

ISSN: 1023-5957

بندرچرا

سال بیست و هشتم / پیاپی ۱۸۴
آبان ماه ۱۳۹۰ / قیمت ۵۰۰۰ تومان

سیاست‌های سازمان بنادر در حمایت از
سرمایه‌گذاری‌های بندری و دریایی استمرار می‌یابد



برخی بایدهای اجرایی در توسعه ی دریا محور

سید عطاء اله صدر
(معاون وزیر و مدیرعامل سازمان
بنادر و دریانوردی)



اگرچه اهداف موردنظر برای توسعه ی فعالیت های بندری و دریایی طی برنامه ی چهارم محقق شد، اما در برخی موارد هم، عملکردهای این بخش از هدف گذاری ها پیشی گرفت.

در توسعه ی ظرفیت بنادر تجاری، ۱۰۲ درصد و در زمینه ی افزایش ظرفیت کانتینری بنادر نیز، ۱۰۰ درصد پیشرفت به وجود آمد. بر این اساس، در حوزه ی کانتینری، میزان هدف گذاری برنامه، پنج

میلیون TEU بود که محقق شد. البته در بخش تخلیه و بارگیری بنادر، هدف گذاری برنامه ی چهارم، ۱۳۴ میلیون تن بود که این میزان در پایان سال گذشته، به رقم ۱۴۰ میلیون تن رسید که نشان از رشد ۱۰۴ درصدی دارد. همچنین، در حوزه ی مسافرت های دریایی، جابه جایی ۷ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر مسافر دریایی مدنظر بود که این میزان، به رقم ۸ میلیون نفر مسافر افزایش یافت.

در عرصه ی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی، برای ایجاد ظرفیت های جدید، حرکت های قابل توجهی صورت گرفت؛ به این ترتیب که در پایان برنامه ی چهارم، می باید ۶۵۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری جذب می شد که این رقم، به عدد دو هزار میلیارد تومان رسید، که نشان از رشد ۳۰۰ درصدی دارد. اگر چه در زمینه ی کاهش سوانح دریایی، هدف گذاری برنامه ی چهارم، تحقق ۳۵ درصدی بود؛ اما این عملکرد نیز، به کاهش ۴۲ درصدی حوادث و تحقق ۱۲۰ درصدی برنامه انجامید.

البته در نوسازی شناورهای سنتی، اهداف مدنظر محقق نشد. از آن جا که در این بخش، ترکیب ناوگان موجود باید تغییر کند و گروه های مختلف شناورهای سنتی برای حمل کالا و مسافر در دریا فعالیت دارند، باید علاوه بر افزایش ظرفیت تولید شناورسازان داخلی، شرایط مطلوب نیز برای بازسازی و نوسازی شناورهای فرسوده، به وجود آید. از این رو، ارائه ی تسهیلات ارزان قیمت از سوی دولت، باید مدنظر قرار گیرد. به عنوان نمونه، یک شناور قدیمی حدود ۳۰ میلیون تومان ارزش فروش دارد در حالی که خرید یک شناور نو، به حدود ۳۰۰ میلیون تومان اعتبار نیاز دارد؛ باید در نظر داشت که ساخت شناورهای پیشرفته با توان داخلی امکان پذیر است و تاکنون نیز، بخشی از برنامه ی نوسازی شناورهای سنتی از این طریق محقق شده است. البته، به طور متوسط می بایست ۳۰ فروند شناور فرسوده در سال نوسازی می شد که، در سال ۸۹، تنها ۱۰ فروند از این تعداد نوسازی شده است. اگرچه در مجموع، حدود ۳۰ درصد از اهداف نوسازی شناورهای فرسوده در برنامه ی چهارم محقق شده است، اما باید بستری مهیا شود تا در برنامه ی پنجم، زمینه ی افزایش ارائه ی تسهیلات دولتی با نرخ سود مناسب و متناسب با وضعیت معیشتی مالکین شناورهای فرسوده، به وجود آید.

همچنین، تداوم حمایت منطقی دولت از شناورسازان داخلی می تواند ارتقای سهم کشورمان در صنعت کشتی سازی بین المللی

را به همراه داشته باشد. البته باید در نظر داشت، زمانی که یک کشتی ساز خارجی برای انعقاد قرارداد ساخت در کشوری حضور می یابد، بانک های آن کشور، منابع و نقدینگی مورد نیاز را تأمین می کنند؛ اما زمانی که یک شرکت بخواهد در ایران شناور و تجهیزات دریایی بسازد، باید همه ی منابع مالی، توسط سیستم بانکی کشورمان تأمین شود که در ساختار کنونی بخش بانکی، مشکلات عدیده ای در گشایش LC (اعتبارات اسنادی) و ارائه ی تسهیلات به بخش صنعت، از جمله کشتی سازان و مالکین شناورهای فرسوده وجود دارد. مضاف بر آن، دریافت سود غیرمنطقی را نیز باید در نظر داشت. همچنین، سیستم بانکی می تواند با اتخاذ تدابیری، نقدینگی مورد نیاز در این بخش را تأمین کند. باید پذیرفت، صنایع دریایی و صنایع فراساحلی، از سودآورترین بخش ها در جهان به شمار می روند که سیستم بانکی کشورمان تاکنون، کمتر به آن ها توجه داشته است.

توسعه و ارتقای ترانزیت نیز، یکی از مواردی است که باید سرلوحه ی برنامه های پیش رو قرار گیرد. در حال حاضر، بنادر کشور از ظرفیت ۲۰ میلیون تنی برخوردارند که باید تا پایان برنامه ی پنجم، این رقم به حدود ۵۰ میلیون تن افزایش یابد. با توجه به این که در شرایط کنونی، حداکثر از ۱۰ میلیون تن ظرفیت ترانزیتی بنادر استفاده می شود، باید تدابیری برای توسعه ی تجارت داخلی - بین المللی، ایجاد ظرفیت های جدید در بازارهای تجاری با توجه به موقعیت استراتژیک کشورمان در سطح منطقه و جهان و استفاده حداکثری از توانمندی های کریدور شمال - جنوب، اتخاذ شود و مدنظر قرار گیرد. با توجه به این که سال جاری، از سوی مقام معظم رهبری، با عنوان جهاد اقتصادی نامگذاری شده است، باید گفت که جهاد، با کوشش و سعی عادی متفاوت است. به این معنی که مفهوم واقعی جهاد را می توان در شاخص هایی نظیر: تلاش خستگی ناپذیر، اراده ی مصمم و انگیزه ی خالصانه مشاهده کرد.

بر این اساس، در شرایط کنونی، با توجه به یک نوع عقب ماندگی تاریخی در عرصه ی دریایی، به طور یقین باید با استفاده از پارامترهای توسعه ی دریامحور، جبران عقب ماندگی یادشده، به عنوان یک برنامه ی راهبردی مدنظر قرار گیرد. باید پذیرفت، حرکت جهانی در راستای بهره برداری بیشتر از ظرفیت های اقتصادی در بخش های مختلف، از جمله؛ حوزه ی دریایی، روندی پرشتاب را طی می کند. نباید این گونه

در شرایط کنونی، با توجه به یک نوع عقب‌ماندگی تاریخی در عرصه‌ی دریایی، به طور یقین باید با استفاده از پارامترهای توسعه‌ی دریامحور، جبران عقب‌ماندگی یادشده، به‌عنوان یک برنامه‌ی راهبردی مدنظر قرار گیرد.

بندری و دریانوردی، استفاده از نظرات نخبگان که همراه با ارائه‌ی راهکارهای عملیاتی باشد، از دیگر اولویت‌هاست. از آنجایی که جبران عقب‌ماندگی دریایی و توسعه‌ی دریامحور، به‌عنوان یک سیاست راهبردی، مدنظر مسئولان قرار دارد، مدیران سازمان بنادر و دریانوردی نیز، حداکثر توان خود را به کار خواهند گرفت تا بتوانند با تقویت نقاط قوت و رفع نقاط ضعف، گام‌های آینده‌ی خود را محکم‌تر بردارند. اگر به شرایط کنونی در فعالیت‌های دریایی رضایت دهیم و متوقف شدیم، شاهد عقب‌ماندگی جبران‌ناپذیر در آینده خواهیم بود. بر این اساس، موارد یادشده، برخی از پارامترهای اولیه در تحقق اهداف توسعه‌ی دریامحور به شمار می‌آید که عملیاتی شدن آن‌ها می‌تواند آینده‌ای روشن را در سرعت بخشیدن به تحقق اهداف سند چشم‌انداز در توسعه‌ی دریایی جمهوری اسلامی ایران به‌وجود آورد. ■

اگرچه در این زمینه، سهم کشورمان حدود نیم‌درصد برآورد می‌شود، اما براساس پارامتر جمعیت کشورمان که حدود ۷۵ میلیون نفر است، در این زمینه باید حداقل از سهم یک درصدی برخوردار باشیم.

بر این اساس، باید تدابیر لازم و عملیاتی توسط همه‌ی ارگان‌های مرتبط با تجارت دریایی، برای افزایش ظرفیت و سهم کشورمان از بازار دریایی منطقه و جهان اتخاذ و لحاظ شود. از آنجا که اجرای اصل توسعه‌ی دریامحور به‌عنوان یک سیاست بنیادین مدنظر مسئولان قرار دارد، سازمان بنادر و دریانوردی، انجام مواردی نظیر: هاب شدن بندر شهید رجایی (تبدیل شدن به بندر کانونی در منطقه‌ی خلیج فارس) را به‌عنوان یک الزام عملیاتی، به‌صورت جدی دنبال می‌کند. برای تحقق این دیدگاه باید تمهیداتی اندیشیده شود که افزایش جذب خطوط کشتیرانی و لاینرها و توزیع کالا به سایر بنادر منطقه از آن جمله است.

در حال حاضر، تعداد قابل توجهی از خطوط لاینری، به بندر جبل علی می‌روند و از آنجا توزیع کالا با کشتی‌های فیدری به بنادر ایران انجام می‌شود، اگر پتانسیل‌های توسعه‌ی فیزیکی و مدیریتی بندر شهید رجایی احیا شوند، می‌توان ارتقای ظرفیت‌های تجاری-دریایی کشورمان، جذب بیش تر خطوط لاینری و ارتقای سهم ترانشیپمنت در منطقه‌ی خلیج فارس را شاهد بود. همچنین، برای افزایش و بهبود فعالیت‌های کنونی و توسعه‌ی امور

تصور کرد که رکود کنونی اقتصاد جهانی، تداوم خواهد یافت؛ دوره و زمان رکود بهترین زمان برای سرمایه‌گذاری است زیرا در دوره‌ی رونق اقتصادی، سایر کشورها به‌مراتب با شتاب بیش‌تری، فرصت‌های اقتصادی را شکار خواهند کرد. البته، این تحرک، به‌دلیل تامین زیرساخت‌های اولیه در این کشورها صورت می‌گیرد و در شرایط کنونی، ما نیز باید، تمام توان خود را برای فراهم ساختن زیرساخت‌ها و افزایش سهم کشور از مبادلات اقتصادی - سیاسی منطقه و جهان فراهم کنیم.

با توجه به موارد گفته شده، برای تسریع در تحقق اهداف یادشده، نهادینه‌سازی ارتباط با نخبگان اقتصادی، در دستور کار قرار گرفت. در این زمینه، تعامل با تشکلهای مردم نهاد که شامل نخبگان، افراد باتجربه و مدیران حرفه‌ای در حوزه‌های دانشگاهی، اقتصادی و صنایع دریایی می‌شود، به‌عنوان یک برنامه‌ی راهبردی، در سازمان بنادر و دریانوردی پیگیری می‌شود، هرچند تا کنون مشارکت‌کنندگان یادشده از بخش‌های دولتی و خصوصی در زمینه‌های تحقیقاتی، عملیاتی و مهندسی دریایی، مشاوره‌هایی را به مسئولان سازمان ارائه کرده‌اند. برگزاری همایش‌های سالانه‌ی ارگان‌های دریایی و صنایع دریایی، نمونه‌ای از این دست تعامل‌ها به شمار می‌آید. در سال گذشته، حدود ۳ میلیون TEU کانتینر در کشور جابه‌جا شد که آمار این جابجایی در سطح جهان، ۶۰۰ میلیون TEU کانتینر بود.



در سفر وزیر راه و شهرسازی به روسیه

سند جامع همکاری‌های

حمل و نقلی ایران و روسیه امضاء شد



در سفر مهندس علی نیکزاد وزیر راه و شهرسازی و معاونان وی به کشور روسیه، گسترش همکاری دو کشور در بخش‌های حمل و نقل هوایی، ریلی، جاده‌ای و دریایی مورد تاکید و توافق گرفت و به دنبال دیدارها و گفت و گوهای صورت گرفته فی مابین وزیر راه و شهرسازی کشورمان با ایگور لویتین، وزیر راه و ترابری روسیه و الکساندر داوودینکو رئیس آژانس فدرال حمل و نقل دریایی روسیه، سند جامع همکاری در حوزه حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران و فدراسیون روسیه به امضا رسید.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی وزارت راه و شهرسازی، مهندس علی نیکزاد وزیر راه و شهرسازی پس از امضای این سند همکاری این گونه اظهارداشت که ایران روند توسعه را براساس برنامه‌ریزی‌های منسجم صورت گرفته به پیش می‌برد و در این مسیر هماهنگی و همکاری‌های خوبی با کشور دوست و همسایه روسیه در بخش حمل و نقل دارد.

وی به بسترهای فراهم شده در زمینه تعمیق روابط ایران و روسیه در بخش حمل و نقل اشاره داشت و افزود: طبیعی است که دو کشور

در این حوزه برخی مسایل حل نشده‌ای داشته باشند و باید گفت رفع آن‌ها در سایه تعاملات خوب موجود میان سازمان‌ها و نهادهای مسوول کار دشواری نیست.

وزیر راه و شهرسازی با بیان این مطلب که جمهوری اسلامی ایران در عرصه حمل و نقل طرح‌های بزرگی در دست اجرا دارد، خاطرنشان کرد: بر اساس برنامه‌های توسعه‌ای در نظر داریم تمام استان‌های کشورمان را به شبکه ریلی متصل کنیم و در این ارتباط می‌توانیم از تجربیات و سرمایه‌گذاری‌های روسیه نیز بهره‌مند شویم.

مهندس نیکزاد به در دست اجرا بودن عملیات ساخت هشت هزار و ۵۰۰ کیلومتر خطوط ریلی جدید در مناطق مختلف ایران با هدف اتصال شبکه ریلی کشورمان به کشورهای همسایه اشاره کرد و یادآور شد: در این زمینه اتصال شبکه ریلی ایران به شبکه‌های ریلی جمهوری آذربایجان و روسیه در راستای تکمیل طرح راه‌گذر شمال-جنوب از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و دستیابی به این هدف به عنوان یکی از اولویت‌های بخش حمل و نقل در دولت دوم دکتر احمدی‌نژاد به شمار می‌رود که خوشبختانه اجرای این مهم در حال حاضر در روال طبیعی خود پیش می‌رود به گونه‌ای که شبکه ریلی در حال تبدیل شدن به یک عنصر کلیدی در حوزه حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران است.

وی تبدیل جاده‌های کشور به آزادراه با مشارکت بخش خصوصی را از دیگر برنامه‌های مهم وزارت راه و شهرسازی در دولت دهم ذکر کرد و افزود: سالانه ۲۱۴ میلیون نفر جابجایی از طریق شبکه حمل و نقل جاده‌ای ایران صورت می‌گیرد و قصد داریم این شبکه را نیز به خطوط جاده‌ای کشورهای همسایه متصل کنیم.

وزیر راه و شهرسازی با ابراز این مطلب که طرح‌هایی به ارزش ۶۰۰ هزار میلیارد ریال در بخش حمل و نقل ایران در دست اجرا است، تاکید کرد: ما از سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در این حوزه استقبال می‌کنیم و آماده واگذاری تأسیسات و امکانات بخش حمل

و نقل به سرمایه‌گذاران در هر چهار حوزه جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی هستیم. مهندس نیکزاد بر ضرورت افزایش تعاملات ایران و روسیه در بخش حمل و نقل دریایی تاکید کرد و در ادامه انتظار خود از طرف روسی را این گونه بیان کرد: در صدور مجوز برای کشتی‌های ایرانی به گونه‌ای عمل کنید که با یک مجوز امکان استفاده چندباره از آبراه‌های این کشور برای ملوانان ایرانی میسر شود. وی همچنین با اشاره به ظرفیت‌های گسترده ایران و روسیه در حوزه ترانزیت کالا ابراز امیدواری کرد: با هماهنگی بیشتر سازمان‌های مسوول در این بخش، مسکو و تهران بتوانند هر چه بیشتر از توسعه ترانزیت در خاک خود استفاده کنند.

همچنین ایگور لویتین وزیر ترابری روسیه با ابراز این مطلب که حمل و نقل میان ایران و روسیه به سرعت در حال توسعه است، افزود: روسیه آماده سرمایه‌گذاری در طرح‌های حمل و نقلی ایران به ویژه، در حوزه راه آهن، گسترش جاده‌ها و همچنین راه‌گذر شمال-جنوب است و امضای این سند در گسترش همکاری‌ها موثر خواهد بود.

الکساندر داویدینکو معاون وزیر ترابری روسیه و رئیس سازمان حمل و نقل دریایی و رودخانه‌ای این کشور نیز در این دیدار با تایید اظهارات وزیر راه ایران در خصوص وجود بسترهای بزرگ همکاری در دو کشور گفت: چنانچه تاکنون نتوانسته ایم از این امکانات به خوبی استفاده کنیم، ناشی از کم‌کاری بوده است.

وی با بیان این مطلب که تاکید روسیه بر لزوم استفاده متوازن از تمامی بخش‌های حمل و نقل است، خاطرنشان کرد: ما در کشورمان ۸۰ هزار کیلومتر راه آهن، ۵۰ هزار کیلومتر جاده فدرال و ۱۰۱ هزار کیلومتر راه آبی داریم که می‌تواند به عنوان بستری برای توسعه همکاری‌های تهران و مسکو در این حوزه مورد استفاده قرار گیرد.

داویدینکو با اشاره به برقرار بودن ارتباط ریلی میان روسیه و اغلب کشورهای اروپایی از طریق دریای بالتیک و دریای سیاه اظهار داشت: هم‌اکنون با ایران نیز به عنوان همسایه جنوبی از طریق بنادر

مستلزم ۸۰ تا ۹۰ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری در صنعت ریلی جمهوری اسلامی ایران است که بخشی از آن از طریق سرمایه گذاران خارجی و همچنین از منابع داخلی تامین و اجرا خواهد شد.

ولادیمیر یاکونین مدیرعامل راه آهن فدراسیون روسیه نیز در این دیدار با اشاره به روابط حسنه دو کشور، به علاقه مندی روسیه برای مشارکت در طرح های راه آهن ایران اشاره کرد و افزود: طرح تبریز - آذرشهر با همکاری روسیه در مرحله پایانی است و با ایران برای اجرای چندین طرح مشترک ریلی در حال مذاکره هستیم.

وی تکمیل راهگذر ریلی شمال - جنوب را حامل دستاوردهای اقتصادی مهم و ارزشمند برای کشورهای منطقه دانست و گفت: به همین منظور روسیه فعالانه پیگیر اجرای آن است.

یاکونین چشم انداز تردد کالا از راهگذر ریلی شمال - جنوب را سالانه ۲۵ میلیون تن کالا دانست و گفت: اطمینان داریم مشارکت خوبی میان روسیه و ایران در اجرای این طرح ایجاد خواهد داشت.

وزیر راه و شهرسازی در سفر دو روزه به روسیه علاوه بر امضای سند همکاری و گفتگو با همکاران روسی خود، در کنفرانس هفته حمل و نقل این کشور شرکت و از نمایشگاه دستاوردهای صنعت حمل و نقل روسیه بازدید کرد. ■

راهگذر شمال - جنوب از مسایل مشترک سه کشور روسیه، ایران و جمهوری آذربایجان است که با ساخت ۳۷۵ کیلومتر خط آهن قزوین - رشت - آستارا و اتصال آن به آستارای جمهوری آذربایجان و سپس به روسیه، این راهگذر به بهره برداری می رسد و با اجرای این طرح مشترک بندرعباس به روسیه و اروپا وصل می شود که فرصت خوبی برای گسترش حمل کالا و مسافر در منطقه است.

وی همچنین طرح برقی کردن راه آهن بافق - تهران و دوخطه کردن آن و همچنین برقی کردن خط آهن صوفیان به رازی را از جمله مباحث مورد مذاکره و توافق شده بین دو طرف عنوان کرد و افزود: طرح برقی کردن خط آهن تبریز - آذرشهر نیز از جمله طرح هایی است که با مشارکت راه آهن روسیه در آستانه بهره برداری قرار دارد.

صاحب محمدي با اشاره به استقبال سرمایه گذاران خارجی در کنگره بین المللی راه آهن روسیه برای مشارکت در طرح های ریلی ایران اظهارداشت: مطابق با سند چشم انداز ۲۰ ساله که ۱۶ سال از آن باقیمانده است ۱۶ هزار کیلومتر خط آهن در کشور باید ساخته و متناسب با آن ناوگان ریلی توسعه داده شود. به همین منظور اجرای این برنامه

امیرآباد و مازاج قلعه مبادلات دریایی داریم. معاون وزیر ترابری و رئیس سازمان حمل و نقل دریایی و رودخانه ای روسیه، توسعه همکاری ها در زمینه حمل و نقل دریایی با ایران را از اولویتهای روسیه دانست و اظهارات خود را این گونه تشریح کرد: هر چند از طریق اتصال شبکه ریلی می توانیم باهم مرتبط شویم، اما باید از مرزهای جمهوری آذربایجان عبور کرد و این امر در هر شرایط نیازمند مجوز این کشور خواهد بود. این در حالی است که برقراری ارتباط حمل و نقلی از طریق بندر ایران و روسیه این مزیت را دارد که بدون نیاز به اخذ مجوز از کشور ثالثی همکاری های خود در حوزه حمل و نقل را به دلخواه توسعه دهیم.

وزیر راه و شهرسازی ایران در ادامه دیدار با رئیس سازمان فدرال حمل و نقل دریایی روسیه؛ با اعلام این مطلب که علی رغم مشکلات و موانع ایجاد شده از سوی دشمنان روزانه ۵۰۰ سورتی پرواز در ایران انجام می شود، گفت: تهران و مسکو ظرفیت های بدون استفاده بزرگی در حوزه حمل و نقل دارند که در صورت یکارگیری می تواند منافع فراوانی برای هر دو همسایه به ارمغان آورد.

وی همچنین به همکاری های دو کشور در حوزه حمل و نقل هوایی اشاره کرد و افزود: در این سند همکاری توافق شد که علاوه بر پروازهای موجود که توسط دو شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و روسیه انجام می شود سایر شرکت ها نیز بتوانند پروازهایی در مسیر تهران و مسکو، تا سقف ۱۴ پرواز در هفته برقرار کنند.

اعلام آمادگی روسیه برای سرمایه گذاری در پروژه های ریلی

در دیدار عبدالعلی صاحب محمدي مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران و ولادیمیر یاکونین مدیر راه آهن روسیه در حاشیه کنگره بین المللی راه آهن در مسکو که بیش از ۳ هزار نفر از مدیران و کارشناسان ارشد راه آهن و صنایع وابسته به آن از روسیه و ۱۵ کشور منطقه و جهان به مدت دو روز درباره اهمیت توسعه راه آهن به عنوان بهترین نوع حمل و نقل عمومی و مزیت های مختلف آن بحث و تبادل نظر کردند، بر اعلام آمادگی روسیه برای سرمایه گذاری در پروژه های ریلی تاکید شد و بر تسریع اتصال راه آهن ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه، همچنین مشارکت روسیه در برقی کردن خط آهن بافق - تهران و دوخطه کردن آن و برقی کردن خط آهن صوفیان به رازی در آذربایجان شرقی تاکید کردند.

اتصال ریلی بندرعباس به اروپا

مدیرعامل راه آهن مباحث مطروحه در این دیدار را این گونه بیان کرد: کوتاه کردن مسیر



بندرعباس، بوشهر، کیش، آبادان و خرمشهر برگزار شده است.

انتظار معجزه نداریم

رئیس هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران با بیان اینکه این انجمن بدهکار مجموعه و نهادهی نیست، گفت: ما علاقه ای به موازی کاری نداریم و به دنبال انجام وظایف دیگر مجموعه‌ها هم نیستیم.

«محمد سعید سیف» که در مراسم افتتاح سیزدهمین همایش صنایع دریایی سخن می‌راند، در خصوص این همایش گفت: حرکتی که با عنوان همایش صنایع دریایی هر سال شاهد برگزاری آن هستیم از سال ۸۷ و با هماهنگی سازمان برنامه و بودجه و دفتر بررسی‌های ریاست جمهوری وقت شروع شد و از آن زمان تاکنون هر سال با مشارکت همه جانبه صنعتگران و فعالان دریایی در حال برگزاری است که امیدواریم کماکان بتوانیم از این مشارکت‌ها بهره ببریم. دبیر سیزدهمین همایش صنایع دریایی که به نمایندگی از هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران و دست‌اندرکاران این همایش سخن می‌گفت، افزود: بیش از ۴۰ مجموعه در برگزاری این همایش با انجمن مهندسی دریایی همکاری کرده‌اند.

سیف در خصوص مقالات ارسال شده به این همایش نیز گفت: ۵۰۰ مقاله به دبیرخانه سیزدهمین همایش صنایع دریایی ارسال شد که پس از داوری ۳۰۰ مقاله برای چاپ و ۳۰ مقاله نیز برای ارائه شفاهی در همایش انتخاب شد. وی افزود: همچنین با توجه به اهمیت مسائل صنعتی و مشکلات کشتی‌سازان که دغدغه ماست در کنار کارگاه‌های آموزشی پیش‌بینی شده؛ دو میز گرد تخصصی بررسی موانع و مشکلات ساخت در داخل و همچنین قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی به منظور بررسی همه جانبه مشکلات این دو بخش برگزار خواهد شد.

دبیر سیزدهمین همایش صنایع دریایی در خصوص پنجمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی و دریانوردی نیز اظهار داشت: در این نمایشگاه بیش از ۱۱۰ شرکت حضور دارند. سیف با اشاره به روند رو به رشد فعالیت شرکتها و صنایع دریایی در کشور افزود: خوشحالی که در آغاز دهه ۹۰ محدود به چند شرکت دولتی نیستیم و صدها شرکت در بخش طراحی و ساخت کشتی و سازه‌های دریایی فعالیت دارند که امیدواریم این روند رو به رشد، ادامه داشته باشد.

وی به قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی اشاره کرد و گفت: با توجه به ظرفیت‌های خوبی که در این قانون پیش‌بینی شده است امیدواریم این همایش و دیگر همایش‌های

سیزدهمین همایش صنایع دریایی با تاکید بر همکاری جدی‌تر بین بخش‌های مختلف دریایی برگزار شد

لزوم تغییر رویکردها از مدیریت پروژه‌ای و سازمانی به یک دیدگاه ملی

در حاشیه این همایش، دو فروند شناور یدک کش آتشخوار و مسافربر از محل اعتبارات سازمان بنادر و دریانوردی به بهره‌برداری رسید.

◆ تهیه و تنظیم: ابراهیم زارع

مشکلات این دو بخش برگزار شد. بنا بر گزارش خبرنگار اعزامی بندر و دریا، این همایش با محور صنایع کشتی‌سازی، اقتصاد و دریا، مواد و تجهیزات، صنایع فراساحل و تکنولوژی آبهای عمیق، حمل و نقل دریایی، فیزیک دریا و اقیانوس‌شناسی، مدیریت برنامه‌ریزی، صنایع دریایی و امور دفاعی، امنیت و ایمنی در دریا، حفاظت از محیط زیست دریایی، قوانین، استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی، امور سیاحتی و گردشگری دریایی و پیشگیری از سوانح دریایی برگزار شد. همزمان با این همایش، «پنجمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی و دریانوردی» نیز با حضور نمایندگان از پانزده کشور افتتاح شد. گفتنی است تاکنون دوازده دوره همایش صنایع دریایی در شهرهایی همچون تهران،

سیزدهمین همایش صنایع دریایی و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی و دریانوردی با حضور وزرای دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و صنعت، معدن و تجارت در مرکز همایش‌های بین‌المللی کیش آغاز به کار کرد. در این همایش که فرمانده نیروی انتظامی، رئیس مرکز فن‌آوری و اطلاعات نهاد ریاست جمهوری، رئیس کمیسیون صنایع و ریس فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی، مدیران سازمان بنادر و دریانوردی، معاون اقتصادی سازمان منطقه آزاد کیش و فعالان مرتبط با صنایع دریایی حضور داشتند، علاوه بر ارائه ۳۰ مقاله برگزیده، دو میز گرد تخصصی با عناوین «بررسی موانع و مشکلات ساخت در داخل» و همچنین «قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی» به منظور بررسی همه جانبه



مشابه، امکان استفاده از این ظرفیتها را ایجاد کند.

رئیس هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی انتظار از صنعتگران دریایی بدون فراهم کردن شرایط مورد نیاز فعالیت در این بخش را غیر منطقی عنوان کرد و گفت: امیدواریم با حمایت دولتمردان بتوانیم مشکلات این بخش را برطرف کنیم.

وی با بیان اینکه انجمن مهندسی دریایی به عنوان یک ابزار تکمیلی، خود را در کنار دستگاههای قانون گذار می بیند، گفت: ما علاقه ای به موازی کاری نداریم و قصد نداریم وظیفه نهادهای دیگر را انجام دهیم، ما در تلاش هستیم نقش هماهنگی را بین اعضا ایفا و مشکلات را شناسایی و به بخشهای ذیربط و قانون گذاران ارائه کنیم.

سیف با بیان اینکه انجمن مهندسی دریایی طلبکار مجموعه ای نیست، گفت: انتظار معجزه هم نداریم چرا که معتقدیم ما هم باید همانند سایر کشورها مسیر توسعه را طی کنیم.

بانک اطلاعات جامع صنایع دریایی نیاز اساسی کشور

وزیر دفاع گفت: در راستای تقویت صنایع دریایی در کشور نیاز به بانک اطلاعات جامع صنایع دریایی احساس می شود.

به گزارش خبرنگار ما از کیش، احمد وحیدی در آیین آغاز به کار سیزدهمین همایش صنایع دریایی و پنجمین نمایشگاه بین المللی صنایع دریایی و دریانوردی، اظهار داشت: برگزاری ۱۳ ساله این همایش قابل تقدیر است چرا که در پی این امر مباحث مرتبط با صنایع دریایی طی سالهای اخیر پرفرورج جلوه کرده است.

وی در ادامه با اشاره به اهمیت دریا در امور کشورها گفت: دریا در جنگهای جهانی اول، دوم و حتی جنگ سرد نیز نقشی عیان و پراهمیت داشته است، به نحوی که بسیاری از کشورهای قدرتمند، قدرت خود را متکی به دریای می دانند.

به گفته وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، قدرت دریایی اصولا به صورت قدرت کانونی مشاهده شده است. وی در ادامه افزود: جمهوری اسلامی ایران نیز موقعیتی استراتژیک و خاص دارد، چرا که کشور ما به آبهای استراتژیک دسترسی دارد.

وحیدی یادآور شد: برای فعال سازی هر چه بیشتر ظرفیتهای دریا در اقتدار و توسعه کشور نیازمند فرهنگ سازی هستیم.

وی ادامه داد: باید در مقوله فرهنگ سازی با هدف توسعه قدرت دریایی کار بیشتری انجام دهیم.

وزیر دفاع دولت دهم با بیان اینکه در دورههای گذشته ایران از دریانوردی منع شده بود، افزود: اما در زمان کنونی در حوزه صنایع

دریایی و دریانوردی اتفاقات خوبی در حال رخ دادن است به نحوی که امروز در ساخت ناوچهها و ناوها به خودباوری رسیده ایم و در ساخت زیردریاییها هم پیشرفت خوبی داشته ایم.

وحیدی گفت: در مخابرات دریایی و صنایع زیرسطحی پیشرفت های خوبی حاصل شده است.

وی ادامه داد: حتی در سالهای اخیر توانستیم دریابانی نیروی انتظامی را نیز به سطح مناسبی از توان و اقتدار برسانیم به نحوی که این نیرو در حال حاضر شناورهای ارزشمندی را در اختیار دارد.

وی با بیان اینکه دستاوردهای کشور در حوزه صنعت دریایی کم نیست، ابراز داشت: ثبت نکردن دستاوردها در این حوزه در بانکی متمرکز، سبب شده که نتوان بهره وری لازم را در این بخش حاصل کرد.

وی ادامه داد: همچنین باید به توسعه سواحل و جزایر نیز توجه کرد؛ چرا که اگر خواهان ارتقای صنایع دریایی کشور هستیم تنها با توسعه متوازن این حوزهها می توان از صنعتی پویا برخوردار بود.

صنعت دریایی نیازمند نگاه سیستمی و حذف گلوگاهها

وزیر صنعت، معدن و تجارت به عنوان سخنران بعدی این مراسم، با بیان اینکه حوزه صنعت دریایی پتانسیل فراوان کاری دارد و نیازمند نگاه سیستمی است، از در دستور کار قرار گرفتن پروژه ساخت ۱۲ دکل حفاری و ۲ دستگاه دکل خشکی توسط کنسرسیومی به مدیریت ایدرو خبر داد که در آن پنج مجموعه فعال شده اند.

دکتر مهدی غضنفری در سیزدهمین همایش صنایع دریایی با تقدیر از حضور وزیر دفاع و امور پشتیبانی، رئیس کمیسیون صنایع و رئیس فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی، مسئولان و معاونان منطقه آزاد کیش، مسئولان دریایی، نیروی انتظامی و نظامی، دانشگاهیان، محققین و فعالان اقتصادی و بخش خصوصی فعال در حوزه صنایع دریایی ابراز امیدواری کرد تا این همایش در اعتلای صنعت دریانوردی نقش مهمی را ایفا کند.

وی همچنین با بیان اینکه حوزه صنعت دریایی پتانسیل فراوان کاری دارد و نیازمند نگاه سیستمی و حذف گلوگاهها است، افزود: توجه به دریا به عنوان اقتدار جمهوری اسلامی ایران از اهمیت بالایی برخوردار است.

دکتر غضنفری در ادامه عنوان کرد: فرصت های بی شماری در بخش دریا وجود دارد، از جمله این فرصتها حضور در صنعت بانکرینگ و ساخت دکل های حفاری است.

وزیر صنعت، معدن و تجارت در ادامه نیاز روزافزون تقاضا برای انرژی، سهم بالای ارزش افزوده در صنعت بیمه دریایی و رشد نیازهای بازار داخلی به انواع شناورها را از جمله فرصتها و تهدیدهای حوزه صنایع دریایی برشمرد.

دکتر غضنفری با اشاره به اهمیت بازار بزرگ حوزه صنایع دریایی گفت: جمهوری اسلامی ایران با داشتن سه هزار کیلومتر نوار ساحلی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، ۵۰۰ هزار کیلومتر منابع آبی داخل سرزمین و ۱۸۸۰ کیلومتر مرز آبی جنوبی فرصت های زیادی برای توسعه صنایع دریایی دارد.

وی ادامه داد: برای استفاده از این فرصت استثنایی نیازمند نگاه سیستمی هستیم و در





وزیر دفاع:

بر این عقیده ام که راه اندازی بانک اطلاعاتی جامع صنایع دریایی می تواند به نحوی سبب دیده شدن دستاوردهای بزرگ در آینده و به کارگیری آنها شود.

وزیر صنعت، معدن و تجارت:

بر اساس گزارش های ارائه شده، شناورهای فعال در صنایع فراساحل ۲۰ درصد سفارش های دنیا را در بر می گیرند که می توان از آن به عنوان صنعتی پررونق نام برد.



بندر و دریا / شماره ۱۸۴

این نگاه باید همه اجزای آن را رشد و توسعه دهیم.

دکتر غضنفری از صنایع دریایی، بهره برداری دریایی و خدمات دریایی به عنوان سه عامل مهم قدرت دریایی در جهان نام برد.

سهم ایران از درآمدهای جهانی

وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره درآمدهای جهانی صنایع دریایی نیز توضیح داد: این درآمدها در حوزه صنایع دریایی ۵۴۱ میلیارد یورو، حوزه خدمات دریایی هزار و ۱۰۸ میلیارد یورو، بهره برداری دریایی شامل منابع دریایی (ماهیگیری)، هزار و ۳۰۶ میلیارد یورو و کشتیرانی هزار و ۴۳۷ میلیارد یورو است.

دکتر غضنفری صنایع دریایی را شامل کشتی سازی، بندر سازی، ساخت صنایع فراساحل، تعمیرات ادواری و اسقاط کشتی دانست و گفت: بهره برداری دریایی نیز زیرمجموعه هایی چون کشتیرانی، ناوگان ماهیگیری، ناوگان فراساحل، توریسم و سایر منابع دریایی را در بر می گیرد.

به گفته وزیر صنعت، معدن و تجارت در حوزه خدمات دریایی و کشتیرانی باید سوخت رسانی، مدیریت بنادر، تسهیلات بانکی، بیمه و مؤسسات دریایی را مد نظر قرار داد.

وی در بخش دیگری از سخنان خود تصریح کرد: برای استفاده کامل از حوزه دریا به جز موضوعات امنیتی، در حوزه صنعت و تجارت باید حداقل سه زیرمجموعه را تحت عنوان صنعت دریا (دریانوردی) احصا کنیم که اگر این سه محور اصلی همزمان رشد کنند، کمک کننده یکدیگر خواهند بود.

دکتر غضنفری تصریح کرد: مبلغ هزار میلیارد یورو تجارت در حوزه خدمات دریایی به معنای آن است که با وجود سرمایه گذاری، حجم بازار بیش از آن است.

وزیر صنعت، معدن و تجارت ادامه داد: نگاه سیستمی به مادیکنه می کند که این سه محور باید با یکدیگر رشد کنند و نباید یکی را بر دیگری ترجیح داد زیرا که ضعف در استفاده هر کدام از اینها به معنای عدم استفاده از ظرفیت دریا است.

سهم ۲۵۰ میلیون تنی ایران در جابجایی بار در دریا

غضنفری همچنین گفت: هم اکنون ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا صورت می گیرد و حجم تجارت جهانی ۸۸ میلیارد تن، با رشد سالانه ۶ درصد می باشد که سهم ایران از این میزان ۲۵۰ میلیون تن است.

به گفته وی، ۵۷ هزار فروند انواع کشتی با ۱/۴۳ میلیارد تن ظرفیت در آب های جهان در حال رفت و آمد هستند.

فرمتهای ساخت کشتی

وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اینکه در حال حاضر، ۵۷ هزار فروند انواع کشتی یک میلیارد و ۴۳ میلیون تن بار را جابه جا می کنند، افزود: هم اکنون سفارش ساخت بیش از شش هزار فروند کشتی داده شده که این رقم ۳۰ درصد آنچه بر روی آب است را در بر می گیرد و به این معنا است که بازار بزرگی در کشتی سازی وجود دارد.

غضنفری ادامه داد: بر اساس گزارش های ارائه شده، شناورهای فعال در صنایع فراساحل ۲۰ درصد سفارش های دنیا را در بر می گیرند که می توان از آن به عنوان صنعتی پررونق نام برد، درصد رشد قابل توجه است و با یک بازار توانمند مواجه هستیم که باید برای آن برنامه داشته باشیم تا بتوانیم سهم خود را جذب کنیم.

رتبه نخست ایران در صنایع دریایی منطقه

وزیر صنعت، معدن و تجارت از چین، کره جنوبی و ژاپن به عنوان سه کشور اول کشتی سازی با ۳۸/۴، ۳۲/۸ و ۱۳ درصد سهم تولید در جهان نام برد و گفت: باید به دنبال راه هایی باشیم تا بتوانیم از فرصت های موجود برای مشارکت در ساخت استفاده کنیم.

از نظر غضنفری، با ایجاد شیب مناسب و در نظر گرفتن مشوق های لازم برای مشارکت دیگران می توان در سه حوزه کشتی سازی، کشتیرانی و کشتی داری فعال تر بود.

وی گفت: در حوزه کشتی سازی سرمایه گذاری های خوبی انجام شده اما، بهره برداری ها اندک است.

وزیر صنعت، معدن و تجارت همچنین اظهار داشت: در حوزه اوراق سازی کشتی، بازار نسبتاً خوبی وجود دارد که ایران نیز می تواند با ایجاد یاردهای تعمیر کشتی از این فرصت استفاده کند.

وی این موضوع را نیز گفت که در شرکت ایزوایکو اقدامات خوبی انجام شده اما باید سهم بیشتری را کسب کرد.

توانمندی ناوگان جمهوری اسلامی

وزیر صنعت، معدن و تجارت در ادامه گفت: هم اکنون ناوگان جمهوری اسلامی ایران با ۱۶۵ فروند کشتی که ۱۶۳ فروند از این تعداد اقیانوس پیما است ۱/۱۷ درصد ظرفیت جهانی را به خود اختصاص داده است.

وی از ناوگان جمهوری اسلامی به عنوان بزرگترین ناوگان خاورمیانه و نوزدهمین ناوگان جهانی نام برد و افزود: ۵/۷ میلیون تن ظرفیت ناوگان کشورمان است.

غضنفری در بخش دیگری از سخنان خود گفت که نوک تیز حملات تحریم به سمت کشتیرانی جمهوری اسلامی به معنای آن است که دولت های خارجی به خوبی از جایگاه و توان



کشتیرانی ایران آگاه شده اند و به همین دلیل فشارها را بر این بخش بیشتر کرده اند. وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت که سهم حمل بار توسط کشتی‌های ایرانی ۴۰ درصد است و ناوگان ایرانی نیز ۱/۰۵ درصد ناوگان جهانی را به خود اختصاص داده است. وی همچنین گفت که شرکت ملی نفتکش ایران، ۴۸ فروند کشتی با ظرفیت ۱۱/۸ میلیون تن را در اختیار دارد و چهارمین شرکت حمل و نقلی جهان محسوب می‌شود. وی در ادامه تصریح کرد: کشتی کانتینربر ایران - اراک سال گذشته به آب انداخته شد، کشتی ایران - کاشان امسال به آب انداخته می‌شود و کشتی ایران - شهرکرد نیز در سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد، ضمن آن که بنا بر اظهار مدیرعامل شرکت کشتی‌سازی بحر گسترش از شرکت‌های وابسته به ایزوایکو، اولین کشتی نفتکش ساخت داخل نیز تا پایان سال جاری به آب انداخته می‌شود.

میزگرد بررسی مشکلات و موانع ساخت داخل

رئیس امور فنی شرکت ملی نفتکش ایران پیشرفت عملیات ساخت سه فروند کشتی تانکر سفارشی این شرکت به صدا را بین پنج تا ۱۰ درصد اعلام کرد.

به گزارش خبرنگار ما، "غلامحسین اکتفایی" در میزگرد «بررسی مشکلات و موانع ساخت در داخل» که در حاشیه سیزدهمین همایش صنایع دریایی برگزار شد، گفت: ساخت این سه فروند ۱۰ سال پیش به صدا در نکا سفارش داده شده است اما به رغم گذشت این مدت هنوز نمی‌دانیم این کشتی‌ها چند سال دیگر تحویل خواهند شد.

وی در خصوص دو فروند کشتی فرآورده بر سفارشی شرکت ملی نفتکش ایران به ایزوایکو نیز گفت: پیشرفت این کشتی‌ها که ۱۱ سال پیش ساخت آنها به ایزوایکو سفارش داده شده است به ۵۰ و ۱۰ درصد می‌رسد. "اکتفایی" گفت: نمی‌دانیم چند سال دیگر طول خواهد کشید که این کشتی‌ها تحویل شرکت ملی نفتکش شوند.



رئیس امور فنی شرکت ملی نفتکش ایران در مورد سفارش ساخت کشتی‌های حمل LNG که از سوی حاضرین در این جلسه مورد سؤال قرار گرفته بود، گفت: مطالعه سفارش ساخت این شناورها با هماهنگی وزارت نفت در حال انجام است و این طرح هنوز به مرحله سفارش نرسیده است.

اکتفایی افزود: برای ارائه سفارش شایسته است کشتی‌های قبلی تحویل شود. این در حالی است که ما سفارشات قبلی را به رغم گذشت مدت طولانی از انعقاد قرارداد آنها، هنوز تحویل نگرفته‌ایم.

بانک مرکزی شرایط ارائه فاینانس را فراهم می‌کند

سریع‌ترین راه توسعه صنعت کشتی‌سازی کشور فعال شدن سیستم بانکی با ایجاد بانک تخصصی دریایی به منظور ارائه فاینانس به بهره‌برداران و کشتی‌سازان است.

به گزارش خبرنگار اعزامی ما به کیش، معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان این مطلب در کمیته کشتی‌سازی سیزدهمین همایش صنایع دریایی گفت: تنها و سریع‌ترین راه توسعه صنعت کشتی‌سازی کشور فعال

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی:
سازمان بنادر و دریانوردی با مد نظر قرار دادن نگاه سیستمی به حوزه دریا و با هدف اجرایی شدن سند توسعه دریا محور که از منویات مقام معظم رهبری جهت تقویت اقتصاد دریایی محسوب می‌شود، بر استمرار و تقویت برنامه‌ها در بخش وجوه اداره شده تأکید دارد.

شدن فاینانس سیستم بانکی به منظور تکمیل پروژه‌های ساخت کشتی است.

مهندس قاسم نبی پور ادامه داد: بیش از ۹۰ درصد وام ساخت کشتی در دنیا از طریق بانکها اعطا می‌شود که به محض اتمام مراحل ساخت به منظور بازپرداخت وام‌ها، کشتی‌های ساخته شده در رهن بانک قرار می‌گیرند.

وی گفت: در ایران نیز تأمین فاینانس از مهم‌ترین شروط اصلی در پروژه‌های ساخت کشتی توسط کشتی‌داران است.

معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اظهار داشت: پیشنهاد ما این است که بانک مرکزی با فراهم کردن شرایط ارائه فاینانس به کشتی‌سازان و کشتی‌داران به منظور تکمیل پروژه‌ها، به رشد این صنعت کمک کند.

شرکت ملی نفتکش همکاری کند

مدیرعامل شرکت کشتی‌سازی بحر گسترش، از شرکت‌های وابسته به ایزوایکو، گفت: در تلاش هستیم تا اولین کشتی نفتکش ساخت داخل تا پایان سال جاری به آب انداخته شود. به گزارش خبرنگار ما، مهدی رضانی در میز گرد بررسی مشکلات و موانع ساخت داخل که در حاشیه سیزدهمین همایش صنایع دریایی برگزار شد؛ در واکنش به اظهارات مقامات شرکت ملی نفتکش مبنی بر تأخیر ۱۱ ساله در ساخت کشتی‌های نفتکش در ایزوایکو گفت: تمامی فعالیت‌ها و امور مربوط به این کشتی انجام شده است به طوری که امیدواریم طی ماه آینده شاهد نصب موتور آن باشیم.

رضانی گفت: در نظر داریم تا این کشتی تا پایان سال به آب انداخته شود. مهدی رضانی با بیان اینکه «از تأخیر ایزوایکو در ساخت این شناورها دفاع نمی‌کند»، گفت: این شرکت مشکلاتی داشته و دارد؛ اما با این

وجود، انتظار داریم شرکت ملی نفتکش ایران نیز همانند کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران همکاری بیشتری را با ما داشته باشد.

مدیرعامل کشتی‌سازی بحر گسترش گفت: ظرفیت‌های خوبی که با تحویل کشتی ایران - اراک بوجود آمده، توان مجموعه ایزوایکو را ثابت کرد و امیدواریم با آب اندازی و تحویل اولین کشتی نفتکش، طلسم ساخت این نوع کشتی‌ها در داخل نیز، شکسته شود.

تأکید کشتی‌سازان و کشتیران‌ها بر تأسیس بانک تخصصی دریایی

اعضای کمیته کشتی‌سازی انجمن مهندسی دریایی ایران در جلسه این کمیته در جریان سیزدهمین همایش صنایع دریایی بر تأسیس بانک تخصصی دریایی برای تأمین مالی پروژه‌های ساخت کشتی تأکید کردند.

به گزارش خبرنگار ما، در این جلسه رئیس کمیته کشتی‌سازی بر ضرورت تأسیس بانک تخصصی دریایی تأکید کرد و گفت: با توجه به نگاه تجاری و غیر تولیدی بانک‌های موجود، یا باید بانکی تخصصی برای حمایت از صنایع دریایی شکل گیرد و یا یکی از بانک‌های موجود مانند بانک صنعت و معدن که نگاه صنعتی تری دارد، در این بخش مسؤولیت ویژه پیدا کنند.

در این زمینه، دکتر عباس نوبختی، معاون اجرایی مؤسسه ملی اقیانوس شناسی، با تأیید ضرورت تشکیل بانک تخصصی دریایی، گفت: با توجه به قوانین بانکی، در قالب بانک‌های موجود نمی‌توان کاری کرد و باید بانک جدیدی تأسیس و یا صندوق حمایت از صنایع دریایی به بانک توسعه دریایی تبدیل شود.

قاسم نبی پور، معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی، نیز از بانک مرکزی خواست تا بانک‌های دولتی و خصوصی را وادار به فعالیت در حوزه دریایی و اخذ تخصص‌های لازم در این بخش کند.

وی با اشاره به نیاز کشور به ۸۰ تا ۱۰۰ فروند شناور ساحلی و خدماتی تأکید کرد: در صورت حمایت سیستم بانکی، پروژه‌های مهمی در صنایع دریایی قابل تعریف خواهد بود.

معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی تصریح کرد: صنعت کشتی‌سازی ایران از نظر نیروی فنی و تکنولوژی از چین، کره و ژاپن عقب نیست و مشکل اصلی به فاینانس و تأمین مالی پروژه‌ها بر می‌گردد که قابل مقایسه با آن کشورها نیست.

جمال میاحی، معاون فنی شرکت ملی نفتکش ایران، نیز با بیان اینکه «چینی‌ها پروژه‌های ساخت کشتی را ۱۰۰ درصد فاینانس می‌کنند»، افزود: در این شرایط، متقاضی کشتی نه تنها پولی پرداخت نمی‌کند؛ بلکه اولین قسط را ۶ ماه پس از تحویل کشتی



تجهیزات بندری و دریایی مورد نیاز، خبر داد. عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی که در میزگرد «قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی» و در پاسخ به سوالی مبنی بر عملکرد صندوق وجوه اداره شده و سیاست‌های این صندوق پس از ابلاغ قانون حمایت از صنایع دریایی، سخن می‌گفت: اضافه کرد: سازمان بنادر با مد نظر قرار دادن نگاهی سیستمی به حوزه دریا و با هدف اجرایی شدن سند توسعه دریا محور که از منویات مقام معظم رهبری جهت تقویت اقتصاد دریایی محسوب می‌شود، بر استمرار و تقویت برنامه‌ها در بخش وجوه اداره شده تأکید دارد.

مهندس محمدرضا امامی همچنین با بیان اینکه تصمیم جدی سازمان بنادر در جهت تقویت و پیشبرد برنامه‌ها در بخش وجوه اداره شده، مبتنی بر پتانسیل‌ها و موقعیت‌های مناسب جمهوری اسلامی ایران در حوزه دریایی نوار ساحلی و برخاسته از سه ویژگی ژئواکونومیک، ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی کشور است، خاطرنشان کرد: برنامه‌های صندوق وجوه اداره شده با گرایش به سرمایه‌گذاری بندری، تجهیزات دریایی مورد نیاز و توسعه اسکله‌ها ادامه می‌یابد.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر در بخش دیگری از سخنان خود در تشریح عملکرد این سازمان درخصوص وجوه اداره شده،

قالب طرحی ملی از سوی دولت، اجرایی شود. وی همچنین درباره آخرین وضعیت پروژه‌های ساخت شناور از محل طرح وجوه اداره شده، گفت: طبق آخرین توافقات، ارائه مابقی تسهیلات از سوی بانک منوط به تحویل شناور شده، در حالی که این روند مشکل کشتی‌سازان خصوصی را حل نمی‌کند و عملاً ۲۵ فروند از مجموع ۸۰ سفارش این طرح در بخش شناورهای تجاری و لندینگ کرافت بلا تکلیف مانده است.

رئیس کمیته کشتی‌سازی انجمن مهندسی دریایی ایران همچنین با اشاره به پیگیری‌های این انجمن برای اجرای قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی گفت: این شورا هنوز با موضوع تدوین آیین نامه‌ها و تأمین منابع مالی صندوق درگیر است و با ادامه این روند، پرداخت تسهیلات تا یکسال دیگر هم امکان پذیر نخواهد بود.

به گفته وی، موضوع پرداخت تسهیلات شناورهای خدماتی مورد نیاز صنعت نفت هنوز در حد نامه نگاری است و این موضوع هم، با روند موجود تا یکسال دیگر عملی نخواهد شد.

میزگرد قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی

سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی در وجوه اداره شده استمرار می‌یابد. معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر در بخش جنبی همایش سیزدهم صنایع دریایی با اعلام اینکه سیاست‌ها و برنامه‌های این سازمان در بخش صندوق وجوه اداره شده استمرار می‌یابد، از گرایش برنامه‌های این صندوق بر سرمایه‌گذاری‌های بندری و توسعه

خواهد پرداخت.

مهدی خادمی، از شرکت آلفا لاوان، نیز بر اهمیت تأسیس بیمه تخصصی در کنار بانک دریایی تأکید و پیشنهاد کرد که در کنار مؤسسه رده بندی ایرانیان، بیمه ایرانیان نیز شکل گیرد.

فتح الله محمدی، مدیرعامل سابق ایزوایکو، نیز با انتقاد از نبود عزم لازم برای حمایت از صنعت کشتی‌سازی در داخل گفت: صنعت کشتی‌سازی متهم به تأخیر در پروژه‌هاست؛ اما این تأخیر در پروژه‌های نفتی، کشاورزی و راه‌سازی هم وجود دارد؛ اما دولت از آنها حمایت می‌کند. به همین دلیل، باید پذیرفت که عدم حمایت از صنعت کشتی‌سازی به دلیل نبود عزم ملی در حمایت از این صنعت است.

وی در این زمینه خواستار تشکیل سازمان دریایی متولی صنایع دریایی و اجرای دقیق قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی شد.

طرح ملی برای بومی‌سازی ساخت شناورها

رئیس کمیته کشتی‌سازی انجمن مهندسی دریایی ایران از پیشنهاد این انجمن برای طرح ملی بومی سازی شناورهای مورد نیاز کشور با حمایت ویژه دولت خبر داد.

به گزارش بندر و دریا، مهندس امیر بابایی که در جلسه کمیته کشتی‌سازی سیزدهمین همایش صنایع دریایی سخن می‌گفت؛ توضیح داد: در قالب این طرح، باید ساخت شناورها و سازه‌های دریایی مانند جک آپ حفاری، شناورهای خدماتی و پشتیبانی سکوها نفتی و دیگر شناورهای مورد نیاز کشور به عنوان طرح ملی عنوان شوند و منابع مالی آن، فارغ از بروکرایی موجود و خارج از نیاز فعلی شرکت‌های بهره‌بردار تعریف شود تا امکان و تجربه ساخت این شناورها فراهم شود.

وی در ادامه با اشاره به جزئیات این طرح پیشنهادی گفت: ۸۰ درصد منابع مالی این طرح باید از صندوق توسعه ملی و ۲۰ درصد از منابع بهره‌بردار احتمالی مثلاً شرکت ملی نفت، تأمین شود.

بابایی همچنین خواستار تعهد بهره‌برداران به استفاده از شناورهای مشمول این طرح شد و گفت: این شناورها از ابتدا باید بازار کار تعریف شده‌ای داشته باشند و بدون مناقصه، جایگزین شناورهای فرسوده یا استیجاری موجود شوند.

به گفته وی، متقابلاً سازندگان نیز شناورها را طبق مشخصات فنی مورد نیاز بهره‌برداران خواهند ساخت.

رئیس کمیته کشتی‌سازی انجمن مهندسی دریایی ایران گفت که این کمیته، طرح خود را با چند تن از وزرا مطرح کرده و امیدوار است در

وزیر دفاع:

باید به توسعه سواحل و جزایر نیز توجه کرد؛ چرا که اگر خواهان ارتقای صنایع دریایی کشور هستیم تنها با توسعه متوازن این حوزه‌ها می‌توان از صنعتی پویا برخوردار بود





رئیس هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران:
علاقه‌ای به موازی کاری نداریم و قصد نداریم وظیفه نهادهای دیگر را انجام دهیم، در تلاش هستیم نقش هماهنگی را بین اعضا ایفا و مشکلات را شناسایی و به بخش‌های ذیربط و قانون‌گذاران ارائه کنیم، انتظار معجزه هم نداریم چرا که معتقدیم ما هم باید همانند سایر کشورها مسیر توسعه را طی کنیم.

این بخش، حدود ۷۵ میلیارد تومان یارانه به سرمایه‌گذاران در حوزه دریا پرداخت کرده است.

بنا بر اعلام معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر، از مجموع ۳۷ فروند شناور مسافری، نزدیک به ۲ هزار نفر صندلی به ناوگان حمل و نقل مسافر دریایی اضافه شده و به موازات آن، شناورهای سنتی و فرسوده نیز از ناوگان کشور خارج شدند. مهندس امامی این را هم اضافه کرد که در

عبدالکریم رزازان، مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر، با بیان این مطلب اضافه کرد: شناور یدک‌کش، علاوه بر کارکرد پهلوده‌ی کشتی‌ها و خدمات رسانی ایمن در بنادر، از قابلیت آتش‌نشانی و پرتاب آب تا ۱۱۰ متر نیز برخوردار است.

به گفته رزازان، شناور یدک‌کش آتشخوار با آب‌خور ۳/۸ متر و مجهز به پمپ آتش‌نشانی ۸۰۰ متر مکعب در ساعت، سومین شناور یدک‌کش است که توسط شناور سازان داخلی ساخته شده و با ساخت شناور چهارم از این نوع یدک‌کش، در بنادر امام، خرمشهر، بوشهر و عسلویه مورد استفاده قرار می‌گیرند.

این مقام مسئول در سازمان بنادر درخصوص شناور مسافربر ساخته شده در کارگاه شناورسازی مدکندالوی قشم گفت: این شناور مسافری با ظرفیت ۵۷ صندلی و برای تردد در خط بندرعباس - قشم ساخته شده که به تعاونی اتوبوس‌داران دریایی بندرعباس تحویل می‌شود.

به گفته مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر، شناور مسافری مدرن به منظور نوسازی و توسعه ناوگان مسافری و افزایش سطح ایمنی تردد دریایی مسافران و با هزینه ۹۰۰ میلیون تومان از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر ساخته شده است.

عبدالکریم رزازان با بیان اینکه این شناور، هشتمین کشتی مسافری ساخته شده در بخش خدمات حمل و نقل مسافری است، اضافه کرد: ۶ فروند دیگر از این شناورها تا پایان سال وارد ناوگان کشور می‌شود. این شناور مسافری آلومینیومی با آب‌خور بیش از ۱ متر، قدرت موتور ۶۰۰ اسب بخار (۲ موتور)، سرعت عملیاتی ۲۲ گره دریایی و برد ۲۰۰ مایل دریایی ساخته شده است.

تقدیر و تشکر ویژه وزیر دفاع از اقدامات توسعه‌ای سازمان بنادر سردار وحیدی، وزیر دفاع و پشتیبانی دریایی، در مراسم آغاز به کار و رونمایی از ۲ فروند شناور ساخته شده از محل اعتبارات سازمان بنادر و دریانوردی، حمایت‌های این سازمان را سازنده و قابل تقدیر توصیف کرد. به گزارش بندر و دریا، همزمان با سیزدهمین همایش صنایع دریایی، بهره‌برداری از یک فروند شناور یدک‌کش چند منظوره و یک فروند شناور مسافربری آغاز شد. شناور یدک‌کش چند منظوره ۲۴۰۰ اسب بخار در کارگاه شناورسازی شهید درویشی و از محل اعتبارات سازمان بنادر و دریانوردی ساخته شده که برای ساخت آن بیش از ۵ میلیارد تومان هزینه شده است.



دریای خزر نیز افزایش سهم ۵ درصدی ناوگان به ۱۵ درصد، مورد نظر سازمان بنادر است که در این زمینه نیز در صندوق وجوه اداره شده، برنامه‌های تازه‌ای در دست انجام است.

بهره‌برداری از دو فروند شناور با حضور وزیر دفاع

سردار وحیدی، وزیر دفاع و پشتیبانی، در مراسم آغاز به کار و رونمایی از ۲ فروند شناور ساخته شده از محل اعتبارات سازمان بنادر و دریانوردی، حمایت‌های این سازمان را سازنده و قابل تقدیر توصیف کرد.

به گزارش بندر و دریا، همزمان با سیزدهمین همایش صنایع دریایی، بهره‌برداری از یک فروند شناور یدک‌کش چند منظوره و یک فروند شناور مسافربری آغاز شد.

شناور یدک‌کش چند منظوره ۲۴۰۰ اسب بخار در کارگاه شناورسازی شهید درویشی و از محل اعتبارات سازمان بنادر و دریانوردی ساخته شده که برای ساخت آن بیش از ۵ میلیارد تومان هزینه شده است.

اظهار داشت: این سازمان با امضا و عملیاتی سازی تفاهم‌نامه با چهار بانک عامل جهت ترغیب بخش غیر دولتی اعم از خصوصی و تعاونی، اقدام به تسهیل ورود سرمایه‌گذارها در حوزه دریا و بندر کرده است.

این مقام مسئول در سازمان بنادر در ادامه تشریح کرد: به صورت کلی از ابتدای فعالیت صندوق وجوه اداره شده تا پایان شهریورماه امسال، در بخش شناورهای تجاری و خدماتی، نزدیک به ۴۴۰ میلیارد تومان طرح سرمایه‌گذاری در کمیته وجوه اداره شده مورد بررسی قرار گرفت که رقم تسهیلات اختصاص یافته به سرمایه‌گذاران بر اساس این تفاهم‌نامه‌ها، حدود ۳۲۰ میلیارد تومان است.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر تأکید کرد: در همین مدت، حدود ۱۰۳ فروند شناور تجاری و خدماتی درخواست تسهیلات ۱۸۰ میلیارد تومانی داشتند که با پوشش ۱۰۳ میلیارد تومان، حدود ۵۳ فروند از این شناورهای تجاری و خدماتی وارد ناوگان کشور شده است. به گفته مهندس امامی، سازمان بنادر فقط در

وزیر دفاع:

برای فعال سازی هر چه بیشتر ظرفیت های دریا در اقتدار و توسعه کشور نیازمند فرهنگ سازی هستیم. باید در مقوله فرهنگ سازی با هدف توسعه قدرت دریایی کار بیشتری انجام دهیم



نظامات به نحوی است که یک فرد می تواند مانع اجرای یک پروژه یا طرح ملی شود. وی اظهار امیدواری کرد: انشاءالله در این همایش و همایش های بعدی شاهد برچیده شدن نظامات غلط و بهبود وضعیت فعلی صنعت دریایی کشور باشیم. وی در ادامه از برنامه های کلان نیروی دریایی سپاه در برنامه پنجم توسعه خبر داد و گفت: برنامه های کلانی از سوی نیروی دریایی سپاه پاسداران به لحاظ

به تشریح طرح بزرگ کنارگذر رامسر پرداخت و آن را به لحاظ اجرا و تأثیرات اجتماعی و اقتصادی در منطقه منحصر بفرد دانست.

اختتامیه همایش سیزدهم صنایع دریایی

با حضور علیرضا عامری مدیر عامل سازمان منطقه آزاد کیش، سردار سرتیپ علی فدوی فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران و مرتضی شافعی وزیر اسبق تعاون، مراسم اختتامیه سیزدهمین همایش صنایع دریایی کشور در جزیره زیبای کیش برگزار شد.

مهندس شافعی در ابتدای این مراسم ضمن تقدیر از برگزار کنندگان این مراسم در رد قانون نحوه بهره برداری از صندوق حمایت از صنایع دریایی گفت: این قانون به سه موضوع تأمین منابع ریالی صندوق و نحوه هزینه کرد آن، تأمین منابع ارزی و نهادهای نهادهای ستاد یا شورایی در بالاترین سطح اجرایی کشور با حضور رئیس جمهور و هشت تن از اعضای کابینه اشاره دارد که امیدواریم با اجرای این قانون یکی از مشکلات بزرگ صنایع دریایی حل شود. وی اختصاص یک میلیارد دلار تسهیلات سالانه به این صندوق را پشتوانه ای مهم برای گذشتن از سد مشکلات توسعه ای بخش دریا و دریانوردی خواند.

