

ISSN: 1023-5957

پرتو

سال بیست و هفتم
پیاپی ۱۹۵ / آبان ماه ۱۳۹۱



۹۵^{ام} آبان لغایت ۱۹ آذر ماه ۱۳۹۱
19-21 Nov. 2012, Iran

ICPMA 10th

International
Conference on Coasts,
Ports and Marine Structures
دهمین همایش بین المللی
سواحل، بنادر و سازه های دریایی

در این شماره می‌خوانید:

- ۱۴..... یادداشت مدیر مسوول
- ۱۵..... ICOPMAS، کانون علم، تجربه و فناوری
- ۱۶..... بهره‌وری و نوآوری، راهنمای ارزشمند ICOPMAS
- ۱۷..... PIANC، انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل‌ونقل آبی
- ۱۸..... پیام آقای سوسومو نورس، دبیر کل انجمن بین‌المللی بنادر
- ۱۸..... ملاقات هیأت اعزامی جمهوری اسلامی ایران با دبیر کل سازمان بین‌المللی
- ۱۹..... افتتاح پروژه‌های بنادر و دریانوردی استان بوشهر
- ۲۳..... مشارکت سه شرکت برای اپراتوری فاز ۲ بندر شهید رجایی
- ۲۴..... افزایش ۳/۵ درصدی میزان تخلیه و بارگیری بنادر ایران به رغم تحریم‌ها
- ۲۵..... طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM) تصویب شد:
- ۲۶..... حضور موفقیت‌آمیز هیأت ایرانی در همایش بین‌المللی
- ۲۸..... اولین همایش توسعه ترانزیت از طریق بنادر جمهوری اسلامی ایران
- ۳۶..... مصاحبه با دبیر اجرایی دهمین همایش ICOPMAS
- ۴۰..... تاثیر کیفیت همایش‌های ICOPMAS بر توان شرکت‌های ایرانی
- ۴۱..... «سواحل دریاها»؛ مرزهای بی‌مرز جهانی
- ۴۲..... خط تراز ۲۵ - متر گزینهای برای حریم سواحل دریای خزر
- ۴۶..... بررسی ویژگی‌های کاربری اراضی سواحل کشور
- ۵۰..... کاربردهای GIS در بنادر
- ۵۴..... احداث موج‌شکن روستای شناس
- ۵۶..... شرایط هاب شدن بنادر
- ۵۸..... مدیریت سرمایه‌های فکری؛ رویکردی نوین در صنعت بنادر
- ۶۲..... TOC Middle East 2012
- ۶۶..... واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی
- ۶۸..... فرهیختگان دریا

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرمسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: ابراهیم زارع، سعید سعیدی، راحله کلانتری، رامین جهان‌پور

طراح جلد و صفحه‌آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

آلتیه، امور نظارت چاپ، فنی و اجرایی و اداری: سیدجلال موسوی، فاطمه سلیمانی

عکاس: داود طهری، یاسر علی‌بخشی

امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریاری

توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

اداری، فنی و رایانه، آلتیه، طراحی، صفحه‌آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی، امور اجرایی:

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، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان‌کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی کدپستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۸۸۱۹۰۶۳۱-۳

نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

● ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.

● دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی بر عهده مولفان می‌باشد.

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی اینترنتی

bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.



ICOPMAS؛ ضرورت اجتناب ناپذیر مدیریت سواحل و بنادر

مقوله حیاتی محیط زیست، ایمنی و امنیت دریایی است که در همکاری گسترده با نهادهای ذی ربط داخلی و خارجی تحول گسترده‌ای صورت گرفته است. لحاظ کردن مدیریت ایمنی و امنیت بنادر و دریانوردی، بهره‌گیری از روش‌های نوین نوابری، تلاش حداکثری برای کاهش آلودگی و اثرات زیست محیطی سازه‌ها و حمل‌ونقل دریایی و انجام مراقبت‌های لازم برای محافظت از زیستگاه‌های ساحلی و دریایی از دیگر اقدامات سازمان در راستای اهداف و مأموریت‌های از پیش تعیین شده بوده است. تاکید روزافزون بر امر آموزش نیز از دیگر موضوعاتی است که در راستای پیشبرد اهداف سازمانی مورد توجه قرار گرفته، به گونه‌ای که علاوه بر افزایش کارایی و بهره‌وری در سطح داخلی، مورد حمایت و تاکید سازمان‌های بین‌المللی نیز قرار گرفته است.

موضوعی که اهمیت کمتری از موارد پیش گفته ندارد، ضرورت توجه به منابع انسانی در همایش‌هایی در سطح و کیفیت ICOPMAS است. در دوران معاصر، منابع انسانی یکی از کلیدی‌ترین عناصر برای ارتقا یا نابودی یک سازمان محسوب می‌شود. به نظر بهره‌گیری بهینه از این منابع ضروری است که با استفاده از مطالعات و تحقیقات در صنعت حمل‌ونقل دریایی ظرفیت‌سازی در منابع انسانی در دستور کار جدی قرار گیرد.

هر اندازه نیروی انسانی کارآمد و آموزش دیده بیشتری در همه جنبه‌های صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور فعال باشد، ضریب ایمنی نیز به طور تصاعدی بالا خواهد رفت. این تاثیر در مدیریت زیست محیطی منابع نیز به خوبی دیده خواهد شد. رقابت پذیری شرکت‌های ایرانی نیز در بازارهای منطقه‌ای و جهانی افزایش خواهد یافت.

در پایان لازم می‌دانم ضمن قدردانی از همکاری که با تلاش‌های شبانه‌روزی خود سعی در بهبود روزافزون کمی و کیفی این همایش بین‌المللی دارند، فرصت را مغتنم شمرده و از همه اندیشمندان و پژوهشگرانی که این همایش را به مرکزی معتبر برای تبادل دانش، تجربه و فن‌آوری تبدیل کرده‌اند، صمیمانه تشکر کنم. ■

دهمین همایش دوسالانه بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی یا ICOPMAS 2012 در ادامه روند رو به پیشرفت همایش‌های سال‌های گذشته، اهداف ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی کشور را در چارچوب اسناد بالادستی به خوبی پوشش داده است. ضرورت‌ها و نیازهای مورد تاکید در این همایش بیانگر نگاه راهبردی تدوین‌کنندگان همایش بوده که همین امر حساسیت موضوع را به خوبی در قالب یک چشم‌انداز به‌درستی ترسیم‌شده به مخاطب منتقل می‌کند.

مدیریت سواحل و بنادر هم در بعد نرم‌افزاری و هم در بعد نرم‌افزاری یکی از مهم‌ترین وظایف تعریف‌شده برای سازمان بنادر و دریانوردی است که در دهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی مورد تاکید قرار گرفته است.

سازمان بنادر و دریانوردی در سال‌های اخیر اقدامات متعددی را در زمینه‌های مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، مدیریت بحران مخاطرات دریایی، کاربرد GIS و سنسج از دور و همچنین بهره‌گیری از فن‌آوری‌های نوین در مدیریت بنادر صورت داده است که از مهم‌ترین این پروژه‌ها می‌توان به طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، شبیه‌سازی امواج دریاهای ایران، پایش و شبیه‌سازی سواحل کشور (مرحله‌ای) در طول ۵۸۰۰ کیلومتر از سواحل و تهیه طرح جامع بنادر بازرگانی کشور اشاره کرد.

در کنار این موارد باید به اقدامات انجام‌شده در بعد سخت‌افزاری مانند طراحی و ساخت سازه‌های ساحلی، بازرسی، نگهداری و تعمیرات سازه‌های ساحلی، تجهیزات و مصالح نوین ساخت سازه‌های ساحلی نیز اشاره کرد. اقدامات صورت‌گرفته در بنادر شهید رجایی، شهید بهشتی، انزلی و بوشهر در قالب پروژه‌های طرح‌های توسعه‌ای بنادر نشان‌دهنده عزم جدی سازمان بنادر و دریانوردی برای محقق کردن اهداف ترسیم‌شده در برنامه‌های توسعه‌ای کشور و توجه خاص به نقطه‌نظر اندیشمندان حوزه دریایی کشور بوده است.

از دیگر موضوعات مورد تاکید و توجه ارکان سازمان بنادر و دریانوردی

ICOPMAS

کانون علم، تجربه و فناوری

او، «الله»، یکتای بی‌همتا، خالق هستی، کمال مطلق، علم مطلق، قادر متعال و ...

او انسان را جانشین خود در روی زمین قرار داد و عالم را مسخر وی کرد، که دریاها و سواحل زیبای آن هم از آن جمله‌اند. پس هرچه انسان می‌یابد، از او و برای اوست و باید در خدمت رشد و کمال و توسعه انسان و بشریت قرار گیرد.

بدین جهت همایش «ICOPMAS» هم بستری برای ارایه یافته‌ها و دستاوردهای علم و تجربه و فناوری بشر در زمینه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی در سطح بین‌المللی است تا پاسخی باشد به پرسش‌ها و نیازها و خواسته‌های انسان در این زمان.

خوشبختانه این همایش با گذشت ۲۲ سال از عمر خود توانسته است به‌عنوان پدیده‌ای پایدار در ایجاد ارتباط مستحکم بین‌المللی و تبادل علم و دانش و تجربه میان دانشمندان، اندیشمندان، صاحب‌نظران و پژوهشگران کشورهای مختلف، در موضوعات مرتبط با «سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی» نقش‌آفرین باشد.

امید است با «رویکرد آینده‌نگر» به ICOPMAS و مباحث و موضوعات مطروحه در این کانون علم و تجربه و فن‌آوری و با مشارکت و همکاری اساتید، متخصصین، اندیشمندان و دانش‌پژوهان و نیز سازمان‌های بین‌المللی، ارگان‌های مختلف دریایی، تشکلهای مردم‌نهاد، سازندگان و مهندسان مشاور، بیش از پیش گام‌های موثرتری در جهت توسعه علم و فن‌آوری و پاسخ به نیازهای نسل کنونی و آینده در زمینه «سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی» به‌منظور توسعه پایدار و زندگی بهتر برداشته شود.

بهروزی و توفیق روزافزون همگان را از درگاه خداوند متعال آرزومندم. ■

سید عطاءاله صدر

معاون وزیر راه و شهرسازی

و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

یافته‌های بشر در روند کمال جوهر انسانی، نشأت گرفته از مبدا وجود و خالق هستی است. او که آسمان‌ها و زمین را برای انسان «اشرف مخلوقات» آفریده است و علم و دانش را به هر که خواهد عطا نماید.

فیض لایزال الهی همواره در حال ریزش است. کافیسست انسان ارتباط خود را و «اندیشه» خود، این عنصر لطیف هستی را در معرض این بارش حیات‌بخش قرار دهد و از دریچه «عقل و شعور» به عالم هستی بنگرد و آنچه می‌خواهد از «نور آسمان‌ها و زمین» استضائه کند. در هر کجای هستی که باشد، فراز آسمان‌ها یا اعماق زمین، خشکی‌ها یا دریاها، در موجودات زنده یا بیجان ... که همه و همه آیات و نشانه‌های اوست.



بهره‌وری و نوآوری، راهنمای ارزشمند ICOPMAS



به تجربه این موضوع را بارها احساس کرده‌ام که انگیزه‌های بهره‌وری و نوآوری، ضمن آنکه مشوق ما در کار اجرایی هستند، می‌توانند به مانند چراغ راهنمایی بارزشی نیز برای ما باشند. اساس شکل‌گیری همایش دوسالانه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) جدای از جنبه‌های «تخصصی»‌اش، دارای این محتوای «حرفه‌ای» است که انگیزه‌ای برای «بهره‌وری و نوآوری» باشد.

همایش ICOPMAS، این رسالت را برعهده دارد که بر تقویت همکاری‌های فنی و تخصصی، همچنین تبادل آخرین دستاوردهای «علمی و فن‌آوری» و راه‌وردهای «اجرایی و حرفه‌ای» در داخل و خارج از کشور تلاش کند. هدف از این تلاش چیزی نیست جز آنکه ما را در جهت بهره‌برداری بهینه در راستای توسعه پایدار از سواحل راهنمایی کند. بخشی از این راهنمایی، این است که روشن سازد که «بهره‌برداری از سواحل نباید تا در سایه «کاهش بهره‌وری» و «نادیده گرفتن نوآوری» همراه باشد.

۲۲ سال است که ICOPMAS به عنوان یک «راهنما» ضمن آنکه خود بر اساس نوآوری پابرجاست، می‌کوشد تا اصول بهره‌برداری سالم و پاک از سواحل و بنادر و سازه‌های دریایی را نشر دهد.

سواحل سرمایه‌های ملی و جهانی ما هستند. هر آسیبی به آنها، آسیبی به اصل سرمایه و هر اقدامی در جهت بالا بردن بهره‌وری از آنها، اقدام قابل تحسینی برای افزایش این سرمایه‌هاست. رشد این سرمایه‌ها، اثرگذار بر رشد منافع امروز ما، ضمن توجه به آیندگان است. در واقع، با بالا بردن بهره‌وری، ارزش سرمایه را برای نسل‌های آینده حمایت و پشتیبانی می‌کنیم.

ICOPMAS با حمایت سازمان‌های بین‌المللی، ارگان‌های دریایی، دانشگاه‌ها و مراکز علمی و پژوهشی، پیمانکاران و مهندسين مشاور و بخش‌های خصوصی فعال در حوزه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، پا گرفته است. هدف بحث و ماموریت اصلی آن نیز تقویت همکاری‌های فنی و تخصصی و به اشتراک گذاشتن آخرین دستاوردهای علمی و اجرایی بین کشورهای ساحلی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تعریف شده است. به این ترتیب، استفاده از چنین کانون علمی، ضمن ارزش‌آفرینی تمامی جنبه‌هایی که برای آن متصور هستیم، یکی هم استفاده در جهت نوآوری و بهره‌وری است.

انجام تحقیقات نوآورانه و پژوهش‌هایی که با نگاه به آینده، راهکارهای علمی و نوین می‌آفرینند، قادرند ما را در جهت بهره‌برداری سالم

از سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی راهنمایی کنند. این مطالعات، زمینه‌هایی برای بهبود و توسعه علمی رفتارهای ما با سواحل هستند و در نهایت، بهره‌وری حاصل از این سرمایه‌ها را افزایش می‌دهند. تبادل علمی و انتقال تجربه‌ها کمک می‌کند تا راه‌های آزمون شده را دوباره نیازماییم و همین نیز، پشتیبان بهره‌وری ما در بهره‌برداری از سرمایه‌های ثابت سواحل و بنادر است.

با این توصیف ICOPMAS، کانونی بین‌المللی با حضور اندیشمندان و محققان ذی‌ربط از سرتاسر گیتی برای انجام تعهدات نانوشته فوق است. پابرجایی این کانون و سرزندگی آن در طول این ۲۲ سال، مدیون همین «نوآوری»‌ها و کمکی است که «بهره‌وری» فعالیت جوامع هدف دارد.

برگزاری دهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی ICOPMAS ۲۰۱۲ را خدمت تمامی عزیزان دست‌اندرکار، در بخش‌های مختلف اجرایی و علمی و مدیریتی عرض تبریک دارم و موفقیت‌های مستمر شما آرزوی پایدار من است. ■

علیرضا کبریایی

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی

و قائم مقام ریاست عالی همایش

PIANC، انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی

حضور چهره‌های بین‌المللی در دهمین همایش ICOPMAS، فرصت خوبی برای ماهنامه به وجود آورد تا نظرات برخی از این افراد را جویا شود. «لويس ون شل»، دبیرکل پیانک که قبلاً دو بار مهمان ICOPMAS بوده است، به پرسش‌های ماهنامه در باره سابقه و فعالیت جاری این انجمن و همچنین روابط آن با نهادها و صاحب‌نظران حمل و نقل دریایی در ایران پاسخ داده است.

موضوع جالب آن است که زمان ارسال پرسش‌ها تا زمان دریافت پاسخ آقای شل، کمتر از دو ساعت بود!

انجمن بین‌المللی PIANC به منظور تبادل دیدگاه‌ها در جنبه‌های فنی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی تشکیل شده است. همچنین انجمن، حمایت از نیروهای متخصص جوان در راستای نیازهایشان و مشارکت در انجمن در اوایل زندگی حرفه‌ای‌شان را اولویت اول خود قرار داده است. به همین منظور یک کمیسیون مجزا در انجمن PIANC، متشکل از متخصصین جوان، برای رسیدگی به نیازهایشان ایجاد شده است.

حمل و نقل‌های دریایی در قرن ۲۱ در صورتی کارآمد خواهند ماند که بنادر، آبراهه‌ها و زیرساخت‌های لنگرگاه‌ها یا حوضچه‌های مخصوص توقف قایق‌های تفریحی بایستی در سطح جهانی قدرتمند، قابل اعتماد و پایدار باشند. بخشی از پاسخ به این چالش شامل گسترش شبکه PIANC به کشورهای در حال گذار و افزایش توسعه اقتصادی خود از طریق کمک‌های فنی و برنامه‌های آموزشی است.

همچنین دفتر مرکزی PIANC در بروکسل، بلژیک، بخش‌های ملی (National Sections) در ۲۳ کشور از ۳۵ کشور عضو واجد شرایط (Qualifying Member) تاسیس کرده است و کمک‌هزینه‌هایی به انجمن پرداخت می‌کند. مهم است بدانید در این راستا، همچنین ایران به‌عنوان یک عضو واجد شرایط انجمن، از طریق سازمان بنادر و دریانوردی، کمک‌هزینه‌ای از سال ۲۰۱۱ پرداخت می‌کند. از آن سال در ایران بخش ملی تاسیس شده است و حدوداً ۲۵ نفر از کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت‌های مشاور، مراکز تحقیقاتی و ... به عضویت انجمن درآمده‌اند.

روابط پیانک با ایران

به عنوان شرکت‌کننده در سال ۲۰۰۸ و ۲۰۱۰ در کنفرانس‌های پیشین ICOMAS، من به‌شخصه، از طریق سخنرانی‌های ارائه‌شده توسط متخصصان ایرانی درباره دانش‌های موجود در ایران، تحت تأثیر قرار گرفته بودم. نه تنها در طراحی و تحقق زیرساخت‌های آبی بلکه در رویکردهای زیست محیطی از کیفیت بالایی برخوردار بود. از این رو است که کارشناسان ایرانی باید (اگر حضور ندارند) به منظور به اشتراک گذاشتن تجربه خود با همکاران در سراسر جهان، در کمیسیون‌ها و کارگروه‌های تخصصی PIANC حضور داشته باشند.

بنادر و زیرساخت‌هایشان با تغییرات آب‌وهوا، به عنوان یکی از بزرگ‌ترین چالش‌ها، مواجه خواهند شد. در این مواقع، اهمیت کار PIANC و وظیفه دائمی مربوط به گروه PTGCC (گروه دائم تغییرات آب‌وهوایی)^۱ آشکار خواهد شد. خوشبختانه حضور فعال ایران در کمیسیون محیط زیست انجمن (EnviCom) قابل تحسین است.

PIANC امیدوار است در آینده عضویت خود در ایران، به عنوان یک کشور مهم دریایی که دارای کارشناسان مجرب می‌باشد را گسترش داده و تجارب خود را با جامعه بین‌المللی به اشتراک بگذارد. ■

Louis Van Schel

دبیرکل انجمن PIANC

۱- Permanent task group on Climate Change

درباره پیانک

پیانک (PIANC) یک سازمان جهانی است که دستورالعمل‌هایی را برای زیرساخت‌های حمل و نقل آبی پایدار از طریق بنادر و آبراهه‌ها ارائه می‌دهد. PIANC، انجمن‌های ویژه کاربران حرفه‌ای در سراسر جهان را به منظور تسهیل در ارائه مشاوره جهت زیرساخت‌های مقرون به صرفه، قابل اعتماد و پایدار و رشد حمل و نقل آبی پیوند می‌دهد. PIANC در سال ۱۸۸۵ در بروکسل، بلژیک



تاسیس شد و همچون حامی پیشرو برای دولت و بخش خصوصی در طراحی، توسعه و نگهداری از بندرها، آبراهه‌ها و مناطق ساحلی می‌باشد.

PIANC به عنوان یک سازمان غیرسیاسی و غیرانتفاعی، با بهترین کارشناسان بین‌المللی در مورد مسایل فنی، اقتصادی و زیست محیطی مربوط به زیرساخت‌های حمل و نقل آبی همکاری می‌کند. اعضا شامل دولت‌های ملی و مقامات دولتی، شرکت‌ها و افراد علاقه‌مند می‌باشد. همچنین PIANC، راهنمایی‌های تخصصی و مشاوره فنی جهت شرکای عمومی و خصوصی را از طریق گزارش‌های فنی با کیفیت بالا ارائه می‌دهد. بهترین عملکرد اقتصادی انجمن به اشتراک گذاشتن گزارشات فنی به‌روز شده توسط کارگروه‌های ما به طور منظم، در دسترس اعضای انجمن و در سطح جهانی است.

PIANC هر چهار سال یکبار در یکی از کشورهای عضو، یک کنگره بین‌المللی برگزار می‌کند که در سال ۲۰۱۴ قرار است این کنگره در سان فرانسیسکو برگزار شود. این انجمن به افراد عضو و غیرعضو این امکان را می‌دهد تا در مورد موضوعات مرتبط با زیرساخت‌های حمل و نقل آبی، به بحث و گفت‌وگو بنشینند. علاوه بر این PIANC، کنفرانس‌های بین‌المللی مهندسی سواحل و بنادر را در کشورهای توسعه‌یافته سازمان‌دهی می‌کند و هدف از آن این است که مهندسان سواحل و بنادر کشورهای در حال گذار به تبادل دانش و تجربه با همکاران خود در سراسر جهان بپردازند.

اعضای PIANC به طور منظم با یکدیگر ارتباط دارند:

«ON COURSE»، مجله‌ای شامل مقالات فنی و اخبار جامعه حمل و نقل آبی است و همچنین خبرنامه الکترونیکی «Sailing Ahead» برای استفاده اعضای انجمن PIANC می‌باشد. اطلاعات بیشتر در مورد کنگره‌ها در گذشته و آینده و همچنین تمام اطلاعات دیگر در بخش فعالیت‌های پایگاه اینترنتی www.pianc.org یافت می‌شود.



پیام آقای سوسومو نورس، دبیر کل انجمن بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها به مناسبت دهمین همایش بین‌المللی ICOPMAS

در حوزه سواحل، بنادر و مهندسی دریا صورت می‌گیرد. من این اطمینان را دارم نمایندگانی که از اقصای نقاط جهان در این همایش گرد هم می‌آیند، می‌توانند مباحث مفید و پرمعنایی را یاد آور و در عین حال از رویکردها و پیشرفت‌های کشور میزبان در زمینه‌های فوق‌الذکر بهره‌مند شوند.

امیدواریم این همایش با موفقیت کامل برگزار گردد و بتوانیم از نتایج سودمند آن که برای سایر اعضای انجمن بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها در سراسر جهان مفید خواهد بود بهره‌مند شویم. ■

با تقدیم احترام

سوسومو نورس

دبیر کل انجمن بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها

به: آقای محسن صادقی‌فر معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی ایران

بنده به نیابت از طرف انجمن بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها، بسیار مفتخر هستم که پیام خود را به مناسبت دهمین همایش ICOPMAS که تحت عنوان «توسعه پایدار سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی» در شهر زیبای تهران برگزار می‌شود بیان کنم.

تا آنجا که اطلاع دارم هدف اصلی از برگزاری همایش ICOPMAS، فراهم نمودن موقعیتی برای تبادل تجارب و دیدگاه‌های سازمان‌های درگیر در مهندسی بنادر و سواحل و پروژه‌های دریایی از کشورهای مختلف است. باید بگویم که همایش‌های نظیر ICOPMAS با توجه به دستاوردهای اخیر علمی، فنی و تجربی نمونه بسیار عالی از تسهیم بهترین عملکردها و تجارب است که



ملاقات هیأت اعزامی جمهوری اسلامی ایران با دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی در یکصد و نهمین اجلاس شورای آیمو



روز پنجشنبه ۸ نوامبر ۲۰۱۲ مطابق با ۱۸ آبان ۱۳۹۱، طبق هماهنگی‌های به عمل آمده هیأت اعزامی جمهوری اسلامی ایران به یکصد و نهمین اجلاس شورای آیمو به ریاست جناب آقای استیری، معاون محترم امور دریایی سازمان با دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی جناب آقای سکیمیزو دیدار و گفت‌وگو کردند.

در این دیدار علاوه بر گفت‌وگو در خصوص مباحث اساسی مطرح در اجلاس از جمله تغییرات اساسی در ساختار کمیته‌های فرعی آیمو و نظام بودجه‌بندی آن سازمان بین‌المللی، در مورد مسایل دوجانبه بین جمهوری اسلامی ایران و آیمو نیز تبادل نظرهای لازم به عمل آمد. از جمله موضوعات مورد علاقه دو طرف درخواست جمهوری اسلامی ایران برای میزبانی اتفاق همزمان (Parallel Event) مراسم روز جهانی دریانوردی ۲۰۱۳ با حضور نمایندگان کشورهای عضو آیمو بود که نقطه نظرات دو طرف در این زمینه مطرح شد و دبیر کل ضمن استقبال از این موضوع اعلام کرد که با توجه به درخواست‌های دیگری که از طرف سایر کشورها در این زمینه مطرح شده و با عنایت به ضرورت رعایت تعادل جغرافیایی برگزاری این اتفاق، موضوع برگزاری اتفاق همزمان در جمهوری اسلامی ایران برای سال‌های آتی مد نظر خواهد بود.

ضمناً در خلال این ملاقات، گزارش برگزاری روز جهانی دریانوردی در جمهوری اسلامی ایران ارایه و تندیس همایش نیز به دبیر کل آیمو اهدا شد. ■

افتتاح پروژه‌های بنادر و دریانوردی استان بوشهر توسط علی نیکزاد؛ وزیر راه و شهرسازی

در این دیدار مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، رییس کل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، استاندار و نماینده محترم مجلس شورای اسلامی و جمعی از مقامات استانی و محلی بوشهر، وزیر راه و شهرسازی را همراهی کردند.



با حضور وزیر راه و شهرسازی، معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان
افتتاح ۳ دستگاه خودرو آتش‌نشانی و امداد و نجات؛
۶ دستگاه پمپ قابل حمل پرتابل (آتش‌نشانی) در بندر بوشهر

بهره‌برداری از خودروهای آتش‌نشانی و امداد و نجات



هدف پروژه: ارتقای ایمنی بنادر از طریق افزایش ایمنی در محوطه‌های بندری و بارانداز
کالاهای موجود

مشخصات فنی: خودروی فرماندهی آتش‌نشانی به قدرت ۱۶۰ اسب بخار، مجهز به
سیستم اطفای حریق water mist خودروی پیشرو آتش‌نشانی به قدرت ۱۶۰ اسب بخار
با حجم مخزن آب ۶۰۰ لیتر و مخزن فوم ۴۰ لیتری.

خودروی امداد و نجات نیمه‌سنگین با قدرت ۱۳۳ اسب بخار تجهیزات کامل امداد و نجات.

۶ دستگاه پمپ قابل حمل پرتابل (آتش‌نشانی)

هدف پروژه: ارتقای ایمنی بنادر از طریق افزایش ایمنی در اسکله‌ها و آبراهه‌های دریایی.
مشخصات فنی: پمپ قابل حمل (پرتابل) چرخ‌دار/دستی با ارتفاع مکش ۵/۷ متر در ۵ ثانیه
و دبی ۲۰۰ لیتر/دقیقه در فشار ۳ بار جهت نصب بر روی شناورهای تجسس و نجات. ■



افتتاح راه دسترسی جزیره نگین به صدر

هدف پروژه: فراهم کردن مقدمات توسعه جزیره نگین و جذب سرمایه‌گذاران بخش
خصوصی، فراهم کردن زمینه توسعه ظرفیت عملیاتی بندر بوشهر، کاهش ترافیک
درون‌شهری و به تبع آن ارتقای ایمنی تردد و کاهش تصادفات در مسیر دسترسی بندر
بوشهر.

مشخصات فنی: احداث راه ارتباطی به طول تقریبی ۳/۵ کیلومتر و عرض ۱۱/۲ متر (دو
باند رفت و برگشت) و احداث دایک سنگی به طول تقریبی ۳/۵ کیلومتر جهت استحصال
۴۰۰ هکتار اراضی بندری. ■



افتتاح و بهره‌برداری از سامانه مدرن شناسایی اتوماتیک AIS در بندر بوشهر

با حضور وزیر راه و شهرسازی، معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان
و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، اعضای
هیات عامل، استاندار، نماینده مجلس شورای
اسلامی، مقامات استانی و همراهان، سامانه مدرن
شناسایی اتوماتیک AIS و یک فروند یدک‌کش
در بندر بوشهر افتتاح و به بهره‌برداری رسید.

بر اساس این گزارش، هدف از اجرای پروژه سامانه
مدرن، شناسایی اتوماتیک AIS ارتقای سطح ایمنی
دریانوردی اعمال حاکمیت دولت در آبراهه‌های
دریایی، کنترل تردد کشتی‌ها و تسهیل ترافیک
دریایی است.

این پروژه به منظور سهولت بیشتر در شناسایی
و رهگیری شناورها و شناورهای سطحی، مبادله
اطلاعات ضروری میان کشتی‌ها به صورت خودکار،
کاهش ترافیک بر روی باندهای VHF کنترل و
آگاهی بیشتر فرماندهان و افسران شناورها از وضعیت
پیرامونی خود است.

یک فروند یدک‌کش (یادگار «۱» به قدرت ۲۴۰۰
اسب بخار، عمق آب‌خور ۳/۸ متر مجهز به ژنراتور و
دیزل پمپ آتش‌خوار در بندر بوشهر نیز ساخته و تحویل
ناوگان دریایی شد.

هدف از این پروژه، افزایش ظرفیت ناوگان دریایی به
منظور ارتقاء، تسریع و تسهیل عملیات دریایی است. ■

اجرای ۷۰ درصد تخلیه و بارگیری توسط کشتی‌های خارجی

هر کشتی که وارد آب‌های ایران شود، تحت پوشش بیمه کشور ایران خواهد بود



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه مراسم آغاز به کار ۱۲ پروژه بزرگ بندری، با بیان اینکه ۲ هزار پروژه بندری در دست اجرا داریم، گفت: ۷۰ درصد تخلیه و بارگیری کالاها در بنادر کشور توسط کشتی‌های خارجی انجام می‌شود.

سید عطاءاله صدر در جمع خبرنگاران در بوشهر با اشاره به فعالیت ۲۰ خط کشتیرانی در کشور اظهار داشت: در ۷ ماهه گذشته ۸۰ میلیون تن کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده که ۳۰ درصد آن توسط کشتی‌های داخلی و ۷۰ درصد آن توسط کشتی‌های خارجی انجام می‌شود.

وی افزود: در حال حاضر ۲ هزار میلیارد تومان پروژه از منابع سازمان بنادر در کل کشور در دست اجرا داریم و یک هزار میلیارد تومان از این میزان در سال جاری به بهره‌برداری خواهد رسید.

مهندس صدر تصریح کرد: در ۷ ماهه گذشته در کل کشور ۲۵ درصد رشد ترانزیت داشتیم و در سطح بنادر کشور نیز ۷۹ درصد ترانزیت مواد سوختی و ۲۹ درصد ترانزیت مواد غیرنفتی افزایش یافته است.

مدیرعامل بنادر و دریانوردی در مورد محدودیت‌های دشمنان برای کشتی‌های ایرانی گفت: این محدودیت‌ها برای بیمه کشتی‌هایی بود که به ایران می‌آمدند، اما دولت برای رفع مشکل اعلام کرد هر کشتی که وارد آب‌های ایران شود، تحت پوشش بیمه کشور ایران خواهد بود.

صدر با اشاره به رشد ۵ درصدی تخلیه و بارگیری در کشور خاطرنشان کرد: برخی کشتی‌های بین‌المللی که به ایران می‌آمدند، مسیرشان را از بندر شهید رجایی تغییر دادند، ولی در حال حاضر مشکلی از نظر تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور نداریم. ■



شرکت پارس کشتی‌پولاد





طراحی، ساخت و تعمیر انواع شناورهای فلزی

یدک کشی، لندینگ کرافت، بارج

آدرس: بندرعباس - کیلومتر ۶ جاده بندر شهید رجایی

آدرس پستی: بندرعباس - صندوق پستی: ۳۳۷۹ - ۷۹۱۴۵

تلفن دفتر: ۶۶۶۸۲۸۱ (۰۷۶۱) فکس: ۶۶۶۸۲۶۶ (۰۷۶۱)

تلفن کارخانه: ۷۵۱۱۲۸۹ (۰۷۶۱) فکس: ۷۵۱۱۲۹۰ (۰۷۶۱)

www.parspooladshipyard.com

pkpshipyard@gmail.com

وزیر راه و شهرسازی در مراسم افتتاح ۱۲ طرح
بندری تاکید کرد:

سرمایه‌گذاری ۸ هزار میلیارد ریالی دولت در بنادر



وزیر راه و شهرسازی گفت: سالانه ۸ هزار میلیارد ریال فقط از طریق بخش دولتی در زمینه توسعه و ایجاد ظرفیت‌های جدید در بنادر و سواحل کشور سرمایه‌گذاری می‌شود.

به گزارش بندر و دریا، علی نیکزاد در حاشیه آیین افتتاح همزمان ۱۲ پروژه بندری در جمع خبرنگاران در بوشهر افزود: در کشور ۱۱ بندر اصلی با ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه ۱۷۲ میلیون تن کالا وجود دارد که بندر بوشهر یکی از بنادر مهم در این زمینه به حساب می‌آید.

وی گفت: دولت برای استفاده از ظرفیت و توان بخش خصوصی با سیاستگذاری انجام‌شده، درب سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر را به روی بخش خصوصی باز کرده است.

وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: برای توسعه بندر بوشهر با استحصال زمین از جزیره نگین که راه دسترسی آن نیز افتتاح شد، برنامه‌ریزی شده است.

نیکزاد ادامه داد: هم‌اینک چندین طرح مهم و زیربنایی برای شتاب در توسعه استان بوشهر در قالب پروژه‌های مهر ماندگار با اعتبار ۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال در دست ساخت است.

وی این طرح‌ها را شامل بیمارستان‌های بوشهر و برازجان، دو تقاطع غیرهمسطح، راه‌آهن بوشهر- شیراز و دو بزرگراه ذکر کرد.

وزیر راه و شهرسازی افزود: امروز در نشست شورای حمل‌ونقل و مسکن استان بوشهر در مورد این طرح‌ها تصمیم‌های لازم برای شتاب‌بخشی و تسهیل آن هدف‌گذاری خواهد شد. ■

بوشهر، بندر بزرگ بین‌المللی می‌شود



مهندس سید عطاءاله صدر در آیین افتتاح همزمان ۱۲ پروژه بندری با حضور وزیر راه و شهرسازی در بوشهر افزود: برای مقابله با سیاست‌های تحریمی استکبار از توان داخلی در زمینه توسعه و افزایش ظرفیت ناوگان دریایی استفاده می‌شود.

وی اضافه کرد: در ۷ ماه امسال تخلیه و بارگیری کالا در کشور به طور میانگین ۵ درصد رشد داشته، این در حالی است که به دلیل قابلیت و برنامه‌های توسعه‌ای که در بندر بوشهر انجام شده، این میزان ۱۲ درصد است.

صدر افزود: از میان ۱۱ بندر اصلی در کشور بندر بوشهر از جایگاه ویژه‌ای در تخلیه و بارگیری کالا برخوردار است.

مدیرعامل بنادر و دریانوردی کشور افزود: هم‌اینک از ظرفیت ۱۷۲ میلیون تنی تخلیه و بارگیری بنادر کشور، ۵ میلیون تن آن مربوط به بندر بوشهر است که سال گذشته از این ظرفیت ۴ میلیون و ۷۰۰ هزار تن استفاده شده است.

وی گفت: تا قبل از دولت‌های نهم و دهم به دلیل عمق پایین اسکله‌های بندر بوشهر پهلوگیری کشتی با ظرفیت بالا منوط به سبک‌سازی بود که با لایروبی و اجرای طرح‌های توسعه‌ای کشتی‌های با ظرفیت ۳۰ هزار تنی نیز در این بندر پهلوگیری می‌کنند.

صدر یادآور شد: با توجه به طرح‌های انجام‌شده، فضایی در بندر بوشهر برای اجرای طرح‌های توسعه‌ای وجود ندارد و در سیاست جدید استفاده از ظرفیت جزیره نگین با مشارکت بخش خصوصی آغاز شده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: افزون بر بندر بوشهر ۲۰ بندر چندانظوره نیز در سواحل استان بوشهر در حال توسعه است و به دلیل طول سواحل و تراکم جمعیتی برنامه‌ریزی برای تبدیل بندر بوشهر به بندر بزرگ بین‌المللی در دستور کار است.

وی اضافه کرد: طرح‌های توسعه‌ای جزیره نگین با مشارکت بخش خصوصی انجام می‌شود که در فاز اول و دوم آن ۱۱۰ میلیون دلار هزینه خواهد شد و با این اقدام بخشی از تخلیه و بارگیری کالا از بندر بوشهر به جزیره نگین منتقل شود. ■



معاون وزیر راه و اعضای هیات عامل و هیات همراه جاده دسترسی به بندر گناوه را افتتاح نمودند

راه دسترسی بندر گناوه

هدف پروژه: ارتقای ایمنی، بهبود خدمات بندری و کاهش ترافیک شهری، ایمنی و آسایش شهروندان، کمک به توسعه بندر و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی مشخصات فنی: احداث راه دسترسی آسفالتی در دو فاز به طول تقریبی ۲/۵ کیلومتر شامل زیرسازی اولیه و اجرای روسازی آسفالتی. (مصوبه شورای حمل‌ونقل استان بوشهر - خرداد ۱۳۹۱) ■



اولین همایش اعضای کمیسیون‌های مناقشه و کمیته‌های فنی بازرگانی ادارات/ ادارات کل بنادر برگزار شد

اولین همایش اعضای کمیسیون‌های مناقشه و کمیته‌های فنی بازرگانی ادارات/ ادارات کل بنادر با میزبانی اداره کل مهندسی عمران حوزه معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۷ آبان‌ماه سال ۱۳۹۱ در سالن همایش‌های ساختمان مرکزی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار گردید. در این گردهمایی که آقایان مهندس کبریایی، عضو هیات عامل و معاون محترم فنی و مهندسی، مهندس امامی عضو هیات عامل و معاون محترم برنامه‌ریزی، اداری و مالی، مهندس متولیان مشاور محترم مدیرعامل سازمان، مهندس عرب‌سالاری مشاور محترم فنی و مهندسی و مدیر کل امور مالی و مدیران برخی بنادر، معاونین فنی و اعضای کمیسیون‌های مناقصات و کمیته‌های فنی بازرگانی حضور داشتند. پس از تلاوت قرآن کریم آقای مهندس کبریایی بر اهمیت تعامل و ایجاد وحدت رویه در روند برگزاری مناقصات تأکید کردند. سپس آقای مهندس سلطانی محمدی مشاور اداره کل مهندسی عمران به ارایه موضوعات تهیه شده در ارتباط با نحوه برگزاری و ارزیابی‌های مناقصات پرداختند.

نوبت عصر همایش با تکمیل موضوعات نوبت صبح ادامه یافت و در ادامه پانل پرسش و پاسخ با حضور مدیر کل و مشاور امور مالی، نمایندگان امور حقوقی و اداره کل مهندسی عمران جهت پاسخگویی به سؤالات درباره موضوعات مطرح‌شده صبح تشکیل گردید. در پایان همایش نیز آقای مهندس فتحی مدیر کل محترم مهندسی عمران با تشکر و قدردانی از حضور مدعوین و اعضای کمیسیون‌های مناقشه و کمیته‌های فنی و بازرگانی ادارات کل بنادر بر ضرورت تداوم این قبیل گردهمایی‌ها جهت ایجاد وحدت رویه و افزایش تعاملات فی‌مابین تأکید نمودند. ■

با هدف تسهیل سرمایه‌گذاری در توسعه مجتمع بندری شهید رجایی صورت گرفت؛

مشارکت سه شرکت برای اپراتوری فاز ۲ بندر شهید رجایی

دیگری در بندر امام خمینی (ره) داشت که باید سیلوهای را در این بندر احداث می‌کرد، اما وقفه‌ای در سرمایه‌گذاری شرکت مذکور در بندر امام رخ داد.

