



تنگه هرمز شاهرگ حیاتی اقتصاد جهان



- نظام اخلاقی حرفه‌ی دریانوردی
- لزوم تقویت همکاری‌های دوجانبه
- کارگاه آموزشی مدیریت عملیات
- بندری کالاهای خطرناک
- فرهنگ دریایی زیرساخت
- رویکردها به توسعه‌ی دریامحور
- اراده قوی در توسعه روابط حمل و نقلی



در این شماره می‌خوانید:

- ۸ اراده قوی در توسعه روابط حمل و نقلی
- ۱۱ لزوم تقویت همکاری‌های دو جانبه
- ۱۲ کارگاه آموزشی مدیریت عملیات بندری کالاهای خطرناک
- ۱۴ رویکردهای توسعه‌ای رسیدن به آرمان‌های سازمانی
- ۲۲ همایش بیستم ارگان‌های دریایی معطوف به حال و آینده دریانوردی ایران است
- ۲۴ فعالیت‌های جدید ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی موسسه ملی اقیانوس‌شناسی
- ۲۸ مزایای راه اندازی بنادر کوچک تخصصی
- ۳۰ توانمندی‌های بالقوه و بالفعل اولین بندر نسل سوم شمال کشور
- ۳۲ تمهیدات ویژه ایمنی برای مسافران دریایی در تعطیلات نوروزی
- ۳۶ رویدادهای دریایی ایران
- ۴۰ تنگه‌ی هرمز در دایره‌المعارف بزرگ اسلامی
- ۴۹ فرهنگ دریایی، زیرساخت رویکردها به توسعه دریامحور
- ۵۶ نظام اخلاقی حرفه‌ی دریانوردی
- ۶۴ بهره‌وری و عوامل مؤثر بر آن
- ۶۹ شناسایی لکه‌های نفتی در آب دریا با استفاده از رادار مایکروویو
- ۷۰ معایب و محاسن یک پدیده
- ۷۴ ضرورت توجه بیشتر به حمل‌ونقل و انبارداری کالاهای خطرناک
- ۸۱ بنادر آمریکا در آستانه‌ی دریافت حمایت‌های ویژه تجاری
- ۸۲ کارت اطلاعاتی ایمنی مواد
- ۸۶ پارامترهای مؤثر در پایانه‌ی کانتینری
- ۹۰ سیستم ماهواره‌ای نجات جهانی چگونه عمل می‌کند؟
- ۱۰۰ رویدادهای دریایی جهان
- ۱۰۲ یک الگوی پیشرفته برای آینده‌ی بنادر کانتینری
- ۱۰۴ حلقه‌ی گم‌شده زنجیره‌ی اتوماسیون در راهبری خودکار پایانه‌های کانتینری
- ۱۰۶ حمل‌ونقل دریایی خودرو در یک مجموعه کشتیرانی
- ۱۰۸ مصرف انرژی ساحلی (غیرفسیلی)
- ۱۱۲ رویدادهای بنادر کشور
- ۱۱۸ اندیشه‌های ناب، ارمغان دریا

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرمسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

گزارشگران: سکینه صارمی، مسعود عباس زاده

ابراهیم زارع، منوچهر محمدی

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

ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نوروز محمدخانی

امور اداری: احمد رضا زریو

امور اجرایی و توزیع: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریار

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

طراحی، صفحه آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی:

موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز

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

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

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

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

در دیدار وزیر راه و شهرسازی با همتای عراقی وی در تهران مطرح شد

اراده قوی در توسعه روابط حمل و نقلی

وزیر حمل و نقل عراق در دیدار با وزیر راه و شهرسازی ایران بر تمایل این کشور برای برقراری روابط ویژه حمل و نقلی و توسعه و بازسازی عراق با همکاری بخش خصوصی ایران تأکید کرد.

وی از توسعه‌ی همکاری‌های بندری بین ایران و عراق سخن گفت و اظهار کرد: «بندر بزرگ فاو باید بازسازی شود تا عراق بتواند از آن استفاده کند.» العامری با بیان این که در زمینه‌ی دریایی و بندری توافقات مطلوبی میان دو کشور صورت گرفته، افزود: عراق بنادر زیادی دارد که نیازمند توسعه و بازسازی اند، بنابراین لازم است هیأت فنی ایرانی از نزدیک از بنادر عراق بازدید کند و هیأت فنی عراقی نیز باید با امکانات بندری ایران آشنا شود.» وزیر حمل و نقل عراق اضافه کرد: «در زمینه‌ی همکاری‌های ریلی، ما تأکید داریم که عراق باید با خط آهن به کشورهای همسایه سوریه، ترکیه و مخصوصاً ایران متصل شود.» وی خاطرنشان کرد: «راه آهن یکی از امکاناتی بود که موجب توسعه و پیشرفت اروپایی‌ها شد، بنابراین امیدوارم راه آهن منطقه نیز هر چه بیشتر توسعه یابد و مشکلات پیش روی توسعه‌ی خطوط ریلی در این تفاهم‌نامه بررسی و برطرف شود.» العامری با بیان این که عراق متمایل به توسعه‌ی روابط حمل و نقلی و خصوصاً ریلی با ایران است، اظهار کرد: به دلیل برخی مشکلات، تاکنون نتوانسته‌ایم به این موضوع دست یابیم، اما اراده‌ی قوی در این زمینه وجود دارد.»

وی گفت: در زمینه‌ی حمل و نقل زمینی مسافری یادداشت تفاهم مطلوبی تهیه شده است که به امضای اینجانب و وزیر راه و شهرسازی ایران می‌رسد.»

«هادی فرحان العامری» در نشست بررسی همکاری‌های حمل و نقلی ایران و عراق، با بیان دیداری که با مهندس علی نیکزاد، وزیر راه و شهرسازی ایران داشت، تصریح کرد: «خوشحالم که برگزاری این نشست با آغاز ماه ربیع‌الاول متقارن شده است.»

وی ادامه داد: «وزارت راه عراق بر برقراری روابط ویژه با ایران و همه همسایگان تأکید داد.» وزیر حمل و نقل عراق با بیان این که روابط ایران و عراق براساس حسن همجواری و مذهب مشترک بین دو کشور باید توسعه یابد، اظهار کرد: «همه‌ی عراقی‌ها از رئیس‌جمهوری گرفته تا مردم، خواهان روابط متمایز و مطلوبی با ایران هستند.» وی با بیان این که زمینه‌های همکاری اقتصادی بین دو کشور گسترده است، ادامه داد: «امروز فرصت‌های سرمایه‌گذاری در کشور عراق فراهم است.» وزیر حمل و نقل عراق افزود: «امیدوارم ایران به دنبال کار، سرمایه‌گذاری، توسعه‌ی روابط و بازسازی عراق باشد و شرکت‌های ایرانی در همه‌ی استان‌های عراق حضور پیدا کنند و با سرمایه‌گذاری خود، در راه بازسازی این کشور گام بردارند.» وزیر حمل و نقل عراق با بیان این که در زمینه‌ی حمل و نقل، تاکنون توافقات خاصی بین ایران و عراق صورت گرفته است، گفت: «در زمینه‌ی همکاری‌های حمل و نقلی در بخش مسافری هوایی به یادداشت تفاهم مطلوبی دست یافته‌ایم که امیدوارم این موضوع توسعه یابد.»



وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: «تردد و ورود به عمق خاک ایران و عراق با وسایل نقلیه عمومی، باری و مسافری، جزو توافقات این جانب و وزیر حمل و نقل عراق خواهد بود.» وی یادآور شد: «زوار و تجار ایرانی پس از امضای این توافقنامه به راحتی می‌توانند به عمق خاک عراق تردد کنند، همچنین زوار و تجار عراقی نیز می‌توانند به عمق خاک ایران رفت‌وآمد کنند. وی گفت: «ایران علاقه مند رسیدن به مرز عراق از طریق خط آهن و عبور از عراق و بالعکس است که در این زمینه در مرز شلمچه و مرز خسروی توافقات ضروری با وزیر حمل و نقل عراق صورت خواهد گرفت. نیکزاد با بیان این که فعالیت مشترک دریایی بین سازمان بنادر ایران و عراق انجام خواهد شد، اظهار کرد: «در این دیدار تفاهم‌نامه خواهرخواندگی بین بندر ام‌القصر عراق و بندر خرمشهر ایران به امضاء خواهد رسید.» وی افزود: «موانع همکاری ما در بخش جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی طی این نشست از پیش روی برداشته خواهد شد.» وی بر این مطلب که ثبات، اقتدار و پیشرفت عراق در واقع پیشرفت و اقتدار ایران است، تأکید کرد: «امروز فرصت کار و سرمایه‌گذاری در عراق فراهم است.» وی با بیان این که در تیرماه سال جاری معاون اول رئیس‌جمهوری ایران به عراق سفر کرد، افزود: «در این سفر توافقات مطلوبی با نخست‌وزیر عراق (نوری المالکی) صورت گرفت که رئیس کمیسیون دو کشور جزئیات این توافقات را پیگیری خواهد کرد.» نیکزاد ادامه داد: «در این دیدار تا آن‌جا

عراق، اظهار کرد: دیدار هیأت‌بلندپایه عراقی از ایران و مذاکرات حمل و نقلی در این سفر باعث گسترش تعاملات دو طرف در حوزه حمل و نقل، ارتباطات و بازرگانی خواهد شد.» وی ادامه داد: «روابط ایران و عراق به دلیل مشترکات فرهنگی، مذهبی و سیاسی بسیار گسترده است.» وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر این مطلب که ایران مشترکات زیادی با کشور دوست و همسایه عراق دارد، گفت: مرز مشترک ایران و عراق و دین مشترک مردم دو کشور موجب شده است که بزرگان ایران و عراق نیز بر لزوم روابط حسنه بین دو کشور تأکید کنند.» نیکزاد افزود: حجم مبادلات تجاری بین ایران و عراق بیش از ۷ میلیارد دلار است که باید این رقم افزایش یابد. وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: «در این سفر، حضور بیش از یک میلیون نفر زائر و عاشق اهل بیت(ع) در کشور عراق و حضور بیش از ۵۰۰ هزار نفر زائر عراقی در ایران مورد توافق قرار می‌گیرد.» وی اظهار داشت: «علاقه‌مندیم که ایران آسمان خود را در اختیار عراق قرار دهد تا بتواند از تجربیات این کشور در بخش هوایی استفاده کند و سرویس‌دهی حمل و نقل هوایی بین دو کشور تسهیل شود که این مهم، فقط به برکت خروج کامل دشمن مشترک ایران و عراق (آمریکایی‌ها) از عراق امکان می‌پذیرد.» وی تصریح کرد: «استفاده از تجربیات دو کشور و رفع مشکلات فرودگاه‌های مرزی و گسترش پروازها بین ایران و عراق از اهداف این نشست است.»

وزیر حمل و نقل عراق با بیان این که امیدوارم مشکلات موجود در راه تبادل کالا و مسافر و زوار بین مرزهای دو کشور در سیستم حمل و نقل جاده‌ای برطرف شود، گفت: «هم‌اکنون کالاها در سیستم جاده‌ای پس از رسیدن به مرز تخلیه شده و دوباره بارگیری می‌شوند که باید این مشکل برطرف شود. در این یادداشت تفاهم موارد مطلوبی در این زمینه به امضای طرفین خواهد رسید.» العامری با تأکید بر این که عراق در ساخت فرودگاه برای ارتباط نجف و کربلا، فعال است، اظهار کرد: «در عراق فرصت‌های سرمایه‌گذاری بسیاری برای سرمایه‌گذاران ایرانی وجود دارد.»

خواهرخواندگی بنادر خرمشهر و ام‌القصر

وزیر راه و شهرسازی در حاشیه نشست بررسی همکاری‌های حمل و نقلی ایران و عراق به خبرنگار ما گفت: «طی تفاهم‌نامه‌ای در زمینه حمل و نقل، بندر خرمشهر ایران و ام‌القصر عراق خواهرخوانده می‌شوند و اتصال راه‌آهن غرب، از مرز خسروی به کشور عراق مورد توافق قرار می‌گیرد.»

به گزارش خبرنگار ما، وزیر حمل و نقل عراق همراه با هیأت بلندپایه‌ای از مدیران بخش‌های مختلف حمل و نقلی این کشور، طی جلسه‌ای با وزیر راه و شهرسازی ایران و معاونان وی، موضوعات مختلف حمل و نقل و همکاری‌های دو کشور را بررسی کردند. بنابراین گزارش، مهندس علی نیکزاد وزیر راه و شهرسازی ایران در نشست بررسی همکاری‌های حمل و نقلی دو کشور ایران و



که امکان مساعدت و ارائه تسهیلات در زمینه مسکن و شهرسازی وجود داشته باشد، با یکدیگر توافق خواهیم کرد.» وزیر راه و شهرسازی افزود: «فعالیت‌های مطلوبی در درون ایران و کشور دوست و همسایه انجام گرفته و رضایت کامل از این اقدامات حاصل شده است.» وی اظهار امیدواری کرد و گفت: «در این نشست توافقنامه‌های ارزشمندی به امضا برسد و در کمترین زمان ممکن اجرا شوند، که این رویداد در روز اول ربیع‌الاول، سبب ساز خیر و برکت برای دو کشور خواهد بود.»

فعالیت کمیته مشترک لایروبی اروند

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز با اشاره به ایجاد خط مشترک کشتیرانی بین دو کشور ایران و عراق گفت: «با امضای تفاهم‌نامه‌ی حمل و نقلی، کمیته مشترک همکاری دریایی بین دو کشور فعال و عملیات لایروبی اروند نیز اجرا می‌شود.» مهندس «سیدعطاءاله صدر» در خصوص جنبه‌های مختلف تفاهم اخیر ایران و عراق برای توسعه همکاری‌های بندری و دریایی دو کشور، اظهار کرد: ایران می‌تواند همکاری‌های مطلوبی را در زمینه‌های دریایی و بندری با کشور دوست و برادر عراق داشته باشد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این‌که ایران کشوری دریایی و دارای بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز آبی است، ادامه داد: «ایران مشترکات دریایی و بندری زیادی با عراق دارد.»

سرمایه‌گذاری شرکت‌های ایرانی در توسعه و بازسازی بنادر عراق

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با

بیان امضای تفاهم‌نامه در زمینه حمل و نقل دریایی و توسعه بندری با کشور عراق، اضافه کرد: در این زمینه چند موضوع مشخص مورد تفاهم دو کشور قرار گرفته که یکی از آن‌ها سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر عراق و بازسازی این بنادر از سوی شرکت‌های خصوصی ایرانی است.» معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: «سرمایه‌گذاری ایرانی‌ها در عراق، درخواست ویژه وزیر حمل و نقل عراق بود تا در این زمینه مذاکراتی انجام و فرصتی فراهم شود که ایران بتواند برای توسعه و بازسازی بنادر عراق، با این کشور همکاری کند.»

ایجاد خط مشترک کشتیرانی بین ایران و عراق

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، همچنین درباره‌ی ایجاد خط مشترک کشتیرانی بین دو کشور ایران و عراق سخن گفت و افزود: «شرکت‌های خصوصی کشتیرانی دو کشور می‌توانند با یکدیگر، شرکت مشترکی را در این زمینه تشکیل دهند.»

فعال شدن کمیته مشترک ایران و عراق برای لایروبی اروند

معاون وزیر راه و شهرسازی، با بیان رفع مشکل لایروبی اروند با امضاء این تفاهم‌نامه افزود: «پس از جنگ تحمیلی تعداد قابل توجهی شناور آسیب‌دیده در اروند غرق شدند و موجب آن شد که تردد کشتی‌ها با مشکل روبه‌رو شود.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اظهار امیدواری کرد: «با امضای این تفاهم‌نامه کمیته مشترک همکاری دریایی بین دو کشور فعال شود تا بتوانیم عملیات لایروبی اروند را هرچه سریع‌تر اجرا کنیم، که به

این ترتیب زمینه توسعه حمل و نقل دریایی در رودخانه اروند و حدفاصل بین دو کشور ایجاد می‌شود.» معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: «توسعه همکاری در زمینه حمل و نقل و استفاده از ظرفیت بنادر ایران از سوی کشور عراق از موارد مطرح‌شده در این تفاهم‌نامه بود و بر این اساس خواهرخواندگی بنادر خرمشهر و القصر مورد تصویب قرار گرفت.»

راه‌اندازی و توسعه کریدور ابریشم از ایران تا عراق، سوریه، شمال آفریقا و اروپا

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نیز با بیان این‌که ترانزیت کالا از موارد مهم مطرح‌شده در تفاهم‌نامه است، تصریح کرد: «مسیر جاده‌ی ابریشم و عبور این جاده از ایران به عراق و سپس به سوریه و شمال آفریقا و جنوب اروپا از موارد مهم در مذاکرات اخیر مسئولان ایران و عراق بود.» معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: «مقرر شد کمیته مشترکی درباره‌ی وضعیت این مسیر جاده‌ای تشکیل شود که بتوانیم در مدت زمان کوتاهی مسیرهای جاده‌ای را همراه با مسیر ریلی توسعه دهیم، تا پتانسیل کارآمدی برای عبور کالا از شرق به غرب و از کشورهای آسیایی به‌خصوص کشورهای CIS و چین به غرب فراهم شود و کالا پس از عبور از ایران، از عراق و سوریه به شمال آفریقا و جنوب اروپا انتقال یابد و یا از راه بندر امام خمینی (ره) جابه‌جا شود.» رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: «در این زمینه مقرر شد که بی‌درنگ هیأت ایرانی به کشور عراق سفر و در زمینه اجرای مفاد این توافقات اقدام کند.» ■



در گفت و گوی تلفنی معاون وزیر راه با دبیرکل جدید آیمو تاکید شد:

لزوم تقویت همکاری‌های دو جانبه

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی طی تماس تلفنی با «کوچی سکیمیتزو»، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی با بیان تبریک سال نو میلادی و آغاز دوره‌ی جدید مسئولیت وی در مقام دبیرکلی آیمو از ابتدای سال ۲۰۱۲ میلادی، به سابقه‌ی طولانی و کارنامه‌ی پربار سکیمیتزو در این سازمان تخصصی و فنی اشاره کرد و بر اعتبار و ارزش این انتخاب صحنه گذاشت.

کوچی سکیمیتزو نیز در پاسخ به مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مراتب قدردانی خود و کارکنان دبیرخانه‌ی آیمو را به مهندس «صدر» اعلام کرد و از حمایت‌های وی و نیز دولت جمهوری اسلامی ایران در طول سال‌های گذشته تشکر کرد و خواستار ادامه‌ی این حمایت‌ها در عرصه‌های مختلف دریایی شد.

دبیرکل آیمو، حمایت کشورهای بزرگی چون جمهوری اسلامی ایران را برای آیمو و پیشبرد اهداف عالی این سازمان دریانوردی مهم دانست و موقعیت دریایی ممتاز و استراتژیک ایران در آیمو را به مهندس صدر تبریک گفت.

سکیمیتزو در گفت‌وگو با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «سطح مناسب و مطلوب همکاری‌ها با نمایندگی ایران، همچنان حفظ و تقویت خواهد شد و در این راه زمینه‌ی هر همکاری در مسایل مختلف ایمنی، حفظ محیط زیست دریایی و فنی و آموزشی مهیا خواهد بود.»

در ادامه مهندس صدر با اعلام حمایت از دبیرکل منتخب مجمع آیمو، بر لزوم تقویت همکاری‌های دوجانبه تأکید کرد.

وی با یادآوری اراده‌ی مصمم دولت جمهوری اسلامی ایران بر نقش‌آفرینی مؤثر در سازمان‌های بین‌المللی - تخصصی نظیر آیمو، خواهان بررسی و حل و فصل موانع حضور اعضای هیأت‌های ایرانی در نشست‌های آیمو شد.

سکیمیتزو نیز با بیان قول همکاری و پیگیری این موضوع از طریق وزارت امور خارجه‌ی انگلیس و نمایندگی ایران در آیمو، حضور هیأت‌های نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در نشست‌های آیمو را بسیار مهم توصیف کرد.

دعوت از دبیرکل جدید آیمو برای سفر به ایران و بازدید از دست‌آوردها و پیشرفت‌های جمهوری اسلامی ایران و نیز ظرفیت‌ها و قابلیت‌های آن در امور بندری و دریایی، بخش پایانی مکالمه‌ی تلفنی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با سکیمیتزو بود که با استقبال وی همراه شد. دبیرکل آیمو نیز قول داد که این دیدار در اولین زمان ممکن و به رغم فشرده‌ی برنامه‌های کاری در سال ۲۰۱۲ میلادی انجام شود.

مهندس صدر، همچنین مشارکت فعالانه‌ی جمهوری اسلامی ایران در فعالیت‌های سازمان جهانی دریانوردی و نیز تلاش نماینده‌ی دایم کشورمان نزد آیمو را مهم و به عنوان بستری مناسب برای گسترش و ارتقای سطح همکاری‌ها در آینده ارزیابی کرد. ■



سازمان بنادر با هدف ارتقای دانش منابع انسانی و افزایش ضریب ایمنی برگزار کرد

کارگاه آموزشی مدیریت عملیات بندری کالاهای خطرناک

اظهار کرد: «هم‌اکنون ظرفیت ناوگان نفتی کشور نزدیک به ۱۲ میلیون تن است که با توجه به حجم قابل توجه تردد شناورهای نفتکش در منطقه‌ی خلیج فارس، نکات ایمنی و رعایت استانداردها با جدیت بیش‌تری در این بخش دنبال می‌شود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با اعلام این‌که ظرفیت بنادر تا پایان برنامه‌ی پنجم توسعه، ۲۱۰ میلیون تن و در بخش کانتینری به ۸ میلیون TEU افزایش می‌یابد، افزایش حمل و نقل کالاهای خطرناک را با مخاطرات و پیچیدگی‌های ناشی از کالاهای خطرناک همراه دانست و گفت: «با برنامه‌های توسعه‌ای پیش‌رو، ابتدا باید تجهیزات و سخت‌افزارهای مورد نیاز تأمین شوند. آنگاه در بخش نرم‌افزاری با جذب نیروهای متخصص و آموزش مستمر برای ارتقای سطح دانش افراد فعال اقدام کرد.»

صدر با بیان این‌که با توسعه‌ی پس‌کرانه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در بنادر، چنانچه حادثه‌ای در بنادر رخ دهد تأسیسات شهری و زیربنایی با خسارات جبران‌ناپذیری روبه‌رو خواهند شد، گفت: «امروزه بنادر در کنار شهرهای بزرگ قرار دارند که تأسیسات زیربنایی مهمی را در خود جای داده‌اند. به عنوان مثال، در بندر شهیدرجایی در استان هرمزگان علاوه بر جابه‌جایی کالاهای خطرناک، پالایشگاه‌های بزرگی قرار دارد. در بندر امام خمینی (ره) در استان خوزستان، پالایشگاه نفت و تأسیسات پتروشیمی ایجاد شده است.»

مهندس صدر با مثبت خواندن کارگاه آموزشی کالاهای خطرناک به عنوان گام اساسی و اقدام مبنایی، بر تداوم اجرای این برنامه‌های آموزشی و توسعه‌ی منابع انسانی تأکید کرد و شرایط فعلی بنادر و حمل و نقل دریایی کشور به لحاظ رعایت ایمنی و جابه‌جایی ایمن کالاهای خطرناک را مطلوب دانست.

به گفته‌ی مهندس صدر، مباحث آموزشی و ارتقای دانش نیروهای انسانی با توجه به حضور چشمگیر بخش خصوصی در بنادر، از اهمیت دوچندانی برخوردار است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این‌که فعالان بخش خصوصی با سرمایه‌گذاری در حوزه‌های ترانزیت غلات، تصفیه‌ی شکر و روغن، بانکرینگ، گچ و کاغذ در شمال و جنوب کشور

خطرناک سخن می‌گفت، با اعلام ضرورت برگزاری این دوره‌های آموزشی و توسعه‌ی منابع انسانی و تداوم آن به صورت برنامه‌ریزی‌شده و مشخص، از فراهم بودن تجهیزات، امکانات و تأسیسات زیربنایی و سخت‌افزاری مورد نیاز در بنادر خبر داد و گفت: «در مقایسه با سال‌های ابتدای انقلاب اسلامی که ظرفیت و عملکرد بنادر به ترتیب ۱۵ میلیون و ۱۲ میلیون تن بود، امروز ظرفیت بنادر کشور به ۱۶۵ میلیون تن و عملکرد سال گذشته بنادر به ۱۴۱ میلیون تن افزایش یافته است، که نشان‌دهنده‌ی ۱۲ برابر شدن عملکرد و ۱۱ برابر شدن ظرفیت‌های بندری است.»

مهندس «سید عطاءاله صدر» در ادامه با اعلام ۶۰ برابر شدن ظرفیت کانتینری بنادر در مقایسه با ظرفیت ۱۰۰ هزار TEU اوایل انقلاب، از افزایش ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی تا ۶ میلیون TEU کانتینر در فاز دوم توسعه‌ی این بندر خبر داد و نتیجه‌گیری کرد: «این حجم عملیات در بنادر با در نظر گرفتن برنامه‌ی توسعه‌ی کشور طی ۵ سال آینده، نشان‌دهنده‌ی رعایت استانداردهای ایمنی و تأمین امنیت در بنادر و حمل و نقل دریایی کشور است.»

مهندس صدر با بیان این‌که رعایت نکات ایمنی تنها مختص بخش بندری نیست، بر ضرورت اجرای موارد ایمنی در بخش دریایی تأکید و

با حضور دو تن از مدرسان و بازرسان ایمنی و اطفای حریق سازمان بین‌المللی دریانوردی کارگاه آموزش تخصصی مدیریت عملیات بندری کالاهای خطرناک در تهران برگزار شد.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، این دوره‌ی آموزشی که با هدف ارتقای ضریب ایمنی و افزایش سطح دانش منابع انسانی فعال در بنادر و حمل و نقل دریایی برگزار شد، اساتید با سابقه‌ی آیمو به مدت سه روز کاری به تشریح مباحث مربوط به رعایت استانداردهای بین‌المللی در حمل و نقل کالاهای خطرناک پرداختند.

ارتقای ۲۵ درصدی ایمنی تا پایان برنامه‌ی پنجم

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با مطلوب ارزیابی کردن شرایط بنادر به لحاظ رعایت استانداردهای ایمنی در جابه‌جایی کالاهای خطرناک و با بیان این‌که ۹۳ درصد واردات و صادرات کشور از طریق بنادر و حمل و نقل دریایی انجام می‌شود، از ارتقای ۲۵ درصدی ایمنی تا پایان برنامه پنجم خبر داد.

معاون وزیر راه و شهرسازی که در کارگاه آموزشی تخصصی مدیریت عملیات بندری کالاهای





سید عطاءاله صدر:

این حجم عملیات در بنادر با در نظر گرفتن برنامه‌ی توسعه‌ای کشور طی ۵ سال آینده، نشان‌دهنده‌ی رعایت استانداردهای ایمنی و تأمین امنیت در بنادر و حمل و نقل دریایی کشور است.



محسن صادقی‌فر:

با توجه به گوناگونی کالاهایی که هم‌روزه در جهان جابه‌جا می‌شود، باید با شناسایی انواع مختلف کالاها و آشنا شدن با فعل و انفعالات شیمیایی آن‌ها و همچنین مراقبت بیشتر به‌هنگام جابه‌جایی، ریسک خطر آفرینی آن‌ها را کاهش داد.

لندن (۱۹۹۳-۱۹۹۰)، مدرس دوره‌های مقابله با حریق (۱۹۹۷-۱۹۹۳)، افسر تحقیق و توسعه در خصوص حوادث و سوانح مرتبط با کالاهای خطرناک و مواد شیمیایی (۲۰۰۱-۱۹۹۷) و مدیر عملیاتی کمیته‌ی بررسی عامل حریق و حوادث مرتبط با مواد شیمیایی و خطرناک (۲۰۰۲-۲۰۰۱) بوده است. ■

باربری کالا آنچه بسیار اهمیت دارد این واقعیت است که محموله تا چه اندازه‌ای در معرض خطرات حمل دریایی قرار دارد. از اولین سال‌های پیدایش حمل و نقل همیشه برخی کالاها بیش‌تر در معرض خطر قرار داشته‌اند.

به گفته‌ی صادقی‌فر، بسیاری از کالاها در معرض خطرات خاصی قرار دارند، مانند زغال سنگ که دچار خودسوزی می‌شود. در مورد سایر کالاها ممکن است حرارت (Heating)، تخمیر (Fermentation)، کپک‌زدایی (Mould) و یا زنگ گیاهی (Mildew) به وجود آید.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این‌که بسیاری از کالاها از جمله غلات در معرض تعرق قرار دارند، آسیب و صدمات ناشی از این نوع کالاها را برای سایر محمولات با اهمیت دانست.

صادقی‌فر با بیان این‌که بعضی از کالاها با جذب رطوبت از محیط و اضافه شدن به حجم آنها سبب آسیب جدی به بدنه کشتی می‌شوند، از «خودسوزی» بعضی از کالاها خبر داد و گفت: «بسیاری از کالاها که حامل مقادیر معتدله‌ی رطوبت هستند، در معرض خودسوزی قرار می‌گیرند، به‌ویژه اگر در مجاورت روغن باشند.»

وی در ادامه نتیجه‌گیری کرد: «با توجه به گوناگونی کالاهایی که هم‌روزه در جهان جابه‌جا می‌شود، باید با شناسایی انواع مختلف کالاها و آشنا شدن با فعل و انفعالات شیمیایی آن‌ها و همچنین مراقبت بیشتر به‌هنگام جابه‌جایی، ریسک خطر آفرینی آن‌ها را کاهش داد.»

این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص کارگاه آموزشی حمل کالاهای خطرناک گفت: «خوشبختانه با توجه به اهمیت به‌روزرسانی و ارتقای منظم و پیوسته‌ی سطح و توان علمی و تخصصی مجموعه ذی‌نفعان و فعالان بندری مرتبط با کالاهای خطرناک، از دو تن از اساتید مجرب و متخصص آی‌مو در موضوعات IMDG Code, IMSBC Code, HAZMAT برای تدریس و آموزش آخرین متدها و موارد مطرح در دنیا دعوت شد که با توجه به تمهیداتی که در معاونت امور بندری و مناطق ویژه به کار بسته شده، امیدواریم از تجربیات و تخصص اساتید مجرب آی‌مو بهره‌برداری لازم بعمل آید.»

بر پایه‌ی این گزارش «راب ون آفلن» (Rob Van uffelen) یکی از اساتید این دوره‌ی آموزشی، بین سال‌های ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۶ میلادی رئیس بخش کالاهای خطرناک شرکت P&O Nedlloyd و خط کشتیرانی Maersk بوده و از سال ۲۰۰۷ میلادی تا کنون به عنوان مشاور IMO در زمینه‌ی کالاهای خطرناک در کلیه جلسات DSC فعالیت داشته است.

«بریان فارل» (Brian Farrell) نیز به عنوان مشاور و مدرس دوره‌های آموزش مقابله با حریق و حوادث کالاهای خطرناک، پیش از این، افسر اطفای حریق (تا سال ۱۹۹۰ میلادی)، سربازرس ایمنی و اطفای حریق آتش‌نشانی

سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه‌ای انجام داده‌اند، برگزاری دوره‌ی آموزشی کاربردی برای فعالان امور بندری و دریایی و برنامه‌ریزی فراگیر برای توسعه‌ی نیروی انسانی فعال در این زمینه را با اهمیت دانست.

مزایای حمل کالاهای خطرناک از معابر ترانزیتی ایران

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی نیز به عنوان سخنران مراسم آغاز به کار کارگاه آموزش تخصصی مدیریت عملیات بندری کالاهای خطرناک گفت: «از پرسودترین کالاها برای حمل و نقل، کالاهای خطرناک است؛ چرا که با توجه به میزان خطرناکی آن، هزینه‌ی حمل آن نیز افزایش می‌یابد. مسلماً با ایجاد زیرساخت‌های مناسب و استانداردهای لازم می‌توان این کالاها را مانند کالاهای عادی حمل کرد و از مزایای ارزی آن بهره‌برد. با وجود موقعیت ترانزیتی ایران باید به حمل و نقل کالاهای خطرناک توجه بیش‌تری کرد تا بتوان علاوه بر درآمد ارزی آن، اصول ایمنی را در بنادر و خصوصاً در مورد کالاهای خطرناک به کار گرفت.»

«محسن صادقی‌فر» با بیان این‌که همه‌ی افراد درگیر در زمینه‌ی حمل و نقل کالاهای خطرناک باید آموزش دیده باشند، اضافه کرد: «آموزش‌های مناسب باید در رابطه با وظایف فرد صورت گیرد و این آموزش‌ها باید مطابق و در خور مسئولیت افراد باشد. آموزش‌ها به عنوان یک نیاز باید به صورت مداوم و دوره‌ای همراه با بازآموزی ارائه شود.»

صادقی‌فر گفت: «بسیاری از کالاهای حمل شده خواص مخاطره‌آمیزی دارند که ممکن است باعث آتش‌سوزی یا انفجار شوند. این اتفاق ممکن است در هر نقطه از زنجیره‌ی حمل و نقل پدید آید. اگرچه قوانین بین‌المللی برای حمل دریایی از سال ۱۹۶۵ میلادی به رسمیت شناخته و به کار گرفته شده است، اما میلیون‌ها تن کالای خطرناک هر ساله از بنادر در حال جابه‌جایی است که ضرورت توجه به این مهم را نشان می‌دهد.»

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این‌که حمل و نقل کالای خطرناک بسته‌بندی‌شده باید مطابق با کد بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی (IMDG CODE) صورت پذیرد، خاطرنشان کرد: «از تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۴ میلادی این کد به صورت ماده‌ای تحت مقررات فصل کنوانسیون سولاس سازمان جهانی دریانوردی قرار گرفته است. این کد از سوی سازمان جهانی دریانوردی تهیه شده و بر پایه‌ی پیشنهادات کمیته‌ی تخصصی سازمان ملل در زمینه‌ی حمل و نقل کالای خطرناک انتشار می‌یابد. IMDG CODE هر دو سال یک‌بار تجدید نظر و ویرایش می‌شود.»

معاون امور بندری سازمان بنادر ادامه داد: «در

در نشست معاونان و مدیران برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی بررسی شد

رویکردهای توسعه‌ای رسیدن به آرمان‌های سازمانی

در فرایند Backup گیری و پشتیبانی اطلاعات با توجه به شرایط ایجاد شده برای کشور، بخش حمل‌ونقل دریایی و مقابله با تشدید تحریم‌ها، دقت بیشتری به خرج دهند و از کوچک‌ترین اشتباهات بپرهیزند.

مدیرکل امور مالی نیز، از حل مشکلات مالیاتی سازمان بنادر طی سال‌های ۸۱ تا ۸۸ خبر داد و کاهش بدهکاران تجاری این سازمان را حائز اهمیت ارزیابی کرد.

مدیرکل امور اداری نیز با تشریح اقدامات انجام‌شده برای تبدیل وضعیت نیروهای قراردادی و تدارک آموزش‌های بدو تصدی مشاغل و توانمندسازی منابع انسانی سازمان، افزایش سطح کارایی و سلامت روحی و جسمی نیروی انسانی را از اهداف امور اداری در سال آینده برشمرد. آنچه در پی می‌آید، مشروح اقدامات مدیران کل امور اداری، مالی، برنامه‌ریزی و طرح و توسعه در سال جهاد اقتصادی و اهداف و سیاست‌های اجرایی این واحدها در سال آینده است.

علی‌اکبری، قائم‌مقام معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر، «ارتقای زیرساخت‌های بخش IT»، «استفاده از تجارب در زمینه‌ی صرفه‌جویی» و «استفاده‌ی بهینه از منابع و کاهش هزینه‌ها» از دیگر کارکردهای این گردهمایی بوده است.

وی همچنین با تأکید بر این‌که توسعه‌ی منابع انسانی یک رویکرد مدیریتی است، شاخص‌های برنامه‌ریزی صحیح و اصولی را «آگاهی از وضعیت و مفروضات پیش رو»، «تحلیل درست و اصولی شرایط موجود» و «آینده‌نگری و خردورزی جمعی» ارزیابی کرد.

در این نشست همچنین مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه سازمان بنادر از تحول در نظام بودجه‌ریزی و برنامه‌ریزی برای بودجه‌ریزی عملیاتی خبر داد و آن را یک گام رو به جلو خواند.

مدیرکل آمار و فن‌آوری اطلاعات هم با اعلام گسترش امنیت در فضای تبادل اطلاعات از معاونان طرح و توسعه بنادر، درخواست کرد که

کارگاه آموزشی و نشست دوروزه‌ی معاونان، مدیران و کارشناسان برنامه‌ریزی، اداری و مالی و طرح و توسعه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی در حالی در جزیره‌ی قشم برگزار شد که معاون اداری و مالی این سازمان آن را فرصتی برای «روان کردن بسترها برای رسیدن به آرمان‌های سازمانی» عنوان کرد و جانشین وی هدف از این گردهمایی را «بازنگری و به‌روزرسانی برنامه‌ها» و «هم‌اندیشی علمی و کاربردی در تدوین اهداف» برشمرد.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، متولیان منابع انسانی، تصمیم‌گیران امور مالی و طرح و توسعه در نشست ششم، ضمن بازنگری و ارائه‌ی نظرات اصلاحی در بخش‌های نیروی انسانی، امور مالی و فن‌آوری اطلاعات، عملکرد دو سال گذشته‌ی خود را برای ساماندهی و سرعت بخشیدن به کارهای اجرایی مورد بررسی قرار دادند. بر اساس این گزارش و به نقل از «علی جان





به یک کلاف سردرگم تبدیل می‌شود، بر حذف مراحل و رویه‌های خشک اداری تأکید کرد و گفت: «باید شغل‌های بالقوه خشک و روال‌ها و رویه‌های خشک شناسایی و حذف شوند. هرچه حذف این سلسله‌مراتب کاذب اداری در دستور کار قرار گیرد، همه از دست‌آورد آن منتفع می‌شوند؛ چراکه این سلسله‌مراتب اداری در بیشتر جاها به تبعیض‌های سازمانی منجر می‌شود.»

محمدرضا امامی، یکی از ارزش‌های سازمانی را «نظم سازمانی» دانست و استمرار حرکت در همه‌ی بخش‌های سازمان بنادر اعم از عملیات ستادی را تابع و هماهنگ با اهداف عالیه برشمرد. وی با بیان این‌که تقویت نظام پیشنهادها باعث بروز و ظهور اندیشه‌های نهفته و راهگشای مدیران عالی در تصمیم‌گیری‌ها می‌شود، اظهار کرد: «استفاده از بهینه‌ترین روش و ارائه‌ی حداکثر خدمات با هدف دستیابی به حداقل اتلاف زمانی و بهسازی ساختارهای اداری، مالی و برنامه‌ریزی باید از وظایف مدیران در این مجموعه قلمداد شود.» معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر، تقویت نرم‌افزاری این سازمان برای حرکت سریع‌تر و بیش‌تر به سوی شفاف‌سازی را از الزامات دانست. امامی با تأکید بر ابهام‌زدایی کارکنان در رویارویی با مدیریت، ایجاد فضایی سالم برای مشارکت فکری همکاران را به مدیران اداری، مالی و طرح توسعه توصیه کرد.

مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه‌ی سازمان بنادر
خبر داد

تغییر نظام بودجه‌ریزی به بودجه‌ریزی عملیاتی

دست‌یابی به بودجه‌ریزی عملیاتی، هدفی است که به گفته‌ی مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه‌ی

عملکرد کمال‌گرایانه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی

محمدرضا امامی در ادامه با بیان ضرورت توانمندسازی منابع انسانی و این‌که بنگاه‌های اقتصادی با برخورداری از مراحل عمر سازمانی مشابه، پس از مرحله‌ی زایش، رشد و بلوغ با چالش‌های متعددی روبه‌رو می‌شوند، تأکید کرد: «مطالعات نشان می‌دهد که سازمان بنادر و دریانوردی مراحل رشد و تعالی را با موفقیت پشت سر گذاشته است و در مرحله‌ی تصمیم‌گیری و زایش مجدد قرار دارد.»

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این‌که ساختار بنگاه‌های اقتصادی باید چنان باشد که در فضای رقابتی بتوانند به حرکت منطقی و معقول خود بر مبنای اهداف ادامه دهند، سازمان بنادر را سازمانی در مرحله‌ی بلوغ اقتصادی دانست و اظهار کرد: «مطابق ارزیابی‌های بیرون سازمانی و بر اساس شاخص‌های تعریف‌شده، سازمان بنادر به عنوان ارگان برتر در زمینه‌ی سطوح انرژی و راهبردی و سطوح مدیران میانی و اجرایی شناخته شده و از سوی معاونت ریاست جمهوری مورد قدرانی قرار گرفته است که نشان‌دهنده‌ی عملکرد گمال‌گرایانه و قرار گرفتن در مرحله‌ی پوست‌اندازی و زایش دوباره‌ی این سازمان است.»

بنابر اعلام مهندس امامی، هرچه برنامه‌ریزی برای شروع زایش مجدد به تأخیر افتد، سازمان‌ها و بنگاه‌های اقتصادی به سمت «آریستو کراسی سازمانی» یا اشرافیت سازمانی و سپس پیری زودرس پیش می‌رود.

ایجاد ارزش افزوده در سرمایه‌های انسانی

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این‌که برای کارکنان باید به صورتی برنامه‌ریزی شود که علاوه بر فعالیت کاری، تفکر رقابتی آنان نیز متوجه سازمان باشد، گفت: «رسالت اصلی مسئولان منابع انسانی باید ایجاد ارزش افزوده و سرمایه‌های انسانی باشد؛ چراکه توانمندسازی نیروی انسانی و صرف هر هزینه‌ای برای ارتقای کیفی این سرمایه، نه به عنوان هزینه بلکه به منزله‌ی نوعی سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود.»

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان خود با تأکید بر این‌که رضایت شغلی در نتیجه‌ی تطبیق و تخصیص مناسب شغل با شاغل ایجاد می‌شود، تصریح کرد: «باید طوری برنامه‌ریزی شود که کارکنان با مشاهده‌ی نتیجه و خروجی کار خود و قرار گرفتن در محیطی آرام و متعادل، با ابراز خرسندی، از انجام فعالیت در مسیر دستیابی به اهداف سازمانی احساس رضایت کنند.»

حذف مراحل خشک اداری

امامی در بخش دیگری از سخنان خود با اعلام این‌که بعضاً پروسه‌ی انجام کارها و تصمیم‌گیری‌ها

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی با تأکید بر توسعه‌ی مأموریت‌های بین‌المللی سازمان بنادر خبر داد:

اصلاح ساختار سازمانی بر اساس چشم‌انداز ۱۴۰۴

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی معتقد است: مطابق تئوری‌های مدیریتی، بنگاه‌های اقتصادی پس از مرحله‌ی بلوغ اقتصادی و حداکثر شدن ثروت‌های سازمانی، چنانچه دچار بی‌توجهی و ضعف در تصمیم‌گیری‌ها شوند، به سوی اشرافیت و اضمحلال سازمانی گام برمی‌دارند که یک چالش بزرگ محسوب می‌شود.

«محمدرضا امامی» می‌گوید: در برخورد با مشکلات هرچه سازمان‌ها بزرگ‌تر و تکامل یافته‌تر باشند، با مشکلات بزرگ‌تری مواجه اند. در واقع از طریق حد و اندازه سازمان‌ها است که می‌توان نوع مشکلات آنها را تشخیص داد. به عبارت بهتر سازمان‌های کامل‌تر، مشکلات پیچیده‌تر و بیشتری برای حل کردن دارند.

به گفته معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی، در حال حاضر سازمان بنادر و دریانوردی در مرحله‌ی زایش و پوست‌اندازی قرار دارد و متولیان منابع انسانی و برنامه‌ریزی باید با شناسایی شرایط موجود و انطباق آن با اهداف آرمانی از افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ و سرآمدی در منطقه‌ی هدف، جایگاه این سازمان را در موضع حاکمیتی تحکیم بخشند و با تقویت و توانمندسازی سرمایه‌های انسانی، روحیه‌ی تهدد و تعلق به سازمان را پایدار سازند.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، تحولات اداری، مالی و اصلاح ساختار این سازمان را بر مبنای دورنمای چشم‌انداز ۱۴۰۴ و توسعه‌ی مأموریت‌ها در مجامع بین‌المللی از جمله سازمان جهانی دریانوردی، ضروری و اجتناب‌ناپذیر می‌داند و اضافه می‌کند: تولد اولیه سازمان‌ها تولد فیزیکی و تولد پس از بلوغ، تولد شخصیتی است.

اصلاح ساختار سازمانی بر مبنای چشم‌انداز ۱۴۰۴

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر با بیان این‌که اصلاح و بهینه‌سازی ساختار این سازمان بر اساس دیدگاه‌های کارشناسانه‌ی توسعه‌ی منابع نیروی انسانی ریاست جمهوری و مطابق با توسعه‌ی مأموریت‌ها و نگرش‌های جدید سازمان بنادر و دریانوردی، با هدف افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ صورت می‌پذیرد، اظهار کرد: «اصلاح و بهسازی چارت سازمان بنادر و دریانوردی با هدف دستیابی به شاخص‌های افق ۱۴۰۴ در سطح منطقه‌ی آسیای جنوب غربی به عنوان منطقه‌ی هدف و متناسب با پیوستن این سازمان به ۲۹ کنوانسیون دریایی در دست انجام است.»

در سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد.

برنامه‌ریزی در حمل‌ونقل دریایی

مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این‌که این سازمان به عنوان متولی حمل‌ونقل دریایی کشور، تهیه، بازنگری، پیگیری و دفاع از احکام پیشنهادی حمل‌ونقل دریایی در برنامه‌ی پنجم توسعه را به انجام رسانده است، از دو دست‌آورد بزرگ این اقدام در برنامه‌ی پنجم خبر داد.

به گفته‌ی رمضان علی محمودی، درج حکم تدوین نظام انعطاف‌پذیر تعرفه و حذف اختیار اخذ حقوق و عوارض بندری در مناطق آزاد از سوی سازمان بنادر، به‌منزله‌ی دو دست‌آورد بزرگ دفاع از احکام پیشنهادی حمل‌ونقل دریایی در برنامه‌ی پنجم توسعه محسوب می‌شود.

وی بازنگری اهداف کمی و منابع مالی و بسته‌ی اجرایی حمل‌ونقل دریایی در برنامه‌ی پنجم توسعه، ارزیابی عملکرد سند توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی طی دوره‌ی ۸۴ تا ۸۹ و تهیه‌ی گزارش عملکرد ماده‌ی ۱۵۷ قانون چهارم توسعه را از دیگر اقدامات در این زمینه برشمرد و در خصوص عملکرد سازمان بنادر در برنامه‌ی چهارم اظهار کرد: «سازمان بنادر جزو نادرترین سازمان‌هایی بود که موفق شد صد درصد و در بعضی از موارد بیش‌تر از صد درصد اهداف مورد نظر را تحقق بخشد»

تأثیرگذاری بر مسائل راهبردی

مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه سازمان بنادر در تشریح اقدامات انجام‌شده در زمینه‌ی افزایش نقش‌آفرینی و تأثیرگذاری بر مسائل راهبردی، از «تهیه‌ی طرح پیشنهادی نظام انعطاف‌پذیری تعرفه، به‌کارگیری شیوه‌های تأمین منابع مالی سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل دریایی، حمایت از



سازمان بنادر، طی ۶ ماه دوم سال ۹۱ در یکی از بنادر کشور به صورت پایلوت اجرا می‌شود.

«رمضان علی محمودی» در سمینار سه‌روزه‌ی «معانین، مدیران و کارشناسان اداری، مالی و طرح توسعه، همچنین از دو دست‌آورد بزرگ در برنامه‌ی پنجم توسعه یعنی؛ حذف اختیار اخذ حقوق و عوارض بندری در مناطق آزاد از سوی سازمان و تدوین نظام تعرفه‌ی انعطاف‌پذیر خبر داد و راه‌اندازی کارگروه بررسی‌های اقتصادی طرح‌های سرمایه‌ای را به عنوان یک خلأ قابل اعتنا تبیین کرد.

محمودی، اهداف سال ۹۱ را، ارتقای نظارت بر کنترل بودجه‌ای، بهبود روش‌ها و اجرای فرایندهای بهینه و استقرار نظام مدیریت عملکرد

حمل‌ونقل دریایی پس از هدفمندسازی یارانه‌ها، طرح ممیزی IMO و همکاری مستقیم با این طرح و مشارکت فعال در کارگروه‌های تخصصی سازمان و ارگان‌های دریایی خبر داد.

تأمین منابع مالی پروژه‌های سرمایه‌ای

محمودی با اعلام این‌که در بخش تأمین مالی پروژه‌ها از منابع داخلی و سایر منابع استفاده می‌شود، فهرستی از اقدامات انجام‌شده در این زمینه را ارائه کرد و از فراهم‌سازی امکان جذب صد درصدی پروژه‌های سرمایه‌ای برای اولین بار با استفاده از منابع جایگزین، انتشار و فروش اوراق مشارکت معادل ۱۰۰۰ میلیارد ریال، اخذ اصلاحیه‌ی بودجه با رشد دوازده درصدی در مقایسه با سال ۸۸ و پوشش کامل بودجه‌ای نیازهای پیش‌بینی‌نشده‌ی هزینه‌های جاری خبر داد.

این کارشناس برنامه‌ریزی و بودجه در ادامه با اعلام تأمین ۱۳۴۷ میلیارد ریال منابع از حساب ذخیره‌ی ارزی گفت: «علاوه بر این، از محل حساب ذخیره‌ی ارزی، مبالغ قابل توجه‌ای برای توسعه‌ی بندر شهید رجایی اخذ شد که با پرداخت آن به پیمانکار مربوطه، شاهد شتاب در اجرای برنامه‌های توسعه‌ای این بندر هستیم»

به گفته‌ی محمودی، دریافت ۹۴ میلیارد ریال وام بانکی از محل LC داخلی و تأمین منابع وجوه اداره‌شده، از دیگر اقدامات انجام‌شده در خصوص تأمین منابع مالی پروژه‌ها است.

نظارت و کنترل بودجه‌ای

مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه سازمان بنادر با بیان این‌که این اداره‌ی کل پاسخگوی موضوعات بودجه‌ای دستگاه‌های نظارتی فراسازمانی است از اعلام کنترل‌های بودجه‌ای و بازدید و نظارت دوره‌ای در بنادر، کنترل هفتگی پیشرفت فیزیکی دریایی پروژه‌های مهم سازمانی و بخش غیردولتی و قابل افتتاح در سال ۹۰ و راه‌اندازی کارگروه بررسی‌های اقتصادی طرح‌های سرمایه‌ای به عنوان اقدامات انجام‌شده در چارچوب نظارت و کنترل بودجه‌ای خبر داد.

محمودی تأکید کرد: «بنادر باید به ضوابط و بخش‌نامه‌های ابلاغی از سوی سازمان مرکزی توجه خاص داشته باشند؛ چراکه در سال آینده علاوه بر بازدیدهای دوره‌ای، از پروژه‌های مهم و قابل افتتاح به صورت ویژه گزارش گرفته و به مدیرعامل سازمان ارائه می‌شود.»

بودجه‌ریزی

مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه سازمان بنادر در بخش دیگری از سخنانش با بیان این‌که به‌رغم محدودیت‌های شدید بودجه‌ای، بودجه‌ی اولیه و اصلاحی سال ۹۰ به‌موقع تهیه و تنظیم شد، اظهار کرد: «مطابق اصلاحیه‌های انجام‌شده، سعی شد هزینه‌های ناشی از سیاست‌های پرداختی به کارکنان با صرفه‌جویی‌های صورت گرفته تأمین





و دریانوردی در تشریح آنچه که تحت عنوان «گسترش امنیت در فضای تبادل اطلاعات» نامیده می شود، آن را یکی از اهداف چهارگانه این اداره کل در سال آینده دانست و از معاونان طرح و توسعه در بنادر خواست که از کوچک ترین اشتباه در فرایند Backup گیری و پشتیبانی اطلاعات بپرهیزند و شخصاً بر آن نظارت داشته باشند.

«کریمی قهرودی» در اعلام برنامه های توسعه ای اداره کل آمار و فناوری اطلاعات، از ارتقای خدمات الکترونیکی قابل ارائه به مشتریان و ارتباط الکترونیکی بین دستگاهی، ارتقای زیرساخت های فناوری اطلاعات و تدوین سیاست های پنج ساله ی حوزه ی فن آوری اطلاعات به عنوان سه هدف سال آینده خبر داد.

بخش نامه ی ساماندهی فرزندان شهدا و جانبازان بالای ۲۵ درصد به تعداد ۵۶ نفر خبر داد و گفت: «اجرای کردن فوق العاده ی سختی کار در سطح ستاد و بنادر، اجرای پرداخت فوق العاده ی بدی آب و هوا، سختی کار در مناطق کمتر توسعه یافته و مناطق مرزی در بنادر نوشهر و انزلی به میزان ۱۶ درصد و بنادر جنوبی و بندر امیرآباد به میزان ۲۵ درصد» نیز در دستور کار سال آینده قرار دارد.

اهداف سال ۹۱

مدیر کل برنامه ریزی و بودجه سازمان بنادر با بیان این که در خصوص بودجه ریزی سه مزیت ارتقای سیستم بودجه و اعتبارات، ایجاد سیستم تلفیق و ارتقای نظام نظارت بر کنترل بودجه ای در سال آینده دنبال می شود، استقرار نظام مدیریت عملکرد در سطح سازمانی و بنادر را یکی از مأموریت های ویژه ی اداره کل برنامه ریزی و بودجه عنوان کرد.

به گفته ی محمودی در سال ۹۱، سامانه ی IMS تا ۵۰ درصد پیشرفت کاری خواهد داشت؛ چراکه از نگاه مشتریان در بنادر باید همسان سازی صورت بگیرد و این مهم ضرورتی اجتناب ناپذیر است.

وی همچنین از تشکیل کمیته ی صرفه جویی در بنادر در چارچوب محدودیت های دولت ناشی از اجرای قانون هدفمندی یارانه ها خبر داد و ایجاد این کمیته را برای جلوگیری از انحراف بودجه ای لازم دانست.

اهداف محوری اداره کل آمار و فناوری اطلاعات در سال آینده

گسترش امنیت تبادل اطلاعات، توسعه ی خدمات الکترونیکی قابل ارائه به مشتریان است

مدیر کل آمار و فناوری اطلاعات سازمان بنادر

شود.» محمودی از کاهش هزینه های جاری درآمد از ۳۰ درصد در سال ۸۸ به ۲۸ درصد در سال جاری خبر داد و با اعلام صرفه جویی بالغ بر ۴۰ میلیارد ریالی در بودجه ی جاری سال به رغم افزایش ۱۰۸ درصدی پرداختی های کارکنان، از آن به عنوان یک اقدام رو به جلو اسم برد.

تغییر نظام بودجه ریزی به بودجه ریزی عملیاتی

این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این که اثرات نظام جدید به عنوان یکی از مأموریت های مهم اداره کل برنامه ریزی و بودجه، بیش تر در بنادر نمود پیدا می کند، گفت: «طراحی نظام مدیریت عملکرد سازمان در سه سطح سازمان، مدیران و کارمندان، طراحی نظام مدیریت کیفیت برای ستاد سازمان با ۵۰ درصد پیشرفت و ارزیابی وضعیت نظام مدیریت یکپارچه بنادر و بستر سازی برای فعال کردن مرکز HSE سازمان نیز، در دستور کار قرار دارد. محمودی از برنامه ریزی برای تغییر نظام بودجه ریزی عملیات خبر داد و اظهار کرد: «در این زمینه در نظر داریم با پایان طراحی این برنامه طی شش ماه اول سال ۹۱، در شش ماه دوم سال بعد آن را به صورت پایلوت در یکی از بنادر اجرا کنیم.»

کسب رتبه ی اول ارزیابی عملکرد سازمان بنادر در وزارت راه

رمضان علی محمودی با اعلام این که سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۸۹ در بخش ارزیابی عملکرد طبق شاخص های عمومی و اختصاصی دستگاه های اجرایی موفق به کسب رتبه ی اول در وزارت راه و شهر سازی شده است، از صرفه جویی ۳۰۰ میلیارد ریالی در سال ۸۸ (سال اصلاح الگوی مصرف) و صرفه جویی ۱۰۹ میلیارد ریالی در سال ۸۹ (سال همت مضاعف - کار مضاعف) خبر داد.

تشکیلات و ساختار سازمانی

مدیر کل برنامه ریزی و بودجه در زمینه ی اصلاح و ارتقای سطح تشکیلاتی سازمان بنادر، با اعلام «اخذ مجوز برای ایجاد اداره ی مستقل بنادر آستارا، اروندکنار و چوبنده و اخذ مجوز اصلاح و ارتقای سطح تشکیلات بنادر خارک و آبادان، از اقدامات دیگری چون ارتقای سطح تشکیلاتی بندر خرمشهر در سطح اداره ی کل با ۲۰۷ پست و «احصای مشاغل حاکمیتی، تخصصی و تصدی گری سازمان (موضوع ماده ی ۴۹ قانون مدیریت خدمات کشوری)» خبر داد.

جذب و نگهداری نیروی انسانی

این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان خود با پرداختن به موضوع جذب و استخدام نیروی انسانی، از



آنچه در پی می‌آید، گزارش عملکرد ۲ ساله‌ی اداره‌ی کل آمار و فن‌آوری اطلاعات، به‌منزله‌ی مهم‌ترین اهداف سال آینده‌ی این اداره‌ی کل است.

سامانه‌ی مدیریت کالای متفرقه (GCOM)

مدیرکل آمار و فن‌آوری اطلاعات در بخش ارائه‌ی عملکرد یک سال گذشته با بیان این‌که از مهم‌ترین اقدامات در زمینه‌ی نرم‌افزاری، ارتباط سیستم GCOM با سیستم‌های نماد است، از برقراری این ارتباط در کل بنادر خبر داد و در تشریح اقدامات انجام‌شده در زمینه‌ی مدیریت کالای متفرقه، از راه‌اندازی سامانه‌ی ارسال و دریافت مانیفست و Booking کشتی‌ها، مازول Hand Held، شناسایی و اولویت‌بندی ۵۰۹ مورد درخواست سامانه، اعمال تعرفه‌ی خدمات و پرداخت الکترونیکی PC-POS، بهبود و راه‌اندازی مازول سطح دسترسی در سامانه‌ی کلیه‌ی بنادر نام برد.

به‌گفته‌ی ابراهیم کریمی قهرودی «عملیات‌سازی سامانه‌ی درب خروج گمرک بندر انزلی و مازول کانتینری بنادر انزلی و باهنر» و «برقراری ارتباط با سامانه‌ی مبارزه با قاچاق کالا در بندر نوشهر» از دیگر اقدامات در این زمینه قلمداد می‌شود.

سیستم جامع دریایی

کریمی در تبیین فعالیت‌های سیستم جامع دریایی طی سال‌های ۸۸ تا ۹۰، علاوه بر اعلام «برگرداندن کدسورس‌های سیستم جامع دریایی با پیشرفت ۱۰۰ درصدی»، گفت: «طبق برنامه‌ی تعیین‌شده در سال ۹۰، سیستم آزمون‌ها و صدور گواهی‌نامه‌ها در تمام بنادر راه‌اندازی و عملیاتی

شده است و به ترتیب ۱۲ زیرسیستم این سامانه نیز عملیاتی می‌شود.»

سیستم اتوماسیون اداری

مدیرکل آمار و فن‌آوری اطلاعات با بیان این‌که طی دو سال گذشته در بخش اتوماسیون اداری، دو نمونه‌ی این سامانه تعویض شده و هم‌اکنون نمونه‌ی هفتم در حال بهره‌برداری است، اضافه کرد: «طی برنامه‌ریزی انجام‌شده، نمونه‌ی هفت اتوماسیون اداری در کلیه‌ی بنادر جایگزین‌سازی می‌شود و بنادر شمالی و جنوبی کشور با به‌روز رسانی در این زمینه ارتقا می‌یابند.»

کریمی قهرودی توضیح داد: «نمونه‌ی هفتم سامانه‌ی اتوماسیون اداری، امکانات بسیار خوبی را برای کاربران فراهم می‌کند؛ هم از نظر امنیتی و جست‌وجو و هم به‌لحاظ صدور نامه و موارد دیگر، کارها را برای استفاده‌کنندگان آسان می‌کند.»

سامانه‌ی اطلاعات جغرافیایی (GIS)

این کارشناس فن‌آوری اطلاعات در بخش دیگری از سخنانش در تشریح اقدامات انجام‌شده در خصوص سیستم اطلاعات جغرافیایی از «ارتقای نرم‌افزار پایه سامانه‌ی GIS به ARC GIS ۱۰»، «تدوین مشخصات مکانی و تجمیع اطلاعات سیستم‌های GIS از سوی کارکنان» و «راه‌اندازی سامانه‌ی تحت وب (PMO GIS)» خبر داد.

مدیرکل آمار و فن‌آوری اطلاعات در ادامه با بیان اقدامات انجام‌شده مرتبط با شبکه، از ارتقای پهنای باند اینترنت سازمان از ۱۰ مگابایت سال ۸۸ به ۱۲ مگابایت در سال ۹۰ خبر داد و «یجاد زیرساخت پشتیبان بنادر»، «راه‌اندازی لینک

پشتیبان با ساختمان‌های همجوار»، «راه‌اندازی سرویس ADSL وایمکس برای مدیران و کارکنان» و «نصب و راه‌اندازی سرورهای پات در تهران و بنادر» را نیز به این فهرست اضافه کرد.

اقدامات مربوط به برنامه‌ریزی و توسعه‌ی سخت‌افزاری

ابراهیم کریمی قهرودی در ادامه‌ی سخنان خود در سمینار معاونان و مدیران برنامه‌ریزی، اداری و مالی، با اعلام ارتقای تجهیزات سخت‌افزاری و شبکه‌ی سازمان در خصوص توسعه‌ی سخت‌افزاری در سازمان بنادر و دریانوردی به «بازنگری و به‌روزرسانی برنامه‌ی کلان فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات سازمان (ICTMP)»، «تجمیع قراردادهای PM ستاد و بنادر»، «نصب و راه‌اندازی و بهره‌برداری از سرور هانی‌پات در ستاد و کلیه‌ی بنادر» و «راهبری شبکه‌ی LAN و WAN و تعمیر و نگهداری تجهیزات رایانه‌ای و اینترنت سازمان بنادر» پرداخت.

به‌گفته‌ی این مقام مسئول در سازمان بنادر، «برقراری امکان دسترسی به سامانه‌های نرم‌افزاری سازمان از خارج از سازمان (Web Gate Way)»، «راه‌اندازی تجهیزات ارزیابی برخط (On Line) آلاینده‌های رادیواکتیویته در بندر امیرآباد» و «راه‌اندازی دوربین‌های تحت وب» از دیگر کارهای انجام‌شده در بحث توسعه‌ی سخت‌افزاری محسوب می‌شود.

استقرار و پشتیبانی سیستم‌های جامع نرم‌افزاری

کریمی با اعلام این‌که از سال آینده با هدف جلوگیری از ارسال پرونده‌ی فیزیکی کارکنان





پرونده‌ی مالیاتی سنواتی سازمان بنادر مطرح بود که گواهی مفاصات حساب این سال‌ها در سال ۸۹ دریافت شد. پرونده‌ی مالیاتی سال‌های ۸۶ تا ۸۸ نیز در سال ۸۹ حل و فصل شد و گواهی مفاصات حساب آن از سازمان مالیاتی دریافت شد. به گفته‌ی کریمی، پرونده‌ی مالیاتی سال ۸۹ نیز هم اکنون در دست بررسی و حل و فصل است.

کاهش بدهکاری تجاری

مدیرکل امور مالی در بخش دیگری از سخنان خود در باره‌ی اهداف تحقق‌یافته‌ی این اداره‌ی کل در سال جهاد اقتصادی، با اعلام کاهش بندهای حسابرسی، از انجام تعاملات سازنده و مطلوب با دستگاه‌های نظارتی به‌ویژه دیوان محاسبات کشور و مثبت شدن دیدگاه‌های این دستگاه‌ها با سازمان بنادر خبر داد.

علی کریمی با اعلام کاهش تعداد بدهکاران تجاری سازمان بنادر گفت: «با توجه به تأکید مدیرعامل سازمان مبنی بر کاهش تعداد بدهکاران، کمیته‌ی وصول بدهکاران در تهران تشکیل شد و در پی آن، بدهکاران سازمان به حداقل تعداد ممکن کاهش یافت.»

به گفته‌ی کریمی، علاوه بر بدهکاران تجاری، عمده‌ی بدهکاری سازمان بنادر مربوط به شرکت تایدواتر است.

کریمی با بیان این‌که مبلغ بدهکاران تجاری در تاریخ ۹۰/۹/۳۰ معادل ۶۴۰ میلیارد تومان بود، ۱۲۰ میلیارد تومان آن را سنواتی و ۵۲۰ میلیارد تومان آن را بدهی ثبت‌شده در سال جاری دانست. مدیرکل امور مالی سازمان بنادر اضافه کرد:

مدیرکل امور مالی سازمان بنادر عنوان کرد کاهش تعداد بدهکاران تجاری سازمان بنادر و دریانوردی

«علی کریمی» مدیرکل امور مالی سازمان بنادر در جمع مدیران و معاونان اداری، مالی و برنامه‌ریزی، با دفاع از عملکرد بخش مالی سازمان بنادر در مدیریت صحیح نقدینگی و ایفای تعهدات و حل مشکلات مالیاتی این سازمان و دریافت گواهی مفاصات حساب از سازمان مالیاتی، از کاهش تعداد بدهکاران تجاری این سازمان خبر داد و نسبت مانده‌ی بدهی به درآمد را حدود ۳۰ درصد عنوان کرد که به گفته‌ی وی باید با اهتمام کمیته‌ی وصول بدهکاری در سال آینده، این رقم به ۱۰ درصد کاهش یابد.

این مقام مسئول در سازمان بنادر، بخش مالی بنادر را از پرداخت هر وجه بدون تخصیص اعتبار و بودجه برحذر کرد و از آن‌ها خواست در برگزاری مناقصه‌ها دقت کافی داشته و تابع قوانین و مقررات باشند.

به گفته‌ی علی کریمی، مجموعه‌ی درآمدهای سازمان در سال جاری، ۵۴۰ میلیارد تومان بوده که ۱۳۸ میلیارد تومان آن مربوط به شناورها، ۱۷۰ میلیارد تومان مربوط به کالا و کانتینر، ۲۱۵ میلیارد تومان مربوط به خدمات اموالی و ۱۵ میلیارد تومان از خدمات عملیاتی و حدود ۲ میلیارد تومان نیز از درآمدهای غیرعملیاتی حاصل می‌شود.

وی هزینه‌های جاری سازمان بنادر را ۱۳۶ میلیارد تومان برآورد کرد که ۳۱ میلیارد تومان آن برای حقوق کارکنان، ۱۸ میلیارد تومان برای مزایای آنان، ۶۰ میلیارد تومان برای هزینه‌های عملیاتی و قراردادی، ۲۵ میلیارد تومان برای هزینه‌های تعمیراتی و بقیه نیز برای هزینه‌های متفرقه صرف می‌شود.

مدیریت صحیح نقدینگی و ایفای تعهدات مالی

مدیرکل امور مالی سازمان بنادر، که در سمینار اداری و مالی و با موضوع مدیریت صحیح نقدینگی مبتنی بر سیستم جامع مالی شامل؛ درآمد، حسابداری مالی، بودجه و اعتبارات سخن می‌گفت، افزود: «در سال جاری علاوه بر اعطای تنخواه مورد نیاز به بنادر، باید بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان برای اوراق مشارکت و سود اوراق نیز مدیریت، ذخیره و واریز شود که تنخواه مورد نظر به موقع حواله شد و با اعمال مدیریت اصولی و صحیح نقدینگی، ۱۰۰ میلیارد تومان سود حاصل و اصل اوراق مشارکت نیز در زمان مقرر واریز شد.»

حل مشکلات مالیاتی

علی کریمی با بیان این‌که یکی از معضلات و مشکلات اساسی سازمان، موضوع مالیاتی است، اظهار کرد: «از سال ۸۱ تا سال ۸۵

به‌هنگام صدور احکام، جابه‌جایی‌ها و انتقال، تجمیع اطلاعات و مدیریت آن انجام می‌شود، در خصوص پشتیبانی سیستم‌های جامع نرم‌افزاری از اقداماتی چون: «طراحی سیستم مدیریت پروژه (EPM)، «پیاده‌سازی سیستم مدیریت امنیت اطلاعات (ISMS) در بنادر شهید رجایی و امام (ره)، «ارتقای بانک اطلاعاتی سیستم جامع سازمان در کلیه بنادر به SQL ۲۰۰۸ و «طراحی و پیاده‌سازی سیستم جامع الکترونیکی برگزاری همایش بین‌المللی ICOPMAS نام برد.

اهداف و سیاست‌های سال آینده

مدیرکل آمار و فن‌آوری اطلاعات در خصوص اهداف و سیاست‌های سال آتی این اداره‌ی کل بر چهار هدف محوری «گسترش امنیت و فضای تبادل اطلاعات»، «ارتقا و توسعه‌ی خدمات الکترونیکی قابل ارائه به مشتریان»، «توسعه و تکمیل زیرساخت‌های فن‌آوری اطلاعات» و «تدوین سیاست پنج ساله حوزه‌ی فن‌آوری اطلاعات» تأکید کرد.

کریمی درباره‌ی هدف اول و گسترش امنیت در فضای اطلاعات با بیان این‌که در این زمینه سه نکته‌ی کلیدی وجود دارد، اظهار کرد: «نکته‌ی اول ایجاد زیرساخت‌های عمومی است که به عنوان یکی از ابزارهای امنیتی در سامانه‌ها به‌ویژه در موضوع تجارت الکترونیکی کاربرد دارد. نکته‌ی دوم، ایجاد زیرساخت و اخذ گواهی‌نامه‌ی ISM به عنوان یکی از ابزارهای تبادل اطلاعات الکترونیکی مورد نیاز است.

وی همچنین به معاونان طرح و توسعه در بنادر هشدار داد: «در خصوص «بک‌آپ»‌گیری پشتیبانی اطلاعات، حتماً نظارت داشته باشند و از کوچک‌ترین اشتباهات پرهیز کنند.»

وی با تأکید بر این‌که سازمان بنادر برای ارائه‌ی گزارش‌های آماری و ارتباط با سایر سازمان‌ها به تجمیع اطلاعات نیاز دارد، از پیاده‌سازی سیستم جامع اداری و بقیه‌ی مازول‌های آن در سال آینده خبر داد.

به گفته‌ی کریمی، سامانه‌ی آمار و عملیات در دست طراحی است و سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد.

مدیرکل آمار و فن‌آوری اطلاعات همچنین از عقد قرارداد پشتیبانی سیستم GIS در چهار بندر خبر داد و گفت: «استفاده از سیستم ماهواره‌ای یکی از رویکردهای سازمان قلمداد می‌شود که با اعلام فراخوان در این زمینه، ۱۳۰ شرکت در مناقصه حاضر شدند.»

ابراهیم کریمی همچنین از تهیه و استقرار سیستم BPMS به عنوان یکی از زیرساخت‌های اساسی و مورد نیاز برای هر سازمان خبر داد و سازمان بنادر را برای اجرا و عملیاتی‌سازی این سامانه در کشور پیشرو دانست.



«تاکنون مبلغ ۴۸۰ میلیارد تومان وصول شده که نسبت مانده‌ی بدهی به درآمد حدود ۳۰ درصد است و این نسبت باید به ۱۰ درصد کاهش یابد.» علی کرمی همچنین تأکید کرد که که معاونان مالی در بنادر از پرداخت بدون تخصیص بودجه و تأمین اعتبار مالی جدا خودداری کنند.

عملکرد اداری کل مالی در سال جاری
کرمی در تبیین عملکرد اداری کل امور

مالی در سال جهاد اقتصادی، با اعلام «برگزاری بیش از ۳۰ مورد کمیسیون مناقصه و مزایده»، «اعزام کارشناسان برای رسیدگی به اسناد به قیمت تمام‌شده در بنادر»، «بازنگری دستورالعمل کارشناسان خبره» و «کنترل و نظارت بر وجوه حاصل از درآمدها و ارسال آن به خزانه و دریافت از خزانه به مبلغ ۵۸۰ میلیارد تومان»، اقداماتی چون «ارسال بابت اندوخته‌ی سرمایه‌گذاران در حسابداری تهران به میزان ۲۶۵ میلیارد تومان»، «بازپرداخت اصل و سود اوراق مشارکت معادل ۱۰۰ میلیارد تومان»، «پرداخت کسری صندوق بازنشستگی به میزان ۱۵ میلیارد تومان»، «کنترل و نظارت بر دریافت و پرداخت‌ها در سازمان بنادر و تطبیق آن با قوانین و مقررات» را نیز باید به این فهرست اضافه کرد.

اهداف امور مالی در سال آینده

مدیرکل امور مالی در تشریح اهداف یک سال آینده‌ی بخش مالی سازمان بنادر، از «سنجش بهره‌وری سرمایه و امکانات در وضعیت موجود به صورت مقایسه‌ای برای ۶ سال متوالی»، «اطلاع‌رسانی پرداخت‌ها از طریق سیستم پیام کوتاه» و «تهیه و تدوین شیوه‌نامه‌ی رعایت قوانین و مقررات» خبر داد.

به گفته‌ی علی کرمی «پیگیری و رسیدگی برای وصول مطالبات»، «علت‌یابی و اصلاح دستورالعمل هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای»،

«مستندسازی اراضی، اموال و دارایی‌های غیرمنقول سازمان و بنادر تابعه و اخذ اسناد مالکیت»، «کاهش بدهکاران تجاری»، «بهره‌گیری از سیستم قیمت تمام‌شده در تصمیم‌سازی سازمان و بهسازی سیستم» و «تهیه‌ی بانک اطلاعاتی قراردادهای درآمدی» از جمله اهداف مهم اداری کل امور مالی در سال ۹۱ است.

این مقام مسئول در سازمان بنادر «یکسان‌سازی رویه‌های مالی در کل بنادر» و «استفاده از سایت سازمانی برای اطلاع‌رسانی به مشتریان به منظور تکریم ارباب رجوع و شفاف‌سازی اطلاعات» را نیز در شمار اهداف سال آینده‌ی اداری کل امور مالی قلمداد کرد.

مدیرکل امور اداری سازمان بنادر با تأکید بر توانمندسازی منابع انسانی خبر داد

افزایش سطح کارایی و سلامت نیروی انسانی با ایجاد نظام انگیزشی

مدیرکل امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی معتقد است که نیروی انسانی می‌تواند با ایده‌پردازی و پرورش ایده‌ها، منشأ اجرای طرح و برنامه‌های بنیادین باشد.

«فرهنگ مولوی» به عنوان یکی از سخنرانان گردهمایی مدیران اداری و مالی، با تأکید بر این که «مطابق مطالعات روان‌شناختی و جامعه‌شناسی، ظرفیت و قابلیت‌های انسان حد و مرز معینی ندارد و انسان‌ها به تناسب



پرورش توانمندی‌های نهفته‌ی خود، قابلیت رشد و توسعه دارند، از تدوین سیستم‌های آموزشی برای ارتقای سطح کارایی و سلامت نیروی انسانی مبتنی بر نظام انگیزشی خبر داد.

مولوی در تشریح اقدامات انجام‌شده در حوزه‌ی اداری، از تصویب و ابلاغ ساختار سازمان بنادر و دریانوردی با چهار معاونت نام برد؛ در حالی که در ساختار سازمان‌های اجرایی تا پیش از سه معاونت تعریف نشده است.

به گفته‌ی مولوی، بر اساس همین الگو بندر خرمشهر نیز به صورت اداری کل همراه با اداری کل بندر امام خمینی (ره) در استان خوزستان مدیریت می‌شود.

مدیرکل امور اداری در بخش اهداف سال آینده، از پرداخت فوق‌العاده‌ی سختی کار در ستاد و بنادر مطابق با بند ۳ ماده‌ی ۶۸ قانون خدمات کشوری خبر داد.

حفظ ساختار کلان سازمان بنادر با چهار معاونت

مدیرکل امور اداری سازمان بنادر گفت: «در آخرین نشست با کارشناسان اداری امور ساختارهای معاونت توسعه‌ی مدیریت و سرمایه‌ی انسانی ریاست جمهوری ساختار کلان سازمان بنادر با چهار معاونت نهایی شد که امتیاز بزرگی محسوب می‌شود.»

فرهنگ مولوی در تشریح اقدامات انجام‌شده در سال جاری و اجرای کامل مصوبه‌ی دولت مبنی بر تبدیل وضعیت کارکنان شرکتی به قرارداد مستقیم، اظهار کرد: این سازمان دیگر قراردادی با شرکت‌های پیمانکار تأمین نیروی انسانی نخواهد داشت. «مدیرکل امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «مطابق مصوبه‌ی دولت و الزام تبدیل وضعیت کارکنان شرکتی، حدود ۲۵۰۰ نفر از کارکنان این سازمان در شمال، جنوب و مرکز کشور، پس از طی مراحل گزینش و ارائه‌ی مدارک لازم، قرارداد مستقیم با سازمان بنادر و دریانوردی امضا کردند.»

بسته‌های آموزشی برای توانمندسازی منابع انسانی

مدیرکل امور اداری سازمان بنادر با بیان این که نیروی انسانی، اصلی‌ترین سرمایه‌ی سازمان‌ها و مهم‌ترین عامل حرکت در مسیر توسعه محسوب می‌شود، از آموزش «بدو تصدی مشاغل» کارکنان قرارداد مستقیم خبر داد و اظهار کرد: «کارکنان در قالب این آموزش‌ها با ساختار و قوانین اداری کشور و سازمان و محل اشتغال آشنا می‌شوند و روابط کاری را درک می‌کنند.»

شاغل با شغل در زمینه‌ی آشنایی اولیه امری انکارناپذیر است، اضافه کرد: «همواره شرایط حداقلی برای تصدی مشاغل در نظر گرفته می‌شود که بعضاً با تعیین شرایط تحصیلی یا داشتن مدرک تحصیلی خاص مورد توجه قرار می‌گیرد. پرواضح است، که در این مرحله، تناسب تخصص شاغل با شغل باید رعایت شود.»

وی ادامه داد: «اهمیت و ضرورت توانمندسازی کارکنان، قانون‌گذار را بر آن داشته است تا در فصل نهم قانون مدیریت خدمات کشوری، این موضوع را در کانون توجه قرار دهد و وظایفی را برای قوای سه‌گانه و در رأس آن قوه‌ی مجریه تعیین و تبیین کند.»

مدیرکل امور اداری سازمان بنادر، سیستم آموزشی موسوم به «دوره‌های آموزش بدو تصدی» را شامل «۴۰ ساعت آموزش‌های عمومی ابلاغی از سوی معاونت توسعه‌ی مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رئیس‌جمهوری»، «۶۰ ساعت آموزش‌های عمومی سازمانی» و «۲۰ ساعت آموزش‌های عمومی میدانی و حضوری در بنادر» عنوان کرد و گفت:

«کارکنان در این دوره‌ی آموزشی علاوه بر آشنایی با ساختار نظام و دولت جمهوری اسلامی، مأموریت و ساختار دستگاه محل و قانون مدیریت خدمات کشوری، در بخش آموزش‌های سازمانی با سازمان بنادر و قانون دریایی ایران، سازمان‌های دریانوردی (IMO)، تجهیزات بندری و انواع شناورها و ایمنی و بهداشت و محیط زیست دریایی نیز آشنا می‌شوند.»

به گفته‌ی این مدیرکل، در بخش آموزش‌های میدانی و حضوری، کارکنان از پایانه‌ی کانینتری، پایانه‌ی کالاهای فله، شناورهای خدماتی سازمان، شناورهای تجاری، محوطه‌های عمومی بندری و محوطه‌های اختصاصی و انبارها بازدید می‌کنند.

استخدام ۱۰۴ نفر در بخش‌های مختلف

فرهنگ مولوی در بخش دیگری از سخنانش با بیان آزمون استخدامی انجام‌شده در سازمان بنادر و این که این آزمون سهم استخدامی سازمان در برنامه‌ی چهارم است که در ۲۹ مهرماه سال جاری در تهران برگزار شد، اضافه کرد: «فهرست ۳ برابر ظرفیت نهایی این آزمون در مرحله‌ی اول تهیه شده است و پس از انجام مراحل بعدی از جمله گزینش و مصاحبه، تعداد ۱۰۴ نفر در بخش‌های مختلف اداری، مالی، برنامه‌ریزی، عملیات بندر، گارد و فن‌آوری اطلاعات (IT) جذب می‌شوند.»

اداری بندر خرمشهر با ساختار اداری کل

مدیرکل امور اداری سازمان بنادر با بیان

این که در مجموعه‌ی هر استان نمی‌توانیم بیش از یک اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی داشته باشیم، افزود: «با پیگیری‌های انجام‌شده موفق شدیم مصوبه‌ی اداری بندر خرمشهر را به صورت اداری کل دریافت کنیم که در این صورت بنادر امام خمینی (ره) و خرمشهر به عنوان دو اداره‌ی کل در استان خوزستان تصویب و تعیین شدند.»

ارتقای طبقات شغلی کارکنان

فرهنگ مولوی با اعلام این که طرح بازخرید نیروها در حال تدوین است، از در دست انجام بودن تبدیل وضعیت نیروهای پیمانی به رسمی در مشاغل حاکمیتی خبر داد. به گفته‌ی مولوی، دستورالعمل طرح ارتقای طبقات شغلی کارکنان تهیه و تصویب شده است که به بنار ابلاغ می‌شود.