از توان دریایی مان جهت مقابله با دشمنان دریایی استفاده می کنیم

فرمانده نیروی دریایی سپاه: از قدرت و توان دریایی مان به منظور مقابله با دشمنان ایران اسلامی استفاده می کنیم.

به گزارش خبرنگار ما، سردار علی فدوی در اختتامیه سیزدهمین همایش صنایع دریایی با بیان این مطلب، گفت: هم اکنون توان دریایی ایران به حدی است که امکان مقابله با دشمنان وجود دارد و باید با قدرت به توسعه این توانمندی همت گماریم.

وی ادامه داد: برگزاری همایش صنایع دریایی نوید بخش استفاده از فرصت های موجود و تغییرات در وضع فعلی صنعت دریایی کشور است.

سردار فدوی گفت: با تغییر نظامات غلطی که بعضاً در بخش صنایع کشور خصوصاً صنعت دریایی وجود دارد مشکلات و موانع تولید صنایع دریایی ایران مرتفع خواهد شد.

فرمانده نیروی دریایی سپاه با بیان اینکه تغییر نظامات، تسهیل کننده توسعه صنایع دریایی کشور است، تصریح کرد: متأسفانه

مسافری برای تعاونی قایق داران هرمز که قرارداد ساخت آنها اسفندماه سال گذشته با بانک توسعه تعاون بسته شده، اما هنوز تسهیلاتی دریافت نکرده اند؛ گفت: آمادگی پیگیری موضوع را داریم.

وی تصریح کرد: ما از همه بانک های توسعه تعاون، ملت، صادرات و نیز بانک مسکن که اخیراً وارد این حوزه شده؛ راضی هستیم. پروژه های سرمایه گذاری ما نیز به تدریج در دست انجام است. اگر کسی هم در این میان، با مشکلی مواجه است؛ به من مراجعه کند تا پیگیری کنم.

امامی در پاسخ به این پرسش که «آیا سازمان بنادر و دریانوردی می تواند بر عملکرد بانک ها تأثیر بگذارد؟»، گفت: بر عملکرد بانک که نه؛ اما با توجه به تفاهنامه ای که با بانک ها داریم؛ مدت زمانی را برای مطالعات و مسایل اداری آنها تعیین کرده ایم.

وی این مدت را ۴۵ روز اعلام کرد و درباره دلیل طولانی شدن این روند تا حدود یک سال در برخی موارد، گفت: این مورد تا به حال به من منعکس نشده؛ اگر به ما

حجم پولی و تنوع کاری در برنامه پنجم توسعه گنجانده شده است که امیدواریم با اجرایی شدن آن توسعه صنعت دریایی کشور سرعت گیرد.

فدوی با برشمردن فعالیت های سپاه در ساخت موج شکن های دریایی گفت: هم اکنون بیش از چهل موج شکن در مناطق ساحلی در دست ساخت است و بیش از بیست موج شکن هم مورد بهره برداری قرار گرفته است و در آینده نزدیک شصت موج شکن دیگر نیز ساخته و مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت.

تاخیر دریافت تسهیلات پیگیری می شود

معاون سازمان بنادر و دریانوردی به متقاضیان دریافت تسهیلات ساخت شناور از محل طرح وجوه اداره شده وعده داد که شخصا موارد تاخیر دریافت تسهیلات آنها را پیگیری خواهد کرد.

مهندس محمدرضا امامی در حاشیه مراسم افتتاح دو شناور ساخت داخل در جزیره کیش در گفت و گو با خبرنگار ما، درباره انتقاد متقاضی و سازنده دو فروند شناور

وزیر صنعت، معدن و تجارت:

برای استفاده کامل از حوزه دریا (به جز موضوعات امنیتی)، در حوزه صنعت و تجارت باید حداقل سه زیرمجموعه را تحت عنوان صنعت دریانوردی احصا کنیم که اگر این سه محور اصلی همزمان رشد کنند، کمک کننده یکدیگر خواهند بود.

نگاه سیستمی به ما دیکته می کند که این سه محور باید با یکدیگر رشد کنند و نباید یکی را بر دیگری ترجیح داد زیرا که ضعف در استفاده هر کدام از اینها به معنای عدم استفاده از ظرفیت دریا است



مراجعة و مسایل را منعکس کنند، شخصاً موضوع را پیگیری می کنم.

معاون برنامه ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه اعلام کرد: با اتمام ساخت شناورهای مسافری از محل طرح وجوه اداره شده، حدود ۲۰۰۰ مسافر - صندلی به ظرفیت ناوگان دریایی کشور افزوده خواهد شد. وی افزود: از مجموع ۴۸۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری انجام شده در حوزه ساخت شناور، سازمان بنادر و دریانوردی تاکنون بیش از ۳۲۰ میلیارد تومان تسهیلات را از طریق بانک های عامل در اختیار متقاضیان ساخت شناور در داخل قرار داده است. امامی همچنین با اشاره به افتتاح دو فروند شناور آتشی و مسافری در جریان سیزدهمین همایش صنایع دریایی در جزیره کیش گفت: این شناورها از محل

طرح وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی و توسط سازندگان داخلی ساخته شده اند.

به گفته وی، این شناورها شامل یک فروند کشتی آتش نشان و یک فروند کشتی مسافری ۵۷ نفره است که ساخت کشتی مسافری توسط شرکت تعاونی مدکندآلوی قشم و همراه با انتقال تکنولوژی از خارج به داخل کشور بوده است.

در پایان این مراسم با حضور مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران و جمعی از مقامات حاضر، لوح های تقدیر و جوایزی به نمایندگان اجرایی این همایش، مشاوران علمی و محققین، پایان نامه های برتر دانشگاه های دریایی و مقاله های برتر این همایش اهداء شد.

قطعه نامه سیزدهم بندى همایش سیزدهم: توسعه صنعت دریا در گرو اجرای قانون

در همایش سیزدهم با مدنظر قراردادن سخنرانی وزرای دفاع و صنعت، میزگردها، مقالات علمی ارائه شده، کارگاه ها، نشست کمیته های تخصصی و دستاوردهای ارائه شده در نمایشگاه دریایی، اهم مواردی که مورد تأکید قرار گرفته و لازم است همه مسؤولان و دست اندکاران، شرایط تحقق آنها را فراهم آورند، عبارت اند از:

۱- استمرار برگزاری همایش های صنایع دریایی، حضور جدی متخصصان، مراکز و ارگان های دریایی نشان از شکل گرفتن

پایه های توسعه این صنعت مهم و استراتژیک دارد؛ بدین وسیله بر برگزاری منظم همایش های سالانه صنایع دریایی تأکید می گردد.

۲- با توجه به گذشت بیش از سه سال از تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، تسریع در روند شکل گیری شورای عالی صنایع دریایی، دبیرخانه ای قوی و صندوق توسعه صنایع دریایی، می تواند تأثیرات بسیار مثبتی در ایجاد انسجام و یکپارچگی در اهداف و برنامه های مراکز و ارگان های دریایی کشور داشته باشد. براین اساس، از دولت محترم، وزارت صنعت، معدن و تجارت و سایر مراکز و دستگاه های مرتبط خواهانیم که مجدانه به این موضوع مهم توجه نموده و بر حضور پررنگ و همه جانبه همه بخش های درگیر در مسأله تأکید می گردد.

۳- تشدید تحریم کشور از جمله ایجاد محدودیت های شدید شرکت های کشتیرانی ایرانی، شرایط سخت تأمین تجهیزات و ماشین آلات، خروج مؤسسات رده بندی خارجی از کشور و ...، شرایط جدیدی از فشار بر بخش دریایی کشور را بوجود آورده است که بازدهی و موفقیت بخش دریایی را تحت تأثیر قرار خواهد داد. به نظر می رسد در این شرایط باید همگرایی جدی تری بین بخش های مختلف دریایی بوجود آید تا ضمن کاهش عواقب این فشار، این تهدید تبدیل به فرصت گردد.



بازدیدها و آموزش‌های تخصصی و حمایت مراکز صنعتی دریایی مورد درخواست جامعه دانشجویی دریایی کشور می‌باشد.

۱۲- با توجه به تهدیدات ایجادشده در زمینه امنیت حمل‌ونقل دریایی در منطقه اقیانوس هند، با تشکر از حضور نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در منطقه، برای برنامه‌ریزی حضور مقتدرانه در جهان و لزوم همکاری‌های مؤثر با کشورهای همسو و مسلمان در منطقه برای ریشه‌کن کردن پدیده شوم دزدان دریایی، این امر نیاز به همکاری بیشتر وزارت خارجه و سازمان‌های مربوطه دارد.

۱۳- با توجه به پیشرفت کشور در زمینه‌های مختلف، بازنگری و اصلاح قوانین کشور یک ضرورت می‌باشد. همکاری با قوه قضائیه و تهیه قوانین مورد نیاز جهت مقابله با دزدی دریایی و ارتقاء سطح قضایی کشور با آموزش‌های حقوق بین‌الملل دریایی مورد تأکید قرار گرفته که این موضوع منجر به ارجاع مسایل حقوقی دریایی به دادگاه‌های تخصصی داخل کشور می‌گردد.

شایان ذکر است، سیزدهمین همایش صنایع دریایی همزمان با پنجمین نمایشگاه صنایع دریایی و دریانوردی در محل سالن خلیج فارس مرکز همایش‌های بین‌المللی جزیره کیش با حضور بیش از ۷۰۰ نفر از مدیران، مهندسين، کارشناسان و محققین حوزه‌های صنایع دریایی برگزار شد. ■

استراتژی جدید در سطوح کارفرما، پیمانکار پروژه‌ها برای فازهای مختلف پارس جنوبی به منظور مقابله با مشکلات و چالش‌های حاضر و رفع آن‌ها، جهت تسریع در اتمام پروژه‌ها دارد.

۹- بر لزوم تغییر دیدگاه‌ها از مدیریت پروژه‌ای و سازمانی به یک دیدگاه ملی به منظور استفاده از ظرفیت‌های کامل موجود در کشور جهت افزایش توان ملی در صنایع دریایی به ویژه صنعت فراساحل، تأکید می‌گردد.

۱۰- پیشرفت پروژه تأسیسات صادرات گاز LNG در پارس جنوبی، نوید دهنده ساخت کشتی‌های LNG بر در داخل کشور است. با توجه به قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و الزام فروش ۳۰ درصد گاز LNG به صورت CIF، لازم است از هم‌اکنون سفارش ساخت این کشتی‌ها به کشتی‌سازی‌های داخل انجام شود. لذا از وزارت نفت درخواست می‌شود از هم‌اکنون که زمان باقی است، این سفارش‌ها با تأمین مالی از محل صندوق توسعه ملی که در قانون، سالیانه به میزان یک میلیارد دلار پیش‌بینی شده است، اختصاص یابد.

۱۱- گسترش شبکه ارتباطی دانشجویان رشته‌های مهندسی دریا با صنایع و دستگاه‌های اجرایی از طریق کمیته دانشجویی و تلاش جهت ایجاد مراجع اطلاع‌رسانی علمی و هدفمند شدن عناوین و محتوای پایان‌نامه‌های دانشجویی از طریق

۴- با توجه به اهمیت کمیته‌های تخصصی انجمن مهندسی دریایی ایران در پیگیری مطالبات صنفی، ضمن اعلام تشکیل کمیته شناورهای تندرو به عنوان هفتمین کمیته تخصصی انجمن مهندسی دریایی ایران، برگزاری جلسات منظم ماهیانه این کمیته‌ها نیز مورد تأکید قرار می‌گیرد.

۵- اهداف طرح رتبه‌بندی شرکت‌های دریایی، اجرا شدن بندهای قطعنامه‌های قبلی و اقدامات صورت گرفته در این زمینه توسط انجمن مهندسی دریایی ایران در سال‌های اخیر می‌طلبد که این طرح با حمایت، پشتیبانی کامل و تأیید مراجع ذیربط دولتی و به کارگیری نتایج آن در شرکت‌های کارفرمایی اجرایی گردد.

۶- نظر به فعالیت‌های گسترده کشور در زمینه شناورهای تندرو، توسعه دانش و فناوری شناورهای تندرو مورد تأکید قرار می‌گیرد. این توسعه باید به کمک کلیه دست‌اندرکاران این حوزه از جمله دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی، صنایع و کاربران صورت پذیرد.

۷- در راستای استمرار و توسعه آموزش و تربیت نیروی انسانی در بخش دریانوردی در رشته‌های تخصصی عرشه و موتور در سطح کشور، بر لزوم حل مسأله بورسیه‌محور بودن جذب دانشجویان این رشته‌ها در دانشگاه‌های کشور تأکید می‌گردد.

۸- ارتقای سطح علمی و تخصصی در زمینه‌های مربوطه دریایی، نیاز به تبیین



معاون وزیر راه و شهرسازی در دومین نشست کمیته راهبردی با سازمان شیلات عنوان کرد

آمادگی سازمان بنادر برای نصب تجهیزات ایمنی بر روی شناورهای صیادی

دومین نشست کمیته راهبردی دو سازمان بنادر و دریانوردی و شیلات ایران با هدف بررسی روند اجرایی تفاهم نامه فی مابین و بررسی اقدامات انجام شده در سالن گردهمایی سازمان شیلات برگزار شد.

ایزدیان با اعلام اجرای طرح موفق "همیار ناجی" با همکاری سازمان شیلات ایران، از اجرای این طرح به صورت پایلوت در استان خوزستان و انجام آن به عنوان طرح ملی با سازو کار تعریف شده در همه استانها خبر داد.

این مقام مسئول در سازمان بنادر با بیان این که در حادثه شناور کوشا، دو فروند موتور لنج صیادی حدود ۶۰ نفر از سرنشینان این

آمده در سه بخش ارتباطات دریایی، ایمنی و امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی را حایز اهمیت دانست. به گفته این عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، با تهیه پیش نویس برای کمیته های استانی توسط دبیرخانه، کلیه موضوعات مطرح شده در سطح ستاد، به صورت هدایت شده از سوی کمیته های استانی دنبال می شود.

سعید ایزدیان، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در این نشست که مدیران عامل دو سازمان نیز حضور داشتند، با بیان این که پنج کارگروه "ایمنی دریانوردی"، "حفاظت از محیط زیست دریایی"، "آموزش و صدور گواهی نامه های دریانوردی"، "ساماندهی تردد شناورهای صیادی" و "ارتباطات دریایی" در این کمیته فعالیت دارند، دستاوردها و هماهنگی های به دست





شناور را نجات دادند، طرح همیار ناجی و نصب تجهیزات برای شناورهای صیادی جهت افزایش قابلیت این نوع شناورها را حایز اهمیت دانست.

۵۰۰ نفر ساعت آموزش رایگان به صیادان

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اهمیت آموزش به صیادان، از برپایی ۵۰۰ نفر ساعت آموزش رایگان به صیادان توسط سازمان بنادر و دریانوردی در دو استان بوشهر و سیستان و بلوچستان به عنوان مراکز ثقل شناورهای صیادی خبر داد. به گفته ایزدیان "بازرسی متمرکز شناورهای صیادی" و "تعیین شناورهای دیده بان هواشناسی" از دیگر اقدامات کمیته راهبردی طی یک سال گذشته از شروع به کار این کمیته قلمداد می شود.

ایزدیان همچنین "ساماندهی شناورهای بدون ثبت" را از اولویتهای این کمیته برشمرد و "پوشش رادیویی سواحل شمالی و جنوبی کشور" را نیز از موضوعات در دست انجام عنوان کرد.

حمایت از روند جایگزینی شناورهای فرسوده صیادی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در دومین نشست کمیته راهبردی تفاهم نامه با سازمان شیلات ایران، با بیان اینکه بخش قابل توجهی از شناورها و بنادر کشور در حوزه صیادی فعالیت می کنند، فراهم آوری امکانات ایمنی و امنیت دریانوردی برای فعالان در بخش صیادی را لازم دانست و از اعلام آمادگی این سازمان جهت نصب تجهیزات مورد نیاز شناورهای صیادی و حمایت از روند جایگزینی شناورهای فرسوده خبر داد.

مهندس سید عطاء اله صدر در این نشست، همچنین با تأکید بر اینکه توسعه اقتصادی به برنامه ریزی دقیق نیاز دارد، گفت: فعالیت ایمن اقتصادی در بخش صید و صیادی، علاوه بر فراهم بودن قابلیت های لازم برای شناورهای صیادی، مستلزم آموزش صیادان در زمینه های مختلف است.

به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی با حمایت از روند جایگزینی شناورهای فرسوده، آمادگی دارد از طریق ارائه تسهیلات مالی در بخش وجوه اداره شده این سازمان، تجهیزات ایمنی مورد نیاز شناورهای صیادی را بر روی این شناورها نصب کند.

مهندس صدر در بخش دیگری از سخنان خود، با تأکید بر اینکه ساماندهی تردد شناورهای صیادی باید به عنوان یکی از مباحث جدی در کمیته راهبردی بین دو سازمان مورد بررسی قرار گیرد، ارائه اطلاعات ثبت شده شناورهای

صیادی به سازمان بنادر را جهت دستیابی به امنیت پایدار لازم و ضروری دانست.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین خواهان همکاری و تعامل بیشتر شیلات در تحقق اهداف این سازمان در زمینه احداث بنادر کوچک چند منظوره و توسعه سواحل شد و در ادامه خاطرنشان کرد: پروژه ایجاد بنادر کوچک چند منظوره هم اکنون بر اساس روال مهندسی و مطابق با مختصات فنی و تخصصی در حال انجام است.

دریا، سرمایه ملی است

در این نشست همچنین معاون وزیر جهاد کشاورزی و رئیس سازمان شیلات ایران گفت: ما کارهای مان را با اعتقادات مان تفسیر می کنیم و در راه خدمت گذاری و انجام وظایف مان باید نگاه مردمی داشته باشیم که، به لطف خداوند تاکنون چنین بوده است.

مهندس غلامرضا رازقی در ادامه افزود: دریا برای ما مظهر اقتدار سیاسی، اجتماعی و اقتصادی است و یک سرمایه ملی محسوب می شود. به منظور حضور مقتدرانه در عرصه های بین المللی، هر گونه کار و تلاش در این راستا اثر بخش بوده، مزیت ها را بالا برده و اقتدار همه ارگان های دریایی را در معرض دید جهانیان می دهد.

ضرورت ارائه اطلاعات شناورهای صیادی برای دستیابی به امنیت پایدار

مدیر کل تامین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این خصوص، فراهم آوری امکانات

مهندس سید عطاء اله صدر:

فعالیت ایمن اقتصادی در بخش صید و صیادی، علاوه بر فراهم بودن قابلیت های لازم برای شناورهای صیادی، مستلزم آموزش صیادان در زمینه های مختلف است.

مهندس غلامرضا رازقی:

دریا برای ما مظهر اقتدار سیاسی، اجتماعی و اقتصادی است و یک سرمایه ملی محسوب می شود، به منظور حضور مقتدرانه در عرصه های بین المللی، هر گونه کار و تلاش در این راستا اثر بخش بوده، مزیت ها را بالا برده و اقتدار همه ارگان های دریایی را در معرض دید جهانیان قرار می دهد.

ایمنی و امنیت دریانوردی برای فعالان در بخش صیادی را لازم دانست و با اشاره به آمادگی سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به جایگزینی شناورهای فرسوده، گفت: این سازمان از طریق ارائه تسهیلات مالی در بخش وجوه اداره شده، امکان نصب تجهیزات ایمنی مورد نیاز بر روی شناورهای صیادی را دارد.

عبدالکریم رزازان بر ساماندهی تردد شناورهای صیادی تأکید کرد و اظهار داشت: ارائه اطلاعات ثبت شده شناورهای صیادی به سازمان بنادر، جهت دستیابی به امنیت پایدار لازم و ضروری است. ■

در گردهمایی مسولان

اهداف و برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی ممیزی شد

آسیب‌شناسی محتوایی و شکلی اهداف



ویژگی‌های برنامه‌ریزی دینامیک

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان سخنران پایانی این نشست، داشتن برنامه مبتنی بر یک یادو هدف را لازم دانست و با متمایز برشمردن این رویکرد با شرح وظایف و مکتوب کردن آروزها، خاطر نشان کرد: در ترسیم یک برنامه عملیاتی، علاوه بر مشخص بودن سیر منطقی برنامه، همه اجزای آن باید با هم هماهنگ باشد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به لزوم تفکیک نقش‌ها بین صف و ستاد، بر رعایت حیطه‌بندی اموری همچون عدم تدوین استراتژی کلان توسط بنادر تأکید کرد.

مهندس سید عطاء اله صدر در بخش دیگری از سخنان خود با بیان اینکه در تعریف و تدوین اهداف و برنامه‌ها باید منابع و توانایی‌ها مدنظر قرار گیرد، تصریح کرد: اهداف و منابع برنامه باید با یکدیگر تناسب داشته باشد. باید میزان تحقق هدف با توجه به توانایی‌ها به صورت معقول تعیین شود؛ در غیر این صورت نظام متوازن توسعه بر هم می‌خورد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنان خود به وجود دو سبک برنامه‌ریزی "استاتیک" و "دینامیک" اشاره کرد و توضیح داد: در روش استاتیک به تغییرات شرایط محیطی توجه نمی‌شود، اما در روش دینامیک به تغییرات شرایط محیطی توجه کرده و هدف‌ها با آنها هماهنگ می‌شود. به گفته صدر، مشخصه یک برنامه‌ریزی استراتژیک، دینامیک بودن آن به همراه پایش محیطی است.

مهندس صدر با بیان این که برنامه‌ریزی استاتیک همانند یک پدیده هوشمند، متناسب با تغییرات و تحولات محیطی، تغییر می‌کند و بقای خود را حفظ می‌کند، اضافه کرد: برنامه‌ریزی دینامیک، ضمن ارائه شاخص‌های کنترلی و تعریف سیستم مانیتورینگ، بر نحوه تحولات و افق چشم انداز نظارت و کنترل می‌کند.

اعلام مهم‌ترین چالش‌های موجود در مسیر تدوین برنامه‌های عملیاتی و تشریح آخرین وضعیت پیشرفت برنامه‌ها و اهداف، محور گردهمایی یک روزه کارشناسان و مسئولان اهداف و برنامه سازمان بنادر و دریانوردی بود.

در این نشست که مدیران بنادر نیز از طریق ویدئو کنفرانس نظرات و دیدگاه‌های اصلاحی خود را ارائه می‌کردند، مواردی چون یکسان سازی و زمان بندی بین اهداف و بودجه سالانه سازمان، "کمبود منابع انسانی" و "تهیه نرم افزار تدوین و کنترل تحقق اهداف برنامه عملیاتی" مطرح و پیشنهاد شد.



مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی:
در ترسیم یک برنامه عملیاتی، علاوه بر مشخص بودن سیر منطقی برنامه، همه اجزای آن باید با هم هماهنگ باشد.

اهداف و منابع برنامه باید با یکدیگر تناسب داشته باشد، باید میزان تحقق هدف با توجه به توانایی‌ها به صورت معقول تعیین شود؛ در غیر این صورت نظام متوازن توسعه بر هم می‌خورد.



معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی:

انتظار می‌رود با عنایت به برنامه‌ریزی مناسب، ضمن بهره‌گیری از کلیه توانمندی‌های بالقوه و بالفعل در حوزه دریا، جهت رسیدن به توسعه دریا محور نه تنها سازمانی سرآمد در سطح ملی باشیم بلکه، سرآمدی را در سطح بین‌الملل نیز تجربه کنیم.



کارشناسی متشکل از نمایندگان معاونت‌های ستادی، ممیزی و ارزیابی میدانی اهداف و برنامه‌های بنادر در سه ماهه آخر سال صورت می‌پذیرد.

در ادامه‌ی این گردهمایی مدیران کل بنادر و معاونین طرح و توسعه طی طرح مباحثی جدی، شفاف و سازنده در جهت بهبود و ارتقای وضعیت اهداف و برنامه‌های عملیاتی سازمان و بنادر تابعه به موضوعات و مسایل مختلفی به شرح ذیل اشاره کردند:

- ضرورت آموزش همکاران و مسئولین اهداف بنادر و مرکز
- ضرورت ایجاد نظام ترغیب و تشویق در راستای تحقق اهداف و برنامه‌ها
- حضور متولیان امر در بنادر و کنترل و نظارت بر روند اجرای اهداف
- بکارگیری افراد مناسب از نظر تخصص و تجربه در بخش اهداف و برنامه‌های بنادر
- برگزاری جلسات هماهنگی ستاد و بنادر به صورت مشترک

- لزوم ایجاد نظام مبتنی بر شاخص‌های ویژه
- دسته‌بندی و طبقه‌بندی بنادر در بخش اهداف
- رفع مشکل زمانی تصویب طرح‌ها در مرکز
- ایجاد ارتباط صحیح بین اهداف و برنامه‌ها با نظام بودجه‌ریزی

سیس مسئولین اهداف بنادر شهید رجایی، امام خمینی، انزلی و بوشهر گزارشی از وضعیت پیشرفت اهداف و برنامه‌های عملیاتی و اهم اقدامات انجام شده در خصوص اهداف بنادر و دستاوردهای مهم حاصل از اجرای اهداف و میزان کارایی شش ماهه اول امسال را ارائه نمودند. ■

برخی نارسایی‌ها و اشکالات در تدوین اهداف و برنامه‌ها

در این گردهمایی همچنین رمضان علی محمودی، مدیر کل برنامه‌ریزی و بودجه سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به حمایت‌های مدیر عامل سازمان در خصوص احیای نظام برنامه‌ریزی سالیانه، گزارشی در سه بخش ارائه کرد.

محمودی در اولین بخش از گزارش خود در خصوص نحوه تدوین اهداف سال ۱۳۹۰ سازمان بنادر و دریانوردی اظهار کرد: با تلاش و مشارکت کلیه واحدهای سازمانی در سطح ستاد مرکزی و بنادر تابعه، اهداف معاونت‌های ستادی و ادارات کل بنادر مشتمل بر ۸۳ هدف کلان، اهداف ادارات کل مرکز و معاونت‌های بنادر به تعداد ۳۴۸ هدف، برنامه‌های عملیاتی (زیرهدف) مرکز و بنادر به تعداد ۱۵۲۰ مورد تدوین یافته است.

وی در بخش دیگری از گزارش خود تحت عنوان "ممیزی اهداف و آسیب‌شناسی محتوایی و شکلی اهداف سازمان در سال ۹۰، ضمن اشاره به ویژگی‌ها و خصوصیات صحیح یک هدف، در تبیین برخی از نارسایی‌ها و اشکالات در تعریف و تدوین اهداف و برنامه‌ها، فهرست زیر را ارائه کرد:

- تعریف برخی از اهداف ادارات کل در سطح بسیار کلان و غیر کمی
- تعریف پاره‌ای از امور ساده و روزمره در قالب اهداف
- عدم تعیین موضوعات مهم موجود به عنوان اهداف
- عدم رعایت توالی و ترتیب بعضی از برنامه‌های عملیاتی (تقدم و تأخر زمانی)
- عدم درج تاریخ شروع و پایان و ثقل برخی از اهداف
- وجود ابهام برای بنادر در زمینه اجرای بعضی از اهداف مشترک ابلاغی از سوی معاونت‌های مرکزی
- عدم حساسیت به میزان اهمیت در تعیین ثقل بعضی از اهداف
- عدم رعایت کامل چارچوب فرم‌های تعریف و تدوین اهداف و برنامه‌های عملیاتی در پاره‌ای موارد

مدیر کل برنامه‌ریزی و بودجه سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از گزارش خود تحت عنوان گزارش پیشرفت اهداف و برنامه‌های عملیاتی، به ارائه گزارشی پیشرفت اهداف و برنامه‌های عملیاتی ۱۱ بندر در پایان شش ماهه اول سال جاری پرداخت.

همچنین محمودی مبنای محاسبه کارایی‌های اعلام شده اهداف را "خوداظهاری بنادر" برشمرد و ضمن تأکید بر لزوم انجام ارزیابی‌های میدانی از میزان و نحوه پیشرفت اهداف و برنامه‌های عملیاتی بنادر، اعلام کرد: با تشکیل تیم‌های

مهندس صدر در ادامه به اهمیت رویکرد برنامه‌محوری و برنامه‌مداری در بین مدیران و کارکنان پرداخت و با بیان این نکته که برنامه محوری در واقع از برنامه داشتن مهم‌تر است و برنامه داشتن نیز با شرح وظایف متفاوت است، لزوم توسعه فرهنگ برنامه‌مداری را یادآوری کرد.

مدیر عامل سازمان بنادر در خاتمه بر ضرورت موضوع احساس مشارکت قلبی در خلق برنامه‌ها و پیشبرد همگانی سازمان تأکید کرد و با ارزش‌گذاری بر تلاش‌های اداره کل برنامه‌ریزی و بودجه، اهداف و برنامه‌های تدوین شده سال ۱۳۹۰ را مورد حمایت و تقدیر قرار داد.

گسترش تفکر برنامه‌محوری در سازمان بنادر

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی نیز طی سخنانی در این نشست با تأکید بر اهمیت مدیریت برنامه محور، گفت: کوشش برای رسیدن به هدف‌های مطلوب با منابع محدود، در مدیریت هر سازمان مستلزم برنامه‌ریزی است.

مهندس امامی با بیان این که عینیت بخشیدن به اهداف و برنامه‌های پنج‌م توسعه مستلزم هدف‌گذاری مقطعی و سالیانه است، برگزاری گردهمایی مسئولان اهداف و برنامه را در راستای "تقویت نظام برنامه‌ریزی سازمان"، "رفع موانع و کاستی‌ها"، "استفاده از روش‌های منظم و هماهنگ در تهیه و تدوین اهداف و برنامه‌های عملیاتی و به دنبال آن ایجاد مفاهیم مشترک و وحدت رویه در کلیه سطوح سازمانی" و همچنین "بحث و بررسی پیرامون وضعیت پیشرفت اهداف و برنامه‌های عملیاتی سال ۹۰" عنوان کرد.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه به نقش و اهمیت برنامه‌ریزی در میان سایر وظیفه‌های مدیریتی پرداخت و ابراز کرد: اگر چه سازمان بنادر و دریانوردی در یک پیشینه بلندمدت، علیرغم فراز و نشیب‌های مقطعی، همواره جزء یکی از سازمان‌های پیشرو در زمینه حرکت برنامه‌های بوده، اما طی دوسال گذشته "مدیریت برنامه محور" در این سازمان پررنگ‌تر شده است.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: آنچه بدان امیدواریم پرتاب نگاه مجموعه سازمانی به افق متعالی چشم‌انداز ۱۴۰۴ و تحقق اهداف روشن و رو به رشدی است که برای سازمان ترسیم شده و انتظار می‌رود با عنایت به برنامه‌ریزی مناسب، ضمن بهره‌گیری از کلیه توانمندی‌های بالقوه و بالفعل در حوزه دریا، جهت رسیدن به توسعه دریا محور نه تنها سازمانی سرآمد در سطح ملی باشیم بلکه سرآمدی را در سطح بین‌الملل نیز تجربه کنیم.

گزارش بندر و دریا از برگزاری اولین همایش الان جی ایران

الان جی، محصول راهبردی در سبد انرژی کشور

♦ تهیه و تنظیم: مسعود عباسزاده

تحولات دو دهه اخیر در عرصه بازارهای انرژی جهان، پیدایش دورنمایی روشن برای صنعت LNG را به همراه داشته است. روند رو به افزایش سهم این حامل انرژی در ترکیب انرژی مصرفی جهان و همچنین اهمیت رو به افزایش آن در بازار جهانی گاز از یک سو و افزایش انگیزه شرکت‌های بزرگ اروپایی به همکاری در پروژه‌های LNG ایران و تسریع در بهره‌برداری از آنها در پی افزایش قیمت گاز روسیه از سوی دیگر، پژوهشگران و دست‌اندرکاران این صنعت در کشورمان را بر آن داشت تا با برگزاری اولین همایش الان جی ایران، حرکت به سمت توسعه سریع تر این صنعت، بعنوان اصلی‌ترین روش انتقال گاز در مسافت‌های طولانی را آغاز نمایند.

این همایش که با حضور گسترده علاقه‌مندان به این حوزه و با پیام وزیر نفت و رئیس شرکت ملی نفت ایران، در تاریخ دوم آبان ماه سال جاری در مرکز همایش‌های بین‌المللی رایزن تهران برگزار شد، ضمن آن که با استقبال گسترده علاقه‌مندان این صنعت مواجه شد در کنار سخنرانی مدیران و کارشناسان داخلی، شاهد حضور و سخنرانی سه شخصیت برجسته حوزه الان جی در جهان هم بود. در ادامه، گزارش بندر و دریا از برگزاری یک روزه ی این همایش از نظر گرامی‌تان می‌گذرد:



ایجاد تنوع در سبد انرژی

«یکی از شاخص‌های مهم در عرصه‌ی انرژی جهان، ایجاد تنوع در سبد محصولات حامل انرژی است.»

«رستم قاسمی»، وزیر نفت کشورمان، با بیان این مطلب در پیامی که از تریبون اولین همایش ال ان جی ایران قرائت شد، به نقش جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از بازیگران اصلی بازار انرژی جهان اشاره کرد و گفت: «وجود تنوع در حامل‌های انرژی نفت و گاز و برداشت نفت از میادین مختلف، قدرت چانه‌زنی بالایی را برای ما در بازار انرژی فراهم کرده است.»

وی با بیان این مطلب که ایران، دومین دارنده‌ی ذخایر گاز در جهان محسوب می‌شود، در ادامه‌ی این پیام افزود: «عمده‌ی این ذخایر در سال‌های پس از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی در ایران کشف و تثبیت شده است که امیدواریم با ورود به عرصه‌ی ال ان جی، بتوانیم محصول راهبردی دیگری را در سبد انرژی کشور برای عرضه به بازارهای جهانی داشته باشیم.»

وزیر نفت، در پیام خود، به احداث کیلومترها خطوط انتقال گاز طی سه دهه اخیر اشاره کرد و افزود: «ایران با بهره‌برداری از میدان نفتی هنگام و تولید نفت خام سبک از این میدان، تنوع قابل قبولی در محصولات نفتی خود ایجاد کرده است. بهره‌برداری از برخی میادین نفتی دیگر در خلیج فارس و تولید نفت سبک از این میادین می‌تواند به ما این امکان را بدهد که در بازارهای جهانی، قدرت چانه‌زنی بالاتری داشته باشیم.»

«رستمی» با اشاره به این مطلب که خطوط لوله‌ی گاز ایران در تمام مرزهای شمال غربی گسترده شده است، چنین اظهار کرد: «حوزه‌ی گاز ایران نیز، از این امر مستثنی نیست. ایران به عنوان دومین دارنده‌ی ذخایر گاز جهان، این توانایی را در همه‌ی سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی داشته است که در کنار نفت همواره محصول استراتژیک دیگری برای عرضه داشته باشد. در ۳۲ سال گذشته، هزاران کیلومتر خطوط لوله، گاز ایران را به اقصی نقاط کشور ارسال کرده است. این خطوط در تمام مرزهای شمال غربی و در حال حاضر نیز، «خط لوله‌ی صلح» که قرار است گاز ما را به پاکستان و هند منتقل کند، کشیده شده است.»

وی در بخش دیگری از این پیام، تصریح کرد: «این امر، به تنوع سبد انرژی ایران و کشورهای همسایه منجر شده است و در حال حاضر، محصول دیگری که می‌تواند به این تنوع، رونق بیش‌تری ببخشد، ال ان جی است. ال ان جی، محصولی است که قدرت ما را در

عرضه‌ی انتقال گاز به نقاط دوردست، چندین برابر می‌کند. این محصول که به گفته‌ی صاحب‌نظران، دهه‌ی سوم قرن اخیر را در تسلط خود خواهد داشت، از سوی بسیاری از کشورهای جهان، به عنوان یکی از مهم‌ترین شیوه‌ها برای دریافت گاز طبیعی مورد توجه قرار گرفته است.»

وزیر نفت با اشاره به این نکته که طبیعی است ما به عنوان سیاست‌گذاران عرصه‌ی انرژی، به این محصول نیز، به منزله‌ی یکی از اقلام متنوع در سبد انرژی کشور، توجه لازم را داشته باشیم، گفت: «با توجه به گستره‌ی جهانی صنعت ال ان جی و گسترش روزافزون استفاده از آن در جهان و کارخانه‌های زیادی که در بسیاری از کشورها به این منظور در حال راه‌اندازی است، ضرورت تولید و صادرات ال ان جی، از اهمیت بسیاری برخوردار است.» «رستمی» در بخش دیگری از پیام خود، اضافه کرد: «توجه شما را به این نکته جلب می‌کنم که در کشور ما قرار است ۵ پروژه‌ی ال ان جی به بهره‌برداری برسد و در حال حاضر، اجرای این پروژه‌ها به تعویق افتاده است. این تعویق، نه نتیجه‌ی نگرانی ما، که حاصل نگاه کاسبکارانه‌ی پیمانکاران خارجی نسبت به حداقل دو پروژه‌ی مهم است. در این زمینه، در حالی که پروژه‌ی ایران ال ان جی، با هزینه‌ای در حدود ۵ میلیارد دلار در حال راه‌اندازی است، پیمانکاران خارجی، پیشنهاد سرسام‌آور ۱۰ میلیارد دلار و حتی بیش‌تر از آن را برای راه‌اندازی پروژه‌ها مطرح کرده‌اند.» وی همچنین، یادآوری کرد: «به هر حال، ال ان جی به عنوان محصولی که می‌تواند ما را توان‌تر کند و به ما قدرت انتخاب بیش‌تری برای فعالیت در بازارهای جهانی ببخشد، دارای اهمیت استراتژیک است؛ همان‌گونه که گاز، نفت و محصولات پتروشیمی، این اهمیت را دارند.» وزیر نفت، در بخش پایانی پیام خود، گفت: «امیدواریم با راه‌اندازی نخستین پروژه‌ی ایران در عرصه‌ی ال ان جی و پس از آن راه‌اندازی سایر پروژه‌های تعریف شده، بتوانیم ابزار کارآمدی در کنار همه‌ی ابزارهای موجود در بازارهای جهانی در دست داشته باشیم و ایرانی توانمندتر و تأثیرگذارتر در حوزه‌ی انرژی دنیا بسازیم.»

ایران، دومین دارنده‌ی ذخیره‌ی گاز جهان

«در حال حاضر، ایران با ۲۹/۶ تریلیون مترمکعب گاز، دومین کشور از نظر وجود منابع عظیم گازی پس از روسیه است.»

«احمد قلعهبانی»، مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران و رییس همایش، در پیام خود به اولین همایش ال ان جی ایران، با بیان این مطلب، گفت: «در سبد عرضه‌ی انرژی جهان،

وزیرنفت:

امیدواریم با راه‌اندازی نخستین پروژه‌ی ایران در عرصه‌ی ال ان جی بتوانیم ابزار کارآمدی در کنار همه‌ی ابزارهای موجود در بازارهای جهانی در دست داشته باشیم و ایرانی توانمندتر و تأثیرگذارتر در حوزه‌ی انرژی دنیا بسازیم.

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران:

امیدواریم بتوانیم ضمن کاهش قیمت تمام شده تولید ال ان جی، از تجربه ایران "ال ان جی" در تولید ال ان جی در شناورها و کشتی‌ها و روش موسوم به "اف ال ان جی" استفاده کنیم و در صنعت ال ان جی جهان تأثیرگذار باشیم.

وجود تنوع محصولات، جزو برگ‌های برنده هر تولیدکننده‌ی محسوب می‌شود و ایران با قرار گرفتن در جمع ۴ کشور صادرکننده‌ی نفت جهان، مهم‌ترین صادرکننده‌ی نفت و گاز به شمار می‌رود.»

وی در این پیام، با تأکید بر این مهم که استفاده از همه‌ی ظرفیت‌های صنعت نفت و گاز، به‌خصوص در بخش ال ان جی می‌تواند نقش ایران را پررنگ‌تر از قبل کند، افزود: «سبد انرژی متنوع ایران، شامل: نفت‌های سبک و سنگین، میعانات گازی، گاز طبیعی و سایر فراورده‌های نفتی و گازی است که اضافه شدن ال ان جی، می‌تواند علاوه بر ارتقای قدرت رقابتی ما، صادرات گاز به مسافت‌های بیش از ۲ هزار تا ۳ هزار کیلومتر را نیز، مقرون به صرفه نماید.»

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران، با اشاره به مزایای خطوط انتقال گاز به ترکیه، آسیای میانه، آذربایجان، ارمنستان و نخجوان، خاطرنشان کرد: «وجود تقاضای بالا در بازار ال ان جی از سوی پاکستان و تأسیس پایانه‌های دریافت ال ان جی از سوی قطر، گفت‌وگوهای اندونزی با ایران برای واردات ال ان جی طی سال‌های آتی، اجرای پروژه‌های متعدد در کشورهای اروپایی برای تأسیس پایانه‌های بندری واردات ال ان جی و امکان مایع‌سازی گاز طبیعی در کشورمان تا حجم یک میلیون تن، همه نشان از اهمیت فراوان ال ان جی در بازارهای انرژی جهان طی سال‌های آتی دارد.»

«قلعهبانی»، در بخش دیگری از پیام خود، به احداث ۵ پروژه‌ی تولید



الان جی با عناوین: «ایران الان جی»، «پارس الان جی»، «پرشین الان جی»، «گلشن» و «فردوسی» در مناطق گازی پارس جنوبی و پارس شمالی اشاره کرد و اظهار داشت: «در حال حاضر، به قولی، پیمانکاران این پروژه‌ها، توسعه‌ی صنعت الان جی ایران را با تأخیر روبه‌رو کرده‌اند، اما امیدواریم همگام با تقاضای روزافزون الان جی در جهان، بتوانیم علاوه بر جبران عقب‌ماندگی‌ها، گوی سبقت را از تولید ۷۷ میلیون تنی الان جی در قطر و درآمد سالانه‌ی آن، که بالغ بر ۶۰ میلیارد دلار می‌شود، برابیم و با توجه به مزیت تنوع محصولات و حامل‌های انرژی، فعالیت‌های خود را در حوزه‌ی الان جی توسعه بدهیم.»

وی همچنین، از الان جی به عنوان ابزاری راهبردی در بازار انرژی جهان یاد کرد و در پایان پیام خود، تصریح کرد: «امیدواریم بتوانیم ضمن کاهش قیمت تمام‌شده تولید الان جی، از تجربه‌ی «ایران الان جی» در تولید الان جی در شناورها و کشتی‌ها و روش موسوم به «اف الان جی»، استفاده کنیم و در صنعت الان جی جهان، تأثیرگذار باشیم.»

حمل و نقل اقتصادی دریایی الان جی

«عرضه‌ی گاز به صورت الان جی، اقتصادی‌ترین نوع عرضه‌ی گاز و حمل دریایی آن توسط کشتی‌های الان جی‌بر، اقتصادی‌ترین شیوه‌ی حمل آن است.» «جیمز فار» کارشناس «شرکت لویذر رجیستر» مستقر در دبی، با بیان این مطلب در اولین همایش الان جی ایران، گفت: «ملاحظات ویژه در پالایش، انبارسازی، مایع‌سازی و صادرات به بازارهای هدف در کنار ارائه‌ی الان جی متناسب با نیاز آن، به نسبت بوتان، اتان و متان درخواستی در آن و به‌دور از ناخالصی‌هایی از قبیل: آب، هیدروژن، هلیوم، نیتروژن، دی‌اکسیدکربن و سایر هیدروکربورها، الان جی را به پاک‌ترین حامل انرژی و دوست‌دار طبیعت و محیط زیست تبدیل کرده است.»

وی به روش‌های فرآوری الان جی اشاره کرد و گفت: «الان جی فرآوری‌شده، ۶۰۰ برابر کم‌تر از گاز طبیعی حجم دارد و حمل آن با استفاده از کشتی‌های الان جی‌بر مقرون به صرفه است. در حال حاضر، صنعت حمل و نقل دریایی درصدد به‌کارگیری الان جی به عنوان سوخت کشتی‌ها است؛ چراکه این محصول، علاوه بر پاک بودن، کم‌حجم و سبک‌بودن، طول مسیر پیموده‌شده‌ی شناورها را تا ۳۵ درصد افزایش می‌دهد و می‌تواند هزینه‌های حمل و نقل دریایی را که ۴۰ تا ۶۰ درصد آن متأثر از قیمت

سوخت است، ۲۵ تا ۴۰ درصد کاهش دهد.» این کارشناس صنعت الان جی، کشتی‌های متعارف الان جی‌بر را در ۳ سطح تعریف کرد و در این زمینه افزود: «۳ سامانه‌ی تانک‌های چندمرحله‌ای کروی‌شکل، سامانه‌ی N569 و سامانه‌ی ماس، برای حمل الان جی توسط ناوگان دریایی تعریف‌شده که ناوگان چندمرحله‌ای کروی‌شکل، علاوه بر اشغال فضای بیش‌تری از شناور، هزینه‌ی تعمیر، نگهداری و جابه‌جایی بالاتری را به‌تجار الان جی تحمیل می‌کنند.»

«فار» با اشاره به تکامل کشتی‌های الان جی بر طی سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۰ میلادی، حجم قابل جابه‌جایی الان جی توسط این کشتی‌ها را از ۱۲۵ هزار تا ۱۷۰ هزار مترمکعب برآورد کرد و اظهار داشت: «در حال حاضر، کشتی‌های الان جی‌بر، با سامانه‌های توربین فولادی و بخار کار می‌کنند که سامانه‌ی توربین فولادی با بهره‌گیری از گازوییل، برق و موتورهای دیزلی، کارایی بهتری نسبت به توربین‌های بخاری دارد.»

وی، کشتی‌های الان جی‌بر را دارای سامانه‌ی مایع‌سازی و بخارسازی پیشرفته برای بهره‌گیری از محصول الان جی دانست و تصریح کرد: «پس از تحویل الان جی از کشتی به پایانه‌های بندری، الان جی با عملیات ساده‌ای تبدیل به گاز طبیعی می‌شود و به وسیله‌ی خط لوله یا در مقیاس‌های کوچک بدون تبدیل به تانکرهای ویژه هدایت شده، به بازار مصرف ارسال می‌شود.»

این کارشناس صنعت الان جی، بهای هر یک میلیون بی‌تی‌یو الان جی را که معادل ۲۸ مترمکعب گاز طبیعی است، بین ۴ تا ۱۱ دلار در نوسان عنوان کرد و با اشاره به حادثه‌ی سونامی ژاپن گفت: «پس از بروز اختلال در نیروگاه‌های اتمی ژاپن و در پی اتخاذ تصمیم در اتحادیه‌ی اروپا برای برجیدن نیروگاه‌های اتمی، تقاضا برای الان جی طی ۲۰ سال آینده، به‌شدت رو به افزایش است و با توجه به وجود عوامل غیر قابل پیش‌بینی، بهای الان جی، از کم‌تر از ۳ دلار تا بیش از ۱۶ دلار، در نوسان خواهد بود.»

«فار»، به نقش بازارهای بورس در تعیین شاخص‌های بهای الان جی در جهان اشاره کرد و در این خصوص گفت: «اگرچه قوانین تجارت آزاد بر بازار الان جی حاکم است، ولی شاخص‌های متعارفی مثل «بازار هنری هاب» در آمریکا، نوسانات بازار بورس انرژی و انعقاد قراردادهای حییم و بلندمدت، مثل قرارداد اخیر کوه‌ی جنوبی برای خرید ۸ میلیارد دلار الان جی از استرالیا و تقاضای بازار ژاپن برای جبران تولید برق که باعث

کارشناس شرکت لویدز رجیستر:

با توجه به رشد ۱۵ تا ۲۰ درصدی واردات الان جی در جهان طی ۱۰ سال آینده، حمل و نقل دریایی الان جی با کمبود ناوگان روبه‌رو خواهد شد. بنابراین، صنایع بندری و دریایی در کنار تجهیز پایانه‌های دریافت و صدور الان جی، باید خود را برای رویارویی با این چالش آماده کنند.

مدیرعامل مؤسسه‌ی مطالعات بین‌المللی انرژی: با تجهیز زیرساخت‌های بندری و دریایی، زنجیره‌ی تأمین کالاهای راهبردی، از قبیل الان جی می‌تواند اشتغال‌زا و ارزش‌آفرین باشد.

آخرین پیش‌بینی‌ها، حکایت از تجارت جهانی گاز و جذابیت‌های بالای الان جی از نگاه مصرف‌کنندگان، با توجه به بروز سونامی در ژاپن و امکان تبادل الان جی به صورت آسان از مسیر دریا دارد. «وی، سناریوی عصر طلایی گاز را که با سرنوشت الان جی و حمل و نقل دریایی گره خورده است، مطرح کرد و در این خصوص افزود: «چین تا سال ۲۰۳۵ میلادی، مصرف‌کننده‌ی عمده‌ی گاز

برای خرید الان جی، باید صنعت بندری و دریایی نیز به سرعت نسبت به تأمین کشتی‌های الان جی بر اقدام کند.»

رئیس هیأت‌مدیره‌ی شرکت مایع‌سازی گاز طبیعی ایران، قیمت تمام‌شده‌ی یک میلیون بی‌تی‌یو الان جی را در ایران را معادل ۶/۳ دلار دانست و خاطرنشان کرد: «۳۰ درصد این هزینه، یعنی معادل ۲ دلار، مربوط به استخراج گاز طبیعی، ۲/۸ دلار یا ۴۴ درصد هزینه مربوط به انتقال، فرآورش و مایع‌سازی و تنها ۱/۲ دلار، معادل ۱۹ درصد هزینه مربوط به عملکرد حمل و نقل دریایی الان جی است که ۵ درصد از آن نیز، ناشی از نشست اجتناب‌ناپذیر گاز در کشتی‌های الان جی بر محسوب می‌شود.»

«کسب‌ی زاده»، انعقاد قراردادهای بلندمدت ۲۰ تا ۲۵ ساله برای تولید و عرضه‌ی الان جی را ضامن توجیه فنی و اقتصادی همکاری‌ها با بخش بندری و دریایی کشور دانست و خاطرنشان کرد: «در حال حاضر، بهای یک میلیون بی‌تی‌یو الان جی، از ۵ دلار در سال ۲۰۰۵ میلادی به ۱۵ دلار در اتحادیه‌ی اروپا و ۱۸ دلار در آسیای جنوب شرقی و پاسیفیک رسیده است.»

وی همچنین، میزان سودآوری صادرات الان جی را از ۱۰ درصد در سال ۲۰۱۱، به ۵۰ درصد در سال ۲۰۳۰ میلادی برآورد کرد و اظهار داشت: «صادرات الان جی، ارزش افزوده‌ی فراوانی فراهم می‌آورد و در صورت فعال‌سازی این صنعت، بخش بندری و دریایی کشور نیز، می‌تواند از منافع آن برخوردار شود.»

رئیس هیأت‌مدیره‌ی شرکت مایع‌سازی گاز طبیعی ایران، به حضور ۱۱ کشور تولیدکننده در بازار الان جی اشاره کرد و با تأکید بر صدور عمده‌ی الان جی توسط کشتی‌رانی‌ها، سخنان خود را چنین پایان داد: «بدون حضور بخش بندری و دریایی کشور، صدور الان جی، مفهوم و معنا نخواهد داشت و امیدواریم در تعامل با قشر دریانورد، بتوانیم به اهداف بلندمدت خود در صادرات الان جی دست یابیم.»

اهمیت انکارناپذیر حمل و نقل دریایی در بازار الان جی

«با توجه به اوج‌گیری فعالیت بازار الان جی در سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۶، اهمیت حمل و نقل دریایی و اقتصاد بندری و دریایی کشور انکارناپذیر است.» «سید حسن ایرانمنش»، مدیرعامل مؤسسه‌ی مطالعات بین‌المللی انرژی، با بیان این مطلب در اولین همایش الان جی ایران، به بررسی اقتصادی طرح‌های الان جی پرداخت و گفت: «در حال حاضر،

افزایش ۲۰ درصدی واردات الان جی در این کشور شده است، در کوتاه‌مدت، بهای الان جی را تا زمستان آینده، از ۱۴ دلار به بیش از ۲۰ دلار هم خواهد رساند.»

وی همچنین به مقرون به صرفه بودن صادرات الان جی از راه دریا توسط کشورهایی چون: چین و ترینیداد و توباگو و بالا رفتن شاخص سهام شرکت‌های استفاده‌کننده از الان جی در ژاپن اشاره و خاطرنشان کرد: «این امر، باعث افزایش واردات الان جی در ژاپن، از ۷۰ میلیون تن به ۸۳ میلیون تن در سال شده است و افزایش تقاضای الان جی تا سال ۲۰۲۰ میلادی را به سطح ۳۳۰ میلیون تن در سال و گاز طبیعی را به میزان ۳۸۰ میلیارد مترمکعب خواهد رساند.»

این کارشناس صنعت الان جی، به افزایش ناوگان دریایی حمل الان جی اشاره کرد و افزود: «با توجه به رشد ۱۵ تا ۲۰ درصدی واردات الان جی در جهان طی ۱۰ سال آینده، حمل و نقل دریایی الان جی با کمبود ناوگان روبه‌رو خواهد شد. بنابراین، صنایع بندری و دریایی در کنار تجهیز پایانه‌های دریافت و صدور الان جی، باید خود را برای رویارویی با این چالش آماده کنند.»

«فار» در پایان سخنان خود به تعامل و هم‌افزایی تنگاتنگ صنعت الان جی با اقتصاد بندری و دریایی اشاره کرد و ابراز داشت: «در صورت عملیاتی شدن فن‌آوری‌های نوین، بهره‌گیری از کشتی‌های مایع‌ساز گاز، می‌تواند علاوه بر حمل و نقل، با انتقال عملیات مایع‌سازی به فراساحل، به صنعت الان جی نیز کمک کند.»

تعامل بندری و دریایی برای توسعه‌ی الان جی

«با توجه به اهمیت بخش بندری و دریایی کشور در زنجیره‌ی تأمین الان جی، تعامل با این بخش راهبردی برای توسعه‌ی صنعت الان جی، اجتناب‌ناپذیر است.»

«سید رضا کسب‌ی زاده»، رئیس هیأت‌مدیره‌ی شرکت مایع‌سازی گاز طبیعی ایران با بیان این مطلب در اولین همایش الان جی ایران، گفت: صنعت الان جی، در بخش پایین‌دستی، نیازمند کشتی‌های کیوماکس برای حمل الان جی، با ظرفیت ۷۰ تا ۲۶۶ هزار تن است. البته همزمان، باید پایانه‌های صدور و دریافت الان جی در بندر مربوط به آن نیز، تجهیز شود، تا ورود به این بازار به صورت راحت‌تر و روان‌تر صورت بپذیرد.»

وی، ارزش هر کشتی الان جی‌پر را ۱۰۰ میلیون تا ۳۰۰ میلیون دلار برآورد کرد و افزود: «با توجه به افزایش تقاضا





کارشناس شرکت لویدر رجیستر:
در حال حاضر، صنعت حمل و نقل دریایی درصدد به کارگیری ال ان جی به عنوان سوخت کشتی ها است؛ چراکه این محصول، علاوه بر پاک بودن، کم حجم و سبک بودن، طول مسیر پیموده شده ی شناورها را تا ۳۵ درصد افزایش می دهد و می تواند هزینه های حمل و نقل دریایی را که ۴۰ تا ۶۰ درصد آن متأثر از قیمت سوخت است، ۲۵ تا ۴۰ درصد کاهش دهد.



طبیعی و ال ان جی خواهد بود و در حال حاضر، درصدد توسعه و تجهیز پایانه های ال ان جی و تأسیسات بندری و دریایی خود برای این منظور است.

مدیرعامل مؤسسه ی مطالعات بین المللی انرژی با بیان این مطلب که رشد تولید و مصرف ال ان جی در کشورهایی توسعه

می یابد که از مسیرهای دریایی خود حداکثر استفاده را می کنند، خاطرنشان کرد: «عمده ی کشورهای تولیدکننده و مصرف کننده ی ال ان جی، از رشد تقاضای چند برابری در جهان برخوردارند و درصدد تجهیز و توسعه ی زیرساخت های بندری و دریایی خود برآمده اند. کشورهای مصرف کننده نیز، درصدد سرمایه گذاری وسیع در بخش های ساحلی و فراساحلی منابع گاز برای دستیابی به محصول ال ان جی مورد نیاز خود هستند.»

«ایرانمنش»، به نقش مستقیم کشتیرانی ها و پایانه های بندری در مشارکت با منافع بی کران بازار ال ان جی اشاره کرد و اظهار داشت: «با توجه به دو برابر شدن تجارت جهانی گاز و ال ان جی، شرکت های بزرگ نفتی و گازی، درصدد مشارکت در ساخت پایانه های ال ان جی و ایجاد کنسرسیوم مشترک با کشتیرانی ها برای بهره مند شدن از سود حاصل از حمل و نقل ال ان جی برآمده اند.»

وی، زمینه ی اصلی تقویت جایگاه ایران در اوپک گازی (GECF) را، تقویت زیرساخت های بازرگانی گاز، از قبیل: زیرساخت های بندری و دریایی و ایجاد و تجهیز پایانه های صدور ال ان جی در آن ها دانست و تصریح کرد: «با تجهیز زیرساخت های بندری و دریایی، زنجیره ی تأمین کالاهای راهبردی، از قبیل ال ان جی می تواند اشتغال زا و ارزش آفرین باشد.»

توجیه اقتصادی ال ان جی با تعامل های بندری و دریایی

«با توجه به سرمایه بر بودن پروژه ی ال ان جی، باید تدابیری ازجمله؛ تعامل



سازنده با بخش های بندری و دریایی جهان اندیشید، تا توسعه ی این صنعت، توجیه فنی و اقتصادی داشته باشد.»

وی با بیان این مطلب که پروژه های ساحلی و فراساحلی و ساخت کارخانجات شناور برای توسعه ی بخش افال ان جی اجتناب ناپذیر است، افزود: «در کشورهایی مثل چین که دارای منابع عظیم گاز طبیعی هستند، برای احداث صنعت ال ان جی، مجبور به ایجاد زیرساخت های بندری و دریایی بودیم.»

این فعال صنعت ال ان جی، از تولید سامانه های غشایی برای ساخت شناورهای حمل ال ان جی، به عنوان یک فن آوری منحصر به فرد یاد کرد و در ادامه گفت: «با تسطیح عرشه ی کشتی، توانستیم از ظرفیت های خالی کشتی برای انبارسازی و حمل و نقل ال ان جی بهره گیری کنیم.»

«کوزرون»، با بیان ویژگی های فنی کشتی های ال ان جی بر با مخزن مکعبی، اظهار داشت: «با بهره گیری از فن آوری سایدبای ساید (طرف به طرف)، می توان علاوه بر بهره گیری از روش افال ان جی در حمل و نقل مناسب میعانات گازی، اقدامات مؤثری انجام داد.»

رویکرد اقتصادی کشتیرانی ها به بازار ال ان جی

«با توجه به رشد ۲ برابری تقاضا برای گاز طبیعی و ال ان جی تا سال ۲۰۳۰ میلادی، رویکرد کشتیرانی ها به حمل و نقل پایدار دریایی ال ان جی، اقتصادی و سودآور خواهد بود.»

«پو او نونومندز»، مدیر بازاریابی «شرکت گالپ انرژی» با بیان این مطلب در همایش ال ان جی ایران، گفت: «با توجه به تغییر ۹۰ درصدی حامل های انرژی در اتحادیه ی اروپا و افزایش ۵۰ درصدی دادوستد ال ان جی در بازارهای جهانی، تجهیز زیرساخت های حمل و نقل دریایی، اجتناب ناپذیر است.»

وی به توسعه ی زیرساخت های بندری و دریایی در کشورهایی مانند: الجزایر، مالزی، استرالیا، اندونزی، قطر و ایران، برای دستیابی به بازارهای جدید ال ان جی اشاره کرد و افزود: «این کشورها درصدد بهره گیری از کشتی های کیوماکس ال ان جی بر با ظرفیت ۲۷۰ هزار مترمکعب و ایجاد پایانه های مناسب صادرات ال ان جی از طریق تجهیز بنادر خود برآمده اند و علاوه بر آن، در حال ساخت مخازن دوجداره ی مایع سازی گاز طبیعی با ظرفیت ۳ میلیون تن در بنادر و پایانه های دریایی خود هستند.»

این کارشناس بازار ال ان جی، با بیان این مطلب که پروژه های جهانی توسعه ی بازار ال ان جی، به منظور بهبود فضای



کسب و کار در حوزه‌های بندری و دریایی، همچنین دارای ارزش افزوده فراوانی است، خاطرنشان کرد: «بسیاری از کشورهایی که در معادلات بازار الان جی، نقشی بر عهده نداشتند، اکنون در صدد سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و دریایی، برای برون‌رفت از بحران جهانی اقتصاد هستند.» «مندی» با بیان این مطلب که کارخانجات کشتی‌سازی، صنایع الان جی روسیه، آنگولا و موزامبیک را برای تأمین شناورهای الان جی‌بر و برآوردن نیاز آسیای جنوب شرقی، شرق دور و منطقه‌ی پاسیفیک انتخاب کرده‌اند، در پایان سخنانش خاطرنشان کرد: «با توجه به بروز رکود در یاردهای کشتی‌سازی، می‌توان با تغییر خط تولید کشتی، نسبت به ساخت کشتی‌های الان جی اقدام کرد که البته، تولید این شناورها از میزان هزینه‌بری بالا و فن‌آوری‌های پیچیده‌ای برخوردار است.»

فرهنگ‌سازی از راه مصرف الان جی

«امروز، به دلیل آن که مصرف گاز طبیعی با توجه به اقدامات دولت، تبدیل به نوعی فرهنگ اجتماعی شده است، می‌توانیم با ارسال الان جی به مناطق صعب‌العبور، مصرف الان جی را نیز، تبدیل به یک فرهنگ عمومی کنیم.»

«حسین بیدارمغز»، مدیرعامل شرکت ملی صادرات گاز ایران با بیان این مطلب در اولین همایش الان جی ایران، به ذخایر موجود در جهان اشاره کرد و گفت: «ذخایر آمریکای شمالی، با مصرف ۲۷/۵ تریلیون مترمکعب در سال برای کمتر از ۱۰ سال، ذخایر اروپا برای ۱۱ سال، ذخایر آسیا و منطقه‌ی پاسیفیک برای ۳۶ سال، ذخایر آفریقا برای ۲۰۳ سال و ذخایر خاورمیانه نیز، برای مدت ۲۸۶ سال آینده پاسخ‌گو خواهند بود.»

وی با بیان این مطلب که روند استهلاک مخازن فعلی گاز، ظرف ۳۰ سال آینده به بیش از ۳ برابر خواهد رسید، افزود: «در حال حاضر، خاورمیانه، ۴۱ درصد و اروپا و آسیا، ۳۴ درصد از ذخایر گاز دنیا را در اختیار دارند و تولید گاز طی سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۳۰ میلادی، از ۲۴۰۰ میلیون مترمکعب به بیش از ۴۲۷۵ هزار مترمکعب خواهد رسید.»

مدیرعامل شرکت ملی صادرات گاز ایران، میزان مصرف راه طی سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۳۰ میلادی از رقم ۲۳۰۰ میلیون مترمکعب تا میزان ۵۰۹۶ میلیون مترمکعب اعلام کرد و اظهار داشت: «ایران با داشتن ۱۶ درصد از ذخایر گاز دنیا، تولید گاز طبیعی خود را تا سال ۲۰۲۱ میلادی، به ۵۸۴ میلیون مترمکعب خواهد رساند که با توجه به بیابانی

بودن دو سوم کشور، توسعه‌ی خط لوله‌ی گاز در برخی مسیرها غیراقتصادی به نظر می‌آید که برای تأمین گاز این مناطق با در نظر گرفتن ملاحظات زیست‌محیطی و مسایل حقوقی، مثل رفع تعارضات، بهره‌گیری از الان جی اجتناب‌ناپذیر است.»