صدر ادامه داد: به همین دلیل سازمان بنادر که احتمال می‌داد سرمایه‌گذاری شرکت برنده در فاز ۲ شهید رجایی هم با موانعی مواجه شود و در کنار آن مقداری تعدیل در توان سرمایه‌گذاری جوینت تعریف شده هم صورت گرفت، تغییراتی در برنامه خود داد؛ در واقع ما باید اطمینان حاصل می‌کردیم که شریک خارجی برنده مزایده، پس از عقد قرارداد، به خاطر محدودیت‌های استکبار جهانی و انتقال ارز، حتماً بتواند سرمایه خود را ارایه دهد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: در همین اثنا بود که یکسری فشارهای رسانه‌ای و سؤال از وزیر راه و شهرسازی در این باره مطرح شد که بازتاب خاصی در جامعه داشت و نمایندگان مجلس را نگران کرده بود.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: به همین دلیل به مجلس شورای اسلامی رفتیم و علت را برای نمایندگان مردم توضیح دادیم که آنها قانع شدند؛ البته نمایندگان مجلس پیشنهاد دادند که دولت با توجه به تعدیل ایجاد شده، خود وارد اپراتوری فاز ۲ بندر شهید رجایی شود، زیرا به هر حال لازم بود حدود ۳۰۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری برای تأمین تجهیزات صورت می‌گرفت که این سرمایه‌گذاری بر عهده برنده مزایده اپراتور دوم بود، اما سازمان بنادر احتمال داد به دلیل سوابق قبلی این شرکت در بندر امام خمینی (ره)، سرمایه‌گذاری در فاز ۲ شهید رجایی در مدت زمان مقرر انجام نشود و توسعه فاز ۲ با موانعی مواجه شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: با توجه به تمامی موارد مذکور تصمیم گرفتیم مزایده را متوقف کنیم تا با اعمال روش‌های جدید، شرکت‌های بیشتری وارد این عرصه شوند، یعنی توان اجرایی - اقتصادی شرکت‌های بیشتری به کار گرفته شود و یک شرکت همه مسوولیت‌ها را نپذیرد، بنابراین با شرکت‌های مختلف از جمله شرکت برنده مزایده وارد مذاکره شدیم و اعلام کردیم هر شرکت در حد توان خود در این بخش سرمایه‌گذاری کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در واقع چندین شرکت برای اپراتور دوم بندر شهید رجایی فعال می‌شوند، گفت: بنابراین این سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون یورویی به سه قسمت ۱۰۰ میلیون یورویی تقسیم شد، زیرا تهیه ۱۰۰ میلیون یورو نسبت به ۳۰۰ میلیون یورو برای هر شرکت راحت‌تر است.

صدر افزود: با توجه به توان و فعالیت‌های اقتصادی و اجرایی شرکت‌های مختلف، این تقسیم سرمایه‌گذاری موجب می‌شود شرکت‌های بیشتری به راحتی بتوانند وارد این پروژه شده و شریک شوند، ضمن اینکه این حالت انحصار از بین می‌رود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه در واقع قصد سازمان بنادر از این عمل افزایش رقابت بود، افزود: در کشورهای مختلف هر ترمینال یک اپراتور دارد البته می‌توانیم ۲، ۳ و یا بیشتر هم اپراتور داشته باشیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: به این ترتیب متناسب با توسعه یال شرقی و یال غربی که امسال به بهره‌برداری می‌رسد، برای ضلع جنوبی، ضلع شرقی و یال غربی هم یک قسمت در نظر گرفتیم که شرکت‌های بیشتری در این پروژه فعال شوند و تأمین سرمایه راحت‌تر صورت گیرد. ■



مدیرعامل سازمان بنادر با بیان اینکه دولت تصمیم گرفت اپراتوری فاز ۲ بندر شهید رجایی به ۳ شرکت با سرمایه‌گذاری هر کدام ۱۰۰ میلیون یورو در ضلع جنوبی، ضلع شرقی و یال غربی سپرده شود، گفت: قصد دولت، کاهش انحصار بود.

سید عطاءاله صدر در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی باشگاه خبری فارس (توانا)، در خصوص سرنوشت فاز ۲ بندر شهید رجایی بندرعباس و ترمینال اپراتوری این بندر اظهار داشت: طبق اهداف تعیین‌شده برنامه و سند چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴، دولت مصوب کرد که اپراتور دوم بندر شهید رجایی در راستای توسعه ترانزیت و افزایش تخلیه و بارگیری این بندر بین‌المللی حتماً فعال شود.

وی افزود: به همین دلیل سازمان بنادر و دریانوردی، مزایده‌ای برای جذب اپراتور دوم این بندر برگزار کرد که مراحل قانونی آن، طی و نتیجه مزایده به برنده اعلام شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: پس از آن به برنده اعلام شد که یکسری الزامات و مواردی برای عملیاتی شدن فاز ۲ بندر شهید رجایی وجود دارد که باید آنها را اجرایی کند.

صدر با بیان اینکه مزایده چند شرط مشخص داشت که برنده مزایده باید آن شرایط را محقق کند، گفت: شرکت برنده نباید هیچ بدهی به سازمان بنادر داشته باشد؛ اپراتور برنده زمانی که در مزایده شرکت کرده بود، یکسری اسناد را برای تسویه حساب‌های خود ارایه داد که باید تسویه حساب خود را قطعی می‌کرد، ضمن آنکه لازم بود قراردادی مبنی بر حضور و آمادگی جوینت خارجی خود ارایه می‌داد.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: البته در همین فاصله که اپراتور دوم در حال تهیه مدارک خود بود، اپراتور اول هم تلاش‌هایی داشت و معتقد بود که نباید این کار انجام شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به بروز مشکلاتی در این میان گفت: شرکتی که برنده مزایده اپراتوری بندر شهید رجایی شده بود، قرارداد مشارکت

افزایش ۳/۵ درصدی میزان تخلیه و بارگیری بنادر ایران به رغم تحریمها



میزان تخلیه و بارگیری بنادر ایران در ۷ ماه گذشته نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۳/۵ درصد رشد داشته است.

سیدعطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران با حضور در غرفه «یرنا» در نوزدهمین نمایشگاه بین‌المللی مطبوعات و خبرگزاری‌ها افزود: علی‌رغم تحریم‌های کشورهای غربی علیه ایران، با تدابیر صورت گرفته و تامین کالاها از سایر کشورها، عملکرد تخلیه و بارگیری در بنادر روند روبه‌رشدی داشته است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران در مورد تخلیه و بارگیری غلات و نیازهای اساسی مردم در بنادر ایران گفت: تخلیه و بارگیری غلات در ایران نسبت به سال گذشته رشدی چند برابری داشته است.

وی ادامه داد: کار تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی و مورد نیاز مردم در بنادر کشور با سرعت و بدون هیچ معطلی انجام می‌شود.

مهندس صدر با اعلام اینکه سازمان بنادر و دریانوردی به دنبال توسعه بنادر کشور است، افزود: در حال حاضر حدود ۴ هزار میلیارد تومان پروژه در بنادر کشور در دست اجراست که یک هزار میلیارد تومان آنها تا پایان امسال به بهره‌برداری خواهد رسید.

وی تصریح کرد، ظرفیت بنادر شهید رجایی، شهید بهشتی در چابهار، انزلی، نوشهر و امیرآباد تا پایان امسال افزایش خواهد یافت.

مدیرعامل سازمان بنادر، ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر در ایران را سالانه ۱۷۲ میلیون تن اعلام کرد و گفت: به دنبال آن هستیم که ظرفیت بنادر ایران را تا پایان برنامه پنج‌ساله به ۲۱۰ میلیون تن در سال برسانیم. ■



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در غرفه خبرگزاری «خانه‌ملت»:

نوسازی بنادر ادامه دارد

معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه تجهیز و نوسازی بنادر بدون هیچ مشکلی در حال انجام است، گفت: سازمان بنادر و دریانوردی در حال حاضر ۴ هزار میلیارد تومان پروژه در دست اجرا دارد.

سیدعطاءاله صدر از غرفه خبرگزاری خانه ملت در نوزدهمین نمایشگاه بین‌المللی مطبوعات و خبرگزاری‌ها بازدید کرد و در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی با بیان اینکه دولت ۸۰۰ پروژه را به عنوان مهرماندگار تعیین کرده که باید تا پایان دولت دهم به پایان برسد، افزود: ۴ پروژه سازمان بنادر نیز از جمله پروژه‌های مهرماندگار است.

وی با بیان اینکه ساخت بنداری همچون شهید رجایی و شهید بهشتی چابهار که از دولت نهم و دهم آغاز شده و در همین دولت باید تمام شود، ادامه داد: در اجرای این پروژه‌ها هیچ پولی از بودجه عمومی دولت به کار گرفته نشده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: در حال حاضر حدود ۴ هزار میلیارد تومان پروژه در دست اجرا است که طبق برنامه پیش می‌رود.

این مقام مسوول در وزارت راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه ظرفیت بنادر کشور رو به افزایش است، تصریح کرد: توسعه اقتصادی در بنادر نه تنها کاهش پیدا نکرده، بلکه منحنی‌های آن رو به رشد است. ■

A.B.C Group



آرا باختر

- ✓ کشتیرانی و نمایندگی خطوط دریایی
- ✓ حمل و نقل بین المللی جاده ای،
- ریلی و هوایی
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- به تمام گمرکات
- ✓ تخلیه، بارگیری، بارشماری
- ✓ انبارداری و بسته بندی
- ✓ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ✓ خدمات بندری و محوطه داری
- ✓ فورواردر و کریر
- ✓ خدمات چارترینگ کشتی
- ✓ خدمات امور بیمه ای
- ✓ مشاوره و طراحی انواع حمل

Your Global Credit

نمایندگی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نمایندگی بندرعباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نمایندگی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgroup.ir

info@arabakhtar.com

طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM) تصویب شد:

با استناد به آیین نامه اجرایی ماده ۶۳ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM) به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید:

این طرح که توسط سازمان بنادر و دریانوردی در مقیاس ۱/۲۵۰۰۰ در محدوده نوار ساحلی کشور تهیه و در تاریخ ۱۳۸۹/۷/۵ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده است دارای مشخصات و ضوابط به شرح اسناد و مدارک زیر ابلاغ گردیده است:

- آلبوم نقشه‌های پهنه‌بندی عملکردی و مرزبندی مدیریتی اراضی ساحلی (مقیاس ۱/۲۵۰۰۰)؛
- گزارش برآیند مطالعات (نتایج مطالعات انجام گرفته)؛
- گزارش ضوابط و مقررات پهنه‌های اراضی ساحلی؛
- نرم افزار DSS (تحت نرم افزار ArcGIS ۹.۳) جهت استفاده مطلوب از نتایج مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی

بر اساس این طرح ضروری است ضوابط مذکور در قالب مرزهای مدیریتی مندرج در نقشه‌ها به تفکیک پهنه آب‌های ساحلی، آب‌های کرانه‌ای، نوسان آب، پهنه خطر و ... و پهنه‌های اصلی واقع در منطقه براساس ضوابط و مقررات جاری توسط دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط مورد عمل قرار گیرد.

از این رو تمامی استان‌های ساحلی موظف هستند؛ جهت اجرایی نمودن و تدقیق طرح فوق در خصوص موارد زیر اقدام لازم به عمل آید:

تشکیل کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان به ریاست استاندار مربوطه و دبیری مدیر کل بنادر و دریانوردی استان و عضویت دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط جهت هماهنگی و پایش اجرای طرح مذکور و ساماندهی سواحل استان

آموزش کارشناسان و مدیران منتخب دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط استان توسط سازمان بنادر و دریانوردی

تدقیق و انجام مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی استان در مقیاس ۱/۵۰۰۰ با مشارکت همه دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط. در این مرحله ضروری است که ظرف مدت شش ماه، محدوده و حریم شهرهای موجود در محدوده طرح بر اساس آخرین مصوبه شورای عالی، توسط مسئولین ذی‌ربط به سازمان بنادر و دریانوردی اعلام شود تا در سامانه DSS منعکس گردد.

همچنین مقرر گردید سازمان بنادر و دریانوردی ظرف مدت شش ماه از ابلاغ این طرح، نسبت به ارتقای سامانه DSS جهت نصب در نرم افزار ArcGIS ۱۰ اقدام نماید. ■

حضور موفقیت آمیز هیات ایرانی در همایش بین المللی

«اثر متقابل زمین و دریا در مناطق ساحلی»

همایش «اثر متقابل زمین و دریا در مناطق ساحلی» در زمینه علوم دریایی و اقیانوسی با حضور شخصیت‌های علمی و بین‌المللی از چندین کشور جهان، از ۱۶ تا ۱۸ آبان ۱۳۹۱ در بیروت برگزار شد.

دکتر وحید چگینی، رییس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی و معاون آسیایی شبکه علمی و فناوری اقیانوس‌شناسی کشورهای اسلامی (INOC) که یکی از شرکت‌کنندگان به نمایندگی از جمهوری اسلامی ایران در این همایش بود، اعلام کرد این همایش با حضور جمعی از متخصصان و کارشناسان علمی و بین‌المللی از کشورهای مختلف جهان از جمله لبنان، ایران، پاکستان، ترکیه و ... و همچنین با حضور سید محمد حسین رئیس‌زاده، رایزن فرهنگی ایران در محل مرکز ملی علوم دریایی (CNRS) لبنان به مدت سه روز از ۱۶ آبان سال جاری برگزار شد.

چگینی تصریح کرد: این همایش نشست دوره‌ای شبکه علمی و فن‌آوری اقیانوس‌شناسی کشورهای اسلامی با نام مخفف «INOC» است که ریاست آن با کشور ترکیه و مقر اصلی آن نیز در شهر «ازمیر» است. این شبکه، هر ساله در کشورهای مختلف اسلامی در موضوع‌های روز دنیا در زمینه دریا و اقیانوس همایش برگزار می‌کند. موسسه ملی اقیانوس‌شناسی نیز که عضو این شبکه است، به نمایندگی از طرف جمهوری اسلامی ایران شرکت کرده است.

وی با اشاره به تعداد مقاله‌های شفاهی و کتبی ارسال شده به این همایش افزود: از جمهوری اسلامی ایران در این همایش بیش از ۳۵ مقاله ارائه شده بود که ۱۲ نفر از افراد ارائه‌دهنده مقاله از جمهوری اسلامی ایران، موفق به حضور در این همایش شدند و در نهایت مقاله خانم «فاطمه امینی یکتا» از ایران به عنوان یکی از سه مقاله برتر این همایش برگزیده شد.

رییس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی، با یادآوری اینکه ۴ سال پیش نشست این شبکه در جزیره کیش برگزار شد، عنوان کرد: این همایش ۳ سال پیش در ازمیر ترکیه، ۲ سال پیش در سوریه، سال گذشته در اندونزی و امسال نیز در بیروت برگزار شد.

وی افزود: در حاشیه این همایش ملاقات‌هایی بین رییس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی ایران و پروفیسور دکتر خلف، رییس مرکز تحقیقات دریایی لبنان انجام شد که به دنبال آن طرفین توافق کردند تفاهم‌نامه همکاری دوجانبه در حوزه علوم دریا و اقیانوسی بین ایران و لبنان امضا شود.

گفتنی است که مذاکراتی نیز بین دکتر وحید چگینی و دکتر تبریز رییس موسسه اقیانوس‌شناسی پاکستان در رابطه با همکاری دوجانبه در زمینه تحقیقات دریایی و اقیانوس‌شناسی انجام شد که به دنبال آن مقرر گردید طرفین در آینده تعامل بیشتری در زمینه‌های تحقیقاتی با هم داشته باشند.

شایان ذکر است که هیات ایرانی شرکت‌کننده در این همایش همچنین با حضور در محل سفارتخانه ایران در لبنان با دکتر غضنفر رکن‌آبادی سفیر کشورمان دیدار و گفت‌وگو کردند. ■

موسسه ملی اقیانوس‌شناسی مرکز ارزیابی آلودگی دریای خزر شد

منوچهر محمدی

در پانزدهمین اجلاس اتحادیه دانشگاه‌ها و موسسات پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر در دانشگاه فنی باکو آذربایجان، موسسه ملی اقیانوس‌شناسی به‌عنوان مرکز ارزیابی آلودگی‌های دریای خزر انتخاب شد.

به گزارش روابط عمومی موسسه ملی اقیانوس‌شناسی، در این اجلاس که با حضور روسای دانشگاه‌ها و موسسات پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر در مهر ماه ۱۳۹۱ برگزار شد، پیشنهادهای هیات جمهوری اسلامی ایران از طریق دانشگاه گیلان که مسوولیت دبیرخانه ایرانی اتحادیه را بر عهده دارد، مطرح و به تصویب رسید.

طبق این گزارش، یکی از پیشنهادهای تصویب‌شده در موافقت‌نامه پانزدهمین نشست دانشگاه‌ها و موسسات پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر موضوع انتخاب موسسه ملی اقیانوس‌شناسی جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان مرکز ارزیابی آلودگی‌های دریای خزر بوده که این موسسه را به عنوان مرجع منطقه‌ای پژوهش‌های مربوط به آلودگی‌های دریایی در دریای خزر مطرح می‌کند.

همچنین در این نشست مرکز آموزش عالی علمی - کاربردی میرزا کوچک‌خان استان گیلان برای تاسیس موزه ماهی‌شناسی مرجع دریای خزر انتخاب شد.

در این نشست عضویت پارک علم و فناوری استان گیلان، موسسه تحقیقات برنج ایران، موسسه تحقیقات چای ایران و موسسه اکولوژی دریای خزر - ساری به تصویب رسید.

شایان ذکر است که اتحادیه دانشگاه‌ها و موسسه‌های پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر در سال ۱۳۷۴ با چهار عضو اصلی شامل دانشگاه‌های گیلان، مازندران، علوم کشاورزی گرگان و دانشگاه دولتی فنی آستراخان تاسیس شد. نخستین اجلاس این اتحادیه در شهریور سال ۱۳۷۵ در دانشگاه دولتی فنی آستراخان برگزار شد. محل دبیرخانه این اتحادیه دانشگاه گیلان است و هم‌اکنون ۵۱ دانشگاه و موسسه پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر عضو این اتحادیه هستند.

از مهم‌ترین اهداف اتحادیه می‌توان به همکاری مشترک فرهنگی، آموزشی و پژوهشی دانشگاه‌های عضو، تبادل اطلاعات در زمینه حوزه‌های علوم مربوط به دریای خزر، تبادل استاد و دانشجو در زمینه‌های آموزشی و پژوهشی، ایجاد بانک اطلاعاتی دریای خزر، ایجاد رشته‌های جدید مرتبط با دریای خزر در دانشگاه‌های اتحادیه، ایجاد تسهیلات لازم جهت ترویج زبان کشورهای عضو اتحادیه، برگزاری سمینارها و کارگاه‌های آموزشی مشترک در ارتباط با دریای خزر و انتشار بولتن علمی مشترک به زبان انگلیسی اشاره کرد.

در خاتمه پانزدهمین اجلاس اتحادیه دانشگاه‌ها و موسسات پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر، مقرر شد اجلاس شانزدهم و ششمین المپیاد ورزشی دانشجویان اتحادیه خزر در دهه اول سپتامبر سال ۲۰۱۳ میلادی یازدهم تا بیستم شهریور سال ۱۳۹۲ به میزبانی دانشگاه آتیرائو قزاقستان برگزار شود. ■

اولین همایش توسعه ترانزیت از طریق بنادر جمهوری اسلامی ایران با حضور مقامات وزارتخانه‌های ذی‌ربط به‌ویژه حوزه حمل‌ونقل بندری و دریایی، نمایندگان بیش از ۵۰ شرکت حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی از بخش‌های خصوصی، تعاونی، دولتی و سازمان‌های مردم‌نهاد در تاریخ ۱۶ آبان ماه ۱۳۹۱ با شعار «بنادر، دروازه‌های ترانزیت بین‌المللی» با تولیت و میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی و با مشارکت جامعه بندری کشور در تهران برگزار شد.

بنا به گزارش خبرنگار بندر و دریا، معاون امور بندری و مناطق ویژه در نخستین همایش توسعه ترانزیت از طریق بنادر جمهوری اسلامی ایران که در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار گردید ضمن تحلیل و ارزیابی وضعیت ترانزیتی کشور از پیشرفت بنادر در حوزه ترانزیت خبر داد.

مهندس محسن صادقی‌فر در خصوص عملکرد ده‌ساله بنادر نفتی و غیرنفتی بنادر اظهار داشت: میزان عملکرد نفتی و غیر نفتی بنادر کشور در سال ۱۳۸۱، ۷۷ میلیون تن بوده که با متوسط رشد سالانه ۱۱ درصد به حدود ۱۴۰ میلیون تن در سال ۱۳۹۱ رسیده است. وی همچنین با نگاهی به عملکرد ده‌ساله کانتینری بنادر نیز افزود: در سال ۱۳۸۱ عملکرد کانتینری بنادر کشور ۰٫۸ میلیون TEU بوده و با برنامه‌ریزی‌ها و سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته جهت افزایش ظرفیت و پذیرش ظرفیت‌های کانتینری، عملکرد کانتینری بنادر در سال ۱۳۹۰ به ۳/۲ میلیون تن TEU افزایش داده است.



صادقی‌فر با اشاره به ارتقاء جایگاه بندر شهید رجایی اعلام کرد: بندر شهید رجایی بین ۲۵۰۰ بندر کانتینری دنیا در سال ۱۳۸۱ رتبه ۱۱۴ را داشته است، لیکن با اتخاذ تدابیر عالمانه سازمان بنادر طی سال‌های گذشته؛ در سال ۱۳۹۰ رتبه ۴۴ را به خود اختصاص داده است که این آمار حاکی از رشد چشمگیر در این حوزه است.

معاون امور بندری و مناطق ویژه
در نخستین همایش توسعه ترانزیت
تشریح کرد:

عملکرد مثبت بنادر در ترانزیت کالا



رشد و رتبه بندر شهید رجایی بین ۲۵۰۰ بندر کانتینری دنیا



وجود بازارهای مصرف غلات در کشورهای عراق، قطر، و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس، کشورهای شرق آفریقا و خاور دور؛ پتانسیل بسیار بالایی را در اختیار ایران و ظرفیت‌های خالی ترانزیتی کشور قرار داده تا از این فرصت گران بها به نحو مطلوب استفاده نماییم

ترانزیتی، موقعیت جغرافیایی ممتاز و داشتن مرز مشترک خشکی و دریایی با ۱۵ کشور جهان را از مهم‌ترین مزیت‌های زیرساختی ترانزیت کالا از جمهوری اسلامی ایران عنوان کرد.

همچنین ایجاد اشتغال، افزایش درآمد ارزی کشور، رهایی از اقتصاد تک محصولی، افزایش ضریب امنیتی در منطقه، کاهش وابستگی به درآمد نفتی و توسعه روابط تجاری با کشورها را از مهم‌ترین فرصت‌های ترانزیتی جهت افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در زیرساخت‌های مربوطه را برای جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد.

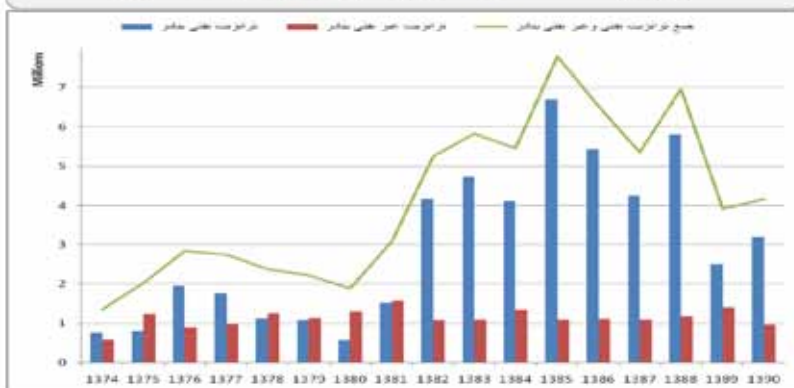
در این رابطه صادقی فر با اشاره به ضرورت ایجاد بسترهای لازم سرمایه‌گذاری اعم از مقررات و یا توسعه زیرساخت‌ها جهت حضور سرمایه‌گذاران بخش

محسن صادقی فر در خصوص مهم‌ترین کالاهای وارداتی و صادراتی کشورهای همسایه ایران افزود: کالاهای وارداتی عمدتاً شامل نفت، ماشین‌آلات و مواد معدنی، پنبه و منسوجات و کالاهای صادراتی به طور عمده شامل نفت خام، فرآورده‌های نفتی، غلات، پنبه، منسوجات و مواد معدنی هستند.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بررسی نموداری ترانزیت کالاهای نفتی و غیر نفتی صورت گرفته از بنادر کشور؛ افزود: متوسط سالیانه ترانزیت کالاهای غیر نفتی در سال‌های ۱۳۷۶ لغایت ۱۳۹۰ در حدود یک الی دو میلیون تن و تنگناهای زیرساختی و فنی و همچنین مقرراتی مانع از رشد پایدار در این بخش بوده است اما ترانزیت مواد و کالاهای نفتی از سال ۱۳۸۲ با رشد جهشی مواجه بوده و در سال ۱۳۸۵ به اوج خود رسیده است. با این حال این روند نیز در سال‌های اخیر با کاهش رشد مواجه است. با این همه عملکرد بنادر در سال‌های ۹۰ و ۹۱ حاکی از افزایش مجدد در عملکرد ترانزیتی حدود ۸۰ درصد می‌باشد. بنابراین عملکرد ترانزیت کالا در کشور در طی دوره مورد بررسی همواره دارای نوسان بوده است.

وی در ادامه این همایش بر خورنداری ایران از ۵۸۰۰ کیلومتر طول سواحل دریایی در حاشیه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، دسترسی به آب‌های آزاد، واقع شدن بین دو منطقه نفت‌خیز در جنوب و شمال کشور، دسترسی سریع به بازار آسیای میانه، قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو اکو، عبور کریدورهای مهم

ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی از بنادر کشور





۱۵۹ میلیون تن غلات تولید خواهند نمود. وجود بازارهای مصرف غلات در کشورهای عراق، قطر، و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس، کشورهای شرق آفریقا؛ پتانسیل بسیار بالایی را در اختیار ایران و ظرفیتهای خالی ترانزیتی کشور قرار داده است تا از این فرصت گران بها به نحو مطلوب استفاده نماییم.

وی همچنین پروژههای مهم توسعه بنداری ایران را به شرح زیر بیان نمود:

- ادامه اجرای طرح توسعه بندر شهید رجایی با سرمایه گذاری: ۸۰۰ میلیون دلار

- اتمام طرح توسعه بندر بوشهر با سرمایه گذاری ۷۲ میلیون دلار توسط سازمان و ۱۲۰ میلیارد تومان توسط بخش خصوصی

- اجرای طرح توسعه بندر چابهار با سرمایه گذاری ۳۴۰ میلیون دلار

- اجرای طرح توسعه بندر انزلی با سرمایه گذاری ۷۰ میلیون دلار

- اجرای طرح توسعه بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر، امیر آباد و نوشهر

از نظر این مقام مسئول، تعامل ضعیف سازمانهای مرتبط با ترانزیت، فقدان کارگزاران حمل و نقل چندوجهی بین المللی، عدم اتصال برخی بنادر و مسیرهای ترانزیتی به خط آهن، تفاسیر سخت گیرانه از قوانین و مقررات از مهمترین چالشهای عملیاتی ترانزیت در ایران هستند. در این خصوص افزایش تعامل میان دستگاههای ذی ربط، تسهیل مقررات ترانزیتی، توسعه حمل و نقل مبدا و مقصد، معرفی و استفاده از ظرفیتهای ترانزیتی به کشورهای هدف و گسترش توافقنامههای دوجانبه و چند جانبه، تقویت همکاریهای منطقه ای، توسعه نقش دبیرخانه کریدور شمال- جنوب در تهران به عنوان امین کریدور، توسعه و تکمیل زیرساختهای ریلی و کاهش تعرفه حمل ریلی کالاهای ترانزیتی، و تعیین سازوکاری مناسب برای پذیرش تضامین بیمه ای بابت حق توقف و عودت کانتینرهای ترانزیتی در جهت افزایش حمل و نقل کانتینری به عنوان راهکارها و پیشنهادات ضروری محسوب می گردد. ■

تعامل ضعیف سازمانهای مرتبط با ترانزیت، فقدان کارگزاران حمل و نقل چندوجهی بین المللی، عدم اتصال برخی بنادر و مسیرهای ترانزیتی به خط آهن، تفاسیر سخت گیرانه از قوانین و مقررات از مهم ترین چالشهای عملیاتی ترانزیت در ایران هستند

خصوصی اعلام کرد: سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۱۳۷۶ تا سال ۱۳۹۰ به طور متوسط سالانه ۱۱ درصد رشد سرمایه گذاری داشته که مجموع سرمایه گذاریهای سازمان از ۱۹۴ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۶ به ۳۰ هزار و ۷۷۷ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۰ رسیده است و این روند پایدار و مستمر سرمایه گذاری باعث شده تا بخش خصوصی نیز با وقفه زمانی حدود ۳ ساله به مشارکت در سرمایه گذاریهای بنادر و محوطه های بندری که عمدتاً شامل روساختها هستند بپردازند به طوریکه مجموع سرمایه گذاری بخش خصوصی نیز به حدود ۲۳ هزار و ۱۲۱ میلیارد ریال برسد.

صادقی فر با اعلام اینکه ایران، کوتاهترین و کم هزینه ترین مسیر ترانزیت غلات از کشورهای آسیای میانه به کشورهای حوزه خلیج فارس، شرق آفریقا است، افزود: در حال حاضر کشورهای آسیای میانه با ۴۰ میلیون تن مازاد تولید غلات مواجه هستند و بر اساس برآورد انجام شده کشورهای آسیای میانه به ویژه روسیه، اوکراین، قزاقستان، و تاجیکستان تا سال ۲۰۱۶،

راه اندازی سامانه هوشمند در بخش ترانزیت



در شش ماهه اول سال ۱۳۹۱ گمرک
شهید رجایی رتبه اول گمرکات مبدا عبور
خارجی را کسب کرده است

در مبادی ورودی و خروجی به استثنایی بنادر کشور و عدم وجود نیروی انسانی کافی و کمبود شدید اعتبارات جهت پرداخت مزایا به پرسنل از چالش‌های عمده‌ای است که همواره گمرک ایران در خصوص امر ترانزیت با آن‌ها مواجه بوده است.

رئیس کل گمرک در خاتمه این همایش با اشاره به راهکارهای افزایش ترانزیت در کشور از دیدگاه گمرک گفت: استفاده از سیستم یکپارچه نرم‌افزاری جهت انجام تشریفات ترانزیت خارجی، اجرای پروژه دروازه مشترک با گمرکات کشورهای همجوار، اجرای کنوانسیون هماهنگی کنترل کالا در مرزها، تجهیز گمرکات مرزی به تجهیزات نوین کنترلی و تجدید نظر و اصلاح در ساختار اولیه گمرکات مهم ترانزیتی از مهم‌ترین این راهکارها است. ■

معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی و رئیس کل گمرک ایران در نخستین همایش توسعه ترانزیت از طریق بنادر جمهوری اسلامی ایران با تاکید بر راه اندازی سامانه هوشمند در حوزه ترانزیت کالا اظهار داشت: با راه اندازی این سامانه فعالیت‌های مربوط به ترانزیت کالا به صورت یکپارچه و متمرکز صورت خواهد گرفت. وی در ادامه گفت: تاکنون ۹۰ درصد از این سامانه در دو گمرک مهم ترانزیتی تهران و شهید رجایی عملیاتی و در هشت گمرک دیگر نیز راه اندازی شده که مطابق برآوردهای صورت گرفته ظرف دو ماه آینده عملیاتی خواهد شد.

معمار نژاد در خصوص فعالیت گمرکات اظهار داشت: در حال حاضر از حدود ۱۴۵ گمرک فعال در قلمرو جمهوری اسلامی ایران، حدود یک سوم مجاز به فعالیت در امر ترانزیت و کارنه تیر می‌باشند که در این خصوص «گمرکات مبدا و مقصد و عبوری کارنه تیر»؛ ۴۹ گمرک مبدا، ۱۴ گمرک عبوری و ۶۳ گمرک به عنوان گمرک مقصد فعالیت می‌نمایند و همچنین در رابطه با «گمرکات مبدا و مقصد ترانزیت خارجی»؛ ۴۸ گمرک مبدا، و ۵۱ گمرک به عنوان گمرک مقصد فعالیت می‌کنند.

عباس معمار نژاد با اشاره به موقعیت جغرافیایی کشورمان افزود: همجواری خاک کشورمان با دو دریای خزر و خلیج فارس موقعیت درخشان و فرصت استثنایی را برای رقابت در زمینه تجارت خارجی به خصوص در زمینه توسعه ترانزیت از طریق بنادر به شیوه حمل و نقل دریایی ایجاد کرده است. وی حمل و نقل دریایی را شالوده و زیربنای اصلی تجارت و عنصر اصلی زنجیره تامین دانست و گفت: بنادر در این زنجیره عامل تحرک اقتصاد کشورها و همچنین حلقه ارتباطی میان حمل و نقل دریایی و زمینی تلقی می‌شوند و ضامن تداوم جریان کالا و خدمات هستند.

رئیس کل گمرک ایران در ادامه این همایش با اشاره به گزارش منتشر شده از سوی آنتکاد در سال ۲۰۱۰ اعلام کرد: به استناد این گزارش بیش از ۹ میلیارد تن کالا در جهان مبادله شده که حدود ۹۰ درصد از این آمار (معادل ۸/۳ میلیارد تن) از طریق حمل و نقل دریایی صورت گرفته است.

وی همچنین در ادامه این همایش در خصوص مهم‌ترین گمرکات مبدا عبور خارجی براساس وزن (تن) در شش ماهه نخست سال ۹۱ گمرک مرزی شهید رجایی را با وزن بیش از یک میلیون و ۷۰۰ هزار تن در ردیف اول و گمرک مرزی پرویز خان را با وزن حدود یک میلیون و ۴۰۰ هزار تن در ردیف دهم عنوان کرد.

معمار نژاد سپس با تاکید بر رفع چالش‌های گمرک ایران در موضوع ترانزیت اظهار داشت: نبود زیرساخت‌ها و بسترهای مخابراتی و پهنای باند در مبادی و طول مسیرهای مجاز، نبود تجهیزات کنترلی مورد نیاز، عدم وجود نظارت کامل در طول مسیرهای مجاز، نبود ابزارهای تنبیهی در برخورد با متخلفین در امر ترانزیت، عدم اجرای کنوانسیون هماهنگی کنترل کالا در مرزها و مدیریت واحد، ظرفیت پایین ناوگان ریلی کشور، عدم وجود انبار در صورت نیاز برای دپوی کالاهای ترانزیتی

معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در نخستین همایش توسعه ترانزیت از طریق بنادر جمهوری اسلامی از مزیت‌های ترانزیتی و جایگاه بنادر ایران خبر داد.

آدم نژاد در این همایش با تاکید بر مزیت‌های ترانزیتی موجود اعلام کرد: برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه، قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو، محصور بودن تعداد زیادی از کشورهای همسایه در خشکی، دسترسی کشور به دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان از یک‌سو و در اختیار داشتن بنادر پیشرفته با پتانسیل بالای عملیات بندری از سوی دیگر، در اختیار داشتن ناوگان بازرگانی دریایی قدرتمند کشور و احراز رتبه بیستم در سطح جهانی و رتبه ممتاز در خاورمیانه، امکان ارائه خدمات DOOR TO DOOR و حمل و نقل مولتی مودال برای کلیه صاحبان کالاهای ترانزیتی خارجی در کشورهای هدف ترانزیتی از جمله مزیت‌های ترانزیتی و جایگاه بنادر کشور در کریدورهای بین‌المللی هستند.

وی در ادامه در تایید این موضوع افزود: جمهوری اسلامی ایران، از جمله کشورهایی است که به لحاظ موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزیت ترانزیتی بهره‌مند بوده و می‌تواند با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد از این مزیت در راستای درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران نیز خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. معاون حمل و نقل سازمان راهداری با اشاره به موقعیت کشور و کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران اظهار داشت: دسترسی مناسب و نزدیک به آب‌های آزاد، داشتن سواحل طولانی در شمال و جنوب کشور و همجواری ایران در شمال و شرق با کشورهای آسیای میانه (شامل کشورهای قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان) و محصور بودن اغلب این کشورهای با خشکی این امکان را برای ما فراهم آورده که برای انتقال کالاهایشان نیازمند عبور از خاک جمهوری اسلامی ایران هستند.

آدم نژاد در ادامه فاکتورهای مهمی از جمله حمل و نقل چند وجهی (دریا، ریل، جاده، ...)، کوتاهی مسیر، صرفه‌جویی در زمان حمل، ارزانی حمل و کاهش هزینه‌ها، تقاطع با سایر کریدورها مانند تراسیکا و آلتید و امنیت حمل را از مهم‌ترین ویژگی‌ها و مزایای کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب عنوان کرد و گفت: اهداف این کریدور بین‌المللی به منظور ساماندهی حمل و نقل کالا و مسافر، افزایش دسترسی طرف‌های متعاقد این موافقتنامه به بازارهای جهانی، مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر و همچنین تامین شرایط برابر جهت عرضه‌کنندگان انواع خدمات حمل و نقل کالا و مسافر در کشورهای متعاقد می‌باشد.

وی همچنین در خصوص برنامه‌ها و سیاست‌های این کریدور حمل و نقل بین‌المللی، کاهش مدت زمان ترانزیت، به حداقل رساندن هزینه‌های ترانزیت و ساده‌سازی و یکسان نمودن کلیه اسناد و تشریفات اداری (شامل امور گمرکی) ناظر بر حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر براساس استانداردها و موافقتنامه‌های بین‌المللی جاری را از جمله این برنامه‌ها برشمرد.

معاون حمل و نقل سازمان راهداری راجع به رشد کالای ترانزیت در سال‌های گذشته گفت: درصد افزایش کالای ترانزیت در سال ۹۰ نسبت به سال ۸۷ برابر ۷۳ درصد می‌باشد که میزان ترانزیت در این سال ۱۰ میلیون و ۱۳۰ هزار تن بوده که ۹۱ درصد از این میزان ترانزیت از طریق جاده و ۹ درصد از طریق راه‌آهن صورت گرفته است.

معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در نخستین همایش توسعه ترانزیت:

توسعه ترانزیت نیازمند حذف تشریفات اداری غیر ضروری است



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران



شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷ S.T.I.P.CO

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Sonsultant in customs affairs
& releasing goods

- اولین دریافت کننده کارت حق عملکردی
- عضو و بازرس اصلی اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریتهای تخصصی در کلیه گمرکات کشور
- کالارسانی سریع به پروژهها، صنایع و شرکتها
- اخذ مجوزهای مربوط به واردات و صادرات کالا
- اخذ مجوز سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی
- از ثبت سفارش تا تحویل کالا

با ۲۰ سال سابقه فعالیت مفید در

اخذ مجوزهای ورود، ایران کد،

سایت تعاملی و طرح شبنم

ترخیص کالا، گشایش اعتبار

اسناد نقدی، ریفاینانس

تلفن: ۸۸۴۶۸۲۴۹ (۰۲۱)

۸۸۴۶۸۳۲۴ (۰۲۱)

نمبر: ۸۸۴۶۸۴۰۹ (۰۲۱)

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

www.stiptarkhis.com

khodayari_co@yahoo.com



وی در ادامه به اهمیت ترانزیت کالا با کامیونهای ایرانی پرداخت و گفت: از ۳۰۵ هزار دستگاه تعداد سفر کامیونهای حمل کننده کالاهای ترانزیتی ۱۶۸ هزار دستگاه معادل ۵۵ درصد توسط کامیون ایرانی؛ ۳۱ هزار دستگاه معادل ۱۰ درصد توسط کامیون ترک؛ ۱۱ هزار دستگاه معادل ۴ درصد توسط کامیون آذری و ۹۵ هزار دستگاه معادل ۳۱ درصد توسط سایر ملیتها از کشور حمل شده است.

