیر نجاتی در ادامه بیان داشت: به کارگیری این نرم افزار در راستای ماده ۸ قانون و مقررات تشکیل و اداره مناطق ویژه، انجام شده است و منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی اولین بندر موفق در نصب و به کارگیری این سیستم به شمار می رود.

تدوین شناسنامه علمی - پژوهشی پرسنل در پورتال داخلی بندر خرمشهر

معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر از تدوین شناسنامه علمی - پژوهشی پرسنل در پورتال داخلی این بندر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، سعید پویان راد با اعلام این خبر اظهار داشت: در راستای مستند سازی و ترویج مدیریت دانش، همچنین استفاده بهینه از توانایی های پرسنل در موضوع پژوهش ها، شناسنامه علمی - پژوهشی پرسنل و اداره کل در پورتال داخلی بندر خرمشهر بخش پژوهش راه اندازی شد.

پویان راد با بیان اینکه مطالعات و پروژه های مختلفی در اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در حال اجرا است، افزود: تدوین این شناسنامه علمی - پژوهشی می تواند کمک زیادی به علاقمندان امر پژوهش کند.

وی درباره مشخصه های تعریف شده برای این پورتال اظهار داشت: این پورتال داخلی مخصوص پرسنل بندر می باشد و در آن تمامی پروژه های درون سپاری، برون سپاری، مقالات و... بارگذاری گردیده است.

معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر خاطر نشان ساخت: از اهداف این شناسنامه این است که از نتایج (خروجی) آن بتوانیم جهت ارزشیابی علمی پرسنل استفاده نماییم که در واقع نمایانگر آمار پروژه ها و طرح های پیشنهادی پرسنل بندر خواهد بود. وی به تحقیقات و پروپوزال های ارائه شده از سوی پژوهشگران اشاره و تصریح کرد: آموزش هایی برای این طرح های تحقیقاتی در نظر گرفته شده از جمله نمونه های RFP: REQUEST FOR PROPOZAL تکمیل شده پروژه های مطالعاتی که به پیشنهاد دهندگان جدید در خصوص تکمیل پروپوزال آموزش می دهد.

پویان راد در پایان به بخش مطالعات پورتال اشاره کرد و افزود: در بخش پژوهش و مطالعات این شناسنامه علمی - پژوهشی، فهرست - پیشگفتار و مقدمه کتاب های تخصصی بندری - دریایی، مدیریتی، فنی - مهندسی، اداری - مالی، طرح و توسعه و... ارائه گردیده است. که در این بخش می توان از کتاب های مرجع و قابل پژوهش برای طرح های تحقیقاتی استفاده کرد.

ارتقاء سطح همکاری های اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با گمرک

کرد. ابراهیم ایدنی با اشاره به لزوم تشویق و ترغیب حضور صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی به منظور بهره گیری از ظرفیت و توان موجود در بنادر استان اظهار داشت: فعالیت خطوط کشتیرانی حامل کانتینرهای یخچال دار نیز از جمله این فرصت های قابل توجه است که می تواند منجر به افزایش فعالیت های تخلیه و بارگیری و در نتیجه رونق کسب و کار در منطقه شود.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی ضمن اشاره به اجرایی شدن قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی در مجتمع بندری امام خمینی از ابتدای شهریورماه سال جاری، توجه به مشتریان و پاسخگویی به نیازهای آنان را که عوامل اصلی و محوری گسترش فعالیت های اقتصادی و بازرگانی هستند را از اولویت های هر دو دستگاه برشمرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان طی دیدار با مصباح، مدیر کل گمرک بندر امام خمینی ضمن تبریک انتصاب وی، بر تقویت و تعامل بیشتر در فعالیت های مشترک به منظور رونق اقتصادی منطقه تأکید کرد.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان طی این دیدار که در محل اداره کل گمرک بندر امام خمینی صورت گرفت، ضمن اشاره به فعالیت های مشترک این دو اداره کل و تلاش و اهتمام هر دو دستگاه به برقراری تعامل بهتر در راستای تسریع در انجام فعالیت های بندری، بر لزوم اهتمام به موضوع جامعه بندری که این دو دستگاه در آن عضویت داشته و نشست های آن با ریاست استاندار خوزستان برگزار می شود، در جهت تسهیل و روان سازی رویه های گمرکی و بندری تأکید

بیش از دو میلیون و ۷۳۷ هزار تن کالا در بندرانزلی تخلیه و بارگیری شد

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: طی شش ماهه نخست امسال دو میلیون و ۷۳۷ هزار و ۵۲۹ تن کالا در بندرانزلی تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، کوهساری همچنین اظهار داشت: طی این مدت ۸۱ هزار و ۴۳ تن کالای غیرنفتی از بندرانزلی صادر شد که این میزان نسبت به ۵۳ هزار و ۹۱۶ تن در مدت مشابه سال گذشته ۵۰/۳ درصد افزایش یافته است.

وی کل مقدار موجودی کالا در محوطه و انبارها (رسوب کالا) را در حال حاضر ۵۵۲ هزار و ۸۱۹ تن عنوان و خاطرنشان کرد: در مدت مشابه سال قبل این میزان موجودی کالا در محوطه و انبارها ۷۹۹ هزار و ۳۹۹ تن بود که نشان از کاهش ۳۰/۸ درصدی دارد.

ساخت بزرگترین سازه دریایی خاور میانه در بندر خرمشهر



مدیر روابط عمومی بندر خرمشهر گفت: ساخت بزرگترین سازه دریایی خاور میانه به دست متخصصان ایرانی در بندر خرمشهر به پایان رسید.

به گزارش روابط عمومی، محمدحسین علایی اظهار داشت: بزرگترین سکوی نفتی خاور میانه که عرشه ای با تناژ ۹۵۰۰ تن بر روی آن نصب خواهد شد، توسط شرکت توسعه سازه های دریایی تسدید در بندر خرمشهر ساخته و به وسیله یک فروند شناور به مقصد میدان نفتی رشادت واقع در ۱۱۰ کیلومتری جنوب غرب جزیره لاوان بارگیری شد.

وی با بیان اینکه ابعاد بسیار بزرگ و تناژ بسیار بالای این سکوی آن را در ردیف نادرترین سکوهای خاور میانه قرار داده است، افزود: مراحل مختلف طراحی، مدل سازی، میزان برآورد و خرید مترتال ساخت، بارگیری، حمل و نصب آن در دریا تماماً به دست متخصصین و نیروهای

مجرب و جوان کشور، مطابق با علوم روز دنیا انجام شده است.

