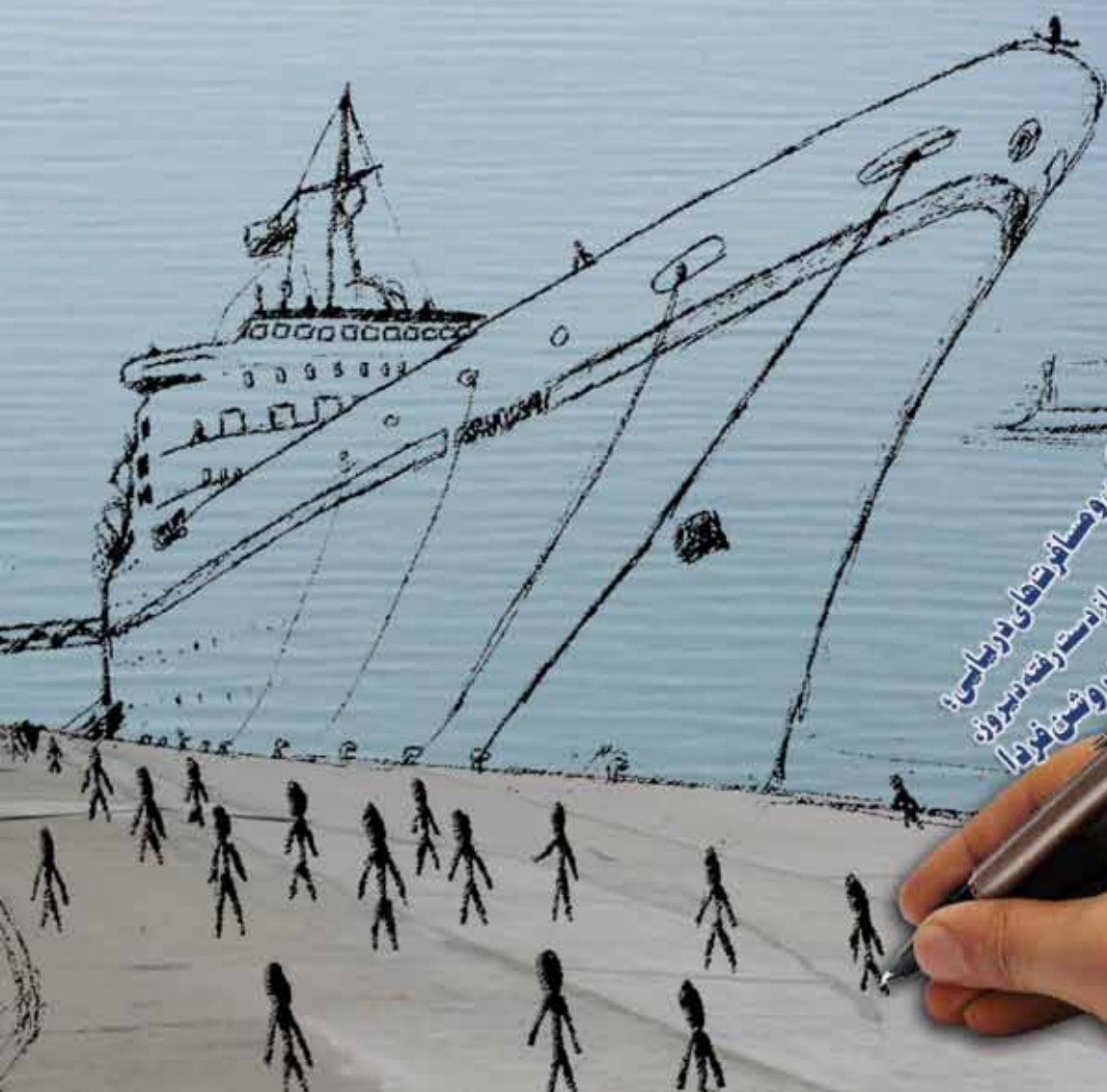


توسعه حمل و نقل مسافرت‌های دریایی

تحویلی نو در بهره‌برداری از مواهب دریایی



گردشگری و مسافرت‌های دریایی؛
فرصت‌های از دست رفته در حوزه
چشم انداز روشن فردا



در این شماره می‌خوانید:

- ۱۳ یادداشت مدیر مسئول
- ۱۴ سخن سردبیر
- ۱۶ گشایش طرحی ملی، برای دوستی بین‌المللی
- ۱۸ ۱۱ پروژه بندری، دستورده بخش حمل و نقل دریایی برای خوزستانی‌ها
- ۲۰ جایی در ایران وجود ندارد که زرخیز نباشد
- ۲۱ توسعه محور شرق کشور با هدف افزایش ترانزیت
- ۲۲ پایبندی به کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی
- ۲۴ توسعه بندر نوشهر به باغ گیاه‌شناسی آسیایی نمی‌زند
- ۲۵ استقبال از بسترسازی جهت بهره‌گیری از دریای خزر
- ۲۶ ایجاد بانک تخصصی حمل‌ونقل
- ۲۸ تجهیز پایگاه اطلاعاتی جهت پردازش و توزیع به لایه‌های تصمیم‌گیری
- ۳۰ جزئیات تازه از دستاوردها و برنامه‌های الکترونیکی سازمان بندر و دریانوردی
- ۳۲ عزم‌ستادی برای الگو کردن سازمان بندر در نظام‌مدیریتی نوین
- ۳۵ آمادگی برای ورود به دوران رونق اقتصادی
- ۳۶ فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر الفاو عراق
- ۴۰ تحول چشمگیر در توسعه حمل‌ونقل مسافرت‌های دریایی
- ۴۲ از تسهیلات بانکی صفر در صدی تا راه‌اندازی سامانه پیش فروش اینترنتی

صاحب امتیاز: سازمان بندر و دریانوردی

مدیر مسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: علیرضا صفاخو، سعید سعیدی، ابراهیم زارع، رامین جهان‌پور

طراح جلد و صفحه‌آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

آتلیه، 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 شهریار

توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

امور اجرایی، فنی و رایانه، آتلیه، لیتوگرافی، چاپ، صحافی و انتشارات: رواق:

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:

۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱

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 چاپ مطالب مورد پذیرش ماهنامه به نشانی

اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.





آیه ۱۲ سوره فاطر:

«وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ لَتَبْتَغُوا
مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ»

در دریاها کشتی‌ها را در حال حرکت
می‌بینی تا از فضل خدا روزی بطلبید،
باشد که شکرگزار نعمتش گردید.

علامه طباطبایی در المیزان فی تفسیر القرآن
نوشته است که کلمه مواجر جمع مخر است و
مخر به معنای شکافتن آب از چپ و راست است
وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ و به همین دلیل کشتی را
«ماخره» می‌گویند، یعنی کشتی‌ها را می‌بینی که
آب دریا را از چپ و راست می‌شکافند.

شاید بتوان توسعه صنایع عظیم کشتیرانی
و حمل‌ونقل دریایی را، که امروزه بار عظیمی
از تأمین مایحتاج مردم نقاط مختلف جهان را
بر عهده دارند، از مصادیق جستجوی فضل
الهی با کشتیرانی دانست.



- آخرین اقدام‌های ایمن‌سازی دریاها و تدابیر نوروزی ۴۴
- توسعه بنادر مسافری در سواحل شمالی و جنوبی ۴۸
- برنامه‌های پیش‌روی سازمان گردشگری برای رونق دریانوردی ۵۰
- طراحی ساختارهای تفریحی؛ الگوی مناسب در بهره‌برداری از سواحل ۵۳
- مجاز بودن مبادی، شناورها و زمان دریانوردی ۵۴
- برنامه‌های کشتیرانی والفجر؛ برای توسعه حمل و نقل مسافری ۵۶
- ساخت شناورهای آلومینیومی و فایبر گلاس با تمهیدات ایروایکو ۵۸
- ندیم گسترش؛ یار ایروایکو در تعمیر و ساخت شناورها ۵۹
- برگزاری المپیک دریایی در ساحل دریای خزر ! ۶۰
- ۱۳ رونق گردشگری دریایی، منوط به تعریف مفاهیم ۶۲
- تلاش شبانه‌روزی «هلال احمر» در امداد و نجات دریایی ۶۴
- چشم‌انداز برنامه‌های جستجو و نجات دریایی در ایران ۶۶
- دستگاه‌ها و نهادهای ذی‌ربط در رونق مسافرت‌های دریایی؛ کدامند؟ ۷۲
- استانداردها، قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی در ارتباط ۷۶
- لذت دریانوردی با شناورهای مسافربری و تفریحی ۷۸
- دل به دریا بزنید، اما با حساب و کتاب ۸۰
- طرح سامان‌دهی حمل‌ونقل مسافری دریایی ۸۴
- پروژه ترمینال مسافری و گردشگری شهید حقانی ۸۶
- کنارگذر ساحلی رامسر؛ طرحی با دو کاربری راه و گردشگری ۹۰
- اوسیس؛ بزرگ‌ترین کشتی در دنیا ۹۴
- بانوی ایرانی، برنده جایزه طراحی بندر یوکوهاما ۹۶
- حدود مسوولیت‌ها در حمل‌ونقل دریایی ۹۸
- پروتکل کار تاهنا در اکوسیستم‌های دریایی ۱۰۲



سال ۱۳۹۲ خورشیدی بر تمامی دریادلان مبارک باد

توسعه مسافرت‌ها و گردشگری دریایی؛ تحول نو در بهره‌برداری از مواهب دریایی

به بیان دیگر، ماهنامه «بندر و دریا» - به عنوان نخستین نشریه جامع دریایی کشور - کوشیده اگرچه در گذشته بحث مهم مسافرت دریایی، حتی در یک سطر از قلم می‌افتاد، امروز که بحث مسافرت دریایی از سویی اجتناب‌ناپذیر و از سوی دیگر ایمن‌ترین، مفرح‌ترین و ارزان‌ترین نوع مسافرت انتخابی نیز برای گردشگران است، این مقوله را در فرهنگ دریانوردی کشور که قدمت ۳ هزار ساله دارد، نهادینه سازد. لذا در این میان جا دارد تا تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران تمام ارگان‌های متولی، عزم خود را برای نیل به این اتفاق مهم جزم کنند؛ اتفاقی که می‌تواند یک رویداد میمون و مبارک برای تمام مردم ایران باشد که کشورشان مرزهای آبی گسترده‌ای با دریاها دارد. کمالینکه تحقق این مهم می‌تواند دریانوردی را به رکن اصلی گردشگری بین‌المللی کشور در محاسبات منطقه‌ای نیز بدل سازد. البته در این ارتباط یک ویژه‌نامه مسافرت‌های دریایی نیز به همت همکارانمان در مجله صفحه‌آرایی و چاپ شده که در آستانه نوروز ۹۲ در اختیار مسافران دریایی در تمام مبادی ورودی و خروجی بنادر مسافرتی قرار خواهد گرفت.

در پایان، ضمن شادباش پیشاپیش سال نوی خورشیدی و آرزوی شادکامی و بهروزی در ایام سال جدید، امیدواریم مجله «بندر و دریا» همچنان بتواند به رسالت اطلاع‌رسانی کیفی خود ادامه دهد و اگرچه ادعا نداریم که شماره‌های مجله در سالی که گذشت بدون کم‌وکاست بوده است، اما همواره تلاش شده چه در امر اصلاح معایب حمل و نقل چند منظوره یا لزوم سیاست‌های توسعه‌ای دریامحور، از نقطه‌نظرات انتقادی، اصلاحی و پیشنهادی تمام کسانی که خود را دلسوخته دریانوردی می‌دانند، استفاده نماییم. در یک کلام در سال جدید نیز ما را تنها نگذارید و نقطه‌نظرات مشورتی خود را از ما و همکارانمان در مجله دریغ نکنید. □

محمد رضا امامی

باز هم ۳۶۵ روز گذشت تا یک سال دیگر بگذرد و کره زمین در آستانه گردش دیگری از تقویم خورشیدی قرار داشته باشد. احتمالاً هنگامی که این مجله به دست شما همکار عزیز در بخش حمل و نقل دریایی می‌رسد، چند روز بیشتر به حلول سال جدید خورشیدی باقی نمانده و شمارش معکوس ایام برای سپردن سال ۱۳۹۱ خورشیدی به تقویم خاطرات زندگی ما و شما آغاز شده است.

ماهنامه «بندر و دریا» طی سال جاری، حسب مأموریت اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، کوشید تا در کنار عبور از تلاطم‌های پرفراز و نشیبی که همگان به آن اشراف دارند، از تلاش برای تعامل اطلاعاتی با خواندگانش که فعالان این بخش هستند، فروگذار ننماید. اطلاعاتی که پوشش رویدادهای مهم خبری سال همچون افزایش ظرفیت سالانه تخلیه و بارگیری به مرز ۱۷۶ میلیون تن، افزایش ظرفیت سالانه حمل و نقل مسافری تا ۱۴ میلیون نفر و تجهیز و توسعه ناوگان مسافری، احداث و بهره‌برداری بیش از ۱۰۰ موج شکن مردمی در نوارهای ساحلی شمال و جنوب کشور و... را شامل می‌شود که در کنار مقالات و تحلیل‌های راهگشا برای تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران حوزه بندر و دریا، پکیج کاملی از اطلاع‌رسانی تحلیلی خبری و آموزشی را در بر می‌گیرد.

به هر حال در شماره پیش روی شما، برای نخستین بار طی دوران انتشار نشریه «بندر و دریا» از بدو تولد نشریه، پرونده مجله به اطلاع رسانی جامعی در ارتباط با مقوله مهم و روز مسافرت‌های دریایی اختصاص یافته است که حاوی اطلاعات جامع و کاملی از مطالب کاربردی و تحلیلی و خبری در زمینه هرآن چیزی است که به گردشگری دریایی مربوط می‌شود. در یک کلام می‌توان نتیجه گرفت که ارتقای فرهنگ مسافرت دریایی و تسهیل آن برای ایرانیان جزو سیاست‌های استراتژیک مدیران سازمان در سال‌های اخیر است که بناست در سال جدید شتاب بیشتری بگیرد.

توسعه گردشگری دریایی؛ فرصت‌های از دست رفته دیروز چشم‌انداز روشنی فردا

سخن‌سردبیر

یونس غربالی مقدم

توسعه فرهنگ گردشگری دریایی، توسعه ناوگان مسافری دریایی، توسعه سواحل و پایانه‌ها متناسب با نیازهای گردشگری دریایی و الزام به رعایت استانداردها و ایمنی در همه ابعاد آن اعم از پایانه‌ها و اسکله‌ها و شناورهای دریایی اشاره کرد.

فرهنگ‌سازی می‌تواند نقش مهمی در توسعه فرهنگ گردشگری دریایی ایفا کند، چراکه فرهنگ مسافرت دریایی در ایران جز برای افراد ساحل نشین و بومی که نزدیک دریاها هستند و بین جزایر تردد می‌کنند، شناخته شده نیست.

حجم مسافرت‌های دریایی اگرچه در سال‌های گذشته از رشد قابل توجهی برخوردار بوده، لیکن در مقایسه با کشورهای مشابه ما از نظر دسترسی به دریا که به اندازه تعداد جمعیت‌شان سفر دریایی دارند، در سطح نازلی قرار گرفته است.

با توجه به وضعیت فعلی گردشگری دریایی در ایران و رونق نسبی این شاخه در سایر کشورهای جهان و به خصوص کشورهای منطقه لازم است اقداماتی در زمینه ایجاد امکانات مناسب در سواحل، شناورهای دارای امکانات رفاهی، حمایت از دست‌اندرکاران این امر و نیز تدوین بسته سفرهای دریایی انجام شود و از سوی دیگر اقداماتی برای آشناسازی مردم کشور با این شاخه و نیز جذب گردشگر خارجی صورت گیرد تا بتوان از این امکان طبیعی به خوبی بهره گرفت. در این زمینه به جرات می‌توان گفت که آژانس‌ها و تورهای گردشگری نقش فعالی در این عرصه ایفا نکرده و مردم ما در این رابطه از آژانس‌های مسافرتی پیشی گرفته‌اند.

در شرایطی که در کشور ما بالغ بر ۳۰ دستگاه متولی و دست‌اندرکار توسعه ناوگان مسافری و گردشگری دریایی بوده و یا تاثیر مستقیم بر عملکرد آن دارند، ضروری است که با در نظر گرفتن امکانات و مقتضیات، فضای مناسب برای سرمایه‌گذاری بخش‌های غیردولتی فراهم شود. در این راستا سازمان بنادر و دریانوردی به سهم خود تسهیلات ویژه‌ای را برای خرید شناورهای مسافری در نظر گرفته تا از این طریق زمینه توسعه و ایمنی هر چه بیشتر ناوگان مسافری دریایی فراهم شود. تامین مالی پروژه جمع‌آوری شناورهای فرسوده در استان هرمزگان (که بیش از ۹۶ درصد حمل و نقل مسافری کشور را به خود اختصاص داده است) از محل وجوه اداره شده سازمان نیز از مجموعه تصمیماتی است که در چارچوب مصوبات کمیته سامان‌دهی مسافرت‌های دریایی

امروزه مزیت‌ها و عواید حاصل از فعالیت‌های بندری و دریایی آنچنان گسترده است که بیشتر کشورهایی که به دریا دسترسی دارند آن را راهی برای تبدیل شدن به قدرت اقتصادی می‌دانند. ارائه خدمات به مسافران دریایی و گسترش صنعت گردشگری دریایی یکی از مزیت‌های دریا و سواحل آن در دنیای کنونی بوده و از جنبه‌های مهم اقتصادی بنادر به شمار می‌رود. بر اساس ادبیات موضوع به مجموعه فعالیت‌های تفریحی که در محیط‌های دریایی دور از ساحل توسط گردشگران انجام می‌شود، گردشگری دریایی گفته می‌شود. لذا این نوع گردشگری از نظر ماهیت با گردشگری ساحلی متفاوت است، هر چند شباهت‌هایی میان این نوع گردشگری و گردشگری ساحلی وجود دارد، لیکن امکانات و مزایای هر کدام به عنوان پشتیبان دیگری مورد توجه قرار می‌گیرد. متأسفانه با وجود فرصت‌های بسیار مناسب در کشور برای گسترش سفرهای دریایی، تاکنون توجه چندانی به آن نشده است. این در حالی است که کشورهای دیگر با استفاده از ظرفیت‌های خود و به حداکثر رساندن امکانات موجود، صنعت گردشگری و حمل و نقل مسافر را تبدیل به پشتوانه اقتصادی کشور خود کرده‌اند.

با توجه به تعیین وظایف نهادها و دستگاه‌های ذی ربط، اگرچه رشد حمل و نقل دریایی در برنامه‌های سوم و چهارم توسعه مورد تاکید قرار گرفته بود، اما عمده تمرکز بر گسترش زیرساخت‌های لازم جهت حمل و نقل دریایی با تاکید بر حمل و نقل کالا از طریق دریا بوده و در زمینه حمل و نقل مسافر دریایی در کشور فعالیت کمتری صورت گرفته است. به عنوان مثال، در برنامه چهارم توسعه تنها به گردشگری دریایی به عنوان یکی از انواع مسافرت‌های دریایی اشاره شده بود. در برنامه پنجم توسعه نیز تاکید خاصی بر گسترش صنعت گردشگری دریایی نشده و در برخی موارد می‌توان ردیابی از برخی عوامل تاثیرگذار بر گردشگری دریایی یافت. به رغم عدم توجه کافی به موضوع گردشگری دریایی در برنامه‌های توسعه، نباید از اهداف ترسیم شده در سند چشم‌انداز غافل شد. دستیابی به جایگاه اول منطقه در افق ۱۴۰۴ الزام همه دستگاه‌های ذی ربط است و بر اساس این تکلیف قانونی همه اقدامات و برنامه‌ریزی‌ها باید در این راستا باشد.

برای نیل به این هدف در افق ترسیم شده در سند چشم‌انداز باید چند عامل مورد توجه ویژه قرار گیرد که از آن جمله می‌توان به

و با هدف افزایش کمی و کیفی شناورهای استاندارد در چرخه حمل و نقل مسافرت‌های دریایی اتخاذ شده است.

به دلیل عدم توسعه امکانات سواحل متناسب با نیازهای گردشگری دریایی، کشور ما با برخورداری از جاذبه‌های بالقوه خود در گردشگری دریایی، هنوز در میان کشورهای توسعه یافته در زمینه گردشگری دریایی نامی ندارد، اما با توجه به جاذبه‌های موجود می‌توان با ایجاد تاسیسات گردشگری مناسب و استفاده از ظرفیت‌های موجود در آنها برای جذب گردشگر، توسعه گردشگری دریایی کشور و به تبع آن رونق اقتصاد محلی را در نواحی ساحلی پی‌ریزی کرد. در این راستا تاسیس زیرساخت‌ها و تجهیز روستاها با قدرت در دست پیگیری است، به طوری که برنامه احداث بیش از ۱۵۰ موج‌شکن مردمی در سواحل جنوب و شمال کشور در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و تاکنون بالغ بر ۴۰ مورد آن احداث شده و یا به بهره‌برداری رسیده است. بهره‌گیری از موج‌شکن‌ها در نوار ساحلی کشور از یک سو حوضچه آرامشی را برای بسیاری از فعالیت‌های دریایی و تفریحات آبی فراهم می‌نماید که حضور بخش خصوصی کارآفرین دریایی را در این عرصه ضروری می‌سازد و از سوی دیگر با توسعه و تقویت کارکردهای سواحل جنوب و شمال، امنیت، آبادانی و رونق اقتصادی در این مناطق محروم کشور شکل می‌گیرد.

هر چند که بر اساس بند الف ماده ۴۰ قانون برنامه پنجم توسعه، جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران مکلف است زمینه‌های ارتقای ظرفیت‌های انسانی و زیرساخت‌های لازم برای بهبود وضعیت ایمنی در کشور با همکاری دستگاه‌های اجرایی مرتبط را فراهم آورد، اما سازمان بنادر و دریانوردی نیز علاوه بر تفاهم‌نامه‌های همکاری با اغلب سازمان‌های ذی ربط از جمله جمعیت هلال احمر ایران، در همه زمینه‌های تحت مسوولیت خود با قدرت وارد شده و در بخش‌های مختلفی همچون اجرای قوانین و مقررات دریایی داخلی و بین‌المللی، نظارت بر امور دریانوردی در سواحل کشور، تامین ایمنی آبراهه‌ها و سلامت عبور و مرور شناورها و اعطای گواهینامه‌های صلاحیت، موضوع ایمنی پایانه‌ها و اسکله‌های مسافری را در دستور کار قرار داده و بیش از پیش به این موضوع خواهد پرداخت.

در پایان باید بر این موضوع تاکید مجدد کرد که در رقابت‌های

منطقه‌ای و جهانی، جایگاه کنونی جمهوری اسلامی ایران در گردشگری دریایی در وضعیت مطلوبی قرار ندارد و برای رفع این مشکل اتخاذ تصمیمات راهبردی و اجرای موثر آنها ضروری است. در این خصوص نه تنها ایجاد انسجام در اهداف بین بخش‌های حاکمیتی و خصوصی کشور اهمیت دارد، بلکه بازتعریفی از وظایف و کارکردهای شهرهای بندری که تنها با برخورداری از پایانه‌های مسافری دریایی هویت پیدا می‌کنند از سوی مقامات شهری ضروری است، که در این راستا توجه متوازن به چهار عامل کلیدی توسعه فرهنگ گردشگری دریایی، توسعه ناوگان مسافری دریایی، توسعه پایانه‌ها و سواحل متناسب با نیازهای مسافری و گردشگری دریایی و ایمنی همه‌جانبه در چارچوب مدیریت و اداره شهرهای بندری امری اجتناب‌ناپذیر است. □

باحضور رییس جمهور در بندرعباس انجام شد:

گشایش طرحی ملی، برای دوستی بین المللی

محمود احمدی نژاد با شعار «یا مهدی... یا مهدی... یا مهدی» دستور تخلیه و بازگیری کشتی‌ها

را از طریق اسکله‌های جدید مجتمع بندری شهید رجایی صادر کرد

و دریانوردی در گزارش حضوری خود به رییس جمهور، با اشاره به عملیات اجرایی طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی گفت: این طرح با نگاه کوتاه مدت و میان مدت، از سال ۱۳۸۳ خورشیدی در ۲ فاز آغاز شده که با اجرای فاز ۱ آن ۲ پست اسکله مجموعاً به طول ۸۵۰ متر و آب‌خور حدود ۱۷ متر، برای پهلو دهی به کشتی‌های نسل هفتم با ظرفیت ۱۵ هزار TEU، ایجاد و زمین‌های به وسعت ۶۷ هکتار احیا و به محوطه‌های عملیاتی این بندر اضافه شد.