همچنین در خصوص رشد ارزش ترانزیت خارجی اظهار داشت: ارزش کالای ترانزیت شده از کشور در سال ۹۰ به میزان ۳۱/۳۶۲ میلیون دلار می باشد که نسبت به سال قبل به میزان ۱۸ درصد افزایش داشته و مهم ترین گروههای کالایی از نظر ارزشی به ترتیب خودرو، فرآوردههای سوختی و مواد غذایی هستند.

آدم نژاد در ادامه این همایش گفت: در مجموع ۱۰۶ کشور مبدأ، کالاهای خود را از مسیر ایران ترانزیت کرده اند که در این بین کشورهای عراق، چین، امارات متحده عربی، ترکمنستان، و آذربایجان بیشترین میزان ترانزیت خارجی را به تفکیک کشورهای مبدأ به خود اختصاص داده اند. همچنین کالاهای ترانزیتی به مقصد ۶۴ کشور از مسیر ایران ترانزیت شده است که در این بین کشورهای امارات متحده عربی، افغانستان، عراق، ترکمنستان و آذربایجان بیشترین میزان ترانزیت خارجی را به تفکیک کشورهای مقصد به خود اختصاص داده اند.

معاون حمل و نقل سازمان راهداری با اشاره به اقدامات صورت گرفته در جهت بهبود کیفی و کمی ترانزیت کشور اظهار داشت: اجلاس توسعه همکاریهای ترانزیتی بین ایران و پاکستان و هجدهمین کمیسیون مشترک، اجلاس همکاریهای حمل و نقل جادهای بین ایران و عراق، موافقتنامه حمل و نقل بین المللی با کشور عراق، اجلاس همکاریهای حمل و نقل جادهای بین ایران و سوریه، اجلاس کومسک در زمینه حمل و نقل، اجلاس کریدور شمال - جنوب، توسعه کریدور ترانزیت ایران - آسیای میانه، تکمیل زیرساختهای مورد نیاز در پایانههای مرزی کشور و ... را از جمله این اقدامات است.

او در ادامه ایجاد مشکلات بانکی جهت انتقال ارز که صاحبان کالا را در انتقال ارز مربوط به پرداخت کرایه مسیر ایران با مشکل جدی مواجه نموده است، گفت: افزایش مشکلات صدور روادید رانندگان ترانزیت، محدودیت در ترانزیت سوخت به کشور افغانستان، و عدم امکان سیر واگنهای ایرانی در شبکه ریلی کشورهای CIS و کمبود واگنهای این کشورها و همچنین کاهش حجم پنبه ترانزیتی ازبکستان از مسیر ریلی ایران را از مهم ترین موانع ترانزیت کالا در منطقه برشمرد و در خصوص عوامل موثر بر ترانزیت نیز گفت: هزینه عبور کالا، مدت زمان عبور کالا، کیفیت عبور کالا، ایمنی و امنیت عبور کالا از مهم ترین عوامل موثر بر ترانزیت هستند.

آدم نژاد در خاتمه این همایش به اقدامات و راهکارهای مورد نیاز جهت بهبود و افزایش ترانزیت کالا از قلمرو کشور پرداخت و افزود: توسعه، بهسازی و مدیریت نگهداری شبکه راههای ترانزیتی کشور، توسعه پایانههای مرزی، مجتمع خدماتی - رفاهی و تیرپارکها به ازای هر ۳۰ کیلومتر بر شبکه راههای شریانی کشور، ایجاد هماهنگی پایانههای مرزی، مجتمع خدماتی - رفاهی و تیرپارکها به ازای هر ۳۰ کیلومتر بر شبکه راههای شریانی کشور، استفاده از فن آوریهای جدید و ITS در کلیه شقوق حمل و نقل و ترانزیت کشور، توسعه بنادر خشک (حمل و نقل ترکیبی) در مسیرهای ترانزیتی کشور، توسعه شبکه راههای کشور با محوریت راههای ترانزیتی، توسعه خطوط ریلی کشور و احداث حلقههای مفقوده، احداث شبکه راههای برون شهری بر مبنای آخرین استانداردهای مورد تایید و توسعه و تجهیز بنادر خشک در کشور از جمله اقداماتی است که می توان با ملحوظ نمودن آنها شاهد رشد ترانزیت کالا در کشور باشیم. ■

در اولین همایش توسعه ترانزیت با تاکید بر ضرورت پذیرش یکپارچگی
در مسوولیت حمل کالا از مبدا تا مقصد پیشنهاد شد:

تشکیل کمیته حمل و نقل ترکیبی

وی در ادامه با تاکید بر حمل و نقل ترکیبی اظهار داشت: آنچه که همه این اجزا را می‌تواند به یکدیگر وصل کند و منجر به توسعه ترانزیت از کشور گردد، بحث مولتی مودال یا حمل مبدأ مقصد است، زیرا ترانزیت زمانی مفهوم و توسعه پیدا می‌کند که حمل از مبدأ به مقصد وجود داشته باشد و صاحب کالا این اطمینان را داشته باشد که کالاها به موقع، با قیمت مناسب و با ایمنی کامل به دست مشتری می‌رسد. لذا هر سازمان یا مجموعه‌ای که مدیریت این نوع حمل را برعهده دارند، بایستی اولاً موانع و تنگناها را برطرف کنند، ثانیاً به توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی توجه داشته باشند.

ایشان ضمن توصیف زیرساخت‌های ترانزیتی موجود در بنادر افزود: ما نیز به عنوان سازمان بنادر و دریانوردی عهده‌دار بخشی از این مسوولیت خطیر هستیم که این تسهیلات و امکانات را فراهم کنیم که می‌تواند در قیمت تمام‌شده تأثیرگذار باشد. خوشبختانه ما در بخش‌های زیرساختی و امکانات از ظرفیت بسیار خوبی برخوردار هستیم و می‌توان به جرات گفت که سهم بنادر ما در ترانزیت خارجی مبدأ و مقصد ۴۵ درصد است. برای گذر از پسکرانه‌های بنادر خودمان باید ظرفیت‌های جدیدی را برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه ترانزیت ایجاد کنیم، زیرا مسیرهای جایگزینی خوبی جهت مبادلات کالایی با ظرفیت بالا وجود دارد که می‌تواند قیمت حمل را برای مشتری پایین بیاورد.

صدر با تأکید مجدد بر حمل و نقل ترکیبی اضافه کرد: نکته مهم در حمل و نقل مبدأ مقصد این است که از یک سو بازرگان، فورواردر یا کریر این وظیفه مهم را برعهده دارند و از سوی دیگر سازمان‌های حاکمیتی از جمله پایانه‌های حمل و نقل جاده‌ای، بنادر و گمرکات در این خصوص مسوولیت دارند. با توجه به اینکه در کشور ما سازمان حمل و نقل ترکیبی وجود ندارد ایجاد می‌کند که در قالب یک کمیته توسعه حمل و نقل ترکیبی متشکل از نمایندگان بخش‌های خصوصی و دولتی مسایل و مشکلات را مطرح کرده، راهکارهای اجرایی را تنظیم و با تسری اعتبار مدارک و مجوزهای صادره توسط خودمان به یکدیگر به صورت مرتب پیشرفت کار را مونیتور کنیم و موانعی را هم که بخش خصوصی با آن مواجه می‌شود، برطرف سازیم. به اعتقاد بنده این فرصتی طلایی است که باید آن را مغتنم شمرد و برای تاسیس آن از تمام قابلیت‌های بخش‌های حاکمیتی و خصوصی مانند اتاق بازرگانی، سندیکاها و شرکت‌های حمل، گمرک و ... بهره جست، زیرا اگر ترانزیت توسعه پیدا کند، ترافیک کالا افزایش یافته، درآمدهای عمومی بالا رفته، هزینه زیرساخت‌ها تامین می‌شود و با ایجاد فرصت‌های جدید سرمایه‌گذاری اشتغالزایی در زمینه‌های مرتبط با حمل و نقل نیز پدید می‌آید. ■

بنا به گزارش خبرنگار بندر و دریا، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که آخرین سخنران همایش بود، بر ضرورت تشکیل کمیته حمل و نقل ترکیبی و پذیرش یکپارچگی در مسوولیت حمل کالا از مبدا تا مقصد به عنوان عامل مهم و تأثیرگذار بر توسعه ترانزیت تأکید کرد.

مهندس سید عطاءاله صدر موقعیت ممتاز جغرافیایی کشورمان، میزان جمعیت و بازارهای مصرف و تولید کشورهای همجوار، مزیت دسترسی به آب‌های بین‌المللی و مبادله بازرگانی بیش از ۹۰ درصد کالا از طریق دریا و قرارگیری بنادر کشور در مسیر کریدورهای ترانسیکا و نوستراک را از مهم‌ترین وجوه مشخصه ترانزیتی بودن کشور برشمرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه تسهیل در ضوابط و مقررات مترتب بر ترانزیت، کاهش تعداد دفعات تخلیه و بارگیری، تقویت زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی و توسعه همکاری‌های دو یا چندجانبه بین کشورها که به بازرگانان، دولت‌ها، بخش خصوصی، اتاق بازرگانی و ... مربوط می‌شود را از عوامل موثر بر ترانزیت عنوان کرد.

ترانزیت زمانی مفهوم و توسعه پیدا می‌کند
که حمل از مبدأ به مقصد وجود داشته باشد
و صاحب کالا این اطمینان را داشته باشد که
کالاها به موقع، با قیمت مناسب و با
ایمنی کامل به دست مشتری می‌رسد



قطعه نامه؛ اولین همایش توسعه ترانزیت از طریق بنادر جمهوری اسلامی ایران



**در انتهای همایش
سعدا... عبداللهی
مدیرکل ترانزیت و
تعرفه سازمان بنادر
و دریانوردی قطعه نامه
اولین همایش توسعه
ترانزیت را قرائت کرد.**

۱. شرکت کنندگان در
همایش، ضمن تقدیر از
اقدامات ارزنده سازمان
بنادر و دریانوردی در

سرمایه گذاری و ایجاد ظرفیت های ترانزیتی مناسب در بنادر کشور، بر افزایش
سطح بهره برداری مطلوب از ظرفیت های مذکور تاکید نمودند.

۲. از آنجایی که مدت زمان ترانزیت کالا از قلمرو کشور، نقش به سزایی در جذب
و حفظ بازار ترانزیتی ایفا می کند، لذا شرکت کنندگان در همایش بر افزایش تعامل
بین بخش ها و سازمان های مسوول در جهت تسریع عملیات ترانزیت و اصلاح
قوانین و مقررات ذی ربط تاکید نمودند.

۳. با عنایت به تاثیر قابل توجهی که کاهش هزینه نهایی حمل در توسعه ترانزیت و
افزایش سهم کشور از بازار ترانزیتی منطقه دارد حمایت از شرکت های حمل و نقل
چندوجهی با هدف کاهش هزینه و پذیرش مسوولیت ترانزیت کالا از مبدأ تا مقصد
(DOOR TO DOOR) مورد تاکید قرار گرفت.

۴. با عنایت به نقش و جایگاه برجسته بنادر کشور در توسعه ترانزیت از قلمرو
جمهوری اسلامی ایران، جبران هزینه معافیت ها و تخفیفات اعطایی به کالاهای
ترانزیتی در بنادر از محل منابعی چون بانک توسعه تجارت و صندوق توسعه
صادرات مورد تاکید قرار گرفت.

۵. به منظور بهره برداری بهینه از ظرفیت های ترانزیتی بنادر، مقرر گردید وزارت
امور خارجه با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی و از طریق رایزنان بازرگانی

سفارتخانه های جمهوری اسلامی ایران در کشورهای هدف، نسبت به معرفی
ظرفیت های ترانزیتی بنادر در کشورهای مذکور مبادرت نماید.

۶. از آنجایی که توسعه ترانزیت در گرو توسعه همکاری های بازرگانی با کشورهای
هدف می باشد، مقرر گردید وزارت امور خارجه و سایر دستگاه های ذی ربط به
منظور تسهیل زمینه همکاری های بین المللی، عقد موافقت نامه های ترانزیتی
دوجانبه یا چندجانبه با کشورهای مورد نظر را بیش از پیش مورد توجه قرار دهند.

۷. نظر به نقش موثر کریدورهای ترانزیتی در تسهیل و یکسان سازی مقررات عبور کالای
ترانزیتی از قلمرو کشورهای عضو و با توجه به موقعیت ممتاز بنادر جمهوری اسلامی
ایران به عنوان حلقه های طلایی کریدور بین المللی ترانزیت شمال - جنوب، توسعه نقش
دبیرخانه کریدور مذکور در تهران به عنوان آمین کریدور مورد تاکید قرار گرفت.

۸. با توجه به نقش حمل و نقل ریلی در توسعه حمل و نقل چندوجهی و کاهش
هزینه های ترانزیت، توسعه و تکمیل زیرساخت های ریلی و کاهش تعرفه حمل
ریلی کالاهای ترانزیتی مورد تاکید قرار گرفت.

۹. نظر به اهداف و برنامه های سازمان همکاری های اقتصادی (ECO) در
توسعه تجارت فی مابین کشورهای عضو، شرکت کنندگان در همایش بر توسعه
همکاری های ترانزیتی از طریق تسهیل قوانین و مقررات ناظر بر کنترل و عبور
کالای ترانزیتی و استفاده از اسناد یکنواخت حمل تاکید نمودند.

۱۰. با توجه به نقش حیاتی کانتینر در توسعه ترانزیت و اهمیت بازگشت کانتینر به
چرخه حمل و نقل و لزوم پرهیز از تحمیل هزینه های اضافی حمل، تعیین سازوکاری
مناسب برای پذیرش تضامین بیمه ای بابت حق توقف و عودت کانتینرهای ترانزیتی
توسط کارگروهی متشکل از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، شرکت های بیمه
و انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی مورد تاکید قرار گرفت.

۱۱. با توجه به اهمیت آموزش و لزوم بهره مندی کارکنان عملیاتی شرکت ها و
موسسات دخیل در امر ترانزیت از آخرین تحولات مربوط به بازار ترانزیت و قوانین
و مقررات ذی ربط، مقرر گردید کمیته ای متشکل از نمایندگان کارگروه ترانزیت
کشور، اتاق بازرگانی و صنعت و معدن و انجمن بهره برداران پایانه های بندری نسبت
به طراحی و اجرای دوره های آموزشی مناسب اقدام نماید. ■

اسامی برگزیدگان در همایش توسعه ترانزیت

اسامی بنادر حایز رتبه جهت دریافت لوح زرین

ردیف	نام و نام خانوادگی	نام بندر / شرکت	زمینه احراز رتبه
۱	آقای ابراهیم ایدنی	مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان	ارائه خدمات ترانزیتی به مواد نفتی
۲	آقای علی اکبر صفایی	مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان	ارائه خدمات ترانزیتی به کالاهای غیرنفتی
۳	آقای فرهاد منتصر کوهساری	مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان	ارائه خدمات ترانزیتی به مواد نفتی
۴	آقای اسماعیل مکی زاده	رئیس اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه	ارائه خدمات ترانزیتی به کالاهای غیرنفتی

اسامی شرکت های حایز رتبه جهت دریافت لوح زرین

ردیف	نام و نام خانوادگی	نام بندر / شرکت	زمینه احراز رتبه
۱	آقای محمدحسین داجمر	مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	ارائه خدمات ترانزیتی / حمل دریایی کالاهای غیرنفتی
۲	آقای علی اکبر احسانی	رئیس هیئت مدیره شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی محور طلایی	ارائه خدمات ترانزیتی به مواد نفتی
۳	آقای مجتبی دلگشائی	مدیرعامل شرکت بنیاد بارانداز	ارائه خدمات ترانزیتی به مواد نفتی
۴	آقای اروج نجف زاده	مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین المللی کوچ ترابر	ارائه خدمات ترانزیتی / حمل جاده ای مواد نفتی
۵	آقای محمد عقیقلو	مدیرعامل شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی پرشین بوشهر دریا	ارائه خدمات ترانزیتی / حمل دریایی مواد نفتی
۶	آقای مجید یامی	مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین المللی پیام مارین	ارائه خدمات ترانزیتی / حمل جاده ای کالاهای غیرنفتی

سازمان بنادر و دریانوردی مهم‌ترین رویداد علمی در حوزه مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی در منطقه را برگزار می‌نماید

دهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی ICOPMAS 2012

برگزاری همایش‌های تخصصی به‌ویژه در سطح بین‌المللی مجموعه اقدامات و هماهنگی‌های گسترده‌ای را نیاز دارد تا یک همایش منسجم، برنامه‌ریزی شده، هدفمند و تاثیرگذار بر مخاطبان مربوط حاصل آید. در این خصوص شاید به جرأت بتوان گفت که همایش بین‌المللی توسعه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) یکی از مهم‌ترین همایش‌های فنی و مهندسی بوده که به صورت منظم هر دو سال یک بار به مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی و با مشارکت سازمان‌ها، انجمن‌های بین‌المللی و همچنین با همکاری ارگان‌ها، دانشگاه‌ها و مهندسين مشاور و پیمان‌کاران داخلی در کشور برگزار می‌شود و از اعتبار منطقه‌ای و بین‌المللی قابل توجهی برخوردار است. به همین مناسبت گفت‌وگویی با جناب آقای مهندس محمدرضا الهیار، دبیر اجرایی همایش و جوان‌ترین مدیر کل سازمان بنادر و دریانوردی انجام داده‌ایم.

■ هدف از برگزاری این همایش چیست؟

هدف اصلی از برگزاری همایش‌های بین‌المللی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی ایجاد فضای مناسب جهت بحث و تبادل نظر و انتقال تجربیات میان متخصصان و دست‌اندرکاران مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی از کشورهای مختلف و اطلاع از آخرین دستاوردهای علمی، فنی و تجربی آنها است. در این زمینه تاکید عمده بر ارتقای کیفی سطح علمی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی در کشور می‌باشد. علاوه بر این همکاری‌ها ICOPMAS بستر مناسبی را جهت ارائه توانمندی‌های تخصصی موجود در منطقه فراهم می‌کند.

■ در مورد برگزاری نمایشگاه‌های همایش که همزمان با دهمین همایش ICOPMAS صورت می‌گیرد، توضیح دهید.

علاوه بر نمایشگاه اصلی که طبق روال دوره‌های قبلی همزمان با برگزاری همایش آغاز می‌شود در این دوره نیز با توجه به نامگذاری سال ۹۱ تحت عنوان سال تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی ابتکار جدیدی در قالب نمایشگاه جنبی از سوی اداره کل تامین، نگهداری و تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی صورت گرفت که در آن با توجه به استقبال شرکت‌های مهندسی مشاور، پیمانکاران و سازندگان تجهیزات دریایی و بندری جهت حضور در دهمین دوره از همایش‌های بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (۲۹ آبان لغایت ۱ آذرماه)، نخستین نمایشگاه قطعات یدکی مورد نیاز تجهیزات بنادر کشور در هتل المپیک تهران، همزمان با برگزاری این همایش برگزار خواهد شد.

این نمایشگاه در راستای تأمین قطعات یدکی مورد نیاز تجهیزات بندری، دریایی، مخابرات و الکترونیکی بنادر کشور و در سال تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ملی و در راستای استفاده از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های موجود صنعت داخلی در این بخش برگزار می‌شود. لذا فرصتی را برای تولیدکنندگان داخلی فراهم آورده تا بتوانند توانمندی‌های خود را در این عرصه ارزیابی کرده و محصولات خود را به فروش برسانند.

حال اینکه اعمال تحریم‌های اقتصادی که به قصد ضربه زدن به بخش تولید و صنعت کشور وضع شده، سازمان بنادر و دریانوردی را بر آن داشته تا این تهدیدها



اعمال تحریم‌های اقتصادی که به قصد ضربه زدن به بخش تولید و صنعت کشور وضع شده، سازمان بنادر و دریانوردی را برآن داشته تا این تهدیدها را به فرصت تبدیل کرده و بستری برای سازندگان داخلی ایجاد نماید تا با تأمین قطعات یدکی مورد نیاز این بخش مانع ایجاد اختلال در آماده به کاری تجهیزات استراتژیک بنادر شوند

لنگرگاه‌ها، انجمن بین‌المللی زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی (بیانک)، انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی، کمیسیون ملی یونسکو-ایران، سازمان بین‌المللی هیدروگرافی، کمیته هماهنگی هواشناسی، آب‌شناسی و مراقبت زیست محیطی دریای خزر، کمیته ملی اقیانوس‌شناسی، انجمن علوم و فنون دریایی ایران، اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی، انجمن توسعه دریا محور، شبکه ملی پژوهش و فناوری اقیانوس‌شناسی و ... آن را تشکیل می‌دهند.

■ همانطور که در صحبت‌های بالا اشاره کردید، یکی از انجمن‌های حامی این همایش انجمن ملی بیانک است. لطفاً در مورد این انجمن صحبت کنید.

بیانک یک سازمان جهانی فنی غیرسیاسی، غیرانتفاعی و متشکل از سازمان‌های تخصصی دریایی، شرکت‌ها و دولت‌های مختلف صاحب تجربه در امور دریایی است که در سال ۱۸۸۵ میلادی (به‌عنوان قدیمی‌ترین انجمن دریایی) در شهر بروکسل پایتخت بلژیک، با هدف ارتقای دانش فنی در زمینه مهندسی بنادر و سواحل، حفاظت سواحل و ناوبری تاسیس شد.

این انجمن که به طور مستمر دستورالعمل‌های زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی برای بنادر و نیز راه‌های دریایی و حفاظت از سواحل و بنادر را ارائه می‌دهد، دارای چهار کمیسیون تخصصی و چهار کمیسیون اجرایی بوده که متشکل از بهترین متخصصان بین‌المللی در زمینه‌های فنی، اقتصادی و زیست محیطی مربوط به زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی و عهده‌دار تهیه آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های فنی است. این انجمن بیش از ۴۵۰ عضو حقوقی و ۲۰۰ عضو متخصص علاقه‌مند و ۳۸ عضو واجد شرایط (Qualifying Member) و ۲۲ بخش ملی (National Section) در سراسر دنیا دارد.

پیرو حضور دبیرکل انجمن PIANC در دوره‌های هشتم و نهم همایش ICOPMAS و مشاهده دستاوردها، تجربیات و نوآوری‌های علمی و اجرایی متخصصین داخلی در عرصه علوم دریایی، بخش ملی انجمن در کشور ایران (Iranian National Section) به‌عنوان پل ارتباطی اعضای ایرانی انجمن در دبیرخانه دائمی همایش تاسیس و مشغول به فعالیت شد.

■ از وقتی که در اختیار ماهنامه بندر و دریا قرار دادید، متشکرم

بنده نیز متقابلاً از جنابعالی و سایر همکاران ماهنامه تشکر نموده و امیدوارم برگزاری این همایش نتایج و دستاوردهای قابل توجهی را برای جامعه مهندسی و فنی کشور فراهم سازد. ■

را به فرصت تبدیل کرده و بستری برای سازندگان داخلی ایجاد نماید تا با تأمین قطعات یدکی مورد نیاز این بخش مانع ایجاد اختلال در آماده به کاری تجهیزات استراتژیک بنادر شوند.

■ با توجه به اهمیت و ضرورت کمیته علمی همایش (ICOPMAS) بفرمایید که این کمیته از چه گروه‌هایی تشکیل شده و وظیفه آنها چیست؟

کمیته علمی دهمین همایش ICOPMAS متشکل از ۵۲ نفر شامل: ۳۶ نفر از شخصیت‌های علمی و اساتید دانشگاه‌های معتبر، سازمان‌های دولتی و مهندسين مشاور کشور؛

۲ نفر از اساتید مجرب و با سابقه ایرانی مقیم خارج کشور؛ ۱۴ نفر از کشورهای کانادا، آمریکا، ژاپن، استرالیا، هلند، دانمارک و انگلستان بوده که وظیفه ارزیابی مقالات و حفظ سطح علمی همایش را عهده‌دار بوده‌اند. شایان ذکر است که نخستین جلسه کمیته علمی دهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS ۲۰۱۲) با حضور مهندس صدر معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و ریاست عالی همایش، قائم مقام ریاست عالی همایش و ۲۲ نفر از اعضای کمیته علمی داخلی در تاریخ ۹۰/۱۲/۲۰ در محل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. این کمیته از دو گروه علمی خارجی و داخلی تشکیل می‌شود.

■ نحوه داوری مقالات ارائه‌شده در این همایش به چه صورت بوده است؟

داوری مقالات از طریق سایت همایش به صورت آنلاین توسط داوران مربوطه در داخل و خارج از کشور بر اساس تخصص و تجربه کاری مورد ارزیابی و امتیازدهی قرار گرفته و این امر به صورتی برنامه‌ریزی شد که هر خلاصه یا اصل مقاله حداقل توسط سه داور مرتبط مورد ارزیابی قرار گیرد. این مقالات به دو صورت شفاهی و پوستر ارائه می‌شوند. لازم به ذکر است که زبان اصلی همایش انگلیسی و فارسی خواهد بود و برای ارائه به هر دو زبان ترجمه همزمان صورت می‌پذیرد.

ارزیابی مقالات توسط داوران با در نظر گرفتن مواردی همچون:

- نوآوری و میزان ارزش علمی مقاله
 - میزان کاربردی بودن مقاله
 - متدولوژی و منطقی بودن روند ارائه مطالب
 - ارزیابی ساختار مقاله از نظر چکیده، مقدمه، متن، نتیجه‌گیری، اشکال و جداول
 - میزان رعایت آیین نگارش و پیوستگی مطالب در تدوین مقاله
 - میزان ارتباط عنوان مقاله با شعار اصلی کنفرانس
 - میزان ارتباط محتوای مقاله با عنوان
 - ارزیابی چگونگی ارجاع به منابع فارسی و لاتین (مستند بودن)
- صورت می‌پذیرد که هر کدام دارای ضرایبی هستند که در سایت همایش به آنها اشاره شده است.

■ این همایش نیز مانند سایر همایش‌ها حامی و یا به قول برخی اسپانسر دارد. حامیان این همایش متشکل از چه سازمان‌ها و انجمن‌هایی هستند؟

این همایش حامیان معنوی دارد که سازمان‌های بزرگ و صاحب نام جهانی از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)، انجمن بین‌المللی بنادر و

تاثیر کیفیت همایش‌های ICOPMAS بر توان شرکت‌های ایرانی

با توجه به نقش موثر مهندسين مشاور و شرکت‌های پیمانکاری در توسعه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی و ارتباط بسیار نزدیک این شرکت‌ها با اهداف دهمین همایش بین‌المللی ICOPMAS دیدگاه برخی از صاحب‌نظران را حول سه محور اهمیت برگزاری همایش، ظرفیت‌های آن و تاثیر برگزاری همایش در تقویت جایگاه شرکت‌های یاد شده در منطقه جویا شدیم. در پاسخ به پرسش‌های مطرح شده جناب آقایان سنایی، مدیرعامل شرکت مهندسين مشاور خاک بافت؛ دکتر زمانی، ریاست پژوهشکده علوم و تکنولوژی زیردریایی دانشگاه صنعتی اصفهان، پاک‌نژاد، مدیرعامل شرکت مهندسين مشاور طرح نواندیشان و حافظی مشادی، مدیر شرکت مهندسين مشاور سازه‌پردازی ایران موارد زیر را مطرح کردند.

سخنرانان کلیدی در همایش فوق موجب می‌شود که زمینه همکاری و ارتباطات در هر کدام از محورهای تخصصی همایش ایجاد شود

حافظی مشادی: به‌طور کلی به نظر می‌رسد که همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی پس از گذشت حدود ۲۰ سال از برگزاری منظم ادوار آن و با توجه به متولی برگزاری آن که وظایف مشخصی را در قوانین کشور در حوزه سواحل و بنادر دارد، توانسته به جایگاه قابل قبولی نزد متخصصین رشته در ایران برسد و امید است با ادامه همین روند و منظور نمودن رویکردهای نوین‌تر در جلب مشارکت مؤثرتر متخصصین منطقه‌ای و جهانی، بتواند نقش بیشتری ایفا نماید.

■ **در حال حاضر مهندسين مشاور و پیمانکاران ایرانی فعال در حوزه سواحل، بنادر و سازه‌های ایرانی از چه جایگاهی در سطح منطقه (حوزه خلیج فارس، دریای عمان و خزر) برخوردار هستند و در این رابطه همایش‌های مذکور چه نقشی را ایفا کرده‌اند؟**

پاک‌نژاد: مشاورین و پیمانکاران ایرانی احتمالاً پس از شرکت‌های ترکیه رتبه دوم را در منطقه حایز باشند و در این رابطه همایش ICOPMAS در ارتقای منطقه‌ای شرکت‌های ایرانی چندان مؤثر نبوده است، چراکه جنبه بین‌المللی این همایش به خصوص در دوره‌های اخیر چندان پررنگ نبوده است.

سنایی: در حال حاضر با توجه به تجربیات، انجام پروژه‌های مختلف دریایی در کشور، مهندسين مشاور و پیمانکاران ایرانی فعال در حوزه سواحل و بنادر و سازه‌های دریایی از موقعیت خوبی در منطقه برخوردارند که در صورت رفع موانع و تحریم‌ها می‌توانند جایگاه مطلوب‌تری نیز داشته باشند.

دکتر زمانی: در سال‌های اخیر با انجام پروژه‌های گوناگونی که در سطح کشور انجام پذیرفته و به‌ویژه انجام پروژه‌های محوری که توسط سازمان بنادر و دریایی مورد حمایت قرار گرفته است، شرکت‌ها و مشاورین ایرانی توانسته‌اند جایگاه بسیار خوبی پیدا کنند. از جمله می‌توان به مواردی نظیر طراحی و ساخت تجهیزات اندازه‌گیری مشخصه‌های دریایی مورد نیاز آب‌های ایران، انجام اندازه‌گیری‌های میدانی و مطالعات مونیوتورینگ و تحلیل پارامترهای دریایی، تدوین و پیاده‌سازی مدل‌های عددی ایرانی، مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، طراحی و ساخت سازه‌های ساحلی و ... اشاره کرد.

حافظی مشادی: مهندسين مشاور سازه‌پردازی ایران در سال‌های اخیر تلاش‌های بسیاری را برای صدور خدمات فنی و مهندسی به کشورهای منطقه به‌ویژه سوریه، عراق، افغانستان، عمان و ترکمنستان انجام داده است. ولی علی‌رغم سرمایه‌گذاری قابل توجه، توفیق چندان در این رابطه نداشته است. به‌نظر می‌رسد هنوز بسترهای لازم برای این امر نه در داخل کشور (به لحاظ نوع و ماهیت قوانین) و نه در بازارهای هدف مهیا نیست. لذا باید اذعان کرد که چند دوره اخیر همایش ICOPMAS نیز با همه تأکیدی که بر همکاری‌های منطقه‌ای داشته، به‌صورت عملی و عینی تأثیرات لازم و راهگشایی‌های مطلوب را به دنبال نداشته است و امید است با استراتژی مشخص‌تری کشورهای منطقه را به مشارکت جدی در ادوار برگزاری خود ترغیب نماید و در نهایت برای این مقوله مهم زمینه‌سازی نماید. ■

■ **اهمیت برگزاری همایش دوسالانه ICOPMAS برای جامعه مهندسين مشاور و پیمانکاران ایران چیست؟**

پاک‌نژاد: همایش ICOPMAS در گردهم آوردن مشاوران و پیمانکاران جامعه دریایی کشور و تبادل آراء، نظرات و تجربیات ایشان بسیار مؤثر بوده و وجود چنین همایشی و تداوم آن بیانگر غنای دانش مهندسی دریایی ایران است. **سنایی:** برگزاری این همایش باعث گردهمایی متخصصان بخش‌های مختلف این رشته هر دو سال یکبار در یک نقطه و تبادل نظر با یکدیگر و تبادل اطلاعات و تجربیات می‌گردد که مفید است.

دکتر زمانی: همایش دو سالانه ICOPMAS یکی از معدود همایش‌های تخصصی در حوزه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی است که توانسته مجموعه‌ای منتخب از دستاوردهای مختلف علمی و پژوهشی را در قالب مقالات و همچنین برگزاری نمایشگاه‌های جانبی به متخصصین مربوطه عرضه کند.

حافظی مشادی: بدون شک برگزاری همایشی که در آن غالب اعضای جامعه مهندسی سواحل و بنادر حضور فعال داشته و طی آن با هم‌اندیشی و تبادل آخرین تجربیات و دستاوردهای دانش طراحی و اجرایی، هم‌افزایی مشهودی بین آنها صورت می‌گیرد، نمی‌تواند در روند رو به رشد دانش دریایی نزد متخصصان این رشته در ایران بی‌تأثیر تلقی گردد. از سوی دیگر برگزاری این همایش سبب گردیده که بستر و زمینه مناسبی برای شرکت‌های مهندسين مشاور و پیمانکار مرتبط فراهم آید تا آنان بتوانند تجارب، قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها و توانایی‌های خود را ارائه نمایند. علاوه بر آن حضور متخصصین دانشگاهی این رشته در همایش و ممزوج بودن مباحث تئوری و مسایل اجرایی در مجموعه مقالات و دوره‌های جانبی آن، سبب گردیده که جذابیت‌های قابل توجهی را برای دانشجویان و سایر علاقمندان به رشته‌های مرتبط ایجاد نماید و از این حیث توانسته در ارتباط نه چندان پیوسته دانشگاه و صنعت در گذشته، پیوند مطلوب‌تری ایجاد نماید.

■ **همایش دوسالانه ICOPMAS چه ظرفیت‌هایی را در جهت افزایش دانش تجربیات شرکت‌های ایرانی به وجود آورده است؟**

پاک‌نژاد: اگر مجموعه مقالات اولین همایش ICOPMAS با مجموعه مقالات همایش گذشته مقایسه شود، پاسخ سوال به روشنی داده می‌شود. افزایش کیفیت و کمیت مقالات و تحقیق‌های انجام‌شده از دستاوردهای انکارناپذیر همایش ICOPMAS به شمار می‌رود.

سنایی: ظرفیت دانش‌افزایی خصوصاً اگر از متخصصان بین‌المللی این رشته در همایش استفاده شود افزایش خواهد یافت

دکتر زمانی: طی سال‌های اخیر براساس داوری‌های انجام‌شده و نوع مقالات پذیرفته‌شده سطح همایش به شکل محسوسی ارتقا پیدا کرده و باعث شده است که دستاوردهای بالارزش علمی محققان مربوطه در اختیار کاربران و مهندسين سواحل و بنادر قرار گیرد. همچنین دعوت از متخصصان برجسته، مشاوران و



حمید ودادی

پژوهشگر مطالعات اجتماعی - فرهنگی

«سواحل دریاها» مرزهای بی مرز جهانی

در جهان جهانی شده معاصر، پیش نیاز و الزام اولیه حفظ «ارزش منابع، کارآمدی و سلامت کره زمین و بوم - زیست آن» مستلزم داشتن یک تفکر و رویکرد جهانی است و دلیل بارز این ضرورت نیز، چیزی نیست جز این نکته:

در حالی که حلقه های زندگی فردی در هر گوشه ای از کره زمین، در پیوند با هزاران حلقه جهانی است، دیگر نمی توان «فردی و بخشی» تصمیم گرفت و عمل کرد. حال و هر اندازه، این حلقه های فردی به طیف ها و موضوع های گسترده تری پیوند خورند، بر دامنه و پهنه آن نگاه و رویکرد جهانی نگر افزوده می شود.

مناطق ساحلی جهان، همچون دریاها و اقیانوس ها، بخشی از این حلقه های جهانی شده هستند. بنگرید به این نکته ها که نشانگر ضرورت وجود یک نگاه فراتر از مرزها در زمینه سواحل است.

الف) سواحل، در پرتو فعالیت های اقتصادی و صنعتی خود می توانند دریاها را آلوده سازند.

ب) پساب ها، با عبور از سواحل به دریاها راه می یابند و به این ترتیب دریاها و آب های بین المللی را آلوده می کند.

ج) با توجه به روند پیشروی ها و پشروی های آب دریا، حدود و ثغور سواحل نیز تحت تاثیر قرار می گیرد.

د) امکان همگانی کردن اراضی ساحلی به نحوی که فرصت استفاده همگانی از دریا و اراضی ساحلی فراهم آید، وجود دارد. اما و به طور قطع نیاز است تا این استفاده به زبان سواحل و دریاها تمام نشود.

ه) مظاهر زیبای سواحل در چارچوب ظرفیت های گردشگری، از جمله ترجیح های ناب برای اوقات فراغت و بهره بردن از جلوه های طبیعت ساحل و دریا هستند. اینها همه بر خاسته از «مر مشترک» سواحل است.

موارد فوق و بررسی آنها، پیش نیازهای لازم برای حفظ پیوستگی سواحل کشورها با ایده های مربوط به سلامت کره زمین و دریاها را رقم می زنند.

ضرورت نگاه جهانی به سواحل

علاوه بر اقدام هایی که برای هماهنگی ها و تشریک مساعی برای تدوین، تصویب و اجرای قوانین، درون مرزهای هر کشور و به طور منفرد صورت می گیرد، ضرورت دارد تا پیرو یک نگاه و رویکرد «منطقه ای و جهانی» توجهی فراتر از این نیز محقق شود. این مهم از آنجا متبادر است که با توجه به ابعاد برون مرزی برخی از پدیده های تاثیر گذار بر مناطق ساحلی (از جمله آلودگی آب های ساحلی که به طور مسلم، اثرات نامطلوب آنها، کشورهای دیگر منطقه ای و فرامنطقه ای را نیز تحت تاثیر قرار می دهد)، باید هماهنگی و همکاری بین المللی، برای مقابله با پدیده های مخرب که سلامت دریاها را در معرض تهدید قرار می دهند، جاری و ساری شوند.

یکسان سازی قوانین و مقررات و فعالیت های همگانی کشورهای همکار برای مقابله با کاهش اثرات پدیده های مخرب برای دریاها، می تواند زمینه را بر اقدام های همه جانبه و در پهنه های وسیع تر فرامنطقه ای پشتیبانی و تدارک کند. «سهم اولیه» در این همکاری و مشارکت می تواند با توجه به «سطح و پهنه کشور مربوطه از دریا» باشد، اما عمیق شدن این همکاری و مشارکت آن است که کشورها درمی یابند افق نگاه آنان، باید چشم اندازی به وسعت تمامی سواحل سطح کره زمین را پوشش دهد.

دریاها و سواحل از چنان ضریب توجه بالایی برخوردار هستند که تعیین «سطح مشارکت» بر اساس «سهم کشورها از دریا» فقط در حد گام نخست و در چارچوب یک توافق اولیه برای همکاری باید تلقی شود. ادامه فرایندهای تکاملی و تمام پوش این همکاری، استوار بر یک «چشم انداز و نگاهی جهانی نگر است»، تا هر کشور بهره مند از سواحل دریا، تمامی سواحل جهانی را از آن خود بداند و آسیب وارده به هر بخش از سواحل کشورهای دیگر را نیز آسیبی به خود پندارد.

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) و نگاه جهانی نگر

به طور طبیعی، فرایندهای اولیه و زیرساختی مربوط به اعمال مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، بر اساس هماهنگی و همکاری کشورهای همسایه منطقه ای آغاز می شود. ماهیت این فرایند به آن معناست که در «گام اول» کشورهای همسایه در یک حوزه دریایی، حول پدیده های تاثیر گذار بر مناطق ساحلی و مشترک بین خود، مبادرت به وضع قوانین و مقررات یا یکسان سازی قوانین و مقررات مشترک بین خود می کنند. «سهم خود از دریا» مبنای تقسیم وظایف موضوعه است. هدف از این پیش نیاز، ایجاد «روحیه مشارکت» بین کشورهای همسایه برای تدوین و تبیین عملیاتی قوانین و مقررات مشترک (و یا یکسان سازی قوانین) برای مقابله با عوامل تهدید کننده مناطق ساحلی است.