مولوی اظهار کرد: «در این طرح شرایط بسیار خوبی برای کارکنان در نظر گرفته شده است و با این نگاه که همکاران متضرر نشوند و بهترین مزیت‌ها برای آنان فراهم شود، تنظیم شده است.»

اهداف اداری سال آینده

مدیرکل امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه، از افزایش سطح کاری و سلامت نیروی انسانی به عنوان یکی از اهداف سال آتی نام برد و «ارتقای بندر آبادان به سطح مدیریت و ایجاد بندر اروند کنار و چوئنده»، «ایجاد بندر آستارا با ۱۷ پست اسکله» و «اجرایی کردن پرداخت فوق‌العاده‌ی سختی کار در ستاد و بنادر مطابق با قانون خدمات کشوری» را نیز به فهرست اهداف سال آینده این اداره‌ی کل اضافه کرد.

مولوی همچنین از اخذ مجوز استخدام برای سال آینده با توجه به قانون برنامه‌ی پنجم توسعه و خروجی نیروهای فعال در بخش‌های تصدی و حاکمیتی خبر داد و با اعلام تدوین برنامه‌ی جامع مصرف بهینه در سازمان بنادر، گفت: «با توجه به قانون هدمندی پارانه‌ها و افزایش هزینه‌ی حامل‌های انرژی، روش جدیدی برای مصرف بهینه پیش‌بینی شده است که متعاقباً ابلاغ می‌شود.»

مدیرکل امور اداری سازمان بنادر همچنین از «ساماندهی معاینات طب کار در سازمان و استفاده از توان بخش خصوصی در امور بیمه‌ای» و «توسعه‌ی ارائه‌ی خدمات رفاهی به کارکنان و اجرای تقویم ورزشی» به عنوان سایر اهداف سال ۹۱ اسم برد.

فرهنگ مولوی در پایان با تأکید بر این که سیستم فعلی جامع امور اداری رضایت خاطر سازمان بنادر را هم به‌لحاظ نرم‌افزاری و هم از نظر پشتیبانی نتوانسته جلب کند، از ارائه‌ی سیستم جدید در سال آینده خبر داد. ■

در گفت و گو با بندر و دریا، مدیرکل سازمان های تخصصی و بین المللی
سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد:

همایش بیستم ارگان های دریایی معطوف به حال و آینده ی دریانوردی ایران است

تهیه و تنظیم: مسعود عباس زاده

بیستمین همایش

«بیستمین همایش سالانه ارگان های دریایی به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی، اردیبهشت ماه سال آینده در جزیره کیش برگزار می شود. این همایش از قدیمی ترین گردهمایی هایی است که جنبه های علمی و کاربردی دارد و همه ی ارگان های دریایی در آن ذی نفع و ذی مدخل هستند، سعی بر آن بوده است که این همایش به مسایل و مشکلات بخش های فعال در امور بندری و دریایی بپردازد.»

«استیری» با بیان این مطلب گفت: «سال آینده بیستمین دوره ی این همایش برگزار می شود، بر اساس روال جاری همه ساله که در اواسط اردیبهشت ماه این گردهمایی در یکی از بنادر شمالی یا جنوبی برگزار می شد، با توجه به این که سال گذشته رامسر میزبان ارگان های دریایی بود این دوره با بررسی های انجام شده و اعلام آمادگی صورت گرفته و تأیید دبیرخانه ی دائمی همایش، قرار شد با اتفاق نظر اعضای کارگروه اجرایی همایش، آن را در جزیره ی کیش برگزار کنیم تا از امکانات مناسب برگزاری و اقامتی آن برخوردار شویم. این همایش روزهای سه شنبه و چهارشنبه نوزدهم و بیستم اردیبهشت ماه سال آینده با حضور میهمانان ویژه ای چون مسئولان لشکری و کشوری برگزار خواهد شد و جنب آن نیز، نمایشگاهی در زمینه ی توانمندی های دریایی کشور برپا می شود.»

وی با بیان این مطلب که همایش یادشده با مشارکت گسترده ی حدود ۵۴ ارگان دریایی کشور با دست آوردهای گسترده برگزار می شود، گفت: «سعی کرده ایم در ویژه نامه های همایش، طبق برنامه ریزی های انجام شده از سوی دبیرخانه ی دائمی همایش و کارگروه های آن و با توجه به شعار و محورهای اصلی همایش فرصت های کافی برای ارائه ی دیدگاه مدیران ارشد این ارگان ها را فراهم آوریم. وی در ادامه افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی متولی دبیرخانه ی دائمی همایش ارگان های دریایی کشور است. بر این اساس جلسدهای متعددی برای هماهنگی بیشتر مدیران ارگان های دریایی از چند ماه قبل تشکیل یافته و بر اساس برنامه ریزی کارگروه های علمی و اجرایی، امور مربوطه پیگیری شده است. همچنین گزارش فصلی که دربرگیرنده ی برگزاری پنل ها، ارائه ی مقالات و سایر مسایل مرتبط با این همایش بزرگ و سرنوشت ساز است توسط اعضای کارگروه های ذی ربط همایش مورد بررسی قرار گرفته است. امیدواریم همایش بیستم، پربارتر و موفق آمیزتر از سال های گذشته برگزار شود.»

بیستمین همایش سالانه ارگان های دریایی کشور طی روزهای سه شنبه و چهارشنبه نوزدهم و بیستم اردیبهشت ماه سال ۹۱ با مشارکت تمامی ارگان های دریایی شامل: بخش های دولتی، خصوصی، سازمان های مردم نهاد، دانشگاه های دریانوردی و مراکز آموزشی دریایی در جزیره ی کیش به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می شود. این همایش که با شعار «دریانوردی جهان پس از یکصد سال، ایران، حال و آینده» برگزار خواهد شد، درصدد است به ایمنی و امنیت صنعت دریانوردی و فرصت ها و تهدیدهای آن پیش از پیش پرداخته و ضمن تقویت و ترویج فرهنگ دریایی، به هم افزایی ارگان های دریایی کمک نماید. آنچه که در ادامه می خوانید، گفت و گوی خبرنگار ماهنامه ی بندر و دریا با «سید علی استیری»، مدیرکل سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر به عنوان مسئول دبیرخانه ی بیستمین همایش ارگان های دریایی کشور است که درباره ی کم و کیف برگزاری این همایش بعمل آمده است.





محورها و شعار همایش

«هر ساله سازمان جهانی دریانوردی، شعارهایی در ارتباط با صنعت دریانوردی را انتخاب می‌کند و به کشورهای عضو ارائه می‌دهد تا با توجه به نیازهای جهانی دریانوردی، اهداف مورد نظر تبیین شود و کشورهای عضو نیز نشست‌ها و گردهمایی‌های خود را بر اساس تحقق این شعارها برگزار کنند. این شعارها به منظور اشاعه‌ی فرهنگ دریایی وضع و تدوین می‌شوند.»

وی با بیان این مطلب گفت: «همانگونه که مطلع اید، پذیرمان سولاس از نظر فنی، چندین بار مورد بازنگری قرار گرفته است تا همگام با فن‌آوری‌های جدید پاسخ‌گوی ایمنی شناورها باشد.» مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر افزود: «آخرین نسخه‌ی این پذیرمان، «سولاس ۷۴» است. «این پذیرمان در طول سال، به طور مستمر، بازنگری و اصلاح می‌شود.» شعار «دریانوردی جهان پس از یکصد سال، ایران، حال و آینده» تأکید بر این مهم دارد که پس از گذشت یکصد سال از غرق‌گشتی تایتانیک، بازنگری حال و آینده‌ی ایمنی صنعت دریانوردی ضروری است. از این رو، پنل‌های علمی و کاربردی همایش در راستای تحقق این شعار پیش‌بینی شده است.»

نقش تحریم‌های اقتصادی

«در مصاحبه‌های قبلی خود گفته‌ام که تحریم‌های هدفمند اقتصادی، بیش‌تر جنبه‌ی روانی و تبلیغی دارد و از تأثیر عملی برخوردار نیست. با توجه به این‌که صنعت دریانوردی، صنعتی بین‌المللی است، مقابله با آن یا تحریم آن، بسیار سخت است، از این رو تحریم‌های یک‌جانبه‌ی آمریکا، اثرات قابل‌توجه‌ای نخواهد داشت.»

استیری، با بیان این مطلب گفت: «مواد دیگری هم که به‌ناحق در برخی از قطعنامه‌های سازمان ملل گنجانده شده است، بسیار خاص است که عملاً مشکل حائز اهمیت را برای صنعت دریانوردی کشورمان ایجاد نمی‌کند. متأسفانه در این عرصه شاهد برخوردهای بی‌انصافانه‌ای هم بوده‌ایم که بیش‌تر اثرات روانی داشته و مغایر با قوانین آیمو بوده‌اند. بنابراین باید به‌صراحت در پذیرمان اصلی بیان شود که ارتقا و توسعه‌ی صنعت دریانوردی از هر نظر با تحریم‌های هدفمند اقتصادی مغایرت دارد.»

وی با بیان این مطلب که دولتی حق ندارد کشورهای دیگر را از برخورداری آزاد، برابر و منصفانه به‌صورت دریانوردی جهانی بازدارد، مگر آن‌که مقررات را زیر پا گذاشته باشد، افزود: «خوشبختانه، با توجه به جدید بودن ناوگان ما، مشکل خاصی از نظر رعایت قوانین و مقررات دریانوردی دیده نمی‌شود و همه‌ی گواهینامه‌های بین‌المللی را در این موارد اخذ کرده‌ایم. از این رو با رعایت این مقررات و تحقق شعارها، نباید مشکل خاصی پدیدار شود، ولی در برخی موارد، همچنان شاهد آزار و اذیت دریانوردان و ایجاد محدودیت برای ناوگان دریایی کشورمان هستیم.»

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر با بیان این مطلب که اگر در هر نقطه از آب‌های جهان زمینه مساعد باشد، به دریانوردی خواهیم پرداخت و عملاً تحریم‌های هدفمند اقتصادی تأثیری بر کار ما نخواهد گذاشت، اظهار کرد: «دوسوم کره‌ی زمین را آب فراگرفته و در این همایش فرصت‌ها، چالش‌ها و راهکارهای مورد نظر صنعت دریانوردی را بررسی خواهیم کرد.»

استیری در مورد وجه تمایز بیستمین همایش ارگان‌های دریایی کشور گفت: «بنا به دلایل مختلف، شاهد برخی تفاوت‌ها در ساختار و اجرای بیستمین همایش در مقایسه با همایش‌های گذشته ارگان‌های دریایی خواهیم بود که بیش‌تر به ماهیت شعار جدید آیمو و گذشت دو دهه از برگزاری این همایش مربوط می‌شود. در این همایش بیش‌تر به موضوع ایمنی و امنیت دریانوردی خواهیم پرداخت و حداقل دو پنل به صورت مستقیم و دو پنل دیگر به صورت غیرمستقیم در این زمینه ارائه خواهد شد. سعی خواهیم کرد همه‌ی محورهای گفت‌وگو را با توجه به

شعار «دریانوردی جهان پس از یکصد سال، ایران، حال و آینده» تأکید بر این مهم دارد که پس از گذشت یکصد سال از غرق‌گشتی تایتانیک، بازنگری حال و آینده‌ی ایمنی صنعت دریانوردی ضروری است. از این رو، پنل‌های علمی و کاربردی همایش در راستای تحقق این شعار پیش‌بینی شده است.

جنبه‌های توافقی شده میان مدیران ارگان‌های دریایی تعیین کنیم و شعار مورد نظر IMO و سایر مسایل دریایی را هم بررسی کنیم. وی در مورد ترکیب کارگروه‌های این همایش تصریح کرد: «ترکیب کارگروه‌های علمی و

کاربردی همایش بیستم بر اساس مشارکت ارگان‌های دریایی و انتخاب هیأت‌های داوری مقالات برگزیده است و کارگروه اجرایی نیز، بیش‌تر به هماهنگی و برنامه‌ریزی برای برگزاری همایش همت می‌گمارد. کارهای اصلی همایش از آذرماه آغاز شده و فراخوان مقاله نیز تا پایان بهمن‌ماه سال جاری ادامه خواهد داشت، که امکان تمدید مدت آن هم وجود دارد. نتیجه‌ی نهایی فراخوان نیز تا پایان سال به اطلاع شرکت‌کنندگان و ارائه‌دهندگان مقالات خواهد رسید. البته ابلاغ‌های همایش به همه‌ی ارگان‌های دریایی صورت گرفته و داوران ظرف مدت پانزده روز کار خود را انجام خواهند داد. مقالات پذیرفته‌شده در کتاب همایش بیستم چاپ می‌شوند ضمن آن‌که برخی از آن‌ها برای ارائه در همایش انتخاب خواهند شد.»

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر در پایان این گفت‌وگو درباره‌ی اطلاع‌رسانی و برگزاری نشست‌های خبری این همایش گفت: «کارگروه اطلاع‌رسانی با مشارکت روابط عمومی‌های ارگان‌های دریایی، مسئول اصلی اطلاع‌رسانی همایش خواهند بود که البته محوریت آن با توجه به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی، بر عهده‌ی روابط عمومی این سازمان است. هرچه به زمان برگزاری همایش نزدیک‌تر شویم فعالیت‌های مربوط به آن پرننگ‌تر خواهد شد. قابل ذکر است که جلسات و نشست‌های خبری در محل سازمان بنادر برگزار می‌شود و علاوه بر آن، جلسه‌ی نهایی و فوق‌العاده‌ی نیز تا قبل از پایان سال جاری برگزار خواهد شد. امیدواریم بهتر از گذشته بتوانیم به اشاعه‌ی فرهنگ دریایی در میان مردم و ایجاد همفکری، همدلی و هم‌افزایی بین ارگان‌های دریایی بپردازیم.» ■

دکتر وحید چگینی در گفت و گو با اصحاب رسانه خبر داد:

فعالیت‌های جدید ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی

تهیه و تنظیم: منوچهر محمدی

خبری در محل این مؤسسه، با اعلام مهم‌ترین دست‌آوردها و برنامه‌های مؤسسه، افتتاح مرکز هشدار مخاطرات دریایی با هدف مدیریت و پیش‌بینی حوادث غیرمترقبه در حوزه‌های آبی کشور و افتتاح مرکز ملی داده‌های اقیانوسی و دریایی را از بااهمیت‌ترین برنامه‌های کوتاه‌مدت مؤسسه در سال جهاد اقتصادی خواند و اظهار کرد: «این مؤسسه پذیرش دانشجوی دکتری پژوهش‌محور، ایجاد پایگاه تحقیقاتی در قطب جنوب، افزایش ۵ ایستگاه تحقیقاتی دیگر در مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، اجرای سه پروژه کلان و ملی، تولید برق از باد و جریان‌های دریایی، برگزاری گشت‌های تحقیقاتی، انتشار دو نشریه علمی - پژوهشی، راه‌اندازی کتابخانه دیجیتال و ارائه طرح بزرگ صنایع اقیانوسی مکران را به‌طور کوتاه‌مدت و میان‌مدت اجرا می‌کند.»

در سال جهاد اقتصادی و به میمنت سی و سومین سالگرد پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی، طی مراسمی با حضور ۳ نماینده بین‌المللی: شامل رئیس دفتر کمیسون بین‌دولتی اقیانوس‌شناسی در شهر پرت استرالیا، رئیس شبکه علمی و فن‌آوری اقیانوس‌شناسی کشورهای اسلامی از ترکیه و دبیر این شبکه، مسئولان و مقامات نهاد ریاست جمهوری و وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری، رؤسای دانشگاه‌ها، سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی و تنی چند از اساتید و پژوهشگران دانشگاه‌های کشور، دو مرکز ملی پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی و مرکز ملی داده‌های اقیانوسی و دریایی کشور، بهمن ماه سال جاری در محل مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی در تهران افتتاح شدند. به گزارش خبرنگار ماهنامه‌ی بندر و دریا، دکتر «وحید چگینی» رئیس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی طی نشست

افتتاح مرکز ملی هشدار مخاطرات دریایی

رئیس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی از افتتاح مرکز ملی هشدار مخاطرات دریایی خبر داد و گفت: «خوشبختانه با افتتاح مرکز ملی پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی ایران در بهمن ماه سال جاری پیش از مرکز مشابهی که قرار است با حمایت غربی‌ها و کمیسون بین‌دولتی اقیانوس‌شناسی در عمان ساخته شود، توانایی و قابلیت جمهوری اسلامی ایران برای راه‌اندازی چنین مرکزی در مقایسه با کشورهای منطقه، برای جهانیان آشکار خواهد شد. البته برای ایجاد این مرکز لازم است دولت و معاونت نظارت راهبردی ریاست جمهوری با حمایت و تخصیص اعتبار ۲۰ میلیارد تومانی پیشنهادی در بودجه‌ی سال آینده، این مؤسسه را در راستای اهداف ملی و بین‌المللی خود یاری رسانند. هر چند



دکتر وحید چگینی:

مرکز هشدار و مخاطرات دریایی، نه فقط نیاز دانشگاه‌ها، مؤسسات تحقیقاتی و پژوهشگران را تأمین می‌کند، بلکه این مرکز می‌تواند خدمات و پیش‌بینی‌های لازم در خصوص دریا و اقیانوس‌ها را به ارگان‌های دریایی، محققان و پژوهشگران این رشته نیز ارائه کند.

بندر و دریا در خصوص نقش و اهمیت انرژی‌های تجدیدپذیر باد، خورشید، موج و جریان‌های دریایی و برنامه‌ی مؤسسه در این مورد اظهار کرد: «هم‌اکنون در دنیا به انرژی‌های تجدیدپذیر توجه زیادی می‌شود. جمهوری اسلامی ایران پتانسیل‌های خوبی برای استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر باد، خورشید، موج و جریان‌های دریایی دارد و همین‌طور در زمینه استفاده از انرژی تجدیدپذیر با توربین‌های بادی در خشکی سابقه‌ی زیادی دارد. هم‌اکنون مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی به سمت استفاده از توربین‌های بادی در دریا حرکت می‌کند و در این زمینه اقدامات مؤثری را انجام داده است. خوشبختانه از سوی مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی تحقیقات زیادی در زمینه موج و جریان‌های دریایی در خلیج فارس و دریای عمان صورت پذیرفته است. نتایج این تحقیقات نشان می‌دهد که ایران با دارا بودن نقاط بسیار مطلوب، شرایط مناسبی برای استفاده از انرژی باد و جریان‌های دریایی دارد که در این زمینه طرحی در مورد نصب توربین‌های بادی شناور برای تولید انرژی از باد در دریا ارائه کرده‌ایم.»

مظاهری با بیان این که تولید برق از امواج و جریان‌های دریایی آب شور و بومی‌سازی تجهیزات مربوطه با تلاش محققان در دستور کار مؤسسه قرار دارد، اظهار کرد: «با اجرای طرح تحقیقاتی تأمین انرژی از امواج و جریان‌های دریایی می‌توان ظرفیت انرژی حاصل از امواج و جریان‌های دریایی در هر منطقه را محاسبه و با نصب دستگاه‌های مختلف از این منابع تجدیدپذیر استفاده کرد که تا پایان سال جاری اطلاعات و نتایج حاصل از این طرح تحقیقاتی به معاونت علمی و فن‌آوری ریاست جمهوری تحویل داده خواهد شد.»

رئیس پژوهشکده‌ی فناوری و مهندسی دریا در خصوص میزان بودجه‌ی مورد نیاز برای این کار، افزود: برای ساخت و نصب توربین‌های بادی شناور بین ۱۰ تا ۱۵ میلیارد تومان و برای تأمین انرژی‌های ناشی از موج و جریان نیز به همین میزان بودجه پیش‌بینی شده است که در صورت تأمین، کار بهره‌برداری انرژی از دریا را آغاز می‌کنیم.»

جنوبگان بیش‌تر کنیم. برای این که بتوانیم در جنوبگان حضور داشته باشیم، نیازمند داشتن یک کشتی یخ‌شکن به طول ۱۰۰ متر به یخ‌شکن هستیم که در صورت تأمین اعتبار لازم، امکان ساخت آن در داخل کشور وجود دارد. پیش‌تر ما می‌توانیم با حضور در پایگاه‌های تحقیقاتی کشورهای دوست که در منطقه حضور دارند، آمادگی علمی و تحقیقاتی خود را تقویت کنیم.»

چگینی با بیان این که هم‌اکنون ۴۸ کشور از جمله برزیل با سه ایستگاه تحقیقاتی، هندوستان با چهار ایستگاه تحقیقاتی، مالزی، پاکستان و ترکیه به معاهده‌ی جنوبگان پیوسته‌اند و در قطب جنوب پایگاه تحقیقاتی دارند، در خصوص میزان اعتبار مورد نیاز افزود: برای داشتن کشتی، تجهیزات مورد نیاز و برپایی ایستگاه تحقیقاتی در قطب جنوب ظرف پنج سال به ۱۱۰ میلیارد تومان اعتبار اولیه نیاز داریم که بیش‌ترین درصد آن مربوط به ساخت کشتی است، به طوری که از این رقم، ۸۵ میلیارد تومان هزینه ساخت کشتی تحقیقاتی خواهد شد.»

وی بازتاب وسیع خبری راه‌اندازی پایگاه دایمی ایران در قطب در رسانه‌های منطقه و جهان پس از انتشار جزییات آن را نشان‌دهنده‌ی اهمیت این طرح و توجه و حساسیت بالای دنیا به پیشرفت‌های علمی ایران دانست و خواهان تسریع در اجرای این طرح و الحاق رسمی به معاهده‌ی جنوبگان شد.

آخرین وضعیت ساخت کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیما

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی در مورد وضعیت ساخت اولین کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیمای ایران، با اعلام پیشرفت ۳۰ درصدی ساخت این کشتی در مجتمع صنعتی شهید درویشی، وابسته به سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع در بندرعباس، گفت: «این کشتی به ۲۰ بلوک تقسیم شده و تاکنون ساخت ۸ بلوک آن آغاز و بخش عمده‌ی مواد مورد نیاز ساخت کشتی تأمین و به مجتمع شهید درویشی تحویل شده است.» وی زمان عقب‌ماندن از برنامه‌ی ساخت کشتی را اندک دانست و افزود: «دلیل اصلی تأخیر، موضوع LC و گشایش اعتبار اسنادی بوده است که با حل آن انتظار می‌رود این کشتی تا پایان سال ۹۱ تکمیل شود و به بهره‌برداری برسد. غیر از ساخت کشتی، آموزش ۵۰ نفر نیروی انسانی و تجهیز پایگاه چابهار را نیز در دست اجرا داریم.»

تولید انرژی‌های تجدیدپذیر

دکتر «سعید مظاهری» رئیس پژوهشکده‌ی فن‌آوری و مهندسی دریا در خلال کنفرانس خبری در جواب پرسش خبرنگار

تا به حال همه‌ی امور پیگیری و افتتاح این مرکز بر اساس توان مالی و تخصصی مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی انجام شده است، امیدواریم با تأمین بودجه‌ی لازم، موانع موجود هر چه سریع‌تر مرتفع شوند.»

چگینی با بیان اهمیت افتتاح مرکز ملی پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی اظهار کرد: «مرکز هشدار و مخاطرات دریایی، نه فقط نیاز دانشگاه‌ها، مؤسسات تحقیقاتی و پژوهشگران را تأمین می‌کند، بلکه این مرکز می‌تواند خدمات و پیش‌بینی‌های لازم در خصوص دریا و اقیانوس‌ها را به ارگان‌های دریایی، محققان و پژوهشگران این رشته نیز ارائه کند.»

وی پیش‌بینی و شبیه‌سازی امواج برای خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، مطالعات سونامی در گسل مکران، مطالعه‌ی جریان‌های شکافنده بویژه در دریای خزر، پهنه‌بندی مخاطرات دریایی ناشی از جریان‌های شکافنده در آب‌های شمال و جنوب کشور، مطالعه و تلاش برای اعلام هشدارهای به‌موقع درباره‌ی کشند قرمز و توفان‌های دریایی را از مهم‌ترین اقدامات مرکز مخاطرات دریایی عنوان کرد.

راه‌اندازی مرکز ملی داده‌های اقیانوس‌شناسی

چگینی در خصوص افتتاح مرکز ملی داده‌های اقیانوس‌شناسی گفت: «مرکز ملی داده‌های اقیانوس‌شناسی که هم‌زمان با مرکز هشدار مخاطرات دریایی در محل مؤسسه راه‌اندازی می‌شود، بانک جامعی از داده‌های اقیانوسی کشور است که داده‌ها و خدمات مورد نیاز محققان را تأمین می‌کند. این مرکز با توجه به بانک اطلاعات و نرم‌افزارهای موجود در مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، آمادگی ارائه‌ی خدمات به دانشگاهیان، دانشجویان و ارگان‌های دریایی را خواهد داشت.»

ایجاد پایگاه تحقیقاتی در قطب جنوب

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی بر ضرورت ایجاد «مرکز ملی تحقیقاتی جنوبگان» و «پایگاه تحقیقاتی ایران در قطب جنوب» تأکید کرد و گفت: طرح ایجاد چنین پایگاهی از طرف مؤسسه به وزارت علوم ارائه و در آغاز مورد توافق اولیه واقع شد. اکنون باید به «شورای عالی عتف» برود و بعد از اظهار نظر اعضا برای تصویب به دولت فرستاده شود.»

وی در خصوص ضرورت حضور ایران در قطب جنوب اظهار کرد: «ما نباید فرصت حضور در قطب جنوب را از دست بدهیم. قبل از این که قوانین محدود کننده‌ای برای حضور در آن منطقه وضع شود، باید شتاب خود را برای داشتن یک پایگاه تحقیقاتی در

دکتر وحید چگینی:

ما نباید فرصت حضور در قطب جنوب را از دست بدهیم. قبل از این که قوانین محدود کننده‌ای برای حضور در آن منطقه وضع شود، باید شتاب خود را برای داشتن یک پایگاه تحقیقاتی در جنوبگان بیش‌تر کنیم.

دکتر محمود رضا اکبرپورجنت:

گسل ۹۰۰ کیلومتری مکران به ۱۰ بلوک تقسیم و مدل‌سازی شده است که با نصب تجهیزات لازم در این گسل، می‌توان وقوع زلزله‌های شش و نیم تانه ریشتری در عمق دریا را پیش‌بینی و هشدارهای مربوط به وقوع آن‌ها را اعلام کرد.

طرح‌های پژوهشی در دست اجرا

در ادامه دکتر وحید چگینی درباره‌ی تحقیقات مؤسسه در زمینه‌ی انرژی‌های تجدیدپذیر در دریا، اظهار کرد: «هم‌اکنون نقاط مختلفی برای گرفتن انرژی از جریان‌های دریایی مشخص شده که می‌توان به تنگه‌ی هوران اشاره کرد. همچنین برخی نقاط مثل آب‌های عسلویه و چابهار برای گرفتن انرژی از موج و برخی نقاط دیگر مثل چابهار برای گرفتن انرژی از باد مشخص شده‌اند.» چگینی یادآور شد: «سال گذشته گرفتن انرژی از رسوبات دریا از سوی مؤسسه‌ی ملی

طرح درصدد هستیم که با تهیه‌ی الگوریتمی مناسب تا پایان سال ۹۱، به امکان پیش‌بینی دقیق پدیده‌ی کشند قرمز دست یابیم.»

چگینی، یکی از برنامه‌های مؤسسه را پذیرش پنج دانشجوی دکترای پژوهش‌محور برای اولین بار در مؤسسه بیان کرد و گفت: «دوره‌ی تحصیلی این دانشجویان که دو نفر در رشته فیزیک دریا، دو نفر در رشته‌ی سازه‌های دریایی و یک نفر در گرایش محیط زیست دریا تحصیل می‌کنند از بهمن ماه سال جاری آغاز شده است.»

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، برگزاری گشت‌های تحقیقاتی را یکی دیگر از برنامه‌های مؤسسه برشمرد و گفت: «گشت‌های تحقیقاتی این مؤسسه که در دو مرحله‌ی پنج روزه انجام می‌شود، جنبه‌های تحقیقاتی، پژوهشی و نیز آموزشی برای کار در روی کشتی تحقیقاتی که در حال ساخت است را، دربرمی‌گیرد.»

وی همچنین با اعلام این که گشت دریایی ۱۰ روزه طی دو ماه آینده در تنگه‌ی هرمز برگزار می‌شود، گفت: «این گشت دریایی هم جنبه‌ی تحقیقاتی و هم جنبه‌ی آموزش نیروی انسانی مورد نیاز برای شناور تحقیقاتی اقیانوس‌پیما را خواهد داشت.»

چگینی با بیان برنامه‌ی مؤسسه راجع به ایجاد ایستگاه‌های تحقیقاتی در استان‌ها و شهرهای ساحلی، گفت: «مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی قصد دارد تعداد ایستگاه‌های

اقیانوس‌شناسی به عنوان اختراع ارائه شد و به ثبت رسید. باید مؤسسات و دانشگاه‌ها روند یافتن این انرژی‌های تجدیدپذیر را دنبال کنند تا در این زمینه با پتانسیل‌هایی که کشورمان دارد برای استحصال انرژی، ایران نیازمند کشورهای غربی نباشد.»

رئیس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی در خصوص برنامه‌ها و طرح‌های پژوهشی در دست اجرا و خاتمه یافته مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی اظهار کرد:

«هم‌اکنون مؤسسه سه پروژه‌ی کلان در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر با هدف جمع‌آوری داده‌های تاریخی، خصوصیات فیزیکی، شیمیایی، زیست‌شناختی و زمین‌شناختی در دست اجرا دارد تا گزارش مبسوطی را در خصوص اقیانوس‌شناسی در این سه حوزه‌ی آبی ارائه کند. بدون شک، این داده‌ها می‌توانند به‌عنوان مرجع خوبی در اختیار مراکز پژوهشی دریایی، دانشگاه‌ها و دانشجویان قرار گیرند. در کنار این سه پروژه، گشت‌ها و پایش‌های تحقیقاتی نیز در ایستگاه‌های مؤسسه آغاز شده است.»

یکی دیگر از طرح‌های در دست پیگیری این مؤسسه در زمینه‌ی مخاطرات دریایی، پیش‌بینی کشند قرمز است. روند پیشرفت این طرح به گونه‌ای است که هم‌اکنون می‌توانیم رخداد کشند قرمز را براساس اطلاعات ماهواره‌ای تغییرات دمای سطحی آب و کلروفیل A پیش‌بینی کنیم. در راستای پیشرفت و پایان این



وی پدیده‌ی گل‌فشان‌ها در جنوب کشور را به عنوان اولویت اول منشأ سونامی دانست و گفت: «در این زمینه مدل‌سازی این گل‌فشان‌ها در حال انجام است که تا پایان سال جاری به بهره‌برداری خواهد رسید.»

توجه به دریا‌های پیرامونی

دکتر «حمید علیزاده» رئیس پژوهشکده‌ی علوم دریایی مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی نیز در پاسخ به این پرسش که: «برنامه‌های مؤسسه پیرامون عرصه‌های آبی و داخلی کشور چیست؟» گفت: «مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی بیش‌تر توجه خود را بر

عالی ابلاغ شود.» وی در خصوص محتوای این برنامه گفت: «در این برنامه با بیان اسناد بالادستی، به هرم نیروی انسانی در حوزه‌ی علوم و فنون دریایی از نظر تعداد دانشجویان، فارغ‌التحصیلان و استادان پرداخته شده است. همچنین برخی رشته‌های دریایی که در دنیا وجود دارد اما در ایران فعال نیستند؛ معرفی شده‌اند. نقاط قوت و ضعف آموزش در رشته‌های مختلف دریایی و بویژه نیازهای موجود در بخش‌های حقوق دریایی، اقتصاد دریایی، حمل‌ونقل دریایی و نیز برخی بخش‌های مهندسی دریا در این برنامه راهبردی بررسی شده‌اند. همچنین در بخش بعدی برنامه راهبردی، راهکارها، الزامات و ضرورت‌های قانونی توسعه در دو بخش «آموزش» و «پژوهش و فن‌آوری» تشریح شده است.»

مدل‌سازی و بررسی وقوع سونامی

دکتر «محمودرضا اکبرپورجنت» معاون پژوهشی مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی در پاسخ به این پرسش خبرنگار بندر و دریا که «کنون کار تعیین و شناسایی نقاط خطر خیز دریای خزر به کجا انجامیده است؟» گفت: «مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی مناطق شمالی و جنوبی کشور را تقسیم‌بندی و پدیده‌های مهم دریایی که باعث مخاطراتی در سواحل کشور می‌شود را بررسی کرده است و نتیجه‌ی این بررسی‌ها را به صورت هشدارهایی منتشر خواهد کرد. در مورد جریان‌های شکافنده، در فاز اول، مناطقی در بندر انزلی استان گیلان مشخص شده است و در فاز دوم، سواحل غربی استان گیلان نیز بزودی به پایان خواهد رسید. در مراحل بعد، تحقیقات در این زمینه در استان مازندران شروع خواهد شد. هم‌اکنون بخش هشدار برای استان گیلان و سواحل شرقی آماده‌ی بهره‌برداری است.»

اکبرپورجنت، در خصوص سایر پدیده‌ها از جمله خیزآب‌ها، بالا آمدن سطح آب دریای خزر و وقوع سونامی، افزود: «مدل‌سازی‌هایی در این زمینه‌ها شده است. همچنین، پروژه‌ی سونامی در دریای خزر و دریای عمان بررسی شده و در سطح دریای عمان و گسل مکران مدل‌سازی به پایان رسیده است. هم‌اکنون کل گسل ۹۰۰ کیلومتری مکران به ۱۰ بلوک تقسیم و مدل‌سازی شده است که با نصب تجهیزات لازم در این گسل، می‌توان وقوع زلزله‌های شش و نیم تا نه ریشتری در عمق دریا را پیش‌بینی و هشدارهای مربوط به وقوع آن‌ها را اعلام کرد.

تحقیقاتی و پژوهشی خود را از سه ایستگاه به هشت ایستگاه برساند، این افزایش در دو مرحله انجام خواهد شد. در یک مرحله دو ایستگاه در گیلان و بندرعباس راه‌اندازی می‌شود که در صورت تأمین اعتبار، فعالیت ایستگاه بندرعباس در بهمن سال جاری آغاز می‌شود؛ اما برای ایستگاه گیلان منتظر تأمین زمین هستیم و در مرحله‌ی بعد، ایستگاه‌های آبادان، جاسک و استان گلستان هم به سه ایستگاه موجود در چابهار، نوشهر و بوشهر اضافه خواهد شد تا کل سواحل ایران تحت پوشش قرار گیرد.»

دکتر چگینی در خصوص نشریات علمی مؤسسه اظهار کرد: «از سال گذشته انتشار دو نشریه‌ی علمی - پژوهشی نمایه‌شده در ISC (پایگاه استنادی علوم جهان اسلام) به‌طور منظم در مؤسسه آغاز شده که یکی نشریه‌ی «اقیانوس‌شناسی» به زبان فارسی است که با همکاری انجمن علوم و فنون دریایی ایران منتشر می‌شود و دیگری مجله‌ی انگلیسی‌زبان «ژورنال آو پرشین گلف» است که با هدف صیانت از خلیج فارس منتشر می‌شود.»

وی راه‌اندازی کتابخانه‌ی دیجیتال مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی را از دیگر برنامه‌های این مؤسسه بیان کرد و گفت: «این کتابخانه‌ی دیجیتال که از طریق وب‌سایت مؤسسه‌ی اطلاعات در اختیار کاربران قرار می‌گیرد در بهمن ماه سال جاری راه‌اندازی شد.» چگینی به تهیه‌ی طرح کلان صنایع اقیانوسی مکران اشاره کرد و افزود: «در قالب این طرح، صنایع مختلفی در حوزه‌های گردشگری، کشاورزی، صنعتی، دارویی، بهداشتی و آرایشی می‌توانند با استفاده از تفاوت دما و شوری آب بین دریای عمان و اقیانوس‌هند فعال شوند که توجه به آن‌ها، گزینه‌ی مناسبی برای شکوفایی، آبادانی و توسعه‌ی سواحل ایران در دریای عمان و بویژه بندر چابهار و جاسک خواهد بود.»

رئیس مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی در خصوص برنامه‌های راهبردی توسعه‌ی علوم و فنون دریایی گفت: «برنامه‌هایی با عنوان "برنامه‌ی راهبردی توسعه‌ی علوم و فنون دریایی" با همکاری اتحادیه‌ی دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی و گروه علوم و فنون دریایی وزارت علوم تحقیقات و فن‌آوری تهیه شده که در حال طی کردن مراحل نهایی است و امیدواریم بزودی، نسخه‌ی نهایی آن تهیه و به وزارت علوم تحقیقات و فن‌آوری ارسال شود، تا پس از تأیید برای اجرا به شورای گسترش آموزش

دکتر سعید مظاهری:
«نتایج این تحقیقات نشان می‌دهد که ایران با دارا بودن نقاط بسیار مطلوب، شرایط مناسبی برای استفاده از انرژی باد و جریان‌های دریایی دارد که در این زمینه طرحی در مورد نصب توربین‌های بادی شناور، برای تولید انرژی از باد در دریا را ارائه کرده‌ایم.»

دریا‌های پیرامونی و اقیانوس‌های باز متمرکز کرده است. در مورد دریاچه‌های داخلی، بخش‌های که به‌نحوی منعکس‌کننده‌ی تغییرات اقلیم در اقیانوس‌ها است، پیگیری خواهد شد. هر پدیده‌ی اقلیمی که به اقیانوس‌ها مرتبط است اثرات آن در دریاچه‌ها با دقت بالاتری ثبت خواهد شد و ما با استفاده از رخدادهایی که در دریاچه‌ها ثبت شده است از دیدگاه‌های مختلف، تغییرات اقلیم در محیط‌های دریایی و اقیانوسی را مورد مطالعه قرار می‌دهیم.»

علیزاده، دانشیار و عضو هیأت علمی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، وظیفه‌ی پژوهشگران را علاوه بر فعالیت در سطوح عالی تخصصی، عمومی کردن دانش عنوان کرد و گفت: «باید علم به نحوی وارد جامعه شود. مردم باید اثرات و فواید کار علمی را در زندگی روزمره، در پیشرفت، تعالی و سلامت خود لمس و حس کنند. باید مردم جامعه از دست‌آوردهای پژوهشگران بهره‌مند شوند.»

در گفت و گوی بندر و دریا با مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان بررسی شد؛

مزایای راه اندازی بنادر کوچک تخصصی

اهداف بازنگری طرح جامع بندر انزلی

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان گفت: «طرح جامع بندر انزلی با توجه به چشم اندازها و استراتژی های جدید سازمان در برنامه ی پنجم توسعه با رویکرد اشاعه ی فرهنگ دریایی بازنگری می شود و روند رو به رشد عملکرد بندر انزلی و تکمیل ظرفیت واقعی و اسمی بندر، فعال سازی بنادر کوچک مطابق مصوبه ی هیأت دولت و فعال شدن منطقه ی آزاد تجاری - صنعتی بندر انزلی از دیگر دلایل این رویکرد محسوب می شود.»

این مقام مسئول در بنادر و دریانوردی استان گیلان با طرح موضوع ضرورت احداث اسکله های جدید در بندر انزلی، مهم ترین دلایل ایجاد اسکله ها را تکمیل احداث موج شکن های بندر انزلی به طول ۴/۵ کیلومتر، افزایش میزان ورود کشتی و حجم تخلیه و بارگیری کالا، کمبود اسکله برای پهلو دهی کشتی ها و تکمیل دو ظرفیت اسمی و واقعی بندر را به عنوان مهم ترین شاخص اندازه گیری توان عملیاتی یک بندر برشمرد. به گفته ی کوهساری، نبود اسکله ی تعمیراتی، فقدان اسکله ی نفتی، نبود اسکله ی مسافری و تهدید ایمنی بندر از دیگر دلایل ضرورت احداث اسکله های جدید در انزلی قلمداد می شود.

خرید زمین در عقبه و افزایش سرعت موتور اقتصاد بندر

کوهساری با اعلام ایجاد ۱۰ پایانه ی کوچک در بیرون از بندر و افزایش هزینه ها، ترافیک و ناامنی ناشی از آن، خرید یک عقبه و پس کرانه ی بزرگ برای بندر انزلی را لازم دانست و مهم ترین مشکلات و موانع بندر انزلی در این زمینه را افزایش رسوب کالا در محوطه های بندری از ۵۴۰ هزار تن در سال ۸۸ به ۷۵۴ هزار تن در سال ۸۹، انتقال کالا از بندر به انبارهای خصوصی و ضرر و زیان مالی پایانه ها و کاهش درآمد سازمان و تهدید کاهش نرم تخلیه و بارگیری کالا و افزایش زمان انتظار، سرویس تایم و پورت تایم کشتی ها عنوان کرد.

ساخت بنادر کوچک با رویکرد تخصصی

وی در بخش دیگری از سخنان خود با بیان ساخت بنادر کوچک در استان گیلان گفت: «چهار بندر آستارا، چمخاله، کیاشهر و چابکسر با رویکرد بنادر تخصصی در حال ساخت هستند که بندر آستارا با قرارداد BOT، از سوی بخش خصوصی در دو مرحله و طی ۵ سال احداث می شود.» به گفته ی کوهساری، در بندر آستارا ساخت حدود ۸۰۰ متر موج شکن و ۷۰۰ هزار متر مکعب لایروبی در حال انجام است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اعلام این که ظرفیت واقعی بندر انزلی ۴/۵ میلیون تن است، در حالی که بیش از ۷ میلیون تن کالا از این بندر تخلیه و بارگیری می شود، از تکمیل شدن ظرفیت این بندر و بازنگری و تهیه ی طرح جامع و توسعه ی بندر انزلی، آستارا، چمخاله و کیاشهر خبر داد.

«فرهاد منتصر کوهساری» در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا با تأکید بر مقدور نبودن کاهش زمان شاخص های دریایی و بندری گفت: «در سال ۸۲، دومیلیون و ۶۰۰ هزار تن کالا در بندر انزلی تخلیه و بارگیری شد که با احتساب پهلوگیری ۸۴۰ فروند کشتی، زمان سرویس (Service time) و زمان حضور (Port time) به ترتیب ۱/۸ و ۲/۹ بود. اما در سال ۸۸، با پهلوگیری ۲ هزار و ۴۱ فروند کشتی و تخلیه و بارگیری ۶ میلیون و ۶۰ هزار تن کالا، مدت زمان سرویس و زمان حضور در بندر به ترتیب ۱/۰۶ و ۱/۴ کاهش یافت.»





گسترش شاهد

شرکت حمل و نقل داخلی کالا

هزینه کمتر

ایمنی در حمل

رضایتمندی مشتری

ارائه کلیه خدمات مشاوره ای به صاحبان کالا

حمل کالا به اقصى نقاط کشور

دارای ناوگان مجهز حمل و نقل

دارای انبار دپوی آهن آلات در اهواز

تحت پوشش کامل بیمه دانا (خیانت در امانت)



وی با اعلام این که بندر چمخاله به بخش خصوصی واگذار می شود، نوع قرارداد واگذاری را بلندمدت دانست.

به گفته ی کوهساری، در بندر چمخاله اسکله ی مسافری و تفریحی احداث می شود. مدیر کل بندار و دریانوردی استان گیلان در این گفت و گو اضافه کرد: «بندر چابکسر نیز با رویکرد تفریحی و گردشگری با مشارکت شهرداری چابکسر و سرمایه گذاری خصوصی ساخته می شود.»

بندر کوچک، درآمد بزرگ

فرهاد منتصر کوهساری با بیان این که با تحویل گرفتن بندر آستارا، چمخاله و کیاشهر، دست کم مبلغ ۲۰۰ میلیارد تومان به میزان سرمایه ی سازمان افزوده شده است، درباره ی دیگر مزایای راه اندازی بندر کوچک اظهار کرد: «ایجاد بندر پشتیبان و جایگزین برای بندر انزلی در شرایط اضطرار، از جمله وجود بندر آستارا در غربی ترین منطقه ی دریایی کشور و بندر کیاشهر و چمخاله در شرق بندر انزلی، از دلایل و مزیت های فعال شدن بندر کوچک برای بندر انزلی محسوب می شود.» به گفته ی این مقام مسئول، افزایش ظرفیت کریدور شمال - جنوب برای کالاهای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی از دیگر مزایای احداث بندر کوچک در سواحل گیلان به شمار می آید.

اهداف ایجاد پایانه مواد سوختی

مدیر کل بندار و دریانوردی گیلان در تشریح اهداف ایجاد پایانه ی مواد سوختی، جلوگیری از آلودگی های زیست محیطی، کاهش مدت ماندگاری کشتی های حامل مواد سوختی، کاهش قیمت تمام شده ی حمل کالا، سواپ نفتی، تأمین مواد نفتی داخل کشور، توسعه و ارتقای ظرفیت مواد نفتی ترانزیتی و ایجاد درآمد جدید برای سازمان را مهم ترین اهداف ایجاد پایانه ی مواد سوختی عنوان کرد.

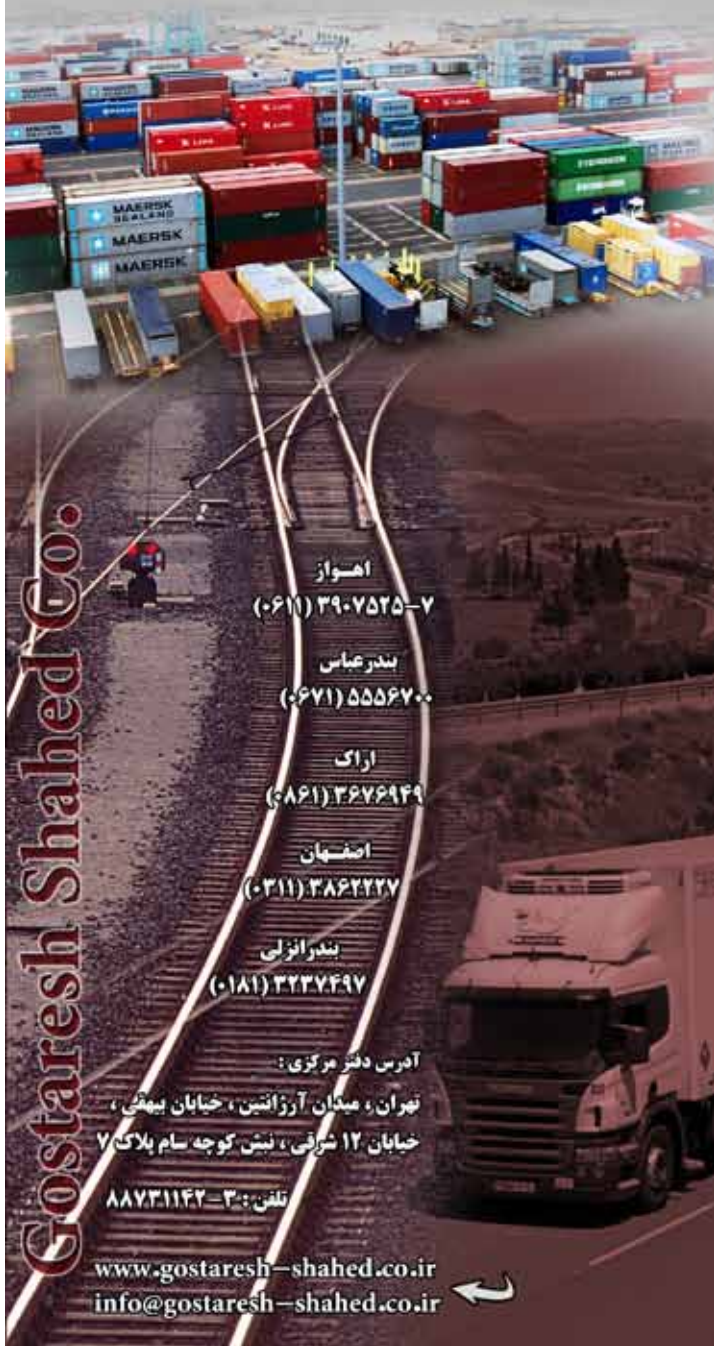
راهکاری برای تأمین تجهیزات بندری

کوهساری با اعلام این که هر کدام از تجهیزات بندری، دست کم ۱۵ تا ۲۰ سال عمر بهره وری دارند، بر پاسخگو نبودن این تجهیزات با توجه به رشد و افزایش میزان تخلیه و بارگیری تأکید کرد و از راهکاری تحت عنوان «طرح جامع تأمین تجهیزات جدید بندری» خبر داد.

وی با بیان این که استهلاك تجهیزات موجود، افزایش زمان سرویس تایم کشتی ها و تهدید ایمنی بندار را در پی دارد، از تهیه ی طرح جامع تجهیزات برای شرکت های کارگزار در قراردادهای جدید و تطبیق زیرساخت ها و روساخت ها و توجه به رشد و توسعه ی همزمان آن ها به عنوان راهکار جدید تأمین تجهیزات بندری خبر داد.

انزلی، بندری سودده و کم هزینه

کوهساری با بیان این که با توجه به روند افزایش عملکردی و ارتقای شاخص های دریایی و بندری در انزلی، این بندر یک مجموعه ی سودده و کم هزینه محسوب می شود، تأکید کرد که باید به برنامه ی توسعه ای بندر انزلی و بندر کوچک استان گیلان توجه جدی شود. ■



اهواز
۰۶۱۱) ۳۹۰۷۵۲۵-۷

بندر عباس
۰۶۷۱) ۵۵۵۶۷۰۰

اراک
۰۸۶۱) ۳۶۷۶۹۴۹

اصفهان
۰۲۱۱) ۳۸۶۲۲۲۷

بندر انزلی
۰۱۸۱) ۳۲۳۷۴۹۷

آدرس دفتر مرکزی:
تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیمه ای،
خیابان ۱۲ شرقی، نشن کوچه سام پلاک ۷
تلفن: ۸۸۷۳۱۱۴۲-۳

Gostaresht Shahed Co.

www.gostaresht-shahed.co.ir
info@gostaresht-shahed.co.ir

در گفت و گوی بندر و دریا با مدیر بنادر و دریانوردی
منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بررسی شد؛

توانمندی‌های بالقوه و بالفعل اولین بندر نسل سومی شمال کشور

دست انجمنی چون: «ایجاد پایگاه ورودی غلات کشورها، حاشیه‌ی دریای خزر»، «ایجاد صنایع تبدیلی وابسته به فولاد»، «فرآوری و ترانزیت مواد نفتی»، «ایجاد صنایع بسته‌بندی و تخلیه و بارگیری مواد معدنی»، «پایگاه ورودی دام کشور به عنوان پایلوت» و «ترانزیت خودرو» را نام برد.

ترانزیت ۲ میلیون تن غلات قزاقستان از بندر امیرآباد و امام خمینی

نعمی با معرفی بندر امیرآباد به عنوان پایلوت غلات کشور در همایش بین‌المللی غلات با حضور ۱۹ کشور خارجی گفت: «مطابق آمار سالانه‌ی گندم کشورهای آسیای میانه (CIS)، تولید گندم در این منطقه بیش از ۱۰۲ میلیون تن است که با احتساب مصرف ۶۲ میلیون تنی، حدود ۴۰ میلیون تن مازاد تولید این منطقه شناخته می‌شود. این در حالی است که با توجه به تولید ۱۷ میلیون تن گندم در کشورهای غربی حاشیه‌ی خلیج فارس و مصرف ۳۸ میلیون تنی آن، نیاز مصرف ۲۰ میلیون تنی به راحتی از محل ترانزیت در بندر امیرآباد و بندر امام خمینی (ره) تأمین می‌شود.» نعمی در ادامه از سرمایه‌گذاری ساخت سیلوی غلات ۵۳ هزار تنی، مجهز به مکنده‌ی غلات ۵۵۰ تن در ساعت، با مشارکت شرکت قزاقستانی در بندر امیرآباد خبر داد و اظهار کرد: «این سیلو با اعتبار ۲۰۰ هزار میلیارد ریال احداث می‌شود که زمینه‌ی اشتغال ۷۰ نفر به صورت مستقیم را فراهم می‌آورد.»

متقاضیان سرمایه‌گذاری در بندر امیرآباد

مدیر بندر امیرآباد در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به راه‌اندازی کارخانه‌ی تولید میلگرد، گفت: «این خط تولید با سرمایه‌گذاری ۶۰۰ هزار میلیارد ریالی بخش خصوصی راه‌اندازی شده است که سومین کارخانه‌ی تولید میلگرد کشور محسوب می‌شود و سالانه ۸۰۰

«سید علی نعمی»، مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا، با اشاره به «احداث جاده‌ی ترانزیتی شمال - جنوب»، «همجواری با صنایع دریایی ایران (صدرا)»، «همجواری با پایانه و بندر استراتژیک نفتی نکا» و «اتصال به شبکه‌ی ریلی سراسری» به عنوان امکانات و پتانسیل‌های بالقوه و بالفعل بندر امیرآباد، از «زدیکی به نیروگاه ۲۲۰۰ مگاواتی نکا برای تأمین انرژی صنایع موجود در منطقه‌ی ویژه» و «ارائه‌ی خدمات IT» به عنوان دیگر مزایای این بندر نام برد.

نعمی با اشاره به کاهش ۴۰۰ کیلومتری کریدور شمال - جنوب ناشی از احداث جاده‌ی ترانزیتی امیرآباد - بهشهر - دامغان - جندق - یزد - بندرعباس، همجواری با صنایع دریایی صدرا و ارائه‌ی خدمات فنی به کشتی‌های ورودی به بندر با کم‌ترین زمان راه، مهم‌ترین عامل و ویژگی دارای اهمیت در این بندر ارزیابی کرد. مدیر بندر امیرآباد از تملک و تعلق ۱۰۰۰ هکتار اراضی جدید به منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی و پسرانه‌ی بندر سخن گفت و مجموع اراضی پسرانه‌ی این بندر را ۲۰۶۰ هکتار دانست. وی همچنین از «راه‌اندازی تجهیزات آنلاین آلاینده‌های رادیواکتیو» در بندر امیرآباد خبر داد و گفت: «با نصب این سامانه میزان پرتوزا، در صورتی که بیش از حد مجاز باشد، به صورت آنلاین مشخص شده و از خروج آن‌ها جلوگیری می‌شود تا به صورت ایزوله در محلی دور از تردد کارکنان، در خصوص دفن و یا مرجوع آن‌ها تصمیم‌گیری شود.»

زمینه‌های تبدیل امیرآباد به بندر نسل سومی

این مقام مسئول در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران درباره‌ی موضوع تبدیل بندر امیرآباد به بندر نسل سومی، موارد اجرایی شده و در

بندر امیرآباد در استان مازندران با توجه به فراهم بودن زیرساخت‌های ترانزیتی، امکانات فراگیر تخلیه و بارگیری و امکان تولید ارزش افزوده به عنوان اولین بندر نسل سومی کشور شناخته می‌شود.





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



نعمی همچنین با اشاره به وجود اراضی وسیع برای نگهداری موقت دام و وجود دام ارزان در کشور قزاقستان، جنوب روسیه و قرقیزستان، از حجم بالای تقاضا در زمینه ترانزیت دام و پیگیری شرکت کشتیرانی دریای خزر در خصوص خرید کشتی مخصوص حمل دام خبر داد.

به گفته سید علی نعمی، احداث کارخانه تولید گچ صادراتی از سوی یک شرکت خصوصی ترکیه ای، احداث کارخانه تولید کاغذ، احداث سردخانه و سورتنینگ درجه بندی و بسته بندی میوه با سرمایه گذاری ۵۰ میلیارد ریالی و احداث نیروگاه ۷۵ مگاواتی با سرمایه گذاری ۲۵۰ میلیارد ریالی از دیگر اقدامات توسعه ای بندر امیرآباد به شمار می آید.

طرح های توسعه ای پیش رو

مدیر بندر امیرآباد در بخش دیگری از سخنان خود با عنوان طرح های توسعه ای پیش روی این بندر، از «ایجاد شهر بندری»، «تکمیل و تسطیح و زون بندی اراضی کل بندر»، «احداث ۵ پست اسکله با ظرفیت ۱۲ هزار تن»، «تطویل موج شکن و تعریض دهانه و لایروبی کانال و حوضچه»، «ایجاد مرکز فرهنگی، تفریحی و آموزشی سازمان بنادر در میانکاله» و «تملک ۶۰ هکتار اراضی شیلات» خبر داد. نعمی در پایان خواستار «همسان سازی تعرفه های بنادر شمالی کشور» شد و از «بالا بودن تعرفه های ریلی حمل کالا»، «نبود پایانه ای حمل و نقل کامیون در اطراف بندر» و «عدم احداث جاده ای بابلسر - امیرآباد» به عنوان چالش های این بندر نام برد. ■

هزار تن میلگرد تولید می کند.»

نعمی، ایجاد کارخانه تبدیلی شمش به ورق فولادی با ظرفیت ۷۰۰ هزار تن در سال و کارخانه تولید شمش فولادی به آهن اسفنجی با ظرفیت ۱/۵ میلیون تن در سال را از زمینه های سرمایه گذاری در بخش تولید و توزیع عنوان کرد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد درباره ذخایر احتمالی نفت حاشیه خزر به میزان ۲۴۰ میلیارد بشکه، مطابق برآورد شرکت BP و ذخایر نفت اثبات شده این منطقه به میزان ۴۱ میلیارد بشکه سخن گفت و از تقاضای ۱۰ مورد سرمایه گذاری در زمینه احداث مخازن نفت خبر داد و «نزدیکی به خط لوله ی نکا - ری»، «ضرب ایمنی بالای ناشی از اراضی وسیع و دوری از شهر»، «ایجاد پالایشگاه ساری در منطقه ی کیاسر نزدیک نکا - ری» و «نیاز شدید افغانستان به مواد نفتی» را به عنوان مزایای این سرمایه گذاری ها برشمرد.

ایجاد منابع وابسته به مواد معدنی

این مقام مسئول در ادامه با بیان این که ایجاد صنایع وابسته به مواد معدنی در امیرآباد یکی از اقدامات مؤثر در بخش صادرات قلمداد می شود، اظهار کرد: «با توجه به قرارگیری مخازن عظیم سنگ سیمان در فاصله ی ۳۰ کیلومتری بندر، نزدیکی کارخانه های سیمان نکا، فیروزکوه، بجنورد و شاهرود و همچنین حجم بالای تقاضای سیمان از سوی کشور ترکمنستان و کلینگر از طرف کشور آذربایجان، درخواست هایی مبنی بر سرمایه گذاری برای احداث کارخانه های بسته بندی و صادرات سیمان و مواد معدنی مطرح شده که در دست بررسی است.»



تمهیدات ویژه ایمنی برای مسافران دریایی در تعطیلات نوروزی

تهیه و تنظیم:

اله مراد عقیقی پور، مهدی نوفرستی، بهزاد الصفی

(اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان)

رقابت‌انگیز امور تصدی به بخش‌های غیردولتی در مناطق ساحلی و دریاها، لوايح مورد نیاز برای توسعه فعالیت‌های دریایی را تهیه و برای تصویب به مجلس شورای اسلامی ارائه کند. با توجه به این مهم که جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر طول نوار ساحلی، یک کشور دریایی محسوب می‌شود و با توجه به توانمندی‌های دریایی موجود و بستر خدادادی تحقق امر گردشگری دریایی در سواحل، جزایر، آبراه‌ها، دریاچه‌ها و خلیج‌ها و نیز با احتساب جمعیت ۷۵ میلیونی کشورمان و این که امرار معاش تعداد قابل توجهی از مردم ایران از دریا و موهبت‌های خدادادی آن تأمین می‌شود، شایسته است در این خصوص برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات اساسی‌تری انجام شود.

سفر دریایی در منطقه‌ی اروپا (EURO ZONE) که متشکل از ۲۷ کشور

مقدمه

پیشرفت و توسعه در بخش‌های مختلف اقتصادی مستلزم برنامه‌ریزی‌های فراگیر است و باید توجه داشت که اتخاذ هر تصمیم و اجرای هر برنامه‌ای تأثیرات جانبی بسیاری دارد و موفقیت در اجرای آن، وابسته به عوامل و پارامترهای متنوع است، با یک تصمیم مقطعی، نمی‌توان تحول جدی و پایداری را انتظار کشید. در این زمینه چگونگی سفرهای دریایی با عوامل و عناصر متعددی در شاخه‌های فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی پیوند خورده است.

بر اساس قانون برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی کشور، دولت موظف است برای تسهیل در روند تجارت و حمل‌ونقل، استقرار صنایع دریایی و ... با حفظ رویکردهای مبنی بر سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و نظارت، با واگذاری





ه) بندر آفتاب در ۲۸۰ کیلومتری غرب بندرعباس به جزیره‌ی کیش (به طول ۱۰ مایل دریایی) و بالعکس،

لازم به بیان است، بنداری که در جزایر کیش و قشم قرار دارند، تحت مدیریت سازمان مناطق آزاد تجاری این جزایر هستند و بندر آفتاب که از سوی بخش خصوصی سرمایه‌گذاری و احداث شده است، با مدیریت شرکت مالک اداره می‌شود که برای بر خورداری از شرایط ایمن در سفرهای دریایی، می‌بایست زیرساخت‌ها و روساخت‌های اساسی تری داشته باشد.

در این زمینه اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، تحقق دو هدف عمده را در نظر دارد:

۱- تسهیل سفرهای دریایی

۲- ایمنی سفرهای دریایی

پرسش اصلی در این زمینه آن است که: چگونه در زمینه‌ی گردشگری دریایی عمل کنیم تا در چشم‌انداز ایران در افق ۱۴۰۴، خطوط کشتیرانی مسافری کارآمد، ایمن، در شأن مردم و مؤثر در ارتقای اقتصادی، اجتماعی، ملی و منطقه‌ای داشته باشیم؟

برای دستیابی به این مهم و با در نظر گرفتن این که مسافرت از راه دریا الزامات و امکانات خاص خود را می‌طلبد، برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات بسیار متنوعی نظیر آسیب‌شناسی ناوگان حمل‌ونقل دریایی مسافری؛ تسریع در ساخت بنادر مسافری مدرن متناسب با شأن و منزلت مردم، الزام در تأمین تجهیزات ایمنی دریایی شناورهای سنتی؛ حمایت و فعال‌سازی هر چه بیش‌تر بخش‌های خصوصی و تعاونی در این زمینه؛ انجام تردهای بهنگام؛ نوسازی ناوگان و تهیه و تأمین شناورهای به روز؛ ارائه‌ی تسهیلات مالی از محل وجوه اداره‌شده؛ اشاعه‌ی فرهنگ مسافرت‌های دریایی، بسط و توسعه‌ی ایمنی سفرهای دریایی در زمینه‌ی زیرساخت‌ها و روساخت‌ها، هماهنگی و رایزنی برای فعال‌سازی هر چه بیشتر فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی، سعی در انتقال دانش فنی کشورهای پیشرو به ایران، ممنوعیت تردد اتوبوس‌های دریایی از اوایل بهمن‌ماه سال ۱۳۹۰ به علت نقص در سیستم سازه و شرایط ناایمن؛ انجام بازدیدهای ادواری متعدد در فواصل کم از شناورهای مسافری و کنترل شرایط ایمن آن‌ها؛ هماهنگی با سایر سازمان‌ها و ارگان‌ها، نظارت بر اجرای قوانین ملی و کنوانسیون‌های سازمان جهانی دریانوردی و... را انجام شده و در حال اجرا است که در این نوشتار، فعالیت‌های ایمنی و جست‌وجو و نجات از سوی این اداره‌ی کل بررسی شده است.

و جمعیتی معادل ۴۰۰ میلیون نفر است، تقریباً به‌ازای هر نفر انجام می‌شود، درحالی که این آمار در ایران به‌ازای هر ۱۰ نفر یک سفر دریایی است. صنعت گردشگری به عنوان یک صنعت رو به رشد و درآمدزا، در زمره‌ی پنج صنعت تراز اول دنیا توانسته است نقش بسزایی در اقتصاد جهانی ایفا کند و عمدتاً کشورهایی در این صنعت موفق بوده‌اند که توجه خاصی به گردشگری دریایی داشته‌اند. بهره برداری از کشتی‌های مجلل با قابلیت‌هایی مانند؛ هتل‌های ۵ ستاره با ظرفیت پذیرش ۴۳۰۰ نفر مسافر و به‌کارگیری ۱۳۰۰ نفر خدمه، گواه این مدعا است. اشاعه‌ی فرهنگ سفرهای دریایی و گسترش دانش دریانوردی و ارائه‌ی تسهیلات و به‌کارگیری سیاست‌های تشویقی به‌منظور انجام سفرهای دریایی از سوی شهروندان غیرساحلی می‌تواند در درآمدزایی مناطق محروم و توسعه‌ی اشتغال مردم ساحل‌نشین مؤثر باشد. روان‌سازی قوانین و مقررات مربوط به این مهم و حذف بروکراسی اداری و تعیین متولی واحد، همکاری و همیاری نهادهای ذینفع از دیگر عوامل رشد و تسهیل سفرهای دریایی محسوب می‌شود.

استان هرمزگان با در اختیار داشتن ۱۰۰۰ کیلومتر طول نوار ساحلی، دو منطقه‌ی آزاد تجاری-صنعتی کیش و قشم و هفتاد بندر در طول سواحل و جزایر خود، به‌منزله‌ی جذاب‌ترین مکان‌های توریستی و تجاری مورد اقبال هم‌وطنان عزیز است. همچنین این استان به عنوان قطب اقتصادی و صنعتی کشور نیز محسوب می‌شود و تردهای دریایی آن قریب به ۷ میلیون نفر سفر دریایی در سال است که از مسیرهای دریایی -قانونی زیر انجام می‌شود: الف) بندرعباس -جزیره‌ی قشم (به طول ۱۲ مایل دریایی) شامل: بندر شهید حقانی و بندر شهید باهنر بندرعباس به بندر شهید ذاکری قشم -بندر شهید حقانی و بندر شهید باهنر به بندر بهمن قشم و نیز بندر شهید حقانی به جزیره‌ی هرمز و بالعکس،

ب) بندر پهل در ۵۵ کیلومتری غرب بندرعباس به بندر لافت در جزیره‌ی قشم، به طول ۱۸۰۰ متر (تنها مسیر دریایی ارتباط‌دهنده‌ی سرزمین اصلی به جزیره‌ی قشم که وسایل نقلیه‌ی سبک و سنگین جاده‌ای از طریق بارج و یدک‌کش و نیز لندینگ کرافت به این جزیره انتقال می‌یابند)،

ج) بندر لنگه در ۱۷۰ کیلومتری غرب بندرعباس به جزیره‌ی کیش (به طول ۹۱ مایل دریایی) و بالعکس،

د) بندر چارک در ۲۵۰ کیلومتری غرب بندرعباس به جزیره‌ی کیش (به طول ۱۹ مایل دریایی) و بالعکس،

کنوانسیون بین‌المللی جست‌وجو و نجات دریایی

این کنوانسیون در سال ۱۹۷۹ میلادی در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به تصویب رسید و مفاد آن در سال ۱۹۸۵ میلادی لازم‌الاجرا شد. موضوع کنوانسیون فوق‌العاده یک سیستم هماهنگ بین‌المللی در زمینه جست‌وجو و شیوه‌های نجات اشخاص مضطر در دریا است. این کنوانسیون، سازماندهی مراکز هماهنگی نجات دریایی و مراکز هماهنگی در ساحل و به‌کارگیری روش‌های همکاری چند کشور همسایه را برای انجام عملیات جست‌وجو و نجات در یک منطقه‌ی مشترک پیش‌بینی کرده است. با عنایت به تأثیر غیر قابل انکار رعایت مقررات متناسب با شرایط حاکم بر تردد وسایل نقلیه‌ی آبی در کاهش مخاطرات ناشی از فعالیت‌های دریایی و با توجه به این‌که الحاق به این کنوانسیون و اجرای مفاد آن، موجب اطمینان خاطر هر چه بیش‌تر دریانوردان و مسافران دریایی است و همچنین ایمنی دریانوردی را افزایش خواهد داد، دولت جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۷۳ به کنوانسیون یادشده ملحق شده است.

الزامات قانونی کنوانسیون جست‌وجو و نجات دریایی

نظر به پیوستن ایران به کنوانسیون جست‌وجو و نجات دریایی و لازم‌الاجرا بودن مفاد این کنوانسیون برای کشورهای عضو و از طرفی، اصلاحیه‌ی اعمال شده به فصل سوم کنوانسیون جست‌وجو و نجات دریایی در خصوص ارائه‌ی خدمات مکان ایمن به نجات‌یافتگان حوادث دریایی در اول جولای ۲۰۰۶ میلادی، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور ملزم به ارائه‌ی خدمات یادشده به افراد نجات‌یافته از حوادث دریایی است. از طرفی، براساس بخشنامه‌ی معاون اول رئیس‌جمهوری، کلیه‌ی دستگاه‌های اجرایی کشور در زمان بروز سوانح دریایی ملزم به همکاری با سازمان بنادر و دریانوردی خواهند بود.

بخشنامه‌ی معاون اول رئیس‌جمهوری در خصوص همکاری کلیه‌ی وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و مؤسسات و شرکت‌های دولتی، نهادهای انقلاب اسلامی و استانداری‌های سراسر کشور با سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه‌ی ارائه‌ی خدمات جست‌وجو و نجات دریایی:

«با عنایت به گسترش روزافزون فعالیت‌های دریایی و کشتیرانی از جمله تردد کشتی‌های تجاری نفت‌کش، ماهیگیری و تحقیقاتی ناشی از رونق اقتصادی در آب‌های خلیج فارس، تعدد بنادر کوچک و بزرگ در این منطقه و اشتغال قسمت اعظم ساکنان این بنادر به کار صید، حمل‌ونقل بار و مسافر و نیز با توجه به پایین بودن ضریب ایمنی و بالا بودن آمار تلفات جانی و به‌منظور جست‌وجو و تسریع در نجات جان کسانی که در معرض خطر قرار گرفته‌اند، کلیه‌ی دستگاه‌های اجرایی از جمله نیروهای هوایی و دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، وزارت کشور، شرکت سهامی شیلات، جمعیت هلال احمر و شرکت مخابرات ایران موظفند به‌هنگام بروز سوانح دریایی در آب‌های تحت مالکیت جمهوری اسلامی ایران در حدود توان و اختیارات خود با سازمان بنادر و دریانوردی همکاری کنند.»

از این رو، در راستای دستیابی به انجام سفرهای دریایی ایمن و اطمینان خاطر هر چه بیش‌تر مسافران دریایی که برای بازدید از جاذبه‌های تجاری، توریستی جزایر و مناطق آزاد استان هرمزگان راهی این استان می‌شوند، اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان بر آن شد تا (به عنوان مرجع دریایی استان) از سال ۱۳۸۴ همگام با افزایش روزافزون سفرهای دریایی برای پشتیبانی از شناورهای مسافری در صورت بروز حادثه و همچنین کمک‌رسانی به‌موقع به آسیب‌دیدگان، طرح ساماندهی سفرهای دریایی نوروز و سایر ایام پرتراфик را تدوین و با همکاری ارگان‌های دریایی استان آن را اجرا کند.

مرکز هماهنگی جست‌وجو و نجات دریایی بندرعباس (MRCC Maritime Rescue Coordination Center) و نیز مرکز رادیویی (مخابرات) ساحلی (CRS (Coast Radio Station) به عنوان متولی جست‌وجو و نجات دریایی با تدوین طرح ساماندهی شناورهای مسافری در ایام نوروز و به‌کارگیری تمامی استعدادها شامل نیروی انسانی، تجهیزات

و سایر عوامل مرتبط، سفرهای دریایی ایام نوروز در سطح استان هرمزگان (بنادر مختلف) را در سال‌های اخیر کنترل کرد.

در این زمینه کارهای زیر انجام شده است:

استقرار شناورهای ناچی (SAR) در مسیر تردهای دریایی که منجر به جلوگیری از بروز حوادث احتمالی و صدمات جانی و مالی شده است. این شناورها طوری طراحی و ساخته شده‌اند که حتی در بدترین شرایط آب و هوایی و وقوع طوفان‌های دریایی می‌توانند با سرعت ۴۰ نات در ساعت حرکت کنند و حتی در صورت واژگونی در دریا نیز، دوباره به حالت عادی خود بازگردند و مأموریت خود را ادامه دهند.

استقرار کشتی حجاز ۶۶ به عنوان مدرسان ایستگاه جست‌وجو و نجات و فرماندهی عملیات در مسیر تردهای دریایی که در ۲۴ ساعت شبانه‌روز و به‌طور آنلاین شرایط آب‌وهوایی، ارتفاع موج سرعت باد را به مرکز کنترل دریایی بندرعباس گزارش می‌کند و در صورت رویارویی با شرایط نامساعد آب و هوایی از تردهای دریایی جلوگیری می‌کند.

الزام اخذ گواهینامه‌ی ایمنی از مؤسسات رده‌بندی (Classification Societies) مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی برای کلیه‌ی شناورهای مسافری.

بازنگری در میزان ظرفیت مسافرگیری شناورهای مسافری با توجه به ایجاد شرایط ایمنی بیش‌تر.

جلوگیری از حمل مسافر، بیش از ظرفیت مجاز شناورها (Over Loading).

استقرار گروه کارشناسی برای تحلیل و بررسی و رسیدگی به سوانح احتمالی دریایی در مرکز هماهنگی نجات دریایی در مدت ۲۴ ساعت شبانه‌روز.

آموزش خدمه‌ی شناورهای مسافری و انجام اقدامات پیشگیرانه برای ارتقای سطح ایمنی

برنامه‌ریزی و انجام مانورهای تمرینی با حضور گروه‌های عملیاتی ارگان‌های مختلف دریایی برای حفظ آمادگی کارکنان و پرسنل در اوقات رویارویی با حوادث احتمالی.

برنامه‌ریزی برای اجرای طرح صدور بلیت اینترنتی از سوی شرکت‌های کشتیرانی مسافری و تعاونی‌های مربوطه که نتایج قابل ملاحظه‌ای در آرایه‌ی تسهیلات به مسافران و ایمنی بیش‌تر سفرهای دریایی در پی دارد.

ایمن‌سازی و پاک‌سازی مسیرهای تردد شناورهای مسافری از شناورهای مغروق و نیز شناورهایی که به دلایل مختلف لنگراندازی کرده‌اند.

ساماندهی ایستگاه‌های مخابراتی ساحلی.

به‌کارگیری هواپیما و بالگرد برای انجام گشت هوایی بر فراز خلیج فارس به‌منظور مانیتورینگ سفرهای دریایی و ارسال گزارش‌های لازم.

آموزش خدمه و کارکنان شناورهای مسافری و ناچی با برگزاری کلاس آموزش‌های ایمنی دریانوردی و آموزش عملی در زمینه‌ی استفاده از قایق نجات.

برنامه‌ریزی برای اجرای سیستم گزارش‌دهی شناورهای مسافری SRS (Ship Reporting System) که بر اساس کنوانسیون SAR بایستی شناورهای مسافری حداکثر طی فاصله‌ی زمانی ۳۰ دقیقه یک‌بار موقعیت خود را به ایستگاه‌های مخابرات ساحلی اعلام کنند.

حضور نیروهای امدادگر هلال احمر همراه با شناورهای ویژه‌ی امدادرسانی در همه‌ی پایانه‌های مسافری - دریایی.

حضور بازرسان در بنادر مسافری و حتی شناورها برای شناسایی و برخورد با موارد غیرقانونی و غیرایمن.

اجرای تک‌ریم ارباب رجوع در بنادر مسافری و توسعه‌ی زیرساخت‌ها که برای نمونه، می‌توان به ساخت سالن مسافری در بند «شهید حقانی» بندرعباس، از فعال‌ترین بنادر مسافری کشور اشاره کرد. لازم به ذکر است که به‌طور میانگین روزانه ۸۰۰۰ نفر تردد دریایی در این بندر انجام می‌شود و در ایام نوروز این رقم بالغ بر ۱۲۰۰۰ نفر می‌شود (آمار تردد از این بندر طی سال ۱۳۹۰ دو میلیون و ۷۰۰ هزار نفر مسافر است که در این شرایط ۲۲ فرزند شناور با ظرفیت صندلی ۲۵۰۰ نفر آماده‌ی آرایه‌ی خدمات به مسافران هستند. همچنین، ۶ دستگاه ماشین برقی ۶ نفره برای انتقال مسافران



به موارد زیر اشاره کرد:

- مدیریت قاطعانه و جدی طرح،
- همکاری مطلوب و همه‌جانبه‌ی کلیه‌ی ارگان‌های دریایی و سازمان‌هایی که در اجرای طرح ساماندهی مشارکت داشته‌اند،
- نظارت مستمر مسئولان ارگان‌های دخیل بر عملکرد یادشده،
- حضور مستمر و شبانه‌روزی همه‌ی کارکنان حاضر در طرح تعطیلات نوروزی،

اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با انجام اقدامات لازم در سال ۹۰، از جمله: برگزاری جلسات هماهنگی با ارگان‌های مرتبط، برگزاری کلاس‌های آموزش عملی به‌کارگیری قایق نجات برای ناخدایان شناورهای مسافری، تعمیر و بهسازی بویه‌های مستقر در مسیر دریایی (پنج فروند بویه‌ی مخصوص در طول مسیر)، استقرار سه فروند بویه (یک دستگاه قرمز و ۲ دستگاه سبز) در کانال ورودی اسکله‌ی شهید ذاکری، پاک‌سازی و لایروبی کانال این اسکله از محتویات کف کانال برای ارتقای ضربه‌ی ایمنی و پیشگیری از وقوع حوادث احتمالی و نصب و راه‌اندازی سامانه‌ی ارسال اخبار هواشناسی به صورت پیامک در بندر شهید رجایی به شماره‌ی ۳۰۰۰۷۶۳۷۳۰۰ و برنامه‌ریزی و هماهنگی برای اختصاص شماره تلفن ۱۵۵۰ برای اعلام سریع وضع اضطراری.

امیدواریم تعطیلات نوروز امسال نیز مانند سال‌های گذشته، با همکاری و همت کارکنان اداره‌ی کل و مساعی سایر ارگان‌های همکار در استان، شاهد اجرای موفق ساماندهی سفرهای دریایی در ابتدای سال ۱۳۹۱ باشیم. در پایان از جناب آقای سلیمی، مدیر بندر شهید حقانی برای همکاری در تدوین این مقاله قدردانی می‌شود. ■

منابع

- ۱- کمیته‌ی طرح سفرهای دریایی نوروز سال ۱۳۹۱، اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان.
- ۲- کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی (SAR).
- ۳- مجله‌ی Ship & Shipping، فوریه‌ی سال ۲۰۱۱، صفحه‌ی ۴۳.
- ۴- وب‌سایت رسمی سازمان بین‌المللی دریانوردی به نشانی اینترنتی www.imo.org
- ۵- Maritime Economics، چاپ دوم، نوشته‌ی: Martin Stopford، صفحه‌ی ۳۸.

سالخورده و بیمار از پای اسکله به ورودی بندر آماده‌ی کار هستند. به‌طور کلی، در حال حاضر (بهمن ۱۳۹۰) ظرفیت جابه‌جایی مسافران دریایی استان هرمزگان بالغ بر ۳۰۰۰ نفر با وجود ۳۰ شناور مسافری است که با احتساب سایر شناورهای مختص سفرهای دریایی (نظیر لندینگ کرافت‌های حمل خودرو و مسافر) این رقم به ۳۰۰ شناور می‌رسد.

اشاعه‌ی فرهنگ ایمنی دریانوردی

با عنایت به این که ایمنی سفرهای دریایی صرفاً با وجود تجهیزات و نظارت بر شناورها میسر نمی‌شود و نقش مسافران در تأمین ایمنی لازم بسیار تأثیرگذار است، اقدامات زیر انجام شده است:

- تهیه و توزیع بروشورهای ایمنی در بین مسافران،
- تهیه‌ی کارت‌های ایمنی برای توزیع در شناورهای مسافری،
- برگزاری جشن‌های ایمنی دریانوردی در مدارس و توزیع بروشور در بین دانش‌آموزان،
- تهیه‌ی کلیپ و انیمیشن‌های آموزشی برای شناورهای مسافری برای پخش از سوی شناورهای در حال تردد،
- نصب پلاکاردها و بنرها حاوی مطالب و دستورالعمل‌های ایمنی در مبادی اسکله‌های مسافری،

لازم به بیان است، ترویج فرهنگ ایمنی، نخستین و مهم‌ترین مقوله در امور دریانوردی دنیای امروز محسوب می‌شود، به نحوی که حتی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) شعار سال ۲۰۰۲ میلادی خود را "Safer Shipping, Demand Safety Culture" به‌معنای «کشتیرانی ایمن‌تر، فرهنگ ایمنی را می‌طلبد» انتخاب کرد.

بکارگیری سیستم VTS (Vessel Traffic System) که با استقرار ۱۴ دکل مخابراتی در سطح جزایر و سواحل آب‌های استان هرمزگان، تردد شناورها را مانیتورینگ و کنترل می‌کند و با اقدامات پیشگیرانه، از بروز حوادث احتمالی جلوگیری می‌شود.

درج مطالب مفید در وب‌سایت اداره‌ی کل به نشانی اینترنتی www.shahidrajaeport.pro.ir

آمارها نشان می‌دهند در سال‌های اخیر با اجرای موفقیت‌آمیز طرح ساماندهی شناورهای مسافری در ایام نوروز و انجام اقدامات مثبت و پیشگیرانه، سفرهای دریایی با ایمنی بیش‌تری انجام شده است که این خود، مبین تلاش شبانه‌روزی دست‌اندرکاران، مدیران و عوامل اجرایی در این زمینه است.

از جمله عوامل مؤثر در اجرای موفق طرح نوروزی در سال‌های اخیر می‌توان

ناوگروه ارتش ایران از عربستان به عمان می‌رود

فرمانده نیروی دریایی ارتش همچنین از ناوگروه‌های عمانی دعوت کرد تا از خلیج فارس و دیگر مناطق دریایی ایران بازدید داشته باشند.