صدرا افزود: فاز اول طرح توسعه در اسفندماه ۱۳۸۶ خورشیدی به بهره‌برداری رسید و با بهره‌برداری از آن امکان پهلو دهی به بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری جهان و دستیابی به ظرفیتی معادل ۳،۳ میلیون TEU فراهم شد.

وی تصریح کرد: با گشایش فاز نخست طرح توسعه و ورود بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان با ظرفیتی بالغ بر ۱۴ هزار TEU در تیرماه ۱۳۸۸ خورشیدی به بندر شهید رجایی، نام این بندر در بین ۲۰ بندر بزرگ جهان که توانایی پذیرش چنین کشتی‌هایی را دارند، قرار گرفت.

صدرا افزود: در راستای رسیدن به بندر کانونی، بلافاصله و همزمان با بهره‌برداری از فاز ۱ طرح توسعه، عملیات اجرایی فاز ۲ با استفاده از طراحی و توان متخصصان داخلی کشورمان آغاز و برای دستیابی به ظرفیتی معادل ۶ میلیون TEU کار ساخت یکی از مجهزترین و مدرن‌ترین ترمینال‌های کانتینری دنیا با ۷ پست اسکله جدید جمعاً به طول ۲۰۲۰ متر در موقعیت‌های یال شرقی و غربی در دستور کار قرار گرفت.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی آب‌خور این اسکله‌ها را ۱۶ متر عنوان

سال‌های طولانی می‌توان از ظرفیت آنها برای صادرات، ترانزیت و واردات کشور استفاده کرد. در ادامه از لوح یادمان طرح توسعه بندر شهید رجایی توسط یکی از فرزندان شهید اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان پرده برداری شد و سپس محمود احمدی نژاد با اعلام شعار «یا مهدی... یا مهدی... یا مهدی» دستور تخلیه و بازگیری کشتی‌ها را از طریق اسکله‌های جدید صادر کرد. همزمان با گشایش این طرح بهره‌برداری از ۱۶ بندر چندمنظوره مردمی نیز توسط رییس جمهوری آغاز شد.

گزارش مدیرعامل سازمان به رییس جمهور

سیدعطاءاله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر

فاز ۲ طرح توسعه بندر شهید رجایی و ۱۶ بندر چندمنظوره مردمی در بندرعباس که توسط رییس جمهور و با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، استاندار هرمزگان و هیات همراه به بهره‌برداری رسید. محمود احمدی نژاد با اشاره به این موضوع که با بهره‌برداری از پروژه بزرگ طرح ظرفیت بندر به ۶ میلیون کانتینر افزایش می‌یابد، اظهار امیدواری کرد که این بندر بزرگ تجاری که از قابلیت پهلوگیری بزرگ‌ترین کشتی‌های اقیانوس پیما برخوردار است، بتواند زمینه توسعه هر چه بیشتر مراودات مردم منطقه و جهان را فراهم آورد. رییس جمهور، ساخت این پروژه بزرگ با طراحی پیشرفته و کار دقیق و پیچیده را حاصل مهارت و توانایی متخصصان ایرانی دانست و گفت: با وجود این اسکله‌ها





سفیر فنلاند در بندرعباس:

هرسفیر خارجی باید از بندرعباس بازدید کند

هاریکا ماراتین سفیر فنلاند در ایران، از طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی در بندرعباس دیدار کرد. به گزارش روابط عمومی اداره بنادر استان هرمزگان، ماراتین در این دیدار با ظرفیت‌ها و جایگاه ویژه مجتمع بندری شهید رجایی بندرعباس آشنا شد. وی در حاشیه این بازدید گفت: فنلاند یک کشور دریایی است و من که در کنار دریا بزرگ شده‌ام، اکنون بسیار خوشحالم که به بندرعباس سفر کرده‌ام و فکرمی‌کنم هرسفیری که به ایران می‌آید، ابتدا باید از بندرعباس دیدن کند، زیرا این بندر نقش کلیدی در اقتصاد ایران دارد. ماراتین افزود: مادر فنلاند بنادر توسعه یافته‌ای داریم و در چند سال اخیر به خاطر ترافیک دریایی که در بالتیک به وجود آمده، قوانینی برای کاهش آلودگی و حفظ محیط زیست وضع کرده‌ایم تا دریای بالتیک را از این وضعیت نجات دهیم. وی تصریح کرد: زمینه‌های زیادی برای همکاری بین بنادر ایران و فنلاند در آینده وجود دارد و من اطلاعات موجود در خصوص ظرفیت‌های ویژه بندر شهید رجایی را به کشورم منتقل می‌کنم و اطمینان دارم همکاری‌های بین دو کشور افزایش خواهد یافت. □

گشایش ۱۶ بندر چندمنظوره

همزمان با گشایش فاز ۲ طرح توسعه بندر شهید رجایی ۱۶ بندر چندمنظوره مردمی در سواحل استان هرمزگان به بهره‌برداری رسید. علی اکبر صفایی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: این بنادر با هدف توسعه پایدار، محرومیت‌زدایی، ایجاد اشتغال مولد و رونق اقتصادی و گردشگری با اعتباری بالغ بر ۱۰۰ میلیارد تومان و در کوتاه مدت توسط متخصصان ایرانی طراحی و ساخته شده‌اند. وی با بیان اینکه این بنادر در غرب، مرکز و شرق استان هرمزگان قرار دارند، افزود: بهره‌برداری از این بنادر تاثیر مستقیمی بر اقتصاد منطقه و اشتغال مردم ساحل‌نشین استان هرمزگان خواهد داشت. قابل ذکر است بنادری که توسط ریاست جمهوری به بهره‌برداری می‌رسند، شامل بندر چند منظوره مغویه، مقام، دیوان، ابوموسی، بجل، ذاکری، شیب دراز، گرز، فارور، کندالو، کلات، بنجی، یکبنی، تب، طاحونه و زیارت پارسیان است.

کرد و اظهار داشت: این اسکله‌ها برای پهلودهی به کشتی‌های سوپر پاناما کس یا نسل هفتم طراحی شده و در اراضی پشتیبان این اسکله‌ها ۸۰ هکتار اراضی احیا و به محوطه‌های عملیاتی این بندر افزوده شده است. وی اعتبار فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی را ۴۱۰ میلیون دلار اعلام کرد و خاطر نشان ساخت: تکنولوژی طراحی و ساخت این اسکله‌ها در گذشته در انحصار شرکت‌های خارجی بود و برای اولین بار است که چنین پروژه بزرگی به دست متخصصان داخلی ساخته و به بهره‌برداری می‌رسد. صدر گفت: فاز یک بیش از ۱۳ میلیون و فاز دوم ۷ میلیون متر مکعب لایروبی را شامل می‌شود که در نوع خود بی نظیر است. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: با بهره‌برداری از فاز ۱ و ۲ طرح توسعه ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی در دولت نهم و دهم به ۵ برابر افزایش پیدا کرده است. صدر در ادامه افزود: در حال حاضر مجتمع بندری شهید رجایی سهم ۵۰ درصدی کل صادرات و واردات کشور را بر عهده دارد و با این افزایش ظرفیت، زمان تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری کاهش چشمگیری خواهد یافت.

با حضور هیات عالی‌رتبه دولتی به ریاست معاون اول رییس جمهوری افتتاح شد:

۱۱ پروژه بندری، دستاورد بخش حمل و نقل دریایی برای خوزستانی‌ها

تن افزایش دهد و این نشان‌دهنده رشد قابل توجه عملیات در بنادر کشور است.

نیکزاد با اشاره به تأکید رییس جمهوری در بهره‌گیری از همه منابع در جهت توسعه زیرساخت‌ها، سرمایه‌گذاری بالغ بر ۱۸۸ میلیارد تومانی اخیر را که با مشارکت بخش خصوصی حاصل شده، از جمله این اقدامات برشمرد و اظهار داشت: جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه و رشد اقتصادی و بازرگانی همواره از اولویات دولت به شمار می‌رود.

ظرفیت ۱۸۴ میلیون تنی بنادر ایران

بنابراین گزارش، علی نیکزاد وزیر راه و شهرسازی نیز با یادآوری افزایش ظرفیت بنادر ایران در دولت نهم و دهم با حدود ۸۰ میلیون تن گفت: در ابتدای دولت نهم عملکرد بنادر کشور به ۱۰۵ میلیون تن بالغ می‌شد که هم‌اکنون این میزان به ۱۸۴ میلیون تن افزایش یافته و ۹۰ درصد این ظرفیت شامل حال دو بندر امام خمینی (ره) و شهید رجایی است. وی با بیان اینکه در بخش مسافرت‌های دریایی نیز طی دولت‌های نهم و دهم برای جابه‌جایی ۱۳ میلیون نفر - سفر، ظرفیت ایجاد شده است، گفت: این درحالی است که این میزان در ابتدای دولت نهم، ۴/۳ میلیون نفر - سفر بود.

امتیاز مسافت کوتاه بندرامام (ره) به مرکز خوزستان

در ادامه این مراسم، حجازی، استاندار خوزستان ضمن تشریح رویکرد دولت در تدوین برنامه‌ای جامع برای چاره‌اندیشی مشکلات مردم خوزستان در بخش مسکن و حمل‌ونقل، مصوبات سفر هیأت دولت به استان‌ها را از جمله کارآمدترین مصوبات جهت رفع مشکلات عنوان کرده و اظهار داشت: با ایجاد زیرساخت‌های لازم طی دولت نهم و دهم، ظرفیت‌های فراوانی به استان خوزستان افزوده شده است. وی با اشاره به آمار و ارقام مربوط به رشد اهم شاخص‌های عمرانی و زیربنایی در بخش مواصلاتی، برق و مسکن، این رشد را زمینه‌ساز اشتغال‌زایی برای جوانان در استان خوزستان و علاقه‌مندی کشورهای همجوار از جمله عراق برای بهره‌گیری از مزیت‌های ترانزیت ریلی از طریق استان خوزستان به لحاظ اتصال محور ریلی مدیترانه به خلیج فارس عنوان کرد.

۱۱ پروژه زیربنایی، عمرانی و سرمایه‌گذاری بنادر با اعتبار ۱۸۸۴ میلیارد ریالی در استان خوزستان و با حضور معاون اول رییس جمهوری به بهره‌برداری رسید.

این پروژه‌ها که دست‌کم اشتغال‌زایی برای ۳۷۶۵ نفر را به همراه آورده است، طی مراسمی با حضور معاون اول رییس جمهوری، وزرای نفت و راه و شهرسازی، استاندار خوزستان در اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افتتاح شد.

به گزارش خبرنگار بندرو دریا، محمدرضا رحیمی، ضمن اشاره به مزیت‌ها و ویژگی‌های بی‌همتا و منحصر به فرد استان خوزستان به لحاظ تنوع منابع انرژی، دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت استراتژیک آن در ترانزیت، بر لزوم استفاده بهینه و بیشتر از این ظرفیت‌ها در صنعت حمل‌ونقل و تجارت بین‌المللی تأکید کرد.

وی با اشاره به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر استان خوزستان، از مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و همکاران وی در بخش‌های مختلف در توسعه زیرساخت‌های بنادر این استان و افزایش بهره‌گیری از ظرفیت‌های آن تقدیر کرده و از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی که در این زمینه به سرمایه‌گذاری‌های متعدد پرداخته‌اند، صمیمانه تشکر و برایشان آرزوی موفقیت بیشتری نمود.

در ادامه این مراسم، علی نیکزاد، وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ظرفیت ۱۸۴ میلیون تنی بنادر کشور که عمدتاً در بنادر شهید رجایی و امام خمینی (ره) متمرکز شده است، اظهار داشت: دولت طی این ۸ سال موفق شده ظرفیت فعال بنادر را از ۱۰۵ میلیون تن به ۱۳۵



وی با بیان اینکه اعتبار ساخت بندر تجاری شادگان افزون بر ۲۵۰ میلیارد ریال بوده است، گفت: این بندر در مدت ۲۴ ماه ساخته و به بهره‌برداری رسیده است.

وی محرومیت زدایی، ایجاد اشتغال پایدار و صادرات محصولات محلی شادگان از جمله میوه و خرما را از اهداف ساخت بندر تجاری شادگان اعلام کرد.

فهرست پروژه‌های عمرانی افتتاح شده در سفر معاون اول محترم رییس جمهوری به بندر امام خمینی (ره)

پروژه	اعتبار	اشتغال‌زایی
بندر شادگان و جاده دسترسی به آن	۲۵۰ میلیارد ریال	۷۸۰ نفر
تأسیسات زیربنایی اراضی پشتیبانی در منطقه ویژه امام	۶۵۰ میلیارد ریال	۱۱۳۰ نفر
انبارهای ذخیره غلات و مخازن ذخیره روغن خوراکی سپهر صنعت سورنا	۲۴۸ میلیارد ریال	۳۱۰ نفر
پروژه دلفین ایستگاه راهنمایی خورموسی و نصب بیکن‌های خورموسی و بهمنشیر	۱۷ میلیارد ریال	۱۰۰ نفر
سامانه مخابراتی MF / HFDSC در MRCC بندر امام	۲۰ میلیارد ریال	۲۰ نفر
انبارهای ذخیره غلات و مخازن ذخیره روغن خوراکی توسعه تجارت انصار	۲۴۳ میلیارد ریال	۳۱۰ نفر
پایانه نفتی خط نقره‌ای قشم	۶۰ میلیارد ریال	۲۵۰ نفر
پایانه صادراتی نفت پاسارگاد	۱۳۰ میلیارد ریال	۲۲۵ نفر
ساختمان جستجو و نجات دریایی اروندکنار	۴۰ میلیارد ریال	۱۲۵ نفر

در مراسم افتتاح پروژه‌های عمرانی در خوزستان، از ظرفیت‌سازی و اشتغال‌زایی سازمان بنادر و دریانوردی تقدردانی شد

حجازی با اشاره به هزینه تمام‌شده حمل کالا از بندر خوزستان از جمله بندر امام خمینی به واسطه کوتاهی مسافت تا مرکز در مقایسه با سایر بنادر کشور، خواستار توجه بیشتر به استفاده از ظرفیت‌های بندر خوزستان به واسطه کاهش بهای تمام‌شده کالاها و صرفه‌جویی‌های ناشی از مقایسه آن پس از حذف یارانه حامل‌های انرژی شد.

وی از مجموعه تلاش‌های مدیران سازمان بنادر و دریانوردی و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود در استان خوزستان تقدردانی کرده و این اقدامات را موفقیت‌آمیز دانست.

افتتاح بندر تجاری شادگان برای رونق صادرات

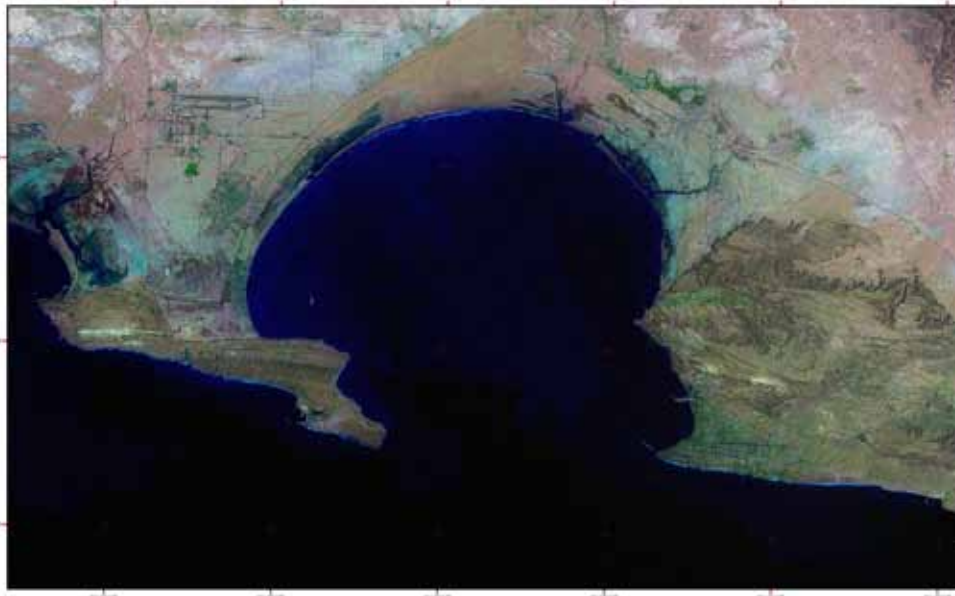
به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، افتتاح بندر تجاری شهرستان شادگان در جنوب استان خوزستان با حضور معاون اول رییس جمهوری از جمله طرح‌هایی بود که به بهره‌برداری رسید. بنابراین گزارش، محوطه بندر تجاری شادگان سه هکتار و دارای انباری به مساحت یک هزار و ۲۰۰ متر است و طرح ساخت آن از مصوبات سفر نخست هیات دولت به خوزستان به شمار می‌آید که به بهره‌برداری رسیده است.

بندر تجاری شادگان از نوع شمعی با عرشه بتنی و با طول عرشه ۱۰۳ متر و عرض ۱۲ متر است که دوپیل دسترسی دارد. به این ترتیب امکان صادرات با شناورهای کوچک به کشورهای حوزه خلیج فارس فراهم شده است.

علی نیکزاد و رستم قاسمی، وزرای راه و شهرسازی و نفت، معاون اول رییس جمهوری را در این سفر یک‌روزه همراهی کردند.

تسهیل صادرات میوه و خرما

عبدالزهره سنواتی، سرپرست فرمانداری شادگان در حاشیه گشایش بندر تجاری این شهرستان در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا نیز که در همایش حضور داشت، گفت: طرح ساخت بندر تجاری در شادگان از مصوبات سفر اول هیات دولت به خوزستان است که به بهره‌برداری رسیده است.



رییس جمهوری در همایش توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی در چابهار:

جایی در ایران وجود ندارد که زرخیز نباشد

توسعه بنادر و ارتباطات از جمله اقدامات اساسی دولت در استان سیستان و بلوچستان است.

محمود احمدی نژاد، رییس جمهوری، در همایش توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران در چابهار گفت: شرایط طبیعی بسته به نوع نگاه، برنامه ریزی و تدبیر ما همزمان هم فرصت است هم تهدید و ما باید تهدید را تبدیل به فرصت کنیم.

رییس جمهور گفت: امنیت و آبادانی آرزوی همه ملت هاست و این دو مقوله مکمل یکدیگرند. احمدی نژاد گفت: امنیت متکی بر منابع بومی، ملی و سرزمین قابل خدشه نیست و باید امنیت متکی بر اندیشه تدبیر و ظرفیت های ملی ایران زمین باشد.

وی ایران را کشوری استثنایی توصیف کرد و افزود: ما می توانیم آبادترین و پیشرفته ترین کشور دنیا باشیم.

احمدی نژاد لازمه تحقق این امر را نگاه و برنامه راهبردی، همبستگی، کار و تلاش دانست.

دکتر احمدی نژاد تأکید کرد: ویژگی هایی که ملت ایران را برتر می کند، ویژگی های انسانی و فرهنگی است و این ملت همواره به دنبال صلح بوده است.

رییس جمهوری تمام سرزمین ایران را دارای ثروت توصیف و اضافه کرد: جایی در ایران وجود ندارد که زرخیز نباشد، در نقاطی بهترین زمین ها وجود دارد و کشاورزان در آن تولید می کنند و نقطه ای که کویر است بهترین معادن را دربر دارد، هر چند که ما هنوز همه معادن را اکتشاف نکرده ایم.

احمدی نژاد با بیان اینکه حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ سال قبل از انقلاب توسط مردم، آزادی و سیاست کشور کنار گذاشته شدند، افزود: به این ترتیب در واقع مهم ترین سرمایه کشور برای پیشرفت در آن مقطع از صحنه فکر، تدبیر و عمل کنار گذاشته شد.

وی در ادامه با اشاره به وجود سه مشکل اساسی در کشور، نخست جریان و چرخش ثروت در کشور، جریان ثروت و نیروی انسانی و حرکت ثروت و سرمایه به سمت مراکز کشور گفت: دست کم حدود ۷۰ سال حرکت ثروت از مناطق و افراد محروم تر به مناطق و افراد برخوردارتر بوده است و دائماً این سیر ادامه دارد.

رییس جمهوری بر معکوس کردن این سه جریان تأکید کرد و گفت: منطقه سیستان و بلوچستان با سابقه تاریخی و روحیه ضد استعماری و عشق به ایران و عزت کشور و ایمان، صفا و صمیمیت مردم این استان به تنهایی می تواند خوراک کل کشور را تأمین کند.

احمدی نژاد با بیان اینکه سیستان و بلوچستان ۱۰ درصد از کل کشور را شامل می شود، ادامه داد: استان سیستان و بلوچستان زمین های بسیار حاصلخیزی دارد و به رغم بارش کم، کمبود آب ندارد.

رییس قوه مجریه با تأکید بر اینکه تک تک استعداد های استان را فعال کنیم، گفت: در این استان فرصت های سرمایه گذاری بسیاری در بخش های مختلفی همچون کشاورزی، دریا، گردشگری و صنایع تبدیلی وجود دارد.

رییس جمهور اظهار داشت: دولت با کارهای مهم و زیربنایی در این استان در زمینه های توسعه بنادر، طرح توسعه بندر شهید بهشتی و موج شکن های چند منظوره، راه آهن و سد سازی گام های اساسی برداشته است.

در پایان رییس جمهور ضمن قدردانی از زحمات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران افزود: خوشبختانه نیروی دریایی در سواحل استان سیستان و بلوچستان مستقر شده و برای آبادانی این منطقه عزم جدی دارد.

مدیرعامل سازمان بنادر با تاکید بر شتاب‌گیری طرح توسعه بندر چابهار تصریح کرد:

توسعه محور شرق کشور با هدف افزایش ترانزیت

معاون وزیر راه و شهرسازی در حاشیه همایش توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی از روند طرح توسعه بندر شهید بهشتی و پروژه‌های ساختمان اداری و دیوار حفاظتی ساحلی بندر بازدید کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بازدید از طرح توسعه بندر شهید بهشتی گفت: پیمانکار طرح باید برای اختصاص لایروب همت مضاعفی را به کار گیرد؛ زیرا در این راستا سازمان بنادر تا به حال ۱۲۰ میلیارد تومان هزینه از منابع داخلی خود صرف طرح توسعه بندر شهید بهشتی کرده است و از اوایل اسفندماه هم ۳۰۰ میلیارد تومان فروش اوراق مشارکت برای دو بندر شهید بهشتی و شهید رجایی اختصاص داده است، لذا پیمانکار باید از تمام توان و ظرفیت خود برای اتمام لایروبی در فاز اول طرح به کار گیرد.

سید عطاءاله صدر گفت: در گذشته سیاستمداران و استعمارگران مناطق جنوب شرقی کشور را منطقه اقتصاد سوخته معرفی کرده بودند که خوشبختانه بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، این مناطق مورد توجه خاص نظام مقدس جمهوری اسلامی قرار گرفت. بدین منظور سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امر دریا و دریانوردی در راستای توسعه محور شرق کشور، توسعه بندر شهید بهشتی با هدف افزایش ترانزیت و ایفای نقش بین‌المللی را در دستور کار خود قرار داده است.

وی با بیان اینکه این طرح در حال حاضر با ۳۵ درصد پیشرفت در دست اجرا است و تا پایان خردادماه فاز اول طرح به بهره‌برداری می‌رسد، اضافه کرد: سازمان بنادر و دریانوردی از منابع داخلی خود ۲۰۰ پروژه زیربنایی از قبیل توسعه بندر شهید بهشتی، بندر شهید رجایی، بندر نوشهر، بندر امیرآباد و بندر انزلی به ارزش ۳ میلیارد دلار در دست اجرا دارد و در همین راستا ۲ میلیارد دلار هم سرمایه‌گذاری در بخش پسکرانه‌ها، ایجاد کارخانه تولید فولاد، کاغذ، شکر، ترانزیت سوخت، سیلوهای غلات، تصفیه روغن و صادرات فرآورده‌های نفتی انجام شده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: سازمان بنادر تنها در سال جاری توانسته ۱۰۴ پروژه به ارزش یک میلیارد دلار به بهره‌برداری برساند.

صدر با اشاره به اینکه طبق چشم‌انداز ۱۴۰۴ ظرفیت بندار ایران باید به ۲۱۰ میلیون تن برسد، افزود: فاز دوم توسعه بندر شهید رجایی تا اوایل اسفند امسال به بهره‌برداری می‌رسد و ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی به ۶ میلیون تن در سال خواهد رسید.