«گام دوم» تعمیم دادن سواحل موجود در محدوده منطقه به فرامنطقه است. اقدامی که طی آن «فرایند جهانی دیدن» پهنه های دریایی و سواحل را ممکن می سازد. این گام، با این هدف تعریف می شود تا رویه قانونی مقابله با «عوامل بیرونی» که در محدوده سهم از دریای هیچ یک از کشورهای منطقه ای قرار نمی گیرد، مورد حمایت زیست محیطی قرار گیرند. کنوانسیون ها، راهبردی با هدف تأمین همین نیاز هستند، اما کفایت موضوع را در چارچوب برنامه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی تأمین نمی کنند.

از سوی دیگر و به ویژه در ارتباط با گام دوم، شاید تلقی اولیه خلاصه در این معنا شود که هدف مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، عملاً مربوط به «عملکرد کشورها» در محدوده «سواحل خود» است. این تلقی، یک برداشت توافقی و اولیه برای اعمال رویه ها برای احساس مسوولیت است. اما و آنچه که بیشتر مورد هدف است، رسیدن به نقاط مشترکی از مشارکت اندیشی است که این تعهد را در سطوح فراملی ببیند. به مفهوم دیگر، اصل و مکنونات درونی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی این است که هر کشور برای مراقبت از سواحل منطقه ای و جهانی، از سواحل خود مراقبت می کند.

نتیجه آنکه:

ایجاد یک حس مشترک، با هدف توسعه نگاه و عملکرد مشارکت اندیشانه در خصوص سواحل، هر چند که از یک خاستگاه ملی و سرزمینی منشا می گیرد، اما دارای یک رویکرد جهانی به «مسایل سواحل» است. عمق توفیق در مراقبت از سواحل و جلوگیری از تخریب و آسیب دیدگی آنها، آنجاست که پیوندی بین کشورهای منطقه ای با محوریت یک بافتار جهانی ایجاد شود؛ پیوندی که ضمن توجه داشتن به مسوولیت های کشوری و منطقه ای، به حفاظت از کره زمین برخیزد. این رویکرد نیازمند وجود «جهانی اندیشی به سواحل ملی» است؛ رویکردی که وجود یک «اخلاق اقتصادی - سیاسی» و حرفه ای در آن موج می زند. ■

خط تراز ۲۵ - متر

گزینه‌ای برای حریم سواحل دریای خزر

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی فرآیندی مداوم و پویا است که هدف نهایی آن نیل به تصمیماتی جامع برای استفاده پایدار، توسعه و حفاظت از منابع و نواحی دریایی و ساحلی است. در این راستا نگاهی یکپارچه به مجموعه عوامل موثر در مناطق ساحلی، می‌تواند مقدمات لازم را برای اخذ تصمیمات مدیریتی - اجرایی در پروژه‌های مختلف، ممکن ساخته و بسیاری از این پروژه‌ها را از اتلاف منابع، دوباره کاری‌ها یا خطاهای مهندسی برهاند. نوار ساحلی (Shoreline) مهم‌ترین ناحیه در منطقه ساحلی و محل تأثیر متقابل خشکی و دریا بوده و شناخت ویژگی‌های این منطقه برای برنامه‌ریزی در خصوص تعیین انواع کاربری‌ها و فعالیت‌ها از اهمیت زیادی برخوردار است. محدودیت‌ها و میزان آسیب‌پذیری مناطق ساحلی در اثر تأثیرات متقابل دریا و خشکی از جمله عواملی است که می‌تواند کلیات و اساس تصمیم‌گیری‌های استراتژیک و مدیریتی را تحت تأثیر قرار دهد. بدیهی است که تصمیم‌گیری مدیران و تدوین دستورالعمل‌های مربوطه اگر منطبق با اصول حاکم و ویژگی‌های طبیعت منطقه ساحلی نباشد، نمی‌تواند به راهبردی صحیح در ارتقا و پیشرفت منطقه ساحلی منجر شود.

افشین دانه کار - عضو هیأت علمی دانشگاه تهران و مدیر طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور

محمد رضا الهیار - مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر، سازمان بنادر و دریانوردی

آن دسته از محیط‌های دریایی که پدیده جزر و مد در آنها ملموس نیست، محدوده پیشکرانه عملاً وجود ندارد و خط کرانه تنها براساس موقعیت آب (حد خط تماس آب دریا با خشکی) قابل تشخیص است. در این دسته از محیط‌های دریایی خط ساحل براساس آب‌گرفتگی‌های بلندمدت‌شناسایی می‌شود، بنابراین رفتارهای نوسانی آب دریا در شناسایی مرزهای یادشده از اهمیت برخوردار است.

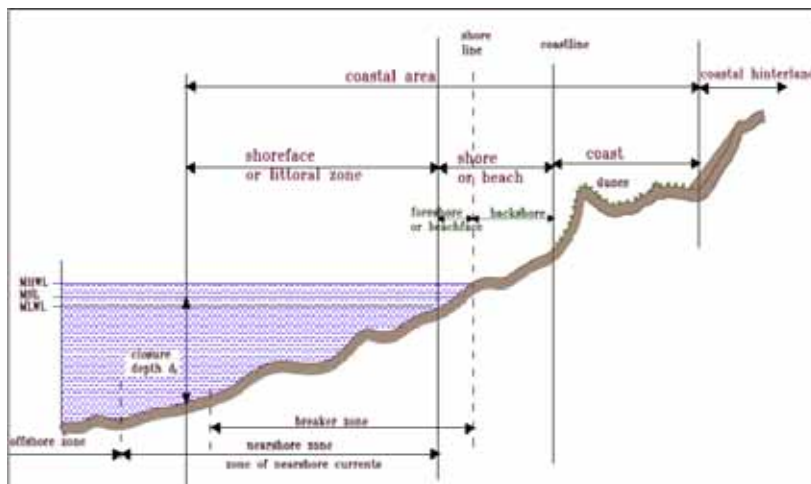
خط خطر پدیده‌های دریایی در سواحل دریای خزر

تعیین موقعیت خط ساحل یا مرز بیرونی پسکرانه در خشکی از مرزهای مهم محیط‌های دریایی محسوب می‌شود که بر سر نوشت توسعه اقتصادی و اجتماعی و به تبع آن کاربری‌های منطقه ساحلی اثرگذار است و می‌تواند مبنایی برای حفظ فاصله ایمن کاربری‌های انسانی از یورش پدیده‌های

نیم‌رخ منطقه ساحلی

منطقه ساحلی و اجزای آن به طور شماتیک در شکل ۱ نمایش شده است. چنین نیم‌رخ‌ی از ساحل مهم‌ترین اجزای منطقه ساحلی را نشان می‌دهد. خط ساحل (Coastline)، خط کرانه (Shoreline)، محدوده پسکرانه (Backshore) و محدوده پیشکرانه (Foresore) از مهم‌ترین بخش‌های منطقه ساحلی در تماس با دریا محسوب می‌شود. خط ساحل بر اساس حد نفوذ دریا در بالاترین آب‌گرفتگی‌ها در خشکی قابل تشخیص است. اغلب محل تشکیل تِل ماسه‌ها (Sand dunes) یا مرز نفوذ پوشش گیاهی وابسته به خشکی موقعیت آن را معلوم می‌کند. خط کرانه که مرز تماس پسکرانه و پیشکرانه است، در آن دسته از مناطق ساحلی که با آب‌های آزاد در تماس هستند و تحت تأثیر جزر و مد قرار دارند، براساس حد نفوذ متوسط جزر و مد قابل تشخیص است. بنابراین در

آب‌گرفتگی و طغیان‌های دریایی، فرسایش و رسوب‌گذاری از مهم‌ترین پدیده‌های دریایی هستند که بر فرایند توسعه پایدار در مناطق ساحلی و بر نحوه بهره‌برداری از منطقه ساحلی و لبه خشکی در تماس با دریا که محدوده کرانه‌ای (Shore area) خوانده می‌شود، اثر گذارند. متأسفانه در کشور نمونه‌هایی وجود دارد که عدم توجه و مطالعه کافی پدیده‌های دریایی به اتلاف سرمایه‌گذاری‌ها منجر شده است. پدیده‌ها و فرآیندهای دریایی مؤثر بر ناحیه ساحلی را می‌توان از دید مهندسی سواحل به دو گروه کلی پدیده‌های هیدرودینامیک و هیدرولیک سواحل شامل شرایط موج، جریان، خیزاب ناشی از باد و موج، جزر و مد و پدیده‌های مورفولوژیک شامل فرآیندهای رسوب‌گذاری و فرسایش در محدوده ساحلی تقسیم‌بندی کرد. در حوزه دریای خزر تمام این فرایندها به جز جزر و مد بر ناحیه کرانه‌ای موثر هستند.



شکل ۱- الگوی عمومی نیمرخ ساحل و آب‌های ساحلی

اراضی آسیای مرکزی نام برد.

محققان عموماً در پیش‌بینی‌های خود افزایش سطح دریای خزر تا سال ۲۰۱۰ را پیش‌بینی کرده بودند، چراکه تا این تاریخ، دوره تغییرات چرخه آب و هوایی که از دهه ۱۹۷۰ میلادی شروع شده و سبب تغییر وضعیت دریا از حالت پستروی به پیشروی شده است، ادامه می‌یابد. همچنین پیش‌بینی شده است که تا سال ۲۰۲۰ تراز آب نهایتاً به ۲۵- متر برسد. تراز برآوردی سطح آب خزر در سال ۲۰۳۵ میلادی نیز ۲۱- متر است.

میانگین بلندمدت تراز آب دریای خزر در طی ادوار گذشته ۲۷/۶- متر مطلق بوده است. در دوره‌های ۱۰۰ ساله تراز آب، نوسانی از ۰/۴ متر (از قرن ششم قبل از میلاد تا قرن هفتم بعد از میلاد) تا ۰/۳ متر (از قرن هشتم تا عصر حاضر) داشته است. در عصر حاضر افزایش تراز دوره بلندمدت حدود ۰/۳ سانتی‌متر در سال بوده است. در طی ادوار گذشته تراز متوسط سطح آب دریا (حدود ۴۰ درصد) در حد فاصل رقوم ۲۵- تا ۲۷- متر و (حدود ۷۰ درصد) که تغییرات اصلی را شامل می‌گردد، در حد فاصل رقوم ۲۴- تا ۳۰- متر بوده است.

در حال حاضر و با دانش امروزی، پیش‌بینی قابل اطمینانی که براساس آن بتوان میزان و جهت تغییرات سطح دریای خزر را از قبل حدس زد وجود ندارد، لذا فرضیه تجربی نوسانات شبه‌تناوبی سطح دریا که براساس داده‌های زمین‌ریختی، تاریخی و آماره‌های پیش‌بینی استوار است، می‌تواند بیشتر قابل قبول باشد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که سطح دریای خزر، بعدها نیز دستخوش نوسانات درازمدت (از جمله دوره ۳۰ ساله و دوره صد ساله) خواهد شد. این نوسانات در محدوده تراز مطلق ۲۰- تا ۲۶- (خط ساحلی قبل از سال ۱۹۲۹) و در محدوده ۲۹- تا ۳۳- (نزدیک به خط ساحلی سال ۱۹۷۷) خواهد بود.

نرخ تغییرات تراز آب دریا نیز از اهمیت زیادی برخوردار است. نرخ معمول برای تغییرات ۱۵۰

با این همه این مسأله هنوز حل نشده و به صورت مشکلی فراروی تصمیم‌گیران قرار دارد.

از حدود ۲۰۰۰ سال قبل به تدریج سطح آب خزر بالا آمده است، به گونه‌ای که در قرن ۱۳ میلادی این جابه‌جایی به ۲۰ متر رسید. این روند تا قرن نوزدهم ادامه داشت، ولی پس از آن مجدداً کاهش سطح آب دریا شروع شد. در سال ۱۸۰۰ میلادی تراز آب دریا حدود ۶ متر بالاتر از سطح امروزی بود. از سال ۱۹۳۰ میلادی (۱۳۰۸ خورشیدی) آب دریا به‌طور ناگهانی شروع به کاهش نمود و این روند تا سال ۱۹۷۷ میلادی (۱۳۵۶ خورشیدی) ادامه داشت و به‌طور متوسط هر سال ۶/۶ سانتی‌متر کاهش تراز سطح آب اتفاق افتاد. از سال ۱۹۷۷ تا سال ۱۹۹۵ (۱۳۷۴ خورشیدی) افزایش سطح آب با شتاب و شیب قابل توجهی به وقوع پیوست.

اگرچه پیش‌بینی روند تغییرات یادشده به‌دلیل ناشناخته بودن علت آن تا حدی پیچیده است، استفاده از تمام داده‌های موجود و تحلیل آماری آنها می‌تواند تاحدی انجام برنامهریزی‌های آینده را امکان‌پذیر سازد. در سواحل ایران ثبت تغییرات درازمدت تراز آب دریای خزر در ایستگاه انزلی انجام شده و ایستگاه نوشهر نیز دارای ثبت تراز آب در دوره‌ای چندساله است. در کنار این داده‌ها اطلاعات منابع روسی نیز در چند ایستگاه مورد استفاده قرار گرفته است. شکل ۲ تغییرات تراز دریای خزر از سال ۱۳۰۵ تا ۱۳۸۲ خورشیدی را نمایش می‌دهد.

به‌رغم تنوع دیدگاه‌های کارشناسان درباره علل تحولات تراز آب دریای خزر براساس آخرین اطلاعات و تحلیل‌های علمی، علل آب و هواشناختی بیش از بقیه عوامل در تغییرات تراز آب اثر داشته‌اند. این عوامل از طریق تغییر در متغیرهای بیلان آبی یعنی افزایش مؤلفه‌های ورودی نظیر بارندگی، ورودی رودخانه‌ای (به ویژه رودخانه ولگا) و کاهش تبخیر بر روی نوسانات تراز آب اثر داشته‌اند. پس از عوامل یاد شده می‌توان از آثار انسانی نظیر انسداد کانال قره‌بغاز و آبیاری

دریایی محسوب شود. خط ساحلی تحت تاثیر پدیده‌های مهم دریایی از جمله خیزاب ناشی از باد، خیزاب ناشی از موج، خیزاب ناشی از تغییرات فشار و بالاروی موج نسبت به تراز آب قرار دارد که در دریای خزر بر اثر تغییرات بلندمدت آب دریا قابل تشخیص است.

این مرز به عنوان مرز محدوده اثرپذیری از پدیده‌های دریایی در مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور به عنوان خط خطر معرفی شده است. خط خطر در دریای خزر، خطی بر روی خشکی است که آب دریا در اثر شرایط توفانی یعنی خیزاب ناشی از باد، خیزاب ناشی از موج، خیزاب ناشی از تغییرات فشار و بالاروی موج نسبت به تراز آب دریای خزر بر اثر تغییرات بلندمدت به آن می‌رسد، بنابراین به شیوه زیر قابل محاسبه است.

خیزاب ناشی از تغییرات فشار + خیزاب ناشی از باد + خیزاب ناشی از موج + بالاروی موج + تراز آب دریای خزر در دهه آینده = تراز خط خطر در دریای خزر

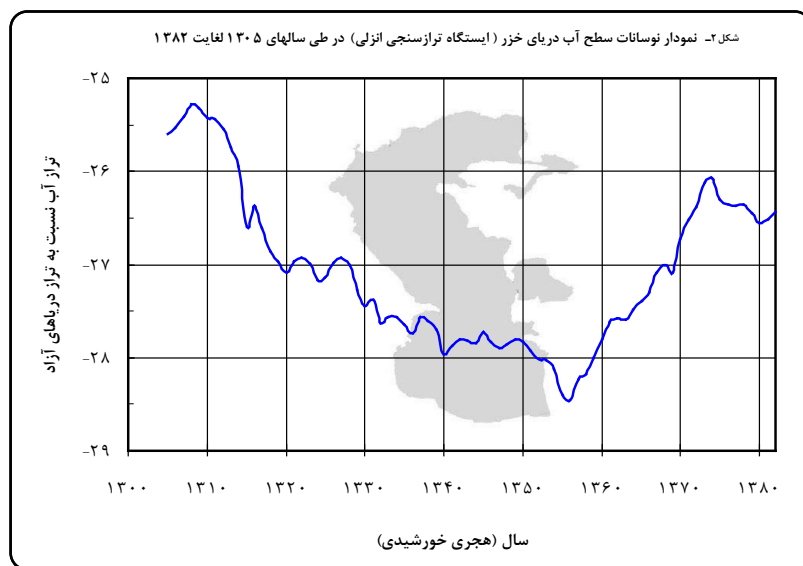
تراز خط خطر یک کد ارتفاعی برای تصمیمات مدیریتی است و با توجه به اثرات کوتاه مدت آب با ممنوعیت‌های مکانی برای توسعه کاربری‌ها همراه نخواهد بود، بلکه تنها رعایت استانداردهای ساخت و ساز با توجه به احتمال بروز پدیده‌های دریایی را الزام‌آور می‌کند. چنین رویکردی با توجه به سابقه بقای زندگی‌های شهری و پایداری فعالیت‌ها در منطقه ساحلی خزر و انعطاف‌پذیر بودن آنها نسبت به این رخدادهای طبیعی و همچنین ارزش بالای زمین‌های منطقه ساحلی اتخاذ شده است. چنین رویه‌ای در کشورهایی که گاه در معرض سونامی و یا تندبادهای دریایی قرار می‌گیرند نیز مشاهده می‌شود. درواقع به سبب احتمال وقوع پایین و دوره بازگشت بلندمدت از یکسو و اثرگذاری کوتاه‌مدت، ترازهای ارتفاعی خط خطر صرفاً جنبه هشدار و رعایت ملاحظات مربوطه را دارد. با این وجود تغییرات تراز آب دریای خزر در اثر نوسان تدریجی دوره‌ای، به سبب تداوم آب‌گرفتگی و اثرگذاری پایدار بر اقتصاد و رفاه اجتماعی مستلزم رویکرد دیگری است و محدوده‌های تحت تاثیر آب لازم است با ممنوعیت‌های کاربری و یا دفاع مهندسی مواجه باشد.

تراز آب دریای خزر

نوسانات تراز آب دریای خزر نه تنها از نقطه نظر مسایل هیدروژئومورفولوژی بلکه از نقطه نظر اثرات اقتصادی نمونه‌ای بارز از دریا‌های بسته به شمار می‌رود. این نوسانات چنان حایز اهمیت هستند که تقریباً کل اقتصاد منطقه را تحت تاثیر قرار می‌دهند. تلاش زیادی به تشریح و پیش‌بینی تغییرات تراز آب دریای خزر اختصاص یافته است،

چنین شاخص‌هایی تعیین کرد. بند ب ماده ۲ قانون اراضی مستحدث و ساحلی نیز عرض اراضی مستحدث دریای خزر را خط تراز ی به ارتفاع ۱۵۰ سانتی‌متر از تراز آب در آخرین نقطه پیشرفت آب دریا در سال ۱۳۴۲ خورشیدی (برابر با سال ۱۹۶۳ میلادی) تعیین کرده است. لازم به توجه است که در سال ۱۳۴۲ تراز آب دریای خزر در ارتفاع ۲۷/۸۲ پایین‌تر از آب‌های آزاد قرار داشت و با توجه به شکل ۲ آشکار است که این سال پایین‌ترین موقعیت تراز آب ثبت‌شده نسبت به سال‌های گذشته بود. همچنین با توجه به سابقه ثبت ابزاری نوسانات دریای خزر، بالاترین میزان تراز ثبت‌شده معادل میزانی است که قانونگذار به آن توجه داشته است. همچنین با توجه به اینکه اراضی مسحدث گاه اراضی وسیعی را در خشکی مجاور دریا به خود اختصاص می‌داد، قانون اراضی مستحدث و ساحلی برای دریای خزر عرض اراضی ساحلی را تعریف نکرده است. به همین سیاق برای سواحل خلیج فارس و دریای عمان، عرض اراضی ساحلی تعریف شده و محدوده‌ای برای اراضی مستحدث تعیین نشده است. در خطه جنوب نوسانات آب دریا در اثر جزر و مد اتفاق می‌افتد و فراتر از محدوده کرانه‌ای نیست، در حالی که در خطه شمال اراضی مستحدث در اثر نوسان تدریجی و دوره‌ای آب دریای خزر به وقوع می‌پیوندد و اثرگذاری آن گاه بسیار فراتر از محدوده کرانه در خشکی توسعه می‌یافت و کرانه‌های جدیدی پدید می‌آورد.

به این ترتیب در سواحل دریای خزر، حریم دریا قسمتی از اراضی مستحدث است که از یکسو به دریا متصل است. مطابق بند د ماده ۲ قانون اراضی مستحدث و ساحلی، حریم دریای خزر ۶۰ متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۴۲ است. به این ترتیب به رغم آنکه مبنای سال ۱۳۴۲ برای تعیین عرض اراضی مستحدث دریای خزر درست به نظر می‌رسد (زیرا پایین‌ترین تراز ایستایی خزر در زمان قانونگذاری بوده است) اما مبنای دقیقی برای تعیین حریم دریا نیست، زیرا بدیهی است با بالا آمدن آب خزر این عرصه به زیر آب خواهد رفت که شکل‌های ۲ و ۳ نیز این موضوع را آشکار می‌سازد. در دهه ۴۰ و اوایل دهه ۵۰ خورشیدی آب خزر بالا آمد و حریم به زیر آب رفت. طی نیمه‌های دهه ۵۰ آب خزر عقب‌نشینی کرد و بین حریم تا لبه دریا اراضی جدیدی احداث شد که قانون در ارتباط با آن تکلیفی تعیین نکرده بود. از اواخر دهه ۵۰ خورشیدی تاکنون نیز آب دریا بالا آمده و آنچه قانون به عنوان حریم دریای خزر تعیین کرده، به زیر آب رفته است.



تغییرات تراز آب، روند افزایشی تا ارتفاع ۲۲- و ۲۰- متر و یا برعکس پایین رفتن آن تا تراز ۲۹- متر منتفی نخواهد بود. با توجه به احتمال افزایش تراز دریا تا ارتفاع ۲۵- و ۲۶- متر و افزایش بیشتر آن هنگام مد توفان (به میزان ۱ تا ۳ متر) پیشنهاد می‌شود که حریم ایمنی با توجه به شرایط محلی در حدود ۲۲- تا ۲۳- متر تعیین شود.

چالش‌های حریم فعلی دریای خزر

حریم دریای خزر در قانون اراضی مستحدث و ساحلی (مصوب ۱۳۵۴/۴/۲۹) مورد اشاره قرار گرفته است. مطابق ماده ۱ این قانون، حریم، قسمتی از اراضی ساحلی یا مستحدث است که از یک طرف متصل به آب دریا، دریاچه یا خلیج یا تالاب است. همین ماده اراضی ساحلی را نیز پهنه‌ای با عرض مشخص از اراضی مجاور دریا، دریاچه یا خلیج تعریف کرده که حداقل از یک سو به کنار دریا، یا دریاچه یا خلیج متصل است. هرچند در قانون یاد شده کنار دریا تعریف نمی‌شود، اما می‌توان از آن، مفهوم و جایگاهی معادل ناحیه کرانه‌ای استفاده کرد. قانون یادشده اراضی مستحدث را زمین‌هایی تعریف کرده که در نتیجه پایین رفتن سطح آب یا هر نوع جریان آب در کرانه‌های دریا، دریاچه‌ها و جزایر یا در نتیجه پایین رفتن آب یا خشک شدن تالاب‌ها ظاهر یا ایجاد می‌شود. در واقع اراضی مستحدث بخشی از اراضی ساحلی است که به سبب نوسان آب یا تحولات اقلیمی برای دوره‌ای، آب خود را از دست می‌دهد و در واقع خشکی جدیدی احداث می‌شود. در محیط‌های دریایی چون تحولات نوسان آب با تغییرات تراز آب و در عمل یک شاخص ارتفاعی همراه است، موقعیت اراضی مسحدث را نیز می‌توان با

سانتیمتر در طول ۱۰ سال است (۱۵ سانتیمتر در سال) که در طول قرن بیستم دو بار اتفاق افتاده است. در دوره‌های زمانی طولانی‌تر، شکل معمول برای تغییرات شدید ۱۰ متر در دوره ۱۰۰۰ سال بوده است. در صورتی که داده‌های شکل‌های ۲ و ۳ قابل اطمینان باشند، بحرانی‌ترین نرخ تغییرات ۱۴ متر در یک دوره ۳۰۰ ساله یا به عبارتی ۱۴ متر افزایش و سپس ۱۴ متر کاهش در یک دوره ۷۰۰-۸۰۰ سال بوده است. بنابراین تغییرات شدید در تراز آب دریای خزر بیشتر خصوصیت رژیم آن در مقیاس زمانی ۱۰ و ۱۰۰ ساله را نشان می‌دهد. در این بررسی‌ها باید سیاست‌های توسعه اقتصادی نیز در نظر گرفته شود.

استراتژی فعالیت‌های اجتماعی- اقتصادی در منطقه ساحلی دریای خزر را باید با توجه به دامنه نوسانات یادشده تدوین کرد و ضمن آن به دو مرز پیشروی و پسروی دریا توجه داشت و نخستین مرز پیشروی را باید از هم اکنون حفاظت کرد، زیرا با توجه به سرعت بالا آمدن آب دریا، اماکن اقتصادی- اجتماعی در معرض آبرگرفتگی و تخریب قرار دارند. هنگام اجرای تمهیدات حفاظت مهندسی سواحل، مناطق مهم باید در اولویت قرار گیرند. در این راستا، تراز آب را باید در ۲۶- و ۲۵- متر در نظر گرفت. باید متذکر شد که سال‌های زیادی (قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰) سطح دریای خزر در این ارتفاع قرار داشت و این بدان خاطر بوده که اولاً جریان آب رودخانه‌ها زیاد بود و ثانیاً سالانه ۱۱ کیلومتر مکعب آب خزر به خلیج «میورت وی کولتوک» و «کایداک» (در سواحل شرقی) جریان می‌یافت.

در آینده تراز آب دریای خزر ممکن است در ارتفاع ۲۵- و ۲۶- متر برای درآمدت تثبیت شود یا سرعت بالا آمدن آن کاهش یابد که این شرایط امکان می‌دهد تا در فرصتی مناسب برای حفاظت سواحل، تمهیدات لازم فراهم شود. با توجه به امکان افزایش تغییرات اقلیمی در آینده و در نتیجه



برگزارکننده:

- ✓ دوره های راهبری تجهیزات : گنتری کرین ، ترانسینر ، ریج استاکر امتی استاکر ، لیفتراک ، انواع جرثقیل و دریایی
- ✓ دوره های ویژه شرکت های کار گزار بندری
- ✓ مجری پروژه های پژوهشی
- ✓ انجام مشاوره در زمینه برنامه ریزی های آموزشی مورد نیاز شرکت ها و طراحی دوره های آموزشی جدید

اندیشه برتر ساحل

با مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی

بندرعباس، نرسیده به میدان یادبود روبروی
ملکه آسمانها، کوچه پیروزی ۱۶، ساختمان
مجید، طبقه سوم
تلفن: ۴۲۱۲۹۱۳ - ۴۲۱۲۹۱۴ - ۲۲۳۰۹۵۹

WWW.BARTAREDU.COM
INFO@BARTAREDU.COM



شکل ۳ - تغییرات تراز آب دریای خزر طی قرن بیستم

جمع بندی و پیشنهادات

به این ترتیب با توجه به تحولاتی که از ثبت دستگاهی تغییرات سطح آب دریای خزر در اختیار است، اقدامات چندی ضرورت دارد که پیشنهاد می شود.

به رغم تلاش های فراوانی که با کاربرد روش های آماری و تحلیل های ریاضی صورت گرفته، معلوم شده است که رفتارهای نوسانی دریای خزر به درستی قابل پیش بینی نیست و تمامی تجارب گذشته با ناکامی مواجه بوده است.

دریای خزر با دوره های مختلف افزایش و کاهش مواجه بوده است و در دوره های بلندمدت چند صد ساله، نرخ تغییرات نوسان تراز با دوره های چند ده ساله متفاوت بوده و هر دوره کاهش و افزایش به طور متوسط حدود ۴۰۰ سال طول کشیده است.

نتایج ثبت دستگاهی تراز دریای خزر نشان داده است که طی یک قرن گذشته تراز آب دریا به خط ارتفاعی ۲۵- متر نرسیده است و این تراز ارتفاعی را می توان اطمینان بخش ترین تراز برای برنامه ریزی های میان مدت (حداقل بازه ۱۰ ساله) قلمداد کرد.

با توجه به ناموزون بودن رفتار نوسانی آب دریای خزر، ضروری است ترازهای مدیریتی آن که مبنای حقوقی برای برنامه های اقتصادی و اجتماعی محسوب می شود، در هر ۱۰ سال مورد بازبینی و روندیابی قرار گیرد.

با توجه به اینکه دریای خزر در دوره بلندمدت افزایش تراز قرار دارد و نرخ متوسط این افزایش معادل ۱۵ سانتی متر در سال است و یا توجه به موقعیت فعلی آب خزر (تراز ۲۶/۵۶- متر) برای دهه آینده افزایش سطح آب تا تراز ۲۵- متر قابل پیش بینی است. این تراز از نظر عملیات کار توگرافیک و نقشه سازی با توجه به نقشه های توپوگرافی بزرگ مقیاس موجود (۱:۲۵,۰۰۰) به راحتی قابل نقشه سازی است.

با توجه به محدودیت زمین های جلگه ساحلی ایران در تماس با دریای خزر و ارزش اقتصادی این زمین ها از یک سو، چگالی بالای سکونتگاه های انسانی و تراکم زیاد جمعیت در این خطه، همچنین تولید محصولات استراتژیک در پهنه ساحلی خزر، در صورت پایش های ده ساله، چنانچه افزایش تراز آب به بیش از تراز یاد شده مشاهده شد، هرگونه مقابله ای در چارچوب دفاع ساحلی و از طریق ساخت موانع فیزیکی صورت خواهد گرفت. در بدینانه ترین حالت و در حساس ترین مناطق ارتفاع چنین سازه هایی از محل خط ارتفاع ۲۵- متر، بیش از ۵ متر (چنانچه آب در تراز ۲۰- متر برسد) نخواهد بود. ■

منبع از:

مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور - مصوب شورای عالی شهر سازی و معماری کشور



بررسی ویژگی‌های کاربری اراضی سواحل کشور (مقایسه نحوه استفاده از اراضی در سواحل شمال و جنوب)

✎ سحر مختاری - دانشجوی دکترای محیط زیست و کارشناس ناظر طرح

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی

آیت اله رضا زاده - رئیس اداره نظارت بر سواحل سازمان بنادر و دریانوردی

- رویکرد توسعه‌ای: با هدف توجه به رشد اقتصادی - اجتماعی در مناطق ساحلی و ایجاد دسترسی عمومی به ساحل و دریا در زمینه بهره‌برداری تفریحی و تقویت منابع ساحلی

- رویکرد مدیریتی: با هدف ایجاد و برقراری یک استراتژی یکپارچه در مناطق ساحلی به منظور حداکثر برداشت پایدار و ایجاد سازگاری و توازن در بهره‌برداری از منابع ساحلی با هماهنگی و همکاری سازمان‌ها و ادارات ذیربط

تعیین کاربری مطلوب بخشی از برنامه‌ریزی کاربری زمین است که به چگونگی استفاده، توزیع و حفاظت زمین می‌پردازد و نحوه تقسیم و تخصیص زمین و مکان بهینه برای مصارف کاربردهای متنوع و مورد نیاز را مورد توجه قرار می‌دهد. در این فرایند، استفاده از سنجش زیست محیطی و بررسی مطلوبیت و سازگاری در ارتباط با کاربری‌های وضع موجود و پیشنهادی از اهمیت زیادی برخوردار است و بررسی نحوه استفاده از

تفریحی و... بوده است و همچنین ویژگی‌های خاص و منحصر به فرد زیست‌محیطی، اقتصادی، اسکان و... این محدوده را از دیگر مناطق جدا می‌سازد، این محدوده نیازمند برنامه‌ریزی جداگانه و با رویکرد توجه خاص به ارتباط خشکی و دریا می‌باشد.

محدوده مناطق ساحلی به آب‌های ساحلی، خط ساحلی، زمین‌های بلافصل ساحلی و زمین‌های ساحلی داخلی تقسیم می‌شود و کاربری زمین در این مناطق اهمیت بسزایی دارد، زیرا هدف اصلی در این مناطق بررسی چگونگی استفاده از سواحل بدون آسیب رساندن به بوم‌های طبیعی و حفاظت از منابع است.

در مساله کاربری اراضی مناطق ساحلی سه رویکرد متفاوت مطرح است:

- رویکرد حفاظتی: با هدف حفاظت از محیط زیست و تنوع زیستی منطقه ساحلی در بخش خشکی و دریا و افزایش سطح بهداشت عمومی

این مقاله به بررسی ویژگی‌های مختلف کاربری اراضی در سواحل پرداخته و با توجه به تقسیم‌بندی عملکردی ۳ سطحی کاربری‌ها و با عنایت به ویژگی‌های کاربری‌ها در سواحل شمال و جنوب به سهم و نسبت اراضی در پهنه‌بندی‌های فوق‌الذکر پرداخته و در انتها نیز مقایسه‌ای تطبیقی بین کاربری‌های ساحلی شمال و جنوب نموده است.

◀ تعاریف

کاربری زمین

اصطلاح کاربری زمین، در ابتدا به منظور نظارت بر چگونگی استفاده از زمین مطرح شد، ولی همراه با رشد دانش برنامه‌ریزی، مفهوم گسترده‌تری یافت (مهندسان مشاور پارس ویستا، ۱۳۸۰). برنامه‌ریزی زمین به چگونگی استفاده، توزیع و حفاظت از اراضی اطلاق می‌شود. (زیاری، ۱۳۸۴) از آنجا که مناطق ساحلی همواره مورد توجه انسان برای انواع فعالیت‌ها، شامل صنعتی، سکونتی و

اراضی در وضع موجود یکی از مهم‌ترین ارکان شناخت وضعیت برای برنامه‌ریزی‌های آتی به شمار می‌رود.

- منطقه‌بندی (Zoning)

یکی از واژه‌های مورد استفاده در برنامه‌ریزی کاربری اراضی، منطقه‌بندی و نحوه دسته‌بندی از کاربری‌های مختلف است. واژه منطقه‌بندی (Zoning) عمدتاً در دو جنبه اختصاص زمین برای اهداف ویژه و کنترل کاربری ارتفاع و ساختمان‌سازی مفهوم می‌یابد و یک جنبه به نظم‌بندی معطوف می‌شود، بنابراین منطقه‌بندی به عنوان نظم یا قانون در جهت استفاده زمین و ساخت و ساز و ارتفاع و تراکم ساختمان‌ها در نواحی ویژه برای اهداف هماهنگ امنیتی، بهداشتی، رفاه عمومی و اجتماع است.

اصولاً کنترل کاربری زمین از طریق منطقه‌بندی، تفکیک اراضی صدور پروانه ساختمان و مالیات زمین صورت می‌گیرد.

منطقه‌بندی ابزاری است که الگوی مناسب کاربری زمین را تضمین می‌کند تا کاربری‌ها، کاملاً در ارتباط با یکدیگر باشند و فضای مناسب برای هر نوع توسعه را فراهم کند.

در حقیقت منطقه، ناحیه‌ای است که دارای عوارض یا ویژگی‌های خاصی باشد و به صورت منطقه‌ای همگن از فعالیت‌ها و یا خصوصیات طبیعی تعریف می‌شود (زیاری، ۱۳۸۴). تخصیص کاربری اراضی به استفاده بهینه از زمین می‌انجامد، اما به لحاظ مدیریت و برنامه‌ریزی، برنامه‌ریزان ساحلی نیاز به یک ابزار قدرتمند برای کنترل و تعدیل نظام کاربری زمین دارند. این ابزار قدرتمند، همان منطقه‌بندی است. منطقه‌بندی در مناطق ساحلی می‌تواند در کنترل و نابودی محیط زیست و اجتناب از تقابل‌های اجتماعی-اقتصادی و زیست محیطی یاری‌رسان باشد و به مدیران محلی در اعمال توسعه مناسب کمک کند.

طبقه‌بندی کاربری اراضی ساحلی

بررسی تجارب جهانی در زمینه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، نشان‌دهنده وجود اشتراکات نسبی در نحوه استفاده از اراضی ساحلی است. وجود اکوسیستم مشترک آب و خشکی در ساحل، باعث شده که عملکردهای مشترکی نیز در اقصی نقاط جهان در سواحل ایجاد شود و اگر چه بنا به شرایط اقتصادی-اجتماعی در نوع و مقیاس کاربری‌ها تفاوت به‌وجود آید، اما در ماهیت عملکردی از اشتراک برخوردار شوند.

به عنوان مثال می‌توان به طبقه‌بندی کاربری اراضی در کشور آلمان و آمریکا اشاره کرد که در موارد زیر اشتراک داشته‌اند.

- کشاورزی

- آبریز پروری

- بندر و لنگرگاه

- نظامی

- اکتشاف نفت و گاز

- توریسم

با توجه به اشتراکات فوق‌الذکر، در صورتی که هدف از شناسایی ارکان اصلی و طبقه‌بندی کاربری‌های اصلی سواحل مدنظر باشد، ضروری است که از یک الگوی طبقه‌بندی سیستماتیک برای این منظور استفاده شود. واقعیت این است که تاکنون سیستم طبقه‌بندی استاندارد و مشخصی برای کاربری اراضی سواحل انتشار نیافته است و عمده کشورها نیز به تناسب نقش و عملکرد فعالیت‌های اصلی سواحل، به دسته‌بندی اقدام کرده‌اند. از این رو ضروری است که برای طبقه‌بندی کاربری اراضی سواحل کشور به تناسب عملکردهای اصلی سواحل، طبقه‌بندی و دسته‌بندی خاص به‌وجود آید.

برای نیل به این مقصود، کل کاربری‌های شناسایی‌شده در مطالعات مرحله اول طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی که قریب ۵۰ عملکرد مختلف را شامل می‌شوند، شناسایی و طبقه‌بندی براساس آنها انجام گرفته است (نمودار شماره ۱). طبقه‌بندی کاربری‌ها در ۳ سطح مختلف از نظر ماهیتی ولی مرتبط از نظر عملکردی انجام گرفته که مشخصات و ویژگی‌های هر یک به شرح زیر است:

طبقه‌بندی اراضی در سطح اول:

طبقه‌بندی کلی اراضی به لحاظ ویژگی شاخص عملکردی و متفاوت از نظر ماهیت به گونه‌ای که بتواند کلیت اراضی را از لحاظ ویژگی‌های قابل تشخیص با سایر اراضی فراهم نماید. در این خصوص کل اراضی ساحلی به ۳ دسته اصلی اراضی احداثی، اراضی سبز و باز و اراضی آبی تقسیم شده‌اند.

الف) اراضی احداثی: اراضی است که فعالیت انسان - ساخت به‌طور مشخص در آنها نقش داشته و مداخلات انسانی در زمینه تغییر و نحوه استفاده از اراضی در آنها بیشترین سهم را داراست (مانند سکونتگاه‌ها، زیرساخت‌ها و ...). این اراضی اگر چه از نظر مساحت کمترین میزان را در بین سایر اراضی ساحلی به خود اختصاص داده‌اند (قریب ۴ درصد) اما به دلیل شدت و نوع مداخلات انسانی، بالاترین آلاینده‌گی و اثرات تخریبی را در اکوسیستم ساحلی فراهم کرده‌اند.

ب) اراضی سبز و باز: منظور اراضی است که ماهیت عملکردی آنها، محیط ساخت بودن و مرتبط با خشکی بودن است و عموماً بالاترین سهم را در بین اراضی ساحلی به خود اختصاص می‌دهند (همانند اراضی کشاورزی، جنگلی و ...). ویژگی شاخص این اراضی اهمیت آنها به لحاظ موقعیت حساسیت‌های زیست محیطی و ذخیره اکولوژیکی ساحلی است. در حقیقت ظرفیت‌های بالقوه و ذخایر ارزشمند ساحل در این گونه‌ای اراضی

قرار گرفته و یکی از وظایف مهم طرح مدیریت یکپارچه، صیانت و حفاظت از این منابع است.