سیاری با اشاره به برگزاری موفق رزمایش ولایت ۹۰ ادامه داد: امیدواریم رزمایش امداد و نجات و رزمایش عملیاتی را با همکاری کشور عمان برگزار کنیم تا از تجارب یکدیگر بهره ببریم. وی با بیان اینکه «اعتقاد ما این است که با کمک هم می‌توانیم امنیت پایدار را در منطقه برقرار کنیم»، اظهار داشت: ناوگروه هجدهم ما در حال حاضر در بندر جده مستقر است که پس از بازدید از منطقه جده مسیر خود را ادامه خواهد داد و تقریباً اواخر اسفندماه در مسیر بازگشت از بندر صلاله عمان نیز بازدید خواهد کرد.

فرمانده نیروی دریایی ارتش خاطر نشان کرد: هدف از بازدید این ناوگروه‌ها از بنادر کشورهای منطقه، ارسال پیام صلح و دوستی و تحکیم روابط و امنیت با کشورهای منطقه است.

دریابان عبدالله بن خمیس عبدالله بن رئیسی نیز گفت: آنچه که در صنایع دریایی نیروی دریایی ارتش ایران دیدیم مایه خوشحالی ما شد، به خصوص ناوشکن جماران که توانمندی ایران در عرصه دریا را نشان می‌داد.

وی همچنین در خصوص حضور ناوگروه‌های ایرانی در آب‌های منطقه، گفت: ما آماده پذیرایی در هر سطحی از ناوگروه‌های ایرانی هستیم و هر کمکی که لازم باشد انجام خواهیم داد. فرمانده نیروی دریایی عمان در پایان گفت: امیدواریم با تهیه و تدوین یکسری اصول و مفاهیم، ارتباط مستحکم و پایداری با یکدیگر داشته باشیم که البته قبل از آن باید تعاملات مان بیشتر شود.

فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: ناوگروه هجدهم ما در حال حاضر در بندر جده مستقر است که پس از بازدید از منطقه جده مسیر خود را ادامه خواهد داد.

بر پایه این گزارش، امیر دریادار حبیب‌الله سیاری در پایان سفر دریابان عبدالله بن خمیس عبدالله بن رئیسی، فرمانده نیروی دریایی عمان و هیأت همراه به ایران، با آنها دیدار کرد.

سیاری گفت: هدف از دعوت هیأت عمانی به ایران و انجام دیدار این است که دوستان مان با امکانات فنی و آموزشی ما آشنا شوند و امیدواریم بتوانیم برای افزایش روابط مان تعاملات بیشتر فنی و آموزشی داشته باشیم.

وی افزود: ما به دنبال توسعه روابط و استحکام آن هستیم و بابت پذیرش ناوگروه‌های مان توسط کشور عمان تشکر می‌کنیم.

فرمانده نیروی دریایی ارتش در ادامه گفت: با توجه به اوضاع منطقه و برای ایجاد امنیت پایدار، حضور این ناوگروه‌ها ادامه خواهد داشت که امیدواریم با کمک نیروی دریایی عمان، امنیت منطقه توسط کشورهای منطقه تامین شود.



حمل سی میلیون تن بار در یکسال گذشته توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

فوق و با وجود محدودیت‌های اعمالی علیه فعالیت خطوط کشتیرانی در اقصی نقاط جهان، توانسته است با کاهش نرخها، افزایش کیفیت سرویس دهی و مشتری مداری، ظرفیت‌های خالی ناوگان خود را جبران نماید و با توجه به اقدامات انجام گرفته، در سطح بازارهای بین‌المللی نیز عملکرد قابل قبولی را به ثبت برساند بطوریکه هم‌اکنون ناوگان ملی ایران، رتبه نوزدهم جهان را بخود اختصاص داده است.

وی در خصوص افزایش فعالیت سوخت‌رسانی در منطقه خلیج فارس اظهار داشت: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بعنوان ناوگان ملی و به منظور فائق آمدن به مشکلاتی که در فرآیند تامین سوخت برای شناورهای ملکی با آن مواجه می‌گردید و همچنین به منظور تکمیل مدیریت زنجیره تامین، مصمم شد تا فعالیت‌های سوخت‌رسانی در خلیج فارس را تقویت کند و ضمن ادامه سوخت‌رسانی به شناورهای خودی، فرآیند سوخت‌رسانی را به دیگر کشتی‌های عبوری خارجی در منطقه تعمیم دهد.

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تاکید کرد: با توجه به اهمیت صنعت بانکرینگ، ورود جدی به عملیات سوخت‌رسانی در منطقه خلیج فارس، بعنوان یکی از برنامه‌های راهبردی، در دستور کار شرکت قرار گرفت و در سال‌های گذشته اقدامات و سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی نیز در این زمینه انجام شده است.

به گفته وی افزایش ظرفیت و نیل به اهداف و برنامه‌های بلند مدت و میان مدت مورد نظر نیز از برنامه‌های آتی شرکت در این زمینه است.

داجمر ادامه داد: عملیات سوخت‌رسانی به شناورهای عبوری در منطقه خلیج فارس و دریای عمان بعنوان یک فرصت بالقوه و استثنایی محسوب می‌شود چرا که اجرای عملیات بانکرینگ علاوه بر درآمدزایی اقتصادی برای کشور، حاکمیت ایران بر منطقه خلیج فارس را قوی‌تر و بنادر ایران را به مهم‌ترین بنادر خلیج فارس تبدیل می‌کند.

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تصریح کرد: البته در سال‌های گذشته تحرکات خوبی در جهت کسب سهم مناسبی از بازار بانکرینگ منطقه انجام گرفته است.

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از حمل سی میلیون تن بار از مبادی مختلف در یک سال گذشته خبر داد.

بر پایه این گزارش، محمد حسین داجمر با بیان این مطلب گفت: با توجه به محدودیت‌ها و موانع ایجاد شده از سوی کشورهای غربی و فضای کسب و کار و شرایط بازار، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توانست سی میلیون تن بار از مبادی مختلف را در شش ماهه دوم سال گذشته و شش ماهه اول سال جاری حمل کند که این میزان حمل در شرایط کنونی یک موفقیت محسوب می‌شود. وی ادامه داد: از این میزان؛ حدود ۲۳ میلیون تن کرایه توسط شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و مابقی توسط گروه جابجا شده است.

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اظهار داشت: محموله بارگیری شده فوق به ترتیب شامل ۸,۵ میلیون تن کرایه کالای وارداتی، ۹ میلیون تن کرایه کالای صادراتی و حدود ۱۲,۵ میلیون تن نیز حمل کالای بین‌المللی بوده است.

وی با اشاره به افزایش تعداد کشتی‌های این شرکت در سال جاری گفت: با توجه به وضعیت تجارت جهانی و ظرفیت‌های مازاد حمل موجود، کشتیرانی‌ها با احتیاط بیشتری برنامه‌های توسعه‌ای خود را دنبال می‌کنند و در حال حاضر این شرکت نیز سفارش جدیدی را در برنامه‌های خود ندارد. البته با توجه به قراردادهای قبلی انجام گرفته با سازندگان داخلی و خارجی، جوان‌سازی و افزایش ظرفیت ناوگان گروه در دستور کار قرار دارد و با مدیریت منابع داخلی و برخی چالش‌های پیش‌رو، این مهم پیگیری می‌شود که در همین راستا و در طول سال جاری تاکنون یک فروند کشتی نو تحویل‌گیری و تعداد چهار فروند کشتی فرسوده به یاردهای اوراق‌سازی فروخته شده است.

داجمر به وضعیت فعلی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد و افزود: سال ۲۰۱۱ میلادی سال نامساعدی برای فعالیت شرکت‌های کشتیرانی بود بطوریکه اکثر مالکان کشتی‌ها جهت حفظ موقعیت خود و امکان ادامه فعالیت با چالش‌های جدی مواجه و بعضاً دچار ضرر و زیان شدند.

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اضافه کرد: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی نیز در یک سال گذشته علی‌رغم مشکلات

تقدیر از ربع قرن تلاش مدیر عامل سابق شرکت ملی نفتکش ایران

مراسم تودیع و معارفه مدیران عامل سابق و جدید شرکت ملی نفتکش ایران برگزار شد.



بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی شرکت ملی نفتکش، مراسم تودیع مهندس محمد سوری، رئیس سابق هیأت مدیره و مدیر عامل پیشین شرکت ملی نفتکش ایران، و معارفه دکتر حمید بهبهانی، رئیس جدید هیأت مدیره و مدیر عامل این شرکت، با

حضور اعضای هیأت مدیره و سهامداران آن، جمعی از مدیران ارگان‌های دریایی، مقامات لشکری و کشوری، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اتحادیه مالکان کشتی و کارکنان این شرکت برگزار شد.

در ابتدای این مراسم دکتر سید ابوالحسن فیروزآبادی، عضو هیأت مدیره و مدیر امور ستادی این شرکت، در رابطه با گذشته، حال و چشم‌انداز آینده شرکت ملی نفتکش ایران و نقش برجسته مهندس سوری و پرسنل سختکوش این شرکت در کسب جایگاه ویژه بین‌المللی سخنانی را ایراد کرد.

سپس مهندس سوری در سخنانی به عوامل موفقیت آمیز شرکت ملی نفتکش در عرصه‌های مختلف داخلی و جهانی اشاره کرد.

وی خودباوری، تعامل و درک متقابل میان مدیریت و پرسنل سختکوش شرکت ملی نفتکش در دوران پر فراز و نشیب دفاع مقدس، سازندگی و توسعه ناوگان این شرکت را با اهمیت خواند و از آن‌ها بعنوان بهترین عوامل موفقیت شرکت مذکور در عرصه داخلی و جهانی نام برد. مدیر عامل سابق شرکت ملی نفتکش در پایان سخنانش از پرسنل این شرکت بخاطر موفقیت‌ها و همکاری‌های فی‌مابین قدردانی کرد.

در ادامه این مراسم، دکتر بهبهانی ضمن معرفی و بیان برخی از فعالیت‌های اجرایی و علمی خود در گذشته و حال، عدم تغییر در سیستم مدیریتی و عملیاتی، توسعه سریع و بدون وقفه ناوگان و بالا بردن سطح همکاری شرکت ملی نفتکش با ارگان‌های مرتبط را از جمله برنامه‌ها و سیاست‌های خود در این شرکت عنوان کرد. در پایان این مراسم نیز، هدایایی از سوی مدیریت و کارکنان شرکت ملی نفتکش و نیز ارگان‌های مختلف به رسم یادبود و تقدیر از ربع قرن تلاش مهندس محمد سوری به وی اهداء شد.

حضور هیئت ایرانی در اجلاس ویژه اعضای کریدور شمال - جنوب

با حضور هیأت‌هایی از ایران، روسیه، هند و نمایندگان کشورهای عضو کریدور شمال - جنوب در اجلاس ویژه اعضای کریدور شمال - جنوب در هند، استراتژی جمهوری اسلامی ایران در توسعه ترانزیت کالا در کریدور مذکور و بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود بررسی شد.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، دکتر شهریار افندی‌زاده معاون وزیر راه و شهرسازی با اعلام این خبر افزود: در دیدار با معاونان وزارت تجارت و امور خارجه هند در اجلاس ویژه کریدور شمال - جنوب، طرف ایرانی اهمیت مناسبات دو کشور در کریدور را بیان کرده و خواستار توجه ویژه اعضای کریدور به ویژه کشورهای مؤسس (جمهوری اسلامی ایران، هند، روسیه) در فعال‌تر شدن و بهره‌برداری از تمام پتانسیل‌های موجود شد.

افندی‌زاده با اشاره به اهمیت جایگاه ایران در کریدور به عنوان حلقه اصلی برای جابه‌جایی کالا میان کشورهای هند و روسیه و سایر اعضای کریدور، اظهار داشت: برنامه‌های توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز همچون راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا - آستارا - آذربایجان، همچنین پروژه‌های راه‌سازی و ریلی محور شرق و اهمیت آن برای توسعه ترانزیت در کریدور شمال - جنوب به مقامات هندی ارایه و آمادگی طرف ایرانی برای مشارکت و سرمایه‌گذاری طرف هندی در طرح‌های توسعه چابهار و پروژه رشت - آنکارا اعلام شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی درخصوص نتایج حاصله از این اجلاس گفت: برگزاری اجلاس گروه‌های کارشناسی کریدور تحت نظارت شورای هماهنگی کریدور جهت طرح مسائل و مشکلات فنی و اجرایی و برگزاری اجلاس شورای هماهنگی کریدور شمال - جنوب با هماهنگی و رایزنی طرف ایرانی از جمله نتایج حاصل از مذاکرات صورت گرفته در این نشست است.

دکتر افندی‌زاده با بیان این که برگزاری کنفرانس شبکه‌های اقتصادی و حمل و نقلی اوراسیا از سوی انستیتوی مطالعات دفاعی هند از دیگر برنامه‌های اجلاس بوده است، افزود: این کنفرانس با محوریت یافتن روش‌ها و مکانیزم‌ها و کریدورهای مناسب و بهینه نقل و انتقال انرژی و کالا برای کشور هند برگزار شد و طی آن راه‌های ایجاد شبکه‌های ارتباطی و اقتصادی و تجاری انتقال نفت و گاز و مواد اولیه از مبدأ هریک از کشورهای مهم منطقه از جمله جمهوری اسلامی ایران به هند و سایر کشورهای منطقه مورد ارزیابی قرار گرفت. وی افزود: در این کنفرانس، از سوی هیأت ایرانی گزارش مسیرهای راهبردی ترانزیت کالا و انرژی جمهوری اسلامی ایران به ویژه در چارچوب کریدور شمال - جنوب، همچنین برنامه‌های توسعه حمل و نقل ریلی و ایجاد شبکه‌های ارتباط با مبادی شمالی کشور در حوزه آسیای میانه و قفقاز و دریای خزر و بالعکس و محور شرق ارایه شد و مورد توجه صاحب‌نظران و مقامات شرکت‌کننده در کنفرانس قرار گرفت.

اجرای طرح صنایع بزرگ اقیانوسی موجب رونق شهرهای ساحلی جنوب کشور می‌شود



مورد نیاز صنایع ساحلی را تامین کرد و مطالعات اولیه‌ای که در آن منطقه صورت گرفته امکان اجرای این طرح را تایید کرده است.

وی ادامه داد: رقمی حدود ۶۰۰ میلیون تومان اعتبار برای بخش مطالعاتی طرح پیش بینی شده است که در صورت تامین، مطالعات نهایی آن آغاز می‌شود.

رئیس موسسه ملی اقیانوس شناسی گفت: عمده فعالیت برای اشتغال در سواحل دریای عمان، کارهای شیلاتی از جمله صید و صیادی است و چون صنعت نفت

و گاز فعالی ندارد باید با برنامه ریزی‌های اصولی و علمی موجبات رونق آن مناطق فراهم شود که طرح صنایع بزرگ اقیانوسی یکی از این راهکارها است که به نظر می‌رسد جوابگوی نیاز منطقه باشد. وی اظهار داشت: از اینکه این طرح، صنایع بزرگ اقیانوسی نامگذاری شده به این معنا نیست که این طرح در دریا قابل استفاده نیست بلکه اقیانوس و دریا مترادف هم هستند.

رئیس موسسه ملی اقیانوس شناسی گفت: اجرای طرح صنایع بزرگ اقیانوسی در شهرهای ساحلی کشور به خصوص شهرهای چابهار و جاسک موجب رونق اقتصادی این شهرها می‌شود.

بر پایه این گزارش، دکتر وحید چگینی در گفت و گو با خبرنگاران افزود: طرح صنایع بزرگ اقیانوسی را چندی پیش به وزارت علوم، تحقیقات و فناوری ارسال کردیم تا در شورای عالی علوم تحقیقات و فناوری (عتف) مطرح و بعد از بررسی نتیجه نهایی آن اعلام شود. وی اظهار داشت: این طرح در اسفندماه سال جاری نهایی می‌شود و در صورت تایید از سوی شورای عتف، طرف قرارداد با وزارت علوم برای آغاز کارهای اجرایی آن مشخص می‌شود. چگینی درباره این طرح توضیح داد: سواحل دریای عمان دارای ویژگی‌های خاصی از جمله آب‌های عمیق تا سه هزار متر عمق و همچنین نزدیکی ساحل به آب‌های با عمق ۶۰۰ متر است که این سواحل را از سواحل دیگر متمایز می‌کند بنابراین از این ویژگی‌ها می‌توان برای راه‌اندازی صنایع مختلف از جمله کارخانجات لوازم بهداشتی، مکان‌های تفریحی، تولید محصولات کشاورزی، گردشگری و تهیه آب معدنی استفاده کرد. رئیس موسسه ملی اقیانوس شناسی تاکید کرد: با توجه به اینکه امسال از سوی مقام معظم رهبری به نام سال جهاد اقتصادی نام گذاری شده و ایشان تاکید فراوانی بر پیشرفت شهرهای جنوبی خصوصاً سواحل دریای عمان دارند، این طرح تعریف شده است. چگینی افزود: با استفاده از عمق زیاد آب می‌توان با به کارگیری سیستمی خاص، انرژی

ایران میزبان کنفرانس رایپی شد

بزرگترین کنفرانس رایپی به مدت چهار روز در اسفندماه سال ۱۳۹۱ در سطح وزیران محیط زیست کشورهای عضو این کنفرانس، با حضور ۴۰۰ شرکت کننده در ایران برگزار خواهد شد.

بر پایه این گزارش، در این کنفرانس، رایپی (سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست دریایی) تمام آمار و اطلاعات خود در زمینه گشت‌های دریایی را در اختیار شرکت کنندگان قرار می‌دهد و جمع‌بندی این آمار به صورت سخنرانی‌های مهم ارائه می‌شود.

کنفرانس رایپی دارای چهار مبحث بیولوژیکی، آلودگی‌های نفتی و آلی، آلودگی‌های معدنی مانند عناصر سنگین و سموم و حوادث کم‌نظیر مانند اثرات زیست محیطی توفان‌های گوناگون یا پدیده کشند قرمز و یا احتمال وقوع سونامی است.

به گفته معاون سازمان حفاظت محیط زیست، برگزاری این کنفرانس در ایران مصوب هیأت دولت بوده؛ اما برخی از کشورها با برگزاری آن در ایران موافق نبودند که با پیگیری‌های رییس سازمان حفاظت محیط زیست، برگزاری این کنفرانس در ایران نهایی شده است.

گفتنی است، رایپی بازوی اجرایی کنوانسیون کویت است که هر هشت کشور حوزه خلیج فارس عضو آن هستند و تاکنون چهار پروتکل در این کنوانسیون به امضاء رسیده است.

گردشگری دریایی با تشکیل کمیته ملی گردشگری دریایی رونق می‌گیرد



با اتحاد سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و سازمان بنادر و دریانوردی در بخش گردشگری دریایی، می‌توان تحول در این بخش را انتظار داشت.

کاپیتان محمد سمیعی ضمن بیان مطلب فوق، در خصوص تشکیل کمیته گردشگری دریایی در سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری گفت: انتظار ما این بود که سازمان میراث فرهنگی این کمیته را سال گذشته تشکیل دهد.

وی تشکیل این کمیته را بسیار با اهمیت دانست و گفت: با تشکیل این کمیته از سوی متولی اصلی گردشگری

کشور، می‌توان به ایجاد و رونق گردشگری دریایی امید بیشتری بست. به گفته دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران، با عضویت سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی بخش دریایی کشور در این کمیته امیدها برای توسعه گردشگری دریایی افزایش یافته است.

سمیعی یادآور شد: جلسات کارگروه گردشگری دریایی به صورت مستقل از کمیته گردشگری دریایی همچنان توسط اتحادیه مالکان کشتی برگزار می‌شود. وی این اقدام اتحادیه مالکان را موازی کاری ندانست و اظهار داشت: امیدواریم با برگزاری این جلسات مشکلات بخش خصوصی بیشتر به گوش مسئولین رسد.

بر اساس این گزارش، از سال گذشته کارگروه کمیته گردشگری دریایی در اتحادیه مالکان کشتی تشکیل و به دنبال آن در ماه گذشته کمیته ملی گردشگری دریایی از سوی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری راه اندازی شد.

تاکنون کمیته ملی گردشگری دریایی طی دو جلسه در معاونت گردشگری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری تشکیل شده است که طی این جلسات، کارگروه «تدوین شیوه نامه کمیته ملی گردشگری دریایی» در قالب زیرمجموعه این کمیته راه اندازی شده است.

اقدام داوطلبانه ایران برای پایش مواد رادیواکتیو در ایستگاه‌های دریایی

معاون محیط دریایی سازمان محیط زیست از امضای تفاهمنامه‌ای با سازمان انرژی اتمی برای پایش داوطلبانه مواد رادیواکتیو در ایستگاه‌های دریایی سازمان محیط زیست خبر داد.

بر پایه این گزارش، عبدالرضا کرباسی در نشست خبری که در سازمان محیط زیست برگزار شد، گفت: سازمان محیط زیست با سازمان انرژی اتمی تفاهم‌نامه‌ای امضاء کرده که بر اساس آن بعد از این هر کجا که سازمان محیط زیست ایستگاه پایش دریایی و آبی نصب کرد سازمان انرژی اتمی هم به صورت داوطلبانه سنسورهای سنجش مواد رادیواکتیو را به صورت برخط و آنلاین نصب می‌کند.

به گفته وی، همچنین شرکت توسعه و ساخت نیروگاه اتمی بوشهر هم طی تفاهم‌نامه‌ای متعهد شده ۱۷ ایستگاه برخط سنجش مواد رادیواکتیو در خشکی راهاندازی و به سیستم آنلاین سازمان محیط زیست متصل کند.

کرباسی اظهار داشت: همچنین سازمان انرژی اتمی متعهد شده دو ایستگاه کامل سنجش آلودگی آب‌های ساحلی نیروگاه هسته‌ای نصب و راهاندازی و در اختیار سازمان محیط زیست قرار دهد.

معاون دریایی سازمان محیط زیست در پاسخ به اینکه «این ایستگاه‌ها تا چه زمانی راهاندازی می‌شود»، افزود: حداکثر ظرف شش ماه آینده این ایستگاه‌ها راهاندازی خواهند شد.

کرباسی در ادامه این نشست خبری، علت بروز پدیده کشند قرمز - اعم از ایران و یا دیگر مناطق جهان - را «بستن سد بر روی رودخانه‌ها» عنوان کرد و گفت: بستن سد بر روی رودخانه از ورود ذرات معلق خاک که توسط رودخانه وارد دریا می‌شود، جلوگیری می‌کند و از این رو، میزان ذرات معلق ورودی به دریا بسیار کاهش می‌یابد.

وی اظهار داشت: رس معلق در دریا عامل جذب نیترات و فسفات موجود در آب است و زمانی که این عامل کاهش می‌یابد میزان نیترات و فسفات افزایش می‌یابد و پدیده کشند قرمز رخ می‌دهد.

وی با اشاره به بروز پدیده کشند قرمز در دریای عمان و تنگه هرمز گفت: نقشه‌هایی که از رایپی (سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست دریایی) در مورد آلودگی‌های خلیج فارس به دست ما رسیده؛ نشان می‌دهد که پدیده کشند قرمز در خلیج فارس از منطقه‌ای آغاز شد که در آنجا آلودگی انسانی و صنعتی تقریباً صفر است.

کرباسی افزود: کشند قرمز از جایی به جای دیگر حرکت نمی‌کند و فقط زمانی که زمینه بروز آن فراهم شود، رخ می‌دهد که دما، فسفات و نیترات آب افزایش یابد.

ایران عضو گروه امداد و نجات آبریزان می‌شود

بندرعباس بزودی به عضویت مرکو (گروه نجات دریایی آبریزان) در خواهد آمد.

بر پایه این گزارش، کنوانسیون میمک و گروه امداد و نجات مرکو یک بازوی اجرایی رایپی (سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست دریایی) است و عمدتاً با افرادی که در دل دریاها آلودگی ایجاد می‌کنند؛ مقابله می‌کند و علاوه بر آن، امداد و نجات نیز در دستور کار کنوانسیون میمک قرار دارد.

به گفته معاون دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، این سازمان علاوه بر دریافت حق عضویت از هشت کشور عضو از طریق امداد و نجات به طور میانگین سالانه شش میلیون دلار در آمد دارد که این سازمان را توانمند ساخته و توان اجرای پروژه‌های بین‌المللی را برای آن افزایش داده است.

عبدالرضا کرباسی گفت: مجموع حق عضویت ۸ کشور عضو خلیج فارس در کنوانسیون رایپی حدود ۳۵ میلیون دلار است که از محل همین منبع، کنوانسیون میمک و همچنین گروه امداد و نجات مرکو نیز راهاندازی شده است.

کرباسی اظهار داشت: گروه امداد و نجات مرکو در هر کشور، توانمندی آن را برای امداد و نجات آبریزان بررسی می‌کند که این بررسی‌ها در بندرعباس آغاز شده و پیش‌بینی می‌شود ایران به دلیل توانمندی‌های سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۲۰۱۲ میلادی به عضویت گروه امداد و نجات درآید.

خاویار پرورشی از تاسماهی ایرانی تولید شد



محققان مؤسسه تحقیقات شیلات ایران برای نخستین بار در کشور، به بیوتکنیک تولید خاویار پرورشی از گونه تاسماهی ایرانی دست یافتند.

بر پایه این گزارش، محققان مؤسسه تحقیقات شیلات ایران در انستیتو تحقیقات بین‌المللی ماهیان خاویاری، پس از هفت سال تلاش موفق شدند از یک مولد معادل ۱۴ درصد وزن بدن، به میزان یک و نیم کیلوگرم خاویار تولید کنند.

تاکنون بیوتکنیک تولید خاویار پرورشی از شش گونه ماهی خاویاری شامل ازون برون، فیل ماهی، تاسماهی شیپ، تاسماهی روسی، تاسماهی سبیری و استرالیایی در کشور انجام شده که برای نخستین بار، محققان کشور موفق شدند از گونه تاسماهی ایرانی نیز، خاویار پرورشی تولید کنند.

تولید خاویار پرورشی از تاسماهی ایرانی در حالی به نام محققان ایرانی در جهان ثبت خواهد شد که از میان ۲۷ گونه ماهی خاویاری جهان، تنها یک گونه، تحت نام Persian sturgeon به نام ایران ثبت شده است. در حال حاضر، بیش از ۲۰ کشور جهان انواع گونه‌های خاویاری را پرورش و خاویار پرورشی تولید می‌کنند؛ اما این گونه انحصاراً در اختیار ایران است و در هیچ یک از کشورهای جهان خاویار پرورشی آن گزارش نشده است. گونه تاسماهی ایرانی در بین گونه‌های خاویاری دریای خزر، پس از فیل ماهی، مرغوب‌ترین خاویار را از لحاظ کیفیت، تنوع رنگ و قیمت داراست. تاسماهی ایرانی، همچنین، دو تا سه سال زودتر از فیل ماهی به سن بلوغ و تولید خاویار می‌رسد و در نتیجه هزینه تولید آن کمتر و زمان بازگشت سرمایه آن کوتاه‌تر است.

هم‌اکنون، بیشترین بچه ماهی خاویاری از این گونه تولید می‌شود و با گله‌های مولد پرورشی در حال تولید، نگرانی از لحاظ تأمین بچه ماهی برای پرورش‌دهندگان بخش خصوصی وجود ندارد.

با توجه به مرغوبیت خاویار تولیدشده از گونه تاسماهی ایرانی، این موفقیت، امتیازی منحصر به فرد برای پرورش‌دهندگان ماهیان خاویاری کشور محسوب می‌شود.

ایران توان تولید انرژی از باد دریا و اقیانوس‌ها را دارد

رییس پژوهشکده فناوری و مهندسی دریا مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی گفت: کشور ما به سمت تولید انرژی‌های تجدیدپذیر و دوستدار محیط زیست حرکت کرده و ما توان تولید انرژی بادی از دریاها و اقیانوس‌ها را داریم.

بر پایه این گزارش، سعید مظاهری در گفت‌وگو با خبرنگاران افزود: ایران با دارا بودن محدوده آبی خلیج فارس، دریای عمان و خزر منابعی بسیار غنی را برای تولید انرژی بادی در اختیار دارد.

وی با اشاره به تولید انرژی از باد، موج، جریان، جزر و مد اظهار داشت: مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی فعالیت خود را در زمینه پتانسیل انرژی‌های تجدیدپذیر از دو سال پیش آغاز کرده است.

وی ادامه داد: مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی با حمایت مالی سازمان انرژی‌های نو (سانا) پتانسیل انرژی‌های تجدیدپذیر ناشی از موج و باد در خلیج فارس و دریای عمان را تهیه کرده و بر اساس آن نقاط مناسب برای ساخت تجهیزات ایجاد برق ناشی از این انرژی‌ها را نیز پیشنهاد داده است.

مظاهری گفت: ما در این طرح موفق شدیم اطلاعات ۳۰ سال گذشته باد در دریای عمان و خلیج فارس را در یک گروه بندی ۲۲ کیلومتری تجزیه و تحلیل کنیم و میزان توان کیلو وات ساعت انرژی برق حاصل از باد را در این نقاط تهیه کنیم.

وی ادامه داد: مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی طرح‌های زیادی را درباره انرژی‌های تجدیدپذیر ارائه و به سازمان‌های متبوع ارسال کرده است و در صورت تأمین بودجه، پایلوت آن را آغاز می‌کنیم و ایران از لحاظ دانش انرژی‌های تجدیدپذیر به طور عملی وارد این عرصه می‌شود.

رییس پژوهشکده فناوری و مهندسی دریا مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی با بیان اینکه برای هر یک از این طرح‌ها بودجه خاصی در نظر گرفته شده است گفت: در بخش توربین‌های بادی شناور بین ۱۰ تا ۱۵ میلیارد تومان و در بحث انرژی‌های ناشی از موج و جریان‌های آبی نیز در همین حدود بودجه پیش‌بینی شده است.

وی اظهار داشت: ما سابقه ساخت توربین در خشکی را داریم که نمونه‌های آن در منجیل و بینالود مشاهده می‌شود و در مورد ساخت توربین‌های بادی-آبی دانش آن در کشور وجود دارد اما بخشی از آن را باید وارد کنیم.

مظاهری با تأکید بر اینکه ایران در حال حرکت به سمت استفاده از توربین‌های بادی در دریا است گفت: برای این کار شاید لازم باشد برخی از تجهیزات را وارد کنیم ولی امکان ساخت و تولید پایلوت آن در ایران وجود دارد.



ستاد تسهیلات سفرهای نوروزی گیلان تشکیل شد

استان گیلان تصریح کرد: گیلان با برخورداری از جاذبه‌های باستانی و طبیعی هر ساله گردشگران زیادی را به خود جذب می‌کند.

این مقام مسئول در استان گیلان، یادآور شد: تالاب بین‌المللی انزلی با وسعت ۱۸ هزار هکتار، موزه روستایی گیلان واقع در شهرستان رشت، پارک‌های ساحلی و کاخ رضاشاه در رودسر از جمله مهمترین جاذبه‌های استان گیلان محسوب می‌شوند.

عزیزی تصریح کرد: امید می‌رود با تمهیدات اندیشیده شده، بهترین خدمات در ایام نوروز به گردشگران ارائه شود. به گفته وی، قبل از شروع تعطیلات و در ایام نوروز، کارشناسان اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان بر نحوه خدمات‌دهی امکان عمومی گردشگری از جمله هتل‌ها، هتل آپارتمان‌ها، مسافرخانه‌ها، رستوران‌ها و دفاتر خدمات مسافرتی استان نظارت کامل خواهند داشت.

با تشکیل ستاد تسهیلات سفرهای نوروزی استان گیلان، مطلوب‌ترین خدمات به گردشگران نوروزی این استان ارائه خواهد شد.

پایه این گزارش، مدیرکل اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان گفت: ستاد تسهیلات سفرهای نوروزی استان گیلان به منظور ارائه خدمات مناسب به گردشگرانی که در نوروز ۹۱، استان گیلان را مقصد گردشگری خود انتخاب می‌کنند، تشکیل شده است.

امید عزیزی خاطرنشان کرد: ستاد تسهیلات سفرهای نوروزی نسبت به تشکیل کمیته‌های کاری زیرمجموعه خود اقدام کرده است.

به گفته وی، این کمیته‌ها در چارچوب دستورالعمل اجرایی و شرح وظایف تعیین شده دستگاه‌های اجرایی عضو در حال برنامه‌ریزی و انجام هماهنگی‌های لازم برای فراهم کردن تمهیدات مورد نیاز است. مدیرکل اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری

تنگه‌ی هُرمز

در دایرةالمعارف بزرگ اسلامی

دکتر پیروز مجتهدزاده

(م) نام تنگه‌ی هرمز از جزیره‌ی هرمز گرفته شد که مهم‌ترین جزیره‌ی خلیج فارس به‌هنگام روی آوردن استعمار اروپایی به منطقه بود. در سال‌های نخستین قرن دهم/ شانزدهم، نیروهای پرتغالی به فرماندهی «آلفونسو آلبوکرک» سراسر تنگه را در اختیار گرفتند، جزیره‌ی هرمز را تسخیر و حاکم خودمختار هرمز را دست‌نشانده‌ی خود کردند. این دگرگونی بر اهمیت سیاسی و رونق اقتصادی تنگه و جزیره‌ی هرمز افزود و حاکمان آن در پناه پرتغالی‌ها توانستند در بخش پهنای از کرانه‌ها و جزیره‌های خلیج فارس نفوذ یابند؛ در آغاز قرن دهم، شاه اسماعیل صفوی در ایران حکومت مرکزی تشکیل داد که سرآغاز پایان بخشیدن به استعمار پرتغالی‌ها در خلیج فارس بود. شاه‌عباس بزرگ در ۱۰۳۰ میلادی پرتغالی‌ها را در خلیج فارس شکست داد و آنان را در ۱۰۳۱ میلادی از جزیره‌ی هرمز بیرون راند. به این ترتیب، جزیره و تنگه‌ی هرمز و سراسر خلیج فارس دوباره در اختیار ایران قرار گرفت. در تنگه‌ی هرمز جزایر بسیاری وجود دارد که از جمله‌ی آنهاست:

(۱) جزایر متعلق به ایران که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از: چهار جزیره‌ی بزرگ به نام‌های هرمز و لارک و هنگام و قشم، تنب بزرگ و ابوموسی که در فاصله‌ای از تنگه‌ی هرمز در خلیج فارس واقع‌اند و موقعیت سوق‌الجیشی ویژه‌ای در دهانه‌ی خلیج فارس دارند. تنب کوچک هم در پشت تنب بزرگ واقع شده و دارای اهمیت می‌باشد. ساکنان این جزایر، ایرانی و عرب‌اند. (۲) جزایر متعلق به عمان که شامل جزیره‌های کوچک و آب‌خست و صخره‌های سر از آب برآورده در پیش کرانه‌های جنوبی تنگه‌ی هرمز و آب‌های ساحلی عمان است و مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از: جزیره‌ی السلامه، قوئین کوچک، مسندم، الغنم و الفیارین. السلامه بزرگ‌ترین و مهم‌ترین جزیره‌ی عمان است و حدود چهار کیلومتر مربع وسعت دارد. در ۱۳۵۴ ش، کار ساخت پایگاه دریایی در جزیره‌ی الغنم آغاز شد که گفته می‌شود برای استفاده‌ی مشترک ایران و عمان برنامه‌ریزی شده بود، اما در ۱۳۵۷ ش (پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران) ساخت آن متوقف شد (رجوع کنید به همو، ۱۳۷۱ ش، ص ۶۰-۶۲). در برخی از جزیره‌های عمانی افرادی از قبیله‌ی کمازَه از کنفدراسیون شیخوی عمان شمالی زندگی می‌کنند که ایرانی‌تبار و در تابعیت دولت عمان‌اند. از آن‌جا که هم کشورهای توسعه‌یافته و هم کشورهای در حال توسعه به صدور نفت از خلیج فارس وابسته‌اند و بیش از نیمی از نفت مورد نیاز جهان باید از تنگه‌ی هرمز بگذرد، امنیت تنگه‌ی هرمز اهمیت بین‌المللی دارد. پیش‌بینی می‌شود که با افزایش ظرفیت گسترده‌ی صدور نفت و گاز از این تنگه، منطقه‌ی خلیج فارس همچنان بی‌رقیب بماند. اهمیت سوق‌الجیشی تنگه‌ی هرمز سبب شد که عمان و ایران در ۱۳۵۳ ش/ ۱۹۷۴ م قرارداد مرزی دریایی ببندند تا برای حفظ امنیت تنگه مشترکاً تلاش کنند، اما عمان در ۱۳۵۸ ش/ ۱۹۷۹ م برای حفظ امنیت کشتیرانی در تنگه‌ی هرمز درخواست

تنگه‌ای در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان، تنگه‌ی هرمز باریکه‌ی دریایی خمیده‌شکلی است که در منتهی‌الیه شرقی خلیج فارس واقع شده است و فلات ایران را از شبه‌جزیره‌ی عربستان جدا می‌کند و آب‌های خلیج فارس را به دریای عمان و اقیانوس هند پیوند می‌دهد. این تنگه یک فرورفتگی از دوره‌ی سوم زمین‌شناسی است که ادامه‌ی رشته‌کوه‌های جنوبی ایران به شبه‌جزیره‌ی مسندم را قطع می‌کند.

برای تعیین درازای تنگه‌ی هرمز، معیار ویژه‌ای وجود ندارد. شاید بهترین معیار، مرز دریایی تعیین شده میان ایران و عمان باشد. طول این خط مرزی ۲۰۲/۱ کیلومتر (۱۲۴/۸ مایل دریایی) است. طولانی‌ترین فاصله‌ی تنگه‌ی هرمز ۸۴ کیلومتر (از کرانه‌های بندرعباس در شمال تا شمالی‌ترین نقطه‌ی کرانه‌های مسندم در جنوب)، کوتاه‌ترین آن (میان جزیره‌ی ایرانی لارک در شمال و جزیره‌ی عمانی‌السلامه — که نام دیگر آن قوئین بزرگ است — در جنوب) ۳۳/۶ کیلومتر برآورد شده است.

کف دریا در تنگه‌ی هرمز شیب نسبتاً تندی در جهت شمالی - جنوبی دارد. ژرفای پیش کرانه‌های شمالی بیش‌تر از چند متر نیست، اما در نزدیکی کرانه‌های مسندم در جنوب از نود متر افزون‌تر است که ژرف‌ترین نقطه‌ی خلیج فارس به شمار می‌آید. نیمه‌ی شرقی تنگه‌ی هرمز، به‌ویژه در نزدیکی دریای عرب، بسیار ژرف است. ژرفای نسبتاً اندک آب تنگه در بخش شمالی و شیب کف دریا به سوی جنوب، سبب برقراری مسیرهای کشتیرانی از نزدیکی کرانه‌های عمان شده است. با به‌کارگیری نفتکش‌های سنگین در دهه‌های اخیر، عبور و مرور این نفتکش‌ها — که حجم عمده‌ی صادرات نفتی و بازرگانی بین‌المللی خلیج فارس را انتقال می‌دهند — به ژرف‌ترین بخش تنگه‌ی هرمز در نزدیکی کرانه‌های مسندم منحصر شد. تا ۱۳۵۸ ش، راه کشتی‌های نفتکش در تنگه‌ی هرمز، از میان جزیره‌ی قوئین کوچک و کرانه‌های صخره‌ای جزیره‌ی مسندم — که کوتاه‌ترین راه است — می‌گذشت. در این سال، دولت عمان به «سازمان مشاوره‌ی دریایی بین‌المللی» (ایمکو) اعلام کرد که نمی‌تواند سلامت کشتی‌هایی را که از میان صخره‌های جزیره‌ی قوئین کوچک و صخره‌های جزیره‌ی مسندم عبور می‌کنند، تضمین کند و خواست تا مسیر کشتیرانی شمال جزیره‌ی السلامه تا مرزهای دریایی با ایران را به رسمیت بشناسد. از آن تاریخ دو مسیر دریایی برای عبور نفتکش‌ها در شمال و جنوب و به موازات هم در میان جزایر قوئین (قوئین بزرگ و قوئین کوچک) و مرزهای ایران و عمان در نظر گرفته شد. گستره‌ی هر یک از این دو مسیر ۱/۸۵۲ متر (یک مایل دریایی) است که به اندازه یک مایل دریایی حفاظتی نیز میان آن‌ها فاصله است. نفتکش‌های خالی از مسیر شمالی به خلیج فارس وارد می‌شوند و نفتکش‌های پُر برای عبور از خلیج فارس به دریای عمان از مسیرهای جنوبی که ژرف‌تر است، استفاده می‌کنند.

هنگام اقتدار بریتانیا در خلیج فارس (۱۱۹ ش - ۱۳۴۹ ش/ ۱۸۲۰-۱۹۷۱



از آنجا که هم کشورهای توسعه یافته و هم کشورهای در حال توسعه به صدور نفت از خلیج فارس وابسته اند و بیش از نیمی از نفت مورد نیاز جهان باید از تنگه ی هرمز بگذرد، امنیت تنگه ی هرمز اهمیت بین المللی دارد.

از آنجا که ایران بزرگترین و نیرومندترین کشور خلیج فارس است و بیشترین گستره ی جغرافیایی و مواضع حفاظتی را در این منطقه دارد، تنگه ی هرمز برای آن از اهمیت بسیار برخوردار است و در حقیقت، دروازه ی ارتباطی ایران با جهان و منطقه شمرده می شود.

مرزهای تعیین شده در این قرارداد، در مدخل تنگه ی هرمز در خلیج فارس یک نقطه ی آغاز دارد که با نقطه ی آغاز مشترک تعیین نشده میان ایران و عمان (رأس الخیمه) برابر است. از نقطه ی آغاز، این خط مرزی ۲۱ نقطه ی گردش را پشت سر گذاشته است و با شکلی منحنی در دریای عمان و مدخل دریای عرب به پایان می رسد. با توجه به امکان حفر چاه های نفتی افقی (اریبی) در دریا، در قرارداد مرزی ایران و عمان، منطقه ای ۱۲۵ متری در دو سوی خط مرزی تعیین شده، منطقه ی ممنوعه اعلام شد و هر دو کشور تعهد کردند که در این منطقه ی ممنوعه به اکتشاف و استخراج نفت نپردازند.

قرارداد مرزی ایران و عمان، روش مطالعه ی ویژه ای را در ترسیم نشان نمی دهد، جز این که مرز تعیین شده، بر اساس محاسبه ی خط میانه ی تنگه ی هرمز نسبت به کرانه های دو جزیره ی لارک و السلامه و نسبت به کرانه های دیگر جزایر دو کشور ترسیم شده است. طول این خط مرزی ۲۰۲/۱ کیلومتر (۱۲۴/۸ مایل دریایی) است و تعیین نقطه ی آغاز این مرز در خلیج فارس و نقطه ی پایان آن در دریای عمان، به توافق عمان و امارات متحده ی عربی بر سر مرزهای خشکی و دریایی در دو طرف خلیج فارس و دریای عمان موکول شده است. ■

همکاری های بین المللی کرد و نیروهای غربی، بویژه یگان های دریایی ایالات متحده ی آمریکا را تشویق کرد تا در این تنگه حضور یابند. با توجه به این که تنگه ی هرمز در محدوده ی حاکمیت ایران و عمان است، تلاش یگان های رزمی کشورهای دیگر برای حفظ امنیت در آن جا، جنبه ای مداخله جویانه به خود می گیرد و ممکن است به منبع ناامنی تبدیل شود؛ همچنان که در جنگ عراق با ایران این گونه تهدیدهای امنیتی و تلاش های مداخله جویانه صورت گرفت.

از آنجا که ایران بزرگترین و نیرومندترین کشور خلیج فارس است و بیشترین گستره ی جغرافیایی و مواضع حفاظتی را در این منطقه دارد، تنگه ی هرمز برای آن از اهمیت بسیار برخوردار است و در حقیقت، دروازه ی ارتباطی ایران با جهان و منطقه شمرده می شود. برخی از کشورهای عرب خلیج فارس، از جمله عراق و کویت و عربستان سعودی، در پنجاه سال اخیر برای کاهش وابستگی خود به صادرات نفتی از راه تنگه ی هرمز، تلاش کرده اند تا با لوله های نفتی مقداری از نفت خود را از راه هایی غیر از این تنگه صادر کنند. این تلاش تا حدودی موفقیت آمیز بود، ولی نتوانست از اهمیت سوق الجیشی تنگه ی هرمز و اهمیت نظارت ایران بر این تنگه بکاهد، بویژه آن که بسته شدن لوله های نفتی عراق — که از ترکیه و سوریه و عربستان سعودی عبور می کرد — در دهه ی ۱۳۶۰ ش/ ۱۹۹۰ م، ثابت کرد که تنگه ی هرمز همچنان امن ترین راه صدور نفت و گاز خلیج فارس به بازارهای جهانی است. ایران برای اعمال بیشترین نظارت بر تنگه ی هرمز، به بهره گیری از جزایر شش گانه ی خود در این تنگه توجه دارد و بر همه ی رفت و آمدهای دریایی در تنگه ی هرمز نظارت می کند. اهمیت سوق الجیشی تنگه ی هرمز و موقعیت ایران بر روابط سیاسی ایران با کشورهای صادرکننده ی نفت و گاز خلیج فارس از یک سو و با کشورهای مصرف کننده ی نفت و گاز از سوی دیگر اثر می گذارد.

ایران و عمان گستره ی آب های سرزمینی خود را در تنگه ی هرمز دوازده مایل دریایی (۲۲/۲ کیلومتر) اعلام کرده اند. هر دو کشور کرانه های جنوبی جزیره ی ایرانی لارک در شمال و کرانه های شمالی جزیره ی عمانی السلامه در جنوب را به عنوان خط مبنای محاسبه برای تعیین و ترسیم مرز پذیرفتند و در ۲۹ تیر ۱۳۵۳/ ۲۰ ژوئیه ی ۱۹۷۴ قرارداد مرز دریایی امضا کردند و از ۷ خرداد ۱۳۵۴/ ۲۸ مه ۱۹۷۵ آن را به اجرا گذاشتند.



نبرد دریایی انگلیس با پرتغالی‌ها برای تسلط بر تنگه‌ی هرمز

صفوی با دادن امتیازات کلانی از جمله؛ واگذاری تجارت منطقه‌ای، معافیت گمرکی، تقسیم غنایمی که از تصرف هرمز به دست آورده بودند، واگذاری بخشی از بندرعباس به کمپانی هند شرقی و... توانست حمایت انگلیسی‌ها و هلندی‌ها را به دست آورد. در سال ۱۶۲۰ میلادی، انگلیس با فرستادن تعدادی کشتی جنگی از بندر سورت در شمال غربی هند به تقویت نیروهای خود در تنگه‌ی هرمز پرداخت و مقدمه‌ی جنگ عظیم دریایی آن روزگار را فراهم آورد.

در سال ۱۶۲۲ میلادی، با شکست نیروی دریایی پرتغال، جزیره‌ی هرمز به دست نیروهای انگلیسی و ایرانی افتاد، پرتغالی‌ها تسلیم شدند، باقی‌مانده‌ی کشتی‌های آنان به پایگاه خود واقع در مسقط پناه بردند و بیش‌تر کالاهای موجود در گمرک هرمز به دست نیروهای انگلیسی افتاد. در ۲۱ آوریل ۱۶۲۲ میلادی، هرمز آزاد شد؛ اما این آزادی به معنای ویرانی کامل آن نیز بود؛ جزیره‌ی باشکوه، پررونق و آباد هرمز بعد از قرن‌ها شهرت جهانی، به مخروبه و جزیره‌ای کم‌اهمیت تبدیل شد.

بعد از جنگ، کمپانی هند شرقی هلند و کمپانی هند شرقی انگلیس، عملاً به قدرت اقتصادی و سیاسی نظامی منطقه تبدیل شدند، شهر جدیدی در شرق جرون (سورو) بنا کردند و استحکامات نظامی، تجاری در آن جا برپا شد. این شهر به نام‌های گامبرون، گامرون، گمرو و بندرعباس مشهور شد؛ اما جنگ قدرت هنوز پایان نیافته بود؛ زیرا بعدها درگیری میان هلندی‌ها، انگلیسی‌ها و نیروهای ایرانی در منطقه آغاز شد.

هزاران تن کالاهای مختلف در گمرک هرمز انباشته شده بود که قیمت آن‌ها سر به فلک می‌زد. انگلیسی‌ها که از این موضوع آگاه بودند، خریداری آن‌ها را به عنوان پیش شرط همکاری نظامی با ایران مطرح کردند. ■

در ۲۱ آوریل ۱۶۲۲ میلادی، هرمز آزاد شد؛ اما این آزادی به معنای ویرانی کامل آن نیز بود؛ جزیره‌ی باشکوه، پررونق و آباد هرمز بعد از قرن‌ها شهرت جهانی، به مخروبه و جزیره‌ای کم‌اهمیت تبدیل شد.

اهمیت استراتژیک تنگه‌ی هرمز باعث شده است که در طول تاریخ، این منطقه شاهد جنگ‌های متعددی باشد که برای تسلط بر آن بین قدرت‌های مختلف درگرفته است. «مارکوپولو» زمانی که به اروپا بازگشت، کالاهای شرقی را از چین، هند و ایران با خود به اروپا برد، انواع پارچه‌ی ابریشمی، جواهرات، ادویه، مشک و عنبر. این سوغاتی‌ها و خبر رونق بازار شرق باعث شد که قدرت‌های آن زمان اروپا با ساختن کشتی‌های بزرگ و دور زدن آفریقا راهی آسیا شوند. پرتغالی‌ها اولین گروهی بودند که اقدام به تصرف جزایر و بنادر منطقه کردند و در پی آن، انگلیسی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها، اسپانیایی‌ها و... نیز راهی منطقه شدند.

سردمداران استعمار پرتغال که به اهمیت تجاری و استراتژیک جزیره‌ی هرمز پی برده بودند در سال ۱۵۰۷ میلادی، به فرماندهی «آلفونسو آلبرکرک» وارد جزیره‌ی هرمز شدند و در تاریخ ۱۵۱۵ میلادی، این جزیره را به اشغال خود درآوردند و حدود ۱۰۰ سال بر آن منطقه حکومت کردند. هلندی‌ها و انگلیسی‌ها که تسلط پرتغالی‌ها در منطقه را مانع اصلی گسترش قدرت خود می‌دیدند، در پی ایجاد ارتباط با شاه‌عباس صفوی برآمدند؛ زیرا خود به‌تنهایی قادر به بیرون راندن پرتغالی‌ها از خاک ایران نبودند. شاه‌عباس

تنگه‌ی هرمز، تنگه‌ی اُحد ایران^۲

رضا قاسم‌خانی
(کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل)



اگر از میان بیش از ۲۰۰ کشور کوچک و بزرگ جهان، بخواهیم ۱۰ کشور را که اهمیت فوق‌العاده‌ای از لحاظ ژئواستراتژیک و ژئوپولیتیک دارند، نام ببریم، بی‌شک یکی از آن کشورها، جمهوری اسلامی ایران است. باز هم اگر خواسته باشیم به یکی از حساس‌ترین مناطق جهان اشاره کنیم، قطعاً آن نقطه‌ی جغرافیایی، تنگه‌ی فوق‌العاده حیاتی «هرمز» خواهد بود. تنگه‌ی هرمز همان قدر اهمیت دارد که تنگه‌ی اُحد در صدر اسلام در جنگ اُحد، بسیار مورد توجه حضرت رسول (ص) بود. از این رو، غفلت از این تنگه به همان اندازه زیان‌آور است که رزمندگان صدر اسلام از غفلت به تنگه‌ی اُحد زیان دیدند. بنابراین، امروز تنگه‌ی هرمز، «تنگه‌ی اُحد ایران» است.

تنگه‌ی هرمز یکی از مناطق استراتژیک دنیا محسوب می‌شود که بالغ بر ۳۰ درصد نفت جهان از راه آن ترانزیت می‌شود. بالغ بر ۶۰ درصد منابع فسیلی دنیا در منطقه‌ی خاورمیانه واقع است که تا پیش از پیروزی انقلاب اسلامی نیز، حدود ۶۰ درصد از منابع استخراجی از راه این تنگه به سایر نقاط جهان منتقل می‌شد، اما تحولاتی که بعد از پیروزی انقلاب اسلامی روی داد، باعث شد تا قدرت‌های جهانی برای جایگزینی این آبراه حیاتی چاره‌ای بیندیشند، که از جمله‌ی آن‌ها می‌توان به طراحی خط لوله‌های انتقال نفت، همچون خط انتقال نفت از ظهران عربستان به دریای سرخ و چندین خط لوله‌ی نفتی دیگر اشاره کرد که به‌رغم کاستن حجم نفت ترانزیتی از این تنگه، به علل مختلف (از جمله واقع شدن قلب ایدئولوژی اسلامی در این منطقه‌ی حساس و وجود بازار مصرف ویژه‌ای که به دلیل فروش نفت در منطقه وجود دارد) موفق به تنزیل اعتبار و اهمیت تنگه‌ی هرمز نشدند. تنگه‌ی هرمز از حد فاصل خط فرضی بین بندر فجیره امارات در دریای عمان تا بندر جاسک (راس الکوه) آغاز می‌شود و تا خط فرضی بین شارجه امارات، ابوموسی، تنب کوچک و بزرگ و پوزه‌ی قشم (دلاوران) ادامه می‌یابد. این تنگه به‌مثابه‌ی یک گلوگاه برای خلیج فارس (که یک دریای بسته محسوب می‌شود) عمل می‌کند و هر کشوری که کنترل تنگه را در اختیار داشته باشد، می‌تواند بر مجموعه‌ی خلیج فارس تسلط یابد.

نعل‌اسبی در تنگه‌ی هرمز، امکان تسلط بر تنگه را برای جمهوری اسلامی ایران فراهم می‌کنند. جزیره‌های کناری مثل لارک که مشرف بر تنگه هستند و امکان رصد هر گونه عبور و مرور از تنگه را به وجود می‌آورند و جزیره‌ی قشم نقش پشتیبانی را ایفا می‌کنند.

طرح کانال جایگزین تنگه

کانال جایگزین تنگه‌ی هرمز، طرحی است که از سوی امیرنشین دبی مورد مطالعه قرار گرفته است. بر اساس این طرح قرار بود با ساخت کانالی از داخل این کشور، سواحل امارات در دریای عرب (در جنوب شرقی امارات) به سواحل این کشور در خلیج فارس (در شمال امارات) متصل شود. طول این کانال ۱۸۰ کیلومتر و هزینه‌ی احداث آن ۲۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است. هدف از اجرای آن، کاهش تسلط جمهوری اسلامی بر تنگه‌ی هرمز بوده است که البته به دلیل بالا رفتن توان جمهوری اسلامی ایران و عدم توجیه اقتصادی برای طرح، اجرای آن متوقف شده است.

حضور نیروهای آمریکایی در خلیج فارس

طی سال‌های گذشته حجم حضور نیروهای آمریکایی در منطقه متفاوت بوده است. بیش‌ترین حضور ناوهای آمریکایی مربوط به جنگ اخیر عراق در سال ۱۳۸۲ است که در آن، حدود ۳۰۰ شناور نظامی در منطقه حاضر شدند. بعد از فروکش کردن شدت جنگ، این حجم کاهش پیدا کرد و به متوسط بین ۱۷۰ شناور تقلیل یافت و در ادامه بعد از دستگیری ملوانان انگلیسی در منطقه، این تعداد به شدت کاهش پیدا کرد و به کمترین تعداد خود در ده سال گذشته رسید. نیروهای آمریکایی بعد از این اتفاق، حضور محتاطانه‌تری را در منطقه تجربه کردند؛ به‌طوری‌جمله‌گیری از تکرار ماجرای رسوایی که برای ملوانان انگلیسی، ناوگان نظامی آمریکا حاضر در خلیج فارس، دستور یافت که به استثنای شرایط ویژه، هیچ‌گاه وارد آب‌های انحصاری - اقتصادی ایران نشده و به‌هیچ‌وجه به شناورهای نظامی ایرانی نیز نزدیک نشود. در واقع پس از این اتفاق در سال ۱۳۸۶، تسلط کامل منطقه‌ی خلیج فارس در اختیار نیروهای ایرانی قرار گرفت. ■

تنگه‌ی هرمز به دو منطقه‌ی آبراه بین‌المللی تقسیم شده است. یک آبراه ورودی و یک آبراه خروجی. یعنی هیچ کشتی‌ای طبق قوانین بین‌المللی حق ورود از آبراه خروجی را ندارد و برعکس. دلیل این تقسیم‌بندی، ترافیک سنگین حاصل از تردد کشتی‌ها در تنگه است که به‌طور تقریبی هر پنج دقیقه یک کشتی از آن می‌گذرد و در صورت رعایت نکردن تقسیم‌بندی موجود، حوادث و تصادفات دریایی ناگواری روی خواهد داد و تنگه را از نظر زیست‌محیطی با خطر آلودگی روبه‌رو خواهد کرد. عرض تنگه در باریک‌ترین نقطه‌ی آن ۲۶/۵ مایل دریایی است که در حد فاصل بین جزیره‌ی «هنگام» و جزیره‌ی «لیتل کوئین» عمان واقع است. این ۲۶/۵ مایل نیز از هر دو طرف دارای عمق محدود است که در نهایت، ۱۶ مایل از آن مناسب برای کشتیرانی به نظر می‌آید.

جزایر ایرانی و امنیت خلیج فارس

جزایر ایرانی لارک، ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک که در تنگه‌ی هرمز قرار دارند، به عنوان رینگ دفاعی تنگه، از اهمیت استراتژیک ویژه‌ای برخوردارند. جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک با تشکیل حالتی

جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک با تشکیل حالتی نعل‌اسبی در تنگه‌ی هرمز، امکان تسلط بر تنگه را برای جمهوری اسلامی ایران فراهم می‌کنند.

امنیت کامل آب‌های خلیج فارس از سال ۱۳۷۶ (از دهانه‌ی فاو تا تنگه‌ی هرمز) بر عهده‌ی نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و از تنگه‌ی هرمز تا خلیج گواتر در شمال شرقی دریای عمان به عهده‌ی نیروی دریایی ارتش گذاشته است.



جغرافیای اقتصادی تنگه‌ی هرمز

اگرچه در صورت بسته شدن تنگه‌ی هرمز استفاده از مسیرهای جایگزین امکان‌پذیر است، اما این مسیرها طولانی‌تر و پرهزینه‌تر هستند.

خط ساحلی ایران در صدور انرژی نقش حیاتی و انکارناپذیری بر عهده دارد. زیرا تانکرها و نفتکش‌ها از مسیرهایی عبور می‌کنند که بسیار نزدیک به خاک ایران است.

بخش اعظم این تقاضا متعلق به کشورهای در حال توسعه خواهد بود. تقاضای نفت این گروه در دوره‌ی یادشده، ۶۲ درصد افزایش خواهد یافت. بیش‌تر مقدار نفتی که عموماً از تنگه‌ی هرمز عبور می‌کند (حدود ۱۷ میلیون بشکه در روز) به آسیا مخصوصاً ژاپن، چین، هند و غرب (از طریق خطوط لوله و کانال سوئز) ارسال می‌شود.

همچنین جدای از نفت، منطقه‌ی خلیج فارس ذخایر عظیم گاز طبیعی (۲/۶۴۲ تریلیون فوت مکعب یعنی ۴۵ درصد کل ذخایر کشف شده) جهان را در اختیار دارد که سهم ایران از آن، ۱۵/۳ درصد (۹۷/۰۸ تریلیون فوت مکعب) است. خط ساحلی ایران در صدور این انرژی‌ها نقش حیاتی و انکارناپذیری بر عهده دارد. زیرا تانکرها و نفتکش‌ها از مسیرهایی عبور می‌کنند که بسیار نزدیک به خاک ایران، است.

اکنون، به‌طور تقریبی روزانه ۵ میلیون بشکه نفت با خطوط لوله‌ی شرق به غرب از راه عربستان به بندر ینبع (Yanbu) و گاز مایع طبیعی از طریق بقیق - ینبع (Baqiq-Yanbu) به دریای سرخ منتقل می‌شود.

توافق‌هایی برای ساخت خطوط لوله‌ی استراتژیک جدید از راه دریای عمان به بندری در خلیج فارس صورت گرفته است، اما همچنان بهترین وسیله حمل کشتی نفتکش است. ■

عمده‌ترین دلیل اهمیت خلیج فارس برای کشورهای غربی، وجود ذخایر عظیم نفتی و گازی در این منطقه است. خلیج فارس دارنده‌ی بیش از ۶۰ درصد ذخایر اثبات‌شده‌ی نفت جهان است و ۳۰ درصد تجارت جهانی نفت را در اختیار دارد. در سال ۲۰۰۶ میلادی کشورهای خلیج فارس (ایران، بحرین، کویت، قطر، عربستان، امارات متحده‌ی عربی) در حدود ۲۸ درصد نفت جهان را تولید کردند.

این در حالی است که این کشورها ۵۵ درصد (۷۲۸ میلیارد بشکه) از ذخایر نفت خام جهان را در مالکیت خود دارند. میزان صادرات کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس در سال ۲۰۰۶ میلادی روی هم‌رفته ۱۸/۲ میلیون بشکه در روز بود که از این میزان، ۱۷ میلیون بشکه از راه تنگه‌ی هرمز (معادل یک‌پنجم تقاضای جهانی) و الباقی از طریق خطوط لوله نفتی ترکیه به مدیترانه و از عربستان به دریای سرخ منتقل شد. در سال ۲۰۰۶ میلادی، عمده واردات نفت آمریکا از خلیج فارس، ۲/۲ میلیون بشکه در روز، معادل ۱۷ درصد کل واردات نفت آمریکا بود. ۶۶ درصد این میزان واردات نفت از عربستان، ۲۵ درصد از عراق، ۸ درصد از کویت، و کمتر از ۱ درصد از قطر و امارات متحده عربی تأمین شد. کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس در مجموع، حدود ۱۸ درصد واردات نفت خالص (Net Oil Imports) و به‌طور تقریبی ۱۱ درصد تقاضای نفت آمریکا در سال ۲۰۰۶ را تأمین کردند.

اروپای غربی (مستعمل بر کشورهای عضو سازمان همکاری و توسعه‌ی اقتصادی (OECD) در سال ۲۰۰۶، به‌طور میانگین ۲/۸ میلیون بشکه در روز از کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس نفت وارد کرده‌اند که در مقایسه با

سال ۲۰۰۵، کاهشی کمتر از ۰/۱ میلیون بشکه در روز را شاهد بود. بالاترین سهم صادرات نفت خلیج فارس به اروپای غربی از سوی عربستان (۴۴ درصد) انجام شد. همچنین مقدار قابل توجه‌ای از نیاز اروپا توسط ایران (۳۳ درصد)، عراق (۱۳ درصد) و کویت (۷ درصد) تأمین شد.

در سال ۲۰۰۶، ژاپن نیز به‌طور میانگین ۴/۴ میلیون بشکه در روز واردات نفت از خلیج فارس داشت. تهیه‌ی نفت این کشور از خلیج فارس از پایین‌ترین سطح در سال ۱۹۸۸، یعنی ۵۷ درصد، به بالای ۸۳ درصد در سال ۲۰۰۶ رسید. در حدود ۳۵ درصد واردات نفت این کشور از خلیج فارس در سال ۲۰۰۶، از عربستان سعودی، ۲۹ درصد از امارات متحده‌ی عربی، ۱۲ درصد از ایران، ۱۲ درصد از قطر، ۱۰ درصد از کویت و بیش از ۱ درصد از بحرین و عراق تأمین شد. آمار و ارقام بازار جهانی نفت نشان می‌دهند که به‌رغم پیشرفت‌های تکنولوژیک در ۲۰ سال آینده، تقاضای ایالات متحده برای نفت، به‌طور مداوم افزایش خواهد یافت. بر این اساس، انتظار می‌رود که تقاضای



تنگه‌ی هرمز

سلاحی قدرتمندتر از موشک

وابسته به صادرات نفت است.

چگونه می‌توان کشوری که استراتژیک‌ترین آبراه بین‌المللی جهان را کنترل می‌کند، تهدید به اقدام نظامی کرد؟ در حالی که ناوگان تهدیدکننده‌ی حاضر در منطقه در صورت آغاز هر جنگی، باید در ابتدا به فکر چاره‌ای برای تأمین امنیت خود باشد. در واقع، عملی شدن هر گونه تهدیدی علیه ایران فارغ از نحوه‌ی واکنش تهران، تنها یک نتیجه در پی دارد: «به خطر انداختن امنیت انرژی در جهان».

هندرسون در گزارش خود با استناد به اظهارات فرماندهان ارشد نظامی آمریکا مبنی بر توان ایران برای مسدود کردن تنگه‌ی هرمز هشدار داده است که هر گونه ماجراجویی نظامی در خلیج فارس، مادامی که ۴۰ درصد نفت مورد نیاز جهان از تنگه‌ی هرمز می‌گذرد و مسیر جایگزینی برای انتقال نفت منطقه به بازارهای بین‌المللی وجود ندارد، تنها به خطر افتادن امنیت انرژی در جهان و سر به فلک کشیدن قیمت‌ها را در پی دارد.

هندرسون در ابتدای گزارش خود با استناد به اظهارات رهبر ایران مبنی بر این که: «اگر آمریکایی‌ها اقدام اشتباهی علیه ایران مرتکب شوند، عرضه‌ی نفت مطمئناً به خطر می‌افتد و آمریکایی‌ها قادر به تأمین امنیت انرژی در منطقه نخواهند بود» می‌نویسد: «ایران سومین ذخایر نفتی و دومین ذخایر گازی جهان را در اختیار دارد. از سوی دیگر، ایران دومین کشور بزرگ صادرکننده در سازمان کشورهای صادرکننده نفت خام (اوپک) و چهارمین تولیدکننده نفت خام در عرصه بین‌المللی محسوب می‌شود. ایران، در همین حال از نظر جغرافیایی و نظامی بر آبراه هرمز کاملاً تسلط دارد؛ آبراهی که روزانه ۴۰ درصد از نفت خام مورد نیاز جهان از آن عبور می‌کند. به دلایلی که گفته شد، ایران یکی از بازیگران کلیدی در اقتصاد انرژی جهانی محسوب می‌شود.»

اهرم انرژی ایران

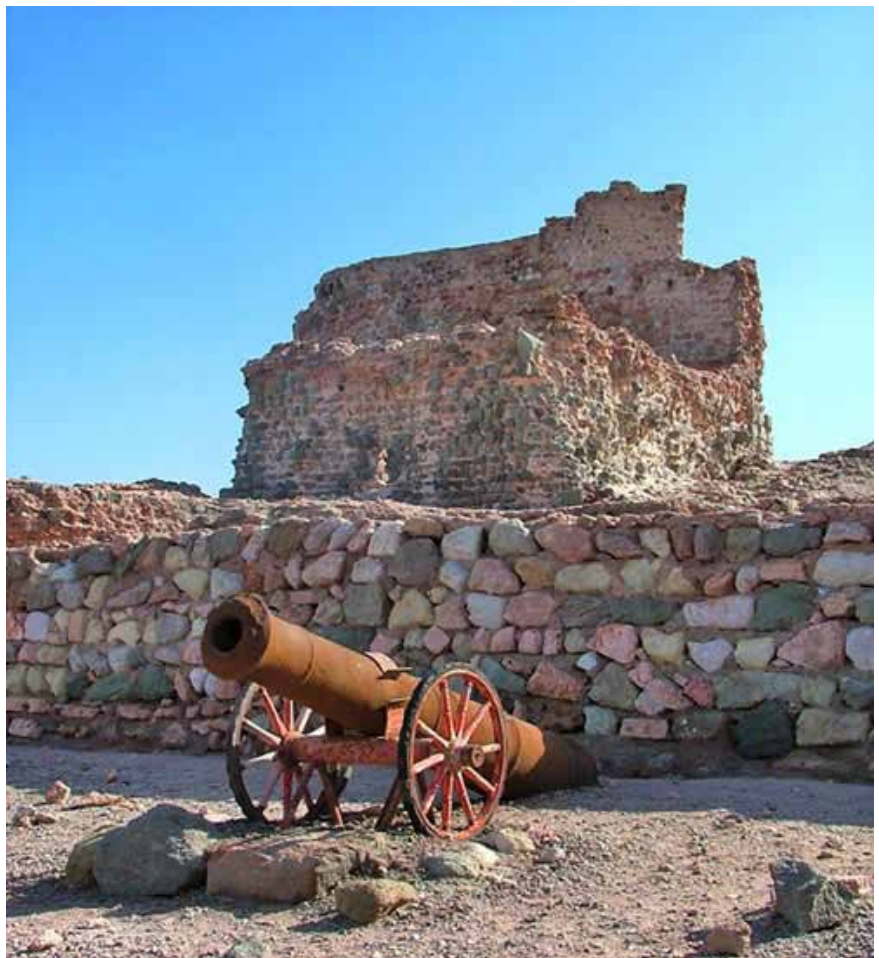
همان‌طور که حضرت آیت‌الله خامنه‌ای، بیان کرده است، ایران می‌تواند مانع از ادامه یافتن جریان روان صادرات انرژی از خلیج فارس شود. ایران حتی اگر مرتکب چنین اقدامی نشود در مهربانانه‌ترین حالت می‌تواند صادرات نفت خود را برای مدتی قطع کند که چنین اقدامی، در نهایت منجر به افزایش شدید قیمت نفت در بازار جهانی انرژی می‌شود؛ زیرا در وضعیت فعلی تقاضای جهانی برای انرژی بیش‌تر از تولید نفت است و این در حالی است که ظرفیت مازاد کافی برای جبران خلاء نفت ایران در میان تولیدکنندگان وجود ندارد.

در همین حال، ایران می‌تواند چه به‌طور مستقیم با استفاده از روش درگیری با ناوگان جنگی آمریکا و متحدان این کشور که قصد محافظت از تانکرهای نفتی را دارند و چه از راه دست‌یازیدن به عملیات در خشکی، تلاش کشورها برای صادرات انرژی از تنگه‌ی هرمز را خنثی کند. چنین

«سیمون هندرسون» از کارشناسان «مؤسسه‌ی واشنگتن برای مطالعه‌ی سیاست‌های خاور نزدیک» در گزارش مفصلی به بررسی عواقب هر گونه اقدام نظامی در خلیج فارس به عنوان مهم‌ترین منبع تولید انرژی در جهان پرداخته است.

«هندرسون» در مقاله‌ای با عنوان «ایران، نفت و غرب» نوشته است:

«آیا می‌توان بدون وارد آوردن ضربات جدی به اقتصاد و امنیت بین‌المللی، به دومین تولیدکننده‌ی بزرگ نفت اوپک و دومین دارنده‌ی ذخایر گاز طبیعی جهان حمله کرد؟ چه کسی می‌تواند تضمین کند که در صورت حمله به تأسیسات هسته‌ای ایران، غرب بتواند نیاز خود به انرژی را به‌آسانی از تنگه‌ی هرمز تأمین کند؟ آیا آمریکا و اسرائیل که همواره از اقدام نظامی علیه فعالیت‌های اتمی تهران سخن می‌رانند، می‌توانند صدور آزادانه نفت از تنگه‌ی هرمز به سایر کشورهای جهان و یا اعراب صادرکننده نفت در خلیج فارس را ضمانت کنند؟ کشورهایی که رشد اقتصادی آن‌ها شديداً



چشم‌پوشی از منافع نفت خلیج فارس اجتناب‌ناپذیر است

هرچند مقامات کاخ سفید در یکی دو سال گذشته بارها سخن از تلاش برای کاهش وابستگی آمریکا به نفت وارداتی از خاورمیانه رانده‌اند و سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی دستیابی به انرژی‌های تجدیدپذیر را آغاز کرده‌اند؛ ولی هندرسون در ادامه‌ی گزارش خود با بیان این‌که منطقه‌ی خلیج فارس حتی در چند دهه‌ی آینده نیز به عنوان یکی از مراکز استراتژیک برای تولید و عرضه‌ی انرژی مورد نیاز جهان باقی خواهد ماند، می‌نویسد: «جهان به افزایش ظرفیت تولید و توسعه‌ی مسیرهای جایگزین برای انتقال انرژی نیاز دارد، اما پیش‌بینی‌های آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) حاکی از آن است که جهان در چند دهه‌ی آینده وابستگی بیش‌تری به نفت خاورمیانه خواهد داشت.»

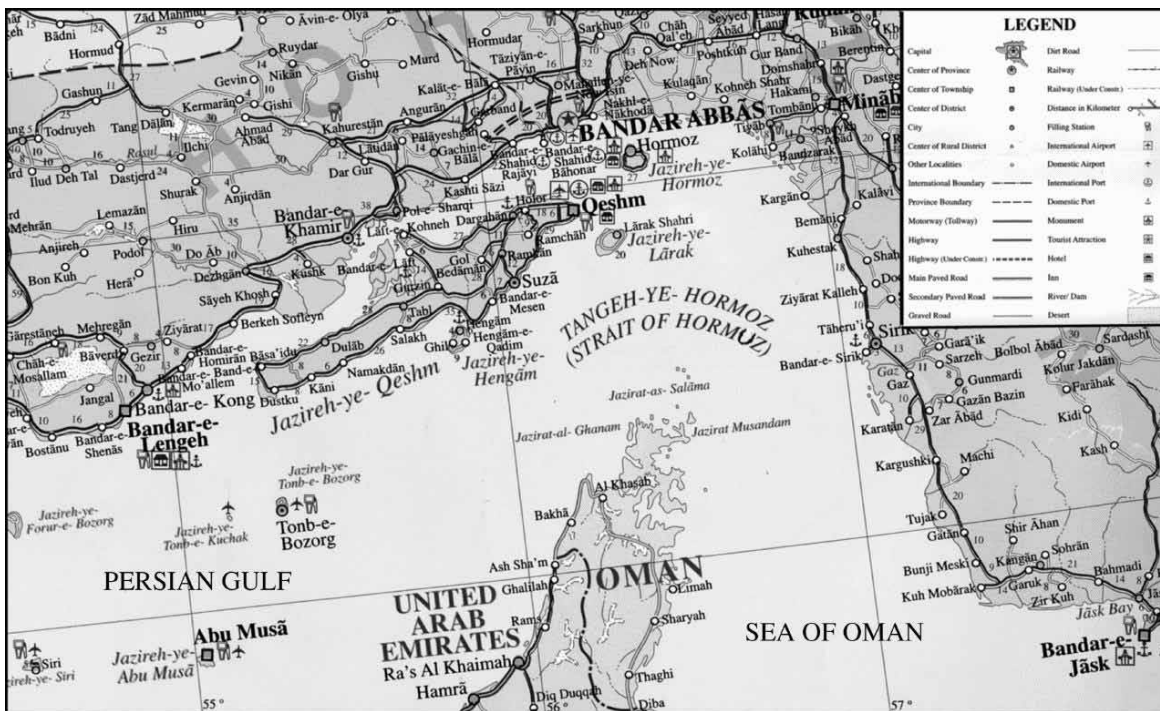
بر اساس آمارهای این سازمان در سال ۲۰۰۶ میلادی، روزانه ۱۶ درصد از نفت مورد نیاز جهان از تنگه‌ی هرمز عبور می‌کند و طبق پیش‌بینی‌های انجام‌شده، این رقم در سال ۲۰۳۰ میلادی به ۳۰/۵ درصد افزایش خواهد یافت. در چنین شرایطی استفاده از سوخت‌های جایگزین و سایر موارد مشابه، ظرف ۵ سال آینده، فقط بخش کوچکی از نیاز این کشور به انرژی را تأمین خواهد کرد؛ مگر این‌که به‌ناگهان تکنولوژی‌های غیر منتظره‌ای برای تولید انرژی ابداع شوند! تلاش برای استفاده از سوخت‌های نامتعارف به‌منظور تولید انرژی در شرایطی انجام می‌شود که طبق پیش‌بینی مجدد آژانس بین‌المللی انرژی، حتی در صورت موفقیت چنین برنامه‌هایی، استفاده از انرژی‌های نوین، فقط ۹ درصد از نیاز جهان به انرژی را تا فرارسیدن سال ۲۰۳۰ میلادی تأمین خواهد کرد. به همین دلیل، یکی از وظایف اساسی رهبری آمریکا در جهان این است که با تمام توان، برای حفظ امنیت عرضه‌ی انرژی در تنگه‌ی هرمز تلاش کند، تا جهان بتواند آینده‌ی قابل‌تصور را برای خود پیش‌بینی کند.

رخدادی (متوقف شدن عرضه‌ی نفت از تنگه‌ی هرمز) در شرایطی ممکن است تأثیرات مخربی بر بازار جهانی انرژی بر جای بگذارد که هیچ مسیر جایگزینی برای انتقال نفت تولیدشده در این منطقه به بازار جهانی وجود ندارد. در چنین شرایطی، بازار انرژی نیاز مبرمی به تأمین نفت و گاز از سوی تولیدکنندگان در بیرون از خلیج فارس پیدا می‌کند و این در حالی است که صاحبان این بازار از ظرفیت مازاد برای تأمین چنین حجمی از انرژی (۴۰ درصد نیاز روزانه‌ی جهان) برخوردار نیستند.

عامل دیگری که احتمال دست‌یازیدن به هر اقدام علیه ایران را ضعیف می‌کند، این است که تهران روابط بسیار خوبی با مشتریان نفت و گاز خود و همچنین، با همسایگان خود مبتنی بر توافقنامه‌های همکاری در حوزه‌ی انرژی برقرار کرده است. تهران این توافقنامه‌ها را به منظور تضعیف هر گونه اجماع دیپلماتیک در تلاش برای تغییر رفتار خود و کم‌اثر کردن تحریم‌ها و دشوارتر کردن هر نوع اعمال تحریم علیه خود طراحی و اجرا کرده است. در چنین شرایطی کشورهایی که چه به عنوان خریدار نفت و گاز و چه به‌منزله‌ی تأمین‌کننده‌ی نیازهای ایران با تهران معامله می‌کنند، می‌دانند که مشارکت در هر اقدامی که برخلاف منافع تهران باشد، می‌تواند ضررهای زیادی به اقتصاد آن‌ها وارد آورد.

قابلیت‌های اندک و ناتوانی منطقه‌ای برای مقابله با توان نظامی ایران نیز از دیگر نقاط ضعف متجاوزان در هنگام رویارویی با ایران محسوب می‌شود. ایران از تاکتیک جنگ‌های نامتقارن بهره می‌برد و از قایق‌های جنگی کوچک ولی تندرو استفاده می‌کند که هدف قرار دادن آن‌ها بسیار دشوار است. هرچند ناوگان دریایی آمریکا و برخی از متحدانش در منطقه مستقر هستند؛ اما ایران از توان ضربه‌زدن به تأسیسات نفت و گاز، پایانه‌های تولید انرژی، ایستگاه‌های نمک‌زدایی و تأسیسات نظامی واقع در خشکی برخوردار است.





نقش خلیج فارس در تأمین انرژی جهان

منطقه‌ی خلیج فارس از سال ۱۹۷۰ میلادی که تولید مجموع نفت آن از مجموع نفت تولیدشده در منطقه‌ی آمریکای لاتین بیش‌تر شد، مهم‌ترین تأمین‌کننده‌ی انرژی در جهان شناخته شده است. در سال ۲۰۰۶ میلادی کشورهای منطقه (ایران، بحرین، عراق، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده‌ی عربی) ۲۸ درصد از نفت مورد نیاز جهان را تأمین کردند. این در حالی است که ۵۵ درصد از کل ذخایر نفتی جهان در این منطقه قرار دارد. پیش‌بینی‌ها حاکی از این است که تا فرارسیدن سال ۲۰۳۰ میلادی، روزانه ۳۰ درصد از نفت مورد نیاز از تنگه‌ی هرمز عبور خواهد کرد. از طرف دیگر، کشورهای منطقه علاوه بر در اختیار داشتن ذخایر نفتی، مقدار قابل توجه‌ای از ذخایر گازی جهان را نیز در اختیار دارند. برای مثال، ایران بعد از روسیه که ۲۶/۳ درصد از ذخایر گازی جهان را در اختیار دارد، با دارا بودن ۱۵/۵ درصد از ذخایر گازی جهان، دومین کشور بزرگ دارنده‌ی گاز جهان محسوب می‌شود.

در همین حال، کشورهای قطر، عربستان سعودی و امارات متحده‌ی عربی نیز هر کدام با در اختیار داشتن ۱۴، ۳/۹ و ۳/۳ درصد، صاحبان ذخایر قابل توجه‌ای از گاز جهان محسوب می‌شوند. از همه مهم‌تر، این که قطر و امارات سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی را برای صدور گاز مایع (LNG) به جهان انجام داده‌اند. بر اساس آمارهای موجود، روزانه ۳/۵ میلیارد فوت مکعب گاز با تانکرهای مخصوص حمل LNG از تنگه‌ی هرمز به آسیا، اروپا و آمریکای شمالی صادر می‌شود. این همه، در نهایت، باعث شده است که خلیج فارس و حفظ ثبات تنگه‌ی هرمز، جایگاه ویژه‌ای در بازار جهانی انرژی داشته باشد.

آسیب‌پذیری‌های تنگه‌ی هرمز

بیش‌تر نفت تولیدشده در کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس از تنگه‌ی هرمز می‌گذرد که تحت حاکمیت ایران قرار دارد؛ تنگه‌ای که خلیج فارس را به دریای عمان و دریای عرب متصل می‌کند. در حالی که ۴۰ درصد نیاز روزانه‌ی جهان به انرژی از این آبراه استراتژیک عبور می‌کند، هر گونه قطع احتمالی صادرات نفت باعث خواهد شد که بحران‌های نفتی بزرگی (نظیر جنگ شش‌روزه، جنگ اکبر و تحریم نفتی اعراب، وقوع انقلاب اسلامی در ایران، آغاز جنگ ایران و عراق، تهاجم عراق به کویت، اعتصاب‌های ونزوئلا، وقوع طوفان کاترینا) به وقوع بپیوندد که بازار جهانی انرژی به دلیل قطع صادرات نفت در گذشته شاهد آن بوده است. این موضوع از آن نظر حائز اهمیت است که بخشی از نفت مورد نیاز آمریکا، اروپا و بسیاری از کشورهای آسیایی از این آبراه عبور می‌کند.