علایی ادامه داد: این پروژه علاوه بر سودآوری ۱/۵ تا ۲ برابری نسبت به مدل مشابه خارجی، باعث ایجاد اشتغال مستقیم و غیر مستقیم بیش از یک میلیون نفر ساعت را فراهم نموده است.

مدیر روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در پایان از کلیه کسانی که در این پروژه ایفای نقش نمودند، قدردانی کرد.

برگزاری مانور آمادگی در برابر زلزله و اطفاء حریق در بندر شهید رجایی



بیمارستان منتقل شدند. کارشناس مسئول ایمنی و آتشنشانی اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان هدف از برپایی این مانور را ارزیابی میزان آمادگی نیروهای امدادی در مواقع بروز سانحه عنوان کرد. کوروش پورموسی گفت: در این مانور ۲۵ نفر از نیروهای آتش نشانی، اورژانس و گارد حضور داشتند. وی افزود: ۲ دستگاه آمبولانس و ۲ دستگاه ماشین آتش نشانی به همراه خودروهای گارد در این مانور همکاری نمودند. همچنین در پایان در این مانور به کارکنان و ارباب رجوعان، نحوه کنترل و اطفاء حریق آموزش داده شد که با استقبال قابل توجهی همراه بود.

همزمان با فرارسیدن هفته ملی کاهش آثار بلایایی طبیعی، مانور آمادگی در برابر زلزله و اطفاء حریق در بندر شهید رجایی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، این مانور با صدای آژیر خطر و تخلیه ساختمان مرکزی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان آغاز شد. بر این اساس تمامی حاضران، باید ساختمان را ترک کرده و به محل های امن پناه می بردند. نیروهای امدادی اعم از آتش نشانی و اورژانس نیز با اطلاع از وقوع این سانحه بلافاصله به محل رفته و به یاری سانحه دیدگان احتمالی شتافتند. در نهایت با تلاش به موقع نیروهای امدادی، آتش مهار شد و دو مصدوم این سانحه نیز به

جابجایی مسافران دریایی از بندر لنگه ۲۷ درصد افزایش یافت

بیست و هفت درصد افزایش یافته است. مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه همچنین از پیش بینی افزایش مسافر در فصل پاییز خبر داد و افزود: مطمئنا با آغاز فصل پاییز و خنک شدن هوا، تردد مسافر افزایش خواهد یافت و پیش بینی می کنیم امسال این افزایش تردد مسافر در شش ماه دوم سال ۹۰ در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته به ۵۰ درصد نیز برسد.

سماعیل مکی زاده در ادامه با اشاره به افزایش ۳۲ درصدی ترافیک کالا از این بندر، این کالاها را عمدتاً لاستیک، پلاستیک، لوازم خانگی و خودرو بیان نمود و افزود: طی شش ماه سال ۱۳۸۹ شاهد افزایش ترافیک مواد غیر خوراکی و خوراکی از کشورهای آمریکای شمالی، آفریقای و آسیایی به ۱۱ کشور همجوار ایران بوده ایم.



میزان تردد مسافر از بندر لنگه در شش ماه نخست سال جاری با ۲۷ درصد رشد همراه بوده است.

به گزارش روابط عمومی، اسماعیل مکی زاده با بیان این مطلب گفت: طی شش ماه نخست سال ۱۳۹۰ تعداد ۵۹۹۲۹ نفر از بندر لنگه به سمت جزایر کیش، سیر، لاوان و ابوموسی جابجا شده اند که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته که تعداد ۴۷۰۶۶ نفر بوده اند،

بررسی ورود کالاهای وارداتی خدمه کشتی های زیر پانصد تن در بندر چابهار



ورود کالا برای ملوان و کارکنان لنج های تجاری زیر پانصد تن تا سقف پانزده میلیون ریال مجاز است.

به گزارش روابط عمومی، مدیر کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در جلسه بررسی ورود کالاهای وارداتی توسط ملوانان و کارکنان که با حضور غلامعلی گنجعلی معاون سازمان توسعه بازرگانی خارجی استان سیستان و بلوچستان و نمایندگان اداره کل تعاون، ستاد نظارت گمرکات استان، رئیس اداره تجارت الکترونیک، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، گذرنامه، دریابانی، گمرک، اداره غله و... برگزار شد، گفت: برای تسهیل و ثبت و ضبط و نظارت بر ورود و خروج کالا از مبادی مرزی، طبق نامه شماره ۱۱۶۶۷۴ ت ۵۹/۵۴۵۰ مورخ ۹۰/۶/۸ مصوبه هیأت وزیران هر یک از ملوانان و کارکنان لنج های تجاری زیر ۵۰۰ تن مجازند طی چهار نوبت در سال و در هر نوبت تا سقف پانزده میلیون ریال با معافیت سود بازرگانی کالا وارد کشور نمایند.

مدیر کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در ادامه افزود: کالاهای قابل ورود و میزان آن بر حسب شرایط استان های ساحلی توسط کارگروه با مسئولیت وزارت صنعت، معدن و تجارت، جهاد کشاورزی، بهداشت درمان و آموزش، امور اقتصادی و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز تعیین می شود.

رضوانی گفت: استان سیستان و بلوچستان بیشترین دریانورد را در سطح استان های ساحلی دارد و با این مصوبه، می توانیم بالاترین اشتغال زایی را در منطقه داشته باشیم.

در ادامه غلامعلی گنجعلی معاون توسعه بازرگانی خارجی استان سیستان و بلوچستان افزود: افرادی می توانند از این مزایا استفاده کنند که سفر آنان به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس با عنوان ملوان، خدمه و کارکنان باشد. وی تصریح کرد: ما در تلاشیم در طی این نشست برای استان سیستان و بلوچستان علاوه بر کشورهای حوزه خلیج فارس کشور همسایه پاکستان را نیز در این مصوبه به لیست پیشنهادی قوانین صادرات و واردات اضافه کنیم؛ زیرا پیشنهاد ورود کالا به صورت منطقه ای و بر اساس مصوبه قانون ساماندهی مبادلات مرزی و مصوبه هیأت وزیران است.

گنجعلی اظهار داشت: بر اساس لیست پیشنهادی ورود کالا در ۲ بخش ارزاق عمومی و لوازم خانگی صورت خواهد گرفت. در بخش ارزاق عمومی شامل ۱۲ مورد کالاها از قبیل برنج خوراکی، چای، قهوه، نسکافه انواع روغن خوراکی، قند و شکر، ادویه جات، کمپوت و میوه های گرمسیری می باشد. در بخش لوازم خانگی شامل: کالاهایی از قبیل پتو، جاروبرقی، موتورلنج و قایق، دوچرخه، تلویزیون ۲۰ اینچ به بالا، کولرهای گازی، موتورژنراتور با ۲۰ کیلووات تولید برق، قطعات کامپیوتر و لب تاپ، دوربین های عکاسی و فیلمبرداری، انواع لاستیک سبک و سنگین، عینک و... می باشد.