ج) اراضی آبی: منظور اراضی است که در ارتباط مستقیم با آب ولی در محدوده اراضی ساحلی قرار می‌گیرند. شاید عمده‌ترین این گونه اراضی، تالاب‌ها است که وجه اشتراک اکوسیستم آب و خشکی و ارتباط مستقیم آنها با یکدیگر را دربر می‌گیرد و یا استخرها و آبریزهای ساحلی است که برای پرورش آبزیان اختصاص یافته است.

این قبیل اراضی نیز همانند اراضی احداثی، سهم قابل توجهی از ساحل ندارند، ولی به دلیل حساسیت‌های زیست‌محیطی و آستانه‌های تاثیرگذاری از اهمیت زیادی برخوردارند.

طبقه‌بندی اراضی در سطح دوم:

سطح دوم طبقه‌بندی اراضی براساس جزئی کردن عملکردهای کاربری‌های سطح اول به تقسیمات فرعی و جزئی‌تر است. بدیهی است که این تقسیم‌بندی از نظر عملکردی باید با سطح نخست متناظر بوده و به نوعی تکمیل‌کننده آن باشد و از این رو ارتباط مستقیمی بین این سطوح برقرار شده که شامل موارد زیر است:

الف: اراضی احداثی و تقسیمات آن

۱- اراضی سکونت: شامل کلیه اراضی که به سکونتگاه‌های شهری و روستایی اختصاص یافته و در قالب شهر، روستا و یا ساختمان‌های منفرد قابل تشخیص و تفکیک است.

۲- اراضی فعالیتی - تولیدی: منظور عملکردهایی است که بنا به ماهیت منجر به تولید یا خدمات خاص می‌شوند که شامل واحدهای صنعتی - معدنی، شیلاتی به عنوان مرکز تولیدی و واحدهای نظامی و تفرجگاه‌های ساحلی به عنوان مراکز فعالیتی خاص است.

۳- اراضی زیرساختی: منظور اراضی است که از نظر عملکردی تامین‌کننده نیازهای زیربنایی فعالیت‌های سکونت - تولیدی جمعیت بوده و به نوعی امکانات توسعه‌ای را فراهم می‌آورند. این قبیل عملکردها از نظر میزان و مساحت اراضی عموماً کمترین سهم ولی از نظر اهمیت بالاترین نقش را در عرصه ساحلی دارند و هرگونه برنامه‌ریزی جهت توسعه اراضی ساحلی منوط به وجود و تامین این گونه فعالیت‌های زیرساختی است. عمده‌ترین این اراضی به عملکردهایی همچون زیرساخت‌های مربوط به حمل‌ونقل (راه، اسکله و ...) و خطوط انتقال انرژی اختصاص دارد.

ب: اراضی سبز و باز و تقسیمات آن

۱- اراضی کشاورزی: شامل کلیه اراضی است که در گروه زراعت (آبی - دیم) و باغات قرار می‌گیرد و بسته به شرایط اقلیمی از نسبت‌های متفاوتی برخوردارند. به طور خاص در بررسی و مقایسه سواحل شمال ایران، میزان این کاربری از بالاترین نسبت برخوردار است، به گونه‌ای که

نسبت این گونه اراضی در سواحل شمال معادل ۴۹ درصد از اراضی سبز و باز را شامل می شود و در سواحل جنوب تنها حدود ۷ درصد اراضی را به خود اختصاص داده است.

۲- اراضی مرتعی: این اراضی در طبقه بندی معمول، بسته به نوع پوشش و میزان آن به درجات و طبقات مختلف تقسیم می شوند که ساحل متراکم، نیمه متراکم، کم تراکم و مخلوط و مشجر از آن جمله اند.

نکته قابل توجه در خصوص این اراضی، کاهش و افزایش آن به تناسب سایر کاربری های این گروه است، به گونه ای که اگر سهم اراضی کشاورزی و جنگلی افزایش یابد، این گونه اراضی سهم کمتری را به خود اختصاص می دهند و در صورت کاهش دو کاربری اخیر، نسبت آنها افزایش می یابد.

۳- اراضی جنگلی: این اراضی همانند اراضی کشاورزی، ارتباط مستقیمی با شرایط اقلیمی منطقه فراگیر دارند و عملکرد آن چه به صورت طبیعی یا مصنوعی (جنگل های دست کاشت) با شرایط جغرافیایی محدوده پیرامونی ارتباط می یابد و به همین دلیل است که تفاوت آن در دو حوزه ساحلی شمال و جنوب کشور از تفاوت محتوایی برخوردار است. به طور مثال در سواحل شمال قریب ۵۰ درصد از کل اراضی سبز و باز به اراضی جنگلی اختصاص یافته، در حالی که این نسبت در سواحل جنوب به کمتر از ۱ درصد و آن هم به طور کامل به جنگل مصنوعی اختصاص یافته است.

۴- اراضی بایر و بدون پوشش: آخرین بخش از اراضی سبز و باز، اراضی است که از نظر عملکردی فاقد هر گونه پوشش گیاهی چه به صورت انبوه و یا تنک هستند و عموماً نیز بنا به فقدان پتانسیل های خاک و یا شرایط اقلیمی خاص، بازدهی طبیعی - تولیدی خاصی ندارند. براساس طبقه بندی انجام گرفته، اراضی شور (با پوشش و بدون پوشش) و اراضی ماسه ای تشکیل دهنده این گونه از اراضی هستند.

ج: اراضی آبی و تقسیمات آن

۱- اراضی مرطوب: منظور اراضی است که در تقابل مستقیم آب در خشکی قرار گرفته و عموماً در بخش خشکی اراضی ساحلی قرار می گیرند. این اراضی شامل تالاب ها و اراضی آبگیر تحت جزر و مد است، که مورد اخیر در سواحل جنوب کشور به دلیل ماهیت جزر و مدی بودن دریا، سهم قابل توجهی از اراضی را به خود اختصاص داده، به گونه ای که حدود ۲۸ درصد از اراضی مرطوب سواحل جنوب به اراضی تحت جزر و مد اختصاص یافته است. در مقابل قریب ۸۰ درصد اراضی مرطوب سواحل شمال به تالاب ها اختصاص دارد.

۲- سطوح آبی: منظور از سطوح آبی اراضی است که به طور اختصاصی در محدوده محاسباتی طرح

کاربری مطلوب ساحلی (معادل ۱۰ کیلومتری خط ساحلی) قرار گرفته اند و اگر چه از نظر مساحت نسبت اندکی را شامل می شوند، اما این میزان به دلیل قرارگیری در محدوده محاسباتی و نه کل اراضی ساحلی است، به عنوان مثال، بخشی از دریا که در محدوده محاسباتی قرار گرفته را شامل می شود، سایر کاربری های عمده این بخش شامل آبگیرهای مصنوعی، استخر پرورش آبزیان، آب بند، سد و امثال آنها است.

۳- عوارض آبی: آخرین بخش از اراضی ساحلی که در این گروه از اراضی قرار می گیرند، عوارض آبی است که رودخانه دایمی، فصلی، آبراهه و کانال را شامل می شود که همانند گروه سطوح آبی، صرفاً دربرگیرنده بخشی است که در محدوده محاسباتی قرار گرفته اند. نکته قابل توجه درخصوص مقایسه بین سواحل شمال و جنوب کشور، وجود اراضی تحت تاثیر این کاربری در سواحل جنوب در مقایسه با شمال است که به دلیل گسترده بودن حوزه آبریز خلیج فارس و دریای عمان، نسبت این اراضی افزایش یافته است.

طبقه بندی کاربری اراضی در سطح سوم

همانگونه که قبلاً بیان شد، نظام طبقه بندی کاربری اراضی ساحلی از یک الگوی سلسله مراتبی سه سطحی تشکیل شده است که سطوح پایین تر، تقسیمات فرعی و جنوبی را شامل می شود. با این توصیف، سطح سوم نظام کاربری اراضی ساحلی ۴۴ عنوان کاربری را دربر می گیرد که مشخصات آن در نمودار شماره ۱ آمده است و برخی از عناوین آنها در قالب سطح دوم نیز معرفی شده اند.

۱ بررسی و مقایسه ویژگی های کاربری اراضی در سواحل شمال و جنوب

با توجه به تقسیم بندی عملکردی کاربری های اراضی سواحل کشور به ۳ سطح و تقسیمات جزئی هر یک، براساس مساحت کاربری هایی که در محدوده مطالعاتی طرح کاربری اراضی سواحل قرار گرفته اند (محدوده ۱۰ کیلومتری خط ساحلی) مساحت کلیه کاربری ها محاسبه و براساس طبقه بندی انجام گرفته درصد کاربری ها به تفکیک دسته بندی های مربوطه مشخص شده اند. درخصوص درصد هر یک از سطوح کاربری اراضی، ذکر این نکته ضروری است که محاسبه نسبت و سهم کاربری با سطح بالاتر انجام گرفته و به عبارتی سهم کل هر عملکرد از سطح بالاتر، به عنوان یک کل، مشخص و براساس آن مساحت گیری شده است. به عنوان مثال، سهم اراضی سکونت یک بار از کل اراضی احداثی به عنوان کل سطح اول محسوب شده و یک بار محاسبه مناطق سکونت و ساختمان های منفرد از کل اراضی سکونت به عنوان کل سطح دوم اراضی محاسبه گردیده است.

۱ بررسی ویژگی های کاربری اراضی ساحلی

الف: سواحل شمال کشور

بررسی انجام گرفته درخصوص کاربری های واقع در محدوده ۱۰ کیلومتری ساحل با توجه به طبقه بندی سیستماتیک ۳ مرحله ای، ویژگی های زیر را نشان می دهد.

- وجه غالب کاربری کشاورزی و جنگل در سواحل شمال با سهم زیاد زراعت آبی در گروه کاربری کشاورزی (۸۷/۱ درصد) و جنگل انبوه در گروه جنگل (۹۵/۴۶ درصد) همراه است.

- وجه غالب کاربری سکونت در اراضی احداثی با ۹۵ درصد و نسبت بالای مناطق مسکونی شهری و روستایی در این بخش (۹۸/۸ درصد) قرار دارد.

- وجه غالب اراضی مرطوب از نوع تالاب های با پوشش گیاهی در اراضی ساحلی شمال (۷۸ درصد) است.

- کاربری های مرتبط با فعالیت و تولید در مجموع اراضی احداثی کمترین میزان را به خود اختصاص داده است، به گونه ای که کمتر از یک درصد اراضی به این گروه اختصاص یافته است و در بین آنها نیز واحدهای صنعتی معدنی، سهم قابل توجه اراضی را شامل می شود (۹۶ درصد)

نکته قابل توجه، سهم بسیار اندک اراضی مرتبط با تفرجگاه های ساحلی است که عملاً به دلیل عدم وجود امکانات لازم و تجهیز اراضی به این فعالیت، میزان اندک و ناچیزی را شامل شده است که عملاً در محاسبه قرار گرفته است.

سایر کاربری های با اهمیت این بخش واحدهای شیلاتی و نظامی - انتظامی است که هر یک به ترتیب ۳ و ۰/۸ درصد را شامل می شود.

ب: سواحل جنوب کشور

نسبت اراضی واقع در محدوده جنوب کشور از شرایط اقلیمی و جغرافیایی بیشترین تاثیر را پذیرفته است، به گونه ای که نسبت اراضی بایر و بدون پوشش و مراتع کم تراکم بالاترین میزان را به خود اختصاص داده اند، به طوری که نیمی از کل اراضی ساحلی به این دو کاربری اختصاص یافته است.

علاوه بر این، به دلیل شرایط جزر و مدی و تاثیرپذیری سواحل جنوب از آن، بخش قابل توجهی از اراضی ساحلی تحت این فعل و انفعال ارگانیک طبیعی قرار گرفته و ویژگی های شاخص و متمایزی را به نسبت اراضی سواحل شمال به وجود آورده است.

نکته قابل توجه درخصوص کاربری اراضی سواحل جنوب، نسبت بالای اراضی متعلق به فعالیت - تولیدی با حدود ۵۵ درصد از کل اراضی احداثی است (این نسبت در اراضی ساحلی شمال کمتر از ۱ درصد است). در بین

کاربری‌های زیرمجموعه این فعالیت عمده، وجود واحدهای شیلاتی و کاربری نظامی - انتظامی هر یک با ۳۹ و ۳۳ درصد بالاترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند. این مهم به دلیل اهمیت استراتژیک سواحل جنوب کشور و ارتباط نزدیک آن با قابلیت‌های تولیدی و فعالیت‌های نظامی از سوی دیگر بوده است.

نسبت اندک مناطق سکونت (شهری - روستایی) در سواحل جنوب به نسبت شمال (حدود یک‌سوم) نشانگر عدم گسترش سکونت‌گاه‌های انسانی بنا به شرایط اقلیمی و همچنین به‌رغم وجود فعالیت‌های اقتصادی قابل توجه نشان‌دهنده عدم امکان استقرار جمعیت است. به عبارت دیگر، اگرچه سواحل جنوب کشور در حوزه فعالیت‌های غیرکشاورزی از سهم بالایی

برخوردارند، اما استقرار سکونتگاه‌ها نتوانسته است به تناسب این فعالیت‌ها، نقش و اهمیت واقعی خود را بیابد.

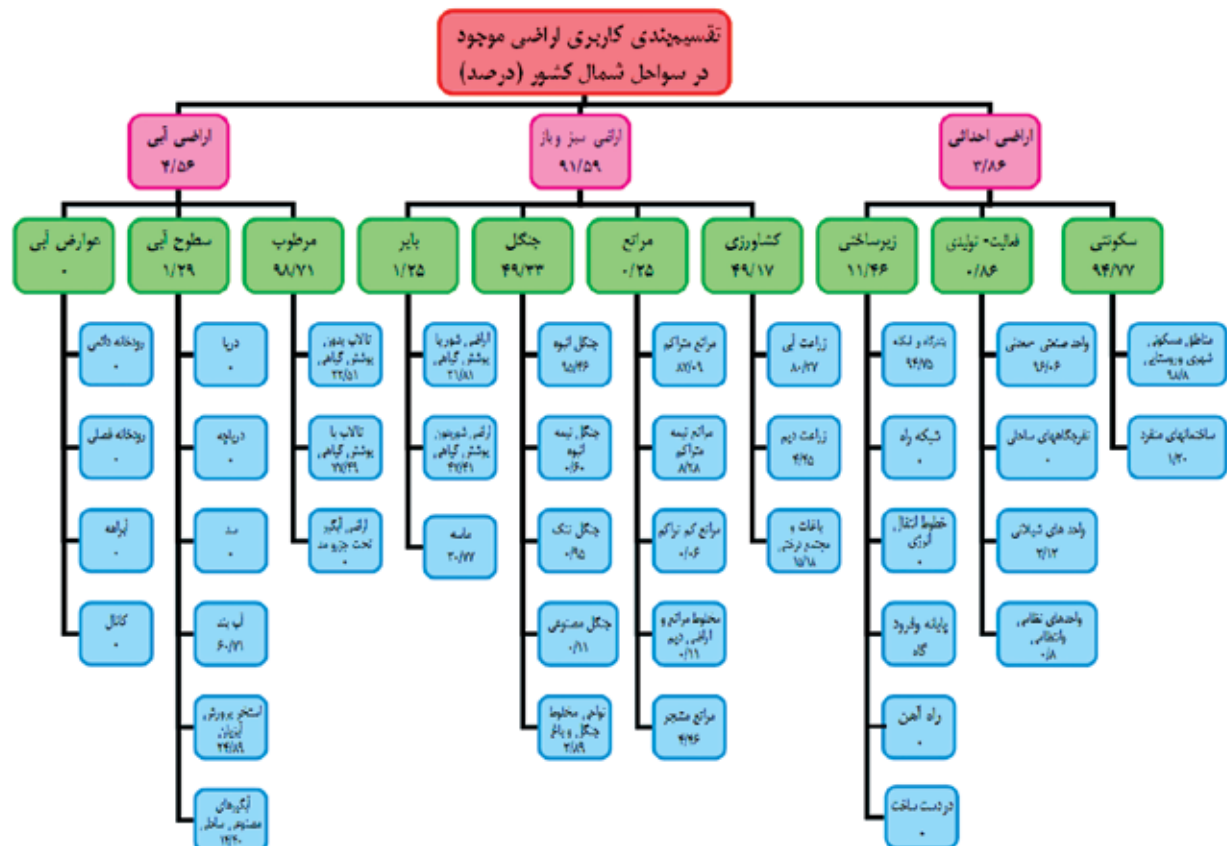
جمع‌بندی

کاربری اراضی در هر محدوده جغرافیایی، تابعی از ویژگی‌های کالبدی و اقتصادی - اجتماعی است، سواحل نیز همانند سایر عرصه‌های جغرافیایی تابع این شرایط هستند. وجود تفاوت‌های موجود در نحوه استفاده از اراضی در سواحل شمال و جنوب کشور نیز به دلیل ویژگی‌های فوق‌الذکر است.

ضرورت ایجاد یک نظام طبقه‌بندی برای کاربری اراضی سواحل بنا به ماهیت پیچیده و متفاوت این عرصه با سایر عرصه‌های عملکردی، اجتناب‌ناپذیر است. این مهم خصوصاً با توجه به

وجود قوانین و آیین‌نامه‌های جاری کشور (ماده ۶۳ قانون برنامه چهارم و آیین‌نامه اجرایی آن) و همچنین بنا به تاکید دولت بر مقوله سامان‌دهی سواحل کشور اقدامی است که در اولین فرصت باید انجام گیرد.

مقاله حاضر با رویکرد طبقه‌بندی سواحل و همچنین بررسی تفاوت‌های موجود در آنها، سعی کرده است تا به یک نظام سیستماتیک از طبقه‌بندی عملکردی کاربری اراضی بپردازد. بدیهی است که این گام با توجه به ضرورت موضوع و همچنین تجارب سایر دستگاه‌های اجرایی کشور، باید انجام شود تا در قالب طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، نظام طبقه‌بندی کاربری اراضی نیز ارایه و مبنای عمل برنامه‌ریزی قرار گیرد. ■



زیرنویس:

۱- برای مطالعه بیشتر رجوع شود به:

- مطالعه و بررسی مفاهیم روشها و تجربیات جهانی در زمینه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در ایران، جلد اول و دوم، مهندسین مشاور سازه پردازی، ۱۳۸۴
- بررسی تجارب جهانی مطالعات کاربری اراضی ساحلی، گزارش مرحله سوم مطالعات طرح کاربری مطلوب اراضی مناطق ساحلی (مرحله تلفیق) مهندسین مشاور مآب، ۱۳۸۶

منابع:

- ۱- کرامت الله زیاری (۱۳۸۱) برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری، انتشارات دانشگاه یزد.
- ۲- مهندسین مشاور پارس ویستا (۱۳۸۰) تدوین سرانه‌های کاربری خدمات شهری جلد اول، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، تهران
- ۳- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۸۴) - مطالعه و بررسی مفاهیم، روشها و تجارب جهانی در زمینه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در ایران، مهندسین مشاور سازه‌پردازی
- ۴- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۸۴) - مطالعات طرح کاربری مطلوب اراضی مناطق ساحلی (تلفیق) - بررسی تجارب جهانی مطالعات کاربری اراضی ساحلی، مهندسین مشاور مآب



علیرضا آذرباد

کارشناس امور بندری سازمان
بنادر و دریانوردی
و کارشناس ارشد RS&GIS

کاربردهای GIS در بنادر

در حقیقت در این مرحله است که توانایی کلیدی GIS در سازمان‌دهی طیف گسترده‌ای از داده‌ها و مدل‌سازی و در نهایت انجام عملیات تحلیلی بر روی آنها، نمود پیدا می‌کند.

یک بانک جامع اطلاعاتی در این مرحله می‌تواند حاوی داده‌های مربوط به اعماق کانال ورودی، فرسایش خط ساحلی، نمایش سطوح زیر آب و داده‌های مربوط به ژئوفیزیک باشد.

علاوه بر این، به کمک این سیستم، طبقه‌بندی بستر دریا، جریان‌های جزر و مدی و تحلیل الگوهای مختلف موج نیز می‌توانند مدل‌سازی شوند.

یک سیستم GIS می‌تواند به منظور ایجاد مدل سه‌بعدی بستر دریا جهت محاسبه میزان گودبرداری و لایروبی (در تعیین عمق پروژه‌های اجرایی کانال و اسکله‌ها) و همچنین تعیین محل دپوی مواد حاصل از لایروبی مورد استفاده قرار گیرد.

از مهم‌ترین مزایای استفاده از تکنولوژی GIS می‌توان به امکان انجام توأم تحلیل‌های مکانی و توصیفی اشاره کرد. بیشتر نرم‌افزارهای CAD غالباً امکان انجام تحلیل‌های مکانی را برای کاربران خود میسر نمی‌کنند، در صورتی که در خصوص داده‌های توصیفی عموماً ناکارآمد بوده و از چنین امکانی برخوردار نیستند. در مورد داده‌های غیرمکانی نیز غالباً به کمک بانک‌های اطلاعاتی و استفاده از نرم‌افزارهایی نظیر SQL تحلیل‌ها انجام و گزارشات موردنظر اخذ می‌شوند. سیستم GIS قابلیت ترکیب این تحلیل‌ها را به صورت توأم امکان‌پذیر کرده و از این رو برای کاربران CAD از جذابیت خاصی برخوردار است، چراکه طراح علاوه بر امکان انجام طراحی، از امکان آگاهی از سایر

با توجه به مزایای استفاده از تکنولوژی نقشه‌های رقومی، رویکرد اخیر بنادر جهان در استفاده از این تکنولوژی در طراحی و برنامه‌ریزی، انجام بهینه عملیات بندری و افزایش ضریب ایمنی رو به فزونی است. از همین رو مدیران بنادر در سطح جهانی به مزایای تجمع منابع اطلاعاتی مختلف در قالب تکنولوژی سیستم اطلاعات جغرافیایی GIS پی برده‌اند.

در گذشته اغلب کاربران این سیستم، به مراکز امنیتی و زیست محیطی در بنادر محدود می‌شدند، لیکن هم‌اکنون تعداد زیادی از بنادر دریافته‌اند که GIS می‌تواند به آنها در گردآوری و یکپارچه کردن منابع اطلاعاتی مختلف و مجزا کمک کرده و دیدگاه اجرایی جامعی از کلیه منابع و امکانات در اختیار آنها قرار دهد.

این گونه سیستم‌ها از توانایی پشتیبانی فعالیت‌های مختلف از جمله برنامه‌ریزی و طراحی بندر، مدیریت منابع، امکانات و اموال استیجاری، مدیریت تعمیر و نگهداری، امنیت بنادر، عملیات بندری، ردیابی شناورها و مدیریت حمل‌ونقل چندوجهی برخوردار هستند.

در حقیقت این سیستم با جمع‌آوری اطلاعات بخش‌های مختلف و ترکیب آنها، مدیران بنادر و برنامه‌ریزان را قادر به انجام بهتر، سریع‌تر و ارزان‌تر امور مربوطه می‌کند.

درخصوص یک بندر، آغاز چرخه فعالیت عموماً از برنامه‌ریزی - خواه برای تهیه و انجام طرح جامع، خواه برای توسعه پایانه‌های موجود و یا برنامه‌ریزی برای به کارگیری و استفاده از امکانات و تسهیلات جدید در سایت‌های موجود باشد - آغاز می‌شود که این فرآیند بر پایه مقادیر زیادی از داده‌ها و اطلاعات از منابع مختلف میسر می‌گردد.

دارای کاربرد فراوانی است. امروزه کارگزاران بندر با تقاضاهای فزاینده‌ای در زمینه بهبود بهره‌وری عملیات، مدیریت کارآمد منابع و امکانات، تأمین امنیت و رعایت شرایط زیست محیطی مواجه هستند. از این رو دستیابی به اطلاعات جامع، به‌روز و انجام آنالیزهای دقیق جهت دستیابی به نتایج بهینه از الزامات رویارویی با چالش‌های یادشده تلقی می‌شوند.

شرکت (ESRI) Environmental System Research Institute (INE). به‌عنوان یکی از شرکت‌های پیشرو در صنعت تولید نرم‌افزارهای تخصصی GIS، کاربرد این سیستم را در زمینه‌های مدیریت زیست محیطی، مدیریت منابع، مدیریت حمل‌ونقل چندوجهی، انجام عملیات و تأمین امنیت توصیه می‌کند.

به‌طور کلی استفاده از GIS می‌تواند در بهبود کارایی بندر در زمینه‌های ذیل موثر باشد:

- برنامه‌ریزی توسعه زیرساخت‌ها
- طراحی بندر
- مدیریت زیست محیطی شامل ردیابی توفان‌های دریایی و سازگاری پروژه‌ها با محیط زیست
- مدیریت منابع و امکانات
- مدیریت اراضی و اموال اجاره داده‌شده
- اقدامات امنیتی
- مدیریت بحران از جمله مدیریت نشت مواد به دریا یا ردیابی و پیگیری حوادث و سوانح

از مهم‌ترین مزایای استفاده از تکنولوژی GIS می‌توان به امکان انجام توأم تحلیل‌های مکانی و توصیفی اشاره کرد. بیشتر نرم‌افزارهای CAD غالباً امکان انجام تحلیل‌های مکانی را برای کاربران خود میسر می‌کنند

- عملیات بندری از جمله تعیین موقعیت لحظه‌ای شناورها و تجهیزات، مسیریابی شناورها، تخصیص اسکله و بررسی وضعیت اشغال اسکله‌ها، محاسبه زمان عملیات اسکله و تخلیه و بارگیری کالا، مدیریت کالاهای خطرناک و ...

- مدیریت حمل‌ونقل چندوجهی

- مانیتور کردن وضعیت آب و هوایی

- نمایش عمق آب

- اطلاعات عمومی شامل مسیرهای کشتیرانی یا آگاهی از مناطق ممنوعه یا محرمانه و ...

سیستم GIS از قابلیت تجميع اطلاعات حاصل از منابع مختلف و نمایش نتایج آن روی نقشه‌ها و



بندر سان‌دیگو

اطلاعات غیرمکانی و آنالیز آنها نیز برخوردار است.

علاوه بر این، تعامل بین CAD و GIS به کاربران اجازه می‌دهد تا در طراحی خود از داده‌هایی نظیر موقعیت مکانی تأسیسات، تصاویر هوایی و ماهواره‌ای و همچنین اطلاعات توپوگرافی نیز استفاده کنند.

بندر San Diego در کشور آمریکا از جمله بندری است که از GIS در انجام طراحی‌های خود استفاده می‌کند و از این رو می‌تواند طیف وسیعی از موضوعات مربوط به طراحی را با کمک این سیستم انجام دهد.

Ari Issak به‌عنوان یک متخصص GIS در بندر فوق‌الذکر توضیح می‌دهد که: «کاربران CAD مایل به استفاده از GIS هستند، زیرا این سیستم علاوه بر اینکه به آنها اجازه می‌دهد تا به اطلاعات غیرمکانی دسترسی داشته باشند، امکان کار در محیط آشنای CAD را نیز فراهم می‌سازد.»

در این زمینه طرح اولیه پروژه‌های مختلف در محیط GIS مدل‌سازی شده و از نقطه نظر شرایط گوناگون از جمله شرایط زیست محیطی مورد آزمون قرار می‌گیرند تا گزینه‌های مختلف و محتمل استخراج شوند.

علاوه بر کاربرد GIS در برنامه‌ریزی و طراحی بندر، این سیستم در زمینه‌های مختلف دیگر نیز



بندر هوستون



ماهیت حمل و نقل چندوجهی کالا در اغلب موارد باعث بروز گلوگاه‌های ترافیکی و به تبع آن افزایش زمان انتظار و کاهش کارایی می‌شود و این موضوع می‌تواند به افزایش هزینه‌ها، افزایش زمان تحویل کالا و حتی لغو ورود کشتی بینجامد

به‌عنوان مثال در بندر روتردام (Rotterdam) از این تکنولوژی در نمایش موقعیت شناورها برای کنترل و مدیریت ایمن ترافیک دریایی استفاده شده است.

ماهیت حمل و نقل چندوجهی کالا در اغلب موارد باعث بروز گلوگاه‌های ترافیکی و به تبع آن افزایش زمان انتظار و کاهش کارایی می‌شود. این موضوع می‌تواند به افزایش هزینه‌ها، افزایش زمان تحویل کالا و حتی لغو ورود کشتی بینجامد. استفاده از تکنولوژی GIS باعث جمع شدن داده‌ها در یک مرکز می‌شود و امکان دسترسی به اطلاعات دقیق و به‌روز را به مسئولان و کارکنان بندر می‌دهد.

دسترسی به اطلاعات به‌روز که به‌عنوان یک عنصر لازم در هر سیستم پشتیبانی تصمیم‌گیری لازم و ضروری است، به کاربران امکان هماهنگی و مدیریت کارآمد ارتباط بخش‌های مختلف نظیر انتقال کالا از کشتی به خط آهن و یا از کشتی به کامیون را فراهم می‌کند و همچنین تلفیق GIS و سیستم ردیابی لحظه‌ای کانتینرها و شناورها امکان ارسال و تحویل به‌موقع کالا و در نتیجه افزایش حجم عملیات بندر را به‌وجود می‌آورد.

در نهایت نیز این سیستم امکان مشاهده تصاویر زنده، نقشه‌ها، گراف‌های تحلیلی، تصاویر هوایی و جزییات داده‌های مختلف را در یک محل به‌وجود آورده و امکان انجام عملیات پیچیده بر روی اطلاعات را برای مدیران میسر و زیربنای یک سیستم DSS برای تصمیم‌گیری مدیران را فراهم می‌کند. ■

تصاویر ماهواره‌ای برخوردار است و از این رو می‌تواند در ترکیب موقعیت نقاط حساس بندری، تجهیزات لازم جهت حفظ ایمنی و امنیت و حتی تصاویر زنده دوربین‌های CCTV، مورد استفاده قرار گیرد تا امکانات لازم را جهت تهیه یک قالب کارآمد امنیتی میسر کند.

به‌عنوان مثال در بندر San Diego از تکنولوژی Web-based GIS جهت تعیین موقعیت منابع و امکانات حیاتی جهت مقابله با حوادث و سوانح استفاده شده است. یا در طرح Incident Command System (ICS) تهیه‌شده در خلیج Tampa ایالت فلوریدا، از نرم‌افزار Arc GIS برای فراهم کردن اطلاعات لازم برای کمک به برنامه‌ریزان در زمینه مقابله با موقعیت‌های اضطراری و حوادث، استفاده شده است.

در زمینه مدیریت منابع و امکانات نیز یک سیستم GIS-based زیربنای مناسبی را برای کمک به تصمیم‌گیری بهینه در مورد تخصیص منابع محدود، در اختیار تصمیم‌گیران قرار می‌دهد که طی آن امکان دسترسی به حداکثر بهره‌وری، با حداقل هزینه میسر می‌شود.

در بندر Houston یک سیستم مبتنی بر web در این زمینه جهت مدیریت اراضی و تأسیسات اجاره داده شده و امکان ارتباط بانک اطلاعاتی Microsoft access با سیستم مزبور فراهم شده و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

سیستم GIS با کمک مدل‌سازی عملیات بندری و نمایش آن روی نقشه و همچنین انجام تحلیل‌های مختلف و هماهنگی بین بخش‌های مختلف عملیات بندری، نظیر کنترل ترافیک کشتی‌ها، برنامه زمانبندی تخصیص اسکله‌ها، موقعیت تجهیزات خشکی، وضعیت تخلیه و بارگیری کانتینرها و ... امکان دسترسی به کارایی بهتر را میسر می‌کند.



طرح توسعه بنادر چندمنظوره کوچک با هدف توسعه زیرساخت مناطق ساحلی و محرومیت زدایی و فراهم آوردن شرایط مناسب برای فعالیت های صیادی و بازرگانی ساکنان مناطق جمعیتی سواحل خلیج فارس و دریای عمان، در رده پروژه های مردمی و ملی قرار می گیرد که از سال ۱۳۸۸ توسط سازمان بنادر و دریانوردی دنبال شده است. تعدد و همزمانی پروژه های احداث موج شکن در طول خطوط ساحل خلیج فارس و دریای عمان، در کنار رویکرد تخصصی و فنی کارفرما و مدیریت طرح در مراحل طراحی، مهندسی و کنترل کیفی نظارت در حین اجرا، دست اندرکاران این طرح ملی را بر آن داشته تا با مطالعات میدانی و پیمایش منطقه ای و توجه به درخواست های مردمی و شرایط اقتصادی - اجتماعی مناطق جمعیتی سواحل خلیج فارس و دریای عمان ضمن مکان یابی نقاط مناسب از جهت شرایط فنی و تخصصی و اقتصادی، نیازمندی های ذی نفعان و بهره بردار را پاسخ دهد.

در این مجال برآنیم تا موج شکن شناس که به عنوان یکی از پروژه های به اتمام رسیده در اواخر سال گذشته در اختیار بهره برداران و ذی نفعان پروژه قرار گرفته است را بشناسیم. موقعیت جغرافیایی، شرایط زیست محیطی، اقلیمی، دریایی، طراحی و مهندسی موج شکن متناسب با شرایط منطقه از جمله بخش های این معرفی خواهد بود که در ادامه بیان خواهند شد.

محیط زیست محدوده مورد مطالعه

طبق سند توسعه زیست محیطی استان هرمزگان طی برنامه چهارم توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، در استان مذکور، در عرصه های خشکی مناطقی که دارای گسل های فعال، گنبد های نمکی، زمین های سست و گسسته، شوره زار، باتلاقی یا مناطقی که دارای چشم اندازهای طبیعی و ارزش های زیست محیطی هستند، به نحوی تحت مدیریت و کنترل سازمان حفاظت محیط زیست قرار دارند یا قرار خواهند گرفت. همچنین مناطقی که در آنها توسعه بی رویه و فراتر از ظرفیت زیست محیطی صورت گرفته و عوامل تخریب ناشی از فعالیت های انسانی باعث آلودگی یا تخریب محیط زیست منطقه شده است و همچنین مناطقی که مواجه با محدودیت منابع زیست محیطی هستند (آب، خاک، پوشش گیاهی و ...) به عنوان مناطق حساس و آسیب پذیر تلقی می شوند. این پروژه با توجه به مطالعات انجام شده و آثار مثبت آن در نواحی ساحلی به خصوص بر شاخص های اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و امنیتی منطقه یکی از طرح هایی است که پیامدهای منفی زیست محیطی آن مانع جدی از نقطه نظر توسعه پایدار نخواهد بود.

بررسی معادن منطقه و فوایل حمل

براساس دستورالعمل کاربرد سنگ در موج شکن و سازه های حفاظت که توسط پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری در آذرماه سال ۱۳۸۸ تهیه شده است، با طبقه بندی سنگ ها به سه نوع آذرین، آهکی - ماسه سنگی و لوماسل معیارهای جداگانه ای برای هر یک ارایه شده و طبق استانداردهای

وضعیت محل پروژه

شناس روستای بزرگی از توابع بخش مرکزی شهرستان بندر لنگه، در استان هرمزگان واقع در جنوب ایران است. این روستا در ۱۸۵۰ متری خلیج فارس قرار دارد و اسکله ای در سواحل آن ساخته شده است.

وضعیت کنونی

جمعیت روستای شناس در حال حاضر حدود ۲۰۰۰ نفر است. شغل مردم این روستا ماهیگیری و زراعت است. این روستا چاه های کم عمق با آب شیرین دارد، اما در ۱۵ سال اخیر به علت کمبود نزولات آسمانی بیشتر چاه ها شور شده و مشکلاتی را برای کشاورزی ایجاد کرده است.

از طرف دیگر گرمای هوا باعث تبخیر مقدار زیادی از منابع آبی این محدوده می شود. این منطقه با توجه به عوامل بیرونی نظیر توده های هوایی که وارد کشور می شود، تحت تاثیر بارش های ناگهانی قرار دارد. برای بررسی جزئی تر وضعیت اقلیم این ناحیه مانند اطلاعات دما، باد، بارندگی و رطوبت براساس ایستگاه سینوپتیک بندر لنگه که آمار آن از سال های ۱۳۴۵ لغایت حال حاضر موجود است و در ضمن نزدیک ترین ایستگاه به بندر شناس می باشد، استفاده شده است.

توپوگرافی محدوده مورد مطالعه

نواحی ساحلی مشرف به محل احداث بندر شناس بخشی از جلگه ساحلی خلیج فارس است که با وسعتی مناسب بین بدنه آبی خلیج فارس و رشته کوه های زاگرس قرار دارد. از نظر توپوگرافی این محدوده جزو پهنه ساحلی خلیج فارس محسوب شده و کلیه مولفه های مورفولوژیکی ساحل را شامل می شود.

نواحی ساحلی مشرف به محل احداث بندر شناس بخشی از جلگه ساحلی خلیج فارس است که با وسعتی کافی بین بدنه آبی خلیج فارس و رشته کوه‌های گسترده ادامه یافته از زاگرس قرار دارد

(Sediment Transport). با توجه به اینکه مهم‌ترین و موثرترین فرایندهای انتقال رسوب در مناطق ساحلی و به ویژه محدوده مورد مطالعه، انتقال رسوب کرانه‌ای (Longshore Sediment Transport) است، بررسی کیفی و کمی این پدیده سبب درک بهتری از رژیم فرسایش و رسوب گذاری در اطراف بندر و مناطق بندر و مناطق مورد مطالعه می‌شود.

طراحی موج شکن مبانی طراحی

با توجه به مبانی طراحی در نظر گرفته شده در موج شکن توده سنگی بندر شناس (عمر مفید ۳۰ سال) مباحث زیر مورد توجه قرار گرفته‌اند:

- خطوط تراز بستر
- تغییرات سطح آب در اثر جزر و مد و بر کشند توفان (Storm Surge)
- ارتفاع موج طراحی در پای موج شکن با توجه به عمق‌های طراحی
- باد
- شرایط بستر
- رسوبات ساحلی
- چگالی سنگ در آب دریا
- رقوم تاج موج شکن
- وزن مورد نیاز سنگ در لایه‌های مختلف
- ابعاد مقطع
- بالاروی و سرریزی موج
- حفاظت شیب

شاخصه‌های موج شکن بندر شناس

پس از انجام مطالعات اولیه (فاز یک) و مطالعات نهایی (فاز دو) در تاریخ ۸۹/۰۸/۰۲ مراحل اجرای پروژه با حوضچه‌ای به وسعت حوضچه ۲۴ هکتار و طول بازوی اصلی ۱۰۲۵ متر و طول بازوی فرعی ۳۴۰ متر در تاریخ ۹۰/۰۵/۰۳ با هدف کمک به ایجاد اشتغال در منطقه پایان و تحویل بهره‌برداران شد.

در حال حاضر حداقل متوسط عمق آب در دهانه ورودی (MSL) برابر با ۲/۵۰ متر است که در حالت اخیر، میانگین عرض مفید بین دو بازو برای ورود شناورها به داخل حوضچه برابر با ۳۵ متر بوده و لذا برای عبور یکطرفه مناسب است.

تاثیر موج پس از احداث موج شکن شناس

تحقیقات به عمل آمده در خصوص بروز موج، موید این مطلب است که در اواسط مهرماه سال جاری، در طی یک هفته، دو بار موج از جهت جنوب غربی (جهت موج غالب) بروز کرده است. شایان ذکر است که ارتفاع موج طرح (Design Wave) برابر با ۲/۷۵ متر و در جهات ۲۷۰ و ۲۹۲ درجه نسبت به شمال، مبنای محاسبات هیدرودینامیک قرار گرفته است. ارتفاع تقریبی موج بروز کرده در مهر ۹۰، برابر با ۲ متر بوده و تراز سطح آب در شرایط مد قرار داشته و در آن شرایط هیچگونه آسیبی به موج شکن وارد نشده است. ■

ملی و بین‌المللی در دامنه مجاز از معادن به فاصله کمتر از ۳۰ کیلومتر به محل این پروژه حمل می‌گردد.

هیدرودینامیک باد، موج و جزر و مد

این اطلاعات از مطالعات پارامترهای باد، موج و جزر و مد که توسط سازمان مسوول، مانند سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین مهندسی مشاور ذیصلاح با استفاده از شبیه‌سازی‌های ریاضی و توزیع آماری مناسب با دوره بازگشت ۳۰ ساله محاسبه و در طراحی این موج شکن مورد استفاده قرار گرفته است.