برای مثال، فقط سه چهارم نفت مورد نیاز ژاپن روزانه با تانکرهای نفتی از تنگه‌ی هرمز عبور می‌کند؛ تانکرهای بسیار بزرگی که هر یک می‌توانند ۲ میلیون بشکه نفت خام را در خود ذخیره کنند. ایران علاوه بر این که تردد شناورها در تنگه‌ی هرمز را در کنترل خود دارد، از طریق پایگاه‌های خود در جزایر تنب بزرگ، تنب کوچک و جزیره‌ی ابوموسی نیز، هیچ رفت‌وآمدی از دهانه‌ی آبراه هرمز را از نظر دور نمی‌دارد.

هندرسون در پایان گزارش خود، هرچند به تأثیرات مسدود شدن تنگه‌ی هرمز بر اقتصاد ایران نیز اشاره می‌کند، ولی در نهایت، در خصوص زیان‌های ناشی از هر ماجراجویی نظامی در خلیج فارس برای اقتصاد و امنیت بین‌المللی به رهبران ایالات متحده‌ی آمریکا شدیداً هشدار داده است.

او در جمع‌بندی گزارش خود، با بیان این که آمریکا نباید تنها به فکر منافع شخصی خود در جهان باشد، می‌نویسد: «آمریکادر مقایسه با سایر کشورهای جهان وابستگی کمتری به نفت خلیج فارس دارد؛ زیرا فقط ۳۵ درصد از نفت مورد نیاز خود را از این منطقه تأمین می‌کند؛ ولی اتحادیه‌ی اروپا که ۵۶ درصد و ژاپن که ۸۰ درصد از نفت مورد نیاز خود را از خلیج فارس به دست می‌آورند، نسبت به ایالات متحده آسیب‌پذیرترند. به همین علت آمریکا باید از بروز هر ماجراجویی در این منطقه‌ی حساس جلوگیری کند، تا روند صادرات انرژی از این منطقه، بدون احتمال بروز خطر و در سلامت کامل ادامه یابد».

هشدار هندرسون درباره‌ی عواقب درگیری نظامی در تنگه‌ی هرمز در شرایطی مطرح می‌شود که «مایکل کلارک» رئیس مؤسسه‌ی رویال یونایتد سرویس (RUSI) نیز در این خصوص می‌گوید: «در صورت ایجاد تنش در تنگه‌ی هرمز، ایران این تنگه را مسدود نخواهد کرد، ولی ناامن کردن این تنگه بسیار بدتر از بستن آن است؛ چون تانکرهای بزرگ نفتی، دیگر از امنیت لازم برای عبور از این آبراه برخوردار نخواهند بود».

اطهارات کارشناسان بازار جهانی انرژی در مورد تلاش برای حفظ امنیت تنگه‌ی هرمز و تأثیراتی که ثبات در این منطقه بر بازار جهانی انرژی دارد در شرایطی مطرح می‌شود که بسیار از خبرگزاری‌ها و روزنامه‌های بین‌المللی نیز، در مورد پیامد هر گونه بی‌ثباتی در تنگه‌ی هرمز هشدار داده‌اند.

بر این اساس، چندی پیش، خبرگزاری آسوشیتدپرس در تحلیلی از وضعیت کنونی منطقه‌ی خلیج فارس هشدار داد: «توانایی ایران در متوقف کردن ۴۰ درصد از تجارت نفت جهان به‌منزله‌ی سلاحی است که احتمالاً از به کارگیری موشک‌ها و هر گونه سیستم تسلیحاتی که ایران در اختیار دارد، قدرتمندتر است».

فرهنگ دریایی زیرساخت رویکردها به توسعه دریامحور

تهیه و تنظیم: حمیدودادی
(مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی)



درآمد

در ادبیات علوم اجتماعی، مطالعه‌ی صورت‌های نمادین، تحت عنوان و مفهوم «فرهنگ» صورت می‌پذیرد. نمونه‌هایی مثل مراسم «زار» در بوشهر و برخی دیگر بنادر هم‌جوار، ویژگی اعداد و یا نشانه‌های خاص که دلالت و اشارت بر یک موضوع ذهنی و مفهومی دارند (مانند: قارقار کلاغ که در تلقی عمومی، حمل بر پیام نامطلوب می‌شود)؛ هم‌چنین آداب و مناسک آیینی به‌مانند: مراسم چهارشنبه‌سوری، جشن مهرگان، نوروز دریایی، کوزه‌ی کهنه بر زمین زدن در پایان سال کهنه و هم‌زمان با پسین‌روز چهارشنبه‌سوری و یا موز و نارگیل به دریا انداختن به هنگام نوروز دریایی و یا شنا در رودخانه گنگ در کشور هند که عبادتی آیینی به شمار می‌آید را از جمله‌ی صورت‌های نمادین به شمار می‌آوریم.

رفتارهایی این چنین که انجام آن‌ها، ضمن آن که یک رفتار اجتماعی محسوب می‌شود، در ماهیت و علت وجودی خود نیز، دارای نوعی ارزش فرا اجتماعی نیز است که مشروعیت، تقدس و اعتبار خود را از خاستگاه و منزل گاهی به نام «فرهنگ» اخذ می‌کند. چنین است که به این گونه از «رفتارها»، رفتارهای دارای «منشأ فرهنگی» و یا به‌طور خلاصه «رفتار

فرهنگی» می‌گویند.

مفهوم فرهنگ، همراه با مفهوم جامعه، یکی از مفاهیمی است که در جامعه‌شناسی (و یا علوم اجتماعی) زیاد به کار برده می‌شود. فرهنگ، عبارت است از ارزش‌هایی که اعضای یک گروه معین (یک جامعه‌ی معین) با خود همراه دارند و هنجارهایی که از آن پیروی می‌کنند؛ هم‌چنین، کالاهای مادی که تولید می‌کنند [۱]. بسیاری از برنامه‌ریزان اجتماعی، به گونه‌ای بسیار کاربردی و با تأکید فراوان، این اظهارنظر را مطرح می‌کنند که مطالعه و شناخت پدیده‌ها (و موضوع‌ها)ی فرهنگی برای کلیت علوم اجتماعی (و تمامی موضوع‌هایی که به زیرشاخه‌های علوم اجتماعی مرتبط می‌شوند) اهمیتی ویژه دارد [۲].

حوزه‌ی اقتصاد و زیرمجموعه‌های وابسته به آن، از جمله‌ی مباحث کلان و خرد در دانش و فلسفه‌ی وجودی علوم اجتماعی است و از آن جا که هر فرهنگی الگوهای منحصر به خود را دارد، می‌توان در کنار الگوهای همانند، مشترک و علمی متعلق به حوزه‌های محض اقتصادی و زیرمجموعه‌های وابسته به آن، به الگوهای استثنایی و منحصری نیز توجه کرد که متبادر و منتج از فرهنگ‌های خاص و یا خرده‌فرهنگ‌های اجتماعی، جاری و مطرح

می‌شوند.

دانش اقتصاد و دیگر مجموعه‌های مرتبط، شامل بسیاری از یافته‌های نظری است که به صورت کلان، ناظر بر رفتارهای اقتصادی است اما، در ذیل و پسا در زیرمجموعه‌ی مباحث کلان اقتصادی، رفتارهای خاص و ویژه‌ای نیز وجود دارد که متأثر از حوزه‌های خرد اجتماعی و یا فرهنگ‌های محلی و خرده‌فرهنگ‌های متعلق به بخش‌های اجتماعی است.

همه‌ی جوامع انسانی، دارای هر دو نمونه‌ی فوق هستند. به این مفهوم که در چارچوب کلان اقتصادی، برخوردار از یک سری مبانی نظری هستند که تمامی برنامه‌های پولی، مالی، تولیدی، برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری و نظریه‌پردازی را پوشش می‌دهند. هم‌چنین، دارای یک‌سری از «ویکردهای بخشی» هستند که ناشی از «قابلیت‌ها و ظرفیت‌های» متعلق به خرده‌فرهنگ‌های اجتماعی و بخش‌های منحصر به فرد اجتماعی، فرهنگ‌های بومی و محلی، جاری و ساری می‌شوند.

به این ترتیب، وقتی سخن از «فرهنگ دریایی» می‌شود و از آن به مفهوم خشت اول اقتصاد دریامحور یاد می‌شود، هدف بیان «فضا و ظرفیتی» است که بر اثر «قابلیت‌های بالقوه» آن، بتوان در چارچوب دانش محض و کلان اقتصادی، مبادرت به احیا و تقویت اقتصادهای بخشی متعلق به فرهنگ‌های موضوعی، محلی و منطقه‌ای نمود. فرهنگ‌هایی که گاه در بُعد اثربخشی، دارای مزیت‌های ترجیحی بسیاری نسبت به فرهنگ غالب نیز تلقی می‌شوند. مدل مفهومی این رویکرد نظری را می‌توان به شکل زیر نشان داد.

مدل مفهومی مطرح شده در بالا، ظرفیتی را مطرح می‌کند که دارای منشأ فرهنگی است. به مفهوم دیگر، پیشنهاد می‌دارد تا بر پایه‌ی یک بخشی‌نگری فرهنگی، اما در چارچوب برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری در حوزه‌ی کلان اقتصادی، فرازها و جنبه‌هایی از «اقتصاد توسعه»، بر پایه‌ی مزیت‌های ترجیحی برخاسته از فرهنگ دریایی، مورد توجه مدیران ارشد، کارشناسان و برنامه‌ریزان قرار گیرد.

این نگاه را نه می‌توان جزوی از «صنعت فرهنگ» دانست و نیز نمی‌توان جدای از آن؛ زیرا «صنعت فرهنگ» فرایندی است که به کالایی شدن صور فرهنگی می‌انجامد و بر اهمیت یافتن توسعه‌ی ارتباطات بین فرهنگ و مردم، تأکید دارد.

به عنوان مثال، «صنعت فرهنگ»، در حوزه‌ی فرهنگ دریایی و با توجه به تعریف بالا، انجام اقدام‌هایی را در دستور برنامه‌ریزی خود قرار می‌دهد که به موجب آن، آثار فرهنگی متعلق به فرهنگ دریایی، از دست‌سازهای هنری (صنایع دستی) و طرح‌های حجمی گرفته تا تولید آثار معنایی و مفهومی (موسیقی، شعر و ترانه و تصنیف، تاریخ‌نگاری و مطالعات قوم‌نگارانه و...) و پرداختن به اسطوره‌ها و باورهای آیینی و رمز و رازهای نیایش‌گونه و آداب رفتار گرایانه‌ی فرهنگی، با حجمی بالا به جامعه‌های هدف عرضه شود تا به این ترتیب، بین «مردم» و «فرهنگ دریایی»، ارتباط حجیم و توده‌گیری برقرار آید.

از این منظر که بنگریم، شاید با انتظاری که در مدل مفهومی مطرح داشتیم، فاصله وجود داشته باشد اما چنانچه فقط به دو جنبه‌ی خاص از رفتارها و

رهیافت‌های دریامحور دقت کنیم، خواهیم دید که مدل مفهومی مورد نظر، می‌تواند بخشی از «صنعت فرهنگ» اما در فرازی کلان تر و با سطح پوششی جامع تر را نشان دهد.

شرح دو جنبه از جنبه‌های بنیادی فرهنگ دریایی به عنوان زیرساختی امیل برای توسعه دریامحور

۱. همان گونه که از محتوای اهداف «صنعت فرهنگ» برمی‌آید، برقراری ارتباط حجیم بین «فرهنگ» و «جامعه‌ی هدف»، یکی از مجموعه رسالت‌های آن است. رسالتی که قصد آن دارد بین «تولیدات فرهنگی» و «مردم» ارتباط برقرار سازد و از طریق محصولات فرهنگی، مبادرت به ترویج و معرفی فرهنگ کند.

می‌دانیم که یکی از اهداف اقدام‌های فرهنگی، آموزش، پرورش روحیه‌های اخلاقی و بسط و توسعه فرزاندی، فضیلت و فرهیختگی است و لذا، این راه‌کار به شدت مورد تأکید است تا از طریق تولید محصولات فرهنگی، بین جنبه‌های فضیلت‌نگارانه‌ی فرهنگ و ظرفیت‌های آموزشی - پرورشی آن، با جامعه‌های هدف و مردم، ارتباط لازم برقرار شود. بیش‌ترین جنبه‌ی هدف در این اقدام فرهنگی، همانا بر رویکردهای معنایی تأکید دارد و به حداقلی از انتظار نسبت به تأمین منافع مادی نظر دارد.

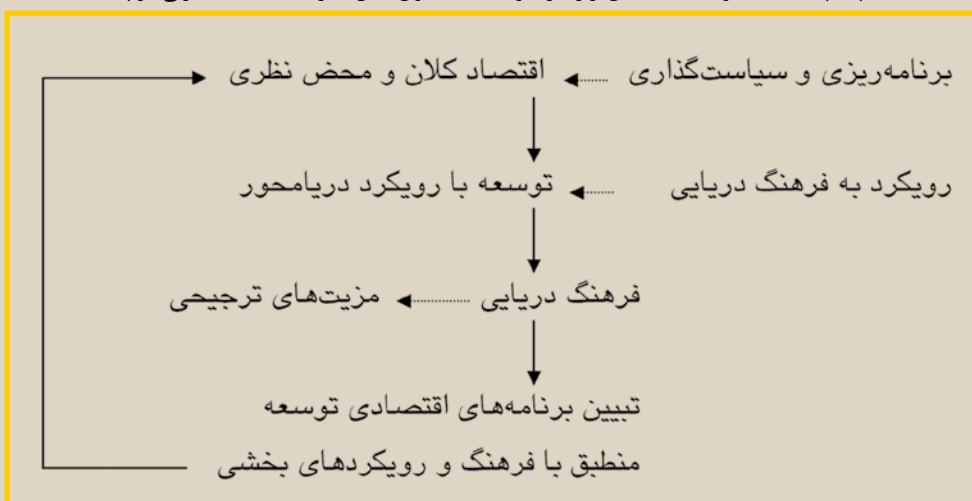
حال به مدل مفهومی بازگردیم. در این مدل نیز، آنچه که مورد تأکید قرار گرفته است، انتظاری با همین نیت (هرچند در سطح کلان و پُرفراز تر) است. مدل نیز بر آن است تا بین صنعت فرهنگ با تأکید بر فرهنگ دریایی و تبیین رویکردهای توسعه، پلی برقرار سازد و از طریق قابلیت‌های فرهنگ دریایی، با جامعه‌های هدف و بر بستر ظرفیت‌سازی‌های اقتصادی، ارتباط ایجاد کند. بر پایه‌ی این جنبه، می‌توان بر زمینه‌هایی از صورت‌های فرهنگی تأکید داشت که بر صنایع تفریح، سرگرمی، صرف اوقات فراغت، موسیقی و ورزش‌های دریایی - ساحلی استوار هستند. چنین زمینه‌ها، مبنایی برای کسب و کار مبتنی بر «تولیدات فرهنگی» متبادر از فرهنگ و صنایع مرتبط با آن هستند. پرداختن به چنین جنبه‌ای از اقتصاد دریایی و رویکرد به آن در سطح ملی، می‌تواند کمک شایانی به استاندارد شدن و عقلانی گردیدن تولیدات فرهنگی نماید. منظور از استاندارد و عقلانی شدن، طرح‌ریزی روش‌هایی است که بر پهنه، دامنه و وسعت تولیدات فرهنگی بر پایه‌ی فرهنگ دریایی بیفزاید و به این ترتیب، «ویکردهای اقتصادی»، بر پایه و محوریت فرهنگ دریا را حمایت، پشتیبانی و راه‌اندازی کند.

مواردی از این استاندارد شدن، به این شرح قابل گزارش است:

جذاب برای گردشگر و هدایت تولیدات فرهنگی، به نحوی که بر مسیر توسعه صنعت گردشگری مستقر شود.

نمونه‌های موفق از این نوع رویکرد را می‌توان در هندوستان، برزیل و حتی امارات متحده‌ی عربی جست‌وجو کرد که «صنعت فرهنگ» را بر اساس همین جنبه، دقیقاً بر مسیر «صنعت گردشگری» مستقر ساخته‌اند.

به عنوان مثال، امارات متحده‌ی عربی، بر پایه‌ی «صنعت فرهنگ»، با





قابل تأکید است. نسبت به موضوعی این چنین نمی توان از ماهیت ارزشی و روح نجوایی موسیقی جنوب (بوشهر، بندرعباس و نوای دشتستانی) به راحتی گذشت. فراموش نکنیم که موسیقی محلی متعلق به فرهنگ دریایی کشور ما، جنبه‌ای از جغرافیای موسیقی بومی، هندی، آفریقایی و عربی است و به این ترتیب نمی توان از فرهنگ دریایی سخن گفت اما از موسیقی متعلق به آن حرفی نزد.

حضور جدی و مسلط جنبه‌های آیینی، اسطوره‌ای و نمایشی در این موسیقی، همه واجد معانی برگرفته از سرزمین‌های دریایی است که همه دارای الهام‌هایی از نوع نگاه فرهنگ منطقه‌ای به این بخش از حوزه‌ی معرفتی است.

موسیقی و به صورت ویژه‌ای، در هرمزگان، بوشهر و چابهار، موسیقی آیینی، مذهبی (که به عنوان مثال در بوشهر از سازهای خاص دمام، سنج و بوق یا شیپور محلی برای مراسم تعزیه استفاده می شود) و موسیقی موضوعی به مانند: شروه خوانی، بیدگونی، شاهنامه خوانی، خیام خوانی، یزله و ترانه‌ها و آوازهای دریایی و موسیقی در ارتباط با کار صید و صیادی است.

پردازش این جنبه از صنعت فرهنگ و ایجاد ارتباط با موضوع گردشگری، ضمن آن که حرکتی برای تبیین رویکردهای فرهنگی برای حفظ این اندوخته ملی است، ظرفیتی بالقوه نیز برای توسعه‌ی صنعت گردشگری و تعریف فعالیت‌های اقتصادی بر بستر آن است.

هم‌امروزه ما شاهد بسیاری از تورهای گردشگری هستیم که محور اصلی آن را حضور در یک برنامه‌ی موسیقایی و کنسرت تشکیل می دهد: مردمانی از کشورهای اروپایی که برای شرکت در یک برنامه‌ی موسیقی ایرانی که در کشور دیگری برگزار می شود، مشتاقانه شرکت می کنند.

۲- یکی دیگر از جنبه‌های بنیادی فرهنگ دریایی، به عنوان زیرساختی اصیل برای توسعه‌ی دریامحور، بر موضوع تأسیس، توسعه و گسترش «صنایع دریایی و دریانوردی» تأکید دارد. هیچ کس شکی بر ارزشمداری صنایع دریایی و وجود توجیه‌های مناسب اقتصادی برای آن‌ها روا نمی دارد و همگان قبول داریم که به‌طور اساسی وجود چنین پهنه‌هایی در هم‌جواری با ساحل و برخورداری از چنین موقعیت‌های راهبردی عالی در خلیج فارس و دریای عمان، می تواند پشتیبان و حامی مطلوبی برای تأسیس، گسترش و بسط صنایع دریایی و فراساحل باشد. اما آن چه که در این گفتار به آن توجه می شود، بررسی چشم‌اندازی نظری درباره‌ی ماهیت و نقش فرهنگ دریایی» برای پردازش «زمینه‌های رویکرد به صنایع دریایی و دریانوردی» است.

بهره‌برداری از مقوله‌ی تفنن، سرگرمی و صرف اوقات فراغت در دو قسمت دریا و ساحل و کویر شن و ماسه، اقدام به برقراری بسیاری از دالان‌های ارتباطی بین «فرهنگ» و «اقتصاد»، یا به عبارتی بهتر، بین فرهنگ و جامعه‌های هدف کرده است. جامعه‌های هدفی که تا ۹۰ درصد گردشگر بوده و بر پایه‌ی یک «مبادله‌ی اقتصادی» بین «خود» و «فرهنگ» شن و ساحل و دریا، ارتباط برقرار می کنند.

در همین زمینه بنگرید به مراسم آیینی شنا در رود گنگ و آیین پر جاذبه‌ی کوزه گردانی در کشور هندوستان که فعالیت بر راستای هدایت «گردشگری» بر پایه‌ی «فرهنگ» تلقی می شوند. چنین است در کشور برزیل و دیگر کشورهای امریکای لاتین که گردشگری آنان با رونق قابل توجهی مواجه است.

این جنبه، برای بسیاری از کشورهای دارای جاذبه‌های فرهنگی قابل تبیین است.

در این مقوله، شاهد نقش و اثر موضوع «گردشگر» به عنوان یک «بازار اقتصادی» برای صنعت فرهنگ هستیم که به پشتوانه‌ی موضوعیت «فرهنگ دریایی» می توان از طریق ایجاد فضاهای مرتبط (گردشگری دریایی، شرکت در مسابقات دریایی - ساحلی، فروش آثار فرهنگی دست‌ساز و صنایع دستی، فروش لباس‌های محلی متعلق به حوزه‌ی

فرهنگ دریایی کشور و ...)، بین فعالیت‌های تفننی متعلق به فرهنگ دریایی با اقتصاد و بازار اقتصادی، ارتباط برقرار ساخت.

در همین حوزه و مقوله‌های مرتبط، باید به زیربخش‌های دیگری نیز اشاره داشت که می توانند بین «صنعت فرهنگ»، «ورزش» و «اقتصاد»، ایجاد ارتباط کنند.

«فضا»، موقعیت ویژه‌ای در صنعت فرهنگ است و فضای خاص مناطق هم‌جوار با دریا، زیرساختی مناسب برای برگزاری متمرکز بسیاری از مسابقات ورزشی منطقه‌ای و بین‌المللی در شهرهای ساحلی است. انجام یک سرمایه‌گذاری بنیادی - توسعه‌ای در زیربخش ورزشی در دو بخش ورزش‌های دریایی - ساحلی و ورزش‌هایی چون تنیس، شمشیربازی، دوچرخه‌سواری و ... راه و روشی در جهت پرورش بازار اقتصادی در حوزه‌ی صنعت فرهنگ است. امروزه انجام چنین سرمایه‌گذاری‌ها، یکی از جمله‌ی اقدام‌های برخوردار از توجیه اقتصادی در حوزه‌ی صنعت فرهنگ است که در چارچوب برنامه‌های اقتصادی، جایگاه خاص خود را دارد.

غذا، شیرینی جات و محصولات خوراکی، بر اساس یک ماهیت و رفتار هنرمندانه که ریشه در خرده‌فرهنگ‌ها و فرهنگ‌های مکانی و یا فرهنگ‌های موضوعی (مثل: فرهنگ نواحی ایران، شمال، جنوب، غرب، شرق و پس از آن فرهنگ‌های متعلق به اقوام ایرانی) دارد و هم‌چنین، ارتباطی که با مواد غذایی پایه (مواد غذایی) که، عمده‌ترین محور طبخ غذا را تشکیل می دهد، به عنوان مثال: ماهی و دیگر آبیان در شهرهای ساحلی) پیدا می کند، موجد زمینه‌ای برای بازتولید صنعت فرهنگ از طریق نگاه اقتصادی به تولید این دسته از محصولات مصرفی است. شیرینی یزد، تبریز و ارومیه و کرمانشاه، پیش از آن که معرف یک فعالیت محض اقتصادی باشد، دارای یک جهت‌گیری مناسب بین صنعت فرهنگ با اقتصاد است و همین گونه است، تولید غذا.

کشورها توانسته‌اند با بر برگزاری جشنواره‌های غذایی، زمینه‌ای برای پیوند بین صنعت فرهنگ (مواد غذایی) و تولید شیرینی (با اقتصاد بیابند. موضوعی که در چارچوب فرهنگ دریایی می تواند بستری برای جلب گردشگر باشد. یک گزارش از گردشگری عمومی می گوید که امروزه، گردشگری با رویکرد «شناخت نوع و محتوای آشپزی و خوراکی‌ها» به مانند گردشگری تاریخی و فرهنگی، علمی و پزشکی، می تواند از جمله موضوع‌های مستقل در گردشگری باشد.

موسیقی، رویکردی مستقل و خاص در حوزه‌ی صنعت فرهنگ است. استواری صنعت سینما در هندوستان، تا درصدی بالا به لطف وجود موسیقی است و گردشگری بر پایه‌ی موضوع موسیقی، کماکان یکی از جمله موضوع‌های



خارجی به کشورها که مورد اقبال جامعه‌های ملی قرار گرفته‌اند، استدلال کرده‌ایم که آنان (منظور تولیدکنندگان خارجی که محصول تولیدی‌شان را به دیگر کشورها صادر می‌کنند) از طریق کار فرهنگی، فرهنگ‌سازی و تبلیغ، توانسته‌اند محصولشان را به بازار ملی دیگر کشورها وارد کنند.

حتماً شاهد بوده و هستید که کشورها، به‌خصوص کشورهای در حال توسعه که تا حدود نسبتاً قابل توجهی، صنایع‌شان متکی بر صنعت مونتاژ است، تلاش دارند تا به لحاظ جا انداختن محصول تولیدی مونتاژ شده در سبد تقاضای ملی، نامی ملی را برای محصول متعلق به کشور صادرکننده‌ی تکنولوژی مونتاژ در فضای بومی، انتخاب کنند.

مواردی از این دست، همه دلالت بر نقش و اثر فرهنگ برای «روان‌کاری» رویکردها و جهت‌گیری‌های اقتصادی در جامعه دارد.

در این ارتباط، باید دقت نمود که «محصولات صنعت فرهنگ» به طور کلی و بسیار، متفاوت از تولید آثار هنری سنتی، بومی و ملی هستند. در این جا تأکید ما، پافشاری بر رواج ارزش‌ها و اعتبارهای درون‌ذاتی «صنعت فرهنگ» است. موضوعی که یکی از ده‌ها پارامتر بالقوه‌ی آن، می‌تواند حوزه‌ی گردشگری و در چارچوب آن، تولید آثار هنری سنتی، بومی و محلی باشد.

اما و آن‌چه که به مقوله‌ی صنعت فرهنگ بازمی‌گردد، توجه به تولید آن چیزهایی است که سامانه‌های متعلق به صنعت فرهنگ، حامی معنوی و توجیه‌کننده‌ی آن هستند. در این فضا و تعریف ارایه‌شده از صنعت فرهنگ، این مفهوم مورد انتظار است که: «صنعت فرهنگ»، بر جهت جاری ساختن ظرفیت‌های بالقوه‌ی موجود در چارچوب جغرافیای سیاسی - اجتماعی و اقتصادی کشور، در برنامه‌های خرد و کلان ملی اقدام نماید و افق‌های آینده‌نگاری و آینده‌بینی مبتنی بر آن را، در چشم‌انداز نگاه برنامه‌ریزان و مدیران ارشد کشور قرار دهد.

در چارچوب یک نگرش کاربردی، می‌توان این انتظار را چنین نیز بیان کرد که: صنعت فرهنگ، از طریق اقدام‌های فرهنگی مناسب، چشم‌برنامه‌ریزان را بر قابلیت‌های مستوری که ریشه در رویکردهای فرهنگی - اجتماعی دارند، بگشاید

یکی از جنبه‌های عملکردی فرهنگ، هدایت به سمت بازآفرینی و بازتعریف فعالیت‌های اجتماعی و از آن جمله فعالیت‌های اقتصادی است. به عنوان نمونه، آن هنگام که در حوزه‌ی فرهنگ دریایی، بر موضوع گردشگری تأکید می‌شود، نشر فرهنگ دریایی و ترویج آن، زمینه‌ای را برای بازآفرینی فعالیت‌های مرتبط با گردشگری در فضای شهرهای ساحلی - دریایی پشتیبانی و تقویت می‌کند. اساساً «فرهنگ»، عاملی حامی، هدایت‌کننده و ارزش‌گزارنده برای روابط و فعالیت‌های اجتماعی - اقتصادی جوامع انسانی است که از طریق ترویج و بازآفرینی ارزش‌ها، باعث شکل‌گیری تقاضا برای تولیدات متعلق به خود می‌شود.

همان‌طور که پیش‌تر نیز بیان شد، بخشی از تعریف فرهنگ، معانی دال بر فرهیختگی، پیشرفت و عزت کیفیات مادی و معنوی برای مردم را ارایه می‌نماید و از این رو، به‌خوبی قادر است تا به وسیله‌ی بها و ارزش دادن به یک رویکرد و جهت‌گیری ارزشی، وجاهت و مشروعیتی پراکنیزه به یک رویکرد و جهت‌گیری اقتصادی دهد. با قدری دقت به محتوای چنین نظری و با نگاهی عمیق به پیرامون خود، می‌توانیم ببینیم که بسیاری از اقلام زندگی عمومی مردمان، نمایانگر آن کلیتی است که فرهنگ آنان بنا نهاده و یا از آن‌ها حمایت می‌کند. نمونه‌ی بسیار ساده‌ی آن، اثر فرهنگ سازمانی بر نحوه‌ی پوشش کارکنان است. هم‌چنین است اثر فرهنگی برای ایجاد انگیزه با هدف به وجود آوردن تمایل بر خرید یک کالای خاص.

ترویج فرهنگ دریایی از طریق «صنعت فرهنگ» قادر است تا رویکردها و جهت‌گیری‌های اقتصادی را توجیه و معتبر سازد. به مفهوم دیگر، آن هنگام که «فرهنگ»، مهر تأیید بر یک رویکرد و جهت‌گیری اقتصادی بزند، به معنای رأی مثبت جامعه به محصولات تولیدشده متعلق به آن جهت‌گیری اقتصادی است.

واقعیت‌های اقتصادی نیز، چنین نظری را تأیید می‌کنند. گاه ما شاهد بوده‌ایم که بر اثر یک مقاومت فرهنگی و دادن رأی منفی فرهنگی به یک کالای تولیدی، عملاً تولیدکننده‌ی آن محصول با شکست و زیان اقتصادی مواجه شده است. در بخشی دیگر شاهد بوده‌ایم که گاه در برابر ورود محصولات



می‌توان این نکته را مطرح کرد که: فعالیت‌های اقتصادی و برنامه‌های ناشی از اجرای آن‌ها، بازتاب مستقیم واقعیت‌های اجتماعی و تجربی و یا بازآفرینی آن‌ها هستند. در فرآیندی این‌چنین و در مرحله‌ای از آن، بین نگاه برنامه‌ریزان ارشد و مدیران کلان اجرایی با واقعیت‌های اجتماعی و تجربی، یک «آشتی» و «هم‌آهنگی» اتفاق می‌افتد که بستر آن، به‌واسطه‌ی فرهنگ و صنعت فرهنگ فراهم آمده است.

نگاه عام و یک‌سوی‌نگرانه‌ی ما به فعالیت‌های اقتصادی - صنعتی که کم‌تر سراغ و نشانی از دریا و فعالیت‌های مرتبط با آن دارد و بیش‌تر «خشکی‌زده» است، به طور قطع نمی‌تواند قابلیت‌ها و ظرفیت‌های نهفته در آثار متبادر از صنایع دریایی و دریانوردی را به‌مانند آن کسی که از نزدیک شاهد رشد اقتصادی کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه حول این صنعت است، به‌خوبی دریابد و سطح قابلیت‌ها و ظرفیت‌های دریایی را به‌مانند آن‌چه که برخاسته از نگاه صنایع خشکی است، احساس کند.

اهتمام و تلاش صنعت فرهنگ در ایجاد این ارتباط آن است که روان‌کار نگاه‌ها و تصمیم‌های کلان در برنامه‌ریزی، با توجه به واقعیت‌های اجتماعی باشد. به‌طور اساسی، فعالیت‌ها، نمودها و آن‌چه که به نام تلاش‌های فرهنگی و محصولات مادی و معنوی صنعت فرهنگ می‌شناسیم، چنان هستند که از حیث محتوایی، بازتاب ابعاد ارزشی و اندرونی‌های فرهنگ و واقعیت‌های اجتماعی آن تلقی می‌شوند.

«فرهنگ» و هر آن‌چه که به موضوع‌های فرهنگی بازمی‌گردد، زمانی نمود، عینیت و آشکارگی به خود می‌گیرد که به فرآیندهای اجتماعی راه یابد و یا فرآیندهای اجتماعی را بر پایه و محتوای خود تعریف کند. کار صنعت فرهنگ، کمک به فرهنگ به‌منظور جاری شدن آن به جریان زندگی است. بر این اساس، توجه و جهت دادن به سامانه‌های مدیریتی ارشد و تصمیم‌ساز، هم‌چنین کارشناسی و برنامه‌ریزی کلان به سمت فرآیندهای اجتماعی، که موضوع اقتصادی از جمله‌ی مجموعه‌های کلان آن است، فعالیت‌هایی است که به وسیله‌ی «صنعت فرهنگ» انجام می‌پذیرد.

روندهای عادی برنامه‌ریزی، کم‌تر متوجه راه‌های ایجاد اشتغال و درآمد و کارآفرینی بر پایه‌ی قابلیت‌ها و ظرفیت‌های فرهنگی - بومی - اقلیمی هستند. این نوع از برنامه‌ریزی‌ها، زمانی با فاصله بیش‌تری از این قابلیت‌ها و ظرفیت‌ها حرکت می‌کنند که بودجه‌ی عمومی آن‌ها متکی بر منابع ملی و عمدتاً تک‌محصولی صادراتی و یا حداکثر در یکی، دو حوزه‌ی دیگر در بخش سرمایه‌گذاری‌های کلان ملی باشند. در نظر غالب این نوع از رویکردهای اقتصادی و تحصیل درآمد، هر راه دیگری برای تأمین درآمد ملی، بر مبنای همان یکی، دو محصول صادراتی ارزیابی می‌شود.

معمولاً در این نوع نگاه، سهم ریسک ورود به یک سرمایه‌گذاری دیگر، با سطح فقدان ریسک برای سرمایه‌گذاری در همان تک‌محصول صادراتی مقایسه می‌شود. نسبت به ضریب بهره‌وری منابع سرمایه، انسانی، فنی و تکنیکی نیز، بر اساس همان ضرایب تک‌محصولی صادراتی قضاوت و تصمیم‌گیری صورت می‌پذیرد. اما، این همه در شرایطی اتفاق می‌افتد که همگان می‌دانیم سایر دامنه‌های سرمایه‌گذاری، به‌ویژه آن بخش از سرمایه‌گذاری‌ها که از پشتوانه‌ی فرهنگی و اقبال عمومی، مزیت‌های ترجیحی بومی و فرهنگی و منطقه‌ای، نرخ کارآفرینی و اشتغال، قابلیت و ظرفیت برای تکمیل خوشه‌های صنعتی و سطح ارتباط آن با کشاورزی، دامداری و دامپروری، حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی در دو بخش ریلی و جاده‌ای برخوردارند، بستر و امکان مناسبی برای تبدیل سرمایه‌های ملی به انواع دیگری از سرمایه هستند.

با چنین نگاهی است که به پشتوانه‌ی مطالبه‌ی فرهنگ و اقبال رویکردهای فرهنگی - منطقه‌ای، توجه به صنایع دریایی و دریانوردی و سایر خوشه‌ها و رشته‌های مرتبط با آن، به‌مثابه‌ی یک «امر واقع» تلقی می‌شود. مفهومی که به ما می‌گوید: چون وجود دارد، پس بدون درنگ باید به آن توجه شده و در جریان زندگی صنعتی - اقتصادی، جاری و ساری شود.

صنعت دریانوردی، دامنه‌ی وسیع و گسترده‌ای دارد. این صنعت در کشورهای دریایی، دارای ارتباط منطقی با حوزه‌ی صنایع فرادستی و مادر، صنایع فرادریا، صنعت هوا - دریا، صنعت حمل‌ونقل دریایی، صنعت آموزش و پرورش دریانورد، تکمیل زنجیره‌ی حمل‌ونقل چندوجهی،



توسعه و فرهنگ

چنین رهیافتی بر اساس و به پشتوانه‌ی «اقدام‌های فرهنگی» بسیار و یا به عبارتی، انجام فعالیت‌های مستمر، نهادینه و پیوسته‌ی فرهنگی با هدف «ترویج فرهنگ» تا رسیدن به «تولیدات معنوی و مادی» محقق می‌شود. چنین وجهی از صورت‌های مورد انتظار اقتصادی، در شرایط کم‌توجهی به فرهنگ، اتفاق نمی‌افتد.

در هر برش و مقطعی از تاریخ، این انسان است که برای آزمودن، اندوختن و تأمین نیازهای معنوی و مادی خود، رهیافت به توسعه را تجربه نموده است. به یقین بر همین اساس است که گفته می‌شود: توسعه از انسان و برای انسان است. نکته‌ی آشکار این موضوع، نظریه‌ی جامعه‌شناسان است که هم‌خاستگاه و هم‌هدف از توسعه را اقدامی بر مسیر توسعه‌ی انسانی - اجتماعی توصیف می‌کنند. اما این معنا، رازگشا نیست؛ چه آن‌که، هر فرایند توسعه‌ای، یک‌سری قواعد بازی دارد که این قواعد بازی را از یک طرف «فرهنگ علمی و تکنیکی توسعه» به ما تکلیف می‌کند و از سوی دیگر، این مقتضیات جامعه و عنصرهای فرهنگی و نهادهای جامعه هستند که زمینه‌ی شکل‌گیری هر نوآوری را تسهیل می‌سازند. اهم اقدام این دو جریان فرهنگی چیزی نیست به جز تبیین باورهای هنجاری و ارزشی و هم‌چنین، تدوین نظام علمی - تکنیکی طرح‌های توسعه‌ای. به این ترتیب، توسعه را، به‌مثابه «قله»‌ی یک کوه یخی باید دید که در ذیل آن، دریایی از گرما و انرژی نهفته است. انسان‌ها، نه بر آن قله‌ی کوه یخی، که در آن دریای گرم زیرین این قله زندگی می‌کنند.

قله‌ی کوه یخی، ذاتی واحد و صورتی اصیل دارد که همان تعریفی است که در اقتصاد از توسعه می‌شود. اما در این دریای مفروض، این «دست‌آوردهای توسعه» هستند که مردم با آن زندگی می‌کنند و به زندگی خود، رنگ و آهنگ، رفاه و پیشرفت و آسودگی و سلامت می‌دهند. ماهیت و ذات آن‌چه که به نام توسعه می‌شناسیم، چیزی‌ست که عملاً و در چارچوب دو نظام علمی - تکنیکی و مقتضیات جامعه می‌بینیم. در این بین، ضرورت تبیین توسعه بر اساس فرهنگ ملی و یا به مفهوم دیگر، الزام در ایجاد تناسب لازم بین «شرایط فرهنگی» و «طرح‌های توسعه»، تکلیف و خواستی ایده‌آل و از حیث نظری مفهومی رضایت‌آفرین و شیرین است، اما باید توجه داشت که توسعه، یک هویت اصلی دارد که با چند مفهوم بنیادین معنا می‌شود.

الف) وجود یک نظام علمی - تکنیکی و فن‌آورانه،

ب) تجدد و نوشدگی و

ج) کارکردهای فرهنگی که به نیازمندی‌های جدید پاسخ می‌دهند. بر این اساس، همان مفهوم ذاتی واحدی که برای آن متصور شدیم، شکل می‌گیرد. مفهومی که نمی‌تواند در برگیرنده‌ی صورت‌های متفاوتی از توسعه (و به تناسب نوع فرهنگ‌ها) باشد. ما نمی‌توانیم نمونه‌هایی از توسعه را بین کشورهای متفاوت از حیث فرهنگی ببینیم که در مبانی و اصول بنیادین خود، متفاوت با یکدیگر باشند. به این ترتیب، این پرسش پیش روی ما قرار می‌گیرد که نقش فرهنگ چیست و یا ارتباط بین «فرهنگ» و «توسعه» چگونه است؟

نقش و اثر فرهنگ را باید از طریق «صنعت فرهنگ» تبیین و معنا کرد. این «صنعت فرهنگ» است که می‌تواند برای ما روشن سازد که چه طرحی از توسعه، هم مورد احتیاج جامعه است و هم در استطاعت نظری و عملی جامعه قرار دارد. به عنوان نمونه، به نیاز اتومبیل در بین جوامع توسعه‌یافته و یا در حال توسعه نگاه کنید که بر پایه‌ی ترجیح «صنعت فرهنگ»، همیشه طرح‌های توسعه‌ای این کالا با اقبال جامعه مواجه بوده است؛ به نحوی که در حال حاضر، صنعت تولید اتومبیل و دیگر خدمات مرتبط با آن (نمایندگی فروش، تعمیرات و نگهداری، تولید قطعات یدکی، استقرار سیستم‌های مالی، پولی، بانکی، بیمه، نظام راهنمایی و رانندگی، ساخت پارکینگ، ساخت پایانه‌ی مسافرتی و حمل‌ونقل) از جمله‌ی بهترین مراکز ایجاد اشتغال در کشورها در حال توسعه تلقی می‌شوند.

صنعت گردشگری، صنعت ساخت شناور با بهره‌برداری‌های خاص، ساخت شناورهای مسافری و تفریحی، ساخت امکانات، ابزارها و سازه‌های مرتبط با بوستان‌ها و گردشگاه‌های دریایی، زیرساخت‌های بندری و دریایی و تجهیزات الکترونیک دریایی است و این همه، اجزایی از همان زنجیره بنیادی خوشه‌های صنعتی را تشکیل می‌دهند.

این نوشتار قصد توجه به بازشناسی و بازتولید ابعاد ارزشی چنین صنعتی را ندارد؛ چه آن‌که معتقد است: در این حوزه، دانش‌ورزان و کارشناسان و مدیران ارشد آن، سخن‌ها و تحلیل‌های بسیار غنی ارائه کرده‌اند. اما، میان این همه از یقین‌ها و باورها به این گنج غنی، آن‌چه که مانع از یک اکتشاف بنیادی برای ورود جدی و فراگیر به این موضوع است، حلقه‌ی گمشده برای اتصال نگاهی دریایی به این «امر واقع» است. یعنی فقدان همان نگاهی که شرح کیفیت و جزییات آن، پیش‌تر تقدیم شد.

دیدگاهی که بر پایه‌ی خاستگاه دریایی خود، نیازمند حضوری جدی در چرخه‌ی توسعه‌ی صنعت فرهنگ برای ترویج فرهنگ دریایی و اقدام اقتصادی بر پایه‌ی مزیت‌های فرهنگ ملی - منطقه‌ای و بومی است. اقدامی این‌چنین، جزیی از یک فرایند عقلایی، برای حرکت در فضای اقتصادی به پشتوانه‌ی فرآیندهای مشروعیت‌بخش اجتماعی - فرهنگی است. دقیقاً و بر همین اساس است که گفته می‌شود، ضرورت ایجاد ارتباط و توسعه‌ی شناخت نسبت به اهمیت و ابعاد ارزشی چنین رویکردی نسبت به صنایع و فعالیت‌های دریایی، بر عهده‌ی فعالیت‌های فرهنگی و اقدام‌های صنعت فرهنگ است.

از دیدگاه این نگارنده، تا چنین اتفاقی نیفتد، تنها تصور ما از دریا، همانی است که به‌هنگام تعطیلات دو، سه‌روزه، تصمیم می‌گیریم تا به آن جا رویم! «اقدام فرهنگ» در چارچوب فعالیت و پهنه‌ی خود، تأمین نه فقط فضایی نمادین برای پرورش قدرت تخیل، بلکه تبیین واقعیت‌هایی است که همان خیال‌ها را به باوری واقعیت‌گرا تبدیل می‌سازد. کار فرهنگ، ارائه‌کننده‌ی یکی از مستم‌ترین، پیوسته‌ترین و هم‌افزاترین تلاش‌های اجتماعی است. در این نوع کار، نه رفتارهای سلیقه‌ای جواب می‌دهند و نه رفتارهای موردی. بلکه آن‌چه پاسخ‌گوست که بهره‌مند از صنعت «نهادینه‌شدگی» باشد. نهادینگی‌شدن به مفهوم دانستن «قاعده‌ی بازی» است و آموزش قواعد بازی‌ها، کاری فرهنگی است.

در این‌جا و بر اساس این معنا، متوجه می‌شویم که در واقع، کار فرهنگ، فقط توجه به مراسم و آداب فرهنگی نیست، بلکه «کار فرهنگ»، کار آموزش و آزمون «قواعد بازی»‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است و در این راه، اهتمام «صنعت فرهنگ» دقیقاً و فقط بر «تولید کالا»‌های منتسب به فرهنگ استوار است. چه تولیدات معنوی که ناقل ابعاد «ذهنی» و «محتوایی» فرهنگ هستند و چه تولیدات مادی که عرضه‌کننده‌ی ابعاد عینی و فیزیکی تلقی می‌شوند.

توسعه شناخته‌ایم، با دیگر ظرفیت‌های ویژه‌ای که به لحاظ «شناختن فرهنگ» پی به آن‌ها نبرده‌ایم، آشنا کند.

نتیجه آن‌که:

ترویج فرهنگ دریایی کشور، بازتعریف فصلی جدید در چارچوب صنعت فرهنگ است که ما را با «منزلت‌بخشی به استعداد‌های نهفته در تاریخ طولانی دریانوردی ایرانیان» آشنا می‌سازد.

نکته‌ی قابل تأکید در این است که مجموعه‌ی دکتترین نظری ما، درباره‌ی آن‌چه که فرهنگ دریایی کشور می‌نامیم، بسیار فراتر از آن‌چه که در فضای فیزیکی امور دریایی و بندری و دریانوردی می‌بینیم، باید اندیشه کند و ضمن آن و همراه با آن، در پی و به دنبال جاری ساختن آن معانی به جریان زندگی باشد.

به مفهوم دیگر، فرهنگ دریایی ما، دارای وزن خاص خود است که بسیار عمیق‌تر و غنی‌تر از آن چیزی است که در حالت‌های فیزیکی، آن‌ها را در قالب شناور و اسکله و بارانداز و تأسیسات و تجهیزات دریایی و بندری و شناور می‌بینیم. عناصر اولیه‌ی این داشته‌های غنی را مصداق‌های کیفی - کمی زیر تشکیل می‌دهند:

الف) وجود تاریخی بالارزش در دریانوردی منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای.
ب) برخورداری از جامعه‌های مکانی - اقلیمی دریایی که سالیان سال و در قالب لنج‌ها و شناورهای سنتی در منطقه‌ی خلیج فارس و دریای عمان و فرمانطقه تادمیترانه و هندوستان و آفریقا و بخش‌هایی از اروپا تردد داشته‌اند.
ج) تبدیل شدن پیشینه‌ها و سوابق فعالیت لنج‌های سنتی طی یک دوره‌ی زمانی هفتصد تا هزارساله به یک «تهاد اجتماعی» که اینک و در زمان حاضر، تنها سامانه‌ی کنشی - رفتاری دریانوردی را در کشور و منطقه رقم می‌زند.

د) وجود کرانه‌های ساحلی طولانی در جنوب و شمال، همراه با بنادری که موضوعیت تاریخی آن‌ها، در پیوند با تجارت دریایی منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای و دریانوردی هویت یافته است.

ه) وجود داشته‌های غنی فرهنگی در چارچوب «تهادهای اجتماعی» برخاسته از فرهنگ دریایی کشور، نهادهای اجتماعی به مفهوم مجموعه‌هایی از قواعد و قوانین و روابطی که در زمینه‌های تعاملی و کنشی در سطح جامعه قرار گرفته و همزمان و پیوسته، زمینه‌های تعاملی دیگری به وجود می‌آورند. نهادهای اجتماعی منتسب و برخاسته و یا متبادر از فرهنگ دریایی کشور، شامل و حامل مجموعه‌هایی از آداب و فرهنگ رفتاری، شعر و موسیقی، گروه‌های دوستی، عرف‌های اجتماعی، خصایل ارزشی و منش اجتماعی و بالاخره موقعیت‌های شغلی است.

به این ترتیب، اگر بپذیریم که هر کار، آداب خود را دارد، پس ورود به امر واقع توسعه‌ی دریامحور، به عنوان یک «کار»، آداب خاص خود را طلب می‌کند که محتوای آداب آن، چیزی جز «فرهنگ دریایی» نیست.

اگر تاکنون از حوزه‌ی اندیشه در خصوص موضوع توسعه‌ی دریامحور، به دکتترین نظری مورد نیاز و به حوزه‌ی عمل و اقدام ورود نکرده‌ایم، علت آن چیزی نیست، جز: - فقدان شناخت کنشی و تعاملی نسبت به فرهنگ دریا.

- خلأ استقرار صنعت فرهنگ به پشتوانه‌ی محتوایی فرهنگ دریایی کشور.
- عدم تبیین دکتترین نظری فرهنگ دریایی و تدوین رشته‌های ارتباطی آن با توسعه‌ی دریامحور.

- عدم محاسبه‌ی شاخص‌های ارزشی جغرافیای دریایی کشور در طرح‌ریزی‌های توسعه.

- شناخت ضعیف سامانه‌های برنامه‌ریز نسبت به جغرافیای دریایی و عرف ارزشی آن. ■

مراجع:

۱. گیدنز، آنتونی، ص ۳۶، جامعه‌شناسی، ترجمه‌ی منوچهر صدری، نشر نی.
۲. جان ب. تامپسون، ص ۱۵۱، ایدئولوژی و فرهنگ مدرن، ترجمه مسعود اوحدی، نشر آینده پویان.

هدف نهایی و ایده‌آل «صنعت فرهنگ» این است که در ارتباطی هدفمند و سازنده میان «راهبردهای توسعه» با «قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها و امکاناتی» که شرایط محیطی و محلی و منطقه‌ای و نیازها و اقتضاهای فرهنگی مشخص و معین می‌سازند، تبادل منطقی برقرار کند. سعی صنعت فرهنگ در این فرایند، احصای قابلیت‌ها و ظرفیت‌هایی است که می‌توان در مسیر راهبردهای توسعه آن‌ها را فعال کرد. صنعت فرهنگ، اطمینان دارد که تولیدات حاصل از فعال شدن این دسته از قابلیت‌ها و ظرفیت‌ها در دو بخش تولید کالا و یا تولید خدمت، به این دلیل که به پشتوانه‌ی دو عامل «نیازها» و «اقتضاهای فرهنگی» صورت می‌گیرند، مورد اقبال نهادها و سازمان‌های اجتماعی و مردم قرار می‌گیرند.

اقدام صنعت فرهنگ آن است که هم‌پای زمان و بنا بر اقتضاهای آن، بین محور صنعت (به مفهوم مطلق کلمه که دلالت بر تکنیک و فن‌آوری، ابزارها و ماشین‌آلات دارد) با دیگر جنبه‌های زیرساختی اقتصادی مثل؛ صنعت حمل‌ونقل با تمام زیربخش‌های آن (دریایی، ریلی، جاده‌ای، هوایی، چندوجهی) و به‌طور طبیعی با فعالیت‌های عمومی کشاورزی و باغداری، دامداری و دامپروری، پرورش آبزیان، تولیدات صنعتی در حوزه‌ی کالاهای مصرفی و واسطه‌ای و سرمایه‌ای، ارتباط ایجاد کند.

به این ترتیب، قابل ملاحظه است، آن هنگام که صحبت از «توسعه و فرهنگ» می‌شود، مراد می‌تواند اقدامی باشد که از جانب صنعت فرهنگ تبیین و تعریف می‌شود. مفهومی که می‌توان آن را درک ظرفیت‌ها، قابلیت‌ها و امکانات برای تعریف طرح‌های توسعه و راهبردهای آن نامید.

فرهنگ دریایی و نقش آن در توسعه

در تمامی تعاریفی که از فرهنگ به عمل می‌آید و همان‌گونه که در این گفتار نیز به آن توجه شد، خلاصه‌ی انتظار از آن، تحول و منزلت‌بخشی به استعداد‌های بشری و خلق منش برای پیوند با محیط و فضاها و بهره‌گیری از قابلیت‌ها و امکانات و از منظری دیگر، کوشش برای همراهی با پدیده‌های جدید و اندیشه‌ی پیشرفت است.

اقدام نخست در این راه با شناخت و معرفی میدان‌ها و زمینه‌های تعامل تأمین می‌شود. مفهومی که به واسطه‌ی صنعت فرهنگ، ویژگی‌های خاص و قابلیت‌ها و ظرفیت‌های جامعه و بافت‌های اجتماعی شناخته می‌شوند. فرهنگ دریایی، فضایی است که طی آن، بر وجود بسیاری از زمینه‌های تعامل می‌توان اندیشه کرد و با شناخت موضوعی آن‌ها و تحلیل نیازها و اقتضاهای فرهنگی، بین آن‌ها و راهبردهای توسعه ارتباط برقرار ساخت. در این حالت، زمینه‌ی تعاملی متعلق به فرهنگ دریا، به مثابه‌ی فضایی از موقعیت‌های تاریخی، مکانی و مجموعه‌ای از ظرفیت‌ها، قابلیت‌ها و امکانات است که در فضای اجتماعی و جامعه‌ی بنادر کشور (در شمال و جنوب) استقرار یافته و در جریان زندگی آنان جاری و ساری است.

بازاحیا و تجدید زمینه‌های بهره‌برداری از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های بالقوه‌ی این فضا، دقیقاً به واسطه‌ی سطح سرمایه‌گذاری صورت می‌پذیرد. در واقع، در این فضای تصویر شده که عینیت و واقعیت آن را، در قالب کرانه‌ی ساحلی جنوب کشور (کرانه‌ی سراسری شمال خلیج فارس و دریای عمان) و شمال (کرانه‌ی جنوبی دریای کاسپین) می‌بینیم، شامل مجموعه‌ای از سرمایه‌های فرهنگی در دو بُعد مادی و معنوی و بسیاری از سرمایه‌های اجتماعی است که در وهله‌ی نخست، پیوند با فعالیت دریانوردان سنتی و صنعتی کشور و در مرتبه‌ی دوم، ارتباط با جامعه‌ی بین‌المللی دریایی - بندری، حمل‌ونقل دریایی، صنایع دریایی و دریانوردی، گردشگری دریایی و تجارت و بازرگانی دارد.

با توجه به شرح جنبه‌های بنیادی فرهنگ دریایی، به عنوان زیرساختی اصیل برای توسعه‌ی دریامحور که پیش از این تقدیم شد و تشریح شکل و نوع اثری که فرهنگ می‌تواند بر تدوین راهبردهای توسعه و طرح‌ریزی برنامه‌های آن داشته باشد، به خوبی می‌توانیم احساس کنیم که نقش و اراده فرهنگ، با تأکید بر فرهنگ دریایی کشور، تا سطحی وسیع می‌تواند نگاه ما را در ترسیم افق‌های توسعه روشن سازد و علاوه بر زمینه‌هایی که برای سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی در چارچوب برنامه‌های معمول و متداول

نظام اخلاقی حرفه‌ی دریانوردی

تهیه و تنظیم: حمید حمیدی، رضا بیک پور (مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی)

چکیده

در این مقاله سعی شده است با استفاده از نظریه‌های اخلاقی، چارچوبی برای نظام اخلاقی حرفه‌ی دریانوردی تبیین شود. از این رو در ابتدا خلاصه‌ای از نظریات دانشمندان علم فلسفه‌ی اخلاق ارائه می‌شود، در ادامه نظام اخلاق حرفه‌ای، ضرورت مزیت آن در سازمان‌ها را مورد بررسی قرار می‌گیرد، سپس به اصول کلی و حوزه‌های اخلاق دریانوردی می‌پردازیم و در پایان نیز، مصادیق اخلاق حرفه‌ای دریانوردی در حوزه‌های بارو مسافر، صاحبان بار، مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های کشتی رانی، بندر، کشتی، قوانین و مقررات کشوری و بین‌المللی، موسسه‌های رده‌بندی، محیط زیست، محیط کار و همکاران و شرکت‌های بیمه تشریح می‌شود تا براساس موقعیت‌ها و شرایط مختلف، به عنوان الگویی برای تدوین آیین‌نامه‌ی اخلاقی در جامعه‌ی دریانوردی مورد استفاده قرار گیرد. کلمات کلیدی: نظام‌نامه‌ی اخلاقی، اخلاق حرفه‌ای، قاعده زرین

مقدمه

اخلاق چیست؟ اخلاق عبارت است از تشخیص خوب و بد یا درست و نادرست و به کارگیری دستورالعمل‌های رفتار بر پایه‌ی آن. رفتار اخلاقی به رفتاری گفته می‌شود که متصف به صفات خوب و بد می‌شود. وقتی عملی به صفت خوبی یا بدی متصف می‌شود، عقل

نسبت به انجام یا ترک آن عمل، نوعی الزام قائل می‌شود. برخی معتقدند، در اتخاذ تصمیم‌های روزمره‌ی زندگی برای قرارگرفتن در مقام عمل، همیشه فقط یک راهکار درست وجود دارد و برخی دیگر معتقدند که راهکار درست به موقعیت‌ها و شرایط بستگی دارد و تشخیص این که کدام یک از راهکارها درست است، در نهایت، به عهده‌ی خود فرد است. موضوع اخلاق شامل دنیوی و دنیوی‌گرا در باب گزاره‌های اخلاقی است:

دفاعی فلسفی، احکام اخلاقی یا الزامات کلی‌ای مانند خوبی عدالت یا بدی ظلم و الزام به رعایت عدالت یا ترک ظلم را دربر می‌گیرد. به عبارت دیگر، در دفاع فلسفی، گزاره‌های اخلاقی از نگاه فلسفی تحلیل و بررسی می‌شود و سخن اصلی درباره‌ی سرشت داورِی‌های اخلاقی است. اخلاق مبتنی بر هنجارهای کاربردی که به مطالعه‌ی مسائل اخلاقی خاص از قبیل دروغ‌گویی می‌پردازد و درباره‌ی اعمال مبانی فلسفی- اخلاقی به موارد جزئی‌تر و عینی‌تر گفت و گو می‌کند.

نظریه‌های اخلاقی

برای دست‌یابی به یک نظام اخلاقی خاص، نخست باید به پرسش‌هایی مثل: روش شناخت حقایق اخلاقی چیست؟ معنای خوب و بد چیست؟ آیا امور اخلاقی مبنای عینی دارند، پاسخ داد. البته پاسخ به این پرسش‌های اساسی، نیازمند ورود به حوزه‌ی فرااخلاق یا فلسفه‌ی اخلاق است و اصولاً بر پایه‌ی موضعی که در پاسخ به این پرسش‌ها



شهودهای پایه ای اخلاقی انتخاب کنیم. حقایق عینی اخلاقی وابسته به اندیشه و یا احساس بشر نیستند. برای کسانی که به بلوغ عقلی رسیده اند، حقایق پایه ای اخلاق مانند حقایق پایه ای ریاضی، بدیهی هستند. مثلاً اگر بخواهیم براساس شهودگرایی درباره ی خوب بودن علم صحبت کنیم، باید بگوییم، علم فی نفسه خوب و درست است، یعنی یک حقیقت ضروری است و صدق ضروری دارد و اصولاً نمی تواند کاذب باشد.

۳- نظریه ی اخلاقی کانت

کانت معتقد بود، برای آن که فعلی متصف به صفت خوبی یا بدی شود، باید سه خصوصیت داشته باشد:

(الف) باید اختیاری باشد؛

(ب) موافق با وظیفه یا تکلیف باشد؛

(ج) فعل به نیت ادای تکلیف و انجام وظیفه صورت پذیرد.

شرط سوم برای کانت از اهمیت بسیاری برخوردار بود؛ یعنی از دیدگاه کانت، انگیزه ی شخص در انجام فعل فقط و فقط باید شامل احترام به قانون اخلاقی باشد. از این رو اگر به قصد دیگری مثلاً منفعت یا مصلحت فعلی انجام شود، کار او دارای حسن اخلاق نخواهد بود. مثلاً اگر کسی از ترس پلیس یا به دلیل بی نیازی، دزدی نکند، کار او از نظر کانت یک کار اخلاقی محسوب نمی شود. پس فقط کسی که دزدی نمی کند، تا به فرمان اخلاقی «دزدی نکن» عمل کرده باشد، کاری اخلاقی و «خوب» انجام داده است.

کانت در توجیه شرط سوم می گوید، هیچ یک از افعالی که خوب دانسته می شوند، به طور مطلق خوب نیستند، مگر این که با خواست خوب و نیت خیر همراه باشند و حتی اگر با نیت خیر نیز همراه نباشند، چه بسا بد و زیان بار هم باشند؛ مثل هوش و ذوق یا دلیری و همت و پشتکار

انتخاب می شود، اصول کلی اخلاقی شکل می گیرند و برپایه ی آنها نظام اخلاقی ساخته می شود.

هر نظریه ی اخلاقی، معیار خاصی را ارائه می دهد که بر مبنای آن، می توانیم اصول کلی ای را به دست آوریم و مصداق های خوب و بد اخلاقی را در زندگی فردی و اجتماعی خود مشخص کنیم. در واقع نظریه های اخلاقی، پایه ی قوانین، مقررات و اصول اخلاقی ای هستند که فرد را در تصمیم گیری های اخلاقی یاری می دهند. اصول اخلاقی، اصولی هستند که برای تجزیه و تحلیل، تعریف، ارزیابی و حل مشکلات اخلاقی و آرایه ی معیار مطمئنی برای هدایت رفتار انسان به کار می روند. برای آشنایی با نظریه های اخلاقی، به برخی از آن ها اشاره می کنیم:

۱- سعادت گرایی

یکی از نظریه های اخلاقی، نظریه ی سعادت و کمال است. بر پایه ی این نظریه، مطلوب نهایی انسان، رسیدن به سعادت و کمال است و همه ی افعال انسان در پرتو این هدف عالی ارزش پیدا می کنند. از بزرگ ترین فلاسفه ای که منتسب به این نظریه هستند، می توان سقراط، افلاطون و ارسطو را نام برد.

سقراط:

سقراط، سعادت را مطلوب نهایی و غایت برتری انسان می داند؛ زیرا به نظر او سعادت تنها غایتی است که بی نیاز از بیین (دلیل) است و در مورد هر غایت دیگری می توان پرسید که به چه دلیل غایت قرار گرفته است و چرا برای رسیدن به آن کوشش می شود؛ اما سعادت، غایتی است که پرسش بردار نیست. پس تنها هدفی که ذاتاً و فی نفسه مطلوب انسان است و همه ی کارهای ارادی او باید در جهت آن باشد، تأمین سعادت خود است.

افلاطون:

افلاطون، در پی یافتن مبانی فلسفی مناسب این پرسش بود که چگونه می توان به معرفتی جامع از خیر و سعادت بشر دست یافت؟ به نظر او بدون شناخت خیر کلی، معرفت به خیرهای جزئی غیر ممکن است. شناخت مثال خیر به انسان کمک می کند که بدون خطا درباره ی خوبی و بدی هر چیز جزئی داوری کند. از آن جا که افلاطون معتقد بود، افراد هر نوع کلی، به منزله ی سایه هایی از مثال کامل آن نوع هستند و معرفت حقیقی وقتی حاصل می شود که به آن مثال ها یا حقایق کلی شناخت پیدا کنیم، و معرفت حقیقی به خیر را نیز، مستلزم شناخت مثال کلی خیر می دانست و معتقد بود که فقط در پرتو شناخت مثال خیر است که می توانیم به شناخت خیرهای جزئی دست پیدا کنیم.

ارسطو:

ارسطو نیز سعادت گرا بود و عقیده داشت که غایت نهایی و مطلوب در آمیخته با لذات انسان سعادت است و انسان ها همه ی کارهای خود را برای رسیدن به سعادت انجام می دهند. بنابراین، از نظر او سعادت، جامع همه ی خیرها است و هیچ خیردانی دیگری در کنار سعادت وجود ندارد. از نظر او، تعقل بالاترین درجه ی کمال طبیعت و سرشت انسان است. هم از این رو، سعادت انسان در آن است که کارهای خود را مطابق با دستورات عقل انجام دهد و با کمک عقل، نیازهای بخش های مختلف روح و نفس را برآورده کند و کارهای مربوط به آن ها را سامان بخشد.

۲- شهودگرایی

بر اساس نظریه ی شهودگرایی، دسته ی کوچکی از احکام اخلاقی، بدیهی اند و درستی آن ها را می توان به سادگی از طریق شهود و بدون نیاز به ارائه ی دلیل و برهان دریافت؛ اما بقیه ی احکام اخلاقی اکتسابی اند و درستی و نادرستی آن ها بر پایه ی احکام بدیهی تعیین می شود. طبق دیدگاه شهودگرایی، باید اصول اخلاقی خود را با پیروی از



باوری به دو روش قابل اعمال است: روش مستقیم و روش غیرمستقیم. در روش مستقیم:

- (الف) گزینه های قابل انتخاب را مشخص می کنیم؛
 (ب) پیامدهای لذت والم هر گزینه را شناسایی و تعیین می کنیم؛
 (ج) گزینه ای را که بیشترین لذت و کمترین الم ورنج را ایجاد می کند، برمی گزینیم.

البته روش مستقیم برای تشخیص همه کارهای اخلاقی سودمند نیست، مثلاً برای دزدی از یک فروشگاه نمی شود دایماً این محاسبه مستقیم را انجام داد که این را بدزدیم یا نه؟ از این رو در این موارد به کارگیری روش غیرمستقیم بهتر است. یعنی بهتر است به کمک قاعده موقتی، بفهمیم چه کارهایی نتایج خوب و چه کارهایی نتایج بد به بار می آورد. مثلاً فرمان «دزدی نکن!» قاعده موقتی خوبی است، چون دزدی معمولاً نتایج بدی را به بار می آورد، بنابراین به جز در موارد خاص باید بگوییم: «نباید دزدی کرد.»

نظام اخلاقی - حرفه ای چیست؟

حرفه، یک کار تقریباً اختیاری است که برای انجام آن نیاز به دانش، مهارت و توانایی های خاصی است. نظام اخلاقی - حرفه ای، مجموعه ای از قواعد است که تعهدات و مسئولیت های مربوط به رفتارهای شغلی یک حرفه، که همه کارمندان آن حرفه موظف به انجام آن هستند را، با توجه به منافع قانونی ذی نفعان، مستخدمان، کارمندان و همکاران تجاری آنان بیان می کند. یک نظام اخلاقی - حرفه ای درباره ی عملی ساختن ارزش های اخلاقی مربوط به آن حرفه صحبت می کند.

ضرورت و فایده نظام اخلاقی حرفه ای

- نظام اخلاقی - حرفه ای بیانگر آن است که مدیران و اعضای یک حرفه ی خاص، مسئول رفتار خود هستند و باید برای رسیدن به تعالی از طریق رفتار عقلایی و مسئولانه بکوشند. یک نظام اخلاقی - حرفه ای به مدیران و اعضای آن حرفه، بصیرت، احتیاط، تشخیص و توانایی انجام رفتار درست و به جا را می بخشد به دلایل زیر، برخورداری از یک نظام اخلاقی برای همه ی حرفه ها لازم و ضروری است:
- برای تعریف و تعیین رفتارهای قابل قبول در آن حرفه.
 - برای ارتقای استانداردهای برتر رفتار حرفه ای.
 - برای فراهم آوردن یک الگوی ارزیابی برای اعضای آن حرفه، تا آن را برای ارزیابی خودشان مورد استفاده قرار دهند.
 - برای ایجاد یک چارچوب مشخص جهت به کارگیری رفتارها و مسئولیت های حرفه ای.
 - برای آرایه ی وسیله یا راهی به منظور معرفی هویت شغلی یا حرفه ای.
 - برای ارائه ی نشانه و علامتی دال بر پختگی شغلی.
 - برای شکل گیری کارهای گروهی و افزایش بهره وری.
 - برای رشد و بالندگی کارکنان آن حرفه.

مدل تصمیم سازی در یک نظام اخلاقی

وقتی یک دریانورد یا افسر عرشه با یک مسأله ی اخلاقی روبه رو می شود، بر پایه ی کدام یک از نظریه های اخلاقی و چگونه می تواند درباره آن تصمیم گیری یا تصمیم سازی کند؟ توجه دقیق به نظریه های اخلاقی ما را به این نتیجه ی قطعی می رساند که نمی توانیم فقط با تکیه بر یک نظریه ی خاص برای همه مشکلات اخلاقی، پاسخ مناسبی پیدا کنیم. از این رو، لازم است همه ی جوانب مشکل را بررسی کنیم و با تکیه بر همه ی نظریه ها ارزیابی دقیقی از نتایج اعمال نظریه ها صورت دهیم و دریایان تصمیم مناسب و درست را اتخاذ کنیم. برای انجام این کار، الگوهای مختلف تصمیم سازی پدید آمده اند که در این جا به یک الگو اشاره می شود:

در این الگو:

۱. پارامترهای موقعیت مربوط به مشکل اخلاقی را شناسایی می کنیم،
۲. همه ی افعال و موضوعات بالقوه ی مربوط به مشکل اخلاقی را

که اگر نیتی که می خواهد از آن بهره برد، خوب نباشد، همین امور می تواند بی نهایت زیان بار باشند. خونسردی به خودی خود خوب یا بد نیست، چون تبهکار خونسرد، نه فقط خطرناک تر، بلکه بسیار نفرت انگیزتر است. پس همه ی خبرها و خوبی ها غیر از خواست خوب و نیت خیر، یک شرط و قید عمومی هم دارند و آن این که، با نیت خیر از فاعل صادر شده باشند؛ یعنی حسن فاعلی هم داشته باشند. اما خود نیت خیر و خواست خوب، همان حسن فاعلی است و بنابراین، خوبی آن مشروط نیست کانت می گوید، هیچ چیز را در جهان و حتی بیرون از جهان نمی توان در اندیشه آورد که بی قید و شرط خوب دانسته شود، مگر نیت خیر یا خواست خوب. خواست خوب یا نیت خیر، به خودی خود و فی نفسه خوب است، نه به دلیل نتایج یا آثاری که ممکن است داشته باشد.

اکنون پرسش اصلی این است که وظیفه و تکلیف اخلاقی چیست؟ و چگونه می توان فهمید کاری موافق با تکلیف است یا نه؟ معیار کلی کانت این است: وظیفه ی هر انسانی آن است که کاری کند که بتواند آن کار را برای همه ی آدمیان در جمیع زمان ها و مکان ها بخواهد؛ یعنی طوری رفتار کن که گویی راه و روش تو یک قانون کلی می شود.

۴- فایده باوری

طبق نظریه ی فایده باوری، از میان کارهای مختلف باید کاری را انجام داد که میزان لذت ورنج بیش تر کسانی که در معرض تأثیرات آن قرار می گیرند، به ترتیب به حداکثر و به حداقل برسد. گفته اند، فایده



تبیین وتحلیل می‌کنیم،

۳. ریسک‌ها و منافع کوتاه مدت موجود بلند مدت همه‌ی روال‌های عملکرد در مورد گروه‌ها و افراد درگیر مثل؛ مشتریان، شاغلین، همکاران و غیره را به دقت بررسی می‌کنیم،

۴. همه‌ی نظریه‌ها و خطوط راهنمایی را که امکان دارد برای حل هر موضوع به کار آیند، در نظر می‌گیریم،

۵. حقوق، مسئولیت، منفعت و خیر همه‌ی طرفدارهای راهکار مورد نظر را در نظر می‌گیریم،

۶. تصمیم‌های بدیل ممکن برای هر موضوع را مشخص و آن‌ها را به وضوح ترسیم می‌کنیم،

۷. پیامدهای اجرای هر تصمیم را مشخص و فهرست می‌کنیم،

۸. شواهد و دلایلی را که پیامدهای مختلف ناشی از هر تصمیم را به ما نشان می‌دهد، به تفصیل مشخص می‌کنیم،

۹. همه تعهدات، پیمان‌ها و الزام‌های حرفه‌ای را در نظر می‌گیریم،

۱۰. بعد از اعمال دقیق اصول، ارزش‌ها و استانداردهای موجود و با تکیه بر تلفیق مناسب نظریه‌های اخلاقی، روال درست و مناسب را انتخاب و در پایان، تصمیم خود را معین می‌کنیم.

حرفه‌ی دریانوردی

حرفه‌ی دریانوردی بدون استثناء شامل همه‌ی خدمه کشتی، یعنی افسران، ملوانان و کسانی است که مستقیم و غیرمستقیم و به طور دائم یا موقت در زمینه‌ی امور دریانوردی فعالیت می‌کنند. تادست یابی به اهداف حرفه‌ای مشخصی میسر شود. همه‌ی دریانوردان باید با نظام اخلاقی دریانوردی آشنا شوند و به آن عمل کنند. اعضای جامعه‌ی دریانوردی باید در تعمیق نظام اخلاقی حرفه‌ای خود بکوشند و از همه‌ی راه‌ها و ابزارهای مناسب برای تحقق و پیشبرد آن استفاده کنند.

اصول اخلاقی دریانوردی

اصول اخلاقی دریانوردی، اصولی هستند که باید در همه‌ی تعاملات دریانوردی رعایت شوند و اگر عملی در تعارض با آن‌ها دیده شود، به نفع اعضای جامعه‌ی دریانوردی نخواهد بود. برای به اجرا درآوردن اصول اخلاقی، به دستورالعمل‌های روزانه‌ای نیاز است که براساس آن‌ها بنا شده‌اند. از همین رو، قراردادهای سنت‌ها، قوانین و آیین‌نامه‌هایی که با نظریه‌های اخلاقی سازگار هستند و تدوین دستورالعمل‌های جزئی‌تری را ایجاد می‌کنند، طی قرن‌ها توسعه یافته‌اند. مثلاً حقوق جزا و حقوق مدنی، احتمالاً از مهم‌ترین دستورالعمل‌ها برای اظهار رفتارهای صحیح و اخلاقی هستند. برخی از اصول کلی اخلاق دریانوردی عبارتند از:

۱- اعتماد: اعتماد یک اصل بنیادی و کلی است که باید در همه‌ی فعالیت‌ها، گزارش‌های دریانوردان وجود داشته باشد. این اصل، ارزش بنیادی در مدیریت یک نهاد را نشان می‌دهد.