توسعه مراحل و مدیریت ساحلی

معاون وزیر راه و شهرسازی در نخستین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی در چابهار با اعلام اینکه طی برنامه ۵ ساله توسعه، ظرفیت بندار کشور از ۱۷۲ میلیون تن به ۲۱۰ میلیون افزایش می‌یابد، توسعه سواحل و مدیریت نوار ساحلی را از برنامه‌های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی برشمرد و گفت: خوشبختانه در کل کشور ۲۵۰ بندر صیادی، تجاری و نفتی، صنعتی و مسافری ایجاد شده که از این تعداد، ۱۱ بندر از جمله بندر امیرآباد، نوشهر، انزلی، امام خمینی (ره)، بوشهر، آبادان، خرمشهر، شهید رجایی، شهید باهنر، شهید بهشتی و شهید کلاتری از بنادر بزرگ تجاری هستند و ظرفیت این بنادر در سال ۱۷۲ میلیون تن است که از این میزان ۲۰ میلیون تن



ظرفیت به ترانزیت اختصاص دارد.

صدر افزود: کشور ایران به لحاظ موقعیت ممتاز استراتژیکی، طبق مطالعات و برنامه در جهت توسعه بازرگانی تا سال ۱۴۰۴، مقرر شده ظرفیت بندار کشور را از ۱۷۲ میلیون تن فعلی با ۸ درصد رشد اقتصادی به ۲۱۰ میلیون تن در سال ارتقا دهد.

بهره‌برداری از فاز اول توسعه بندر چابهار، پایان خرداد ۹۲

وی اظهار داشت: طرح توسعه بندر شهید بهشتی با ۳۵ درصد پیشرفت فاز اول طرح تا پایان خردادماه آینده به بهره‌برداری می‌رسد و ظرفیت این بندر از ۲/۵ میلیون تن فعلی به ۶ میلیون تن در سال خواهد رسید.

ساخت بندار چندمنظوره با هدف ایجاد اشتغال و محرومیت‌زدایی

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: سازمان بنادر و دریانوردی در کنار اقدامات اساسی توسعه بندار و سواحل با هدف ایجاد اشتغال و محرومیت‌زدایی، ایجاد ۶۰ بندر کوچک چندمنظوره در سواحل کشور را در دستور کار خود قرار داده که ۴۰ مورد آن تا پایان امسال به بهره‌برداری خواهد رسید.

صدر افزود: سازمان بنادر و دریانوردی در ۳۳ سال گذشته ۳۰۰ میلیارد دلار برای توسعه سواحل مکران هزینه کرده است.

این مقام مسوول در سازمان بنادر و دریانوردی، مونیتورینگ (مهندسی سواحل دریایی) در جنوب کشور و ایجاد امکانات ظرفیت‌های مسافری در راستای توسعه فرهنگ دریایی را از دیگر اقدامات این سازمان برشمرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در رابطه با توسعه مسافرت‌های دریایی در کشور گفت: ظرفیت مسافر دریایی در حال حاضر ۱۳ میلیون نفر سفر در سال است، در حالی که در گذشته ۱۰ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر مسافر در بندار کشور جابه‌جا شده‌اند.



در نشست بررسی مسایل دریای خزر در بندر امیرآباد تأکید شد:

پایندی به کنوانسیون ها و معاهدات بین المللی

مربوط به آن در وزارت امور خارجه، انتقال انرژی، اکتشاف و حفاری، توسعه خطوط هوایی و کشتیرانی، شیلات، محیط زیست، همکاری های امنیتی و امنیت به عنوان محورهای مختلف این نشست یاد کرد.

افزایش ظرفیت نفت و گاز در دریای خزر

سیدعلی اکبر طاهایی، استاندار مازندران نیز در این نشست با اشاره به اهتمام و توجه ویژه وزیر راه و شهرسازی، مسوولان سازمان بنادر و دریانوردی و نمایندگان مجلس به توسعه گردشگری دریایی، نسبت به توسعه کشتیرانی مسافری در بین بنادر شمالی در آینده ای نزدیک ابراز امیدواری کرد.

نیازمند به کارگیری هوشمند در تنظیم روابط

علی اکبر صالحی، وزیر امور خارجه نیز در این همایش به اصول اساسی در اجرای سیاست خارجی اشاره کرد و گفت: نخستین اصل اساسی در این بخش، تأمین منافع ملی است.

وی در ادامه از پایندی به کنوانسیون ها و معاهدات بین المللی به عنوان اصل دوم در اجرای سیاست خارجی یاد کرد و ادامه داد: یکی از برکات و نعمت هایی که خداوند برای ایران قرار داده، وجود تعداد ۱۵ همسایه است که البته این امر نیازمند به کارگیری هوشمندی در تنظیم روابط میان آنهاست.

صالحی خاطرنشان کرد: برای به دست آوردن استقلال سیاسی باید بهای آن را بپردازیم که بهای آن نیز فشارهای مختلفی است که امروز از جانب ابر قدرت های جهانی بر ما وارد می شود. به گفته وی، با تلاش و عقلانیت و با عزت و افتخار می توان از این مرحله عبور کرد.

به منظور بررسی آخرین وضعیت و برنامه های مربوطه به مذاکرات رژیم حقوقی دریای خزر، فعالیت های اقتصادی، مسایل محیط زیست، مسایل امنیتی و همچنین ایجاد اجماع ملی و تحرک در تحقق اهداف مصوب کشور درباره دریای خزر، دومین نشست هم اندیشی این حوزه آبی با حضور صالحی وزیر امور خارجه، بروجردی رییس کمیسیون امنیت ملی مجلس و صدرمدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بندر امیرآباد مازندران برگزار شد.

دریای خزر، بخشی از هویت ملی ایران

رییس کارگروه خزر کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی و دبیر اجلاس نیز با بیان اینکه نخستین اجلاس ملی خزر در سال ۸۸ در استان گیلان برگزار شد، به توجه خاص مجلس و کمیسیون امنیت ملی به خزر و تشکیل کارگروهی موسوم به «کمیته ویژه خزر» در دوره هشتم و نهم مجلس اشاره کرد و گفت: دریای خزر بخشی از هویت ملی ایران است و بدین منظور نشست های کارشناسی نیز برگزار می شود. مهدی سنایی از رژیم حقوقی دریای خزر و بررسی آخرین تحولات

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)

نمابر: ۸۸۴۶۸۴۰۹ (۰۲۱)

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

www.stiptarkhis.com

khodayari_co@yahoo.com



توسعه روابط دوستانه با کشورهای همسایه

علاءالدین بروجردی، رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی، اهمیت ویژه دریای خزر را متذکر شد و گفت: در مجموع منافع ملی در حوزه سیاسی را می توان به مواردی همچون تنظیم رژیم حقوقی بین کشورهای حاشیه با حفظ منافع ایران، جلوگیری از شکل گیری توافقات سیاسی و امنیتی علیه ایران، خنثی سازی طراحی آمریکا برای حضور در منطقه، تحقق هدف راهبردی ایران به عنوان پل ارتباطی بین خزر و خلیج فارس و حفظ و توسعه روابط دوستانه با کشورهای پیرامون، تقسیم بندی کرد.

رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس در ادامه به بیان منافع اقتصادی ایران در حوزه دریای خزر اشاره کرد و استفاده علمی و منطقه ای از منابع زیستی خزر، استفاده حداکثری از منابع زیر بستر دریا، حداکثر سرمایه گذاری برای توسعه بنادر و راه های دسترسی، تقویت هر چه بیشتر موقعیت ترانزیتی، ریلی و جاده ای، تقویت تجارت دریایی با کشورهای پیرامون، تحقق احداث خط لوله انتقال نفت و گاز و توسعه اکتشاف های جدید در کشف منابع سوخت های فسیلی را از جمله این منافع برشمرد.

سهم کنونی ایران در حمل و نقل دریای خزر، ۲۰ درصد

مهندس سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این اجلاس با بیان اینکه سهم ایران در حمل و نقل دریای خزر در حال حاضر ۲۰ درصد است، اما باید براساس برنامه این سهم به ۵۰ درصد افزایش یابد، افزود: ترانزیت بنادر حاشیه دریای خزر در ۹ ماهه امسال به حدود ۲۸۰ هزار تن رسیده است.

وی از سرمایه گذاری ۱۰۰ میلیارد تومانی در بندر انزلی و ۱۲۰ میلیون یورویی در بندر امیرآباد خبر داد و افزود: ظرفیت بارگیری و جابه جایی کالا در بندر امیرآباد در حال حاضر پنج میلیون تن است که باید سالانه براساس برنامه به ۱۰ میلیون تن افزایش پیدا کند.



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه اجلاس ملی خزر عنوان کرد:

توسعه بندر نوشهر به باغ گیاهشناسی آسیبی نمی‌زند

ایران جزو ۱۵ کشور اول دنیا در سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی به شمار می‌رود و همچنین به رتبه ۴۴ در بین ۲ هزار بندر دنیا رسیده است. به گزارش خبرنگار اعزامی ماهنامه بندرودریا به استان مازندران، صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور، در دومین اجلاس ملی دریای خزر ضمن بیان مطلب فوق ابراز داشت: درحالی سهم دریا در حمل‌ونقل بین‌المللی ۹۰ درصدی است که کشور ما نیز مدتی است به این چشم‌انداز رسیده است. صدر با اشاره به اینکه ایران یکی از

مهم‌ترین کشورهای دریایی منطقه محسوب می‌شود و از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر مربع مرز دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و خزر برخوردار است، اضافه کرد: بنادر شهید رجایی، لنگه، شهید باهنر، امام خمینی، خرمشهر، آبادان، بوشهر، چابهار، انزلی، امیرآباد و نوشهر بنادر اصلی و تجاری کشور را تشکیل می‌دهند.

وی با اشاره به اینکه در کشور ۱۲۰ بندر بزرگ و کوچک فعال است، متذکر شد: نقش بنادر شمالی شامل انزلی، امیرآباد و نوشهر تخلیه و بارگیری ۱۹ میلیون و ۷۰۰ هزار تن کالا در سال است.

صدر با اعلام اینکه جمع ترانزیت بنادر حاشیه دریای خزر در ۹ ماهه امسال به حدود ۲۸۰ هزار تن رسیده است، گفت: سهم ایران در حمل‌ونقل دریای خزر در حال حاضر ۲۰ درصد است که باید بر اساس برنامه به ۵۰ درصد افزایش برسد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

با یادآوری سرمایه‌گذاری ۱۰۰ میلیارد تومانی در بندر انزلی و ۱۲۰ میلیون یورویی در بندر امیرآباد، نتیجه آن را چنین اعلام کرد: به این ترتیب ظرفیت بارگیری و جابه‌جایی کالا در بندر امیرآباد از ۵ میلیون تن کنونی به ۱۰ میلیون تن در سال افزایش پیدا می‌کند.

به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، بندر امیرآباد تنها بندر ایران در شمال کشور است که به خطوط ریلی راه‌آهن متصل است.

وی درباره بندر نوشهر نیز با بیان اینکه در حال حاضر این بندر ظرفیت جابه‌جایی کالا به ارزش ۴ میلیون تن را دارد، از توسعه بندر نوشهر به ظرفیت ۲۰۰ هکتار خبر داد و درعین حال پیرامون مباحث اعتراضی که در رسانه‌ها در مورد تخریب باغ گیاهشناسی نوشهر منتشر می‌شود، اظهار داشت: این بندر برای توسعه از کنار باغ اکولوژی نوشهر عبور می‌کند، اما آسیبی به این بنای طبیعی نمی‌زند.



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

شماره ۱۹۸ - پهن و استاندارد ۱۳۵۱

رئیس کمیسیون امنیت ملی مجلس در اجلاس ملی دریای خزر:

استقبال از بسترسازی جهت بهره‌گیری از دریای خزر

رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی از آرایه و اعلام پیشنهادهای بسترسازی لازم برای بهره‌گیری از دریای خزر به رئیس جمهوری خبر داد.

به گزارش خبرنگار «بندردریا» و به نقل از روابط عمومی استانداری مازندران، علاءالدین بروجردی، رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی با استقبال از پیشنهادهای استاندار مازندران درباره بسترسازی لازم برای بهره‌گیری از دریای خزر، تاکید کرد: دولت باید از این پیشنهادهای حمایت عملی کرده و آنها را تصویب کند.

وی افزود: ما هم با حمایت جدی از این پیشنهادهای، آنها را به صورت مکتوب به رئیس جمهوری اعلام می‌کنیم.

بروجردی با اشاره به برگزاری دومین همایش ملی دریای خزر در مازندران افزود: پیگیری رژیم حقوقی دریای خزر، توسعه پرورش ماهیان خاویاری و استفاده بهینه از این ثروت ملی، تقویت راه‌های ارتباطی شمال به جنوب، تلاش برای استحصال سوخت‌های فسیلی از بستر دریای خزر، برقراری امنیت این دریا تنها توسط کشورهای حاشیه خزر، بررسی پیشنهاد تشکیل مجمع مجالس کشورهای حاشیه خزر و پیگیری تاسیس سازمان اقتصادی کشورهای همسایه خزر از جمله مهم‌ترین اهداف برگزاری این همایش ملی است.

افزایش دو برابری ظرفیت بنادر مازندران

سیدعلی اکبر طاهایی، استاندار مازندران نیز بنادر استان مازندران را ظرفیت مطلوبی در راستای ترانزیت اقتصادی دریای خزر دانست و اذعان داشت: ظرفیت بنادر مازندران در دولت نهم و دهم به ۲ برابر افزایش یافت.

وی حضور ایران در دریای خزر را چشمگیر و با اقتدار توصیف کرد و افزود: امروز در حوزه اکتشاف نفت تلاش و همت شایان توجهی توسط متخصصان ایرانی در دریای خزر صورت می‌گیرد.

طاهایی با اشاره به ظرفیت‌های فراوان اقتصادی استان مازندران تصریح کرد: اگر تعامل و ارتباطات بین استان‌های همجوار کشورهای حاشیه دریای خزر تقویت شود، به خوبی می‌توان از ظرفیت‌های تجاری و اقتصادی دو طرف استفاده کرد.

نماینده عالی دولت در استان مازندران با بیان اینکه امسال بیش از ۲ میلیون تن مرکبات و کیوی در مازندران تولید شده است، خاطرنشان کرد: برای بیش از یک میلیون تن از این محصولات، مشتری در کشورهای حاشیه خزر وجود دارد.

وی تولید گل و گیاه و خاویار در مازندران را نقطه عطفی در توسعه تجارت دانست و اظهار داشت: امروز نام خاویار در اروپا به نام ایران شناخته شده است که باید با توسعه فعالیت‌های شیلاتی و فراهم کردن شرایط صادرات، از این امتیاز ویژه به نیکوترین شکل استفاده شود.

استاندار مازندران ادامه داد: برای استفاده از دریا و هم استفاده گردشگری در ساحل نیازمند زیرساخت‌های لازم هستیم که این مهم باید با کمک و همکاری دولت و مجلس تحقق یابد.

طاهایی منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید هاشمی نژاد (امیرآباد) را فرصت مناسبی برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی دانست و تصریح کرد: این منطقه با هدف جذب و جلب سرمایه‌گذاری ایجاد شده و آمادگی کامل برای حمایت از بخش خصوصی وجود دارد.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در جمع سرمایه‌گذاران بنادر کشور پیشنهاد داد :

ایجاد بانک تخصصی حمل و نقل

ایجاد بانک تخصصی حمل و نقل، ظرفیت‌های لازم برای سرمایه‌گذاری بخش‌های غیردولتی از طرح‌های زیربنایی حمل و نقل را فراهم می‌سازد

دارد؛ کوثر و تکاثر، به معنای خیر کثیر و تولید خیر کثیر که کوثر ممدوح است؛ اما تکاثر به معنای ثروت اندوزی، مذموم و مطرود می‌باشد. ما باید توجه کنیم که در اسلام تولید ثروت، تولید، کار، کارآفرینی و ایجاد فعالیت اقتصادی بسیار مورد تأکید قرار گرفته است. بر همین اساس هم ربا که در جهت مخالف عمل می‌کند، حرام است، چراکه ربا باعث می‌شود ثروت از گردش و تولید سالم خارج شود.

وی با تأکید بر حمایت از بخش خصوصی در کشور ادامه داد: بر اساس ابلاغیه مقام معظم رهبری در اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی سهم بخش خصوصی باید افزایش پیدا کند. این روح ابلاغیه مذکور است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با یادآوری این موضوع که نباید از این نکته غافل شد که سرمایه‌گذار در حقیقت در تولید ثروت مشارکت می‌کند، ادامه داد: در اسلام مالکیت محترم است و هر کس مالک دستاوردهای خودش است. با این حال برای ترویج و توسعه این موضوع هم باید ظرفیت‌های اجتماعی تقویت شود و هم فرهنگ سرمایه‌گذاری ارتقا پیدا کند. وی با تأکید بر این نکته که سازمان بنادر و دریانوردی در طرح‌های سرمایه‌گذاری، شریک تجاری سرمایه‌گذاران است، گفت: وقتی که یک سرمایه‌گذار همه دارایی و اموال مادی و دستاوردهای فکری خود را به میدان آورده، این وظیفه دولت است که همه تلاش خود را برای فراهم آوردن امکان سرمایه‌گذاری مصروف گرداند. ما نه تنها باید برای

سید عطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در جمع سرمایه‌گذاران بنادر کشور اظهار داشت: برای حل و فصل مشکلات و محدودیت‌های ایجاد شده باید نخست آنها را شناسایی کرد و هر مورد را به صورت خاص مورد بررسی قرار داد. خوشبختانه دوستان ما در این بخش افرادی منطقی هستند و قطعاً مسایل مورد اختلاف در جریان گفتگو و مذاکره حل و فصل خواهد شد.

وی با اشاره به اینکه مفاد قرارداد سرمایه‌گذاری، ملاک عمل رفتار طرفین است، تصریح کرد: تمام ضوابط و الزامات مندرج در قراردادها باید دقیقاً رعایت شود و کسی از طرفین نمی‌تواند در آینده منکر مسوولیت‌های خود در قرارداد باشد. با این حال پیش از امضای قرارداد باید در شرایط و مفاد آن با دقت وارد شد. هر چه دوره زمانی یک قرارداد هم طولانی‌تر باشد، میزان دقت در تنظیم مفاد آن بایستی بیشتر باشد. متأسفانه در برخی موارد یکی از طرفین انتظار دارد که متناسب با وضعیت در متن قرارداد تجدید نظر شود که این امر پایه‌گذاری یک فعالیت اقتصادی مستمر را با مشکل مواجه خواهد کرد. البته طرح این موضوع به معنی نادیده گرفتن شرایط و ضرورت انجام مذاکرات سازنده برای عبور از نوسانات و عوامل محیطی خاص نیست.

وی با بهره‌گیری از دیدگاه‌های حضرت امام خمینی (ره) و رهبر معظم انقلاب اسلامی در رابطه با سرمایه‌گذاری و سرمایه‌داری افزود: در قرآن دو واژه وجود



سازمان بنادر تنها سازمانی است که از درآمدهای ناشی از فعالیت‌های خود برای توسعه بنادر استفاده می‌کند

تسهیل شرایط سرمایه‌گذاری افراد در داخل کشور برنامه‌ریزی کنیم، بلکه باید اطمینان ایرانیان خارج از کشور و همچنین سرمایه‌گذاران خارجی از سایر کشورها را نیز جلب نماییم.

وي با اشاره به اینکه از مزیت‌های سرمایه‌گذاری با مشارکت سازمان بنادر و دریانوردی وجود قانون مستقل تاسیس و اداره این سازمان است، ادامه داد: بر اساس ساختار مالی درآمد-هزینه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی درآمدهای سازمان درآمد اختصاصی است که بایستی برای توسعه و تجهیز بنادر و ارتقای ایمنی دریانوردی مصرف شود. به عبارت دیگر، درآمدهای سازمان در توسعه بنادر سرمایه‌گذاری می‌شود. بنادر کشور ما با توجه به موقعیت ممتازی که ایران از نظر منطقه‌ای و دسترسی به دریای عمان و خلیج فارس در جنوب و دریای خزر در شمال دارد، فرصت بسیار طلایی برای ارتباط ترانزیتی با کشورهای همسایه می‌باشد و سرمایه‌گذاری و توسعه بنادر برای در اختیار گرفتن سهم مناسبی از اقتصاد بین‌المللی و منطقه‌ای است.

وي با تأکید بر اینکه فضای سرمایه‌گذاری در بنادر يك فضای رقابتی است، گفت: در هر قرارداد سرمایه‌گذاری در بنادر، سهم دولت به ازای زیرساخت‌هایی که ایجاد کرده و سهم بخش خصوصی به ازای آورده‌هایش مشخص خواهد شد.

وي با توجه به برخی انتقادات در مورد نگرش نامناسب به سرمایه‌گذاران در بخشی از بدنه اجرایی بنادر گفت: ممکن است در مواقعی چنین رویکردی وجود داشته باشد که این امر باید از طریق آموزش و فرهنگ‌سازی برطرف شده و چگونگی رفتار با سرمایه‌گذار در جایگاه خود به عنوان سرمایه‌گذار تبیین شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به ظرفیت قانونی مشارکت سازمان با بخش خصوصی گفت: یکی از مکانیزم‌های سرمایه‌گذاری این است که بخش خصوصی با توانایی‌ها، قابلیت‌ها و ریسک‌پذیری خود منابع مختلف را بسیج کرده و آنها را برای پیشبرد پروژه‌های اقتصادی به کار می‌گیرد. بر اساس همین قابلیت‌ها است که سازمان بنادر، سرمایه‌گذاران را به عنوان شریک خود انتخاب می‌کند.

بنادر کشور با توجه به موقعیت ممتازی که ایران از نظر منطقه‌ای و دسترسی به دریاها دارد، فرصتی بسیار طلایی برای ارتباط ترانزیتی با کشورهای همسایه است



در طرح‌های زیربنایی مورد عمل قرار می‌گیرد، در رابطه با سرمایه‌گذاران در بنادر روند مناسبی نیست و با ایجاد بانک تخصصی حمل‌ونقل می‌توان این ضعف را برطرف کرد و ظرفیت لازم را برای سرمایه‌گذاری بیشتر بخش خصوصی در طرح‌های حمل‌ونقل فراهم نمود. □

وي با یادآوری این موضوع که زمینه تاسیس بانک حمل‌ونقل تاکنون فراهم نشده، ادامه داد: ما معتقدیم که سرمایه‌گذارها باید به تسهیلات ارزان بانکی دسترسی داشته باشند تا زمینه مشارکت فراهم شود. روندی که بعضاً در ارایه تسهیلات و اعطای وام با نرخ سود بالا و وثایق سنگین در سرمایه‌گذاری

معاون سازمان بنادر و دریانوردی در همایشی با حضور نمایندگان ستادی و بنادر تابعه خواستار شد

تجهیز پایگاه اطلاعاتی جهت پردازش و تزریق به لایه‌های تصمیم‌گیری و ردیابی تحولات آینده

واقع در عصر حاضر دوره تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی تصادفی سپری شده است.

محمدرضا امامی با بیان اینکه در آن مقطع زمانی هنوز ساختارها به اندازه‌ای گسترده نشده بود که اثرات پروانه‌ای دنیای امروز مطرح باشد، اظهار داشت: در واقع امروز اگر در دنیای بورس و فرابورس و بنگاه‌های اقتصادی این ضرب‌المثل رواج یافته که اگر پروانه‌ای در فضای بورس نیویورک حرکت کند، فضا و موجی را که پرواز این پروانه ایجاد می‌کند، بورس توکیو را تحت تأثیر قرار می‌دهد، می‌توان ادعا کرد که پس باید تصمیم‌گیری‌ها خردمندانه‌تر و مسوولانه‌تر اتخاذ شود.

وی با استفاده از تعبیر آگاهانه و پویا برای این جریان تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری، پویایی آن را از این دیدگاه تفسیر کرد که دوران برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری‌های استاتیک به پایان رسیده است.

امامی در این ارتباط بازی شطرنج را مثال زد که از ابتدا نمی‌توان یک نقشه عملیاتی برای بازی با حریف طراحی کرد، اما دوران مدیریت امروز برنامه‌ریزی اقتضایی است که در آن باید تمام آثار و جوانب یک تصمیم را در سازمان‌های رقیب نیز سنجید.