آمار باد

به منظور شناخت وضعیت و تعیین الگوی توزیع باد، مراجع و منابع آماری در دسترس که می‌تواند در این شناخت ما را کمک کند و به نحوی الگوی این پدیده‌ها در محدوده طرح را نشان دهد، مورد بررسی قرار گرفته است. این منابع عبارتند از:

- آمار ایستگاه سینوپتیک جزیره بندر لنگه
- داده‌های ماهواره Quick Scat
- داده‌های ECMWF
- نتایج پروژه پایش و شبیه‌سازی استان هرمزگان ISWM۲

آمار موج

به منظور شناخت وضعیت و تعیین الگوی توزیع موج، مراجع و منابع آماری در دسترس که می‌تواند در این شناخت کمک کند و به نحوی الگوی این پدیده‌ها در محدوده طرح را نشان دهد، مورد بررسی قرار گرفته است. این منابع عبارتند از:

- نتایج مدل سازی امواج دریاهای ایران ISWM
 - نتایج پروژه پایش و شبیه‌سازی استان هرمزگان ISWM۲
- که در زیر نتایج مطالعات به صورت گلموج‌های مربوط به هر کدام از منابع نمایش داده شده است.

انتخاب گلموج مبنای طرح

آمار پروژه پایش و شبیه‌سازی سواحل استان هرمزگان دارای دوره مدل سازی طولانی‌تر و همچنین به‌روزتر هستند. بر اساس تجربیات گذشته آمار موج ISWM در خلیج فارس دست پایین بوده و به همین دلیل در این مطالعات از آمار موج پروژه پایش و شبیه‌سازی سواحل استان هرمزگان به عنوان آمار موج مبنای طرح استفاده شده است.

مقایسه آمار موج مختلف در حوالی شناس

پایش و شبیه‌سازی سواحل هرمزگان	ISWM	
۲۷	۱۱	طول دوره آماری (Year)
۲۴۷/۵	۲۴۷/۵	جهت غالب (degree)
۳/۳	۲/۶	حداکثر ارتفاع موج (m)

مورفولوژی و رسوب گذاری

هرگاه تغییراتی بر طبیعت دریایی یک منطقه ساحلی اعمال شده و روند طبیعی عملکرد متقابل دریا و ساحل از حالت پایدار و متعادل خارج شود، واکنش‌هایی جهت مقابله با این تغییرات به وجود خواهد آمد. از معمول‌ترین این واکنش‌ها رسوب گذاری و یا فرسایش ساحلی است که به دنبال تغییرات اعمالی بر نوار ساحلی خود را نمایان کرده و تا زمانی که طبیعت به حالتی پایدار و ماندگار برسد، ادامه می‌یابد. مهم‌ترین و موثرترین فرایندهای انتقال رسوب در مناطق ساحلی عبارتند از: انتقال رسوب کرانه‌ای (Longshore Sediment Transport) و انتقال رسوب عمود بر ساحل (Crossshore).

شرایط هاب شدن بنادر



منصور کیانی مقدم؛ مدرس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار
دکترای حمل و نقل دریایی، کارشناس ارشد حمل و نقل بین‌المللی، کارشناس دریانوردی

- ۵) بهره‌مندی از تجهیزات بندری و ترانشیپ پیشرفته و مناسب جهت خدمات‌دهی به انواع کشتی‌ها، خصوصاً کشتی‌های غول‌پیکر
 - ۶) بهره‌مندی از فن‌آوری‌های نوین و سریع در کنار اسکله‌ها، محوطه انبارها و درب‌های خروجی جهت کاهش سیکل زمانی ورود و خروج کشتی‌ها^۱، کامیون‌ها و کاهش زمان رسوب کالاها در بنادر
 - ۷) مدیریت کارآمد، مؤثر و اثربخش مبتنی بر اصول علمی
 - ۸) بهره‌مندی از سیستم‌های اطلاعاتی و اطلاع‌رسانی کارآمد و پیشرفته
 - ۹) وجود مناطق آزاد تجاری، اقتصادی و صنعتی در بندر و وجود بازارهای مستعد و تولیدکنندگان بالقوه در پسکرانه‌های آن
 - ۱۰) انعطاف‌پذیری بندر در مقابل تقاضاهای روزافزون ولی غیرقابل پیش‌بینی
 - ۱۱) عدم وجود موانع و یا وجود حداقل موانع تجاری در بندر و منطقه
 - ۱۲) داشتن حمایت‌های مالی، سیاسی و اجتماعی.
- بنادری که به‌دنبال هاب شدن هستند و برخی از ویژگی‌های ذاتی را دارند، بر روی کسب ویژگی‌های دیگر سرمایه‌گذاری می‌کنند. نباید فراموش کرد که در این فرایند یکی از مؤثرترین عوامل، ایجاد جاذبه‌ها و مشوق‌هایی برای تشویق و متقاعد کردن فرستندگان کالا و شرکت‌های کشتیرانی جهت جذب کشتی‌ها به بندر است. این جاذبه‌ها می‌تواند متنوع باشد. جاذبه‌ها و مشوق‌هایی نظیر تخفیف‌های تعرفه‌های گمرکی، تسهیلات ویژه حمل‌ونقل ترکیبی و ترانزیت بدون مرز، بسته‌بندی با ارزش افزوده، خدمات تخلیه و بارگیری با کیفیت بالا و قیمت‌های

- بنادر با احراز یکسری شرایط و ویژگی‌هایی به بنادر هاب (محور) تبدیل می‌شوند. بنادری که گام‌های اولیه را برای هاب شدن برمی‌دارند، در حقیقت بنادری هستند که می‌توانند در صنعت حمل و منطقه خود یک نقش راهبردی ایفا کنند و دارای پتانسیل توسعه در تمامی سطوح فنی، عملیاتی و مدیریتی در منطقه باشند. در سیر تکامل به سوی هاب شدن، بنادر اطراف آنها به تدریج به بنادر فیدر (تغذیه‌کننده) و یا اسپیک (زیرشاخه) تبدیل می‌شوند. بنادر اسپیک یا فیدر بنادری خواهند بود با توانمندی‌های محدودتر و کمتر از بنادر هاب. در بین این بنادر رقابتی نیز به‌وجود خواهد آمد که شاید در آینده یکی از آنها بتواند به‌عنوان رقیب اصلی بندر هاب منطقه عرض اندام کند. بنابراین در یک منطقه جغرافیایی یک بندر قدرتمند وجود خواهد داشت که همان بندر هاب یا مادر خواهد بود که عملیات کلان حمل‌ونقل دریایی و خدمات دیگر بنادر اطراف خود را تحت شعاع جاذبه‌هایی قرار خواهد داد و تنها آن بندر قادر به ارائه تمامی خدمات در سریع‌ترین زمان ممکن، ایمن‌ترین شرایط، بالاترین کیفیت و کمترین هزینه است. برای هاب شدن شرایط زیر باید موجود باشد:
- ۱) موقعیت جغرافیایی ایده‌آل و نزدیک بودن به خطوط بین‌المللی کشتیرانی
 - ۲) داشتن عمق آب مناسب. بنادری که این ویژگی را داشته باشند، می‌توانند کشتی‌های پهن‌پیکر را به‌راحتی در کنار اسکله‌های خود پهلو دهند.
 - ۳) دارا بودن امکانات پسکرانه‌ای (Hinterland)، خدمات مناسب و وجود صنایع تولیدی و تبدیلی مختلف در منطقه
 - ۴) وجود جاده‌ها، خطوط هوایی و ریلی قوی و قابل توسعه در ارتباط با بندر هاب و اتصال آنها به مبادی تولید و توزیع در منطقه



ایده آل این بندر باعث می شود کالاهای عبوری که از بخش های شرقی و مرکزی قاره آسیا به سمت غرب آسیا و آفریقا و اروپا و از مسیرهای شمال شرق به بازارهای کشورهای کانادا و آمریکا حمل می شود، از طریق، از نزدیک یا از میان پسکرانه این بندر عبور کنند.

در خلیج فارس دولتمردان کشور امارات متحده عربی و مدیران بندر جبل علی در تلاش هستند این بندر را به طرف هاب شدن سوق دهند. در حال حاضر بندر جبل علی یکی از بنادر مهم در قاره آسیا و منطقه است و رقیب قدرتمندی برای بندر ایران محسوب می شود. از بین بنادر ایران، بندر شهید رجایی (بندرعباس) با پتانسیل موجود می توانست به خوبی با بندر جبل علی رقابت کند و حتی در این رقابت برنده باشد، اما متأسفانه این نیاز تحقق پیدا نکرد. در این بین، بندر چابهار نسبت به تمامی بنادر خلیج فارس ویژگی های ذاتی بهتری برای هاب شدن در منطقه را دارد. بندر چابهار بهترین گزینه در جهت ترقی و رشد و پیشروی به سمت هاب شدن است. اگر بندر چابهار به این سمت پیش برود، می توان امیدوار بود که مدیریت صنعت حمل و نقل کشور، اصل مدیریت حمل و نقل ترکیبی را به معنای واقعی اجرا کرده و کالاهای مقصد اروپا را در بندر چابهار جذب و از طریق حمل ریلی به صورت ترانزیت به اروپا حمل کنند. بدیهی است که این امر به نفع صاحبان کالا و مشتریان خواهد بود، زیرا زمان حمل این کالاهای یک هفته تا ۱۰ روز کاهش پیدا خواهد کرد. هاب شدن بندر چابهار یک آرزو نیست و انشاء الله محقق خواهد شد، ولی تحقق این هدف نیازمند مطالعه، اهتمام، حمایت و جدیت مسوولان و دست اندرکاران است.

زیرنویس ها:

۱- Turnaround Time

۲- Economies of Scale

مناسب می توانند در این فهرست قرار بگیرند. شرکت های کشتیرانی برای بهره برداری از مقیاس های اقتصادی ۲ به سازندگان کشتی ها سفارش ساخت کشتی های پهن پیکرتر و سریع تر را می دهند. از سوی دیگر، بنادر جهت ارائه خدمات به این کشتی های غول پیکر مجبور هستند خود را با این تغییرات وفق دهند، در غیر این صورت به تدریج از گردونه رقابت خارج می شوند. آنها مجبورند در سرتاسر چرخه عملیات، بنادر خود را مجهز به تجهیزات مدرن و پیشرفته و پرسرعت کنند تا کشتی های وارده را زودتر و با خدمات بهتری نسبت به رقیبان خود تخلیه/ بارگیری کنند.

از سوی دیگر، بنادر عضوی از زنجیره تامین کالا در چرخه لجستیک بین المللی کالا هستند. بر اساس اصول لجستیک، کالاهای باید از مکان تامین مواد اولیه یا تولیدکننده تا مکان مشتری با کیفیت مناسب و با بهینه ترین هزینه و در کوتاه ترین زمان ممکن به مشتری تحویل شوند. بنابراین لازم است از زمانی که کالاهای در مبدأ به کشتی بارگیری می شوند و تا زمانی که از کشتی تخلیه شده و تا هنگامی که کالاهای به دست مشتریان خود می رسند (حتی اگر نیاز به حمل زمینی، هوایی و ریلی داشته باشند)، سهولت سازی امور جابه جایی و حمل و نقل کالا با شرایط و تعاریف لجستیکی مدنظر مدیران بندر باشد و در این راستا، مدیران بندر با متولیان دیگر حمل و نقل در خصوص کوتاه کردن سیکل زمانی چرخش کشتی و کالاهای تعامل و همفکری داشته باشند.

در آسیا به غیر از بندر سنگاپور، بندر شانگهای که در جنوب شرقی چین واقع شده نیز از جمله بنادر محور محسوب می شود. بندر شانگهای برای هاب شدن گام های محکمی برداشته و در این راه پیشرفت خوبی نیز داشته است. می توان گفت که این بندر مهم ترین عناصر و ویژگی های یک بندر هاب را دارد. به غیر از ویژگی های ذاتی، توسعه روزافزون اقتصاد چین و افزایش صادرات و واردات، این روند را شدت بخشیده است. موقعیت تقریباً





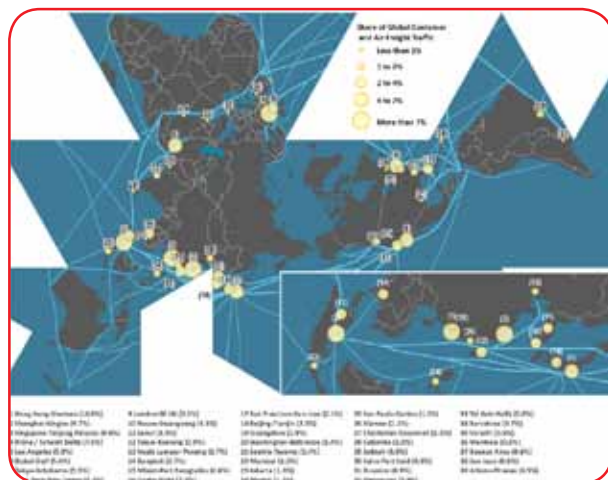
مهدی رستگاری

کارشناس و پژوهشگر لجستیک و عملیات بندری
شرکت تایدواتر خاورمیانه

مدیریت سرمایه‌های فکری؛ رویکردی نوین در صنعت بنادر

بندر کانتینری در سرتاسر جهان است. با نگاهی به آمار حجم عملیات بنادر در این بازار، درمی‌یابیم که ۲۰ بندر کانتینری برتر توانسته‌اند ۴۸/۵۱ درصد از ترافیک دریایی کانتینر را در سطح جهانی به سوی خود جذب کنند، اما علت این عدم توازن در بازار بنادر چیست؟

چنان‌که گفتیم، بنادر به منزله سکوهای تحقق تجارت بین‌الملل عمل می‌کنند: آنها درگاه تبادل جریان‌های تجارت به صورت صادرات، واردات و ترانزیت بین سرزمین‌های پسرانه خود و سرزمین‌های فرادریا هستند. این نحوه عمل بنادر به عنوان کارکرد «درگاهی» (Gateway) بندر شناخته می‌شوند. اکثر قریب به اتفاق زنجیره‌های تامین در جهان مبتنی بر فعالیت دو یا چند بندر در سطح جهان هستند. در شبکه‌های لجستیکی، بنادر درگاهی اغلب مبدا و مقصد سفرهای مستقیم کشتی تلقی می‌شوند. در بازار منطقه‌ای بنادر، امتیاز کارکرد درگاهی یک بندر نسبت به رقبای آن بر مبنای سطح کارایی بندر، ارتباط پسرانه‌ای، تواتر دریانوردی در آن، کفایت زیرساخت‌ها، دامنه خدمات بندری مورد ارایه در آنها، استقرار جغرافیایی، تعرفه‌ها، سرعت پاسخگویی به نیازهای بهره‌برداران بندر و شهرت بندر در زمینه خسارات وارده به بار در آن است.



تصویر ۱ - کانون‌های لجستیکی جهان و سهم آنها از جریان تجارت بین‌الملل

اما تمرکز زنجیره‌های تامین در هفت منطقه اصلی^۲ در جهان موجب شده که بخش اعظم تجارت بین‌المللی در این هفت منطقه جریان داشته باشد. بالطبع بنادر برتر جهان نیز در این مناطق نظم و نضج گرفته و توسعه یافته‌اند. اغلب این بنادر، نه تنها دارای قابلیت عمل به عنوان بندر درگاهی هستند، بلکه می‌توانند جریان‌هایی را که موسوم به جریان‌های ترانشیپی هستند، به طرف خود جذب کنند. بنادر برای کسب کارکرد ترانشیپی باید علاوه بر مزایای مورد نظر برای کارکرد درگاهی، دارای امتیازات بیشتری از حیث محل جغرافیایی، تعداد اسکله‌ها و عمق آب‌خور آنها، صرفه‌جویی در هزینه‌های عملیاتی، تشریفات گمرکی، مبدا پسرانه‌ای محموله‌ها، قابلیت‌های شعبه یا کارگزار کشتیرانی، سهولت حمل و نقل سرزمینی، کیفیت خدمات مورد ارایه به مشتریان، سرمایه‌گذاری در پایانه‌های اختصاصی، ملاحظات سیاسی و غیره نیز باشند. در واقع خطوط کشتیرانی بر مبنای این گونه مزایا سرویس‌های منظم

صنعت بنادر دارای ویژگی‌هایی است که آن را از سایر صنایع متمایز می‌کند. از جمله این ویژگی‌ها می‌توان به ماهیت شبه‌تولیدی صنعت بنادر، غیرمنقول بودن اغلب دارایی‌های سرمایه‌ای، رقابت روزافزون در بازارهای جهانی بنادر، تأثیرپذیری شدید از تغییرات جاری در تجارت بین‌الملل، فشاریت بالای مشتریان، دشواری اکید ورود در بازار بنادر، وابستگی شدید موفقیت بندر به عامل کیفیت خدمات و مکان جغرافیایی آن، ریسک بالای بازگشت سرمایه، ساختار متکثر بندر و تشکیل آن از انواع بنگاه‌های اقتصادی و دستگاه‌های نظارتی خرد و کلان، نقش محوری بندر در تشکیل خوشه‌های صنعتی، کارکرد آن به عنوان یک سکوی لجستیکی و بسیاری موارد دیگر اشاره کرد.

ساختار بازار این صنعت نیز ساختاری پیچیده و منحصربه‌فرد است. به عنوان مثال در سال ۲۰۱۰، حجم کل ترافیک دریایی محموله‌های کانتینری در سطح بنادر جهان به ۵۲۴/۴ میلیون تی‌ای.یو بالغ شده است. این بازار متشکل از بیش از ۶۰۰

رتبه	بندر کانتینری	حجم عملیات سالانه (به واحد تی.ای.یو)		
		۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸
۱	شلنگهای	۲۹,۰۶۹,۰۰۰	۲۵,۰۰۲,۰۰۰	۲۷,۹۸۰,۰۰۰
۲	سنگاپور	۲۸,۴۳۰,۸۰۰	۲۵,۸۶۶,۴۰۰	۲۹,۹۱۸,۲۰۰
۳	هنگ کنگ	۲۳,۵۳۲,۰۰۰	۲۱,۰۴۰,۰۹۶	۲۴,۴۹۴,۲۲۹
۴	شنژن	۲۲,۵۰۹,۷۰۰	۱۸,۲۵۰,۱۰۰	۲۱,۴۱۳,۸۸۸
۵	پوسان	۱۴,۱۵۷,۲۹۱	۱۱,۹۵۴,۸۶۱	۱۳,۴۵۲,۷۸۶
۶	نینگ بو	۱۳,۱۴۴,۰۰۰	۱۰,۵۰۲,۸۰۰	۱۱,۲۲۶,۰۰۰
۷	گوانگ ژو	۱۲,۵۵۰,۰۰۰	۱۱,۱۹۰,۰۰۰	۱۱,۰۰۱,۳۰۰
۸	کینگ دائو	۱۲,۰۱۲,۰۰۰	۱۰,۲۶۰,۰۰۰	۱۰,۳۲۰,۰۰۰
۹	دوبی	۱۱,۶۰۰,۰۰۰	۱۱,۱۲۴,۰۸۲	۱۱,۸۲۷,۲۹۹
۱۰	روتتردام	۱۱,۱۴۵,۸۰۴	۹,۷۴۳,۲۹۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰
۱۱	تیلجین	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	۸,۵۰۰,۰۰۰
۱۲	کلوهمسیونگ	۹,۱۸۱,۲۱۱	۸,۵۸۱,۲۷۳	۹,۶۷۶,۵۵۴
۱۳	پورت کلانگ	۸,۸۷۰,۰۰۰	۷,۳۰۹,۷۷۹	۷,۹۳۷,۵۷۹
۱۴	آنتورپ	۸,۴۶۸,۴۷۵	۷,۳۰۹,۶۳۹	۸,۶۶۲,۸۹۱
۱۵	هامبورگ	۷,۹۰۰,۰۰۰	۷,۰۰۷,۷۰۴	۹,۷۳۷,۰۰۰
۱۶	لس آنجلس	۷,۸۳۱,۹۰۲	۶,۷۴۸,۹۹۴	۷,۸۴۹,۹۸۵
۱۷	تان یونگ پِلپاس	۶,۵۳۰,۰۰۰	۶,۰۰۰,۰۰۰	۵,۶۰۰,۰۰۰
۱۸	لانگ بیچ	۶,۲۶۳,۳۹۹	۵,۰۶۷,۵۹۷	۶,۴۸۷,۸۱۶
۱۹	زیامین	۵,۸۲۰,۰۰۰	۴,۶۸۰,۳۵۵	۵,۰۳۴,۶۰۰
۲۰	نیوپورک/نیوجرسی	۵,۲۹۲,۰۲۰	۴,۵۶۱,۸۳۱	۵,۲۶۵,۰۵۳
> جمع کل <		۲۵۴,۳۸۷,۶۰۲	۲۲۰,۹۰۰,۸۰۱	۲۴۷,۲۲۱,۱۸۰

جدول ۱- آمار حجم عملیات تخلیه‌وبارگیری کانتینر در ۲۰ بندر کانتینری برتر جهان در سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰ میلادی^۱

جدول ۲- آمار حجم عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر و ظرفیت پایانه‌ای ۲۰ پایانه‌دار برتر جهان در ابتدای سال ۲۰۱۱ میلادی

رتبه	شرکت پایانه دار	کشور متبوع	سطح توسعه	حجم عملیات کانتینری (میلیون تی.ای.یو)	سهم از کل عملیات کانتینری در جهان	ظرفیت پایانه‌ای (میلیون تی.ای.یو)	سهم از ظرفیت پایانه‌ای جهان
۰۱	هاچینسون پورت هولدرینگ (HPH)	چین- هنگ کنگ	در حال توسعه	۶۴/۲	۱۲/۲	۹۳/۹	۱۲/۵
۰۲	ای.بی.ام.ترمینالز (APMT)	هلند	توسعه یافته	۵۶/۹	۱۰/۹	۱۰۵/۴	۱۴/۰
۰۳	پی.اس.ای (PSA)	سنگاپور	در حال توسعه	۵۵/۳	۱۰/۵	۸۴/۴	۱۱/۲
۰۴	دی.بی.ورلد	امارات متحده عربی	در حال توسعه	۴۵/۲	۸/۶	۶۳/۱	۸/۴
۰۵	کلسکو	چین	در حال توسعه	۳۲/۵	۶/۲	۶۸/۱	۹/۱
۰۶	ام.اس.سی	سوئیس	توسعه یافته	۱۶/۴	۳/۱	۲۳/۶	۳/۱
۰۷	پورویگیت	آلمان	توسعه یافته	۱۱/۷	۲/۲	۲۱/۱	۲/۸
۰۸	اورگرین	چین- تایوان	در حال توسعه	۸/۶	۱/۶	۱۶/۶	۲/۲
۰۹	اس.اس.ای.مارین (SSA Marine)	ایالات متحده	توسعه یافته	۷/۷	۱/۵	۱۸/۰	۲/۴
۱۰	سی.ام.ای.سی.جی.ام (CMA CGM)	فرانسه	توسعه یافته	۷/۰	۱/۳	۱۴/۵	۱/۹
۱۱	هلجین	کره جنوبی	در حال توسعه	۶/۰	۱/۱	۱۵/۸	۲/۱
۱۲	ان.وی.کی.لین (NYK)	ژاپن	توسعه یافته	۵/۲	۱/۰	۱۹/۰	۲/۵
۱۳	اچ.اچ.ال.ای (HHLA)	آلمان	توسعه یافته	۵/۰	۱/۰	۹/۲	۱/۲
۱۴	در.اگادوس	اسپانیا	توسعه یافته	۴/۹	۰/۹	۹/۱	۱/۲
۱۵	ای.بی.ال	سنگاپور	در حال توسعه	۴/۶	۹/۰	۷/۷	۱/۰
۱۶	کی.لین (K Line)	ژاپن	توسعه یافته	۴/۳	۰/۸	۸/۷	۱/۲
۱۷	واو.سی.ال (OOCL)	چین- هنگ کنگ	در حال توسعه	۴/۲	۰/۸	۵/۵	۰/۷
۱۸	یانگ مینگ	چین- تایوان	در حال توسعه	۴/۱	۰/۸	۷/۹	۱/۱
۱۹	آی.سی.تی.ای (ICTSI)	فیلیپین	در حال توسعه	۳/۶	۰/۷	۷/۴	۱/۰
۲۰	ام.اوال (MOL)	ژاپن	توسعه یافته	۲/۷	۰/۵	۵/۷	۰/۸
جمع کل				۳۵۰/۱	۶۶/۸	۶۰۴/۷	۸۰/۴
جهانی				۵۲۴/۴	۱۰۰/۰	۷۵۱/۹	۱۰۰/۰

کشتی‌های کوه‌پیکر خود را به چند بندر منطقه برقرار می‌کنند. این گونه بنادر در سطح منطقه خود به صورت بنادر کانونی درآمد و مبدا پخش جریان‌های محموله‌های تجاری به بنادر کوچک‌تر واقع می‌شوند؛ بنادر رده دوم که «بنادر محوری منطقه‌ای» نامیده می‌شوند، به نوبه خود مبدا جریان تجارت به بنادر کوچک‌تر موسوم به «بنادر محوری محلی» هستند؛ و در نهایت بنادر محوری محلی خود مبدا ارسال محموله‌های تجاری به «بنادر کوچک» قرار می‌گیرند. این جریان آبشاری که اغلب عنوان مدل «کانون و شعاع» (Hub & Spoke) شناخته می‌شود، بیان‌کننده چگونگی شکل‌گیری سیمپره و پیشسازی برخی بنادر در بازارهای منطقه‌ای است.

بازاندکی دقت به خاستگاه‌های مزیت رقابتی در توسعه کارکردهای درگاهی و ترانشیپی بندر، درمی‌یابیم که توسعه بندر و کسب کارهای آن صرفاً در گرو تامین تسهیلات و تجهیزات بندری نیست؛ بلکه برخورداری و بهره‌برداری موثر از داشته‌های دانشی مهم‌ترین رکن توسعه و مدیریت موفق یک بندر به شمار می‌آید. تاریخچه صنعت بنادر در نیمه دوم قرن بیستم میلادی شواهد زیادی را برای اثبات این مدعا به دست می‌دهد. شاید بارزترین این شواهد را بتوان در بنادر و پایانه‌هایی جست که در صنعت بنادر به «فیل‌های سفید» موسوم شدند. از جمله این بنادر می‌توان به بندر دامپتا در مصر و بندر ایمزهاون در هلند اشاره کرد. این بنادر به‌رغم سرمایه‌گذاری سنگین در زمینه تامین تسهیلات و تجهیزات مناسب به دلیل عدم برخورداری از ارتباطات و منطق بازار متروک مانده و نتوانستند توفیقی در جذب جریان تجاری کسب کنند. از بین نمونه‌های دیگر در آغاز

قرن بیست و یکم میلادی می‌توان به پایانه‌هایی مانند سِرِس پاراگون^۲ در هلند، پایانه کانتینری بندر گوادِر در پاکستان و پایانه‌های کانتینری خلیج سوبیک و بندر باتانگاس در فیلیپین اشاره کرد که به‌رغم تبلیغات فراوان برای هر یک از آنها در سال‌های اول قرن بیست و یکم هیچ یک نتوانستند به توفیق مورد نظر در زمینه توسعه کسب و کارهای خود دست یابند.

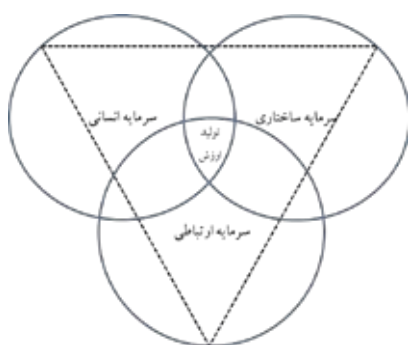
اما ضرورت اتکا بر داشته‌های دانشی در صنعت پایانه‌داری به مراتب مشهودتر است. در سطح نگاه‌های پایانه‌دار، عدم توازن در سهم از بازار به مراتب شدیدتر است: از میان هزاران شرکت پایانه‌دار کوچک و بزرگ در سطح جهان، ۶۶/۸ درصد سهم بازارهای جهانی بنادر در اختیار ۲۰ پایانه‌دار برتر جهان است. فعالیت اکثر قریب به اتفاق این شرکت‌ها محدود به یک بندر نیست و بسیاری از آنها دهه‌ها پایانه را در سطح بنادر جهان تحت پوشش خود دارند. در واقع در بدو توسعه هر بندر مستعدی در سطح جهان، این شرکت‌ها برای حضور در آن داوطلب هستند و در اغلب موارد نیز بر اساس مذاکرات و مصالحات بندر مورد نظر، راهبری بندر یا برخی از پایانه‌های آن به یک یا چند شرکت از این شرکت‌ها واگذار می‌شود. شک نیست که توفیق این شرکت‌ها بیشتر مرهون شهرت، ارتباطات بازار و دانش ویژه این شرکت‌ها در زمینه مدیریت کسب و کارهای بندری است تا نقدینگی، اموال و دارایی‌های موجودشان. این پدیده از دید متخصصان صنعت بنادر به دور نمانده و در مراجع علمی بسیاری مورد تاکید قرار گرفته است. شاید آشناترین مصداق این موضوع نزد خواننده ایرانی مدل نسل‌بندی بنادر توسط کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل متحد (انکتاد) بوده که بیان‌کننده سیر دگردیسی بنادر و تحول پارادایم‌ها و قابلیت‌ها و کارکردهای غالب در آنها در ۵۰ سال اخیر است. این مدل به وضوح بیان می‌کند که در طی نیم قرن جانیامیه تولید در بخش بنادر از «نیروی کار و سرمایه» به «فناوری و دانش فنی» منتقل شده است.

در دهه‌های گذشته، صنعت بنادر ابزارها و رویکردهای بسیاری را برای شناخت، توسعه و بهبود این داشته‌ها به کار گرفته (و یا در صورت نیاز ابداع نموده) است که از جمله آنها می‌توان به جامعه بندری، بازاریابی بنادر، مدیریت عملیات، سیستم اطلاعات مدیریت، مدیریت کیفیت، مدیریت تحقیق و توسعه، مدیریت منابع انسانی، مدیریت ایمنی و بهداشت و محیط زیست و غیره اشاره کرد. هر چند هر یک از این رویکردها بخشی از داشته‌های دانشی را پوشش داده و آنها را توسعه و بهبود می‌دهند، اما هنوز صنعت جهانی بنادر هنوز فاقد رویکرد مدیریتی آگاهانه، نظام‌مند و جامع‌نگری است که کلیه این داشته‌ها را تحت پوشش خود آورده و ضمن ارایه شناخت جامعی از آنها، بتواند زمینه لازم برای برهم‌کنش، هم‌افزایی، موازنه و حفاظت از آنها را فراهم آورد.

نقش داشته‌های دانشی در اقتصاد نوین منحصر به بخش بنادر نبوده و نیست: این داشته‌ها همواره منشا تفاوت بین ارزش بازاری^۴ بنگاه‌های اقتصادی و ارزش دفتری آنها انگاشته شده‌اند. به گزارش اسوایی در دهه ۱۹۲۰ میلادی نسبت ارزش بازاری شرکت‌های سهامی عام برابر ۱۸۷ درصد ارزش دفتری ثبت‌شده برای آنها بوده است. این نسبت در سال‌های پایانی ۱۹۸۰ و ابتدای ۱۹۹۰ به بالای ۵۰۰ درصد رسیده است. این رشد خارق‌العاده محصول توسعه و غلبه اقتصاد دانش در ربع آخر قرن بیستم بوده است؛ اقتصادی که در آن دارایی‌ها، منابع و سرمایه‌های دانشی جایگزین عوامل ایجادکننده مزیت نسبی اقتصاد کلاسیک (یعنی کار، منابع طبیعی و سرمایه) شده‌اند. در بستر این شرایط، برخورداری و بهره‌برداری موثر از دانش عامل اصلی کسب مزیت نسبی گردیده است. اما شناخت، توسعه، بهبود، کنترل و ممیزی این گونه داشته‌ها همواره یکی از موضوعات چالش‌برانگیز و دشوار دانش مدیریت بوده است. در دهه ۱۹۸۰ با توجه به ظهور و بروز عینی اقتصاد دانش در سطح جهان، مفهوم «سرمایه‌های فکری»^۵ در واکنش به این خلأ محسوس در دانش

فرایندها و بانک‌های اطلاعاتی آن اشاره دارد؛ حال آنکه دارایی‌های فکری به آن دسته از سرمایه‌های فکری اطلاق می‌شود که از طریق اقدامات حقوقی قابل ثبت، تملیک و انتقال می‌شوند. جدول ۴ طبقه‌بندی سرمایه‌های فکری را از منظر فدراسیون بین‌المللی حسابداران (IFAC) به دست می‌دهد. اما برخورداری صرف از سرمایه‌های فکری به خودی خود تضمینی برای تولید ارزش در یک بنگاه به شمار نمی‌آید؛ بلکه تولید ارزش در بنگاه‌های نوین حاصل اجتماع، برهم‌کنش موثر و هم‌افزایی اقسام مختلف سرمایه فکری سازمان با یکدیگر است. توسعه و تامین سرمایه‌های فکری سازمان و اجتماع و آرایش دادن موثر آنها برای تولید ارزش موضوع اصلی فعالیتی است که به عنوان مدیریت سرمایه‌های فکری شناخته می‌شود. این موضوع مستلزم شناسایی منابع تولید و ذخایر دانش (اعم از موجود یا مطلوب)، ترسیم نقشه جریان دانش بین آنها، برقراری موازنه و مصالحه بین این منابع و ذخایر، برنامه‌ریزی برای توسعه و بهره‌برداری از آنها برای خلق مزیت رقابتی و/یا تولید ارزش و بهبود آنها، محافظت از آنها در مقابل رقیب و شرایط محیطی و جلوگیری از افت ارزش و/یا نابودی‌شان و تعریف و استقرار فعالیت‌های پشتیبانی این سیستم خواهد بود.

به‌رغم اثبات نقش اساسی سرمایه‌های فکری در اقتصاد نوین، صنعت بنادر التفات آگاهانه و جامع‌نگرانه‌ای نسبت بدان نداشته است. این موضوع به خوبی از مراجع علمی موجود صنعت بنادر قابل استنباط است. این در حالی است که به دلیل ویژگی‌های خاص این صنعت، اهمیت و پیچیدگی مدیریت سرمایه‌های فکری را در آن به مراتب بالاتر می‌برد؛ بدون شک ساختار ویژه بازار، سرمایه‌گذاری و هنگفت موردنیاز و ناممکن بودن بسیج بخش عمده‌ای از دارایی‌های سرمایه‌ای در بخش بنادر، مسیر توسعه هر بندر و کسب‌وکارهای آن را به مسیری پریسک و بازگشت‌ناپذیر تبدیل می‌کند. همچنین ماهیت شبه‌تولیدی صنعت بنادر، سازمان شبکه‌ای بندر و الگوی مشارکت بنگاه‌ها و نهادهای خصوصی و دولتی در آنها، تاثیر و تاثرات بین بخش بنادر و اقتصاد و تجارت بین‌الملل در سطوح خرد و کلان، محوریت بندر در تشکیل خوشه‌های صنعتی و بسیاری موارد دیگر موجب افزایش زایدالوصف پیچیدگی در زنجیره‌های تولید ارزش این صنعت شده‌اند. در این میان به نظر می‌رسد برای دستیابی به یک تصویر جامع و کل‌نگرانه از مزیت‌های رقابتی و محرک‌های تولید ارزش در این صنعت و حرکت برای سرآمدی در آن، اتخاذ رویکرد مدیریت سرمایه‌های فکری یک ضرورت است.



تصویر ۲ - سکوی تولید ارزش در بنگاه اقتصادی نوین

نسل اول	نسل دوم	نسل سوم
شروع دوره	قبل از ۱۹۶۰	بعد از ۱۹۸۰
الگوی غالب محموله‌های دریایی	کالای عمومی	کالای فله و کالای تک‌محموله بندی شده فزونی یافتن حمل‌ونقل کانتینری
راهبرد و جایگاه توسعه بندر	محافظة کارانه نگاه به بندر به عنوان محل تلاقی وجوه سرزمینی و دریایی حمل‌ونقل	توسعه جویانه نگاه به بندر به عنوان کانون حمل و نقلی و مرکز تولید
محدوده فعالیت	(۱) جابه‌جایی کالا؛ انبارداری کالا؛ کمک در ناوبری؛ تامین اسکله	(۱) + (۲) تغییر نوع محموله (از طریق فراوری و/یا توزیع)؛ بزرگ شدن حدود بنادر؛ احداث مراکز صنایع کشتی‌سازی در بنادر
ساختار بنادر و ویژگی‌های آن	- ایفای نقش منفرد و مستقل طرف‌های فعال در بندر - حفظ ارتباطات غیررسمی بین بندر و بهره‌برداران وی	- نزدیکی بیشتر در ارتباطات بین بندر و بهره‌برداران آن - ظهور اندکی همبستگی بین فعالیت‌های مختلف بندر - فقدان روابط بین بندر و طرف‌های مستقل از آن
وجه مشخصه بهره‌وری	- ابداع «توزیع محموله‌ها» - آرایه منفرد خدمات ساده - ارزش افزوده اندک	- ابداع «توزیع محموله‌ها» - فراوری محموله‌ها - خدمات پیچیده - ازدیاد ارزش افزوده
جانما به تولید	سرمایه و نیروی کار	سرمایه
		فن آوری و دانش فنی

جدول ۳ - دگردیسی بنادر طی سه نسل در ۵۰ سال اخیر (آنگتاد-۱۹۹۲)

مدیریت شکل گرفت. این مفهوم در طی دو دهه بعد تعاریف و تعابیر فراوانی یافت و شیوه‌های متعدد و متنوعی برای اندازه‌گیری و پایش سرمایه‌های فکری توسعه پیدا کرد. با گذشت کمتر از ۳۰ سال از عمر این مفهوم در دانش مدیریت، امروزه نه تنها صاحب‌نظران جهان مدیریت در زمینه نقش انکارناپذیر سرمایه‌های فکری در تولید ارزش در بنگاه‌های اقتصادی اتفاق نظر دارند، بلکه همگرایی تدریجی افکار ایشان در حال راه بردن به توسعه و پذیرش عمومی برخی مدل‌های ساختار یافته در زمینه مدیریت سرمایه‌های فکری است.

چنان‌که ذکر شد، تعاریف بسیار زیادی برای سرمایه فکری ارایه شده است. از جمله بهترین و جامع‌ترین تعاریفی می‌توان به تعریف بونتیس اشاره کرد که سرمایه فکری را به عنوان حاصل جمع و هم‌افزایی دانش، تجربه، ارتباطات، فرایندها، اکتشافات، نوآوری‌های سازمان، وجهه وی در بازار و تاثیر آن بر جوامع در نظر می‌گیرد. در یک کلام سرمایه فکری عبارت است از «دانش حائز ارزش و یا قابل تبدیل به ارزش برای سازمان». بر این اساس سرمایه فکری می‌تواند ورودی یا خروجی یک فرایند تولیدکننده ارزش یا محصول نهایی یک فرایند تبدیل دانش باشد.