۲- صداقت: دریانوردان باید مسئولیت‌های خود را با صداقت و بر پایه‌ی وجدان و به شیوه‌ی جدی و پایدار اجرا کنند،

۳- تلقی درست از منفعت شخصی و وظایف حرفه‌ای: دریانوردان نباید منفعت شخصی خود را در مقابل و در تعارض با منافع و وظایف حرفه‌ای خود تلقی کنند،

۴- رعایت استانداردهای صنعت دریانوردی: از همه‌ی افراد مسئول که در امور تأثیرگذار بر ایمنی عملکرد افراد دیگر تصمیم‌گیری می‌کنند، انتظار می‌رود که با حسن نیت و دست‌کم در سطحی از رقابت به فعالیت بپردازند که مناسب و مطابق با استانداردهای صنعت دریانوردی است،

۵- وظیفه‌شناسی و پشتکار: مسئولیت‌های خود را با پشتکار و از روی وظیفه‌شناسی و به نحو احسن انجام دهند،

۶- کارآیی: در مقابله با حوادث مخاطره‌آمیز دریایی و جلب منفعت عمومی، وظایف خود را به نحو درست و کارا انجام دهند،

۷- تعامل‌های شفاف: باید در تعامل با همه‌ی ذی‌نفعان، به طور شفاف و یکسان برخورد کنند و اطلاعات مربوط به دریانوردی و حمل‌بار را به

طور شفاف و کامل در اختیار همه‌ی افراد یا ارگان‌های ذی‌نفع قرار دهند،

۸- حفظ اطلاعات محرمانه: باید اطلاعات محرمانه و شخصی مشتریان و افرادی را که با دریانوردان تعامل دارند، بدون تبعیض حفظ کنند و برای رسیدن به این مهم، باید روال حفظ اطلاعات محرمانه، ساختار درست و مشخصی پیدا کند و پیوسته به روز شود،

۹- اجتناب از مخاطره‌آمیزی: در حمایت از منافع عمومی و رونق بیش‌تر فعالیت‌های اقتصاد دریایی، وظایف خود را با اجتناب از خطرزایی و به صورت کارآمد انجام دهند،

۱۰- رعایت بی‌طرفی و ایجاد فرصت‌های برابر: دریانوردان موظف‌اند از هر نوع تبعیض در ارتباط با سن، جنسیت، سلامت، ملیت، عقاید سیاسی، عضویت در اتحادیه‌ها و سندیکاها، تجاری و باورهای دینی اجتناب کنند. لازم است همه‌ی کسانی که به نحوی با حرفه‌ی دریانوردی ارتباط دارند، قواعد رفتاری یکسانی را از دریانوردان ببینند،

۱۱- حفظ منافع حرفه‌ای: باید برای تأمین منافع جمعی حرفه‌ی دریانوردی عمل کنند،

۱۲- حفظ ارتباط با ذی‌نفعان: باید شرایطی را فراهم کنند که همه‌ی ذی‌نفعان به طور یکسان به اطلاعات دریایی دسترسی داشته باشند و در مدیریت حل مشکلات، شرکت فعال کنند،

۱۳- نپذیرفتن هر نوع پیش‌کش: افراد دریانورد، هیچ هدیه یا پیش‌کشی را به هیچ وجه نباید بپذیرند، زیرا ممکن است به عنوان عملی فراتر از رفتارهای تجاری و تکریم معمولی برای کسب حمایت جانبدارانه تلقی شود. این قاعده، حتی در مورد کشورهایی که در آن‌ها پیشنهاد هدیه‌های گران‌بها به شرکای تجاری و کاری، یک مورد معمول و متعارف به حساب می‌آید، نیز صدق می‌کند،

۱۴- دقت در داده‌های حسابداری و تبعیت از رویه‌ها: داده‌های حسابداری باید به طور کامل، دقیق و درست گزارش شوند و برای تأیید و تعیین صحت و سقم در هر زمان در دسترس باشند. از این رو، همواره نیاز به وجود یک سیستم کنترل موثر و کارآمد احساس می‌شود،

۱۵- حفظ ذی‌نفعان و اعتبار دهندگان: همه‌ی دریانوردان باید برای حفظ یکپارچگی بازار و منافع ذی‌نفعان، مشارکت مسئولانه داشته باشند،

۱۶- ارتباط شفاف با رسانه‌ها و مطبوعات: باید از اصول راهنمای صداقت، درستی و شفافیت اطلاعات برای انتشار اخبار در رسانه‌ها پیروی کنند و به هیچ وجه نباید به رهبران، کارکنان و شرکای اخبار کذب و نادرست ارایه دهند یا تفسیرهای مربوط به شرکت را به غلط فاش کنند،

۱۷- رعایت استانداردهای مرجع: باید از استانداردهای بین‌المللی تبعیت کنند. همه اعضا باید از درون و برون، به طور ناخودآگاه سیستم‌های محافظت از نظام‌ها و استانداردهای اخلاقی متعالی را حفظ کنند و توسعه ببخشند و صادقانه با سازمان‌های دیگری که در پی کاهش فساد هستند، همکاری کنند،

حوزه‌ی نظام اخلاقی دریانوردی

برای تعیین حوزه‌ی نظام اخلاقی دریانوردی، لازم است عناصر و نهادهایی را که دریانوردان با آن‌ها تعامل دارند، شناسایی و نوع ارتباط با آن‌ها را تعیین کنیم. طبیعی است که دریانوردان به دلیل حرفه‌ی خود، پیوسته با عناصر و نهادهای زیر تعامل دارند:

الف) بار و مسافر

ب) صاحبان بار

پ) مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی

ت) بندر

ث) کشتی

ج) قوانین و مقررات کشوری و بین‌المللی

ح) موسسه‌های رده‌بندی

خ) محیط زیست

د) محیط کار و همکاران

ز) شرکت‌های بیمه

الف) بار و مسافر:

- ۱- دریانوردان باید با رعایت همه‌ی اصول ایمنی مربوط به کشتی، برایمینی بار و ایمنی همه‌ی سرنشینان کشتی اهتمام ورزند،
- ۲- باید همه‌ی دانش حرفه‌ای خود را در اختیار آسایش و رفاه عمومی مسافران کشتی قرار دهند، تا اعتماد و احترام آنان را جلب کنند،
- ۳- باید اطمینان حاصل کنند که در موقعیت‌های اضطراری، نجات افراد در اولویت قرار دارد،
- ۴- در حمل کالاهای مایع یا خطرناک، کاپیتان ها و افسران باید همه‌ی اقدامات لازم را برای به حداقل رساندن نشتی‌ها و تخلیه‌ی بارهای ناهماهنگ، احتراز از آلودگی، ایمنی مخازن اطمینان به کار ببندند،
- ۵- باید همه‌ی اقدامات پیش‌گیرانه‌ی لازم را برای حفظ و نگهداری بار و ایمنی و رفاه مسافر انجام دهند،

ب) صاحب بار:

- ۱- باید قابلیت حمل کالای کشتی را در هر مرحله از سفر دریایی، تضمین کنند،
- ۲- همه‌ی اقدامات پیش‌گیرانه را برای جلوگیری از فعالیت‌های غیرقانونی روی عرشه انجام دهند،
- ۳- باید برای کسب رضایت صاحب بار در طول بارگیری و تخلیه‌ی کالا از هر لحاظ مراقب باشند،
- ۴- باید برای حفظ بار کشتی در برابر دزدی دریایی، همه‌ی توان خود را به کار گیرند،
- ۵- کشتی باید قابلیت حمل بار را داشته باشد، یعنی به اندازه‌ی کافی محکم بوده و از تجهیزات و موازین ایمنی برخوردار باشد، تا بتواند محل مطمئنی برای بار قلمداد شود، به نحوی که در طول سفر، کالای یادشده خراب نشود،
- ۶- دریانوردان حرفه‌ای باید همه‌ی اقدامات لازم را برای اطمینان از بارگیری، حمل و نقل و تخلیه‌ی بار در شرایط مناسب انجام دهند،

پ) مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی:

- ۱- مالکان کشتی‌ها و مدیرانی که مسئول استخدام دریانوردان هستند، وظیفه دارند که شرایط استخدامی را مطابق با آنچه در بند ۱۴۷ قانون بین‌المللی ذکر شده است، فراهم کنند،
- ۲- استفاده‌ی پنهانی از رانت‌های موجود در جامعه برای استخدام یک فرد خاص، به منزله‌ی نقض صریح قانون استخدام است. برای اجتناب از نقض قانون استخدام، لازم است استفاده از هر نوع رانت برای استخدام افراد به اطلاع کارفرما برسد تا از وقوع هر نوع شک و تردید جلوگیری شود،

ت) بندر:

- ۱- دریانوردان باید همه‌ی اصول ایمنی مربوط به تخلیه و بارگیری کالا در بندر را رعایت کنند،
- ۲- همه‌ی اقدامات پیش‌گیرانه را برای جلوگیری از فعالیت‌های غیرقانونی روی عرشه انجام دهند،
- ۳- باید همه‌ی اقدامات لازم برای حفاظت از محیط زیست بندر و دریا در برابر تخلیه اشیاء و دفع زباله‌های آلاینده را انجام دهند،
- ۴- دریانوردان باید از مقررات ملی و بین‌المللی در زمینه‌ی بنادر آگاهی کامل داشته باشند،
- ۵- دریانوردان باید از ساختار فرهنگ حاکم بر بندری که در آن حضور پیدا می‌کنند، آگاهی داشته باشند و کاری که خلاف فرهنگ حاکم بر آن بندر است، انجام ندهند،
- ۶- دریانوردان باید تا جایی که ممکن است، با ساختار اداری بندر آشنایی داشته باشند،
- ۷- دریانوردان باید همواره با مسئولان بندری، از قبیل پلیس، نیروهای حفاظتی همکاری کنند،

- ۸- دریانوردان باید با مسئولان بندری که برای بررسی سوانح رجوع می‌کنند، همکاری کنند،
- ۹- دریانوردان باید براساس کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی کار، در هنگام حضور در بندر، موارد مندرج در کنوانسیون را رعایت کنند،
- ۱۰- دریانوردان باید در هنگام تردد در بندر، تابع مقررات ترافیکی بندر باشند،
- ۱۱- دریانوردان باید به هشدارهای اضطراری که از سوی متولیان بندر اعلام می‌شود، توجه کنند و در صورت وقوع وضعیت اضطراری در بندر، با مسئولان ذی‌ربط همکاری کنند،
- ۱۲- دریانوردان باید با افسران PSC و FSC همکاری کنند،

ث) کشتی:

- ۱- افسران و ملوانان باید از کشتی خود به‌طور کارا و خوب بهره‌برداری کنند و در تعمیر و نگهداری و محافظت از آن از هر لحاظ کوشا باشند،
- ۲- دریانوردان وظیفه دارند در خدمت کارفرمایان خود باشند و عملکرد کارآمد و سطح بالای کارایی کشتی را بر حسب عملکرد خوب ملوانان تضمین کنند،
- ۳- از آن‌جا که فعالیت‌های روی عرشه‌ی هیچ کشتی را نمی‌توان به‌طور مستقیم از ساحل کنترل کرد، افرادی که روی عرشه هستند وظیفه دارند از وارد آمدن خسارت به کشتی جلوگیری کنند و مانع هدر رفتن منابع شوند،
- ۴- کاستی‌ها و شرایط لازم برای انجام تعمیرات، باید در اولین فرصت مناسب و پیش از رسیدن به کشتی یا طی مسیر بعدی به مالک کشتی اجازه‌کننده کشتی یا مدیر کشتی گزارش شود،
- ۵- قابلیت سفر، نه تنها در مورد کشتی بلکه در مورد تجهیزات کشتی نیز باید اعمال شود؛ یعنی دریانوردان حرفه‌ای باید اطمینان حاصل کنند که کشتی دارای تجهیزات مناسب، شامل: ابزارهای ناوبری، ایمنی، آتش‌نشانی، نجات غریق و مقابله با موقعیت اضطراری است و در موقعیت عملیاتی قرار داد. دریانوردان حرفه‌ای باید از کیفیت تعمیرات صورت گرفته بر بدنه، موتور و سایر قسمت‌های کشتی مطمئن شوند. همچنین باید اطمینان حاصل کنند که خدمه‌ی کشتی با کفایت هستند کشتی از سوخت، مخازن و در صورت نیاز، آب توازن کافی برخوردار است.
- ۶- تضمین قابلیت سفر، هر چند به شرایط آب و هوایی بستگی دارد اما به عنوان شرط حمل و نقل، لازمه‌ی بلاشرط در رعایت قانون است. این مهم به معنای آن است که باید اطمینان حاصل شود که: کشتی برای سفر مورد نظر مناسب است، خدمه‌ی کشتی به درستی به کار گرفته شده‌اند، کشتی دارای تجهیزات مناسب است و می‌تواند به خوبی از عهده شرایطی که ممکن است در سفر دریایی با آن روبه‌رو شود، برآید،
- ۷- باید همه‌ی اقدامات پیشگیرانه‌ی ضروری برای حفظ و نگهداری کشتی، تجهیزات و وسایل آن را انجام دهند،

ج) قوانین و مقررات کشوری و بین‌المللی

- ۱- دریانوردان باید قوانین و مقررات همه‌ی کشورهای راکه در حوزه و در ارتباط با آن‌ها فعالیت می‌کنند، رعایت کنند،
- ۲- دریانوردان باید بکوشند که در اجرای مقررات گمرکی و دریانوردی به مسئولان ذی‌صلاح یاری رسانند و با آنان همکاری کنند،
- ۳- باید همه‌ی دانش و تجربه‌ی خود را به نفع امنیت ملی، به ویژه در موارد اضطراری در اختیار دولت قرار دهند،

ح) موسسه‌های رده‌بندی

- ۱- دریانوردان باید برای نگهداری رده (کلاس) کشتی تلاش کنند،
- ۲- موسسه‌های رده‌بندی، نهادهای مستقلی هستند که استانداردهای طراحی، نگهداری و تعمیر کشتی‌ها را تعیین می‌کنند. دریانوردان باید بیش‌ترین همکاری را با این موسسه‌ها در هنگام ممیزی داشته باشند،

از محیط دریا در برابر تخلیه‌ی اشیاء و دفع زباله‌های آلاینده را به عمل آورند،

۵- طرح‌های لازم را برای واکنش اضطراری آماده کنند و از تکنیک‌های مناسب برای تضمین کارکرد تجهیزات در مواقع لزوم بهره‌مند شوند،

۶- باید به شدت مراقب موقعیت‌های اضطراری و خطرناک باشند؛ تجهیزات و دستورالعمل‌های نجات غریق را همواره همراه داشته باشند و آن‌ها را به مسافران آموزش دهند. همچنین، عملیات نجات و ارائه‌ی کمک‌های اولیه را به طور مرتب آزمایش کنند،

۷- از مهم‌ترین وظایف اخلاقی دریانوردان که به صورت یکی از الزام‌های بین‌المللی درآمد، این است که به همه‌ی فراخوان‌های نجات، عکس‌العمل مناسب نشان دهند و از تصمیم‌گیری‌های شخصی در زمینه‌ی پاسخ به فراخوان اجتناب کنند،

۸- ناوبری ایمن ایجاب می‌کند تا سفرهای دریایی به طور صحیح برنامه‌ریزی شوند، تجهیزات دریانوردی به روز بوده و قابل استفاده باشند؛ به نحوی که خطا یا غفلت یک فرد، منجر به گل‌نشستگی یا برخورد کشتی با مانع یا ساحل نشود و کشتی در موقعیت خطر، در وضعیت غیرقابل کنترل قرار نگیرد،

۹- آگاهی همگانی و فزاینده‌ی ای در زمینه‌ی تأثیر مخرب آلودگی بر دریا و حیات دریایی وجود دارد. بنابراین باید از همه‌ی راه‌های پیشگیری و آلوده نکردن محیط زیست دریایی استفاده کرد. برخورداری از یک سیستم کارآمد روی عرشه برای پیروی از قوانین و آیین‌نامه‌ی اخلاقی و کنترل طرح احتیاطی کارآمد برای کاهش اثرات حوادث آلاینده ضروری است،

۱۰- آماده بودن برای رویارویی با حوادث غیرمترقبه، واکنش موثری در برابر خطرهای احتمالی است. از این رو زمان باید به فواصل معین تقسیم شود تا همه‌ی افراد روی عرشه بدانند در موقعیت اضطراری، چه انتظاری از آنان می‌رود،

۳- موسسه‌های رده‌بندی با اعتبار خود به فعالیت ادامه می‌دهند. بنابراین پذیرش کار آن‌ها فقط می‌تواند از راه ارتقای مستمر مهارت و درستی عملکرد حاصل شود. دریانوردان برای ارتقای موسسه‌های رده‌بندی کوشش کنند،

۴- دریانوردان باید کمک کنند تارقات بین موسسه‌های رده‌بندی فقط براساس ارائه‌ی خدمات فنی در صنعت دریانوردی صورت پذیرد و طی ارائه‌ی خدمات فنی-ایمنی، جان افراد و سرمایه‌ها در دریا به خطر نیفتد و سطح استانداردهای فنی تنزیل پیدا نکنند،

۵- دریانوردان باید کمک کنند تا موسسه‌های رده‌بندی، اکیداً و به طور کامل مفاد کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS) و سایر کنوانسیون‌هایی که به نحوی در ایمنی دریانوردی تأثیر دارند را، رعایت کنند،

۶- دریانوردان باید کمک کنند تا موسسه‌های رده‌بندی، مقررات مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها را به طور کامل رعایت کنند،

(خ) ایمنی و محیط زیست:

۱- اعضای جامعه‌ی دریایی باید به نتایج فعالیت‌های خود بر محیط زیست، توسعه‌ی اجتماعی و اقتصادی و خوشبختی افراد جامعه آگاه باشند و در مراقبت از نتایج فعالیت خود، به موثرترین وجه ممکن بکوشند، تا منافع همه‌ی کسانی که در معرض آن فعالیت قرار دارند، به بهترین وضع ممکن تأمین شود،

۲- محیط کار دریانوردان باید ایمن باشد. از این رو باید اقدامات لازم برای تضمین ایمنی و سلامت حوزه‌های کاری و کسانی که در آن محیط اشتغال دارند، صورت پذیرد.

۳- باید با به کارگیری تکنیک‌های کاری مطمئن، ایمنی کارکنان را تضمین کنند،

۴- باید همه‌ی تمهیدات و اقدامات لازم برای حفاظت مسالمت آمیز



۱۶- افسران ارشد باید در شکوفایی جوانب مختلف شخصیت زیردستان خود کوشا باشند و به این ترتیب، اهمیت فرماندهی را به آنان تفهیم کنند.

۱۷- افسران ارشد باید از طریق توزیع دانش و تقسیم درست وظایف فردی به منظور کسب پیشرفت حرفه ای به همکاری متقابل با یکدیگر بپردازند و برای ایجاد تقویت روابط دوستانه تاکید کنند.

۱۸- دریانوردان برای ارتقای هرچه بیش تر دانش و تجربه ی حرفه ای خود، باید با جوامع دریایی مشهور ارتباط داشته باشند.

۱۹- دریانوردان نباید نقایص همکاران خود را در معرض دید عموم قرار دهند. به عبارت دیگر، بدون شناخت روحیه ی همکار خود، نباید به انتقاد آشکار از او بپردازند، نباید به انتشار اطلاعات کاذب در مورد صلاحیت کاری و توانایی هم قطاران خود اقدام کنند، نباید به منظور غصب جایگاه و تنزل رتبه ی همکار خود اقدام کنند، نباید در داوری صحنه گذاری بر نظر خود در مورد هم قطاران عجله و اشتباه کنند، نباید در کسب یک مقام حرفه ای از رانت سیاسی استفاده کنند و نباید از روش نفی دیگران به اثبات خود مبادرت ورزند.

۲۰- ایجاد نظم به عهده ی کاپیتان کشتی است که باید به کمک افسران کشتی نظم را روی عرشه کشتی برقرار سازند و با همه ی توان، از وقوع اقدامات خشن خلاف قانون و قاچاق کالاهای غیرمجاز جلوگیری کنند.

۲۱- باید نسبت به موضوع قاچاق مواد مخدر و مهاجرت غیرقانونی حساس باشند و پیش از حرکت کشتی، با دقت آن را کنترل و بازرسی کنند.

۲۲- دریانوردان باید فهرست کاملی از مایملک کشتی تهیه کنند. این فهرست باید همه ی تجهیزات و مخازن را شامل شود، تا از اصل و فرع مایملک و سهم آن ها از اموال، اطمینان حاصل شود.

ز) شرکت های بیمه

شایسته و بایسته است شرکت های بیمه، موارد اخلاقی زیر را در ارتباط با فعالیت دریانوردان انجام دهند:

۱. ارائه ی آموزش های مدیریت ریسک به دریانوردان.
۲. توسعه ی کیفی شبکه ی ارائه ی خدمات بیمه به دریانوردان.
۳. گسترش اطلاع رسانی خدمات بیمه ای به دریانوردان.
۴. تدوین الگوی مناسب ارزیابی و انتخاب ریسک و آموزش آن به همه ی دریانوردان.
۵. استانداردسازی خدمات بیمه ای برای دریانوردان.
۶. شرکت های بیمه باید در هنگام بروز سوانح و رخدادهای پیش بینی نشده با دریانوردان همکاری لازم را داشته باشند.

نتیجه گیری

روشن است که رفتارهای انسان، ناگزیر متصف به صفات خوب و بد می شود. بنابراین هیچ حرفه ای بی نیاز از داشتن یک نظام اخلاقی نیست و اصولاً ادامه ی زندگی بدون اخلاق ناممکن است. جامعه ی دریانوردی برای تعریف رفتارهای مورد قبول و ارتقای استانداردهای متعالی اخلاقی و ایجاد یک چارچوب و الگوی مناسب برای شناخت و ارزیابی انجام تعهدات و مسئولیت ها یقیناً به یک نظام اخلاقی مناسب و متعالی نیاز دارد. وظیفه ی اعضای جامعه ی دریانوردی کشور است که در مسیر شناخت، نقد و آرایه ی یک نظام اخلاقی کاربردی مناسب و شفاف بکوشند و همه ی توان خود را بر تحقق و پایداری آن به کار گیرند؛ تا آن جا که بند بند آن نظام اخلاقی در آشیانه جان و ضمیر مستعد دریانوردان خانه گیرند و به صورت ملکه ی نفس تک اعضای جامعه دریانوردی درآید، تا انجام کارهای گروهی تضمین شود و بهره وری صنعت دریایی افزایش یابد و تعالی سازمانی جامعه ی دریانوردی محقق شود. ■

۱۱- هنگام تصمیم گیری درباره ی حفظ کشتی، کالا، مایملک و محیط دریا باید حفاظت از جان انسان ها در درجه اول اولویت و اهمیت قرار گیرد. این اصل بر پایه ی نظریه ی اخلاقی شهودگرایی قابل توجیه است و نه فایده باوری.

۱۲- ضروری است، برای حفظ تجهیزات اعلام خطر، همه ی اقدامات لازم انجام شود. برای جلوگیری از وقوع اشتباه، باید هر اقدامی که لازم است، انجام شود. اگر خطا یا اشتباهی صورت گرفت، کاپیتان کشتی مربوطه، باید بی درنگ مرکز هماهنگی های تجسس و نجات را به نحو مقتضی مطلع کند.

د) محیط کاری و همکاران

۱- دریانوردان باید بکوشند که منزلت و شأن حرفه ای خود را حفظ کنند و آن را ارتقا دهند.

۲- باید جوهره ی حمیت و عرق حرفه ای، در جان و روح تک تک دریانوردان جاری و ساری باشد.

۳- اعضای جامعه ی دریانوردی موظف هستند، محیط کاری خود را چنان فراهم کنند که یکپارچگی مادی و منزلت شخصی کارکنان تضمین شود.

۴- دریانوردان باید وظیفه مند این مهم باشند که از راه خواندن و مطالعه ی جدی همراه با تن دادن به فعالیت های روی عرشه کشتی، خود را برای دست یابی به مدارج بالاتر علمی- تخصصی آماده کنند.

۵- دریانوردان باید فقط با انجام دادن کارهایی که به حرفه ی اصلی آنان مربوط می شود و به رشد اقتصادی کشور کمک می کند، به کسب درآمد دوم مبادرت ورزند.

۶- دریانوردان در مواردی که پای عزت و شرف حرفه ای در میان است، نباید درباره ی همفکری و همدردی با دیگر دریانوردان هم سفر و همکار خود تردید کنند.

۷- دریانوردان باید بدانند، ترس یا غرض خود را در معرض دید و داوری مسئولان ذی صلاح حرفه ی دریانوردی قرار دهند و در برابر رفتار نادرست کارکنانی که اعمال شان می تواند به حسن شهرت کارکنان این حرفه لطمه وارد آورد، ایستادگی کنند.

۸- دریانوردان باید در مقابل ورود افرادی که از لحاظ اخلاقی و آموزش حرفه ای صلاحیت و شایستگی ورود به این حرفه را ندارند، موضع گیری و ایستادگی کنند.

۹- اعضای جامعه ی دریانوردی باید شرایطی را فراهم کنند که همه ی کارکنان بتوانند بدون استثناء در راستای رشد دانش، مهارت و توانایی های حرفه ای خود، گام بردارند و سطح دانش فنی و رقابت پذیری خود را ارتقا دهند.

۱۰- اعضای جامعه ی دریانوردی موظف هستند که موقعیت امنی را به لحاظ شغلی، حرفه ای، اخلاقی و مادی برای کارکنان دریایی فراهم کنند، به نحوی که وحدت اخلاقی و مادی در یک محیط کاری امن و سالم محقق شود.

۱۱- یک افسر ارشد باید در رفتار، گفتار و کردار خود چنان بنمایاند که برای زیر دستانش به منزله ی سرمشق باشد.

۱۲- افسران ارشد باید به منظور افزایش صلاحیت و رفع نقایص زیردستان خود، آموزش ها، راهنمایی ها و فرصت های لازم را در اختیار آنان قرار دهند.

۱۳- افسران ارشد باید بدون خودخواهی، به زیردستان خود امتیاز دهند تا آنان برای به دست آوردن نتایج بهتر، تشویق شوند.

۱۴- افسران ارشد باید به مشورت با زیردستان خود اهمیت دهند و در تصمیم گیری ها با رعایت جانب احتیاط، اصول مشورتی را به کار ببندند.

۱۵- افسران ارشد وقتی به خطایی پی ببرند، باید با درجریان قراردادن زیر دستان خود، برای اصلاح آن نیز بکوشند.

بهره‌وری و عوامل مؤثر بر آن

تهیه و تنظیم: اکبر جعفری
(بندر شهید باهنر)

بهره‌وری چیست؟

بهره‌وری، توان استفاده‌ی مؤثرتر از منابع، اعم از: نیروی کار، سرمایه، زمین، مواد اولیه، انرژی، ماشین‌آلات و ابزار، تجهیزات و اطلاعات، در فرآیند تولید کالاها و خدمات است. به عبارت دیگر:

به همهی تلاش‌های سیستماتیک ساختاریافته برای حذف یا کاهش تلفات ناشی از مصالح، ماشین، انسان و یا تعامل نادرست بین آنها، نظام ارتقای بهره‌وری گفته می‌شود.

بهره‌وری، به‌منزله‌ی مفهومی است که ارتباط بین محصول تولیدشده، (خدمات ارائه‌شده) با عوامل به‌کاررفته در روند تولید آن محصول (خدمات) را بیان می‌کند. این ارتباط، اغلب به شکل ساده و در قالب یک الگو، به صورت نسبت ستانده به داده مطرح می‌شود. تحقق بهره‌وری، منوط به اجرای دو پیش‌شرط است:

۱. بالابردن سطح راندمان یا کارایی تولید

یکی از راه‌های افزایش راندمان تولید، افزایش سطح تولید یا عملکرد نسبت به برنامه‌ی تدوین شده در آن راستا است. هر چه قدر ظرفیت واقعی تولید را به ظرفیت اسمی یا ظرفیت تعیین‌شده و استاندارد نزدیک‌تر کنیم، میزان کارایی را افزایش داده‌ایم. از راه‌های دیگر افزایش سطح راندمان، کاهش هزینه‌ها نسبت به هزینه‌های استاندارد است. به عبارت دیگر، تقلیل هزینه‌های تولید یا هزینه‌های ارائه‌ی خدمات نسبت به هزینه‌های استاندارد، به‌منزله‌ی نوعی افزایش راندمان محسوب می‌شود.

۲. دستیابی به هدف و مقصود، با تکیه بر سرعت، دقت و کیفیت کار این مقوله، دلالت بر اثربخش بودن تولیدات یا خدمات دارد. به بیان دیگر، وقتی تولید یا ارائه‌ی خدمات، در مهم‌ترین زمان ممکن، با دقت بالا و به صورت مؤثر انجام گیرد، کیفیت، عملکرد مطلوب و رضایت‌استفاده‌کننده یا مشتری و در سطح کلان، نیازهای جامعه نیز تأمین خواهد شد.

اهمیت بهره‌وری

در جهان امروز، واژه بهره‌وری تقریباً مترادف با پیشرفت به کار برده می‌شود. استاندارد گذران زندگی در یک جامعه، به درجه‌ای از تأمین حداقل نیازهای جامعه بستگی دارد. به عبارت دیگر، سطح کیفیت غذا، میزان تأمین پوشاک، مسکن، آموزش و امنیت اجتماعی، استاندارد زندگی را تعیین می‌کند. برای ارتقای استاندارد گذران زندگی، باید سطح تولید و تأمین غذا، پوشاک، مسکن و...، هر چه بیش‌تر افزایش یابد. افزایش میزان تولید کالاها و خدمات، می‌تواند از راه افزایش نهاده‌های نیروی کار و سرمایه صورت پذیرد و یا آن‌که از منابع موجود، به‌طور کارآتری بهره‌جویی کرد.

منابع هر کشور، محدود است. بنابراین، بهره‌وری بیش‌تر، یک ضرورت برای ارتقای استاندارد زندگی مردم محسوب می‌شود. افزایش بهره‌وری، موجب رشد اقتصادی و توسعه‌ی اجتماعی می‌شود. با بهبود بهره‌وری، شاغلان به دستمزد بیش‌تر و شرایط کاری مناسب‌تری دست خواهند یافت و درعین حال، فرصت‌های شغلی بیش‌تری نیز، ایجاد خواهد شد.

بهره‌وری، موضوعی است که می‌بایست از ابعاد مختلف به آن نگریست چرا که، هر روز، کاربرد و اهمیت آن، بیش از پیش به چشم می‌آید. بهره‌وری، به‌منزله‌ی مقوله‌ی مشترکی در علوم اقتصاد و مدیریت به شمار می‌رود که در کتب متعدد اقتصادی و مدیریتی، فصل‌هایی به آن اختصاص داده شده است.

با توجه به محدودیت منابع و نامحدود بود نیازهای انسانی، افزایش جمعیت و رقابت شدید در اقتصاد جهانی، بهبود بهره‌وری، نه یک انتخاب، که یک ضرورت محسوب می‌شود. بی‌گمان، رشد و توسعه‌ی اقتصادی جوامع مختلف، در نرخ رشد بهره‌وری آنها نهفته است. برای رسیدن به فردایی بهتر، باید امکان رشد بهره‌وری را به‌طور مستمر فراهم آورد. در دنیای رقابت‌آمیز امروز، دولت‌هایی برنده خواهند بود که بتوانند دانش و بینش حاصل از رفتار بهره‌وری را با روحیه و عملکرد مدیران و کارکنان خود آمیخته کنند؛ به طوری که آنان نیز، بتوانند اندیشیدن، استفاده از قابلیت‌ها، آفرینش‌گری، نوآوری و خلاقیت‌های جسورانه را در سازمان‌های خود نهادینه کنند. با توجه به وجود مشکلات عدیده‌ای که اقتصاد ایران، در آستانه‌ی هزاره‌ی سوم میلادی با آن روبه‌رو است (از جمله: افزایش جمعیت، تک‌محصولی بودن اقتصاد، ساختارهای نامتناسب نظام اقتصادی و اداری، افزایش نرخ بیکاری، پایین بودن میزان سرمایه‌گذاری و...)، اهمیت توجه به بهره‌وری و اشاعه‌ی فرهنگ بهره‌وری بیش از پیش روشن می‌شود. توسعه‌ی بهره‌وری در سازمان‌ها و جامعه، به میزان باورپذیری و تحرک قوای ادراکی من و شما بستگی دارد. از این رو، موضوع بهره‌وری را باید، نخست از خود و خانواده‌ی خود شروع کنیم.



نگرش نوین بهره‌وری

آژانس بهره‌وری اروپا (EPA)، اصول بهره‌وری را به شیوه‌های زیر مطرح کرده است:

۱. بهره‌وری، درجه‌ی استفاده‌ی مؤثر از عوامل تولید است.
 ۲. بهره‌وری به‌منزله‌ی یک دیدگاه فکری، همواره سعی دارد آن‌چه را که در حال حاضر موجود است، بهبود بخشد. سازمان بین‌المللی کار معتقد است که چون محصولات، با ادغام چهار عامل اصلی تولید می‌شوند، بنابراین، این عوامل برای تولید محصولات، معیاری برای سنجش بهره‌وری به حساب می‌آیند.
- بهره‌وری، این مفهوم را تداعی می‌کند که انسان می‌تواند کارها و وظایف خود را هر روز بهتر از دیروز به انجام برساند. به عبارت دیگر، موجودیت یک سازمان یا موسسه برای باقی ماندن در صحنه رقابت، بستگی به تولید ارزان‌تر و با کیفیت‌تر، پرداخت دستمزد منصفانه و رضایت‌ذی‌نفعان دارد؛ که شرط تحقق این موارد، به‌کارگیری نظریه‌ها و شیوه‌های جدید، همزمان با تغییرات مداوم محیطی است. بنابراین، هدف اساسی بهره‌وری در نگرش نوین، تنها دستیابی به سود بیش‌تر نیست؛ بلکه معطوف به ارتقای کیفی سطح زندگی و تأمین رفاه عمومی بالاتر است. با توجه به اصول فوق، ارتقای بهره‌وری در سطح ملی، همه‌ی فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. امروزه این اعتقاد وجود دارد که برای افزایش تولید ناخالص ملی، تنها افزایش نیروی انسانی کافی نیست بلکه از آن مهم‌تر، بالا بردن بهره‌وری عوامل تولید، خصوصاً نیروی انسانی مدنظر است. اگر نرخ بهره‌وری بالا رود، تولید ناخالص ملی، سریع‌تر از سایر نهاده‌ها رشد می‌کند و در نهایت، قدرت تولید افزایش می‌یابد و اگر منافع حاصل از چنین پیامدی، به‌طور عادلانه توزیع شود، سطح زندگی مردم بالا خواهد رفت و توسعه و پیشرفت اجتماعی، سریع‌تر حاصل خواهد شد.
- افزایش بهره‌وری در کارکرد عوامل تولید، چرخه‌ای را به وجود می‌آورد که مطلوب هر سیاست‌گذار اقتصادی و اجتماعی و همچنین، کل جامعه خواهد بود. نمودار زیر، چرخه‌ی افزایش بهره‌وری را نشان می‌دهد. در این چرخه، رشد بهره‌وری عوامل تولید، خصوصاً بهره‌وری نیروی کار، منجر به کاهش هزینه‌ی هر واحد تولیدی خواهد شد و در نهایت،

بهره‌وری بالاتر، از یک‌سو موجب کاهش قیمت‌ها می‌شود و از سوی دیگر، سود سهام‌داران را افزایش می‌دهد. به‌هرحال، در کشور در حال توسعه‌ای مانند ایران، بدون ارتقای بهره‌وری، نمی‌توان مشکل بیکاری را برطرف کرد.

برای فراهم‌آوری بهره‌وری بالاتر، باید ضایعات موجود را، به هر شکلی که وجود دارند، از قبیل: ضایعات مربوط به مواد، ماشین‌آلات، زمان، نیروی انسانی، فضا و...، شناسایی و حذف کرد. همچنین، فرآیندهایی که موجب ایجاد ارزش افزوده نمی‌شوند نیز باید شناسایی و از چرخه‌ی تولید کنار گذاشته شوند.

اندیشه‌ی سنتی بهره‌وری

«آدام اسمیت»، اقتصاددان مشهور، در سال ۱۷۷۶ میلادی، در کتاب خود به نام «پژوهشی در ماهیت و ریشه‌های ثروت ملل»، موضوع تقسیم کار را به عنوان کلید افزایش میزان کارایی در عملکرد اقتصادی مطرح کرد. وی معتقد بود که تقسیم کار و میزان کمک گرفتن از دانش و مهارت، به انباشت سرمایه وابسته است. بنابراین، کارایی به عنوان عامل واقعی رشد اقتصادی هر جامعه، به تمایل افراد آن جامعه به پس انداز و در نهایت، به میزان سرمایه‌گذاری در مقیاس وسیع بستگی دارد.

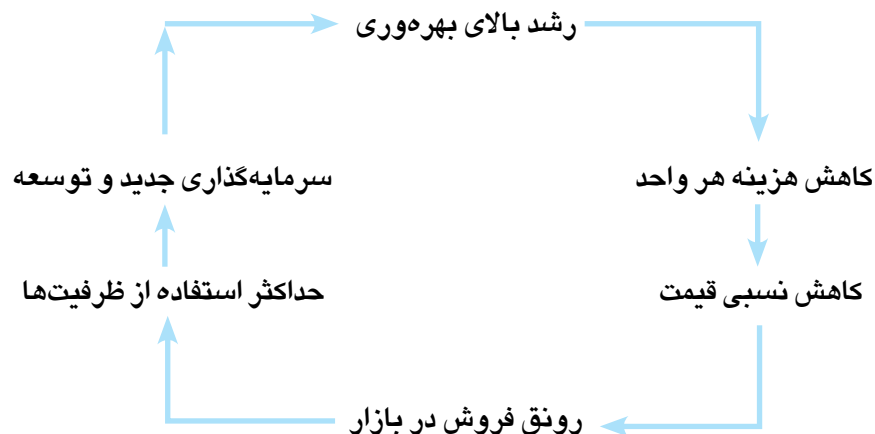
«تیلورها» (فردریک وینسلو)، اگرچه از بهره‌وری، به مفهوم امروزی سخن به میان نیاورده‌اند، اما هدف نهایی اصول خود برای افزایش تولید را اینگونه تدوین کرده‌اند که راه رسیدن به تولید بیش‌تر، استفاده از روش‌های علمی به جای روش آزمون و خطا و همچنین، تشویق به همکاری و کار گروهی و تقسیم کار است، سعی «تیلورها» معطوف به کشف بهترین روش انجام کار و پیدا کردن «بهترین راه» بود. نتیجه‌ی پژوهش و عملی کردن نظرات آنان، این بود که کارگر می‌تواند به جای حمل ۱۲/۵ تن سنگ آهن در یک روز، ۴۷/۵ تن سنگ آهن را جابه‌جا و حمل کند و به این ترتیب، با کار منصفانه، پرداخت منصفانه نیز، صورت می‌گیرد.

«گیلبرت‌ها» (فرانک و لیلیان گیلبرت) نیز، با مطالعه‌ی حرکت زمان و انجام کار، معتقد بودند که با ساده‌سازی کارها و زمان‌سنجی، می‌توان تولید را افزایش و هزینه‌ها را کاهش داد.

«هانری فایول» هم عقیده داشت، وقتی اصول مدیریت را بشناسیم و مهارت‌های فنی، انسانی و ادراکی را به کارکنان و مدیران آموزش دهیم، باعث افزایش کارایی خواهیم شد.

«ماکس وبر» نیز معتقد است، اداره کردن سازمان به کمک تشریفات قانونی، تخصص و بروکراسی اداری با تکیه بر عقلایی‌گرایی رسمی، میزان دقت و سرعت کارها را بیشتر می‌کند.

بر این اساس، از یک طرف، وظیفه‌ی هر فرد تعریف می‌شود و از طرف دیگر، همه‌ی بخش‌ها در سطوح مختلف سازمان در جهت یک هدف تلاش می‌کنند که این رویه، منجر به انباشت سرمایه و کسب سود اقتصادی خواهد شد.





تولید است. به عبارت دیگر، فرآیند تبدیل منابع (عوامل نهادهای) به محصولات، یعنی ستانده - بازخورد را نیز، می‌توان بخش مهمی از فرایند تولید دانست، زیرا با اندازه‌گیری، ارزیابی و تحلیل مهم‌ترین مراحل و نتایج تولید و نیز، رشد بهره‌وری (اثربخشی) سروکار دارد. سومین و آخرین دسته از عوامل (عوامل ستاندهای)، به ترکیب تولید، بسته‌بندی، قیمت‌گذاری، فروش، تحویل و خدمات پس از فروش و... مربوط می‌شود. ترکیب بهینه‌ی این سه گروه از عوامل، در دستیابی به زمینه‌های بهبود جامع بهره‌وری برای کل سازمان، بسیار پراهمیت است.

عوامل مربوط به نهاده

مهم‌ترین عوامل نهادهای بهره‌وری را می‌توان به ترتیب زیر، گروه‌بندی کرد:

۱. سرمایه، کارخانه و تجهیزات

این عامل، حجم و ساختار سرمایه‌گذاری انجام‌شده در کارخانه و تجهیزات و نیز، انتخاب فرایند تولیدی - فنی مناسب با در نظر گرفتن: (۱) سطح نوآوری (۲) هزینه‌ها (۳) کیفیت و قابلیت اطمینان (۴) تکنولوژی مطلوب را دربرمی‌گیرد.

۲. فن‌آوری (تکنولوژی) و دانش فنی

فن‌آوری، دانش فنی و سایر اطلاعات که قابل خرید در بازار است، نیز باید به عنوان یک عامل نهادهای در نظر گرفته شود. از این رو، هر کاهش هزینه‌ی منطقی در این جهت، در روند بهبود بهره‌وری، اثرگذار و مناسب است.

۳. مواد و انرژی

۴. طراحی محصول

طراحی محصول را می‌توان به منزله‌ی یکی از عوامل بهره‌وری، در همه‌ی مراحل تولید (نهاده - فرایند - ستانده) در نظر گرفت.

۵. کارکنان

مهم‌ترین ملاحظات نهادهای موردنظر به‌هنگام انتخاب کارگران، متخصصان و مدیران، عبارتند از:

الف. مهارت و میزان تحصیلات

ب. انتظارات شغلی و برخورداری از انگیزش‌ها (مانند؛ پرداخت به‌موقع مطالبات؛ موقعیت شغلی و فضای کاری مساعد)

ج. نگرش‌ها و ارزش‌ها

د. سلامتی و برخورداری از توانایی جسمانی

در اساس، تولید محصولات جدید و فعالیت‌های تولیدی مبتنی بر تحصیلات، از یکدیگر متمایز هستند. از این رو:

در بسیاری از موارد، برخورداری از تحصیلات و مهارت‌های مختلف، به‌منزله‌ی ۲۵ درصد از نیروی انسانی شاغل در شرکت تولیدی محسوب می‌شود. در فن‌آوری فرایند تولیدی، اغلب مهارت‌های ۵۰ درصدی از افراد رده‌ی پایین نیروی کار در نظر گرفته می‌شود؛ زیرا مدیریت فرایند تولید و نظارت بر عهده‌ی آنان است.

عوامل مربوط به فرایند

الف) کارکنان

افزایش تولید و قدرت رقابت‌پذیری در بازارهای خارجی را به‌همراه خواهد داشت. در حال حاضر، تقریباً همه‌ی کشورهای توسعه‌یافته و برخی از کشورهای در حال توسعه، بر درستی این مطلب اذعان دارند که بهبود بهره‌وری، به خصوص بهره‌وری نیروی کار، منشاء اصلی رشد اقتصادی و رفاه ملی است. برای نمونه، بازسازی ژاپن در سال‌های بعد از جنگ دوم جهانی، به‌طور عمده متکی به سرمایه‌ی انسانی و فراوان آن کشور بود و نه سرمایه‌های وارداتی.

بهره‌وری، به عنوان رویکردی مدیریتی، جای خود را به‌آرامی در کشور ما باز می‌کند. ارتقای بهره‌وری، به‌منزله‌ی بخش جدایی‌ناپذیر مدیریت کشور محسوب می‌شود که همه‌ی طراحان، تولیدکنندگان و مدیران، به نحوی با آن سروکار دارند. در سازمان ملی بهره‌وری ایران، به عنوان کانون هماهنگی و برنامه‌ریزی بهره‌وری کشور، در زمینه‌ی ارتقای بهره‌وری، حرکت‌های مؤثری صورت گرفته است. اما این تلاش‌ها، بدون پشتوانه‌ی نظری و ضرورت همکاری و باورمندانه‌ی اندیشمندان ممکن نیست. سازمان بهره‌وری، به‌منزله‌ی تبیین‌کننده‌ی اهداف و اولویت‌ها و تدوین‌کننده‌ی شاخص‌های بهره‌وری، زمینه‌ی بهبود کیفیت و اثربخشی را در مدیریت کشور فراهم می‌کند.

منظور از تحلیل بهره‌وری چیست؟

منظور از تحلیل بهره‌وری که با استفاده از نتایج اندازه‌گیری بهره‌وری و سایر اطلاعات مربوط به اهداف و وضعیت سیستم انجام می‌شود، شناخت موارد زیر است:

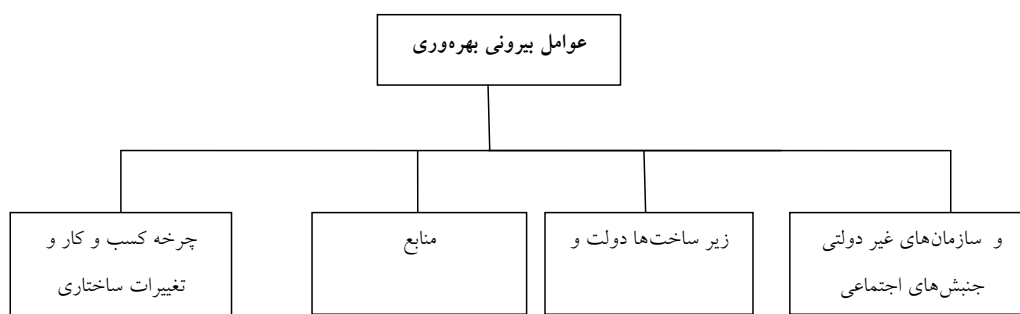
الف) شناخت تغییرات ضروری و علل آن در جریان بهره‌وری؛ که موجب درک بهتر سیستم مورد مطالعه و روند تحولات آن و تشخیص روش‌های اثرگذار بر موجودیت بهره‌وری و در نتیجه، تدوین دانش مورد نیاز برای برنامه‌ریزی که معطوف به بهبود بهره‌وری می‌شود. ب) شناخت میزان و نحوه‌ی تأثیر بهره‌وری بر سیستم؛ که جایگاه بهره‌وری را در فرایندهای کلی سیستم مشخص و امکان تعیین اهداف بهبود بهره‌وری را در چارچوب اهداف کلی سیستم، فراهم می‌کند.

گروه عوامل بیرونی بهره‌وری

گروه عوامل درونی بهره‌وری

نخستین دسته از عوامل سازمانی (عوامل نهادهای)، مؤثر بر رشد بهره‌وری، شامل همه‌ی منابع ضروری مربوط به کمیت، کیفیت و قیمت در زمان و مکان صحیح می‌شود.

دومین دسته از عوامل درونی بهره‌وری، معطوف به فرایند واقعی



عوامل مربوط به ستانده

- حجم محصول / خدمت
- کیفیت محصول / خدمت
- قیمت محصول / خدمت (قیمت قابل رقابت)
- مشتری محصول / خدمت (خدمات پس از فروش)
- تحویل به موقع و مطمئن
- نوآورانه بودن طراحی محصول / خدمت
- بسته بندی مناسب محصول / خدمت
- ترکیب محصول / خدمت
- قابلیت دستیابی در زمان و مکان مناسب
- سیستم های ضمانت درازمدت و تضمین های قابل اطمینان
- تأثیر محصول در سهم پذیری از بازار و نفوذ روند عملکرد آن
- تأثیر محصول در یکسان سازی تصورات مشتریان مختلف
- ویژگی های محیطی محصول

منظور از بهره‌وری عامل ستانده، تقویت روند تولید محصولات یا بسط ارایه‌ی خدمات است.

ارزش استفاده: به مبلغی گفته می‌شود که مشتری حاضر است در ازای محصول یا خدمت یا کیفیت تعیین شده بپردازد.

ارزش استفاده را می‌توان از راه به کارگیری تکنولوژی و فن‌آوری، روش های مدیریتی و آموزش کارکنان و بهره‌جویی از منابع کیفی، ارزان و قابل جایگزینی افزایش داد.

ارزش های مکانی، زمانی و نرخ گذاری محصول به میزان در دسترس بودن محصول در مکان و زمان مناسب و به قیمت منطقی آن بستگی دارند.

مشکلات انسانی در ارتقای بهره‌وری

۱. نداشتن آگاهی لازم از مفهوم بهره‌وری.
۲. مقاومت در برابر تغییر، از سوی مدیریت و کارکنان.
۳. فرهنگ کاری و کاربری نامناسب و ضعیف.
۴. کاهش احساس تعهد و مشارکت (مانند؛ فقدان روحیه‌ی مشارکت پذیری پرسنل در رویارویی با مسائل و مشکلات اداری).
۵. نداشتن مهارت های عملکردی لازم.
۶. نداشتن حسن مسئولیت و دلسوزی و عدم وجود انگیزش کاری در میان مدیران و کارکنان در بعضی از موارد.
۷. رعایت نکردن استانداردهای لازم در روند کار (مانند تورم نیروی کار، به ویژه ازدیاد نیروهای غیرمولد).
۸. عدم وجود ارتباط کافی و مؤثر بین رده های مختلف کاری.
۹. کاربرد نادرست نیروی انسانی، با توجه به تخصص و عدم برنامه‌ی آموزشی صحیح و هدفدار، منطبق با اهداف سازمان.
۱۰. پایین بودن سطح علمی اکثر کارکنان.

استفاده‌ی مؤثر از منابع انسانی در مرحله‌ی فرآیند تولید و خدمات همواره عامل بهبود بهره‌وری است. برای مثال، در یک ساختار اقتصادی، کارگران می‌توانند خواسته یا ناخواسته، به ترتیب زیر، بر زمان انجام عملیات تأثیر بگذارند:

۱. غیبت و تأخیر (که عامل ایجاد آن، ممکن است عدم تأمین محیط کاری مطمئن و رضایت بخش توسط مدیریت سازمان اقتصادی باشد).
۲. حوادث و مخاطرات شغلی.
۳. سطح و ساختار مهارت ها.
۴. زمینه‌ی تحصیلی و فرهنگی.
۵. گرایش ها و ارزش ها.

ب) طراحی محصول

ج) فن آوری

د) شیوه‌های سازمانی و مدیریتی

به گفته‌ی «پیتر دراگر»: «مشکل کشورهای در حال رشد، نه به دلیل پس ماندگی، که به علت عدم مدیریت است.

سیستم سازمانی

هر سیستمی، هر چقدر هم که خوب و مناسب طراحی شده باشد؛ در همه‌ی شرایط، از کارایی مطلوب برخوردار نیست. هر ساختار سازمانی، باید با سیستم و شیوه‌ی مدیریتی مناسب هم ساز باشد.

این نظریه قابل توجه است که در برخی از کشورها مدیریت مسئول ۷۵ درصد از دست آوردهای بهره‌وری محسوب می‌شود؛ زیرا مدیریت، مسئولیت استفاده‌ی مؤثر از همه‌ی منابع تحت کنترل سازمانی را بر عهده دارد.

یک متخصص ژاپنی بر این باور است که تقریباً ۸۵ درصد مشکلات کیفیت و بهره‌وری در صنایع ایالات متحده‌ی آمریکا، در زمره‌ی مسایل عام سیستم هستند که از شیوه‌های مدیریتی ناشی می‌شوند.

اثربخشی روش مدیریتی، بستگی به این دارد که مدیر، شیوه‌ی مورد نظر خود را، چه وقت، کجا، چگونه و در مورد چه کسانی اعمال می‌کند.

وظایف مدیریت

۱. توسعه‌ی (شکل دادن) محصول، برای کاهش حجم کار ناشی از طراحی نامناسب و میزان کارایی ضعیف.
۲. استفاده‌ی مناسب از مواد، برای کاهش ضایعات و افزایش میزان بهره‌وری آن‌ها.
۳. کنترل، به منظور حصول اطمینان نسبت به استانداردها و روش های بازرسی مناسب.
۴. جانمایی مناسب تر، طرح ریزی بهتر و برخورداری از فرآیندی مطلوب تر، برای کاهش حرکت های غیر ضروری.
۵. جابه جایی مواد، برای کاهش زمان و فعالیت کارکنان.
۶. برنامه ریزی و کنترل تولید، برای کاهش زمان غیر مؤثر در روند عملکرد.
۷. بررسی روش، به منظور کاهش حجم کار ناشی از کاربرد روش های ضعیف کاری.
۸. کنترل صورت اموال، به منظور تعریف اقتصادی سطوح مختلف در فهرست مالی.
۹. تعمیرات پیش گیرانه، به منظور تضمین عمر طولانی تر کارکرد پیوسته‌ی ماشین آلات و تجهیزات.
۱۰. مدیریت صحیح بر منابع انسانی، به منظور ایجاد فضای رضایت بخش شغلی.
۱۱. برگزاری دوره های آموزشی، به منظور توسعه‌ی مهارت های مناسب.
۱۲. ایجاد شرایط بهتر کاری، به منظور افزایش دلگرمی و کاهش ساعات غیبت کارکنان.





۱. آرایه‌ی تولید یا خدمات بیش‌تر، همراه با افزایش سطح کیفی کار.
۲. کاهش زمان تلف‌شده.
۳. کاهش ضایعات.
۴. کاهش خسارات و حوادث.
۵. کاهش دوباره‌کاری‌ها.
۶. کاهش تعارض‌ها و تضادها در روند تولید.
۷. برخورداری از نگرش نسبت به عملکرد در روند تولید. مانند:
۸. کمک به همکاران در مواقع لزوم و اجرای کارها به صورت گروهی.
۹. مشارکت در اجرای برنامه‌های معطوف به بهبود مستمر بهره‌وری؛ همچون گروه‌های کنترل کیفی و طرح پیشنهادات.
۱۰. اجرای درست کار از همان آغاز فعالیت.
۱۱. حفظ سلامت جسمانی.

۲. برقراری نظام پیشنهادات

طرح پیشنهاد، به‌منظور تشویق کارکنان است، تا نظرات و راهکارهای مناسبی را ارائه دهند، که عملیات سازمانی را کاراتر و اثربخش‌تر جلوه‌گر نماید. پیشنهادات مطرح‌شده، توسط کمیته‌ای مورد بررسی قرار می‌گیرد. در صورتی که برای اجرا مناسب تشخیص داده شوند و باعث صرفه‌جویی یا کاهش هزینه، نوآوری در امور و بهبود وضعیت و مدیریت باشند، پیشنهاددهندگان مورد تشویق مادی (پاداش نقدی) و معنوی (تقدیرنامه و تشویق‌نامه) و مورد شناسایی برای اشتغال در مشاغل بالاتر قرار می‌گیرد.

۳. گروه‌های کاری خودگردان

یکی از راه‌های افزایش بهره‌وری، ایجاد واحدهای خودگردان است، که در این شیوه به جای منصب‌های فردی از منصب‌های گروهی استفاده می‌شود. گروه خودگردان به شکل گروهی تغییر می‌کند و مسئولیت کامل اجرایی یک کار را بر عهده می‌گیرد. عملکرد گروه خودگردان، به صورت مشارکتی است. آنان دارای آزادی عمل هستند و در صورت بروز مشکل، مسئولیت حل آن را به عهده می‌گیرند و یکدیگر را به دلیل اشتباه سرزنش نمی‌کنند. از آن‌جا که ارتباطات سازمانی در گروه‌های خودگردان، تابع سلسله‌مراتب بالا به پایین نیست، از سرعت و دقت بالایی برخوردار است.

۴. بهره‌گیری از سخت‌افزار و نرم‌افزار پیشرفته

یکی از عوامل مهم در افزایش بهره‌وری، استفاده از سخت‌افزارهای پیشرفته است. (الف) تکنولوژی و امکانات پیشرفته، به کارگران امکان آن را می‌دهد تا با استفاده از ماشین‌آلات و تجهیزات پیشرفته‌تر، سطح کارایی و اثربخشی را بالا ببرند. تکنولوژی، همچنین موجبات بهره‌گیری از سیستم‌های مدیریتی کاراتر و پیشرفته‌تر را در سازمان فراهم می‌کند.

(ب) استفاده از تجهیزات و ماشین‌آلات، به جای کارگر، به ازدیاد تولید در ازای نفرساعت منجر می‌شود.

(ج) به‌کارگیری نرم‌افزارهای پیشرفته، اطلاعات حیاتی در قالب سیستمی یکپارچه و منسجم را به‌راحتی و در کوتاه‌ترین زمان در اختیار کاربران قرار می‌دهد و بین تأمین‌کنندگان ارتباط برقرار می‌کند؛ به طوری که خواهند توانست به‌سرعت و با صرف کم‌ترین هزینه، به نیازهای مشتریان پاسخ دهند. ■

منابع

۱. دکتر قاسم انصاری رنای، وبسایت شرکت ارتباطات زیرساخت.
۲. دکتر قاسم انصاری رنای، (۱۳۸۵ همان منبع)
۳. فرزند بزرگی، مجله‌ی مدیریت، شماره‌ی ۸۵-۸۶ (۱۳۸۳)
۴. فرزند بزرگی، مجله‌ی مدیریت، شماره‌ی ۸۵-۸۶ (۱۳۸۳)
۵. دکتر حسینی‌پور، مجله‌ی مدیریت، شماره‌ی ۸۵-۸۶ (۱۳۸۳)
۶. علیرضا صالحیان، مجله‌ی مدیریت، شماره‌ی ۸۵-۹۶ (۱۳۸۲)
۷. مدیریت استراتژیک، لطفاله فروزنده، دانشگاه پیام نور، (۱۳۸۳)
۸. مدیریت استراتژیک، لطفاله فروزنده، دانشگاه پیام نور، (۱۳۸۳)
۹. وبلاگ بهرام جلیل‌خانی، (بهمن‌ماه ۱۳۸۳)
۱۰. علیرضا صالحیان، مجله‌ی مدیریت، شماره‌ی ۸۵-۸۶ (۱۳۸۳)

مشکلات فنی در ارتقای بهره‌وری

۱. تکنولوژی، ماشین‌آلات و فرآیند تولید قدیمی، ناکارآمد و فرسوده.
۲. استاندارد نبودن روند تولید.
۳. بهره‌وری بسیار پایین از سرمایه‌های در دسترس.
۴. فعال نبودن و ارزش ندادن به بخش‌های طراحی و تحقیقاتی و عدم توجه به دانش فنی (تکنولوژی).
۵. مشکل تهیه‌ی مواد اولیه در زمان مناسب، برای ادامه و استمرار روند.
۶. پایین بودن میزان تولید و ارسال محصولات به کشورهای دیگر، نسبت به ظرفیت اسمی.
۷. بالا بودن میزان ضایعات و متوقف شدن روند تولید و صدور محصولات به کشورهای دیگر.
۸. پایین بودن سطح کیفی محصولات تولیدی.

مشکلات مدیریتی در ارتقای بهره‌وری

۱. نداشتن کارایی سیستم‌های مربوط به انجام اقدامات معطوف به مسائل کم‌اهمیت.
۲. عدم شناخت مدیران، از راه‌های کاهش هزینه‌ها و افزایش تولید.
۳. عدم توجه به دویعدی بودن سیستم مدیریت (یک مدیر اجرایی، هنگامی کارآمد و موجب ارتقای بهره‌وری خواهد بود که ابتدا به‌دقت فکر کند و سپس دست به عمل بزند).
۴. تصمیم‌گیری‌های مالکیتی توسط مدیران در واحدهای تحت سرپرستی خود (این امر بسیاری از سرمایه‌ها را به هدر داده است).

چگونه می‌توانیم بهره‌وری را افزایش دهیم؟

۱. از راه آموزش و تربیت نیروی انسانی:
- آموزش، برانگیزاننده‌ی توانایی در افراد سازمانی است، تا بتوانند از منبع و امکانات موجود بهتر از گذشته استفاده کنند، از فرصت‌ها حداکثر بهره‌برداری را به عمل آورند و با شناخت نقاط حساس و کلیدی، بر محدودیت‌ها غلبه کنند.
- «آرجیس» می‌گوید: «هر قدر ساختار یک سازمان، در یادگیری کارکنان پیشرو باشد، بهتر می‌تواند اشتباهات موجود را تشخیص داده و تصحیح کند. بنابراین، فلسفه‌ی آموزش، آگاهی و شناخت از دانش، یافته‌ها و تکنولوژی جدید، به‌منظور تسلط کارکنان در به‌کارگیری فنون و روش‌های انجام کار است. «فابریکانت»، بر اهمیت بهبود کیفی عوامل مؤثر در روند کار تأکید دارد و معتقد است: آموزش مستمر و مداوم نیروی کار، نوعی سرمایه‌گذاری در منابع انسانی محسوب می‌شود که دارای بازده است. بنابراین، سرمایه‌گذاری در منابع انسانی، درست همانند سرمایه‌گذاری در ماشین‌آلات و تجهیزات، منشاء دست‌یابی به بهره‌وری بالاتر است.
- از نتایج آموزش و تربیت نیروی انسانی، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

شناسایی لکه های نفتی در آب دریا با استفاده از رادار مایکروویو

معرفی کوتاه

شرکت راتر (Rutter Inc)، یک شرکت کانادایی فعال در عرصه ی جهانی است. راتر رادارهای ویژه و سیستم های پردازشگر پیشرفته ی راداری را برای پردازش سیگنال با رزولوشن بالا ارائه می دهد. راه حل های راداری برای شناسایی لکه های نفتی در آب دریاها و اقیانوس ها، نظارت ساحلی، ردیابی اهداف کوچک، گشت زنی در امتداد خط ساحلی و ناوبری دریخ پیشنهاد می شود. محصولات این شرکت رابط های دریایی، ثبت کننده های اطلاعات سفر (سفرهای دریایی) VDR (Voyage Data Recorder)، ثبت کننده های داده های تاکتیکی TDR (Tactical Data Recorder) و واحدهای ثبت صوتی و تصویری را در بر می گیرد. ■

این واقعیت بر هیچ کس پوشیده نیست که از شاخص های کلیدی برای کاهش آسیب های زیست محیطی، جلوگیری از نشت نفت در محیط زیست دریایی، شناسایی زود هنگام نشت و تمیز کردن آن است. یافته ها حکایت از آن دارد که رادار مایکروویو در شناسایی و تشخیص نفت درون آب بسیار کارآمد است. تشخیص وجود نفت درون آب با شناسایی سیگنال کاهش یافته برگشتی (جایی که امواج کوچک ناشی از وزش باد در سطح اقیانوس به دلیل وجود نفت به عقب رانده می شود) صورت می گیرد.

1. Norwegian Clean Sea for Operating Companies



بر اساس فن آوری نمایشگر و پردازشگر رادار سیگما S6 متعلق به شرکت راتر، با استفاده از سیستم سیگما S6 تشخیص نشت نفت (OSD)، می توان لکه های نفتی را در سطوح صاف آب در بخش وسیعی از دریا و در همه ی شرایط آب و هوایی (هنگامی که دید ضعیف است) شناسایی کرد. این سیستم می تواند در مواقع ضروری، شمار زیادی از اسکن های راداری پیاپی را (در شرایطی که شناور با حداکثر سرعت در حرکت است) پردازش کند. این سطح پردازش در منطقه ای صاف با احتمال وجود لکه های نفتی، جایی که در آن درهم ریختگی امواج دریا وجود ندارد و یا بسیار اندک است، خوب نتیجه می دهد. در جریان عملیات تمیز کردن لکه های نفتی با استفاده از شناور - که مستلزم شناخت دقیق از موقعیت است - توانایی شناسایی لکه های نفتی در شرایطی که شناور در حال حرکت است، بسیار مفید خواهد بود. سیستم رادار OSD (تشخیص نشت نفت) متعلق به شرکت راتر، به صورت خودکار، لکه های نفتی را در یک منطقه ی بزرگ عملیاتی شناسایی می کند و می تواند نقاط مشکوک به نشت نفت را تعیین کند. این سیستم با ارائه ی اخطارهای صوتی و تصویری و نیز ردیابی خودکار لکه های نفتی، به اپراتور امکان می دهد خطرات احتمالی و ناحیه ای که باید پوشش داده شود را نیز پیش بینی کند. این سیستم نظارت مستمر و به موقع محلی را انجام می دهد و می توان آن را درون شناور و یا بر روی سکویی ثابت نصب کرد.

اخیراً، شرکت راتر (Rutter Inc) با مشارکت شرکت آپتومار ای اس (شرکت نروژی که فن آوری دوربین مجهز به مادون قرمز با قابلیت سنجش ضخامت یک لکه نفتی را تولید می کند) یک گروه فنی را تشکیل داده است. این دو شرکت برای تهیه و ارائه ی یک سیستم منسجم مدیریت و تشخیص لکه ی نفتی تلاش برجسته ای را از خود نشان داده اند. این سیستم راه حل کاربردی و مطلوبی را برای شناسایی لکه های نفتی و تایید و مدیریت آن در خلال عملیات تمیز کردن آب دریا، پیشنهاد می کند.

تاکنون شرکت راتر، یکی از تنها دو شرکت جهان است که استاندارد اتحادیه ی دریاهای تمیز نروژ برای شرکت های راهبری (NOFO) در حوزه الزامات شناسایی لکه های نفتی با رادار را رعایت کرده است. سیستم مورد استفاده شرکت راتر، در مقایسه با سایر سیستم های موجود در بازار، بهترین عملکرد را داشته است.

تشریح معانی و مفاهیم دورکاری در سازمان

معایب و محاسن یک پدیده

تهیه و تنظیم: علی جان علی اکبری
(جانشین معاون برنامه ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی)

مقدمه

همان‌طور که می‌دانید ثمره‌ای برای انسان به بار نمی‌نشیند مگر با سعی و تلاش؛ چنان‌که خداوند حکیم در قرآن مجید فرموده است: *وَأَنْ يَسْئَلُوا لِّلْإِنْسَانِ إِلَّا مَا سَعَىٰ وَأَنَّ سَعْيَهُ سَوْفَ يُرَىٰ؛ «و این‌که برای انسان جز آنچه تلاش کرده نیست و حتماً کوشش او به زودی دیده خواهد شد».* (سوره النجم آیات ۴۰-۳۹).

از این رو، آنچه جوهره‌ی هستی است، کار است و به فرموده‌ی حضرت امام خمینی (ره): «کار احاطه دارد بر همه‌ی عوالم، از اول با کار عالم موجود شده است و کارگر، مبدأ همه‌ی موجودات است. حق تعالی مبدأ کارگری است و کارگراست، فعال است. (صحیفه نور، ج ۷، ص ۱۷۲).

کار در طول تاریخ، همیشه جزئی از زندگی انسان‌ها بوده است. واژه‌ی انگلیسی کار، مترادف با واژه‌ی "ergon" در زبان یونانی است که از آن معنای فعل و اقدام مستفاد می‌شود. «امروزه و در آغاز هزاره‌ی سوم با معناهای جدیدی از واژه‌ی کار روبه‌رو هستیم که معنایی متفاوت با واژه‌ی کار در قرن بیستم دارد. هرچند که زبان ما، فکر ما و رفتار ما هنوز با این تغییرات هم‌سو نشده است و هنوز به روش سنتی فکر و عمل می‌کنیم؛ اما

انتظار می‌رود که این تغییرات مفهومی، ما را هرچه سریع‌تر به دگرگونی در این عرصه رهنمون سازد». (Vega.Gina-۲۰۰۳)

از آن‌جا که ملاک شخصیت انسان هم در قرآن و هم در علوم اجتماعی، بر اساس «عمل و قدر همت اش» مورد سنجش و ارزیابی قرار می‌گیرد، بنابراین، کار و نتیجه‌ی زحمات کارگر، سازندگی است و می‌توان گفت: «کار، منشأ شور و نشاط و شوق و سرزندگی است». با عنایت به جایگاه کار و تغییر و تحولات جهان کنونی، شیوه‌ی حضور برای انجام کار یا همان انجام وظایف روزمره‌ی اداری، به تبع تغییرات و تحولات نوین، تا حد امکان تغییر می‌کند. از این رو برای جلوگیری از اتلاف زمان و هدررفت انرژی و برای برخورداری از محیطی پاک و به‌دور از هرگونه آلودگی و به منظور کاهش هزینه‌ها و پیشگیری از بروز خطرات احتمالی، یکی از روش‌های انجام کار در محلی غیر از اداره یا سازمان مورد نظر است که به این شیوه‌ی انجام کار «دورکاری (انجام کار در مکان غیراداری)» می‌گویند.

شایان ذکر است، از سال ۱۹۶۰ میلادی جهان شاهد تحولات بسیار سریع، البته با جهت‌گیری‌های متفاوت بوده است، به گونه‌ای که این تحولات، بروز و ظهورشان، سازمان‌ها و کارکنان این سازمان‌ها را به تعقل و اتخاذ



با دورکاری، روابط خانوادگی استحکام می‌یابد. به دلیل ایاب و ذهاب کمتر، از میزان ترافیک و متعاقب آن، آلودگی محیط زیست کاسته و امنیت شغلی کارکنان تأمین می‌شود.

مهم‌ترین اقدامات برای انجام دورکاری

اولین اقدام، فرهنگ‌سازی است که برای این مهم باید با تغییر نگاه کارکنان نسبت به دورکاری، موضوع را نهادینه کرد؛ زیرا فرهنگ‌سازی نوعی تعهد را نسبت به امور مختلف در بین کارکنان سازمان ایجاد کرده و ذهن و روح آنان را همانند جسم شان کنترل می‌کند. از این رو مادامی که چنین فرهنگی بر سازمانی حاکم نگردد، مشکلات متعددی بر سر راه سازمان و بویژه مدیر آن بروز خواهد کرد.

دومین اقدام، ایجاد اعتماد در بین کارکنان سازمان، بویژه دورکاران است. بر این اساس مدیران سازمانی باید به همکاران خود اعتماد کنند تا آنان نیز با تسلط به کار خود، وظایف شان را به‌درستی انجام دهند. همچنین باید در دورکاران این حس را تقویت کرد که مدیر یا مدیران سازمان با تک‌تک آنان به عدالت رفتار خواهند کرد. سومین اقدام، برای انجام دورکاری، ارتباط است. اگر ارتباط مؤثر و پیوسته‌ای بین اعضای یک سازمان و نیز بین کارکنان سازمان و اربابان رجوع (مشتریان) وجود داشته باشد، در پیگیری‌ها و ساماندهی امور، کارساز و از اهمیت و ارزش به‌سزایی برخوردار خواهد بود. چهارمین اقدام، تهیه و تدوین برنامه‌ی جامع و استراتژیک دورکاری است. برای اجرای سریع، دقیق و هماهنگ برنامه‌ها، تدوین برنامه‌ی جامع برای تصویر مسیر راهبری و چشم‌اندازی که باید به آن دست یافت، ضروری است که غالباً از طرف مدیران ارشد دستگاه‌های اجرایی مصوب و ابلاغ می‌شود. پنجمین اقدام، شفاف‌سازی و بهبود قوانین و مقررات موجود در راستای تسهیل دورکاری است؛ زیرا با داشتن قوانین جامع، دولتمردان می‌توانند به عنوان ابزاری کارآمد، امور نظارتی و کنترلی و در صورت نیاز تغییر جهت مسئولیت‌ها را بر عهده بگیرند. دولت در حوزه‌ی دورکاری باید به صورت خاص با وضع قوانین ویژه و با در نظر گرفتن همه‌ی عوامل اثرگذار در این حوزه، شرایط دورکاری را تسهیل و در جهت جذب عوامل مؤثر گام‌هایی اساسی بردارد.

ششمین اقدام، ایجاد پایگاه جامع اطلاعاتی و اطلاع‌رسانی است. بر این

تدابیر هوشمندانه برای پرهیز از زیان دهی ناشی از تغییرات فرامی‌خواند، نخستین این تدابیر، تحقق فرآیندهای کاری مبتنی بر استفاده از فن‌آوری اطلاعات، به‌ویژه ارتباطات از راه دور و بدون تاکید بر مکان کاری است. با این حال، «دورکاری» یکی از ابزارهایی است که سال‌های اخیر توانسته است به افزایش بهره‌وری و کارایی در سازمان‌های دولتی و خصوصی و بالتبع افزایش رفاه جامعه کمک کند که بی‌گمان نقش دولتمردان برای انجام این مهم، بسیار حایز اهمیت است.

تعریف دورکاری

همان‌طور که گفته شد، دورکاری یک روش و سبک انعطاف‌پذیر انجام کار است که با استفاده از فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) به کارکنان این اجازه را می‌دهد تا همه یا قسمتی از وظایف خود را خارج از محل سازمان انجام دهند. به عبارتی، دورکاری عبارت است از آنکه، به جای فراخواندن کارکنان به محل کار، کار را نزد آنان ببریم. (مگفا: جامع گسترش و نوسازی صنایع ایران).

آسا در بند (الف) از ماده‌ی یک آیین‌نامه‌ی دورکاری، در تعریف دورکاری چنین آمده است: «انجام وظایف محول‌شده بدون حضور فیزیکی کارمند واجد شرایط در محل سازمان خود با رعایت ضوابط و برای دوره‌ی زمانی مشخص». همچنین «دورکاری» که در زبان انگلیسی با اصطلاح Telework و در زبان آمریکایی با اصطلاح Telecommute شناخته می‌شود، روشی برای کار کردن اما مستقل از محیط جغرافیایی اداره یا شرکت است. با استفاده از ابزارها و تجهیزات انفورماتیکی، مخابراتی و متدهای انعطاف‌پذیری که از سوی سازمان مربوطه ارائه می‌شود، می‌توان در این شیوه از کار کردن تسهیل ایجاد کرد.

در بند (ب) این ماده نیز تعریف دورکار چنین آمده است: «آن دسته از کارمندان دولت که در راستای طرح دورکاری و در چارچوب ضوابط تعیین‌شده به انجام فعالیت می‌پردازند». باید اذعان کرد که دورکاری یک شغل نیست، بلکه روش سازماندهی کار است که حول پردازش اطلاعات ساخته می‌شود. افراد یا گروه‌هایی از افراد، دور از کارفرما، مشتری یا طرف قرارداد، کارشان را انجام می‌دهند؛ کاری که مستلزم استفاده از انواع گوناگون تجهیزات الکترونیکی است. به هر حال در دورکاری با انعطاف به کارکنان اجازه داده می‌شود در محیطی غیر از محیط معمول کار و بدون نیاز به حضور فیزیکی در اداره تکالیف و وظایف حرفه‌ای خود را جدای از بروکراسی‌های سنتی با انعطاف‌پذیری بیشتری انجام دهند که یکی از اصول اولیه آن، توسعه‌ی فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات است.

دورکاری را می‌توان یک استراتژی برای سازمان‌ها به منظور کاهش هزینه‌های تأمین محل کار و همچنین هزینه‌های مرتبط با حضور کارکنان در یک مکان مشخص برشمرد. اما از سوی دیگر، این استراتژی می‌تواند با ارائه‌ی آزادی عمل در انتخاب مکان انجام کار و اجرای به‌موقع فعالیت‌های کاری، سلامت محیط کار را برای این قبیل کارکنان فراهم آورد و تا اندازه‌ی زیادی خطرات احتمالی و جانبی که روزانه این کارکنان را تهدید می‌کند، محدود کرد. با دورکاری، روابط خانوادگی استحکام می‌یابد. به دلیل ایاب و ذهاب کمتر، از میزان ترافیک و متعاقب آن، آلودگی محیط زیست کاسته و امنیت شغلی کارکنان تأمین می‌شود. همچنین تعداد کارکنان به‌طور چشمگیری کاهش می‌یابد، سرعت انجام کارها بیش‌تر می‌شود و معضلات بروکراتیک و واسطه‌گری در برخی محیط‌های اداری نیز از بین می‌رود. با انجام دورکاری، علاوه بر رفع بخشی از مشکلات کارکنان، افراد با معلولیت‌های جسمی نیز می‌توانند در انجام بسیاری از فعالیت‌ها مشارکت داشته و از عارضه‌های روحی و اجتماعی مصون بمانند.



اساس نشر و ترویج فرهنگ دور کاری برای عموم مردم و تأمین اطلاعات مورد نیاز کارکنان و مدیران ضروری است و مهم تر از آن، عهده‌داری و پیگیری امور دور کاری است؛ یعنی نهاد یا سازمان نظام دور کاری کشور. هفتمین اقدام برای انجام صحیح دور کاری، اهتمام به پشتیبانی و حمایت است. زیرا تحقق تمام و کمال هر یک از اقدامات گفته شده به حمایت‌های دست‌اندرکاران، به‌ویژه مدیران عالی هر یک از دستگاه‌های اجرایی نیازمند است. چنانچه می‌دانید، پشتیبانی مدیران (فرهنگی، حقوقی و اجتماعی) از موضوع دور کاری، اثرات مثبت و تأثیر به‌سزایی بر عملکرد فرد دور کار و جامعه پذیرای این پدیده خواهد داشت.

مزایای دور کاری

می‌دانیم که دور کاری، رهیافتی است برای سرعت بخشیدن به روند عملکردی سازمان‌ها و دستگاه‌های اجرایی؛ زیرا طرفداران دور کاری معتقدند با اجرای صحیح دور کاری ده‌ها و بلکه صدها هزار شغل جدید ایجاد خواهد شد. همچنین، اعتقاد بر این است که با تخصصی کردن کارها و توسعه‌ی فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات، ماهیت اشتغال در سطح جامعه متحول خواهد شد. از این رو با اجرای طرح دور کاری، نرخ بیکاری در سطح جامعه به‌طور چشمگیری کاهش خواهد یافت. دور کاری، مزایای دیگری نیز به دنبال دارد که به شرح زیر بیان می‌شود:

الف) مزایای دور کاری برای سازمان‌ها و دستگاه‌های اجرایی

۱. افزایش توان و قدرت سازمان در انتخاب بهینه‌ی نیروی کار در سطح جامعه و حرکت به سمت شایسته‌سالاری.
۲. کاهش هزینه‌های سازمان در زمینه‌های نیروی انسانی، مصرف انرژی، امور جاری، کالاها و ملزومات مصرفی، خدمات و پشتیبانی، تهیه‌ی فضا و تجهیزات اداری.
۳. کاهش ایام غیبت، سرعت بخشیدن به انجام وظایف و خدمات اداری به دلیل حذف محدودیت‌های ناشی از ایام غیبت، تعطیل شدن اداره‌ها در غیر ساعات اداری و یا تعطیلات دیگر که در این صورت کارمند دور کار در هر ساعت از شبانه‌روز که خود صلاح می‌داند به انجام کارهای محوله می‌پردازد.
۴. بهبود بهره‌وری، بهبود کیفیت انجام کار و افزایش رضایت کارکنان و مشتریان.
۵. فراهم شدن شرایط کار برای افراد کم‌توان و یا ناتوان.
۶. افزایش فرصت‌های شغلی و کاهش قابل ملاحظه‌ی نرخ بیکاری.
۷. ایجاد شرایط برابر با برقراری عدالت اجتماعی.
۸. خدمات‌رسانی بیش‌تر و بهتر به عموم مردم همراه با انعطاف‌پذیری لازم بر اساس شرایط محیطی.
۹. سازمان‌ها قدرت بیش‌تری برای پاسخگویی به نیازهای فوری و اضطراری خواهند داشت، چون می‌توانند بخشی از کارهای خود را به شاغلان دور کار

بسیارند.

۱۰. تسهیل انجام اموری که باید به صورت مخفیانه انجام پذیرند و کاهش امکان آشکار شدن جنبه‌های مختلف پروژه‌های کاری.

ب) مزایای دور کاری برای فرد دور کار

- ۱- صرفه‌جویی قابل ملاحظه در هزینه‌های ایاب و ذهاب.
- ۲- کاهش محدودیت زمان و مکان برای انجام کار.
- ۳- استحکام روابط خانوادگی فرد دور کار و جلوگیری از استرس‌ها و بروز خطرات احتمالی و نگرانی‌های ناشی از بیکاری سرپرست خانواده.
- ۴- امکان همکاری هم‌زمان با چند سازمان که نتیجه‌ی آن افزایش درآمد و اعتبار فرد دور کار است.
- ۵- برخورداری از زمان بیش‌تر برای خدمت به خانواده، رفتن به مسافرت و گردش و به‌جا آوردن صله‌ی رحم و فراگیری آموزش‌های مختلف.
- ۶- امکان برنامه‌ریزی بهتر برای مدیریت امور شخصی و کاری در زمان تعیین شده. به عبارت دیگر، ایجاد توازن بین مسایل شخصی و کاری.
- ۷- کاهش هزینه‌های مربوط به خرید پوشاک و تجهیزات مخصوص کار.
- ۸- کاهش هزینه نگهداری فرزندان خردسال در مهد کودک‌ها و عهده‌داری آنان از سوی پرستاران.
- ۹- کاهش استرس و فشارهای روانی ناشی از تعاملات اجتماعی که ثمره‌ی آن کاهش بیماری‌ها خواهد بود.
- ۱۰- افزایش حق انتخاب شغل برای افراد مختلف، به دلیل در نظر نگرفتن محدودیت‌های زمانی و مکانی و حتی چارچوب‌های ملیتی.

پ) مزایای دور کاری برای جامعه

۱. کاهش ترافیک و آلودگی‌های شهری به‌ویژه در کلان‌شهرها.
۲. کاهش شلوغی محل کار.
۳. کاهش حجم سرمایه‌گذاری‌های دولتی در بخش‌های زیرساخت مانند؛ عبور و مرور.
۴. کمک به مهاجرت معکوس افراد.
۵. فراهم شدن شرایط اشتغال برای زنان و دختران و افراد ناتوان در محیط خانه.
۶. ایجاد شرایط برابر شغلی و فراوری بروز عدالت اجتماعی.
۷. جلوگیری از مهاجرت‌های بی‌رویه که نتیجه‌ی آن کاهش جمعیت کلان‌شهرهاست.
۸. مدیریت مصارف منابع انسانی، انرژی، زمان و مکان.
۹. کمک به سلامت‌سازی جامعه و مراقبت از بهداشت روان.
۱۰. فقدان تمرکز شهری و توسعه‌ی تجارت الکترونیکی در اقصی نقاط کشور

چالش‌های دور کاری

نکته‌ی اساسی که در مقابل مزایای دور کاری وجود دارد، چالش‌ها و برخی از مشکلات مربوط به نوع و ماهیت این پدیده است که به بخش‌های زیر تقسیم می‌شوند:

الف) چالش‌های دور کاری برای سازمان

- با کمی دقت در اوضاع و احوال سازمان‌ها به‌خوبی درمی‌یابیم که برخی از چالش‌ها و مشکلات مربوط به دور کاری، به ساختار سازمان‌ها و توانایی مدیریت آن‌ها مربوط است. برخی از این چالش‌ها عبارتند از:
۱. ناآشنایی مدیران با ICT و مزایای دور کاری.
 ۲. محافظت از اطلاعات: نگهداری از اطلاعات سازمانی از اساسی‌ترین دل‌مشغولی‌ها و دغدغه‌های مدیران هر سازمان محسوب می‌شود. با این حال اگر در زمینه‌ی تمایل به دور کاری پیش‌بینی‌های لازم برای ایجاد بستر امن، آن هم در فضای مجازی وب به دلیل ضعف در شبکه‌های ارتباطی و بی‌ثباتی و نامطمئن بودن خطوط ارتباطی انجام نشود، امکان و احتمال به خطر افتادن اطلاعات درون‌سازمانی وجود خواهد داشت.
 ۳. وجود بسترهای سخت‌افزاری لازم: مشکلات نصب و نگهداری تجهیزات



پ) چالش‌های دور کاری برای جامعه

با توجه به مطالب گفته شده باید اظهار کرد که بدون تردید، پیاده‌سازی و طراحی نظام دور کاری در سازمان‌ها نیازمند فراهم‌آوری برخی عوامل پیش‌نیاز است. زیرا اغلب چالش‌های اجتماعی دور کاری معطوف به محیط پیرامونی سازمان‌ها است. از این رو بخش عمده‌ی آن، شامل دغدغه‌ی برنامه‌ریزان اجتماعی است که در پی استفاده از مزایای اجتماعی دور کاری هستند. مهم‌ترین چالش‌های اجتماعی دور کاری به شرح زیر است:

۱. شیوه‌ی زندگی: با پیشرفت تکنولوژی و استفاده از فن‌آوری اطلاعات، مرز بین زمان کار و سبک زندگی شخصی محو می‌شود. از این رو در موضوع دور کاری شرایط خاص زندگی کارکنان (مرد یا زن) در نظر گرفته نمی‌شود؛ در صورتی که توجه به آن، بسیار مهم است.
۲. مشکلات زیست‌محیطی: از آن‌جا که حدود ۳۰ درصد از مصرف انرژی جهان مربوط به تردد وسایل حمل‌ونقل است؛ از این رو با انجام دور کاری کاهش اثرات تخریبی زیست‌محیطی برای همگان آشکار می‌شود.
۳. نبود قوانین منسجم و بسترهای فنی: بهتر است قراردادهای دور کاری منطبق با قوانین کاری هر کشور تهیه، تدوین و تنظیم شود. از طرف دیگر، برای طراحی و پیاده‌سازی نظام دور کاری در هر سازمان و دستگاه اجرایی نیاز به تحقق پیش‌نیازهای آن در سطح جامعه است؛ از جمله فن‌آوری‌های جدید و پشتیبانی‌های مستمر فنی.
۴. فرهنگ‌سازی و آماده کردن بسترهای اجتماعی: اگر ساختار سازمان‌های کشوری آمادگی ارائه‌ی دور کاری را نداشته باشند با پیچیدگی‌ها و مقاومت‌هایی روبه‌رو خواهند شد که در جوامع مختلف از نظر میزان شدت و مقاومت متفاوت است.
۵. عدم عهده‌داری وظایف مربوط به امور حاکمیتی در خارج از محل کار: مشاغل حاکمیتی که بر اساس ماده‌ی (۸) قانون مدیریت خدمات کشوری، متعهد به انجام آن دسته از اموری هستند که تحقق آن‌ها موجب اقتدار و حاکمیت کشور است و منافع آن‌ها بدون محدودیت، همه‌ی اقشار جامعه را شامل می‌شود و بهره‌مندی از آن خدمات موجب محدودیت برای استفاده‌ی دیگران نمی‌شود. الزاماً و طبق ماهیت، این امور نمی‌توانند دور کاری شوند، زیرا دور کاری این مشاغل موجب آسیب به حاکمیت ملی و امنیت کشور می‌شود و به نحو تهدیدآمیزی «حقوق شهروندی» و «دسترسی به خدمات عمومی» را با مشکل روبه‌رو می‌کند. ■

منابع:

۱. قرآن کریم.
۲. صحیفه‌ی نور حضرت امام خمینی «ره»، جلد ۷، صفحه‌ی ۱۷۲.
۳. آیین‌نامه‌ی دور کاری کارمندان دولت (۱۳۸۹).
۴. دور کاری چیست؟ چرا؟ چگونه؟ - کورش پرند، حسین خنیفر، محمدحسین حاجلو و آرش بهرامی - سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور، ۱۳۹۰.
۵. دور کاری «مبانی: اصول و روش‌ها به انضمام طرح دور کاری در نظام اداری ایران»، علی‌اله قنبری و شراره بخت‌جو شرکت فرازما پردازش، مؤسسه‌ی راهبران توسعه، ۱۳۹۰.
۶. دو هفته‌نامه‌ی علمی، آموزشی، فرهنگی مرام، سال اول، شماره ۲۱، (ویژه‌نامه‌ی ۱).
۷. دو هفته‌نامه‌ی علمی، آموزشی، فرهنگی مرام، سال اول، شماره‌ی ۲۲ (ویژه‌نامه‌ی ۲).
۸. مجموعه‌ی مقالات همایش ملی دور کاری در نظام اداری، آماده‌سازی و چاپ، گروه آموزشی پنکو، آذر ۱۳۹۰.
9. Vega, Gina-2003, Mansaging Teleworkers and telecommuting strategies, First Published; United States of America: Praeger Publishers.
10. www.magfa.com Undaepelitt illuption

- مناسب در مکان‌ها و موقعیت‌های مختلف و ضعف در تامین امکانات لازم برای ارتباط مدیران و کارمندان دور کار، از مشکلات زیرساختی این مهم به شمار می‌آید. اگرچه با انجام دور کاری بسیاری از هزینه‌ها کاهش می‌یابد اما هزینه‌هایی مانند هزینه‌های نصب و نگهداری تجهیزات و سخت‌افزارها و به‌روزرسانی سیستم‌های ارتباطی اجتناب‌ناپذیر است.
۴. ناکارایی و دانش اندک کارکنان در بخش IT، مقاومت مدیران در برابر از دست دادن موقعیت سازمانی یا عدم برخورداری از اعتماد لازم برای «مدیریت افراد از مسافت دور» و یا عدم اعتقاد به تعهد کارکنان در زمینه‌ی اشتغال از راه دور.
 ۵. ضعف قوانین و مقررات و ضوابط برای تسهیل وظایف دور کاری.
 ۶. مشکلات نظارت و کنترل بر چگونگی ارزیابی عملکرد کارمندان دور کار.
 ۷. مشکلات ناشی از دسترسی به کارکنان دور کار در اوقات اضطراری.
 ۸. افزایش هزینه‌های مربوط به بسترسازی و پیاده‌سازی امکانات فنی اولیه، حمایت و پشتیبانی پس از آن.
 ۹. ایجاد فرهنگ سازمانی تا تعهد به امور مختلف را در بین کارکنان پدید آورد که اگر به‌درستی ایجاد شود، از ابزارهای رسمی و مدیریتی، کارآتر خواهد بود.