معاون برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی با قیاس طراحی افق‌های ۱۵۰ ساله برخی کشورها با وضعیت اجرای برنامه چشم‌انداز ۱۰ یا ۲۰ ساله کشورمان، اظهار داشت: با تدوین نظامی ارزشی برای برنامه‌ریزی که جهت برنامه‌ها را به گونه‌ای تغییر دهد که چگونگی استفاده از ابزارها و اندیشیدن به انسان‌ها در آن روشن شود، می‌توان به آینده روشن در برنامه‌ها خوشبین شد.

به گفته وی، از آنجا که مسوولیت‌های برنامه‌ریزی در هر حوزه به عهده مدیریت عالی آن است، گفت: در همین جهت مدیریت عالی باید از فاز ابتدایی تا انتهای برنامه‌ریزی در کنار برنامه‌ریزی باشد و از اقتدارش برای نهادینه کردن آن استفاده شود.

البته امامی این را هم به گفته‌های خود اضافه کرد که حوزه برنامه‌ریزی در این میان باید به نحوی حرکت کند که در ذهن مدیران عالی درگیر کارهای روزمره نشود؛ اتفاقی که وی برای تبیین بهتر موضوع این مثال را به اظهاراتش افزود: «در جریان بازدید که مدتی پیش از بندر روتردام هلند داشتم، دیدم آنها یک سکان کشتی گذاشته بودند که با چرخاندن آن سکان، برنامه‌های سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۳۰ میلادی در صفحه‌ای جلوی روی شما نمایان می‌شد.»

نشست کارگروه هماهنگی برنامه‌ریزی با موضوع تشریح دستورالعمل تدوین، کنترل و ارزیابی اهداف و برنامه‌های سالیانه در بهمن ۹۱ و با حضور معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان به کار خود پایان داد.

در این همایش که نمایندگان واحدهای ستادی و بنادر تابعه حضور داشتند، در ابتدا مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه سازمان اظهار داشت: بحث نظام برنامه‌ریزی و تدوین اهداف در سال‌های گذشته در یک مقطعی در سازمان با نگرش MBO بوده و تا حدود زیادی هم نهادینه شده است. این موضوع از قبل از سال ۸۹ به فراموشی سپرده شده بود، ولی از سال ۸۹ مجدداً با تأکید مدیرعامل سازمان و معاون برنامه‌ریزی نظام برنامه‌ریزی احیا شد.

محمودی اظهار امیدواری کرد که با هماهنگی‌ها و رفع ابهامات و شبهاتی که در سال گذشته مطرح شده بود، بتوان در سال ۹۲ به اهداف تدوین شده عمل کرد.

معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این همایش در ابتدا با قرائت سوره «والعصر» به بحث بنگاه‌های اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی ورود کرد و با بیان اینکه امروزه برخلاف دوره گذشته که مدیران با تصمیم‌گیری عجولانه برای حل مشکلات ساختاری اقدام می‌کردند، افزود: در





واحد برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی نیز باید با همکاری آمار و انفورماتیک به یک نظام کارشناسی و تزریق‌کننده اطلاعات به پیکره مجامع سازمان‌های دریایی و بندری در کشور تبدیل شود

کردن آنها به هاب اصلی منطقه را داریم، چه شرایطی در سال‌های آینده خواهند داشت، گفت: به طور مثال در کشور قطر ۱۰۰ میلیارد دلار اعتبار برای زیربنایها، توسعه اسکله‌ها، توسعه بنادر و توسعه زمینه‌های افزایش انرژی اختصاص یافته است. وی با بیان اینکه آنها برای بندر راس الفان برنامه توسعه ۲۰ ساله و برای بندر دوحه ۷ میلیارد دلار اعتبار تدبیر کرده‌اند، افزود: فاز اول بندر دوحه تا سال ۲۰۱۶ عملیاتی می‌شود و در سال ۲۰۳۰ بندر دوحه به عنوان یکی از بنادر اصلی در منطقه عربستان مطرح می‌گردد.

امامی در ادامه به سایر برنامه‌های بنادر منطقه اشاره کرد و گفت: بندر سلاله بعد از بندر جبل علی به عنوان دومین بندر کانتینری خود را مطرح کرده است. در عراق بندر فاو و اسکله‌های متعدد در حال ساخته شدن است، بندر بزرگ بصره ۱۰ تا ۱۴ میلیارد پوند در حال سرمایه‌گذاری است و بنادر ام‌القصر، ام‌الزبیر و ابوفلوس در حال سرمایه‌گذاری هستند. □

امامی در ادامه ضمن تاکید بر لزوم عبور از کپی‌سازی برنامه‌های ساختارهای سازمان‌های دیگر به دلیل تفاوت دیدگاه‌ها و نظام ارزشی و اخلاقی در هر کدام از آنها اظهار داشت: البته نکته دیگری که باید در نظام برنامه‌ریزی لحاظ شود، این است که اگر در راس سازمان اهدافی تعیین می‌شود، آن اهداف باید به پیکره مدیریت اجرایی و روسای ساختارهای اجرایی و حتی عناصر بخش اجرا تزریق شود تا آنها بر اساس یک توافق همگانی با تمام قوا در یک مسیر حرکت کنند. وی در ادامه این نظر تاکید کرد که اگر در ساختارهای سازمانی افراد به خوبی توجه نشوند، چه بسا بر اساس احساسات شخصی مزاحمت‌هایی را نیز در جریان مسیر ایجاد کنند.

امامی با اشاره به اینکه واحد برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی نیز باید با همکاری آمار و انفورماتیک به یک نظام کارشناسی و تزریق‌کننده اطلاعات به پیکره مجامع سازمان‌های دریایی و بندری در کشور تبدیل شود، افزود: به عبارت دیگر، فعالان حوزه بندر و دریا باید نخستین جایی که برای اخذ اطلاعات مراجعه می‌کنند، پایگاه اطلاعاتی سازمان بنادر و دریانوردی باشد؛ مکانی که در آن مخزن اطلاعاتی با پردازش و لایه‌بندی و تزریق آن بر اساس لایه‌های تصمیم‌سازی در پیکره سازمان، به طور پیوسته مورد توجه باشد.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان اینکه فعالان واحد برنامه‌ریزی بنادر باید با توجه به شاخص‌های اولیه هدف افق ۱۴۰۴ به عنوان کشور برتر منطقه بدانند که به طور مثال ظرفیت بندر جبل علی با سرمایه‌گذاری‌های در حال انجام از ۱۵ میلیون به ۱۹ میلیون TEU تا سال ۲۰۱۴ میلادی می‌رسد، افزود: این در حالی است که تا سال ۲۰۱۳ با توسعه اسکله‌های بندر جبل علی، می‌تواند با ۶ تا ۱۰ کشتی بزرگ کانتینری ۱۵ هزار TEU را پهلوداده و تخلیه و بارگیری کند. امامی با طرح این پرسش که ما باید بدانیم بنداری که قصد تبدیل

معاون توسعه، مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی به بهانه کسب جایزه ملی کیفیت برای دو سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه و سیستم جامع دریایی اعلام کرد:

جزئیات تازه از دستاوردها و برنامه‌های الکترونیکی سازمان بنادر و دریانوردی

تاریخچه جایزه ملی کیفیت ایران در ایران به سال ۱۳۸۲ خورشیدی برمی‌گردد که پس از ارزیابی به عمل آمده توسط موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به عنوان متولی جایزه مذکور مقرر گردید از سال ۱۳۸۹ این مدل تعالی به صورت بخشی در حوزه‌های مختلف برگزار شود. در نهایت امروزارتباطات و فناوری اطلاعات به عنوان متولی این جایزه در حوزه ICT کشور معرفی گردید. با توجه به کسب جایزه کیفیت متاثر از آرایه دو سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه و سیستم جامع دریایی به سازمان بنادر و دریانوردی، بی‌مناسبت ندیدیم تا ضمن شادباش و خسته نباشید به ابراهیم کریمی مدیرکل آمار و فن آوری اطلاعات سازمان و همکاران کارشناسش در این اداره پای صحبت‌های آقای محمد رضا امامی معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنشینیم و از سیاست‌های اداری سازمان در این رابطه که منتهی به دریافت این جایزه ارزشمند گردید جویا شویم. متن این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید:

ماهانما "بندرودریا"

همانطور که می‌دانید، سازمان بنادر و دریانوردی با توسعه زیرساخت‌های فن آوری‌های اطلاعاتی، مطمئن و امن به عنوان یکی از سازمان‌های کارآمد در استقرار و توسعه دولت الکترونیک کشور شناخته شده است. طرح‌ها و پروژه‌های فناوری اطلاعات گسترده‌ای در این سازمان به اجرا درآمده که می‌توان به مواردی همچون طراحی و پیاده‌سازی سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه (GCOMS)، طراحی و پیاده‌سازی سیستم جامع دریایی، اجرای طرح شبکه WAN سازمان و کلیه بنادر کشور، طراحی و پیاده‌سازی سیستم کسب و کار هوشمند (BI)، طراحی و پیاده‌سازی سیستم مکاتبات اداری، طراحی و پیاده‌سازی سیستم مکانیزه امور شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی، طراحی و پیاده‌سازی پایگاه اطلاع رسانی مخاطبان سازمان، طراحی و پیاده‌سازی سیستم جامع مالی اشاره کرد.

■ اما حالا می‌خواستم پرسش دیگری راهم.....

اجازه بدهید این نکته را هم خدمت شما اضافه کنم که اعتقاد و تعهد عملی مدیران سازمان به بهبود مستمر خدمات و افزایش رضایتمندی ارباب رجوع سازمانی نیز انگیزه باطنی اصلی سازمانی ما برای شرکت در این دوره از جایزه کیفیت بود.

■ می‌خواستم پرسش که سامانه‌های نرم‌افزاری که سازمان در این دوره به داوری گذاشت، چه بوده است؟

دو سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه و سیستم جامع دریایی.

■ چه ویژگی‌های خاصی داشته‌اند که سازمان به این جایزه نایل شده است؟

در ابتدا باید عرض کنم که سیستم مدیریت عملیات کالای متفرقه (GCOMS) به نام سازمان بنادر و دریانوردی در شورای عالی انفورماتیک کشور به ثبت رسیده است و در این نرم‌افزار پیش‌بینی‌های لازم برای ارتباط بنادر با شناورها، نمایندگان خطوط کشتیرانی، صاحبان کالا و ترخیص‌کاران و تبادل اسناد الکترونیکی و اطلاعات فی مابین از طریق شبکه‌های رایانه‌ای انجام شده است.

■ آقای امامی با توجه به اینکه اولین دوره این جایزه در سال ۱۳۹۰ برگزار گردید و دومین دوره جایزه نیز در سال جاری برگزار شد، به وضعیت کمی و کیفی شرکت‌کنندگان این دوره اشاره نمایید؟

در این دوره حدود ۵۰ سازمان و شرکت‌هایی که در حوزه ارتباطات و فناوری اطلاعات پیشگام بودند شرکت کرده و در نهایت با ارزیابی‌های صورت گرفته و داوری‌های انجام شده کلاً به ۶ موسسه و شرکت برتر فعال در حوزه ICT کشور در سطح اشتها به کیفیت ارتباطات و فناوری اطلاعات و سیزده موسسه دولتی و خصوصی در سطح اهتمام تقدیر به عمل آمد.

■ مدل جایزه ملی کیفیت چه معیارهایی را برای ارزیابی و داوری الگو قرار می‌دهد؟

این مدل دارای هفت معیار است که چهار معیار آن توانمند سازها و سه معیار آن نتایج هستند. اولین معیار توانمند ساز رهبری و مدیریت است که هسته مرکزی را تشکیل می‌دهد. سه معیار دیگر از گروه توانمند سازها به ترتیب معیارهای فرایندها، منابع و کارکنان است. سه معیار نتایج نیز عبارتند از معیار نتایج مشتریان و مصرف‌کنندگان به عنوان محوری‌ترین ذی‌نفعان سازمان و معیار نتایج محیط زیست و جامعه و در نهایت معیار نتایج عملکردی که شامل نتایج مالی، غیر مالی و همچنین نتایج کارکنان به عنوان مهم‌ترین بخش از سرمایه‌های سازمان است. نیروی چرخشی مدل با یادگیری از نتایج شروع شده و به خلاقیت و نوآوری در توانمند سازها به سمت کسب نتایج مورد انتظار ادامه می‌یابد.

■ آقای امامی، همانگونه که استحضار دارید؛ سازمان بنادر و دریانوردی در کشور به عنوان یکی از سازمان‌های پیشرو در حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات و مکانیزه نمودن کلیه فرایندهای دریایی و بندری کشور در این سازمان تخصصی مطرح است. اما دوست داریم خوانندگان ماهنامه از زبان خود شما مصادیق این پیشرو بودن که باعث شد تا سازمان بنادر در این دوره از جایزه ملی مشارکت نماید و تنها ارگان دولتی برنده این جایزه باشد را بشنوند؟



■ ممکن است به برخی ویژگی‌ها و امکانات این نرم افزار اشاره نمایید؟

به طور تیتروار می‌توانم به خدمات دریایی (ثبت نوبت و جابجایی در اسکله)، خدمات اسنادی کشتیرانی (ثبت مانیفست و بارنامه دریایی)، خدمات الکترونیکی تخلیه و بارگیری، خدمات الکترونیکی مدیریت انبار، خدمات اسنادی صاحب کالا (صدور، تفکیک، جمع و معامله قبض انبار)، خدمات مالی (صدور صورت حساب) اشاره نمایم.

■ با توجه به اهمیت کاربردی بودن این سامانه‌های باارزش، تاکنون در چه بنادری نصب و راه اندازی شده است؟

این سامانه در کلیه بنادر کشور شامل بندر شهید رجایی، بندر شهید باهنر، بندر چابهار، بندر بوشهر، بندر امام خمینی (ره)، بندر امیرآباد، بندر نوشهر و بندرانزلی نصب و راه اندازی شده است و به سایر سیستم‌های موجود در بنادر مثل سیستم جامع مالی و همچنین سیستم‌های موجود در پایانه‌ها، گمرک و پایانه فروش نیز متصل گردیده است.

■ و اما سامانه سیستم جامع دریایی...!؟ گویا شنیده‌ایم در این سامانه امکان دسترسی به اطلاعات دریایی کشور برای مسئولین و متقاضیان دریافت خدمات مربوطه فراهم شده است؟

بله... سیستم جامع دریایی به منظور ارائه خدمات مطلوب و به موقع به جامعه دریایی کشور، بررسی کلیه فرایندهای دریایی در بنادر شامل ورود و خروج شناورها، کنترل و بازرسی شناورها، ثبت و بازرسی شناورها، حفاظت محیط زیست دریایی، تجسس و نجات دریایی، استانداردها و آموزش و گواهینامه‌های دریانوردی، مدیریت رسیدگی به سوانح و Salvage و مدیریت ارتباطات دریایی طراحی، پیاده سازی و به اجرا گذاشته شده است و شاید جالب باشد خدمتتان عرض کنم که در حال حاضر این سیستم در کلیه بنادر کشور نصب و راه اندازی شده و در آستانه بهره برداری قرار گرفته است.

■ آیا با توجه به اهمیت موضوع امکان دسترسی به اطلاعات دریایی کشور با حداکثر کیفیت و کمیت، برنامه‌های تازه‌ای هم برای ارتقای کارایی و اثر بخشی سیستم در آینده می‌توان متصور بود؟

در آینده نزدیک و به همین منظور، ارتباط آن با سایر سیستم‌های سازمان مانند GCOMS، سیستم یکپارچه مالی، سیستم مکاتبات اداری و GIS برقرار خواهد شد. البته باید در اینجا این نوید را هم بدهم که امکان راه اندازی امضای الکترونیکی در حال پیگیری و نهایی شدن است که به محض فراهم شدن زیرساخت‌هایی امنیتی اجرایی خواهد شد.

■ به بحث زیرساخت‌ها اشاره کردید، چه زیرساخت‌های الکترونیکی مهم دیگر در دستور کار قرار دارد؟

ببینید، با توجه به اینکه هم اکنون قبض انبار در مناطق بندری معامله می‌شود، این زیرساخت فراهم است که با هماهنگی‌های اداری به ویژه مقامات قانونی کار قبوض انبار مناطق بندری به سیستم بورس متصل شود و افراد بدون مراجعه حضوری به بنادر خرید و فروش نمایند.

■ در این رابطه چه مشکلاتی معمولاً پیش روی شما و همکاران عزیزتان در حوزه‌ای تی سازمان وجود دارد؟

یکی از مشکلات عدم فرمت استاندارد یکسان در تمام سازمان‌های در تعامل با یکدیگر است که موانعی را جهت تسریع در کیفیت و کمیت اطلاع رسانی به متقاضیان این خدمات ایجاد می‌نماید. البته در این رابطه کمیته‌ای در وزارت صنعت، معدن و تجارت به نام کمیته تسهیل تجارت فرامرزی جهت استاندارد سازی و تسهیل در تسریع اجرای قوانین

تشکیل شده است که امیدواریم هرچه سریع تر مشکلات مربوطه در این رابطه رفع شود.

■ آیا در جهت تبادل اطلاعاتی با گمرک‌ها یا سازمان‌های دیگر همکاری فیما بین پیش بینی شده یا می‌شود؟

بله، به زودی تفاهم نامه‌ای که در این خصوص داشته ایم امضا خواهد شد. کما اینکه باید اضافه کنم برای زیرساخت‌های لازم در تمام بنادر با مخابرات یا راه آهن هماهنگی‌هایی شده است و به دنبال این هستیم که از زیرساخت‌های ماهواره‌ای نیز استفاده نماییم. به طور مثال پیگیری قراردادی با مخابرات هستیم تا وضع موجود را بهبود بخشیم و همانطور که در بخشی از بنادر فیبر نوری ایجاد کرده‌ایم امکان تعمیم فیبر نوری به عنوان یک زیرساخت مهم و مطمئن ارتباطی به محوطه‌های تمام بنادر کشور نیز امکان پذیر شود.

■ این امر کی اتفاق خواهد افتاد؟

در همین جا اعلام می‌کنم که تا اواسط و چه بسا اوایل سال ۹۲؛ محوطه تمام بنادر سازمان از طریق فیبر نوری در ارتباط خواهند بود. کما اینکه باید بر اینکه نکته اشاره کنم که استفاده از فیبر نوری در خود سازمان نیز در دستور کار است تا دیگر با معضل قطعی اینترنت مواجه نباشیم.

■ آقای امامی، به عنوان متولی برنامه‌ریزی سازمان بنادر، در چه بازه زمانی می‌توانید قول بدهید که تمام فرایندهای ترخیص کالای یک متقاضی به کمک ارتباطات الکترونیکی و از دفتر کار خود او دنبال شود؟

این مهم از طریق تعامل بین دستگاهی و سامانه‌های مختلف Gcoms مقدور خواهد شد که البته به دلایلی از جمله طولانی بودن استاندارد سازی اسناد تجاری میان کلیه دستگاه‌هایی که به امر تجارت سروکار دارند از یک سو و سازگاری و ارتباط میان زیرساخت‌های الکترونیکی آنها با یکدیگر از سوی دیگر نمی‌توان زمان دقیقی را تعیین کرد اما از پیگیری آن به هیچ وجه فروگذاری نخواهیم کرد. به طور مثال با پیگیری‌های به عمل آمده اکنون طرح صدور شناسنامه دریانوردی با تعامل ستاد مبارزه با قاچاق کالا محقق شده، دیگر برای هر کدام از آنها نیاز به گرفتن استعلام از ریاست جمهوری و رجوع مشتریان به دستگاه‌های مختلف و انتظارهای طولانی نیازی نیست. □

نماینده مدیریت در سیستم کیفیت ستاد سازمان بندر و دریانوردی در گفت و گو با «بندر و دریا» عنوان کرد:

عزم ستادی برای الگو کردن سازمان بندر در نظام مدیریت نوین

■ به نظر جنابعالی چالش های اجرای این سیستم به طور عمده کدام موارد بوده و چه اقداماتی جهت رفع آنها صورت گرفت؟

چالش عمده استقرار نظام مدیریت کیفیت به صورت یکپارچه، تغییر رویکرد بخشی و وظیفه ای به رویکرد فرآیندی و سیستمی بود. به دلیل نگرش سطحی و جزئی به استقرار سیستم، عملاً فرایندها، شاخص ها، خدمات، مشتریان و تأمین کنندگان در دامنه محدودی شناسایی و تعریف شده بود و شاخص های فرایندها عملاً نتیجه بخش نبودند که جهت رفع مشکلات و چالش ها دو اقدام اساسی صورت گرفت. نخستین گام، تشکیل کارگروه اجرایی سیستم بود که با انتخاب نمایندگان ادارات کل، تحت عنوان اعضای کارگروه اجرایی سیستم مدیریت کیفیت ستاد آغاز شد و با ارایه آموزش های مستمر جهت کالبره کردن رویکردها و مفاهیم و تسری آن به کلیه سطوح از طریق اعضای کارگروه اجرایی ادامه یافت. دومین گام، برگزاری جلسات و نشست های اختصاصی با کارکنان و مدیران میانی و اجرایی بود که خوشبختانه با ایجاد تعامل مناسب با کلیه همکاران، اجرای کار روند مناسب خود را پیدا کرده و ادامه یافت.

در همین جا لازم می دانم از حمایت های ویژه مهندس صدر در رفع چالش ها، ارایه رهنمودهای کارساز و حضور موثر در جلسات بازرنگری مدیریت و ریزبینی در شناسایی فرایندها و تعیین شاخص ها و ایجاد انگیزه در کارکنان سپاسگزاری کنم.

■ با توجه به استقرار سیستم مدیریت کیفیت به صورت یکپارچه در سطح ستاد سازمان، چه برخوردی با سیستم هایی که پیش از این در برخی از معاونت ها نظیر معاونت توسعه و تجهیز بنادر و معاونت امور دریایی، پیاده سازی شده بود، انجام گرفت و نحوه ادامه فعالیت آنها چگونه است؟

در شروع کار جهت پیشگیری از ایجاد تداخل، هیچ گونه فشاری برای عدم اجرای این سیستم ها در معاونت ها اتخاذ نشد و تصمیم درخصوص اجرا یا عدم اجرای آنها به معاونین واگذار شد. خوشبختانه با پیشرفت کار و مشاهده روند مناسب و دقیق انجام امور، همه واحدهایی که قبلاً به صورت مستقل نسبت به اجرای این سیستم اقدام کرده بودند موافق با جریان یکپارچگی سیستم

■ از نظر جنابعالی دلیل استقرار نظام مدیریت کیفیت براساس استاندارد ISO 9001:2008 در سازمان چه بود؟

طی سال های گذشته برخی از واحدها و ادارات سازمان، نسبت به استقرار سیستم مدیریت کیفیت و اخذ گواهینامه تایید این سیستم از مراجع صدور گواهینامه اقدام کرده بودند و به تدریج این تفکر به سایر واحدها نیز تسری یافته و واحدها به استقرار این نظام به صورت جزیره ای و مستقل ترغیب شدند. اما سیستم های مستقر به لحاظ وجود بخشی نگری و تفکر جزیره ای، عملاً کارایی و اثربخشی لازم را نداشت.

اصولاً به نظر می رسد استاندارد کیفیت، برای انجام مأموریت های سازمان های بزرگ دولتی و انحصاری یکسری قید و بندها و محدودیت هایی را به همراه دارد و به عبارتی اختلال ایجاد می نماید لذا اینگونه سازمان ها تمایل چندانی به استقرار سیستم های نوین مدیریتی ندارند. با این وجود مدیر عامل محترم سازمان به دلیل داشتن نگرش سیستمی و رویکرد فرآیندی، پیاده سازی نظام مدیریت کیفیت براساس استاندارد ISO 9001:2008 را در دستور کار سازمان قرار داد و دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری به لحاظ رسالتی که برعهده دارد متولی استقرار سیستم در ستاد سازمان شد و از ابتدای تیرماه سال ۱۳۹۰ خورشیدی طراحی و سپس پیاده سازی سیستم را آغاز کرد.

■ از استقرار این استاندارد چه اهدافی دنبال می شود؟

از آنجا که این استاندارد یک مدل مدیریتی با رویکرد کیفیت است، لذا نهادینه شدن آن در سازمان مورد توجه است. بنابراین اهداف بسیار زیادی را می توان برای اجرای آن به صورت مستقیم و غیرمستقیم مدنظر قرار داد که مهم ترین آنها؛ یکپارچه سازی نظام مدیریت کیفیت در کلیه واحدهای ستادی تحت یک سیستم مدیریت کیفیت یکپارچه و متمرکز؛ استاندارد سازی فعالیت ها و فرایندها براساس رویکرد فرآیندی و نگاه سیستمی به مدیریت؛ ایجاد توان کنترل فرایندها براساس شاخص های فرآیندی با رویکرد بهبود مستمر؛ افزایش رضایت مشتریان سازمان؛ ارایه خدمات با کیفیت بالاتر؛ مشارکت موثر کارکنان؛ تصمیم گیری واقع گرایانه براساس اطلاعات دریافت شده از خروجی های فرایندها و خدمات سازمان و بازخورد مشتریان و نتایج ارزیابی تأمین کنندگان و در نهایت پایین آوردن میزان خطا در ارایه خدمات سازمان است.