«بیدارمغز» با بیان این مطلب که گاز طبیعی، منبعی تجدیدپذیر است، بهره‌گیری از زیست گاز (بیوگاز) که از زباله و فضولات صنعتی فراهم می‌شود، را روشی برای تأمین سوخت مورد نیاز کشور دانست و خاطرنشان کرد: «بهره‌گیری از مینی‌الان جی برای تأمین گاز مناطق دور دست اجتناب‌ناپذیر است و با توجه به قدرت و مزایای الان جی نسبت به سی‌ان جی می‌توان با فراهم کردن زیرساخت‌ها از الان جی، که برد حرکتی خودروها را تا ۲۵

مدیرعامل مؤسسه‌ی مطالعات بین‌المللی انرژی:
عمده‌ی کشورهای تولیدکننده و مصرف‌کننده‌ی الان جی، از رشد تقاضای چند برابری در جهان برخوردارند و در صدد تجهیز و توسعه‌ی زیرساخت‌های بندری و دریایی خود برآمده‌اند. کشورهای مصرف‌کننده نیز، درصد سرمایه‌گذاری وسیع در بخش‌های ساحلی و فراساحلی منابع گاز برای دستیابی به محصول الان جی مورد نیاز خود هستند.





اختصاص ۲۵ درصد از مصرف گاز طبیعی به شکل فرآورده‌ی ال‌ان‌جی، امیدواریم تا سال ۲۰۱۵، ایران به صادراتی معادل ۴۵ میلیون تن در سال دست یابد.»

توسعه‌ی بازار جهانی ال‌ان‌جی

«شرکت ملی نفت ایران، به عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های نفتی جهان، از توسعه‌ی صنعت ال‌ان‌جی در ایران حمایت می‌کند.»

«سید محسن قمصری»، مدیر امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران، با بیان این مطلب در اولین همایش ال‌ان‌جی ایران، گفت: «با توجه به افزایش مصرف جهانی گاز طبیعی، سرمایه‌گذاری در صنعت ال‌ان‌جی سودآور خواهد بود. در سال ۲۰۱۰ میلادی، مصرف ال‌ان‌جی، ۳۲ درصد افزایش یافت و پس از کشورهای آسیای شرقی، کشورهای جنوب شرقی اروپا نیز، به عنوان دومین بازار بزرگ ال‌ان‌جی، رشد تقاضا را شاهد بوده‌اند.»

وی با بیان این مطلب که کشورهایی مانند چین، تایوان و سنگاپور با افزایش تقاضا برای خرید ال‌ان‌جی روبه‌رو هستند، افزود: «تا پانزده سال آینده، رشد تقاضا، روند صعودی خود را ادامه خواهد داد و افزایش بهای گاز برخی از صادرکنندگان که از راه خط لوله، به فروش گاز در جهان مبادرت می‌ورزند، علاقه‌مندی برای خرید گاز مایع را افزایش داده است.»

مدیر امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران با اعلام این‌که تعداد ۴۰ پایانه در منطقه‌ی آسیا پاسیفیک، برای دریافت ال‌ان‌جی، در حال ساخت است، خاطرنشان کرد: «بازار

درصد افزایش می‌دهد، استفاده کرد.» وی با بیان این مطلب که مصرف ال‌ان‌جی به جای گازوییل، سالانه یک میلیون بشکه نفت صرفه‌جویی دربر خواهد داشت، در پایان سخنان خود، خواستار فراهم شدن زیرساخت‌ها برای بهره‌گیری فراگیر از ال‌ان‌جی در کشور شد.

تحول آفرینی با بهره‌گیری از ال‌ان‌جی

«می‌توان با بهره‌گیری و صادرات ال‌ان‌جی، تحولات اساسی در صدور حامل‌های انرژی کشور ایجاد کرد.» علی‌خیراندیش، مدیرعامل شرکت مایع‌سازی گاز طبیعی ایران، با بیان این مطلب، به چگونگی احداث پروژه‌ی ایران ال‌ان‌جی پرداخت و گفت: «شرکت مایع‌سازی گاز طبیعی ایران، در مردادماه ۱۳۸۵ با هدف ساختن یک کارخانه‌ی مایع‌سازی گاز طبیعی یا ال‌ان‌جی در منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصاد انرژی پارس ۲ واقع در جنوب غربی ایران تأسیس شد.»

وی با بیان این مطلب که این شرکت، در حال ساخت دو ردیف تاسیسات تولید مایع‌سازی گاز، هر یک به ظرفیت ۵/۴ میلیون تن گاز مایع در سال است که در آن، طرح‌های توسعه تا ۴ ردیف نیز پیش‌بینی شده است، در پایان سخنانش افزود: «قرارداد ساخت ردیف‌های ۳ و ۴، اسفندماه ۱۳۸۷ امضا شد و با توجه به

پاوانونومندز، مدیر بازاریابی شرکت گالپ انرژی:
با توجه به بروز رکود در یاردهای کشتی‌سازی، می‌توان با تغییر خط تولید کشتی، نسبت به ساخت کشتی‌های ال‌ان‌جی‌بر اقدام کرد که البته، تولید این شناورها از میزان هزینه‌بری بالا و فن‌آوری‌های پیچیده‌ای برخوردار است.

ال‌ان‌جی پیشرفته و گسترده است و با توجه به رشد تقاضای این محصول، ایران با سرمایه‌گذاری و تولید آن می‌تواند در بازارهای جهانی گاز مایع تأثیرگذار باشد. ظرفیت تولید ال‌ان‌جی در خاورمیانه، حدود ۱۰۰ میلیون تن برآورد می‌شود؛ در حالی که کل تولید این محصول در جهان، حدود ۲۷۹ میلیون تن است.»

«قمصری» با تأکید بر این مطلب که باید رویکرد توسعه‌ی صادرات گاز طبیعی در کشور را مد نظر قرار دهیم و با توجه به افزایش تقاضا برای سوخت‌های پاک، مانند گاز، حضور قدرتمندتری در بازارهای جهانی داشته باشیم، اظهار داشت:

«مقدار مصرف ال‌ان‌جی برای سال ۲۰۱۵، معادل رقم ۳۳۳ میلیون تن پیش‌بینی شده است و تولیدکنندگان باید با افزایش ظرفیت تولید بتوانند به این تقاضا پاسخ دهند. ایران به عنوان دومین دارنده‌ی گاز جهان، باید بیش از این در زمینه‌ی توسعه‌ی صنایع نفت و گاز فعالیت کند و ال‌ان‌جی را به عنوان منبع درآمدی مطمئن برای سال‌های آینده، در سبد انرژی خود قرار دهد تا بتوانیم در بازارهای بین‌المللی ال‌ان‌جی، سهم خوبی داشته باشیم.» وی در پایان سخنان خود، تصریح کرد: «چنانچه بتوانیم حضور قدرتمندی در صادرات ال‌ان‌جی جهان داشته باشیم، توان آن را نیز خواهیم داشت که در گفت‌وگوهای خود برای احداث خطوط لوله نیز، از قدرت چانه‌زنی استفاده کنیم و خطوط لوله را در بهترین شرایط ممکن گسترش دهیم.» ■



در نهمین کمیسیون بین دولتی تراسیکا در رومانی بررسی شد

افزایش رقابت پذیری و جذابیت‌های راه‌گذر

نهمین کمیسیون بین دولتی تراسیکا با حضور دبیرکل، کارشناسان دبیرخانه کریدور و دبیران ملی ۱۳ کشور عضو، نمایندگان کمیسیون اروپا و چند تن از مشاوران بین‌المللی کمیسیون اروپا در شهر بخارست برگزار شد.

گسترش کریدور، افزایش رقابت‌پذیری و جذابیت‌های مسیر به ویژه ارتقای حمل و نقل جاده‌ای از طریق این جاده کهن، افزایش امنیت و ایمنی حمل و نقل دریایی در دریای خزر و دریای سیاه، حفاظت از محیط‌زیست این منطقه، برنامه عمل مربوط به افزایش ایمنی حمل و نقل جاده‌ای و نحوه همکاری بین دبیرخانه و گمرکات

به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، دکتر شهریار افندی‌زاده معاون وزیر راه و شهرسازی و دبیر ملی جمهوری اسلامی ایران در کریدور تراسیکا که برای شرکت در این اجلاس به رومانی سفر کرده بود، درباره نتایج اجلاس گفت: در روز نخست، پیش‌نویس قطعنامه نهمین اجلاس درخصوص چگونگی



گسترش شاهد

شرکت حمل و نقل داخلی کالا

هزینه کمتر

ایمنی در حمل

رضانمندی مشتری

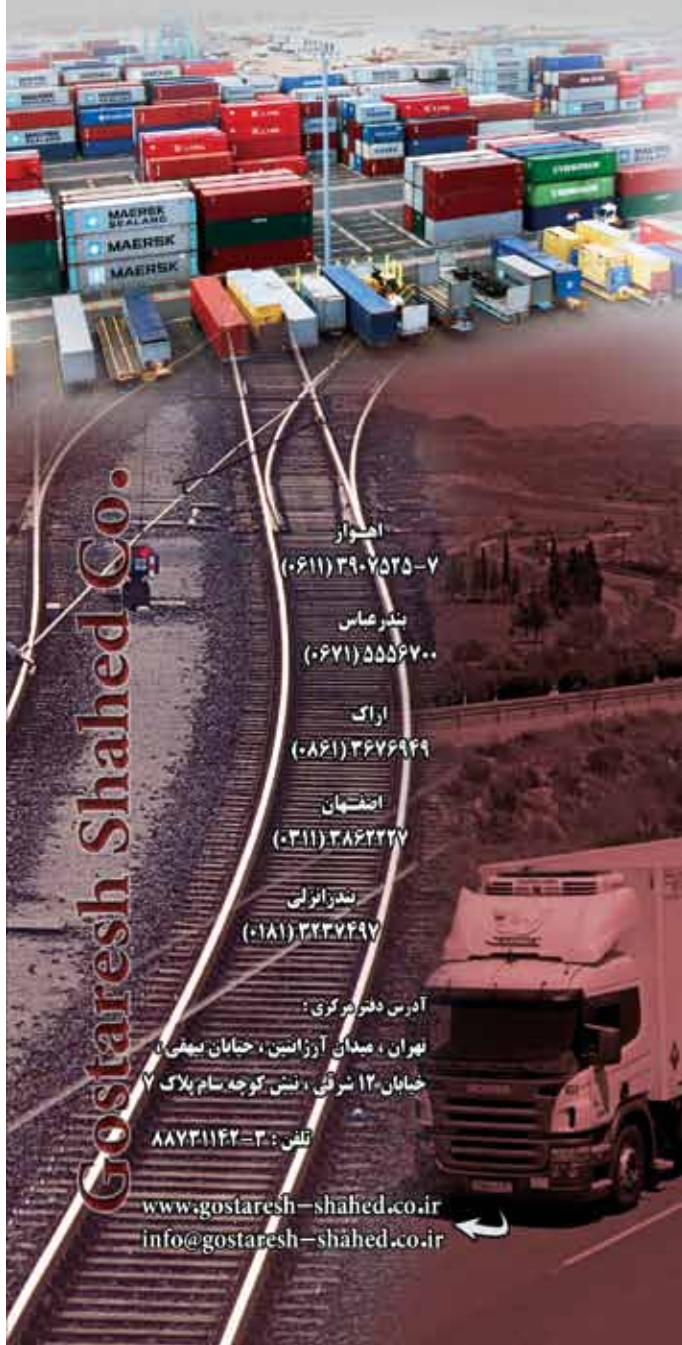
ارائه کلیه خدمات مشاوره ای به صاحبان کالا

حمل کالا به اقصى نقاط کشور

دارای ناوگان مجهز حمل و نقل

دارای ائیرلین دپوی آهن آلات در اهواز

تحت پوشش کامل بیمه دانا (خیانت در امانت)



Gostarehsh Shahed Co.

اهواز

۰۶۱۱-۳۹۰۷۵۲۵-۷

بندر عباس

۰۶۷۱-۵۵۵۶۷۰۰

اراک

۰۸۶۱-۳۶۷۶۹۴۹

اصفهان

۰۲۱۱-۳۸۶۲۲۷

بندر انزلی

۰۱۸۱-۳۲۲۷۴۹۷

آدرس دفتر مرکزی:

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بهمنی

خیابان ۱۲ شرقی، پلاک ۷، کوچه سام پلاک ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۱۴۲

www.gostarehsh-shahed.co.ir

info@gostarehsh-shahed.co.ir

کشورهای جاده ابریشم مورد بحث و بررسی قرار گرفت. براساس این گزارش دکتر افندی زاده با اشاره به این که هیأت ایرانی به عنوان یکی از اعضای رسمی کریدور قبلاً مواضع رسمی و پیشنهادهای خود را درخصوص تمام بندهای پیش نویس ارایه کرده بود، افزود: از جمله مهم ترین این موارد، برنامه عملی برای افزایش رقابت پذیری و جذابیت کریدور تا سال ۲۰۱۲ توسط اعضا بود. هیأت ایرانی پیشنهاد کرد باتوجه به این که در حال حاضر در مسیر کریدور زیرساخت های حمل و نقلی برای ترانزیت حجم قابل توجهی از کالا وجود دارد و از سوی دیگر موانع غیرفیزیکی متعددی بر سر راه توسعه و رشد کریدور شناسایی شده است، از این رو به عنوان اولین گام، ضرورت دارد دبیرخانه فهرستی از مشکلات مذکور در بخش های جاده ای و ریلی که فورواردرها و شرکت های تجاری برای ترانزیت کالا با آنها مواجه هستند، تهیه تا تدابیر لازم در جهت حل و فصل آنها اتخاذ شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: در ارتباط با طرح همکاری بین دبیرخانه تراسیکا و گمرکات کشورهای واقع در جاده ابریشم هیأت ایرانی پیشنهاد کرد تا کمیته کاری متشکل از نمایندگان گمرکات کشورهای واقع در جاده ابریشم تشکیل تا تمام موارد قابل طرح را از زوایای حقوقی و فنی مورد بررسی قرار دهند.

وی تصریح کرد: نظر به اینکه یادداشت تفاهم نامه های منعقد فی مابین کشورها هیچ گونه تعهدی برای کشورهای امضاکننده ایجاد نمی کند، لذا ضروری است این نکته از سوی دبیرخانه در زمان تنظیم اسناد مدنظر قرار گیرد.

دبیر ملی جمهوری اسلامی ایران در کریدور تراسیکا، طرح افزایش ایمنی حمل و نقل جاده ای در مسیر کریدور و تصویب این طرح از سوی اجلاس را از دیگر دستاوردهای اجلاس خواند و اظهار داشت: هیأت ایرانی خاطرنشان کرد، باتوجه به این که ایمنی حمل و نقل جاده ای از جمله نگرانی های تمام کشورهای عضو و حتی یکی معضل جهانی است، لذا ضروری است کمیسیون اروپا تمام کمک های لازم را در اختیار اعضا و با هدف ارتقای ایمنی حمل و نقل جاده ای قرار دهد.

دکتر افندی زاده افزود: از دیگر مصوبات نهمین اجلاس، تصویب برنامه توسعه ایمنی و امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریای خزر و دریای سیاه بود که مقرر شد تمام اعضای ستاد آن را در کشورهای خود اجرا کنند.

معاون وزیر راه و شهرسازی در این اجلاس بر لزوم سازماندهی مؤثر حمل و نقل در توسعه سریع همکاری های اقتصادی و روابط تجاری بین اروپا و آسیا، تأکید کرد و خاطرنشان ساخت: همه ما اطمینان داریم که کشورهای عضو با همکاری دبیرخانه تراسیکا، پیشرفت های بسیاری را در زمینه عملکرد این کریدور و نیز در زمینه زیرساخت های حمل و نقلی به دست آورده اند.

دکتر افندی زاده در بخش دیگری از سخنان خود به برنامه های کلان دولت جمهوری اسلامی ایران و سرمایه گذاری های عظیم در پروژه های زیربنایی حمل و نقلی در ایران و برخی از کشورهای همسایه از جمله افغانستان در راستای ارتقا و توسعه ترانزیت کالا اشاره کرد.

گفتنی است در پایان اجلاس مقرر شد دهمین اجلاس کمیسیون بین دولتی تراسیکا در بهار سال ۲۰۱۳ میلادی در تاجیکستان برگزار شود. ■

معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر داد: عدم بهبود درآمد مالکان کشتی به دلیل تداوم رکود اقتصاد جهانی

تهیه و تنظیم: سبینه صارمی

کاهش نرخ‌ها، افزایش کیفیت سرویس‌دهی‌ها و مشتری‌مداری، توانسته‌اند به فعالیت‌های خود ادامه دهند. هرچند در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی طی ۶ ماه اول سال جاری، با کاهش ۵ تا ۷ درصدی عملیات روبه‌رو بوده‌ایم، اما امیدواریم با وجود تحریم کشورمان از سوی برخی خطوط کشتیرانی خارجی، ظرفیت‌های خالی این خطوط را جبران کنیم و در ماه‌های آینده، عملیات دریایی‌مان افزایش یابد.

وی ضمن پیش‌بینی تداوم رکود موجود اقتصاد جهانی تا اواخر سال ۲۰۱۳ میلادی اظهارداشت: «وضعیت درآمد مالکان کشتی جهان، تا سال ۲۰۱۳ میلادی، بهبود نخواهد یافت و مالکان کشتی در ایران هم، از این وضعیت متأثر هستند.» معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، سهم کشتی‌های ایرانی از بازار بار ۲۵۰ میلیون تنی کشور را کمتر از ۴۰ درصد و حدود ۱۰۰ تا ۱۲۰ میلیون تن در سال برآورد کرد و گفت: «این ارقام میزان ظرفیت مورد نیاز برای توسعه‌ی عملیات حمل‌ونقل دریایی در ایران را نشان می‌دهد به گونه‌ای که در منطقه‌ی عسلویه، که قرار است تولید محصولات آن تا ۵ سال آینده به ۷۰ میلیون تن برسد، به حدود ۱۰۰ فروند کشتی حمل‌کننده‌ی مواد شیمیایی نیاز است که در حال حاضر، تنها ۵ فروند از این نوع کشتی در اختیار است.»

«دکتر گلپور» در ادامه صحبت‌های خود به رشد ۲۵ تا ۳۵ درصدی ناوگان حمل‌ونقل دریایی جهان اشاره کرد و افزود: «کشتی‌های جدیدی که امسال وارد ناوگان جهانی شده‌اند، از جمله‌ی سفارش‌های پنج سال قبل محسوب می‌شوند که بر اساس رونق اقتصادی در آن سال‌ها، سفارش شده بودند.» وی، رشد ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل دریایی جهان در سال جاری میلادی را مربوط به شرایط دانست که حجم بار بین ۶ تا ۷ درصد نسبت به سال قبل، افزایش یافته که این مسأله، موجب سقوط بازارها و شکستن نرخ‌های حمل شده است. به گفته‌ی معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، درآمد یک فروند کشتی که دو سال گذشته، روزانه حدود ۱۰۰ هزار دلار بوده، در شرایط کنونی به ۲۰ هزار دلار کاهش یافته به گونه‌ای که شرکت‌های بزرگ کشتیرانی، مانند: مرسک، هاپاگ لوید، CMA CGM و کشتیرانی مدیترانه طی شش ماه گذشته ۱۰۰ تا ۳۰۰ میلیون دلار، زیان عملیاتی داشته‌اند.

در ابتدای نشست دکتر گلپور با تشریح وضعیت کنونی حمل‌ونقل دریایی ایران و جهان و اشاره به در اختیار داشتن نوزدهمین ناوگان بزرگ تجاری دنیا، افزود: «سالانه در سطح دنیا ۸۷ میلیارد تن و در ایران، ۲۵۰ میلیون تن بار حمل می‌شود که در این میان، ناوگان ملی ایران، رده‌ی نوزدهم برترین کشتیرانی‌های دنیا را در اختیار خود دارد که ۱/۵ درصد از حجم بار ناوگان جهانی را دربر می‌گیرد.» معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان این که ۱۰ شرکت اول کشتیرانی دنیا، در زمره‌ی رقبای اصلی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار دارند، افزود: «۸ هزار نفر دریانورد در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی و بیش از ۲۰ هزار نفر دریانورد در مجموعه‌ی شرکت‌های کشتیرانی ایران مشغول به کار هستند. بسیاری از آنان، از جمله افسران و مهندسان مجرب و دانشوران برجسته‌ای هستند که نمی‌توان با غیر فعال کردن کشتی‌ها، آن‌ها را بیکار کرد. به همین دلیل، تردد کشتی‌های ایرانی در آب‌های بین‌المللی با وجود کاهش درآمدها و حتی زیان کرد، باید همچنان ادامه یابد، تا کارآمدی کارکنان محفوظ بماند و با سود سفرهای دیگر، ضررهای موجود جبران شود.» «گلپور»، سال ۲۰۱۱ میلادی را سال نامساعدی برای فعالیت مالکان کشتی دانست و اظهار داشت: «با این شرایط، ۸۰ درصد مالکان کشتی ایرانی با

کاهش نرخ‌های حمل بار از سوی کشتیرانی‌ها برای حفظ بازار جهانی، زبان عملیاتی شرکت‌های بزرگ کشتیرانی دنیا، پیش‌بینی تداوم رکود اقتصاد جهانی تا اواخر سال ۲۰۱۳ میلادی و عدم بهبود درآمد مالکان کشتی تا آن سال، طرح سه شکایت علیه تحریم‌های آمریکا و توقف سفارش‌های ساخت کشتی از جمله موضوعاتی بود که «دکتر غلامحسین گلپور» معاون بازرگانی و «مهندس قاسم نبی‌پور» معاون فنی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در نشست خبری خود که با موضوع «بررسی وضعیت حمل‌ونقل دریایی ایران و جهان» در محل این شرکت برگزار شد، ابراز کردند.

دکتر غلامحسین گلپور:

با توجه به وضع ناگوار بازار، نه ما و نه هیچ شرکت کشتیرانی دیگری جرأت سفارش ساخت کشتی‌های جدید را ندارد. از این رو، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز، از یک و نیم سال پیش تا امروز، سفارش ساخت را از دستور کار خود حذف کرده است.



مهندس قاسم نبی پور:

آنچه که بسیار اهمیت دارد، تعهد نسبت به زمان ساخت است و سازندگان داخلی باید طبق تعهدات طرفین و زمان تعیین شده، کشتی‌های سفارشی را تحویل دهند؛ چراکه در این میان، زمان مورد نظر سوددهی شرکت نیز در نظر گرفته می‌شود و در صورت تأخیر در تحویل کشتی، مطمئناً شرکت متضرر خواهد شد.

کرده‌ایم که با یاردهای داخلی، مذاکره و همکاری کنند. این در حالی است که در شرایط کنونی و با تعطیل شدن بسیاری از کشتی‌سازی‌های خارجی و کمبود سفارش در آن‌ها، این شرکت‌ها زمینه‌های همکاری بسیاری با سازندگان ایرانی یافته‌اند و این امر، فرصت مناسبی را در اختیار کشور ما قرار داده است.

معاون فنی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در ادامه اظهارداشت: «کشور عمان در سال ۲۰۰۷ میلادی، با همکاری کشتی‌سازی دوو کره جنوبی، ایجاد یارد تعمیراتی را آغاز کرد که فعالیت این مجموعه از سال ۲۰۱۰ آغاز شد و اکنون، تعمیر ۲۰ فروند کشتی با استانداردهای جهانی را در دست اجرا دارد.»

«نبی‌پور» با تأکید بر سیاست این شرکت مبنی بر حمایت از سازندگان داخلی، به راه‌اندازی یارد تعمیرات کشتی شرکت پرشپهرمز از سوی شرکت کشتیرانی با مشارکت ایزوایکو اشاره کرد و افزود: «همچنین، شرکت کشتیرانی در حال حاضر، با ۲۶ کارخانه‌ی تولید تجهیزات دریایی و لوازم کشتی همکاری دارد و در نظر است که از این راه، صنایع جانبی ساخت کشتی را نیز در کشور فعال کند.» وی با بیان این که در کشور چین، میلیاردها دلار به صنایع کشتی‌سازی تزریق شده است تا کشتی‌سازها بتوانند به حیات خود ادامه بدهند، گفت: «فرصت‌های زیادی در ایران داشته‌ایم که می‌توانستیم با استفاده از آن‌ها در زمینه‌ی ساخت کشتی موفق شویم.»

معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در ادامه‌ی سخنان خود، توسعه‌ی ناوگان را از اهداف مهم این شرکت برشمرد و گفت: «این شرکت بر اساس تعهدات برنامه‌ی پنج‌م توسعه، افزایش تعداد و تنوع کشتی‌ها را به عنوان هدف مهم خود پس از بحران و تحریم دنبال می‌کند.»

«نبی‌پور» به اقدامات مبتنی بر خودکفایی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در زمینه‌ی به‌کارگیری نیروی انسانی ایرانی اشاره کرد و گفت: «نود درصد از نیروی انسانی متخصص شاغل در ناوگان این شرکت، به خصوص در بخش‌های افسری و مهندسی، ایرانی هستند. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به منظور بهره‌بردن از توان نیروی انسانی متخصص ایرانی، برنامه‌ی پنج‌ساله‌ای را تدوین کرده است و هم اکنون نیز، می‌تواند به‌طور صددرصد، نیروهای متخصص ایرانی را در کشتی‌های خود به کار بگیرد.» ■

چین و کره‌ی جنوبی تأسیس شد که زمان تحویل کشتی از طرف آن‌ها برای به آب‌اندازی، به ۳۵ روز رسیده بود.» وی با اشاره به کاهش شدید سقف سفارش ساخت کشتی‌های جدید در شرایط کنونی، خاطرنشان کرد: «برای مقابله با این وضعیت، دولت کره‌ی جنوبی به منظور رونق این صنعت، تسهیلات هنگفتی به کشتی‌سازی‌های عمده‌ی این کشور اعطا کرده و دولت چین نیز، میلیاردها دلار کمک مالی به کارخانجات کشتی‌سازی خود تزریق کرده است.» معاون فنی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به سفارش ساخت ۶ فروند کشتی از سوی این شرکت در سال ۱۳۷۹ به مجتمع کشتی‌سازی ایزوایکو، اظهارداشت: «از این تعداد، یک فروند پس از دو سال با مشارکت ایزوایکو در آلمان ساخته شد و اولین کشتی ساخت داخل نیز، سال گذشته تحویل کشتیرانی شد. همچنین، قرار است طبق برنامه‌ی اعلام‌شده از طرف سازمان گسترش و نوسازی صنایع، دومین کشتی اقیانوس‌پیمای ساخت داخل نیز تا پایان امسال و سومین فروند آن تا پایان خردادماه سال آینده به این شرکت تحویل شود.

علاوه بر این، دو فروند کشتی سفارشی دیگر کشتیرانی به ایزوایکو، با توجه به نبود بازار و شرایط حاکم بر کارخانه‌ی کشتی‌سازی، با توافق طرفین فسخ شده است و در حال حاضر، تمرکز اصلی بر روی تکمیل دو کشتی قرار دارد.»

معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با تأکید بر این که این شرکت با فروکش کردن شرایط کنونی بازار حمل‌ونقل دریایی، روند ارایه‌ی سفارش ساخت کشتی را از سر می‌گیرد، در مورد احتمال ارایه‌ی سفارش‌های جدید به سازندگان داخلی، گفت: «آنچه که بسیار اهمیت دارد، تعهد نسبت به زمان ساخت است و سازندگان داخلی باید طبق تعهدات طرفین و زمان تعیین‌شده، کشتی‌های سفارشی را تحویل دهند؛ چراکه در این میان، زمان مورد نظر سوددهی شرکت نیز در نظر گرفته می‌شود و در صورت تأخیر در تحویل کشتی، مطمئناً شرکت متضرر خواهد شد. با تحویل دیر هنگام سفارش، تنها به تناژ کشتیرانی‌ها اضافه می‌شود که این امر، تأثیری در افزایش عملیات آن‌ها نخواهد داشت.»

«نبی‌پور» با بیان این که در مقاطع مختلف، کشتی‌سازان بزرگ کره‌ای و چینی مجبور به همکاری با سازندگان ایرانی شده‌اند، افزود: «تا قبل از ادغام وزارتخانه‌های بازرگانی و صنایع، به نظر می‌رسید آمادگی لازم در سازمان گسترش و وزارت صنعت، معدن و تجارت برای جذب همکاران خارجی وجود ندارد و نمی‌توانند همکاری با طرف‌های خارجی را مدیریت کنند.»

وی با تأکید بر این مطلب که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، همچنان بر این باور است که با انتقال دانش و تجربه به سازندگان داخلی، زمینه‌ی ساخت کشتی با استفاده از تجارب شرکت‌های خارجی را باید مهیا کرد، افزود: «اخیراً نیز، سازندگان دیگری از چین و کره جنوبی معرفی

«گلپور» در خصوص برنامه‌های مورد نظر این شرکت برای ارایه‌ی سفارش ساخت کشتی‌های جدید، تأکید کرد: «با توجه به وضع ناگوار بازار، نه ما و نه هیچ شرکت کشتیرانی دیگری جرأت سفارش ساخت کشتی‌های جدید را ندارد. از این رو، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز، از یک و نیم سال پیش تا امروز، سفارش ساخت را از دستور کار خود حذف کرده است.»

وی در خصوص اثرات تحریم‌های بین‌المللی بر فعالیت‌های ناوگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، اظهار داشت: «در حال حاضر، هر کشتی که با مالکیت ایرانی در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کند، هدف تحریم‌های بین‌المللی، به‌ویژه از سوی آمریکا قرار می‌گیرد و مقامات این کشور هم، به‌طور آشکار، از کار انداختن حمل‌ونقل دریایی ایران را به‌منزله‌ی هدف خود اعلام کرده‌اند.» معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، همچنین با اشاره به پیگیری موضوع تحریم‌های نابه‌جا در مراجع بین‌المللی گفت: «تاکنون یک شکایت از سوی اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران و سه شکایت از سوی شرکت‌های کشتیرانی، در دادگاه‌های بین‌المللی اقامه‌ی دعوی شده است. همچنین، بیش از ۱۵ تن از مدیران ارشد حمل‌ونقل دریایی ایران، شکایت‌های خود مبنی بر تحریم آنان از سوی آمریکا را، به مراجع بین‌المللی ارایه داده‌اند.»

تحویل دومین کشتی اقیانوس پیمای ساخت داخل تا پایان سال جاری

«مهندس قاسم نبی‌پور»، معاون فنی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز، در ادامه‌ی این نشست خبری، به تبیین وضعیت صنعت کشتی‌سازی در دنیا و ایران پرداخت و اظهار امیدواری کرد: «امیدواریم با پایان یافتن بحران اقتصاد جهانی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در بازار حمل و نقل بین‌المللی، حضور چشمگیری داشته باشد.»

وی با بیان این که کشتیرانی‌های بزرگ دنیا هم اکنون در شرایط زیان‌دهی قرار دارند و پیش‌بینی می‌شود، این روند تا سال ۲۰۱۳ میلادی نیز، ادامه یابد؛ یکی از دلایل بحران اقتصادی را وجود مازاد ظرفیت و ورود کشتی‌های جدید به ناوگان جهانی، سفارش داده شده طی سال‌های گذشته به کشورهای چین، کره و ژاپن دانست و افزود: «در حال حاضر، ۴۱۰۰ فروند کشتی تانکر در حال سرویس‌دهی هستند و ۶۰۰ فروند تانکر دیگر نیز در مرحله‌ی ساخت قرار دارند که با ورود این کشتی‌ها، حدود هفت درصد به ظرفیت موجود اضافه خواهد شد.»

«نبی‌پور» به وجود ۷۷۰۰ فروند کشتی در حال سرویس‌دهی در بخش فله خشک اشاره کرد و افزود: «تا سال ۲۰۱۶ میلادی، حدود ۲۵ درصد به ظرفیت ناوگان این بخش اضافه خواهد شد. همچنین در پی افزایش سفارش ساخت کشتی از سال ۲۰۰۸، تعداد زیادی کارخانه‌ی کشتی‌سازی در

دستورالعمل دستیابی به نوین‌ترین تجهیزات

مدیر کل تأمین و نگهداری سازمان بنادر از تازه‌ترین اقدامات توسعه‌ای در بخش ایمنی و عملیاتی خبر داد

سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه ساخت و تجهیز روزهای پر خبری را طی می‌کند. پس از اعلام آغاز بهره‌برداری از یک فروند شناور چند منظوره یدک کش و نیز یک فروند شناور مسافری در حاشیه همایش اخیر صنایع دریایی در جزیره کیش، طی روزهای گذشته دو خبر "ساخت شناور جمع‌آوری آلودگی نفتی با بالاترین استانداردهای تجهیزاتی" و "بهره‌برداری از بزرگ‌ترین سامانه کنترل ترافیک دریایی در خلیج فارس" نیز به نقل از مدیر کل تأمین و نگهداری این سازمان، در خروجی خبرگزاری‌ها قرار گرفت.



دریانوردی ساخته شده و به بهره‌برداری خواهد رسید؛ ارائه تسهیلات به ساخت چنین کشتی‌ای نشانه اعتماد به این صنعت است و در آینده به عنوان اقدامی مؤثر به حساب خواهد آمد.

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر با اشاره به اینکه هزینه ساخت این شناور ۳۵ میلیارد تومان برآورد شده است، خاطرنشان کرد: امیدواریم ساخت این شناور تا پایان سال جاری به پایان برسد و آب اندازی شود.

وی ادامه داد: این شناور مأموریت جمع‌آوری لکه‌های نفتی در آب‌های خلیج فارس را برعهده خواهد داشت و یکی از بزرگ‌ترین شناورهای جمع‌آوری آلودگی نفتی در خاورمیانه است. رزازان اضافه کرد: این شناور می‌تواند در آب‌های تحت حاکمیت ایران و آب‌های آزاد بین‌المللی فعالیت کنند زیرا به بالاترین استانداردهای تجهیزاتی جهانی مجهز است.

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر ادامه داد: اگر حادثه‌ای در این آبراه رخ دهد با وجود برخورداری

زیست دریایی سرمایه‌گذاری کرده‌ایم، گفت: ساخت اولین شناور جمع‌آوری آلودگی‌های نفتی در دریا با ۳۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری طی ۴ ماه آینده به اتمام می‌رسد.

عبدالکریم رزازان، با اشاره به ساخت شناور جمع‌آوری آلودگی‌های دریایی در کشور، خاطرنشان کرد: هم‌اکنون در مجتمع صنعتی ایزوایکو بزرگ‌ترین شناور جمع‌آوری آلودگی نفتی در حال ساخت است و این امر با مشارکت نیروی‌ها انجام می‌شود.

وی ادامه داد: شناور مذکور قرار بود در کشور نیروژ ساخته شود، اما پس از حمایت‌های سازمان بنادر و دریانوردی، ساخت این شناور در ایزوایکو آغاز شد. مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر خاطرنشان کرد: این پروژه بزرگ‌ترین پروژه ساختی است که در این شرکت توسط پیمانکاران داخلی در حال انجام است.

رزازان با اشاره به اینکه کشتی "سپلائی بوت" برای اولین بار در کشور ساخته می‌شود، تصریح کرد: این کشتی از محل تسهیلات وجوه اداره شده سازمان بنادر و

ساخت اولین شناور جمع‌آوری آلودگی نفتی دریایی

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه ۷۸ میلیارد تومان در آب‌های جنوبی و شمالی برای حفاظت از محیط

بزرگ‌ترین جرثقیل‌های کانتینری سوپر پُست پاناماکس وارد بندر شهید رجایی شده که موجب رقابت مطلوب این بندر با دیگر بنادر منطقه و افزایش عملیات کانتینری آن به ۳,۲ دهم میلیون teu خواهد شد.

سرمایه‌گذاری که طی چهار برنامه توسعه قبلی برای تجهیز بنادر انجام گرفت، بیش از ۱۰۰۰ میلیارد تومان بوده که شاید بتوان گفت مهم‌ترین آنها، ساخت شناورهای مدرن تجسس و نجات با مشارکت شرکت‌های داخلی است.



حال توسعه است، اظهار داشت: همچنین بزرگ‌ترین جرثقیل‌های کانتینری سوپر پُست پاناماکس وارد بندر شهید رجایی شده که موجب رقابت مطلوب این بندر با دیگر بنادر منطقه و افزایش عملیات کانتینری آن به ۳,۲ دهم میلیون teu خواهد شد. ■

بنادر انجام گرفت، بیش از ۱۰۰۰ میلیارد تومان بوده که شاید بتوان گفت مهم‌ترین آنها، ساخت شناورهای مدرن تجسس و نجات با مشارکت شرکت‌های داخلی است.

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه حداقل ۱۵ فروند شناور تجسس و نجات در آب‌های ملی فعال هستند، خاطرنشان کرد: در سانحه دریایی اخیر و غرق شدن شناور کوشا یک، تنها شناور تجسس و نجاتی که توانست در امواج سنگین دریا در روز اول وقوع حادثه جان سانحه دیدگان را نجات دهد، شناور سازمان بنادر بود که آن را در داخل ساخته اند.

بهره‌برداری از بزرگ‌ترین سامانه کنترل ترافیک دریایی در خلیج فارس

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه ارتقای ایمنی دریایی همیشه مدنظر سازمان بوده، به سامانه کنترل ترافیک دریایی (VTS) اشاره کرد و افزود: در بحث نظارت بر تردد کشتی‌ها در آب‌های خلیج فارس و دریای خزر، رقم بالایی را برای ارتقای ایمنی در دریا هزینه کرده ایم که در این راستا بزرگ‌ترین سامانه کنترل ترافیک دریایی در خلیج فارس به بهره‌برداری رسید.

رزاان اضافه کرد: با بهره‌برداری از این سامانه، ایران در ردیف کشورهای پیشرفته‌ای قرار گرفت که از سیستم کنترل ترافیک دریایی با این حجم سرمایه‌گذاری، استفاده می‌کند. مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: در راستای کسب رتبه‌های بالاتر جهانی در زمینه حمل و نقل دریایی و تثبیت جایگاه حاکمیتی و رقابت با کشورهای پیشرفته، دستیابی به تجهیزات نوین از دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی است.

ورود بزرگ‌ترین جرثقیل‌های کانتینری به بندر شهید رجایی

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه فاز دوم بندر شهید رجایی در

از چنین شنآوری می‌توان به سرعت با حادثه مقابله کرد زیرا، سکوها نفتی زیادی در آب‌های جنوبی کشورمان وجود دارند و گسترش صنایع نفتی نیز ادامه دارد.

رزاان خاطرنشان کرد: این سرمایه‌گذاری کلان، چشم‌انداز مطلوبی برای سازمان بنادر و دریانوردی در رابطه با جمع‌آوری آلودگی‌ها در آب‌های جنوبی و شمالی دارد. مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر با اشاره به اینکه برای مبارزه با آلودگی‌های محیط زیست دریایی فعالیت‌های بسزایی انجام شده است، تصریح کرد: نزدیک به ۷۸ میلیارد تومان، در آب‌های جنوبی و هم در آب‌های شمالی برای حفاظت از محیط زیست دریایی سرمایه‌گذاری کرده‌ایم.

تجهیز محوطه‌های بندری به دوربین‌های مدار بسته

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی همچنین در خبر دیگری به تجهیز محوطه‌های بندری به دوربین‌های مدار بسته اشاره کرد و افزود: در راستای کنترل امنیتی در محوطه‌های بندری، تمامی بنادر به دوربین‌های مدار بسته مجهز شده اند. وی ادامه داد: این اقدام موجب شده است که صاحبان کالا با امنیت خاطر کالاهای خود را از بنادر عبور دهند همچنین کالاهایی که وارد بنادر شده و در انبارها نگهداری می‌شوند، با این دوربین‌های مدار بسته کنترل مدیریتی خواهند شد که این خود کمک بسزایی به ارتقاء ایمنی خواهد کرد.

سرمایه‌گذاری ۱۰۰۰ میلیارد تومانی در تجهیز بنادر

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی خاطرنشان کرد: در رابطه با توسعه و تجهیز بنادر طی برنامه‌های اول، دوم، سوم، چهارم و پنجم اقتصادی هزینه‌های سنگینی پرداخت کرده ایم.

رزاان ادامه داد: در این راستا در بخش‌های بندری، دریایی و مخابراتی و سیستم‌های مدیریتی، فعالیت‌های خاصی انجام شده است.

وی یادآور شد: سرمایه‌گذاری که طی چهار برنامه توسعه قبلی برای تجهیز

اداره کل سازمان‌های تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی
از اجرای موفقیت آمیز ممیزی در بنادر کشور خبر داد:

رضایت ممیزان از ایران

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به عنوان مرجع جهانی تنظیم مقررات بین‌المللی دریانوردی با هدف ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و جلوگیری از آلودگی آب‌دریاها حاصل از کشتی‌ها، با بررسی وضعیت فنی و ایمنی دریانوردی در سطح بین‌المللی از طریق کشورهای عضو و با برگزاری جلسات کمیته‌های فنی اقدام به بهبود قوانین موجود و تنظیم مقررات و استانداردهای جدید، در راستای حصول به اهداف فوق‌الذکر می‌نماید.

سیر تحولات صنعت دریانوردی و همچنین وضعیت سوانح دریایی در سطح جهان، منجر به توجه آیمو به موضوعات نرم‌افزاری شامل؛ نیروی انسانی و مدیریت فنی و ایمنی شناورها در سطح بین‌المللی، در کنار توسعه مقررات سخت‌افزاری گردید. سازمان مذکور پس از ورود به حوزه ی شرکت‌های کشتیرانی از طریق مراجع دریایی کشورهای عضو (ISM CODE) در اجرای کنوانسیون STCW95 (استانداردهای آموزش، گواهینامه‌ها و نگهداری دریانوردی) به حوزه ی مراجع دریایی کشورهای عضو و نظارت بر اجرای مقررات از طریق انجام ممیزی‌های مستقیم ورود کرده است.

در این راستا و در ادامه ارتقای نظارت آیمو بر اجرای مقررات لازم‌الاجرا، طرح ممیزی داوطلبانه از کشورهای عضو، مطابق با آیین‌نامه اجرای مقررات توسط کشورهای عضو (FSI CODE) که به تصویب این سازمان نیز رسیده است، در آیمو مطرح و به تصویب رسید. در اجرای طرح فوق تا کنون ۵۳ کشور جهان توسط ممیزان تأیید شده سازمان جهانی دریانوردی مورد ممیزی قرار گرفته‌اند.

جمهوری اسلامی ایران نیز با هدف مشارکت



موفقیت‌های کسب شده در جامعه جهانی و مشارکت در اقدامات فنی بین‌المللی، در اجرای طرح مذکور تعدادی از کارشناسان خبره خود را به آیمو معرفی نموده بود و این سازمان نیز برای ممیزی از کشور چین، که یکی از کشورهای پیشرفته در صنعت دریانوردی محسوب می‌شود، یکی از کارشناسان خبره سازمان بنادر را در سال گذشته میلادی، به عنوان ممیز مورد تأیید قرار داد که تجربیات کسب شده برای حصول به موفقیت در ممیزی اخیر از کشورمان، مؤثر واقع شد. ■

جاری، توسط سه نفر از ممیزان آیمو این ممیزی به نحو شایسته و در شأن جمهوری اسلامی ایران برگزار شد و گزارش مطلوب ممیزان از شرایط اجرای مقررات لازم الاجرای بین‌المللی دریانوردی در ایران که بیانگر رضایت ممیزان است، به سازمان جهانی دریانوردی ارسال گردید. جمهوری اسلامی ایران در گذشته نیز، به منظور مشارکت در طرح‌های بین‌المللی و همچنین در راستای کسب تجربیات لازم ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی و در ادامه

فعال در مجامع بین‌المللی دریانوردی و همچنین کسب آمادگی لازم برای انجام ممیزی آیمو در سال ۲۰۱۵ میلادی که لازم الاجرا خواهد گردید، آمادگی خود را به منظور انجام این ممیزی اعلام نمود. انجام ممیزی مذکور توسط ممیزین خبره که از سوی کشورهای عضو آیمو معرفی و توسط این نهاد تخصصی تأیید گردیده‌اند، صورت می‌پذیرد.

در این راستا، پس از هماهنگی‌های لازم جهت ممیزی از جمهوری اسلامی ایران، از تاریخ ۳۰ مهرماه لغایت ۷ آبان ماه سال



گزارشی کوتاه از

کنفرانس تخصصی
حمل و نقل دریایی خاورمیانه

◆ تهیه و تنظیم: بهزاد الصفی (کارشناس ارشد حمل و نقل و مدیریت دریایی)

مهم‌ترین عناوین مورد طرح و بررسی در

کنفرانس

- تحلیل آخرین وضعیت تجارت جهانی و ارتباط آن با حمل و نقل دریایی در کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت
- تحلیل کاربرد آخرین فن آوری‌های روز دنیا در فعالیتهای بندری و تجهیزات تخلیه و بارگیری
- بررسی راهکارهای افزایش بهره‌وری در پایانه‌های بندری
- بررسی کاربردهای عملی فن آوری اطلاعات (IT) در کارکرد بندر و کشتیرانی‌ها
- ارزیابی مدیریت بهینه در بندر
- تحلیل مسایل ایمنی و امنیتی بندر
- بررسی نقش خاورمیانه در اثرگذاری بر فعالیت‌های اقتصادی جهان
- تحلیل تغییرات شگرف تجارت کانتینری خاورمیانه
- تحلیل پارامترهای مختلف نسل آتی بندر و پایانه‌های مربوط به آن‌ها
- بررسی مباحث لجستیکی بندر
- بررسی اثرگذاری مبحث 3PL در زنجیره‌ی عرضه‌ی کانتینری
- نگاهی به تغییرات در طراحی بندر و مسایل مربوط به امور مالی و سرمایه‌گذاری آن‌ها
- دروازه‌های خودکار بندر و سیستم OCR
- تبیین تجربیات موفق مدیران در قالب case study
- تحلیل مزایا و معایب پایانه‌های کانتینری اتوماتیک

جزئیات بیش‌تری از مباحث مطرح‌شده در

کنفرانس

یکی از موضوعات مهم مورد نظر بندار، تمایل آن‌ها به سوی port automation و استفاده از تجهیزات تخلیه و بارگیری خودکار و بدون اپراتور، نظیر AGV - ASC است که باعث کاهش هزینه‌های عملیاتی بندار و از طرف دیگر، افزایش کارایی آن‌ها می‌شود، که سازمان جهانی کار (ILO)، به‌شدت با آن مخالف است، چراکه این سیستم، موجبات

همه‌ساله، کنفرانس و نمایشگاه تخصصی حمل و نقل دریایی دنیا، تحت عنوان TOC container supply chain در قاره‌های مختلف جهان برگزار می‌شود. خطوط کشتیرانی کانتینری، بندار، شرکت‌های پورت اپراتور، سازندگان تجهیزات تخلیه و بارگیری، شرکت‌های مهندسی سازه‌های دریایی، مؤسسات مشاوره‌ای بین‌المللی و...، از اعضای فعال این مراسم هستند که در آن، آخرین تحولات صنعت حمل و نقل دریایی جهان در بخش‌های مختلف و از زوایای گوناگون مورد بررسی قرار می‌گیرد.

در سال ۲۰۱۱ میلادی و در بخش خاورمیانه، این کنفرانس از ۲۵ الی ۲۷ سپتامبر (۵-۳ مهرماه سال جاری) به مدت ۳ روز در شهر دبی امارات متحده عربی برگزار شد. هر چند کنفرانس TOC، به صورت قاره‌ای برگزار می‌شود؛ ولی با توجه به اهمیت منطقه خاورمیانه در تجارت دریایی، کنفرانس فوق، علاوه بر قاره آسیا، در حوزه‌ی خاورمیانه نیز، برای اولین مرتبه برگزار شد. لازم به ذکر است، از مجموع ۵۶۰ میلیون TEU کانتینر جابه‌جاشده در بندار جهان طی سال ۲۰۱۰ میلادی، تنها ۵۰ میلیون TEU کانتینر از آن در بندار خاورمیانه تخلیه و بارگیری شده‌اند. مجری این رویداد تخصصی، شرکت انگلیسی informa است که شرکت‌های زیرمجموعه‌ی آن، نشریات تخصصی Cargo Containerization و system International را منتشر می‌کنند.

کاهش اشتغال‌زایی بندار را فراهم می‌آورد. به‌رغم بروز شواهدی مبنی بر ادامه‌ی روند رکود عربی و اثرگذاری آن بر تجارت بین‌المللی، مشکلات اقتصادی غرب و اتحادیه‌ی اروپا، رشد عملیات کانتینری بندار جهان طی سال جاری میلادی، به میزان ۸۴ درصد برآورد شده است که رقم مناسبی به نظر می‌آید. چنانچه همین نرخ رشد ادامه یابد، جهان در سال ۲۰۲۰ میلادی، شاهد عملیات تخلیه و بارگیری یک میلیارد کانتینری خواهد بود. در راستای راهبری بندار در راستای مفهوم Green port، استفاده از سوخت‌های هیبریدی به جای سوخت‌های فسیلی در تجهیزات تخلیه و بارگیری، در حال رشد بوده و از آن استقبال شده است. فاز اول بندر خلیفه در حاشیه ابوظبی، در پایان سال ۲۰۱۲ میلادی با ظرفیت ۲ میلیون TEU افتتاح می‌شود و تا سال ۲۰۳۰ میلادی نیز، ظرفیت این بندر به ۱۵ میلیون TEU کانتینر بالغ خواهد شد که در آن صورت در فهرست بندار بزرگ دنیا قرار خواهد گرفت. (در این راستا با توجه به استراتژی HUB شدن بندر شهید رجایی، شایسته است طرح‌های توسعه‌ای بندار هم‌جوار، با دقت و سرعت بیش‌تری از طرف مسئولین دنبال شود). امارات متحده‌ی عربی قصد دارد شبکه‌ی ریلی با عنوان "اتحاد" را به طول ۱۵۰۰ کیلومتر ایجاد کند، که مجموع ۷ امارت نشین این کشور را به یکدیگر پیوند می‌دهد. در این راستا، بندر جبل‌علی، تا پایان سال ۲۰۱۳ میلادی به این شبکه‌ی ریلی وصل شده و در سال ۲۰۱۷ نیز، این پروژه‌ی عظیم ریلی تکمیل خواهد شد. در حال حاضر، فن آوری اطلاعات (IT) کاربردهای عملی فراوانی در بندار دارد. گیت‌های ورودی و خروجی بندار و تسهیل در تردها، نرم‌افزارهای پایانه‌های بندری، تبادلات اطلاعاتی بین کلیه‌ی

TOC

CONTAINER SUPPLY CHAIN

MIDDLE EAST

www.toc-events.com



اعضای فعال در جامعه‌ی بندری و دریایی (Port community system) از موارد کاربری‌های IT به شمار می‌آیند، شایسته است توسعه و استفاده‌ی فراگیرتر از آن، بیش‌تر مورد نظر قرار گیرد.

در دنیای امروز، جایگاه نیروی انسانی (Man power) متخصص، باتجربه و بالنگیزه، در موفقیت بنادر بسیار مهم و اثرگذار تلقی می‌شود. به عنوان نمونه، در تحلیل رشد چشمگیر بندر سلاله واقع در عمان که صرفاً ۱۴ سال از شروع فعالیتش می‌گذرد و در سال ۲۰۱۰ میلادی رتبه‌ی ۳۳ را در بین بنادر برتر کانتینری جهان به دست آورده است، توجه اساسی به مبحث نیروی انسانی در اولویت دستور کار مدیران آن قرار دارد.

نمایشگاه Material Handling

لازم به ذکر است، در کنار سالن کنفرانس TOC، نمایشگاهی تحت عنوان:

The 6th international exhibition for warehousing, supply chain, freight, cargo product & services

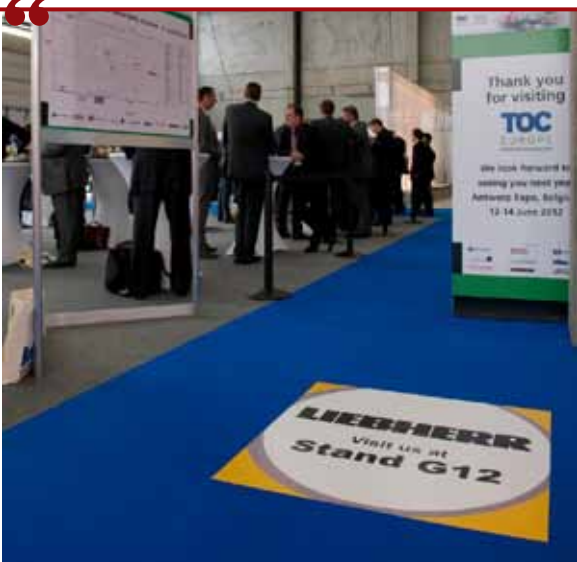
برگزار شد که تجهیزات مربوط به انبارداری، لاشینگ، قطعات متعلق به دستگاه‌های سنگین تخلیه و بارگیری و سیستم‌های ایمنی پایانه‌ها، در آن به نمایش گذاشته شده بود. این نمایشگاه توسط شرکت آلمانی Messe Frankfurt که از بزرگ‌ترین شرکت‌های نمایشگاهی دنیا است، برگزار شد. نکته‌ی جالب در آن، حضور پررنگ و متعدد شرکت‌های هندی و فعالیت‌های جالب، نوین و اثرگذار بازاریابی آن‌ها بود، به نحوی که بازدیدکنندگان را تحت تأثیر قرار می‌داد. جالب آن است که این کشور با بیش از ۱ میلیارد نفر جمعیت، در حال حاضر، به عنوان چهارمین اقتصاد دنیا و دومین اقتصاد با بیش‌ترین رشد در دنیا مطرح است و سعی دارد این جایگاه را در آینده گسترش و بهبود ببخشد.

برنامهی روز پایانی کنفرانس

در روز پایانی کنفرانس، بازدید گروهی از بندر جبل‌علی به عمل آمد و در ساختمان مرکزی DP World، علاوه بر نمایش ویدیو کلیپی از فعالیت‌های آن بندر و شرکت یادشده، پاورپوینتی ارائه شد که موارد زیر نمایش داده شده در آن قابل توجه است:

بندر جبل‌علی در سال ۲۰۱۰ میلادی، به‌منزله‌ی دهمین بندر برتر کانتینری جهان، با حجم عملیات ۱۱/۶ میلیون TEU و ظرفیت در حال حاضر ۱۴ میلیون TEU کانتینر برخوردار است که ۲۲ پست اسکله کانتینری و ۷۹ دستگاه گنتری کرین در اختیار دارد و در حدود ۵۰ درصد عملیات آن، مربوط به ترانشیپ است. ساخت پایانه‌ی سوم کانتینری آن، در حدود ۷۰ درصد پیشرفت داشته است و در آینده با توجه به پیش‌بینی بازار کانتینری جهان و خاورمیانه، تجهیزات گنتری کرین و... نصب و راه‌اندازی خواهد شد. همچنین، DP World در حال حاضر، سومین پورت اپراتور برتر کانتینری جهان با تخلیه و بارگیری ۵۰ میلیون TEU کانتینر، در ۶۰ بندر دنیا مشغول به کار است و هدف آن، افزایش ظرفیت کانتینری خود به ۹۵ میلیون TEU کانتینر در سال ۲۰۲۰ میلادی است.

DP World در حال حاضر، سومین پورت اپراتور برتر کانتینری جهان با تخلیه و بارگیری ۵۰ میلیون TEU کانتینر، در ۶۰ بندر دنیا مشغول به کار است و هدف آن، افزایش ظرفیت کانتینری خود به ۹۵ میلیون TEU کانتینر در سال ۲۰۲۰ میلادی است.



برگزاری سمینارهای تخصصی بین‌المللی و یا منطقه‌ای مربوط به عملیات بندری توسط سازمان بنادر و دریانوردی، می‌تواند علاوه بر تبیین بیش‌تر جایگاه والای بنادر کشورمان در جامعه‌ی جهانی، به ارتقای سطح علمی کارکنان نیز کمک کند و زمینه‌های همکاری بیش از پیش بنادر حوزه‌ی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر را با یکدیگر فراهم آورد. در این راستا، شرکت‌های خصوصی نیز، قطعاً آماده‌ی همکاری برای برگزاری چنین گردهمایی‌های تخصصی هستند.

با توجه به این‌که ماهیانه در بندر شهید رجایی به میزان چهار و نیم میلیون لیتر سوخت فسیلی، در تجهیزات بندری مصرف می‌شود که متعاقب آن، آلودگی هوا و صرف هزینه را به دنبال دارد؛ شایسته است، بنادر کشورمان با انتخاب استراتژی تبدیل خود به بندر سبز، استفاده از تجهیزات با سوخت هیبریدی را در دستور کار قرار دهند.

اسامی برخی از سازمان‌ها و شرکت‌های فعال در نمایشگاه

Liebherr – Bromma –
Gottwald – Konecranes
Siemens – Sany – Cavotec
ABB Crane system
Cargotec – Terex – Abu Dhabi
Terminal – DP World – Jebel
Ali Port – Port of Salalah
Krishnapatnam port – JAFZA
Johor port Authority
Gulfair – PSA – NAVIS
Nexans – Halcrow – TT Club

کنفرانس‌های TOC در سال ۲۰۱۲ میلادی

- در قاره‌ی آمریکا در کشور پاناما، (۱۵ الی ۱۷ نوامبر ۲۰۱۲)
 - در قاره‌ی آسیا در کشور هنگ‌کنگ، (۱۳ الی ۱۵ مارچ ۲۰۱۲)
 - در قاره‌ی اروپا در کشور بلژیک، (۱۲ الی ۱۴ ژوئن سال ۲۰۱۲)
 - در خاورمیانه در کشور امارات متحده عربی (دوبی)، (۲ الی ۴ اکتبر سال ۲۰۱۲)
- در پایان، برای اطلاع بیش‌تر خوانندگان محترم، مراجعه به نشانی وبسایت سمینارهای یادشده، به نشانی اینترنتی زیر و دقت در مطالب متنوع آن، توصیه می‌شود:

www.tocevents – me.com
www.materlshandlingME.com



چهار پیشنهاد عملی برای پیشرفت بنادر کشورمان

با توجه به تحریم کشورمان از سوی قدرت‌های استکباری و سعی آن‌ها در انزوای اقتصادی، سیاسی جمهوری اسلامی ایران، پیشنهاد می‌شود: حضور مقامات و کارشناسان مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی کشورمان در سمینارها و کنفرانس‌های بین‌المللی تخصصی افزایش یابد، تا شایبه‌ی انزوای ایران در اذهان سایرین نقش نبندد. متأسفانه در این کنفرانس معتبر، نمایندگان سازمان‌های مرتبط کشورمان (به جز چند شرکت خصوصی) حضور نیافته بودند. با توجه به این‌که، به‌رغم تحریم‌ها، رشد عملیات کانتینری بزرگ‌ترین بندر

تجاری کشورمان (بندر شهید رجایی) طی سال ۲۰۱۱ میلادی، به میزان ۱۰ درصد رقم خورده، شایسته است این مهم و چگونگی نایل شدن به آن، به صورت علمی در پنل‌های تخصصی در چنین سمینارهایی تبیین شود. با عنایت به این‌که برخی از شرکت‌های معتبر و سازنده‌ی تجهیزات تخلیه و بارگیری، به بهانه‌ی تحریم، از فروش تجهیزات و قطعات یدکی به بنادر ایرانی خودداری می‌کنند، شایسته است در زمینه‌ی اقدامات اصلاحی پیشگیرانه ایمنی، طرح‌های ضربتی، برنامه‌ریزی و اجرا شوند. در این راستا ضروری است، اپراتورهای تجهیزات، توجیه شوند که چه اقداماتی را بایستی بیش از پیش در این شرایط مد نظر قرار دهند و از انجام چه فعالیت‌هایی پرهیز کنند.



موفقیتی دیگر

معاون نماینده‌ی دایم جمهوری اسلامی ایران به عنوان نایب رییس اول اجلاس دایم مشورتی دول عضو کنوانسیون لندن برای سال ۲۰۱۲ میلادی انتخاب شد.

مدیر جدید صندوق بین المللی جبران خسارات آلودگی نفتی انتخاب شد

مجمع صندوق بین المللی جبران خسارات آلودگی نفتی (IOPC Fund)، به منظور رسیدگی به دستور کارهای مندرج در برنامه کاری، شانزدهمین نشست خود را از تاریخ دوم آبان ماه سال جاری به مدت پنج روز در مقر سازمان بین المللی دریانوردی برگزار کرد. یکی از مهم‌ترین موضوعات مطرح‌شده در این نشست، انتخاب مدیر جدید صندوق بود. برای تصاحب این پست، دو نفر به نام‌های «آقای مائورا» از کشور اسپانیا و «آقای فردریک» از کشور فرانسه نامزد شدند. پس از برگزاری انتخابات؛ در دور اول، «آقای مائورا» با سی و نه رأی از «آقای فردریک» (با بیست و هشت رأی) پیشی گرفت؛ اما به دلیل عدم کسب حد نصاب لازم (دوسوم رأی‌دهندگان) مقرر شد که انتخابات مجدداً برگزار شود. در دور دوم، نماینده‌ی فرانسه انصراف نامزدی خود را برای مدیریت صندوق اعلام کرد. با این حال، مراسم رأی‌گیری با تنها نامزد حاضر برگزار شد. این بار از مجموع شصت و دو نماینده رأی‌دهنده، پنجاه و دو نماینده به «آقای مائورا» رأی مثبت و ده نماینده نیز، رأی ممتنع دادند. بنابراین با توجه به کسب نصاب دوسوم، «آقای مائورا» برای مدت پنج سال به عنوان مدیر صندوق انتخاب شد. انتخاب مجدد او برای یک دوره‌ی پنج‌ساله‌ی دیگر با برگزاری انتخابات امکان‌پذیر است. قابل ذکر است، «آقای مائورا» که پیش از این، ریاست بخش دعاوی صندوق را بر عهده داشت، مدت پانزده سال، سابقه‌ی همکاری با تشکیلات صندوق را دارد. او همچنین، از ماه سپتامبر سال گذشته‌ی میلادی تاکنون، به عنوان جانشین «آقای آستروین» (مدیر مستعفی صندوق)، عهده‌دار مدیریت صندوق بود. نامبرده، در اوایل سال ۲۰۰۹ میلادی به همراه «آقای آستروین» به ایران سفر کرده بود. ■



دستور کار انتخاب رییس و نایب رییس در نشست عمومی اجلاس، هیئت‌های نمایندگی دولت‌های عضو، بدون هر گونه مخالفتی، پیشنهاد فوق را مورد تصویب قرار دادند. همچنین، نماینده‌ی کشور چین برای سومین سال متوالی به عنوان رییس اجلاس در سال ۲۰۱۲ میلادی انتخاب شد. کسب چنین موفقیتی، آن هم تنها یک سال پس از انتخاب علی‌اکبر مرزبان، به عنوان نایب رییس دوم، حکایت از فعالیت و مشارکت مؤثر کشورمان در نشست‌های آیمو و نیز، موقعیت ممتاز جمهوری اسلامی ایران نزد دولت‌های عضو آن سازمان دارد. همچنین قابل ذکر است، از بهمن‌ماه سال گذشته، علی‌اکبر مرزبان، به عنوان رییس باشگاه نمایندگان دایم دولت‌های عضو آیمو (MARC) انتخاب شد. این باشگاه دارای هفتاد و پنج عضو از پنجاه و دو کشور عضو آیمو است که دارای نمایندگی ثابت نزد آیمو هستند. رییس این باشگاه، نقشی محوری در میان نمایندگان دارد که این‌خود، نشان‌دهنده‌ی جایگاه و شأن جمهوری اسلامی ایران نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی است و موجب شناخت بیش‌تر و برقراری تعامل نزدیک‌تر با سایرین و افزایش قدرت رایزنی در مباحث مطروحه در آیمو شده است. ■

انتخاب علی‌اکبر مرزبان به عنوان نایب رییس اول اجلاس دایم مشورتی دول عضو کنوانسیون لندن برای سال ۲۰۱۲ میلادی، راجع به جلوگیری از تخلیه‌ی زباله‌ها و سایر مواد در دریاها و پروتکل (LC/LP Convention).

سی و سومین نشست اجلاس مشورتی دولت‌های طرف معاهده‌ی کنوانسیون لندن، راجع به جلوگیری از تخلیه‌ی زباله‌ها و سایر مواد در دریاها (London Convention) و ششمین نشست دولت‌های عضو پروتکل آن (London Protocol)، از روز دوشنبه، بیست و پنجم مهر ماه سال جاری به مدت پنج روز در محل سازمان بین المللی دریانوردی برگزار شد.