ب) چالش‌های کارمندان دور کار

این چالش‌ها ناشأ گرفته از مشکلات و تهدیداتی است که متوجه کارکنان دور کار است و به‌نوعی جنبه‌ی اختصاصی (شخصی) دارند و فرد باید با کمک و حمایت سازمان به رفع آن‌ها اقدام کند. مهم‌ترین این چالش‌ها برای کارمند دور کار به شرح زیر است:

۱. فقدان امکانات مناسب: ممکن است کارمند دور کار امکانات مورد نیاز مانند: رایانه‌ی پیشرفته، ارتباطات اینترنتی پرسرعت، لوازم جانبی و فضای کاری مطلوب و دیگر امکانات سخت‌افزاری را در اختیار نداشته باشد.
۲. کاهش ارتباط اجتماعی: کار کردن در محیطی مجزا و به‌دور از همکاران، بدون دلجویی و پشتیبانی به‌موقع از آنان، احتمالاً باعث گوشه‌گیری و انزوای این افراد خواهد شد. از این رو برای جلوگیری از بروز این آفت، برگزاری جلسات مستمر در حضور مدیران و دیگر همکاران، برگزاری دوره‌های آموزشی و دور کاری پاره‌وقت می‌تواند مفید باشد.
۳. کاهش ارتباط شغلی: از آن‌جا که کارمند دور کار ارتباط شغلی چندانی با سایر کارکنان ندارد، باید این توانایی را داشته باشد که به‌دور از چشم ناظران و مدیران، انگیزش لازم برای انجام وظیفه‌ی سازمانی را در خود ایجاد کند.
۴. شرایط کاری سخت و طاقت‌فرسا: فرد دور کار باید امکانات و تجهیزات لازم و کافی مانند: رایانه و اینترنت پرسرعت را در محیط خانه یا هر محیط دیگر غیر از اداره را در اختیار داشته باشد؛ زیرا تعداد زیادی از افراد دور کار امکانات و تجهیزات لازم را در اختیار ندارند.
۵. استرس و نگرانی افراد دور کار از عدم پیشرفت و ارتقای شغلی.
۶. عدم توانایی فنی در رفع نواقص تجهیزاتی. از این رو به نظر می‌رسد گذراندن یک دوره‌ی فشرده‌ی آشنایی با سخت‌افزارها و نرم‌افزارها از سوی کارکنان دور کار ضروری و اجتناب‌ناپذیر است.
۷. عدم آشنایی با زبان انگلیسی. از آن‌جا که افراد دور کار برای انجام وظایف خود و ایجاد ارتباط با سازمان یا دیگر همکاران، نیازمند استفاده از فضای مجازی در محیط وب، پست الکترونیکی و نرم‌افزارهای رایانه‌ای هستند؛ از این رو گذراندن یک دوره‌ی فشرده‌ی زبان انگلیسی برای آنان ضروری به نظر می‌آید.
۸. برخی از وظایف و فعالیت‌های سازمانی قابل واگذاری به افراد دور کار نیستند؛ بنابراین ایجاد یک محیط جمعی با نظارت مستقیم مقامات بالادستی ضروری است.
۹. برخی دیگر از چالش‌های دور کاری افراد عبارتند از: چالش‌های جمعیتی مانند سن متوسط در ارائه‌ی بازدهی و درآمدزایی، فقر فرهنگی و اقتصادی جامعه، تبعیض در بین کارکنان دور کار، تدقین قوانین و اصلاح آن‌ها و فرهنگ سازمانی.

ضرورت توجه بیشتر به حمل و نقل و انبارداری کالاهای خطرناک در مجتمع بندری شهید رجایی

تهیه و تنظیم: مهدی رستگاری

(مدرس دانشگاه جامع علمی و کاربردی و کارشناس عملیات بندری)

پیرامون آن است. گرچه مساعی بسیاری، به منظور سامان‌دهی وضعیت این شاخه از حمل و نقل و انبارداری مجتمع بندری شهید رجایی صرف شده و دست‌آوردهای بسیار چشمگیری نیز، در این زمینه به دست آمده است؛ اما به نظر می‌رسد عزمی همه‌جانبه و ملی لازم است تا با اصلاح و نوآوری در قوانین و مقررات دستگاه‌های مختلف کشور، ایجاد اهرم‌ها و مشوق‌های اجرایی و با بازبینی فرایند حمل و نقل و انبارداری کالاهای خطرناک، بتوان با اهداف تأمین ایمنی و امنیت، صرفه‌مندی مورد نظر را محقق ساخت.

این موضوع، دست‌مایه‌ی نوشتار حاضر است و در آن، بخشی از دیدگاه‌های مؤلف نیز در این زمینه به رشته تحریر درآمده است.

مجتمع بندری شهید رجایی، یکی از درگاه‌های راهبردی تجارت و اقتصاد جمهوری اسلامی ایران به شمار می‌آید و بخش قابل توجهی از حجم واردات، صادرات، ترانزیت و ترانشیپ کشور در مسیر انتقال از مبادی به مقاصد خود از این بندر می‌گذرد. سرمایه‌گذاری‌های کلان انجام‌شده در این مجتمع عظیم، مجاورت آن با خوشه‌ی صنعتی بسیار گسترده و در حال توسعه، نزدیکی آن به چندین مرکز جمعیت از جمله شهر بندر عباس، همسایگی آن با مراکز راهبردی صنعتی و نظامی و تأثیرات زیست‌محیطی آن در منطقه، از جمله عواملی هستند که این اهمیت را چندین و چند برابر می‌نمایند.

حمل و نقل و انبارداری کالاهای خطرناک در مجتمع بندری شهید رجایی، از جمله عوامل تعیین‌کننده در ایمنی این بندر و محیط



مقدمه

گرچه تولید و بهره‌وری از فرآورده‌های شیمیایی یکی از ارکان تمدن نوین جامعه‌ی انسانی به شمار می‌رود، اما مخاطرات بالقوه‌ی این مواد برای انسان، جامعه و محیط زیست، تبدیل به یک دغدغه‌ی همگانی و بین‌المللی شده است. چندین دهه است که سازمان‌های بسیاری در سطوح بین‌المللی، بین‌دولتی، منطقه‌ای و ملی، برای توسعه و تکوین نظام‌های مدیریت اثربخش ایمنی شیمیایی به کار افتاده‌اند و حجم عظیمی از دانش و اطلاعات را در این عرصه پدید آورده و در سطوح مختلف به کار بسته‌اند.

از میان حوزه‌های اساسی فعالیت در این عرصه می‌توان به دو حوزه‌ی حمل‌ونقل کالاهای خطرناک و انبارسازی آن‌ها اشاره کرد. از آن‌جا که حمل‌ونقل کالاهای خطرناک، موضوعی است اثرگذار که در قلمروی کشورهای مختلف جهان و قلمروهای بین‌الملل (همانند آب‌های آزاد) مصداق می‌یابد، برنامه‌های خاصی در سطح بین‌المللی به جریان افتاده و حاصل آن، تبیین حداقل الزامات در قالب قوانین بین‌المللی حمل‌ونقل کالاهای خطرناک همچون، IMDG، RID، ADR، ANR و غیره بوده است. اما موضوع انبارداری، به دلیل تفاوت الزامات ملی کشورهای مختلف، موضوعی است که به خود آن کشورها و نهادهای هر کشوری با توجه به عوامل مختلفی همچون: اقلیم، الگوهای نظام تجاری و اقتصادی، فرهنگ، توسعه‌ی زیرساخت‌ها و...، الزامات خاص خود را در این زمینه مشخص نموده است و به کار می‌بندد.

این حوزه، از جمله حوزه‌هایی است که در زنجیره‌های تأمین، صنایع لجستیک، و صنعت حمل‌ونقل کشورمان جای کار بسیار دارد. این موضوع، به‌خصوص در بندر جمهوری اسلامی ایران که محل تلاقی شاخه‌های مختلف صنایع لجستیک و وجوه مختلف حمل‌ونقل است، اهمیت بسیاری می‌یابد. در این نوشتار سعی بر آن است که زمینه‌ی بحث را در بندر شهید رجایی بگسترانیم و به فراخور حوصله، برخی راهکارهای مربوط به ارتقای آن را نیز مطرح کنیم.

حمل‌ونقل و انبارداری کالاهای خطرناک در بندر شهید رجایی

مجموع بندری شهید رجایی، چه از لحاظ تناژ کالا، چه از حیث ارزش کالا و چه از نظر وسعت جغرافیایی (با توجه به طرح جامع توسعه‌ی آن)، بزرگ‌ترین بندر ایران به شمار می‌آید. موفقیت راهبردی آن در نزدیکی تنگه‌ی هرمز، مجموعه‌ی ابنیه و تأسیسات و زیرساخت‌ها، شبکه‌ی راه‌های منتهی به آن، دسترسی به بازار مصرف محلی در حین فراهم بودن دسترسی به بازارهای منطقه‌ای، و آثار سیاسی، اقتصادی-اجتماعی این بندر در کشور و منطقه، آن را بسیار چشمگیر نموده است.

از سویی، مقتضیات و مزایای محل احداث این بندر، منجر به تعریف مناطق اقتصادی و تجاری در آن، شکل‌گیری خوشه‌ی صنایع و تمرکز مراکز نظامی افزایش چشمگیر جمعیت ناحیه‌ی مزبور شده است. چنان‌که از وضعیت حاضر و طرح‌های توسعه‌ای استان هرمزگان برمی‌آید، سرمایه‌گذاری بسیار زیادی در این ناحیه به عمل آمده و این سرمایه‌گذاری‌ها نیز، به نحو روزافزونی در حال افزایش است.

جنبه‌ی دیگر اهمیت بندر شهید رجایی، تأثیر چشمگیر آن بر محیط زیست منطقه است. گستره‌ی فعالیت‌های مجتمع بندری شهید رجایی دارای ابعاد زیست‌محیطی مثبت و منفی بسیار زیادی است که می‌تواند بر امر صیانت از محیط زیست و بهره‌برداری متناسب از منابع تجدیدناپذیر، تأثیر شگرفی داشته باشند. پیامدهای این جنبه‌ها، به‌خصوص با توجه به موقعیت استقرار این بندر در نزدیکی دهانه‌ی تنگه‌ی هرمز و حساسیت محیط زیست دریایی در آن، آثار آلاینده‌های جو و خاک بر منابع طبیعی و حیات جانداران در آن ناحیه، مدیریت انرژی و سایر جنبه‌ها (همانند آلودگی صوتی و...) و همچنین، امکان هم‌افزایی جنبه‌های سایر مراکز صنعتی، تجاری، نظامی و جمعیتی در آن، دارای آثار قابل توجهی است. در این زمینه، عواقب و پیامدهای زیست‌محیطی حمل‌ونقل و انبارداری کالاهای خطرناک، به دلیل صدمات آشکار که می‌تواند با تخریب آلودگی، احتمال ایجاد تغییرات ژنتیکی و... در محیط زیست ناحیه به وجود آورد، بسیار بارز و غیر قابل اغماض است.

مسئله در چنین شرایط درهم‌تنیده و پویایی، انتظار می‌رود که حمل‌ونقل کالاهای خطرناک و انبارداری آن به عنوان کسب و کاری که می‌تواند دارای آثار سوء بر سلامت نفوس، ایمنی زیست‌محیطی و صیانت از دارایی‌ها باشد؛ مورد توجه بیش از پیش قرار گیرد. این مهم، موضوعی است که سازمان بنادر و دریانوردی سال‌ها به آن اهتمام داشته و توان بسیاری را در تبیین و ارزیابی راهکارهای مناسب آن به کار بسته است. نتیجه‌ی این امر، پیشرفت‌های قابل ملاحظه‌ای است که در افزایش ایمنی صنعت حمل‌ونقل و صنایع لجستیک مرتبط با بندر شهید رجایی طی سالیان گذشته مشهود بوده است. گرچه این اهتمام شایسته‌ی تقدیر است، اما به‌هیچ‌وجه نباید به آن بسنده کرد.

علاوه بر این، توسعه و تکوین ایمنی حمل‌ونقل کالاهای خطرناک و انبارداری آن‌ها، تنها به مباحث مربوط به امور دریایی و بندری کشور محدود نمی‌شود. طرف‌های مشارکت‌کننده، تأثیرگذار و ذی‌نفع در این موضوع، بسیار پرشمارند و نیازهای چالش‌برانگیزی در این زمینه وجود دارد که پاسخ‌گویی به آن‌ها بدون جلب همیاری و همکاری طرف‌های مرتبط و اتخاذ رویکردی جامع نسبت به سامان‌دهی آن‌ها ممکن نخواهد بود.

عملیات کالاهای خطرناک در بندر شهید رجایی

عملیات حمل‌ونقل کالاهای خطرناک در مجتمع بندری شهید رجایی، متشکل از فعالیت‌های بازرگانی، ترانکشی‌های مالی و اسنادی در وجوه حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای و ریلی منتهی به بندر شهید رجایی و اماکن بندری تحت پوشش آن، عملیات حمل‌فیزیکی، تخلیه و بارگیری وسایل حمل، جابه‌جایی مکانیکی و عملیات متفرقه است. این فعالیت‌ها در محیط پیچیده عملیات بندر شهید رجایی و در چهارچوب قوانین آن به مرحله‌ی اجرا درمی‌آید که حوزه‌ی تعامل چندین دستگاه و نهاد دولتی، تعداد قابل توجهی سازمان عمومی (اعم از اتحادیه‌ها، سازمان‌های غیردولتی)، چندین و چند شرکت خصوصی و شمار کثیری از افراد شاغل در بندر شهید رجایی و وجوه حمل‌ونقل و بنگاه‌های تجاری مرتبط با آن است. انباشت فزاینده و فاکتور ایمنی حمل‌ونقل کالاهای خطرناک در محیطی که ظرفیت محدود آن برای پذیرش و انبارش موقت کالاها برای طی مراحل آماده‌سازی، تشریفات اداری، اعمال نظارت و ارسال به مقاصد حمل طراحی شده است، آن را تبدیل به یک محیط باریک‌بالا کرده است.

حجم متوسط کالاهای خطرناک انباشت‌شده در مقاطع مختلف زمانی سه سال گذشته، در پایانه‌ی کالای خطرناک شرکت تایدواتر خاورمیانه بین ۸۰۰ تا ۲۵۰۰ واحد کانتینر محتوی کالای خطرناک بوده است. اگر تمام این کانتینرها را ۲۰ فوت در نظر بگیریم و متوسط سطح پایین بارگیری ۱۰ تن را در هر واحد کانتینر قائل شویم، موجودی انباشت کالاهای خطرناک در هر زمان، بین ۸۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰ تن انواع کالاهای خطرناک بوده است، که حجم عمده‌ی این مقدار را کالاهای وارداتی رسوب‌کننده در بندر تشکیل می‌داده‌اند. ابعاد ریسک نگهداری این حجم از کالاهای خطرناک در محدوده‌های بندری، کاملاً مشخص و واضح است و نیازی به توضیح ندارد. بر این مقدار، ریسک ناشی از عملیات تخلیه/بارگیری به شناور، صفایی و بازیابی در محوطه، تخلیه و بارگیری واحد کشتنده، ارزیابی گمرکی و عملیات متفرقه هر واحد کالا را نیز باید اضافه کرد.

برای مقابله با این انباشت، اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، ضمن هماهنگی با گمرک جمهوری اسلامی ایران و سایر نهادهای مرتبط، اقدام به الزام حمل یکسره‌ی کالاهای تحت کلاس‌های خطرناکی ۱ (مواد منفجره)، ۷ (مواد پرتوزا) کرده و در این اواخر، کلاس ۵ (پراکسیدهای آلی و مواد اکساینده) و گروه‌های باربندی II و I از کلاس ۳ را نیز، به آن‌ها افزوده است. البته الزام معطوف به موارد اخیر، در فصول سرد سال منتفی می‌شود. نکته‌ی شایان ذکر دیگر آن است که بخش قابل توجهی از توده‌ی کالاهای خطرناک واردشونده و موارد انباشت در مجتمع بندری شهید رجایی، تحت کلاس‌های خطرناکی ۳، ۴ و ۵ هستند. انبارسازی این کالاها، به‌طور اخص، از نظر تعریف وجه خطرناکی آن‌ها نسبت به دمای بالا و آحیانا رطوبت با شرایط اقلیمی بندر شهید رجایی، به هیچ‌عنوان همخوانی ندارد.

است که با روش تحقیق تحلیل اجزاء، به بررسی آن می‌پردازیم. پیکربندی چالش انباشت کالاهای خطرناک در بندر شهید رجایی را باید در چند محور اساسی بررسی کرد. این محورها دارای روابط متقابل و گاه متداخلی با یکدیگر است که موجبات هم‌افزایی نسبت به یکدیگر را پدید می‌آورند.

پیکربندی مشکلات و خطرات انباشت کالاهای خطرناک در بندر شهید رجایی

۱) رسوب کالا در مجتمع بندری شهید رجایی

تشریفات اداری و مراحل ترخیص و خروج کالا از منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی شهید رجایی به سرزمین جمهوری اسلامی ایران و الگوی تعامل دستگاه‌های دولتی، مانند گمرک جمهوری اسلامی ایران، اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، سایر اداره‌های دولتی (از قبیل اداره‌های متولی استاندارد کالا، قرنطینه‌ی نباتی، پزشکی و...)، بانک‌ها، صاحبان کالا و نمایندگان آن‌ها و شرکت‌های بخش خصوصی (مانند کشتیرانی‌ها، بنگاه‌های حمل‌ونقل، پایانه‌ها، مجریان عملیات و...)، و بخش‌های مشارکت‌کننده به گونه‌ای است که موجب می‌شود ماندگاری واحد کانتینر، به‌طور متوسط تا بیش‌تر از ۲۹ روز به طول بینجامد. این موضوع، موجب افزایش زمان اقامت خطرناک در بندر شهید رجایی می‌شود و زمینه‌ی انباشت کالاهای خطرناک در بندر را فراهم می‌آورد. گرچه موضوع رسوب کالا، از موضوعاتی است که در سال‌های اخیر در بنادر کشور مورد توجه جدی قرار گرفته است؛ اما باید توجه داشت که آثار حادث آن، در حمل‌ونقل کالاهای خطرناک بسیار شدید و غیرقابل پذیرش است. چراکه انباشت این کالاها، علاوه بر آثار رسوب‌زدایی و اشغال ظرفیت بندر، موجب به مخاطره افتادن موجودیت بندر و مراکز اقتصادی، نظامی، انتظامی، تجاری و جمعیتی پیرامون آن خواهد شد و آثار فاجعه‌باری در سطح ملی و حتی منطقه‌ای به بار خواهند آورد. این امر، مستلزم چاره‌اندیشی فوری و واکنش سریع است. به نظر می‌رسد منطقی‌ترین راهکار در این زمینه، ارائه‌ی تسهیلات و توانمندسازی صاحبان کالا، تسریع فرایند خروج کالا از راه ادغام برخی مراحل الزامی از نظر دستگاه‌های نظارتی و اجرایی مختلف، افزایش تدارک و تجهیز واحدهای عامل، فراهم آوردن قید فوریت برای انتقال کالاهای خطرناک به خارج از بندر و اعمال و اجرای برخی از نظارت‌ها در سرزمین‌های پیش و پس‌کرانه‌ی بندر است.

۲) عدم تمایز کالاهای خطرناک از کالاهای عادی در بسیاری از قوانین و مقررات

گرچه در دهه‌ی اخیر، حرکت بسیار ارزنده‌ای در زمینه‌ی ارتقای ابزارهای قانونی صنعت حمل‌ونقل و زنجیره‌ی تأمین (و از جمله فراهم آوردن ایمنی شیمیایی در حمل‌ونقل دریایی) به جریان افتاده است؛ اما متأسفانه بسیاری از ابزارهای قانونی ما، هنوز با آن‌چه مورد الزام تجارت جهانی و لجستیک بین‌الملل است، فاصله دارند. در این زمینه، موضوع حمل‌ونقل و انبارداری کالاهای خطرناک، یکی از مصادیق بارز این امر به شمار می‌آیند. در این زمینه، به دلیل وسعت بسیار زیاد دامنه‌ی موضوع، بحث را تنها به انبارداری کالاهای خطرناک در بنادر محدود می‌کنیم. همان‌طور که در بخش ۳ اشاره شد، برخی از کالاهای خطرناک، بر اساس پیگیری‌های مجدانه به عمل آمده در مجتمع بندری شهید رجایی، به‌طور یکسره از آن‌جا به مقصد مورد نظر حمل می‌شوند. اما باقیمانده کالاهای خطرناک (به‌غیر از برخی اهرم‌های تعرفه‌ای و عملیاتی وضع‌شده توسط اداره‌ی کل



این موضوع، به‌طور خاص، از الزام قوانین بین‌المللی حمل‌ونقل کالاهای خطرناک در زمینه‌ی کنترل دمای واحد حمل در کلاس‌های خطرناکی ۴ و ۵ به‌خوبی هویدا است. به‌هر حال، همچنان مشاهده می‌شود که صاحبان کالا (به‌خصوص در فصول سرد سال) هنوز، به انباشت این کالاها در بندر شهید رجایی می‌پردازند و اقدامات موثری نیز، در زمینه‌ی سامان‌دهی این وضعیت به عمل نمی‌آید.

همچنین، پایانه‌های مجاور پایانه کالای خطرناک نیز، بسیار مستعد فراهم آوردن اسباب حادثه یا سرایت دادن شرایط حادثه به اماکن بندری اطراف آن هستند. این پایانه‌ها که عمدتاً به نگهداری محصولات کشاورزی (به‌خصوص پنبه) و روغن اختصاص دارند، به‌سادگی می‌توانند شرایط آتش‌سوزی را در محل فراهم کنند و یا بالعکس، خود از حوادث ناشی از این پایانه تأثیر بپذیرند.

برای نشان دادن ابعاد ریسک، کافی است فاجعه‌ی انفجار قطار در ایستگاه خیام نیشابور را در سال ۱۳۸۳ به یاد آوریم. در این فاجعه، محموله‌ی قطار یادشده، محتوی چند صد تن کالای خطرناک (متشکل از نیترات آمونیوم، گوگرد، پنبه و سوخت سنگین) بود و دامنه‌ی آثار تلخ آن، همچنان موجب یادآوری و حسرت می‌شود. با یک قیاس ساده‌اندیشانه، اگر تنها شدت آثار حادثه را به‌منزله‌ی یک تابع خطی از تناژ موجودی کالای خطرناک در نظر بگیریم، (فارغ از تمام وجوه راهبردی و پیش‌بینی‌های به عمل آمده جهت کنترل شرایط اضطراری و مدیریت بحران)، وجوه فاجعه‌بار حوادث کالای خطرناک مجتمع بندری شهید رجایی نسبت به فاجعه‌ی ایستگاه خیام نیشابور، وسیع‌تر خواهد بود.

همچنین، دسترسی محدود به محتویات این محمولات به دلیل الزامات قانون گمرکی بر عدم برداشته شدن مهر و موم واحد حمل‌ونقل کالا، موجب محدودیت اکید میزان دسترسی و به‌تبع آن، افت شدید سطح نظارت و کنترل بر شرایط محتویات آن خواهد شد. مشکلات ایمنی حمل و نقل جاده‌ای کالا در کشور نیز، بر هیچ‌کس پوشیده نیست. این مشکلات، زمانی که با بارگیری واحد حمل‌ونقل محتوی کالای خطرناک، به وسایط نقلیه‌ی جاده‌ای در تردد در شبکه‌ی راه‌های موجود در نواحی مجاور و نزدیک بندر افزوده می‌شود، و زمانی که عوامل تشدیدکننده و افزایش‌دهنده‌ی احتمال حوادث در این نواحی نیز به‌همراه آن‌ها در نظر گرفته می‌شود، برآیند خیره‌کننده‌ای از ریسک به دست می‌آید که فرد را به تأمل و حیرت و اندیشه وادار می‌کند.

اما در زیر‌صورت‌بندی این چالش، پیکربندی آن از چه عواملی تشکیل شده است؟ پاسخ این پرسش کلیدی، اساس طرح راهکارهای حل چالش یادشده

■ الزام به بازگشایی واحد حمل و نقل و محتوای آن‌ها در محل انبارداری و انبارش واحدهای بسته‌بندی در انبارهای یادشده.

۳) تمایل صاحبان کالاهای خطرناک به انبار محموله‌های خود در بندر شهید رجایی

بسیاری از صاحبان کالاهای خطرناک، تمایل چندانی به خارج کردن محموله‌های خود از مجتمع بندری شهید رجایی ندارند. آنان به جای آن که با خروج کالای خود از بندر، مسئولیت سنگین حمل و نگهداری آن را عهده‌دار شوند، ترجیح می‌دهند با نگاهداشتن محموله‌هایشان در بندر، این مسئولیت را متوجه بندر شهید رجایی و مجری عملیات آن کنند. به این ترتیب، آنان از سه مزیت برخوردار می‌شوند:

۱. دورماندن از همه‌ی مسئولیت‌های مربوط به حوادث ناشی از این محموله‌های پرخطر، در عین حفظ بخش عمده‌ی منافع شان با توجه به بیمه و مسئول انگاشته شدن اداری بندر و دریانوردی استان هرمزگان و مجری عملیات بندر شهید رجایی.
۲. نپرداختن هزینه‌های سنگین برای انبارداری ایمن کالاهای متعلق به خود، در مجتمع صنعتی خود یا اماکن نزدیک به آن.
۳. به تأخیر افتادن موعد پرداخت هزینه‌ی انبارداری و کرایه‌ی حمل و نقل از مجتمع بندری شهید رجایی (در برخی از موارد برای پرهیز از پرداخت بهای سنگین انبارداری‌ها، صاحب کالا تا زمان متروکه شدن و حراج آن صبر می‌کند که مجبور به پرداخت مبلغ انبارداری نشود).

۴) نیاز به ایجاد وحدت رویه‌ی نظری و عملی در کسب و کار کالای خطرناک

یکی دیگر از حوزه‌های پدیدآورنده‌ی مشکل در این زمینه، تفاوت‌های موجود در موضع طرف‌های مختلف مشارکت‌کننده در عرصه‌ی کسب و کار کالاهای خطرناک است. این مواضع، تا آن‌جا که برخاسته از رسالت و مأموریت سازمانی طرف یادشده است، در نظر و عمل قابل پذیرش هستند. اما در بسیاری از موارد می‌توان دید که فرایند اسنادی و عملیاتی، اجازه‌ی یکپارچه‌سازی و تلفیق مراحل کار را فراهم می‌آورد. به‌طور قطع، التزام به بازنگری و یکپارچه‌سازی فرایندهای عملیاتی و اسنادی در فصل مشترک فعالیت طرف‌های مختلف، یک امر کاملاً ضروری است.

در این زمینه، به‌خصوص به نظر می‌رسد باید کمیسیون متشکل از نهادهای مختلف دولتی، نمایندگان بخش خصوصی، و اتحادیه‌های عمومی مشارکت‌کننده در کسب و کار کالاهای خطرناک در بندر شهید رجایی

بندر و دریانوردی استان هرمزگان و مجری عملیات بندر شهید رجایی در ارتباط با کالاهای خطرناک، درست همانند کالاهای عادی مورد پیگیری قرار می‌گیرند و هیچ‌گونه تسریع یا عامل تسریع‌کننده‌ای به‌منظور الزام و اجبارسازی نسبت به خروج هرچه سریع‌تر این کالاهای خطرناک، در هیچ‌یک از قوانین مشاهده نمی‌شود. فرایند ترخیص و خروج کالاهای خطرناک (به‌غیر از گروه‌های مورد اشاره در بند ۳) درست مانند کالاهای عادی است و هیچ تفاوتی در این زمینه دیده نمی‌شود. البته پرداختن به ارزش تجاری این کالاهای و تعیین تکلیف حقوق، عوارض و شرایط گذر کالا از مبادی گمرکی جمهوری اسلامی ایران، امری ضروری و الزامی است؛ اما در این میان نباید از مخاطرات بارز این محموله‌ها چشم پوشید شرط تعادل و توازن، آن است که این هردو کفه با یکدیگر تنظیم شوند. در این‌جا لازم است از ابزارهای مدیریت ریسک برای تعیین وضعیت بهینه استفاده شود.

از جمله عواقب ناگوار این نگرش محدود، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تسری آثار رسوب‌زدایی فرایند ترخیص کالا به جریان کالاهای خطرناک واردشونده به بندر و تشدید انباشت آن‌ها در بندر.
- وارد شدن تأخیر قابل توجه در خروج محموله کالاهای خطرناک در صورت مشاهده‌ی هر گونه مغایرت بین اسناد و محتویات آن‌ها.
- متروکه شدن کالاهای خطرناک در بندر شهید رجایی و بدون صاحب و بلا تکلیف ماندن آن‌ها.
- الزام اکید در حالت مهر و موم نگاهداشتن محموله‌ی کالای خطرناک در واحد حمل و نقل آن و مشکلات ناشی از این موضوع در نگاهداشت (و در صورت نیاز واکنش) به‌منظور کنترل مخاطرات این کالاها.
- وارد آمدن مسئولیت‌های مالی و حقوقی بسیار سنگین بر دوش سازمان بندر و دریانوردی و مجری عملیات بندر شهید رجایی، به عنوان امانت‌داران کالاهای یادشده.

این موضوع، طلب‌کننده‌ی اهتمام دستگاه‌های اجرایی و قانون‌گذار کشور در زمینه متمایز کردن شرایط و الزامات حمل و نقل و انبارداری کالاهای خطرناک نسبت به کالاهای تجاری عادی است. در این زمینه باید از حد الزام تعرفه‌ای و عملیاتی در آیین‌نامه‌ها و بخش‌نامه‌ها فراتر رفت و با سرمایه‌گذاری و تسهیل شرایط، نسبت به وضع موازین و الزامات مورد نیاز مبادرت ورزید. از جمله‌ی این اقدامات، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تدوین قوانین انبارداری کالاهای خطرناک در کشور.
- الزام به اجرای آن دسته از قوانین بین‌المللی حمل و نقل کالاهای خطرناک که مورد پذیرش قرار گرفته‌اند.
- فراهم آوردن زمینه‌ی برنامه‌ریزی، نظارت و کنترل در پیش‌کرانه‌ی ارسال و حمل کالاهای خطرناک به بندر شهید رجایی از راه وضع الزامات قانونی.

- افزایش تسهیلات حمل و نقل و انبارداری کالاهای خطرناک در بودجه‌ی حمل و نقل کشور.
- کاهش مدت مجاز اقامت کالاهای خطرناک در محدوده‌ی بندر، همزمان با تسهیل خروج هرچه سریع‌تر آن‌ها.

- الزام صاحب کالا و/یا دستگاه‌های اجرایی به انتقال هرچه سریع‌تر کالاهای خطرناک به انبارهای ویژه در پس‌کرانه، حتی به قیمت وارد آوردن بخشی از اقدامات نظارتی بر آن‌ها.

- بازنگری در آهرم‌های تعرفه‌ای، به‌منظور افزایش مبلغ خدمات در صورت دیرکرد از موعد مقرر برای خروج کالاهای خطرناک از بندر.

- آرایه‌ی مجموعه‌ای از مشوق‌ها و جرایم در زمینه‌ی الزام به حمل و نقل ایمن کالا و سرعت‌بخشیدن به آن‌ها برای صاحبان کالا.

- الزام و کمک به تأسیس انبارهای تخصصی ایمن در اراضی پس‌کرانه (و حتی در صورت امکان، نزدیک به تأسیسات مصرف‌کننده‌ی نهایی این مواد).



تشکیل شود و فرایند خروج کالاهای خطرناک از بندر شهید رجایی، نقش و مسئولیت‌ها و اختیارات هر یک از ذینفعان آن و شبکه‌ی ارتباطات میان آن‌ها را به بهترین وجه طرح‌ریزی و مراحل تصویب و تأیید محلی و ملی آن را پی‌گیری کرد و پس از تصویب آن، در راستای بهبود بخشی عملیات، به فعالیت پرداخت.

۵) نیاز به دانش تخصصی در مورد کالاهای خطرناک و یافتن جایگاه آن در دستگاه‌های مرتبط

صنعت حمل‌ونقل و زنجیره‌ی تأمین طی سه دهه تحولات شگرفی را از سر گذرانده‌اند و این تحولات نیز، همراه با تغییر الگوهای نظام تجاری در جهان، پیشرفت‌های علم و فن‌آوری، دگردیسی نیازها در جوامع بشری و نظام‌های فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی به‌طور مداوم در حال دگرگونی است. حمل‌ونقل و تأمین کالاهای خطرناک نیز، به عنوان یکی از سرفصل‌های کتاب صنعت حمل‌ونقل، از این قاعده مستثنا نیست و ما شاهد تطور این شاخه از حمل‌ونقل در جهان هستیم. در این شرایط، ارتقاء دانش، مؤلفه‌ای کلیدی در این کسب‌وکار به شمار می‌آید و هر مجموعه‌ای باید آن را به عنوان بزرگ‌ترین سرمایه‌ی خود در کسب‌وکار خود تلقی کند.

دانش محوری در کسب‌وکار کالاهای خطرناک (از مرحله‌ی ثبت سفارش تجاری گرفته تا زمان تحویل آن در مقصد به صاحب کالا)، مؤلفه‌ای اساسی است که موجب تضمین ایمنی، امنیت این کسب‌وکار و اعتبار یافتن نقش آفرینان آن می‌شود. از این حیث، نیاز به دانش تخصصی حمل‌ونقل کالاهای خطرناک در مجتمع بندری شهید رجایی، بیش از هر مقام دیگری محسوس است. در صورتی که دانش مورد نظر در همه‌ی دستگاه‌ها و سازمان‌های شرکت‌کننده، در سطح نیاز آن‌ها فراهم شود، مسلماً تغییر شگرفی در این کسب‌وکار ایجاد می‌شود و موجب هم‌افزایی مساعی طرف‌های مختلف و ارتقای روزافزون این کسب‌وکار خواهد شد.

در این راستا، مسلمان جلب همکاری متخصصان و مشاوران و مراکز پژوهشی و آموزشی به‌منظور جذب و تولید علم و جذب و آموزش کارشناسان خبره برای نظارت (در سطوح ممیزی، بازرسی و پایش) و اجرا، امری ضروری است که همه‌ی سازمان‌های مشارکت‌کننده (اعم از خصوصی، عمومی یا دولتی) باید به آن اهتمام ورزیده و آن را در سطح فعالیت خود به مرحله‌ی اجرا گذارند. در این زمینه،

به‌خصوص تخصص‌های زیر مورد نیاز خواهند بود:

- مهندسی ایمنی شیمیایی برای شناسایی، ارزیابی و کنترل ریسک‌ها و جنبه‌های زیست‌محیطی کسب‌وکار کالاهای خطرناک.
- مدیریت به‌منظور هدایت، برنامه‌ریزی، سازمان‌دهی، هماهنگی، اجرا، کنترل و بازنگری و اقدام در زمینه‌ی کسب‌وکار کالاهای خطرناک.
- مدیریت آموزشی به‌منظور توسعه‌ی وجوه آموزشی در کسب‌وکار کالاهای خطرناک.
- مدیریت تحقیق و توسعه به‌منظور توسعه‌ی دانش و فن‌آوری و نوآوری در کسب‌وکار کالاهای خطرناک.
- تخصص‌های مطرح در زمینه‌ی صنعت حمل‌ونقل و بالخصوص تخصص‌های مطرح در زمینه‌ی عملیات بندری و لجستیک بندری.
- تخصص‌ها و مهارت‌های ویژه، مربوط به واکنش در شرایط اضطراری حمل‌ونقل کالاهای خطرناک (مانند گروه‌های ویژه‌ی آتش‌نشانی، گروه‌های امنیتی و...).
- تخصص‌های فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات.
- تخصص در امور گمرکی.
- تخصص در امور بازرگانی.
- بسیاری تخصص‌های دیگر.

۶) نیاز به برنامه‌ریزی برای حمل‌ونقل و انبارداری کالاهای خطرناک

فرآیندهای حمل‌ونقل و انبارداری کالاهای خطرناک در مجتمع بندری شهید رجایی، تا حد امکان باید به سمت برخوردار شدن از قابلیت برنامه‌ریزی سوق داده شوند، تا بتوان آن را تحت کنترل و پایش درآورد. هرچه این برنامه‌ریزی جامع‌تر باشد و دامنه‌ی نفوذ آن در سرزمین‌های پیش‌کرانه و پس‌کرانه‌ی بندر افزایش یابد، امکان پیش‌نگری و پیش‌بینی در عمل بالاتر خواهد بود. به عنوان مثال، اگر نیاز به یک مجتمع صنعتی برای واردات یک محموله‌ی کالای خطرناک در هنگام پیش‌بینی و یا حتی ثبت سفارش، به بندر و دستگاه‌های دیگر فعال در زمینه‌ی حمل‌ونقل و انبارداری کالاهای خطرناک اطلاع داده شود، امکان برنامه‌ریزی و تدارک و تخصیص منابع، بسیار بیش‌تر از زمانی خواهد بود که ماتیفست بار کشتی، چند ساعت پیش از ورود به لنگرگاه EDI به بندر اعلام شود.

برنامه‌ریزی، یکی از فعالیت‌های کلیدی مدیریت حمل‌ونقل و انبارداری





مجتمع بندری شهید رجایی

- نوبت‌دهی و تعیین زمان عملیات تحویل‌دهی کالای خطرناک به عوامل باربری جاده‌ای/ریلی
- تخصیص فضای صاف‌ی متناسب در محوطه
- ثبت و تحلیل حوادث کالاهای خطرناک
- تأمین اطلاعات ایمنی مواد شیمیایی و ارائه‌ی آن به مشارکت‌کنندگان و به‌خصوص به سرویس‌های ایمنی
- تشخیص و اعلان شرایط اضطراری
- استخراج و ابلاغ اطلاعات شرایط استاندارد محموله به واحدهای مرتبط با طرف‌های مشارکت‌کننده
- فراهم آوردن شرایط پایش واحد حمل‌ونقل و تعقیب و رهگیری آن تا زمان خروج از بندر
- برنامه‌ریزی عملیات متفرقه

با توجه به وسعت و تنوع داده‌ها، گوناگونی رویکردهای تخصصی، تفاوت سطوح برنامه‌ریزی، تعدد طرف‌های بهره‌بردار و کاربران وابسته به آن‌ها، حیطة‌بندی سطوح دسترسی و ضرورت دستیابی به اطلاعات بلادرنگ در این کسب‌وکار به نظر می‌رسد که بهره‌گیری از سامانه‌های خبره و هوشمند، می‌تواند بهترین گزینه به شمار آید. البته این سامانه‌ها (به‌خصوص در سطوح برنامه‌ریزی عملیاتی) باید به‌طور یکپارچه و/یا مرتبط با سامانه‌ی نظارت و کنترل (نک. بند بعد) در نظر گرفته شود و بتواند با دریافت بازخورد از سامانه‌ی کنترل، اطلاعات خود را به‌روز کند.

موضوعی که در این زمینه مهم به نظر می‌آید، نقش کلیدی فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات در فرایند برنامه‌ریزی است. سطح توسعه‌ی فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات، در کل تعیین‌کننده‌ی اثربخشی طراحی، کاربری، تمرکز اطلاعات و وحدت تصمیم در عین تفرق جغرافیایی و میزان هوشمندی سامانه‌ی برنامه‌ریزی است. همچنین، میزان توسعه‌ی شبکه‌های ارتباطی نزد هر یک از طرف‌های مشارکت‌کننده، تعیین‌کننده‌ی میزان صحت و دقت اطلاعات و بلادرنگ بودن آن‌ها در تصمیمات طرف‌های یادشده در کسب‌وکار و حمل‌ونقل و انبارداری کالاهای خطرناک خواهد بود.

کالاهای خطرناک است که علاوه بر تأمین روانی عملیات و حفظ ظرفیت‌های بندر، بستر ایمنی و امنیت این کسب‌وکار را نیز فراهم خواهد آورد. این فعالیت باید در سطح راهبردی، تاکتیکی و عملیاتی تعریف شود و بتواند در افق‌های بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت، امکان تصمیم‌گیری و اجرا را برای مشارکت‌کنندگان در این کسب‌وکار ایجاد کند. کارکردهای ایمنی و امنیتی این فرایند، مشتمل بر موارد زیر است:

- برنامه‌ریزی راهبردی
 - ثبت و تحلیل اطلاعات بازار حمل‌ونقل و انبارداری کالاهای خطرناک در مجتمع بندری شهید رجایی
 - تعریف چشم‌انداز، مأموریت و خط‌مشی‌های مدیریت حمل‌ونقل کالاهای خطرناک در مجتمع بندری شهید رجایی
 - تعریف و تدوین راهبردهای کسب‌وکار حمل‌ونقل کالاهای خطرناک در مجتمع بندری شهید رجایی و تبیین اهداف راهبردی در هر یک از آن‌ها
 - بازنگری راهبردی و یا انتقال از محور یک راهبرد به راهبرد دیگر در صورت نیاز
 - برنامه‌ریزی تاکتیکی
- این سطح از برنامه‌ریزی، به ترجمان راهبردها به برنامه‌ی اجرایی می‌پردازد:
- تعیین ظرفیت و منابع (اعم از زمین، تجهیزات، تأسیسات، نیروی انسانی، دانش و...) مورد نیاز برای کفایت حمل‌ونقل و انبارداری کالای خطرناک در آینده
 - برآورد هزینه و محاسبات سودآوری
 - سازمان‌دهی و تقسیم کار
 - تعیین روش‌های تأمین مالی و تدارک و تأمین منابع
 - بودجه‌بندی برای تحقق بخشیدن به کسب‌وکار
 - تعریف تفصیلی و تدوین فرایندها و شاخص‌های کلیدی عملکرد در آن‌ها
 - برنامه‌ریزی عملیاتی
- این سطح از برنامه‌ریزی، به اجرای عملی برنامه تاکتیکی می‌پردازد و تحقق عملی جنبه‌های مالی، علمی، کیفی و فرایندی کسب‌وکار را رقم می‌زند. به دلیل وسعت کارکردها در این حوزه، در این جا صرفاً به برخی از کارکردهای عملیاتی در حیطة‌ی عملیات بندری اشاره می‌کنیم:
- برنامه‌ریزی عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای خطرناک در شناور
 - برنامه‌ریزی مسیر و زمان گسیل بین پایانه‌ای کالاهای خطرناک در

۷) ارتقاء و تقویت سازوکارهای نظارتی و کنترل در حمل و نقل و انبارداری کالاهای خطرناک

نظارت و کنترل، یک فعالیت الزامی دیگر در مدیریت حمل و نقل و انبارداری کالاهای خطرناک به شمار می آید که پشتیبان اجرا و تحقق برنامه های ارائه شده و میزان تحقق اهداف و/ یا صحت و دقت نتایج و میزان انطباق با شاخص های وضع شده در زمان برنامه ریزی است. این سازوکارها، کسب نتایج را بر اساس برنامه ها بررسی می کند و در صورت عدم انطباق، با تعریف اقدامات کنترلی، سعی در ایجاد انطباق یاد شده بین نتایج و اهداف می نماید. در صورت وجود تفاوت های چشمگیر بین نتایج و اهداف، کل برنامه و اهداف و روش های اجرا، مورد بازنگری مدیریتی قرار می گیرد.

دستگاه های نظارتی هر یک از طرف های مشارکت کننده، می تواند با توجه به حوزه ی فعالیت آن ها در سطوح راهبردی، تاکتیکی و عملیاتی تعریف شود و ناظر بر صحت و دقت نتایج و میزان انطباق با شاخص های وضع شده باشد. نکته ی قابل توجه آن که ایجاد هماهنگی بین دستگاه های نظارتی - کنترلی طرف های مختلف مشارکت کننده می تواند موجب تکمیل کار کردها، پرهیز از دوباره کاری با فعالیت های موازی و حتی هم افزایی در نظارت و کنترل بر حمل و نقل کالاهای خطرناک کشور شود.

۸) نیاز به ایجاد آگاهی عمومی و نیل به سوی فرهنگ سازی

در طی چند دهه ی اخیر، ثابت شده که روابط سازمانی، بیش تر بر اساس روابط اجتماعی شکل می گیرند تا مصوبات نرماتیب و دستوری. از دیدگاه اجتماعی نیز، یکی از بهترین راهکارهای ایجاد پذیرش و همگامی در هر موضوع، ایجاد آگاهی در انسان ها، گروه های کاری و سازمان ها است. در این صورت ایجاد اقبال عمومی نسبت به موضوع، به ایجاد بسترهای اجرایی کمک شایانی خواهد کرد و حتی در صورت تداوم می تواند به نهادینه شدن موضوع مورد نظر در فرهنگ گروه هدف بینجامد.

موضوع حمل و نقل و انبارداری کالای خطرناک در بندر شهید رجایی نیز، از این قاعده مستثنا نیست. ارائه ی آموزش های عمومی، اطلاع رسانی، درج اخبار، ترویج و تبلیغ در رسانه ها و جراید، ایجاد پایگاه های اینترنتی، نشر بولتن ها، برگزاری همایش ها، نصب تابلوها و اعلانات، از جمله اقداماتی است که می تواند در فرایند ایجاد آگاهی عمومی و در مرحله ی بعد، در زمینه ی فرهنگ سازی به کار گرفته شوند.

۹) نیاز به ایجاد هشیاری همگانی

نتیجه ی ایجاد آگاهی عمومی، دست یابی به هشیاری عمومی است. به این ترتیب، دستگاه ها و نهادهای مختلف، شرکت ها، و جامعه، از حمل و نقل کالاهای خطرناک آگاهی می یابند و نسبت به وضعیت آن، حساس می شوند و مشارکت آن ها به نحو قابل توجهی در عرصه ی اجرا افزایش می یابد. این هشیاری باید در مجتمع بندری شهید رجایی و مجموعه های پیرامون آن تقویت شود.

۱۰) نیاز به ایجاد آمادگی به منظور ارائه واکنش مناسب در شرایط اضطراری

مسئله افراد جامعه ی هشیار و نهادهای و دستگاه های آن، همواره متوجه امکان بروز حوادث مترقبه یا غیرمترقبه هستند و آمادگی واکنش مؤثر در قبال آن خواهند بود. البته این آمادگی، با اهتمام اداره ی کل بندر و دریانوردی، در سطح قابل قبولی در مجتمع بندری شهید رجایی ایجاد شده است؛ اما طبیعی است که جلب مشارکت هر چه بیش تر طرف های حاضر در مجموعه ی بندر و بسط و توسعه ی آن با همیاری مجموعه های پیرامونی آن، می تواند اثربخشی و کارایی سازمان دهی موجود را تقویت کند. این مجموعه، همچنین در تعامل با سازمان پدافند غیرعامل استان نیز، می تواند همکاری و مشارکت مطلوبی را از سرتاسر استان به سوی خود جلب کند.

نتیجه گیری

مجتمع بندری شهید رجایی، مکانی است که هزاران واحد حمل کالاهای خطرناک در آن انباشته شده اند و روزانه چندصد واحد از آن ها در آن بندر، جابه جا، تخلیه، بارگیری و حمل و نقل می شوند. این در حالی است که علاوه بر اهمیت راهبردی این بندر برای جمهوری اسلامی ایران، نواحی همجوار آن نیز، به طریقی زایدالوصف از نظر تجاری، اقتصادی، نظامی، جمعیتی و زیست محیطی، حایز اهمیت راهبردی هستند و مزید بر آن، بسیاری از آن ها خود محل انباشت کالاهای خطرناک و مواد شیمیایی به شمار می آیند. با این اوصاف، به نظر می رسد استعداد این منطقه برای شکل گیری فجایع شیمیایی زیاد است و با توجه به نارسایی های مورد مشاهده در وضعیت جاری انبارداری و حمل و نقل کالای خطرناک در مجتمع بندری شهید رجایی و اراضی پس کرانه ی آن و ریسک ها و پیامدهای فوق العاده ی ناشی از آن، باید به فوریت در مورد مدیریت ریسک های مبتلابه چاره اندیشی صورت گیرد. گرچه سازمان بندر و دریانوردی و عوامل آن، کوششی مجذانه در این زمینه به کار بسته اند؛ اما این مهم، مستلزم انگیزش عزم و مشارکت ملی همه ی طرف های ذی نفع (اعم از دولتی، عمومی و خصوصی) است.

موقعیت استقرار بندر شهید رجایی و اماکن پیرامونی آن، یکی از حساس ترین و راهبردی ترین نواحی جمهوری اسلامی ایران و منطقه ی خاورمیانه است. برقراری حفظ ایمنی و امنیت این منطقه، وظیفه ی ملی هر ایرانی است و باید با تمام قوا در راه حفظ و ارتقای آن کوشید. ■

منابع و مآخذ

1. Guidance Concerning Chemical Safety in Port Areas, OECD/IMO, Paris, 1996.
2. APELL for Port Areas, UNEP/IMO, imprinted by IMO, London, 1996.
3. International Maritime Dangerous Goods Code, IMO, London, 2004.
۴. سامانه ی عملیات پایانه های شرکت تاپواتر خاورمیانه در مجتمع بندری شهید رجایی (ICTS).



بنادر آمریکا در آستانه‌ی دریافت حمایت‌های ویژه تجاری

۸۰ درصد کالاهای مصرفی و صنعتی صادرشده از ایالات متحده برداشته خواهد شد و در نتیجه‌ی آن افزایشی معادل ۱/۱ میلیارد دلار در حجم کالاهای صادرشده به کلمبیا مشاهده خواهد شد. به گفته‌ی IFW، تعرفه‌های باقیمانده طی ۱۰ سال آینده برداشته خواهند شد. خوان مانوئل سانتوس رئیس‌جمهوری کلمبیا درباره‌ی توافقنامه‌ی تجارت آزاد کلمبیا گفت: «این توافقنامه مهم‌ترین پیمان در تاریخ کلمبیا است.»

کنگره‌ی آمریکا ماه گذشته هر سه پیمان تجاری را به تصویب رساند. با این وجود، مجمع ملی کره‌ی جنوبی باید این توافقنامه را قبل از اجرای آن، تصویب کند.

توافقنامه‌های تجارت آزاد کلمبیا و پاناما از سوی سیستم‌های قانونگذاری این کشورها تصویب شده است. ■

انتظار می‌رود توافقنامه‌ی تجارت آزاد (که قرار است بزودی توسط باراک اوباما امضاء شود) زمینه‌ی حمایت از بنادر ایالات متحده را در حوزه‌ی تجاری (مرتبط با فعالیت‌های بندری و کشتیرانی) فراهم آورد.

باراک اوباما رئیس‌جمهور آمریکا قرار است در آینده‌ی بسیار نزدیک توافقنامه‌ی تجارت آزاد کشورهای کره‌ی جنوبی، کلمبیا و پاناما با بنادر ایالات متحده را امضاء کند که در صورت امضای آن، با تغییر شرایط، جان تازه‌ای به کالبد بنادر این کشور دمیده می‌شود.

به گزارش واشنگتن‌پست، رئیس‌جمهور آمریکا برای امضای این توافقنامه به رهبران تجاری و اتحادیه‌ی اروپا خواهد پیوست. امضای این توافقنامه در واقع نقطه‌ی پایان سال‌ها گفت‌وگو است و این سند قرار است به بزرگ‌ترین توافق تجاری حاصل از توافقنامه‌ی تجارت آزاد آمریکای شمالی که در سال ۱۹۹۳ میلادی به امضاء رسیده است، تبدیل شود.

براساس پیمان منعقد شده با کره‌ی جنوبی، ۹۵ درصد از تعرفه‌های گمرکی بر صادرات ایالات متحده (هم بر کالاهای مصرفی و هم بر کالاهای صنعتی) طی ۵ سال آینده برداشته خواهد شد. در نتیجه براساس برآورد کمیسیون تجارت بین‌المللی ایالات متحده (ITC)، حجم تجاری صادرات ایالات متحده با کره‌ی جنوبی به میزان ۱۰-۱۱ میلیارد دلار افزایش خواهد یافت.

به عنوان بخشی از پیمان تجارت آزاد با کلمبیا، حقوق گمرکی از





کارت اطلاعاتی ایمنی مواد

Material Safety Data Sheets

اطلاعات پایه درباره‌ی مواد یا فرآورده‌های شیمیایی

تهیه و تنظیم: حسین صدیقی (اداری کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر)

با توجه به رشد و توسعه‌ی صنعت حمل‌ونقل دریایی و نقش بارز آن در جابه‌جایی کالا، نکته‌ی مهم، توجه به دستورالعمل‌ها و اطلاعاتی است که باید درباره‌ی حمل، تخلیه و بارگیری کسب کنیم و آگاهی از این مهم که استفاده‌ی بی‌خطر از این مواد، بدون مدیریت ایمن مواد شیمیایی، امکان‌پذیر نخواهد شد.

این امر در مورد به‌کارگیری کالاهای خطرناک، دارای اهمیت مضاعفی است؛ با توجه به این مقوله که استفاده‌ی ایمن از مواد، بدون داشتن اطلاعات کافی درباره‌ی خواص، اثرات و شیوه‌های کاربرد ایمن آن امکان‌پذیر نیست. بنابراین، اولین قدم در زمینه‌ی کاربرد مواد شیمیایی خطرناک، شناسایی و آگاهی از خطرات و اثرات بالقوه‌ی این مواد است.

آشنایی با کالاها و مواد، به‌خصوص کالاهای خطرناک، در بنادر که به عنوان دروازه‌های ورودی و خروجی کالا شناخته می‌شوند، دارای اهمیت بسزایی است؛ چه‌بسا کوچک‌ترین سهل‌انگاری در شیوه‌های حمل، نگهداری، انبارداری و... می‌تواند خسارات جبران‌ناپذیری به بار آورد و حتی ممکن است یک بندر را از فعالیت خارج گرداند. برگه‌ی اطلاعات ایمنی مواد (MSDS)، اطلاعات پایه درباره‌ی مواد یا فرآورده‌های شیمیایی را به آگاهی می‌رساند و دارای اطلاعاتی پیرامون خصوصیات، پتانسیل آسیب‌زایی مواد، نحوه‌ی استفاده‌ی ایمن و چگونگی برخورد در مواقع اضطراری است.

در این مقاله با توجه به این نکته که دانستن حق مسلم افراد است و افرادی که در هر محیطی کار می‌کنند باید بدانند با چه موادی سروکار دارند، سعی بر آن است که به‌منظور آشنایی بیش‌تر، اطلاعاتی که در برگه‌های حاوی اطلاعات ایمنی مواد آمده است، تشریح شود.

MSDS مخفف عبارت Material Safety Data Sheet بوده و به‌معنی کارت اطلاعات ایمنی مواد است. اطلاعات ذکرشده در رابطه با مواد، توسط مراکز معتبر جهانی و بر اساس یافته‌ها و عوارض مشخص‌شده بر فیزیولوژی انسان، محیط و نتایج تحقیقات به دست آمده است. MSDS‌های شرکت‌های مختلف ممکن است شبیه هم نباشند، اما همواره دارای یک‌سری اطلاعات پایه‌ای مشترک هستند.

امروزه یکی از حساس‌ترین و درواقع پر حادثه‌ترین عملیاتی که در بنادر صورت می‌گیرد، عملیات مربوط به تخلیه، بارگیری و نگهداری کالاهای خطرناک است. حمل‌ونقل کالاهای خطرناک در بنادر، همواره با حوادثی همراه است که گاه علاوه بر وارد آوردن خسارات مالی، موجب بروز صدمات جانی نیز می‌شود. در بیشتر مواقع وقوع یک حادثه به علت عدم آگاهی و نداشتن اطلاعات مفید در زمینه‌ی چگونگی برخورد با آن، باعث گسترش خسارات مالی و جانی می‌شود؛ در صورتی که آگاهی از علت بروز و نحوه‌ی مقابله با آن، می‌تواند حوادث را کنترل کند و از شیوع دامنه‌ی خسارت‌ها جلوگیری به عمل آورد. در محیط اطراف، اعم از محیط کار و محیط زندگی، اغلب با مواد شیمیایی مختلفی سروکار داریم و به‌طور مستقیم از راه آب، هوا، خاک و... با آن‌ها در تماس هستیم. تعداد مواد شیمیایی که تاکنون شناخته شده، بالغ بر ۱۱,۰۰۰,۰۰۰ ماده است که سالانه ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ ماده‌ی شیمیایی جدید به این فهرست اضافه و نیز، تعداد ۱۰۰,۰۰۰ ماده‌ی شیمیایی متفاوت از آن‌ها تولید می‌شود و یا مورد استفاده قرار می‌گیرد. از این تعداد ماده‌ی شناخته‌شده، فقط ۱۱۰,۰۰۰ مورد مصارف عمومی و روزمره دارند و بقیه در صنایع شیمیایی مورد استفاده قرار می‌گیرند. از این‌رو، افراد زیادی به علت عدم آشنایی و فقدان اطلاعات کافی و طی تماس با این مواد در طول سال از بین می‌روند و یا دچار عوارض و اثرات ناشی از آن‌ها می‌شوند. حتی در بعضی موارد، اثرات این مواد به نسل‌های آینده نیز منتقل می‌شود. برای مثال، می‌توان به حوادثی از قبیل حادثه‌ی بوپال هند (۱۹۸۴ میلادی) اشاره کرد که در اثر به‌کارگیری اقدامات ضعیف امنیتی مدیران، نارسایی سیستم‌های هشداردهنده و نبود سازماندهی و آمادگی مناسب به وقوع پیوست. این حادثه منجر به مرگ بیش از ۲۸۰۰ نفر و آسیب‌دیدگی دستگاه تنفسی و بینایی ۲۰,۰۰۰ نفر از اهالی آن منطقه شد که در مجاورت کارخانه زندگی می‌کردند. به‌رغم گذشت بیش از دو دهه از این حادثه، پیامدهای آن همچنان در میان شهروندان آن منطقه مشاهده می‌شود.

ممکن است ماده‌ی شیمیایی طی تماس با چشم، تماس با پوست، خوردن و بلعیدن، تنفس، حریق و انفجار ایجاد کند، بیان می‌شود:

تماس با چشم	گرد و غبار گوگرد می تواند سبب تحریک چشم شود.
تماس با پوست	تماس های مداوم با گوگرد در انسان های حساس، سبب تحریک پوست آنان می شود.
خوردن و بلعیدن	سبب تحریک دهان، ایجاد زخم در گلو و اسهال می شود.
تنفس	گرد و غبار گوگرد، سبب تحریک غشایی دستگاه تنفسی می شود.
حریق	آتش گیرنده و قابل احتراق است .
انفجار	گرد و غبار گوگرد، قابلیت انفجار دارد.

۶. اقدامات اولیه‌ی اورژانسی: در این قسمت، اقدامات اولیه و اطلاعات پزشکی که لازم است در هنگام بروز حادثه‌ی ناشی از تماس ماده‌ی شیمیایی با چشم، پوست، خوردن، تنفس صورت پذیرد، بیان شود:

تماس با چشم	به مدت ۱۰ دقیقه با آب شسته شود. اگر تحریک همچنان ادامه داشت به پزشک مراجعه شود.
تماس با پوست	لباس های آلوده را از تن خارج کنید و موضع آلوده را با آب و صابون شست و شو دهید
خوردن و بلعیدن	اگر مصدوم هوشیار بود و می توانست چیزی بخورد، به وی ۲ لیوان آب بدهید و سپس وی را وادار به استفراغ کنید. به سرعت مصدوم را به پزشک برسانید.
تنفس	مصدوم را به هوای آزاد منتقل کنید، به وسیله‌ی دستگاه اکسیژن به وی اکسیژن برسانید و تنفس او را کنترل کنید. اگر تنفس وی قطع شده بود، به او تنفس مصنوعی بدهید و در صورت ایست قلبی، احیای قلبی ریوی را شروع کنید. به سرعت مصدوم را به پزشک برسانید.

۷. اقدامات اولیه در رویارویی با وقوع حریق: در این قسمت، شرایط بالقوه‌ای که می‌تواند باعث آتش گرفتن ماده‌ی شیمیایی شود، بیان می‌شود. همچنین، نحوه‌ی اطفای حریق ناشی از ماده‌ی شیمیایی و چگونگی مقابله با آتش‌سوزی نیز، توضیح داده می‌شود:

- در این بخش به تشریح اطلاعات مندرج در کارت اطلاعات ایمنی مواد، همراه با بیان یک نمونه از اطلاعات موجود در کارت ایمنی مواد با نام عنصر گوگرد پرداخته می‌شود:

۱. عنوان یا نام مواد شیمیایی: در این قسمت نام ماده‌ی شیمیایی ذکر می‌شود.

نام ماده‌ی شیمیایی: عنصر گوگرد (Brimstone sulfur)

۲. کد اطلاعات مواد شیمیایی از بزرگ‌ترین و به‌روزترین بانک‌های اطلاعاتی مواد شیمیایی در جهان است. این بانک اطلاعاتی، مربوط به انجمن شیمی آمریکا بوده که تا سپتامبر ۲۰۰۹ میلادی، فهرست اطلاعات بیش از ۵۳,۰۰۰,۰۰۰ نوع مواد شیمیایی را تهیه کرده است. در این بانک، هر ماده‌ای دارای یک کد اختصاصی، مشتمل بر سه قسمت است و حداکثر توان پوشش ۱۰ کاراکتر را دارد. از جمله اطلاعات کلی که توسط این کد قابل شناسایی است، می‌توان به روش شناسایی مواد شیمیایی در آزمایشگاه، واکنش‌های احتمالی، خصوصیات شیمیایی ماده و... اشاره کرد.

شماره‌ی CAS ۷۷۰۴-۳۴-۹

۳. فرمول یا ترکیب مواد شیمیایی: در این قسمت، عناوین مختلفی نظیر فرمول مولکولی، شکل ساختاری، نام مصنوعی، نام عمومی یا نام تجاری مواد نوشته می‌شود:

فرمول شیمیایی: S

وزن مولکولی: ۳۲/۲۵۷ (برای زنجیره‌ی S8)

۴. برچسب‌گذاری علائم حفاظتی (اطلاعات عمومی مواد شیمیایی): براساس قوانین بین‌المللی، هر ماده‌ی شیمیایی باید برچسب مربوط به خصوصیات خطرآفرینی ماده‌ی شیمیایی را همراه داشته باشد. به‌طور کلی، علائم حفاظتی بیانگر خصوصیات و خطرات ماده‌ی شیمیایی هستند

لوزی خطر	مواد سمی	مواد آتش گیر	مواد محرک	مواد اکسید شونده

لوزی خطر: انجمن ملی حفاظت حریق آمریکا، استاندارد را تحت عنوان NFPA 704 تدوین کرد که برای شناسایی خطرات مواد (به‌ویژه مواد شیمیایی) به کار می‌رود.

این لوزی، خود از ۴ لوزی دیگر تشکیل شده که هر کدام دارای رنگ‌های متفاوتی است و هر کدام از رنگ‌ها نیز، مفهوم خاصی را متبادر می‌کنند:

(الف) رنگ آبی: خطرات تهدیدکننده‌ی سلامتی را مشخص می‌کند.

(ب) رنگ قرمز: خطرات مبنی بر مشتعل‌شوندگی ماده‌ی شیمیایی را مشخص می‌کند.

(ج) رنگ زرد: خطرات مربوط به واکنش‌پذیری را مشخص می‌کند.

(د) رنگ سفید: خطرات خاص را مشخص می‌کند.

درون هر یک از لوزی‌های کوچک رنگی، عددی درج شده است که بزرگی هر یک از این اعداد، نشان‌دهنده‌ی درجه‌ی خطر بالاتر است.

درجه خطر	عدد
حداکثر Extreme	۴
جدی Serious	۳
متوسط Moderate	۲
خفیف Slight	۱
کمترین Minimal	۰

۵. هشدارهای حفاظتی ماده‌ی شیمیایی: در این قسمت، خطراتی که

۱۱. شیوهی صحیح حمل و نقل و نگهداری مواد شیمیایی: در این قسمت، روش های احتیاط آمیز جابه جایی، شرایط انبارداری، بسته بندی مناسب مادهی شیمیایی بیان می شود.

نظافت چپان می توانند از محافظ های تنفسی مخصوص ذرات استفاده کنند.	احتیاط های جابه جایی	
در جای سرد و خشک، به دور از گرما، منابع مشتعل و عوامل اکسید کننده انبار شوند.	شرایط انبارداری	
در مواقعی که این ماده به مدت طولانی در مجاورت رطوبت قرار می گیرد، تبدیل به اسید سولفوریک می شود. از این رو، این ماده خورنده ی بسیاری از فلزات است. همچنین، به کاغذ، چوب و... خسارت می رساند.	بسته بندی مناسب	

۱۲. خواص فیزیکی و شیمیایی: در این قسمت، اطلاعاتی در رابطه با حالت و شکل فیزیکی، رنگ و بو، حلالیت در آب، وزن مخصوص و دانسیته، دمای خود آتش گیری، نقطه ی اشتعال، نقطه ی ذوب، نقطه ی جوش، فشار بخار، ویسکوزیته و سایر اطلاعات مادهی شیمیایی بیان می شود:

حالت فیزیکی	مایع
شکل فیزیکی	فلس مانند
حالت و رنگ	مایع زرد رنگ
بو	بوی خفیف تخم مرغ گندیده
PH	اطلاعاتی در دسترس نیست.
حلالیت آب	غیر قابل حل در آب (۲۰ درجه ی سانتی گراد)
حلالیت در حلال های آلی	اطلاعاتی در دسترس نیست
وزن مخصوص / دانسیته	۲/۰۷-۱/۹۲
LEL	برای غبارهای در هوا ۳ g/m ^۳ ۳۵
دمای خود آتشگیری	۲۳۲ درجه ی سانتی گراد
نقطه اشتعال (F.P)	۲۰۷ درجه ی سانتی گراد
نقطه ذوب (mp)	۲۳۱-۲۴۶ درجه ی فارنهایت
نقطه جوش (b.p)	۴۴۴/۶ درجه ی سانتی گراد
فشار بخار	۰/۰۰۱ < در ۲۰ درجه ی سانتی گراد
سایر اطلاعات	

خطر آتش گیری	گوگرد در دمای بالای بیش از ۲۳۲ درجه ی سانتی گراد مشتعل می شود. گرد و غبار آن قابلیت انفجار دارد.	
نحوه ی به کارگیری روش مناسب اطفای حریق	اسپری آب یا مه. آبی که از شیلنگ آتش نشانی خارج می شود، می تواند سولفور مذاب و گرد و غبار آن را در محیط پخش کند.	
سایر توضیحات	دراثر سوختن گاز سمی دی اکسید، سولفور تولید می شود. آتش نشان باید مجهز به سیستم تنفسی و لباس های محافظ باشد.	

۸. احتیاطات شخصی: در این قسمت، مواردی به منظور حفاظت از پوست، چشم، بدن، تنفس در هنگام مقابله با مادهی شیمیایی و در زمان بروز حادثه بیان می شود:

حفاظت پوست	استفاده از کفش و دستکش خاصی تعیین نشده است.	
حفاظت چشم	از عینک یا گوگل ایمنی استفاده شود.	
حفاظت بدن	استفاده از لباس ویژه ای تعیین نشده است.	
حفاظت تنفسی	از ماسک تنفسی مخصوص گرد و غبار استفاده شود.	

۹. ملاحظات زیست محیطی: در این قسمت، روش های حفاظت از محیط زیست و شیوه های انجام نظافت محیط آلوده به مواد شیمیایی ارائه می شود:

حفاظت محیط	اقدامات کنترل مهندسی (مثل: تهویه و محدود کردن پروسه)، تهویه موضعی یا عمومی می تواند محیط را از لحاظ غلظت این ماده، به زیر حد مواجهه برساند.	
نظافت محیط آلوده	به وسیله ی خاک انداز، این مواد را در داخل ظروف مخصوص زباله ریخته و آن ها را احیاء و یا دفع کنید	

۱۰. اقدامات لازم در مورد به کارگیری روش دفع ضایعات مواد و بسته بندی: در این بخش، شیوه های درست دفع مواد شیمیایی و چگونگی بسته بندی مواد توضیح داده می شود:

دفع ضایعات مواد	دفع این مواد، باید مطابق با مقررات ملی و منطقه ای صورت پذیرد.
-----------------	---

حمل و نقل هوایی	۱۰۰ LB	
حمل و نقل دریایی	۱۰۰ LB	
حمل و نقل ریلی و جاده ای	۱۰۰ LB	
سایر اطلاعات	شماره UN: ۱۳۵۰ کلاس خطر: ۹ گروه بسته بندی: III	

۱۳. اطلاعات اکولوژیکی (زیست بوم شناختی): در این قسمت، عواملی نظیر: رفتار در محیط زیست، قابلیت تجزیه، اثر ماده‌ی شیمیایی بر روی محیط آبریزان بیان می‌شود.

این ماده بر محیط زیست آبریزان تأثیرات مضر ندارد. مقدار LC 50 ماهی ها به مدت ۹۶ ساعت بیش از ۱۰۰ میلی گرم بر لیتر است.	اثر بر روی محیط زیست آبریزان	
—	سایر اطلاعات	

۱۷. سایر اطلاعات یا کاربردهای ماده‌ی شیمیایی:

جمع بندی و نتیجه گیری

کارت اطلاعات ایمنی مواد (MSDS)، دارای موارد فنی و پایه‌ای ضروری درباره‌ی مواد شیمیایی است. رعایت دقیق این اطلاعات، می‌تواند باعث جلوگیری از بروز خطرات یا حوادث گوناگون شود و محیطی امن و عاری از هر گونه خسارت و صدمه برای کارگران و کارفرمایانی که به نحوی با کالاهای خطرناک در محیط کار سروکار دارند، فراهم آورد. از این رو، برای به حداقل رساندن خطرات ناشی از کالاهای خطرناک، قبل از شروع به کار، باید از در دسترس بودن کارت اطلاعات ایمنی مواد (MSDS)، حضور کارگران آموزش دیده به منظور کار با کالاهای خطرناک و همچنین، نصب کارت اطلاعات ایمنی مواد (MSDS) در همه‌ی محل‌های نگهداری کالای خطرناک اطمینان حاصل کرد.

نظر به این که، متن مندرج در کارت‌های اطلاعات ایمنی مواد، فنی و پیچیده است، درک صحیح آن برای اغلب کارکنان با مشکل همراه است. بنابراین، برای رفع این مشکل و به منظور آشنایی دقیق کارکنان و کارگران درگیر در عملیات تخلیه و بارگیری، صافایی، انبارداری، آتش نشانی و حمل و نقل کالاهای خطرناک، و استفاده‌ی صحیح از اطلاعات درج شده در کارت‌های ایمنی مواد، کارفرمایان ملزم به اجرای برنامه‌های آموزشی مدون و مستمر هستند؛ تا ضمن آشنایی دقیق کارکنان درگیر با اطلاعات موجود در کارت‌های ایمنی مواد، خطرات ناشی از بروز حادثه‌ی کالاهای خطرناک در بنادر نیز، به حداقل ممکن کاهش یابد. امید است با استفاده‌ی درست و به موقع از کارت اطلاعات ایمنی مواد و با حضور کارگران آموزش دیده، هیچ گاه شاهد هیچ گونه حادثه و بروز خسارت‌های مالی و جانی در بنادر کشور، به عنوان دروازه‌های ورودی و خروجی کالا نباشیم. ■

منابع :

- ۱- السان، م. تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالاهای خطرناک، ۸۷.
- ۲- کبیری، م. س. ا. ج. شاخص‌های تخصصی- کاربردی واکنش در شرایط اضطراری ویژه‌ی حوادث مواد شیمیایی و کالاهای خطرناک، ۸۷.
- ۳- نشان، ع. پ. حمل و نقل ایمن کالاهای خطرناک و فعالیت‌های مربوطه در محوطه‌های بندری، ۸۷.
- ۴- زاده، م. ع. مقاله اصول ایمنی در صنایع نفت، گاز و پتروشیمی، ۸۷.

۱۴. پایداری و واکنش پذیری: در این قسمت، اطلاعات مربوط به پایداری، محیط‌های نامناسب برای نگهداری ماده‌ی شیمیایی، مواد ناسازگار با ماده‌ی شیمیایی و خطرات ناشی از تجزیه‌ی ماده‌ی شیمیایی بررسی می‌شود:

پایداری	پایدار نیست. آمادگی سوختن و شعله ور شدن دارد.
محیط های مورد اجتناب	وقتی گوگرد با عوامل اکسید کننده مخلوط می‌شود، می‌تواند منفجر شود. این ماده می‌تواند خورنده‌ی ظروف استیلی باشد.
مواد ناسازگار	عوامل اکسید کننده.
خطرات ناشی از تجزیه	در اثر تجزیه، گاز سمی دی اکسید سولفور تولید می‌شود.
سایر اطلاعات	

۱۵. اطلاعات مربوط به سمی بودن مواد شیمیایی (سم شناسی): در این قسمت، میزان سمی بودن ماده‌ی شیمیایی برای بروز مسمومیت‌های تنفسی، گوارشی، پوستی، چشمی، اثرات حاد و سایر اطلاعات مربوط به آن بیان می‌شود:

مسمومیت تنفسی	محرک چشم، پوست و سیستم تنفسی است. LC50 2520 ppm/1h	
مسمومیت غذایی	اطلاعاتی در این زمینه موجود نیست.	
مسمومیت از ناحیه پوست	محرک پوست و سیستم تنفسی است. مسمومیت از پوست محرک چشم برای انسان‌ها 8 ppm برآورد می‌شود.	
مسمومیت چشمی	محرک چشم، پوست و سیستم تنفسی است.	
سایر اطلاعات	غلظت بالای این ماده، کشنده است.	

۱۶. مقررات حمل و نقل: در این قسمت، نشانه‌های مربوط به مقرراتی که باید برای حمل ماده‌ی شیمیایی از راه حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی رعایت کرد، بیان می‌شود:

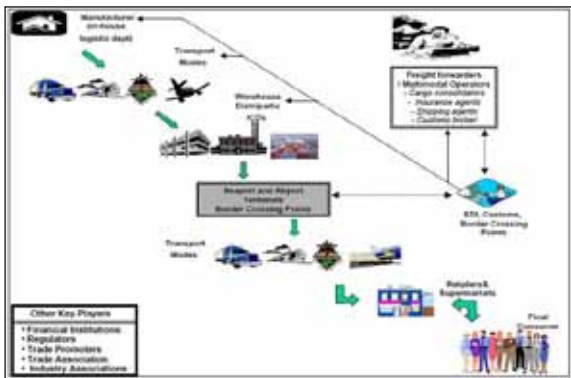
پارامترهای موثر در پایانه‌ی کانتینری

تهیه و تنظیم: فهیمه گل بابایی، نادر عربشاهی

دانشگاه آزاد اسلامی (واحد علوم و تحقیقات، دانشکده‌ی تحصیلات تکمیلی)

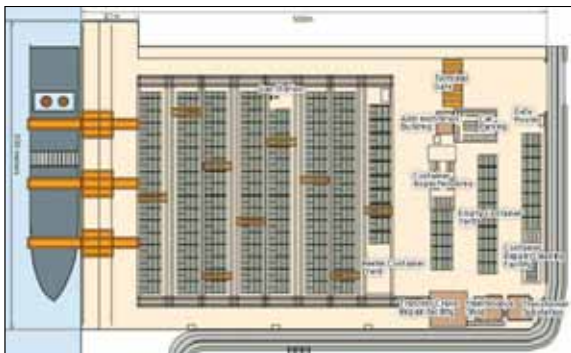
بین‌المللی و داخلی از کشتی‌های شناور در اقیانوس به مقصدهای نهایی خشکی و یا از نقاط درون مرزی به سوی کشتی‌ها است. با این‌که سه طبقه‌بندی اصلی کالای کانتینری، نیم‌فله و فله وجود دارد و هر کدام دارای شرایط انتقال، انبار، مساحت و طرح پایانه‌ی خاص خود هستند، اما این مقاله، تنها به بررسی پارامترهای طراحی شده به منظور انتقال محموله‌های کانتینری می‌پردازد.

پایانه‌ی کانتینری در یک بندر دریایی، پُل ارتباطی مهمی در زنجیره‌ی لجستیک کالا به شمار می‌آید که به وسیله‌ی آن، محصولات تولیدشده، به مشتری نهایی تحویل داده می‌شود (شکل ۱).



شکل ۱- زنجیره لجستیک

شکل ۲، یک پایانه‌ی مدرن کانتینری تکنگرگاه کاربردی و اجزای اصلی آن را نشان می‌دهد.



شکل ۲- طرح یک پایانه‌ی جدید کانتینری تکنگرگاه

یک پایانه‌ی کانتینری عرضی، شامل اجزای زیر است: یک پهلویگیر در امتداد دریا برای باراندازی کشتی‌ها، یک محوطه‌ی وسیع سنگفرش برای تعبیه‌ی انبار کانتینرها، جرثقیل‌های مخصوص، تراکتورها و دیگر تجهیزات، برای نقل و انتقال کانتینرها از کشتی به محوطه‌ی انبار، یک گیت مجهز به کامپیوتر

مقاله‌ی حاضر، به بررسی پارامترهای کلی، تسهیلات ویژه‌ی غیر مستقر در محل، تجهیزات و عملیات جاری در یک پایانه‌ی کانتینری کوچک تا متوسط می‌پردازد. فرضیه‌های تعریف‌کننده‌ی تسهیلات و طراحی عملکرد این پایانه به شرح زیر بیان می‌شود:

• پایانه‌ی کانتینری و مناطق ذخیره‌سازی، روی یک زمین بکر (Greenfield) با سطحی مسطح و مستطیلی شکل بدون دشواری‌های توپولوژیکی ناصافی، توسعه می‌یابند.

• اسکله‌ها در امتداد یک خط ساحلی و دارای حفاظ ساخته می‌شوند.

• تسهیلات برای مانور کشتی‌های کانتینری، که بیش‌تر در دیده‌بانی و مسیرهای کشتیرانی دریایی با مسافت کوتاه عمل می‌کنند و در خطوط کشتی‌های مستقیم با گستره‌ی ۶۰۰۰ TEU انعطاف‌پذیری دارند.

• ظرفیت اسکله‌ها امکان عملکردهای مربوط به جابه‌جایی همزمان و سریع محموله در دو کشتی بزرگ را فراهم می‌آورند.

• وجود مساحت کافی در پایانه موارد زیر را امکان‌پذیر می‌سازد:

- عملیات مانور کافی کانتینرها با بهره‌وری در سطح جهانی

- ذخیره‌ی کانتینرها و تجهیزات

- انبارداری برای عملیات تخلیه/انبارش

- نگهداری ابزار و مصارف

- عملیات دروازه و ایمنی

- پارکینگ کامیون‌ها و مناطق برگشت

- ناوریل با توانایی و قابلیت مانور قطارهای دواگروزی

- تشکیل دفاتر پذیرش و تجاری

- ایجاد ساحل خشکی برای اتفاق‌های آینده

عوامل دیگری که اندازه، طراحی و میزان نیاز به افراد را تعیین می‌کنند، به شرایط عملیاتی هر بندر بستگی دارند و پیش‌بینی محموله، نوع بازارهای ارائه‌شده توسط بندر و روساختار حمل‌ونقلی خدمات‌رسانی خاص یک بندر از میان سایر بنادر را شامل می‌شوند. اگرچه این تحقیق، تأثیر عناصر مخصوص محلی روی اندازه و عملکردهای یک پایانه‌ی مخصوص کانتینر را بررسی نمی‌کند، اما ما چنین فرض کرده‌ایم که:

(الف) رشد در میزان محموله در یک پایانه‌ی کانتینری، هم‌ساز و سازگار است با طرح‌های پذیرفته‌شده برای رشد جهانی در ترافیک کانتینری.

(ب) پایانه باید براساس بهترین عملکردهای بین‌المللی پایانه‌های کانتینری مشابه و در منطقه‌ی عملیاتی بکر بنا شده باشد.

این مقاله، به بررسی تسهیلات و نیازهای اجرایی یک پایانه با بهره‌وری بالا، واقع در منطقه‌ای بکر، براساس تازه‌ترین تحقیقات جهانی می‌پردازد. روشن است که هر تغییر اساسی در فرضیه‌های توسعه‌ی محل و شرایط کاربردی، بیش‌تر از حد احتمال، نیاز به فضای موجود برای پایانه توسعه را ضروری می‌سازد.