شده و در اجرای سیستم مدیریت کیفیت ستاد سازمان همراه شدند، که همین جا لازم می‌دانم از این تصمیم خردمندانه مدیران ارشد که صرفه و صلاح سازمان را مبنا قرار دادند، سپاسگزاری کنم.

■ پشتیبانی و تعامل مدیران ارشد، میانی و اجرایی و همین‌طور کارکنان سازمانی را در اجرای این سیستم چگونه ارزیابی می‌کنید؟

از آنجا که اجرای موفق سیستم‌های مدیریتی در هر سازمانی منوط به پشتیبانی مدیران و مشارکت کارکنان است، این پروژه نیز با حمایت مدیران ارشد سازمانی به ویژه مهندس صدرمدیرعامل سازمان بنادر آغاز شد. وجود تفکر سیستمی و رویکرد فرایندی در وی باعث شد تا در طول پروژه نیاز حمایت‌های او برخورداری باشیم. پیگیری مجدانه اعضای هیأت عامل در اجرای موثر این سیستم، حساسیت مدیران میانی و اجرایی در طرح‌ریزی صحیح و فنی نظام و همکاری صمیمانه کارکنان سازمان به ویژه پشتیبانان و همت اعضای کارگروه اجرایی نظام مدیریت کیفیت ستاد، باعث شد تا بر مشکلات پدید آمده به خوبی فائق آییم و بتوانیم سیستمی مناسب را طرح‌ریزی و اجرا کنیم.

■ چه برنامه‌هایی برای استمرار اجرای مؤثر این سیستم و بهبود آن در دست اقدام دارید؟

تجربه نشان داده است که سازمان‌ها پس از اخذ گواهینامه سیستم‌های مدیریتی، تا مدتی از اجرای الزامات فاصله گرفته و مجدداً هنگام انجام ممیزی‌های ادواری فعالیت خود را آغاز می‌کنند. براساس همین تجربه اولاً سعی شده تا طرح‌ریزی سیستم به گونه‌ای انجام گیرد که با انجام امور عادی روزانه، الزامات سیستم نیز پیاده‌سازی شود و ثانیاً دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری طبق برنامه‌ریزی انجام شده، همچنان پیگیری‌های لازم را در دوره‌های اندازه‌گیری و تحلیل فرایندها و خدمات به عمل آورده و گزارش‌های لازم را به مدیران و کارکنان ارائه کند و همچنین پروژه‌های بهبود براساس نتایج اجرای فرایندها تعریف شود.

■ با توجه به اینکه تقریباً همه بنادر کشور نظام مدیریت یکپارچه (IMS) را از سال‌های قبل به اجرا گذاشته‌اند، اثربخشی آنها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اجرای این سیستم‌ها به لحاظ استانداردسازی فعالیت‌ها و تحت کنترل قراردادن آنها از طریق اندازه‌گیری شاخص‌های زیست محیطی، ایمنی و بهداشت شغلی و فرایندها یقیناً برای هر بندر به طور مستقل اثربخش بوده و ارزش افزوده‌ای را ایجاد کرده است. ولی به تدریج و با گذشت زمان اجرای این سیستم در برخی از بنادر بنا به دلایلی همچون بی‌انگیزگی، عدم پشتیبانی مدیران و ... از پویایی لازم برخوردار نیست.

با توجه به پیاده‌سازی نظام مدیریت یکپارچه (IMS) در بنادر به صورت مستقل و استفاده آنها از مشاورین و موسسه‌های صدور گواهینامه مختلف، عملاً علاوه بر عدم یکپارچگی در ساختار سیستم‌ها، عمده‌ترین فرایندهای مشابه در همه بنادر نیز هماهنگی خوبی ایجاد نشده است؛ به طوری که در برخورد با مشتریان بنادر مختلف در خصوص فرایندهای مشابه، شیوه یکسانی اتخاذ نشده و هر بندر بسته به شرایط و دیدگاه‌های خاص خود نسبت به ارائه خدمات اقدام می‌کند و عملاً بین بنادر و مشتریان تعامل مؤثر و سازنده‌ای ایجاد نشده است.

به همین دلیل مصوبه‌ای از هیأت عامل سازمان دریافت و برنامه‌ریزی لازم برای هماهنگ‌سازی سیستم مدیریت یکپارچه

انجام شد تا علاوه بر ایجاد انگیزه، با بازنگری در فرایندها و شناسایی شاخص‌های مناسب و مؤثر، بستر مناسب جهت ارزیابی عملکرد بنادر فراهم شود و بتوان نسبت به اندازه‌گیری میزان انطباق اجرا با الزامات اقدام کرده و گام‌های بهبود مؤثر را پیاده‌سازی کرد و به طور کلی هماهنگی لازم را در سطح کلیه بنادر تابعه به اجرا درآورد.

■ برنامه شما به عنوان متولی استقرار نظام‌های نوین مدیریتی در سازمان، برای ایجاد ارتباط سیستمی بین بنادر و تعامل اثربخش آنها چیست؟

برای ایجاد ارتباط مؤثر بین بنادر، نخستین گام، عارضه‌یابی و شناخت وضعیتی بود که با همکاری مشاور مستقل و از طریق مراجعه به بنادر، ارزیابی وضعیت آنها مبتنی بر الزامات استانداردهای سه‌گانه انجام یافته و بنادر براساس امتیازات کسب شده دسته‌بندی شدند، نتیجه این ارزیابی در جلسه شورای مدیران سازمان با حضور مدیران ارشد بنادر مطرح و پشتیبانی شد و تعامل مثبت آنها در اجرای اثربخش IMS مورد تاکید قرار گرفت.

تعامل مدیران میانی بنادر، ایجاد فرهنگ نگاه یکپارچه و پذیرش مسوولیت همزمان هر سه سیستم توسط کارکنان و مسوولان فرایندها و همچنین احصای شاخص‌های مناسب، کار و اثربخش برای فرایندها بارویکرد هر سه سیستم و مواردی از این دست، برنامه‌هایی است که در راستای بسترسازی فرهنگی و نهادینه کردن IMS بنادر مد نظر قرار دارد. از بعد اجرایی، هماهنگ کردن فرایندهای اختصاصی و عمومی مشترک با همکاری کلیه بنادر، در راستای برخورد یکسان با مشتریان و افزایش رضایت آنان گام بسیار مهمی است که مد نظر این دفتر قرار دارد، علاوه بر آن ایجاد بسترهای مناسب فرهنگی، ساختاری، سیستمی و فرایندی برای هدف‌گذاری و ارزیابی بنادر براساس یک برنامه جامع در دستور کار است. با در اختیار داشتن نیروهای متخصص، آگاه و مسلط در سطح ستاد و بنادر، امیدواریم با موفقیت در اجرای این طرح و نهایتاً ایجاد ارتباط بین IMS یکپارچه شده کلیه بنادر و نظام مدیریت کیفیت ستاد، نظامی قوی، اثربخش و ارزش‌افزا را برقرار کرده و سازمان بنادر و دریانوردی را به عنوان یک الگوی موفق در تعالی سازمانی و به کارگیری نظام‌های نوین مدیریتی در سطح ملی و منطقه‌ای معرفی کنیم. □

ماهنامه بندر و دریا بر این باور است که عمده مشکلاتی که پیش روی توسعه بخش حمل و نقل دریایی کشور است ناشی از فراوانی، پیچیدگی و تعارض قوانین و مقررات مربوطه و بخشی نگری دستگاههای مرتبط با تجارت خارجی کشور است. با توجه به حساسیت موضوع دریافت تجربیات و نقطه نظرات فعالان این عرصه و صاحب نظران و کارشناسان برای پیگیری و طرح بحث در ماهنامه ضروری است.

از این رو بنا به درخواست خوانندگان محترم ماهنامه بندر و دریا به ویژه صاحبان کالا، خطوط کشتیرانی و نمایندگی های آنان مبنی بر طرح سئوالات و مشکلات پیش روی حمل و نقل دریایی و درج آن در ماهنامه، این نشریه اقدام به راه اندازی پیشخوان مجازی به منظور دریافت سئوالات و پیگیری مطالبات تمامی عزیزان نموده است.

پیشخوان مجازی بخش حمل و نقل دریایی



سرمایه‌گذاری عظیم بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان در دوران رکود اقتصادی؛

آمادگی برای ورود به دوران رونق اقتصادی

شروع و همزمان در شمال غرب آن کشور، در بندر ظیبا (Dhiba) ترمینال کانتینری جدیدی با سرمایه‌گذاری ۴۶/۴ میلیون دلار احداث خواهد شد.

در بندر صنعتی ملک فهد در منطقه جیبیل عربستان (محدوده خلیج فارس)، دو ترمینال کانتینری جدید به ارزش ۳۸/۴ میلیون دلار ساخته می‌شود، در حالی که در بندر جده تا سال ۲۰۱۶ پیش‌بینی رشد عملیات کانتینری سالیانه ۱۰/۹ درصد می‌شود.

کشور عمان، تاسیسات موجود در بندر سلاله را با سرمایه‌گذاری معادل ۱۴۳ میلیون دلار و با هدف ساخت بندر هاب دریایی - هوایی توسعه می‌دهد. علاوه بر توسعه بندر سوهار، همزمان فاز اول شبکه ملی ریلی به طول ۱۰۶۱ کیلومتر بنادر دقم، مسقط و سوهار را به یکدیگر و همچنین خط ریلی بندر سوهار را تا مرز امارات وصل می‌کند.

کشور قطر پروژه عظیم بندری به ظرفیت نهایی ۶ میلیون TEU و به ارزش ۷/۱ میلیارد دلار را در نزدیکی منطقه صنعتی و بندری مسایید (Messaid) در دست ساخت دارد و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۱۶ آن را افتتاح کند. □

منبع خبر

<http://www.mtect.info>

کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و دریای عمان با هدف افزایش سهم خود از تجارت روبه رشد کالاهای غیرنفتی طرح‌های متعددی را برای ایجاد یا توسعه بنادر خود در دست دارند. بنا به گزارش گمرک امارات متحده عربی، در ۸ ماهه سال ۲۰۱۲ حجم تجارت غیرنفتی به ۱۸۹ میلیارد دلار رسید که ۱۹ میلیارد دلار از مدت مشابه سال قبل بیشتر است. صادرات ۴۹ درصد نسبت به سال گذشته بیشتر شد و از ۲۰/۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۱ به ۳۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۲ رسید. به همین دلیل بنا به گفته Chris Hayman مسوول Seatrade کشورهای منطقه نسبت به سرمایه‌گذاری گسترده در طرح‌های توسعه حمل و نقل بندری اقدام کرده‌اند که تعدادی از آنها به شرح زیر است: توسعه ظرفیت ترمینال ۳ بندر جبل علی به ۱۹ میلیون TEU در سال. ساخت ترمینال کانتینری بندر خلیفه در ابوظبی که پس از تکمیل در سال ۲۰۳۰ ظرفیت سالیانه آن ۱۵ میلیون TEU خواهد بود.

طرح توسعه ۷۵۰ میلیون دلاری بندر ملک عبدالعزیز در شهر دمام کشور عربستان که شامل دومین ترمینال کانتینری پیشرفته (High Tech) به ظرفیت ۱/۸ میلیون TEU خواهد بود.

در جنوب شرق عربستان، پروژه شهر اقتصادی جیزان (Jizan Economic City) که مشتمل بر طرح‌های زیرساختی بندری است





فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر الفاو عراق

سید مصطفی هاشمی

بین‌المللی و اتصال خلیج فارس و شمال هند را به شمال آسیا و اروپا توسط شبکه ریلی از طریق کشور ترکیه را دارد. بندر الفاو در حال حاضر توسط شرکت بنادر عراق (GCIP) اداره می‌شود. این شرکت اداره سایر بنادر تجاری عراق را نیز بر عهده دارد. وزارت حمل‌ونقل عراق ساخت یک ترمینال کانتینری با ۵۰ تا ۱۰۰ اسکله را در این محل پیشنهاد کرده است. هزینه فاز اول این طرح ۴ میلیارد پوند برآورد شده و در طرح اولیه ساخت ۱۵ اسکله در مدت ۲ سال پیش‌بینی شده است.

در نهایت سرمایه‌گذاری کل پروژه از جمله زیرساخت‌ها، شبکه ریلی، انبارها و تجهیزات بندری با ۱۰ تا ۱۴ میلیارد پوند برآورد می‌شود. وزارت حمل‌ونقل عراق اظهار تمایل رسمی برای اجرای پروژه را از طریق متقاضیان اجرای طرح در سال ۲۰۰۵ دریافت کرد اما با این حال این طرح در آن سال اجرا نشد. در اواخر فوریه سال ۲۰۰۹، این وزارتخانه از علاقه‌مندان اجرای پروژه دعوت به عمل آورد. وزارت حمل‌ونقل عراق پروژه مذکور را با مشارکت بخش دولتی و خصوصی اجرا می‌کند. دولت عراق پیش‌بینی می‌کند که این بندر در نهایت بتواند با جذب کالاهایی که در حال حاضر در بنادر کویت، سوریه و ترکیه تخلیه شده و به این کشور می‌آیند، هزینه‌های خود را جبران کند.

همچنین دولت عراق در نظر دارد بندر جدید الفاو را با استانداردهای سال ۲۰۱۱ بسازد، نه با استانداردهای اواخر دهه ۱۹۷۰. این بندر به لحاظ ظرفیت قادر خواهد بود کشتی‌های کانتینری نسل ۸ را پذیرش کند، در حالی‌که بنادر کنونی عراق چنین قابلیت ندارند. بندر ام‌القصر می‌تواند صرفاً کشتی‌هایی را که آب‌خور ۱۲ متر دارند را پهلودهی کند. در حالی‌که بندر جدید الفاو قادر خواهد بود کشتی‌هایی با آب‌خور بیشتر را پذیرش نماید.

در حال حاضر بندری که بتواند این هدف را در عراق محقق کند وجود ندارد. حتی بندری که بتواند پاسخگوی نیازهای داخلی این کشور باشد هم تأسیس نشده است. در حال حاضر مهم‌ترین بندر عراق، بندر ام‌القصر است که در جنوب اروندرود قرار دارد. این بندر حتی در صورتی‌که به طور کامل توسعه یابد، باز هم نمی‌تواند به عنوان یک بندر کانونی در منطقه عمل کند، چرا که نه تنها قابلیت پهلودهی کشتی‌های بزرگ را ندارد، بلکه نمی‌تواند سیروارادات کالا به عراق را نیز به طور کامل پاسخگو باشد.

بنابراین گزارش، از آنجا که در حال حاضر ۸۱ درصد از کل نفت عراق از طریق بنادر جنوبی این کشور صادر می‌شود، عمده‌ترین و مهم‌ترین کالا در عراق نفت است که به میزان ۱/۴ میلیون بشکه در روز از طریق ترمینال‌های نفتی در بنادر جنوبی این کشور صادر می‌شود.

کالاهای غیرنفتی صادر شده از طریق بندر جنوبی عراق :

گندم	(۴۰ درصد)
کالای کانتینری	(۱۴ درصد)
سیمان	(۱۳ درصد)
شکر	(۱۲ درصد)
برنج	(۱۱ درصد)

در حال حاضر کل ظرفیت بنادر عراق در حدود ۱۹ میلیون تن در سال است، در حالی‌که این کشور سالانه ۳۰ میلیون تن کالا وارد می‌کند، لذا بخش اعظمی از کالای این کشور از طریق بنادر منطقه وارد شده و از طریق زمینی به این کشور حمل می‌شود. تقاضا برای واردات و صادرات کالا در این کشور نیز در حال افزایش است. دولت عراق جزیره فاو را که در جنوب بصره قرار دارد، به عنوان محل احداث بندر جدید تعیین کرده است. ساخت بندر در این محل قابلیت تبدیل شدن به یک بندر

در حال حاضر کشور عراق نیازمند بندری است که بتواند پاسخگوی واردات و صادرات کالا به این کشور از طریق دریا باشد؛ بندری که به تجهیزات مدرن کانتینری مجهز بوده و نیاز رو به افزایش حمل‌ونقل کانتینری کالا را به این کشور تأمین کند. هر چند که کشورهای همسایه این کشور مانند ایران و کویت تاکنون سرمایه‌گذاری هنگفتی در این خصوص کرده‌اند، اما این امر کافی به نظر نمی‌رسد؛ عراق نیازمند بندری است که بتواند با بندر جبل علی در جنوب خلیج فارس که به عنوان یک بندر کانونی در زمینه حمل‌ونقل کانتینری مطرح بوده و در زمره بنادر کانتینری مهم دنیا قرار دارد، به رقابت بپردازد. این بندر باید قابلیت خدمات‌دهی به بازارهای منطقه‌ای و حتی جهانی را داشته باشد. کشور عراق با بازار وسیعی که دارد و نیز موقعیت مناسب استراتژیک در منطقه و زیرساخت‌های امنیتی که به تازگی ایجاد کرده، از شرایط مناسبی برای تحقق این امر برخوردار است. این کشور با شبکه ریلی مدرن و تجهیزات به روز می‌تواند مدت زمان ترانزیت کالا از منطقه شرق آسیا به اروپا را به طور قابل توجهی کاهش دهد.





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 مطهری،
پلاک ۱۵۷، طبقه سوم
تلفکس: ۸۸۱۴۰۸۹۶ - ۹

info@iranlogistics.com
www.iranlogistics.com



بندر کنونی الفاو در دهه ۱۹۷۰ به شدت مورد استفاده قرار می گرفت، اما در دهه ۱۹۸۰ در جریان جنگ ایران و عراق به شدت آسیب دید. این بندر در حال حاضر به دلیل وجود لاشه کشتی های مغروق، می تواند کشتی های کوچک را پذیرش نموده و عمدتاً توسط صیادان برای فعالیت شیلت مورد استفاده قرار می گیرد. با این وجود، شرکت بنادر عراق از پیمانکاران ترک دعوت کرده که در اوند رود لاشه کشتی های مغروق را پاک سازی کنند.

طرح های توسعه بنادر عراق

عبدالجبار اسماعیل، وزیر حمل و نقل عراق اظهار داشت که وزارتخانه اش برای کلیه بنادر عراق طرح توسعه تدوین کرده است و به دنبال جذب شرکایی جهت سرمایه گذاری و مدیریت بنادر عراق هستند.

بندر ام القصر

یکی از طرح های توسعه بنادر عراق، ساخت ۱۳ پست اسکله چند منظوره با کاربری تجاری همراه با نصب تجهیزات، ساخت اماکن اداری و انبار و زیرساخت های حمل کالا است. این اسکله ها شامل اسکله های کانتینری، جنرال کارگو و رو هستند. برای اینکه ظرفیت کانتینری این بندر به ۲ میلیون TEU برسد، نیازمند ساخت ۴ پست اسکله کانتینری با ظرفیت ۵۰۰ هزار TEU است. در طرح توسعه این بندر ظرفیت نهایی ۴/۲ میلیون TEU پیش بینی شده است. وزارت حمل و نقل عراق یک شرکت مشاور آمریکایی را به منظور مساعدت فنی برای نوسازی بندر ام القصر انتخاب کرده است. در واقع با این گام این وزارتخانه از شرکت های بین المللی برای توسعه، سرمایه گذاری و عملیات این بندر دعوت به عمل آورده است. بندر ام القصر به شبکه ریلی و جاده ای دسترسی مناسبی دارد و از امکان دریافت خدمات در زمینه های مختلف از جمله انرژی برخوردار است.

خورالزیر

وزارت حمل و نقل عراق همچنان در نظر دارد ظرفیت کنونی خورالزیر که ۴ میلیون تن در سال است را با ساخت ۱۳ پست اسکله به دو برابر برساند. در میان این ۱۳ پست اسکله، ۴ پست اسکله کانتینری و یک پست اسکله رو-رو با تجهیزات کامل پیش بینی شده است.

بندر مامیر (Maamir)

بازسازی و نوسازی یک پست اسکله ۱۰۰ هزار تنی جنرال کارگو که قادر به پاسخگویی به کشتی های کوچک است، در این بندر پیش بینی شده است. اسکله مذکور در جریان جنگ ایران و عراق در سال ۱۹۸۰ تخریب شد. این بندر برای ارسال مستقیم کالا به بصره مناسب بوده و در منطقه ای واقع است که اسکله ای در آنجا وجود ندارد.

بندر ابوفلوس (Abu Floos)

مدیریت و بهره برداری از ۳ پست اسکله در بندر ابوفلوس همراه با توسعه این بندر با هدف ارتقای ظرفیت آن به میزان ۷۵۰ هزار تن نیز یکی از طرح های توسعه بنادر عراق است. این بندر که در کرانه غربی رودخانه اروند واقع است، ۲۰ کیلومتر با بصره فاصله دارد. این بندر تنها بندری است که در اوند رود واقع بوده و در سمت کشور عراق واقع است و ظرفیت مناسبی برای پهلو دهی کشتی ها دارد.

بندر المکل (Al-Maaqal)

یکی دیگر از طرح های توسعه بنادر عراق مدیریت و بهره برداری از ۱۵ پست اسکله بازرگانی در این بندر با ظرفیت ۲۵۰ هزار تن در سال است. بندر المکل (Al-Maaqal) دارای انبارهای رو باز و مسقف برای ارایه خدمات بندری به صاحبان کالا است. در پی وقوع جنگ ایران و عراق، بخشی از این بندر تخریب شده و در حال حاضر ظرفیت این بندر محدود است. در کنار توسعه و بازسازی بنادر عراق، فرصت سرمایه گذاری در سایر بخش ها نیز وجود خواهد داشت که از آن جمله می توان به ساخت هتل، خطوط راه آهن برای حمل کالا، احداث جاده، نیروگاه برق و غیره اشاره کرد. شرکت مدیریت بنادر عراق (GCIP) جهت تامین تجهیزات لازم برای بنادر این کشور مناقصه برگزار می کند. از ابتدای سال ۲۰۰۹، این شرکت مناقصه های متعددی را برای تامین تجهیزات بندر ام القصر و خورالزیر برگزار کرده است که از جمله می توان به تجهیزات تخلیه و بارگیری و تجهیزات کانتینری، آتش نشانی برای بندر Al-Maaqal و تجهیزات برق برای بهبود وضعیت روشنایی در ورودی بندر ام القصر و خورالزیر اشاره کرد. ☐





تحول چشمگیر

در توسعه حمل و نقل مسافرت‌های دریایی

دریایی شکل بگیرد. بسیاری از مردم کشور علاقه‌مندند که با شناورهای پیشرفته سفرهای راحت دریایی داشته باشند.

■ آیا این امکانات باید توسط نهادهای دولتی ایجاد شود یا بخش خصوصی با توجه به تقاضای بازار این امکانات را فراهم کند؟

ما آمادگی کامل داریم تا جهت توسعه سفرهای دریایی و گردشگری ساحلی به بخش غیردولتی تسهیلات بدهیم. خطوط کشتیرانی در بخش خصوصی می‌توانند سرمایه‌گذاری کرده و مثل آژانس‌های گردشگری یا مسافرتی کار را شروع کنند. همانطور که آژانس‌های هواپیمایی برای مسافران بلیت و هتل رزرو می‌کنند، آژانس‌های مسافرت‌های دریایی هم می‌توانند ایجاد شوند و در این زمینه فعالیت نمایند و مسافر کشتی باید مثل مسافر هواپیما بلیت کشتی را بتواند از قبل آماده کند. فرض کنید خانواده‌ای می‌خواهد با کشتی از بندر لنگه به کیش برود. این شخص باید بلیت کشتی را از قبل رزرو کرده باشد تا به مشکل برخورد. در ضمن اگر دریا توفانی شد، مسافر باید محلی را برای اسکان داشته باشد تا در بین راه سردرگم نشود. آژانس‌های گردشگری مسافرت‌های دریایی باید امکانات لازم را برای ارایه خدمات مبدأ-مقصد به مسافران ارایه دهند و اینطور نباشد که مردم زمان طولانی را در صف بگذرانند و امکاناتی برای ارایه خدمات به آنها وجود نداشته باشد.