در نشست فوق‌العاده‌ی رؤسای هیئت‌های نمایندگی شرکت‌کننده در این نشست، علی‌اکبر مرزبان، معاون نماینده‌ی دایم جمهوری اسلامی ایران، که پیش از این عهده‌دار پست نیابت ریاست دوم اجلاس در سال ۲۰۱۱ میلادی بود، برای پست نایب رییس اولی در سال ۲۰۱۲ میلادی نامزد شد که با اجماع هیئت‌های نمایندگی برای احراز این پست انتخاب شد. گفتنی است، نماینده‌ی کشور آمریکا، نمایندگان کشورهای اسپانیا و کانادا را به ترتیب برای احراز مقام‌های نایب رییس اول و دوم نامزد کرده بود، اما با توجه به حمایت اکثریت نمایندگان از نامزدی ایران و اسپانیا، نماینده‌ی کشور کانادا از این پست انصراف داد. سپس برای انتخاب احراز پست نایب رییس اولی و دومی، نمایندگان کشورهای نیجریه، هلند و جزایر مارشال، از علی‌اکبر مرزبان برای احراز پست نایب رییس اول حمایت کردند که با توجه به عدم مخالفت سایر کشورها، نامبرده، با بیش‌ترین آرا، به عنوان نایب رییس اول و نماینده‌ی کشور اسپانیا، که تنها از حمایت آمریکا برای احراز پست نایب رییس اول برخوردار بود، به عنوان نایب رییس دوم انتخاب و هر دو، به نشست عمومی اجلاس مشورتی پیشنهاد شدند. در روز جمعه بیست و نهم مهرماه، با طرح

ایران به عضویت اتحادیه تعرفه ای حمل و نقل بار با راه آهن در می‌آید



مربوط اقدام کند. تعیین و تغییر دستگاه اجرایی طرف عضویت بر عهده دولت است. بر این اساس، ارتقاء همکاری بین اعضاء اتحادیه در خصوص حمل و نقل بار در جهت اهدافی همچون؛ توسعه عبور و مرور ریلی بین کشورهای عضو و گذر (ترانزیت) ریلی از جانب این کشورها، رویارویی رقابتی با سایر شیوه‌های حمل و نقلی و کسب سهم جدیدی از بازار حمل و نقل، بهبود کیفیت حمل و نقل بار در راه آهن، اعمال سیاست تجاری مدرن و منعطف، قابل فهم و قابل قبول برای مشتریان و شرکت‌های ریلی عضو است.

رئیس جمهور، قانون عضویت ایران در اتحادیه تعرفه ای حمل و نقل بار با راه آهن اروپا - آسیا را برای اجرا ابلاغ کرد.

بر پایه این گزارش به نقل از پایگاه اطلاع رسانی دولت، قانون عضویت ایران در اتحادیه تعرفه ای حمل و نقل بار با راه آهن اروپا - آسیا که در مجلس شورای اسلامی تصویب و به تایید شورای نگهبان رسیده است، از جانب رئیس جمهور برای اجرا ابلاغ شد. طبق این قانون به دولت اجازه داده می‌شود در «اتحادیه تعرفه ای حمل و نقل بار با راه آهن اروپا - آسیا» عضویت یابد و به پرداخت حق عضویت

ایران عضو قدیمی‌ترین انجمن دریایی جهان می‌شود

وی از یکپارچه سازی کلیه تصمیمات عمومی، پیوستن به تصمیم گیری‌های عمومی و شناساندن ایران در عرصه‌های بین المللی به عنوان دیگر مزایای الحاق به پیمانک عنوان کرد. پیمانک یک انجمن فنی غیر سیاسی و غیرانتفاعی است که در سال ۱۸۸۵ میلادی به عنوان قدیمی‌ترین انجمن دریایی با هدف ارتقاء دانش فنی در زمینه مهندسی بنادر و سواحل و حفاظت سواحل و ناوبری در کشور بلژیک تاسیس شد.



لایحه عضویت ایران در انجمن بین المللی زیرساختهای حمل و نقل دریایی (PIANC) در کمیسیون فرعی امور زیربنایی دولت به تصویب رسید.

بر پایه این گزارش به نقل از مدیر کل سازمان‌های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی، لایحه در مرحله بعد باید در کمیسیون اصلی تصویب شود تا متعاقبا به هیات وزیران و پس از آن به مجلس شورای اسلامی ارسال شود.

استیاری در خصوص مزایای پیوستن ایران به این انجمن بین المللی گفت: پیوستن به یک شبکه جهانی معتبر، بهره گرفتن از بیش از یک قرن تجربه و حضور فعال در کلیه عرصه‌های دریایی و دستیابی به اطلاعات فنی و تخصصی پیشرفته از جمله مزایای عضویت در انجمن بین المللی زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی است.

اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران تغییر نام داد

ساماندهی فعالیت و بهبود وضع اقتصادی اعضا اعم از حقیقی و حقوقی، به موجب قانون یا به صورت داوطلبانه از جانب مدیران صنایع و معادن، کشاورزی، بازرگانی و خدمات و نیز صاحبان کسب یا پیشه یا حرفه یا تجارت نزد اتاق‌ها یا سایر مراجع قانونی ثبت شده است یا می‌شود. در این قانون منظور از کسب و کار هر نوع فعالیت تکرارشونده و مشروع اقتصادی از قبیل تولید، خرید و فروش کالا و خدمات به قصد کسب منافع اقتصادی است. همچنین در این قانون منظور از محیط کسب و کار، مجموعه عوامل مؤثر در اداره یا عملکرد بنگاه‌های تولیدی خارج از کنترل مدیران آن است. نمایندگان همچنین به دلیل ابهاماتی که در ماده (۲) طرح موسوم به بهبود مستمر محیط کسب و کار وجود داشت، این ماده را به کمیسیون ارجاع دادند.

با تصویب مجلس شورای اسلامی نام اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران با افزوده شدن بخش کشاورزی به آن، به اتاق ایران تغییر یافت.

بر پایه این گزارش؛ نمایندگان مجلس در بررسی ماده (۱) طرح بهبود مستمر محیط کسب و کار که تعاریف این طرح را مشخص می‌کند، در تعریف اتاق‌ها تصویب کردند که اتاق‌ها شامل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و اتاق تعاون مرکزی جمهوری اسلامی ایران است. در تبصره این بند مصوب شد: اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران از تاریخ تصویب این قانون به اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و در مجموع به اتاق ایران تغییر نام یابد.

بر اساس این قانون، تشکل اقتصادی یعنی تشکلی که به منظور حفظ حقوق و منافع مشروع و قانونی اعضا و

تفاهم‌نامه همکاری بین مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی و دانشگاه خلیج فارس منعقد شد



طی نشست بین رؤسای مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی و دانشگاه خلیج فارس به منظور توسعه فعالیت‌های علمی، پژوهشی و آموزشی تفاهم‌نامه همکاری دو جانبه منعقد گردید.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، این تفاهم‌نامه به منظور توسعه فعالیت‌های علمی، پژوهشی، آموزشی و ایجاد هماهنگی بین مراکز ذیربط، تبادل تجارب و اطلاعات و همچنین بهره‌برداری از توانمندی‌های علمی، تخصصی و امکانات لازم طرفین در محل دانشگاه خلیج فارس به امضای آقای دکتر حسن تاجیک رئیس دانشگاه خلیج فارس و آقای دکتر وحید چگینی رئیس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی رسید.

هدف از تنظیم و اجرای این تفاهم‌نامه که در ۱۷ ماده تهیه و تنظیم شده است، ایجاد ارتباط و تبادل اطلاعات علمی، پژوهشی و برگزاری دوره‌های آموزشی مشترک در چارچوب تعیین شده در این تفاهم‌نامه عنوان شد.

در این نشست، دکتر چگینی ضمن معرفی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی گفت: یکی از برنامه‌های این مؤسسه در مورد اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی و ساحلی است که قرار است در آینده نزدیک یکی از جلسات آن در بوشهر و با همکاری دانشگاه خلیج فارس برگزار می‌گردد.

چگینی با اشاره به این که مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی باید تا سال ۱۴۰۴، هیجده ایستگاه پژوهشی در شهرهای مختلف ساحلی کشور داشته باشد، افزود: یکی از برنامه‌های مهم این مؤسسه ایجاد پایگاهی در قطب جنوب است که این پایگاه می‌تواند درباره اقیانوس‌شناسی، هواشناسی، علوم زمین، پزشکی، نجوم، رصد ماهواره‌ای، اعزام انسان به فضا و نیز گردشگری مفید باشد و در حال حاضر چهل کشور عضو معاهده جنوبگان هستند و برخی از آن‌ها در آن‌جا پایگاه دارند و امید است که در آینده نزدیک کشور ما نیز در قطب جنوب پایگاهی داشته باشد.

همچنین در این نشست، دکتر تاجیک ضمن تبریک عید سعید غدیر ابرار امیدواری کرد که با توجه به اهمیت مطالعات دریایی و اقیانوس‌شناختی و نیز اهمیت پژوهش و تحقیق در دانشگاه، آینده همکاری‌های بیشتری میان دانشگاه خلیج فارس و مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی شکل گیرد.

"خلیج فارس" نام کشتی اقیانوس پیمای موسسه ملی اقیانوس شناسی شد

کشتی تحقیقاتی اقیانوس پیمای موسسه ملی اقیانوس شناسی به نام "خلیج فارس" نام گذاری شد. بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی مؤسسه ملی اقیانوس شناسی، در جلسه کمیته راهبری

شناور تحقیقاتی اقیانوس پیمای این موسسه که اواسط آبان ماه سال جاری در محل معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری برگزار شد، با نام گذاری این شناور به نام "خلیج فارس" موافقت شد و مورد تصویب حاضران در جلسه قرار گرفت.

نخستین پایانه کانتینر یخچالی در بندر امام ایجاد می شود



نخستین پایانه لجستیکی کانتینر یخچالی در بندر امام خمینی با سرمایه‌گذاری ۳ میلیون دلاری بخش خصوصی ایجاد می‌شود.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، قرارداد همکاری شرکت حمل و نقل و خدمات کانتینری بیکران قشم (از شرکت‌های اقماری شرکت تایدواتر خاورمیانه) با اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در زمینه ایجاد نخستین پایانه لجستیکی کانتینر یخچالی در بندر امام خمینی با حضور «حجازی» استاندار، «ایدنی» مدیر کل بنادر و دریانوردی و جمعی از مقامات استان و مسئولین شرکت تایدواتر خاورمیانه و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در محل استانداری استان خوزستان به امضا رسید.

علیرضا چشم جهان، معاون امور کانتینر و لجستیک شرکت تایدواتر خاورمیانه و مدیرعامل شرکت بیکران قشم در این زمینه گفت: بر اساس این قرارداد، شرکت بیکران قشم با سرمایه‌گذاری ۳ میلیون دلاری در زمینی به مساحت ۲/۱ هکتار نسبت به ایجاد و تجهیز پایانه لجستیکی با استعداد پذیرش و نگهداری حداقل ۱۰۰ دستگاه کانتینر یخچالی در بندر امام خمینی اقدام خواهد کرد.

به گفته وی این پایانه که در آینده ی نزدیک به مرحله بهره‌برداری می‌رسد، مجهز به تجهیزات مدرن مولد برق و امکانات تخلیه، بارگیری و جابجایی کانتینر است و گامی موثر برای توسعه صادرات از بنادر خوزستان خواهد بود.

چشم جهان همچنین از برنامه سرمایه‌گذاری شرکت تایدواتر خاورمیانه در بندر امام خمینی برای احداث بندر خشک (ICD) هجده هکتاری جهت ارائه خدمات کانتینری به انواع کانتینرهای پر و خالی همراه با ایجاد سایت‌های تخصصی، استریپ و استافینگ انواع کالا، سردخانه‌های بالا و زیر صفر و کارگاه تعمیرات و شستشوی کانتینر خبر داد و افزود: با توجه به اهمیت استان خوزستان، حضور فعال در عرصه خدمات بندری و لجستیکی در بندر امام خمینی و خرمشهر از جمله مهمترین اهداف شرکت تایدواتر خاورمیانه طی سال‌های آینده تلقی می‌شود.

یکی از بزرگترین شناورهای مغروقه در منطقه خلیج فارس شناورسازی شد



«موئیرا» هم اینک عملیات تجهیز کارگاه برای خارج سازی دو فروند کشتی غول پیکر دیگر نیز در آبراه خور موسی آغاز شده است.

ماه سال جاری توسط شرکت تایدواتر بیرون کشیده بود. این گزارش می افزاید، با این موفقیت و خارج سازی کامل کشتی «موئیرا» که در بدترین نقطه کانال خور موسی از لحاظ کشتیرانی قرار داشت، کانال فوق تا حدود زیادی برای کشتیرانی ایمن شده است.

در همین حال برای خارج کردن بخش دوم این کشتی غول پیکر بیش از ۱۵۰۰ تن عملیات لایروبی در اطراف و داخل آن انجام شد. نیمه دوم کشتی «موئیرا» با استفاده از دو فروند یدک کش به کنار بخش اول این کشتی در منطقه ای امن منتقل شده است. این کشتی در عمق ۲۵ متری از سطح دریا قرار داشت. بر اساس این گزارش با خارج سازی موفق کشتی

اولین کشتی مغروقه در زمان جنگ و یکی از بزرگترین کشتی های غرق شده در منطقه خلیج فارس، پس از ماه ها تلاش متخصصان داخلی به صورت کامل از کانال خور موسی در بندر امام خارج و به نقطه ای ایمن منتقل شد.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، کشتی «موئیرا» که در اوایل جنگ تحمیلی بر اثر اصابت موشک رژیم بعثی غرق شده بود، پس از ماه ها تلاش متخصصان ایرانی به صورت کامل از کانال خور موسی خارج شد. بنابر این گزارش نیمه دوم این کشتی ۲۸۰۰ تنی به وزن تقریبی ۱۸۰۰ تن و طول ۷۰ متر پس از حدود ۵ ماه از خارج کردن نیمه اول در اردیبهشت ماه امسال، با استفاده از حدود ۲ هزار تن تجهیزات شناور سازی از دل آب های خور موسی خارج شد. این در حالیست که آب و هوای نامناسب موجب شد در بیش از ۳ ماه از زمان فوق امکان انجام عملیات برای خارج سازی این کشتی فراهم نباشد. نیمه اول کشتی «موئیرا» به وزن ۸۰۰ تن و طول حدود ۵۰ متر اوایل اردیبهشت

توسعه ریزی ها موجبات ساده سازی روند تجارت ترانزیتی در منطقه اکو می شود



بین المللی است که با دارا بودن موقعیت جغرافیایی و ترانزیتی ویژه، نقش و حضوری محوری در کریدورهای ترانزیتی بین آسیا و اروپا به عهده دارد.

وی با اشاره به اینکه با عضویت جمهوری اسلامی ایران در کریدور ترانسیکاسپیرهای این کریدور توسعه یافته، اظهار داشت: علاوه بر مسیر دریای سیاه، مسیر جمهوری اسلامی ایران، ترکیه و بلغارستان که از اقتصادی ترین مسیرهای دسترسی آسیا

توسعه ریزی ها و همکاری ها، سبب ساده سازی روند تجارت ترانزیتی در منطقه می شود و برگزاری اجلاس ها، زمینه ساز تحقق این امر است.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، دکتر شهریاری افندی زاده معاون وزیر راه و شهرسازی و نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت در کنفرانس لجستیک و توسعه اکو با بیان این مطلب و ضمن تقدیر از همکاری سازمان های مهم حمل و نقل و تجارت بین المللی به ویژه آنکتاب، ایرو، حمل و نقل کمیسیون اقتصادی اروپایی سازمان ملل و اتاق بازرگانی اکو به دلیل ایجاد هماهنگی و همکاری هرچه بیشتر با سازمان اکو، اظهار داشت: مایلم به عنوان مسئول یکی از سازمان های تاثیرگذار و حمل و نقلی در جمهوری اسلامی ایران به ویژه در بخش حمل و نقل چند وجهی ترانزیت کالا که عملاً مسئولیت حمل بیش از ۹۰ درصد کالا را برعهده دارد آمادگی همکاری صمیمانه با هر یک از سازمان های بین المللی مذکور در راستای تحقق اهداف توسعه ای و تسهیل جابجایی تجارت در منطقه را ابراز دارم.

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: ما در ایران از هرگونه طرح و پیشنهاد از سوی نمایندگان سازمان های مذکور و کشورهای عضو اکو در راستای رسیدن به اهداف منطقه ای استقبال می کنیم. افندی زاده تصریح کرد: ایران از کشورهای پویای منطقه در زمینه ایجاد کریدورهای حمل و نقل

جنوب در یکی از مسیرهای اصلی این کریدور، قطار برنامه ای ترانزیت و حمل و نقل کالا راه اندازی شد که با حرکت آن، امکان برنامه ریزی ترانزیت کالا از سوی صاحبان کالا و شرکت های حمل و نقل بین المللی، بیش از پیش فراهم می شود. براساس این گزارش، ظرفیت حمل این قطار کانتینری، سالانه حداقل سه میلیون تن کالا بین کشورهای عضو است.

لازم به یادآوری است کنفرانس ترانزیت و توسعه لجستیک در اکو با حضور وزیر راه و شهرسازی و معاونان حمل و نقل وزیر در بخش های جاده ای، ریلی و دریایی و سفرای کشورهای تاجیکستان، پاکستان، مقامات کشورهای عضو اکو و نمایندگان سازمان های بین المللی مانند آنکتاب، IDB، UNEC و IRU در جهت توسعه و تسهیل ترانزیت تجاری با هدف تشریک مساعی کشورهای عضو برای تعمیق همکاری های لجستیکی حمل و نقل و ترانزیت به مدت سه روز در بندرعباس برگزار شد.

به اروپا به شمار می آید نیز به مسیرهای یاد شده اضافه شده است که معتقدیم این امر منافع اقتصادی عمده ای را برای کشورها عضو اکو به دنبال خواهد داشت.

نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت خاطرنشان کرد: شبکه حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از ۲۴ مرز ترانزیتی بین المللی، ۵ مرز ریلی و ۱۱ بندر تجاری بزرگ و چند بندر کوچک، امکان ارتباط حمل و نقل بین المللی و مناسبی را برای کشورهای منطقه ایجاد کرده است.

به گفته رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، در ایران حدود ۲۳ هزار کیلومتر جاده ترانزیتی با امکانات لازم برای تردد کامیون های حامل محموله های ترانزیتی ایجاد شده است.

این گزارش حاکیست در حاشیه ای این اجلاس در راستای عملیاتی کردن مسیر اصلی کریدور شمال -

بیست و هفتمین اجلاس همکاری‌های اقتصادی و بازرگانی سازمان همکاری اسلامی برگزار شد



بیست و هفتمین اجلاس کمیته دایمی همکاری‌های اقتصادی و بازرگانی سازمان همکاری اسلامی موسوم به کومسک با حضور وزیر امور اقتصادی و دارایی جمهوری اسلامی ایران و مقامات ارشد ۵۷ کشور عضو، روسا و مسئولین سازمان‌های

اقتصادی بین‌المللی و با حضور دکتر شهریار افندی‌زاده معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در استانبول ترکیه برگزار شد.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، دکتر افندی‌زاده معاون وزیر و رئیس این سازمان با اشاره به اهمیت این اجلاس و حضور پررنگ جمهوری اسلامی ایران در این نشست اظهار داشت: بیست و هفتمین نشست کومسک با عنوان تأثیر شبکه‌های حمل و نقل بر تجارت و گردشگری در استانبول مقر دائمی این کمیته برگزار شد و با سخنان عبدالله گل رئیس جمهوری ترکیه و رئیس دایمی کمیته مذکور آغاز به کار کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: دستور کار نشست امسال کومسک بر سه محور طرح عمل ۱۰ ساله، گسترش کانالها و شبکه‌های حمل و نقل بین کشورهای اسلامی به عنوان مهمترین عنصر راهگشا در توسعه تجارت و گردشگری بین کشورهای عضو بوده است.

دکتر شهریار افندی‌زاده در این نشست در سخنانی ضمن معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل جاده‌ای و ریلی اظهار داشت: بسیاری از این پروژه‌ها به صورت BOT (ساخت، بهره‌برداری و انتقال) بوده و هزینه احداث آنها از طریق دریافت عوارض تأمین می‌شود.

وی خاطرنشان کرد: استفاده از توانمندی‌ها و ظرفیت‌های موجود جمهوری اسلامی ایران در بخش خصوصی جهت شناسایی ظرفیت‌های تجاری کشورهای همسایه و منطقه در دستور کار برنامه‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و کارگروه ترانزیت بوده و با هماهنگی به عمل آمده با مسئولین بخش بازرگانی و تجاری کشور و همچنین تشکلهای صنفی حمل و نقل بین‌المللی، مقرر است تکمیل و بهسازی زیرساخت‌های حمل و نقل و ترانزیت کالا و مسافر با سرعت بیشتری تحقق یابد.

گفتنی است اجلاس کومسک در سال ۱۹۸۴ میلادی به ریاست ترکیه و با هدف توسعه و ایجاد هماهنگی در همکاری‌های اقتصادی و تجاری چندجانبه بین کشورهای عضو سازمان همکاری اسلامی تشکیل و همه‌ساله در سطح وزیران اقتصاد برگزار می‌شود.

۲۶ بندر صیادی به تعاونی‌ها واگذار شد

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران از واگذاری ۲۶ بندر صیادی به تعاونی‌ها خبر داد.

بر پایه این گزارش، علی‌اصغر مجاهدی واگذاری بنادر صیادی را یکی از سیاست‌های شیلات عنوان کرد و گفت: بنداری که آمادگی لازم را داشته باشند، پس از بررسی و امضای تفاهمنامه با سازمان تعاون، در اولویت قرار می‌گیرند. وی افزود: در حال حاضر حدود ۶۰ بندر صیادی در کشور وجود دارد که به کار صید و صیادی مشغول هستند.

بیش از ۵ میلیون و ۴۸۸ هزار تن کالا از کشور ترانزیت شد

طی ۷ ماهه نخست سال جاری بیش از ۵ میلیون و ۴۸۸ هزار تن کالا از کشور ترانزیت شد که از این میزان ۴ میلیون و ۹۸۱ هزار تن معادل ۹۱ درصد از طریق مرزهای جاده‌ای کشور حمل شده است.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، دکتر شهریار افندی‌زاده معاون وزیر و رئیس این سازمان با اعلام این خبر، افزود: در مدت زمان مذکور در بین مرزهای کشور، بندرعباس با ۲ میلیون و ۲۸۳ هزار تن کالا (۴۱/۶ درصد) فعالترین مرز کشور در زمینه ترانزیت ورود کالا به شمار می‌رود. پس از آن مرزهای پرویزخان با ۷۹۶ هزار تن (۱۴/۵ درصد) و بازرگان با ۵۷۷ هزار تن (۱۰/۵ درصد) در رده‌های بعدی قرار دارند.

دکتر افندی‌زاده درخصوص عملکرد مرزهای جاده‌ای در زمینه ترانزیت خروج کالا از کشور اظهار داشت: طی مدت مذکور، بندر امام با خروج یک میلیون و ۵۳ هزار تن کالا (معادل ۱۹ درصد) از کشور در جایگاه نخست و پس از آن مرزهای دوغانرود با ۶۹۳ هزار تن (۱۲/۶ درصد) و باشماق با ۴۶۸ هزار تن (۸/۵ درصد) در رده‌های بعدی قرار دارند.

معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خاطرنشان کرد: از ۲۵۹ هزار دستگاه تعداد سفر کامیون‌های حمل‌کننده ترانزیتی، ۱۵۶ هزار دستگاه معادل ۶۰ درصد توسط کامیون ایرانی، ۳۰ هزار دستگاه معادل ۱۴ درصد توسط کامیون ترک و بقیه توسط سایر ملیت‌ها از کشور حمل شده است.

نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت با اعلام این خبر که بیشترین حجم جابه‌جایی کالاهای ترانزیتی در هفت ماهه سال جاری به ترتیب در مهر و شهریور ماه بوده است، افزود: در مدت زمان مذکور عمده‌ترین بخش ترانزیت کالاهایی نظیر؛ مواد سوختی، کالاهای ساختمانی، وسایل نقلیه باری و مسافری، مواد غذایی و کود شیمیایی بوده است.

دکتر افندی‌زاده با بیان این که تاکنون ۷۰ درصد اهداف برنامه پنجم در سال اول در امر ترانزیت محقق شده است، افزود: آمار ترانزیت کالا از کشور و میزان کالاهای عبوری نشان‌دهنده نقش و اهمیت کریدورهای شمال - جنوب، شرق - غرب و ترانزیت کشور است که با کامل شدن زیرساخت‌های لازم این نقش به مراتب افزایش خواهد یافت و با تلاش‌های صورت گرفته در بین اعضای این کریدورها و نقش جمهوری اسلامی ایران، امید می‌رود اهداف پیش‌بینی شده در این بخش تا پایان سال محقق و از پتانسیل موجود به نحو مطلوب استفاده شود.

دکتر افندی‌زاده اقدامات گسترده در پایانه‌های مرزی و دروازه‌های ورودی و خروجی و استفاده از ابزارهای نوین و هوشمند کردن نظارت‌ها در این نقاط جهت تسهیل و روان‌سازی و همچنین توسعه، تکمیل و بهسازی راههای ترانزیتی و همچنین خطوط ریلی و بنادر مهم در جنوب و شمال کشور را از اقدامات و برنامه‌های مهم و مؤثر در افزایش سهم ترانزیتی کشور دانست و اظهار داشت: کارگروه ترانزیت با حضور وزیر راه و شهرسازی و کمیته‌های کارشناسی مرتباً برگزار و در این نشست‌ها که نمایندگانی از دستگاه‌های مختلف حضور دارند هماهنگی و تعامل بسیار مناسبی در سال‌های اخیر ایجاد شده است بطوری که رغبت تجار و بازرگانان را در کشورهای همسایه برای ترانزیت کالای خود از قلمرو جمهوری اسلامی ایران بخوبی جلب نموده است و تاکنون چندین توافق‌نامه و تفاهمنامه چندجانبه بین کشورهای همسایه انعقاد گردیده است.

تفاهم‌نامه همکاری بین مؤسسه آموزش عالی علمی-کاربردی جهاد کشاورزی و مؤسسه تحقیقات شیلات ایران امضاء شد

به منظور توسعه و تقویت همکاری‌های مشترک علمی، فنی، تحقیقاتی و آموزشی بین دو مؤسسه آموزش عالی علمی-کاربردی جهاد کشاورزی و تحقیقات شیلات ایران تفاهم‌نامه‌ای به امضاء رسید.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی مؤسسه تحقیقات شیلات ایران، این تفاهم‌نامه در زمینه‌های اجرای پروژه‌های تحقیقاتی مشترک، تدوین کتب علمی و ترویجی، اجرای کارگاه‌های آموزشی راهنمایی و مشاوره پایان‌نامه‌های دانشجویی، برگزاری دوره‌های آموزشی کوتاه‌مدت و تخصصی

و استفاده از امکانات آزمایشگاهی، کارگاهی و مزرعه‌ای در زمینه‌های مرتبط با علوم شیلاتی، تنظیم و به امضاء روسای دو مؤسسه رسید.

همچنین برای تحقق همکاری فی‌مابین، امضاءکنندگان قرارداد، موافقت خود را با تشکیل تیم مشترک متشکل از متخصصین تحقیقات شیلات برحسب نیاز و گروه تخصصی شیلات و آبزیان و مدیریت مطالعات و تدوین منابع علمی مؤسسه علمی-کاربردی برای تدوین چهارچوب اجرایی تفاهم، اعلام کردند.

در این تفاهم‌نامه هر دو مؤسسه متعهد شدند که نسبت به تشکیل کارگروه‌های تخصصی مرتبط با

موضوع قرارداد با هماهنگی یکدیگر اقدام و توافقات مصوب تیم مشترک همکاری در زمینه‌های موردنظر در تفاهم‌نامه را براساس قراردادهای منعقدہ اجرا نمایند.

یاد آور می‌شود که اجرای هر یک از موارد یاد شده براساس قراردادهای جداگانه که براساس منابع اعتبارات طرفین و بر مبنای مقررات قانونی تدوین شده، صورت خواهد گرفت.

در پایان تفاهم‌نامه آمده است، این تفاهم‌نامه از زمان امضاء تا دو سال جهت همکاری‌های بعدی در این حوزه معتبر می‌باشد و در پایان دوره در صورت توافق طرفین قابل تمدید خواهد بود.

بانک ژن خلیج فارس و دریای عمان افتتاح شد



همچنین تعامل با دانشگاه‌ها، پژوهشکده‌ها و مراکز تحقیقاتی داخل و خارج از کشور، استخراج DNA و مولکول‌های حیاتی از نمونه‌ها و بافت‌های جمع‌آوری شده، ایجاد مرکزی برای حفظ و نگهداری مولکول‌های حیاتی، امکان دسترسی آسان محققین به نمونه‌های بیولوژیک جهت کارهای مطالعاتی و تحقیقاتی، فراهم‌سازی شرایط تکثیر گونه‌های کمیاب و نادر، از جمله اهداف و توانمندی‌های بانک ژن منطقه خلیج فارس و دریای عمان است.

گفتنی است، ساخت و تجهیز بانک ژن منطقه جنوب به مساحت ۵۰۰ مترمربع از مصوبات دور دوم و دور سوم سفرهای استانی ریاست جمهوری

آزمایشگاه و بانک ژن سازمان حفاظت محیط زیست و منطقه جنوب با حضور معاون رییس‌جمهور و رییس سازمان حفاظت محیط زیست، استاندار و دیگر مقامات استان هرمزگان افتتاح شد.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی اداره کل حفاظت محیط زیست هرمزگان، انجام مکاتبات به منظور هماهنگی با استان‌های منطقه خلیج فارس، آموزش کارشناسان، محیط بانان و جوامع محلی، جمع‌آوری نمونه‌های بیولوژیک از گونه‌های جانوری در معرض خطر و تهدید، جمع‌آوری نمونه‌های گونه‌های گیاهی در معرض خطر و تهدید، از جمله اقدامات بانک ژن منطقه خلیج فارس و دریای عمان است.

به هرمزگان، با اعتباری بالغ بر ۴۵ میلیارد ریال از محل اعتبارات استانی از سال ۸۷ آغاز شد و در سال جاری به بهره‌برداری رسید.

اولین دوره تحصیلی دانشجویان دکتری در مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی آغاز شد

رشته مهندسی عمران با گرایش سازه‌های دریایی، فیزیک دریا و محیط زیست دریا، مجموعاً ۶ نفر دانشجوی مقطع دکترا جذب کند. بر این اساس، اولین دانشجویان دکترا در رشته‌های فوق، از بهمن ماه ۱۳۹۰ در مؤسسه مزبور مشغول به تحصیل خواهند شد.

اولین گروه از دانشجویان دکتری، بهمن ماه امسال در مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی مشغول به تحصیل می‌شوند. بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، شورای گسترش آموزش عالی کشور در جلسه مردادماه سال جاری تصویب کرد که مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، در سه

خاویار خزر به شدت رو به انقراض است

وی افزود: اگر در این مرحله گونه‌های ماهیان خاویاری توسط پنج کشور خزری ساماندهی نشوند؛ متأسفانه بیم این می‌رود که ذخایر به کلی نابود و گونه‌های خاویاری از دریای خزر رخت بربندند.

پورکاظمی ادامه داد: با توجه به روند کاهش ذخایر خاویاری دریای خزر که مرغوب‌ترین خاویار دنیاست، کارشناسان شیلاتی بیش از دو دهه پیش پرورش بچه ماهیان خاویاری را در دستور کار خود قرار داده‌اند.

دریای خزر به صفر خواهد رسید. وی اظهارداشت: مطالعات و تحقیقات نشان می‌دهد اگر روند به همین روال پیش رود، با وضعیت نگران‌کننده‌ای مواجه خواهیم شد.

رئیس انستیتو بین‌المللی ماهیان خاویاری گفت: بر اساس معیارهای اتحادیه بین‌المللی حفاظت گونه‌ها، همه ماهیان خاویاری دریای خزر از وضعیت انقراض به وضعیت به‌شدت انقراض تقسیم‌بندی شده‌اند.

رئیس انستیتو بین‌المللی ماهیان خاویاری گفت: بر اساس آخرین بررسی‌ها و ارزیابی ذخایر ماهیان خاویاری در دریای خزر، متأسفانه وضعیت این گونه‌ها همچنان روند نزولی خود را طی می‌کند.

بر پایه این گزارش، محمد پورکاظمی در گفتگو با خبرنگاران افزود: بر اساس برآوردهایی که از ۱۰ سال پیش انجام شده تا سال ۱۴۰۰ میزان تولید خاویار از

قرارداد شرکت حفاری شمال با شرکت اماراتی تمدید شد

مدیرعامل شرکت حفاری شمال از تمدید قرارداد با شرکت دراگون اوایل امارات برای ادامه فعالیت نفتی در آب‌های کم‌عمق ترکمنستان در دریای خزر تا سال ۲۰۱۳ میلادی خبر داد.

بر پایه این گزارش به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی نفت و انرژی، هدایت‌الله خادمی پیش‌بینی کرد در مجموع درآمدی معادل ۵۰ میلیون دلار با ارائه خدمات فنی و مهندسی صنعت حفاری نصیب کشور شود. وی گفت: شرکت حفاری شمال و دراگون اوایل امارات اخیراً قرارداد حفاری دکل ایران- خزر برای حفاری در آب‌های ترکمنستان را تمدید کرده‌اند.

مدیرعامل شرکت حفاری شمال با اعلام اینکه «در حال حاضر چهارمین سال بدون حادثه در عملیات حفاری در آب‌های دریای خزر پشت سر گذاشته شده است»، تصریح کرد: در این مدت حدود ۳۰ حلقه چاه جدید در آب‌های ترکمنستان توسط ایران حفاری و یا تعمیر شده است.

این مقام مسؤول همچنین از تمدید قرارداد دکل دریایی ایران خزر با دراگون اوایل امارات برای مدت دو سال خبر داد و افزود: حفاری این دستگاه در ترکمنستان حداقل تا سال ۲۰۱۳ میلادی ادامه می‌یابد.

وی با بیان اینکه «پیش‌بینی می‌شود در مجموع درآمدی ۵۰ میلیون دلاری با حفاری و ارائه خدمات فنی و مهندسی نصیب شرکت حفاری شمال در دریای خزر شود»، بیان کرد: علاوه بر این، هم‌اکنون شناور خدماتی و پشتیبانی ایران- بهشهر هم در منطقه مشغول به کار است.

به گفته مدیرعامل شرکت حفاری شمال، با پشتیبانی از فعالیت این شناور خدماتی، روزانه حدود ۶۰۰۰ دلار درآمد جدید نصیب کشور می‌شود.

گفتنی است، از سال ۱۳۸۴ تاکنون حفاری ایران در آب‌های کم‌عمق دریای خزر بدون کوچکترین حادثه‌ای ادامه داشته و در این مدت نزدیک به ۱۰۰ هزار متر حفاری توسعه‌ای توسط ایران در آب‌های کم‌عمق خزر و کشور ترکمنستان انجام شده است.

طرح جدید سوخت‌رسانی به کشتی‌ها اجرایی شد

شهیدرجایی بندرعباس در مدار بهره‌برداری قرار گرفت.

در حال حاضر نصب و راه‌اندازی سامانه اندازه‌گیری (میتزینگ) در اسکله نفتی شهیدرجایی بندرعباس، برای رفع تقاضای سوخت کشتی‌ها به پایان رسیده است. با اجرای این طرح، امکان تأمین سوخت مورد نیاز کشتی‌هایی که در اسکله شهیدرجایی پهلو می‌گیرند و مبادرت به تخلیه و یا بارگیری محصولات نفتی می‌کنند، فراهم شده است.

با راه‌اندازی طرح سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری به اسکله نفتی شهیدرجایی بندرعباس، ظرفیت سوخت‌رسانی ایران به کشتی‌های عبوری در منطقه خلیج فارس افزایش یافت.

بر پایه این گزارش به نقل از شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، با توجه به سیاست‌های کلان وزارت نفت برای تأمین سوخت مورد نیاز کشتی‌های داخلی و خارجی در منطقه خلیج فارس، طرح تأمین گازوییل مورد نیاز شناورها در اسکله نفتی

از اولین رساله دکتری با گرایش سازه کشتی در دانشگاه‌های ایران دفاع شد

اولین دانش‌آموخته مقطع دکترای مهندسی دریا در گرایش سازه کشتی در کشور با موفقیت از رساله خود در دانشکده مهندسی دریایی دانشگاه صنعتی امیرکبیر دفاع کرد.

بر پایه این گزارش، زراره حاج محمد اسماعیل نوری رساله دکتری خود را با موضوع «اثر خوردگی در استحکام باقیمانده سازه کشتی‌های سالخورده» با راهنمایی دکتر محمد رضا خدمتی، دانشیار دانشکده مهندسی دریا دانشگاه صنعتی امیرکبیر، به انجام رسانده است.

دکتر نوری در خصوص رساله دکتری خود توضیح داد: امروزه با افزایش طول عمر کشتی‌ها و سازه‌های دریایی، لزوم بررسی دقیق‌تر اثرات طول عمر بر رفتار سازه‌های آنها بیشتر احساس می‌شود. از آنجا که این سازه‌ها در محیط‌های خورنده دریایی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند، لازم است تا اثرات خوردگی در بررسی استحکام نهایی آنها لحاظ شود.

در این رساله، ابتدا سعی شد تا با بررسی دقیق‌تر رفتار کمانشی و فراکمانشی اجزای ورقه‌ای با احتساب انواع خوردگی عمومی یا حفراهی از طریق تغییر در پارامترهایی همچون جنس مواد، ضخامت، نسبت ابعادی، اثر تقویت‌کننده‌ها و مشخصات سطوح خورده‌شده در مدل‌های اجزای محدود آنها، رابطه‌ای مؤثر برای تخمین ضخامت معادل این نوع از اجزای ورقه‌ای بر حسب طول عمر آنها ارائه شود.

نتایج حاصل از این مرحله از تحلیل‌ها در قالب نرم‌افزاری موسوم به HULLST که برای تحلیل تدریجی استحکام نهایی کشتی‌ها تدوین شده، اعمال شد. پس از انجام اعتبارسنجی‌های لازم، نرم‌افزار HULLST برای بررسی اثر خوردگی در استحکام نهایی یک فروند کشتی مخصوص تولید و نگهداری نفت (FPSO) به کار گرفته شد.

نوری افزود: در این بخش از تحلیل‌ها، اثرات انواع خوردگی یکنواخت، عمومی، حفراهی و با الگوی نفtekش در طول عمرهای گوناگون صفر تا ۲۵ سال بر استحکام نهایی و باقیمانده شناور مورد بحث، بررسی شد و این نتایج حاصل آمد که میزان کاهش استحکام شناور در عمرهای مختلف در دو حالت خوردگی یکنواخت و خوردگی عمومی بسیار کم است. این در حالی است که خوردگی حفراهی و خوردگی با الگوی نفtekش تأثیر بسیار بالایی در کاهش استحکام نهایی شناور دارند.

به گفته وی، از آنجا که شناورها طبق آیین‌نامه‌ها برای عمر مؤثر ۲۵ سال طراحی می‌شوند، ضرایب اطمینان برای شناور مورد مطالعه در عمر ۲۵ سال برای انواع حالات مختلف خوردگی و در دو وضعیت خمش هائینگ و سگینگ بررسی شد. این نکته قابل توجه است که در حالت خوردگی الگوی نفtekش به صورت حفراهی، ضریب اطمینان کمتر از ۱/۰۰ برای عمر ۲۵ سال به دست آمده است.

گفتنی است، تاکنون ۷ مقاله در نشریات نمایه‌شده بین‌المللی (ISI) از رساله دکتر نوری به چاپ رسیده و دو مقاله دیگر نیز، مراحل داوری خود را می‌گذرانند.

تابعیت و ثبت کشتی

♦ تهیه و تنظیم: اسماعیل مکی زاده (مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه)

تجاری، یعنی کشتی‌هایی که برای حمل بار به بندر ایرانی رفت و آمد می‌کنند، علاوه بر پرچم ایران، پرچم دیگری را نیز، برافراشته‌اند. این پرچم، نشان‌دهنده‌ی آن است که کشتی یادشده، تابع چه کشوری است و در شرایط عادی، از مقررات کدام کشور پیروی می‌کند. همچنین، در بدنه‌ی بیرونی کشتی نیز، با حروف لاتین اسم یکی از بندر نوشته و یا حک شده است. اسم بندر و شماره‌ای که گاهی به کشتی اختصاص یافته، بیانگر این مهم است که کشتی تحت چه شماره و در کدام یک از بندر جهان به ثبت رسیده است، تا در صورتی که فرضاً بر اثر عدم احتیاط و یا مسامحه‌ی فرماندهی کشتی، تصادفی رخ دهد، یا فرمانده از انجام وظایف خود سر باز زند و یا مرتکب تخلف دیگری شود، مقامات بندری بتوانند با مراجعه به دولت متبوع آن کشتی، تقاضای تعقیب قانونی فرماندهی مزبور را نمایند. معمولاً پرچمی که در پاشنه‌ی کشتی در کنار اسکله برافراشته می‌شود، نشان‌دهنده‌ی تابعیت کشتی و پرچمی که در دکل اصلی کشتی به اهتزاز درمی‌آید، نشان‌دهنده‌ی آن است که کشتی در آب‌های تحت حاکمیت کدام کشور قرار دارد.

پس از تابعیت کشتی، موضوع ثبت کشتی حایز اهمیت است. کشتی‌های تجاری که به حمل و نقل بار و مسافر در نقاط مختلف جهان اشتغال دارند، باید در کشوری که تابعیت آن را پذیرفته‌اند، به ثبت رسیده باشند.

آثار و نتایج ناشی از اعطای تابعیت

آثار و نتایج ناشی از اعطای تابعیت را به‌طور خلاصه می‌توان چنین بیان کرد:

(الف) در دریای آزاد کشتی تابع قوانین کشوری است که پرچم آن را برافراشته و به عبارت دیگر، تابعیت آن را پذیرفته است.

(ب) هنگامی که کشتی در بندر خاصی حضور دارد، نمایندگان کنسولی کشور متبوع آن کشتی در وضعیت اضطراری می‌توانند به کمک بشتابند و مساعدت‌های لازم را به اجرا درآورند و به عبارت دیگر، از حمایت‌های کنسولی که طبق قوانین بین‌المللی هر کشوری محق به اجرای آن است، می‌توانند استفاده کنند.

(ج) به‌هنگام وقوع جنگ، از لحاظ مصادره‌ی اموال دشمن و همچنین، در حین محاصره‌ی دریایی، تابعیت کشتی فوق‌العاده مهم است؛ زیرا کشتی‌های غیرمختصم و بی‌طرف، از حقوق و تکالیفی برخوردارند که ناظر به کشتی‌های تجاری دشمن نیست.

(د) و بالاخره در کشورهایی نظیر؛ ایران که امتیاز حمل مسافر و کالا از یک بندر ایرانی به بندر ایرانی دیگر به کشتی‌های داخلی اختصاص دارد، تشخیص شناورهای داخلی و

شرایط خاص، موجب آن می‌شود که کشتی از حوزه‌ی اقتدار و حاکمیت دولت بخصوصی خارج شود و همین که به آب‌های آزاد و یا به بندر کشوری دیگر وارد شد، وضعیت آن باید روشن شود و معلوم باشد که اعمال و رفتار فرمانده، افسران، خدمه‌ی کشتی و یا مسافران، تابع قانون کدام کشور است و در صورتی که به حقوق مسلم کشتی لطمه‌ای وارد آید، مثلاً بدون دلیل موجهی کشتی از طریق مقامات بندری توقیف شود، کدام دولت باید نسبت به تأمین حقوق کشتی یادشده اقدام کند و حمایت‌های لازم قانونی را به اجرا در آورد؟

اگر به کشتی‌های پهلو گرفته در لنگرگاه و یا کنار اسکله‌های بندر شهید رجایی بنگرید، ملاحظه خواهید کرد که کشتی‌های خارجی

همان‌طور که شخص حقیقی و یا حقوقی (شرکت‌ها) دارای اسم و محل اقامت است و باید تابعیت کشوری را بر خود پذیرا باشد تا بتواند در صورت لزوم، از مزایا و حمایت‌های دولت آن سرزمین برخوردار شود، کشتی نیز، دارای اسم و تابعیت مشخصی است و بندری که در آن به ثبت رسیده است، در حکم محل اقامت آن کشتی محسوب می‌شود. به‌طور خلاصه، برای احراز هویت کشتی، چهار عامل دخالت دارد:

۱- اسم کشتی

۲- بندر پایگاه

۳- تابعیت

۴- ظرفیت کشتی

اعطای تابعیت به کشتی، از ضروریات حقوقی و اقتصادی به شمار می‌آید. زیرا وضعیت و



اجرای مقررات درباره‌ی آن‌ها بسیار با اهمیت است. بنابراین، به موجب این اصل، در صورتی که کشتی تابعیت کشور ساحلی را نداشته باشد، دولت ساحلی می‌تواند از هر گونه عملیات تجاری کشتی یادشده، جلوگیری نماید.

ضوابط اقتصادی مربوط به اعطای تابعیت

به موجب قوانین بین‌المللی، هر کشوری می‌تواند قوانین و مقرراتی را که مقتضی و مناسب تشخیص می‌دهد، برای اعطای تابعیت وضع کند. بدیهی است، در وضع این مقررات، هر یک از کشورها وضعیت و مصالح اقتصادی و مالی و موقعیت جغرافیایی خود را در نظر می‌گیرد و بر اساس آن، مقررات مربوط به اعطای تابعیت خود را وضع می‌کند. مثلاً کشوری که احتیاج به حمایت از صنایع داخلی خود دارد، برای حمایت صنایع کشتی‌سازی خود، اعطای تابعیت را موقوف به این امر می‌کند که کشتی در آن کشور ساخته شده باشد.

دولتی که بسیار توسعه یافته است و یا احتیاج به جذب سرمایه‌های خارجی ندارد، مالکیت کشتی را طرف توجه قرار نمی‌دهد و اعطای تابعیت را موقوف به این شرط می‌کند که مالکیت کشتی کلاً یا بعضاً متعلق به اتباع خود او باشد. ممکن است، کشوری مصالح سیاسی خاص خود را در نظر بگیرد و به منظور جلوگیری از بیکاری ملوانان، اعطای تابعیت را مشروط به این امر نماید که اکثریت خدمه و افسران و یا فرماندهی کشتی، تابع کشور او باشند و یا بالاخره، ممکن است، دولتی کلیه‌ی عوامل یادشده را در نظر بگیرد و مقررات اعطای تابعیت را مبتنی بر تأمین همه‌ی مصالح سیاسی، اجتماعی و اقتصادی خود، وضع نماید.

با آن‌که سازمان ملل متحد، همه‌ی دولت‌ها را نسبت به در نظر گرفتن شرایط وضع مقررات مربوط به اعطای تابعیت، آزاد گذاشته است و نظر به این‌که بعضی از دولت‌ها از این آزادی سوءاستفاده می‌کنند و گاه بدون اعمال هیچ‌گونه شرط و قیدی، تابعیت خود را به کشتی‌های خارجی اعطا می‌کنند، جوامع بین‌المللی مقرر کرده‌اند که در اعطای تابعیت، باید رابطه‌ای واقعی بین کشتی و دولتی که تابعیت خود را به آن اعطا می‌کند، وجود داشته باشد و بخصوص دولت یادشده، باید به نحو مؤثری بتواند نسبت به کشتی‌های خود اعمال حاکمیت کند و در موضوعات اداری، فنی و اجتماعی، آن کشتی‌ها را به کنترل خود درآورد. با این وجود، می‌توان گفت که در صورت احراز هر یک از شرایط زیر، دولت مربوطه می‌تواند تابعیت خود را به کشتی اعطا کند:

- ۱- کشتی در کشوری که تابعیت خود را تفویض می‌کند، ساخته شده باشد.
 - ۲- همه یا برخی از ملوانان آن، دارای تابعیت کشتی باشند.
 - ۳- کنترل و اداره‌ی کشتی در دست فرمانده و افسران دولت تفویض‌کننده‌ی تابعیت باشد.
 - ۴- بیش‌تر سهام کشتی، متعلق به اتباع دولت تفویض‌کننده‌ی تابعیت کشتی باشد.
 - ۵- در مورد کشور تفویض‌کننده‌ی تابعیت کشتی، قوانین و مقرراتی وضع شده باشد که به موجب آن در اداره‌ی کشتی، کنترل لازم از طرف کشور یادشده، به اجرا درآید.
- همان‌طور که پیشتر اشاره شد، علی‌الاصول، کشتی تابع کشوری است که در آن‌جا به ثبت رسیده است و در چنین صورتی می‌تواند از پرچم آن کشور استفاده کند. ولی نکته‌ی جالب توجه این است که در نظام حقوقی ایالات متحده‌ی آمریکا، استفاده از پرچم آن کشور، محدود به کشتی‌هایی که در آن‌جا به ثبت رسیده‌اند، نیست؛ بلکه در صورتی که مالکین کشتی، تبعه‌ی دولت ایالات متحده‌ی آمریکا باشند، ولو آن‌که کشتی در کشور دیگری به ثبت رسیده باشد، می‌تواند از پرچم ایالات متحده نیز استفاده کند و از حمایت آن دولت برخوردار شود. به این ترتیب می‌توان گفت که کشتی در صورت از دست دادن تابعیت خود، تابع قانون کشور متبوع مالکین خود (ایالات متحده) خواهد بود. به عبارت دیگر، از دست دادن تابعیت کشتی، مستلزم فقدان قانون حاکم بر آن نخواهد بود؛ بلکه موجب خواهد شد که کشتی از حمایت یک دولت محروم شود. استنباطی که از گفتار پیش متبادر می‌شود، این است که کشتی در یک زمان، ممکن است دارای

تابعیت دو کشور مختلف باشد؛ حال آن‌که طبق قوانین بین‌المللی مربوط به دریاهای آزاد، کشتی‌هایی که بر حسب موقعیت از دو پرچم استفاده می‌کنند، در حکم کشتی‌های فاقد تابعیت تلقی خواهند شد.

به موجب مقررات ایران شرایط اعطای تابعیت به قرار زیر است:

۱- کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از حقیقی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتی که کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد، باید سهام آن به نام و حداقل ۵۱ درصد سرمایه‌ی واقعی آن، متعلق به اتباع ایرانی باشد.

توضیح: در مورد شرکت‌ها، برای آن‌که صاحبان سهام، مشخص، معین و هویت آنان نیز، معلوم باشد، بیان شده است که سهام شرکت، به نام و ۵۱ درصد سرمایه‌ی واقعی آن، متعلق به افراد ایرانی باشد. علت ذکر این دو شرط این است که عملاً به علت وضع خاص و پیچیده‌ای که امروزه برای شرکت‌های بازرگانی پیش آمده و معلوم نیست که سهام و سرمایه‌ی واقعی در دست چه کسانی است، در ماده‌ی فوق، قید سهام با نام و سرمایه‌ی واقعی ضروری شده است.

۲- کشتی باید بر طبق مقررات این فصل به ثبت برسد.

۳- کشتی‌های نفتکش متعلق به اشخاصی (اعم از حقیقی یا حقوقی) که به تولید یا تصفیه و یا حمل‌ونقل نفت خام، گاز و یا محصولات نفتی اشتغال دارند، بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده، نباید با درخواست ذی‌نفع و موافقت سازمان بنادر و دریانوردی به ثبت رسیده و تابعیت ایران را تحصیل کنند.



تابعیت فرمانده، افسران و کارکنان کشتی

۱- فرمانده و افسران و کارکنان کشتی، ممکن است در صورت لزوم، از اتباع غیر ایرانی باشند.

۲- مالک کشتی باید به هزینه خود، اتباع ایرانی را برای کار در کشتی تربیت کند و به تدریج آنان را به جای کارکنان خارجی در کشتی به کار گمارد. به هر حال، باید در عرض چهار سال، از تاریخ قبول تابعیت ایران، لااقل نصف کارکنان کشتی از اتباع ایرانی باشند.

۳- مهندسين و افسران و کارکنان ایرانی در مدتی که جزو کارکنان کشتی هستند، از پرداخت مالیات بر حقوق و مزایای دریافتی، معاف خواهند بود.

ثبت کشتی

همان طوری که مالکین وسایل نقلیه موتوری جاده‌ای مکلف هستند که وسیله نقلیه خود را به ثبت برسانند تا مقامات انتظامی در صورت لزوم بتوانند آن‌ها را تعقیب کنند، یا در صورت تصادم و وارد ساختن خسارت به افراد و اموال دیگران، آنان را تحت پیگرد قانونی قرار دهند، مالک هر کشتی که بخواهد پرچم ایران را بر روی کشتی خود برافرازد و یا با آن به سفر دریایی مبادرت کند، باید قبلاً کشتی خود را در سازمان بنادر و دریانوردی به ثبت برساند و تابعیت ایرانی برای آن تحصیل کند. به طور کلی، برای ثبت کشتی، مالک یا نماینده آن باید همراه برگ درخواست ثبت کشتی، اظهارنامه‌ای حاوی نکات زیر، به سازمان بنادر و دریانوردی تسلیم کند.

نام کشتی، توان قوه‌ی محرکه، جنس بدنه‌ی کشتی، تاریخ و محل ساخت، ابعاد، ظرفیت، تعداد پل‌ها و دکل‌ها و دودکش‌ها، نوع قوه‌ی محرکه (بخار، دیزل، انرژی اتمی و غیره).

علایم مشخص کننده‌ی نام و تابعیت و محل اقامت مالک یا مالکین و سهام هر یک از مالکین کشتی قبل از تسلیم اظهارنامه‌ی فوق مالک:

۱- نامی برای کشتی انتخاب شود؛ به طوری که قبلاً مورد موافقت سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته باشد. چه بسا ممکن است که نام پیشنهادی از اسامی ممنوعه باشد و یا این که پیش از آن، مالک دیگری آن را برای کشتی خود انتخاب کرده باشد.

۲- همه‌ی گواهی‌نامه‌های صادرشده از طرف سازنده‌ی کشتی یا مؤسسات طبقه‌بندی باید ارایه شود.

پس از وصول اظهارنامه، در صورتی که اسناد مربوطه کامل و ثبت کشتی و اعطای تابعیت ایرانی به آن، بدون اشکال باشد، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به صدور گواهی‌نامه‌ی

ثبت اقدام می‌کند. در گواهی‌نامه‌ی ثبت شناور، نکات زیر باید قید شود:

۱- نام شناور

۲- نوع شناور

۳- وسایل محرکه شناور

۴- ابعاد شناور

۵- ظرفیت شناور

۶- تاریخ ساخت شناور و نام کارخانه‌ی سازنده‌ی آن

۷- جنس بدنه‌ی شناور

۸- حداکثر سطح آب‌نشین شناور برای بارگیری

۹- این که شناور برای چه منظوری مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۱۰- نام مالک و محل اقامت او

۱۱- شماره‌ی ثبت شناور

۱۲- بندری که شناور در آن جا به ثبت رسیده است.

سیستم استفاده از پرچم مناسب

در بعضی از دولت‌ها مانند: پاناما، سنگاپور، قبرس، سومالی و لیبریا (که بزرگ‌ترین ناوگان تجاری جهان را در اختیار دارد) بدون وجود ارتباط واقعی بین کشتی و مراجع دریانوردی این کشورها، تابعیت مورد نظر به کشتی‌ها اعطا می‌شود و به آن‌ها اجازه می‌دهند که از پرچم دولت‌های یادشده استفاده کنند. به عبارت دیگر، این دولت‌ها تابعیت خود را تحت شرایط فوق‌العاده ساده‌ای به کشتی‌های متعلق به افراد خارجی اعطا می‌کنند.

در کشورهای پیشرفته دریایی، اعطای تابعیت و حق برافراشتن پرچم به کشتی‌های ملل دیگر، تحت شرایط و قواعد خاصی امکان‌پذیر است. از جمله صاحبان کشتی باید با کشوری که از حق برافراشتن پرچم آن برخوردار می‌شوند، وابستگی واقعی داشته باشند؛ یا از اتباع آن دولت محسوب شوند. ولی در مورد چند کشور نام‌برده‌ی بالا، برای اعطای حق برافراشتن پرچم، تنها کافی است که صاحبان کشتی، شرکت خود را در آن کشور به ثبت برسانند؛ بدون آن که الزاماً مرکز اصلی فعالیت آن‌ها در آن جا باشد.

سیستم استفاده از پرچم کشورهای دیگر (پرچم مناسب)، از دهه‌ی ۱۹۳۰-۱۹۲۰ میلادی متداول شد و نخستین کشوری که این سیستم را به کار برد، پاناما بود و پس از آن، کشور هندوراس از آن پیروی کرد. اولین اعتراض نسبت به این نوع ثبت کشتی، پس از جنگ جهانی دوم، از طرف اتحادیه‌ی بین‌المللی کارگران حمل‌ونقل به وقوع پیوست. وضع مقررات ایمنی و قوانینی که به منظور حفاظت از منافع کارکنان کشتی‌هایی که در لیبریا و پاناما به ثبت رسیده بودند، موجب

شد که از طرف اتحادیه‌ی یادشده، اعتراض شدیدی نسبت به اعطای چنین تابعیتی صورت پذیرد. این اعتراض در مرحله‌ی نخست، تنها به دلیل در نظر نگرفتن منافع طبقاتی کارگران کشتی برپا شد که سرانجام، امضای قراردادهای بین‌المللی از طرف سازمان بین‌المللی کار (ILO) را به دنبال داشت. ولی در مرحله‌ی بعد، رقابتی که در عرصه‌ی حمل‌ونقل بین‌المللی بین کشورهای در حال توسعه و کشورهای پیشرفته به وجود آمده بود، موجب شد که کشورهای در حال رشد، تا حد ممکن، تحت شرایط ساده‌ای، تابعیت خود را به کشتی‌ها اعطا کنند، تا بتوانند از ظرفیت شناورهای بیش‌تری برخوردار شوند و در مجامع بین‌المللی نظیر سازمان مشورتی دریایی بین‌الملت‌ها (I.M.C.O)، موفقیت بهتر و مؤثرتری به دست آورند.

علل پیدایش و رواج استفاده از پرچم**مناسب**

به طور کلی، علل رواج سیستم استفاده از پرچم مناسب را می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد:

۱- ساده بودن مقررات دریایی

ساده بودن مقررات دریایی در کشورهایی که حق استفاده از پرچم خود را اعطا می‌کنند و به‌ویژه، فقدان مقررات ایمنی و عدم کنترل در زمینه‌های مربوط به حقوق و منافع کارکنان، یکی از علل استفاده از این سیستم است. به همین دلیل، کشتی‌هایی که تحت چنین سیستمی به ثبت می‌رسند، گاهی به تابوت تشبیه می‌شوند. منظور این است که این نوع کشتی‌ها از لحاظ ساختمان و ضوابط ایمنی، مقررات ضروری حاکم بر عرصه‌ی دریا را رعایت نمی‌کنند و در نتیجه مسافرت با آن‌ها خطرناک است.

۲- عدم وجود مقررات مربوط به تابعیت کارکنان کشتی

در کشورهای مورد بحث، مقرراتی وجود ندارد که به موجب آن، فرمانده و تعداد معینی از کارکنان کشتی، ملزم به پذیرش تابعیت دولت صاحب پرچم شوند.

۳- عدم وجود اتحادیه‌های کارگری

در این قبیل کشورها، اتحادیه‌های کارگری (ملوانان) نیرومند و بانفوذ وجود ندارند تا در تعیین شرایط کار و میزان دستمزد ملوانان دخالت کنند. بنابراین، با به دست آوردن حق برافراشتن پرچم چنین کشورهایی، صاحبان کشتی می‌توانند دستمزد کم‌تری به ملوانان خود بپردازند.

۴- عدم مصادره‌ی کشتی در هنگام جنگ

یکی از علل این مهم، احتراز از مصادره‌ی کشتی توسط دولت متبوع مالکان کشتی، در هنگام جنگ یا مواقعی است که وضعیت فوق‌العاده اعلام می‌شود. به همین دلیل، دولت آمریکا که از این امر به شدت نگران بود، صاحبان کشتی را که قصد

نظر کرد که با توجه به ماده‌ی ۲۸ اساس‌نامه و با توجه به این که کشورهای یادشده، به موجب فهرست مورخه‌ی ۱۹۴۸ لویدز، دارای ظرفیت ثبت‌شده‌ی بیش‌تری هستند، بنابراین باید به عضویت IMCO انتخاب شوند؛ هرچند کشورهای لیبریا و پاناما واقعاً مالک چنین کشتی‌هایی نباشند. در سال ۱۹۶۷، کشور لیبریا که ظرفیت کشتی‌های ثبت‌شده در آن بالغ بر ۲۳ میلیون تن و مشتمل بر ۱۵۱۳ فروند کشتی بود، از این حیث، مقام اول جهان را احراز کرد.

به‌طور خلاصه، به علت وجود مزایای اقتصادی که قبلاً ذکر شد، سیستم حق استفاده از پرچم مناسب، ممکن است روز‌به‌روز، بیش‌تر رایج شود؛ به‌ویژه آن که کشتی‌هایی که تحت این سیستم، تغییر پرچم و تابعیت می‌دهند، مورد بازدید مؤسسات معتبر طبقه‌بندی (مانند لویدز) نیز قرار می‌گیرند و گواهینامه‌ی صلاحیت فنی برای آن‌ها صادر می‌شود. به این ترتیب، مخالفان این سیستم، دلیل مؤثری برای ابراز مخالفت با آن نخواهند داشت. ■

منابع: ماهنامه بندرودریا، چاپ سال ۱۳۷۱

کشورهای یادشده استفاده می‌کنند، به اجرا درآوردند و تا اندازه‌ای در این کار موفق شدند.

مخالفت کشورهای اروپایی

کشورهای اروپایی، به‌ویژه انگلستان که از انتقال کشتی‌های خود به کشورهای مورد بحث ناراضی بودند، کوشیدند که از طریق مراجع بین‌المللی، محدودیت‌هایی در کارکرد این سیستم به وجود آورند، ولی کوشش آن‌ها به جایی نرسید. حتی کشور لیبریا، با توجه به ظرفیت کشتی‌هایی که در آن کشور به ثبت رسیده بود، برای عضویت در کمیته‌ی ایمنی دریایی سازمان مشورتی بین دول انتخاب شد. در این خصوص، به رأی مشورتی دادگاه بین‌المللی لاهه در سال ۱۹۶۰ میلادی، اشاره می‌شود.

خلاصه‌ی دعوی چنین بود که مجمع عمومی سازمان بین‌المللی، با وجودی که لیبریا و پاناما از لحاظ ظرفیت کشتی‌های به‌ثبت‌رسیده، در گروه بالاتری قرار داشتند، از انتخاب آنان به عضویت کمیته‌ی ایمنی (Safety Committee) خودداری کرد. دادگاه اظهار

انتقال تابعیت کشتی خود به کشورهای نامبرده‌ی بالا را داشتند، ملزم کرد که پس از تحصیل تابعیت آن کشورها، در صورت بروز جنگ، کشتی‌های خود را در اختیار این دولت قرار دهند.