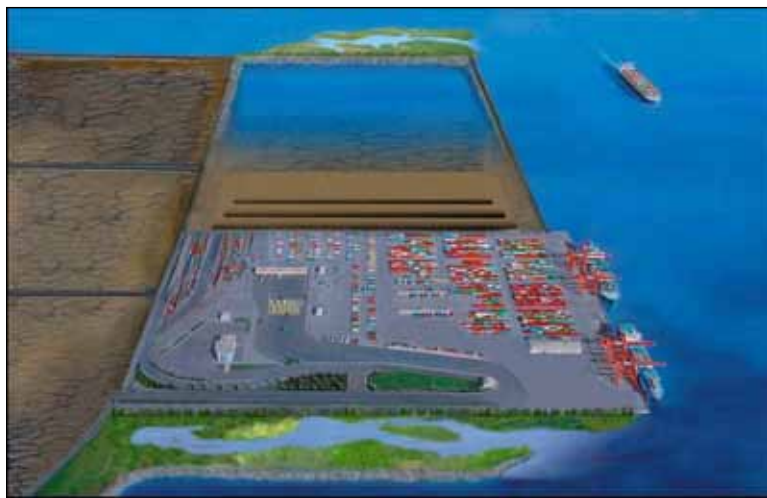
پایانه‌ی کانتینری

یک پایانه‌ی محموله‌ی اقیانوس‌پیمای عرضی، عبارت از تسهیلاتی توسعه یافته در امتداد یک خط ساحلی با آب عمیق برای مانور انتقال محموله‌ی

ساختمان‌های اضافی برای نصب کمد کارگران و ایجاد کافه‌تريا و همچنین اتاق‌های مخصوص بازرسی‌های گمرکی، تعمیر و نگهداری تجهیزات و تاسیسات الکتریکی و غیره هم در پایانه‌ی کانتینری وجود دارد. معمولاً یک انبار بزرگ نیز، برای بارگیری و تخلیه‌ی کانتینر به نام (CFS) در پایانه وجود دارد. سرانجام، عملیات طراحی درست، ایجاب می‌کند که هر بندر، باید در کنار مساحت معینی زمین توسعه نیافته نزدیک پایانه، برای رشد و توسعه آینده‌ی محموله‌ها تأسیس شود. در حال حاضر، هیچ استاندارد مشخصی برای تعیین میزان زمین اضافی که بندر باید آن را در اختیار داشته باشد، وجود ندارد. بنادر آمریکا، تا جایی از این ویژگی برخوردارند که بودجه‌ی آن‌ها اجازه می‌دهد، و معمولاً علاوه بر نیاز پیش‌بینی شده، ۲۰ سال را نیز، مد نظر قرار می‌دهند.

حداقل اندازه‌ی یک پایانه‌ی مدرن کانتینری، صرف‌نظر از حجم محموله‌ها در سال‌های اولیه‌ی کار، معادل مساحت دواسکله است. کشتی‌های خط مستقیم، معمولاً برنامه‌ی ثابتی را برای ورود و خروج در هر بندر در طول سفر خود دارند و لنگرگاهی را در یک اسکله‌ی خاص در نظر می‌گیرند و عملیات سریع جابه‌جایی محموله، بلافاصله بعد از تاریخ ورود آغاز می‌شود. هر تأخیری صرف‌نظر از علت آن، قابل قبول نیست و باعث تغییر جهت خط‌کشتی به بندر رقیب می‌شود. بنابراین، برای حفظ رقابت و ایجاد خدمات کشتی، هر بندر جدید، صرف‌نظر از حجم محموله، حداقل باید دو اسکله داشته باشد.

شکل ۵، مدلی از یک پایانه‌ی ۲ اسکله‌ای در حال ساخت در آمریکا، برای یکی از بزرگ‌ترین اپراتورهای کشتی کانتینری در دنیای امروز را نشان می‌دهد. با این که مدل زیر، بیانگر طرح پایانه ۲ اسکله‌ای است، اما باید اشاره کرد که بندر به طور هم‌زمان، یک کناره‌ی خشکی با بیش از ۳ برابر مساحت منطقه ۲ اسکله‌ای را توسعه می‌دهد.



شکل ۵- طرح یک پایانه ۲ اسکله‌ای دارای کناره خشکی

اندازه‌ی یک پایانه‌ی کانتینری، معمولاً با طول لازم اسکله خدمات‌رسانی کشتی‌های خوانده در پایانه و مساحت ضروری برای مانور محموله‌ی طرح‌شده برای بندر تعریف می‌شود. در بخش‌های زیر، به حداکثر طول اسکله و مساحت مورد نیاز برای پایانه‌ی ۲ اسکله‌ای می‌پردازیم.

انواع و اندازه‌های کشتی

کشتی‌های کانتینری با ظرفیت حمل کانتینرهای خود و بر اساس واحدهای معادل بیست فوت (TEU) معرفی و سنجیده می‌شوند. اندازه‌ی فیزیکی و ظرفیت کشتی‌های کانتینری هر دهه دو برابر می‌شوند؛ در حالی که بزرگ‌ترین کشتی‌های در حال ساخت، ظرفیت حمل بالغ بر ۱۲۰۰ TEU را دارند. تا سال ۲۰۱۵، بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری، به ظرفیت ۱۸۰۰ TEU خواهند رسید. شکل (۶)، چگونگی افزایش اندازه‌ی کشتی‌های کانتینری را نشان می‌دهد.

برای کنترل ورود و خروج کانتینرها از محوطه به کامیون‌ها و ساختمان‌های مختلف نگهداری و اجرایی. اکثر پایانه‌ها نیز، یک محوطه‌ی ریلی، معروف به تسهیلات انتقال اینترمُدال (ICTF)، برای حمل و نقل کانتینرها توسط ریل دارند.

تحت عملیات معمول، یک کشتی کانتینری، در امتداد لنگرگاه باراندازی می‌کند. بعد، جرثقیل‌های اسکله، کانتینرها را از کشتی، روی تراکتورهای محوطه که زیر جرثقیل‌های اسکله در حرکت هستند، تخلیه می‌کنند. سپس، تراکتورهای محوطه، کانتینرها را برای ذخیره، به محوطه‌ی کانتینری زیر جرثقیل محوطه می‌برند؛ جایی که کانتینر خالی می‌شود و در یک فضای انباری مشخص در محوطه کانتینری قرار می‌گیرد. در این زمان، به مشتری خبر داده می‌شود که بار او رسیده است. در زمان مناسب، کامیون مشتری، از راه دروازه وارد پایانه‌ی کانتینری می‌شود و به سوی محوطه‌ی کانتینری می‌رود؛ جایی که جرثقیل محوطه، کانتینر را روی کامیون می‌گذارد و کامیون از پایانه راهی مقصد می‌شود. متعاقباً اگر چندین کانتینر معین، متعلق به یک محل موجود باشند، مانند یک شهر، یا بازار تجاری یا کارخانه‌ای دورتر از ۴۰ مایل، معمولاً حمل آن‌ها با یک قطار دواگروزی مخصوص به مقصد نهایی، مقرون به صرفه‌تر است. این قطار در بخش تسهیلات انتقال اینترمُدال نزدیک محوطه‌ی کانتینری در پایانه‌ی کانتینری، بارگیری می‌شود.

شکل‌های ۳ و ۴، یک کشتی کانتینری در حال تخلیه در اسکله‌ی کانتینری و یک قطار دواگروزی بارگیری شده در بخش تسهیلات انتقال اینترمُدال را نشان می‌دهند.

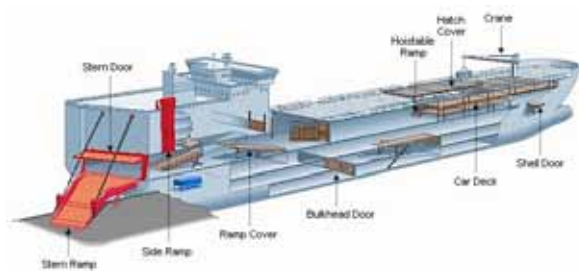


شکل ۳- تخلیه‌ی یک کشتی کانتینری در پایانه‌ی کانتینری

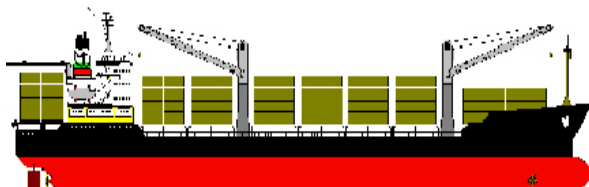


شکل ۴- قطارهای دواگروزی بخش تسهیلات انتقال اینترمُدال

کل عملیات، از راه به کارگیری سیستم اپراتور کامپیوتری پایانه (TOS) در ساختمان اداری با دخالت کارمندان اجرایی و مدیریت، کنترل می‌شود. فضای اضافی در ساختمان اداری، برای کاربران بندر و سازمان‌های دولتی، مثل گمرک و مهاجرت، اجاره و یا یک ساختمان جداگانه ساخته می‌شود.



شکل BA - کشتی RO-RO



شکل CA - کشتی ترکیبی

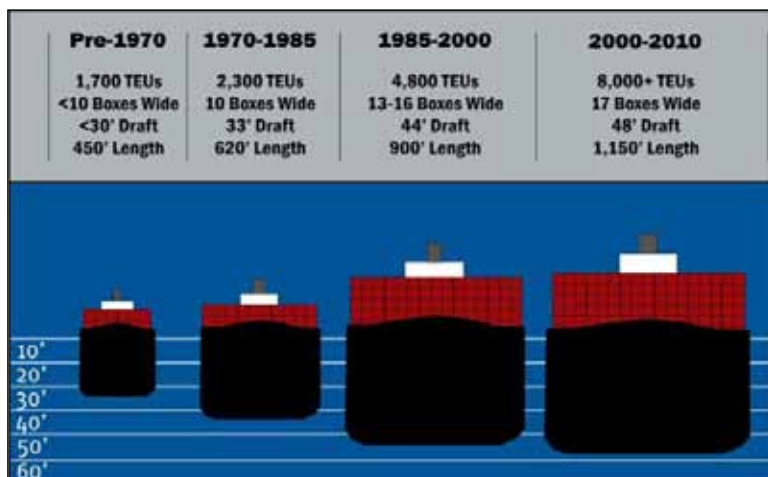
بزرگ‌ترین این کشتی‌ها، کشتی مخصوص حمل کانتینر با طول ۱۰۶۰ فوت و عرض ۱۴۱ فوت است که نیاز به آب‌خوری به طول ۴۳ فوت دارد. کشتی‌های RO-RO و کشتی‌های ترکیبی، کوچک‌ترند؛ اما از همان تسهیلات موجود در بندر برای بارگیری و تخلیه‌ی محموله خود استفاده می‌کنند. کشتی‌های RO-RO، محموله‌هایی را حمل می‌کنند که قابلیت ورود و خروج آسان به/از کشتی را دارند؛ مثل تجهیزات سنگین روی پلتفرم‌های چرخدار، تجهیزات کشاورزی، اتومبیل، قایق‌های تفریحی و محموله‌های مشابه. کشتی‌های ترکیبی، کانتینرهایی را در عرشه‌ی بالا دارند؛ اما در انبارهای کالا، انواع محموله‌های جامد مثل کالاهای روی پالت، جعبه‌ای، تجهیزات کوچک، کاغذهای رولی یا دسته‌ای و تولیدات فلزی را حمل می‌کنند. با این‌که انتظار می‌رود پایانه‌ی کانتینری، بتواند روی کشتی‌های کانتینری و RO-RO و کشتی‌های ترکیبی/نیم فله مانور دهد، همواره اسکله‌ها باید برای بزرگ‌ترین کشتی با ابعاد ۱۰۶۰ فوت طول، ۱۴۱ فوت عرض و ۴۳ فوت آب‌خور، طراحی شوند.

طول سطح عرشه برای یک پایانه‌ی ۲ اسکله‌ای، باید برای خدمات دهی به دو کشتی به صورت پشت به پشت کافی باشد، با حدود ۵۰ فوت فضا در انتهای کشتی برای حرکت کشتی‌ها. همچنین، به دلیل وجود جزر و مد و موج‌های مرده، باید یک حاشیه‌ی امن برای جلوگیری از تصادم کشتی‌ها در نظر گرفته شود.

براساس این پارامترها، می‌توان حدس زد که هر پایانه‌ی ۲ اسکله‌ای، نیاز به ۱۲۰۰ فوت طول و ۴۴ فوت آب‌خور نسبت به میانگین ارتفاع موج (Low Water) دارد. کل طول دو اسکله در سطح عرشه، باید ۲۴۰۰ فوت خطی با فضایی برای افزودن ۲۴۰۰ فوت اضافی در آینده در نظر گرفته شود.

مساحت مورد نیاز

یک راه تعیین مساحت مورد نیاز برای تأسیس پایانه‌ی کانتینری در مکانی مشخص، محاسبه‌ی حجم پیش‌بینی‌شده‌ی محموله در بندر در طول ۲۰ سال آینده، سنجش زمان اقامت و الزامات مورد نیاز برای ذخیره‌ی محموله و مدل‌سازی جزییات حمل و نقل محموله در بندر و یا خارج از آن است. به هر حال، این تحقیق، مختص محل خاصی نیست و مساحت مورد نیاز برای ایجاد یک پایانه‌ی کانتینری ۲ اسکله‌ای معمولی را محاسبه می‌کند. در تحلیل‌ها، فرض را بر این گذاشته‌ایم که طرح‌ریزی‌های حجم محموله، عملیات محموله و ویژگی‌های انبار آینه‌ای است برای بازنمایی ویژگی‌های میانگین مانور محموله در بندر آمریکا. ما داده‌های مورد نیاز را در هفت پایانه‌ی کانتینری، واقع در هفت بندر اصلی آمریکا جمع‌آوری کرده‌ایم. تا حد ممکن، تمرکز خود را روی پایانه‌های مانور محموله کانتینری قرار داده‌ایم، که کل مساحت مصرفی برای عملیات کانتینری آن‌ها در وب‌سایت



شکل ۶- روند تحول کشتی‌های کانتینری

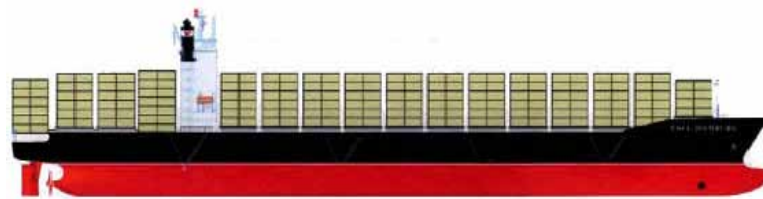
به هر حال، برای تحقیق چنین فرض کرده‌ایم که پایانه‌ی کانتینری مورد نظر ما، مخصوص عملیات مانور کشتی‌های سرویس خطی در گستره‌ی ۶۰۰۰ TEU است. گستره‌ی اندازه این کشتی‌ها از ۵۰۰ تا ۸۰۰۰ TEU است.

طبق مندرجات جدول (۱)، با این‌که کشتی‌های نسل پنجم، اکثریت کشتی‌های کانتینری در حال کار را شامل می‌شوند، پیش‌بینی می‌شود که در ۱۰ سال آینده، کشتی‌های نسل بعدی با اندازه‌ی بیش از ۸۰۰۰ TEU، از آن‌ها سبقت خواهند گرفت. در طول این دوره، انتظار می‌رود که کشتی‌های نسل ششم، جایگزین کشتی‌های کوچک‌تر در خدمات خطی مستقیم شوند، در حالی که کشتی‌های نسل پنجم، نقش کشتی‌های پشتیبان را ایفا خواهند کرد. یک پایانه‌ی کانتینری جدید در دهه‌ی بعدی، باید از حداقل اندازه و ظرفیت پهلوگیری و مانور مشابه کشتی‌های نسل پنجم برخوردار باشد.

Size category (TEU)	Existing fleet		Order book	
	K TEU	Ships	K TEU	Ships
>7,500	402	50	1,464	170
5,000 - 7,499	1,563	269	744	130
4,000 - 4,999	1,195	270	636	145
3,000 - 3,999	905	266	183	55
2,000 - 2,999	1,372	552	464	175
1,000 - 1,999	1,338	947	270	198
100 - 999	5,76	1,027	89	109
All Ships	7,351	3,381	3,850	982

جدول ۱- فهرست کشتی‌های کانتینری جهان

در شکل (۸)، کشتی‌های کانتینری نسل پنجم، شامل سه دسته‌ی کشتی‌های کانتینری خالص، کشتی‌های RO-RO و کشتی‌های ترکیبی نشان داده شده است.



شکل AA - کشتی کانتینری

در واقع، منطقه‌ی مورد نظر برای توسعه بندر، کنار مکان‌های تفریحی عمومی یا مناطق مسکونی قرار دارد که باید در مجاورت آن، یک منطقه‌ی حد فاصل نیز در نظر گرفته شود، تا عموم مردم نتوانند شاهد فعالیت‌های جاری در پایانه باشند. برای یک پایانه‌ی ۲ اسکله‌ای، پیش‌بینی می‌شود که این منطقه‌ی حدفاصل، حداقل نیاز به ۱۴ هکتار زمین و فضایی بیش‌تر بر اساس توپولوژی منطقه دارد.

با استفاده از میانگین ۶۱ هکتار در هر اسکله و تناوب بالاتر از ۷۳ هکتار در هر اسکله و شمول منطقه‌ی ۱۴ هکتاری حایل، محاسبات نشان می‌دهند که پایانه‌ی کانتینری ۲ اسکله‌ای، نیاز به حداقل ۱۳۶ تا ۱۶۰ هکتار خشکی برای توسعه‌ی پایانه‌ی کانتینری دارد. به‌علاوه، اگر حداقل ۱۰۰ درصد مساحت براساس ساحل خشکی در نظر گرفته شود، مساحت مورد نیاز، حداقل ۲۷۲ هکتار است و می‌تواند به ۳۲۰ هکتار برسد.

این مساحت (۲۷۲ تا ۳۲۰ هکتار)، فرض را بر منطقه‌ای مستطیلی شکل و هموار برای توسعه می‌گذارد. هر تغییری در این شرایط، تأثیر معکوس دارد و کل مساحت لازم برای توسعه‌ی پایانه‌ای پربازده با بهره‌وری در سطح جهانی را بالا می‌برد. ■

Generic Container Terminal	Specifications
Berths	2
Median Acres per Berth	61
Alternative Acres per Berth	73
Buffer Zone Acres for 2 Berths	14
Total Median Berth Acreage	136
Total Alternative Berth Acreage	160
Acreage With Land Bank for 2-berth Expansion - Median	272
Acreage With Land Bank for 2-berth Expansion - Alternative	320

جدول ۴- مساحت مورد نیاز برای یک پایانه کانتینری ۲ اسکله‌ای

پایانه‌های مورد نظر موجود است. تعداد اسکله‌ها براساس تعداد اظهار شده بر روی وب‌سایت در نظر گرفته شده، یا براساس کل طول خطی اسکله‌ها، است.

نتایج این تحقیق، در جدول (۲) نشان داده شده و بیانگر این است که:

- گستره‌ی مساحت مصرفی پایانه‌های کانتینری، از ۴۵ هکتار در هر اسکله تا ۷۳ هکتار است.
- میانگین همه‌ی پایانه‌های کانتینری بررسی شده، حدود ۶۱ هکتار در هر اسکله است.

Port	Berths	Acres	Acres/Berth
U.S. North Atlantic	4	178	44.50
U.S. Mid-Atlantic	3	219	73.00
U.S. South Atlantic	4	193	48.25
U.S. Gulf	7	378	54.00
U.S. West Coast	80	3200	40.00
U.S. Pacific North West #1	2	135	67.50
U.S. Pacific North West #2	3	220	73.33
East Asian Greenfield Terminal	9	640	71.11
Median Acres Per Berth			60.75

جدول ۲- بررسی ۷ پایانه‌ی کانتینری در آمریکا و ۱ پایانه‌ی کانتینری در آسیا

به‌علاوه، بررسی ما نشان می‌دهد که بنادر دارای کناره‌ی خشکی، برای توسعه‌ی آینده‌ی پایانه‌های کانتینری و سایر محموله‌ها در نظر گرفته شده‌اند، که گستره‌ی آن‌ها از ۳۰۰ درصد وسعت اخیر پایانه‌ی موجود تا بالغ بر چند هزار درصد مساحت پایانه‌ی موجود است.

جدول (۳)، عملیات اکتساب «ساحل خشکی» (Land banking) در ۳ بندر ساحل آتلانتیک و یک بندر ساحل غربی آمریکا، را نشان می‌دهد. اطلاعات مساحت موجود در جدول (۳)، بر اساس مصاحبه با کارشناسان بندر محاسبه شده است.

Port	Estimated Operational Acreage	Estimated Additional Acreage Acquired for Land Bank
Port A	940+acres	3,000+acres
Port B	700+acres	2,100+acres, including two islands and a converted U.S. Navy base
Port C	1,100+acres	Acquired land as well as created land through landfill for Greenfield terminal
Port D	3,000+acres	Acquired and converted a U.S. Naval Station

جدول ۳- کارهای اکتساب ساحل خشکی در یک بندر ساحلی نمونه در آمریکا



سیستم ماهواره ای نجات جهانی چگونه عمل می کند؟

تهیه و تنظیم: امیرسعید نورامین، فنانه انصاری

امروزه فن‌آوری‌های جدید با حجم فراوان، جنبه‌های مختلف زندگی و محیط کار ما را تحت تأثیر خود قرار داده است، به طوری که بدون به کارگیری و بهره‌گیری از آن، امکان عملی برای ادامه‌ی حیات قابل تصور نیست. تجسس و نجات دریایی، یکی از وظایف حاکمیتی مدیریت دریایی هر کشور است. بر این اساس، ضروری است، با تشکیل مراکز هماهنگی و نجات، هر شناوری که دچار اضطراب می‌شود در اسرع وقت شناسایی شود و کمک‌های لازم برای نجات افراد آن شناور، بدون توجه به محدودیت‌های مرزی و آب‌های سرزمینی، انجام گیرد. عملیات تجسس و نجات، معمولاً با اعلام شرایط اضطراب انجام می‌شود و با محدودیت‌های زمانی و عملیاتی همراه است. از این رو، فن‌آوری اطلاعات نقش مهمی در برنامه‌ریزی و تخصیص امکانات و هماهنگی با دستگاه‌های ذی‌ربط برای اجرای موفق عملیات دارد. در کار تجسس و نجات دریایی، شناسایی شناور دچار اضطراب اغلب به کمک ارتباطات رادیویی صورت می‌پذیرد که در این زمینه، نقش ارتباطات ماهواره‌ای تخصیص داده‌شده، بسیار حیاتی است. برای برقراری ارتباط باید شناورهای مضطر، وسیله‌ای برای اعلام موقعیت خود در اختیار داشته باشند؛ تا مرکز هماهنگی تجسس و نجات دریایی، بتواند به آسانی از این اعلام اضطراب و اطلاعات مربوط به آن باخبر شده و تجسس و نجات را آغاز کند.

سیستم COSPAS-SARSAT

این سیستم شامل؛ بیکن‌های تعیین وضعیت اضطراری، یک ماهواره که در مدار چرخش نزدیک به زمین و یا در یک مدار همزمان با زمین قرار دارد، ایستگاه‌های زمینی که دریافت‌کننده‌ی اطلاعات هستند (پایانه‌های کاربر محلی یا LUT)، مراکز کنترل عملیات (MCC) و کلیه‌ی مراکز هماهنگی نجات (RCC) می‌شود.

بیکن‌های اضطراری (DISTRESS BEACONS)

تجهیزات رادیوییکن، دستگاه‌های فرستنده‌ی سیگنالی هستند که تقریباً در هر نقطه‌ی از کره‌ی زمین در صورتی که افراد دچار شرایط اضطراری شوند، به کار می‌افتند و گروه‌های امداد و نجات را برای کمک به افراد حادثه دیده و یافتن محل حادثه، آگاه می‌کنند.

به طور کلی، سه نوع بیکن وضعیت اضطراری در سیستم COSPAS-SARSAT، هشدارها را بدون تبعیض و به صورت رایگان بر روی فرکانس‌های ۵،۱۲۱ مگاهرتز و ۴۰۶ مگاهرتز مخابره می‌کنند که شامل:

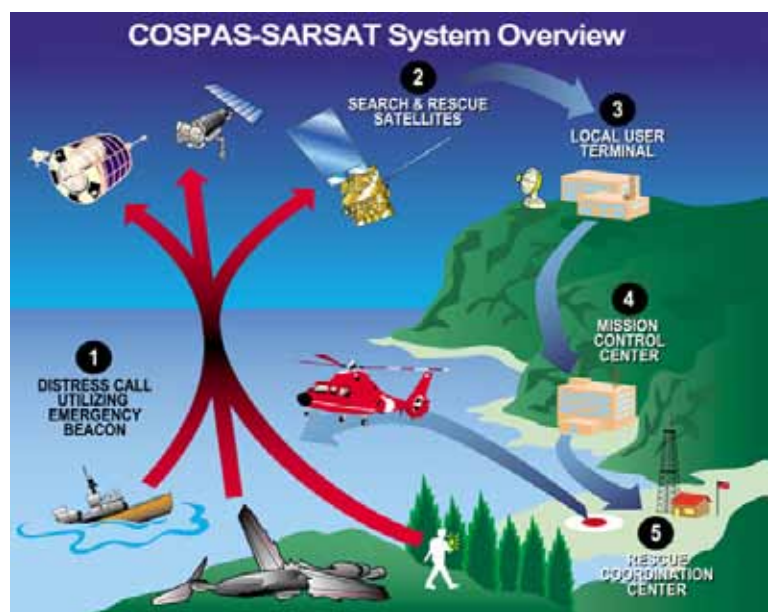
۱. بیکن تعیین موقعیت اضطراری (EPIRB) برای کاربری‌های دریایی
۲. مخابره‌کننده‌ی محل‌های اضطراری (ELT) برای کاربری‌های هوایی
۳. نشان‌دهنده‌ی محل افراد (PLB) برای وضعیت‌های اضطراری شخصی

بیکن رادیویی تعیین موقعیت اضطراری برای کاربری‌های دریایی

این بیکن عبارت است از یک دستگاه رادیویی که برای ارائه‌ی خدمات ایمنی به کشتی، هواپیما و... به وجود آمده است و در هنگام بروز شرایط اضطراری، در عملیات تجسس و نجات تسهیلاتی ایجاد می‌کند. در اصلحیه‌ی فصل سوم از مقررات سازمان جهانی دریانوردی درباره‌ی EPIRB چنین آمده است: دستگاه رادیویی تعیین موقعیت اضطراری کشتی که در واحدهای شناور نجات مورد استفاده قرار می‌گیرد، باید کار ارسال علائم رادیویی را به نحوی انجام دهد که هواپیما قادر به یافتن موقعیت خود شود و بتواند در مواقع اضطراب سیستم اعلام خطر را به کار اندازد، یا به عبارت دیگر، قادر به ارسال و اعلام وضعیت اضطراری به مراکز نجات باشد. قایق نجات مجهز به EPIRB باید دارای حداقل قابلیت ارسال علائم روی فرکانس ۵،۱۲۱ مگاهرتز و ۲۴۳ مگاهرتز به‌طور نوبتی و یا همزمان باشد. از سویی، توصیه شده که حتی‌الامکان، قابلیت ارسال علائم روی فرکانس ۲۱۸۲ کیلوهرتز را

مقدمه

اولین هدف توسعه صنعتی، تأمین رفاه حال انسان‌ها است. سیستم جهانی COSPAS-SARSAT شامل ماهواره‌های نجات‌دهنده است با اهداف بشردوستانه که توانسته از سپتامبر ۱۹۸۲ تا دسامبر ۲۰۰۸ میلادی، بالغ بر ۲۶،۷۷۹ نفر را در سراسر جهان نجات دهد. این سیستم در همه‌ی طول سال، به صورت ۲۴ ساعته وظیفه‌ی ارسال موقعیت هواپیماها، کشتی‌ها و افرادی که در وضعیت اضطراب قرار می‌گیرند را، بر عهده دارد. طراحان این سیستم که هدف آنان کاهش زمان نجات در مواقع بروز یک حادثه است، کشورهای کانادا، روسیه، فرانسه و آمریکا هستند. این سیستم محلی که هواپیما یا کشتی و یا افراد سانحه‌دیده در آن قرار دارند را به سرعت می‌یابد و کمک می‌کند در کم‌ترین زمان ممکن با اعزام نیرو، مجروحان و بازماندگان نجات یابند.



شکل ۱- نمای کلی ماهواره‌ی رادیویی جست‌وجو و نجات و فرستنده‌ی موقعیت اضطراری

مواقع، به‌درستی عمل کرده است. بنا به دلایل بیان‌شده، از ابتدای فوریه ۲۰۰۹ میلادی، سیستم شنود روی فرانکس ۱۲۱/۵ و ۲۴۳/۰ مگاهرتز از سیستم ماهواره‌ای COSPAS-SARSAT حذف شده است و به جای آن، ELT‌های نسل جدید بر روی امواج با فرانکس ۴۰۶ مگاهرتز ابداع شده‌اند. از قابلیت‌های سیستم جدید، ارائه‌ی موقعیت‌های جغرافیایی هواپیمای سانحه‌دیده و کاهش زمان نجات تا مدت ۶ ساعت است. تنها عیب سیستم‌های جدید ELT قیمت بالای این سیستم تا حدود ۳ برابر در مقایسه با انواع قدیمی‌تر آن است. همان‌طور که گفته شد، از ابتدای فوریه ۲۰۰۹ میلادی، سیستم COSPAS-SARSAT تنها نسبت به فرانکس ۴۰۶ مگاهرتز حساسیت نشان می‌دهد و سیستم‌های قدیمی‌تر، روی ۱۲/۵ و ۲۴۳ مگاهرتز در فرودگاه‌ها و همچنین از سوی هواپیماهای عبوری از فراز هواپیمای سانحه‌دیده، مورد استفاده قرار می‌گیرند.

نشان‌دهنده‌ی محل افراد برای تعیین وضعیت‌های اضطراری شخصی

زمانی که شخص در حالت اضطرار قرار گرفته است و وسیله‌ای برای نجات یافتن در اختیار ندارد، تنها راه ممکن، ارسال سیگنال برای گروه‌های جست‌وجو و نجات به کمک دستگاه PLB یا بیکن‌های موقعیت‌یاب شخصی است. این دستگاه موقعیت دقیق فرد را در هر نقطه از کره‌ی خاکی تشخیص می‌دهد و هر گاه فعال شود، موقعیت اضطرار را برای مراکز جست‌وجو و نجات مخابره می‌کند. موقعیت‌یاب‌های شخصی (PLB) در واقع نسل مشابه، ولی کوچک‌تری از رادیوبیکن‌های موقعیت‌یاب اضطراری (EPIRB) به شمار می‌آیند که برای ارتقای سطح ایمنی روی شناورها نصب می‌شوند. ثبت این رادیوبیکن‌ها باید در سازمان متولی کشور مربوطه انجام شود. این سازمان اطلاعات ارتباطی - شخصی فرد مضطر را در اختیار نهادهای مرتبط با جست‌وجو و نجات قرار می‌دهد و همان زمان، روی PLB مورد استفاده‌ی فرد مزبور قرار خواهد گرفت. این اطلاعات در تشخیص درستی هشدارهای دریافتی از سوی مراکز جست‌وجو بسیار حائز اهمیت است؛ به طوری که به این مراکز کمک می‌کند تا بتوانند در مواقع لزوم، اطلاعات مورد نیاز فرد مضطر را به‌سرعت به دست بیاورند.

نحوه‌ی عملکرد PLB

بهترین و کارآمدترین PLB موجود در بازار، از نوع PLB۴۰۶ مگاهرتز است. شایان توجه است که یک دستگاه GPS استاندارد معمولی به‌هیچ‌وجه از قابلیت‌های یک PLB برخوردار نیست. PLB‌های معروف، روی فرانکس ۴۰۶ مگاهرتز، مورد استفاده در سیستم ماهواره‌های جست‌وجو و نجات معروف به کار گرفته می‌شوند. کشورهای ایالات متحده، روسیه، کانادا و فرانسه ماهواره COSPAS-SARSAT و تجهیزات ایستگاه زمینی آن را برای دریافت سیگنال‌های ارسالی از بیکن‌های موقعیت‌یاب (EPIRB) نصب‌شده روی شناورها و یا دستگاه‌های PLB همراه با افراد مضطر، تأسیس و راه‌اندازی کرده‌اند. دستگاه‌هایی که از فرانکس ۴۰۶ مگاهرتز استفاده می‌کنند، در مقایسه با نسل پیشین این دستگاه‌ها که از فرانکس ۱۲۱،۵ مگاهرتز یا ۲۴۳ مگاهرتز استفاده می‌کردند، کارایی بهتری دارند. یک PLB معمولاً مجهز به یک باتری لیتیوم برای بهره‌برداری طولانی‌مدت است. تا زمانی که برای فعال کردن سیستم (PLB) کلید مربوط چرخانده نشود، دستگاه غیرفعال خواهد بود. PLB‌ها طوری طراحی شده‌اند که می‌توان آن‌ها را روی هر شیء متحرک نصب کرد و یا به‌آسانی در جیب قرار داد.

عملکرد یک PLB 406 مگاهرتز

دستگاهی که شما با خود حمل می‌کنید، به ماهواره‌ی COSPAS-SARSTA متصل است که به طور خاص عملیات جست‌وجو و نجات در سراسر دنیا را بر عهده دارد. وقتی دستگاه شما فعال می‌شود مراکز ناظر را رله‌کننده‌های ماهواره‌ی COSAS-SARSAT به‌سرعت وارد عمل می‌شوند، موقعیت شما را ردیابی کرده و مراکز جست‌وجو و نجات در آن مناطق را آگاه می‌کند. دستگاه PLB موقعیت شما را با فرانکس

هم داشته باشد، چون همه‌ی کشتی‌ها و ایستگاه‌های ساحلی اغلب بر روی امواج این فرانکس به گوش هستند. به همین دلیل، ارسال علائم روی این فرانکس از اهمیت حیاتی برخوردار است. هواپیماهای غیرنظامی در شرایط اضطراری بر روی فرانکس ۱۲۱/۵ و در مواقع دیگر، بر فرانکس ۲۴۳ مگاهرتز به گوش هستند. در این حالت، ماهواره‌ها نیز قادر خواهند بود، علائمی را که در حال ارسال هستند، محاسبه کنند.

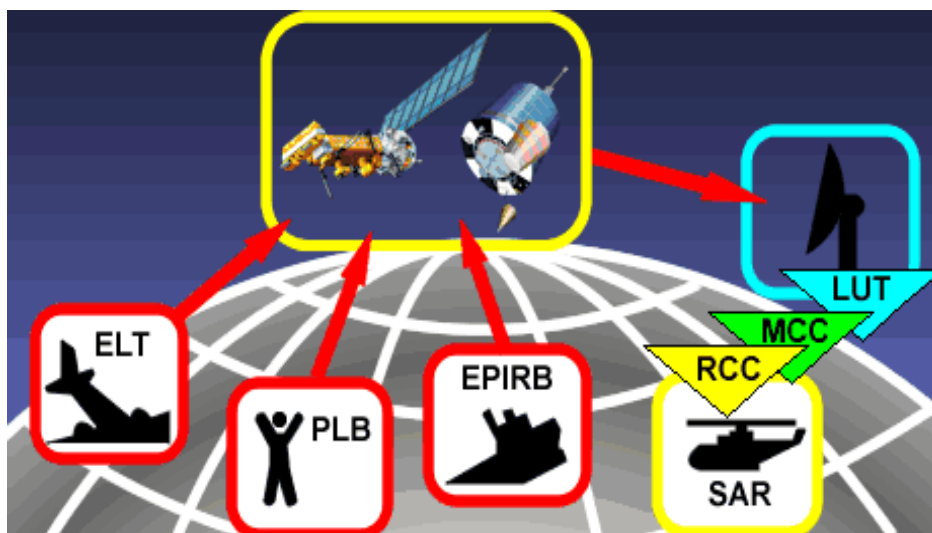
معمولاً اولین و مهم‌ترین دریافت‌کننده‌ی اطلاعات EPIRB، ماهواره‌های COSPAS-SARSAT هستند. این مجموعه که مخصوص استفاده در تجسس و نجات (برای سوانح دریایی، هوایی و زمینی) است، از چندین ماهواره از هر دو نوع LEO و GEO تشکیل شده است. این ماهواره‌ها امواج رادیویی ارسالی را دریافت می‌کنند و به کمک شماره‌ی سریالی که برای هر EPIRB منحصر به فرد است، صاحب آن را تشخیص می‌دهند. همچنین به کمک دریافت‌کننده‌ی GPS موجود در EPIRB، محل حادثه نیز مشخص می‌شود و سپس این اطلاعات را به مراکز دریافتی زمینی، موسوم به LUT می‌فرستند تا اعلام اضطرار، به صورت زمینی برای مراکز هماهنگی تجسس و نجات مخابره شود. این مراکز نیز با اتکا به اطلاعات به‌دست‌آمده در باره‌ی اضطرارها و هماهنگی با سایر مراکز جست‌وجو و نجات منطقه، شناور یا بالگرد به منطقه‌ی جست‌وجو اعزام و نسبت به نجات اشخاص و یا شناورها اهتمام می‌ورزند.

مخابره‌کننده‌ی محل‌های اضطراری برای کاربری‌های هوایی

ELT که مخفف واژه‌های Emergency Locator Transmitter است، شامل اولین بیکن‌هایی بود که برای اعلام موقعیت اضطراری هواپیماها ساخته شدند. این سیستم برای فعالیت روی فرانکس ۱۲۱/۵ و ۲۴۳/۰ مگاهرتز طراحی شده‌اند، تا موقعیت اضطراری هواپیمایی را که دچار سانحه شده است، به هواپیماهای عبوری از فراز هواپیمای سانحه‌دیده اعلام کند. بزرگ‌ترین محدودیت سیستم ELT این است که هواپیمای عبوری باید در داخل محدوده‌ی برد فرستنده قرار گیرد تا سیگنال اضطراری را دریافت کند. یکی از اهداف ابداع سیستم ماهواره‌ای COSPAS-SARSAT، برطرف کردن این نقص است. از قابلیت‌های این سیستم می‌توان به داده‌هایی در مورد موقعیت جغرافیایی هواپیمای سانحه‌دیده اشاره کرد. اشکال دیگر سیستم ELT آن است که در اکثر مواقع یا به‌طور صحیح عمل نمی‌کند، یا به اشتباه فعال می‌شود و بر حسب تخمین، فقط در ۱۲ درصد



اضطراب) و هشدارهایی که از سوی ماهواره‌ها دریافت می‌شوند، به ۳۸ ایستگاه زمینی خودکار در سراسر دنیا ارسال می‌شوند. این ایستگاه‌ها را پایانه‌های کاربر محلی (LUT) می‌نامند (دریافت هشدار به وسیله‌ی ماهواره و ارسال به LUT). هشدارها به یک مرکز کنترل عملیات (MCC) که از سوی LUT کنترل می‌شوند ارسال شده و اگر هشدارها به وسیله‌ی یکی از سیستم‌های ماهواره‌ای چرخشی نزدیک زمین دریافت شده باشند، موقعیت بیکن از سوی LUT محاسبه می‌شود؛ ولی اگر بیکن از نوعی باشد که موقعیت خود را نشان دهد، هشدار آنی به وسیله‌ی سیستم ماهواره‌ای گردش هم‌زمان زمین فراهم می‌شود (ارسال از LUT به MCC). در نهایت، MCC هشدار دریافت‌شده را به یک مرکز هماهنگی نجات (RCC) برای آغاز عملیات جست‌وجو و نجات ارسال می‌کند. (ارسال پیام از MCC به RCC و عملیات SAR).



شکل ۲- استفاده‌ی عملیاتی از COSPAS-SARSAT توسط SAR

اجزای سیستم COSPAS-SARSAT

این سیستم، از تجهیزات جست‌وجو و نجات (SAR) روی ماهواره‌های چرخشی قطبی در مدار نزدیک زمین (LEO) و ماهواره‌های چرخشی هم‌زمان با زمین (GEO) استفاده می‌کند.

ماهواره LEO سیستم

ماهواره‌های سیستم LEOSAR سیگنال‌های دریافتی روی فرکانس ۱۲۱ مگاهرتز را برای پردازش به ایستگاه زمینی رله می‌کنند. سیگنال‌های دریافتی روی فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز از سوی ماهواره‌ی LEORA پردازش شده و سپس به‌طور مستقیم به ایستگاه زمینی ارسال می‌شود. این پیام‌ها برای ارسال مجدد روی ماهواره ذخیره می‌شود. ماهواره‌های سیستم LEORAS، سیگنال‌های دریافتی را فقط روی فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز برای پردازش به ایستگاه زمینی رله می‌کنند.

سیستم LEORAS

سیستم LEORAS شامل چهار ماهواره (دو ماهواره‌ی COSPAS و دو ماهواره‌ی SARSAT) است. کشور روسیه دو ماهواره‌ی COSPAS در مدار نزدیک قطب را تأمین کرده است که در ارتفاع ۷۰۰ تا ۱۰۰۰ کیلومتری دارای تجهیزات SAR هستند. کشور آمریکا نیز، دو ماهواره‌ی هواشناسی NOAA سیستم SARSAT را در مدار هماهنگ خورشید در ارتفاع ۸۵۰ کیلومتری مدار نزدیک قطب تدارک دیده که با تجهیزات SAR از سوی کشورهای کانادا و فرانسه روی فرکانس ۱۲۱،۵ مگاهرتز و ۴۰۶ مگاهرتز تأمین و مجهز شده است. هر ماهواره یک دور کامل زمین را در مدت زمان ۱۰۰ دقیقه با سرعت ۷ کیلومتر بر ثانیه طی می‌کند و بالغ بر ۶۰۰۰ کیلومتر از مساحت زمین را که به اندازه یک قاره است، پوشش می‌دهد و در هر ۱۵ دقیقه، از آسمان عبور می‌کند.

ماهواره‌های سیستم LEORAS شامل:

۱- یک یونیت تکرارکننده (REPEATER) با فرکانس ۱۲۱،۵ مگاهرتز (SARP) روی ماهواره‌های COSPAS یونیت تکرارکننده (REPEATER UNIT) با فرکانس ۱۲۱،۵ مگاهرتز و ۲۴۳ مگاهرتز و ۴۰۶ مگاهرتز روی ماهواره‌های SARSAT است که برای ارسال مجدد (RA-TRANSMISSION) سیگنال‌های اضطراری به ایستگاه گیرنده‌ی زمینی محدوده خود، طراحی شده است.

۲- یک گیرنده - پردازشگر و یونیت حافظه (SARP) روی ماهواره‌های COSPAS و SARSAT است که برای دریافت، پردازش و ذخیره‌ی سیگنال‌های دریافت‌شده روی فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز به‌منظور ارسال مجدد به ایستگاه زمینی محدوده‌ی سیگنال‌رسانی و هر نقطه از دنیا، طراحی شده است.

۴۰۶ مگاهرتز به فضا ارسال می‌کند تا گروه‌های جست‌وجو و نجات این سیگنال‌ها را دریافت کنند و به کمک شما بیابند. این تکنولوژی تاکنون بالغ بر ۲۴،۵۰۰ نفر در سراسر دنیا را نجات داده است.

نمونه‌ی پیشنهادی PLB

نمونه‌ی RESQ Fix 406 بهترین و پیشرفته‌ترین گزینه‌ی موجود در بازار است. اکنون این فن‌آوری در گارد ساحلی آمریکا و توسط محققان و مکتشفان قطبی استفاده می‌شود. این تجهیز در مقایسه با نمونه‌های قبلی، ۳۵ درصد کوچک‌تر و از لحاظ وزن ۲۵ درصد سبک‌تر است و به‌راحتی در جیب، کوله‌پشتی و جلیقه‌ی نجات حمل می‌شود. جلد چرمی این تجهیز دارای گیره‌هایی است که می‌توان به‌راحتی آن را به کمربند محکم بست. دکمه‌ی فعال‌سازی این وسیله را باید به مدت یک ثانیه فشار داد تا از فشار دادن‌های اشتباهی جلوگیری شود. زمانی که خطری زندگی افراد را تهدید می‌کند، بیکن‌های وضعیت اضطراری فعال می‌شوند (اعلام وضعیت



شکل ۳- اناتومی نجات مرکز کنترل عملیات



سیستم GEOSAR

دریافتی می‌شوند. در مدارهای قطبی زمان انتظار دریافت پیام توسط سیستم LEOSAR، بهتر از نواحی استوایی در ارتفاع زیاد است. در عوض، ماهواره‌های ایستا (GEOSTATIONARY) به طور مداوم مناطق وسیعی از خط استوا با توانایی متوسط در دریافت پیام را پوشش می‌دهند. دسترسی به ماهواره‌های ایستا (GEOSTATIONARY) به دلیل وجود موانع زمینی در ارتفاع زیاد ممکن نیست و ماهواره‌های سیستم GEOSAR قادر به پوشش نواحی قطبی نیستند. اما در طرف دیگر، ماهواره‌های سیستم LEOSAR از سطح زمین قابل مشاهده هستند؛ هرچند عملکرد دریافت پیام را با مشکل مواجه می‌کنند. به‌طور کلی می‌توان گفت که ماهواره‌های سیستم‌های LEOSAR و GEOSAR از نقطه نظر پوشش و ویژگی‌های خاص، مکمل همدیگر هستند.

پایانه‌های کاربر محلی (LUT) و مراکز کنترل عملیات (MCC)

پایانه‌های کاربر محلی سیستم LEOSAR (LEOLUT): شکل ظاهری و توانایی‌های LEOLUT بسته به احتیاجات هر کشور متفاوت است. اما ماهواره‌های سیستم COSPAS-SARSAT و سیگنال‌هایی را که با ویژگی‌های سیستم COSPAS-SARSAT منطبق باشند، به همه‌ی پایانه‌های کاربر محلی (LUT) برای استفاده‌ی این مراکز ارسال می‌کنند. همه‌ی پایانه‌های کاربر محلی سیستم LEOSAR (LEOLUT) ماهواره‌های COSPAS-SARSAT دست کم باید به سیستم گیرنده - پردازشگر ۴۰۶ مگاهرتز (SARP) که باند فرکانسی ۴۰۶ مگاهرتز آن کروی زمین را پوشش می‌دهد، مجهز باشند. موقعیت سیگنال‌های دریافت‌شده از سوی فرکانس ۱۲۱،۵ مگاهرتز، از روش داپلر (DOPLER) محاسبه می‌شود. همچنین از روش داپلر (که موقعیت‌هایی را به بیکن و ماهواره پیشنهاد می‌کند) برای تعیین موقعیت بیکن در سیستم LEOSAR استفاده می‌شود. از آن‌جا که فرکانس حامل پیام ارسال‌کننده از سوی بیکن ثابت است، زمانی که بیکن و ماهواره در یک راستا و در مدار کم‌ارتفاع نزدیک قطب (ماهواره‌ی سیستم LEOSAR) قرار می‌گیرند، فرایند موقعیت‌یابی داپلر را بهبود می‌بخشند. فرایند پردازش مشابهی نیز، برای سیگنال‌های فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز در تکرارکننده‌ی باند فرکانسی ۴۰۶ مگاهرتز (SARR) که می‌تواند از سوی پایانه‌های کاربر محلی سیستم LEOLUT (LEOSAR) به‌طور جداگانه و یا به‌طور مشترک با اطلاعات SAR

سیستم GEOSAR متشکل از ماهواره‌های ایستا (GEOSTATIONARY SATELLITE) با توانایی رله‌کردن اطلاعات COSPAS-SARSAT روی فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز است. مدار ماهواره‌های ثابت زمین (GEOSTATIONARY SATELLITE ORBIT) در ارتفاع ۳۶۰۰۰ کیلومتری در مسیری قرار دارند که هر ۲۴ ساعت، نقطه‌ی آغاز حرکت خود را دور می‌زنند و اگر از مدار صفر درجه روی زمین (یعنی از روی خط استوا) به آن‌ها نگریسته شود، ثابت به نظر می‌رسند. موشک‌های پرتاب‌کننده‌ی ماهواره‌ی GEOSAR روی ماهواره‌های GEOSTATIONARY از سوی کشورهای آمریکا و هند و سازمان اروپایی برای بهره‌برداری ماهواره‌های هواشناسی (EUMETSAT) تدارک و تأمین شده‌اند. کشور روسیه نیز، برای تجهیز ماهواره‌های GEOSTATIONARY با موشک‌های SAR با فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز در آینده برنامه‌ریزی کرده است.

سیستم GEOSAR با فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز، اکنون شامل: تکرارکننده‌های با فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز است که روی پنج ماهواره ایستا (GEOSTATIONARY) و یک ماهواره اضافی در مدار قرار گرفته است. هجده ایستگاه گیرنده‌ی زمینی (GEOLUT) در چهارده کشور دنیا که به شبکه‌ی مرکز کنترل عملیات COSPAS-SARSAT (MCC) برای ارسال هشدارهای سیستم GEOSAR متصل شده است. یک ماهواره‌ی GEOSTATIONARY که به سیستم GEOSAR پیوند خورده است، به‌تنهایی یک سوم سطح کروی زمین را پوشش می‌دهد. بنابراین پنج ماهواره‌ی GEOSTATIONARY که در فاصله‌های مساوی در طول جغرافیایی قرار دارند، همه‌ی نواحی بین ۷۰ درجه‌ی شمالی و ۷۰ درجه‌ی جنوبی را به‌طور مداوم پوشش می‌دهند.

ترکیب سیستم LEOSAR و GEOSAR با فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز

مهم‌ترین مزیت سیستم ۴۰۶ مگاهرتز، پوشش کروی زمین با استفاده از تعداد معدودی از ماهواره‌های سیستم LEO در مدار نزدیک قطب است. با توجه به این‌که ماهواره‌های سیستم LEO نمی‌توانند همه‌ی سطح کروی زمین را به‌طور مداوم پوشش دهند، باعث تأخیر در پیام‌های

MCCها با استفاده از یک شبکه‌ی منسجم برای ارسال اطلاعات سیستم و پیام اضطراری با هم در ارتباط هستند. هر MCC هشدارهای دریافتی از سیستم COSPAS-SARSAT را به RCC های مربوطه و به SPOC کشورهایی که در مناطق حادثه قرار دارند، ارسال می‌کند. یک SPOC، درواقع یک RCC است که هشدارها را دریافت می‌کند. مسئول عملیات جست‌وجو و نجات هشدارهایی که در محدوده‌ی تحت پوشش آن مرکز است را تقبل می‌کند.

ثبت بیکن ۴۰۶ مگاهرتز

به دلیل این که ارسال اطلاعات ممکن است از هر نقطه‌ی دنیا صورت گیرد، برای تسریع در عملیات جست‌وجو و نجات، ثبت بیکن با استفاده از شماره‌ی سریال و یا هر نوع اطلاعات دیگر در یک پایگاه داده ضروری است. به همین منظور، سازمان بین‌المللی COSPAS-SARSAT پایگاه داده بین‌المللی ثبت بیکن ۴۰۶ مگاهرتز (IBRD) را در ژانویه‌ی ۲۰۰۶ میلادی راه‌اندازی کرد که با مراجعه به وب سایت www.406registration.Com می‌توان به آن دسترسی پیدا کرد. ■

منابع:

- ۱- حمل و نقل دریایی، محمود صفارزاده و همکاران سازمان بنادر و کشتیرانی، تهران؛ اسراردانش، ۱۳۸۵.
- 2- <http://www.cospas-sarsat.org/>
- 3- <http://www.cospas-sarsat.org/en/system/systemoverview>
- 4- <http://www.elc.aero/cospas-sarsat.php>
- 5- WWW.SARSAT.NOAA.GOV GMDSSMANUAL2008

(گیرنده - پردازشگر و یونیت حافظه) پردازش شده باشند، به کار گرفته شده است. زمانی که فرکانس پیشنهادی از روش داپلر محاسبه شده باشد، پردازش اطلاعات ۴۰۶ مگاهرتز SARP کار آسانی خواهد بود. همه‌ی اطلاعات دریافتی فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز که در حافظه‌ی ماهواره ذخیره می‌شوند، می‌توانند مدت کمی پس از ماهواره پردازش شوند.

پایانه‌های کار بر محلی سیستم GEOSAR(GEOLUT)

این پایانه‌ها هشدارهایی از بیکن‌های ۴۰۶ مگاهرتز که به وسیله‌ی ماهواره‌های ایستا (GEOSTATIONARY) سیستم GEOSAR رله می‌شوند و همچنین هشدارهایی که بر باند فرکانسی نظارت مستمر دارند را دریافت و پردازش می‌کنند. به محض این که بیکنی در ناحیه‌ی تحت پوشش ماهواره‌ی GEOSAR فعال می‌شود، از سوی پایانه‌ی کاربر محلی (LUT) ارسال می‌شود. اگر ارسال سیگنالی بین ماهواره و سیگنال وجود نداشته نباشد، نمی‌توان از روش داپلر (DOPPLER) برای تعیین موقعیت بیکن استفاده کرد. زمانی که موقعیت به وسیله‌ی تجهیزات دریانوردی تعیین شد، یک پیام هشدار به MCC برای ارسال به مرکز ارتباطات (SARSPOC) فرستاده می‌شود.

مراکز کنترل عملیات (MCC)

مراکز کنترل عملیات در کشورها یا سازمان‌هایی که حداقل دارای یک LUT باشند، راه‌اندازی می‌شوند. عمده‌ی کاربرد این مراکز عبارتند از: - جمع‌آوری، ذخیره و دسته‌بندی اطلاعات از LUTها و سایر مراکز MCC - تهیه‌ی اطلاعات و مبادله‌ی آن‌ها در سیستم COSPAS-SARSAT - ارسال اطلاعات و پیام اضطراری به RCCها و یا SPOCهای مربوطه



خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

GROUPS OF COMPANY



ترخیص کالا و
حل اختلافات کمرکی
حمل و نقل بین‌المللی
و چند وجهی
ترانزیت داخلی و خارجی
خدمات بیمه
بیمه‌های باربری
اشخاص و مسافرتی

Customs Clearans
International Transport
Insurance Policy

آدرس: خیابان جلالیه، پلاک ۱۲
پلاک ۱۲، طبقه سوم
تلفن: ۸۸۱۴۰۸۹۶-۹

info@iranlogistics.com
www.iranlogistics.com

هدف گذاری ۱۱ میلیارد دلاری دوو

دوو پیش بینی کرده است تا نیمه نخست سال جاری میلادی پنج میلیارد دلار قرارداد در بخش صنایع فراساحل امضا خواهد کرد.



بر پایه این گزارش، این شرکت امضا ۱۱ میلیارد دلار قرارداد را هدف گذاری کرده است که پنج میلیارد دلار آن در بخش فراساحل خواهد بود. قابل ذکر است، سود خالص دوو در سه ماهه پایانی سال گذشته میلادی ۶۱٫۶ درصد کاهش داشته است.

هند در موزامبیک یک بندر جدید تجاری می سازد

هند در موزامبیک یک بندر جدید می سازد.

بر پایه این گزارش، به این منظور شرکت مدیریت بندری اسار پورت هند با مقامات موزامبیک قرارداد امضا کرده است. قرار است حجم زیادی از صادرات زغال سنگ این کشور از طریق این بندر جدید انجام شود. این بندر قابلیت جابجایی سالانه ۳۰ تا ۴۰ میلیون تن کالا را دارا خواهد بود.

توقف صادرات نفت عراق با بسته شدن تنگه هرمز

سخنگوی وزارت نفت عراق هشدار داد در صورت مسدود شدن تنگه هرمز بخش مهمی از صادرات نفت این کشور متوقف خواهد شد.

بر پایه این گزارش به نقل از پایگاه اینترنتی بلومبرگ، "عاصم جهاد" تصریح کرد: اگر ایران تنگه هرمز را مسدود کند بیش از ۱٫۷ میلیون بشکه از صادرات نفت عراق کاهش خواهد یافت.



وی تصریح کرد: میزان صادرات نفت عراق از طریق مرزهای ترکیه به بندر جیهان روزانه به ۴۵۰ هزار بشکه می رسد در صورت مسدود شدن تنگه هرمز عراق راهی جز تمرکز بر روی مسیر ترکیه ندارد ولی این مسیر نیز ظرفیت صادرات کل نفت عراق را نخواهد داشت.

این مقام عراقی افزود: اگر ایران تهدید خود را عملی کند قیمت نفت اوپک به شدت افزایش خواهد یافت که البته این مساله بخشی از زیان ناشی از متوقف شدن صادرات نفت از جنوب عراق را جبران خواهد کرد.

عراق سومین ذخایر بزرگ نفت جهان را در اختیار دارد و طی ماه گذشته میلادی روزانه ۲٫۷۵ میلیون بشکه نفت تولید کرده است.

کاهش ۸ درصدی سود کشتی سازی هیوندایی میپو

میزان سود شرکت کشتی سازی هیوندایی میپو در سال ۲۰۱۱ میلادی کاهش یافت.



بر پایه این گزارش، سود خالص این شرکت در سال ۲۰۱۱ میلادی ۴۸٫۵ درصد کاهش یافت و به ۲۲۷ میلیون و ۸۶۴ هزار و ۴۴۵ ون رسید. هیوندایی میپو به رغم این کاهش سود، موفق شد در سال ۲۰۱۱ میلادی ۸۰ فروند کشتی را تحویل دهد. این شرکت در سال پیش از آن ۶۰ فروند کشتی را تحویل داده بود.

سفارش ساخت ۲۰ ناو جنگی توسط نیروی دریایی روسیه

روسیه ظرف ۲۰ سال آینده بیش از ۲۰ فروند ناو اسکورت به ناوگان خود اضافه خواهد کرد.



بر پایه این گزارش، نیروی دریایی روسیه برای ساخت این شناورها با یارد کشتی سازی Severnaya Verf این کشور قرارداد امضا کرده است. این شناورها ۴ هزار و ۵۰۰ تن وزن و ۱۳۰ متر طول دارند.

کشتی ساز هندی یک ماهه سه کشتی تحویل می دهد

شرکت کشتی سازی HSL هند ظرف یک ماه سه فروند کشتی تحویل می دهد.

بر پایه این گزارش، این شناورهای قله بر با ظرفیت ۵۳ هزار DWT به شرکت کشتیرانی Good Earth Maritime هند تعلق دارند و در ماه مارس سال جاری میلادی تحویل داده خواهند شد. شرکت کشتی سازی HSL به تازگی سفارش ساخت دو فروند یدک کش ۵۰ تنی از بندر کاندالا، سه فروند یدک کش ۳۵ تنی از نیروی دریایی هند و چند فروند کشتی پشتیبانی از دولت این کشور دریافت کرده است. HSL از زمانیکه تحت نظارت وزارت دفاع هند قرار گرفته است در حال پیشرفت است.

رشد ۱۰ درصدی عملکرد دی پی ورلد

حجم جابجایی کانتینر توسط شرکت مدیریت بندری دی پی ورلد در سال ۲۰۱۱ میلادی افزایش یافت.



بر پایه این گزارش به نقل از لویزلیست، میزان جابجایی کانتینر در ترمینال‌های تحت پوشش این شرکت در سراسر جهان در سال گذشته میلادی ۱۰ درصد افزایش یافت و به ۵۴,۷ میلیون TEU رسید.

میزان جابجایی کانتینر توسط این شرکت در بنادر امارات نیز در سال ۲۰۱۱ میلادی با ۱۲ درصد افزایش به ۱۳ میلیون TEU بالغ شد. این شرکت در حال حاضر مدیریت ۶۰ ترمینال در سراسر جهان را به عهده دارد. دی پی ورلد سومین شرکت مدیریت بندری جهان به شمار می‌رود.

ساخت یک بندر جدید کانتینری در ترکیه

ترکیه ساخت یک بندر جدید کانتینری را در منطقه ویژه پتروشیمی Petkim آغاز خواهد کرد.



بر پایه این گزارش، مسؤولان شهرسازی ترکیه گفته‌اند، Petkim ارزیابی‌های مثبت زیست محیطی و طرح توجیهی پروژه را دریافت کرده است. رونق عبدالعلی‌اف، رئیس شرکت نفت دولتی آذربایجان (سوکار)، هم اعلام کرده که این شرکت حاضر است سهم خود را برای آغاز سریع برنامه ساخت این بندر پرداخت کند.

بندر شانگهای سال جدید میلادی را خوب آغاز نکرد

به نظر می‌رسد بندر شانگهای چین سال ۲۰۱۲ میلادی را چندان رضایت بخش شروع نکرده و تخلیه و بارگیری کانتینر در این بندر در ماه ژانویه سال جاری میلادی کاهش داشته است.



بر پایه این گزارش، میزان تخلیه و بارگیری کانتینر در این بندر در ماه ژانویه با ۳,۳ درصد کاهش از ۲,۷۱ میلیون TEU مدت مشابه سال گذشته به ۲,۶۲ میلیون TEU رسید. این رقم نسبت به ماه پیش از آن نیز ۱,۵ درصد کاهش داشته است. تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر شانگهای در ماه دسامبر سال ۲۰۱۱ میلادی ۲,۶۶ میلیون TEU بوده است.

بندر شانگهای در سال ۲۰۱۱ میلادی با تخلیه و بارگیری ۳۱,۷۴ میلیون TEU، بار دیگر در جایگاه نخست بزرگ‌ترین بندر کانتینری جهان قرار گرفت و از رقیب خود بندر سنگاپور که حجم عملکرد کانتینری آن ۲۹,۹ میلیون TEU بود پیشی گرفت.

کاهش سود و درآمد کشتی‌سازی هانجین

شرکت کشتی‌سازی هانجین در سال ۲۰۱۱ میلادی با کاهش سود و درآمد مواجه شد.



بر پایه این گزارش، میزان سود این شرکت در سال گذشته میلادی، با ۴۱,۶ درصد کاهش نسبت به سال پیش از آن به ۵۹,۴ میلیارد ون رسید. میزان درآمد هانجین نیز به ۲,۳۱۶ تریلیون ون بالغ شد که ۱۵,۳ درصد کاهش داشته است.

یک الگوی پیشرفته برای آینده‌ی بنادر کانتینری

تهیه و تنظیم: کریستین لورنز
ترجمه: نوروز محمدخانی

بالینکای (Ballinkai) به طول ۱۴۰۰ متر در آلتنورد، لنگرگاه‌هایی را برای پهلو گرفتن بیش از ۴ کشتی کانتینری از نوع سوپر پست پاناماکس و همزمان یک کشتی تغذیه‌کننده ارائه می‌دهد. لنگرگاه‌های یادشده را می‌توان با ۱۳ دستگاه گانتی کرین کانتینری کرین کانتینری کشتی - ساحل (مجهز به ترولی دبل) با یک کرین تغذیه (Feeder Crane) اضافی مدیریت کرد. گانتی‌های کانتینری عظیم با بازوهای خم‌شده در موقعیت استراحت می‌توانند با هم به ارتفاع حدود ۱۱۰ متر دست یابند. بازوهای کرین به طول ۶۱ متر روی آب امتداد می‌یابد و قادر است به بیش از ۲۲ ردیف کانتینرهای مجاور خدمات ارائه کند. از این رو، این کرین‌ها می‌توانند به نسل بعدی شناورهای عظیم (که طراحی آن‌ها هم‌اکنون در جریان است) نیز خدمات ارائه دهند.

جابه‌جایی کانتینر

جابه‌جایی کانتینر به دو بخش تقسیم می‌شود: در بخش آب، گانتی کرین‌های مخصوص مجهز به ترولی دبل که کار تخلیه یا بارگیری کانتینر از / به کشتی را انجام می‌دهند. ترولی اصلی گانتی مخصوص جابه‌جایی کانتینر از سوی یک راننده (که با یک تاج حساس حرکات‌های اجتناب‌ناپذیر کشتی را متعادل می‌کند) کنترل می‌شود. رایانه‌ها هم در موقعیتی قرار ندارند که این کار را انجام دهند، زیرا میزان بازدهی آن‌ها به اندازه‌ی رانندگان باتجربه‌ی کرین نیست. به‌علاوه مسئولیت این ارتباط بین کشتی و پایانه را نمی‌توان به رایانه سپرد.

کانتینر در یک سکوی کار، در ارتفاع دپو می‌شود؛ جایی که تسمه‌های فلزی اتصال‌دهنده از کانتینرها باز شده یا به آن متصل می‌شوند. علاوه بر آن، شناسایی جعبه‌ها یک بار دیگر در آنجا کنترل می‌شود. سپس دومین ترولی که از آن به عنوان «ترولی پورتال» یاد می‌شود، به صورت خودکار به کانتینر انتقال می‌یابد، آن را در وضعیت AGV (خودرو با سیستم هدایت خودکار) قرار می‌دهد. بیش از ۷۰ دستگاه از این نوع خودروها کانتینرها را به / از گانتی کرین و مناطق مخصوص دپوی کانتینر حمل می‌کنند. آن‌ها راه خود را به صورت مستقل و بدون دستورالعمل انسانی پیدا می‌کنند.

AGVs، سریع‌ترین مسیر را به کمک بیش از ۱۰۰۰۰ دستگاه گیرنده - فرستنده نصب‌شده روی زمین (که با دریافت اطلاعات مخابره‌شده، بی‌درنگ به آن‌ها پاسخ می‌دهند) جست‌وجو و پیدا می‌کند. سیگنال‌های این دستگاه‌های گیرنده - فرستنده با نرم‌افزاری که صرفاً به این منظور تهیه شده است، انتقال می‌یابد که قبل از محاسبه و سپس با کنترل نزدیک‌ترین مسیر به مقصد، امکان سایر جابه‌جایی‌های خودرو را فراهم می‌آورد. این نرم‌افزار پیچیده به ترکیب و بهینه‌سازی ترافیک ریلی و جاده‌ای با حمل و جابه‌جایی کانتینر در سراسر پایانه کمک می‌کند. در این سیستم از داده‌های رادیویی برای کنترل کرین‌ها و تراکتورهای گوناگون استفاده می‌شود. مسیرهای کوتاه‌تر، استفاده‌ی بهینه از ظرفیت خودروها و اجرای کامل و بی‌نقص قراردادهای حمل در زمان تعیین‌شده، از جمله نتایج این رویکرد به شمار می‌روند. استفاده‌ی بهینه از همه‌ی منابع به کاهش هزینه‌ها و بهبود کیفیت و بازدهی مجموعه‌ی لجستیک پایانه می‌انجامد.

منطقه‌ی دپوی کانتینر از ۲۳ بلوک مخصوص دپو تشکیل می‌شود که هر

«وقتی در مسیرهای تازه‌ای گام برمی‌دارید، راه‌های جدیدی می‌یابید.» این ضرب‌المثل شاید (به‌طور خاص) همزمان با فعالیت پایانه‌ی کانتینری آلتنورد (CTA) ابداع شده است. یک چیدمان جدید در پایانه و میزبانی برخی تولیدکنندگان خاص، زمینه‌ی جابه‌جایی ایمن‌تر با کارایی بیش‌تر کانتینر را فراهم آورده است. علاوه بر چیدمان فشرده‌ی این پایانه‌ی کانتینری همراه با علامت‌گذاری‌های تعریف‌شده و فاصله‌های کوتاهی که باید پوشش داده شود، مکانیزه بودن آن نیز از جمله ویژگی‌های بسیار شاخص این مجموعه به شمار می‌رود. یک سیستم پیچیده‌ی IT (که به صورت مستمر در حال بهینه شدن است) کار کنترل عناصر گوناگون را (از گانتی‌های مخصوص جابه‌جایی کانتینر گرفته تا مدیریت ذخیره یا انبار) بر عهده دارد. ارتباط درونی مطلوب بین بخش‌های مختلف پایه و اساس کارایی و بازدهی برتر پایانه محسوب می‌شود.



آن هستیم. ثبات و پایداری عملیات در این جا در راستای افزایش هر چه بیشتر بازدهی و کارایی قرار دارد. ما همگی در وضعیت دست‌یابی به اهداف برنامه‌ریزی‌شده برای افزایش ظرفیت و آرایه‌ی خدمات مطمئن و دارای کیفیت قرار داریم.

اینگر وایت: در پایانه‌ی کانتینری آلتنوردر، ایده‌های بکر و دست‌نخورده را با تلاش جاه‌طلبانه به واقعیت تبدیل کردیم؛ گانتی‌های کرین‌های ریلی که می‌توانند از یکدیگر عبور کنند در هیچ‌یک از بلوک‌های دپو در جهان وجود نداشتند. در حالی که این ایده در واقع ایده‌ی بسیار ساده‌ای است. با استفاده از نرم‌افزار و سیگنال‌های رادیویی، AGVs مان نزدیک‌ترین مسیر را می‌یابد. و این شاخص منحصر به فرد است. همزمان، کشف راهی جدید برای بهبود عملکرد سیستم‌ها، با حداقل اصلاحات برای ما مقوله‌ای چالش‌برانگیز به شمار می‌رود.

اینگر وایت: برای شروع مایلیم از این مطمئن شویم که توسعه‌ی بندر یا بلوک‌های اضافی مخصوص دپو، AGVهای جدید دیزل -الکتریک و گانتی‌های کرین اضافی به آرامی و منظم تکمیل می‌شود. لازم است همه‌ی این عناصر بی‌وقفه در جریان راهبری‌های عادی با سیستم موجود در هم آمیزد. **هاینریش گولر:** همراه با افزایش ظرفیت و بهبود نرخ‌های بازدهی و تولید، تأمین الزامات مشتری به عنوان جدی‌ترین و ضروری‌ترین وظیفه مشاهده می‌شود. ما (همراه با مالکان کشتی و شرکت‌های حمل‌ونقل) در تلاش برای اعلام یا آرایه‌ی پیشرفته‌ی داده‌ها در فرایند لجستیک هستیم. در حوزه‌ی واردات کانتینرها (بویژه) ما اغلب در این خصوص که کانتینرها در گام بعدی باید به کجا ارسال شوند، ناآگاه هستیم. اگر از این مهم آگاه بودیم، می‌توانستیم زنجیره‌ی حمل‌ونقل را، به نفع همه‌ی کسانی که در کار آن بودند سرعت دهیم.

درباره‌ی شرکت

پایانه‌های هامبورگر هافن و لجستیک ای جی (HHKA) آلتنوردر، بورچاردکای (Burchardkai) و تولروت (Tollerort) دوسوم ترافیک کانتینری بندر هامبورگ را در اختیار دارند. حجم فعالیت پایانه‌های یادشده در جابه‌جایی کانتینر به شکل فزاینده‌ای در حال افزایش است. با نرخ افزایشی که طی ۵ سال گذشته دو برابر شده است. پایانه‌ی HHLA در هامبورگ هم‌اکنون در مقایسه با نیویورک/ نیوجرسی (بزرگ‌ترین بندر در کرانه‌ی شرقی ایالات متحده) کانتینرهای بیش‌تری را جابه‌جا می‌کند.

پایانه در یک نگاه

لنگرگاه‌ها:

یک لنگرگاه مجهز با ظرفیت پهلوگیری ۴ فروند شناور کانتینری و یک لنگرگاه مخصوص شناور فیدر به طول ۱۴۰۰ متر و به عمق ۱۶/۷ متر امکانات و تسهیلات پایانه: با مساحت کل ۱,۱۰۰,۰۰۰ مترمربع ظرفیت فعلی: ۲/۴ میلیون TEU کانتینر طرح‌های آتی: افزایش ظرفیت پایانه به ۳ میلیون TEU کانتینر در هر سال امکانات ریلی: ۶ ریل که با ۳ گانتی کرین پوشش داده می‌شوند ساعت کار: ۲۴ ساعته، ۳۶۰ روز در سال ■



یک با گانتی‌های کرین ریلی (RMG) پوشش داده می‌شوند. این کرین‌های مخصوص منطقه‌ی دپو در ارتفاع با کرین‌های دیگر فرق می‌کنند و از آن‌ها می‌توان در یک خط و موازی با کرین دیگر استفاده کرد. کرین‌ها را می‌توان - حتی اگر یک کرین پایین باشد - تحویل داد. جعبه‌های کانتینر مطابق با دستورالعمل‌های نرم‌افزار دپو می‌شوند و محل‌های دپو با توجه به دوره‌های سکون یا کساد کار برای اطمینان از سریع‌ترین ارسال بهینه می‌شوند. کانتینرها در بخش ساحل توسط کارکنان در مرکز کنترل و با استفاده از دستگیره‌ها و دوربین‌ها برای انتقال به پایین روی کامیون‌ها یا تریلرها، از محل دپو جدا می‌شوند. عملیات انتقال بین بلوک‌های دپو و پایانه‌ی ریلی به وسیله‌ی ۲۰۰ دستگاه تریلر و ۱۲ دستگاه تراکتور متعلق به پایانه انجام می‌شود.

اتصال‌های اینترنت مودال (حمل و نقل ترکیبی)

پایانه برای ساماندهی حمل‌ونقل ترکیبی در سمت غرب، هم به بزرگراه A7 در والترشاف (Waltershof) و هم پایانه‌ی کانتینری ریلی متصل است. پایانه‌ی کومبی - ترانس اروپا هامبورگ به یک شبکه‌ی ریلی اروپایی وصل و شش ریل موازی را شامل می‌شود که در امتداد آن با سه گانتی‌های کرین با ترولی‌های چرخان می‌توان قطارهای بلوک به طول ۷۰۰ متر را جابه‌جا کرد. درست در مجاورت پایانه‌ی کانتینری آلتنوردر (CTA)، عملیات ساخت یک مرکز ترافیک کالا در جریان است که پس از آماده شدن، روند فعالیت‌های لجستیکی و آرایه‌ی خدمات مرتبط با کانتینر را تسهیل خواهد کرد.

سرمایه‌گذاری

هم‌اکنون ۵۳۰ نفر کارمند و کارگر صاحب صلاحیت در پایانه و بخش‌های تابعه‌ی آن مشغول به کار هستند و قرار است ۱۰۰ نفر دیگر نیز به این مجموعه اضافه شوند. به‌علاوه، بسیاری از خدمات درون و پیرامون کشتی از سوی عوامل شرکت‌های بیرونی، مانند: افسران یا متصدیان خط، کارگران مسئول اتصال تسمه‌های کانتینر و کارگران بارانداز آرایه می‌شود. HHLA و همکار راهبر آن یعنی Hapag-Lloyd، تاکنون ۳۸۰ میلیون یورو در پایانه‌ی کانتینری آلتنوردر سرمایه‌گذاری کرده‌اند. از این مبلغ، ۲۳۰ میلیون یورو به تأمین گانتی‌های کانتینری، گانتی‌های دپو و سایر فن‌آوری‌ها و ۱۰۰ میلیون یورو به بخش‌های ترافیک و دپو اختصاص یافت. علاوه بر آن، شهر هامبورگ با اختصاص ۳۰۰ میلیون یورو در بخش زیرساخت، در این پروژه مشارکت داشت. قرار است به‌زودی سه بلوک اضافی دپو، یک گانتی کانتینری دیگر و AGVs جدید با سوخت دیزل -الکتریک برای تقویت عملکرد پایانه به مجموعه‌ی امکانات آن اضافه شود. در آینده‌ی نزدیک، HHLA به مشتریانش ظرفیت‌ها و خدمات سریع و قابل اعتماد عرضه خواهد کرد.

وقتی در اواخر سال ۱۹۹۰ میلادی از طرح‌های HHLA برای احداث یک پایانه‌ی کانتینری مکانی‌ی بسیار پیشرفته در آلتنوردر پرده برداشته شد، تردیدهای زیادی در این خصوص دیده شد. در این میان، پایانه‌ی کانتینری آلتنوردر در واقع با آمال و آرزوی طراحانش به حیات ادامه می‌داد. میل به موفقیت و خوش‌بینی باعث شد که ظرفیت و بازدهی پایانه‌ی کانتینری آلتنوردر به‌خوبی و براساس برنامه‌ریزی و طراحی انجام شده، افزایش یابد. پایانه با جابه‌جایی ۱/۸ میلیون TEU کانتینر در سال ۲۰۰۵ میلادی، نقش مهمی را در توانمندسازی پایانه‌های هامبورگر هافن و لجستیک ای جی و افزایش ظرفیت این پایانه‌ها برای جابه‌جایی حجم فزاینده‌ی بار کانتینری ایفا کرد. سه پایانه‌ی HHLA در هامبورگ در سال ۲۰۰۵ میلادی با هم رکورد جابه‌جایی ۵/۳ میلیون TEU کانتینر - یا بیش از رکورد نیویورک/ نیوجرسی به عنوان بزرگ‌ترین بندر در کرانه‌ی شرقی ایالات متحده - را به ثبت رساندند.

گفت و گو با مدیران عامل پایانه‌ی کانتینری آلتنوردر

بازدیدکنندگان بسیار شگفت‌زده‌اند از این که شاهد اجرای عملیات بسیار هماهنگ در CTA هستند. چگونه به این مهم دست یافته‌اید؟

هاینریش گولر: با برنامه‌ریزی بسیار دقیق و کار روزانه. سیستم بر یک معماری پیچیده‌ی IT استوار است که به صورت مستمر در حال بهبود

حلقه‌ی گم‌شده زنجیره‌ی اتوماسیون در راهبری خودکار پایانه‌های کانتینری

امروزه راهبران بنادر در جهان در تلاش هستند به سیستم تمام خودکار جابه‌جایی در پایانه دست یابند. پایانه‌های مدرن مجهز به سیستم‌های تمام خودکار یا نیمه خودکار جابه‌جایی کانتینر به جای استفاده از کارگران بارانداز (که زیر بارهای معلق در شرایط پر حجم ترافیک در خطوط حمل و نقلی کار می‌کنند) به لحاظ رعایت استانداردهای ایمنی کار از شرایط بهتری برخوردار هستند. اتخاذ تصمیم مبنی بر مکانیزه کردن بنادر (استفاده از ماشین‌آلات به جای افراد) گام بعدی به سوی بهبود برنامه‌ریزی ها و تامین امنیت و کاهش منابع انسانی محسوب می‌شود.



GmbH به عنوان یک گزینه‌ی اندازه‌گیری وزن کانتینرها، عملیات OCR یا بازرسی تشعشع را پیشنهاد می‌کند و همه‌ی داده‌های به‌دست‌آمده از راه دستگاه بی‌سیم برای دریافت‌کننده ارسال می‌شود.

تولید

از آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی، نسخه‌ی آزمایشی ALP در پایانه‌ی کانتینری برمه‌اون (آلمان) به‌منظور برآورد میزان مقاومت (دوام) و مناسب بودن آن برای مصرف روزانه آزمایش شد. نتایج نشان می‌دهد که سیستم ALP به ۳۵ حرکت در هر ساعت، حتی در بدترین شرایط آب‌وهوایی دست می‌یابد و می‌تواند به‌راحتی سرعت تولید خود را مطابق با سرعت کرین‌های STS تنظیم کند. در دسامبر ۲۰۱۰ میلادی، سیستم ALP یک آزمایش شبانه‌روزی را با موفقیت پشت سر گذاشت و تولید سری صفر آن از ژانویه ۲۰۱۱ از سوی KALP GmbH آغاز شد.

درباره شرکت

افزایش ظرفیت و بازدهی پایانه‌های کانتینری و بهبود شرایط جابه‌جایی و حمل‌ونقل کانتینرهای مدرن مجهز به تسمه‌های فلزی اتصال‌دهنده، مستلزم در اختیار داشتن فن‌آوری مدرن و پیشرفته برای رویارویی با چالش‌های جدید است. KALP GmbH به عنوان یک تولیدکننده‌ی فن‌آوری مربوط به مکانیزاسیون جابه‌جایی و حمل کانتینر، راه‌حلهایی برای جابه‌جایی و حمل خودکار کانتینرهای مجهز به تسمه‌های فلزی اتصال‌دهنده با هدف برخورداری از شکاف بین کرین‌های STS و سیستم‌های حمل‌ونقل افقی پیشنهاد می‌کند. ■

و از این راه، زمینه‌ی راهبری ایمن حمل‌ونقل افقی را فراهم می‌آورد. ALP تسمه‌های فلزی متصل‌کننده‌ی کانتینرها را در بین عملیات تخلیه در مخازن به‌هم‌پیوسته قرار می‌دهد و آن‌ها را آماده‌ی بارگیری می‌کند.

سیستم (ALS, ALP)

سیستم طراحی‌شده برای نصب و اجرا در کرین‌های STS واقع در سکوها‌ی اتصال‌دهنده (از قبل نصب‌شده) دارای ویژگی‌های مشابه فن‌آوری تسمه‌فلزی متصل‌کننده‌ی کانتینری در سیستم ALS.ALP در یک گستره‌ی کوچک است که آن را می‌توان با استفاده از انرژی برق یا الکتروهیدرولیک مطابق با الزامات مشتری، راهبری کرد.

همکاری‌های موجود

KALP GmbH با تولیدکنندگان اصلی کرین به‌منظور برقراری تعامل مناسب بین کنترل کرین و ALP و انتقال احتمالی داده‌ها به سیستم‌های TOS همکاری می‌کند. طراحی و ساخت چهارچوب کرین استاتیک نیز با همکاری سایر شرکت‌ها صورت می‌گیرد. همه‌ی عملیات مونتاژ سیستم ALP با نظارت تولیدکنندگان آلمانی انجام می‌شود. سازه‌ی فولادی چهارچوب، در اسلواکی تولید می‌شود؛ درحالی‌که مجموعه‌ی عملیات مونتاژ مهندسی مکانیک در محل کارخانه در KALP واقع در شهر هامبورگ (در شمال آلمان) صورت می‌پذیرد.

گزینه‌های در دسترس

سیستم‌های ALP و ALS مطابق با تقاضاهای خاص مشتریان به امکانات مورد نیاز تجهیز می‌شوند. برای مثال، KALP

برنامه‌ریزی ایمن

کارگران بارانداز همچنان برای باز و بسته کردن بسته‌های فلزی کانتینرها با دست (در بارگیری یا تخلیه‌ی کانتینر) در شرایط خطرناکی کار می‌کنند. فقط با استفاده از یک فرآیند تمام‌مکانیزه می‌توان حداکثر کارایی و ایمنی در جابه‌جایی کانتینرها را فراهم آورد. در این فرآیند، نقطه‌ضعف را می‌توان بین کرین‌های STS و حمل‌ونقل افقی مشاهده کرد. با به‌کارگیری یک سکوی اتصال، این شکاف بسته می‌شود.

شرکت KALP GmbH اخیراً نوعی سیستم سریع و قابل اعتماد ارایه کرده است که با استفاده از آن می‌توان با باز و بسته کردن بسته‌های فلزی کانتینری، انواع گوناگون این نوع بسته‌ها را که هم‌اکنون در انبارهای داخلی قرار دارند، با فرآیندی تمام‌خودکار ذخیره کرد.

اهداف توسعه

KALP GmbH از سال ۲۰۰۶ میلادی، برای توسعه و تأمین یک سکوی خودکار اتصال، تلاش بسیاری بعمل آورده که حاصل آن در نوعی فن‌آوری اساسی بارگیری و حمل مکانیزه کانتینر دیده می‌شود.