یکی از زمینه‌های مسافرت‌های دریایی تورهای ساحلی است که می‌تواند بین بنادر کشور صورت پذیرد. به عنوان مثال، بین بندرعباس و جزایر کیش و قشم و هرمز یک شناور کروز می‌تواند در بندرعباس مسافریگری کرده و در کیش پهلوگیری کند و دیگر نیازی نیست مسافران این کشتی به هتل بروند. چون این کشتی مجهز به امکاناتی شبیه هتل است. هنگامی که کشتی کروز در کیش پهلوگیری می‌کند، مردم از فرصت استفاده می‌کنند و به بازار می‌روند و پس از خرید و دید و بازدید از مناطق دیدنی جزیره برای استراحت به کابین‌های خودشان برمی‌گردند. مردم می‌توانند با این نوع کشتی‌ها عازم تورهای یک هفته‌ای شوند و از امکانات رفاهی کشتی هم استفاده کنند. برخی از مردم مبالغ زیادی را هزینه می‌کنند تا به کشورهای دیگر بروند و با اینگونه کشتی‌ها مثلاً بین دانمارک و بلژیک سفر کنند، چون ما این امکانات را در داخل کشورمان ایجاد نکرده‌ایم. خیلی از افراد حاضرند به همراه خانواده‌هایشان به یک سفر دریایی بروند. بسیاری از مردم ما دنبال سفر گردشگری سالم هستند. آنها می‌خواهند به همراه خانواده خود سفرهای خاطره‌انگیزی داشته باشند و اگر ما این امکانات را در کشور فراهم کنیم، سفرهای دریایی را انتخاب می‌کنند. در تعطیلات نوروز اگر این امکانات رفاهی و مسافرتی را در ایران تامین کنید، خیلی‌ها ترجیح می‌دهند برای سفر به خارج از کشور از سفرهای داخلی دریایی استفاده کنند. ما آمادگی داریم به بخش خصوصی این مجوز را بدهیم تا در

■ با توجه به موقعیت مکانی مراکز جمعیتی و اقتصادی کشور و همچنین امکانات متنوع در سایر کشورها به ویژه کشورهای همسایه آیا زمینه و امکان توسعه گردشگری دریایی و جابه‌جایی مسافر در کشور از طریق دریا وجود دارد؟

نه تنها زمینه آن وجود دارد، بلکه مسیر توسعه گردشگری و جابه‌جایی مسافر دریایی نیز هموار شده است. در سال ۱۳۸۵ خورشیدی وقتی بحث مسافرت‌های دریایی را در سازمان بنادر مطرح کردم، خیلی‌ها با این نظر مخالف بودند و می‌گفتند این جزو وظایف ما نیست. در آن زمان ما حدود ۴/۵ میلیون نفر-سفر دریایی داشتیم که الان این رقم بیش از دو برابر شده است. در حال حاضر ما ظرفیت لازم را برای توسعه مسافرت‌های دریایی ایجاد کرده‌ایم. نکته کلیدی که باید به دقت مورد توجه قرار گیرد این است که مردم با خیال راحت و دور از هرگونه نگرانی به مسافرت‌های دریایی بروند. مسافر، پیش از سفر وقتی مطمئن شود امکانات رفاهی‌اش تامین است، دیگر نگران نیست که اگر دریا توفانی شد و سفر به تعویق افتاد، به کجا برود؟ چون پیش‌بینی‌های لازم برای این منظور صورت گرفته است. با هماهنگی سازمان گردشگری به راحتی تورهای گردشگری و دریایی قابل راه‌اندازی است و البته این کار هنگامی میسر است که بخش آژانس‌های



◆ بسیاری از مردم کشور ما علاقه مندند که با شناورهای خوبی

مانند شناور کروز سفرهای راحت دریایی داشته باشند

◆ مسافر کشتی باید مثل مسافر يك هواپیمابلیت کشتی اش را

از قبل آماده کند و اتومبیلش را هم با خود به مقصد مورد نظر ببرد

◆ همان طور که آژانس هواپیمایی برای مسافرانیش بلیت و

هتل رزرو می کند، آژانس ساحلی هم باید تمام امکانات لازم را برای

مسافرینش تهیه نماید

◆ هنگامی که کشتی کروز در کیش پهلوگیری می کند، مردم از

فرصت استفاده می کنند و به بازار می روند و پس از خرید و دید

و بازدید از مناطق دیدنی جزیره برای استراحت به کابین های

خودشان برمی گردند

◆ ما می توانیم به بخش خصوصی این مجوز را بدهیم تا

در کنار ساحل هتل و مارینای تفریحی بسازد، یا در وسط

دریا جزیره مصنوعی احداث کند و یا امکاناتی مثل رستوران

دریایی، پیست قایق سواری، حوضچه و ورزش های آبی مثل

جت اسکی را فراهم کند

◆ همان طور که ما در آژانس های هواپیمایی پرواز درجه يك و

معمولی داریم در دریا هم باید اینچنین باشد تا هر مسافری به اندازه

بضاعتش از امکانات آنجا استفاده کند و عده ای نگویند که سفرهای

دریایی مربوط به افرادی خاص است.

◆ این طرز تفکر از بین برود که سفرهای دریایی فقط مخصوص

آدم های ثروتمند است

بنابراین ما برای کار و سرمایه گذاری در این زمینه نیاز به توسعه بیشتر داریم. البته ما در توسعه ظرفیت ها و ایجاد امکانات برای سفرهای دریایی همه اقشار مردم را مورد توجه قرار داده ایم تا هر مسافری متناسب با توان اقتصادی اش بتواند از امکانات استفاده کند و این طور نباشد که بگویند سفرهای دریایی مربوط به افرادی خاص است.

ما باید شرایط را طوری مهیا کنیم که هرکس به اندازه توان اقتصادی که دارد، از امکانات گردشگری دریایی استفاده کند. اگر این امکانات فراهم شود مطمئن باشید که مسافرین سفرهای دریایی به زودی دو برابر خواهند شد و درآمد مناسبی هم برای سرمایه گذاران خواهد داشت. ما هم کشتی های مدرن داریم و هم تجهیزات و امکانات مان در بنادر مناسب است. اگر بخش خصوصی آمادگی داشته باشد، سازمان گردشگری می تواند آنها را به ما معرفی کند.

وقتی شما سواحل جنوب کشورمان را با سواحل برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس مقایسه کنید، می بینید که در بیابان غیرقابل کشت چقدر سرمایه گذاری کرده اند. آنها از وجب به وجب خاکشان استفاده می کنند. ما در کشورمان سواحل بسیار آرامی داریم. خلیج فارس مثل استخر است. سواحل آن بسیار آرام است و امکان سرمایه گذاری در آنجا وجود دارد. در اروپا شما از کنار ساحلی می گذرید و متوجه می شوید که يك عده آمده اند و در آنجا هتل و رستوران احداث کرده اند و تجهیزات ورزشی مثل قایق و جت اسکی در آنجا فراهم کرده اند. مشخص است که مردم در آنجا خواهند ماند و از این فضاها استقبال خواهند کرد. مردم کشور ما مبالغ زیادی هزینه می کنند تا از سواحل و جزایر کشورهای دیگر استفاده کنند. اگر ما در داخل کشور برنامه ها و تفریحات سالم و مناسب داشته باشیم و مردم امکان سفرهای دریایی در داخل را پیدا کنند، مطمئن باشید افرادی هم که برای سفرهای دریایی به خارج کشور می رفتند به سواحل و جزایر کشور خودمان خواهند رفت.

■ بحث را از زاویه دیگری دنبال کنیم. ما هنوز هم امکانات لازم را در سواحل برای گردشگران ایجاد نکرده ایم. آیا این موضوع باعث کاهش گردشگری دریایی نمی شود؟

خیلی از افراد در ایام تعطیلات تمایل دارند مدتی را دور از خانه و محل زندگی خود بگذرانند و برای گردش و تفریح به شهرهای دیگر می روند. همه افراد هم از امکاناتی مثل هتل و ویلا استفاده نمی کنند. خیلی از مردم تعطیلات نوروزی را در کمپ های توریستی می گذرانند. در کشورهای دیگر هم همینطور است. مردمی که در آپارتمان ها زندگی می کنند هر از چندگاهی از طریق کاروان ها یا به صورت گروهی مسافرت می کنند و در داخل طبیعت چادر می زنند و اطراق می کنند. در داخل کشور هم دیده ایم که سازمان گردشگری در ایام تعطیلات نوروز وقتی با ازدحام و تراکم جمعیت مواجه می شود، از کمپ های توریستی استفاده می کند. نمونه اش در شمال کشور به چشم می خورد. مثلاً در ایام تعطیل اگر به پارک سیسنگان سری بزنید، این مساله را خواهید دید. در زمینه گردشگری دریایی هم می توان گاهی اوقات از این نوع امکانات استفاده کرد. مردم حتماً استقبال خواهند کرد، چون برایشان جذابیت دارد. ایران ما يك کشور دریایی است. يك سوم کل کشور ما مرزهای آبی است، پس ما يك کشور دریایی محسوب می شویم. در کمتر جایی از دنیا مثل کشور ما در يك زمان چهار فصل وجود دارد. در تابستان مردم ایران به شمال می روند، در زمستان عازم جنوب می شوند. در کجای دنیا مردم می توانند در چهار فصل به گردشگری و تفریح بپردازند؟ بنابراین این امکانات برای مسافرت های دریایی در کشور فراهم شده است. هرکس هم مایل است می تواند در این کار سرمایه گذاری کند، ما به او مجوز خواهیم داد تا بتواند در این زمینه گام بردارد. □

کنار ساحل هتل و مارینای تفریحی بسازد یا امکاناتی مثل رستوران دریایی، پیست قایق سواری و حوضچه جهت ورزش های آبی ایجاد کند. مطمئن باشید مردم از این امکانات استقبال چشمگیر خواهند داشت.

ما در جنوب کشور مناطقی داریم که از استعداد بالایی برای سرمایه گذاری در زمینه گردشگری برخوردارند. امکانات قابل توجهی هم در شمال کشور وجود دارد. به عنوان مثال، در بندر انزلی ترمینال مسافرتی داریم. در بندر نوشهر امکاناتی داریم که به راحتی می توان يك خط کشتیرانی را در آنجا راه اندازی کرد تا مسافرینی که به مسافرت های داخل کشور علاقه مندند، از بندر انزلی به نوشهر يك سفر تفریحی دریایی داشته باشند. در سواحل و بنادر جنوبی کشور هم با تاسیسات و امکانات لازم مسافرت های دریایی ایجاد شده است. ما در حال حاضر با امکاناتی که فراهم کرده ایم، ظرفیت جابه جایی ۱۳ میلیون مسافر را در بنادر ایجاد کرده ایم. اگر بخش غیردولتی و خصوصی هم تمایل داشته باشد و سرمایه گذاری کند، امکانات بیشتر و بهتری فراهم می شود.

■ شما در مصاحبه های خود اظهار کرده اید که تعداد سفرهای دریایی در بسیاری از کشورها که از نظر نسبت مرز آبی به خشکی وضعیت مشابه ما را دارند، به مراتب بالاتر از آمار کشور ماست؟

در مطالعه ای که ما برای ترسیم چشم انداز حمل و نقل مسافری دریایی انجام دادیم، وضعیت مسافرت های دریایی را با کشورهای دیگر که از نظر نسبت طول مرزهای دریایی به مرزهای خشکی شبیه ما بودند مقایسه کردیم و متوجه شدیم که برخی از آنها به اندازه جمعیت کشورشان جابه جایی مسافر دریایی دارند. یعنی وقتی ما ۷۴ میلیون نفر جمعیت داریم، باید سالانه ۷۴ میلیون نفر مسافر دریایی داشته باشیم. در صورتی که تعداد جابه جایی مسافرین دریایی در سال ۹۰ برابر با ۱۰ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر بوده است،

درگفت وگویی معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی بررسی شد:

از تسهیلات بانکی صفر درصدی تاراهاندازی سامانه پیش فروش اینترنتی

توسعه گردشگری دریایی کشور، نیازمند همفکری و هم‌اندیشی همه دستگاه‌های ذیربط است و در این میان نقش مدیران برنامه‌ریز سازمان‌ها، نقشی محوری است. در سازمان بنادر و دریانوردی نیز به عنوان یکی از اصلی‌ترین نهادهای توسعه گردشگری دریایی، معاونت توسعه مدیریت و منابع جایگاه کلیدی دارد. به منظور آگاهی از آخرین تحولات، برنامه‌ها و اهداف این معاونت برای توسعه گردشگری دریایی کشور را جویا شدیم. به اتفاق متن گفت‌وگوی مکتوب خبرنگار ماهنامه بندرودریا با محمدرضا امامی رامی خوانیم:

ماهنامه "بندرودریا"

■ لطفاً قبل از شروع بحث، در رابطه با جایگاه واحد وجوه اداره‌شده در سازمان و اقدامات و عملکرد این واحد توضیح دهید.

سازمان بنادر و دریانوردی در راستای نوسازی و توسعه ناوگان مسافربری و ارتقای سطح ایمنی تردد شناورهای مسافربری در بنادر و جزایر جنوبی کشور اعطای تسهیلات بانکی وجوه اداره‌شده جهت ساخت شناور

مسافربری را با سود بانکی صفر درصد به متقاضیان بخش خصوصی و تعاونی‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل دریایی مسافر را در دستور کار قرار داده است که بدین منظور در سال‌های گذشته با توجه به افزایش حوادث دریایی ناشی از قایق و اتوبوس دریایی فرسوده و غیراستاندارد، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به ابطال سند و از رده خارج کردن تعداد ۹۰ فروند انواع اتوبوس‌های دریایی فرسوده که در جزایر جنوبی استان هرمزگان فعالیت داشته‌اند، اقدام کرده است و به منظور جایگزینی شناورهای فرسوده مذکور با شناورهای نو و استاندارد نسبت به اعطای تسهیلات ساخت ۴۴ فروند انواع شناور مسافربری با ظرفیت ۳۱۰۵ صندلی به مبلغ ۶۸۶ میلیارد ریال از منابع بانکی وجوه اداره‌شده طبق تفاهم‌نامه منعقد شده با بانک‌های عامل تلاش نموده و در این راستا سود بانکی تسهیلات تخصیصی که حدود ۵۰۰ میلیارد ریال برآورد شده، توسط سازمان به بانک پرداخت خواهد شد و متقاضیان فقط متعهد به بازپرداخت اصل تسهیلات هستند.

سازمان بنادر و دریانوردی به منظور کمک و ترغیب و تشویق تعاونی‌های قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی بندرعباس، قشم، هرمز و ... به جایگزینی شناورهای فرسوده و غیراستاندارد با شناورهای نو و استاندارد، طبق مصوبات هیات محترم عامل قیمت کارشناسی اتوبوس‌های دریایی فرسوده و از رده خارج شده متعلق به تعاونی‌های مذکور را به عنوان سهم آورده تعاونی‌ها در نظر گرفته و از محل وجوه اداره‌شده جهت تامین شناورهای نو و استاندارد به بانک عامل پرداخت خواهد شد.

■ در این میان سهم آورده متقاضی و بانک چقدر است؟

طبق مقررات بانکی سهم آورده متقاضی ۲۰ درصد و سهم شرکت بانکی ۸۰ درصد است که با این مصوبه بخشی از سهم آورده متقاضی نیز توسط سازمان (با توجه به خروج شناورهای فرسوده توسط تعاونی‌ها) تامین می‌شود.



■ برنامه‌های پیش روی سازمان بندر و دریانوردی جهت تقویت ناوگان مسافری و گردشگری چیست؟

همان‌گونه که اشاره شد، به منظور نوسازی و توسعه ناوگان مسافری، کمیته جهت ساخت انواع شناورهای مسافری با توجه به اهداف و برنامه‌های پنجم توسعه و جهت ترسیم وضع مطلوب حمل‌ونقل دریایی مسافر در افق ۱۴۰۴، اعطای تسهیلات با سود بانکی صفر درصد را در دستور کار و اولویت قرار داده است و امیدواریم همگام با برنامه‌های جامع سازمان جهت سازمان‌دهی اسکله‌ها و پایانه‌های مسافری با اعطای تسهیلات و ورود شناورهای استاندارد و ایمن شاهد تغییرات بنیادین در صنعت مسافری دریایی از نظر رفاه اجتماعی و اقتصادی در کشور باشیم. در این خصوص حمایت‌های لازم از بخش تعاونی به ویژه شرکت‌های تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی کشور جهت جایگزینی شناورهای نو با شناورهای فرسوده و غیراستاندارد انجام پذیرفته است. □

■ با توجه به اینکه فروش الکترونیکی بلیت مسافری از زیرساخت‌های ضروری برای توسعه پایانه‌های مسافری محسوب می‌شود، سازمان چه اقداماتی در این زمینه انجام داده است؟

در خصوص تامین زیرساخت‌های الکترونیکی و فروش بلیت الکترونیکی در اسکله‌های مسافری این، سازمان در نظر دارد سامانه فروش بلیت را در اسکله پرتدد استان هرمزگان راه‌اندازی کرده و سپس اقدام به راه‌اندازی امکان پیش‌فروش الکترونیکی بلیت از طریق اینترنت نماید. امیدوارم با همکاری سایر ارکان سازمانی و ذی‌نفعان پروژه در سه ماهه نخست سال ۹۲ این سامانه عملیاتی شود. همچنین در خصوص شرکت‌هایی که اقدام به فروش بلیت سفر دریایی می‌کنند، شرکت کشتیرانی والفجر در برخی اسکله‌های مسافری و آژانس‌ها، اقدام به فروش بلیت می‌کند که اطلاعات مرتبط با مسیرهای تردد، هزینه بلیت، برنامه سفر و نمایندگی‌های فروش بلیت در سایت شرکت در دسترس است.



آخرین اقدام‌های ایمن سازی دریاهای ایران نوروزی برای رفاه حال مسافران دریایی

■ ایمنی شناورها و مسیرهای تردد از شقوق مهم ایمنی مسافرت‌های دریایی محسوب می‌شود، لطفاً در این رابطه بفرمایید معاونت امور دریایی چه برنامه‌ریزی‌ها و اقداماتی به‌ویژه برای ارتقای ایمنی سفرهای دریایی-نوروزی انجام داده است؟

ارتقای تردد‌های مسافری حول سه محور ایمنی شناور، ایمنی مسیر تردد و ایمنی پایانه مسافری و در همه ابعاد مرتبط با محورهای مذکور و صرفاً بر اساس شرح وظایف سازمان بنادر و دریانوردی که توسط کلیه بنادر به مرحله اجرا درآید، از جمله این اقدام‌ها بوده است که خلاصه آنها به شرح زیر است:

■ جلسات مستمر با کلیه مسئولین ذی‌ربط استانی به منظور ارایه طرح‌های جامع ارتقای ایمنی تردد‌های مسافری دریایی و تصویب و به اجرا گذاشتن طرح‌های اشاره شده؛
■ برگزاری مستمر جلسات کمیته ویژه ارتقای تردد‌های دریایی به طور مستمر در سازمان و بنادر؛

■ بخش کنترل و بازرسی کشتی‌ها نسبت به اجرای طرح بازرسی متمرکز کشتی‌های مسافری تا اتمام تعطیلات سال ۹۲ اقدام کرده و با حضور مستمر در پایانه‌های مسافری از ایمنی کامل شناور مسافری اطمینان حاصل می‌کنند؛

■ موسسات رده‌بندی نسبت به بازرسی دوره‌ای از کلیه کشتی‌های مسافری اقدام کرده و کلیه نواقص کشتی‌های مذکور را از نقطه نظر فنی و ایمنی به دست‌اندرکاران ذی‌ربط شناورهای مسافری جهت رفع نقص ارسال می‌کنند و ضمناً مقرر شد که در کلیه ایام تعطیلات موسسات رده‌بندی نسبت به گماردن کشیک ثابت در پایانه‌های مسافری اقدام کنند؛

■ کلیه بنادر از پتانسیل موجود امداد و نجات در سطح کشور به خصوص سازمان امداد و نجات هلال احمر ضمن برگزاری جلسات هماهنگی با ایشان استفاده کنند؛
■ با اطلاع‌رسانی لازم به مقامات انتظامی و استانی در خصوص اسکله‌های غیرمجاز و عدم هرگونه مسوولیت سازمان بنادر و

دریانوردی در خصوص تردد در اسکله‌های مذکور؛

■ مقرر گردید از هرگونه تردد شناور مسافری غیراستاندارد و یا دارای نواقص فنی و ایمنی جلوگیری به عمل آید؛

■ مقرر گردیده است طرح‌های جامع ارتقای ایمنی تردد‌های مسافری دریایی بنادر استان پس از تصویب به صورت کامل به مرحله اجرا درآید؛ مسیرهای تردد شناورهای مسافری به صورت ایمن شناسایی و علامت‌گذاری، و تردد‌ها به صورت کامل تحت پوشش مراکز کنترل ترافیک دریایی قرار گیرد. کلیه مراکز هماهنگی نجات دریایی (MRCC) با استفاده از کلیه امکانات تجهیزاتی و پرسنلی با آمادگی کامل نسبت به ارایه خدمات جستجو و نجات اقدام کنند؛ کلیه پایانه‌های مجاز تردد مسافری از نقطه نظر امکانات رفاهی، بهداشتی، نحوه بلیت‌فروشی، اعلام زمان بندی و برنامه تردد کشتی‌های مسافری به صورت رسمی، بیمه مسافران، عدم پذیرش مسافر بیش از ظرفیت و سایر خدمات مورد نیاز پایانه‌های مذکور و به منظور تشویق آنها به استفاده از سفرهای دریایی اقدام کنند؛

■ کلیه بنادر ضمن هماهنگی با مسئولین تعاونی‌های مسافری و شرایط شناور سرعت ایمن تردد شناورهای مسافری را اعلام و ضمن هماهنگی با نیروی انتظامی نسبت به جلوگیری از تردد متخلفین اقدام کنند؛

■ کلیه شناورهای مسافری با ظرفیت بیش از ۱۵۰ مسافر مکلف به اخذ گواهینامه مدیریت ایمنی ISM هستند؛

■ کلیه شناورهای مسافری مکلف به بکارگیری نیروی خدماتی آموزش دیده به منظور هدایت مسافران در شرایط اضطراری و ارایه آموزش نحوه به‌کارگیری تجهیزات ایمنی هستند؛

■ کلیه بنادر ضمن استفاده از تمامی ابزارهای اطلاع‌رسانی شرایط آب و هوایی از جمله SMS، و با توجه به شرایط محلی از هرگونه تردد در شرایط آب و هوایی نامساعد جلوگیری به عمل



وظایف و ماموریت‌های معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در ارتباط با ایمنی شناورها و مسیرهای تردد دریایی

۱. استقرار علایم کمک ناوبری به منظور شناسایی و تعیین مسیرهای ایمنی دریانوردی
۲. شناسایی کشتی‌های مغروقه، موانع زیر آبی، علامتگذاری و ارسال اعلامیه دریایی به منظور درج موقعیت کشتی‌های مغروق در نقشه‌های دریایی
۳. آبنگاری مستمر بنادر و کانال‌های دسترسی به منظور اعلام اعماق مجاز ورودی به بنادر کشور
۴. لایروبی مستمر بنادر و تامین اعماق مجاز بنادر
۵. ارسال اخطاریه‌ها و پیام‌های ایمنی دریانوردی به کلیه دریانوردان و بنادر کشور
۶. اقدامات لازم در جهت احداث و تجهیز برج‌های کنترل ترافیک دریایی در راستای آرایه سرویس‌های بین‌المللی به شناورهای متردد در سواحل کشور در راستای ارتقای ایمنی دریانوردی در آبراه‌های تحت حاکمیت
۷. برگزاری دوره‌های تخصصی مورد نیاز ارتباطات دریایی بنادر تابعه و مرکز
۸. برگزاری دوره‌های ارتباطات دریایی جهت مالکان شناورهای سنتی و صیادی در بنادر تابعه در راستای اشاعه فرهنگ ایمنی دریانوردی
۹. برگزاری سمینار و کارگاه آموزشی در بنادر تابعه جهت سازمان‌های مردم‌نهاد دریایی و بهره‌برداران از تجهیزات رادیویی در راستای اشاعه فرهنگ دریانوردی
۱۰. بررسی امکانات و تجهیزات موجود ارگان‌های غیر وابسته و شناسایی تعداد شناورهای تحت پوشش و ابلاغ الزامات و مشخصات فنی و عملیاتی تجهیزات رادیویی کمک ناوبری شناورها به منظور تطابق با قوانین
۱۱. بازرسی دوره‌ای شناورهای تحت پرچم و کنترل گواهینامه‌های ایمنی دریانوردی هنگام تردد به بنادر