اجماع مراجع این نحله دانشی بر آن است که سرمایه فکری متشکل از سه گروه از داشته‌های ناملموس سازمان هستند: سرمایه‌های انسانی، سرمایه‌های ارتباطی و سرمایه‌های ساختاری. سرمایه‌های انسانی از مهارت‌ها، قوه فکری، صلاحیت‌ها و دانش پنهان منابع انسانی سازمان تشکیل می‌شود. سرمایه‌های ارتباطی شامل ارتباطات با ذی‌نفعان موثر بر کسب‌وکارها (اعم از مشتریان، تامین‌کنندگان، توزیع‌کنندگان)، بازخودها، پیشنهادها، ورودی‌های آنان در محصول سازمان و تجربه و دانش پنهان ایشان است. سرمایه ساختاری به دو دسته سرمایه زیرساختی و دارایی‌های فکری تقسیم می‌شود: سرمایه‌های زیرساختی به جانمایه دانشی موجود در ساختار سازمانی، نحوه مدیریت آن، فرهنگ سازمانی، سیستم‌ها،

به علاوه در سطح ملی، مدیریت سرمایه‌های فکری می‌تواند راهگشای پاسخگویی به نیازهای ویژه بخش بنادر کشورمان باشد. چشم‌انداز بخش بنادر جمهوری اسلامی ایران ایجاب‌کننده تبدیل این بخش به کانون لجستیکی در



شرکت سکان ایمن جرون

زمینه فعالیت:

- مرکز ساحلی تعمیر و نگهداری تجهیزات رانویی و کمک نوبری دریایی
- فروش و نصب انواع تجهیزات کمک نوبری و رانویی دارای مجوز از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رانویی
- بازرسی دستگاههای رانویی و کمک نوبری دارای تاییدیه از کلاسهای معتبر مورد تایید IMO شامل KR, RMRS, GL
- فروش، نصب، فعال کردن، راه اندازی و تست تجهیزات سیستم LRIT
- نصب و راه اندازی سمیناتورهای دریایی
- دارای کد کارگزاری IR16 برای انجام خدمات فعال کردن دستگاه های ارتباطی ماهواره ای ایلمارست
- قرارداد AirTime برای میسجهای ارتباطی ماهواره ای
- فروش و نصب سیستم رانویی شناورها از طریق AIS و ماهواره ای
- فروش، نصب و تست سابقه S-VDR و VDR

آدرس: بندر عباس، چهارراه جهانپل، بلوار لور استگن
کوچه ساحل 3، پلاک 2، طبقه 2، واحد 3
هاتف پستی: 79145-1765
تلفن: 98 761 5562265 / 5554051
تلفن: 98 761 5557560
وب سایت: www.sijco.net
پست الکترونیکی: sales@sijco.net
service@sij-co.com

جدول ۴- طبقه بندی سرمایه های فکری توسط فدراسیون بین المللی حسابداران (IFAC)

سرمایه انسانی	سرمایه ارتباطی
• دانش فنی	• برندها
• تحصیلات	• مشتریان
• صلاحیت حرفه ای	• وفاداری مشتریان
• دانش مرتبط با کار	• نام های شرکت
• ارزیابی های شغلی	• سفارش های موخر
• ارزیابی های روانشناسی	• کانال های توزیع
• صلاحیت های مرتبط با کار	• قرارداد های مطلوب
• نوآوری	• توافق نامه بهره بردار نهایی
• توانایی های کنشی و واکنشی	• همکاری های تجاری
• تغییر پذیری	
• اراده و انگیزه کار آفرینی	
• سرمایه ساختاری (سازمانی)	
سرمایه های زیر ساختی	دارایی های فکری
• فلسفه مدیریت	• سند ثبت اختراع
• فرهنگ سازمانی	• حقوق پدید آورنده
• فرایندهای مدیریت	• حقوق طراحی
• سیستم های اطلاعات	• اسرار تجاری
• سیستم های شبکه گسترده	• انواع علامت تجاری
• روابط مالی	• سند ثبت اختراع

حوزه خلیج فارس است. این چشم انداز کاملاً هم راستای تحقق آرمان های قابل تحقق کشور با اتکا به مزایای اساسی آن در بخش حمل و نقل و ترانزیت کشور است. اما تحقق آن در دوره مقاومت اقتصادی کشور در بازار فوق اشباعی که در افق میان مدت در حوزه خلیج فارس شکل خواهد گرفت، با معیارهای متعارف صنعت بنادر مأموریتی اگر نه غیر ممکن، اما بسیار دشوار است. توفیق در این مأموریت علاوه بر حرکت جهادی، طلب کننده اجتهاد تخصصی است. به نظر می رسد در این شرایط مدیریت سرمایه های فکری می تواند با ارایه نگاهی جدید به توسعه و بهبود مکانیسم های تولید ارزش و خلق مزیت های رقابتی، مسیرهای جدیدی را برای پاسخ به مسایل بخش بنادر کشور فراهم آورد. ■

زیر نویس:

- ۱- اطلاعات از گزارش سالانه آنکتاب صنعت دریانوردی در سال ۲۰۱۱
- ۲- این مناطق عبارتند از حوزه های کارائیب، بالتیک و دریای شمال، مدیترانه، خاور میانه و خلیج فارس، خلیج بنگال، دریای زرد و دریای ژاپن، تنگه تایوان، و جنوب شرقی آسیا.
- ۳- این پایانه هم اکنون به شرکت HPH انتقال یافته و نام پایانه کانتینری آمستردام (ACT) را یافته است.
- ۴- Market Capitalization
- ۵- Intellectual Capitals

تبیین آخرین نوآوری‌ها و فن‌آوری صنعت حمل و نقل دریایی و بندری جهان در کنفرانس

TOC Middle East 2012



بهزاد الصفی،

کارشناس ارشد حمل و نقل و مدیریت دریایی

۲۰۰۹ تعداد ۱۲ دستگاه از این سیستم با نام (MM200C) را در ترمینال کانتینری خود مورد بهره‌برداری قرار می‌دهد. جهت اطلاعات بیشتر می‌توانید به وب سایت www.Cavotec.com مراجعه کنید.

۲- Alternative Maritime Power (AMP):

بنادر پیشرفته امروزی به مسایل محیط زیستی اهمیت فوق‌العاده‌ای قایل شده و خود را متعهد به داشتن یک بندر سبز (Green Port) می‌دانند. در این راستا یکی از ابداعات سال‌های اخیر استفاده از سیستمی تحت عنوان Alternative Maritime Power (AMP) است. در این سیستم کشتی‌ها به محض پهلوگیری به اسکله بندر ملزم به خاموش کردن کلیه موتورهای و ژنراتورهای خود بوده و از سیستم الکتریسته که بندر به وسیله کابل‌های برق به آنها ارایه می‌دهد استفاده می‌کنند. تصور کنید کشتی فله‌بری که ۷۰ هزار تن کالا دارد، تقریباً عملیات تخلیه و بارگیری آن حدوداً یک هفته و یا بیشتر به طول بکشد. طی این مدت دود و گازهای سمی از دودکش کشتی (Funel) خارج می‌شود که آلودگی محیط زیست را به دنبال دارد. چنانچه بندری به سیستم AMP مجهز باشد، کشتی به علت استفاده از نیروی برق در رانش موتورهای و ژنراتورهای خود دیگر از سوخت فسیلی استفاده نکرده و باعث ارتقای مسایل محیط زیستی در بندر می‌شود. سیستم AMP به دو گونه ثابت و موبایل طراحی شده که باتوجه به شرایط کشتی در اسکله می‌توان از آنها استفاده کرد. لازم به ذکر است که این سیستم به Cold Ironing نیز معروف است.

۳- Hybrid Fuel Drive System استفاده از سوخت هیبریدی در

تجهیزات تخلیه و بارگیری بندر:

به‌طور کلی تمام وسایل نقلیه‌ای که از ادغام دو یا چند پیش‌رانه انتقال نیرو که به‌طور مستقیم و یا غیرمستقیم به سیستم انتقال قدرت وابسته هستند را ماشین‌های هیبریدی لقب داده‌اند. تجهیزات تخلیه و بارگیری بندر نظیر ترانستینرها و استرادل کریرهای مجهز به سیستم مذکور ۲۵ الی ۳۰ درصد

طی روزهای ۱۱ و ۱۳ مهر سال ۱۳۹۱ کنفرانس و نمایشگاه تخصصی تحت عنوان TOC Middle East سال ۲۰۱۲ با تمرکز بر زنجیره تامین کانتینری در مرکز همایش‌های دومی امارات متحده عربی برگزار و طی ۳ روز آخرین نوآوری‌ها، فن‌آوری و تحولات حمل و نقل دریایی و بندری جهان در آن تبیین شد. در نمایشگاه جانبی آن نیز بنادر - خطوط کشتیرانی‌ها - پورت اپراتورها - شرکت‌های سازنده تجهیزات و تخلیه و بارگیری - IT - مشاوره‌ای - بیمه‌ای و... حضور پیدا کرده بودند.

در این مقاله سعی می‌شود برخی از آخرین فن‌آوری‌های و نوآوری‌های این صنعت که در کنفرانس مذکور مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت، به رشته تحریر درآورده شود:

۱- Automated Ship Mooring System:

به نظر می‌رسد به مرور زمان روش بستن و مهار کشتی به اسکله با طناب منسوخ شده و روش جدید Automated Ship Mooring System جایگزین آن شود. این سیستم بر اساس خلأ مغناطیسی (Magnetic Vacuum) کشتی را در هنگام پهلوگیری به اسکله به خود جذب کرده و عملیات پهلودهی کشتی سریع، ایمن، کارا و منطبق بر مسایل محیط زیستی انجام می‌پذیرد. به یادداشته باشیم که در سیستم بستن کشتی به اسکله با استفاده از طناب، احتمال پاره شدن طناب‌های متصل به بولارد اسکله وجود دارد که در صورت برخورد با ملوانان اسکله، کشته شدن افراد حتمی است که در این سیستم وجود ندارد. در این روش استفاده از یدک‌کش برای پهلودهی کشتی به اسکله به حداقل زمان خود کاهش می‌یابد. چنانچه بندری از این سیستم استفاده کند، دیگر احتیاجی به نصب فن‌در (ضربه‌گیر اسکله) ندارد. شرکت cavotec که این تجهیز را تحت نام تجاری Moormaster ساخته، ادعا کرده که تاکنون ۴۰۰۰ عملیات پهلودهی کشتی به اسکله‌های ترمینال‌های مختلف بندر جهان توسط این تجهیز با موفقیت انجام شده است. در حوزه بندر خلیج فارس و دریای عمان بندر سلاله عمان از سال

تجهیزات تخلیه و بارگیری بنادر نصب شده که از قبل می توان آن را تنظیم کرد که مثلاً به فاصله ۴ متر، قبل از برخورد دو تجهیز به یکدیگر، مانع از ادامه فعالیت آنها شود. کارکرد دیگر این سیستم جلوگیری از برخورد بوم گنتری کرین با عرشه و یا پل فرماندهی کشتی است. این سیستم در هر گونه شرایط آب هوایی (باران - گرد و غبار - مه و...) عملکرد مناسب دارد. استفاده از این سیستم باعث کارایی و نیز افزایش ضریب ایمنی کار در بنادر می شود. شرکت آلمانی Sick به عنوان یکی از شرکت های معروف سازنده این تجهیزات است که می توانید جهت اطلاع بیشتر از کاربرد و انواع سیستم مذکور وب سایت www.sick.com را مشاهده کنید.

۶- Nuclear Detection System سیستم تشخیص مواد رادیواکتیو:

با توجه به اینکه در بنادر انواع و اقسام کالاها و کانتینر وارد و یا خارج می شوند، لزوم اطمینان از محموله کالا و اینکه گروه های تروریستی از جاسازی مواد رادیواکتیو و اشعه زار در بین سایر کالاها استفاده نکرده باشند و یا اینکه کالاها آلوده به مواد رادیواکتیو و تشعشع زار نباشند، ضرورت مهم دارد. این سیستم به بنادر اجازه می دهد بدون بازرسی های فیزیکی کالا و کانتینر که وقت گیر - کاهش دهنده میزان بهره وری بنادر و نیز به خطر انداختن سلامتی مأموران است، از عدم وجود محمولات اشعه زار و رادیواکتیو اطمینان حاصل کنند. ضمناً این سیستم به نحوی طراحی شده که در هنگام اسکن کردن کانتینر و یا بسته ها به مواد غذایی، حیوانات و انسان ضرری وارد نسازد. پیشرفته ترین این سیستم Multi Mode Passive Detection System نام دارد که در برخی از بنادر جهان در حال فعالیت است. لازم به ذکر است بعد از حادثه نیروگاه اتمی فوکوشیما ژاپن در سال ۲۰۱۰ و انتشار مواد رادیواکتیو، نگرانی شدیدی در بنادر دنیا از ورود کالاها و کانتینرها از مبدا بنادر ژاپن به سبب احتمال آلوده بودن کالاها به مواد رادیواکتیو به وجود آمد. حال چنانچه بندری این سیستم را داشته باشد، می تواند اقدامات لازم در شناسایی و... را انجام دهد.

۷- Port Automation Solutions

اتوماسیون کردن تجهیزات بندری در قالب ۲ مثال زیر تشریح می گردد:

Radio Remote Control System (RRCs) تجهیزات تخلیه و بارگیری کنترل شونده از راه دور:

در این سیستم اپراتورهای تجهیزات تخلیه و بارگیری با در دست داشتن وسیله ای (کنسول) تحت عنوان Radio Terminal And Base Unit در ترمینال و با فاصله داشتن از تجهیز، مشغول راهبری دستگاه هستند. افزایش ایمنی و کارایی در بنادر از مزایای استفاده از این سیستم است.

در ترمینال های کانتینری قرار گرفتن صحیح کشتی ها در زیر گنتری کرین در هنگام قرار گرفتن کانتینر بر روی شاسی کشتی از اهمیت خاصی برخوردار است. سیستم مذکور از طریق لیزر سه بعدی که روی اسپریدر گنتری کرین نصب شده، سیگنال هایی را به صفحه نمایشگر LED نصب شده در قسمت تحتانی گنتری کرین ارسال می کند که راننده کشتی با مشاهده عدد صفر متوجه می شود که دقیقاً در محل صحیح توقف کرده و به واسطه این سیستم عملیات کانتینری به صورت کارا و بدون اتلاف وقت انجام می پذیرد که در نهایت باعث کاهش مدت زمان توقف کشتی در کنار اسکله می شود.

جهت اطلاع بیشتر وبسایت های www.cavotec.com



سوخت کمتری مصرف می کنند. شرکت کالمار ادعا کرده که این سیستم باعث حذف تولید سالیانه ۵۰ تن گاز کربنیک به ازای هر دستگاه استرادل کریر مجهز به سوخت هیبریدی می شود. اساس این سیستم بدین نحو است که هنگام پایین آمدن اسپریدر دستگاه که بالطبع نیروی کمتری مصرف می شود؛ از انرژی الکتریکی حاصل از موتور هویست استفاده می گردد و در هنگام باربرداری تجهیز که احتیاج به نیروی بیشتری است، از موتور دیزل که سوخت فسیلی مصرف می کند؛ استفاده می شود و بدین نحو در مصرف سوخت فسیلی صرفه جویی و آلودگی زیست محیطی کمتری صورت می گیرد.

۴- ATT = Automated Terminal Trailer، کشنده های برقی در حال تردد در محوطه های بندر:

کشنده های معمولی متردده در محوطه های ترمینال های بندری با استفاده از سوخت فسیلی (گازوئیل) کار می کنند که بالطبع آلودگی زیست محیطی نیز دارند. در سیستم کشنده های برقی موسوم به power pack، منبع تامین کننده رانش کشنده سوخت فسیلی نیست، بلکه با یک بسته الکتریکی به صورت موبایل که قابل نصب و جداسازی از روی کشنده است، استفاده شده و قابل شارژ شدن نیز می باشد. البته باید در نظر داشت که این نوع تجهیز را نباید با کشنده های بدون راننده (AGV=Automated Guided Vehicle) یکسان قلمداد کرد. در سیستم ATT کشنده دارای راننده بوده و منبع انرژی آن الکتریسته است، در صورتی که AGV کشنده های بدون راننده در ترمینال های تمام اتوماتیک نظیر بندر رتردام هلند هستند. باتوجه به اینکه هم اکنون در بندر شهید رجایی ماهیانه ۴/۵ میلیون لیتر گازوئیل جهت سوخت کشنده ها و تجهیزات مصرف می شود که آلودگی زیادی را نیز به همراه دارد، شایسته است استفاده از این نوع کشنده ها در دستور کار قرار گیرد. جهت اطلاع بیشتر از این سیستم و مزایای آن سایت اینترنتی www.powerpackbygaussin.com معرفی می شود.

۵- Laser intelligence sensor، استفاده از سیستم های هوشمند لیزری جهت جلوگیری از برخورد تجهیزات در محوطه های بندری:

یکی از سیستم های ضدضربه تجهیزات (Anti Collision) عبارت است از نصب آنتن هایی بر روی تجهیزات تخلیه و بارگیری که پس از برخورد شاخک آنتن ها با انسان، شیء و یا... آن تجهیز به صورت اتوماتیک خاموش شده و باعث جلوگیری از وقوع حادثه می شود که این سیستم یک روش قدیمی به شمار می آید. در سیستم جدید که مبنی بر لیزر می باشد، سنسورهای بر روی

این سیستم جریان صحیح و دقیق گردش کالا و کانتینر در ترمینال‌های بندری به صورت paper less و on line با استفاده از فن‌آوری IT را فراهم می‌آورد که باتوجه به تخصصی‌تر شدن ترمینال‌های بنادر، آنها نیز متنوع‌تر و تخصصی‌تر شده‌اند که می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

CTOS: Container Terminal Operation System

BTOS: Bulk Cargo Terminal Operation System

DTOS: Dry Cargo Terminal Operation System

CFSS: Container Freight Station System

سیستم‌های مذکور بنادر - صاحبان کالا -

خطوط کشتیرانی - پورت اپراتور و... را در مدیریت ورود و خروج کالا به / از بنادر با هزینه کمتر، زمان کمتر، خطای کمتر و... یاری رسانده که در نهایت باعث افزایش کارایی و بهره‌وری عملیات شده و به شدت در بنادر جهان در حال توسعه و کاربردی شدن هستند. در واقع چنانچه بندری همچنان اصرار به استفاده از روش‌های دستی و کاغذی (مانند انگ زدن با رنگ بر روی کالا توسط انگ زدن) در عملیات بندری داشته باشد، مطمئناً گوی رقابت را خواهد باخت و به مرور از صحنه رقابت حذف خواهد شد، لذا سرمایه‌گذاری و استفاده بیشتر و بهینه‌تر از IT در فعالیت‌های بندری، الزام اساسی محسوب می‌شود.

۱-۱ - استفاده از فن‌آوری‌هایی نظیر

RFID - Transponder- Laser Scanner - DGPS - Optical lines OCR Optical Camera Remote کاربرد های فراوانی در مدیریت گیت‌های ورود و خروج بنادر - ردیابی کالا - کانتینر و کشتی - سرعت و امنیت در عملیات گردش کالا و... در بنادر پیدا کرده که هر روز نوآوری جدیدی را در این راستا شاهد هستیم.

جلوگیری از برخورد تجهیزات تخلیه و بارگیری با افراد شاغل در محوطه‌های بندری:

متأسفانه سالیانه تعدادی از پرسنل فعال در بنادر دنیا نظیر بارشماران - ریگرها - تالی من‌ها و... بر اثر برخورد تجهیزات تخلیه و بارگیری با آنها جان خود را از دست می‌دهند. هرچند در بسیاری از تجهیزات سیستم‌هایی مانند Ultrasonic و Anti collision وجود دارند و در مواقع حوادث نقش قابل‌ملاحظه‌ای را در جلوگیری از بروز آنها ایفا می‌کنند، ولی استفاده از سیستم RFID بر روی تجهیزات نقش بازدارنده قبل از بروز حادثه برخورد با کارگران بندری را ایفا می‌کند. اخیراً شرکت KoneCrane سیستمی را ابداع کرده که Near Guard لقب گرفته و در آن با نصب Tag های RFID بر روی ۴ قسمت اطراف تجهیزات تخلیه و بارگیری (نظیر ریچ استاکر، لیفتراک و...) و نصب سیستم مانیتورینگ در کابین اپراتور از یک طرف و نصب Tag های مذکور بر روی لباس کارگران شاغل در محوطه‌های بندری شاهد کاهش قابل‌ملاحظه آمار حوادث برخورد تجهیزات با افراد شده است. کاربرد این سیستم به نحوی است که به محض دریافت سیگنال‌های RFID نصب شده بر روی لباس کارگری که در اطراف مسیر حرکت تجهیز قرار گرفته، علامت زرد رنگی روی مانیتور نصب شده در داخل کابین اپراتور ظاهر شده و هشدار لازم را آلازم می‌زند و در صورتی که فرد دقیقاً در مسیر حرکت دستگاه بوده و تصادم تجهیز با فرد وجود داشته باشد، علاوه بر اینکه علامت قرمز رنگ بر روی مانیتور ظاهر خواهد شد، دستگاه به صورت خودکار از حرکت باز خواهد ایستاد و از وقوع حادثه جلوگیری به عمل می‌آورد. لازم



، www.abb.com/cranes را مشاهده کنید.

۸- Automatic Lashing platform سکوی لاشینگ اتوماتیک:

هنگام تخلیه کانتینرها از کشتی، قبل از آنکه گنتری کرین کانتینر را بر روی سطح محوطه قرار دهد تا سپس به وسیله استرادل کریر به محوطه‌های مربوط انتقال یابد، بایستی عملیات جداسازی توپست‌لاک‌های لاشینگ (Twistlock) توسط دو نفر در دو طرف کانتینر انجام شود که هم خطرات ایمنی را برای جان افراد دربر دارد و هم اینکه این پروسه در حدود ۲۰ ثانیه وقت تلف می‌کند. سیستمی که توسط شرکت Cargotec تحت عنوان Fully Automated Lashing Platform ابداع و به مرحله اجرا گذشته، دیگر احتیاجی به نیروی انسانی در عملیات جداسازی توپست‌لاک‌های کانتینرهای تخلیه از کشتی / وصل توپست‌لاک‌های کانتینرهای بارگیری به کشتی نبوده و عملیات وصل / جداسازی توپست‌لاک‌ها به صفر کاهش می‌یابد. سکوی مذکور کارایی دیگری نیز دارد و آن هم وزن کردن کانتینرهای بارگیری و یا تخلیه به / از کشتی است که در تعادل و ایمنی کشتی هنگام دریانوردی نقش بسیار زیادی دارد. بدین مفهوم که چنانچه کانتینری بیش از حد مجاز بارگیری شده باشد، به کشتی بارگیری نمی‌شود. شرکت مذکور ادعا کرده این تجهیز در بنداری که به مسایل محیط زیستی اهمیت زیادی قایل هستند، جایگاه خاصی دارد، چراکه کارکرد این تجهیز بدون استفاده از سوخت فسیلی یا نیروی الکتریسته بوده و فقط به وسیله سیستم‌های هیدرولیک کار می‌کند. باتوجه به اینکه سیستم مذکور به تازگی ابداع و به کار گرفته شده، شرکت کارگوتک از ارایه اطلاعات تخصصی بیشتر در خصوص چگونگی کارکرد تجهیز خودداری نموده است. جهت اطلاع بیشتر سایت اینترنتی

www.cargotec.com معرفی می‌گردد.

۹-Simulator:

که در زمینه IT فعال هستند، در نمایشگاه TOC امسال نیز چشمگیر بود. آنها انواع شبیه سازهای (Simulator) کشتی - گنتری کرین - استرادل کریر را که محیط مجازی را در ۶ حرکت برای دریانوردان و اپراتورهای تازه کار فراهم می‌آورند، به نمایش گذاشته بودند. از خصوصیت تولیدات آنها قیمت به مراتب ارزان‌تر آنها نسبت به مشابه اروپایی خود بود. باتوجه به طرح توسعه ترمینال بندر شهیدرجایی و نصب تعداد قابل‌توجهی گنتری کرین در آنها پیشنهاد می‌شود نسبت به خرید شبیه‌ساز و آموزش اپراتورها از هم اکنون اقدام شود. لازم به ذکر است شبیه‌سازها باعث افزایش ضریب ایمنی بندر، افزایش کارایی بنادر و کاهش هزینه آموزش اپراتورها می‌شود.

۱۰-TOS (Terminal Operation System):



خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

ترخیص کالا و
حل اختلافات گمرکی
حمل و نقل بین المللی
و چند وجهی
ترانزیت داخلی و خارجی
خدمات بیمه
بیمه های باربری،
اشخاص و مسافرتی

Customs Clearans
International Transport
Insurance Policy

آدرس: خیابان میرزای شیرازی،
پایین تر از خیابان مظهری،
پلاک ۱۵۷، طبقه سوم
تلفکس: ۸۸۱۴۰۸۹۶ - ۹

info@iranlogistics.com
www.iranlogistics.com

بنادر پیشرفته امروزی به مسایل محیط زیستی اهمیت فوق العاده ای قایل شده و خود را متعهد به داشتن یک بندر سبز (Green Port) می دانند. در این راستا یکی از ابداعات سال های اخیر استفاده از سیستمی تحت عنوان AMP (Alternative Maritime Power) است

به ذکر است که این سیستم در بنادر انگلستان استفاده شده و باعث کاهش آمار حوادث شده است.

۱: قرمز شدن صفحه مانیتور ریچ استاکر در صورت قرار گرفتن فرد در مسیر حرکت تجهیز با استفاده از فن آوری RFID

۲: زرد شدن صفحه مانیتور ریچ استاکر در صورت قرار گرفتن فرد در مسیر حرکت تجهیز با استفاده از فن آوری RFID

۱۲ - MTS (Multi Trailer System):

کشنده هایی که از فن آوری بالایی برخوردار بوده و توانایی حمل ۳ دستگاه کانتینر ۴۰ فوت و یا ۶ دستگاه کانتینر ۲۰ فوت پر را به طور همزمان داشته و در سال ۲۰۱۲ در ترمینال کانتینری مانیلا فیلیپین به کار گرفته شده اند که باعث افزایش کارایی ترمینال نسبت به استفاده از کشنده های معمولی می شود. این نوع کشنده ها توسط شرکت MAFI ساخته و به بازار عرضه شده اند. جهت اطلاع بیشتر سایت www.porttechnology.org معرفی می شود.

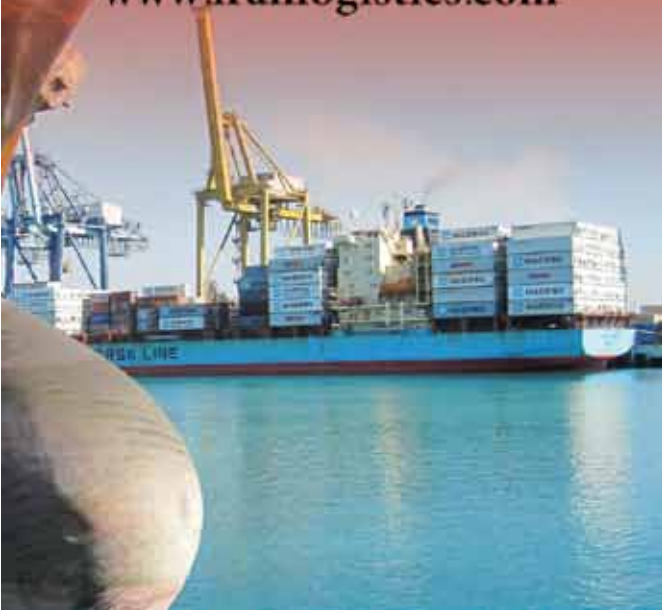
۱۳ - Contlift container mover machine کشنده حمل کننده کانتینر:

این نوع کشنده ها، کانتینر را از روی محوطه ترمینال برداشته و حمل می کنند. شاسی کشنده های معمولی حدوداً ۱/۵ متر ارتفاع داشته و خطر سقوط کانتینر در حین حمل وجود دارد، ولی در این نوع کشنده ها خطر مذکور به صفر کاهش یافته و ضریب ایمنی بندر ارتقا می یابد. استفاده از این نوع کشنده ها صرفاً در ترمینال هایی که سطح صاف و همگونی دارند، میسر است.

۱۴ - Clean Trucks Program برنامه کشنده های منطبق بر مسایل زیست محیطی:

بندر رتردام هلند در راستای طرح جامع بندر سبز (Green Master Plan) از سال ۲۰۱۴ صرفاً اجازه ورود کشنده هایی را به بندر خواهد داد که موتور آنها منطبق بر ۶ Euro بوده و حتی کشنده های با موتور ۵ Euro در صورتی اجازه ورود به بندر را خواهند داشت که بعد از سال ۲۰۰۷ ثبت شده باشند. با توجه به اینکه این بندر از سال ها پیش از کشنده های برقی AGV استفاده می کرده، تمام قطارهای در حال تردد به بندر برقی هستند، از سیستم AMP (که در بند ۲ توضیح ارایه شد) در تامین الکتریسیته کششی ها استفاده می کند، تمام ترانستینرها برقی بوده و حتی الکتریسیته برخی از ساختمان ها و سیستم روشنایی بندر از صفحات خورشیدی تامین می شود و بدین وسیله استفاده از سوخت فسیلی در بندر به حداقل ممکن کاهش یافته، بنابراین اقدامات اساسی را به سوی تبدیل بندر سبز برداشته است. لازم به ذکر است که این بندر در سال ۲۰۱۱ در حدود ۴۵۰ میلیون تن انواع کالاها را تخلیه و بارگیری کرده است.

امیدوارم مطالب اشاره شده به نحوی در فعالیتهای بندری و دریایی کشورمان مورد استفاده قرار گرفته و باعث ارتقای این صنعت در ایران عزیز شود. در پایان از جناب آقای قائم مقامی، مدیر عامل محترم شرکت خدمات ساحلی و همکاران گرامی شان در بندرعباس و دویی بابت همکاری جهت حضور در کنفرانس و نمایشگاه TOC سپاسگزاری می نمایم. ■



واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی - فرهنگستان زبان و ادب فارسی

Break water	سازه ای دیوار مانند، با ساختاری خاص، از کف دریا تا بالاتر از سطح آن، برای حفاظت از محوطه و تاسیسات بندری در برابر امواج	موج شکن
Bulk cargo	کالاهای هم جنس که به صورت بسته بندی نشده و غیرمظروف حمل می شود	فله بار فله ای، کالای فله ای، فله ای
Bulk carrier	کشتی مخصوص حمل بار فله ای	فله بر
Bunkering	پهلویی کشتی برای تامین سوخت	سوخت گیری
Buoy	جسم کوچک شناوری که به کف دریا مهار می شود و از آن در علامت گذاری کانال ها و آبراه ها و سواحل برای هشدار دادن به کشتی ها درباره وجود صخره و سایر موانع زیر آب استفاده می شود	بویه، شناوه
Anchorage	منطقه ای از دریا نزدیک ساحل که دارای بستر مناسبی برای لنگراندازی است	لنگرگاه
Barge	شناوری با کف مسطح که عرشه آن ممکن است دارای اتیار باشد، اکثر این شناورها به وسیله شناور دیگری یدک می شوند و بعضا دارای نیروی کشنده هستند و از آن ها برای حمل بار در آبراه های ساحلی استفاده می شود	دوبه
Berth	مکانی در اسکله که کشتی بتواند در آن پهلو بگیرد	پهلگاه
Bilge	فضایی در قسمت زیرین کشتی که محل جمع آوری پساب است	خن
Bill of Lading	برگه محتوی مشخصاتی مانند مبدا و مقصد و هزینه حمل و نقل کالا که براساس قوانین و مقررات مشخصی به توافق حمل کننده و ارسال کننده از یک طرف و صاحبان کالا از طرف دیگر می رسد	بارنامه دریایی، بارنامه
Consignee	شخص حقیقی یا حقوقی که کالا را در مقصد از شرکت باربری تحویل می گیرد	گیرنده
Consignor	شخص حقیقی یا حقوقی که کالا را برای ارسال به شرکت باربری تحویل می دهد	تحویل دهنده
Crude carrier	کشتی مخصوص حمل نفت خام	نفت کش، نفت بر
Cruise	دریانوردی در مسیرهای مختلف برای تفریح و جستجو و تمرین	سیر دریایی
Cruise port	بندر دارای تسهیلات تفریحی فراوان برای گردشگران	بندر سیاحتی
Draft	قسمتی از بدنه کشتی که در زیر آب قرار می گیرد	آبخور
Draft survey	تعیین وزن بار کشتی از طریق اندازه آبخور	بارسنجی
Dredger	شناوری مخصوص لایه برداری از بستر دریا و کانال و حوضچه و رودخانه، برای رسیدن به عمق مطلوب	لایروب
Dry port	پایانه و منطقه ای در داخل خشکی که به یک یا چند بندر متصل می شود و نیازهای مناطق صنعتی و تجاری را از طریق جاده یا راه آهن سراسری تامین می کند	پس بندر
Feeder ship	کشتی هایی برای حمل کالاهای تخلیه شده از کشتی های بزرگ و اقیانوس پیما از بندری به بندر دیگر	کشتی واسطه

Ferryboat	شناوری بدون محل خواب، برای حمل مسافر یا وسایل نقلیه یا بار در مسافت کوتاه	فرابر
Fire boat	نوعی قایق، دارای تجهیزات آتش نشانی	آتشخوار
Fishing vessel	شناوری مخصوص صید	شناورهای صیادی، کشتی ماهیگیری
Floating crane	جرثقیل نصب شده بر شناور برای جا به جا کردن بارهای سنگین در دریا	جرثقیل شناور
Forwarder	شخصیت حقیقی یا حقوقی که به نیابت از فرستنده ترتیب حمل کالا و تشریفات اداری مربوط به آن را به عهده می گیرد	کارگزار
Harbor	ناحیه محفوظ و امن و طبیعی یا مصنوعی برای توقف کشتی ها	بندرگاه
Hinterland	منطقه یا مناطق صنعتی واقع شده در پشت بندر	پس کرانه
Hold	بخشی از فضای داخلی کشتی که از آن برای حمل کالا استفاده می شود	انبار
Hub port	بندری دریایی که به عنوان کانون یک شبکه حمل و نقل عمل می کند	کانون بندر
۱ Knot	واحد اندازه گیری سرعت کشتی که برابر است با ۱۸۵۲ متر در ساعت	گره دریایی
Liner	نوعی کشتی تجارتي که در مسیر معین با برنامه منظم تردد می کند	خط پیما
Load line	خطی روی بدنه کشتی که نشان دهنده حداکثر بارگیری مجاز است	خط شاهین
Manifest	شرح مشخصات کالاهای بارگیری شده در کشتی شامل نام صاحب کالا یا نماینده او، وزن، اندازه، مقدار و بنادر مقصد و مبدا	صورت بار
Passenger ship	کشتی مخصوص حمل مسافر	کشتی مسافری
Pier	اسکله ای کوتاه و معمولاً عمود بر ساحل برای پهلوگیری شناورها	کوتاه اسکله
Pilot	شخص واجد شرایطی که به ناخدای کشتی در ورود و خروج از بندر کمک می کند	راهنما
Port	پایانه و منطقه ای دارای تسهیلات لازم برای پهلوگیری و تخلیه و بارگیری کشتی ها	بندر
Quay	سازه ای توپر در امتداد آبراه قابل کشتیرانی که کشتی ها برای تخلیه و بارگیری در آن پهلو می گیرند	ساحل اسکله
Reefer ship	کشتی مجهز به تجهیزات سردخانه ای برای حمل کالاهای فاسدشدنی	کشتی یخچالی
River port	بندری واقع در دهانه یا کنار رودخانه قابل کشتیرانی	رودبندر
Salvage	عملیات نجات کشتی در معرض خطر و تجهیزات و کالای آن در قبال دریافت پاداش	بازگردانی
Sea port	پایانه و منطقه ای در کنار دریا برای تخلیه و بارگیری کشتی ها و جا به جایی مسافر	دریا بندر
Shipper	شخص حقیقی یا حقوقی که با خط کشتیرانی یا مالک کشتی برای حمل کالا قرارداد می بندد	فرستنده
Shipping agency	مجموعه ای که امور مربوط به کشتی را در بندر به نمایندگی از صاحب یا فرمانده کشتی یا اجاره کننده آن انجام می دهد	نمایندگی کشتیرانی
Shore	فصل مشترک آب و خشکی	ساحل، کرانه
Tally	وارسی و شمارش کالاهایی که در کشتی بارگیری یا از آن تخلیه می شود	بارشماری
Tramp	نوعی کشتی باربری که تابع برنامه منظم تردد نیست	آزاد پیما
Tug	شناوری نسبتاً کوچک و پر قدرت برای کشیدن کشتی ها در دریا یا کمک به حرکت و جابه جایی آن ها در فضاهای محدود، به ویژه در زمان چسبیدن یا جدا شدن از اسکله	یدک کش

عشق جاودانه به سفرهای دریایی

«جک لندن»



احمد رضا زریبو

آنچه در واقع در این سفر نصیب او شد، چیزی نبود جز مشاهدات و خاطرات هیجان‌انگیز که بعدها در داستان‌های او نمود یافتند. داستان کوتاه «برپا کردن آتش» از جمله یادگاری‌های این دوره از زندگی اوست.

پس از بازگشت به اوکلند، بیش از پیش به تبلیغ ایده و مرام اجتماعی سوسیالیسم و البته قلم‌فرسایی پرداخت. در واقع بازگشت به اوکلند، آغازی شد بر موفقیت‌های بزرگ «جک». او کتاب «ادیسه شمال»، داستان کوتاهی درباره یافتن طلا را در سال ۱۹۰۰ میلادی منتشر کرد. نخستین اثر وی به دلیل توصیف بسیار قوی و اثرگذار تب طلا مورد توجه فراوان قرار گرفت. «لندن» سعی داشت با نوشتن و فروش آثارش (و به گفته خودش با فروش مغزش) از بی‌پولی و ناگزیری تن دادن به کار بدنی رها شود. همزمانی این تصمیم‌وی با گسترش انتشار مجله‌های عامه‌پسند و ارزان قیمت که در پی داستان‌های کوتاه بودند، باعث شد تا او بتواند از راه نویسندگی پول درآورد و پس از مدتی نه چندان طولانی، نویسنده‌ای موفق شود، به طوری که درآمد او از این کار به هزاران دلار رسید. چند سال بعد، او زمین وسیعی در کالیفرنیا خریداری کرد و بر آن شد تا با روش‌هایی ابتکاری، به کشاورزی بپردازد، ولی موفقیتی نیافت. اکنون این مکان با نام «پارک تاریخی جک لندن»، پذیرای گردشگران بسیاری است.

در سال ۱۹۰۳ میلادی، کتاب «آوای وحش» او منتشر شد. این داستان، پر خواننده از کار درآمد و قدرت تصویرسازی مبهوت‌کننده خالق خود را نشان داد. جک لندن در این رمان، داستان سگی اهلی و محبوب را به تصویر می‌کشد که در روزگار هجوم جویندگان طلا و در پی ماجراهای مختلف، سر از محیط خشن و بی‌رحم ایالت یوکان درمی‌آورد و از محیط انسان‌ها به دنیای وحش می‌گریزد. جک لندن پس از ۳ سال، در دیگر رمان مشهور خود «سپیددندان»، داستان سگ - گرگی را حکایت می‌کند که از میان گرگ‌ها به جهان انسان‌ها وارد می‌شود.

علاقه وافر به دریا، دریانوردی و ماجراهای دریایی را می‌توان در بسیاری از آثار جک لندن مشاهده کرد؛ کتاب‌هایی که خوانندگان بسیاری با آنها سرگرم شده‌اند و در کنار بسیاری دیگر از رمان‌های او، بر پرده نقره‌ای سینما نیز به تصویر درآمده‌اند.

«جان گریفیث چانی لندن»، رمان‌نویس مشهور آمریکایی که البته همه او را با نام مستعار جک لندن (Jack London) می‌شناسند، در ژانویه سال ۱۸۷۶ میلادی در شهر سانفرانسیسکو واقع بر کرانه شرقی اقیانوس آرام و در خانواده‌ای تنگدست به دنیا آمد. البته پس از مدتی با مهاجرت خانواده از آن شهر بندر اوکلند رشد و نمو یافت. «جک» دوره کودکی را به‌دشواری و در تنهایی گذراند و برای کمک به وضع مالی خانواده به شغل‌های گوناگونی مانند روزنامه‌فروشی، کارگری در لباسشویی، پیشخدمتی در کافه‌های بندری و کارگری در کشتی روی آورد.