معاون توسعه تجارت بازرگانی خارجی همچنین گفت: کالاها در بخش ارزاق عمومی از ۳۰ تا ۱۰۰ درصد سود بازرگانی معافند اما در بخش لوازم خانگی که ۷۰ قلم جنس می باشد از تخفیف ۵۰ درصدی بهره مند می شوند.

در پایان این نشست گنجعلی اظهار امیدواری کرد مصوبه قانونی ساماندهی مبادلات مرزی در سال ۹۱ جنبه اجرایی پیدا می کند.

با حضور نمایندگان ارگان‌های دریایی روز جهانی دریانوردی در بندر چابهار گرامی داشت‌ه شد



مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانوردی با حضور نمایندگان ارگان‌های دریایی، اداره کل شیلات، نیروی دریایی سپاه، نیروی دریایی ارتش و شرکت‌های وابسته در سالن فرهنگی هنری کوثر بندر چابهار برگزار گردید.

در این مراسم که با قرائت پیام دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی توسط هراتی معاون عملیات دریایی -بندری آغاز شد، سیاهش رضوانی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان گفت: روز جهانی دریانوردی فرصت مناسبی است برای ارج نهادن به تلاش فعالان عرصه دریا و دریانوردی است و خوشبختانه جمهوری اسلامی ایران از این نعمت خدادادی برخوردار است و به نحو احسن می‌تواند در دریا ایفای نقش کند.

رضوانی گفت: سازمان بنادر و دریانوردی با الگوبرگشت از رویکرد جهانی و توجه هر چه بیشتر به دریا در صدد است تا توسعه و اقتدار این بخش را در کشور افزایش دهد.

وی شعار امسال روز جهانی دریانوردی اتحاد هماهنگی کشورها در مقابله با پدیده زشت دزدی دریایی عنوان کرد و اظهار داشت: دنیا می‌بایست در برابر پدیده نامیمون دزدی دریایی به شدت برخورد کند.

در ادامه مراسم ناخدا سوم ستاد علیرضا رحمتی جانشین فرماندهی منطقه سوم نیروی دریایی ارتش گفت: در طول تاریخ، ایران هیچگاه اهمیت دریا در ثبات و حفظ امنیت ملی خود را به اندازه دوران جنگ تحمیلی درک نکرد.

وی اظهار داشت: قدرت نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی به شدت در منطقه افزایش پیدا کرده بگونه‌ای که برای اولین بار توانسته است با حضور مقتدرانه خود، امنیت کشتی‌های تجاری و نفتی را تأمین و قدرت و صلابت خود را در عمل نشان بدهد.

وی با تأکید بر اهمیت فوق العاده منطقه چابهار به سبب عبور ناوگان نفتی و گازی تصریح کرد: با رشد و توسعه کشورهای هند و چین، اهمیت این منطقه دو چندان شده است.

رحمتی در ادامه گفت: امروز اگر کسی منافع ما را به خطر بیندازد ما هم در سایر نقاط دنیا می‌توانیم منافع دشمن را به خطر بیندازیم.

وی تصریح کرد: ارتش جمهوری اسلامی ایران با به آب انداختن ناوچه‌های موشک انداز و ساخت و طراحی و استفاده از امکانات، تجهیزات و سلاحهای پیشرفته و نیروی انسانی ماهر و ورزیده، باعث تحول در قدرت دفاعی کشور شده است.

در پایان این مراسم حجت الاسلام والمسلمین احمدعلی قاسمی زاده امام جمعه موقت چابهار گفت: خاستگاه اولیه دریانوردان در حوزه خلیج فارس بوده و فرهنگ ایرانی از طریق دریانوردی با مؤدت و محبت به سراسر دنیا سرایت کرد.

وی افزود: آنچه که امروز به عنوان شعار دریانوردی مطرح است، امنیت می‌طلبد و لازمه امنیت بستر فرهنگی است و پدیده زشت دزدی دریایی هدیه غربی‌هاست.

گفتنی است در خاتمه از ۳۰ نفر از دریانوردان نمونه ارگان‌های مختلف از قبیل: ارتش - سپاه و تعاونی لنج داران، هلال احمر و دانشگاه دریانوردی تقدیر و از ۲ نفر از دریانوردان نیروی دریایی ارتش که برای مبارزه با دزدان دریایی عازم باب المندب و خلیج عدن بودند به صورت ویژه تقدیر شد.

حضور مدیرکل بندر خرمشهر در برنامه گفتگوی ویژه خبری سیمای مرکز آبادان



مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با حضور در برنامه زنده گفتگوی ویژه خبری سیمای مرکز آبادان پس از تشریح فعالیت‌های بندر خرمشهر به سوالات بینندگان و مجری برنامه پاسخ گفت.

به گزارش روابط عمومی، عادل دریس در این برنامه از آمادگی بندر خرمشهر در راستای مشاوره به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی خبر داد و افزود: یکی از راه‌های ایجاد اشتغال، جذب سرمایه‌گذار با توجه به ظرفیت‌های بالقوه بنادر است.

دریس مرزهای آبی ایران اسلامی را، بیش از سه هزار کیلومتر خواند و اظهار داشت: امروزه بیشترین صادرات و واردات در کشور ما از مسیر دریایی صورت می‌پذیرد که توانسته برای سرمایه‌گذاران در این بخش، سودآوری مطلوبی به همراه داشته باشد.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در ادامه به تشریح فعالیت‌های این اداره کل در سال جهاد

معاون امنیتی و انتظامی استاندار خوزستان

از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام بازدید کرد



سردار شیخ رباط معاون امنیتی و انتظامی استاندار خوزستان به همراه ناطقی مدیر کل امور مرزی و انتظامی استانداری به منظور آشنایی با توانمندی‌های و ظرفیت‌های اقتصادی و بازرگانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) از این مجتمع بندری بازدید و با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان دیدار کردند.