۵- فرار از پرداخت مالیات‌های گران

باید دانست که به علت بالا بودن سطح دستمزدها، مالیات‌ها و افزایش سایر هزینه‌های مربوط به کشتیرانی در کشورهای پیشرفته، صاحبان کشتی نمی‌توانستند با کشورهای دیگر رقابت کنند. همین امر، سبب شده است که تعداد قابل‌توجهی از کشتی‌هایی که مالکان آن دارای تابعیت کشورهای آمریکا، انگلستان و یا سایر کشورهای اروپایی بودند، خود را در یکی از کشورهای پاناما، لیبریا، هندوراس و کاستاریکا به ثبت برسانند و از پرچم کشورهای یادشده، استفاده کنند. صاحبان کشتی‌های آمریکایی با استفاده از پرچم کشورهای نامبرده، می‌توانند کارکنان دریایی خود را از میان اتباع آن کشورها انتخاب کنند و به آنان دستمزد کم‌تری بپردازند. در نتیجه‌ی این اقدام، بسیاری از ملوانان آمریکایی بیکار شدند. با این همه، اتحادیه‌های ملوانان آمریکایی کوشیدند تا مقررات خود را در مورد کارکنان کشتی‌های آمریکایی که از پرچم



حذف کشتیرانی غیراستاندارد

♦ پیمان درخشان نیک، (کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی)

افراد و تجارت آنان باشند، می‌توان دریافت که جامعه‌ی دریایی کشور به بلوغ فکری دست یافته است. قبول این امر که باید سازمانی را به عنوان مرجع دریایی پذیرفت و به قوانین و مقرراتی که توسط این سازمان، در جهت رفاه، آسایش و سلامت آحاد مردم آن کشور تدوین می‌شود، احترام گذاشت و همه‌ی دست‌اندرکاران و افراد ذی‌نفع، همواره برای اصلاح و تقویت آن بکوشند، می‌تواند کمک مؤثری در همبستگی بیش‌تر و بهبود کسب و کار دریایی قلمداد شود. بدیهی است، در شرایط عکس و با هر گونه دخالت‌های غیرکارشناسانه و اعمال سودجویی‌های فردی، هیچ‌گاه نمی‌توان باعث اعتلای منش و تفکر جمعی شد.

قوانین و مقررات دریایی، همواره باید در جهت ایمنی افراد، کشتی‌ها، کالا و حفاظت از محیط زیست وضع شوند و طوری تدوین یابند که ایمنی و امنیت ناوبری و مقابله با آلودگی را در دل خود همراه داشته باشند.

تاکنون اقدامات مؤثر و قابل توجه‌ای از سوی ارگان‌های ذی‌نفع، دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی دریایی صورت پذیرفته که باعث کاهش سوانح و نیز جلوگیری از حرکت کشتی‌های زیر حد استاندارد شده است. این مجموعه اقدامات، همچنین مسئولیت‌هایی را بر دوش افراد مرتبط در سطح ملی خواهد گذاشت. بنابراین مالکان، اپراتورهای کشتی، موسسات رده‌بندی و همه‌ی ذی‌نفعان که در صنعت حمل‌ونقل دریایی

دخالت دارند، هر یک باید به سهم خود در عدم استفاده از کشتی‌های زیر حد استاندارد و به‌روز نگاه داشتن کشتی و نیز سیستم مدیریتی خود، مشارکت داشته باشند.

افراد و نهادهای ذی‌نفع، ضمن آرایه‌ی مشارکت‌های لازم، می‌بایست نسبت به اجرای سیاست‌هایی که از سوی مرجع دریایی و به‌منظور بهبود ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی تعیین می‌شود، (ازجمله رعایت مقررات و عدم به‌کارگیری کشتی‌های زیر حد استاندارد) اقدام لازم را به عمل آورده و عملکرد خود را بر این اساس تنظیم نمایند. در ادامه‌ی این بحث، به نقش برخی از عوامل ذی‌نفع در این خصوص، به اختصار اشاره می‌شود.

ایجاد شناخت و ارتقای فرهنگی در بین نهادها، مراجع ملی، شرکت‌ها و سازمان‌های دریایی، نقش مهمی در راستای بهبود کیفی ایمنی و محیط زیست کشور ایفا می‌کند. اگر بتوان مفهوم این نکته را در بین گروه‌های یادشده، به‌صراحت فرهنگ‌سازی کرد، که با استفاده از کشتی‌های زیر حد استانداردهای ملی و بین‌المللی با خطرات به مراتب بالاتری نسبت به شرایط معمولی مواجه می‌شوند و با شفاف‌سازی هزینه‌های هنگفت و بالایی که این پدیده می‌تواند برای جامعه‌ی ایرانی در پی داشته باشد (مواردی همچون؛ ضایعات جانی و مالی و آسیب‌های محیط زیستی)، آن‌گاه این مهم می‌تواند تأثیر بسیار مطلوبی در افزایش دانش تخصصی افراد به‌منظور استفاده از کشتی‌های استاندارد داشته باشد.

ذکر این نکته لازم است که، یک سازمان به‌تنهایی نمی‌تواند موجبات افزایش ایمنی شناورها و حفظ محیط زیست دریایی را فراهم آورد، اگر چه می‌تواند در جای خود، به عنوان ارگانی حاکمیتی، خط‌مشی‌دهنده‌ی قابل‌توجهی محسوب شود. از این رو، پذیرش و اشاعه‌ی فرهنگ صحیح دریا و دریانوردی در میان عموم دست‌اندرکاران جامعه‌ی دریایی، از الزامات این صنعت به شمار می‌آید.

هنگامی که همه‌ی ذی‌نفعان تشخیص دهند، قوانین و مقررات ملی و کنوانسیون‌های بین‌المللی تا چه حدی می‌توانند ضامن سلامتی



بین‌المللی توسط IMO، می‌تواند در جای خود کارساز باشد.

بیمه‌های دریایی

صنعت بیمه دریایی، نقش تور ایمنی - مالی حساسی را برای تجارت دریایی ایفا کند؛ به طوری که این صنعت، همزمان می‌تواند پوشش مؤثری برای کشتی‌های زیر حد استاندارد محسوب شود و به آن‌ها اجازه دهد که خطرانشان را در زنجیره حمل و نقل دریایی، میان بسیاری از دست‌اندرکاران و ارگان‌های ذی‌نفع توزیع کنند؛ که در نهایت، منفعت این رویکرد، به مصرف‌کننده خواهد رسید. بنابراین، صنعت بیمه باید نسبت به سیاست‌گذاری مثبت مبتنی بر خارج کردن کشتی‌های زیر حد استاندارد، اقدام‌های لازم را به عمل آورد؛ به طوری که تا رفع نواقص از سوی متصدیان کشتی‌های یادشده، از اعمال هر گونه پوشش بیمه‌ای، خودداری ورزد.

بنابراین، در راستای حمایت از موارد یادشده با کمک صنعت بیمه، سیستم بیمه دریایی ملی و بین‌المللی، باید بدون هر گونه پیش‌داوری در زمینه نادیده گرفتن عوامل احتمالی خطر آفرین، امکان برداشتن پوشش‌های موجود از کشتی‌های زیر حد استاندارد را تا زمانی که خطرات احتمالی را میان باقی ذی‌نفع‌های صنعت توزیع می‌کنند، به‌دقت مورد بررسی و بازنگری قرار دهد. اگرچه پوشش‌های بیمه‌ای الزامی توسط IMO برای همه کشتی‌ها در نظر گرفته شده است، اما مورد یادشده، در صنعت بیمه داخلی، جای اقدام‌های مقتضی را باقی گذاشته است.

کارکنان زیر حد استاندارد

باید به این نکته توجه داشت که بهره‌گیری از کارکنان با دستمزد پایین و کم‌تأثیر و به عبارتی، به‌کارگیری کارکنان زیر حد استاندارد یا برخورداری از شرایط نامناسب برای اقامت در کشتی و بندر، همواره یکی از معضلات مرتبط با کشتی‌های زیر حد استاندارد قلمداد شده است. این افراد، گاه به دلیل سودجویی بیش‌تر برخی مالکین، به کار گمارده می‌شوند.

برای رفع این معضل، باید از اقدامات IMO به‌منظور بالابردن

بازدیدهای پرچم

این‌گونه بازدیدها، مسئولیت اصلی برای تعیین و تشخیص کشتی‌های زیر حد استاندارد را به‌همراه دارد و باید به‌منزله اقدامی مؤثر به‌منظور حصول اطمینان از عملیاتی نشدن چنین کشتی‌هایی (تا زمانی که الزامات ملی و بین‌المللی را رعایت نکرده‌اند)، محسوب شود. بر این اساس، باید از ثبت و یا تأیید سالیانه گواهینامه‌های فنی و ایمنی کشتی‌های زیر حد استاندارد و یا فعالیت آن‌ها جلوگیری کرد.

ذکر این نکته ضروری است که، رعایت و اجرای قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی، می‌تواند راهنمایی برای مالکان این کشتی‌ها، به‌منظور رفع مشکلات و خارج کردن آن‌ها از شرایط زیر حد استاندارد، باشد. از این رو، اجرای مؤثر این قوانین توسط کشتی‌ها باید در دستور کار Flag state قرار گیرد. دستورالعمل‌ها و توصیه‌های IMO، می‌تواند در افزایش توانایی و بازبینی اجرای بهینه‌ی امور مربوط به Flag state در راستای اجرای الزامات مورد نیاز، مؤثر واقع شود.

بازدید بندری

در بازدیدهای بندری، کشتی‌های زیر حد استاندارد، به‌طور مؤثر قابل شناسایی هستند. بدیهی است، پس از شناسایی این‌گونه کشتی‌ها نیاز به هماهنگی و اطلاع‌رسانی به Flag state مطرح خواهد بود؛ که لازم است، همه‌ی اطلاعات مورد نیاز بین طرفین رد و بدل شود. Port state باید اطمینان حاصل کند، کنوانسیون‌های بین‌المللی پذیرفته‌شده و قوانین ملی مرتبط با آن‌ها، به صورت یکپارچه و با قضاوت عادلانه اجرا می‌شوند. برای اجرای این قسمت، Port state می‌تواند با بررسی تفاهم‌نامه‌های مختلف بین‌المللی و یا توافق‌نامه‌های منطقه‌ای در زمینه‌های مربوط به Port state، سطح تفحص و فرهنگ ایمنی لازم را بسط و توسعه دهد.

بدون در نظر گرفتن هرگونه سوء نیتی نسبت به پرچم یا مالک خاص، Port state باید محدودیت‌ها (detention) و جرایم متناسب با عملیات استفاده از کشتی زیر حد استاندارد را، در نظر بگیرد. همان‌طور که از اهمیت موارد یادشده در بازدیدهای

بندری مشخص می‌شود، حمایت و تقویت بخش یادشده، یکی از عوامل مؤثر در حذف کشتی‌های زیر حد استاندارد تلقی خواهد شد.

مؤسسات رده بندی

در این مرحله مؤسسات رده‌بندی، نقش بسیار مهمی ایفا می‌کنند. از این رو، باید اطمینان حاصل کنند که استانداردهای مؤسسه، بر روی کشتی رعایت می‌شود یا خیر؟ (این موضوع شامل مؤسسات عضو IACS نیز می‌شود). رعایت اصول و برخورد عادلانه از سوی همه‌ی اعضای مؤسسات رده‌بندی در زمان بازدید از کشتی، الزامی است. اگر سوانح و detention‌های مشاهده شده، نشان دهند که برخی از مؤسسات رده‌بندی، توانایی اجرای استاندارد بالایی را ندارند، در آن صورت، باید با این‌گونه مؤسسات، برخورد قاطع کرد. با این هدف که، مؤسسات رده‌بندی استانداردهای قابل قبول را رعایت و اجرا کنند، امکان صدور مدرک یا لیسانس



حد استاندارد، کشتی‌های استاندارد بتوانند موفق‌تر عمل کنند.

اطلاع‌رسانی و جامعیت بخشیدن

اطلاع‌رسانی و جامعیت بخشیدن، مبنی بر نفی استفاده از کشتی‌های زیر حد استاندارد و تأیید و اشاعه فرهنگ استفاده از کشتی‌های استاندارد، می‌تواند ابزاری مهم در مقابله با کشتیرانی زیر حد استاندارد تلقی شود. در این‌جا لازم به یادآوری است که در این زمینه، اقدامات مؤثری در مجامع دریایی صورت گرفته است که از آن جمله می‌توان به تشکیل فهرست‌های سفید، خاکستری و سیاه مندرج در تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای اشاره کرد. همچنین، ارائه فهرست توقیف فنی - ایمنی به کشتی‌ها نیز، راه‌کار مؤثری برای معرفی کشتی‌های غیراستاندارد محسوب می‌شود. اشاره به فهرست کشتی‌های ممنوع‌الورود غیراستاندارد به آب‌های جمهوری اسلامی ایران، به عنوان حرکت مثبت و اثرگذاری، در این راستا، قابل طرح است. جامعه دریایی در این زمینه، پایگاه‌های مختلفی را تشکیل داده و به معرفی تاریخچه فنی و ایمنی کشتی‌ها پرداخته است؛ که معروف‌ترین آن‌ها، پایگاه EQUASIS محسوب می‌شود. صنایع دریایی، باید همه‌ی سعی خود را به‌منظور جلوگیری از وضع قوانین و مقررات دست‌وپاگیر و در جهت تسهیل و اجرای مؤثر قوانین به محل ظهور برسانند. به عنوان مثال، تبادل آزادانه اطلاعات به‌منظور معرفی کشتی‌های زیر حد استاندارد به اپراتورها و استفاده‌کنندگان آن‌ها می‌تواند در جای خود، گام مؤثری تلقی شود.

اطلاع‌رسانی عمومی و آزاد در مورد کشتی‌های زیر حد استاندارد، از راه‌های مختلف، مانند پایگاه‌های ملی و بین‌المللی، می‌تواند روشی مناسب برای معرفی خطوط کشتیرانی زیر استاندارد باشد. با این وجود باید به نکات حقوقی و قانونی مرتبط با آن، قبل از افشای هر گونه اطلاعات نیز توجه کرد و راه‌کارهای مناسبی پیش از اجرای این موارد در نظر گرفت.

استانداردهای آموزشی دریانوردان، از هر نظر حمایت کرد و مؤسسات آموزشی کشور را، در رعایت موارد مندرج در دستورالعمل‌های یادشده، ترغیب کرد و مورد پایش قرار داد. به موازات این اقدام، باید گوشه‌چشمی نیز به استانداردهای مطرح‌شده از سوی سازمان جهانی کار (ILO) داشت و حداقل الزامات دریایی مطرح‌شده برای دریانوردان در کنوانسیون یادشده را به عنوان الگوی بهبود وضعیت و امکانات زیستی و کاری روی کشتی در نظر گرفت.

انگیزه‌ها و پاداش‌ها

برنامه‌های انگیزش و پاداشی را می‌توان به‌منزله‌ی ابزارهای مؤثری برای کمک و مقابله با کشتیرانی زیر حد استاندارد در نظر گرفت. امروزه اجرای برنامه‌های ترغیب‌کننده مانند: پاداش سبز (Green award) در مجامع دریایی، متداول شده است که به‌منظور حذف و یا کاهش کشتی‌های زیر حد استاندارد، کاربرد دارد. در کنار این برنامه، سایر طرح‌های دیگر نیز، قابل شکل‌گیری و اجرا است. از این رو، حمایت از این‌گونه برنامه‌ها از سوی مراجع معتبر ملی، می‌تواند به عنوان راه‌کاری برای ترغیب مالکین و صنایع دریایی در استفاده از کشتی‌های استاندارد و ممانعت از تردد و فعالیت‌های کشتی‌های زیر حد استاندارد، به کار گرفته شود.

از جمله طرح‌ها و برنامه‌های قابل اجرا در این راستا، می‌توان به کاهش هزینه‌ی مؤسسات رده‌بندی، کاهش هزینه‌ی بیمه، کاهش زمان بازرسی در مواقعی که کشتی در بندر قرار دارد و در صورت امکان، کاهش حقوق و عوارض بندری اشاره کرد.

مسئولین ذی‌ربط، باید طی اشتراک مساعی با دست‌اندرکاران صنایع دریایی، مبانی پرورش انگیزه‌ها در مالکین کشتی‌ها و سایر افراد ذی‌نفع در این صنعت را، برای مقابله با غیراستاندارد شدن شناورها تدوین کنند؛ به گونه‌ای که در رقابت با کشتی‌های زیر





موضوعات حقوقی

مرجع ملی، باید در قالب کارگروه‌های تخصصی، با استفاده از مراجع داخلی و حتی به کمک IMO، تسهیلات و امکانات تأیید و ثبت‌شده‌ای را در قبال سهل‌انگاری مالکین، اجاره‌کنندگان، ذی‌نفعان بار، مؤسسات رده‌بندی و سایرین در نظر بگیرد که از شرایط و امکانات کشتیرانی زیر حد استاندارد استفاده نشود.

جمع‌بندی

سیاست‌گذاری و هدفمندسازی مؤثر، مبتنی بر اقدامات مرجع دریایی، می‌تواند نشانگر استمرار اولویت‌دهی در حذف کشتیرانی زیر حد استاندارد باشد. این مهم، به معنای آن خواهد بود افرادی که از این خطوط کشتیرانی استفاده می‌کنند، دیگر مجاز به استفاده‌ی آسان از کشتی‌های غیراستاندارد نخواهند بود. سیاست‌گذاری دقیق و حساب‌شده، همچنین می‌تواند راه حل همه‌جانبه و مؤثری را به‌منظور رفع مشکلات، پیش روی صنایع (که نقش مؤثری در حذف کشتیرانی زیر استاندارد خواهد داشت)

قرارداد، به هر حال، موفقیت در تدوین مسئولیت‌های مربوط به مالکیت و استفاده‌کنندگان از صنعت حمل‌ونقل دریایی، از طریق ایجاد انگیزه‌ی بیش‌تر در میان این قشر، می‌تواند گام مؤثری محسوب شود، بر این اساس، اپراتورهای غیرمسئول و استفاده‌کننده‌های آن‌ها باید مشخص شوند و از صدور اجازه‌ی

فعالیت غیراستاندارد به آنان تا انطباق کامل عملکردشان با استانداردهای جلوگیری مورد نظر، به عمل آید.

برای افرادی که از خطوط کشتیرانی زیر استاندارد استفاده می‌کنند، باید جرایم هنگفتی در سطح ملی و بین‌المللی در نظر گرفت و نباید اجازه داد که این افراد به‌راحتی و با پنهان شدن زیر عناوینی همچون تحریم‌ها (تحریم‌ها به اندازه‌ای که برخی افراد سودجو ادعا می‌کنند، در زیر استاندارد نگاه داشتن کشتی‌ها دخالتی ندارد) به فعالیت غیر استاندارد خود ادامه دهند و خطرات مربوط به کشتیرانی غیراستاندارد را در جامعه گسترش دهند.

تقویت و حمایت از نظام کنترل و بازرسی کشتی‌ها در بنادر و جلوگیری از هر گونه دخالت‌های غیرکارشناسانه و روزآوری اطلاعات مربوط به این افراد، می‌تواند عامل اجرایی بسیار مؤثری انگاشته شود. علاوه بر این اقدام‌ها، اشاعه‌ی فرهنگ و افزایش

سطح آگاهی ذی‌نفعان و کوشش برای اقناع ذهنی و عملی آنان به کمک قوانین و مقررات و وضع جرایم مربوط به این امور، به عنوان راه‌کارهای اساسی حذف کشتیرانی زیر حد استاندارد در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، از جمله اقدام‌های قابل توجه به شمار می‌آیند. ■



مقدمه ای بر مدیریت دارایی در الگوی مالکیت صاحبخانه ای

♦ جهانگیر نجاتی - مهران نظرپور
(اداره ی کل بنادر و دریانوردی خوزستان)

به عقیده ی بسیاری از اندیشمندان حوزه ی علوم انسانی، در دهه های اخیر، بزرگ ترین و شاید اصلی ترین معضل کشورهای در حال توسعه یا کم تر توسعه یافته، عدم رعایت اصول مدیریتی و عدم کارآیی مدیران در استفاده ی بهینه از دارایی های ملی است. در کشور ما نیز، بارها و بارها شنیده ایم که اصلی ترین مشکل سازمان ها و نهادهای دولتی و حتی بخش های خصوصی، عدم مدیریت کارآمد و اثربخش بوده است. مدیریت، مقوله ای است بسیار گسترده و دارای ابعاد متفاوت که همواره نیازمند دیدگاهی یکپارچه و منسجم در همه ی زمینه ها است. همان طور که می دانیم، نقش دولت در فعالیت های اقتصادی، اجتماعی، نظامی، فرهنگی و سیاسی در کشورهای در حال توسعه بسیار پررنگ و انکارناپذیر است. یکی از ویژگی های بارز در این کشورها حضور بخش های دولتی در همه ی فعالیت های اجتماعی و اقتصادی است؛ که جمهوری اسلامی ایران نیز، از این قاعده مستثنی نیست. هر چند در دو دهه ی اخیر، سعی بر آن بوده تا با ارایه ی برخی الگوها، این نقش کم رنگ تر و حضور بخش خصوصی فعال تر جلوه کند، اما به دلیل فقدان الگو و راهکار مناسب، همواره این حضور با فراز و نشیب هایی روبه رو بوده و حتی به عقیده ی بسیاری، اثرات و کارکردهای بخش خصوصی در اقتصاد و مدیریت کشور چندان موفق و اثربخش نبوده است. به واقع، علل این عدم موفقیت ها را در کجا باید جستجو کرد؟

در این نوشتار، سعی شده است تا در حد امکان، با تمرکز بر مفهوم مدیریت دارایی، الگویی متناسب با رویکردهای آتی کشور در سند چشم انداز ۲۰ ساله، در بخش حمل و نقل دریایی ارایه و راه کاری اجرایی و علمی آن نیز، ارایه شود.



بی‌شک، اساسی‌ترین چالش دو دهه‌ی اخیر کشورمان در حوزه‌ی مدیریت و اقتصاد، نوع و چگونگی حضور بخش خصوصی و نحوه‌ی تعامل آن با بخش دولتی و تبیین حدود مرز اختیارات و مسئولیت‌های هر یک از آن‌ها در فعالیت‌های اقتصادی بوده است. از این رو، ابتدا سیر تحول و نحوه‌ی حضور بخش خصوصی در بنادر کشور مطرح می‌شود.

بنادر، با توجه به ماهیت، کارکرد و نقش آن‌ها در اقتصاد ملی، به عنوان مهم‌ترین عامل توسعه‌ی اقتصادی در کشورهایی که از امکان دسترسی به آب‌های آزاد برخوردارند، شناخته می‌شوند. در حقیقت، بنادر به عنوان موتور اقتصاد ملی و دروازه‌ی ورود به اقتصاد بین‌الملل، همواره در قانون توجه قرار داشته‌اند.

در کشور ما نیز، بنادر به صورت کاملاً دولتی و مبتنی بر مقاصد اقتصادی و سیاسی بنیان نهاده شده‌اند و تقریباً تا اواخر دهه ۶۰، به فعالیت خود به شکل کاملاً دولتی ادامه دادند. تا این تاریخ، کلیه‌ی سرمایه‌گذاری‌ها در همه ابعاد به صورت دولتی انجام می‌شد، نیروهای انسانی فعال در بنادر، کاملاً دولتی بودند و تجهیزات مورد نیاز در فعالیت‌های بندری و دریایی، توسط بخش دولتی تأمین می‌شد و دیدگاه حاکم بر بنادر، از هر لحاظ، دیدگاهی عمومی و خدماتی بود. به عبارتی، بنادر به عنوان اماکن عمومی و عام‌المنفعه مورد توجه قرار می‌گرفتند و بخش خصوصی، انگیزه‌ی لازم برای حضور در این عرصه را در خود نمی‌دید. اما در اواخر دهه‌ی ۶۰ و با آغاز روند خصوصی‌سازی در کشور، عملاً فصل جدیدی از فعالیت‌های بندری در ایران پدیدار شد و مدیران بخش‌های خصوصی، به عنوان راهبران دارایی‌های فیزیکی، همچون تجهیزات تخلیه و بارگیری و نیز، مجریان فعالیت‌های خدماتی، همچون: ایجاد فضاهای سبز، عملیات نظیفی و ایاب و ذهاب، اولین حضور در عرصه‌ی حمل‌ونقل دریایی و بنادر را تجربه کردند.

در این مرحله نیز، مالکیت دارایی‌های فیزیکی در اختیار دولت بود و مسئولیت تعمیر و نگهداری آن‌ها و تأمین سرمایه‌ی لازم برای ارتقاء آن‌ها، همچنان توسط بخش دولتی صورت می‌پذیرفت و بخش خصوصی، هیچ گونه مسئولیتی در این زمینه نداشت.

در موج دوم خصوصی‌سازی که با تبیین سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی شروع شد و تاکنون نیز ادامه دارد، حضور بخش خصوصی بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت و بخشی از مالکیت در این مرحله، از بخش دولتی به بخش خصوصی انتقال پیدا کرد. با این وجود در حوزه‌ی بندری و دریایی، این واگذاری به صورت یکسان و همانند انجام نشده است. به عبارت دیگر، با واگذاری عملیات تخلیه و بارگیری در حوزه‌ی امور بندری و نیز، عملیات یدک‌کشی و لای‌روبی در گستره‌ی امور دریایی، حضور بخش خصوصی، به صورت جدی مورد توجه قرار گرفت.

با آن‌که در این میان، مالکیت تجهیزات غیر

استراتژیک، نیروی انسانی و مسئولیت تأمین و نگهداری آن‌ها به بخش خصوصی واگذار شد و به تبع آن، مدیریت این فعالیت‌ها و نیز، سیاست‌گذاری‌های مربوط به آن نیز، بر عهده‌ی بخش خصوصی قرار گرفت. اما مرزهای اختیار و مسئولیت‌های بخش دولتی و خصوصی، به روشنی تبیین نیافت.

آن‌چه مسلم است، با ادامه این حرکت و رویکردهای آتی دولت، در نهایت مالکیت همه‌ی دارایی‌های فیزیکی، اعم از استراتژیک و غیراستراتژیک و همچنین، مدیریت آن‌ها نیز، به بخش خصوصی واگذار خواهد شد.

همان‌طور که می‌دانیم، خصوصی‌سازی در کشورمان با اهدافی کلان به شرح زیر صورت پذیرفته است:

- افزایش رونق اقتصادی و سهم بازار پایدار

- ایجاد ارزش افزوده

- استفاده‌ی بهینه از دارایی‌ها

- ایجاد اشتغال

حال این پرسش مطرح می‌شود که: آیا تنها با انتقال مالکیت دارایی‌های فیزیکی به بخش خصوصی می‌توان به چنین اهدافی دست یافت؟ در ادامه، با تشریح پاسخ این پرسش، الگوی جدیدی متناسب با رویکردهای نظام در اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و سند چشم‌انداز ۲۰ ساله ارائه می‌شود.

خصوصی‌سازی با محوریت دارایی

با توجه به این‌که در این الگو، دارایی به عنوان یک مفهوم محوری و اساسی مورد نظر است، ابتدا تعریف دارایی و در ادامه نیز، تعریف مدیریت دارایی ارائه می‌شود.

دارایی، مفهومی است که در دهه‌های اخیر، تعابیر و تعاریف متفاوتی از آن در حوزه‌ی مدیریت ارائه شده است که به طور کلی می‌توان آن را در ۴ بخش زیر تقسیم‌بندی کرد:

۱- فیزیکی، اعم از تجهیزات، ماشین‌آلات، ابنیه و روستاها

۲- مالی، اعم از سرمایه‌ی نقدی، سهام و نشان اقتصادی

۳- انسانی، شامل نیروی کار متخصص، نیمه متخصص، ماهر و...

۴- دانش فنی و تخصصی سازمان در گذشته، تعریفی که از دارایی ارائه می‌شد، تنها دارایی‌های فیزیکی سازمان را دربرمی‌گرفت و مدیریت دارایی، تنها به موضوعات تأمین و حفظ و نگهداری این بخش از دارایی می‌پرداخت. در این الگو سعی شده است که تعریف جامع‌تری با حفظ کلیه‌ی ابعاد دارایی‌ها ارائه شود.

در واقع، آینده‌ای که برای بنادر به تصویر درمی‌آید، حاکی از آن است که کلیه‌ی فعالیت‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها در این حوزه، توسط بخش خصوصی انجام می‌شود و بخش دولتی، تنها مالکیت زمین و آبراه را بر عهده خواهد داشت.

در حقیقت، ظهور بخش خصوصی قدرتمند در آینده، یکی از عوامل موفقیت و کلیدی در این الگو محسوب می‌شود. بر اساس این الگو، بخش خصوصی

در آینده مسئولیت تأمین، نگهداری و سرمایه‌گذاری در چهار گروه از دارایی‌های ذکرشده در سطور بالا را بر عهده خواهد داشت و بخش دولتی، تنها چهارچوب‌های قانونی و سیاست‌های کلان را برای فعالیت‌های بخش خصوصی تبیین می‌کند. در الگوی پیشنهادی، بخش دولتی در قالب یک مرکز یا هسته‌ی حاکمیتی، خواست و کارکردهای اقتصادی، اجتماعی، منطقه‌ای و ملی بنادر را، بسته به موقعیت و جایگاه آن‌ها تعریف می‌کند و نحوه‌ی اجرا و راه‌های دست‌یابی به این انتظارات و کارکردها، توسط بخش خصوصی و از راه دامن زدن به رقابت آزاد، به صورت کاملاً مستقل، برنامه‌ریزی و اجرا خواهد شد. در حقیقت، بخش خصوصی، آزادی عمل و اختیار کامل انتخاب استراتژی‌های لازم در چهارچوب‌های تعریف‌شده را خواهد داشت. شاید اساسی‌ترین موضوع در الگوی پیشنهادی، نحوه‌ی تعامل بخش دولتی و خصوصی است. پرسش اساسی این است که در فضایی کاملاً رقابتی که از ویژگی‌های بخش خصوصی محسوب می‌شود و حتی گاه در این فضا برخی از عملکردها و فرایندها با یکدیگر در تضاد قرار می‌گیرند؛ مسئولیت هدایت این بخش در جهت اعمال یک استراتژی واحد ملی که در آن، جنبه‌های عمومی فعالیت‌های اجتماعی، همانند: ایمنی، محیط زیست، بهای تمام‌شده‌ی کالا در اقتصاد ملی، اشتغال‌زایی و... نیز در نظر گرفته می‌شود، بر عهده‌ی چه سازمان، دستگاه یا نهاد اجرایی خواهد بود؟

واضح است که در این الگوی پیشنهادی، مهم‌ترین وظیفه‌ی هسته‌ی حاکمیتی، هدایت استراتژی‌های متضاد رقابتی بخش خصوصی فعال در حوزه‌ی حمل‌ونقل دریایی به سمت یک استراتژی واحد و نیز، تبدیل دارایی‌های چهارگانه‌ی این بخش به سرمایه‌های ملی است.

نتیجه

در حقیقت، نگرش بخش دولتی در الگوی پیشنهادی، تنها نگرشی کنترلی و قانون‌گذارانه نیست و نقش هدایتی بخش دولتی، بیش‌تر مورد توجه قرار می‌گیرد. به عبارتی، بخش دولتی در آینده باید تجارب و توانمندی‌های علمی خود را که طی سال‌ها فعالیت در عرصه‌ی اقتصاد ملی؛ کسب کرده است، با به کارگیری ابزارهای موجود مثل؛ آموزش و وضع قوانین و مقررات کارآمد، به بخش خصوصی انتقال دهد و با ایجاد و تقویت یک بخش خصوصی کارآمد و فهیم در زمینه‌ی حمل‌ونقل دریایی، زمینه‌ی استقلال بنادر و حرکت به سوی دیدگاه اقتصادی اداره کردن آن‌ها را فراهم آورد. هرچند، ضروری است برای ورود به این عرصه‌ی جدید، بسترهای لازم و مقدماتی، از قبل توسط بخش دولتی آماده شود. شاید مهم‌ترین وظیفه‌ی سازمان‌های مرکزی در سال‌های آتی، آماده کردن بسترهای لازم و ایجاد دیدگاه و تفکرات متناسب با این الگو باشد؛ دیدگاهی که در آن، بخش خصوصی و دارایی‌های آن، به عنوان سرمایه‌ی ملی شناخته می‌شود و منافع و توسعه‌ی بخش خصوصی، به‌منزله‌ی دارایی‌ها و سرمایه‌های ملی به چشم می‌آید. ■

آسیب شناسی خنکاری سنتی در بنادر ایران

نگاهی به مشکلات خنکاری و عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور

♦ علی امیری (اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان)

متأسفانه به رغم توانمندی‌های موجود و همچنین، روند رو به رشد صنعت دریانوردی و بندرداری در کشور، شاهد ایستایی این بازار در بنادر داخلی هستیم؛ به گونه‌ای که ابزار آلات جانبی عملیات خنکاری امروز، پس از گذشت سال‌ها (به جز در مواردی محدود) تغییرات چندانی در زمینه‌های ساخت و عملکرد نیافته‌اند و پیامدی به جز کندی، نایم‌نی، ناکارایی و... در عملیات تخلیه و بارگیری کشتی‌ها بر جای گذاشته‌اند.

بررسی‌های انجام شده در منابع معتبر، نشان می‌دهند که پیشینه‌ی چندانی از چرایی و چگونگی عملیات خنکاری در دست نیست و تنها طرح مشکلات در برخی مکاتبات با شرکت‌های خنکاری دیده می‌شود. بنابراین، لازم است در آغاز این نوشتار، به یادآوری برخی از تعاریف پایه بپردازیم.

بازرگانی دریایی، از آغاز تشکیل جوامع و زندگی اجتماعی تا امروز، همواره با رشد تجارب و شاخه‌های مختلف دانش آدمی، پیشرفت کرده است و از پیامدهای آن در دنیای نوین، می‌توان به تحقق نزدیک به ۹۰ درصد تجارت جهانی از راه دریاها اشاره کرد؛ که این امر، موجبات پدید آمدن تخصص‌های گوناگون از آغاز حرکت کالا تا مقصد آن را فراهم آورده است. عملیات تخلیه و بارگیری کشتی‌ها (خنکاری) یکی از حلقه‌های زنجیره‌ی تأمین در جابه‌جایی کالا محسوب می‌شود که خود با توجه به تنوع کالا، به عملکردهای ویژه و مختلفی تقسیم و تأمین ابزار آلات منحصر به فردی را برای انجام این عملیات ضروری ساخته است. در جوامع پیشرفته، این لوازمات از تکنولوژی روز دنیا برخوردارند. توجه به این امر موجب می‌شود تا دانش و توان داخلی جامعه‌ی خود را ویرانند و روش‌های تخلیه و بارگیری نوین جهانی را با این عملکرد در بنادر ایران بسنجیم.

خنکاری (تخلیه و بارگیری کشتی)

عملیات تخلیه و بارگیری کشتی، شامل: بارسازی کالا، انتقال و رهاسازی کالا از قلاب به روی کشتنده و برعکس است.

شرکت‌های خنکاری

به شرکت‌هایی گفته می‌شود که دارای مجوز تخلیه و بارگیری از سازمان بنادر و دریانوردی هستند و با توجه به ماده‌ی ۴۱ آیین نامه‌ی اجرایی امور گمرکی مبنی بر عهده‌دار بودن مسئولیت تخلیه یا بارگیری کشتی توسط شرکت کشتیرانی، به منظور انجام کار، با کارفرما (بر اساس نوع قرارداد حمل، ممکن است شرکت‌های کشتیرانی یا صاحب کالا باشد) قرارداد منعقد می‌کنند.

کارگران خنکار

عبارت اند از افرادی که شرکت‌های خنکار، آنان را برای عملیات تخلیه/بارگیری بار استخدام می‌کنند. در بندر امام خمینی، این افراد توسط انجمن‌های صنفی کارگران تخلیه و بارگیری تأمین می‌شوند.

وسایل تخلیه و بارگیری

به ابزار آلات جانبی گفته می‌شود که برای تخلیه (یا بارگیری) بار، به روی تجهیزات اصلی، همچون کرین کشتی یا کرین ساحلی نصب می‌شوند. در بندر امام خمینی، زنجر، وایر، شگل، هوک، تسمه، تور، اسپریدر حمل ورق، ورق گیر و... از جمله‌ی این وسایل محسوب می‌شوند، در حالی که در بنادر پیشرفته، در ساخت این ابزارها از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدیدتری استفاده می‌شود که از آن جمله، می‌توان به مگنت، وکیوم و یا اسپریدرهای تخصصی اشاره کرد.

تراست

از اتحاد چند شرکت که کالایی مشابه با هم تولید می‌کنند و سهم عمده‌ای از بازار را در اختیار





- عدم نظارت لازم از سوی اداره کل بنادر و دریانوردی، به دلیل فقدان جایگزین دیگر و همچنین، عدم تمایل سازمان بنادر در ورود به حوزه مسئولیت سایر ارگان‌ها.
- عدم وجود قوانین، مقررات کنوانسیون و استانداردهای بین‌المللی در زمینه اجرای روش‌های خنک‌کاری.
- عدم امکان نصب تجهیزات به روی برخی از کرین‌ها.



دارند، به وجود می‌آید. تراست، سهام شرکت‌هایی که عضو آن هستند را به صورت امانت نگه می‌دارد؛ اما مالکیت سهام، برای آن شرکت‌ها همچنان باقی می‌ماند. با این وجود، شرکت‌های عضو تراست، استقلال مالی، فنی و بازرگانی خود را از دست می‌دهند و تمامی امکانات و قدرت عمل آن‌ها در تراست متمرکز می‌شود. وظیفه اصلی تراست، کنترل امور شرکت‌های عضو از راه کنترل آرای سهامداران آن شرکت‌ها، انتصاب مدیران و اعمال نظارت مرکزی بر امور هر یک آن‌ها است؛ به نحوی که حداکثر منفعت مالی تراست حاصل آید و در نهایت، این سود میان اعضا تقسیم شود. وقتی تراست‌ها اتحادیه تشکیل می‌دهند، به آن اتحادیه کنسرن گفته می‌شود. این واحدهای اقتصادی بزرگ، در کشورهای سرمایه‌داری از قدرت زیادی برخوردار هستند و همیشه عامل اعمال سلطه‌های صنعتی، بازرگانی و نظامی بر کشورهای دیگر محسوب می‌شوند.

کنترل

شرکت‌هایی هستند که در یک رشته‌ی خاص اقتصادی فعالیت می‌کنند و با حفظ استقلال مالی و حقوقی خود، با یکدیگر متحد می‌شوند و در مورد تقسیم بازار میان خود و حجم تولید و قیمت کالا، با یکدیگر به توافق می‌رسند. هدف کارتل‌ها تسلط بر بازار یک کالای خاص از راه تضعیف یا از بین بردن رقابت در بازار آن کالا، همراه با ایجاد فضای انحصاری است. پس از ارائه‌ی برخی مفاهیم پایه، اکنون به بررسی شرایط انجام عملیات تخلیه و بارگیری کشتی‌های پر دازیم. یادآور می‌شوم که دامنه‌ی این مطالعه، تنها شامل عملیات و امور بندری در بندر امام خمینی است. شرکت‌های کشتیرانی یا صاحبان کالا (بسته به نوع قرارداد حمل) پس از مشخص شدن زمان ورود کشتی و تعیین اسکله توسط اداره‌ی امور بندری، نسبت به تعیین شرکت خنک‌کار اقدام می‌کنند. شرکت خنک‌کار، با اعلام زمان ورود کشتی به انجمن صنفی کارگران، نسبت به تامین تعداد گنگ مورد نیاز اقدام می‌کند؛ در تاریخ و ساعت شروع عملیات، تجهیزات مورد نیاز عملیات خنک‌کاری (بسته به نوع کالا) را در اختیار کارگران قرار می‌دهد و راهبری عملیات را تا انتها با حضور فیزیکی (مدیریت یا نماینده شرکت) به عهده می‌گیرد.

این مراحل، تنها کلیات این نوع فعالیت را شامل می‌شود که ممکن است در همه‌ی بنادر جهان، به‌طور یکسان صورت پذیرد؛ اما آن‌چه برای این مطالعه در خور اهمیت است، تناسب نیروی کار و تجهیزات به کار رفته در عملیات خنک‌کاری است که وجه تمایز بنادر روز دنیا با بندر امام (یا سایر بنادر ایران) را شامل می‌شود. حال با طرح مجموعه‌ای از پرسش‌ها در هنگام بررسی، چگونگی عملیات خنک‌کاری در بندر امام خمینی تشریح می‌شود. هنگام مشاهده عملیات خنک‌کاری در پای اسکله، ممکن است سؤالات زیر برای بازدیدکنندگان پیش آید که می‌توان آن‌ها را از جمله نگرانی‌های کارشناسان، مدیران و مجموعه‌ی عوامل بندری نیز دانست.

اگر قلاب از دهانه‌ی لوله جدا شود، چه اتفاقی رخ می‌دهد؟

اگر یک تکان کرین کشتی موجب جدایی قلاب از ورق شود، آن ورق کجا فرود خواهد آمد؟

آیا به جزء زنجیر وسیله دیگری جهت تخلیه کلاف سیم وجود ندارد که اینگونه مجاله تخلیه نشوند؟ هنگام بارسازی لوله به وسیله وایر، آیا خطری متوجه کارگر خنک‌کار نمی‌شود؟

اگر لوله‌ها از درون حلقه وایر سر بخورند، چه می‌شود؟

آیا در بنادر دیگر نیز، عملیات تخلیه و بارگیری به همین شکل صورت می‌پذیرد؟

آیا وسیله‌ی تخصصی برای تخلیه و بارگیری این گونه کالاهای وجود ندارد؟

آیا می‌توان در زمان کم‌تری عملیات تخلیه‌ی این کالاهای را انجام داد؟

۱۰- آیا می‌توان با تعداد کم‌تری از نیروی انسانی، به همین منوال کالا را تخلیه کرد؟

۱۱- آیا می‌توان با استفاده از تکنولوژی پیشرفته، موجب حذف نیروی انسانی در این کار پرخطر شد؟ و بسیاری سؤالات دیگر که همه‌ی آن‌ها را می‌توان در هر حوزه‌ی بهره‌وری و ایمنی انجام کار، تقسیم‌بندی کرد؛ به این ترتیب که آیا تجهیزات مورد نظر، قابلیت انجام کار را دارند؟ (اثربخشی)، راندمان انجام عملیات تا چه حد خواهد بود؟ (کارایی)، در صورت به کارگیری نیروی انسانی، به چه میزان سلامت جان انسان، تجهیز کالا و محیط زیست ممکن است به خطر بیافتد؟ (ایمنی - زیست‌محیطی).

در پاسخ به این پرسش‌ها می‌توان پاسخ داد که: آری؛ راهکارهای مناسب‌تری نیز برای انجام عملیات خنک‌کاری وجود دارند که دست‌یابی به برآیند آن‌ها، مستلزم پاسخ‌گویی به پرسش دیگری است: چرا از راهکارهای مناسب‌تر و تخصصی‌تر استفاده نمی‌شود؟

در این راستا بر آن شدیم تا دلایل مؤثر در این زمینه را از مجموعه‌ی عوامل درگیر با عملیات خنک‌کاری جویا شویم.

پس از بررسی‌های به عمل آمده از مجموع شرکت‌های تخلیه و بارگیری، موارد زیر، به‌منزله‌ی دلایل سنتی بودن روش‌ها و ابزارآلات خنک‌کاری اعلام شدند.

- به صرفه نبودن خرید تجهیزات، یا به عبارت دیگر، عدم صرفه‌ی اقتصادی.

- پایین بودن درآمد عملیات خنک‌کاری (و عدم همخوانی با تعرفه‌های سازمان بنادر).

- عدم وجود یک صنف قدرتمند برای دفاع از حقوق مجموعه‌ی افراد خنکار.
- عرضه‌ی کم کالا و کشتی و افزایش تقاضای عملیات خنکاری؛ به دلیل تعداد زیاد شرکت‌های موجود.
- خنکاری، به منزله‌ی ابزار بازاریابی سایر شرکت‌ها.
- انتقال جریان پس‌انداز سرمایه.
- عدم دسترسی به مراکز آکادمیک با گرایش امور بندری.

عدم صرفه‌ی اقتصادی در خرید تجهیزات جانبی

تنوع زیاد کالا، حجم کم ورودی کالا، تعداد زیاد شرکت‌های متقاضی انجام سرویس و... خرید تجهیزات مورد نیاز توسط شرکت‌های خنکار را غیر اقتصادی می‌نمایاند؛ به این معنی که حجم کم کالای ورودی و عدم اختصاص همین حجم کم به یک شرکت یا چند شرکت انگشت‌شمار، باعث طولانی شدن دوره‌ی زمانی بازگشت سرمایه می‌شود در نتیجه براساس قوانین ارزیابی اقتصادی یا اقتصاد مهندسی، این گونه سرمایه‌گذاری غیر منطقی به نظر می‌رسد.

پایین بودن هزینه‌ی انجام سرویس خنکاری

عامل دیگری که عملکرد سنتی شرکت‌ها را توجیه می‌کند، پایین بودن سطح درآمد عملیات خنکاری است که با مقایسه‌ی میزان دریافتی شرکت‌ها و تعرفه‌های اعلام‌شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، ملاحظه می‌شود، این میزان، تقریباً برابر یک‌سوم این تعرفه‌هاست، که این پدیده از رقابت شدید شرکت‌های جذب کشتی سرچشمه می‌گیرد؛ به گونه‌ای که در برخی مواقع، هزینه‌ی فرصت از دست رفته‌ی مدیریت آن شرکت را نیز تامین نمی‌کند.

عدم نظارت از سوی اداره کل

شرکت‌های تخلیه و بارگیری، همواره خواستار دخالت مستقیم اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی به منظور نظارت و کنترل روند انجام کار، با توجه به بخش حاکمیتی موضوع شده‌اند؛ ولی از آن جا که این اداره، در کار وادار کردن شرکت‌ها از تجهیزات تخصصی، ناگزیر به حذف برخی شرکت‌ها و جایگزینی شرکت‌های دیگر است و با توجه به فقدان شرکت‌های دارای شرایط لازم، تحقق این بخش نظارتی امکان‌پذیر نشده است و از سوی دیگر، اداره‌ی کل، به دلیل گرایش مسئولیت، به سوی شرکت‌های کشتیرانی، مایل به دخالت در این حوزه نیست و حیطه‌ی حضور خود را صرفاً در ارائه‌ی مجوز انجام کار در بندر محدود کرده است. قابل توجه است که هیچ‌گونه اهرم کنترلی برای رعایت تعرفه‌های سازمانی نیز، از سوی اداره‌ی کل، به عنوان بخش حاکمیتی بندر ارائه نشده است.

نبود استانداردهای خاص عملیات خنکاری

با توجه به فقدان استانداردهای خاص این عملیات در سطوح بین‌المللی، ملی و یا منطقه‌ای؛ وادار کردن شرکت‌های خنکار به انجام عملیات با روش‌های صنعتی از سوی بخش حاکمیتی (اداره‌ی کل)، غیر قانونی به نظر می‌رسد و با توجه به پیشرفته بودن این تجهیزات، نمی‌توان از نظر ایمنی جان انسان نیز، به آن‌ها ایراد گرفت.

با این وجود، تنها روش موجود برای برخورد با این مهم، ممانعت از آسیب‌رسانی به کالا است که آن نیز، خارج از محدوده‌ی مسئولیت اداره‌ی کل (تا سطح وزارتخانه) است. با مراجعه به ماده‌ی ۳۶، که ناظر است به این امر، هر گونه که کالا تحویل داده شود به همان حالت نیز باید به صاحب کالا تحویل شود، می‌توان دشواری‌های عملیات خنکاری را تصور کرد.

عدم امکان نصب تجهیزات جانبی تخصصی

یکی دیگر از علل عدم استفاده از تجهیزات جانبی متناسب، تردد کشتی‌های فرسوده در بنادر کشور است. این امر، باعث عدم امکان نصب تجهیزات جانبی به روی کرین کشتی، به دلیل استفاده از تکنولوژی‌های قدیمی شده است.

ضعف صنف خنکار در تحقق خواسته‌های به‌جا

در حال حاضر، به‌رغم وجود انجمن صنفی شرکت‌های خنکاری، متأسفانه شاهد عدم رعایت و به‌کارگیری مفاد تعهدات توسط اعضای این انجمن هستیم. از آن جا که هیچ‌گونه پشتوانه‌ی اجرایی در تحقق مصوبات این تعهدات وجود ندارد، تعرفه‌های تعیین‌شده از سوی سازمان بنادر، همواره توسط شرکت‌های خنکاری نادیده گرفته می‌شود.

سهولت در ورود به بازار خنکاری

همواره اصل برابری عرضه و تقاضا در همه‌ی بازارها تعیین‌کننده‌ی کثرت و سطح قیمت‌ها است. بنابراین، با توجه به رشد آرام افزایش ورود کالا (با توجه به تابع ۵ ساله‌ی ورود کالا)، بازار خنکاری هنوز هم پاسخ‌گوی تقاضای مبتنی بر ارائه‌ی سرویس شرکت‌های ثبت‌شده‌ی تخلیه و بارگیری نیست؛ به طوری که تنها یک‌پنجم از مجموعه‌ی شرکت‌های خنکاری به ثبت رسیده، در حال حاضر به فعالیت مشغول هستند.

خنکاری، ابزار بازاریابی سایر شرکت‌ها

صنعت خنکاری، به ابزاری در دست شرکت‌های پایانه‌ی اپراتور یا حمل‌ونقل تبدیل شده است، به گونه‌ای که در روند جذب کشتی، و بار آن، بهای، بابت عملیات خنکاری از صاحبان کالا مطالبه



جذب کشتی‌های پیشرفته را افزایش داد.

انتقال حوزه و مسئولیت عملیات خنک‌کاری به پایانه‌ها

با توجه به توانمندی‌های چشمگیر شرکت‌های پایانه‌ای اپراتور و گستره‌ی عملیاتی آن‌ها می‌توان مسئولیت خنک‌کاری شناورها را نیز به آن‌ها واگذار کرد. در این حالت، شرکت‌های خنکار، به جای تقاضای کار از شرکت‌های کشتیرانی، عملیات تخصصی خود را از پایانه‌های اپراتورها مطالبه خواهند کرد. البته این مهم، باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که اهداف مورد نظر این نوع عملیات، طی واگذاری مسئولیت‌ها فراموش نشود و حقوق شرکت‌های خنکار و کارگران این عملیات نیز، به سوی پایمالی و تضییع شدن نگراید.

ایجاد یک مدیریت منسجم

شرکت‌های تخلیه و بارگیری می‌توانند تحت نظر مدیریت بندر (برای جلوگیری از انحراف و اعمال رویکرد حاکمیتی و ارشادی بندر) نسبت به تشکیل کارتل یا تراست اقدام کنند؛ هرچند این امر، بسیار فراتر از ارجاع کار به انجمن‌های صنفی و پیامدهای آن است. ■

نمی‌کنند. ارائه‌ی پیشنهاد خنک‌کاری رایگان به صاحبان کالا، از سوی پایانه‌ها و شرکت‌های حمل و نقل (دارای مجوز خنک‌کاری) صورت می‌گیرد و یا این عملیات با قیمتی کم‌تر از تعرفه‌ی واقعی، در اختیار شرکت‌های خنکار (به عنوان شرکت دست‌دومی) قرار داده می‌شود.

انتقال جریان پس انداز سرمایه

ورود برخی از شرکت‌های غیر تخصصی، از قبیل شرکت‌های حمل و نقل و انتقال دریافت‌ها از بخش خنک‌کاری به سایر بخش‌ها، باعث جابه‌جایی ثروت از این عرصه به سایر گستره‌ها شده است. به این ترتیب که، شرکت‌هایی که در زمینه‌های دیگر به صورت تخصصی کار می‌کنند (به دلیل امکان ورود آسان)، با اخذ مجوز خنک‌کاری در راستای جذب کالا و یا کشتی و با ارائه‌ی عملیات خنک‌کاری رایگان یا کم‌تر از قیمت تمام‌شده، میزان کسری و زیان مالی خود را با اجرای عملیات تخصصی (با افزایش تعرفه در آن بخش) جبران می‌کنند. شرکت‌های حمل و نقل، ترخیص کار و پایانه‌ی اپراتور و دیگر حلقه‌های زنجیره‌ی تأمین، امکان و قابلیت بهره‌برداری از این روش را می‌توانند داشته باشند.

عدم دسترسی به مراکز آکادمیک با گرایش امور بندری

هم اکنون در هیچ یک از مراکز و مؤسسات علمی داخل کشور، مبانی عملیات امور بندری و به‌ویژه عملیات خنک‌کاری، انواع روش‌ها و ابزارهای آن، به صورت کاملاً حرفه‌ای و آکادمیک تدریس نمی‌شود و انتقال دانش و تجربه در این زمینه به صورت موروثی انجام می‌پذیرد.

نتیجه‌گیری

- رقابت زیاد شرکت‌ها باعث تنزل نقطه‌ی تماس منحنی عرضه و تقاضا شده است.
- تردد رقبا به بازار، به سهولت انجام می‌گیرد و اجازه‌ی تغییر سطح قیمت‌ها را نمی‌دهد.

پیشنهادهای

جذب شرکت‌های سرمایه‌گذار به عنوان بانک ماشین‌آلات و تجهیزات جانبی

با توجه به مقرون صرفه نبودن تأمین این تجهیزات از سوی همه‌ی شرکت‌ها، می‌توان با دخالت دادن بخش خصوصی در ایجاد یک موتورپول و وادار کردن شرکت‌های تخلیه و بارگیری به تأمین ملزومات خود از این بخش، دو جنبه‌ی مهم را کنترل کرد:

- (۱) مقرون به صرفه کردن سرمایه‌گذاری در این زمینه؛
- (۲) کنترل ایمنی و گواهی‌نامه‌ی تجهیزات به‌منظور تحقق عملیات ایمن.

ایجاد مکانیزم کنترل سطح تعرفه‌های سازمان بندر و دریانوردی

با توجه به جنبه‌های حاکمیتی سازمان بندر و ارائه‌ی تعرفه‌های عملیات خنک‌کاری در دفترچه‌ی تعرفه، می‌توان با کنترل کف و سقف قیمت‌ها نسبت به کاهش سطح کیفی عملیات، به دلیل وجود رقابت در قیمت‌گذاری‌ها اقدام کرد.

دشوارسازی شرایط اخذ مجوز شرکت تخلیه و بارگیری

با طبقه بندی شرکت‌های خنکار در سطوحی مانند؛ کانتینری، جنرال، فله و... و نیز اجباری قلمداد کردن تأمین مکان در گستره‌ی بندری برای نگهداری تجهیزات و ممانعت از اجاره‌ی تجهیزات فرسوده توسط خنکاران و همچنین، با ایجاد شرایطی همچون اخذ سپرده بابت حسن انجام کار، می‌توان این صنعت را به صورت کاملاً تخصصی معرفی کرد.

وادار کردن کارفرمایان شرکت‌های خنکار، به رعایت حداقل‌های مربوط به اصول فنی

با توجه به این که کارفرمایان اصلی شرکت‌های تخلیه و بارگیری، شرکت‌های کشتیرانی و یا صاحبان کالا هستند، می‌توان آن‌ها را در روند انتخاب پیمانکاران خنک‌کاری، مجبور به پذیرش و رعایت حداقل‌های اصول فنی کرد.

اعلام الزامات بندری در جذب کشتی‌ها

با اعلام الزامات بندری (Port Requirement)، در مورد کشتی‌هایی که از امکان تأمین تجهیزات تخصصی برخوردارند و الزام کشتی‌های فاقد امکان نصب تجهیزات جدید به استفاده از کترین ساحلی، می‌توان الزامات بندری مبتنی بر

جناب آقای کامیابان محمد رضا گلکار

با کمال مسرت حسن انتصاب جنابعالی را به سمت

مدیریت شرکت تعاونی کاربران بندر بوشهر

را صمیمانه تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم

که نشان از درایت و شایستگی شما در راه

توسعه‌ی صنعت دریایی و بندری کشور می‌باشد.

شرکت سرویس تجهیزات ایمنی دریایی

ستاره‌سحابی

تعمیق بزرگراه‌های آبی

ملاحظات زیست‌محیطی دفع مواد لایروبی شده

♦ مریم روحی - افشین دانه کار - زهرا مشایخی

دست‌رسی را وسیع و عمیق کنند. بسیاری از این کانال‌ها، بعداً نیاز به لایروبی نگهداری خواهند داشت تا رسوباتی را که در کف کانال‌ها جمع شده، بردارند و این کانال‌ها بتوانند از ابعاد کافی، جهت تردد شناورهای بزرگ برخوردار باشند. مسلم است که در لایروبی‌هایی با این ابعاد، حجم زیادی از مواد لایروبی شده نیز تولید می‌شود. دفع این مواد به نحوی که کمترین اثرات محیط‌زیستی را داشته باشند، در خور اهمیت است. به همین منظور، بخشی از دستورالعمل آژانس محیط‌زیست ایالات متحده (EPA) در این ارتباط، به منظور بهره‌برداری ذی‌ربطان عرضه می‌شود تا زمینه‌ی برخورد تخصصی‌تر با این موضوع فراهم شود.

حمل‌ونقل دریایی برای انتقال طیف وسیعی از کالاها، روشی بسیار اقتصادی، با کارایی بالای انرژی و حامی محیط زیست محسوب می‌شود. توسعه و پیشرفت روزافزون فن‌آوری‌ها و نیاز به افزایش راندمان اقتصادی، منجر به ساخت کشتی‌های بزرگ‌تر و کارآمدتر شده است که این امر، به نوبه‌ی خود، مستلزم بسط و توسعه یا تعمیق بسیاری از رودخانه‌ها و کانال‌ها و ایجاد «بزرگراه‌های آبی» به منظور دسترسی کافی به بنادر و لنگرگاه‌هاست.

همه‌ی بنادر مهم دنیا، در زمان‌هایی از سال، نیاز به لایروبی جدید، موسوم به «لایروبی احداثی» دارند تا به این وسیله، کانال‌های

لایروبی

به عملیاتی اطلاق می‌شود که طی آن، بخشی از رسوبات بستر محیط‌های آبی به دلایل مختلف، از محل ته‌نشینی اولیه برداشته شده و پس از انتقال، در جای دیگری که ممکن است در روی خشکی و یا محیط آبی واقع شده باشد، تخلیه می‌شود (خجسته ۱۳۷۵). به‌طور کلی عملیات لایروبی، با دو روش مکانیکی و هیدرولیکی انجام می‌شود. روش مکانیکی بیشتر برای لایروبی نقاط مجاور سازه‌های آبی مورد استفاده قرار می‌گیرد که طی آن، نیروی چسبندگی بین ذرات رسوب با استفاده از ابزار مکانیکی

شکسته می‌شود و از بین می‌رود. در روش هیدرولیکی، آب نقشی اساسی در برداشت و انتقال رسوبات بر عهده دارد و چسبندگی ذرات رسوب، به وسیله‌ی آب از بین می‌رود و سپس مواد برداشته‌شده به کمک نیروی مکش، به مخازن لایروب و یا محل‌های موردنظر فرستاده می‌شود. البته لایروبی‌هایی هم وجود دارند که با تلفیق این دو روش کار می‌کنند.

دفع مواد لایروبی‌شده

سه روش برای برخورد با مواد لایروبی شده وجود دارد: دفع در آب‌های باز، دفع محصورشده و استفاده‌ی مفید از این مواد که در این جا، به دفع در آب‌های باز و دفع محصورشده پرداخته می‌شود.

۱. دفع مواد لایروبی‌شده در آب‌های باز

تخلیه در آب‌های باز، شامل تخلیه‌ی موارد لایروبی‌شده در رودخانه‌ها، دریاچه‌ها، مصب‌ها و یا اقیانوس‌ها به وسیله‌ی خطوط لوله با رها کردن آن‌ها از لایروب‌های مخزن‌دار یا بارها است. مواد لایروبی‌شده، توسط لایروب‌های سطولی یا صدفی وارد بارج می‌شوند تا به محل دفع، حمل شود. دفع، توسط لایروب‌های مختلف و به صورت مجزا از هم صورت می‌گیرد. رسوباتی که با این لایروب‌ها، جمع‌آوری می‌شوند، خیلی محکم و متراکم می‌شوند و به همین شکل هم به پایین می‌روند و با سرعت، به کف محل تخلیه می‌رسند و مواد معلق کمی از خودبرجای می‌گذارند.

ممکن است ملاحظات زیست‌محیطی در سرریز شدن مواد، با زیبایی‌شناسی، اثرات



ترتیب، از تعلق مجدد و گسترش مواد دفع شده می‌کاهد. ارزیابی سهولت تخلیه‌ی غوطه‌ور و یا استفاده از پخش‌کننده‌ها، به عمق آب، توپوگرافی بستر، نوع جریان، نوع لایروب و ظرفیت محل بستگی دارد.

محصور کردن جانبی

محصور کردن جانبی نیز یک اقدام کنترلی برای کاهش آثار بر موجودات کفزی به شمار می‌رود. می‌توان با استفاده از گودال‌های زیرآبی یا گودال‌های عاریه‌ای یا ساخت دایک‌های زیرآبی، مواد لایروبی شده را به‌طور جانبی محصور کرد تا به این وسیله، سطح زیرین قرارگیری آن‌ها در آب‌های باز، کاهش یابد و محیط را کمتر تحت تأثیر قرار دهند. می‌توان با این فنون، مساحت منطقه‌ی اختصاص داده‌شده به دفع را کاهش داد و با این وسیله، آثار فیزیکی بر کف زیان و توانمندی رهاسازی آلاینده‌ها را کاهش داد. استفاده از این فنون، به نوع لایروبی، عمق آب، توپوگرافی بستر، نوع رسوبات بستر و ظرفیت محل بستگی دارد.

انباشتن مواد در ضخامت کم

گستراندن عمدی مواد لایروبی شده‌ای که به صورت هیدرولیکی پمپ می‌شوند، بر روی سطوح وسیع، به گونه‌ای که لایه‌ی رویی، کمتر از ۳۰ سانتی‌متر (۱۲ اینچ) ضخامت داشته باشد، تخلیه یا ضخامت کم نامیده می‌شود. هدف از این نوع تخلیه، به حداقل رساندن آثار، بر مجموعه‌ی موجودات کفزی و سرعت بخشیدن به احیاء مجدد آن‌ها، به‌ویژه در محیط‌های مصبی است؛ چراکه گروهی از بنتوزها (موجودات کفزی)، می‌توانند از میان مواد لایروبی شده، به سمت بالا مهاجرت کنند.

سرپوش گذاشتن و دفع آبی محصور شده

سرپوش گذاری (Capping)، انباشتن کنترل‌شده‌ی مواد آلوده در آب‌های باز و پوشاندن آن‌ها با سرپوشی از مواد تمیز و خنثی است. این روش راهی برای کنترل حرکت آلاینده‌ها در کف بستر محسوب می‌شود. اگر به‌همراه سرپوش گذاشتن، از محصور کردن جانبی هم استفاده شود، به آن، دفع آبی محصور شده اطلاق می‌شود. ملاحظات کلی که برای ارزیابی

بالقوه‌ی آشفستگی در ستون آب، اثرات بالقوه‌ی رسوب جامدات و یا اثرات بالقوه‌ی آلاینده‌های همراه با رسوبات، در ارتباط باشد. محل‌های تخلیه در آب‌های باز، یا قابل پخش‌اند یا غیر قابل پخش. در محل قابل پخش، مواد در حین لایروبی یا هر زمان دیگر، حرکت می‌کنند و به جاهای دیگری می‌روند ولی در محل‌های غیر قابل پخش، مواد به صورت تپه‌ای در محیط باقی می‌مانند و شکل می‌گیرند. هر دو این موارد، دارای مسایل زیست‌محیطی‌اند.

ارزیابی مسیرهای مهم حرکت آلاینده‌ها

مسیرهای بالقوه‌ی حرکت آلاینده‌ها در آب‌های باز، ستون آب و کف بستر است. تأثیر آلاینده‌ها بر ستون آب، از نقطه‌نظر کیفیت آب (شیمیایی) و سمیت آن (بیولوژیک) و اثرات آن بر کف بستر، از نقطه‌نظر سمیت و تجمع زیستی باید مورد توجه قرار گیرد. آثار بالقوه‌ی آلاینده‌ها بر ستون آب، با مقایسه‌ی آلاینده‌های ناشی از دفع مواد لایروبی شده، مبتنی بر معیارها و استانداردهای کیفیت آب، ارزیابی می‌شود. همچنین ممکن است زیست‌سنجی‌هایی برای بررسی سمیت ستون آب صورت گیرد. اگر ارزیابی مسیر حرکت آلاینده‌ها نشان دهد که معیارهای لازم به کار گرفته شده‌اند، شیوه‌ی دفع در آب‌های باز، از نقطه‌نظر آثار آلاینده‌ها به‌لحاظ محیط زیستی قابل قبول است و در صورتی که دسترسی به این ضوابط و معیارها امکان‌پذیر نباشد یا دشوار باشد، باید کنترل آلاینده‌ها مورد توجه قرار گیرد تا آثار به سطح قابل‌قبولی کاهش یابند. تمهیدات کنترلی برای به حداقل رساندن آثار آلاینده‌ها، شامل اصلاح عملیات، تخلیه‌ی غوطه‌ور، محصور کردن جانبی، تیمار آلاینده‌ها و پوشاندن مواد آلاینده با لایه‌ای از مواد پاک است.