در این سیستم، دور کردن کارگران اسکله از محیط‌های کاری خطرناک و افزایش ظرفیت و بازدهی، به عنوان هدف اصلی دنبال می‌شود.

ایمنی

کارگران بارانداز در خلال جابه‌جایی و حمل کانتینر، در اصل در نقطه‌ی کور رانندگان کرین و لیفتراک‌های مخصوص جابه‌جایی کانتینر قرار می‌گیرند؛ زیرا برای دسترسی به بست یا حلقه‌های فلزی اتصال‌دهنده‌ی کانتینر، باید بین و زیر کانتینرهای معلق آمدوشد کنند. ALP برای کاهش میزان خطر و آسیب‌دیدگی افراد طراحی شده است.

حلقه‌ی مفقوده در زنجیره‌ی اتوماسیون

سکوی اتصال‌دهنده‌ی خودکار (ALP) در سه نسخه‌ی متفاوت در دسترس است:

● ALP ECOTEC

نوعی سیستم هیدرولیکی مستقل و مجهز به سیستم بازیافت انرژی است.

● ALP ENERGY

به‌منزله‌ی نوعی سیستم الکتریکی به کار می‌رود.

● ALP BASIC

یک سیستم بدون بازیافت انرژی است. سکوی اتصال‌دهنده‌ی خودکار، به عنوان واحد هماهنگ‌کننده‌ی مستقل بر روی زمین در پایانه‌های کانتینری، جابه‌جایی قابل اطمینان، ایمن و خودکار تسمه‌های فلزی متصل‌کننده‌ی کانتینرها را تضمین می‌کند



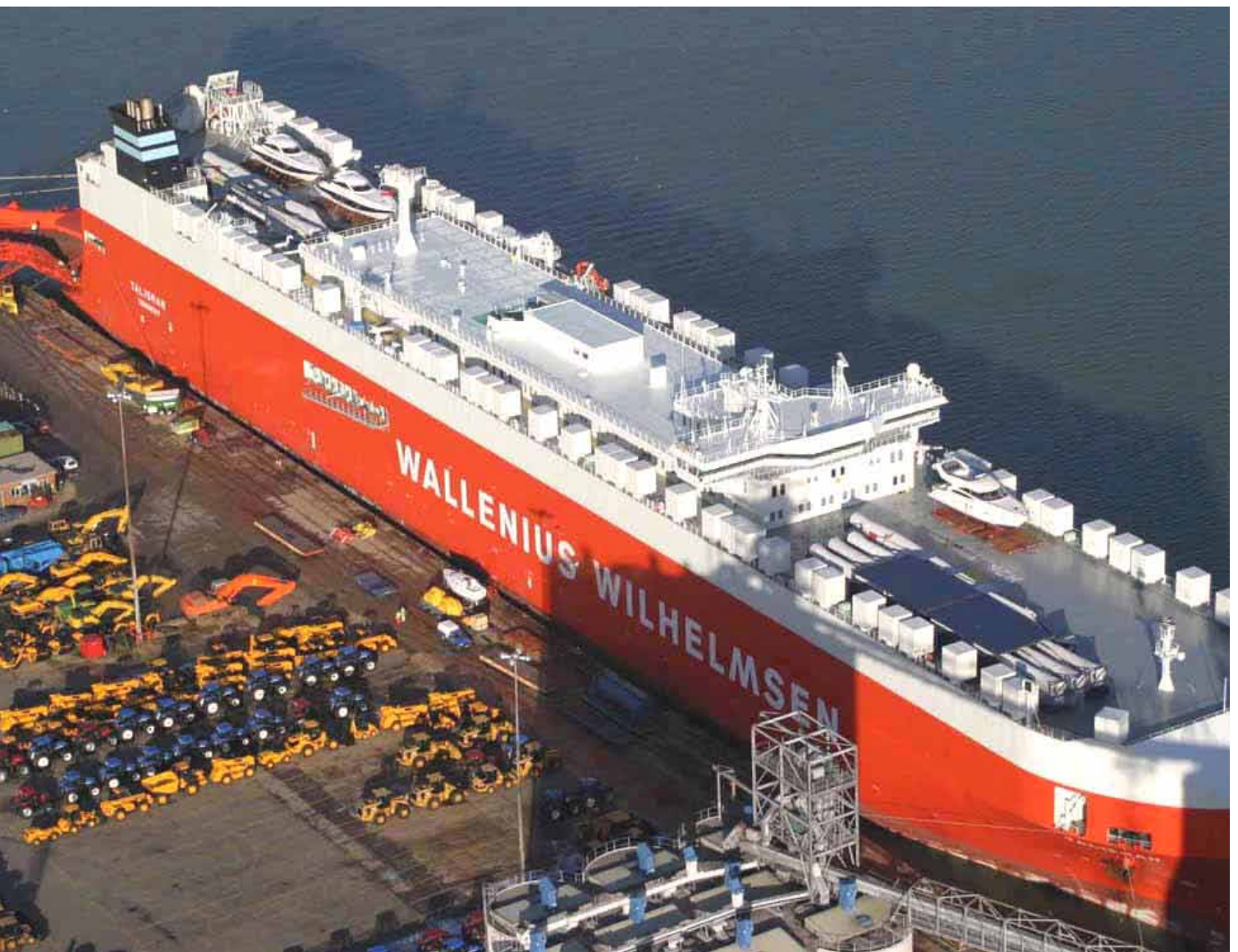
حمل و نقل دریایی خودرو در یک مجموعه کشتیرانی

مفهوم مجموعه - گروهی از تأثیرگذاران و شرکت‌های وابسته به ارتباطات درونی متمرکز بر منطقه یا ناحیه‌ای خاص - را می‌توان برای فعالیت‌های کشتیرانی به کار برد. جم نیوتن گزارشگر نشریه‌ی P&H، با شرکت‌های حمل و نقل خودروی اتحادیه‌ی اروپا (United European Car Carriers) در زمینه‌ی تبدیل شدن آن به بخشی از دو مجموعه‌ی کشتیرانی نروژ، به گفت‌وگو پرداخته است.

از جمله‌ی تأثیرگذاران اصلی بر مجموعه‌ی خطوط کشتیرانی اسلو به شمار می‌روند که از یک ناوگان به همراه ۱۸ شرکت حمل و نقل تخصصی خودرو تشکیل شده که به منظور راهبری در مسیرهای کوتاه دریایی در اروپا اختصاص یافته است. این ناوگان می‌تواند محموله‌های سنگین و مرتفع را جابه‌جا کند. ۹ دستگاه از شناورهای یادشده، به بخش خصوصی تعلق دارند و باقی شناورها به صورت ساعت - اجاره راهبری می‌شوند.

بخش کشتیرانی نروژ، به مجموعه‌های گوناگونی تقسیم می‌شود که متمایزترین آن‌ها در اطراف بندر اصلی این کشور و پایتخت آن اسلو قرار دارند. مالکیت و راهبری کشتی، حدود ۵۰ درصد از ارزش صنعتی آن‌ها را به خود اختصاص می‌دهد و ۵۰ درصد باقیمانده، به نسبت‌های تقریباً یکسان، به عرصه‌های خدماتی، تجهیزات و کشتی‌سازی تعلق می‌گیرند. شرکت‌های حمل و نقل خودرو اتحادیه‌ی اروپا (UECC)،





و آنچه قرار است در آینده رخ دهد، آگاهی می‌یابید. همچنین، از امکان تلفیق نیروها در زمینه‌ی امور مربوط به IMO نیز، برخوردار خواهید شد.»

وی اذعان داشت که ارتباط از راه مکالمه‌ی تلفنی و ایمیل، توالی یا تکرار ملاقات‌های چهره به چهره را کاهش داده است، اما باید بر این نکته اصرار ورزید که مجاورت فیزیکی، هنوز هم از نقش بسیار مهم و حیاتی برخوردار است. وی در این مورد گفت: «ملاقات با نمایندگان سایر شرکت‌ها (اگر بخشی از همان مجموعه باشند) راحت‌تر است. وقتی آنان را چهره به چهره در فضایی صمیمی و بدون اضطراب دیدار می‌کنید، به جای مکالمه‌ی تلفنی یا استفاده از ایمیل، بی‌تردید در مورد موضوعات گسترده‌تری گفت‌وگو خواهید کرد.»

UECC، همچنین اظهار داشت که رشد و توسعه‌ی خدمات در ارائه‌ی در - به - در، ضرورت همکاری با سایر شرکت‌های حمل‌ونقلی (برخورد از شیوه‌های دیگر حمل‌ونقل) واقع در مناطق بندری را افزایش داده است. کنترل لجستیک‌های پیچیده، مربوط به تحویل در - به - در برای ایجاد مزیت‌های رقابتی پایدار مهم است و همکاری نزدیک با مشاوران لجستیک دریایی و شرکت‌های محلی IT از اهمیت قابل‌توجهی برخوردار خواهد بود. ■

منبع: نشریه‌ی Port & Harbors

اینگ سانداس (Inge Sandaas)، معمار دریایی UECC، در گفت‌وگو با نشریه‌ی P&H، فعالیت‌های شرکت حمل‌ونقل متعلق به UECC را به دو بخش تقسیم می‌کند. وی در این زمینه می‌گوید: «ما هم بخشی از مجموعه‌ی اسلو و هم بخشی از مجموعه‌ی ساحل غربی، شامل برگن (که به‌شدت درگیر توسعه‌ی کشتیرانی است) هستیم. اگر بخواهم کامل‌تر بگویم، مجموعه‌ی غربی نروژ با عملکرد توسعه‌ی فراساحلی و ساخت شناورهای کوچک‌تر ارتباط می‌یابد؛ در شرایطی که رشد و توسعه‌ی اصلی صنعت دریایی عمیق در اسلوفورد (Oslo Fjord) متمرکز است. ناحیه‌ی اسلو نیز، در بخش‌های مربوط به «دانش دریایی» مانند: قوانین، فاینانس، واسطه‌گری، طبقه‌بندی کشتی‌ها، بیمه و IT فعال است.

UECC از ۱۲ شرکت وابسته تشکیل شده است که در اقصی نقاط اروپا پراکنده‌اند؛ اما همچنان بخش قابل ملاحظه‌ای از درآمدهای تجاری، به دلیل واقع شدن در یک محیط قابل اطمینان با دسترسی به انواع گوناگون شرکت‌های دریایی حاصل می‌شود.» سانداس بر این باور است که برخورداری از روابط نزدیک با سایر شرکت‌ها در مجموعه‌ی محلی بندری (بدون توجه به ارتباط یا عدم ارتباط آن‌ها با عملکرد تخصصی کشتی‌سازی) بسیار حایز اهمیت است. وی در گفت‌وگو با نشریه‌ی P&H اظهار داشت: «ضمن ملاقات گاه و بی‌گاه با مردم، از آنچه در بازار اتفاق می‌افتد

مصرف انرژی ساحلی (غیر فسیلی) کاهش هزینه های حمل و آلودگی زیست محیطی

سال های آتی اعمال شوند، همگی cold ironing را به گزینه ای بیش از پیش عملی تبدیل می کنند.»
وی در ادامه افزود: «تأمین انرژی در ساحل هم می تواند با مزایای زیست محیطی همراه باشد و هم تغییر استفاده از سوخت فسیلی می تواند فرصت هایی را برای کاهش هزینه های عملیاتی فراهم آورد.»

فن آوری پایدار

انرژی ساحلی - که از آن با عنوان cold ironing و انرژی واقع در ساحل (OPS) یاد می شود - مربوط به عملیات تأمین انرژی برق برای کشتی ها در بندر با هدف تأمین انرژی مورد نیاز در عرشه باز است. شناورها به منبع انرژی الکتریکی برای آرایه یا تأمین خدمات در عرشه مانند گرمایش، نور، پختن غذا و (در صورت امکان) ایجاد انرژی برای کانتینرهای یخچالدار و جابه جایی بار نیاز دارند. اکثر شناورها در شرایط توقف در لنگرگاه برای تولید انرژی موتورهای خود را روشن نگاه می دارند.

بیشتر کشتی ها از سوخت های فسیلی با کیفیت پایین برای تأمین انرژی

امروزه رویکرد تأمین انرژی ساحل - به - کشتی به شکلی پایدار و موثر بیش از پیش عمومیت یافته، اما موفقیت این رویکرد در گرو آمار و ارقام است.

تأمین انرژی ساحل - به - کشتی، اغلب از سوی مدیریت بندر و خطوط کشتیرانی به عنوان روشی مؤثر برای کاهش اثرات زیست محیطی معرفی می شود؛ در شرایطی که هزینه و توجیه اقتصادی برای تأمین انرژی از ساحل همچنان به عنوان مشکلی لاینحل باقی مانده است. در عین حال، افزایش قیمت نفت و دشوارتر شدن الزامات قانونی، شرایطی را ایجاد می کند که سود اقتصادی حاصل از تأمین انرژی در ساحل به شکل فزاینده ای نمود می یابد. گروه مهندسی کاوتک (Cavotec MSL) سال هاست که با مشارکت همکاران خود در حوزه تأمین انرژی ساحل - به - کشتی فعالیت می کند. لوسیانو کوربتا (Luciano Corbetta) مدیر واحد بازاریابی گروه کاوتک در حوزه بندر و دریانوردی در این خصوص گفت: «استفاده ی گسترده و فراگیر از راهکار تأمین انرژی در ساحل، فشار فزاینده ی ناشی از افزایش قیمت سوخت های فسیلی و مجموعه ای از الزامات قانونی که قرار است در



و امکانات تأمین انرژی ساحلی (پیشرفته‌ترین تجهیزات در منطقه‌ی اسکاندیناوی) را رونمایی کرد. این واحد نیروی برق مورد نیاز برای شناورهای Stena Germanical، Ro-Pax ferry را (که دوبار در هفته در مسیر گوتنبرگ-کیل مورد استفاده قرار می‌گیرد) تأمین خواهد کرد. علاوه بر آرایه یا معرفی یک شاخص قدرتمند زیست‌محیطی، بندر گوتنبرگ همچنین از چگونگی دست‌یابی به یک سود اقتصادی — که می‌توان از سیستم‌های تولید انرژی ساحلی انتظار داشت — پرده برداشته است.

ارتباط مستقیم عمر شناور با میزان سوخت مصرفی

بر اساس پژوهش انجام‌شده از سوی مدیریت بندر گوتنبرگ، با توجه به پهلوگیری شناور Ro-Ro دوبار در هفته، راهبران با اجرای رویکرد تأمین انرژی غیرفسیلی ساحلی می‌توانند در هزینه‌ها صرفه‌جویی کنند (با توجه به هزینه‌های تأمین سوخت با سولفور پایین به میزان ۹۲۰ دلار آمریکا در هر متریک تن).

با معرفی یک ساختار مالیاتی مطلوب (که در راستای حمایت از استفاده‌ی گسترده‌ی انرژی غیرفسیلی ساحلی طراحی شده است) این رقم ممکن است بیشتر کاهش یابد — در برخی موارد تا جایی که قیمت‌های سوخت شناور بونکر فقط به ۷۰۰ دلار در متریک تن بالغ می‌شود. (هنگام تهیه‌ی این مقاله، قیمت‌های سوخت حدود ۸۱۰ دلار آمریکا در متریک تن است) در مثال بالا، توالی و طول یا مدت زمان توقف در بندر، همراه قیمت‌های رقابتی سوخت فسیلی و برق، تعیین‌کننده‌ی میزان صرفه‌جویی‌های میان مدت و طولانی مدت است.

به گفته‌ی مسئولان کاوتک (Cavotec)، هزینه‌های مرتبط با نصب و راه‌اندازی سیستم‌های تأمین انرژی (با استفاده از سوخت غیرفسیلی ساحلی) در کشتی‌ها با توجه به سن کشتی تعیین می‌شود. عموماً، هرچه کشتی جدیدتر باشد، هزینه‌ی نصب، ارزان‌تر (با توجه به مجهز بودن شناورهای نوساز به سیستم‌های استفاده از انرژی غیرفسیلی ساحلی) خواهد بود. نوع کشتی و نوع تجهیزات مورد استفاده، شامل تجهیزات ساحلی یا تجهیزات موجود در کشتی، الزامات مربوط به میزان انرژی برق مورد نیاز کشتی و ولتاژ

خود استفاده می‌کنند. مواد آلوده‌کننده‌ی حاصل از احتراق این نوع سوخت عبارتند از: اکسید سولفور (SOx) به مقدار زیاد، اکسید نیتروژن (NOx) و ذرات ریز معلق در هوا، بیش‌تر به شکل دود سیاه. مصرف سوخت غیرفسیلی ساحلی به فرماندهی شناورها اجازه می‌دهد که در حالت توقف در لنگرگاه موتورهای کشتی را خاموش کنند تا کابل‌های برق ساحلی به آن‌ها متصل شوند و به این ترتیب، زمینه‌ی بهبود کیفیت آب و هوا در بنادر و محیط‌های اطراف آن فراهم می‌آید.

مزایای زیست‌محیطی انرژی غیرفسیلی ساحلی کاملاً مستند است. حامیان این رویکرد به دلایلی اشاره می‌کنند که نشان می‌دهند، برق تولیدشده در نیروگاه‌ها و استفاده آن در کشتی‌ها می‌تواند به ۳۵ برابر تولید کمتر اکسید نیترات و ۲۵ برابر تولید کمتر ذرات ریزمعلق در هوا در مقایسه با سوخت سنگین فسیلی مورد استفاده در کشتی‌ها به‌هنگام توقف در اسکله منتهی شود. مزایای زیست‌محیطی حاصل از کاربرد انرژی غیرفسیلی ساحلی بسته به نحوه‌ی تولید انرژی برق در ساحل افزایش می‌یابد. برای مثال، الکتریسته‌ی تأمین شده در بندر گوتنبرگ، در کرانه‌ی غربی کشور سوئد، با منابع تجدید شدن انرژی (اساساً انرژی باد) تولید می‌شوند. بندر گوتنبرگ در زمینه‌ی استفاده از انرژی ساحلی از دهه‌ی ۱۹۸۰ میلادی پیشگام است و کماکان به توسعه‌ی این فن‌آوری ادامه می‌دهد.

آسا ویلسک مدیر ارشد بندر گوتنبرگ در این خصوص گفت: «هم‌اکنون حدود ۳۰ درصد کشتی‌هایی که در این بندر پهلو می‌گیرند از OPS استفاده می‌کنند. در نظر داریم به تمامی شناورهای Ro/Ro و فری‌هایی که در این بندر لنگر می‌اندازند خدمات مربوط به انرژی ساحلی (غیر فسیلی) را به آسان‌ترین شکل ممکن آرایه دهیم.»

ویلسک در ادامه افزود: «تأمین انرژی غیر فسیلی ساحلی تنها اقدام یا تمهید زیست‌محیطی نیست که در بندر گوتنبرگ مد نظر مسئولان قرار دارد. ما سعی بر آن داریم برای هماهنگ کردن زیرساخت موجود با امکانات و تسهیلات مورد نیاز شناورهای بونکر مصرف کننده گاز طبیعی مایع (LNG) روش‌های مناسب را پیدا کنیم.» بندر گوتنبرگ در ۲۶ ژانویه‌ی ۲۰۱۱ میلادی آخرین مجموعه‌ی تسهیلات





کشتی، بر میزان هزینه تأثیر می‌گذارد. در بخش ساحلی، هزینه‌ها با تفاوت بین فرکانس نیروی برق محلی و فرکانس مورد نیاز برای شناورها، قابلیت دسترسی به نیروی برق و سایر ملاحظات زیرساختی ارتباطی می‌یابند.

بازنگری مهندسی

ده‌ها سال است که انرژی برق درون ساحلی مورد استفاده قرار می‌گیرد. برای مثال، نیروی دریایی ایالات متحده از سال ۱۹۵۰ میلادی استفاده از برق ساحلی برای تأمین انرژی مورد نیاز شناورها در شرایط توقف طولانی مدت در لنگرگاه را آغاز کرده است، از این رو به منشاء واژه‌ی "cold ironing" تبدیل شده است.

گروه مهندسی کاوتک ضمن همکاری نزدیک با همکاران مهندسی، خطوط کشتیرانی و مدیران بندری از دهه‌ی هشتاد میلادی، در فعالیتهای انجام‌شده برای توسعه‌ی این فن آوری مشارکت داشته است. این گروه در زمینه‌ی ارائه‌ی راه‌حل‌های استفاده از نیروی برق ساحلی برای کشتی‌های کانتینری و کروز، تانکرها و فری‌های Ro-Ro فعالیت دارد.

تجهیزات کاوتک در حوزه‌ی تولید انرژی برق ساحلی، سیستم‌های مدیریت کابل را شامل می‌شود که درون بارانداز یا زمین اطراف آن، یا در عرشه‌ی کشتی نصب می‌شود و امکان انتقال نیروی برق از نیروگاه به کشتی را فراهم می‌آورد. با استفاده از این سیستم بخوبی می‌توان نیروی برق فشار قوی را - حدود ۷/۵ مگاوات در ۶/۶ کیلووات برای کشتی‌های کانتینری و بیش از ۲۰ مگاوات در ۱۱ کیلووات برای کشتی‌های کروز- انتقال داد. امروزه بیش از ۲۰۰ مرکز تولید برق ساحلی وجود دارد که در عرشه‌ی کشتی‌ها نصب شده‌اند یا عملیات نصب آن‌ها در حال اجرا است؛ در شرایطی که بنداری مانند لانگ بیج، ونکوور، سیاتل، آنتورپ، گوتنبرگ، استکهلم و در امتداد اروپای شمالی از این فن آوری جدید استفاده می‌کنند. کاوتک درون زمین‌های اطراف بارانداز در بندر لس آنجلس واحدهای اتصال

سخت شدن کنترل‌های ناشی از اجرای سیستم قانون گذاری

توجیه رو به افزایش مالی استفاده از سیستم‌های تولید انرژی برق ساحلی به دلیل افزایش فزاینده‌ی قیمت سوخت‌های فسیلی با فضای فعلی حاکم بر سیستم قانون گذاری (که بیش از پیش جدی‌تر و دشوارتر شده است و طی سال‌های آتی نیز ادامه خواهد یافت) ترکیب شده است.

قوانین کاهش گازهای SOx و NOx و سایر آلاینده‌ها- مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۸- در جولای ۲۰۱۰ میلادی به اجرا درآمد؛ هرچند مصوبه‌ی کاهش‌ها تا قبل از ۲۰۲۰ میلادی کاملاً اجرا نخواهد شد. با توجه به اجرای قوانین بازدارنده‌ی زیست‌محیطی از ژانویه ۲۰۱۰، اتحادیه‌ی اروپا استفاده از سوخت فسیلی را با بیش از ۰/۱ درصد سولفور در بنادر کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپا ممنوع کرد. در ایالات متحده، مدیریت منابع هوایی کالیفرنیا (CARB) الزامات جدید بهبود کیفیت هوا در بنادر را (مستلزم استفاده از نیروی برق ساحلی از اول ژانویه ۲۰۱۴ میلادی) معرفی کرده است.

فعالیت‌ها در حوزه‌ی استانداردسازی سیستم‌های تولید انرژی برق در ساحل، تحت نظارت و کنترل کمیسیون بین‌المللی الکتروتکنیکال (IEC) و سازمان بین‌المللی استانداردسازی (ISO) ادامه دارد. سازمان‌های یادشده سندی را در ماه آوریل ۲۰۰۹ میلادی منتشر کردند که در آن، الزامات ویژه‌ای در مورد تولید نیروی برق ولتاژ بالای ساحلی (شامل نصب، آزمایش، توزیع برق ولتاژ بالای ساحلی، اتصال ساحل- به - کشتی، ترانسفورماتورها،



در یک شرکت مهندسی بین‌المللی فعال در بازار انرژی استخدام شد. کوربتا در کاوتک مسئولیت توسعه‌ی راه‌حل‌های پیشرفته‌ی تأمین انرژی دریانوردی را عهده‌دار بود و در بسیاری از پروژه‌های مهم مربوط به تأمین انرژی برق ولتاژ بالای ساحل - به - کشتی حضور داشت. او اکنون در زمینه‌ی استانداردسازی در حوزه‌ی تجهیزات تأمین انرژی غیرفسیلی ساحلی مشغول به کار است. کوربتا با ۴۱ سال سن، فارغ‌التحصیل دوره‌ی کارشناسی از دانشگاه پلی‌تکنیک میلان است.

Cavotec MSL یک گروه مهندسی بین‌المللی است که فن‌آوری‌های پیشرفته و نوین را برای کمک به بنادر و امور دریانوردی، فرودگاه‌ها، معادن و تونل‌سازی و بخش‌های عمومی صنعت تأمین می‌کند. مهندسان کاوتک از راه همکاری نزدیک با مشتریان، به تهیه، توسعه و انسجام سیستم‌های کامل برای کمک به افزایش بازدهی اجرایی، بهبود پایداری و کاهش اثرات زیست‌محیطی اشتغال دارند. ■

و انتقال برق به شناورهای کانتینری را احداث کرده است، همچنین یک سیستم جدید انتقال کابل نصب‌شده روی چرخ را طراحی و تولید کرد. اواخر ماه ژانویه‌ی ۲۰۱۱ میلادی، یکی از واحدهای یادشده با موفقیت آخرین نسل کشتی کروز را به نیروگاه برق ساحلی در بندر لس‌آنجلس متصل کرد. نیروی برق ساحلی در پایانه‌های ساحلی در ژانو و انکوور، سیاتل، سان فرانسیسکو و سان دیگو مورد استفاده قرار دارد.

در پایانه‌ی کانتینری پولا یوسن (NYK) و پایانه‌ی کانتینری وست بسین (CSL) نیز، چون پایانه‌ی کانتینری پی یر جی در بندر لانگ بیج و پایانه‌ی توتنم رو-رو در بندر تاکوما از این فن‌آوری استفاده می‌شود. از این دست‌آوردهای علمی - صنعتی نیز هم‌اکنون در پایانه‌ی STS در پولا استفاده می‌شود و عملیات ساخت سایر کاربردها در پایانه‌ی کانتینری APL در بندر اوکلند و در کانادا در حال اجرا است.

نیروی برق ساحلی در اروپا نیز در سطحی گسترده مورد استفاده قرار دارد؛ برای مثال، در پایانه‌های Ro-Ro در بندر گوتنبرگ، بندر لیوبک، در بندر کیمی، بندر اولیو و بندر زیبروگ و در پایانه‌ی کانتینری IMT بندر آنتورپ. مقامات بندری که در دریای مدیترانه قرار دارند، هم‌اکنون

در حال مطالعه‌ی روش‌هایی هستند که در آن‌ها امکان معرفی فن‌آوری برق ساحلی (در ابتدا برای شناورهای فری مسافری و کشتی‌های کروز) وجود دارد.

در آسیا، از نیروی برق ساحلی در پایانه‌ی کانتینری وایگائوکیانو در بندر شانگهای و پایانه‌ی فری نانکو در بندر اوزاکا استفاده می‌شود.

همکاری برای پیشرفت

صنعت چگونه این عوامل را گرد هم جمع می‌کند؟ آسا ویلسک در بندر گوتنبرگ بر اهمیت همکاری‌ها و مشارکت تأکید می‌ورزد.

وی در این خصوص می‌گوید: «همگان باید در این حوزه نقش در خور خود را ایفا کنند. لازم است تشریک مساعی بین تأمین‌کنندگان، شرکت‌های کشتیرانی، بنادر و سازمان‌های دولتی به وجود آید. برای مثال، انگیزه‌های مالیاتی و نوعی تمایل به استفاده از انرژی برق ساحلی برای فعالیت در این حوزه در بندر گوتنبرگ بسیار مهم و حیاتی است.»

مدیریت کاوتک در این دیدگاه اشتراک نظر دارد. «کوربتا» در این خصوص می‌گوید: «باید به کار و همکاری با شرکای ما در بخش فنی، بنادر و مصرف‌کنندگان نهایی ادامه دهیم تا اطمینان یابیم همه‌ی گروه‌های درگیر می‌توانند از معرفی رویکرد تأمین انرژی غیر فسیلی ساحل - به - کشتی سود ببرند.

قوانین جدید (که در حال تدوین هستند) همراه با افزایش قیمت سوخت فسیلی، به استفاده‌ی هر چه بیش‌تر از انرژی غیر فسیلی ساحلی از سوی شناورهای متوقف در لنگرگاه کمک خواهد کرد. باقیمانده‌ی امور عبارتند از: سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت - و نحوه‌ی مشارکت در هزینه‌ها و صرفه‌جویی‌ها - و قابلیت دسترسی به انرژی غیر فسیلی. امکانات و تجهیزات فیزیکی تحویل انرژی برق به مناطق بندری نزدیک به شناورها از جمله راه‌حل‌های کاربردی به شمار می‌رود.

معرفی کوتاه

لوسیانو کوربتا مدیر واحد بازاریابی گروه بنادر و دریانوردی شرکت CavotecSpecimas قبل از پیوستن به شرکت کاوتک در سال ۲۰۰۵ میلادی،



پهلویی یک کشتی با تناژ ۵۵ هزار تن برای نخستین بار در بندر امام خمینی



یک فروند کشتی خارجی با ظرفیت معادل ۵۵ هزار تن برای نخستین بار طی نخستین ساعات بامداد بیست و سوم بهمن سال جاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) پهلوگیری کرد.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری ضمن اعلام این خبر بیان داشت: کشتی GARZONI ضمن پهلوگیری در اسکله ۳ این مجتمع بندری، ۴۶ هزار تن مازوت کشور عراق را بارگیری و به مقصد امارات ترانزیت کرد.

معاون دریایی و بندری این اداره کل با اشاره به بی سابقه بودن تناژ ۵۵ هزار تنی این کشتی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) افزود: قابلیت و ظرفیت های بالای آبخور اسکله ها و تجهیزات توانمند این مجتمع بندری در پذیرش و پهلوگیری کشتی هایی با ابعاد و تناژ بزرگ، امکان پهلوگیری و بارگیری این کشتی را جهت ترانزیت کالاهای کشور های همجوار فراهم کرده است.

وی با اشاره به ترانزیت فرآورده های نفتی کشور از این بندر تصریح کرد که این امر موجب شده منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در جایگاه نخست مرز ترانزیتی کشور قرار گیرد.

ممیزی خارجی از سیستم نت تجهیزات استراتژیک خشکی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



به منظور بررسی فعالیت های سیستم تعمیر و نگهداری تجهیزات استراتژیک خشکی و میزان انطباق آنها با الزامات استاندارد و اثربخشی روش های تعریف شده، ممیزی سیستم نت انجام می شود.

به گزارش روابط عمومی، معاون فنی و نگهداری این اداره کل ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: این طرح برای اولین بار در بین بنادر کشور،

به وسیله یک تیم دو نفره و به صورت ممیزی شخص سوم، توسط سازمان ها و شرکت های ممیزی کننده بیرونی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) انجام شد.

«بهروز آقایی» اهداف مهم این طرح را شناسایی مشکلات و تعیین فرصت های بهبود، تعیین کفایت روش ها و اجرای آنها، سنجش اثربخشی فعالیت ها، بهبود مستمر، تهیه نقشه راه بهبود و امکان سیاست گذاری جدید در فعالیت های نت در سازمان دانست و افزود: این طرح در راستای سیاست های کلان سازمان طرح ریزی شده و در نظر است نتایج حاصل از آن به عنوان انتقال تجربه و الگو برداری برای سایر بنادر، در همایش معاونین فنی و مهندسی سازمان مطرح شود.

رکورد جابجایی مسافر در هرمزگان شکسته شد



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: با گذشت ۱۰ ماه از سال جاری، رکورد جابجایی مسافر دریایی در هرمزگان تا قبل از پایان سال شکسته شد.

به گزارش روابط عمومی، علی اکبر صفایی افزود: طی دوازده ماهه سال گذشته ۸ میلیون و ۵۸۳ هزار و ۶۵۰ نفر مسافر از طریق بنادر این استان جابجا شدند این در حالی است که امسال با گذشت ۱۰ ماه از سال، آمار جابجایی

مسافر از طریق بنادر هرمزگان بیش از کل آمار سال گذشته است. وی اظهار کرد: طی ۱۰ ماهه امسال ۸ میلیون و ۶۰۴ هزار و ۹۱۹ نفر بوسیله شناور جابجا شدند.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: بیشترین تردد مسافران در ۱۰ ماهه سال جاری از بندر شهید حقانی ۲ میلیون و ۵۳۸ هزار و ۹۸۴ نفر بوده است. وی با اشاره به بیشترین آمار تردد مسافران در ۱۲ ماهه سال گذشته بیان کرد: بیشترین تردد مسافران در ۱۲ ماهه سال ۸۹ از بندر شهید حقانی تعداد ۲ میلیون و ۷۶۷ هزار و ۶۴۰ نفر بوده است.

صفایی با اشاره به افزایش سفرهای دریایی در ایام نوروز به دلیل مساعد بودن شرایط آب و هوایی در این استان گفت: سفرهای دریایی و ایجاد امکانات زیرساختی در بنادر هرمزگان موجب رونق گردشگری در استان می شود.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در ادامه افزود: این اداره کل تمام تلاش خود را همانند سال های گذشته بر ایجاد شرایط ایمن برای سفرهای دریایی مسافران به کار می گیرد.

بازدید معاون وزیر اقتصادی و دارایی از طرح های سرمایه گذاری بخش خصوصی در بندر امام خمینی



معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان سرمایه گذاری و کمک های اقتصادی و فنی ایران طی بازدید از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) از پروژه های سرمایه گذاری بخش خصوصی در این مجتمع بندری دیدن کرد.

به گزارش روابط عمومی، «دکتر بهروز علیشیری» معاون امور اقتصادی و دارایی طی سفر یک روزه ی خود به استان خوزستان، ضمن بازدید از مراکز اقتصادی و بازرگانی این استان، به همراه سرپرست سازمان صنعت، معدن و تجارت استان خوزستان، معاون برنامه ریزی استانداری و مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از پروژه های سرمایه گذاری بخش خصوصی در اراضی پشتیبانی و پایانه غلات منطقه ویژه اقتصادی بازدید کرد و با میزان و نحوه ی فعالیت سرمایه گذاران بخش خصوصی و عملکرد اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در جذب سرمایه های بخش خصوصی آشنا شد. وی طی این بازدید، عملکرد این اداره کل را در خصوص جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی و ترغیب سرمایه گذاران به فعالیت در اراضی پشتیبانی و بخش های عملیاتی مطلوب و رضایت بخش عنوان کرد.

آشنایی دریانوردان و مالکان شناورها در هندیجان با قوانین و مقررات مبارزه با قاچاق کالا و ارز



کارگاه آموزشی یک روزه در خصوص آموزش قوانین و مقررات مبارزه با قاچاق کالا و ارز با همکاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان جهت دریانوردان و

صاحبان کالا در بندر سجافی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، «جهانگیر نجاتی» معاون طرح و توسعه این اداره کل با اشاره به لزوم ارتقاء سطح آگاهی صاحبان کالا و دریانوردان در خصوص نحوه ی واردات کالا به کشور ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: در راستای اجرای مصوبات کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز استان خوزستان مبنی بر آشنایی کارکنان و مالکین شناورها با دستور العمل جدید کالا همراه ملوان، این دوره ی آموزشی با مشارکت فعال اعضای تعاونی لنج داران در هندیجان برگزار گردید. نجاتی در ادامه افزود: در دوره آموزشی فوق بیش از ۱۵۰ نفر از کارکنان و مالکین شناورهای شهرستان هندیجان شرکت داشتند. وی در ادامه از برگزاری دوره های آموزشی جدید با همکاری اداره آموزش این اداره کل در آینده نزدیک خبر داد.

امضای تفاهمنامه همکاری بین بنادر و دریانوردی مازندران و نیروی دریایی سپاه



سید نبی سیدپور مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران و ناسالار محمودی فرماندهی پایگاه دریایی شمال نیروی دریایی سپاه پاسداران در دریای مازندران، یادداشت تفاهم همکاری در زمینه جستجو و نجات دریایی امضاء کردند.

به گزارش روابط عمومی، این

یادداشت تفاهم در راستای الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون جستجو و نجات دریایی (SAR) و افزایش ایمنی تردد شناورهای تجاری، صیادی و تفریحی در دریای مازندران طی مراسمی در محل اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران به امضاء رسید.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر در این مراسم طی سخنانی اظهار داشت: اطمینان بخشی به فعالان عرصه دریانوردی در دریای خزر از مهمترین اهداف این تفاهم نامه است. وی تأمین ایمنی شناورها، امداد رسانی به آسیب دیدگان سوانح دریایی در کمترین زمان ممکن، بهبود و توسعه روشهای اجرایی، عملیاتی و مخابراتی و پشتیبانی و تشریک مساعی جهت انجام عملیات جستجو و نجات دریایی را، از دیگر اهداف این تفاهم نامه عنوان کرد.

بر اساس مفاد این تفاهم نامه مقرر گردید بندر نوشهر به عنوان مرکز اصلی هماهنگی جستجو و نجات دریایی استان، دوره های آموزشی مربوطه را برای پرسنل نیروی دریایی سپاه برگزار نماید.

در ادامه ناسالار ابراهیم محمودی فرمانده پایگاه دریایی شمال نیروی دریایی سپاه پاسداران با اشاره به اهداف این یادداشت تفاهم خاطرنشان کرد: تأمین و حفظ امنیت خطوط مواصلاتی و تجاری دریای خزر از وظایف ذاتی این نیرو است و این تفاهم نامه که شامل ۱۰ بند می باشد برای یک دوره ۳ ساله تنظیم شده است.

تشکیل کمیته بررسی قراردادهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان



معاون اداری و مالی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از تشکیل کمیته بررسی قراردادهای در سطح این واحد خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، «مقصود خادمی بصیر» در تشریح ضرورت تشکیل کمیته بررسی قراردادهای اظهار داشت: تهیه قراردادهای الگو، بررسی و اعمال تغییرات موردنظر در قراردادهای، تهیه گزارش از آخرین وضعیت قراردادهای منعقد شده به منظور رفع مشکلات، کاستی ها، ابهامات و ایرادات مفاد آنها از جمله اهداف و ضرورت های تشکیل این کمیته است.

معاون اداری و مالی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان تصریح کرد: برای این مهم از کارشناسان زبده که از شاخصه های عملکردی در زمینه های علمی و اداری برخوردارند، جهت عضویت در این کمیته بهره گرفته می شود. وی در تشریح ساز و کار این کمیته بیان داشت: اعضای این کمیته ضمن انجام برنامه ریزی هایی در راستای اقدامات کنترلی که منطبق با تخصص های مرتبط با موضوعات این کمیته است، پیشرفت های مورد نظر را محقق می کنند.

سامانه پایش سایت های رایانه ای اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان راه اندازی شد



در راستای گسترش دولت الکترونیک و به منظور ارتقای سطح کیفی خدمات الکترونیکی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، سامانه پایش سایت های رایانه ای راه اندازی گردید.

به گزارش روابط عمومی، «جهانگیر نجاتی» معاون طرح و توسعه این اداره کل با اعلام این خبر گفت: این سامانه رایانه ای در هفت سایت فرعی و سایت مرکزی اداره کل نصب گردیده و از قابلیت های بررسی لحظه ای دما، رطوبت، ولتاژ، ارت، حریق، جریان هوا، گرد و غبار و وضعیت درب رک برخوردار است.

وی در ادامه اظهار داشت: این سامانه به سیستم پیام کوتاه جهت ارسال اخطار به شماره های از پیش تعریف شده مجهز و در راستای سیستم مدیریت امنیت اطلاعات (ISMS) و به منظور پیشگیری از قطع یا کندی شبکه اداره کل نصب و راه اندازی گردید.

استقرار پست بانک در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



در راستای اجرای طرح تکریم ارباب رجوع و به منظور ارائه خدمات گسترده بانکی و ایجاد سهولت و دسترسی به شبکه اقتصادی سراسری کشور، دفتر پست بانک در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) آغاز به فعالیت کرد.

به گزارش روابط عمومی، «مقصود خادمی بصیر»؛ معاون اداری و مالی این اداره کل ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: با توجه به فعالیت شرکت های بزرگ و متعدد در این مجتمع بندری و به منظور تسهیل

نیازهای بانکی این شرکت ها از جمله دریافت وام، سپرده گذاری، خدمات ارتباطی، ساتنا، خدمات ارزی، بازرگانی، فروش اوراق مشارکت، قبول وصول چک، دستگاه خودپرداز، قبوض مصرفی و خدمات بیمه ای، این شعبه ی پست بانک با همکاری اداره امور مالی راه اندازی شد.

«خادمی بصیر»؛ با اشاره به ایجاد بازار رقابتی در اثر فعالیت شعب بانکی در مجتمع بندری امام خمینی (ره)، توجه به سیاست درآمدزایی و فراهم کردن سهولت جهت دسترسی به خدمات بانکی، ایجاد تسهیلات بین بانک ها و تسریع در روند فرآیند انجام کارها را، از مزایای این اقدام برشمرد.

بررسی مشکلات فراگیران موسسات آموزشی دریایی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی

دومین نشست مشترک اداره امتحانات و صدور گواهینامه های دریانوردی با مراکز آموزشی دریانوردی خوزستان به منظور رفع مشکلات و هماهنگی در زمینه آموزش فراگیران متقاضی رشته های دریایی در بخش عرشه و موتور برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، «جهانگیر نجاتی»؛ معاون طرح و توسعه این اداره کل با اعلام این خبر گفت: دومین جلسه مشترک اداره امتحانات و صدور گواهینامه های دریانوردی با مراکز آموزشی دریانوردی در استان خوزستان در دی ماه سال جاری با حضور کارکنان اداره امتحانات و صدور گواهینامه های دریانوردی و مدیران مراکز آموزش دریانوردی سطح استان خوزستان به منظور بررسی و رفع مسایل موجود در مراکز آموزشی برگزار شد. وی در ادامه گفت: این جلسه به منظور بررسی وضعیت هزینه های دریافتی از متقاضیان، تشریح نحوه ارزیابی مدرسین مراکز، نحوه اجرای دستورالعمل جدید نظارت بر مراکز، بررسی وضعیت پذیرش فراگیران بیش از ۲۰ نفر، شفاف سازی نحوه برگزاری دو دوره متفاوت در طول یک روز با یک مدرس، بررسی شرایط مدرسین جهت تدریس کنوانسیون ها با حضور رئیس اداره امتحانات و صدور گواهینامه های دریانوردی و مدیران مراکز آموزشی برگزار شد.

گفتنی است در ادامه نشست مدیران و اعضای حاضر دیدگاه ها و نقطه نظرات خود را در مورد موضوعات مطرح شده عنوان کردند که منجر به تصویب ۸ مصوبه گردید.

افتتاح هشت پروژه عمرانی به مناسبت دهه مبارک فجر در بندر امام خمینی



هشت پروژه ی عمرانی و سرمایه گذاری با هزینه ای بالغ بر ۱۰۴۲ میلیارد ریال به مناسبت سی و سومین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی به همت واحد مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به بهره برداری رسید.

به گزارش روابط عمومی، «مسعود قاسمیان»؛ معاون مهندسی و عمران این اداره کل با اشاره به آماده سازی پروژه های احداث بندر شادگان، پروژه های معابر و شبکه های زهکشی در اراضی پشتیبانی، احداث ساختمان و تهیه و نصب تجهیزات مخابراتی اراضی پشتیبانی و بهره برداری از پروژه ی طراحی و اجرای معماری داخلی سالن آمفی تاتر و لابی ساختمان اداری افزود: این پروژه ها از جمله پروژه های آماده بهره برداری بخش دولتی طی ایام ... دهه فجر امسال بود.

وی در ادامه پروژه های آماده بهره برداری مشتمل بر ۴ عدد مخزن ذخیره قیر به ظرفیت کل ۱۴۰۰۰ تن، احداث جایگاه و نصب سیستم گرمایش کامیون های حمل فرآورده های نفتی و احداث انبار ذخیره غلات و مخازن ذخیره روغن خوراکی را از جمله پروژه های قابل افتتاح سرمایه گذاران بخش خصوصی در سال جهاد اقتصادی برشمرد که در اراضی پشتیبانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به ثمر رسیده است.

قاسمیان اظهار داشت: طی مدت اجرای این پروژه ها، شاهد ایجاد اشتغال برای ۲۵۳ نفر بوده ایم. قابل ذکر است با توجه به افتتاح ۱۴ پروژه در نیمه اول سال جاری با هزینه ای بالغ بر ۴۴۷۸۸۳ میلیون ریال و با احتساب هشت پروژه فعلی، مجموع پروژه های افتتاحی اداره کل در سال جهاد اقتصادی به ۲۲ پروژه در بخش عمرانی رسیده است.

کانتینرهای با ماندگاری بیش از یکماه از بندر بوشهر خارج می شوند

رئیس اداره امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از انتقال کانتینرهای با ماندگاری بیش از یکماه خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، غضنفر سلیمی گفت: افزایش میزان رسوب و ماندگاری کانتینرهای حامل کالا در بندر بوشهر و محدودیت در پذیرش کانتینرهای ورودی باعث انجام این طرح شده است.

وی اضافه کرد: بمنظور جلوگیری از تأخیر در پذیرش کشتی های کانتینری، طی اطلاعیه ای به صاحبان کالا فرصت داده شد تا کلیه کانتینرهای با ماندگاری بیش از یک ماه را از بندر بوشهر خارج کنند.

سلیمی خاطر نشان کرد: پس از پایان مهلت تعیین شده، کانتینرهای مشمول این طرح، با هزینه صاحبان کالا به منطقه ویژه اقتصادی شماره ۲ بوشهر منتقل می شوند.

راه اندازی پورتال جدید داخلی بندر خرمشهر

پورتال داخلی جدید بندر خرمشهر بر مبنای معماری سرویس گرا و با استفاده از آخرین تکنولوژی های روز IT طراحی و راه اندازی شد.

به گزارش روابط عمومی، سعید پویان راد اظهار داشت: در راستای فراهم سازی بستر کاربردی برای دسترسی کاربران اداره کل به نرم افزارها و اطلاعات جامع مورد نیاز، پورتال داخلی بندر خرمشهر با استفاده از تکنولوژی های معماری سرویس گرا و با هدف ایجاد محیطی کاربردی و کاربر پسند با قابلیت شخصی سازی و انتخاب پوستر دلخواه و امکان ثبت نام و دسته بندی کاربران طراحی شده است.

معاون طرح و توسعه بندر خرمشهر، در ادامه نمایش امکانات جانبی از قبیل جمع آوری و نمایش آخرین اخبار، آب و هوا، اوقات شرعی، نمایش نرخ ارزهای منتخب، تابلو اعلانات در بخش مناسبات با امکان مدیریت دسترسی، امکان نمایش تقویم رسمی کشور با مناسبات و نمایش اطلاعات گسترده از قبیل (عکس، فیلم و...) را از دیگر امکانات متنوع این پورتال بر شمرد. پویان راد در پایان اظهار امیدواری نمود: با بهره برداری از این طرح، علاوه بر ایجاد بستری مناسب برای یکپارچه سازی و استفاده از سطوح امنیتی چند سطحی و امکان تعیین سطح دسترسی کاربران، در آینده شاهد امنیت بالای اطلاعات در این محیط باشیم.

استقرار پنج شرکت همکار استاندارد در بندر خرمشهر



برای نخستین بار در سطح بنادر کشور، پنج شرکت همکار استاندارد در بندر خرمشهر مستقر شدند.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی بندری اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر اظهار داشت: با استقرار شرکت های همکار استاندارد در بندر خرمشهر، تمامی امور آزمایشگاهی در این اداره کل حداکثر یک روزه به انجام می رسد که این مهم موجب تسریع در ترخیص و صادرات کالا شده است. این موضوع از آنجایی مهم ارزیابی می شود که در گذشته به دلیل فقدان آزمایشگاه های مختلف در بندر خرمشهر و ارجاع، کالاهای وارده به شهرستان های اهواز یا تهران، زمان یک هفته ای و شاید بیشتر از یک هفته در ترخیص و یا صادرات کالا را موجب می شده است. شاهین ترکپور به انعقاد قرار داد و تجهیز کارگاه دو همکار استاندارد دیگر در بندر خرمشهر اشاره کرد و افزود: استقرار شرکت های همکار استاندارد در بندر خرمشهر یکی از مهم ترین اقدامات سال جاری این اداره کل در راستای ترویج استاندارد و سهولت در فرآیند ترخیص کالا بوده که در این خصوص اداره کل استاندارد و تحقیقات صنعتی استان خوزستان لوح مروج نمونه استاندارد استان را به بندر خرمشهر اهداء و از این بندر تقدیر کرده است.

نشست پدافند غیر عامل در بندر چابهار برگزار شد

کاهش آسیب پذیری و افزایش پایداری ملی و تسهیل مدیریت بحران در مقابل تهدیدات و اقدامات نظامی دشمن، با حضور مدیر کل بنادر و دریانوردی، معاونین، حراست و گارد اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در کمیته فنی پدافند غیر عامل این اداره کل مورد بحث و بررسی قرار گرفت. به گزارش روابط عمومی، در این جلسه سیاهوش رضوانی اصل پدافند غیر عامل را بر مبنای پیش گیری دانست و افزود: طرح پدافند غیر عامل پایدارترین، ارزان ترین و مناسب ترین روش دفاع در برابر حوادث در شرایط تهدید و بحران و برای کاستن از آسیب پذیری منابع انسانی، فعالیت های زیر بنایی، خدمات رسانی عمومی و تسهیل در اداره کل می باشد.

وی گفت: با توجه به اینکه زیربخش حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل دریایی جزو بخش های زیر ساختی است و در شرایط بحران اصلی ترین نقش را ایفا می کند به همین منظور وزارت راه و شهرسازی با توجه به اهمیت موضوع، ستادی را در کلیه معاونت ها تشکیل داده تا بتوانند شرایط بحرانی را مدیریت کنند. در ادامه نشست علی اکبر جعفری دبیر کمیته پدافند غیر عامل اداره کل ضمن تشریح اقدامات صورت گرفته در زمینه اجرایی نمودن پدافند غیر عامل و تدوین سند راهبردی، رسالت و مأموریت قسمت ها بر اساس فعالیت های مختلف گفت: در تدوین سند راهبردی که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به کلیه بنادر ابلاغ شده، بر اجرای دوره های آموزشی تخصصی در رده های مختلف و اجرای مانور همکاری با ارگان هایی نظیر سپاه، هلال احمر، شرکت نفت، دریایی، منطقه آزاد و سایر نهادهای مدیریتی و ستادی تأکید شده است. جعفری افزود: در آینده نزدیک اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در نظر دارد مانور پدافند غیر عامل را با هماهنگی کلیه نهادهای مرتبط اجرا کند.

برگزاری سومین جلسه کمیته راهبردی هواشناسی در بندر خرمشهر

سومین جلسه کمیته راهبردی هواشناسی در اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، مهدی فرمehنی اظهار داشت: سومین جلسه کمیته راهبردی هواشناسی با حضور نمایندگانی از اداره کل هواشناسی، مدیریت بحران، معاونت صید و ماهیگیری استان و نمایندگان بنادر خرمشهر و امام خمینی (ه) در بندر خرمشهر برگزار گردید.

مهدی فرمehنی فراهانی با مهم ارزیابی کردن این جلسه، افزود: در این جلسه مصوبات مهمی به تصویب رسید که از جمله آن ها می توان به بازدید فنی از ایستگاه خودکار هواشناسی بندر امام خمینی (ره) در خور موسی و همچنین بازدید از سکوی نفتی فلات قاره اشاره کرد.

وی ضمن اشاره به سایر تصمیمات اخذ شده در سومین جلسه کمیته راهبردی هواشناسی، بیان داشت: تصمیماتی درخصوص نحوه ی تأمین اعتبار جهت خرید ادوات هواشناسی به منظور نصب بر روی شناورهای داوطلب دیده بان و همچنین راه اندازی دفاتر PMO بندر امام خمینی (ه) و خرمشهر نیز صورت گرفت.

فرمehنی فراهانی ابراز امیدواری کرد که با نصب دستگاه های هواشناسی بر روی شناورهای داوطلب دیده بان بتوان از حوادث ناشی از عدم آگاهی شناورها از وضعیت جوی جلوگیری بعمل آورد.

بازدید مدیر کل خدمات بازرگانی سازمان توسعه تجارت از بندر چابهار

مدیر کل خدمات بازرگانی سازمان توسعه تجارت از طرح توسعه بندر شهید بهشتی بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، طی سفر یک روزه مدیر کل خدمات بازرگانی سازمان توسعه تجارت که با هدف اجرایی نمودن خطوط منظم کشتیرانی به چابهار انجام شد، مهدی نهاوندیان گفت: مسئولین کشور باید بیشتر به چابهار توجه داشته باشند زیرا ضرورت درک بندر چابهار باعث تصمیم گیری های کارآمدتر برای این بندر حیاتی می شود. وی افزود: ما برای راه اندازی خطوط کشتیرانی در بندر چابهار باید ظرفیت های صادراتی ایجاد و تعرفه های رقابتی معقول در قالب قوانین و مقررات را وضع کنیم. وی افزود: ایجاد یک گمرک تخصصی و ورود بخش های خصوصی به این عرصه از جمله راهکارهای توسعه بندر چابهار و منطقه است.

در این دیدار همچنین سیاهوش رضوانی مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اشاره به اقدامات سازمان بنادر در اجرای طرح توسعه این بندر گفت: بندر چابهار با قدمتی دیرینه، در حال حاضر ۱۱۰ میلیارد تومان در بخش های مختلف عمرانی و آموزشی هزینه کرده است. وی تصریح کرد: سازمان بنادر و دریانوردی تا کنون برای طرح توسعه بندر شهید بهشتی نیز ۸۰ میلیارد تومان هزینه کرده است، رضوانی اظهار داشت: با توجه به این که هزینه های کلانی در این نقطه از کشور صرف شده امیدواریم مسئولین توجه بیشتری به این منطقه داشته باشند.

رشد نود و شش درصدی ترانزیت کالای تجاری در بندر نوشهر

حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در ده ماهه سال جاری به رقم هفتصد و نوزده هزار و پانصد و هشتاد و سه (۷۱۹۵۸۳) تن رسیده است. این میزان مبادلات تجاری توسط ۲۸۱ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است.

به گزارش روابط عمومی، عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر آهن آلات، چوب، تخته، کاغذ و مقوا، مواد شیمیایی و نفتی بوده و کالای صادراتی نیز شامل، خشکبار و کالاهای سوپر مارکتی می باشد.

شایان ذکر است ترانزیت کالای تجاری در پایان ده ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه آن در سال گذشته ۹۶ درصد رشد داشته است.

تاسیسات پشتیبانی اسکله تجاری بندر کنگان ۵۷ درصد پیشرفت فیزیکی دارد



وی اضافه کرد: یکی دیگر از برنامه‌هایی که در توسعه این اسکله مد نظر قرار گرفته است، بالا بردن ضریب ایمنی است که پیشرفت ۷۵ درصدی در ساختمان آتش‌نشانی یکی از اقدامات انجام شده در این زمینه است. راستاد با اشاره به خریداری خودروی آتش‌نشانی برای بندر کنگان در آینده نزدیک، گفت: طرح ثابت اطفای حریق به زودی در کنگان اجرا خواهد شد که امیدواریم با این اقدامات بتوانیم ضریب ایمنی را در این بخش افزایش دهیم. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، با اشاره مجدد به راهاندازی انبار در مجاورت اسکله تجاری بندر کنگان اضافه کرد: با بهره‌برداری از این انبار، فاصله بین اسکله و انبار کاهش یافته و جابجایی کالا و سرعت کار تا حد زیادی افزایش می‌یابد.

تاسیسات پشتیبانی اسکله تجاری بندر کنگان، تاکنون ۵۷ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

به گزارش روابط عمومی، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در بازدید از اسکله تجاری بندر کنگان اظهار داشت: این اسکله یکی از بهترین و مناسب‌ترین اسکله‌های استان بوشهر است و از لحاظ تاسیسات زیربنایی و پشتیبانی، تاکنون بیش از ۵۷ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. محمد راستاد ادامه داد: یک انبار سرپوشیده با مساحت دو هزار و ۲۰۰ متر مربع در کنار اسکله تجاری بندر کنگان ایجاد شده که در دو ماه آینده به بهره‌برداری خواهد رسید و ساخت این انبار یکی از اولویتهای ما است. راستاد، ویژگی‌های مهم یک بندر تجاری را عمق و دسترسی مناسب اسکله بیان کرد و گفت: بندر کنگان با عمق آب ۴٫۵ متر در پای اسکله، بهترین شرایط را در بین بنادر کوچک استان دارد.

تبدیل بندر نوشهر به منطقه ویژه اقتصادی از دستاوردهای دولتهای نهم و دهم است



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: تبدیل بندر نوشهر به منطقه ویژه اقتصادی در سال جاری، از دستاوردهای مهم دولتهای نهم و دهم است که زمینه ساز رشد و توسعه اقتصادی منطقه ای و ملی خواهد بود.

به گزارش روابط عمومی، سید نبی سیدپور با تشریح وضعیت بندر نوشهر در دوران پیش و پس از انقلاب اسلامی خاطر نشان کرد: بندر نوشهر در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی با دارا بودن ۴ پست اسکله، ظرفیت تخلیه و بارگیری ۳۰۰ هزار تن کالا را داشت که با سرمایه گذاری ۱۵۰ میلیارد تومانی دولت طی بیست سال گذشته، ۴ پست اسکله جدید در این بندر احداث شده است و امروزه با دارا بودن شناورهای خدماتی مجهز، تجهیزات مخابراتی مدرن در جهت ایمنی تردد دریایی و تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری، قابلیت حمل کالاهای نفتی و غلات و جابجایی مسافر را دارد. وی افزود: بندر نوشهر در حال حاضر ظرفیت تخلیه و بارگیری ۳ میلیون تن کالا را دارد که قرار است در آینده به ۱۰ میلیون تن برسد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر تصریح کرد: این بندر به عنوان مجموعه بزرگ اقتصادی در غرب مازندران نقش مهمی در توسعه استان دارد به طوری که قریب به دو هزار نفر به طور مستقیم و غیر مستقیم در بخش های مختلف مرتبط با امور بندری فعالیت می کنند.

وی تبدیل بندر نوشهر به منطقه ویژه اقتصادی را از اقدامات موثر دولتهای نهم و دهم برشمرد و افزود: این اقدام ارزشمند از حدود ۶ ماه پیش عملیاتی شده و زمینه بهره مندی تجار از تسهیلات قانون مناطق ویژه فراهم گردیده است.

سیدپور همچنین تملک ۲۰۰ هکتار از اراضی و اضافه نمودن آن به محدوده بندر نوشهر را از مصوبات سفر سوم هیات دولت به استان مازندران عنوان کرد و افزود: این امر ضمن اینکه موجب جلب مشارکت سرمایه گذاران خصوصی در بخش های صنعتی و تولیدی می شود زمینه اشتغال به کار تعداد زیادی از نیروها را فراهم می آورد. وی با اشاره به اینکه مساحت پنج هکتاری بندر در سال ۵۷ امروز به ۴۰ هکتار رسیده است ابراز امیدواری کرد که طی سالهای آینده این مساحت به ۴۵۰ هکتار افزایش یابد.

برگزاری همایش ساماندهی شناورهای تفریحی در بندر نوشهر



همایش ساماندهی شناورهای تفریحی با حضور معاون دریایی و بندری و روسای ادارات ایمنی و حفاظت دریایی و امور دریایی و کارشناس مسئول کنترل و بازرسی کشتی های اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران و جانشین معاونت عملیات دریایی استان، مدیران تعاونی ها و شرکت های قایقرانی سطح استان و برخی از مالکان شناورهای تفریحی در محل این اداره کل برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در این رابطه گفت: در این همایش یک روزه ضمن ارائه گزارش عملکرد اداره کل در ایام نوروز سال ۱۳۹۰، موضوعات و پیشنهادات در زمینه اجرای طرح بازرسی در نوروز سال ۱۳۹۱ مطرح و پس از بحث و تبادل نظر، بر اجرای طرح با هدف ارتقاء ایمنی دریانوردی، جلوگیری ازسوانح و حفاظت از محیط زیست دریایی تاکید گردید.

علی اصغر پوریزدانی اهم موارد مطرح شده در این همایش را عدم استفاده از قایقها و جت اسکی های ثبت نشده و قایقرانان فاقد گواهینامه، تاکید بر تهیه جلیقه نجات مناسب و استاندارد و پوشیدن جلیقه نجات توسط کلیه مسافران و قایقرانان، عدم فعالیت شناورها در شرایط نامناسب جوی و دریای مواج و انجام بازرسی های دوره ای از ایستگاه ها و شناورهای تفریحی توسط تیم بازرسی اداره کل با همکاری دریابانی استان اعلام کرد.

وی تاکید بر جلوگیری از فعالیت شناورهای تفریحی غیر مجاز در خارج از ایستگاه های تعیین شده با هماهنگی دریابانی را نیز، از دیگر موارد مطرح شده در این همایش عنوان کرد.

سخنگوی وزارت امور خارجه از بندر بوشهر بازدید کرد



رامین مهمان پرست سخنگوی وزارت امور خارجه و رئیس مرکز دیپلماسی عمومی و رسانه ای این وزارتخانه، در سفری دو روزه، از اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید، سخنگوی

وزارت خارجه کشورمان با همراهی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، ضمن بازدید از برج کنترل ترافیک دریایی بندر بوشهر و انجام گشت دریایی با شناور هادی پنج، در کانال دسترسی این بندر، با اشاره به توسعه صورت گرفته و افزایش زیرساخت های دریایی و بندری در بندر بوشهر گفت: بندر بوشهر در مسیر پیشرفت و توسعه است و باید این روند توسعه شتاب بیشتری یابد چون استان بوشهر قابلیت این را دارد که در اوج توسعه و پیشرفت قرار گیرد.

مهمانپرست همچنین اظهار داشت: همسایگی با کشورهای عربی ظرفیت های خوبی را برای استان بوشهر ایجاد کرده و آماده ایم جدای از برنامه های رسمی سیاست خارجی در بخش دیپلماسی عمومی، برنامه های مختلفی طراحی کنیم تا از این روابط در بخش های تجاری، دانشگاهی، گردشگری و امور دریایی و بندری سهمی داشته باشیم.

وی تصریح کرد: این می تواند منجر به گسترش روابط بهتر با کشورهای حاشیه خلیج فارس شود که منافع ما و این کشورها را به دنبال دارد و ایجاد ثبات و امنیت در منطقه نیز در سایه آن محقق می شود.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر نیز در این بازدید، ضمن تشریح و مقایسه وضعیت گذشته و فعلی بندر بوشهر گفت: از سال ۸۴ تاکنون زیرساخت های بندری در بندر بوشهر به بیش از دو برابر افزایش یافته است.

محمد راستاد اظهار داشت: بندر بوشهر طلایه دار تاریخ دریایی کشور است و توسعه صورت گرفته در این بندر، نقش مهمی در اشتغال، درآمد و ارزش افزوده ساحل نشینان دارد. وی خاطر نشان کرد: در این چند سال فضایی در بندر بوشهر نبوده که توسعه در آن انجام نشده باشد.

راستاد با اشاره به نقش مهم جاده دسترسی جزیره نگین در توسعه بندر بوشهر یادآور شد: جاده دسترسی این جزیره که حدود ۲٫۵ کیلومتر است مهرماه سال جاری به اتمام رسید و تا انتهای سال نیز علمیات روسازی و آسفالت آن پایان می یابد.

وی با بیان اینکه جزیره نگین فرصتی طلایی و جدید برای بندر بوشهر فراهم خواهد کرد، افزود: این جزیره، نگین بندر بوشهر خواهد بود و مهمترین فعالیت های بندری در آن اتفاق خواهد افتاد.

راستاد گفت: در حال حاضر ۳۰ هکتار اراضی در جزیره نگین داریم که در آینده نزدیک آن را تا ۷۰ هکتار توسعه خواهیم داد و برای بلند مدت نیز برنامه توسعه ۴۰۰ هکتاری این جزیره را مدنظر داریم.

وی با تاکید بر اینکه در آینده بندر اصلی در جزیره نگین خواهد بود، افزود: در حال حاضر محوطه های بندری ما به لحاظ وسعت، متناسب با آبخور و تناژ کشتی ها نیست که با به کارگیری جزیره نگین این مشکل مرتفع خواهد شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: یک پایانه کانتینری با ظرفیت ۶۰۰ هزار TEU در این جزیره ایجاد خواهد شد و ظرفیت کانتینری بندر بوشهر به یک میلیون TEU خواهد رسید.

راستاد افزود: همچنین با احداث مخازن فرآورده های نفتی می توانیم سالانه سه میلیون تن از این بندر تخلیه و بارگیری کالا داشته باشیم. وی با اشاره به سرمایه گذاری های بخش خصوصی در بندر بوشهر تصریح کرد: تا پایان امسال یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان تجهیزات بندری توسط بخش خصوصی تامین می شود.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، ادامه داد: این میزان اعتبار بخشی از ۱۳۰ میلیارد تومان تحقق بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در بندر بوشهر است.

همایش اهداف و برنامه های عملیاتی در بندر امیر آباد برگزار شد

همگام با سیاست های کلان سازمان بنادر و دریانوردی، همایش اهداف و برنامه های عملیاتی در بندر امیر آباد برگزار شد.



به گزارش روابط عمومی، در این همایش که با حضور سید علی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد، معاونین، روسای ادارات و کارشناسان این بندر برگزار شد، نحوه تدوین اهداف سال ۹۱ با

توجه به سیاست های کلان سازمان بنادر و دریانوردی مورد بررسی قرار گرفت. نعیمی در این همایش با اشاره به اهمیت موضوع دستیابی به اهداف کلان، راهبردها و برنامه های بلند مدت سازمان، بر لزوم توجه به ظرفیت های بندر در تدوین اهداف سال آینده تاکید کرد. جهت گیریهای ویژه سازمان بنادر و دریانوردی، اهداف کمی سازمان، نکات قابل توجه در تهیه و تدوین اهداف، نحوه اصلاح و تغییر اهداف و برنامه های عملیاتی، نحوه کنترل و ارزیابی پیشرفت اهداف، از جمله مباحث مطرح شده در این همایش بود.

همچنین در این همایش هر یک از معاونین، روسای ادارات و کارشناسان نظرات خود را در خصوص مباحث مطرح شده بیان کردند.

برگزاری دوره ی آموزشی تاکتیک های فرماندهی حریق در بندر امیرآباد

در راستای ارتقای ضریب ایمنی و افزایش عملکرد آتش نشانان بنادر، دوره ی آموزشی تاکتیک های فرماندهی حریق، به مدت سه روز در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، در افتتاحیه مراسم که با حضور مسئولین و آتش نشانان بنادر کشور و شرکت تایدواتر خاورمیانه ناحیه همرمگان برگزار شد، سیدعلی نعیمی مدیر بندر امیرآباد در خصوص ایمنی بنادر گفت: اگرچه ایمنی را مصونیت در برابر آسیب های ناشی از حوادث، اعم از طبیعی و غیرطبیعی معنا کرده ایم ولی از آن جایی که نمی توان به ایمنی به صورت صد در صد دست یافت، معمولاً از اصلاحاتی نظیر «ارتقاء ایمنی» و یا «سطح پیشرفت ایمنی» استفاده می کنند و سطح پیشرفت ایمنی رابطه تنگاتنگی با توسعه دارد. لذا حداکثر کردن سطح پوشش ایمنی یکی از اهداف دستیابی به توسعه پایدار بشمار می آید و ضرورت این امر در بنادر که از شاهراه های حیاتی اقتصاد کشورها محسوب می شوند، صد چندان می باشد.

گفتنی است این دوره ی سه روزه که با همکاری واحد دریایی و بندری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و اداره کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی برنامه ریزی و برگزار شد، مباحثی همچون سیستم های فرماندهی حادثه، روش های مقابله با حریق و حادثه، طراحی نقشه های خطر و استانداردهای مرتبط مورد مطالعه و بررسی قرار گرفت.

از برنامه های جنبی این همایش، برگزاری مانور مدیریت عملیات اطفای دو حریق همزمان و نجات مصدوم بود که با همکاری تیم هایی از بنادر کشور انجام شد و شرکت کنندگان در دوره با مهار موفقیت آمیز آتش، تجربیات خود را به روز رسانی کردند.

اندیشه‌های ناب، ارمغان دریا

آشنایی با یک شاعر دریایی (۲۲) جورج سفیریس

ترجمه و تنظیم: احمد رضا زریو

همچنان در وزارت خارجه باقی ماند و پست‌های دیپلماتیکی را در کشورهای متعددی برعهده گرفت تا سرانجام در سال ۱۹۶۱ میلادی با عنوان سفیر یونان در بریتانیا بازنشسته شد و به طور کامل وقت خویش را وقف مطالعه و ادبیات کرد. سفیریس پس از کودتای نظامی ۱۹۶۷ میلادی مخالفت خود را با دیکتاتوری «پاپادوپولوس» اعلام کرد که این، موجبات محبوبیت او را در بین مردم و به ویژه در میان نسل جوان یونان فراهم آورد.

...نبرد با شب، با روز

و جهان که قد می‌کشد و می‌گذرد

دستی به آن نمی‌رساند.

زمان می‌گذرد، خورشیدها و ماه‌ها

اما آب سخت شده‌ست چون آبگینه‌ای

آرزو چشمان باز دارد

آن‌گاه که بادبان‌ها همه غرق می‌شوند

بر لب دریایی که پرورش می‌دهد آرزو را

جورج سفیریس آثار متعددی را به علاقه‌مندان خود ارایه داده است. به جز گزیده‌ی اشعار وی که در چندین نوبت و طی سال‌های ۱۹۲۴ تا ۱۹۶۱ میلادی به چاپ رسید، نقدهای فراوان و خاطرات او نیز به زور طبع آراسته شدند. البته با انتشار «میت‌هیس‌تورما» (۱۹۳۵ میلادی) بود که نام وی بلندآوازه شد. این کتاب ترکیبی است از اسطوره، تاریخ و داستان و زبان و نگارش جدید آن، اثری متفاوت را رقم زده است. او در سال ۱۹۳۶ میلادی «سرزمین هرز»، اثر گرانقدر «الیوت» را به زبان یونانی برگرداند و چندین مقاله‌ی بلند نیز در مورد شعر او نوشت. او همچنین شعرهای زیادی از دیگر شاعران خارجی را به یونانی ترجمه کرده است؛ ولی تخصص خود را در شعر فرانسه می‌داند. شاعرانی چون: «والری»، «ژید»، «پیر ژان ژو»، «پل کلود».

هرچند سفیریس وامدار سمبولیسم فرانسه است، اما جنس اشعارش اساساً یونانی و برخوردار از سنت کلاسیک این کشور است. او همواره در این آرزو بود که در عین جهانی بودن، یونانی باشد. سفیریس هرچند آدمیان را چنان که هستند تصویر می‌کند - اغلب خشک و بی‌انعطاف مثل سنگ و تندیس - در هنگامه‌ی همین تباهی‌ها،



گوشم را بر شن‌ها گذاشتم تا آن صدرا را بهتر بشنوم

صدا ناپدید شد ...؛

سفیریس چهارده ساله بود که با شروع جنگ اول جهانی همراه با خانواده‌ی خود، ابتدا به آتن و پس از چهار سال به فرانسه رفت و در پاریس، حین تحصیل در رشته‌ی حقوق، با بهره‌گیری از مرکز ادبی آن زمان اروپا، به پرورش دلبستگی دیرینه‌اش، ادبیات پرداخت؛ هرچند که او از نوجوانی و قبل از ترک ترکیه شعر می‌سرود. در سال ۱۹۲۴ میلادی دکترای خود را از دانشگاه سوربن پاریس گرفت و یک سال بعد به یونان بازگشت و در وزارت امور خارجه‌ی این کشور مشغول به کار شد و این سرآغازی بر دوران طولانی و موفقیت‌آمیز دیپلماتیک او در سطوح گوناگون و در کشورهای مختلف از جمله انگلستان و آلبانی، طی سال‌های ۱۹۲۶ تا ۱۹۶۲ میلادی بود.

از این رو، بیش‌تر سال‌های زندگی‌اش را در بیرون از یونان گذراند، در لندن زبان انگلیسی خود را تکمیل کرد و در آن جا بود که اشعار «تی.اس. الیوت» را کشف کرد. سبک و شیوه‌ی این شاعر نامدار انگلیسی تأثیر چشمگیری بر آثار سفیریس گذاشت. وی در جنگ جهانی دوم دولت یونان آزاد را در تبعید به کرت، مصر، آفریقای جنوبی و ایتالیا همراهی کرد و در سال ۱۹۴۴ میلادی با آزاد شدن یونان مجدد به آتن بازگشت و البته

بر ساحل دریا

سپید چون کبوتری

به نیمروز تشنه بودیم

آب اما شورابه‌ای سیاه بود

بر ماسه‌ی زرین

نام او را نوشتیم

اما نسیمی از دریا وزید

و نوشته به آبی تباه شد

با چه شوقی، چه دلی

چه تمنایی

سرکردیم زندگی را

وین اشتباه بود.

پس زندگی‌مان دگر کنیم

«گیورگس استیلیانوس سفیریداس»، شاعر، نویسنده و اولین یونانی برنده‌ی نوبل ادبیات، که البته با نام مستعار جورج سفیریس (Georgos Seferis) شناخته می‌شود، در سال ۱۹۰۰ میلادی در از میر ترکیه به دنیا آمد. پدرش وکیل دعاوی و مادرش دختر یک ملاک ثروتمند بود. از میر، شهری باستانی و بندری بزرگ در ساحل دریای اژه، با این که در قلمرو حکومت عثمانی واقع بود، اما طیف گسترده‌ای از ساکنان آن را یونانی‌ها و ارمنه تشکیل می‌دادند و حتی پس از شکست عثمانی‌ها در جنگ جهانی اول، در برهه‌ی کوتاهی تحت حکومت یونان قرار گرفت. این بندر تاریخی یکی از شهرهایی است که گفته می‌شود زادگاه هومر بوده و یکی از منابع اصلی الهام بخش سفیریس در اشعارش به شمار می‌رود. البته او خود را متعلق به یونان و مدیترانه می‌دانست و در فرصت‌های متعددی، از این دلبستگی‌ها سخن گفته است. با توجه به این موضوع که این کشور در منطقه‌ی مدیترانه واقع است و محل تولد و مکان گذار سال‌های نوجوانی سفیریس نیز شهری بندری بوده است، دریا یکی از موضوعاتی است که مستقیم و یا به صورت استعاره‌ی، در اشعار او آمده است.

... صدایی غریب در گوش‌هایم طنین
انداخت؛

انگار جایی کنار دریا بودم

در میان تورهای سرخ و

اسکلت کشتی نشسته به شن



تر و تازه بودم که گویی تازه از معدن سنگم بیرون کشیده‌اند. اگر لاقل می‌شد این گونه زیست! اما چه فایده؟ ...
... یک بار، وقتی هنوز مرد دریا بودم، بعد از ظهر روزی تابستانی، خود را تنها در جزیره‌ای یافتم، وارفته در آفتاب.
نسیمی خوشبو، اندیشه‌های ناب برایم به ارمغان آورد؛ ... ■

معاصر رونق و شادابی می‌بخشد. سفریس همیشه جایگاه ادبیات و به خصوص شعر را در ورای زبانی پویا و مردمی جست‌وجو می‌کرد و آشکارا ترس خود را از پیروزی فرهنگ تجاری به زبان می‌آورد. او در سخنرانی‌اش هنگام دریافت جایزه‌ی نوبل نیز به این مورد پرداخته است. سفریس در جمع مدعوین مراسم اهدای جایزه‌ی نوبل پس از آن که مثل همیشه ابراز می‌کند که متعلق به یونان و مدیترانه است، به ویژگی‌های زبان یونانی می‌پردازد و با توصیف آن به عنوان زبانی زنده که از دوران تراژدی‌های کلاسیک تا به امروز همواره مورد استفاده قرار گرفته است، بر این نکته تأکید می‌کند که شعر لازمه‌ی دنیای پر از اضطراب امروزی است و ریشه در تنفس آدمی و خودباوری دارد و از انسان جدانشدنی است. او معتقد است، تمام دنیا میهن شعر ناب و چیزی از جنس دل است و اگر چه گاهی اوقات کمبود عشق او را به سمت نابودی می‌کشاند، اما از نو متولد می‌شود و اگر تهدید یا پس زده شود، باز پناهگاهی برای خویش می‌یابد و از جایی که کسی فکر آن را هم نمی‌کند، ریشه می‌دواند. تابستان هنوز پابرجاست، آن عصاره‌ی زرد، داستان تو ناقوس‌های دریایی در آب را می‌ساید

و ناگاه پرده از چشمانت می‌افتد

اولین چشم‌های دنیا

و غارهای دریایی:

پاهایی برهنه بر خاک سرخ

تابستان هنوز برجاست، جوانی مرمین

زرین‌گیسو

خرده‌ای نمک که خشک شده بر گودی

صخره‌ای

چندتایی سوزن کاج بعد از باران

پراکنده و سرخ مثل آشیانی از هم‌پاشیده ...

جورج سفریس، به‌غیر از جایزه‌ی نوبل ادبیات، افتخارات بسیاری را در طول عمر خویش به دلیل تألیفات و آثار درخور خود به دست آورد، از جمله؛ دکترای افتخاری از دانشگاه‌های کمبریج (۱۹۶۰)، آکسفورد (۱۹۶۴)، سالونیکا یونان (۱۹۶۴)، پرینستون آمریکا (۱۹۶۵) و بسیاری جوایز دیگر.

بیستم سپتامبر ۱۹۷۱ میلادی، سرانجام زندگی این فرهیخته‌ی بزرگ و شاعر اسطوره‌گرای یونانی بود که در دوران افول شعر این سرزمین، جانی دوباره در آن دمید. جرج سفریس در سن ۷۱ سالگی و در شهر آتن چشم از جهان فرو بست

... دیگر وقت رفتنم رسیده است. درخت کاجی را می‌شناسم که بر دریا خم شده است: ظهرها بر بدن خسته‌مان سایه‌ای می‌اندازد به اندازه‌ی عمرمان؛ و شب‌ها باد از میان سوزن‌هایش می‌گذرد و آوازی غریب سر می‌دهد؛ همچون جایی که مرگ را برمی‌اندازد در لحظه‌ای که دوباره تبدیل به پوست و لب می‌شوند. یک بار، شبی را زیر درخت صبح کردم، سپیده‌دم چنان

جنگ‌ها، تعارض‌ها و تراژدی‌ها، می‌توان نیروی ساری عشق را نظاره کرد که در جریان است؛ زیرا سفریس خود، عاشق انسان است.

خطاطی بادبان‌ها بر نیل

پرندگان بی‌آواز با یک بال

که بی‌صدا می‌گردند به دنبال آن بال دیگر؛

کورمال کورمال در غیاب آسمان

به دنبال جوانی مرمین

و نقش می‌کنند با مرکبی نامرئی بر آب

فریادی نومیدوار را.

شاعر بزرگ قرن بیستم یونان، در کنار دیگر شاعران مشهور این کشور چون «کلاوایس» و «پیتسوس»، از پیشگامان شعر مدرن یونان شمرده می‌شود و البته مانند همه‌ی شاعران معاصر این کشور باستانی به سنت شعری «هلن-کرت-یونان» وابسته است. با این حال، شعر وی چون هر شعر مدرن دیگری در بند قالب‌ها و ساختارهای سنتی نمی‌ماند. او خود بر این نکته تأکید می‌کند که زمان زیادی از عمر شاعری‌اش را به خواندن و فراگیری شعر یونان قدیم گذرانده، با این حال وقت سرایش شعر، متوجه شده است که مهم‌ترین کار، فراموشی همه‌ی آن‌هاست. از ویژگی‌های چشمگیر شعر او، زبان محاوره‌ای (زبان کوچه/زبان گفتار) آن است. از این رو شعر او را بزرگ‌ترین نشانه‌ی پیروزی زبان گفتار در اروپا خوانده‌اند و دیگر مشخصه‌ی بارز، حضور زنده و پویای اساطیر در شعر سفریس است. وی هیچ گاه خواننده‌ی شعرش را وانمی‌دارد تا برای درک آن به سراغ یادگیری اساطیر برود. او واقعیت معاصر را به اسطوره‌ی شعر خود تبدیل می‌کند و چنین است که به ناگاه اسطوره‌ها وارد زندگی ما می‌شوند.

او در سال ۱۹۶۳ میلادی برنده نوبل ادبی شد و البته بنا بر نظر همگان و به اعتبار نقدهایی که بر آثارش نوشته شده‌اند بیش از هر دو شاعر یادشده و حتی بیش از شاعران دیگر در شعرش از گذشته و تاریخ و اسطوره‌های یونان بهره گرفته است. در واقع مضمون تمام شعرهای او اسطوره‌ها و تاریخ سرزمین یونان است. البته وی در اشعارش فقط گذشته را تصویر نمی‌کند، بلکه اساطیر و قهرمانان شکوهمند یونان را از گذشته به امروز می‌آورد و شکوه دیرین یونان را با مشکلات و مسایل امروزش، در برابر هم می‌گذارد. شعر سفریس بیش از هر چیز نمودار یونانیت است و در عین حال «شعر تامل» است. شعری که از عاطفه‌ی محض برنخواسته، بلکه از فرهنگ دیرین، جغرافیای طبیعی و صفحات تاریخ یونان و حتی مجسمه‌ها و آثار باستانی سالم و ویرانی که در این سرزمین دیده می‌شود، تاثیر گرفته است. در بسیاری از آثار منظوم وی، قرار گرفتن بیشتر قسمت‌های کشور یونان در آب و دوری از دیگر کشورها، نشانه و استعاره‌ای از تنهایی در دنیای معاصر می‌شود که البته همان طور که دریا این سرزمین تنها و صخره‌ای را نوازش می‌کند، امید نیز به زندگی انسان