به گزارش روابط عمومی، طی این بازدید یک روزه، هیأت ضمن دیدار با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و اطلاع از تازه‌ترین دستاوردها و اقدامات این اداره کل در زمینه تغییر رژیم حقوقی به منطقه ویژه اقتصادی و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی در راستای تبدیل به بندر نسل سوم، به همراه وی از نقاط مختلف مجتمع بندری امام خمینی (ره) بازدید کرده، و با فعالیت‌های اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در بخش‌های عملیاتی و امنیتی آشنا شدند.

در ادامه این بازدید به منظور رفع مشکل تردد وسائط نقلیه در مسیر منتهی به مجتمع بندری امام خمینی (ره)، این هیأت از پایانه‌ی حمل و نقل بندر امام خمینی (ره) بازدید و وضعیت ترافیکی این پایانه و مسائل مرتبط با آن را در دیدار با مدیر پایانه و هیأت همراه مورد بررسی قرار دادند.

رشد پنجاه و پنج درصدی ترانزیت کالای تجاری در بندر نوشهر

آن در سال ۸۹ بیش ازدویست درصد رشد داشته است. عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر چوب و تخته، آهن آلات، کاغذ و مقوا، مواد شیمیایی و نفتی بوده و کالاهای صادراتی نیز شامل محصولات دامی و گیاهی، خشکبار و کالاهای سوپر مارکتی میباشد. شایان ذکر است ترانزیت کالای تجاری در پایان شش ماه سالجاری نسبت به مدت مشابه آن در سال گذشته ۵۵ درصد رشد داشته است.

حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در شش ماهه نخست سال جاری به رقم سیصد و چهل و هشت هزار و شش صد و هفتاد و شش (۳۴۸۶۷۶) تن رسید.

به گزارش روابط عمومی، این میزان مبادلات تجاری توسط ۱۵۲ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است. همچنین ترانزیت مواد نفتی در شش ماهه گذشته نسبت به مدت مشابه



تقدیر از دریانوردان بازمانده از جنگ جهانی دوم

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه از موسی غلامپور، دریانورد ۹۳ ساله از بندر کنگ به عنوان پیشکسوت دریایی تقدیر کرد.

به گزارش روابط عمومی، مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه ضمن تقدیر از این دریانورد کهن سال، تجلیل از پیشکسوتان دریایی را از جمله وظایف اصلی متولیان صنعت دریانوردی دانست و گفت: استفاده از تجربیاتی که این دریانوردان به سختی و گران به دست آوردند، در صورتی که با تکنولوژی روز دریانوردی عجین شود، بازخوردی اصولی و عملی خواهد داشت.

موسی غلامپور نیز که در بستر بیماری، از این اقدام جامعه دریایی اعلام رضایت می کرد، با اشاره به حادثه حمله زیر دریایی ژاپنی به شناورهای چوبی دریانوردان بندر کنگ در آخرین سال جنگ جهانی دوم، ادامه داد: در سن ۱۶ سالگی طعم تلخ بزرگترین اتفاق تاریخ بشر را در خلیج عدن، جایی که امروز کشتی‌ها مورد حمله دزدان دریایی قرار می گیرند، چشیدم و شاهد مرگ ۳۲ نفر از دوستان خود بودم.

در پایان این بازدید که با حضور مسئولین اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه و جمعی از مدیران دریایی و ناخدایان و شورای شهر بندر کنگ همراه بود، مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه با اهدای هدیه و تندیس دریانوردی از موسی غلامپور، تنها بازمانده جنگ جهانی دوم تقدیر نمود.

برگزاری نشست اتاق بازرگانی و اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در بندر نوشهر

می کنیم. مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران همچنین با اشاره به اینکه منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر حدود یکماه است که اعلام و ابلاغ شده است، گفت: در این منطقه ویژه تسهیلات سرمایه گذاری مناسبی به ویژه جهت صادرات فراهم می شود. وی همچنین از توسعه و الحاق ۲۰۰ هکتار به مجموع بندر نوشهر و ایجاد راه دسترسی به کمربندی نوشهر به عنوان مصوبات سفر سوم ریاست جمهوری به استان خبرداد و گفت: با اجرایی شدن این مصوبات و تملک اراضی، علاقمندی برای سرمایه گذاری در این بخش بیشتر خواهد شد و نوید روزهای بهتری برای صادرات در استان را خواهد داد.

رئیس اتاق بازرگانی استان مازندران نیز در این جلسه با اشاره به اینکه مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی راه اندازی شده تا نسبت به آسیب‌های فراروی تجارت و بازرگانی استان به بررسی و مطالعه بپردازد گفت: باید با شناسایی این آسیب‌ها برای رفع آن اقدام کرد. غلامرضا عشریه تصریح کرد: با توجه به زیرساخت‌های بندری مازندران و همچنین اعلام منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر باید از این ظرفیت در اعتلای بازرگانی و تجارت استان بهره گرفت.

وی بیان داشت: نیازمند مشوق‌هایی برای سرمایه گذاری در غرب استان هستیم تا فعالیت تجاری در این بخش بیشتر شود. وی خاطرنشان کرد: آمادگی برگزاری همایشی برای معرفی پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های مختلف حوزه‌های مختلف سرمایه گذاری با همکاری بندر نوشهر در غرب مازندران را داریم. عشریه همچنین اذعان داشت: اتاق بازرگانی با دیدگاه جدید مازندران را کلانشهری می داند که برای ۳ میلیون هم استانی از گلوگاه تا رامسر فعالیت می کند. وی با اشاره به ایجاد نمایندگی تام الاختیار در غرب مازندران یادآور شد: اتاق بازرگانی، بنادر و گمرکات مازندران باید تعاملی سه سویه داشته باشند تا در روند صادرات، واردات و دیگر فعالیت‌های تجاری تسهیل شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران در نشست مشترک با اعضای هیئت مدیره اتاق بازرگانی استان مازندران در بندر نوشهر بر ایجاد زمینه‌های مناسب برای صادرات پایدار در استان تاکید کرد.

به گزارش روابط عمومی، سید نبی سیدپور افزود: برگزاری این نشست‌ها برای گردش و رونق بیشتر تجاری و به خصوص صادرات تاثیرگذار خواهد بود. وی اظهار داشت: از نگرانی‌های حمل و نقل دریایی استان این است که در سال بیش از هزار فروند کشتی تجاری وارد استان می شود اما همه خالی بازمی گردند.