اصلاح عملیات

می‌توان با اصلاح و بهبود عملیات لایروبی و دفع مواد لایروبی شده، آثار فیزیکی بر ستون آب و کف بستر را به‌طور مؤثر کنترل کرد. این اقدام، پراکندگی ستون آب و پخش شدن مواد در کف بستر را کاهش می‌دهد. بدیهی‌ترین روش کنترل دفع در آب‌های باز، اصلاح فنون و تجهیزات به‌کاررفته در تخلیه‌ی مواد لایروبی است. به‌طور مثال، استفاده از بارج برای تخلیه، نسبت به لایروب‌های مخزن‌دار، انتشار مواد لایروبی شده در ستون آب را کاهش می‌دهد و باعث می‌شود که میزان این مواد در ستون آب از معیارهای کیفیت آب با معیارهای سمیت آب، تجاوز نکنند. همچنین تخلیه‌ی مکانیکی از بارج، در مقایسه با تخلیه از مخزن، باعث گسترش کمتر مواد می‌شود. از دیگر اقدامات اصلاحی، می‌توان به ایجاد محدودیت‌هایی برای تعیین محل دفع و تنظیم سرعت دفع، اشاره کرد.

تخلیه‌ی غوطه‌ور

تخلیه‌ی غوطه‌ور، نوعی عمل کنترلی محسوب می‌شود که طی آن، به کاهش اثرات بر ستون آب پرداخته می‌شود. استفاده از یک نقطه‌ی تخلیه‌ی غوطه‌ور، مقدار فضای پراکندگی و مواد معلق مستعد برای پراکندگی در ستون آب را کاهش می‌دهد. استفاده از پخش‌کننده‌های غوطه‌ور، سرعت تخلیه‌ی هیدرولیکی را کاهش می‌دهد و تخلیه‌ی کمتری را سبب می‌شود و به این



سهولت سرپوش گذاری استفاده می شود؛ عمق یابی محل، عمق آب، جریان ها، ویژگی های فیزیکی رسوبات آلوده و رسوبات محل و فنون و تجهیزات دفع می باشند.

تیمار کردن آلودگی ها

تیمار مواد لایروبی دفع شده در آب های باز، می تواند منجر به کاهش آثار بر ستون آب و کف بستر شود. این استراتژی، کاربرد گسترده ای ندارد و هنوز به عنوان راه حل مؤثری در دفع مواد لایروبی شده در آب های باز، به اثبات نرسیده است.

پلیش

پایش یک اقدام مدیریتی است که می تواند برای ارزیابی کارایی اقدامات مدیریتی خاص و ضرورت اصلاح این اقدامات، به کار گرفته شود.

۲. دفع محصور شده

به تخلیه مواد لایروبی شده در دریاچه های ساحلی، در مناطق خشکی، یا به صورت جزیره ای که از یک یا چند طرف در آب قرار دارند، دفع محصور شده اطلاق می شود که مواد را استفاده از خطوط لوله یا به وسیله روش های دیگر، در داخل آن ها تخلیه می شود. در صورت وجود آلاینده ای در رسوبات، کنترل این آلاینده ها، هدفی عمده و مهم در این روش خواهد بود.

ارزیابی مسیر حرکت آلاینده ها در دفع محصور شده

مسیرهای احتمالی حرکت آلاینده ها از تسهیلات دفع محصور شده (CDFs)، عبارتند از ورود جریان سیال به آب های سطحی طی پر کردن و ته نشین شدن مواد، رواناب سطحی حاصل از بارندگی، آبشویی و ورود به آب های زیرزمینی، تبخیر و ورود به اتمسفر و جذب مستقیم. در جذب مستقیم، جلب توسط گیاهان و به دنبال آن، انتقال در طول زنجیره غذایی و جذب توسط جمعیت های جانوری که در تماس با مواد لایروبی شده هستند را، شامل می شود. اثرات جذب مستقیم روی کیفیت آب های سطحی، کیفیت آب های زیرزمینی، کیفیت هوا، گیاهان

و جانوران، به ویژگی های مواد لایروبی شده، مدیریت و عملکرد محل حین و بعد از پر کردن و مجاورت تسهیلات دفع محصور شده با پذیرنده های بالقوه ای آلاینده بستگی دارد.

محیط های ژئوشیمیایی برای تسهیلات دفع محصور شده

وقتی مواد لایروبی شده در محیط های دور از دریا انباشته می شوند، ممکن است تحت تأثیر تغییرات فیزیکی یا شیمیایی قرار گیرند. در ابتدا، این مواد تیره اند و اکسیژن کمی دارند. اگر مواد به صورت هیدرولیکی در CDF ها انباشته شوند، آب محصور شده با اکسیژن آمیخته خواهد شد. این امر می تواند بر انتشار آلاینده ها تأثیر بگذارد.

وقتی عملیات دفع کامل می شود و آب ها از سطح CDF حذف می شوند، مواد لایروبی شده به واسطه ترکیب شدن با اکسیژن، رنگ روشن تری پیدا می کنند. ممکن است این مواد خشک شوند و توده های نمک در لبه های شکاف های ایجاد شده در اثر خشکی تجمع یابند. این توده ها، در اثر بارندگی حل شده و وارد آب های سطحی می شوند.

در طی مراحل خشک شدن، ترکیبات آلی با اکسیژن ترکیب یا تجزیه می شوند. ترکیبات سولفید با اکسیژن ترکیب شده و به نمک سولفات تبدیل می شوند و pH را به شدت کاهش می دهند. این تبدیلات شیمیایی، ممکن است آلاینده های پیچیده ای را وارد رواناب های سطحی، آب های نفوذ یافته در خاک و شیرابه ها کنند. همچنین، ممکن است گیاهان و جانورانی که در این سایت های دور از دریا سکونت دارند، این آلاینده های پخش شده را جذب کنند و در بافت های خود تجمع دهند.

تبخیر آلاینده ها، به نوعی آلاینده های موجود در مواد لایروبی شده را دریافت می کند. سه محیط فیزیکی و شیمیایی مجزا در یک سایت، می تواند وجود داشته باشد. خشکی دور از دریا (لایه های کاملاً اشباع)، محیط میانه (لایه نیمه اشباع) و محیط آبی (لایه کاملاً اشباع). ابتدا وقتی مواد موجود در CDF ها در داخل آب ریخته می شوند، تمام مواد، در سراسر نیم رخ عمودی غرق یا اشباع می شوند. شرایط اشباع، بی هوازی و کاهنده است و باعث عدم تحرک آلاینده ها، به ویژه فلزات سنگین می شود. بعد از پر شدن سایت، مواد لایروبی شده ای بالاتر از سطح آب، شروع به از دست دادن آب خود می کنند. مواد، در حین خشک شدن و تبخیر، با اکسیژن ترکیب می شوند که این امر باعث حرکت برخی از آلاینده ها می شود.

کف CDF، پایین تر از متوسط میزان جزر یا سطح آب زیرزمینی، بدون هوا و اشباع باقی می ماند که باعث نامحلول شدن و جذب مواد آلاینده توسط برخی مواد ویژه می شود. لایه میانه بین لایه های اشباع شده و غیر اشباع قرار دارد و یک زون انتقالی خواهد بود و ممکن است با نوسان سطح آب، به تناوب، اشباع یا غیر اشباع شود. عمق این زون و حجم مواد لایروبی شده، به اختلاف سطوح جزر و مدی و نفوذپذیری دایک و مواد لایروبی شده بستگی دارد.

مسیرهای عمده حرکت مواد آلاینده در CDF ها

۱. خروج جریان مایع

مایع خروجی از یک CDF، ممکن است هم شامل آلاینده های محلول و هم شامل ذرات باشد. پیش بینی کیفیت خروجی، با استفاده از آنالیزهای مجزا و یا طی مراحل مختلف آزمایش، امکان پذیر می شود. کیفیت



حرکت بالقوه‌ی آب به آبخوان (سفره‌ی زیرزمینی) را کاهش دهد. از دست‌دهی آب برای کاهش تولید شیرابه، اصلاحات شیمیایی برای کند ساختن یا بی حرکت کردن آلاینده‌ها، کاربرد و موانع فیزیکی مثل دیوارهای رسی و مواد سنتتیک، سرپوش گذاری (Capping) یا کاشت گیاه در سطح برای کاهش تولید شیرابه یا جمع‌آوری و رفع آلودگی از شیرابه، از جمله‌ی این اقدامات است.

۴. جذب، توسط گیاهان و جانوران

بعضی از آلاینده‌ها، می‌توانند وارد بافت گیاهان و چرخه‌ی غذایی شوند. مراجع اندکی برای ارزیابی بالقوه‌ی مقدار جذب مضر برای گیاهان و جانوران از مواد لایروبی شده وجود دارد. گاهی اوقات از ضوابط موجود برای لجن فاضلاب استفاده می‌شود. از آزمایش استخراج دی‌اتیل‌تری‌آمین پنتاستیک اسید (DTPA)، که ارزیابی ساده‌ای است برای به دست آوردن توانمندی جذب گیاهان و جانداران، استفاده می‌شود. یک برنامه‌ی کامپیوتری، با نام برنامه‌ی جذب گیاه (PUP)، از نتایج مرال استخراج DTPA، برای پیش‌بینی جذب زیستی فلزات موجود در مواد لایروبی شده از آب‌های شیرین، توسط گیاهان آب شیرین، استفاده می‌کند.

اگر سطح آلاینده‌هایی که در مواد لایروبی شده شناسایی می‌شوند، نگران‌کننده باشد، ممکن است ارزیابی گسترده‌تری بر اساس زیست‌سنجی یک گیاه یا حیوان انجام شود، جذب آلاینده، با آنالیزهای شیمیایی زیتوده اندازه‌گیری می‌شود. رشد، سمیت گیاه و تجمع زیستی آلاینده‌ها طی دوره‌ی رشد در مورد سنجش زیستی گیاه، مورد پایش قرار می‌گیرد. سطوح آلاینده‌های زیتوده، با عیارهای فدرال ۴۰، برای غذا یا گیاه مقایسه می‌شود. ممکن است برای بررسی اثرات بالقوه‌ی جذب توسط گیاه و جانور، روی گونه‌های حساسی که به‌طور اولیه یا ثانویه در معرض آن هستند ارزیابی خطر نیز انجام پذیرد. بر اساس نتایج آزمایش، استراتژی‌های مناسب مدیریت، برای این که جذب مواد لایروبی شده توسط گیاه یا جانور به حداقل برسد، با کنترل و مدیریت گونه‌های مطلوب که آلاینده‌ها را جذب و انباشته نمی‌کنند در محل دفع تجمع پیدا کنند و گونه‌هایی که نامطلوب‌اند، از محل دفع خارج شوند.

۵. تبخیر

انتقال آلاینده از رسوبات طبیعی به هوا، یک جریان نسبتاً کند است؛ به

پیش‌بینی شده‌ی پساب، مستقیماً قابل مقایسه با استانداردهای کیفیت آب است. برخی برنامه‌های کامپیوتری وجود دارند که برای مقایسه‌ی غلظت پیش‌بینی شده‌ی پساب با معیارهای کیفیت آب، به کار می‌روند.

۲. رواناب سطحی

بلافاصله بعد از انباشتن مواد در CDF و بعد از سرریز شدن آب، مواد ته‌نشین شده وارد رواناب سطحی می‌شوند. احتمالاً بارندگی طی این دوره‌ی اولیه، فرسایش دهنده و رواناب، حاوی مواد جامد زیادی خواهد بود. از نقطه‌نظر زمین‌شناختی، رهاسازی آلاینده‌ها، تحت کنترل شرایط بی‌هوازی است. وقتی سطح خشک می‌شود، رواناب، مواد جامد کمتری خواهد داشت؛ اما رهاسازی آلاینده‌ها تحت کنترل شرایط هوازی است و ممکن است برخی از آلاینده‌های محلول رها شوند.

همانند مایع خروچی، آزمایش مرحله به مرحله می‌تواند به ارزیابی اولیه‌ای از غلظت رواناب منجر شود که هم در شرایط حضور اکسیژن و هم در شرایط عدم حضور اکسیژن، قابل اجرا است. در حال حاضر، آزمایشی با مراحل ساده‌شده برای پیش‌بینی کیفیت رواناب وجود دارد. همچنین، پروتکل آزمایش لایزیمتر خاک نیز برای پیش‌بینی کیفیت رواناب سطحی با نتایج خوب، مورد استفاده قرار گرفته است. این لایزیمتر به شبیه‌ساز بارش مجهز است و می‌تواند در آزمایشگاه یا بر روی زمین، مورد استفاده قرار گیرد. لایزیمتر خاک، گران‌تر است و پروتکل دقیق آزمایش، به حجم زیاد رسوب و حدوداً ۸ ماه زمان برای کامل شدن نتایج، نیاز دارد.

برخی برنامه‌های کامپیوتری، برای مقایسه‌ی غلظت رواناب پیش‌بینی شده با معیارهای کیفیت آب، موجود است. اگر غلظت رواناب از استانداردهای کیفیت آب تجاوز کند، می‌توان کنترل‌های مناسب، شامل: قرار دادن یک پوشش سطحی یا سرپوش (Cap) روی سایت، راکد نگه‌داشتن آب (اگرچه این مسئله می‌تواند با سایر اهداف مدیریتی تضاد داشته باشد)، کاشت گیاه برای پایدار کردن سطح، برخوردایی مثل آهک زدن برای افزایش pH و برخورد با پساب‌ها را انجام داد. می‌توان از ارزیابی خطر، برای ارزیابی زیست‌محیطی اثرات رواناب استفاده و نیاز به کنترل را در جایی که از استانداردها تجاوز می‌کند، یا استانداردها موجود نیست، مشخص کرد.

۳. شیرابه

این امکان وجود دارد که زهکش زیرزمینی CDFهای دور از دریا، به آبخوان‌های مجاور برسد یا وارد آب‌های سطحی شود. باید بتوان با ارزیابی کیفیت شیرابه‌ی حاصل از CDF، پیش‌بینی کرد که ممکن است چه آلاینده‌هایی و به چه میزان، وارد شیرابه شوند. آنالیز آب منفذی، می‌تواند نتایج خوبی برای ارزیابی کیفیت شیرابه داشته باشد. همچنین، آنالیز مرحله به مرحله برای تخمین غلظت اجزای تشکیل‌دهنده نیز برای آزمایشگاه قابل استفاده است، ولی این روش‌ها به خاطر زمان و هزینه، خیلی کاربردی نیستند.

برای برآورد کمیت شیرابه، باید به ویژگی‌های خاص محل و هیدرولوژی آب‌های زیرزمینی توجه داشت. اگر غلظت‌ها در شیرابه، از معیارها تجاوز کند یا با معیارهای در دسترس، همخوان نباشد و نتوان از ارزیابی خطر بر اثرات استفاده کرد، باید به کنترل شیرابه توجه کرد. به این ترتیب، شرایط مناسب سایت، برای این که



رفع آلودگی از جریان‌های مایع ناشی از CDF ها

می‌توان تکنولوژی‌های رفع آلودگی را در مراحل خروج فلزات، مراحل رفع آلودگی آلی و مراحل برداشت مواد جامد معلق، دسته‌بندی کرد. بیش‌تر این مراحل، آلاینده‌ها را به فاز دیگری که نیاز به رفع آلودگی یا دفع ویژه دارند، سوق می‌دهد. این می‌بخت، روی مواد جامد معلق، مواد آلی سمی و فلزات سنگین تمرکز دارد. ممکن است آلاینده‌های رایجی مثل مواد مغذی، آمونیاک، مواد اکسیژن‌خواه، نفت و گریس هم در باب مواد لایروبی شده وجود داشته باشد که بیش‌تر، مراحل برداشت مواد آلی محلول برای این آلاینده‌ها مناسب است.

۱. برداشت مواد جامد معلق

۱. برداشت مواد جامد معلق، مهم‌ترین تکنولوژی جریان‌های مایع است؛ به این دلیل که بالاترین بازده را در بهبود کیفیت جریان مایع خروجی دارد که نه‌تنها کل آلودگی را کاهش می‌دهد، بلکه آلاینده‌های ذره‌ای را نیز خارج می‌کند. مراحل برداشت مواد جامد معلق، با مراحل آب‌گیری تفاوت دارد؛ چون در این روش غلظت مواد جامد معلق بسیار کمتر از محلول آبی مواد لایروبی شده است. مکانیسم‌های تنشینی برای این جریان‌ها، بیش‌تر به صورت تنشینی با مواد منعقدکننده است تا تنشینی زونی با تراکمی. جامدات باقی‌مانده در جریان‌های مایع CDF، موادی با اندازه‌ی رسی یا مواد کلونیدی خواهند بود که برای تنشینی بیش‌تر، نیاز به مواد منعقدکننده در کلاریفایرها یا استخرهای رسوب‌گذاری دارند. شفاف‌سازی شیمیایی با استفاده از پلی‌الکترولیت‌های آلی، تکنولوژی اثبات‌شده‌ای برای مایعات خروجی از CDF است. فیلتراسیون، دایک‌های نفوذپذیر، خاک‌ریزهای ماسه‌ای و تالاب‌های مصنوعی نیز گاهی برای ارزیابی مقدماتی مایعات خروجی یک CDF، مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۲. برداشت فلزات

مراحل خروج فلزات از CDF ها، مشابه مراحل رایج آن در کاربردهای صنعتی است. انعقاد، برای برداشت فلزات به‌همراه مواد ذره‌ای و پلی‌مرها و منعقدکننده‌های آلی برای خارج کردن مواد جامد معلق از مایع خروجی لایروبی، مؤثر است. رسوب و تبادل یون، شاید دو مرحله‌ی مؤثر برداشت فلزات باشند؛ اما این مراحل باید برای فلزات ویژه‌ای طراحی شوند که اغلب به سرمایه‌گذاری زیادی نیاز دارند. واسطه‌های طبیعی تبادل یون، مثل زئولیت، نیز برای این منظور مؤثرند. استفاده از تالاب‌های مصنوعی، برای نگهداشت فلزات سنگین و دیگر آلاینده‌های مایع خروجی، می‌تواند گزینه‌های مناسبی برای محل‌ها و آلاینده‌های ویژه باشد. گزینه‌هایی که احتمال انتخاب آن‌ها کمتر است، تبادل یون بیولوژیک، انعقاد الکتریکی و اولترافیلتراسیون می‌باشند.

۳. تیمار آلی

فرایند تیمار بیولوژیکی مکانیکی پساب‌ها خیلی مورد توجه نیست. به این دلیل که این تردید وجود دارد که باید مواد آلی کافی برای رشد بیولوژیکی در دسترس باشد و نیز عملکرد سیستم‌های بیولوژیک در شرایط نوسانی دما و جریان، مشکل خواهد بود. فرایندهای بیولوژیک از قبیل: نیتریفیکاسیون، مصرف مواد غذایی و فتوسنتز، از مکانیسم‌های مهم کاهش مواد مغذی، مواد اکسیژن‌خواه و دیگر مواد آلی در CDF محسوب می‌شوند. فرایند اصلی برای آلاینده‌های آلی پایدار محلول که در خروجی مایع مواد لایروبی شده وجود دارد، جذب سطحی کربن است. می‌توان از گرفتن

این دلیل که بیش‌تر آلاینده‌ها باید ابتدا وارد فاز آبی شوند و بعد به هوا برسند، توانمندی تبخیر، باید مطابق با الزامات تنظیمی قانون هوای پاک ارزیابی شود. Thibodeaux در سال ۱۹۸۹ میلادی، روی تبخیر مواد آلی و شیمیایی، طی لایروبی و دفع بحث کرد و چهار کانون تبخیر را شناسایی کرد: - مواد لایروبی‌شده‌ای که به‌طور مستمر در معرض هوا قرار بگیرند. - محل لایروبی یا دیگر منطقه‌ی آبی که مواد جامد معلق زیادی دارد. - CDF های تالابی، با تجمع مواد جامد ساکن با تعلیق کم. - مواد لایروبی‌شده‌ای که با گیاه پوشیده شده‌اند.

در مواردی رسوبات بسیار آلوده دفع می‌شوند، برای حفاظت از کارگران و کسانی که در معرض تنفس آلاینده‌های رهاشده به این طریق قرار دارند، توجه به انتشار مواد آلاینده به هوا کاملاً ضروری است. میزان صعود آلاینده‌ها، در اصل به غلظت شیمیایی در منبع، گستره‌ی سطح منبع و میزان تماس مستقیم با هوا بستگی دارد. تبخیر از مواد لایروبی بی‌حفاظ قرار داده شده، بیش‌تر از استخرهای ساخته‌شده است. اثراتی که از تبخیر آلاینده‌ها ایجاد می‌شود بر اساس نتایج حاصل از پذیرنده‌های انتخابی و دوزهای مناسب تنفس، ارزیابی می‌شود. می‌توان ارزیابی خطر را نیز در این ارتباط به کار گرفت.

۶. انتقال ذره‌ای

یکی از مسائل نگران‌کننده، انتقال ذرات به هوا، از سطح یک CDF است. ممکن است تماس با این نوع آلاینده‌ها از طریق تنفس ذرات ریز با تماس مستقیم با آن‌ها یا قورت دادن ذراتی که در بیرون از محل، دوباره ته‌نشین شده‌اند، ایجاد شود. در حال حاضر، ابزار پیشرفته‌ای برای اندازه‌گیری ذراتی که به هوا منتقل می‌شوند، وجود ندارد. وقتی که سطح مواد خشک است، ته‌نشینی خالص کم بوده و بادهای غالب، تأثیر قابل‌ملاحظه‌ای در انتقال مواد دارند. می‌توان با کاشت گیاه یا پوشش سطح به‌طور مؤثری انتقال ذره‌ای را کنترل کرد. اگرچه اجرای آن از نظر منطقی به دلیل اندازه‌ی مناطق و ظرفیت محدود برای تحمل وزن موادی که هنوز در حال قوام‌یافتن است، مشکل به نظر می‌رسد.

کنترل آلاینده‌ها

اگر آنالیز مسیرهای عبور آلاینده‌ها و آزمون‌های مربوط به آن، مشخص کند که استانداردها و دستورالعمل‌های مناسب رعایت می‌شود، شیوه‌ی CDF، از نظر اثرات آلاینده‌ها و به‌لحاظ زیست‌محیطی، قابل قبول خواهد بود. اما اگر این معیارها رعایت نشود، باید اقدامات کنترلی آلاینده برای کاهش آن‌ها تا سطوح قابل قبول، مورد توجه قرار گیرد. اگر اقدامات کنترلی برای یک یا چند مسیر عبور مؤثر نباشد، تحت این شرایط، باید دفع در CDF، کنار گذاشته شود.



از آن‌ها را محدود می‌کند. فرایندهای ساکن‌سازی، نسبت به تیمارهای دیگر، بهتراند؛ به این دلیل که به شرایط کنترل فرایند حساس نیستند و تکنیک‌های نسبتاً مقرون به‌صرفه‌ای برای کاهش حرکت آلاینده‌ها به شمار می‌روند. فرصت به‌کارگیری در جای این فرایندها در یک CDF نیز، از مزایای آن‌ها است.

مسیر حرکت زیست‌محیطی که بیشتر تحت تأثیر فرایندهای ساکن‌سازی است، عبارت از انتقال آلاینده‌ها در نتیجه‌ی آب‌شویی، به آب‌های زیرزمینی یا آب‌های سطحی است. بیشتر فرایندهای ساکن‌سازی، در دسته‌ی جامدسازی/ تثبیت (S/S) قرار می‌گیرند. اهداف S/S بهبود مدیریت و ویژگی‌های فیزیکی مواد، کاهش سطحی از رسوبات که آلاینده‌ها از آن عبور می‌کنند و منتقل می‌شوند، و محدود کردن قابلیت انحلال آلاینده‌ها با تعدیل PH یا پدیده‌ی جذب است. این کاهش، در هر فرایند و آلاینده‌ای، خاص و منحصر به فرد است. گاهی ساکن‌سازی برخی آلاینده‌ها، با افزایش تحرک دیگر آلاینده‌ها همراه است.

عملیات سایت

عملیات سایت، می‌تواند اقدامی کنترلی برای CDFها، به‌منظور کاهش تماس مواد از طریق آب سطحی، تبخیر و محل‌های عبور آب زیرزمینی به شمار رود. حرکت آلاینده‌ها از مواد لایروبی‌شده، به شرایط اکسایش و کاهش مواد جامد بستگی دارد. بیش‌تر فلزات، وقتی که در شرایط بی‌هوازی قرار می‌گیرند، کم‌تحرک‌اند. به عبارت دیگر، معمولاً رسوبات هوازی، شرایط کاهش زیستی آلاینده‌های آلی را بهبود می‌دهند. باقی ماندن آب راکد در سایت، سرعت تبخیر آن را کاهش می‌دهد، اما گرادیان هیدرولیکی تولید می‌کند که توانمندی حرکت شیرابه در سایت را افزایش می‌دهد. کشت یا جلوگیری از تکثیر گیاه و حیوان نیز، ایجاد مشکل می‌کند. مدیریت سایت، هم طی پر کردن و هم بعد از دفع، نیاز به درک جامع از مسیرهای حرکت آلاینده و کنترل اثرات مختلف آلاینده‌ها را دارد.

آزمایش‌ها و ارزیابی‌های دفع محصورشده، زمانی کامل است که تصمیمی برای پذیرش زیست‌محیطی تلقی شود. این تصمیم باید تضمین کند که استانداردها و معیارهای کاربردی، رعایت می‌شود. اگر اقدامات کنترلی مد نظر باشد، باید تصمیمی برای اقدامات کنترلی در برخورد با ضوابط و استانداردها، گرفته شود. اگر تمام معیارها رعایت شود، شیوه‌های دفع محصورشده به‌لحاظ زیست‌محیطی، قابل قبول خواهد بود. ■

بخار و هوا، برای آلاینده‌های فرار استفاده کرد؛ اما معمولاً برای آلاینده‌هایی که در بیش‌تر رسوبات لایروبی‌شده نیز وجود دارند، مورد استفاده قرار می‌گیرد. فرایندهای اکسیداسیون شیمیایی و اشعه‌ی فرابنفش، باعث تخریب آلاینده‌های آلی می‌شود و استفاده از آن‌ها برای گستره‌ی وسیعی از آلاینده‌ها به‌طور وسیع مورد بررسی قرار گرفته است. تالاب‌های ساخته‌شده نیز توانمندی نگهداشت و کاهش مواد آلی را دارند. دیگر فرایندهای مؤثر برای رفع آلودگی آلی، شامل موارد زیر است:

- جذب سطحی کربن
- اکسیداسیون شیمیایی با استفاده از ازن
- پراکسید هیدروژن/ اشعه‌ی فرابنفش
- اشعه‌ی فرابنفش/ ازن
- تفکیک روغن
- جذب سطحی رزین
- تخلیه‌ی بخار
- تالاب‌های ساخته‌شده

کنترل سایت

کنترل سایت (با استفاده از مواد پوشاننده‌ی سطحی و آسترها)، می‌تواند در جلوگیری از حرکت آلاینده‌ها از مواد لایروبی‌شده، مؤثر باشد. قابلیت اجرایی و تأثیر این کنترل‌ها، بسته به موقعیت هر CDF و ویژگی‌های مواد لایروبی‌شده، متفاوت است. استفاده از آسترها و دیواره‌های آبکی، پمپ کردن آب‌های زیرزمینی و زهکشی زیرزمینی، محدود به CDFهای داخل آب و CDFهای کرانه‌ای است. دایک‌های سنگی مدرج با میان‌برهای کیسه‌ای یا صفحات فولاد، برای CDFهای خشکی و تعدادی از CDFهای داخل آب برای کنترل حرکت شیرابه، به کار می‌رود. نفوذپذیری کم رسوبات ریزدانه و فشردگی آن‌ها، نیاز به استفاده از آسترها را در برخی موارد کاهش می‌دهد و همچنین کارایی و قابلیت اجرایی کنترل از طریق پمپاژ آب زیرزمینی و زهکشی زیرزمینی را محدود می‌کند. پوشش، برای جلوگیری از نفوذ باران، اجتناب از آشفته‌گی زیستی و جذب، توسط گیاهان و جانوران، به حداقل رساندن تبخیر آلاینده‌ها از سطح و حذف تفکیک و انتقال آلاینده توسط بارندگی و رواناب، می‌تواند در کاهش تولید شیرابه مؤثر باشد. لایه‌ای از مواد پاک، می‌تواند سه فایده‌ی ذکر شده را داشته باشد. هر چند جلوگیری از نفوذ، نیاز به مانعی با نفوذپذیری خیلی کم، نظیر یک غشاء انعطاف‌پذیر با یک لایه‌ی رسی فشرده‌شده دارد.

رفع آلودگی از مواد جامد لایروبی‌شده

در رفع آلودگی از مواد لایروبی‌شده، باید توجه داشت: آیا امکان استفاده‌ی مفید از مواد یا شیوه‌ی مقرون به‌صرفه‌ای برای رفع آلودگی از انواع مواد تخلیه‌شده در CDF، وجود دارد؟ فرایندهای مختلفی برای رفع آلودگی از مواد جامد لایروبی‌شده (مثل جمع‌آوری مواد لایروبی‌شده و ریختن آن‌ها در CDF) یا مواد آبکی لایروبی‌شده وجود دارد. این فرایندها عبارتند از: اصلاح زیستی (استفاده از باکتری، قارچ و یا آنزیم‌هایی برای تجزیه‌ی آلاینده‌های آلی)، تصفیه‌ی شیمیایی (مثل اکسیداسیون، کاهش، کی‌لاسیون، هیدرولیز، سم‌زدایی، جانشینی نوکئوفیلیک و فرایندهای تیوناسیون)، استخراج (خروج آلاینده‌ها با غیرمحلول کردن آن‌ها در سیال)، حرارتی (به‌طور مثال سوزاندن)، ساکن‌سازی (فرایندهایی که حرکت آلاینده‌ها را محدود می‌کند) و کاهش حجم (تفکیک فیزیکی بخش‌های آلاینده).

هزینه‌ی شیوه‌های رفع آلودگی، در مقایسه با هزینه‌ی دفع مرسوم، بیش‌تر است و استفاده



شرکت OOCL کشتی‌های خود را فروخت



شرکت کشتیرانی OOCL هشت فروند از کشتی‌های کانتینربر خود را فروخت.

بر پایه این گزارش به نقل از Fairplay، شرکت کشتیرانی OOCL چین چهار فروند از کشتی‌های کانتینربر خود با ظرفیت پنج هزار TEU را به قیمت ۱۲۸ میلیون دلار به شرکت Technomar یونان فروخت. این شرکت اخیراً نیز چهار فروند دیگر از کشتی‌های ناوگان کانتینری خود را به شرکت Diana جزایر مارشال فروخته است. این کشتی‌ها که در خطوط کشتیرانی آسیا-اروپا تردد می‌کردند به قیمت ۱۲۴ میلیون دلار به شرکت مذکور فروخته شده‌اند. شرکت OOCL چین ۱۰ فروند کشتی کانتینربر به ظرفیت ۱۳ هزار TEU را در دست ساخت دارد که قرار است در سال ۲۰۱۴ میلادی تحویل داده شوند.

هند ۷ بندر جدید در سواحل خود می‌سازد



هند برای حمایت از برنامه‌های اقتصادی این کشور به منظور سه برابر کردن صادرات کالا، قصد دارد تا سال ۲۰۱۷ میلادی هفت بندر جدید با هزینه ۳۵۰ میلیارد روپیه، (۷،۶ میلیارد دلار) بسازد. بر پایه این گزارش، حدود دو سوم از هزینه مورد نیاز برای ساخت این بندر از سوی بخش خصوصی تأمین می‌شود. شرکت‌های APM Terminal و DP World از جمله شرکت‌هایی هستند که برای سود بردن از افزایش تجارت، در این بندر سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

دولت هند پیشنهاد ساخت بندر جدید را به هفت ایالت خود ارسال کرده است. این برنامه نیازمند اختصاص حدود ۱۰۱۱ هکتار زمین برای هر بندر از سوی ایالت‌های این کشور است. هند در حال حاضر ۱۳ بندر بزرگ دارد که توسط دولت فدرال اداره می‌شود و طبق آمار رسمی، این بندر در مجموع ۵۶۱ میلیون تن بار را در طی یک سال تا پایان مارس ۲۰۱۰ میلادی، جابجا کرده‌اند.

طبق اعلام وزارت کشتیرانی هند، دولت قصد دارد ظرفیت سالانه بندر را از ۶۱۶،۷ میلیون تن به ۱،۴۶ میلیارد تن تا مارس ۲۰۲۰ افزایش دهد. حدود ۹۰ درصد از تجارت بین‌المللی هند از نظر حجم، از طریق دریا انجام می‌شود. وزارت بازرگانی هند اعلام کرده این کشور که سومین اقتصاد بزرگ آسیا است، قصد دارد صادرات کالای خود را از ۲۲۵ میلیارد دلار در سال گذشته به ۸۵۰ میلیارد دلار تا مارس ۲۰۱۷ میلادی برساند.

شرکت کشتیرانی Wan Hai سود کرد

شرکت کشتیرانی Wan Hai در سه ماه سوم سال جاری میلادی با ۴۷۷،۴۲ میلیون دلار تایوان سود خالص مواجه شد، در حالی که در سه ماه دوم ۲۹۱ میلیون دلار ضرر کرده بود.

بر پایه این گزارش؛ سود کلی این شرکت در سه ماه سوم جاری میلادی با ۸۳،۹ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۱۰ میلادی به ۲،۹۷ میلیارد دلار رسید. درآمد Wan Hai در این مدت از ۱۸،۲ میلیارد دلار در مدت مشابه در سال گذشته به ۱۵،۴۹ میلیارد دلار بالغ شد.

سفارشات کشتی‌سازان چینی با کاهش مواجه شد

تعداد سفارشات کشتی‌سازان چین در ۹ ماهه سال جاری میلادی نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۴۳ درصد کاهش یافت.

بر پایه این گزارش، یک سوم باردهای این کشور در این مدت هیچ سفارش جدیدی دریافت نکرده‌اند. تعدادی از یاردهای کوچک چین نیز احتمال می‌دهند که تا پایان سال جاری میلادی هیچ سفارشی دریافت نکنند. این یاردها نگران ورشکسته شدن هستند.

توافقنامه امنیتی خزر به تأیید روسیه رسید

دومای روسیه، توافقنامه امنیتی دریای خزر را که در اجلاس سوم سران پنج کشور ساحلی این دریا در باکو به امضاء رسیده بود، تأیید کرد.

بر پایه این گزارش به نقل از ایرنا، این توافقنامه در نشست علنی دومای روسیه مورد بحث گرفت و با رأی اکثریت نمایندگان، مورد تأیید قرار گرفت. توافقنامه امنیتی دریای خزر در اجلاس سوم سران کشورهای حاشیه دریای خزر شامل ایران، روسیه، قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان که روز ۱۸ ماه نوامبر سال ۲۰۱۰ میلادی در باکو برگزار شد، به امضاء رسید. مطابق این توافقنامه بین دولتی، تأمین امنیت دریای خزر در حوزه اختیارات کشورهای ساحلی این دریاست. توافقنامه مزبور بستر حقوقی برای همکاری سازمان‌های اطلاعاتی و امنیتی کشورهای ساحلی دریای خزر در عرصه‌هایی همچون مبارزه با تروریسم، جرایم سازمان‌یافته، قاچاق مواد مخدر، سلاح، مهمات و مواد منفجره، تجارت انسان و مهاجرت غیرقانونی را فراهم ساخته است. در این توافقنامه همچنین همکاری برای تأمین امنیت کشتیرانی، مبارزه با دزدی دریایی و ماهیگیری غیرمجاز پیش‌بینی شده است.

انتقال کانتینرهای کشتی به‌گل‌نشسته با کندی صورت می‌گیرد

تعدادی از کانتینرهای کشتی به‌گل‌نشسته رنا در آب‌های نیوزیلند دچار خسارت زیادی شده‌اند که برای مقابله با این امر، انتقال کانتینرها بوسیله جرثقیل به بندر آغاز شده است.

بر پایه این گزارش، Sophie Hazelhurst، سخنگوی سازمان دریایی نیوزیلند، در این باره گفت: تیم سالویج بسیار کندتر از آن عمل کرده‌اند که بتوانیم از طریق آن‌ها به نتیجه‌ای مطلوب برسیم.

وی افزود: تخمین زدن اینکه چه تعداد از کانتینرها را بتوان در یک روز منتقل کرد، دشوار است؛ اما این روند بسیار کندتر از آن است که بتوان در هر روز ۱۰ کانتینر را به ساحل منتقل کرد.

به گفته این مقام دریایی، اکثر کانتینرهایی که به دریا کشیده شده‌اند خالی بوده‌اند؛ اما در مورد کانتینرهای یخچالی که حاوی مواد فاسدشدنی و غذا هستند، کار باید سرعت بگیرد.

برخی کانتینرهای کشتی رنا شکسته‌اند و برخی هم به دریا افتاده‌اند. با احتساب ۴۰ کانتینری که تاکنون به ساحل انتقال یافته‌اند، جمعاً ۴۶ کانتینر تاکنون از آب گرفته شده‌اند.

کشتی رنا پنجم اکتبر (۱۳ مهرماه) سال جاری در آب‌های ساحلی تارانگای نیوزیلند به گل نشست؛ این در حالی است که جمعاً ۱۳۰۰ کانتینر باید به ساحل منتقل شود.



روسیه و اتحادیه اروپا درباره گاز خزر تبادل نظر کردند

وزیر امور خارجه روسیه تأکید کرد: مذاکرات روسیه و اروپا برای اجرای پروژه خط لوله انتقال گاز دریای خزر ادامه خواهد یافت.

بر پایه این گزارش به نقل از خبرگزاری ریانووستی، سرگئی لاوروف در پایان نشست مطبوعاتی خود با کاترین اشتون، رئیس سیاست خارجی اتحادیه اروپا، گفت که دو طرف در این دیدار دورنمای توسعه همکاری دوجانبه در رشته سوخت و انرژی را مورد بررسی قرار دادند. وی گفت: ما علاقه‌مند هستیم که همکاری‌مان در این رشته با اجرای طرح‌های متقابلاً سودمند از لحاظ امنیت انرژی اروپا همراه باشد. وی برای مثال به طرح خط لوله گازرسانی جریان شمالی اشاره کرد که نوامبر سال جاری میلادی مراسم راه‌اندازی آن صورت گرفت. وزیر خارجه روسیه همچنین گفت که دو طرف در مذاکرات خود در خصوص خط لوله گازرسانی در منطقه دریای خزر بحث کرده و درباره مسایل موجود و همکاری‌های فی مابین تبادل نظر کردند. کاترین اشتون به نوبه خود ابراز اطمینان کرد که روسیه و اتحادیه اروپا باید در آینده هم در عرصه انرژی به نحو مؤثرتری همکاری کنند. وی در ارتباط با طرح احداث خط لوله گازرسانی در منطقه دریای خزر تأکید کرد که در این زمینه باید توجه خاصی به امنیت زیست محیطی این منطقه مبذول شود.

خط لوله سراسری گازرسانی دریای خزر که باید ترکمنستان و آذربایجان را متصل کند، یکی از نقاط ضعف طرح نابوکو است. روسیه و ایران خواستار آن هستند که این طرح زیرساختی در چهارچوب کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر با شرکت هر پنج کشور ساحلی انجام شود. سه کشور دیگر یعنی آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان معتقدند که این مربوط به کشورهایی می‌شود که در این طرح شرکت می‌کنند.

دزدان دریایی خلیج گینه در یک حمله جدید موفق شدند

در ادامه تحرکات دزدان دریایی در سواحل غربی آفریقا، مردان مسلح با حمله به یک شناور خدماتی شرکت شورون در آب‌های فراساحلی گینه آن را ربودند.

بر پایه این گزارش به نقل از خبرگزاری رویترز، این دومین حمله به شناورهای شرکت آمریکایی شورون در سواحل Bayelsan در ماه‌های اخیر است.

شناور MV Endeavour در حالی دزدیده شد که در آب‌های محل فعالیت شرکت شورون پهلو گرفته بود. منابع نزدیک محلی هم وقوع این دزدی دریایی را تأیید کرده‌اند.

به گفته این منابع، سه نفر در جریان این حمله ربوده شده‌اند و تحقیقات شورون برای کسب اطلاعات بیشتر ادامه دارد.

روسیه در صنعت کشتیرانی خود سرمایه گذاری کلان می‌کند

دولت روسیه ۱۳ میلیارد دلار در صنعت کشتیرانی این کشور سرمایه گذاری می‌کند.

بر پایه این گزارش، دولت روسیه قصد دارد به منظور توسعه صنعت کشتیرانی این کشور ظرف ۱۰ سال آینده ۴۰۰ میلیارد روبل معادل ۱۳،۲ میلیارد دلار به این بخش اختصاص دهد.

به گفته ولادیمیر پوتین نخست وزیر روسیه؛ این کشور باید ظرف چند سال آینده به ناوگان بزرگی از کشتی‌های تجاری و تجهیزات مخصوص تعمیر کشتی مجهز شود و خطوط جدید کشتیرانی راه‌اندازی کند.

طبق اعلام وی؛ ظرفیت بنادر روسیه تا سال ۲۰۱۵ میلادی به ۱،۵ برابر ظرفیت فعلی خواهد رسید و حجم جابجایی کالا در این بندر به بیش از ۷۷۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

شورای فدرال روسیه نیز چندی پیش نرخ مالیات صنایع کشتیرانی و کشتی‌سازی این کشور را کاهش داد.

کشورهای حاشیه اقیانوس هند بر لزوم مبارزه مشترک با دزدان دریایی تأکید کردند



۱۹ کشور عضو اتحادیه همکاری‌های منطقه ای کشورهای حاشیه اقیانوس هند بر ضرورت مبارزه مشترک با دزدان دریایی از طریق مبادله اطلاعات و همکاری فنی تأکید کردند.

بر پایه این گزارش، پس از پایان اجلاس سه روزه این اتحادیه که در شهر بنگلور در ایالت کارناتاکا در جنوب هند برگزار شد، اعضای این اتحادیه در بیانیه‌ای نسبت به وضعیت جاری امنیتی در اقیانوس هند به ویژه خطر روزافزون دزدان دریایی به خطوط بازرگانی دریایی در آب‌های شاخ آفریقا ابراز نگرانی کرده و خواستار همکاری همه کشورهای عضو این گروه در مقابله با این خطر شدند.

این اتحادیه، از تلاش‌های بین‌المللی در سازمان ملل و ابتکارهای منطقه‌ای و همچنین گروه تماس سازمان ملل درباره دزدی دریایی در آب‌های شمالی، کاملاً حمایت کرده و گروه تماس سازمان ملل در مورد دزدی دریایی، تلاش‌های بین‌المللی را در جهت مبارزه با این خطر هماهنگ می‌کند.

همچنین سیشل به عضویت اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای کشورهای حاشیه اقیانوس هند درآمد که بر این اساس نوزدهمین عضو این اتحادیه محسوب می‌شود.

در بیانیه یازدهمین نشست وزرای امور خارجه کشورهای این اتحادیه آمده است: ما خود را نسبت به همکاری کامل در مبارزه با دزدان دریایی از طریق مبادله اطلاعات و همکاری فنی متعهد می‌کنیم.

در بخشی از این بیانیه گفته شد: ما، معتقدیم که برقراری ثبات در سومالی، می‌تواند نقش مهار دزدان دریایی در منطقه را ایفا کند. ما قبول داریم که انجمن همکاری‌های منطقه‌ای اقیانوس هند می‌تواند به عنوان یک نهاد مؤثر برای تبادل اطلاعات، تجربه و بهترین روش‌ها عمل کند.

هند ریاست این اتحادیه متشکل از یمن، استرالیا، بنگلادش، اندونزی، ایران، کنیا، ماداگاسکار، مالزی، موریتس، موزامبیک، عمان، سنگاپور، آفریقای جنوبی، سریلانکا، تانزانیا، تایلند، امارات متحده عربی و سیشل را در نشست بنگلور به عهده داشت.

عبور از پیچ و خم‌ها

مترجم: نوروز محمدخانی

برخی از بنادر ASEAN، در رویارویی با بحران مالی جهانی (در مقایسه با بندرهایی که در عرصه‌ی تجارت دارای روش‌های سنتی هستند)، از شرایط بهتری برخوردارند. این مقاله، به تحلیل عملکرد بنادر مالزی و بنادر دورتر در شرایط بحران مالی می‌پردازد.

بندر تانجونگ پالپاس، دارای ۱۲ لنگرگاه، با ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۱۰ میلیون TEU، خواهد شد.

وی در ادامه افزود: «در برنامه‌ی بهبود و توسعه‌ی مورد نظر، عملیات لایروبی و احیای چهار لنگرگاه اضافی لحاظ شده است که با تکمیل این عملیات، ۱/۴ کیلومتر به طول اسکله افزوده خواهد شد. با استقرار تجهیزات کانتینری در باراندازها، شرایط بارگیری و تخلیه‌ی بار کانتینری بهبود خواهد یافت. ما همچنین در نظر داریم، عمق کانال دسترسی را به ۱۷/۵ متر، افزایش دهیم تا امکان دسترسی برخی شناورهای ویژه و نیازمند عمق بیش‌تر، به بندر فراهم آید».

«کاپیتان اسماعیل»، در عین حال می‌پذیرد که با توجه به شرایط اقتصادی حاضر، تعیین زمان اجرای این طرح‌ها، دشوار است.

بندر تانجونگ پالپاس، در سال گذشته، حدود ۵/۶ میلیون TEU، کالا جابه‌جا کرده است و با توجه به شرایط جاری اقتصادی، انتظار می‌رود که ظرفیت این بندر در سال ۲۰۰۹، در مقایسه با سال ۲۰۰۸ میلادی، قابل توجه باشد.

«اسماعیل حسیم»، در ادامه گفت: «برای این‌که بتوانیم خدمات با کیفیت بندری را برای مشتریان (مشتریان فعلی و بالقوه) فراهم آوریم، باید مطمئن شویم که بندر تانجونگ پالپاس بدون ترافیک است و کشتی‌هایی که در این بندر لنگر می‌اندازند، از حداقل زمان تأخیر و سریع‌ترین

است. به‌علاوه، هو (Ho) پیش‌بینی می‌کند که بنادر ASEAN، در جمع نخستین بندری قرار خواهند داشت که ضمن عبور از بحران، شرایط را به حالت عادی تغییر خواهند داد.

برای مثال، بنادر اصلی مالزی، در نظر دارند طی سال‌های آتی، بیش از ۶ میلیارد دلار مالزی (۱/۶۳ میلیون دلار آمریکا)، برای افزایش ظرفیت و بهبود امکانات حمل‌ونقلی و خدمات، سرمایه‌گذاری کنند. از این اقدام می‌توان به عنوان نقطه‌ی عطفی در راستای تلاش برای تقویت نقش این بنادر، در عرصه‌ی فعالیت‌های ملی و منطقه‌ای یاد کرد، تلاشی که در آن، دست‌یابی به فرصت‌های جدید با تغییر گرایش‌های کشتیرانی (به‌همراه تقویت و توسعه‌ی نقش حمل‌ونقل دریایی بار)، لحاظ شده است.

بندر تانجونگ پالپاس

دست‌اندرکاران بندر تانجونگ پالپاس (که هم‌اکنون دارای ۱۰ بارانداز، با ظرفیت بیش از ۸ میلیون TEU در سال است)، در حال ساخت لنگرگاه‌های ۱۱ و ۱۲ هستند که پس از احداث این دو لنگرگاه، در مجموع، ۷۲۰ متر به طول اسکله‌ی بندر افزوده خواهد شد.

کاپیتان «اسماعیل حسیم»، مدیر ارشد اجرایی بندر تانجونگ پالپاس، در این مورد گفت: «در نظر داریم این پروژه را، تا پایان سال ۲۰۰۹ میلادی به پایان برسانیم. با تکمیل این پروژه،

وقتی اثرات مخرب بحران مالی جهانی در سه‌ماهه‌ی چهارم سال ۲۰۰۸ میلادی به تدریج نمود یافت، بسیاری از فعالین تجاری مرتبط با بنادر، در کشورهای عضو اتحادیه‌ی ASEAN (برونئی، دارالسلام، کلمبیا، اندونزی، لائوس، مالزی، میانمار، فیلیپین، سنگاپور، تایلند و ویتنام) بر این باور بودند که اقتصادهای در حال توسعه‌ای مانند اقتصاد این کشورها، بهتر از هر جای دیگر دنیا، از این بحران به‌سلامت عبور خواهند کرد.

سانی هو (Sunny Ho)، مدیر اجرایی شورای شرکت‌های کشتیرانی هنگ‌کنگ، معتقد است که وضعیت تجارت و حمل‌ونقل دریایی در اقتصادهای در حال توسعه، درواقع همچون یک ضربه‌گیر، در برابر بحران اقتصادی عمل می‌کند. وی، در این مورد می‌گوید: «آن‌ها به‌گونه‌ای عمل کردند که گویی این بحران نوعی جبران خسارت است، با این انتظار، که اقتصادهای در حال رشد، در مقایسه با بازارهای سنتی در آمریکای شمالی و اروپا، از رشد اقتصادی بیش‌تری برخوردار خواهند شد».

این نگاه خوش‌بینانه، تا حدی درست از آب درآمده است؛ زیرا اثرات بحران بر بنادر کشورهای عضو اتحادیه‌ی ASEAN، به‌بدی و فلج‌کننده‌گی این اثرات بر بنادر ایالات متحده و اروپا و خطوط کشتیرانی سنتی فعال در این مناطق، نبوده



اضافی ۲۷۱ هزار TEU تا سال ۲۰۱۱ میلادی (و در نتیجه افزایش کل ۶۰۰ هزار TEU)، را تجربه کند.

بزرگ‌ترین کشتی که تاکنون در بندر کانتینری بین‌المللی بینتولو (BICT) پهلو گرفته است، شناورهای سری O-Type شرکت دریایی اورگرین، با ظرفیت ۱۶۱۸ TEU بوده است. با این وجود BICT با کرانه‌ای به عمق ۱۴ متر، قادر به پذیرش شناورهای عظیم پست - پاناماکس، با ظرفیت ۵۰۰۰-۶۰۰۰ TEU است. بندر بینتولو، تنها بندر مجاور با آب‌های عمیق منطقه است که با در اختیار داشتن تسهیلات اختصاصی برای بارگیری و تخلیه‌ی انواع گوناگون بار، در هر شرایط آب‌وهوایی، قادر به فعالیت است. این بندر، در مرکز کریدور انرژی قابل بازیافت ساراواک (SCORE) واقع شده است و دولت ایالتی در این منطقه، اجرای طرح جامعه توسعه‌ی صنعتی راه همزمان با اجرای پروژه‌های بازیافت انرژی، آغاز کرده است. مسئولان این بندر، از صنایع نوظهور و مهارت‌های ابتکاری آمیز در بینتولو و مناطق اطراف تا سیبو (Sibu) و میری (Miri)، حمایت به عمل می‌آورند.

وست پور تس / نورث پورت

دو راهبر پایانه‌ی کانتینری در بندر کلانگ (Klang)، یعنی وست پور تس و نورث پورت

رشد ۳۵ درصدی حکایت داد.

به گفته‌ی مسئولان این بندر، این رشد با رویکرد کانتینری شدن صادرات محصولات به تایوان، اندونزی و خاورمیانه و حجم جابه‌جایی بارهای کانتینری از سباح/ساراواک بسیار ارتباط دارد. در ماه‌های ژانویه - مارس ۲۰۰۹ میلادی، بینتولو، ۴۹/۱۲۰ TEU کانتینر بار جابه‌جا کرده است که این رقم، معرف کاهش ۳۴ درصدی در مقایسه با دوره‌ی مشابه آن، در سال ۲۰۰۸ میلادی است. هرچند بر پایه‌ی پژوهشی میدانی از بازار، انتظار می‌رود حجم صادرات در نیمه‌ی دوم سال جاری میلادی، به شرایط عادی باز گردد.

برخی از پروژه‌های صنعتی مرتبط با صنعت کشتیرانی در مجاورت این بندر، هم‌اکنون در مراحل پایانی برنامه‌ریزی و اجرا قرار دارند. مسئولان بندر در این مورد می‌گویند: «اگر تمامی پروژه‌های شناسایی شده، تا سال ۲۰۱۲ یا ۲۰۱۳ میلادی به اجرا درآیند، ظرفیت اضافی حدود ۱۵۰ هزار TEU کانتینر، ایجاد خواهد شد».

بندر بینتولو، هم‌اکنون دارای دواسکله‌ی کانتینری ۴۵۰ متری با ظرفیت سالانه‌ی ۳۳۰ هزار TEU است و سال گذشته، از ۸۸ درصد ظرفیت اسمی این دو اسکله، استفاده شده است. مسئولان این بندر، سعی می‌کنند ۲۰۰ متر دیگر به طول اسکله‌ی کانتینری آن بیافزایند، تا طول آن، به ۶۵۰ متر افزایش و ظرفیت بندر، نیز افزایش

زمان تخلیه و بارگیری برخوردار خواهند بود. «حسیم» در ادامه افزود: «به این ترتیب، ما برنامه‌ی پیشرفت و توسعه‌ی بندر را به گونه‌ای که ظرفیت پایانه‌ی آن همواره بیش از ظرفیت حقیقی آن باشد، مد نظر داشته‌ایم».

شرکت MISC (که با انعقاد قراردادی در ماه آوریل سال ۲۰۰۸، سعی می‌کند بندر تانجونگ پالپاس را به قطب حمل‌ونقل کانتینری بار در منطقه تبدیل کند)، ارایه‌ی ۵ سرویس مستقیم به آسیا، اروپا و خاورمیانه را (از تاریخ انعقاد قرارداد) آغاز کرده است. آغاز فعالیت MISC، با افزایش قابل ملاحظه‌ی حجم خروجی بار از بندر تانجونگ پالپاس همراه بوده است. به گفته‌ی «حسیم»، این بندر، در زمینه‌ی حمل‌ونقل بار، از پتانسیل بالایی برخوردار است و در نظر است که در نهایت به بندری ممتاز در آسیای جنوب شرقی، تبدیل شود.

بندر بینتولو

بندر بینتولو در ساراواک (Sarawak) در سال ۲۰۰۸ میلادی، ۱۶۷۲۹۰ TEU کانتینر بار جابه‌جا کرده است که این امر، نشانه‌ی رشد ۱۵ درصدی آن است، این شاخص، از رشد قابل توجه در حجم واردات و صادرات بار محلی، نشأت می‌گیرد که به گفته‌ی اداره‌ی بازاریابی و خدمات مشتری بندر بینتولو، این رقم در واقع از نوعی



(مالزی)، در نظر دارند در پروژه‌های توسعه‌مدار مالزی، به ارزش ۱/۳۸ میلیارد دلار، به‌منظور فراهم آوردن زمینه‌ی پذیرش کشتی‌های کانتینری بزرگ‌تر، سرمایه‌گذاری کنند. این سرمایه‌گذاری همچنین، ظرفیت جابه‌جایی و حمل‌ونقل راهبران را افزایش خواهد داد.

وست‌پورس (که توان جابه‌جایی و حمل‌ونقل بیش‌تری دارد)، در سال گذشته، اجرای برنامه‌ی توسعه‌ی سه‌ساله‌ی مالزی، به ارزش ۸۰۰ میلیون دلار را آغاز کرده است. این شرکت در نظر دارد، مبلغ ۴۶۰ میلیون دلار مالزی را به نخستین مرحله‌ی توسعه (که طبق زمان‌بندی، قرار است تا پایان سال جاری به پایان برسد) اختصاص دهد. نخستین بارانداز کانتینری، به طول ۳۰۰ متر و در ماه آوریل تکمیل شد و اسکله‌ی ۳۰۰ متری دیگری نیز، تا پایان سال جاری، آماده‌ی بهره‌برداری خواهد شد، که در نتیجه‌ی راه‌اندازی آن، طول اسکله وست‌پورس، به ۳/۲ کیلومتر افزایش خواهد یافت.

مسؤولان نورت پورت، اخیراً از اجرای طرح توسعه‌ی ۵۸۵ میلیون دلاری مالزی، برای پذیرش کشتی‌های کانتینری اولتراسایز، با ظرفیتی بیش از ۱۲۰۰۰ TEU خبر داده‌اند. بخش اعظم این پروژه، به توسعه‌ی لنگرگاه ۸A پایانه‌ی کانتینری (CT3)، اختصاص خواهد یافت. با توسعه‌ی پایانه‌ی کانتینری CT3 و توسعه‌ی مجدد پایانه‌ی تفکیک بار، برای حمل و جابه‌جایی

بارهای کانتینری، خط اسکله‌ی کانتینری پایانه (به‌همراه CT1 و CT2 و CT3)، ۳/۲ کیلومتر افزایش خواهد یافت.

سایر بنادر

پایانه‌ی اصلی بندر سنگاپور، در سال ۲۰۰۸ میلادی موفق به جابه‌جایی ۲۹ میلیون TEU بار

شد که این امر، مؤید افزایش ۷ درصدی و سال به سال آن و در نتیجه، فرصتی برای بندر سنگاپور است تا برای چهارمین بار به جایگاه شایسته‌ی شلوغ‌ترین بندر کانتینری جهان دست یابد. درعین‌حال، مقامات بندر سنگاپور، سال ۲۰۰۹ را، سالی سخت و سرشار از چالش‌های فزاینده توصیف می‌کنند.

مسؤولان پایانه‌ی کانتینری بین‌المللی جاکارتا (JICT)، بزرگ‌ترین پایانه‌ی اندونزی، پیش‌بینی می‌کنند که حجم بارگیری و تخلیه‌ی بار کانتینری امسال و سال آینده، به دلیل کاهش میزان صادرات و واردات (ناشی از بحران جهانی اقتصادی)، کاهش خواهد یافت. رییس پایانه‌ی کانتینری بین‌المللی جاکارتا، آقای دریک جی. پیرسون (Derek J. Pierson)، انتظار ندارد که شرایط اقتصادی تا قبل از سال ۲۰۱۰ میلادی، از بحران رهایی یابد. در تایلند صادرات از بندر لائم چانگ‌یانگ در دسامبر سال ۲۰۰۸، با نرخ کاهش ۹/۸ درصدی (پس از کاهش ۵۶ درصدی در ماه نوامبر)، به ۵۴۰۲۰۳ TEU کانتینر محدود شد. سوویت راتاناچیندا (Suwit Ratanachinda)، رییس اتحادیه شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی بار تایلند (TIFFA)، در این مورد می‌گوید: «شواهد موجود، حکایت از آن دارد که در سال ۲۰۰۹، این روند همچنان ادامه خواهد یافت». به گفته‌ی سونیدا اسکولاتنا (Sunida Skulattana)، مدیرکل سازمان بنادر تایلند، ظرفیت بندر آب عمیق چون بوری (BUTri) در ماه دسامبر سال ۲۰۰۸ میلادی ۲۰ درصد کاهش یافت. این کاهش ظرفیت، در پایانه‌ی کلونگ تویی (Klong Toey)، واقع در بندر بانکوک، حتی بیش‌تر از این رقم برآورد می‌شود و به میزان ۳۰ درصد نیز می‌رسد. ■

منبع: نشریه Ports & Harbors



گرایش به سوی بازار اجاره‌ی خدمات لایروبی

در یک مقطع زمانی کوتاه از راه ارایه‌ی خدمات اجاره‌ای لایروبی، ممکن است گزینه‌ای جذاب به نظر آید. علاوه بر ارایه‌ی تجهیزات سخت‌افزاری، امکان در اختیار قرار دادن خدمات آموزشی و پشتیبانی فنی به‌منظور شروع عملیات لایروبی با حداکثر بازدهی و حداکثر استفاده از منابع و امکانات موجود نیز، وجود دارد.

شرکت ICH Merwede، هم‌اکنون از روش اجاره‌ی خدمات لایروبی برای سایر بازارهای مرتبط (مانند صنعت تولید برق فراساحلی با استفاده از نیروی باد) بهره‌جویی می‌کند. در بسیاری از مراکز تولید فراساحلی برق با انرژی باد، از تجهیزات اجاره‌ای متعلق به شرکت‌های فعال در عرصه‌ی این بازار استفاده شده است.

به گفته‌ی کارشناسان، اگر این رویکرد در بازار بین‌المللی با استقبال مشتریان روبه‌رو شود، بی‌تردید، موجب پدیداری تحول شگرفی در این بازار خواهد شد. ■



لایروبی‌های ویژه را برای ارایه‌ی خدمات در مدت زمان محدود الزامی می‌کند. این امر ضروری، عمدتاً از کوتاه بودن زمان پروژه‌های لایروبی یا سطح نیازمندی نسبت به عملیات اضافی لایروبی در نقاط مشخص این پروژه‌ها نشأت می‌گیرد. در این گونه موارد، توسعه‌ی ناوگان لایروبی

مسئولان شرکت IHC Beaver، آمادگی شرکت خود را برای ارایه‌ی خدمات لایروبی با دراختیار قراردادن ۴۰ فروند شناور مجهز به سیستم کاتر ساکشن در راستای تأمین نیازهای کوتاه مدت این عملیات، اعلام داشته‌اند.

این شرکت با دراختیار داشتن شناورهای لایروب استاندارد، به بازار بین‌المللی ارایه‌ی خدمات اجاره‌ای لایروبی، وارد شده است.

شرکت IHC Beaver در این بازار، تعداد و میزان نیاز به شناورهای لایروب و تجهیزات مرتبط با آن‌ها را برای مدت زمان نسبتاً کوتاهی شناسایی کرده است. در ماه آگوست، نخستین شناور لایروب (که در زمره‌ی شناورهای مجهز به سیستم کاتر ساکشن قرار دارد)، به یک شرکت پیمانکار در اروپا اجاره داده شد.

قطعات مربوط به این شناور لایروب، به‌آسانی درون کامیون‌های مخصوص بارگیری شدند و به محل ارائه‌ی خدمات لایروبی انتقال یافتند. شناور مزبور در آن‌جا توسط یک گروه مهندسی وابسته به شرکت IHC Beaver، آماده‌ی آغاز عملیات لایروبی شد. این شناور برای افزایش عمق یک رودخانه، به‌منظور بهبود ظرفیت آن، مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

ماهیت پروژه‌ها، استفاده از برخی



افزایش درآمدهای حاصل از تولید نیروی برق با استفاده از انرژی باد



دریا (وقتی ارتفاع امواج به ۱/۵ متر می‌رسد)، درون قایق‌ها صورت می‌گیرد. مرحله‌ی جدید اجرای ۳ پروژه‌ی جدید، در همین حوزه‌ی تولید برق با استفاده از انرژی باد در مناطق فراساحلی، درفاصله‌ی ۳۰۰ کیلومتری از ساحل و در شرایط نامساعد جوی، به زودی آغاز خواهد شد و ممکن است، ۲۵۰۰ توربین را شامل شود. در این سایت‌ها، سیستم‌های فعلی دسترسی (سیستم‌های جدید) تنها امکان انتقال ۲۱۰ روز در یک سال را فراهم خواهند آورد. یافتن شیوه‌های جدید برای اقتصادی کردن هرچه بیش‌تر صنعت و فراهم آوردن امکان انتقال دست‌کم ۳۰۰ روز در یک سال، به عنوان هدف در فضای رقابت دنبال می‌شود.

در جمع ۱۳ طرح ارایه‌شده، یک بازوی روباتیک عظیم برای انتقال مهندسان و تجهیزات به محل توربین، یک قایق برخورددار از سیستم تعلیق برای حفظ تعادل جهت انتقال، یک شناور "اسب دریایی" شامل یک تیر یدک‌کش که جابه‌جایی را در شرایط بالآمدن آب اقیانوس به حداقل کاهش می‌دهد و یک کشتی مادر عظیم، به عنوان نوعی پایگاه برای مهندسان در روزهای کاری، عمل می‌کنند و از آن‌جا شناورهای کوچک‌تر برای دسترسی به توربین‌ها اعزام می‌شوند.