کتابخانه محله‌شان نخستین و تنها وسیله آشنایی او با فرهنگ به شمار می‌رفت. کتاب‌ها، جهانی فراتر از بندر اوکلند را پیش روی او می‌گشودند. «جک» در سن ۱۴ سالگی مدرسه را به پایان رساند، اما به دلیل وضعیت اقتصادی خانواده نتوانست بلافاصله به دانشگاه برود. او ابتدا در یک فروشگاه مواد غذایی کار کرد. در همین زمان رفت‌وآمدهای او به کافه‌های بندر به عادت ترکانشدنی تبدیل شده بود و در همان جا بود که با ملوانان، شکارچیان دریایی و قایق‌سازان آشنا شد. او حتی در فرصتی، با کمک همین مردان دریایی و با پولی که از مادرش گرفته بود، قایقی خرید و به صید غیرقانونی صدف پرداخت. پس از آن، مدتی به‌عنوان کارگر با یک کشتی صید شیر دریایی به ژاپن رفت و ماه‌ها از این فرصت پیش‌آمده به‌عنوان تجربه دریانوردی استفاده کرد؛ درحالی‌که آن دوران و در سال‌های پایانی قرن نوزدهم، آمریکا گرفتار بحران‌های اقتصادی و مبارزات کارگری بود. جک لندن سرانجام در ۱۸۹۶ وارد دانشگاه کالیفرنیا شد؛ اما به دلیل ناتوانی مالی و سرخوردگی از وضعیت دانشگاه، نتوانست ادامه تحصیل دهد و یک سال بعد نیز از درس خواندن انصراف داد.

«لندن» در ۱۸۹۷ میلادی با اندیشه ثروتمندوزی همراه با دیگر جویندگان طلا، با کشتی به شهر دوسون در یوکان رفت؛ اما به آنچه در نظر داشت، نرسید و در آنجا فقط مبتلا به بیماری شد. البته

«گرگ دریا» یکی از آثار دریایی جک لندن است. او این داستان را در سال ۱۹۰۴ میلادی منتشر کرد که حوادث متعدد دریایی بیان‌شده در کتاب، داستان «مویی‌دیک» اثر جاودانه هرمان ملویل، ماجراهای آن و نیز چهره وحشتناک ناخدای قهرمان آن داستان را در ذهن مخاطب تداعی می‌کند.

در این رمان «گرگ دریا» به ناخدای یک کشتی شکار خوک دریایی اطلاق می‌شود. او مردی ورزیده ولی جانورخو به نام «ولف لارسن» است. قدرت بدنی او به حدی است که همزمان می‌تواند با چند نفر مبارزه کند و آنها را شکست دهد. وی با وجود رفتار وحشیانه‌ای که با کارکنان کشتی دارد، از چند ویژگی دیگر هم برخوردار است؛ از جمله اینکه با وجودی که به مدرسه نرفته، کتاب‌های زیادی خوانده (مانند خود جک لندن) و به بحث درباره ادبیات و فلسفه علاقه‌مند است و به‌طور کلی در زندگی، فلسفه خاصی را مدنظر دارد.

ماجرای رمان «گرگ دریا» از آنجا شروع می‌شود که جوانی به نام «همفری ون ویدن» روشنفکر و مرفه، با کشتی عازم دیدار دوست خود است؛ اما طی مسیر کشتی بر اثر حادثه‌ای غرق و «ویدن» اسیر گروهی ملوان خشن می‌شود که او را با خود به دریاهای دوردست می‌برند. ناخدای کشتی و در واقع همان «گرگ دریا» به او اجازه ترک شناور را نمی‌دهد و او را مجبور به کار در کشتی می‌کند. البته ماجراهای روایت به سمتی می‌روند که ناخدا پس از مدتی او را به معاونت خود برمی‌گزیند. با این‌همه رفتار «گرگ دریا» به حدی وحشیانه است که «ویدن» هم مانند دیگر ملوانان کشتی به این نتیجه می‌رسد که باید ناخدا را به قتل برساند. وی متوجه می‌شود که تنها حریف «گرگ دریا» برادرش است؛ مردی وحشی‌تر از «گرگ دریا» و ناخدای یک کشتی شکاری بزرگ که در شکارهای دریایی با یکدیگر رقابت می‌کنند. با اسارت چند دریانورد سرگردان در دریا و حضور دختری نویسنده و شاعر در این بین «ویدن» از

محیط و افکار خشونت‌بار خود جدا می‌شود. او در فرصتی به اتفاق دختر از چنگال ناخدا و کشتی او فرار می‌کند. آنها پس از مدتی سرگردانی در دریا به جزیره‌ای می‌رسند، اما مدت زیادی نمی‌گذرد که روزی کشتی «گرگ دریا» را در ساحل جزیره مشاهده می‌کنند. آنها در کشتی کسی را نمی‌یابند جز ناخدا که او هم نابینا شده است و پی می‌برند که برادر «گرگ دریا» توانسته بر او پیروز شود و کارکنان کشتی را هم به استخدام خود درآورد. سرانجام آنها با وجود آزار و اذیت‌های «گرگ دریا» کشتی را تعمیر می‌کنند. با وخامت بیماری ناخدا، او به تدریج فلج می‌شود و پس از مدتی می‌میرد و از سوی «ویدن» و دختر در دریا دفن می‌شود.

این کتاب پر از اصطلاحات دریانوردی است و جک لندن در نوشتن آن مانند بسیاری دیگر از رمان‌هایش، از تجربه زندگی خود بهره گرفته است. از جمله نکات جالب در این داستان، گفت‌وگوهایی است که بین ناخدا و «ویدن» در مورد بزرگان عرصه ادب و اندیشه پیش می‌آید؛ مانند جان میلتون، شکسپیر و به‌ویژه درباره حکیم عمر خیام و نظرات این شاعر و فیلسوف بزرگ پارسی در مورد ترجیح دادن زندگی با همه بیهودگی و مصایبش بر مرگ.

جک لندن در سال ۱۹۰۷ راهی سفرهای دریایی در اقیانوس‌های کره خاکی شد و به دریاهای نیمکره جنوبی رفت؛ مسافرت‌هایی که سال‌ها بعد زمینه‌ساز نوشتن کتاب «داستان دریاهای جنوب» شد. او واقعا عاشق سفرهای دریایی بود. سوار بر کشتی به نقاط زیادی سفر می‌کرد و مشاهدات و تجربه‌های عینی وقایع و رخدادها در نوشته‌هایش متبلور می‌شد. «مارتین ایدن»، منتشرشده در سال ۱۹۰۹ میلادی، دیگر اثر فاخر و ماندگار جک لندن است که خوانندگان زیاد و البته خاصی در جهان داشته و دارد. این رمان داستان زندگی ملوانی است از قشر فرودست جامعه به نام «مارتین ایدن» که از نوجوانی در پی کار بوده، به زندگی کارگری خو گرفته و بعدها که ملوان شده، شرایط پست‌تر از آن را نیز تجربه کرده است؛ نوعی زندگی بی‌قید و بند. هر بار به دریا رفته با پولی بازگشته و چند ماه در خشکی زندگی ولنگارانه خود را سپری کرده و باز هم سفری دیگر... البته او به خواندن داستان و شعر نیز علاقه داشته، به‌طوری که هر کتابی به دستش می‌رسیده، می‌خوانده است.

او برحسب اتفاق با خانواده‌ای بورژوا و مرفه آشنا می‌شود. علاقه به دختر این خانواده باعث می‌شود او با همه توان برای تغییر طبقه اجتماعی خود در زندگی مبارزت ورزد. در این کشمکش، «مارتین» می‌کوشد درآمدی به دست آورد تا دختر را خوشبخت کند، اما روح سرکش او فقط با نویسندگی آرام می‌گیرد و نویسندگی نیز برای او هرگز نان نمی‌شود.

داستان زندگی مارتین ادامه دارد؛ مدتی باید کار کند و مدتی بخواند و بنویسد و یا به دریا

بازگردد؛ کارهای دیگری انجام می‌دهد و به فروش داستان‌هایش نیز می‌پردازد، اما بخت با او یار نیست. در سیر این تلاش شبانه‌روزی، مارتین ایدن با آنارشستی آشنا می‌شود که او را پند می‌دهد که به دریا بازگردد و هرگز با طبقه مرفه نیامیزد. این بار زندگی‌اش وارد مرحله تازه‌ای می‌شود و عقایدش و به تبع آن، هدف زندگی‌اش نیز تغییر می‌کند.

در ادامه داستان، سرانجام بخت به او رو می‌کند، کتاب‌هایش به فروش می‌رسند و ثروتش نیز افزایش می‌یابد. اما «مارتین» اکنون که خود را مرفه می‌بیند، منزجر از بورژوازی، دست از نوشتن برمی‌دارد؛ زیرا باید پاسخی بیابد در برابر این پرسش که انسان‌هایی که امروز او را از خود می‌دانند، در سال‌های فقر و بدبختی‌اش کجا بودند. در پایان، هرچند او با رنج و زحمت به موفقیت دست می‌یابد ولی به دلیل شکست در عشق و سرخوردگی از جامعه بورژوازی خودکشی می‌کند؛ آن هم به‌طور سمبلیک در دریا، جایی که در ابتدا، زندگی‌اش به عنوان یک دریانورد ساده از آنجا تأمین می‌شد.

شاید بتوان این اثر جاودانه را به‌منزله خودنوشتی از زندگی جک لندن با تفسیر فلسفی انگیزه‌زنده بودن دانست. وی اثرش را خواسته یا ناخواسته تقدیم به همه کارگران می‌کند که شاید تنها کسانی باشند که زندگی‌شان معنایی متفاوت از منفعت در مقایسه با دیگران دارد. جک لندن، نخستین نویسنده موفق طبقه کارگر آمریکا به شمار می‌رود. توانایی وی در نوشتن بیش از یک‌هزار کلمه در روز باعث شد تا در حدود ۱۸ سال نویسندگی آثار مشهور بسیاری خلق کند. پرکاری جک لندن را می‌توان در ۵۱ کتاب و چندصد مقاله‌ای که به رشته تحریر درآورده است مشاهده کرد. او یکی از پرآوردترین و پرخواننده‌ترین نویسندگان آمریکا در زمان خود محسوب می‌شد.

آثار بسیار زیاد جک لندن را می‌توان از نظر ادبی به رمان، داستان کوتاه، مقاله و نمایشنامه تقسیم کرد. جک لندن، غیر از رمان‌هایی پیرامون زندگی کارگران کشور خود، داستان‌هایی ماجراجویانه و شبیه «کلیه و دمنه» نیز نوشته است. طبق نظر برخی مورخین ادبی، او در بیشتر آثارش، منتقد نظام سرمایه‌داری و مدافع اندیشه سوسیالیسم است. او نظم سرمایه‌داری را مبتنی بر قانون گرگ‌ها می‌داند و با وجود جهان‌بینی التقاطی و متناقض، نقش مهمی در رشد و بالندگی آثار ادبی - انقلابی - کارگری داشته است و نسلی از نویسندگان این ادبیات تحت تأثیر آثار وی بوده‌اند.

«جک لندن»، هرچند به موفقیت‌های زیادی دست پیدا کرد، اما هرگز از آنچه به دست می‌آورد، احساس رضایت نداشت. او سال‌های آخر عمر خود را در نبرد با بیماری‌هایی سپری کرد که وی را روزبه‌روز از امید به بهبودی خود دور و دورتر می‌کرد، تا آنکه سرانجام در نوامبر ۱۹۱۶ میلادی، درحالی که تنها

۴۰ سال داشت، دیده از جهان فروبست.

هوش استثنایی و شخصیت مثبت‌اندیش وی در کنار تجربه‌های بسیاری که از زندگی پر فراز و نشیب دوران جوانی خود حاصل آورد، باعث شده است تا بسیاری از خوانندگان آثارش با شخصیت‌های داستان‌هایی که می‌نوشت ارتباط نزدیکی برقرار کنند. برخی از مشهورترین آثار این نویسنده بزرگ عبارتند از: پاشنه آهنین، مارتین ایدن، سپیددندان، آوای وحش، گرگ دریا، جان بارلی کورن، راه، آفتاب سوزان، پسر گرگ، خدای پدران، پچه‌های یخ‌بندان، صداقت انسان، شوری در السینور، طاعون سرخ و...، ضمن آنکه تعدادی فیلم نیز از روی آثار جک لندن ساخته شده‌اند.

اگر به داستان‌های جک لندن نظری بیندازیم، مردی که همراه سگش میان برف‌ها برای زنده ماندن تلاش می‌کند و جز مهارت‌هایش چیز دیگری ندارد، استعاره‌ای است از زندگی همه انسان‌ها و به دلیل تشریح وضعیت چنین انسانی است که ما آثار جک لندن را با علاقه می‌خوانیم. در «برپا کردن آتش» وقتی موها، انگشت‌ها و همه بدن مرد یخ می‌بندد، اندکی بعد، او به نمادی از اراده بدل می‌شود. نماد اراده انسانی که برای بقای خود بایستی پنجه در پنجه نیروی طبیعت بیفکند؛ اما همین قهرمان وقتی دیگر چیزی برای از دست دادن ندارد، با هدف گرم کردن خود و زنده ماندن تا زمان یافتن دوستانش تصمیم می‌گیرد سگش را بکشد؛ هرچند از عهده این امر بر نمی‌آید. در رمان «مارتین ایدن» لایه دیگری نیز به لایه‌های شخصیت بی‌پناه او اضافه می‌شود و از آن به بعد، دیگر به راحتی نمی‌توان گفت که این هویت را فقط مبارزه برای بقا تشکیل می‌دهد و مبارزه برای تغییر شرایط زندگی نیز جزو خصایص او به شمار می‌آید. خود جک لندن در نامه به دوستی نوشته است: «هدف روایت از تقابل دریانورد رمان «مارتین ایدن» با عشق، سیاست و اقشار متفاوت جامعه آمریکا، در واقع نقدی است بر مفهوم فردگرایی‌ای که در تئوری نیچه تبلور می‌یابد».

دنیایی که جک لندن تعریف می‌کند، در کنش‌ها و واکنش‌های شخصیت‌های آثار او نمود پیدا کرده است. امروز هم پس از گذشت سال‌ها، خواندن صحنه خودکشی مارتین ایدن که زندانی درونیات و نفسانیات خود بود، بیچارگی او را بازتاب می‌دهد: «... کشتی به مسیر خود ادامه می‌داد و نور چراغ‌هایش در تاریکی گم می‌شد. انگیزه‌های پنهانی او را به زندگی بازمی‌گردانید و ندامت بی‌رحمانه‌ای سراپای وجودش را فرا گرفته بود. تمایل بازگشت به زندگی در او قوت می‌گرفت، اما افسوس، دیر شده بود و دریای ناآرام طعمه خود را فرو می‌برد... صدای بلندی شنید و احساس کرد دارد از نردبانی بی‌انتها سقوط می‌کند. در اعماق، در نقطه پایانی افتاد توی سیاهی، همین قدر می‌دانست افتاده بود توی سیاهی. و از لحظه‌ای که متوجه این نکته شد، دیگر چیزی نفهمید.» ■

Studying Features of Beaches's Terrain of IRAN



Land uses at every scale or location, show that how the land has been using at current condition which reflex structural and socio-economic conditions of related fields. As a matter of fact, in spite of importance and area of Iran' coastal zones, they have been used as a single programming scarcely. Like other aspects, this ignorance about land uses has done and there is no precious definition or special classification for this in Iran.

Current paper has prepared with respect to introducing land use structure, different experiences about the pattern of land uses in different countries and coastal present conditions. This study's classified different land uses of coastal region into 3 main levels and sub-levels, with providing a zoning approach. It also points the differences between North and South coastal regions, finally. ■

Intellectual Capital Management : A new approach in the Ports industry*



Mahdi Karampoury

*Expert & Researcher in Port Operations & Logistics
E-mail: mahdikarampoury@gmail.com*

In the context of modern global economy, the market-value of many firms exceed far beyond the book-value of their tangible assets; indeed in most cases, the real value of a firm is many times more than the sum of her physical assets. This has led the management science into a quest for identification of resources that generate and sustain this considerable amount of surplus in economic firms. The quest has been referred to as research for identification of 'intangible assets' or 'intellectual capitals'. Identification of intellectual capitals, not only explicates the elements and mechanisms of value production in a firm to a great extent, but it also facilitates the bed for further improvement and enrichment of such assets, as well as providing the means for indicating the real value of the firm in the market and facilitating for more promotion in her favor.

Ports are among valuable, strategic, national assets of each country and have a critical role in develop-

ments of nations. In tandem with evolution of new generations of ports and within the context of global knowledge economy, the share and fractions of intellectual capital is steadily increasing in production of value in the port sector. In spite of the essential role of Intellectual Capitals in ports, Intellectual Capital Management has not been addressed independently and holistically in ports industry. This article focuses on indicating the role of intellectual capitals in the port sector, and proposing a basic model for categorization of ICs in the port context, and management of Intellectual Capital in ports.

Intellectual Capital is to a great extent capable of clarifying the ongoing changes in the global port sector. It can be used to establish a new paradigm in port development that enables the port managers to analyze and/or forecast the trends in port industry, and improve the assessments for their essential resources, competencies, needs, and potentials in business development. ■

*) This article is based on a more comprehensive paper, entitled as ' Role of Intellectual Capitals in Ports'. The paper has been submitted to 4th International Conference on Intellectual Capital Management (Zarqan - Oct.2012). It was presented and awarded in the same conference.

6. Since the development of trade with countries of transit depends on collaboration, was provided by the State Department and other relevant agencies to facilitate international cooperation, Concluding bilateral or multilateral agreements with transit countries are looking more and more attention.

7. The role of the transit corridors to facilitate the transit of goods through the territory of the Member States and the harmonization rules and privileged position with regard to the Iranian ports as gold rings international transit corridor north-south, secretariat of the Corridor Development Corridor in Tehran as trustee was emphasized.

8. Given the multifaceted role of rail transport in the development of transport and transit costs, development and completion of the rail infrastructure and rail transport transit goods tariff reduction was emphasized.

9. In view of the objectives and programs of the Economic Cooperation Organization (ECO) in the development of trade between Member States, participants at the conference on development cooperation via facilitate the transit of

goods through transit lanes and regulations controlling the use of uniform transport document emphasized.

10. Given the critical role of "container" in transit and return the container to the shipping cycle and the need to avoid incurring additional costs for transportation, determine the appropriate mechanism for accepting guaranteed insurance fee by a working group composed of community transit stop and return shipping containers and related services, international shipping companies, insurance companies and associations were emphasized.

11. Given the importance of education and the need for companies, institutions and their operational staff involved in transit to benefit from the latest developments related to Transit market, relevant laws and regulations, decided to establish a committee composed of representatives of the Transit Committee, Chamber of Commerce, Industries, mines and agriculture as well as Port terminals beneficiaries Associations to design and implement appropriate training. ■

A glance in to

TOC container supply chain conference & exhibition The latest technology in sea ports:

 **KP, Belgium**
MSc in Transport & maritime management -
ahp@kpcad.com

Key words: Innovation – port automation – port efficiency – Green port – IT system – Electrification

This conference held in Dubai between 1 – 3 October 2012.

The important topics include:

Middle East container trade flows & Macro economic outlook.

Ports & logistics infrastructure : new projects , developments & investments

Enhance energy efficiency & equipment electrification in sea ports

The implementation of maximum IT system for asset management.

Gate automation & OCR technology

State of the art industry forum: port equipment & technology

Automated container handling

Improve productivity through better planning

RFID , OCR , GPS , Laser scanner in ports & terminals

Discussing panels for some case studies.

Participation of some famous companies in exhibitions.

They show their latest productions and innovations

Liebherr – Siemens – ABB – Konecranes – Kalmar – Hyster – Cavotec – TT club – Cargotec – Bruma – Gosselin – Sirk – Cryotec – DP world – Jebel Ali port –

Some latest technology in sea port activities

Automated Ship Mooring System

Alternative Maritime Power (AMP)

Hybrid Fuel Drive System

Automated Terminal Trailer (ATT)

Laser intelligence sensor

Nuclear Detection System

Port Automation Solutions

Automatic Lashing platform

Terminal Operation System (TOS)

Multi Trailer System (MTS)

Clean Trucks Program

There are some plans to implement those technologies in Iranian ports more and more in order to increase efficiency – safety as well as environmental friendly activities. ■

transit advantages of our country.

He went on to say that facilitation of transit-related rules and regulations, reduced number of times of loading and unloading, strengthening rail and road infrastructures and promotion of bilateral cooperation with other countries and private sector are among the significant sectors having impact on cargo transit.

Emphasizing on the importance of the multimodal transportation, Mr. Sadr asserted that this mode of transportation i.e. origin-to-destination mode can intertwine all above factors and bring about development of cargo transit from our country. He also said that the transit will have clear meaning and development only when cargo is transported from origin to destination and cargo owner is ensured that his/her cargo will reach destination safely and cost-effectively. Therefore, every organization or body which is responsible for cargo transportation should be mindful of removing existing difficulties and bottlenecks in the first place and then develop required infrastructures for cargo transit.

Commenting on the existing infrastructures in Iran for cargo transit, Mr. Sadr added that the Ports and Maritime Organization (PMO) bear a part of this significant responsibility to provide facilities and infrastructures for cargo transit which can contribute to lower finished costs. He also said that fortunately we

have sufficient capacity in terms of infrastructures and superstructures and we can dare say that share of our ports in cargo transit amounts to 45%. "We need to attract the private sector investment in the field of cargo transit as there is ample capacity for transit of cargo from different routes in our country", Mr. Sadr said.

Putting afresh emphasis on the multimodal transit, Mr. Sadr noted that important point on the question of cargo transit is the fact that in one hand traders, forwarders and carriers have responsibility as to cargo transit and in the other governmental organizations such as ports, custom and etc. are responsible in this respect. He added that as we lack a special organization for multimodal transportation in our country, establishment of a special committee attended by the representatives of both governmental and private sectors to deal with the problems of multimodal transportation and come up with tangible solutions and regularly monitor the issue and remove the obstacles. I believe that we have to seize this golden opportunity and use every potentiality of governmental and private sector such as commerce chambers, Custom, transportation companies and etc. to establish this committee in that if cargo transit develops, cargo traffic will be enhanced and lead to increase public income and create new opportunities for investment and job creation in the field of transportation, Mr. Sadr concluded. ■

The Full Text of the Resolution of The First Conference on Development of Transit through the Ports of Islamic Republic of Iran

Facilitation of transit via multi modal transportation

1. Participants at the meeting, commending the valuable efforts of PMO in investment and creating opportunities for transit ports in the country, emphasized the rise of optimal utilization of the said opportunities.

2. Since the transit timing of goods from the country's territory, plays a significant role in attracting and retaining transit market, therefore, the participants in the Conference emphasized on increasing the interaction between departments and responsible organizations so as to speeding up transit operations and amending relevant laws and regulations.

3. Considering the salient impact of the reduction in the cost of transportation and transit to increase market share in the region's transit market, multimodal transportation compa-

nies to reduce the cost of supporting and accepting responsibility for transit of goods from origin to destination (DOOR TO DOOR) were emphasized.

4. Considering the prominent role of developing countries in transit through the territory of the Islamic Republic of Iran's ports, exemptions and discounts granted to offset the cost of transit goods in the ports of resources such as banks, trade development and export promotion fund was emphasized.

5. In order to optimally exploit the potential of transit ports it was decided by the State Department in coordination with the PMO and commercial attaches in the Iranian embassies in target countries, will attempt to identify potential transit ports in the world.

strategies that develop transit considering the role of customs, and said the operation of software integrated system for foreign transit formalities ,conducting a project on joint gateway with neighbor countries ,customs administration ,execution of the conven-

tion provisions on coordination control of goods at borders ,equipping the border customs with modern controlling equipment and reconsidering and reforming in the basic transit customs structure are of the most important strategies. ■

Transit development, abandoning the unnecessary administrative formalities

The deputy for Road Transportation and Development Organization as the third spokesperson explained the situation of the country and the transit corridors in Iran and said that the easy access to the open Seas ,having long coasts in the North and South of Iran as well as the proximity with middle Asian states in the North and East (including Kazakhstan ,Uzbekistan ,Turkmenistan ,Afghanistan ,Tajikistan and Kyrgyzstan) and being surrounded with lands (land lock states) has made this opportunity for Iran to transit through this land for carrying their goods.

He continued pointing to such important factors as multimodal transportation (through sea ,rail or road), shortness of distance, time saving in transportation, cheaper transportation and decreasing the costs, crossing with other corridors as TRACECA and ALTIID and the transportation security as the most important properties of the North-South transit corridor expressing its goals as organizing goods and passenger transportation ,increasing access of the member states of this agreement to the international markets, facilitating the increase of international goods and passenger transportation ,and presenting the equal conditions for all transportation service suppliers for goods and passengers in the member states.

He also referred to the decreasing transit time and costs ,simplifying and integrating all documents and official formalities related to the international transportation of goods and passengers on the basis of the current international standards and agreements (including the customs administrative affairs) as among the plans and policies of this international transit corridor.

At the end of the session Mr. Adnan Neshad referred to the strategies and actions needed for the improvement and increase of goods transit through the territory of Iran and added that the expansion, reconstruction, the state transit roads network management maintenance ,expansion of border terminals, and the service –tourist complex and TIR parks in every 30 KM at road networks, coordination in border terminals , using new technology and IT at all modes of transport and transit, expansion and development of dry ports in transit routes of the state, expansion of road networks especially the transit roads, expansion of rail ways and constructing the roads out of city according to the latest approved standards are the steps through which we can develop the transit of goods. ■

In The First Transit Development Conference through Iranian Ports proposed: Integrity in Liability of cargo shipment from origin to destination

Establishment of the Multimodal Transportation Committee

Addressing as the First Transit Development Conference through Iranian Ports as the last speaker, The General Manager of the Ports and Maritime Organization (PMO), emphasized on necessity to establish Multimodal Transportation Committee and proposed integrity in the responsibility of the shipment of cargo from origin to destination as an

important factor in development of cargo transit.

Mr. Saifi also reiterated that geographical strategic position of Iran, huge population, consumer and manufacturing market of the neighboring countries, easy access to the international waters and 90% share of maritime transportation in the country's annual trade and location of INSTC and TRASECA Corridors are

The First Conference on Development of Transit through the Ports of Islamic Republic of Iran

The First Transit Development Conference through Iranian ports was held in the presence of relevant ministries especially the port and maritime transportation, representatives of more than 50 domestic and international shipping companies from the private sector, unions and government agencies on 6th November 2012. The slogan that was announced in this conference was as "Ports; International Transit Gates". The said conference was hosted by the PMO in cooperation with port community.

As reported by the reporter of port and sea, the managing director deputy in port and special economic zone affairs explained for the container operation in ports in the last 10 years, stating that the through put for the year 2002 was about 0.8 million TEU which has increased to 3.2 million TEU in the year 2011 with more investment planning.

He added referring to shahidrajae port situation, that this port ranked 114 among 2580 container ports in the world in 2002 but with the port and maritime organizations planning during the previous years, it could gain 44th rank in the year 2011 which shows a considerable growth.

Among the most important advantages of transiting through Iran as he said is that it has 5880 KM coasts in the Persian Gulf, the Caspian Sea, and the Sea of Oman, access to open seas, siting between two oil producing regions, has easy access to middle Asia markets being located in the center of the state members of ECO, having the transit corridor, and the good geographical situation, and the joint frontier in sea and shore with 15 countries in the world.

He said Iran is the shortest and the cheapest transit route for gain from middle Asia to the Persian Gulf states, East of Africa and the Far East. At present the middle Asia states are exporting 40 million tons of abundant gain. The consuming markets for gain in Iraq, Qatar and other Persian Gulf states, East

African states and the Far East has put this potential for Iran and its transit capacity to grow.

He expounded in detail the important port projects in Iran:

- Operation extension of Shahidrajae port development with investment of 800 million dollars
- Completion of Bushehr Port development plan, with investment of 72 million dollars by the port and maritime organization and 130 billion tomans by private sector
- Chaharmahal port development operation with investment of 348 million dollars
- Azadshahr port development operation with investment of 70 million dollars
- Imam Khomeini, Anzali and Nooshahr port development operation

He said the interconnection among the related organization, transit regulations facilitation, expansion of door to door transportation, introducing the state transit capacity to other target states, expansion of bilateral and multilateral agreements, strengthening the regional cooperation, development of secretariat for north-south transit corridor in Tehran, expansion of rail infrastructures and tariff decrease of transit for rail transportation and specifying insurance safety regulations against the right to storage or return of the containers in order to encourage container transportation are all important and necessary steps. ■

Launching Intelligent System in the Territory of Transit

The head of customs administration emphasized on operation of an electronic system in transiting goods and said that with this facility the transit of goods is integrative. He said so far 90 percent of this system have been put to operation in two transit customs departments in Tehran and Shahid Rajaee port, and in other eight customs departments it will be in operation in the next two months.

He added that our proximity to the Caspian Sea and the

Persian Gulf has created a grand opportunity for competing in foreign trade especially in transit development through the ports and the sea transportation. He pointed to maritime transportation as the basis for trade and the key element in supply chain, adding that the ports in this chain are affecting the economies of states and can be the connection means for sea and road transportation, therefore assuring the trend of goods-service process.

At the end of the conference he referred to the

will need to be strong, reliable and sustainable on a global basis. Part of the answer to this challenge will involve expanding the PIANC network to countries in transition, and boosting their economic development through technical assistance and training programmes.

With headquarters in Brussels, Belgium, PIANC also has established so-called National Sections in 23 countries out of the 35 countries (called Qualifying Member) paying a subscription to the association. In this regard it is important to know that also Iran is a Qualifying member, through PMO, paying the subscription as from 2011. From that year on Iran also established its National Section and counts some 25 members from Ports & Shipping Organization, Ports & Maritime Organization, consulting companies, research centres, ...

As participant in 2008 and 2010 to the former KOMAS conferences, I personally was impressed, through the presentations made by the Iranian experts, of the knowhow and experiences available in Iran. Not only the design and realization of waterborne infrastructure but especially the environmental approach was outstanding and high ranking. It is therefore that Iranian experts have to be (if not already) present in PIANC's commissions and working groups in order to share their experience with the worldwide colleagues.

With climate change as one of the greatest challenges ports and their infrastructure will be confronted with, the importance of PIANC and its related permanent task group PTGCC (Permanent Task Group on Climate Change) is obvious. An active representation of Iran in the Environmental Commission (EnvCom) is highly appreciated.

For the future, PIANC hopes to extend its membership in Iran being an important maritime nation where high skilled experts are available and hopefully will share their experiences with the international community involved. ■

Louis Van Schel,
M.Sc., Civ. Eng.
Secretary-General PIANC

For the 10th International Conference on Coasts, Ports and Marine Structure

Mr. Mohsen Sadeghifard, Deputy Managing Director for Ports and Special Economic Zone Affairs, Ports and Maritime Organization (PMO),

Distinguished Guests, Delegates, Ladies and Gentlemen.

On behalf of the International Association of Ports and Harbors (IAPH), I am very honored and pleased



to forward my message to the 10th International Conference on Coasts, Ports and Marine Structure, to be held in the beautiful city of Tehran, Iran, under the overall theme of "Sustainable Development of Coasts, Ports and Marine Structure".

I understand that the main objective of holding "ICCPMAS" is to provide a forum for the exchange of experiences and views of those involved in coasts and ports engineering and marine projects from different countries. I should say such a conference like ICCPMAS is a typical and excellent example of sharing best practices and experiences regarding the latest scientific, technical and experimental achievements made in the field of coastal, port and marine engineering.

I trust the delegates assembling from around the world will be able to have a meaningful and fruitful discussion at the conference as well as learning and observing the host country's approach to and developments in the above-mentioned fields.

Ladies and gentlemen, I wish you all a successful and enjoyable conference. We would like to learn the outcomes of your conference at a later date, so that it can also be shared with other IAPH members around the world. ■

Kiam Izady,
Secretary General
Secretary General

PIANC, the World Association for Waterborne Transport Infrastructure

PIANC is the global organisation providing guidance for sustainable waterborne transport infrastructure for ports and waterways. PIANC is the forum where professionals around the world join forces to provide expert advice on cost-effective, reliable and sustainable infrastructure to facilitate the growth of waterborne transport. Established in 1885 in Brussels, Belgium, PIANC continues to be the leading partner for government and private sector in the design, development and maintenance of ports, waterways and coastal areas.

As a non-political and non-profit organisation, PIANC brings together the best international experts on technical, economic and environmental issues pertaining to waterborne transport infrastructure. Members include national governments and public authorities, corporations and interested individuals. Providing expert guidance and technical advice PIANC provides guidance to public and private partners through high-quality technical reports. This the core business of the association. Our international Working Groups develop regular technical updates on pressing global issues to benefit members on shared best practices.

PIANC holds an International Congress every four years in one of its member countries, the next venue being San Francisco in 2014. This forum is open to members and non-members to present and discuss topics relevant to the waterborne transport infrastructure sector. Additionally, PIANC organises the PIANC-COPEDEC International Conference on Coastal and Port Engineering in Developing Countries. Its mission is to allow coastal and port engineers from countries in

transition to exchange know-how and experience with colleagues around the world.

PIANC members stay connected through regular communications: "On Course", a quarterly magazine with technical articles and news from the waterborne transport community and "Sailing Ahead", an e-newsletter for the PIANC community. More information about congresses in past and future as well as all other information can be found in the activities section of the website www.pianc.org.

As the international forum for exchanging insights on the technical aspects of waterborne transport infrastructure, PIANC has made it a top priority to give Young Professionals the support they need early in their career, and involving them in the association. A separate PIANC commission, composed of Young Professionals, has been created to address their needs.

For waterborne transport to remain effective in the 21st century, port, waterway and marine infrastructure



Productivity, and Innovation, the valuable guide to ICOPMAS

I have been experiencing this issue more and more, that the motivation for innovation and productivity can either encourage us in execution or lead us towards our paths. The main reason for developing this International Conference on Coasts, Ports and Marine Structures (ICOPMAS) is for this end, besides its specialized purposes. ICOPMAS aims at strengthening of technical and specialized cooperation as well as the latest outcomes in scientific and technological areas and executive and professional results in and outside the country. The aim is nothing but directing us in using the coasts in the best way we can in accordance with the sustained development of these areas. Some part of this relates to clarifying the fact that coastal operation should not disregard productivity and innovation. It has been 22 years since the ICOPMAS, as a leading source, has tried to develop the rules of safe operation at coasts, ports and marine structures.

The coasts are considered to be our national and global assets. Any damage to them will be taken as damage to our real assets and any action that leads to the growth of its productivity, will be a good action to increase this wealth. This increase will affect our benefits and with productivity growth we will keep this value for the next generations.

ICOPMAS has been established with support of international organizations, maritime organizations, universities and academic centers, consulting agencies and engineers and the private sectors which are active in coasts, ports and marine structures areas. Its main aim and mission is strengthening of technical and specialized cooperation as well as sharing the latest technological and operational outcomes among the regional and sub regional states. Therefore, taking part at such a scientific center will enhance us in the way to innovation and productivity.

Performing innovative research which creates new scientific strategies with a future perspective can lead us towards the safe operation of the coasts, ports and marine struc-



tures. These can improve our behavior against the coasts and in general can increase the productivity as a result of these assets. The scientific exchange and transfer of this experience will help us not to experience the areas already experienced and this will support us in operating our fixed assets at coasts and ports.

Having considered this explanation ICOPMAS in which many researchers and thinkers participate, is regarded as an international center which undertakes the above liabilities.

I hereby congratulate on the occasion of the 10th conference on coasts, ports and marine structures (ICOPMAS 2012) to all sectors active in administrative, scientific and managerial positions, and wish you the best. ■

Alihan Kadirayev,

Vice President Deputy for

Technology and Engineering Department, and Vice president of the conference

The message of the final of the 11th conference on coasts, ports and marine structures(ICOPMAS)

ICOPMAS; Source of Science, Experience and Technology

The findings of human beings in a trend of human nature evolution have been originated from the creating God of universe. He who has created the heaven and earth for us, as the noblest creature of the earth, and can grant his knowledge to whenever he desires.

This everlasting generosity of God is always continued. One has to drown himself and his own mind into this grant of God and looks at the whole world through this wisdom and minds opening and obtains whatever he wishes from this light in heaven and earth, wherever he is ,at the high skies or deep in the earth ,at seas or the shores ,in every living or non living creatures, there is a sign of God.

He is Allah, the unique God , the creator of the universe ,the complete essence and knowledge, the almighty God.

He made the human being as his successor and made the whole universe at his conquer. The seas and their beautiful coasts too are under this conquer. Then, whatever he finds is for Him and from Him and should be considered in the development and evolution of mankind.

Therefore the ICOPMAS conference is a preparation for presenting the findings and outcomes of science and experience and technology in the area of coasts, ports, and marine structures at an international level so that all our needs have been met at this time accordingly.

Fortunately this conference, with 22 years of experience in this field, has had a great role in establishing sustained international relations and developing science exchange among scientists, intellectuals and researchers from different countries in issues related to coasts, ports and marine structures.



It is hoped that we can take further effective steps in developing knowledge and technology as well as providing answers to the questions of the current and future generation in the area of «Coasts, ports and marine structures», with a future leading perspective to ICOPMAS and the issues within this conference and with cooperation of the professors ,experts , scientists, international organizations ,maritime organizations, public associations and consulting engineers .

Attallah Sukr,

The deputy for Minister of roads and urban planning, and the general manager of port and maritime organization ■

IN THE NAME OF GOD

Port & Sea Magazine

Printed and Published by:

Port & Maritime Organization (P.M.O)

Legal Representative:

Mohammad Reza Emami

Editor-In-Chief:

Younes Gharbali Moghadam

Editorial Secretary:

Farid Ghaderi

Translator:

Niloofar Golbostanfard

Designer:

Somayeh Nourmohammadi

Magazine Address:

1st Floor, Number 40, Kish avenue,
after Jahan koodak intersection,
Afrigha street, Tehran

Phone:

021-88190631-3

Fax:

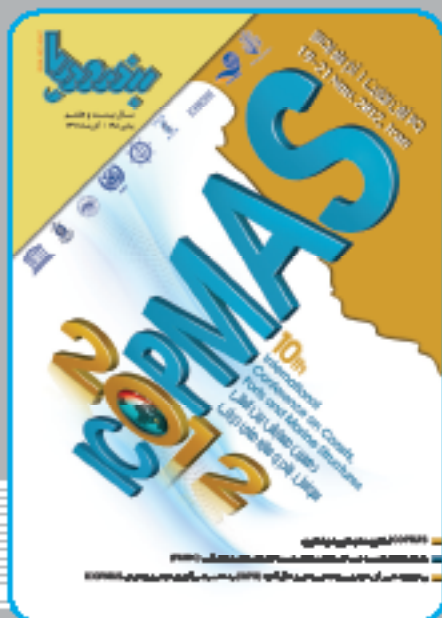
021-88190630

Website:

Bandarvadarya.pmo.ir

Electronic Post:

Bandarvadarya@pmo.ir



Editorial

The 10th international conference on coastal, ports and marine structures is an ongoing process, has covered the national, regional and international goals of our country. The required issues and the needs focused on this conference have been viewed as the strategic perspective of the hosts that will show the importance of this event to the audience.

Coastal and port management is among the responsibilities of the port and maritime organization both in terms of software and hardware facilities which have been emphasized on this conference.

In recent years the port and maritime organization has done a vast amount of projects on integrated coastal zone management, risk management, GIS operation, and maritime telecommunication as well as using the modern technologies in port management, the most important of which are the integrated coastal zone management, assimilation of sea waves, assimilation and sustainability of the coasts in the country (in places) at a length of 5800 KM along the coasts and development of the comprehensive commercial port plan.

Along these projects we may refer to some hardware projects such as designing and construction of coastal structures, inspection, maintenance and repair of these structures, equipment and new construction materials for such structures.

The construction projects in Shahid Rajaei, Shahid Beheshti, Azad and Bahr ports have all proved the hard attempt by the port and maritime organization to achieve his goals in line with the state development plan with due regard to the opinions of the researchers in the area of maritime operations.

Another important issue is the marine environment, safety and security which have been imposed to a great change as a result of cooperation with state and foreign organizations. Introduction of port and maritime safety and security, use of modern trends in navigation, effort to decrease marine pollution and the environmental effects made by the structures, maritime transportation and protective activities for marine and coastal environments have been among the goals and missions of the port and maritime organization in Iran.

Moreover, training activities have always been emphasized in attaining the goals of this organization. It can not only increase the efficiency and productivity at a national level, but also has been supported by the international organizations.

Finally I would like to thank and express my gratitude to all my colleagues who have tried to improve the performance of this conference qualitatively and quantitatively and those researchers and participants who changed this conference to a center for exchange of knowledge, experience and technology. ■

M.R. EMAMI