سیدپور ادامه داد: میزان صادرات نسبت به واردات تقریباً ۵ درصد است و فقط در یکی دو سال اخیر از بندر امیرآباد سیمان و کlinkر به کشورهای حاشیه خزر صادر شده است که رقم خوبی داشته است. وی تصریح کرد: این صادرات، صادراتی ناپایدار است زیرا با تغییر در وضعیت بازار داخلی و خارجی امکان قطع آن وجود دارد. مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران خاطرنشان کرد: با توجه به اینکه استان مازندران استانی حاصلخیز به ویژه در تولید مرکبات، کیوی و گل و گیاه است و این محصولات قابلیت صادرات را دارند اما در این زمینه رشدی دیده نمی شود و باید حلقه مفقوده صادرات را پیدا کرد. وی با اشاره به اینکه در بخش بنادر بیشترین حمایت و تسهیلات در اختیار صادرکنندگان گذاشته می شود تا در قبال آن درآمدزایی و اشتغال بوجود آید، انبار داری رایگان و کاهش ۸۵ درصدی هزینه حمل را از این قبیل حمایت‌ها عنوان کرد.

سیدپور با بیان اینکه بندر نوشهر از نظر محدوده عملیاتی از کوچکترین بندر مهم کشور است بیان داشت: در این بندر مکان و امکانات بسته بندی در اختیار صادرکنندگان قرار می دهیم. وی افزود: با افزایش تولید، توسعه اقتصادی و اجتماعی را شاهد خواهیم بود و اگر در حال حاضر مشکلی در پروسه صادرات و واردات در بنادر استان وجود دارد برای رفع آن اعلام آمادگی

رشد ۳۱ درصدی تخلیه و بارگیری انواع کالا در بندر امیر آباد

در ۶ ماهه نخست سال جاری تخلیه و بارگیری انواع کالا در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد از ۳۱ درصد رشد برخوردار بود.

به گزارش روابط عمومی، سید علی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد با اعلام این خبر گفت: با ورود و خروج ۳۵۱ فروند کشتی با ۱۲ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته، بیش از یک میلیون و ۳۶۶ هزار تن انواع کالا با ۳۱ درصد رشد در این بندر تخلیه و بارگیری شد.

وی در ادامه گفت: از کل کالای تخلیه و بارگیری شده میزان ۷۸۱ هزار و ۵۳۸ تن با ۹۸ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته مربوط به بارگیری می باشد.

وی همچنین از تخلیه ۵۸۴ هزار و ۶۴۵ تن انواع کالا در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد خبر داد.

نعیمی در ادامه با تاکید بر اینکه بندر امیر آباد تنها بندر شمالی کشور متصل به شبکه ریلی سراسری می باشد، از رشد ۱۰۰ درصدی حمل و نقل ریلی در ۶ ماهه نخست امسال در این بندر خبر داد و گفت: از ابتدای سال جاری تا کنون تعداد ۲۷۰ فروند واگن به این بندر وارد شد که با رشد ۱۰۰ درصدی میزان ۱۴ هزار و ۶۹۵ تن کالا را به سایر نقاط کشور حمل کرده‌اند.

بازدید استاندار گیلان از پروژه‌های بنادر و دریانوردی استان گیلان



مهندس سعادت‌ی استاندار گیلان در سفر به شهرستان بندرانزلی از پروژه‌ها و موشک‌های جدید این اداره کل بازدید بعمل آورد.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان ضمن بیان جایگاه بندرانزلی در حمل و نقل دریایی کشورمان خاطر نشان ساخت: در سال گذشته شش میلیون و ۸۴۸ هزار تن کالا با پهلوگیری ۲۲۰۵ فروند کشتی در اسکله‌های بندرانزلی تخلیه و بارگیری شد. وی افزود: بندرانزلی بعنوان یک بندر سیستمی توفیق چشم‌گیری در فعالیتهای بندری داشته است.

کوهساری در بازدید از موشک‌های جدید نیز گفت: هدف از ساخت و احداث موشک‌ها افزایش ظرفیت از ۴/۵ میلیون تن واقعی به ۱۱ میلیون تن و ۷ میلیون تن اسمی به ۱۷ میلیون تن و ایمن‌سازی بندر موجود می‌باشد. بطوریکه قبلاً با یک متر موج هم نمی‌توانستیم کشتی به بندر ورود و خروج دهیم اما امروز با موج‌های سنگین‌تر هم می‌توانیم کشتی به بندر وارد و خارج کنیم.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان افزود: قبل از احداث موشک‌های جدید بندر ۷۰ روز در سال باخطر طوفان و موج تعطیل بود در حالیکه امروز این تعطیلی به ۱۰ روز هم نمی‌رسد. وی خاطرنشان ساخت: با احداث این موشک‌ها در لایروبی و هم در هزینه و زمان صرفه‌جویی صورت گرفته است.

کوهساری اضافه کرد: در طرح و توسعه جدید، اسکله‌های تجاری و عمومی، نفتی، کشتی‌سازی و مرکز تعمیرات و کالاهای صادراتی نیز دیده شده است و در اسکله‌های جدید پیش‌بینی نموده‌ایم تا کشتی‌های ۱۲ هزار تنی کالاهای عمومی و ۲۰ هزار تنی نفتی پهلوگیری کنند اما در اسکله‌های موجود کشتی‌هایی تا ۷۰۰۰ هزار تن می‌توانند پهلو بگیرند.

وی از خاتمه ساخت موشک‌ها در حال حاضر و مناقصه و تکمیل ساخت دایک تا سه ماه آینده در طرح و توسعه جدید خبر داد و افزود: ۵ پست اسکله جدید و یک پست اسکله مسافری به ۱۱ پست موجود افزوده می‌شود و تا پایان طرح اسکله‌های بندرانزلی به ۲۴ پست خواهد رسید.

استاندار گیلان هم در جریان این بازدید گفت: بندرانزلی دارای پتانسیل بسیار بالایی در ابعاد مختلف و دروازه ورودی و پل ارتباطی به کشورهای قفقاز، آسیای میانه و روسیه است.

مهندس سعادت‌ی با اشاره به نقش این بندر در مناسبات با کشورهای دیگر اظهار داشت: نقشی که بندرانزلی می‌تواند در تحولات اقتصادی، امنیتی، دفاعی، فرهنگی داشته باشد باید مدنظر برنامه‌ریزان این منطقه باشد.

استاندار گیلان عملکرد اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان را قوی و مقتدر ارزیابی و خاطرنشان کرد: با عنایت دولت نهم و دهم به ویژه توجه ریاست جمهوری به بنادر شاهد رشد وسیعی در این زمینه هستیم.