در این حوزه افزون‌آوری‌های گوناگون، از جمله فن‌آوری دریایی، تولید صنعتی، ورزش اتومبیل‌رانی، غواصی و تعمیر و نگهداری کشتی استفاده شده است که تمامی صنایع یادشده، هم‌اکنون با توجه به شرایط دشوار آب و هوایی در دریای شمال، به‌روز شده‌اند. طراحان از گروه‌های مختلف تشکیل می‌شوند: از یک دانشجوی دانشگاه گرفته تا

شرکت انگلیسی «کربن تراست» (Carbon Trust) فهرست کوتاهی مشتمل بر ۱۳ شاخص برای بهینه‌سازی فرآیند تعمیر و نگهداری مراکز فراساحلی تولید برق با استفاده از انرژی باد، در راستای افزایش توانمندی توربین و در نتیجه کاهش هزینه‌های این بخش را ارایه داده است.

در این پروژه، بهبود بهره‌وری مراکز فراساحلی تولید نیروی برق با استفاده از انرژی باد با نگهداری مناسب توربین‌های مولد نیروی برق در شرایط دشوار آب و هوایی دریایی از یک سو و افزایش درآمد به میزان ۳ میلیارد پوند برای نسل بعدی این گونه مراکز تولید نیروی برق از سوی دیگر، به عنوان هدف دنبال می‌شود.

«شرکت کربن تراست»، هدایت نوعی همکاری و مشارکت صنعتی متشکل از ۸ نهاد انگلیسی فعال در حوزه‌ی تولید فراساحلی برق با استفاده از انرژی باد در راستای کاهش هزینه‌های این صنعت را برعهده دارد.

در مشارکت یادشده، از نوعی فرآیند دقیق و پیچیده‌ی فنی برای گزینش ۱۳ طرح از ۴۵۰ شرکت مرتبط استفاده شده است. فایده‌ی فنی ۱۳ طرح انتخاب شده در ارایه‌ی بهترین فرصت‌ها برای مدیریت موفق کاهش هزینه‌ها و تحقق این مهم نمود می‌یابد.

امروزه مراکز تولید فراساحلی برق با استفاده از انرژی باد، عمدتاً در فاصله‌ای کم‌تر از ۲۵ کیلومتری فراساحل، در شرایط آب و هوایی معتدل دریایی قرار دارند و از ۱۰۰ توربین تشکیل می‌شوند. ۹۰ درصد عملیات تعمیر و نگهداری، در صورت معتدل بودن شرایط جوی در



راهبران شناورهایی که برای عملیات تعمیر و نگهداری مراکز فراساحلی تولید برق، انرژی باد را مورد استفاده قرار می‌دهند و از کشورهای مختلف مانند: بریتانیا، نروژ، آلمان، هلند، کانادا و استرالیا.

«بنج سایکس» (Benj Sykes)، مدیر مرکز نوآوری کربن تراست (Director of Innovation at Carbon Trust)، برای پیدا کردن ایده‌های جدید و بدیع که بتوانند زمینه‌ی انتقال ایمن مهندسان به کرانه‌های دچار برآمدگی در سواحل بریتانیا را فراهم آورند، به اقصی نقاط جهان سفر کردیم. مردم هزاران سال است که به ساختن قایق مبادرت می‌ورزند؛ اما در عین حال، شاهد برخی تغییرات اساسی برای تولید قایقی هستیم که باید با آنچه که در ذهن شما به عنوان قایق نقش بسته است، همخوانی داشته باشد. این طرح‌ها توانست ضمن بهبود اقتصاد وابسته به تولید برق فراساحلی با استفاده از انرژی باد، انتقال ایمن مهندسان را به مراکز درون دریا فراهم

آورد. تحلیل‌های به عمل آمده نشان می‌دهد که انرژی باد در مناطق فراساحلی، فرصتی بسیار مناسب در حوزه‌ی تولید انرژی برق بدون استفاده از منابع فسیلی است که تا سال ۲۰۵۰ میلادی می‌تواند بیش از ۲۳۰ هزار فرصت شغلی در بریتانیا ایجاد کند.»

آقای «گریگ بارکر» (Greg Barker)، وزیر هواشناسی و تغییرات جوی بریتانیا (UK Climate Change)، در این خصوص افزود: «بریتانیا سردمدار صنعت تولید فراساحلی برق با استفاده از انرژی باد در جهان به شمار می‌رود، که بازار عظیمی را در این کشور در حوزه‌های طراحی، نوآوری و فن‌آوری جدید ایجاد می‌کند. این پروژه‌ها معرف برخی از بهترین ایده‌ها برای از بیش روی برداشتن چالش‌های موجود در حوزه‌ی فعالیت در آب‌های عمیق در راستای تولید و تأمین انرژی برق، بدون استفاده از منابع فسیلی (و در نتیجه بدون هر گونه آلودگی زیست‌محیطی) برای آینده و رشد و توسعه‌ی اقتصاد سبزتر در بریتانیا هستند»

در رویکردهای رقابتی، افزایش ۴ درصدی قابلیت دسترسی با بهبود و توسعه‌ی این گونه فن‌آوری‌های جدید، به عنوان هدف دنبال می‌شود. همزمان با افزایش طول عمر سیستم، طی دوره‌ی سرویس‌دهی نسل سوم مراکز تولید فراساحلی برق با استفاده از انرژی باد، سه میلیارد پوند مربوط به کاهش درآمد حاصل از تولید انرژی برق، صرفه‌جویی خواهد شد. این روند توسعه، همه‌ساله کاهش ۱/۳ میلیون تن گاز سمی CO2 را در پی خواهد داشت. براساس برآوردهای به عمل آمده، سود حاصل از تولید انرژی برق با استفاده از توربین‌های بادی در سطح جهان، تا سال ۲۰۲۰ میلادی به بیش از ۲ میلیارد پوند بالغ می‌شود و به گفته‌ی مرکز پژوهش «کربن تراست»، بازار بریتانیا به‌تنهایی بیش از ۵۰ درصد رقم یادشده را به خود اختصاص خواهد داد. کمیته‌ی بررسی طرح‌ها در مجموع، ۱۳ طرح را در سه گروه‌بندی به قرار زیر انتخاب کرد:

— سیستم‌های انتقال: برای انتقال افراد و تجهیزات از شناور به محل نصب

توربین

— شناورها: شناورهای مخصوص نقل و انتقال کارکنان و تجهیزات از پایگاه‌های ثابت یا کشتی‌های مادر به محل نصب توربین‌ها.

— سیستم‌های تغذیه و ریکآوری: سیستم‌های نصب‌شده در پایگاه‌های ثابت یا کشتی‌های مادر برای به آب انداختن و ریکآوری شناور فرعی از دریا. «شرکت کربن تراست»، اوایل سال جاری، تحلیلی را منتشر کرد که نشان می‌داد بخش تولید برق فراساحلی با استفاده از انرژی باد، همه‌ساله ۱۰ درصد رشد خواهد کرد؛ که انتظار می‌رود، بریتانیا ۱۰ درصد از این بازار (به ارزش سالانه ۱۷۰ میلیارد پوند تا سال ۲۰۵۰ میلادی) را به خود اختصاص دهد. داده‌های جدید، همچنین حکایت از آن دارد که تا سال ۲۰۵۰ میلادی، این صنعت قادر است بیش از ۲۳۰ هزار فرصت شغلی را در بریتانیا ایجاد کند. صادرات این صنعت از بریتانیا نیز، با افزایش بالقوه‌ی اعزام نیروی متخصص به خارج از این جزیره تا سال ۲۰۵۰ میلادی همراه خواهد بود. ■



نیروگاه‌های شناور تولید برق

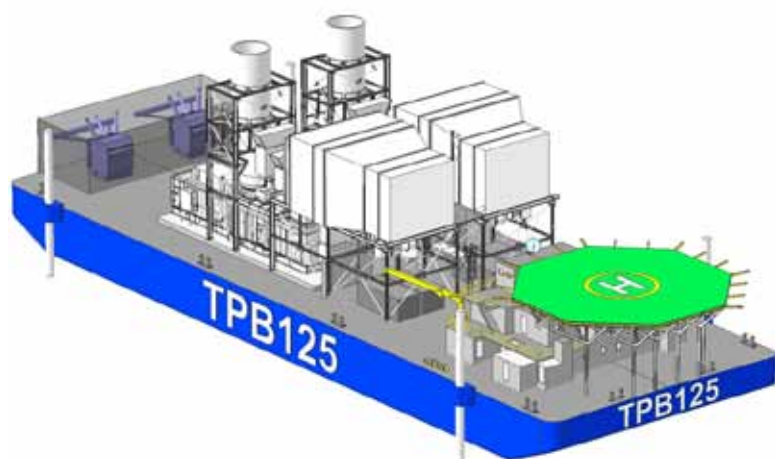
و توان تولید ۱۲۵ مگاوات، با در اختیار داشتن دو توربین گازی، به محل ظهور گام نهاده‌اند.

این نیروگاه معلق، بیانگر یا پیام‌آور تشکیل یک شرکت جدید با سرمایه‌گذاری مشترک است که از اشتراک مساعی شرکت بحرینی ASRY، شرکت خدمات بازاریابی کارخانه‌ی کشتی‌سازی و تعمیرات عرب (Arab Shipbuilding & Repair Yard Marketing Services) و شرکت انگلیسی Centrax با

مراحل پایانی تولید و بهره‌برداری از نخستین نیروگاه تولید برق در قالب یک شناور کوچک، در کارخانه‌ی کشتی‌سازی ASRY در بحرین در جریان است.

نسل جدید نیروگاه‌های معلق تولید برق (در قالب یک شناور کوچک)، اخیراً با اعلام پایان یافتن مراحل ساخت و آغاز عملیات بهره‌برداری از یک نیروگاه جدید تولید برق (در قالب شناوری کوچک) به طور ۸۲ متر





مسئولیت محدود به وجود آمده است. در این سرمایه‌گذاری مشترک، تجهیز یک نیروگاه چندمنظوره‌ی معلق (در قالب یک شناور کوچک) با استفاده از یک توربین گازی دوقلوی رولز رویس با هدف تبدیل شدن به یک عامل مؤثر و اصلی در عرصه‌ی تولید و راه‌اندازی نیروگاه‌های برق نصب‌شده بر روی یک شناور کوچک پیش‌بینی شده است. کار طراحی و تولید این نیروگاه معلق؛ با عنوان TPB125، به صورت مشترک توسط شرکت بحرینی و همکاران انگلیسی آن، طی دو سال گذشته صورت گرفته است. شرکت بحرینی ASRY، تاکنون عملیات ساخت دو سازه‌ی

نیروگاه معلق را در قالب شناورهای کوچک، در محل جدیدی از محوطه‌ی کشتی‌سازی (که به این فعالیت اختصاص یافته است) به پایان رسانده است. با توجه به پیشرفت ملموس عملیات ساخت این‌گونه نیروگاه‌های معلق در کشور بحرین و با توجه به فراهم شدن تجهیزات توسعه آن به ارزش ۲۰۰ میلیون پوند، پیش‌بینی می‌شود که بیش از ۶ نیروگاه معلق برق، به‌زودی و همزمان، در مسیر ساخت قرار گیرند.

نیروگاه‌های معلق برق (در قالب شناورهای کوچک) را می‌توان به وسیله‌ی شناورهای سنگین یا یدک‌کش‌های اقیانوسی، به بندر، رودخانه یا محل‌های سرپوشیده در مناطق ساحلی انتقال داد. دو نیروگاه معلق برق را می‌توان روی یک شناور سنگین بارگیری قرار داد و به محول مورد نظر منتقل کرد. نیروگاه معلق (به شکل شناور) برای تأمین بخش عمده‌ای از الزامات مربوط به تولید انرژی برق طراحی شده است و همزمان، از انعطاف‌پذیری لازم برای استقرار سریع در محل، برخوردار است. کاربری‌های تجاری، شامل تأمین موقت انرژی برق در خلال مرحله‌ی ساخت نیروگاه‌های جدید درون ساحلی، به راهبران نیروگاه امکان می‌دهد که پیشاپیش از راه‌اندازی نیروگاه جدید، موجبات فروش انرژی را فراهم آورند. این نوع نیروگاه، همچنین، استمرار تأمین انرژی برق در خلال مدت طولانی قطع برق نیروگاه‌های موجود را تضمین می‌کند و علاوه بر آن، می‌توان از آن به عنوان پشتیبان برای منافع قابل تجدید انرژی (به‌ویژه انرژی باد) استفاده کرد.

در صورت نیاز، می‌توان از این نوع نیروگاه‌های برق، برای تأمین برق اضطراری در راستای اهداف انسان‌دوستانه و امدادی در اقصی نقاط جهان استفاده کرد. در سیستم خنک‌کننده‌ی نیروگاه برای حفاظت از توربین در شرایط آب‌وهوایی بسیار گرم، استفاده از آب شیرین ضروری است. در نتیجه با توجه به ضرورت ایجاد یک مرکز تبدیل آب شور به آب شیرین (از این مرکز، همچنین می‌توان برای تولید آب شیرین استفاده کرد) می‌توان این‌گونه نیروگاه‌های برق را در شرایط بحرانی (و در رویارویی با بحران بشردوستانه) مورد بهره‌برداری قرار داد.

اندازه‌ی کوچک این نوع نیروگاه‌های برق، امکان انتقال سریع نیروگاه از کارخانه‌ی کشتی‌سازی ASRY در بحرین و استقرار آن در مناطق مورد نیاز، با حداقل استفاده از منابع ساحلی و راه‌اندازی آن در سریع‌ترین زمان ممکن را فراهم می‌آورد.

دو یا بیش از دو نیروگاه معلق دوگانه‌سوز را می‌توان به هم متصل کرد و به یک شناور یا شناورهای تانکر مناسب، برای ذخیره‌سازی سوخت مایع یا گاز مجهز کرد. این نیروگاه‌ها را همچنین می‌توان به شبکه‌ی محلی اتصال داد، یا به عنوان مراکز تولید برق مستقل ساحلی (آماده برای راهبری با ۱۰۰ درصد بار، تنها پس از ۱۰ دقیقه از زمان استارت سرد) راهبری کرد.

این نیروگاه معلق (در قالب شناورهای کوچک)، با طول ۸۲ متر، از یک پایه‌ی ۲۸ متری و ارتفاع ۴/۵ متری غوطه‌ور در آب برخوردار است که به آن اجازه می‌دهد، به‌راحتی در خط ساحلی قرار گیرد یا درون بسیاری از رودخانه‌ها یدک‌کشی شود. مخازن سوخت دوجداره، علاوه بر کاهش آلودگی‌های شیمیایی و صوتی، برخورداری این شناور (به عنوان نیروگاه معلق تولید برق) از بالاترین استانداردهای زیست‌محیطی را نیز تضمین می‌کند.

پیش‌بینی می‌شود که بسیاری از نیروگاه‌های معلق تولید برق، در فضاهای کاملاً کنترل‌شده و بر اساس قراردادی ثابت تولید شوند و مورد استفاده قرار گیرند. وقتی مدت یک قرارداد به پایان رسید، نیروگاه معلق را می‌توان بار دیگر در اقصی نقاط جهان برای ارائه‌ی خدمات تولید برق با عمر سرویس دهی ۴۰ ساله مورد بهره‌برداری قرار داد. اگرچه هزینه‌ی تولید برق در این‌گونه نیروگاه‌ها، بسیار ارزان نخواهد بود، اما قابلیت منحصربه‌فرد آن، به جهت جابه‌جایی و استقرار در مناطق گوناگون و در سریع‌ترین زمان ممکن، مزیت انکارناپذیری محسوب می‌شود. ■



بنادر نورماندی

مهیای احداث مراکز تولید برق فراساحلی

♦ ترجمه و تنظیم: نوروز محمدخانی

آقای لورن بووه رئیس سازمان بنادر نورماندی، در این خصوص اظهار کرد: «ما هاست که تلاش بی‌وقفه‌ای را در این زمینه آغاز کرده‌ایم. بخش عمده‌ای از فعالیت‌های مربوط به مشاوره، تدوین تعاریف فنی و آرایه‌ی پیشنهاد، به پایان رسیده است. می‌توان گفت که در این گستره به پایان راه رسیده‌ایم و هم‌اکنون آماده‌ایم که خود را با زمان تولیدکنندگان هماهنگ کنیم.»

آقای ژان میشل سوین مدیر ارشد و اجرایی سازمان بنادر نورماندی در این مورد گفت: «در بازار انرژی دریایی و تولید برق با استفاده از انرژی باد، بندر کائن کیسترهام و بویژه بندر چربورگ، در زمینه فعالیت‌های دریایی و بندری و با توجه به محدودیت‌های زمانی تأثیرگذار، در شرایط بسیار مطلوبی قرار دارند. اکنون در وضعیت خوبی به سر می‌بریم، به طوری که به سرعت می‌توانیم به انتظارات مشتریان پاسخ دهیم.»

شرایط زیست محیطی بندر چربورگ (Cherbourg) و ترکیب بندی آن اجازه می‌دهد که همه‌ی فعالیت‌های مرتبط با ایجاد مراکز تولید برق فراساحلی با استفاده از انرژی باد در آن‌جا صورت پذیرد.

سازمان بنادر نورماندی (Ports of Normandy Authority) با همکاری مقام‌های مسئول در بندر چربورگ و کائن-کیسترهام پیشنهاد جامعی را برای همکاری در روند ایجاد و توسعه مراکز تولید برق فراساحلی با استفاده از انرژی باد در حوزه‌ی کانال مانش مطرح کرده است.

سازمان بنادر نورماندی، اطلاعات مربوط به ظرفیت‌ها و ویژگی‌های بندر متعلق به این نهاد در راستای پشتیبانی از صنعت تولید برق با استفاده از انرژی باد در سطح اروپا (با هدف استفاده از امکانات و تسهیلات بندر در حوزه‌های لجستیک و مونتاز) را منتشر کرده است.





با تخصیص یک فضای ۳۸۰ متری به بخش ساحلی، تحت عنوان بارانداز فلماند فضای مورد نیاز برای سکوه‌های تخلیه فراهم خواهد شد. این فضا از سال ۲۰۱۴ میلادی، به ۶۰۰ متر افزایش می‌یابد و در سمت خشکی، به‌طور مستقیم به یک گذرگاه خشکی (یک شبکه‌ی ریلی) متصل خواهد شد.

باراندازهای بندر چربورگ، طی ۲۴ ساعت روز، بدون هیچ محدودیتی در زمینه‌ی برخورداری از عمق مورد نیاز برای غوطه‌ور شدن کشتی (با ۱۳ متر عمق) در دسترس هستند و در نتیجه امکان ارایه‌ی خدمات به کشتی‌ها را بدون مدت انتظار فراهم می‌آورند.

سازمان بنادر نرماندی، همچنین می‌تواند محیطی بدون محدودیت‌های متداول (که معمولاً ناشی از فرآیندها و قوانین و مقررات بازدارنده برای حفاظت از محیط زیست هستند) ارایه کند؛ زیرا همه‌ی این مناطق قبلاً پوشش داده شده‌اند.

بندر کائن - کوئیس‌ترهام، مکمل بندر چربورگ محسوب می‌شود و از آن می‌توان برای اسکان کارکنان در زمان انجام عملیات ساخت و تعمیر و نگهداری نیروگاه‌های تولید برق فراساحلی با بهره‌گیری از انرژی استفاده کرد. ■

بنادر متعلق به سازمان بنادر نرماندی، می‌توانند در حوزه‌ی توسعه و راه‌اندازی مبتنی بر برنامه‌ی مراکز تولید برق فراساحلی با استفاده از انرژی باد در کانال مانس (هم در بخش انگلیسی و هم در بخش فرانسوی آن)، خدمات صنعتی، فنی و لجستیکی اثرگذاری ارایه دهند. این خدمات، به‌ویژه با مونتاژ توربین‌های باد توسعه می‌یابد.

تلاش سازمان بنادر نرماندی، از فراخوان دولت فرانسه در ماه جولای، مبنی بر دعوت از شرکت‌های مرتبط برای ارایه‌ی پیشنهاد در مناقصه‌ی مربوط به توسعه و راه‌اندازی مراکز تولید برق فراساحلی با استفاده از انرژی باد در آب‌های فرانسه نشأت می‌گیرد. چهار مرکز از مجموع پنج مرکز پیشنهادی که توربین‌های بادی آن در حال ساخت هستند (در بخش فرانسه)، در محدوده‌ی کانال مانس قرار دارند. به همان ترتیب، بخش‌های انگلیسی نیز، برای احداث مراکز تولید برق فراساحلی با استفاده از انرژی در حوزه‌ی کانال مانس مورد شناسایی قرار گرفته‌اند، که از آن جمله می‌توان به رامپون، نزدیکی برایتون و پارک بادی خلیج ناویتوس نزدیک ایزل آو وایت اشاره کرد. تنگه‌ی بلانچاردکه درست در کرانه‌ی نرماندی قرار دارد، فرصت و محل دیگری را برای تولید انرژی برق (با دست کم یک گیگاوات انرژی قابل دسترس به فاصله چند مایل دریایی از بندر چربورگ) فراهم می‌آورد.

ترکیب و شرایط زیست محیطی بندر چربورگ، زمینه‌ی دریافت ره‌آورد حاصل از همه‌ی فعالیت‌های مرتبط با تولید انرژی قابل بازیافت دریایی (از جمله فعالیت‌های مربوط به تولید و ساخت نیروگاه مانند: ساخت تیر، پره یا فوندانسیون و تلاش‌هایی لجستیکی مرتبط با روند مونتاژ توربین، قبل از انتقال تجهیزات اصلی به محل) را فراهم می‌آورد.

به نظر می‌رسد که شرایط زیست محیطی بندر چربورگ، برای تأمین نیازهای تولیدکنندگان بسیار مناسب است. از ویژگی‌های مهم این بندر، ضمن در دسترس بودن ظرفیت‌های قابل افزایش زمین، می‌توان به برخورداری از ۳۶ هکتار زمین در ناحیه‌ی بندری (که به لطف وجود صخره‌ای در عمق کم، برای هر نوع فعالیت به‌ویژه، حمل‌ونقل بارهای سنگین مناسب است) اشاره کرد.

علاوه بر آن، ۶۴ هکتار دیگر را (که ۳۲ هکتار آن مجاور پلات در دسترس فعلی قرار دارد)، می‌توان از اسکله یا لنگرگاه اصلی در اختیار گرفت. در نهایت، تا سال ۲۰۱۵ میلادی، ۱۳ هکتار دیگر از زمین‌های اطراف نیز، به فضای موجود افزوده خواهد شد.



آماده‌ی پیشرفت در عرصه‌ی حمل و نقل دریایی

دولت ویتنام برای ایجاد تسهیلات به منظور رشد روز افزون فعالیت‌های اقتصادی در حوزه‌ی صادرات و واردات، در نظر دارد بنادر و صنعت کشتیرانی این کشور را توسعه دهد.

مترجم: نوروز محمدخانی

اقتصاد کشور ویتنام سال‌هاست که روند روبه‌رشدی را تجربه می‌کند و (به رغم محدودیت‌ها و رکود اقتصادی جاری) انتظار می‌رود این روند طی سال‌های آینده نیز، کماکان ادامه یابد.

با توجه به این واقعیت که اقتصاددانان رشد اقتصادی را به حجم واردات و صادرات ارتباط می‌دهند، تجارت حمل و نقل بار از طریق بنادر این کشور نیز، احتمالاً رشد و افزایش قابل ملاحظه‌ای را شاهد خواهد بود. بر اساس محاسبات نشریه‌ی Ports&Harbors، بر مبنای اطلاعات حاصل از پایگاه اطلاعات اقتصادی جهان (IMF World Economic Outlook Database)، در شرایطی که شاخص تولید ناخالص ملی جهان میانگین رشد سالانه‌ی زیر ۳ درصد را بین سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۱۳ به ثبت رسانده است، تغییر نرخ معادل در کشور ویتنام، اندکی کم‌تر از ۵٫۶ درصد بوده است.

برای تسهیل جابه‌جایی این میزان بار، عملیات احداث ۶ پایانه‌ی جدید آب عمیق (و احتمالاً هفتمین آن)، به عنوان بخشی از مجموعه‌ی بندر تی وای - کای مپ (Thi Vai-Cai Mep)، واقع در ۵۰ کیلومتری جنوب شهر هو شی مین (سایگون) در حال اجرا است. بندر یادشده، واقع در کرانه‌ی جنوب شرقی کشور ویتنام، یکی از ۵ بندر اصلی این کشور محسوب می‌شود. به گفته‌ی اتحادیه‌ی مدیران بنادر ویتنام (VPA)، ۶۶ درصد از صادرات و واردات کشور در این منطقه انجام می‌شود.

به اعتقاد مسئولان اتحادیه‌ی بنادر ویتنام، شهر هو شی مین احتمالاً در آستانه‌ی دست‌یابی به بزرگ‌ترین سود تجاری این کشور قرار دارد. "هو کیس لام"، دبیر کل اتحادیه‌ی بنادر ویتنام در این مورد گفت: "بندر مزبور از امتیاز قرار گرفتن در نزدیکی دلتای میکانگ (Mekong Delta)، که محصولات کشاورزی و دریایی را به پایتخت می‌فرستد، بهره خواهد جست. "وی در ادامه تصریح کرد که این بندر، در مرکز یک کمربند اصلی تولید قرار دارد.

پایانه‌ی بین‌المللی کای مپ (CMIT) - به منزله‌ی محل سرمایه‌گذاری مشترک APMT، بندر سایگون و شرکت حمل و نقل داخلی

وینالاینز (Vinalines)، در حال سرمایه‌گذاری مشترک برای ایجاد یک بارانداز مجزا و تجهیزات وابسته به آن است. ظرفیت افزوده، به بهبود و افزایش حجم بار در بخش دریایی بندر اختصاص می‌یابد، اما زیرساخت‌ها برای پذیرش کانتینر در آن بندر، از راه زمین هنوز کامل نیست.

"مالکولم گرگوری" (Malcolm Gregory)، مدیر بازرگانی پایانه‌ی بین‌المللی کای مپ، در گفتگو با P&H، اظهار داشت: "حدود ۹۰ درصد بار کانتینری موجود، با استفاده از قایق‌های مخصوص حمل بار بین‌تی‌وای - کای مپ و زمین پشت ساحل صورت می‌گیرد. هم‌اکنون، محموله‌ها با قایق به بندر درون ساحلی حمل می‌شوند و در آن جا پس از تخلیه، به





موتورسیکلت است، که جریان ترافیک سایر وسایل نقلیه (شامل کامیون هایی که برای بارگیری به سوی بندر در حال حرکتند یا بالعکس از بندر به سوی شهرهای درون ساحلی در حال تردد هستند) را فشرده می سازد. بنا به اظهارات "گرگوری"، این امر، به آن معنی است که رانندگان کامیون در طول روز، تنها می توانند یک سفر داشته باشند و اگر (براساس برنامه ریزی به عمل آمده) ظرفیت جاده بتواند یک مسیر چهاربانه در هر جهت را فراهم کند، رانندگان کامیون می توانند در طول روز دو سفر داشته باشند، که این امر در افزایش حجم بار انتقال یافته از بندر به نواحی درون ساحلی بسیار تاثیر گذار خواهد بود. عملیات احداث

کارخانه تحویل داده می شوند." به گفته ی "گرگوری"، تعداد ۵۵ فروند شناور باری برای تخلیه و انتقال بار از ۴ شناور در هفته نیاز داریم؛ این تعداد شناور مورد نیاز، میزان ظرفیت در بنادر دریایی را بسیار کاهش می دهند؛ زیرا باراندازهای بارزشی را که شناورهای اقیانوس پیما می توانند در آن لنگر اندازند، اشغال می کنند. شناورهای باری، به تنهایی قادر به جابه جایی حجم مورد انتظار بار نیستند. بنابراین، طرح هایی برای ساخت و بهبود جاده ها و پل های منطقه در دست بررسی و اجراست. وای - کای مپ، با یک بزرگراه چهار بانه به طول ۵۱ کیلومتر، به شهر هو شی مین متصل است. با وجود این، یک باند در هر مسیر، محل تردد تعداد زیادی

افزایش این ظرفیت برای آن‌ها وجود ندارد، مگر آنکه پل‌های جدیدی ساخته شوند.

به گفته ی "اکبار"، شبکه ی راه آهن ملی نیز، در حال به روز شدن است. هم اکنون تنها ۳ درصد از محموله‌های کشور ویتنام از طریق راه آهن جابه جا می شوند؛ فاصله ی بین ریل‌ها در بخش عمده ای از شبکه در حدود ۱۰۰۰ میلی متر است. بنابراین، دولت در نظر دارد بخشی از سیستم ریلی را به گیج استاندارد (۱۴۳۵ میلی متر) تغییر دهد، که در نتیجه امکان حمل کانتینرها به صورت دوتایی را فراهم آورد و الزام سیستم لجستیک به بنادر آب عمیق (و از این بنادر) را که عملیات احداث آن‌ها در جریان است، بهبود خواهد یافت؛ هر چند "گرگوری"، در مورد تاثیر مثبتی که این اقدام بر بندرتی وای-کای مپ خواهد داشت، چندان خوش بین نیست.

وی در ادامه ی گفت و گو با P&H اظهار داشت: "فکر نمی کنم این کار به جابه جایی کانتینر به بندر تی وای-کای مپ کمک کند، زیرا فاصله از مناطق اصلی تولید برای جابجایی‌های ریلی کانتینری به حدی نیست که اقتصادی باشد."

دولت ویتنام در تلاش است از منابع گوناگون مالی، مانند بانک جهانی و نیز با مشارکت بخش‌های دولتی - خصوصی و استفاده از گزینه‌های ساخت، راهبری و انتقال، بودجه ی مورد نیاز برای اجرای پروژه‌های زیر ساختی را تامین کند.

سال گذشته، طرح جامع و دامنه داری برای توسعه بنادر تا سال ۲۰۳۰، تهیه و تدوین شد؛ هر چند به دلایل امنیتی، جزئیات کامل آن انتشار نیافت. از عناصر اصلی این طرح، می توان به احداث پایانه ی بین المللی جابه جایی ترکیبی بار وان پونگ Van Phong International Terminal (Transshipment) واقع در استان کان هوا Khanh Hoa که می تواند به کشتی‌های کانتینری با ظرفیت ۹۰۰۰-۱۵۰۰۰ TEU خدمات ارایه دهد و احداث گیت وی بندر نزدیک شهر هوشی مین اشاره کرد.

نگاهی به مجموعه ی بندر تی وای-کای مپ

مجموعه ی بندر تی وای - کای مپ در حال شکل گیری است و هم اکنون سه پایانه ی آن گشایش یافته است. در بالادست رودخانه ی تی وای، پایانه SP-PSA، از ژوئن ۲۰۰۹ عملیاتی شده است و در امتداد آن، پایانه ی کانتینری بندر جدید سایگون، یعنی تانگ کانگ کای مپ (Tang) Cang Cai Mep قرار دارد. در شمال آن نیز، پایانه ی SITV تکمیل شده است؛ اما تاکنون مشتری چندانی نداشته است.

در ناحیه ی پایین دست کای مپ، هم اکنون عملیات لای روبی برای دست یابی به عمق مورد نیاز پایانه‌ها (۱۲-۱۴ متر) در حال اجرا است. سه پایانه ی دیگر (به قرار زیر) در این منطقه در حال ساخت است:

SSIT: مبتنی بر سرمایه گذاری مشترک بین بندر سایگون، شرکت بین المللی SSA و شرکت حمل و نقل داخلی وینالاینز

ODA-Cai Mep: بر اساس سرمایه گذاری مشترک بین برنامه ی مساعدت توسعه ی رسمی (Official Development Assistance)

Programme) ژاپن و شرکت حمل و نقل داخلی وینالاینز

CMIT: بر مبنای سرمایه گذاری مشترک پایانه‌های APM، بندر سایگون و شرکت حمل و نقل داخلی وینالاینز. این پروژه براساس برنامه ی زمان بندی، از ژانویه ۲۰۱۱ آغاز شده است.

"مالکوم گرگوری"، مدیر تجاری پایانه ی CMIT توضیح می دهد که بنابر وضعیت و نوسانات غیر قابل پیش بینی جزر و مد آب دریا، پایانه‌های موجود در این ناحیه، از عمق یکسانی بهره نخواهند برد.

وی در پایان گفت و گوی خود با P&H افزود: "پایانه ی CMIT از عمقی بین ۱۴ و ۲۰ متر برخوردار است، اما عمق سایر پایانه‌ها کم تر از

این میزان است."

منبع: نشریه Ports & Harbors

و تعریض بزرگراه، در ماه می ۲۰۰۹ آغاز شده است و باید تا ماه نوامبر ۲۰۱۱ پایان یابد. "گرگوری"، معتقد است که پس از پایان این عملیات، نوعی توازن در حمل و جابه جایی کالا از طریق راه و به وسیله ی کشتی ایجاد خواهد شد. "گرگوری"، در مورد عواقب انعقاد تعهدی که معطوف به بهبود زیرساخت‌ها در شهر هوشی مین و اطراف آن است، خوش بین است. "باری اکبار" (Barry Akbar)، مدیر عامل APL-NOL نیز، با وی در این زمینه هم عقیده است:

"طی چند سال اخیر، در این جا گام‌های بزرگی برداشته شده است، که از هم اکنون می توان شاهد این تلاش بود. اگر بتوان به بزرگراه مورد نظر دست یافت، پیشرفت‌های بزرگی محقق خواهد شد."

"گرگوری"، در ادامه افزود: "ایجاد یک بزرگراه که در آن تردد وسایل نقلیه ی دو چرخ (مانند موتورسیکلت) ممنوع خواهد بود نیز، در دستور کار مقام‌های شهری قرار دارد. انتظار می رود عملیات این پروژه با هزینه ای بالغ بر ۸۵۰ میلیون دلار در اگوست ۲۰۱۲ آغاز شود."

"اکبار"، در همین راستا توضیح می دهد: "سایر پروژه‌های زیر ساختی نیز، هم اکنون مد نظر قرار دارند. پلی که سال گذشته ساخته شده، مجهز به یک گذرگاه هوایی ۴۵ متری، مخصوص عبور کشتی‌ها است که امکان عبور از زیر این پل برای شناورهای بزرگ را فراهم می آورد. پل‌های دیگری نیز در کشور ویتنام وجود دارند که حتی عبور قایق‌های کوچک را با دشواری و محدودیت مواجه می سازند." به گفته ی "گرگوری"، صنعت کشتیرانی این کشور، با ترکیبی از قایق‌های کوچک و قدیمی تر و مدل‌های بزرگ تر و جدیدتر با ظرفیت بیش از ۱۲۰ TEU که کماکان "خیلی بزرگ" نیستند مشغول فعالیت است. وی که با خبرنگار P&H سخن می گفت در ادامه افزود "مشکل عبور شناورها از زیر پل‌ها، ظرفیت قایق‌های باری را به ۹۶ TEU کاهش می دهد. امکان





طراحی سازه‌ی کشتی

کتاب مرجع دانشگاهی در حوزه طراحی سازه کشتی

مؤلف: دکتر احمد رهبر رنجی (عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی امیر کبیر)

انتظار ایمنی و راحتی برای استفاده‌کنندگان از هر سازه‌ای، از جمله کشتی، امری طبیعی و آشنایی با اصول طراحی، استانداردها و مصالح مصرفی مناسب برای دست یافتن به یک کشتی ایمن و اقتصادی نیز، اجتناب‌ناپذیر است.

کتاب "طراحی سازه کشتی"، برای استفاده‌ی دانشجویان رشته‌ی مهندسی کشتی‌سازی و دریا در مقطع کارشناسی و کارشناسی ارشد و همچنین، مهندسين شاغل در این رشته که به طراحی یا ساخت شناورها اهتمام می‌ورزند، تهیه شده است.

این کتاب به همراه مجله‌های بعدی آن، دربرگیرنده‌ی علم پیچیده و گسترده‌ی طراحی سازه‌ی کشتی، به عنوان یکی از دروس اصلی رشته‌ی مهندسی کشتی‌سازی و ماحصل آموزش درس ساختمان کشتی در دانشکده‌ی مهندسی کشتی‌سازی و صنایع دریایی

دانشگاه صنعتی امیرکبیر، در بیش از ۲۰ ترم است. هدف این کتاب، ارائه‌ی اطلاعات مورد نیاز برای طراحی سازه‌ی کشتی‌ها است. هرچند که اصول طراحی کشتی‌های نظامی و تجاری، تفاوت چندانی با یکدیگر ندارد، اما جهت‌گیری کتاب، بیش‌تر در راستای طراحی سازه‌ی کشتی‌های تجاری با مصالح فولادی است و در آن، به قوانین بین‌المللی معتبر که در اکثر کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرد، اشاره دارد.

در فصل اول، قسمت‌های مختلف کشتی و اصطلاحات مورد استفاده در صنعت کشتی‌سازی تعریف شده و در فصل دوم، به مراحل طراحی برای انواع کشتی پرداخته شده است. فصل سوم، انواع مصالح مصرفی در سازه‌ی کشتی و فصل چهارم نیز، انواع استانداردهای ایمنی مربوط به سازه‌ی کشتی را شامل می‌شود. در فصل پنجم، اصول طراحی سازه در چهار بخش، شامل: مراحل طراحی، نیروهای وارد بر سازه‌ی کشتی، تحلیل سازه‌ی کشتی و تحلیل حدی، بررسی شده است. فصل ششم کتاب، به شرح المان‌های سازه‌ای در مقطع میانی کشتی اختصاص یافته است. در فصل هفتم، استحکام طولی کشتی و محاسبه‌ی تنش‌های نرمال طولی تشریح شده است.

بررسی استحکام عرضی کشتی، ارتعاش، مدل‌های محاسبات سازه‌ای برای بررسی استحکام منطقه‌ای در کشتی‌های مختلف، المان‌های سازه‌ای در قسمت موتورخانه، سینه و پاشنه‌ی کشتی،

ساختمان کشتی‌های خاص (تانکر، کانتینر، فله‌بر و نظامی)، کشتی‌های آلومینیومی و کشتی‌های فایبرگلاس، از موضوعات مورد بررسی در مجلد دوم کتاب است. این کتاب می‌تواند در دانشکده‌های مهندسی دریا به عنوان کتاب مرجع درس ساختمان کشتی مورد استفاده قرار گیرد.

علاقه‌مندان به تهیه این کتاب و دریافت اطلاعات بیشتر می‌توانند با انتشارات سازمان صنایع دریایی، گروه شناورهای زیر سطحی با شماره تلفن: ۰۳۱۲-۵۲۲۲۰۱۰ تماس حاصل نمایند. ■



خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

GROUPS OF COMPANY

ترخیص کالا و
حل اختلافات کمرکی
حمل و نقل بین المللی
و چند وجهی
ترانزیت داخلی و خارجی
خدمات بیمه
بیمه‌های باربری
اشخاص و مسافرتی

Customs Clearans
International Transport
Insurance Policy

آدرس: خیابان میرزایی شهرآرزی،
پایین تر از خیابان مطهری،
پلاک ۱۵۷، طبقه سوم
تلفکس: ۹-۸۸۱۴۰۸۹۶

info@iranlogistics.com
www.iranlogistics.com



شناور "پاک روان" در بندر چارک شروع به کار کرد

ناوگان مسافری بندر چارک افزوده شد و این شناور پس از بازرسی نهایی و کنترل ایمنی و رعایت استانداردهای ساخت از سوی بازرسان آن اداره برای خدمت رسانی و جابجایی مسافر آماده شده است.

سید علی موسوی افزود: این شناور که در حدود چهارده متر طول و چهار متر عرض و یکصد و چهل سانتیمتر عمق آبخور دارد با ظرفیت ناخالص بیست و دو تن بزودی در مسیر بندر چارک به جزیره کیش و بالعکس تردد خواهد نمود.

شناور مسافری "پاک روان" به ناوگان مسافری بندر چارک، در غرب استان هرمزگان افزوده شد.

به گزارش روابط عمومی، سرپرست اداره بنادر و دریانوردی چارک با بیان این مطلب گفت: با توجه به نیاز سنجی‌های بعمل آمده توسط اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه مینی بر توسعه شناورهای مسافری در غرب استان هرمزگان و به همت بخش خصوصی، شناور مسافری پاک روان با ظرفیت حمل ۳۶ نفر مسافر به



وزیر راه و شهرسازی از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کرد

مهندس علی نیکزاد وزیر راه و شهرسازی در راس هیاتی از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید که استاندار هرمزگان نیز وی را همراهی می‌کرد، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان به وضعیت مهم‌ترین بندر تجاری و بازرگانی ایران اشاره کرد و گفت: برنامه‌ریزی انجام شده در راستای دستیابی این بندر به بندر کانونی منطقه و همچنین بنادر نسل سوم با سرعت در حال انجام است. علی اکبر صفایی با اشاره به رشد چشمگیر سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در این بندر گفت: در حال حاضر زمینی جهت واگذاری به سرمایه‌گذاران جدید وجود ندارد و در صورت الحاق ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار اراضی شمال بندر شهید رجایی، سرعت توسعه در این بندر افزایش خواهد یافت. وی در عین حال به طرح توسعه این بندر نیز اشاره کرد و ابراز امیدواری کرد بخشی از این طرح، در پایان سال به بهره‌برداری برسد. صفایی با اشاره به جایگاه ویژه بندر شهید رجایی در منطقه و دنیا گفت: بهره‌گیری از پیشرفته‌ترین تجهیزات بندری در کنار زیرساخت‌های مهم و اساسی فراهم شده در این بندر، قابلیت پذیرش بزرگ‌ترین کشتی‌ها را در این بندر بوجود آورده است.

گفتنی است وزیر راه و شهرسازی پس از ارائه گزارش مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان، از بخش‌های مختلف بندر شهید رجایی بازدید کرد.

ممیزی داوطلبانه سازمان جهانی دریانوردی در بندر شهید رجایی انجام شد

در مراسمی که به همین منظور در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد، علی اکبر صفایی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان به ارائه گزارشی از وضعیت بندر این استان و همچنین اقدامات انجام شده در راستای اجرای کنوانسیون‌ها پرداخت. گفتنی است: «کیت جام‌چن» و «سونگ‌وی»، دو ممیزی سازمان جهانی دریانوردی بودند که طی مدت دو روز به ارزیابی شرایط موجود بندر شهید رجایی پرداختند.

ممیزی داوطلبانه ممیزان سازمان جهانی دریانوردی در مجتمع بندری شهید رجایی انجام شد.

به گزارش روابط عمومی، این دومین ممیزی داوطلبانه‌ای است که از طریق ممیزان سازمان جهانی دریانوردی انجام می‌شود و طی آن این ممیزان به بررسی نحوه اجرای کنوانسیون‌ها در بنادر ایران خصوصاً در بندر شهید رجایی پرداختند.

بنادر خوزستان از فعالیت خطوط کشتیرانی استقبال می‌کنند

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در دیدار با جمعی از صاحبان و نمایندگان خطوط کشتیرانی فعال کشور، ضمن معرفی دستاوردها و توانمندی‌های منطقه و ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، از آن‌ها جهت بهره‌گیری از قابلیت‌ها و فرصت‌های بازرگانی در این مجتمع بندری دعوت کرد.

به گزارش روابط عمومی، طی این نشست که با حضور فعالان صنعت حمل و نقل دریایی برگزار شد، ابراهیم ایدنی با معرفی دستاوردهای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی در زمینه‌ی ترانزیت کالا، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و رشد شاخص‌های عملیاتی، به زیرساخت‌های مناسب در پسرانه‌های بندری از جمله: راه‌های مواصلاتی به بازارهای مصرف و مرزهای کشورهای همجوار، آن را فرصتی ارزنده جهت فعالیت بیشتر خطوط کشتیرانی عنوان کرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان اظهار امیدواری کرد با فعالیت پایانه کانتینری یخچالی که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در مجتمع بندری امام خمینی احداث شده، زمینه‌ی ترغیب صادرکنندگان کالا از جمله: صادرکنندگان محصولات کشاورزی و خشکبار جهت بهره‌گیری از آن به منظور صادرات محصولات خود به کشورهای حوزه خلیج فارس فراهم آید. وی تصریح کرد: با فعالیت دیگر صاحبان خطوط کشتیرانی در این منطقه امکان توسعه بیشتر فعالیت‌های بازرگانی و ترانزیتی و رونق مضاعف کسب و کار حاصل خواهد شد. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان بنادر را مراکز بسیار مناسبی برای تهیه و توزیع کالا معرفی کرد و اظهار داشت: صاحبان خطوط کشتیرانی با اغتنام از فرصت و توجه به بازار مهیای عراق می‌توانند از بنادر خوزستان جهت ترانزیت کالا به آن و تأمین نیاز مصرفی عراق و کشورهای حوزه خلیج فارس بهره‌مند شوند. طی این نشست صاحبان خطوط کشتیرانی ضمن پرسش و پاسخ با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با جوانب مختلف، قابلیت‌ها و ظرفیت‌های مهیا در بنادر خوزستان آشنا شدند.

کارشناسان چینی از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام بازدید کردند

پیرو انعقاد توافقنامه همکاری میان استان خوزستان و استان شان‌دونگ جمهوری خلق چین، هیأتی مرکب از کارشناسان اقتصادی دو کشور از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی بازدید و با توانمندی‌های اقتصادی و بازرگانی آن آشنا شدند.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری این اداره کل ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: این هیأت دوازده نفره که به دعوت استانداری خوزستان از مراکز صنعتی، بازرگانی و اقتصادی استان خوزستان دیدن کردند، ضمن بازدید از پروژه‌های سرمایه‌گذاری در اراضی پشتیبانی، پایانه‌های بندری و تجهیزات استراتژیک تخلیه و بارگیری کالا، با قابلیت‌های ترانزیتی و فرصت‌های سرمایه‌گذاری این بندر آشنا شدند.

شایان ذکر است استان شان‌دونگ با ۹۴ میلیون نفر جمعیت و صادرات بیش از ۶۰ میلیارد دلار یکی از بزرگ‌ترین مراکز اقتصادی و جمعیتی کشور چین است.

مدیر کل بنادر خوزستان از روند احداث بندر تجاری شادگان بازدید کرد



در پی بهره برداری قریب الوقوع از بندر تجاری شادگان واقع در خور ابوخیضیر، ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از روند پیشرفت احداث این بندر بازدید به عمل آورد.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی طی بازدید از بندر تجاری شادگان، ضمن

بررسی میزان پیشرفت احداث بخش های مختلف آن از جمله؛ ساختمان های اداری، مخابرات، گمرک، گارد، آتش نشانی، توزین، انبارهای سرپوشیده، عرشه و اسکله، بر اهمیت بهره برداری به هنگام از این بندر در موعد مقرر تأکید کرد و خواستار تلاش بیشتر و سرعت عمل عوامل اجرایی و پیمانکار در احداث کامل این بندر شد.

طی این بازدید که معاون و کارشناسان واحد مهندسی و عمران، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان را همراهی می کردند، پیشرفت فیزیکی اجزای بندر به میزان هفتاد درصد برآورد شد که با مداومت و تلاش نیروهای پیمانکار این بندر تجاری طی ایام دهه فجر سال جاری به بهره برداری خواهد رسید.

گفتنی است با بهره برداری از این بندر به عنوان هفتمین بندر تجاری استان خوزستان زمینه مساعدی جهت افزایش فرصت های شغلی و رونق کسب و کار برای مردم شریف شهرستان شادگان فراهم خواهد کرد.

سیستم بارکد در پایانه های بندری منطقه ویژه اقتصادی بندر امام نصب و راه اندازی شد

در راستای گسترش خدمات الکترونیکی و چابک سازی تشریفات اداری و مراحل قانونی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی سیستم بارکد در پایانه های بندری نصب و راه اندازی شد.

به گزارش روابط عمومی، «جهانگیر نجاتی» معاون طرح و توسعه این اداره کل با اعلام این خبر اظهار داشت: با توجه به اهمیت ردیابی کالا از طریق قبض انبار و همچنین سهولت پاسخگویی به ارباب رجوع، این سیستم با همکاری واحد دریایی و بندری این اداره کل در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی نصب و راه اندازی شد.

«جهانگیر نجاتی» در ادامه افزود: بر اساس این سیستم، به کلیه قبض انبارهای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی بارکد خاصی اختصاص داده شده است که به محض خواندن بارکدها توسط دستگاه بارکد خوان، تمامی اطلاعات مرتبط با صدور قبض انبار شامل اطلاعات کشتی، بارنامه و... قابل رؤیت خواهد بود و صحت اطلاعات آن و رسیدگی به نحوه صدور آن توسط سیستم GCOMS نمایش داده می شود.

وی همچنین از نصب و راه اندازی سامانه درب خروج گمرک با هماهنگی گمرک بندر امام خمینی و به تبع آن کنترل بیجک های خروجی در آینده ای نزدیک خبر داد.

بهره گیری از توان حمل و نقل ریلی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی افزایش یافت

نوع حمل در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی تصریح کرد: اقبال و توجه وارد کنندگان کالا به حمل و نقل ریلی از جمله شرکت های فولاد خوزستان، پشتیبانی امور دام کشور، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی جهت حمل محموله های وارداتی از طریق راه آهن باعث رشد چشم گیر جابجایی بار در این مجتمع بندری شده است.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، گستردگی بیش از ۱۲۰ کیلومتر راه آهن داخلی در سطح مجتمع بندری امام خمینی، اتصال به راه آهن سراسری کشور، وجود راه آهن در اکثر مراکز جمعیتی و مصرف در نیمه غربی کشور هزینه کمتر حمل با واگن نسبت به کامیون را از دلایل توجه وارد کنندگان کالا به حمل و نقل ریلی عنوان کرد و بیان داشت: پیش بینی می شود استفاده از حمل کالا با واگن طی ماه های آینده رشد بیشتری پیدا کند.

با بارگیری بیش از ۱۴ هزار و ۵۰۰ واگن جهت حمل و نقل انواع کالا طی هفت ماهه سال جاری، بهره گیری از توان حمل و نقل ریلی طی هفت ماهه نخست سال جاری ۸۶ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته نشان می دهد.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری این اداره کل ضمن اعلام این خبر، وزن کالاهای جابجا شده از طریق واگن را طی این مدت بیش از ۷۷۰ هزار تن عنوان کرد و اظهار داشت: این مقدار بیش از ۷۷ درصد رشد در مقیاس وزن نسبت به مدت مشابه در سال گذشته برخوردار بوده است.

وی حمل یکسره و حمل از انبار انواع غلات، روغن های گیاهی و صنعتی، پودر آهن، کود شیمیایی و آهن آلات را از جمله کالاهایی برشمرد که طی این مدت توسط واگن بارگیری شده و در خصوص افزایش این

پنج قرارداد سرمایه گذاری با بخش خصوصی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی منعقد شد



طی مراسمی در محل ستاد سرمایه گذاری استان و با حضور استاندار خوزستان و مدیران دستگاه های اجرایی، پنج قرارداد سرمایه گذاری بخش خصوصی به ارزش ۳۴۷ میلیارد ریال در زمینه احداث سیلوی نگهداری غلات، پایانه مواد معدنی، کانتینر یخچالی، انبارهای مکانیزه نگهداری کالا و سیستم گرمایش تانکرهای حامل فرآورده های نفتی منعقد گردید.

به گزارش روابط عمومی، ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با بیان اینکه این قراردادها بیش از ۱۲۰ فرصت جدید شغلی در منطقه ایجاد خواهند کرد، پیش بینی نمود که این حجم سرمایه گذاری، ۳ میلیون تن به ظرفیت نگهداری انواع کالا در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی اضافه خواهد کرد.

در این جلسه حجازی استاندار خوزستان ضمن تشکر از تلاش های سازمان بنادر و دریانوردی در عرصه ی فرصت های سرمایه گذاری در بنادر و فراهم آوردن زیرساخت ها و فضای لازم جهت سرمایه گذاری بخش خصوصی، افزود: استان خوزستان با جذب ۱۳۴۲ میلیارد تومان رتبه ی نخست جذب سرمایه گذاری ها در سطح کشور را به دست آورده است.

وی در ادامه اظهار امیدواری کرد دیگر

دستگاه های اجرایی استان با الگو قراردادن اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در بخش های صنعتی، عمرانی و کشاورزی به تلاش خود جهت جلب مشارکت بخش خصوصی ادامه دهند.

شایان ذکر است در این مراسم آقای ایدنی گزارش عملکرد ۷ ماهه سال ۹۰ این اداره کل را ارائه کرد که ضمن عقد ۶ قرارداد به ارزش ۱۱۸۲ میلیارد ریال طی ۷ ماه و تحقق ۲۱۱ درصدی اهداف سرمایه گذاری، نوید انعقاد بیش از ۶۵۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری بخش خصوصی تا پایان سال جاری را اعلام کرد.

وی همچنین اظهار امیدواری کرد: با اجرایی شدن قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی تقاضای سرمایه گذاری در منطقه ویژه اقتصادی چشمگیر بوده به نحوی که انتظاری رود سرمایه گذاری های بزرگی در زمینه ایجاد صنایع با ارزش افزوده و در راستای توسعه صادرات کشور در آینده ای نزدیک محقق گردد.

نخستین بی سیم هوایی مرکز جستجو و نجات دریایی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی راه اندازی شد

بی سیم دارای ۲۰ کانال مخابراتی در باند VHF در محدوده فرکانسی ۱۱۸ الی ۱۳۶ MHz با توان ۱۲W است و از توانایی پوشش ارتباطات صوتی تا مسافتی در حدود ۴۰ مایل با واحدهای هوایی و یا سایر ایستگاههای ساحلی یا دریایی که دارای سیستم مشابه می باشند، برخوردار است.

وی با اشاره به قابلیت های ارتباطی شناورهای امداد و نجات این اداره کل اظهار داشت: شناورهای این اداره کل از جمله ناجی ۷، هادی ۷ و هادی ۸ دارای بی سیم هوایی بوده که بر پایه آزمایش های انجام شده، ارتباطات صوتی مابین MRCC و این شناورها با استفاده از این بی سیم کاملاً موفقیت آمیز بود. معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان تصریح کرد با نصب این سامانه جدید قابلیت ارتباط با سامانه های هوایی با شناورهای دریایی در شرایط جوی نامناسب نیز امکان پذیری می گردد.

در راستای ارتقاء سطح ارتباطات رادیویی به منظور ارائه بهتر خدمات دریایی به شناورها، نخستین بی سیم هوایی در مرکز جستجو و نجات دریایی (MRCC) در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی نصب و راه اندازی شد.

به گزارش روابط عمومی، «بهروز آقایی» معاون فنی و نگهداری این اداره کل، با اشاره به نیاز برقراری ارتباط ساحل به هوا و دریا به ویژه در مباحث مربوط به تجسس و نجات در مرکز MRCC منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی اظهار داشت: پس از بررسی به عمل آمده بر اساس شاخص هایی نظیر نوع، مارک، مدل، قابلیت ها و امکانات، یک دستگاه بی سیم تهیه و با موفقیت نصب و راه اندازی شد.

معاون فنی و نگهداری اداره کل فنی و نگهداری در تشریح ویژگی های فنی این دستگاه بیان داشت: این



نخستین محموله ترانزیتی گندم در سال جاری از بندر امام بارگیری شد

نخستین محموله گندم کشور قزاقستان طی سال جاری به وزن ۱۰ هزار و ۱۲۴ تن توسط بخش خصوصی از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی به امارات ترانزیت شد.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری این اداره کل ضمن اشاره به بارگیری نخستین محموله ترانزیتی گندم طی هشت ماهه سال جاری توسط کشتی «اس اس روز» اظهار داشت: طبق برنامه ریزی شرکت خصوصی ترانزیت کننده، جهت ترانزیت ۳۰۰ هزار تن گندم از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، این محموله با دو دستگاه جرثقیل ساحلی ۱۴۰ تنی طی مدت کمتر از ۴۸ ساعت بارگیری و به مقصد کشور امارات ترانزیت شد.

وی کوتاهی فاصله ترانزیتی بین کشورهای ساحلی حوزه دریایی خزر و خلیج فارس از طریق بندر امام خمینی و نیز برخورداری از تجهیزات توانمند و مدرن تخلیه و بارگیری و انبارهای سرپوشیده را از جمله مزیت های این مجتمع بندری برشمرد که موجب اقبال بازرگانان و صاحبان کالا جهت ترانزیت غلات به کشورهای همجوار می شود. «علیرضا خجسته» در ادامه افزود: ترانزیت انواع کالا در هفت ماهه نخست سال جاری بیش از یک میلیون تن بوده که نسبت به مدت مشابه سال پیش ۳۷ درصد رشد داشته است.

ممیزی آیمو در بندر امام خمینی پایان یافت

بازدید سر ممیز سازمان جهانی دریانوردی (IMO) جهت ممیزی میزان انطباق اقدامات و فعالیت های جاری در حوزه دریایی بندر امام خمینی با استانداردها و الزامات کنوانسیون های بین المللی پایان یافت.

به گزارش روابط عمومی، «لس لی هماچاندر» سر ممیز سازمان جهانی دریانوردی (IMO) طی نشست پایانی ممیزی اقدامات و فعالیت های حوزه دریایی بندر امام خمینی یافته های خود را در جریان این بازدید دو روزه بیان کرد و از همکاری مدیر کل، معاونین وی و دیگر عوامل دست اندر کار در این بندر تشکر کرد.

وی با تأکید بر این که طی این بازدید فقط شواهد عینی و مکتوب در ممیزی را مد نظر داشته، اظهار داشت: گزارش نهایی خود درباره ی یافته هایش طی این بازدید را پس از مشورت و جمع بندی با سایر ممیزان بین المللی در دیگر بنادر ایران، در نشست پایانی ارائه خواهد داد.

در ادامه این نشست «ابراهیم ایدنی»، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به هدف گذاری ممیزی IMO از سال ۸۵ افزود: این اداره کل حرکت در راستای ممیزی را طی این چهار سال آغاز کرده و آنچه امروزه در بخش فعالیت های دریایی شاهد هستیم حاصل همین تلاش ها و زحمات چهار ساله است و یافته های سر ممیز IMO گویای موفقیت آمیز بودن این تلاش ها است.

وی ضمن ابراز خرسندی از کیفیت فعالیت های صورت گرفته در راستای ممیزی IMO، اظهار داشت: این اداره کل جهت بهبود و ارتقای کیفی فعالیت هایش به تلاش های خود ادامه خواهد داد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه به ارزیابی دبیرخانه IOMOU (کشورهای عضو تفاهم نامه اقیانوس هند) در خصوص کیفیت عملکرد بخش بازرسی و کنترل کشتی ها در کشورمان اشاره کرده و اظهار داشت: با کیفیت ترین بخش کنترل و بازرسی کشتی ها در بندر امام خمینی مستقر است که در انجام کامل مراحل کنترل و بازرسی برابر الزامات و مقررات IMO به وظایف خود عمل می کند. در ادامه این نشست نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی کیفیت فعالیت های حوزه دریایی بندر امام خمینی را در مقایسه با دیگر بنادر منطقه مطلوب عنوان کرده و از همکاری شایسته مدیر، معاونین و کارشناسان این اداره کل در جریان این ممیزی تشکر کردند.

مانور اطفاء حریق و امداد و نجات خشکی و دریایی در تأسیسات نفتی

مانور اطفاء حریق در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی برگزار شد

در راستای ارتقاء پایدار ایمنی و به منظور آمادگی در مقابله با حوادث ناشی از حریق در مخازن نفتی، مانور اطفاء حریق و امداد و نجات خشکی و دریایی با همکاری نیروهای بخش خصوصی طی آبان ماه سال جاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری این اداره کل ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: برابر سناریوی طراحی شده، مراحل مختلف این مانور که مشتمل بر اطفاء حریق با استفاده از فوم، واکنش نیروهای عمل کننده، گسیل شناور جستجو و نجات و اعزام تیم دوم عملیاتی به طور کامل پیاده سازی شد و توان و سطح آمادگی نیروهای واحدهای مختلف شرکت کننده در آن از جمله نیروهای مرکز ایمنی و آتش نشانی، مرکز مدیریت بحران، مرکز بهداشت و درمان و نیروهای شرکت بخش خصوصی طی بخش های عملیاتی این مانور آزموده شد. در جریان این مانور شناورهای امداد و نجات مرکز جستجو و نجات دریایی بندر امام خمینی، ضمن نجات مصدومین حادثه در بخش دریایی این مانور نیز به ایفای نقش پرداختند. «علیرضا خجسته» با اشاره به افزایش فعالیت پایانه های نفتی در اراضی پشتیبانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و لزوم ایجاد تمهیدات ایمنی جهت آمادگی در مقابله با خطرات حوادث غیر مترقبه در این پایانه ها اظهار داشت: در راستای ارتقاء آمادگی نیروهای عملیاتی در اداره کل و بخش خصوصی، این مانورها سالانه و به شکل ادواری برگزار می گردد.

بستر مخابراتی مناسب جهت رفع مشکلات مراجعان به بندر سجافی تأمین شد

در راستای تکریم ارباب رجوع و به منظور رفاه حال مراجعان و مشتریان به بندر سجافی واقع در شهرستان هندیجان، ضمن تأمین بستر مخابراتی مناسب، مشکلات مراجعان در خصوص انتقال وجه، پرداخت‌ها و حوالجات مرتفع گردید. به گزارش روابط عمومی، «بهرز آقایی» معاون فنی و نگهداری این اداره کل با بیان این مشکلات که به دلیل نبود بستر مخابراتی جهت پرداخت‌های الکترونیکی ایجاد و باعث مراجعات مکرر اربابان رجوع به شهرستان هندیجان در فاصله هشتاد کیلومتری می‌شد، از اقدام این واحد در واگذاری دو خط صفر آزاد و برقراری ارتباط فیزیکی و سوئیچینگ از بندر سجافی به هندیجان به دست کارشناسان اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات الکترونیکی و مخابرات اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان خبر داد.

وی در ادامه تصریح کرد: با ارایه این خدمات، در حال حاضر دو خط POS در آن بندر به گمرک و بانک ملی تحویل گردیده که به دستگاه کارت خوان اتصال یافته و در صورت نصب دستگاه ATM می‌توان آنها را به عابربانک نیز متصل کرد و بدین ترتیب کلیه مراجعین و اربابان رجوع می‌توانند از همان محل پرداخت‌های خود را انجام دهند که صرفه جویی بسیار بالایی در زمان، مسافت و هزینه را در پی خواهد داشت.

«بهرز آقایی» در تشریح نحوه این خدمات رسانی به بندر سجافی اظهار داشت: این اقدام مشتمل بر مراحل فنی شامل؛ حفاری آسفالت، لوله گذاری، روپوشانی مسیر، کابل کشی، واگذاری خط تلفن صفر آزاد و هماهنگی با مخابرات شهرستان هندیجان جهت انجام تنظیمات بوده که طی آن حدود ۸۰ نفر ساعت نیروی انسانی به کار گرفته شده است.

دومین دستگاه تایدگیج در اسکله‌های بندر امام خمینی نصب و راه اندازی شد

به منظور اطلاع از وضعیت جزرومدی و دستیابی به رژیم آن در سواحل استان خوزستان، دومین دستگاه تاید گیج در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی نصب و راه اندازی گردید.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری این اداره کل ضمن اعلام این خبر افزود: ثبت اطلاعات جزرومدی و ارتباط دادن آن با اعماق به دست آمده در عملیات هیدروگرافی نسبت به یک سطح مبنای مشترک و تجزیه و تحلیل جزرومد ثبت شده و امکان پیش بینی آن، اهمیت به کارگیری تاید گیج ها را دوچندان ساخته است.

«علیرضا خجسته» در ادامه تصریح کرد: با توجه به اهمیت موضوع، با پیگیری‌های انجام شده توسط کارشناسان هیدروگرافی اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی این اداره کل طی دو سال اخیر، دو دستگاه تایدگیج جهت ثبت اطلاعات جزرومدی خورموسی و اسکله‌های مجتمع بندری امام خمینی خریداری شد که یک دستگاه آن در مهرماه سال گذشته در ایستگاه راهنمایی و دستگاه دوم در مهر ماه سال جاری در محوطه اسکله‌های این مجتمع بندری نصب و راه اندازی گردید.

بیش از ۳۳۰۰ فقره گواهینامه دریانوردی بین المللی در اداره کل بنادر خوزستان صادر شد



از ابتدای سال جاری تاکنون، در راستای ارتقاء توان علمی و فنی دریانوردان استان خوزستان و خدمات‌رسانی به آنان بیش از ۳۳۰۰ فقره گواهینامه و شناسنامه دریانوردی بین‌المللی جهت دریانوردان استان صادر شده است.

به گزارش روابط عمومی،

جهانگیر نجاتی معاون طرح و توسعه این اداره کل با اعلام این خبر گفت: در شش ماهه ابتدایی سال جاری تعداد ۲۱۳۰ فقره گواهینامه اصلی و جانبی و تعداد ۱۱۸۱ جلد شناسنامه دریانوردی صادر شده است.