در ایام نوروز ۱۳۹۲ علاوه بر تجهیزات دریایی و سایر امکانات، سه فروند بالگرد ویژه جستجو و نجات دریایی با تیم‌های کامل عملیاتی در بنادر عباس، بوشهر و انزلی و همچنین یک فروند هواپیما در بندر عباس مستقر خواهند بود

به‌طور کلی ملاک استاندارد جهت بررسی و طبقه‌بندی شناورهای مسافری، قوانین بین‌المللی و ملی است که شامل کنوانسیون سولاس به‌طور خاص به همراه کدهای زیرمجموعه آن شامل FSS، LSA و... می‌شود. همچنین کشورهای صاحب پرچم، قوانین ملی در این خصوص تدوین

■ **ضمن اعلام تعداد شناورهای مسافری و ظرفیت مسافری، بفرمایید شناورهای مسافری براساس چه استاندارد یا استانداردهایی طبقه‌بندی می‌شوند. آیا سازمان بنادر از این استانداردها در طبقه‌بندی شناورها تبعیت می‌کند؟**

آورند. در این خصوص ضروری است که ضمن هماهنگی کامل با سازمان هواشناسی و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط، نسبت به افزایش دقت گزارش‌های هواشناسی و اخطاریه‌های دریانوردی اقدام کند؛

■ **تردد در شب تحت هیچ شرایطی مجاز نیست. این موضوع باید به اطلاع مسوولین استانی مبنی بر عدم مسوولیت سازمان در صورت تردد غیرمجاز در شب توسط ادارات کل بنادر اعلام شود؛**

■ **در خصوص رعایت موارد ایمنی و استانداردهای موجود در حمل و نقل مسافری، نظر مسوولین ارشد سازمان بر رعایت کلیه موارد ایمنی بدون هرگونه چشم‌پوشی، اغماض و توصیه‌پذیری است. لذا تمامی بنادر و بخش دریایی سازمان مکلف به اجرای این موضوع هستند؛**

■ **اشاعه فرهنگ دریایی حمل و نقل استاندارد مسافری از طریق کلیه ابزارهای رایج رسانه‌ای و غیر رسانه‌ای از قبیل بنر، بروشور و کلیپ‌های تبلیغاتی توسط کلیه بنادر انجام شود؛**

■ **آرایه خدمات ۲۴ ساعته رادیویی از طریق بیش از ۳۰ ایستگاه ساحلی مخابرات دریایی در بنادر شمالی و جنوبی به منظور آرایه سرویس‌های رادیویی مورد نیاز، دریافت پیام‌های اضطرار، آرایه خدمات پزشکی، ارسال اعلامیه‌های دریایی، پخش پیام‌های هواشناسی دریایی و آرایه خدمات مربوطه؛**

■ **راه‌اندازی سیستم ارسال پیام‌های ایمنی دریانوردی به زبان فارسی از طریق دستگاه ناوتکس منصوب در بنادر فریدونکنار، بوشهر و شهید رجایی (اجرای مقرر ۵-۱ فصل چهارم کنوانسیون سولاس)؛**

■ **آرایه گواهینامه تایید صلاحیت مراکز تعمیرگاه ساحلی (SBM) به منظور تعمیر و نگهداری تجهیزات مخابراتی و کمک ناوبری شناورهای کنوانسیون؛**

■ **بهره‌برداری از سیستم ارسال گزارشات هواشناسی دریایی توسط پیام کوتاه (SMS) به افراد ذی‌ربط به منظور آگاهی از وضعیت موجود؛**

■ **پخش پیام‌های هواشناسی دریایی از طریق ایستگاه‌های ساحلی (مخابرات دریایی) به دو زبان فارسی و انگلیسی در سواحل شمال و جنوب؛**

■ **بررسی امکانات و تجهیزات موجود ارگان‌های غیر وابسته و شناسایی تعداد شناورهای تحت پوشش و ابلاغ الزامات و مشخصات فنی و عملیاتی تجهیزات رادیویی کمک ناوبری شناورها به منظور تطابق با قوانین.**

فهرست شناورهای مسافری متدد در بنادر کشور (زمستان ۱۳۹۱)

ردیف	نام شناور	بندر ثبت	ظرفیت حمل مسافر
۱	دنا ۱۱۰	بوشهر	۲۵۰
۲	گوهر	امام خمینی	۲۰۱
۳	آبی	بوشهر	۸۱
۴	پلیکان	بوشهر	۶۳
۵	کرانه کیش	بندرعباس	۴۵
۶	مروارید کیش	بندرعباس	۳۵
۷	پاکروان	بندرعباس	۳۰
۸	نوروز ۲	بندرعباس	۱۷۰
۹	ایران زمین	بندرعباس	۸۴
۱۰	ذوالفقار	بندرعباس	۵۱
۱۱	شیخان ۲	بندرعباس	۵۳
۱۲	آنامیس	بندرعباس	۴۹
۱۳	آذرخش ۹۰۳	بندرعباس	۵۷
۱۴	آذرخش ۹۰۷	بندرعباس	۵۶
۱۵	آذرخش ۹۰۴	بندرعباس	۵۶
۱۶	قائم	بندرعباس	۳۴
۱۷	قائم ۲	بندرعباس	۳۱
۱۸	سفیر قشم	بندرعباس	۲۰
۱۹	جمشید	بندرعباس	۱۲۰
۲۰	ستاره	بندرعباس	۲۶
۲۱	مهتاب	بندرعباس	۵۵
۲۲	نگین	بندرعباس	۲۳۶
۲۳	میداس	بندرعباس	۱۹۳
۲۴	گیتی	بندرعباس	۱۰۰
۲۵	وحیدی	بندرعباس	۱۴۹
۲۶	آذرخش ۹۱۲	بندرعباس	۵۶

ذی ربط استانی، با جلسه ویژه‌ای که در تهران (سازمان) با سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر در روز ۱۴ بهمن ماه جاری برگزار شد، مقرر شد که سازمان مذکور نسبت به استقرار چادرهای امداد بیمارستانی، آمبولانس، دارو، پزشک، پتو و سایر ملزومات اولیه در بنادر پرتدد اقدام کند. سازمان امداد و نجات همچنین با استقرار بالگرد در بنادر پرتدد و به‌کارگیری تعداد قابل توجهی غواص آشنا به فنون نجات مصدومین از آب دریا موافقت کرد. ضمناً تدابیر لازم برای برقراری ارتباط کامل رادیویی و مخابراتی بین پست‌های امدادی و تیم‌های عملیاتی سازمان امداد و نجات با مراکز هماهنگی نجات دریایی MRCCs به عمل آمده است تا در مواقع ضروری، سرعت عمل در به‌کارگیری و اعزام تیم‌های امدادی به محل سوانح احتمالی افزایش یابد.

■ آیا به روال سال‌های گذشته اقدامات نظارتی و کنترل بر شناورهای مسافری رادر تمام مناطق دریایی اعمال خواهید کرد؟

در ایام نوروز ۱۳۹۲ علاوه بر تجهیزات دریایی و سایر امکانات، سه فروند بالگرد ویژه جستجو و نجات دریایی با تیم‌های کامل عملیاتی در بنادرعباس، بوشهر و انزلی و همچنین یک فروند هواپیما در بندرعباس مستقر خواهند بود. تا از تاریخ ۲۵ اسفندماه ۹۱ تا ۱۵ فروردین ۱۳۹۲ خورشیدی، اقدامات نظارتی و کنترل بر شناورهای مسافری را در تمام مناطق دریایی، سواحل و بنادر در شمال و جنوب و از طلوع تا غروب آفتاب عهده‌دار شوند.

■ آیا امکان دارد در روزهای تعطیل به دلیل نبود کارشناس یا مسوول جستجو، پاسخگویی برای رسیدگی به دغدغه‌های ارباب رجوع یافت نشود؟

معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در تمام روزهای تعطیل در سال نو و تا پایان تعطیلات مرحله دوم، همواره یک نفر از کارشناسان و مسوولین جستجو و نجات از اداره کل نجات و حفاظت محیط زیست دریایی را برای هماهنگی و پاسخگویی لحظه‌ای به امور حوادث و سوانح دریایی به کار می‌گمارد.

■ این اقدام‌ها چه مقطع زمانی را دربر می‌گیرد؟

اقدامات اجرایی در موارد فوق از ۹۱/۱۲/۲۵ تا پایان ۹۲/۱/۱۵ خواهد بود.

■ لطفا برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته توسط آن معاونت را برای ایام نوروز توضیح دهید.

از کلیه بنادر درخواست شده است تا طرح سامان‌دهی تردد دریایی در سه محور ایمنی آبراه، ایمنی شناورها و ایمنی اسکله و ترمینال‌ها را تهیه کنند و در ادامه ضمن برگزاری جلسات مستمر با مسوولین

می‌کنند که دستورالعمل «شناسایی و بازرسی شناورهای مسافری و تفریحی درخواست‌کننده پرچم جمهوری اسلامی ایران» در این سازمان تهیه و ابلاغ شده‌است.

جدول فهرست شناورهای مسافری متدد در بنادر کشور نیز بر اساس آمار زمستان ۱۳۹۱ به شرح جدول بالا می‌باشد.



معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در تمام روزهای تعطیل در سال نو و تا پایان تعطیلات مرحله دوم، همواره یک نفر از کارشناسان و مسوولین جستجو و نجات از اداره کل نجات و حفاظت محیط زیست دریایی را برای هماهنگی و پاسخگویی لحظه‌ای به امور حوادث و سوانح دریایی به کار می‌گمارد



مسافری و دریافت گواهینامه (SMC) مدیریت ایمنی کشتی‌ها برای شناوران مسافری با ظرفیت ۱۵۰ نفر مسافر و بیشتر؛ تهیه و تدوین دستورالعمل کنترل و بازرسی فنی و ایمنی شناورهای مسافری به منظور اجرای یکپارچه تخصصی کنترل و بازرسی از شناورهای موصوف و در نهایت، برگزاری جلسات تخصصی با موسسات رده‌بندی ایرانی با تاکید بر اهمیت بازرسی فنی و ایمنی از شناورهای مسافری و اجرای بازرسی‌های ویژه از سوی موسسات مورد نظر در زمان بازرسی از این شناورها، از جمله اقدام‌های پیش‌بینی شده است. □

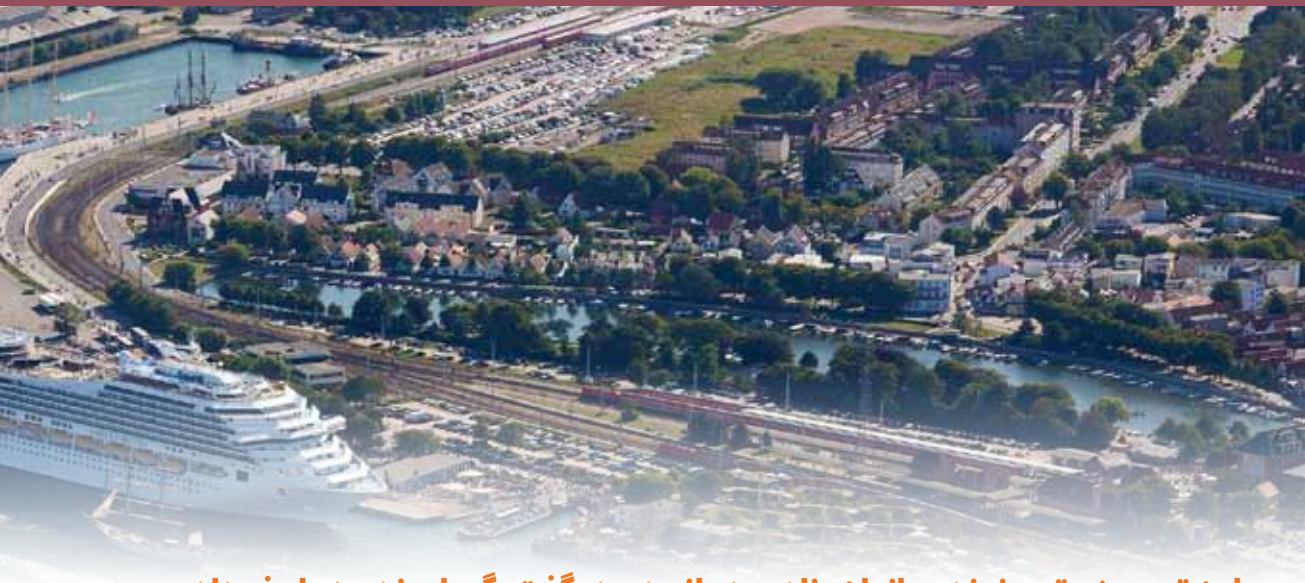
بازرسی‌ها تا حصول نتیجه مثبت و رفع نواقص احتمالی شناوران مسافری در بنادر؛ چاپ و توزیع بروشورهای تبلیغاتی در جهت ارتقای فرهنگ ایمنی دریایی، آشنایی فرماندهان، پرسنل کشتی‌ها و مسافران با فرایند کنترل و بازرسی فنی و ایمنی از کشتی‌ها و لوازم ایمنی، نجات جان انسان در دریا و نحوه استفاده از آنها؛ برگزاری جلسات منظم بین کارشناسان مسوول کنترل و بازرسی در بنادر شمالی و جنوبی در مرکز تحت عناوین کارگروه ویژه تخصصی کنترل و بازرسی جهت هماهنگی در امور مرتبط با کنترل و بازرسی فنی و ایمنی کشتی‌ها به خصوص هماهنگی در بازرسی از الزامات شناوران مسافری با توجه به فرارسیدن ایام سفرهای نوروزی؛ برنامه‌ریزی و اجرای بازرسی‌های متمرکز متعدد از قبیل الزامات سیستم‌های آتش‌نشانی کشتی‌ها، ضمیمه پنجم کنوانسیون مارپل و بازرسی متمرکز از شناورهای مسافری از مورخ ۹۱/۱۱/۱۰ تا ۹۲/۱/۱۶؛ حضور افسران کنترل و بازرسی از سازمان و ادارات کل در بنادر تابعه و جزایر و انجام کنترل و بازرسی فنی و ایمنی دوره‌ای یا موردی بر روی شناورهای مسافری و خدماتی متردد در جزایر و بنادر شمالی و جنوبی؛ کنترل و نظارت بر اجرای الزامات شناورهای مسافری در استخدام پرسنل خدماتی در شناورهای

■ برای کیفی کردن امر کنترل و بازرسی فنی و ایمنی در ارتباط با شناوران شنیده‌ها از این قرار بوده که تفاهم‌نامه‌ای امضا و اجرایی شود. این امر چه سرانجامی یافته است؟

اداره کنترل و بازرسی کشتی‌ها، با توجه به قرار گرفتن پرچم جمهوری اسلامی ایران در لیست سفید تفاهم‌نامه پاریس و ضرورت حفظ موقعیت و بهبود جایگاه وضعیت ناوگان تجاری و مسافری در تفاهم‌نامه‌های کنترل و بازرسی بین‌المللی، اقدام به تربیت و به‌کارگیری ۹۰ افسر کنترل و بازرسی فنی و ایمنی در ارتباط با شناوران غیرکنوانسیون و کشتی‌های کنوانسیونی کرده است که این بازرسان در بنادر شمالی و جنوبی کشور، کشتی‌های متردد را تحت کنترل و نظارت فنی و ایمنی دارند.

■ در امر بازرسی چه تدابیر دیگری اندیشیده‌اید؟

انجام بازرسی‌های منظم و دوره‌ای هر دو ماه یکبار از شناوران مسافری تحت پرچم متردد در آب‌های تحت حاکمیت و بنادر و جزایر ایرانی و پیگیری گزارش‌ها و نتایج این



معاون توسعه و تجهیز بندر سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «بندرودریا» خبرداد:

مصاحبه

توسعه بندر مسافری در سواحل شمالی و جنوبی

پیگیری عملی شدن سیاست‌های کلی حمل و نقل مسافری دریایی از جمله وظایف و مأموریت‌های معاونت توسعه و تجهیز بنادر است که جهت اطلاع از آخرین تدابیر اتخاذ شده برای اجرای این سیاست‌ها، ماهنامه «بندرودریا» گفت‌وگویی با علیرضا کبریایی، معاون توسعه و تجهیز بندر سازمان بنادر و دریانوردی انجام داده که در بخشی از این گفت‌وگو، وی نوید امضای تفاهم‌نامه‌ای را میان سازمان میراث فرهنگی و گردشگری با سازمان بنادر داده است. وی امیدوار است که نتایج آن در آینده نزدیک، رونق بیشتر مسافرت‌های دریایی را در پی داشته باشد.

توسعه و بهره‌برداری از زیرساخت‌ها و ناوگان مسافری دریایی مورد نیاز و غیره است.

از آنجا که بخش مهمی از حمل و نقل مسافری دریایی با اهداف گردشگری صورت می‌گیرد، لذا توسعه امکانات گردشگری در جلب بنادر مسافری، از اهمیت ویژه‌ای جهت بهره‌برداری مطلوب از بنادر مسافری برخوردار است. لذا طرح‌های توسعه بنادر مسافری با در نظر گرفتن برنامه‌های سازمان میراث فرهنگی و گردشگری جهت توسعه گردشگری در نوار ساحلی شمال و جنوب کشور صورت می‌گیرد و در این راستا تفاهم‌نامه‌ای فی‌مابین دو سازمان تهیه شده و در دست بررسی است.

■ لطفا وظایف و مأموریت‌های آن معاونت را در ارتباط با استفاده از فرصت‌های گردشگری در توسعه سواحل بیان کنید.

از جمله وظایف و مأموریت‌های این معاونت پیگیری عملی شدن سیاست‌های کلی حمل و نقل مسافری دریایی است که در سال ۱۳۸۸ خورشیدی از سوی هیأت عامل سازمان به این معاونت ابلاغ شد که مهم‌ترین آنها اعمال حاکمیت، نظارت و کنترل بر حمل و نقل مسافری دریایی به منظور ارتقای سطح ایمنی، رفاه، رضایتمندی و رعایت حقوق مسافران دریایی در مبدأ و مقصد، ارتقای سطح فرهنگ عمومی در زمینه سفرهای دریایی، جلب مشارکت و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و استفاده حداکثر از منابع و مشارکت بخش غیردولتی در

در طرح جامع سامان‌دهی و توسعه بنادر مسافری (طرح حمد) اقدام به تهیه الگوی سرمایه‌گذاری بخش دولتی و غیردولتی در سه بخش بندر، شناور و مسافر شده است

سازمان بنادر و دریانوردی تاکنون ۳۹ مجوز بهره‌برداری، ساخت و موافقت اولیه به منظور احداث اسکله‌های تفریحی، مسافری و مجموعه‌های گردشگری برای بخش خصوصی صادر کرده است



عملیات احداث ۱۰ موج شکن دیگر در سواحل جنوب کشور تا پایان سال به اتمام می‌رسد

شده و تا به حال ساخت ۲۵ موج شکن در چهار استان جنوبی پایان یافته و عملیات احداث به ۱۰ موج شکن دیگر نیز تا پایان سال به اتمام می‌رسد.

از آنجا که سازمان بنادر در راستای تکلیف قانونی بودجه‌ای، هر سال ساخت موج شکن‌ها را انجام می‌دهد، بهره‌برداری از آنها در قالب واگذاری به بخش‌های تعاونی یا اشخاص حقیقی در دست بررسی و مطالعه است که از طریق معاونت امور بندری و دیگر بخش‌های مرتبط در حال انجام است.

در خصوص امکان توسعه کاربری نیز در هر موج شکن متناسب با بهره‌برداری از سوی بهره‌بردار تاسیسات و تجهیزات مورد نیاز تامین و به‌کارگیری می‌شود و سازمان به صورت حاکمیتی بر امر بهره‌برداری نظارت می‌کند.

■ برنامه‌های در دست اجرای آن معاونت برای توسعه بهره‌برداری از سواحل جنوبی و شمالی کشور به ویژه در حوزه تفریحی و گردشگری را توضیح دهید.

اقدامات انجام شده در بخش مسافرت‌های دریایی توسط سازمان بنادرو دریانوردی، تهیه چشم‌انداز حمل و نقل مسافری دریایی کشور در افق سال ۱۴۰۴ خورشیدی بوده است که بار دیگر با رویکرد اصل ۴۴ قانون اساسی و مطابق با استانداردهای جهانی برقراری ۲۹ میلیون نفر سفر در سال است که این چشم‌انداز در سال ۱۳۸۸ خورشیدی تهیه شده است. پس از آن نقشه راه حمل و نقل مسافری دریایی شروع و در آبان ماه سال جاری به اتمام رسید. از دستاوردهای مهم انجام این امکانات، طراحی راهکارهای توسعه فرهنگ سفرهای دریایی، تهیه فهرست حوزه‌های سرمایه‌گذاری در این صنعت، الگوی ترکیب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و دولتی، تعیین برنامه توسعه حمل و نقل مسافری در قالب سه دوره پنج ساله تا سال ۱۴۰۴ و اولویت بندی نوار ساحلی کشور جهت توسعه حمل و نقل مسافری بوده است. همچنین به منظور تحقق همکاری هدفمند و ساختاریافته بین سازمان بنادرو دریانوردی و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، اقدامات لازم جهت تشکیل کارگروه مشترک بین دو سازمان در سطح ستاد و استان‌ها صورت خواهد گرفت. □

■ در راستای توسعه اسکله‌ها و پایانه‌های مسافری و همچنین صدور مجوز برای فعالیت بخش خصوصی چه اقداماتی صورت گرفته است؟

در راستای توسعه اسکله‌ها و پایانه‌های مسافری سازمان بنادرو دریانوردی تاکنون ۳۹ مجوز بهره‌برداری، ساخت و موافقت اولیه به منظور احداث اسکله‌های تفریحی، مسافری و مجموعه‌های گردشگری برای بخش خصوصی صادر شده است که این اقدامات با همکاری سرمایه‌گذار در سواحل شمالی و جنوبی کشور اجرا شده و یا در دست اقدام است.

با این هدف و به منظور جذب سرمایه‌گذار، این معاونت در طرح جامع سامان‌دهی و توسعه بنادر مسافری (طرح حمد) اقدام به تهیه الگوی سرمایه‌گذاری بخش دولتی و غیردولتی برای حوزه‌هایی که سرمایه‌گذاری در آنها امکان دارد در سه بخش بندر، شناور و مسافر کرده است و به منظور جذب سرمایه‌های غیردولتی، فرصت‌های سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی شناسایی شده و از طرق مختلف نظیر نمایشگاه‌های دریایی در اختیار علاقه‌مندان قرار خواهد گرفت.

سازمان بنادرو دریانوردی در این راستا راسا به احداث زیرساخت و رو ساخت چند بندر مسافری از جمله بنادر شهید حقانی و شهید ذاکری شامل اصلاح و تکمیل موج شکن و لایروبی و احداث اسکله و پایانه‌سازی و بندرو پایانه‌سازی در بنادر گناوه و خرمشهر و نوشهر، انزلی، بندر شهید باهنر و ... کرده است. همچنین جهت ارتقای سطوح ایمنی شناورهای مسافری نیز از محل وجوه اداره شده خود و جهت خارج‌سازی شناورهای غیراستاندارد موجود مبالغ قابل توجهی وام در اختیار متقاضی خرید و ساخت شناورهای فوق قرار داده است.

■ لطفا آخرین اقدامات در زمینه توسعه کاربری موج شکن‌های مردمی و بهره‌برداری چند منظوره از آنها را تشریح کنید.

به منظور توسعه مراحل و تصمیمات استانی دولت، مطالعه و ساخت موج شکن‌ها در سواحل جنوب کشور از سال ۸۸ خورشیدی با اعتباری بالغ بر ۸۰۰ میلیارد ریال در هر سال شروع

جلالی، مدیرکل گردشگری داخلی سازمان گردشگری اعلام کرد:

برنامه‌های پیش روی سازمان گردشگری برای رونق دریانوردی

از آنجا که سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری یکی از ارکان‌های مهمی است که در رونق گردشگری دریایی می‌تواند کمک حال صنعت دریانوردی و در عین حال بهره‌مندی مسافران از مواهب و موقعیت‌های سفرهای دریایی شود، در این راستا فرصت را مغتنم شمرده و نظر بهروز جلالی مدیر جدید گردشگری داخلی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری را جویا شدیم. ماهنامه «بندرودریا»، ضمن آرزوی موفقیت برای این مدیر سازمان میراث فرهنگی در انجام وظایف و مسوولیت جدید، خوانندگان ماهنامه را به خواندن متن این پرسش و پاسخ‌ها فرامی‌خواند:



■ سازمان میراث فرهنگی چه مأموریت‌ها و وظایفی در حیطه مسافرت دریایی به عهده دارد و جایگاه این سازمان در رونق بخشی به فعالیت‌های مسافری و گردشگری دریایی کشور چیست؟

آنچه مسلم است اینکه سفر یک مفهوم خدماتی است و سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به عنوان متولی امر گردشگری

توسعه گردشگری دریایی نیازمند معرفی، برنامه‌ریزی و آموزش صحیح نیروهای فعال در گردشگری دریایی است که این وظیفه در کنار و با همکاری دیگر سازمان‌ها و نهادهای ذی ربط از جمله سازمان بنادر و دریانوردی که مسوولیت خطیر و پراهمیت فنی و ایمنی آن را عهده‌دار هستند، محقق خواهد شد.