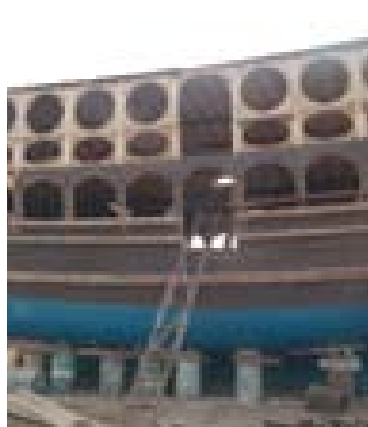
وی با اشاره به اینکه طی دو سال و نیم گذشته تحولات وسیعی در زمینه بنادر و دریانوردی استان گیلان ایجاد شده بیان داشت: این بندر به عنوان قطب اقتصادی منطقه و بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر است.

مهندس سعادت‌ی وجود ۱۱ پست اسکله در این بندر را یادآور شد و گفت: تا پایان برنامه پنجم تعداد این اسکله‌ها از ۱۱ پست به ۲۴ پست می‌رسد.

استاندار گیلان همچنین خاطرنشان کرد: برای احداث دایک موشک‌ها نیز ۵۰ میلیارد تومان هزینه شده که پیش‌بینی می‌شود تا تکمیل ساخت آن ۲۰ میلیارد تومان دیگر نیز هزینه شود. استاندار گیلان بخش خصوصی را نیز بازوان این اداره کل در اجرای پروژه‌ها و ساخت موشک‌های جدید عنوان کرد.

شایان ذکر است استاندار گیلان و هیئت همراه از محوطه‌های بندر و اسکله‌های بندر نیز بازدید بعمل آورد.

اولین رستوران شناور دریایی با ترکیب چوب و فایبرگلاس در بندر لنگه ساخته می‌شود



بستانه از توابع شهرستان بندر لنگه در حال انجام می‌باشد و قرار است تا فروردین ماه سال آینده به بهره برداری برسد.

همچنین قسمت تحتانی (تشت) شناور از جنس فایبرگلاس و قسمت فوقانی آن (ساختمان شناور) از جنس چوب است که با ۲۷ متر طول و ۹ متر عرض توانایی حمل ۲۰۰ نفر را خواهد داشت.

با توجه به اینکه پروژه ساخت این رستوران در کوتاه مدت توجیح اقتصادی ندارد و آقای رحیم پور متحمل هزینه هفت میلیارد ریالی خواهد بود، وی گسترش وضعیت رفاهی مردم شهرستان و توسعه صنعت گردشگری و رونق اقتصادی منطقه با حضور گردشگران را از جمله اهداف خود بیان کرد.

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه در راس هیئتی، ضمن بازدید از کارگاه شناور سازی پویا بندر بستانه، از روند ساخت اولین رستوران دریایی بندر لنگه بازدید نمود.

به گزارش روابط عمومی، اسماعیل مکی زاده ضمن تقدیر از همت بالای عبدالرحیم پور، مدیر این کارگاه شناورسازی مبنی بر ساخت چنین شناوری که تمامی مراحل ساخت و تجهیز آن در همین کارگاه انجام می‌شود، گفت: ساخت یک شناور از ترکیب فایبرگلاس و چوب که نسل قدیم و جدید شناور سازی محسوب می‌شوند، که مشتمل بر سه طبقه و نماد فرهنگی و آداب و رسوم مردم هرمزگان خواهد بود، کار بسیار مهمی است که تنها از یک تفکر اصیل هرمزگانی بر می‌آید.

شایان ذکر است، عبدالرحیم پور، متولد ۱۳۴۴ در شهر بندر لنگه و مدیر برگزیده در بخش ساخت شناور، نه ماه است که مدیر پروژه ساخت شناور سنتی است که در سه طبقه، شامل: طبقه زیرین، طبقه تفریح و سرگرمی ویژه کودکان (در خن شناور)، طبقه میانی، طبقه غرفه‌های فرهنگی به همراه چایخانه سنتی با آداب و رسوم مردم شهرهای مختلف استان هرمزگان و طبقه فوقانی شامل: رستوران دریایی مختص طبخ غذاهای دریایی، با نظارت اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در کارگاه شناورسازی پویا بندر

بازدید اساتید اقتصادی شرکت‌کننده در کنفرانس بین‌المللی اقتصاد آسیا و اقیانوسیه از بندرانزلی

و کشور داشته باشد زیرا هزینه تمام شده کالا را به شدت کاهش خواهد داد و کالا، در کمترین زمان با کمترین هزینه به دست مصرف‌کننده خواهد رسید. گزارش مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان مورد توجه میهمانان قرار گرفت و تشویق اساتید را در بر داشت.

شایان ذکر است در این بازدید پروفیسور طبیعی عضو هیأت علمی دانشگاه تهران و کریم کیاکجوری از اساتید دانشگاه آزاد بندرانزلی هیأت یاد شده را همراهی می‌کردند.



به پیشنهاد دانشگاه گیلان اساتید اقتصاد شرکت‌کننده در کنفرانس بین‌المللی اقتصاد آسیا و اقیانوسیه از کشورهایمانند چین، کره، استرالیا، انگلیس، هند و... جهت بازدید و سفر علمی تفریحی از بندرانزلی دیدن کردند.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان توانمندی‌های این اداره کل را برای حاضرین تشریح نمود و افزود: در سال گذشته شش میلیون ۸۴۸ هزار تن کالا با پهلوگیری ۲۲۰۵ فروند کشتی در بندرانزلی تخلیه و بارگیری شد و تحولات چشمگیری در این اداره کل بدست آمد که نشأت گرفته از اندیشه و تفکر درست و واگذاری امور به بخش خصوصی بوده است. کوهساری خاطرنشان ساخت: با طرح توسعه بندر ظرفیت تخلیه و بارگیری این اداره کل از ۴/۵ میلیون تن واقعی به ۱۱ میلیون تن و ۷ میلیون تن اسمی به ۱۷ میلیون تن خواهد رسید و کشتیهایی با تناژ ۱۲ هزار تن و کشتیهای نفتی تا ۲۰ هزار تن می‌توانند در این بندر پهلو بگیرند و یقیناً این تحولات می‌تواند تأثیر به‌سزایی در اقتصاد استان

صدای دریا به گوش می‌رسد

آشنایی با یک شاعر دریایی (۱۸)

سالواتوره کوازیمودو

تهیه و تنظیم: احمد رضا زریو

(۱۹۳۰) توسط انتشارات سولاریا شد که استقبال منتقدین ادبی را به دنبال داشت و مدتی دیگر نیز، "شبانهای پادشاه خاموش"، کتاب دیگری بود که در آن سال، از او به چاپ رسید. شب‌های زیادی است که صدای دریا به گوش می‌رسد، اندک، بالا و پایین و در امتداد شن‌های صاف. انعکاس صدایی بسته در ذهن از زمان‌هایی دور، و ناله‌هایی از مرغان دریایی و شاید، از پرندگان روی برج‌ها، که آپریل بهاری آن‌ها را به سوی دشت‌ها هل می‌دهد. آری، تو به من نزدیک بودی، با آن نوبیت. کاش، دوباره انعکاسی یابم، در ذهنت، چونان زمزمه‌ی تاریک دریا.