نجاتی در ادامه بیان داشت: این گواهینامه‌ها در رشته‌های فرماندهی، افسردومی و ملوانی کمتر از ۵۰۰ تن و همچنین ایمنی چهارگانه، کمک‌های اولیه پزشکی و اطفاء حریق پیشرفته، مهندسی،

شبکه رایانه ای

اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان به فیبر نوری راه آهن متصل شد

خوشبختانه با همکاری انجام شده علاوه بر تغییر بستر ارتباطی VPN از وایرلس به فیبر نوری، پهنای باند آن را نیز از ۲ مگا بایت به ۴ مگا بایت در ثانیه ارتقاء یافت.

«جهانگیر نجاتی» در ادامه بیان داشت: بهره‌برداری از زیر ساخت جدید با رویکرد امنیتی بالا، سبب تسهیل در اجرای سیستم جامع دریایی، سیستم جامع آموزش، ویدیو کنفرانس و سایر سیستم‌های وابسته به بستر VPN شده است.

وی همچنین در پایان یادآور شد: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مالکیت ۹۰۰۰ کیلومتر فیبرنوری در کشور را بر عهده دارد که با اتصال انجام شده زمینه توسعه خدمات الکترونیکی بیشتری برای این اداره کل در آینده فراهم گردیده است.

در راستای گسترش دولت الکترونیک و به منظور بهره‌گیری از زیر ساخت‌های فیبر نوری، شبکه رایانه ای اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به فیبر نوری راه آهن متصل شد.

به گزارش روابط عمومی، «جهانگیر نجاتی» معاون طرح و توسعه این اداره کل با اعلام این خبر اظهار داشت: وجود مشکلات خط VPN سازمانی، کمبود پهنای باند آن، عدم پایداری لینک‌های وایرلس در مسافت‌های طولانی و همچنین لزوم دریافت و ارسال اطلاعات به صورت امن سبب گردید برنامه‌ریزی لازم جهت تغییر بستر ارتباطی و اتصال به فیبر نوری راه آهن در دستور کار قرار گیرد که

مصوبه ورود کالاهای وارداتی خدمه کشتی‌های زیر پانصد تن در بندر چابهار بررسی شد

ورود کالا برای ملوانان و کارکنان لنج‌های تجاری زیر پانصد تن تا سقف پانزده میلیون ریال مجاز است.

به گزارش روابط عمومی، سیاوش رضوانی 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، نمایندگان از 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: دولت برای تسهیل و ثبت و ضبط و نظارت بر ورود و خروج کالا از مبادی مرزی طبق نامه شماره ۱۱۶۶۷۴ ت ۵۹/۵۴ مورخ ۹۰/۶/۸ مصوبه هیأت وزیران به هر یک از ملوانان و کارکنان لنج‌های تجاری زیر ۵۰۰ تن اجازه داده است طی چهار نوبت در سال و هر نوبت تا سقف پانزده میلیون ریال با معافیت سود بازرگانی کالا وارد کشور نمایند. رضوانی افزود: کالاهای قابل ورود و میزان آن بر حسب شرایط استان‌های ساحلی توسط کارگروه با مسئولیت وزارت صنعت، معدن و تجارت، جهاد کشاورزی، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، امور اقتصادی و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز می‌باشد. وی گفت: استان سیستان و بلوچستان بیشترین تعداد دریانورد را در سطح استان‌های ساحلی دارد و با تصویب این طرح می‌توانیم بالاترین اشتغال زایی را در منطقه داشته باشیم. در ادامه نشست غلامعلی گنجعلی معاون توسعه بازرگانی خارجی استان سیستان و بلوچستان افزود: افرادی می‌توانند از این مزایا استفاده کنند که سفر آنان به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس با عناوین ملوان، خدمه و کارکنان باشد. وی تصریح کرد: ما در تلاشیم طی این نشست برای استان سیستان و بلوچستان علاوه بر کشورهای حوزه خلیج فارس، کشور همسایه پاکستان را نیز بر اساس این مصوبه به لیست پیشنهادی قوانین صادرات و واردات اضافه کنیم. زیرا پیشنهادات بر اساس مصوبه قانون ساماندهی مبادلات مرزی و مصوبه هیأت وزیران و ورود کالاها به صورت منطقه ای است. گنجعلی اظهار داشت: بر اساس لیست پیشنهادی، ورود کالا در دو بخش ارزاق عمومی و لوازم خانگی است. ارزاق عمومی شامل ۱۲ فقره از قبیل: برنج خوراکی، چای، قهوه، نسکافه انواع روغن خوراکی، قند و شکر، ادویه جات، کمپوت و میوه‌های گرمسیری می‌باشد. لوازم خانگی، 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، دوربین‌های عکاسی و فیلمبرداری، انواع لاستیک سبک و سنگین، عینک و ... می‌باشد. معاون توسعه تجارت بازرگانی خارجی گفت: کالاها در بخش ارزاق عمومی از ۳۰ تا ۱۰۰ درصد سود بازرگانی معافند اما در بخش لوازم خانگی که ۷۰ قلم جنس می‌باشد از تخفیف ۵۰ درصدی بهره مند می‌شوند. در پایان گنجعلی اظهار امیدواری کرد مصوبه قانون ساماندهی مبادلات مرزی در سال ۹۱ جنبه اجرایی پیدا می‌کند.

اداره کل بندر و دریانوردی گیلان دستگاه پیشرو در مدیریت سلامت اداری شد

به گزارش روابط عمومی، در راستای برنامه ششم از ده برنامه تحول نظام اداری کشور و فرمان هشت ماده‌ای مقام معظم رهبری در خصوص مبارزه با مفاسد اقتصادی، اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان در نخستین دوره نظام ارزیابی مدیریت سلامت اداری در سطح پیشرو مدیریت سلامت اداری، بعنوان دستگاه پیشرو برگزیده شد.

مزیت‌های فوق العاده بندر چابهار برای صاحبان کالا و تجار ناشناخته است



معاون بندری و دریایی اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در نشست با خبرنگاران گفت: علیرغم ظرفیت‌ها و امکانات ایجاد شده در بندر چابهار برای پهلوگیری کشتی‌ها و ترخیص کالا بویژه طی سال‌های اخیر، هنوز این بندر برای صاحبان کالا و تجار ناشناخته است.

به گزارش روابط عمومی، رمضان هراتی مزیت‌های ناشناخته بندر چابهار را ناشی از خلأ رسانه ای دانست و افزود: اگرچه رسانه‌های ارتباط جمعی به توبه خود تلاش زیادی بعمل آورده اند اما، هنوز باید کار زیادی انجام شود.

وی با بیان اینکه بندر چابهار یکی از بنادر مهم و استراتژیک کشور است گفت: دسترسی به آبراه‌های آزاد دنیا، کشورهای همسایه و توسعه تجارت دریایی بین المللی از این بندر در مقایسه با بندر شهید رجایی ۳۴۰ مایل نزدیک تر و با صرفه تر است.

معاون بندری و دریایی اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان اظهار داشت: اگر تجارت داخلی و خارجی بدانند که ترخیص یا بارگیری کالایشان از طریق بندر چابهار نزدیکتر بوده و باعث صرفه جویی در زمان و هزینه خواهد شد هیچ گاه کالای خود را با مشقت به دیگر بنادر نمی‌برند.

وی گفت: در همایشی که سال گذشته از سوی اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان برای تجار استان‌های همجوار برگزار شد، متوجه شدیم که بارگیری ۳۵۰ نوع کالای صادراتی فقط از استان‌های همسایه خراسان به اقصی نقاط دنیا از طریق بندر شهید رجایی انجام می‌شود. وی افزود: از آنجا که تجار استان‌های همجوار سیستان و بلوچستان مزیت‌های بندر چابهار را نمی‌شناسند، مجبورند افزون بر طی مسیر زمینی طولانی برای رسیدن به بندر شهید رجایی ۳۴۰ مایل دریایی دیگر را نیز طی کنند تا به بندر چابهار رسیده و از آنجا به آبهای آزاد راه یابند.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: اکنون ۱۰ پست اسکله با ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های ۵۰ هزار تنی در چابهار وجود دارد اما از ظرفیت این بندر به خوبی و به طور کامل استفاده نمی‌شود که در این رابطه باید تبلیغات بیشتری صورت گیرد. هراتی بیان کرد: طرح توسعه بندر چابهار طی دو تا سه سال آینده باید به جایی برسد که ظرفیت پهلودهی به کشتی‌های با ۶ میلیون تن کالای کانتینری را داشته باشد، از اینرو برای معرفی هر چه بیشتر

منطقه به تجارت داخلی و خارجی باید تلاش شود.

او با اشاره به قابلیت‌های تجاری بندر چابهار گفت: از خرداد ماه امسال تسری اجرای قوانین مربوط به مناطق آزاد تجاری- صنعتی بر دو بندر شهید بهشتی و شهید کلاتری به سازمان بندر و دریانوردی ابلاغ شد و از این حیث بندر چابهار از مزیت‌های منطقه آزاد از جمله معافیت‌های مالیاتی برای سرمایه‌گذاری و تسهیل قوانین و سرمایه‌گذاری بهره‌مند شد. وی تخفیف ۳۰ درصدی در همه هزینه‌ها برای تجار را از دیگر مزیت‌های بندر چابهار برشمرد و افزود: این بندر همه خدمات متعارف بندر دنیا را به تجار و صاحبان کالا ارائه می‌دهد اما عدم اطلاع رسانی، این مزایا و ظرفیت‌ها را همچنان مغفول و مهجور باقی نگاه داشته است.

او اظهار داشت: اکنون سرمایه‌گذاری در بندر چابهار از ۲۰ سال معافیت مالیاتی برخوردار است و هرگونه سرمایه‌گذاری به منظور ورود کالا با برخورداری از مزیت‌های منطقه آزاد، خارج از تشریفات و مقررات بازرگانی و مقررات الزامی در سرزمین اصلی انجام می‌شود.

هراتی گفت: با توجه به نگاه ویژه دولت و سازمان بندر و دریانوردی به بندر چابهار به لحاظ دارا بودن ۲۰۰ مایل دریایی و قرار گرفتن در کنار آبهای آزاد برای مبارزه آلودگی‌های نفتی، بهترین و به روزترین سیستم را برای این بندر خریداری کرده و بخش‌هایی از سیستم مبارزه با آلودگی مواد نفتی، در چند شناور عملیاتی اداره کل نصب شده است.

او ادامه داد: این شناورها در مواقع اضطراری و در کمترین زمان ممکن به محدوده خطر وارد و با محاصره آن از گسترش مواد نفتی به سایر قسمت‌های دریا جلوگیری می‌کند.

وی گفت: شناورهای عملیاتی با دستگاه‌های مجهز خود قادرند از آسیب مواد نفتی به ایستگاه‌های طبیعی محیط زیست و جانوری ممانعت به عمل آورند و مانع نشست مواد نفتی به سواحل شوند.

ترانزیت مواد نفتی از بندر نوشهر دویست درصد افزایش یافت

حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در هفت ماهه نخست سال جاری به رقم چهارصد و بیست و یک هزار و ششصد و سی و شش (۴۲۱۶۳۶) تن رسید.

به گزارش روابط عمومی، این میزان مبادلات تجاری توسط ۱۸۱ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است. همچنین ترانزیت کالای تجاری در هفت ماهه گذشته نسبت به مدت مشابه آن در سال ۸۹ پنجاه و هشت 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 سوپر مارکتی، خشکبار، دامی و گیاهی می باشد.

دستگاه بوم گستر در بندر نوشهر طراحی و ساخته شد

به گفته رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با توجه به اینکه یکی از سخت ترین بخش های عملیات مقابله با آلودگی (در هنگام موج بودن دریا) عملیات بوم گذاری می باشد و پرسنل تیم مقابله با آلودگی را با چالش های عدیده ای مواجه می کند، این



اداره اقدام به طراحی و ساخت ابزاری جهت سهولت در عملیات بوم گذاری نمود.

نوروز بهاء در ادامه افزود: علیرغم سادگی این وسیله، کارایی آن در عملیات بوم گذاری بسیار بالا بوده و از مزایای آن می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- ۱- ارتقاء ایمنی پرسنل در حین عملیات بوم اندازی
- ۲- جلوگیری و کاهش آسیب پذیری بوم
- ۳- سهولت و افزایش سرعت در به آب اندازی بوم
- ۴- اقتصادی و ساده بودن دستگاه
- ۵- قابل نصب بر روی کلیه یدک کش های موجود به ویژه یدک کش های تیپ ولشت و اشکبوس در بنادر شمالی.

اداره کل بنادر و دریانوردی مازندران در زمینه صدور گواهینامه های دریانوردی ارتقاء یافت

تجهیزات نرم افزاری و توجه به مسائل امنیتی و همچنین سالن آزمون استاندارد، از این پس می تواند گواهینامه جانبی ایمنی چهارگانه بالای ۵۰۰ تن، ملوان عمومی بالای ۵۰۰ تن و صدور شناسنامه دریانوردی جهت کارکنان و همراهان کشتی و همچنین دانشجویان را صادر نماید. شایان ذکر است، متقاضیان این نوع گواهینامه ها می توانند به واحد امتحانات و صدور گواهینامه های دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران مراجعه و گواهینامه های مورد نیاز خود را دریافت نمایند.

واحد امتحانات و صدور گواهینامه های دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با اخذ مجوز از سوی اداره کل استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی به صدور گواهینامه های دریانوردی بالای ۵۰۰ تن ارتقاء یافت.

به گزارش روابط عمومی، علی اصغر پوریزدانی معاون دریایی و بندری بندر نوشهر در این رابطه گفت: با توجه به تجهیز واحد امتحانات و صدور گواهینامه های دریانوردان این اداره کل به

سیستم شناسایی اتوماتیک کشتی ها در بندر فریدونکنار نصب شد



احمد مهرزاد در ادامه بیان کرد: سیستم مذکور علاوه بر نشان دادن موقعیت شناور، فاصله تا بندر، سرعت و مشخصات کشتی، تناژ و آبخور، بسیاری دیگر از اطلاعات کشتی را در اختیار مرکز کنترل ترافیک قرار می دهد تا در صورت ورود به لنگرگاه، هماهنگی های لازم با نمایندگان ذیربط جهت تخصیص اسکله و پهلو دهی انجام پذیرد.

وی در پایان هدف از نصب این سیستم در بندر فریدونکنار را ارتقاء کنترل ترافیک دریایی و جایگاه حاکمیتی جمهوری اسلامی ایران در نوار ساحلی و مرزهای آبی دریای خزر متناسب با دستورالعمل ها و اهداف استراتژیک سازمان بنادر و دریانوردی بیان کرد.

سیستم شناسایی اتوماتیک کشتی ها (AIS) در واحد کنترل بندر فریدونکنار با نظارت اداره نگهداری تجهیزات اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران نصب و تحویل بهره بردار گردید.

به گزارش روابط عمومی، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در این خصوص گفت: سیستم (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM) AIS، در منطقه دریانوردی تا شعاع ۳۰ مایل دریایی (حدود ۵۵ کیلومتر) تمام کشتی های تحت کنواسیون سولاس را کنترل و ردیابی می کند.

اعضای کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی از بندر خرمشهر بازدید کردند

بازسازی بندر خرمشهر، آن را حاصل نگاه ویژه نظام به این شهر و تلاش مداوم و طاقت فرسای کارکنان اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر ذکر کرد.

هیئت مذکور پس از بازدید از محوطه‌های بندر وارد شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی مستقر در این بندر شدند تا از تاسیسات و میزان پیشرفت پروژه‌ها در این شرکت بازدید نمایند.

قابل ذکر است این هیئت پس از بازدید از بندر خرمشهر، با شناور بندر خرمشهر را به مقصد بندر آبادان ترک کردند.

اعضای کمیسیون انرژی مجلس و هیئت همراه، نمایندگان مردم شهرهای آبادان و خرمشهر در مجلس شورای اسلامی و دکتر طاهری مدیرعامل شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی از بندر خرمشهر بازدید بعمل آوردند.

به گزارش روابط عمومی، این هیئت جهت آشنایی بیشتر با آخرین وضعیت بندر، از بخش‌های مختلف و اسکله‌های بندر خرمشهر بازدید نمودند. در این بازدید عادل دریس مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر به تشریح کاربری هر یک از اسکله‌ها پرداخت و با اشاره به



دوره آموزشی روش‌های تحلیل و استفاده از نتایج اندازه‌گیری‌های زیست محیطی و ایمنی بهداشت در بندر نوشهر برگزار شد

دوره آموزشی روش‌های تحلیل و استفاده از نتایج اندازه‌گیری‌های زیست محیطی و ایمنی بهداشت به مدت ۸ ساعت برای کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در بندر نوشهر برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، در این دوره آموزشی، ضمن ارائه تعاریف مربوط به قوانین و الزامات، چگونگی شناسایی خطرات عدم رعایت نکات ایمنی و بهداشت شغلی و جنبه‌های زیست محیطی آن و همچنین ارزیابی ریسک ایمنی و بهداشت شغلی و اثرات زیست محیطی و نیز چگونگی تحلیل اندازه‌گیری‌ها برای فراگیران تشریح و در پایان نیز اقدامات کنترلی بر اساس ISO ۱۴۰۰۱:۲۰۰۴ و OHSAS ۱۸۰۰۱:۲۰۰۷ بیان گردید، ضمن آنکه پایش و بهبود مستمر امور نیز توضیح داده شد.

ارتباط میان سازمان بنادر و بندر خرمشهر از طریق فیبر نوری برقرار شد



دریانوردی و اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، بندر خرمشهر به عنوان اولین بندر کشور توانست در این زمینه اقدام عملی نماید.

وی تصریح کرد: با بهره‌برداری از این ارتباط علاوه بر ایجاد یک بستر مناسب، ایمن و بدون ترافیک جهت ارتباط با سازمان در زمینه سامانه‌های یکپارچه، ویدئو کنفرانس و... سالانه مبلغ قابل توجهی در هزینه‌ها صرفه جویی خواهد شد.

معاون طرح و توسعه اداره کل بندر خرمشهر درباره برنامه‌های آینده این اداره کل اظهار داشت: گسترش بستر ارتباطی به کوی کارکنان بندر، اداره ثبت شناوران، پایانه مسافری شلمچه و دیگر ادارات مرتبط با بندر خرمشهر از اهداف آتی این اداره کل به شمار می‌آید.

شبکه دیتای اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر از طریق فیبرنوری راه آهن جمهوری اسلامی به سازمان بنادر و دریانوردی متصل شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون طرح و توسعه بندر خرمشهر ضمن بیان مطلب فوق، اظهار داشت: این طرح در راستای ایمن سازی بستر شبکه ارتباطی، کاهش قطع ارتباط، کاهش هزینه‌ها و اجرایی شدن قرارداد سازمان بنادر و دریانوردی با راه آهن جمهوری اسلامی بود که با تلاش پرسنل اداره انفورماتیک این اداره کل و پشتیبانی کارشناسان مرتبط با موضوع در اداره کل آمار و فن آوری اطلاعات سازمان بنادر صورت پذیرفت. سعید پویان راد افزود: با برقراری ارتباط WAN از طریق فیبر نوری راه آهن جمهوری اسلامی، میان سازمان بنادر و

برگزاری مانور اطفاء حریق شناورها در بندر خرمشهر

سرپرست اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بندر خرمشهر از اجرای مانور و تمرینات عملیاتی در جهت ارتقاء سطح آمادگی و عملیاتی پرسنل شناورها، خصوصاً شناورهای درگیر در اطفاء حریق، خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا غضنفری افزود: در این مانور که کارشناسان اداره ایمنی و حفاظت دریایی، گارد، ISPS و پرسنل تعدادی از موتور لن جها به همراه پرسنل شناور ناصر ۳ و ناجی ۴ (شناورهای کمک رسان در امر اطفاء حریق) حضور داشتند آموزشهای لازم در خصوص روش‌های اصولی کنترل آتش و اطفاء حریق داده شد.

وی با اشاره به ضرورت و اهمیت موضوع، آمادگی لحظه‌ای پرسنل شناورها را در زمان حریق و دیگر حوادث احتمالی، امری ضروری دانست.

غضنفری همچنین اظهار داشت: به دنبال تکمیل تجهیزات مقابله با آلودگی در دو انبار اداره ایمنی و حفاظت دریایی، در آینده نزدیک شاهد برگزاری مانورهایی بوسیله تجهیزات جدید مقابله با آلودگی و روشهای مقابله با آلودگی با هدف ارتقاء فرهنگ ایمنی و زیست محیطی در بندر خرمشهر خواهیم بود.

یدک کش مها در بندر خرمشهر به آب انداخته شد



**یدک فروند یدک کش
۳ هزار اسب بخار به نام
"مها" در بندر خرمشهر به
آب انداخته شد.**

به گزارش روابط عمومی،
رئیس اداره مرکزی بازرسی
و ثبت شناورهای استان
خوزستان اظهار داشت:
کار ساخت یدک کش «مها»
در شهریور ماه سال جاری
توسط شرکت کشتی سازی «
شناوران زیبا» تحت نظارت

اداره مرکزی بازرسی، ثبت شناورهای استان خوزستان و موسسه
رده بندی آسیا، در بندر خرمشهر به پایان رسید.

ابوطالب گرایلو درباره مختصات این یدک کش گفت: یدک کش
فوق دارای ۳۲ متر و ۴۰ سانت طول، ۱۰ متر و ۳۰ سانت عرض و ۴
متر و ۲۰ سانت عمق می باشد که بادوموتور بامجموع قدرت اسمی
۳۰۰۰ اسب بخار قادر به دریانوردی می باشد.

وی خاطر نشان ساخت: یدک کش «مها» تحت مالکیت شرکت حمل
و نقل دریایی فراساحل می باشد که از محل اعتبارات طرح های زودبازده
استان خوزستان ساخته شده است.

رئیس اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان با اعلام
این مطلب که شناور مذکور با استفاده از تیوپ های هوا، آب اندازی
گردیده است افزود: این روش به آب اندازی برای اولین بار در ایران،
در بندر خرمشهر به اجرا در آمده است. گرایلو درباره منحصر به فرد
بودن این روش بیان داشت: در بررسی های به عمل آمده در پایگاه های
مختلف اینترنتی هیچگونه مورد مشابهی در نقاط مختلف دنیا مشاهده
نشده و تا کنون تمامی شناور هایی که با این روش آب اندازی شده اند
مانند: انواع بارچها، لندینگ کرافت ها و... دارای کف مسطح بوده اند.

وی اضافه کرد: یدک کش هایی هم که تاکنون با کیسه هوا آب
اندازی شده است در محل تماس شناور با کیسه های هوا را با
استفاده از ساخت یک میز کار و یا زین به صورت مسطح در آورده
اند در حالی که شناور «مها» با بدنه غیر مسطح، مستقیماً بر روی
تیوپ های هوا قرار گرفته است. رئیس اداره مرکزی بازرسی و ثبت
شناورهای استان خوزستان تصریح کرد: در این روش از یک سو صرفه
جویی قابل توجهی در هزینه ها صورت پذیرفت و از سوی دیگر اتلاف
زمان طولانی آب اندازی از بین رفت.

وی ابتکار صورت گرفته را از توانمندی های خاص شرکت های
کشتی سازی استان خوزستان به ویژه بندر خرمشهر ذکر کرد که
توسط شرکت های کشتی سازی «شناوران زیبا» به عنوان سازنده
شناور «مها» و «نور خلیج فارس» صورت می گیرد.

گرایلو با اعلام اینکه محوطه کارگاهی صنایع دریایی شهید موسوی
محل ساخت این شناور می باشد به مراحل طراحی و ساخت آن
اشاره کرد و افزود: برای ساخت و آب اندازی این شناور ۶ مرحله
تکمیلی انجام پذیرفت که عبارتند از: ۱- ایجاد یک حوضچه در
پشت شناور ۲- شیب دار نمودن حد فاصل میان شناور و حوضچه
ایجاد شده ۳- قراردادن پنج ردیف تیوپ هوا در عرض شناور ۴-
قرار دادن دو ردیف تیوپ هوا در طول شناور و بر روی تیوپ های
عرضی ۵- استفاده از کمپرسور هوا جهت باد نمودن تیوپ ۶-
کشیدن شناور به سمت سطح شیب دار و حوضچه.

اقدامات اداره امور دریایی بندر خرمشهر هم راستا با اهداف سال جهاد اقتصادی است

افزایش تعداد راهنمایان به منظور آمادگی
اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر جهت ارائه
خدمات به اکثر شناورهای ورودی و خروجی.

برگزاری سمینارهای ایمنی در جهت افزایش
سطح دانش فرماندهان و ارتقاء ایمنی تردد
شناوران در آبراه اروند.

افزایش مساحت اداره امور دریایی در جهت
گسترش مکان پاسخگویی به مشتریان.

برگزاری جلسات متعدد با شرکت های کشتیرانی
در جهت دریافت نقطه نظرات و مشکلات احتمالی
و تصمیم و تلاش در جهت رفع موانع.

فراوانی در پایان ابراز امیدواری کرد؛ با
این افزایش تردد که حاصل آن بهبود روز
افزون وضعیت اقتصادی کشور است، بتوان
در پایان سال جاری، شاهد پیشرفت هرچه
بیشتر بندر در جهت افزایش تردد شناورها
و به تبع آن افزایش صادرات از کشور
عزیزمان باشیم.

رئیس اداره امور دریایی اداره کل بندر
خرمشهر از اقدامات اصلاحی و خدماتی آن
اداره در سال جهاد اقتصادی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، مهدی فراوانی افزود:
در همین راستا و با برنامه ریزی و هماهنگی های
شبانه روزی اداره امور دریایی، این اداره کل
توانست در ۶ ماهه اول سال "جهاد اقتصادی"
تردد شناوران را نسبت به مدت مشابه سال قبل با
رشد ۱۹/۵ درصدی به ثبت برساند.

وی درباره اقدامات انجام شده توسط اداره امور
دریایی در سال جاری بیان داشت: این اداره
توانست با پنج گام موثر به رشد ۱۹ درصدی
تردد شناورها برسد که عبارتند از؛

فعالیت شبانه روزی مرکز هماهنگی خدمات
دریایی (تسریع در کار ورود و خروج شناوران) به
کارگیری نفرات متخصص دریایی در قسمت های
مختلف به منظور مشتری گرایی و افزایش
پاسخگویی و سطح کیفی خدمات.

یدک کش افشین افرا در بندر خرمشهر به آب انداخته شد

**یدک کش افشین افرا در بندر خرمشهر به
آب انداخته شد.**

به گزارش روابط عمومی رئیس اداره مرکزی
بازرسی و ثبت شناوران بندر خرمشهر اظهار
داشت: یدک کش افشین افرا دارای ظرفیت غیر
خالص ۱۱۷ تن، با بدنه ای از جنس فولاد توسط
شرکت کشتی سازی صنعت و دریا واز محل
وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی
ساخته شده است.

ابوطالب گرایلو درباره کارایی این شناور گفت:
نوع طراحی این شناور متناسب با کارهای
خدماتی و عملیاتی می باشد که ساخت آن
از سال ۱۳۸۶ شروع گردید.



بندر خرمشهر لوح مروج نمونه استاندارد دریافت کرد

مؤثر اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، با اداره کل استاندارد و تحقیقات صنعتی استان خوزستان، به دلیل استقرار مجموعه آزمایشگاه‌های همکار استاندارد در مجتمع بندری خرمشهر که منجر به سهولت در فرآیند ورود و خروج کالا از بندر و رضایت ارباب رجوع گردید، تقدیر و تشکر بعمل آمد. در پایان اداره کل استاندارد و تحقیقات صنعتی خوزستان استمرار این کوشش و تلاش ارزشمند را که در راستای اهداف مقدس جمهوری اسلامی ایران می‌باشد را، خواستار شد.

بندر خرمشهر لوح مروج نمونه استاندارد را به دلیل استقرار مجموعه آزمایشگاه‌های همکار استاندارد در مجتمع بندری خرمشهر دریافت نمود.

به گزارش روابط عمومی، در همایشی که به مناسبت روز جهانی استاندارد در محل استانداری خوزستان با حضور مدیران و مسئولین استانی برگزار شد، عادل دریس مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر به عنوان مروج نمونه استاندارد استان خوزستان معرفی گردید. در این همایش از مساعی و مشارکت



سیستم پیام کوتاه HSE در بندر خرمشهر راه اندازی شد

سامانه پیام کوتاه ایمنی با شماره ۳۰۰۰۴۷۹۳ در بندر خرمشهر راه اندازی شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون اداری و مالی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر اظهار داشت: ایمنی تضمین کننده سلامتی همه افراد جامعه است از این رو همگی باید در اشاعه و ترویج آن سهیم باشیم. اقبال زائرسلیمانی افزود: به منظور تبادل دوسویه اطلاعات ایمنی در زمینه‌های بهداشت، محیط زیست و استفاده از نظرات و پیشنهادات پرسنل و مراجعه کنندگان، سامانه دریافت پیام کوتاه ایمنی (HSE) راه اندازی شد.

وی درباره نوع فعالیت این سامانه اظهار داشت: با راه اندازی این سیستم، کلیه پرسنل و مراجعه کنندگان می‌توانند، هرگونه موقعیت ناایمن، غیربهداشتی، آلودگی‌های محیط زیستی، حوادث، شبه حوادث و نیز پیشنهادات سازنده خود را در جهت بهبود وضعیت ایمنی، بهداشت و محیط زیست بندر را اطلاع رسانی نمایند. معاون اداری و مالی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با اعلام اینکه بررسی پیامک‌های ارسالی به مرکز ایمنی (HSE) در اسرع وقت صورت می‌پذیرد، ابراز امیدواری کرد با اینگونه اقدامات گامی مؤثر در ارتقاء سطح ایمنی محیط کار برداشته شود.

همایش کارگروه پیمان و رسیدگی بنادر خوزستان در بندر خرمشهر برگزار شد

مهندسی عمران استان خوزستان، بنادر امام خمینی، آبادان، خرمشهر و مهندسین مشاور بندر خرمشهر به میزبانی واحد فنی و مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر برگزار شد. وی ادامه داد: در این کارگاه آموزشی سلطان محمدی مشاور فنی و حقوقی سازمان، ضمن طرح مجدد دستورالعمل‌ها و الزامات قراردادهای، موارد مشترک بنادر در قراردادهای مورد بررسی قرارداد و به سئوالات حاضرین پاسخ گفت. معاون فنی و مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر تصریح کرد: از آن جایی که این کارگاه برای نخستین بار بصورت تخصصی و کاربردی به چالش‌های قراردادهای خاص سازمان بنادر می‌پرداخت با استقبال خوب شرکت کنندگان مواجه شد

همایش کارگروه پیمان و رسیدگی بنادر استان خوزستان در بندر خرمشهر برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون فنی و مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر اظهار داشت: در راستای آشنایی بیشتر کارشناسان بنادر استان خوزستان با الزامات، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و قراردادهای سازمان بندر و دریانوردی، کارگاه آموزشی با عنوان «کارگروه پیمان و رسیدگی بنادر خوزستان» در سالن آمفی تئاتر این اداره کل برگزار گردید.

کوثری زاده افزود: کارگاه آموزشی کارگروه پیمان و رسیدگی بنادر خوزستان در دو روز متوالی و در مهرماه سال جاری و با حضور کارشناسان مرتبط و مدعوینی از اداره کل

عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی از اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه بازدید کرد



عضو هیئت عامل و معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی در راس هیئتی از پروژه‌های عمرانی بندر لنگه بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، مهندس علیرضا کبریایی که به همراه سه تن از مدیران ارشد سازمان چند ساعتی را میهمان مدیر و کارکنان

بندر لنگه بود، پس از ورود به این بندر در نشست با حضور مدیر بندر، با توضیحات معاون فنی و مهندسی بندر لنگه از چگونگی روند اجرای پروژه‌های در دست اجرای این بندر مطلع شد و با بازدید میدانی، پروژه‌ها را از نزدیک مورد بررسی قرار داد.

وی همچنین روند توسعه اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه را چشمگیر توصیف کرد و بروز پیشرفت‌ها و تحولات بزرگ صورت گرفته را حاصل تلاش جمعی کارکنان آن دانست.

بنادر گلستان به شبکه الکترونیکی دولت متصل شد

اداره بنادر و دریانوردی استان گلستان به سامانه مبادلات امن نامه‌های الکترونیکی در شبکه دولت متصل شد.

به گزارش روابط عمومی، بازاری مدیر بنادر و دریانوردی استان گلستان گفت: این اقدام در راستای اجرایی نمودن مفاد بخشنامه ریاست جمهوری، مبنی بر اینکه کلیه دستگاه‌های دولتی موظفند اقدامات لازم برای اتصال به شبکه مزبور را بعمل آورند و ضمن اتصال به این شبکه، اطلاعات خود را تنها از طریق شبکه مذکور ارسال و دریافت نمایند.

وی همچنین اظهار داشت: این اداره نیز با پیگیری و انجام مکاتبات لازم و تهیه و نصب تجهیزات مورد نیاز، کلیه اقدامات ضروری را با همکاری اداره کل فن آوری و اطلاعات استانداری و شرکت مخابرات استان گلستان بعمل آورده و موفق به راه اندازی شبکه دولت گردید که اینک سیستم مذکور در این اداره عملیاتی و اجرایی شده است.

تردد مسافر از بندر لنگه بیست و چهار درصد افزایش یافت



به گزارش روابط عمومی، مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه از افزایش بیست و چهار درصدی عملیات بندر لنگه در بخش مسافری خبر داد.

اسماعیل مکی زاده با بیان این مطلب افزود: طی هفت ماهه نخست سال ۱۳۹۰ تعداد شصت و چهار هزار و چهارصد و شصت نفر از غرب استان هرمزگان به جزایر کیش، لوان، سیرى و ابوموسی تردد کرده اند که این میزان نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد بیست و چهار درصدی را در برداشت.

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه با اشاره به تمهیدات کلان این بندر در بخش ساماندهی تردد مسافر گفت: با شروع طرح توسعه دریایی بندر لنگه در سال گذشته و انجام پروژه بزرگ اطاله و اصلاح موج شکن شرقی بندر که با انجام آن مساحت حوضچه اصلی بندر لنگه از ده هکتار به بیست و هشت هکتار افزایش می یابد، مطالعات فاز اول پروژه لایروبی حوضچه نیز در دستور کار قرار گرفت که بعد از انجام فاز دوم این مطالعات و نیز ساخت اسکله مسافری در قسمت شرقی، فعالیت بندر به سمت ساخت پایانه مسافری و نیز ساماندهی تردد مسافران و رفاه حال بیشتر آنان منتج خواهد شد. اسماعیل مکی زاده در ادامه با اشاره به افزایش بیست و شش درصدی ترانزیت کالا از این بندر، این کالاهای را عمدتاً خودرو، لاستیک، پلاستیک و لوازم خانگی بیان نمود و افزود: با احیای چهار هکتار از اراضی ضلع غربی بندر لنگه و در اختیار گذاشتن این محوطه به شرکت های ترانزیتی، روند ترانزیت کالا بویژه خودرو تسهیل یافته و شاهد کاهش بار ترافیکی در بندر بوده ایم

مطالعات فاز اول پروژه ی لایروبی و ساخت اسکله مسافری در بندر لنگه آغاز شد

معاون واحد فنی و مهندسی اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه از آغاز مطالعات فاز اول پروژه ی لایروبی و ساخت اسکله مسافری در بندر لنگه خبر داد.

بیژن یزدانی با بیان این مطلب گفت: با پیشرفت ۸۰ درصدی پروژه اصلاح و اطاله موج شکن شرقی بندر لنگه، پروژه های لایروبی و ساخت اسکله مسافری در دستور کار قرار گرفت و مطالعات فاز اول پروژه لایروبی اواخر مهر ماه سال جاری با همکاری مهندسین مشاور خاک بافت به انجام رسید.

معاون فنی و مهندسی بندر لنگه همچنین از برگزاری مناقصه تعمیر و نگهداری و راهبری مرکز تلفن اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه سخن گفت و افزود: این مناقصه در مهرماه اطلاع رسانی عمومی شد و چند شرکت مهم نیز اعلام آمادگی کرده اند که در خواست های مکتوب آنان در قالب پاکت های ارسالی به زودی گشوده می شود.

مشاور مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی از بندر لنگه بازدید کرد



محسن عیسی وند در راس هیئتی از کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه بازدید کرد. به گزارش روابط عمومی، محسن عیسی وند مشاور مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و محمد علی اصل سعیدی پور مشاور

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان به همراه تنی چند از کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی طی این بازدید ضمن آگاهی از وضعیت روبه رشد اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه، به بررسی مشکلات این بندر پرداختند. مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه حضور این هیئت را مسرت بخش دانست و گفت: حضور چنین هیئتی در بندر لنگه سبب دلگرمی کارکنان بندر مبنی بر توجه عالی ترین مقام سازمان به تلاش های ایشان و پیگیری در خصوص رفع مشکلات آن ها می شود.

اسماعیل مکی زاده در ادامه از ویژگی های سوق الجیشی بندر لنگه و موقعیت خوب

بازدید اساتید اقتصادی شرکت کنند در کنفرانس بین المللی 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 مصرف کننده 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 می کردند.



به پیشنهاد دانشگاه گیلان اساتید اقتصاد شرکت کنند در کنفرانس بین المللی اقتصاد آسیا و اقیانوسیه از کشورهای مانند 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 توانمندی های 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 خاطر نشان 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 کشتیهایی نفتی تا ۲۰ هزار تن می توانند در این بندر پهلو بگیرند و یقیناً این تحولات می تواند تأثیر به سزایی در اقتصاد استان

"نی مه"، آواز تاریخی مردان دریا

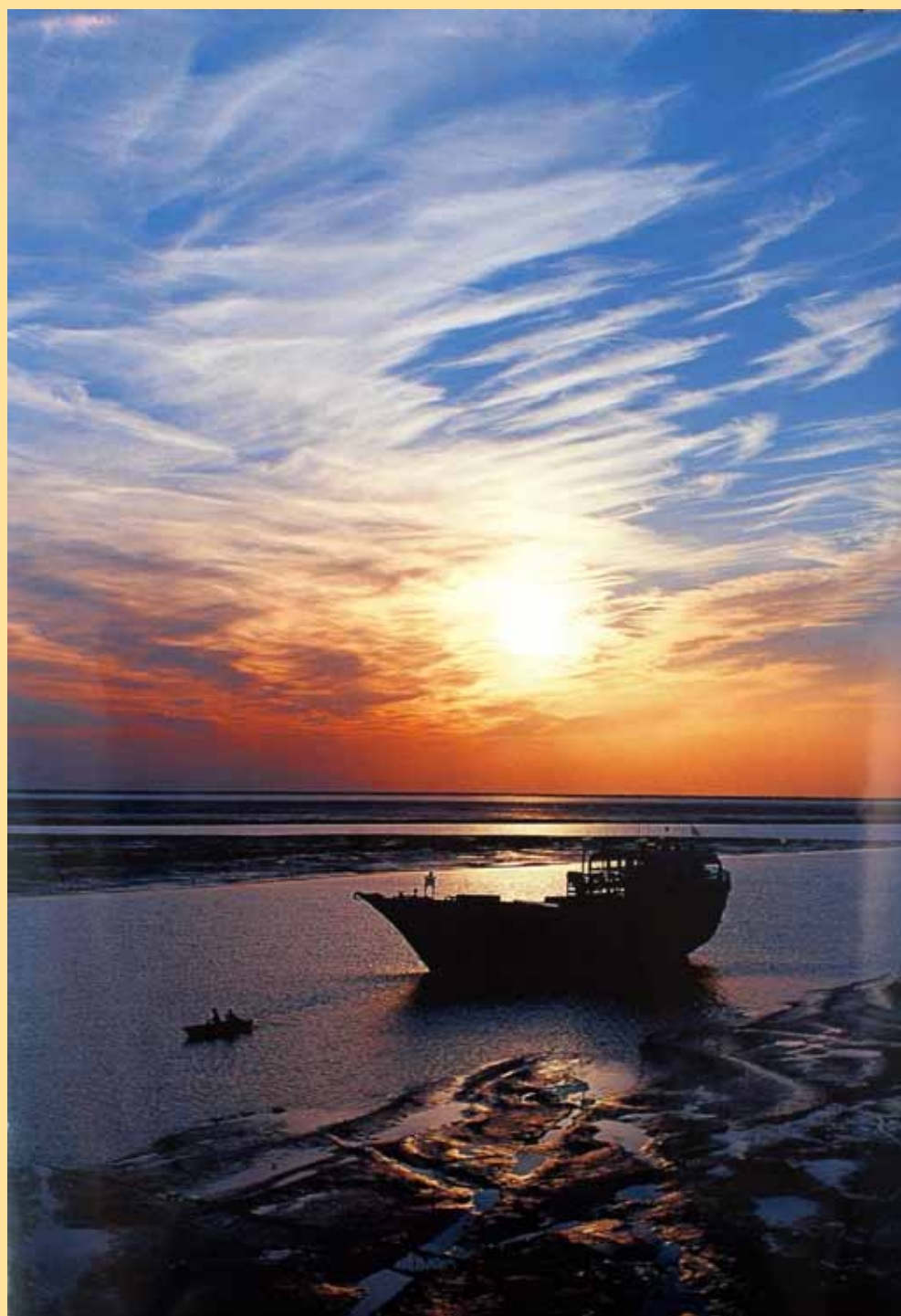
♦ تهیه و تنظیم: آکا صفوی، گروه موسیقی لیان (بوشهر)

«لنچ سازی و دانش سنتی دریانوردی در خلیج فارس» در فهرست میراث معنوی یونسکو به ثبت رسید. «نی مه خوانی» گونه ای موسیقی کار، ویژه استان های جنوبی ایران است که لنچ سازان و دریانوردان به هنگام کار بر دریا می خوانند. «نی مه» هایی که امروز در آستانه فراموشی هستند.

روزگاری مردم بوشهر ماهیگیری می کردند و لنج می ساختند و با هر ضربه چکش بر تن چوب، با یکدیگر سخن می گفتند. آن هنگام که تور می انداختند و پارو می زدند و ماهی می گرفتند، آواز می خواندند تا سرگرم شوند و کمتر احساس خستگی کنند؛ آوازهایی که «نی مه» نامیده می شد؛ «نی مه» ها تنها سرگرم کننده نبود بلکه ماهیگیران و دریانوردان را به هیجان می آورد و نیرو و توان کارشان را افزون تر می کرد. اما امروز «نی مه» خوانی در بوشهر کم رنگ و ابزار و ادوات مکانیکی جایگزین نیروی انسانی شده اند و کمتر کسی است که با این گونه از موسیقی و نغمه های آن آشنا باشد.

شرایط زندگی و کار در بوشهر هم مانند بسیاری از شهرهای ایران تغییر کرده و این دگرگونی، موجب رنگ باختن بسیاری از آداب و رسوم از جمله موسیقی بوشهر شده است. برای مثال، با ورود ابزار و ادوات مکانیکی، کمتر از نیروی انسانی استفاده می شود و طبیعی است که «نی مه خوانی» از یاد می رود.

«نی مه» خوانی، ویژه همه استان های ساحلی در جنوب ایران است. مردم هرمزگان هم به هنگام کار بر دریا «نی مه» می خوانند اما «نی مه» خوانی در بوشهر متفاوت و مهیج تر است و این به ویژگی بارز موسیقی بوشهر





شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

S. T. I. P .CO

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷
۱۳۷۲

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Consultant in customs affairs
& releasing goods

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

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

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت وظیفه ماست.

تلفن: ۸۸۴۶۸۲۴۹ - ۰۲۱

نمابر: ۸۸۴۶۸۴۰۹ - ۰۲۱

همراه: ۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳ - ۰۹۱

۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴ - ۰۹۱

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com

که همانا ریتمیک بودن آن است، برمی گردد. «تی‌مه» آوازی است که اشعار و مضامین آن حاوی عناصر بومی و اقلیمی و وصف کرامات و صفات ائمه و معصومین است. هدف از خواندن تی‌مه، نیرو بخشیدن و روحیه دادن به ماهیگیرانی است که دل به امواج خروشان دریا سپرده اند تا روزی حلال خود و خانواده شان را از چنگ طبیعت نا آرام دریا باز گیرند.

«تی‌مه»، همیشه در هنگام کار و تلاش بر دریا خوانده می شود. وقتی که جاشوان و ماهیگیران، قایق‌ها و لنج‌های خود را به آب می اندازند و زمانی که پارو می‌زنند، آواز «تی‌مه» نیز به اوج می‌رسد؛ آوازی دسته جمعی و گروهی، آوازی مردانه و دریایی، آوازی که واژه واژه آن تنیده با نفس گرم جاشوان و پیچیده بر بازوان نیرومند آنان تا دور دست سواحل را در می نوردد.

اشعار «فایز» و «مفتون» و دیگر شاعران جنوبی که ورد زبان اهالی است در کنار اشعاری که در مدح و ستایش امامان معصوم، چهار چوب «تی‌مه» را تشکیل می دهد. تلاشگران دریا با خواندن آوازهای «تی‌مه» به روح پاک امامان متوسل می شوند و بدین سان نیروی خود را دوجندان می سازند. «تی‌مه»، آواز مذهبی و آیینی نیست اما از مذهب و آیین هم چندان جدا نیست. «تی‌مه» آواز خداپرستی و دینداری و نماد پیوند راستین و شایسته دین و دنیا و در آمیختن لحظات مقدس عرفانی با لحظات کار، تلاش و سازندگی است.

آواز «تی‌مه»، یک تکخوان دارد. بقیه افراد در جواب او با «هله مالی» یا «هله» همراهی اش می کنند. آواز «تی‌مه» در واقع، آواز همگانی جاشوان قدیم است در آن زمان‌ها که هنوز موتورهای پر قدرت جای بازوان مردان پاروزن دریا را نگرفته بود؛ آن زمان که هنوز جاشوان و ماهیگران بازو و بازو و نفس در نفس داشتند و بدون همیاری و همکاری نمی‌توانستند بر امواج خشمناک دریا غالب شوند، آن زمان که لنج‌ها و کشتی‌های بادبانی مسیر طولانی زنگبار و ملیوار (تانزانیا) را در می نوردیدند. البته این بدان معنا نیست که «تی‌مه» دیگر در دل امواج به گوش نرسد چون انسان همیشه نیازمند تلقین و تایید و «تی‌مه» بالاترین درجه تلقین در روحیه بخشی به افراد است.

«تی‌مه»، آواز تاریخی مردان دریاست؛ آوازی که انسان را در برابر خشونت دریا پاسداری می کند. «تی‌مه»، نگهبان خاطره‌ها و ماجراهای دریادلان جنوب است. «تی‌مه» یادگار روحیه مذهبی و نشانه یکتاپرستی نیاکان ماست. تا زمانی که موج‌ها بر کناره ساحل دف می زنند و صدای خوش آهنگ شالوها (مرغان دریایی) به گوش می رسد، «تی‌مه» نیز هوای شرجی دریاهای جنوب را خواهد شکافت و سلام و تسلی و آرامش و ایمان را برای اهالی دریا به ارمغان خواهد آورد. ■



و فقط دریا جواب گفت ...

آشنایی با یک شاعر دریایی (۱۹) آلوارو موتیس

♦ تهیه و تنظیم: احمد رضا زریو

کف برآمده از موج،
تنها و غمین،
بازتابی ست
ز اشک عاشقان حزین.
با تاج هایی نقره ای
در لفافه ای سپید،
و بانگ سکوت جدایی.

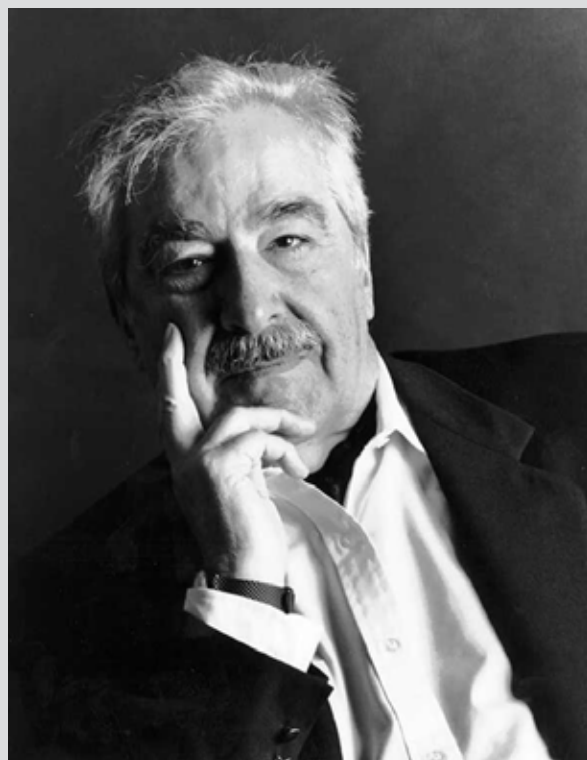
آلوارو موتیس (Alvaro Mutis)، شاعر، نویسنده و ادیب معاصر کلمبیایی و یکی از بزرگترین و شناخته شده ترین نام آوران ادبیات آمریکای لاتین که هم تراز با لورکا، مارکز، نرودا و چند تن دیگر، از جمله تأثیرگذارترین نویسندگان و شاعران اسپانیایی زبان آمریکای جنوبی محسوب می شود که در ۲۵ آگوست سال ۱۹۲۳ میلادی در بوگوتا (پایتخت کلمبیا) به دنیا آمد. سرزمین آند و آمازون، سرزمین قهوه و کوکایی و سرزمین فستیوال ها و شورش ها، کشوری است که از طرفی، بر کرانه ی اقیانوس آرام و از طرف دیگر، بر سواحل اقیانوس اطلس و

دریای کاراییب قرار دارد. او عضو یک خانواده ی سیاستمدار است، پدر آلوارو که قبل از تولد او به عنوان منشی مخصوص رییس جمهور فعالیت می کرد، دو سال پس از تولد آلوارو، به عنوان سفیر کلمبیا در بلژیک منصوب شد و بدین گونه، موتیس به همراه خانواده ی خود رهسپار اروپا شد و تا سال ۱۹۳۲ که پدرش را از دست داد، سال های خوبی را در آن جا سپری کرد. اما با مرگ پدر، ناگزیر به اتفاق مادر، راه وطن را در پیش گرفت. موتیس، آن دوران را چنین توصیف می کند: «بهترین خاطرات کودکی ام، در بروکسل و همراه با پدرم است. علاقه به غذای لذیذ، حضور در محفل ها، گردهم آیی ها و مطالعه ی کتاب های آموزنده را از او به ارث بردم و علاوه بر همه ی این ها، حس تحسینم نسبت به ناپلئون را. بعد از مرگ پدر، مادر وادار به ترک اروپا و بازگشت به کلمبیا شد تا به اداره ی تکه زمینی بپردازد که آن را به ارث برده بود. برای دورانی که ابتدا تعطیلات بود و بعد طولانی و طولانی تر شد، در یک مزرعه ی قهوه و نیشکر زندگی می کردیم که پدر بزرگ مادری ام ایجاد کرده بود. در کوهپایه های کوردپرای مرکزی. همه ی آنچه نوشته ام، برای بزرگداشت و جاودانه کردن این گوشه از زمین بوده که همه ی رویاهایم از آن سرچشمه می گیرد، تمامی نوستالژی ها، ترس ها و شادی هایم. حتی یک خط از آثارم نیست که به گونه ای رازآلود و پیچیده، اشاره به آن نداشته باشد. به جهان بی انتهای که برای من، این گوشه ی کوچک در تولیمای کلمبیا است.» اما این بازگشت، چندان خوشایند موتیس نبود؛ زیرا تا آن زمان، اروپا سرزمین او بود و کلمبیا جایی برای گذراندن تعطیلات. علاقه اش به دریا، کشتی و مسافرت، ریشه در همین سفرها داشت. سفرهایی که در آن ها موتیس، اغلب، حداقل سه هفته بر کشتی های کوچکی سوار بود که از راه اروپا، اقیانوس اطلس را در می نوردیدند. وی پس از رسیدن به کلمبیا، تحصیلاتش را که در بروکسل آغاز کرده بود، نیمه تمام گذاشت و وقتش را به خواندن کتاب های تاریخی و ماجراجویانه اختصاص داد. بسیار جوان بود که به همکاری با نشریات ادبی همت گمارد و گوینده ی رادیو ناسیونال کلمبیا شد. از همین جا مسیر

ادبی اش شروع شد. اولین نوشته هایش مقالاتی درباره ی جوزف کنراد، آگروپری و پوشکین بودند که نویسندگان مورد علاقه اش نیز به شمار می رفتند؛ به خصوص کنراد که کتاب هایش تأثیر زیادی در شیوه ی نوشتارهای دریایی او گذاشته اند. در سال ۱۹۴۸ میلادی، اولین کتاب شعرش به نام «گستاخی» (La balanza) و متعاقب آن، در سال ۱۹۵۳ میلادی، «عناصر پریشانی» (Los elementos del desastre) انتشار یافتند، کتابی که در آن، برای نخستین بار، شخصیت معروف مخلوق او، «ماکرول ال گاویرو» (Maqroll el Gaviero) ظهور کرد که با گذر زمان، به یکی از بزرگترین سمبل های ادبی زبان اسپانیایی مبدل شد.

در این اشعار، «ماکرول»، تصویری تار از ملوانی با گذشته ای نامشخص و یا خود دوم مؤلف است که به سمت بیان نثری شاعرانه و حتی رمان گونه میل پیدا می کند؛ مسافری ابدی و سرگردان که در طی سفر و حرکت به مقصدی نامعلوم، بدون نگرانی، تجربه ی زیستن می اندوزد. او از بالای دکل کشتی، شوربختی های جهان و شکست ها و پیروزی های انسان ها را نظاره می کند، تک و تنها از یک کشتی به کشتی دیگر و از بندری به بندری دیگر می رود و در این سیر و سفر (مقدس برای او)، که استعاره ای است از زندگی موقتی انسان، اندوه، ترس، تقوا، دانش، خیر و شر اجتناب ناپذیر زندگی را لمس می کند. ماکرول قهرمانی نیست که قادر به تغییر جهان باشد، اما به هر حال ضمن پذیرش سرنوشت، با سختی ها مبارزه می کند و در برابر بی اعتقادی جهان مدرن جبهه می گیرد و در پایان هر سفر، به جذابیت های سفر خویش می بالد؛ سفری که آکنده از لحظه های گذرانی است روی دریاها، تنگه ها و بنادر. ماکرول، گرچه ملوان دریاها و اقیانوس ها است، اما در واقع، تصویری از «خود» ماست. او نیز برای زندگی کوشش می کند و به دنبال باری که حمل کند، بنادر و دریاها را پشت سر می گذارد. او شخصیتی است که بانی چشم اندازها، دلتنگی ها و وسوسه های ناامید کننده ی زندگی مادی است .

در سال ۱۹۵۶ میلادی و در جو سیاسی - فرهنگی سنگین آن دوران، برخی به او اتهاماتی وارد



بندر و دریا / شماره ۱۸۴



بین‌المللی نونینو ایتالیا ۱۹۹۷، جایزه‌ی پرنس آستوریاس (شاهزاده اسپانیا)، — در ۲۰۰۰، جایزه‌ی بین‌المللی شعر تریست ایتالیا و سال ۲۰۰۱، جایزه‌ی سروانتس اسپانیا.

آلوارو موتیس، نویسنده و شاعری برجسته است؛ چون رویا را فراموش نکرده است، رویای تلاش برای دیدن واقعیت از زوایای مختلف. بسیاری از بزرگان ادبیات نیز، بر ویژگی‌های برجسته‌ی وی تأکید کرده‌اند. برای "ماريو بندتی" (روزنامه‌نگار، شاعر و نویسنده‌ی سرشناس اروگوئه‌ای)، همان طور که مارکز "ماکوندو" را خلق کرده است، موتیس "ماکرول ال گایرو" را آفرید که مخلوق جهانی سرشار از رویا است؛ هر چند در واقع، او زاده‌ی توانایی موتیس در تلفیق واقعیت‌های بزرگ و کوچک است. "اوکتاویو پاز"، موتیس را شاعری از تباری عجیب در زبان اسپانیایی می‌داند، با ادبیاتی غنی و بدون افراط و خودنمایی. به نظر "گابریل گارسیا مارکز" نیز: "اگر کسی یک صفحه از هر کدام از کتاب‌های فوق‌العاده‌ی موتیس را بخواند، انگار همه‌ی آن‌ها را خوانده است."

این شاعر و نویسنده، تاکنون تألیفات زیادی را به جامعه‌ی ادبی هدیه داده است که معروف‌ترین آن‌ها عبارتند از: شعر و نثر (۱۹۸۲)، برف دریا سالار (۱۹۸۶)، آخرین پله‌ی ترمپ استیمر (۱۹۸۸)، یونا با باران می‌آید (۲۰۰۵) و زیبا مُردن (۲۰۰۸).

می‌آیم از شمال، از جایی که هر صدا آمیخته است جایی که سورت‌مه‌ها مکث می‌کنند زیر آسمان روشن طوفان.

به شرق رو می‌آورم،

به رودهای آرام

و با این همه می‌اندیشم باز

به خیمه‌های پوستین، به شن‌های خشک

آن جایی که یخ می‌سراید

احتضار گنگش را

من از سفر سخن می‌گویم و نه از منزل هایش.

در شرق، ماه، شب زنده داری می‌کند

در اقلیمی مطلوب زخم‌هایم

برای تسکین هراسی سخت و درمان

ناپذیر. ■

کتاب‌هایی که همراه نمی‌شوند، باید شک کرد. برای من، با شعر «آنتونیو ماچادو»، این اتفاق افتاد. نمی‌توانستم آن را از خودم جدا کنم. اسم کتاب «دشت‌های کاستیا» بود. بازخوانی، شگفتی‌های فراوانی دارد. ممکن است یک کتاب برای بار دوم که خوانده می‌شود، هیچ حرفی برای گفتن به ما نداشته باشد. اما برعکس آن هم ممکن است اتفاق بیفتد و این، بزرگ‌ترین هدیه‌ای است که یک کتاب می‌تواند به ما بدهد. یعنی بگویم: چه فوق‌العاده! من از «لرد جیم»، اثر «جوزف کنراد» خوشم نیامده بود. بعد از شش ماه، دوباره خواندمش و فکر کردم، من دفعه‌ی قبل لابد یک کتاب دیگر را خوانده‌ام؛ چون این با آن چه یادم می‌آید خیلی فرق دارد. هر داستانی، به خصوص در آغاز، پر از چیزهای نامانوس است. باید صبر داشته باشید تا آن‌ها را بفهمید و دوست داشته باشید. هیچ داستانی در آغاز ساده نیست.»

خیلی‌ها «آلوارو موتیس» را با جریان رئالیسم جادویی می‌شناسند. مکتبی که در آن، ساختارهای واقعیت دگرگون می‌شوند و دنیایی واقعی اما با روابط علت و معلولی خاص خود، دوباره آفریده می‌شود. در داستان‌هایی که به این سبک نوشته شده‌اند، همه چیز عادی است، اما یک عنصر جادویی و غیرطبیعی در آن‌ها وجود دارد. پایه‌گذار این سبک، «گابریل گارسیا مارکز» است؛ دوست صمیمی و یکی از طرفداران کتاب‌های موتیس، که با نوشتن رمان «صد سال تنهایی»، رئالیسم جادویی را بنیان نهاد. البته خود موتیس، چندان با آن‌چه در این مورد گفته می‌شود موافق نیست. به نظر وی، این فرمول‌ها در اروپا برای توضیح پدیده‌ی ادبی آمریکای لاتین اختراع شده‌اند و با طرح این بحث، همه فکر کردند که مشکلات ادبیات حل شده است. به عقیده‌ی موتیس، برخی افراد، چیزهایی را که نمی‌فهمند، رئالیسم جادویی می‌نامند و حتی بعضی‌ها بر هر نوشته‌ای که از آمریکای لاتین آرایه می‌شود، چنین نامی می‌نهند.

در جستجوی تو میان صخره‌ها،

صدایت زدم.

و فقط دریا جواب گفت....

من یابره‌نه

شبان به شن زار،

و نوازش‌های سردی،

که به سرعت پاهایم را لمس کرد.

شاهد من،

ماه شبی، در نوامبر بود.

بالبانی خاموش

نامت را بلند فریاد می‌زنم...

که نام تو، خدایان باستان را تداعی می‌کند.

«آلوارو موتیس»، تاکنون جوایز بسیاری دریافت کرده است که از آن جمله می‌توان به این موارد اشاره کرد: در ۱۹۷۴ میلادی، جایزه‌ی ادبی کلمبیا — در ۱۹۸۸، جایزه‌ی خاویر ویالورتیا

مکزیک — در ۱۹۸۹، جایزه‌ی مدیسین (بهترین کتاب خارجی فرانسه) — در ۱۹۹۱، جایزه‌ی

کردند، که در چنین شرایطی، مجبور به مهاجرت ناخواسته به مکزیک شد. در آن‌جا، به عنوان کارمند انتشاراتی و سپس به عنوان فروشنده‌ی تبلیغات تلویزیونی مشغول به کار شد و با فضای روشنفکری مکزیک و کسانی که بعدها دوستانش شدند، آشنایی پیدا کرد؛ افرادی مانند: اوکتاویو پاز، کارلوس فونتس، لوئیس بونوئل و... اما سه سال بعد از رسیدن به مکزیک، به همان اتهام دستگیر شد و پانزده ماه در زندان لکومبری به سر برد؛ تجربه‌ای که دیدگاه او را نسبت به درد و رنج بشر کاملاً تغییر داد. حاصل نوشتارهای این دوران، در سال ۱۹۶۰ میلادی، با عنوان «خاطرات لکومبری» (Diario de Lecumberri) منتشر شد و با چاپ این کتاب، او پایه‌ی عرصه‌ی نثرنویسی گذاشت. پس از رهایی از زندان، به عنوان مدیر شعبه‌ی آمریکای لاتین شرکت "فوکس قرن بیستم" و بعد از آن در "کلمبیا پیکچرز" شروع به کار کرد، تا این که بالاخره در ۱۹۸۸ میلادی بازنشسته شد و توانست اوقات خود را کاملاً وقف خواندن و نوشتن کند. آلوارو موتیس، یکی از تأثیرگذارترین نویسندگان اسپانیایی زبان است. شهرهای اروپا، دریاهای، مزارع قهوه و نیشکر، رودهای غران و... در ساخت اسطوره‌ای شعرهای او ظاهر می‌شوند و از سرزمین کلمبیا است که شخصیت مخلوق او، "ماکرول"، پا به عرصه‌ی حیات ادبی می‌گذارد؛ شخصیتی که موتیس به وسیله‌ی او، به ما نشان می‌دهد که زندگی در نظر او نوعی ماجراجویی است. کتاب‌های او، سفری میان ناامیدی، سرنوشت بشر و توهم محسوب می‌شوند و با این تناقض، او ما را دعوت به حضور در عرصه‌ی زندگی می‌کند؛ آن هم در زمانه‌ای که شعر دچار چالش است، دنیا و لعل سیری‌ناپذیری نسبت به آرزو دارد، اما این آرزوها، اغلب بدون شعر هستند و بدون نفس.

شعرهای او بسیار شبیه شعرهای سوررئالیستی به نظر می‌رسند اما در سبک و سیاق نوشتار، سوررئالیستی محسوب نمی‌شوند. بافت و حرکت موجود در شعرهای بلند و نثرهای شعرگونه‌ی او، ما را در جهانی غرق می‌کند که آکنده از سرزمین‌ها و شخصیت‌های عجیب با داستان‌های درهم‌تنیده است.

این گونه فراموش می‌کنم که کیستم، ز کجا آیم تا ناگاه شبی

شروع سیل ز باران

و آب که می‌رمد در سکوت خیابان

و بویی نمناک

باز می‌گرداند مرا به شب‌های بلند تولیما

....

آن گاه است، سنگینی تبعید

و اندازه زخم،

تنهایی ناگزیر هر آن چه رفته ز دستم.

موتیس از خواندن کتاب لذت می‌برد و می‌نویسد:

«من اعتقاد دارم که خواندن اجباری، نحس است. وقتی کتاب را بخوانید که احساس کنید

کتاب بخشی از وجود شما شده است. به همه‌ی