کوازیمودو در ۱۹۳۱ میلادی، به دلایل حرفه‌ای، به شهر جنوا منتقل شد. او طی سال‌ها زندگی در این شهر، کتاب معروف‌اش "نی‌های غرق شده" را به چاپ رساند؛ کتابی که نه تنها از لحاظ ادبی با ارزش است، بلکه باعث تغییراتی در فلسفه‌ی وجودی «ارمتیسم» (ermetismo) شد. واژه‌ی ارمتیسم، برگرفته از واژه‌ی «هرمس» (hermes)، خدای یونانی است که مبدع ستاره‌بینی، کیمیاگری و هنر نوشتن به شمار می‌آید. این واژه به هر چیز بغرنج، مبهم، تاریک و ادراک‌ناپذیر اشاره دارد. از همین روست که شعر ارمتیک، بسیار مبهم و تا حد زیادی متفکرانه به نظر می‌رسد. اساس و پایه‌ی ارمتیسم ایتالیایی را می‌توان در سمبولیسم فرانسه (آثار مالارمه، بودلر، رمبو، والری) و سوررئالیسم جست. «جوزپه اونگارتی»، «ئوجینیو مونتاله»، «سالواتوره کوازیمودو» و «اومبرتو سابا» از شاعران معروف این سبک ادبی به شمار می‌روند. سلطه‌ی فاشیسم و ترس و خفقان ناشی از آن، موجب شکل‌گیری این جریان شد. شاعران به دلیل سانسور و حاکمیت فاشیسم، به این نحوه‌ی فکری-فلسفی گرایش پیدا کردند و بایانی مغلق، به سرودن دنیایی پر اضطراب خود پرداختند. در این دوره، ادبیات ایتالیا بیش‌تر تحت تأثیر



که به مسایل مختلف اجتماعی فکر می‌کرد و در همان سال‌ها بود که اولین فعالیت‌های سیاسی و حقوقی را با برخی از دوستان‌اش آغاز کرد. در آن روزها نیز، به نوشتن شعر و نثر همت گمارد، که تعدادی از آن‌ها در برخی از مجلات و روزنامه‌های محلی به چاپ رسیدند.

وی در سال ۱۹۱۹ میلادی، پس از اخذ دیپلم به رم عزیمت کرد و سعی بر آن داشت برای تحصیل در رشته‌ی کشاورزی ثبت نام کند، اما به علت مشکلات مالی خانواده و همچنین، به دلیل گرایش زایدالوصف‌اش به ادبیات، تحصیلات آکادمیک را رها کرد و به نوشتن ادامه داد. در سال ۱۹۲۶ میلادی، در شهرداری شهر رجوکالابریا در جنوب ایتالیا استخدام شد و پس از مدتی، به شهر دیگری انتقال یافت. در سال ۱۹۲۹ میلادی، طی اقامتی در شهر فلورانس، به واسطه‌ی برادر همسرش، الیو ویتورینی (نویسنده‌ی مشهور ایتالیایی)، به ئوجینیو مونتاله (شاعر پرآوازه‌ی ایتالیایی) معرفی شد و به این وسیله مراتب آشنایی او با محیط ادبی "سولاریا" فراهم آمد. در آن جا نویسندگان و شاعران معروفی در نشست‌های این محفل ادبی شرکت می‌کردند و همین امر، باعث شهرت "سولاریا" شده بود. این آشنایی، کمی بعد باعث انتشار اولین کتاب کوازیمودو، "اب‌ها و سرزمین‌ها"

ای پاییز آرام، مرا تسخیر می‌کنی
و بر آب‌هایت خم می‌شوم
تا آسمان را بنوشم،
و گریز دلنشین در ختان و گودال‌ها را.

سالواتوره کوازیمودو (Salvatore Quasimodo)، شاعر معاصر ایتالیایی، در تاریخ ۲۰ آگوست ۱۹۰۱ میلادی در شهر کوچک مُدیکا، واقع در جزیره‌ی سیسیل، در فاصله‌ای نه چندان زیاد از مدیترانه، چشم به جهان گشود. اجداد پدری او اهل یونان بودند و همین امر، باعث شد که در آینده‌ی ادبی‌اش، تحت تأثیر فرهنگ یونان قرار گیرد. چند سال نخست زندگی را به خاطر شغل پدر که کارمند راه آهن بود، مجبور شد، به همراه خانواده در شهرهای کوچک سیسیل بگذراند؛ تا آن که سرانجام در سال ۱۹۰۸ میلادی، به شهر مسینا در شمال شرقی جزیره عزیمت کردند؛ زیرا پدرش به عنوان رئیس ایستگاه راه‌آهن آن شهر منصوب شد. آن‌ها درست دو روز بعد از زلزله‌ی مهیب مسینا به این شهر رسیدند و در واگنی متروک مستقر شدند. صحنه‌هایی که سالواتوره‌ی خردسال در آن روزها مشاهده کرد، رنج و اندوهی که اعضای خانواده در روزهای طاق‌ت فرسای بندر زلزله زده از سر گذراندند، چشم‌انداز خانه‌های ویران، اجساد روی هم انباشته و ناامیدی بازماندگان؛ همه و همه موجبات ماندگاری تجربیات ناگوار حاصل از ویرانی و مرگ را در روحیه‌ی کوازیمودو فراهم آورد. او در آن شهر، تحصیلات خود را تا مرحله‌ی دبیرستان به پایان رساند. با وجود آن که سالواتوره در رشته‌ی ریاضی فیزیک و هندسه تحصیل می‌کرد، اما از همان ابتدا، به ادبیات و طبیعت عشقی وافر داشت، متون ادبیات کلاسیک را با علاقه‌می خواند و زندگی در یک جزیره‌ی بزرگ، سبب شد که بدون دریا هیچ چیز برایش معنایی نداشته باشد. بعدها حوادث دوران کودکی و زندگی در کنار دریا، حسی نوستالژیک به نوشته‌های حرفه‌ای او بخشیدند که در اکثر آثار وی، می‌توان آن‌ها را دید.

در سال‌های پایانی دبیرستان، افکار او، درگیر انواع مصایب و مشکلات انسانی شد، به طوری

۱۹۵۳ و جایزه‌ی «ویارجو» در ۱۹۵۸. از ۱۹۶۰ تا ۱۹۶۸، که سال مرگ او بود، برای شرکت در کنفرانس‌های ادبی، به کشورهای اروپایی و امریکایی مسافرت کرد و اشعارش به زبان‌های مختلفی ترجمه شد؛ ضمن این که وی، از دانشگاه مسینا در سال ۱۹۶۰ و از دانشگاه آکسفورد در سال ۱۹۶۷، درجه‌ی دکترا دریافت کرد. سال‌آور کوازیمودو در سال ۱۹۶۸ میلادی بر اثر خونریزی مغزی در گذشت و در شهر میلان به خاک سپرده شد.

**باران با ماست،
و تکان می دهد هوای ساکن را.
لمس آب‌های خاموش بر که‌های لومباردی
توسط پرستوها،
و پروازشان روی ماهی‌ها؛
چونان مرغان دریایی،
و استشمام بوی کاه از آن طرف شالیزار....
سالی دگر نیز گذشت،
بدون ناله،
بدون فریادی به سوی پیروزی ناگهانی در
یک روز. ■**

**می گفتی: مرگ، سکوت، تنهایی؛
چنان که عشق، زندگی،
واژگانی از تصاویر زودگذر ما.
و باد هر صبحدم آرام وزیدن گرفت،
و زمان به رنگ باران و آهن،
بر فراز سنگ‌ها گذر کرد،
بر فراز وزوز نامفهوم ما نفرین شدگان.
حقیقت همچنان دور است.**

کوازیمودو، در کنار ترجمه و تالیفات زیاد، در زمینه‌ی نقد ادبی و هنری نیز تبحر داشت و حتی جوایزی به خاطر فعالیت‌هایش در عرصه‌ی نقد تئاتر، دریافت کرد. در سال ۱۹۵۲ میلادی، "سرزمین بی‌نظیر" و "گزیده‌ی اشعار ایتالیایی بعد از جنگ" را چاپ و همچنین، آثار شکسپیر و اورپید را ترجمه کرد. پس از مدتی، کتاب "شاعر و سیاست" را به چاپ رساند و به خاطر مباحث مطرح شده در این کتاب، نامزد دریافت جایزه‌ی نوبل در ادبیات شد؛ جایزه‌ای که سرانجام در سال ۱۹۵۹، به او تعلق گرفت. البته او تا پیش از کسب این افتخار جهانی، برجسته‌ترین جوایز ادبی-هنری ایتالیا را به خود اختصاص داده بود: جایزه‌ی "انتیکوفاتوره" در ۱۹۳۲، جایزه‌ی "سان بابیلا" در ۱۹۵۰، جایزه‌ی «اتنا-تاتورمینا» در

شرایط سیاسی و اجتماعی حاکم و تئوری‌های اگزیستانسیالیسمی بود، که بحران جامعه‌ی اروپا، ناامنی، خلأ و پوچی زندگی را برجسته می کردند. ارمیتیک‌ها بر آن بودند تاریخ زیستن، ناتوانی انسان و شعر، انزوا و فقدان امید را به وسیله‌ی واژه‌های نساب جاری در زبان مجازی بیان کنند. از این رو، کوازیمودو که از بزرگ‌ترین مفسران درام انسان معاصر و از تواناترین مترجمان شعر غنایی یونان محسوب می شود، در دوران نخست شاعری خود، به ارمیتیسم گرایید که برای او، به مثابه‌ی کاوشی به منظور رسیدن به ریشه و اصل انسانی بود. اما در گذر از این دوران موقت، به شیوه‌ای شخصی‌تر دست یافت که در آن، احیای زبان، غنای مفاهیم و تمایل شاعر به تغییر واقعیت پیرامون و بازسازی جهان به بهترین شکل مد نظر است.

از سال ۱۹۳۶ میلادی، کوازیمودو به طور پیوسته در میلان اقامت گزید و به همکاری با چزاره زلاوتینی، نویسنده و فیلم‌نامه‌نویس بزرگ ایتالیایی، در یک دفتر انتشاراتی پرداخت و همزمان، با نشریات برجسته ادبی نیز در ارتباط بود و نوشته‌ها و ترجمه‌هایش، به خصوص ترجمه‌ی اشعار یونانی، در این نشریات به چاپ می رسید. در آن سال‌ها در کنار فعالیت‌های ادبی، به کوشش‌های ضدفاشیستی نیز مشغول بود که برای او مشکلاتی به همراه داشت. او در سال ۱۹۴۱ میلادی، کرسی ادبیات کنسرواتور موسیقی "جوزپه وردی" در میلان را کسب کرد و تا پایان عمر در آن‌جا به تدریس مبادرت ورزید. اشعار کوازیمودو را می‌توان به دو دوره تقسیم کرد:

دوره‌ی اول: از مشخصه‌های اشعار این دوره، حضور نوستالژی در محتوی و برخی گرایش‌ها به ارمیتیسم در فرم است. ایام کودکی و تنهایی، که به صورت دورانی از معصومیت و آرامش به تصویر کشیده شده‌اند و همچنین، نوستالژی زادگاه (سیسیل)، زندگی در کنار آب و دریا و ویژگی‌های ماندگاری در یک جزیره (شامل: مرغان دریایی، روزهای آرام و روزهای طوفانی،...)، مضامین اساسی اشعار این دوره را تشکیل می‌دهند.

دوره‌ی دوم: تعهدات اجتماعی و انسانی و ترغیب به برادری و همدلی در میان انسان‌ها از مضامین اساسی اشعار این دوره محسوب می‌شوند. شاعر در این دوره، تراژدی‌های جنگ جهانی دوم را به تصویر می‌کشد. جنون کشتار و تعهدات تاریخی-اجتماعی، شاعر را برمی‌انگیزد و او را به همدردی با دیگر انسان‌ها که از دردی مشابه رنج می‌کشند، وامی‌دارد. کوازیمودو در این دوره، دیگر آن کاوشگر زمان و سرزمین‌ها نیست؛ بلکه دآوری است جدی نسبت به عصر خویش. از این رو، با نگرشی واقع‌بینانه، خشونت و تجاوزات جنگ را محکوم می‌کند. دست‌مایه‌ی نوستالژی زادگاه در اشعار این دوره نیز، قابل مشاهده است؛ اما در قالب سرزمینی سرشار از درد که لحظه‌ی رهایی خویش را انتظار می‌کشد.