در تمامی زمینه‌های سفر تعیین‌کننده و تعریف‌کننده وظایف ارکان گردشگری از جمله در زمینه گردشگری دریایی به شمار می‌رود. مفهوم گردشگری دریایی در کشور ما هنوز به طور واقعی درک نشده است و لذا تفریحات ساحلی و آبی به عنوان گردشگری دریایی در نظر گرفته شده که چیزی فراتر از تفریحات و نیازمند معرفی، برنامه‌ریزی و آموزش صحیح نیروهای فعال در گردشگری دریایی است که این وظیفه در کنار و با همکاری دیگر سازمان‌ها و نهادهای ذی ربط از جمله سازمان بنادر و دریانوردی که مسوولیت خطیر و پراهمیت فنی و ایمنی آن را عهده‌دار هستند، محقق خواهد شد.



گستارش شاهد

حمل و نقل داخلی کالا

ایمنی در حمل ✓ هزینه کمتر
رضایتمندی مشتری

دارای نمایندگی در سراسر کشور
دارای ناوگان مجهز حمل و نقل
حمل کالا به اقصى نقاط کشور
تحت پوشش کامل بیمه ایران (خیانت در امانت)

Gostaresht Shahed Co.

آدرس شعبه اهواز

کیلومتر ۲ جاده اهواز - اندیشک

شهرک حمل و نقل - فرقه ۴۲

تلفن: ۳۹۰۷۵۲۵-۶ (۰۶۱۱)

۳۹۰۷۱۶۴-۵

تلفن: ۳۹۰۷۵۲۷

آدرس شعبه بندرعباس

پایانه باربری بندرعباس - ۳۲ دستگاه

تلفن: ۲۵۲۳۲۵۴ (۰۶۷۱)

آدرس دفتر مرکزی:

تهران، میدان آذربایجان، خیابان پیمانی،

خیابان ۱۲ شرقی، نبش کوچه سام پلاک ۷

تلفن: ۸۸۷۳۱۱۴۲-۳

تلفن: ۸۸۵۲۴۰۱۷



www.gostaresht-shahed.co.ir

info@gostaresht-shahed.co.ir



■ این سازمان چه اقداماتی را در راستای همگرایی و تقویت کارکردهای سازمان‌هایی که در توسعه گردشگری دریایی نقش دارند، انجام داده است؟

سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری اقدام‌کننده در زمینه معرفی گردشگری دریایی بوده و تاکنون تلاش زیادی را در راستای معرفی این نوع از گردشگری به انجام رسانده است. این سازمان با تشکیل «کمیته ملی گردشگری دریایی» و عضویت ۴۰ نهاد و ارگان دولتی و غیردولتی نقش هماهنگ‌کننده را در هم‌افزایی توان اجرایی دولت و فعال‌سازی و حمایت از بخش خصوصی بر عهده دارد و با تشکیل ۶ کارگروه تخصصی در زیرمجموعه کمیته ملی گردشگری دریایی سعی کرده است که از بالاترین توان همکاری نهادها در هرچه سریع‌تر پیش بردن اهداف توسعه گردشگری دریایی و همسو شدن آنها بهره‌مند شود.

■ برای آینده نظام گردشگری دریایی کشور چه برنامه‌هایی وجود دارد و چه سیاستگذاری‌هایی در حال انجام است؟

مهم‌ترین سیاست‌های سازمان در گردشگری دریایی، تقویت و توسعه کمیته ملی گردشگری دریایی است که شامل ایجاد زیرساخت‌های گردشگری دریایی و رونق آن و تقویت گردشگری داخلی؛ هدف‌گذاری جهت فعالیت گردشگری دریایی در جهت افزایش گردشگرورودی؛ قرار گرفتن سفرهای دریایی در بسته‌های سفر دفاتر خدمات مسافرتی؛ فرهنگ‌سازی جهت خرید و استفاده از بسته‌های سفر دریایی به عنوان نوعی موجود از سفر در کشور ایران؛ ایجاد تعامل با کشورهای هدف در گردشگری دریایی (کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای خزر و کشورهای حوزه CIS) و سرانجام آرایه الگوی گردشگری دریایی اسلامی برای بازار بین‌المللی گردشگری است. □





محمد جواد محمدی زاده
معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان
حفاظت محیط زیست

طراحان ساختارهای تفرجی؛ الگوی مناسب در بهره‌برداری از سواحل

در جمهوری اسلامی ایران حدود ۵ درصد از مناطق ساحلی و دریایی، جزو مناطق تحت مدیریت سازمان حفاظت محیط زیست است. در حال حاضر از آنجایی که بیشتر این مناطق فاقد طرح مدیریت هستند، باید با کمال تأسف متذکر شد که آنچه شایسته نام این مناطق است؛ تاکنون عملیاتی نشده و بحث مدیریت جایگاهی در مدیریت این مناطق ندارد. شاید بیان این نکته جالب توجه باشد که امروزه در اغلب کشورهای توسعه یافته، فرآیند مدیریت این مناطق در حال مردمی شدن است. به عبارت دیگر مردم محلی هستند که با کمک‌های دولت در اجرای مدیریت مناطق در فازهای تفرج و حفاظت نقش اصلی را بازی می‌کنند، چرا که مهم‌ترین بخش درآمدزایی ایشان ارتباط مستقیم با مناطق مذکور دارد. به منظور تأمین مشارکت عمومی مردم در مدیریت مناطق ضروری است اقدامات ذیل مدنظر قرار گیرد:

- (۱) ترغیب مردم محلی جهت بیان اولویت‌ها
 - (۲) تهیه برنامه مدیریت مناطق با لحاظ اولویت‌های اخذ شده
 - (۳) ایجاد کمیته‌های راهبردی برای اجرای برنامه مدیریت یا دعوت از انجمن‌های مردمی، اعضای شوراهای شهر و روستا و ...
 - (۴) ایجاد کمیته‌های فرعی برای موضوعات مرتبط با مدیریت مناطق از جمله گردشگری و ...
 - (۵) ایجاد فرصت‌های آموزشی برای بومیان و بهره‌برداران مناطق جهت توانمندسازی و تسهیل مشارکت‌های مردمی
 - (۶) سازمان‌دهی بومیان برای ایجاد سازمان‌های خدمت‌رسانی به گردشگران علاقه‌مند ساکن در خارج از منطقه
- امید است با همکاری ارگان‌های دریایی کشور و با اخذ نظر ساحل‌نشینان که ولی نعمتان واقعی هستند؛ در جهت حفاظت و مدیریت بهتر مناطق ساحلی کشور قدم‌های اساسی برداشته شود.

گردشگری دریایی موضوعی است که با عموم جامعه درگیر بوده و به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل کاهش فشارهای روان‌تنی در سطح جامعه مطرح است، لذا تأمین این نیاز دارای بالاترین اولویت در فرآیندهای تصمیم‌سازی دولت‌ها و در مرحله اجرا دارای بیشترین اولویت اجرایی است. چنین توجه ویژه‌ای به بحث تفرج و تفرج عموم مردم را در کشورهای توسعه یافته می‌توان در طراحی بافت‌های مختلف شهر از جمله تأسیسات زیربنایی، ساختمان‌های اداری و ... مشاهده کرد. در شهرهای ساحلی این قبیل کشورها نیز محوطه‌های مرتبط با حمل و نقل مسافری، به مکانی نه تنها برای حمل و نقل بلکه برای تفرج و تفریح مسافران و همراهان و استقبال‌کنندگان بدل شده است و ساختاری همخوان با فرهنگ و آداب آن کشور دارد؛ موضوعی که ضروری است در مهندسی سواحل و تأسیسات ساحلی کشورمان نیز مدنظر قرار گیرد.

در بحث محیط زیست شاید یکی از مناسب‌ترین کارکردهای غیر اکوبیولوژیک سواحل و دریاها، کارکردهای تفرجی این مناطق باشد. به عبارت دیگر، بحث تفرج که با رعایت اصول پایداری محیط زیستی همراه باشد به عنوان یکی از مناسب‌ترین راه‌های بهره‌برداری از سواحل است. در غالب کشورهای توسعه یافته، مردم بهترین مشاوران دولت‌ها در بحث ایجاد ساختارهای گردشگری هستند. در فرآیند مشارکت عمومی، اطلاع‌رسانی صحیح، مشاوره و «تصمیم‌گیری با هم» مدنظر قرار می‌گیرد. آرایه فرم‌های نظرسنجی یا بحث در خصوص مسایل مربوط به طرح‌ریزی ساختارهای گردشگری در مطبوعات و رادیو و تلویزیون، برگزاری همایش‌ها و جلسات با ساحل‌نشینان و بومیان و تجزیه و تحلیل پیشنهادات مکتوب و غیرمکتوب ایشان از جمله روش‌های در نظرگیری نظرات مردم در طراحی ساختارهای تفرجی است.



قاسم عسگری نسب
معاون دریایی و بندری شهید باهنر

مجاز بودن

مبادی، شناورها و زمان دریانوردی

جزایر و کشورهای عربی انجام شود، که آمار ۱۰ ماهه سال ۹۱ تردد بیش از ۸/۵ میلیون مسافر و گردشگر در این استان را نشان می‌دهد، لذا جهت انجام یک سفر دریایی ایمن و عاری از هرگونه دغدغه خاطر مسافران و گردشگران موارد ذیل را مدنظر داشته باشند:

هموطنان عزیز جهت گذراندن تعطیلات در ایام مختلف سال مخصوصاً تعطیلات نوروزی این استان است که به علت همین پتانسیل و ویژگی‌هایی است که بیش از ۹۵ درصد از سفرهای دریایی کشور در این استان و حدود ۹۶ درصد از سفرهای دریایی استان از شهر بندرعباس به مقاصد

خداوند کریم دریاها را مسخرانسان گردانید تا در آن کشتی‌ها به امزش روان و به حرکت درآیند. با توجه به موهبت‌ها و نعمت‌های خدادادی (وجود ۱۴ جزیره، سواحل زیبا، جاذبه‌های گردشگری، آب‌وهوای مطبوع و مراکز اقامتی- تفریحی و خرید) در استان هرمزگان، یکی از مقاصد گردشگران و





الف) شناورهای مجاز:

شناورهایی که مطابق استانداردهای ایمنی دریانوردی و زیر نظر ناظرین و متخصصین علم دریانوردی و در کارگاه‌های مورد تایید ساخته شده باشند و گواهینامه‌های مورد نیاز جهت انجام سفرهای دریایی را کسب کرده‌اند. با خروج شناورهای کوچک (اتوبوس دریایی و قایق‌ها) از چرخه حمل و نقل دریایی که با همت و تلاش مدیرعامل و معاونین سازمان بنادر، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان و مقامات استانی مخصوصاً پشتیبانی استاندار استان هرمزگان و همراهی مالکان و مردم فهیم و ولایت‌مدار استان صورت پذیرفت، امروز در شهر بندرعباس و در بندر شهید حقانی که بزرگ‌ترین بندر مسافری کشور است، شاهد حضور ۳۹ فروند شناور استاندارد با تجهیزات و امکانات روز دریانوردی و ایمن هستیم که در مجموع ظرفیت ۳۷۶۲ صندلی را دارد که آینده نزدیک با حضور یک فروند شناور دیگر ظرفیت صندلی‌ها به ۴۰۶۲ صندلی افزایش می‌یابد. با پیش‌بینی ۲۰ هزار تردد روزانه در ایام نوروز، اقداماتی در خصوص استفاده از شناورهای دیگر جهت خدمات‌رسانی به مسافرین در نظر گرفته شده است که در ایام نوروز به چرخه حمل و نقل دریایی کمک خواهند کرد، لذا هموطنان بزرگوار می‌توانند جهت انجام سفرهای ایمن دریایی از شناورهای مجاز استفاده کنند.

ب) زمان دریانوردی مجاز:

با توجه به نوع شناور و ظرفیت و قابلیت‌های دریانوردی که در چه شرایط جوی امواج (فارس دریا) می‌تواند دریانوردی ایمن داشته باشد، زمان تردد مجاز متغیر است و معمولاً از ۶ صبح

تا ساعت ۲۳ در شرایط عادی و با توجه به وجود مسافر می‌تواند این زمان ادامه داشته باشد، اما در شرایط جوی نامساعد که توسط هواشناسی و مراکز اصلی و فرعی جستجو و نجات دریایی (MRCC) به تمامی شناورها اعلام می‌شود، در صورت ناایمن بودن شرایط دریا، ترددهای دریایی صورت نمی‌گیرد که براساس تجربیات در این زمان معمولاً شناورهای غیرمجاز (قایق‌های فاقد تجهیزات ایمنی) از عدم اطلاعات دریایی مسافران استفاده کرده و مبادرت به جابه‌جایی مسافر از خطوط ساحلی و مبادی غیرمجاز می‌کنند، که مردم شریف و گردشگران بزرگوار باید به این نکته توجه داشته باشند و با اینگونه شناورها جان خود و خانواده را به خطر نیندازند.

ج) مبادی مجاز:

بنادر و اسکله‌های استاندارد که تحت مالکیت یا نظارت سازمان بنادر و دریانوردی فعالیت می‌کنند و امکانات رفاهی و تجهیزات ایمن مناسب تردد مسافر را دارا می‌باشند. این بنادر در استان هرمزگان عبارت از بندر شهید حقانی، بندر شهید باهنر، بندر جزیره هرمز، بندر بهمن قشم، بندر شهید ذاکری قشم، بندر پهل و لاقت، بندر لنگه، بندر چارک، بندر افتان و کیش هستند که هموطنان و گردشگران عزیز که قصد انجام سفرهای دریایی را دارند، از بنادر ذکر شده اقدام به مسافرت کنند و از خطوط ساحلی و از قایق‌های تشری غیرمجازی که گاهی مبادرت به جابه‌جایی مسافر می‌کنند، استفاده نکنند و حتی از مجهز بودن قایق‌های تفریحی که مبادرت به گشت کنار ساحل و انجام تورهای تفریحی می‌کنند به تجهیزات ایمنی مخصوصاً جلیقه نجات مطمئن شوند. لذا سازمان بنادر با تمام تجهیزات و قوا تا

جایی که در توان دارد نسبت به امر جستجو و نجات شناورهای مضطرب دریا اقدام خواهد کرد، اما امداد رسانی به شناورهای غیرمجاز به علت نداشتن تجهیزات اطلاع‌رسانی همچون واکی تاکی و VHF بسیار مشکل و زمان‌بر خواهد بود.

اقداماتی که در راستای تسهیل سفرهای نوروزی در دست انجام می‌باشد:

- ۱) تشکیل ستادهای نوروزی و کارگروه‌های ایمنی بنادر و آب‌راه‌ها، کارگروه شناورهای مسافری و کارگاه آموزشی و کارگروه بررسی یا تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مسافری
- ۲) بازرسی ایمنی و فنی از تمامی شناورهای مسافری در فاز اول
- ۳) تجهیز بنادر مسافری به تجهیزات نجات، مقابله با آلودگی، آتش‌نشانی و امکانات رفاهی
- ۴) برگزاری نه جلسه مشترک داخلی با ارگان‌های مرتبط با مسافرت‌های دریایی
- ۵) آغاز عملیات پاک‌سازی مغروقه‌هایی که در مسیر تردد شناورهای مسافری هستند با اختصاص ۶ میلیارد تومانی سازمان بنادر برای این پروژه
- ۶) شروع لایروبی اسکله‌های کم‌عمق بنادر مسافری
- ۷) حضور مستمر بازرسان کنترل ایمنی و کنترل تردد بر روی اسکله‌ها تا آخرین تردد شناورها
- ۸) فعال بودن سامانه ۳۰۰۰۷۶۳۷۳۰۰۰ جهت دریافت وضعیت هواشناسی و وضعیت دریا با ارسال پیامک خالی جهت دریافت راهنمای پیام
- ۹) اختصاص شماره ۱۵۵۰ جهت دریافت پیام‌های اضطراری در مرکز جستجو و نجات بندرعباس برای دریافت پیام‌های اضطراری از شناور. □



حمزه کشاورز
مدیرعامل شرکت کشتیرانی والفجر

پروژه‌های کشتیرانی والفجر؛ برای توسعه حمل و نقل مسافری

یادداشت

اسکله‌های شناور و ساخت ترمینال مسافری در بنادر بوشهر و بندر لنگه، خرید و نصب ۷ فقره اسکله شناور در دیگر بنادر و جزایر مختلف کشور، خرید شناورهای تندرو کاتاماران و گردشگری رو-رو از جمله اقدامات مرتبط این شرکت در سنوات گذشته بوده است. همچنین در هر زمانی که شرایط ملی و میهنی ایجاب کرده است، این شرکت با استفاده از تمامی توان عملیاتی خود نسبت به عرضه خدمات مورد نیاز جهت رفع نواقص و کاستی‌ها اقدام نموده که از جمله ورود به سرویس بندر لنگه حسب درخواست فرمانداری و شهرداری بندر لنگه و بخش‌داری جزیره خارگ و مدیریت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در پی خروج ناگهانی شرکتی خصوصی که در این مسیر فعالیت می‌کرد و یا ورود به مسیر قشم حسب اوامر استانداری هرمزگان و مدیریت اداره کل بنادر و دریانوردی استان پس از واقعه ناگوار سال گذشته در آن منطقه و جمع‌آوری شناورهای غیرایمن و غیراستاندارد، با انتقال یکی از شناورهای توانمند و ایمن خود، در واقع نسبت به تبدیل به احسن کردن شرایط اقدام نمود و اقدامات و خدمات مشابه در مسیر جزیره خارگ و مانند آن از دیگر خدمات ارزشمند این شرکت طی سنوات اخیر بوده است. با این وجود چالشی که این شرکت هم‌اکنون با آن مواجه است کمبود

شرکت کشتیرانی والفجر از شرکت‌های وابسته به گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بیش از ۲۶ سال است که در امر جابه‌جایی کالا و مسافر در منطقه خلیج همیشه فارس و دریای عمان و شمال اقیانوس هند در فعالیت بوده و سالانه قریب به ۳۰۰ هزار کانتینر، ۶۵۰ هزار مسافر و ۲۰ هزار خودرو جابه‌جایی می‌کند. این شرکت با دارا بودن ۷ فروند کشتی کانتینربری با ظرفیت بین ۲۷۰ تا ۱۱۰۰ کانتینر، ۴ فروند کشتی کاتاماران تندرو با ظرفیت هریک ۲۲۵ تا ۲۴۳ نفر مسافر و دو فروند کشتی RORO جهت حمل توأمان بار و خودرو با ظرفیت مجاز هر کدام ۶۰۰ نفر مسافر و ۱۴۰ دستگاه خودرو همواره به عنوان پلی ارتباطی بین بنادر و جزایر داخلی و اهالی و ساکنین شریف مناطق جنوبی کشور با کشورهای همجوار در حاشیه جنوبی خلیج فارس که گاهی دارای قرابت خویشاوندی نیز هستند، عمل کرده است. ضمناً ارائه خدمات به سکوها نفتی با شناورهای AHT/PSV از دیگر خدمات شایسته‌ای است که شرکت کشتیرانی والفجر در منطقه به صنعت نفت کشور عزیزمان ارائه می‌کند.

با این وجود شرکت یادشده به عنوان شرکتی ملی همواره تلاش داشته که با انجام سرمایه‌گذاری‌های لازم در انجام بهینه رسالت خود به نحوه مطلوب اقدام کند که در این راستا سرمایه‌گذاری در خرید و نصب



اروند رود جهت مسافران نوروزی مبادرت خواهد کرد.

۲- برنامه سفرهای داخلی:

کشتی ایران هرمز ۱۲ با ظرفیت ۶۰۰ مسافر و گردشگر و حمل ۱۲۰ دستگاه خودرو سواری از تاریخ ۲۹ اسفند تا ۱۳ فروردین سال آینده روزانه سه سرویس در مسیر بندر لنگه / کیش و بالعکس ارائه خواهد کرد.

کشتی ایران هرمز ۱۴ با ظرفیت ۶۰۰ مسافر و گردشگر و حمل ۱۲۰ دستگاه خودرو سواری از تاریخ ۲۷ اسفند تا ۹۱ سیزدهم فروردین سال آینده روزانه سه سرویس در مسیر بندر لنگه / کیش و بالعکس ارائه خواهد کرد.

توضیح اینکه دو شناور فوق الذکر به صورت ضربدری بین کیش و لنگه انجام سفر خواهند کرد.

به منظور رفاه حال مسافرین و انجام سفرهای ایمن، این شرکت با دو فروند کشتی کاتاماران تندرو (هریک با ظرفیت ۲۳۵ مسافر) روزانه ۴ تا ۵ سفر رفت و برگشت در مسیر بندرعباس / قشم و بالعکس ارائه سرویس خواهد کرد.

قابل ذکر است که با توجه به ضریب ایمنی بسیار بالای کشتی های فوق الذکر و تردد در مسیر اسکله شهید حقانی بندرعباس به اسکله شهید ذاکری قشم، اجرای این مهم مورد توجه و رضایت کامل مسافرین در این مسیر قرار گرفته است.

کشتی کاتاماران و تندرو زمرد با ظرفیت ۲۳۵ مسافر روزانه سرویس رفت و برگشت و در صورت تقاضا در مواردی دو سرویس در مسیر خارگ / بوشهر / خارگ انجام خواهد داد.

به منظور استفاده گردشگران از جاذبه های دریایی، این شرکت براساس درخواست گردشگران و تورگردانان به طور همزمان در بنادر جنوبی کشور با هماهنگی مقامات استانی و محلی نسبت به ارائه تورهای دریایی اقدام خواهد کرد.

ضمناً حسب هماهنگی به عمل آمده با شرکت کشتیرانی کیش که یکی از زیرمجموعه های این شرکت است، برنامه های نوروزی مکمل به شرح ذیل ارائه خواهد شد:

انجام دست کم ۴ سرویس رفت و برگشت در مسیر بندر چارک / کیش و بالعکس و انجام ۲ تور شبانه در اطراف جزیره کیش با کشتی کاتاماران گوهر با ظرفیت ۲۳۵ مسافر.

انجام دست کم ۲ سرویس رفت و برگشت در مسیر بندر چارک / کیش و بالعکس با لندینگ کرافت آریا با ظرفیت ۲۰۰ مسافر و ۴۰ خودرو سواری.

انجام روزانه ۸ گشت تفریحی با کشتی آکوارיום و دید زیبار در حاشیه ساحلی جزیره کیش با ظرفیت ۴۰ مسافر در هر سفر. □

سرمایه گذاری در خرید و نصب اسکله های شناور و ساخت ترمینال مسافری در بنادر بوشهر و بندر لنگه، خرید و نصب ۷ فقره اسکله شناور در دیگر بنادر و جزایر مختلف کشور، خرید شناورهای تندرو کاتاماران و گردشگری رو-رو از جمله اقدامات مرتبط این شرکت در سنوات گذشته بوده است



منابع و نقدینگی جهت سرمایه گذاری های جدید به منظور جایگزینی و توسعه ناوگان و همچنین نرخ بسیار پایین بلیت مسافری است که به ریال بوده و پاسخگوی نیازهای سنگین ارزی حفظ و نگهداری کشتی های ایمن و استاندارد نیست.

در این راستا، مذاکرات و مکاتبات متعددی با مقامات ذی ربط و از جمله سازمان بنادر و دریانوردی کشور و مقامات ارشد استان، فرمانداری و بخشداری های ناظر بر منطقه صورت گرفته و منجر به اخذ مصوباتی هم شده که پیگیری در این خصوص کماکان در جریان است.

با این حال این شرکت ضمن عرضه خالصانه کلیه امکانات و توانمندی های خود و با در اختیار داشتن زیرساخت ها، دانش فنی، پرسنل مجرب دریایی و ستادی و نام و شناسه معروف در سطح منطقه تقاضا دارد که سازمان های ذی ربط و به ویژه سازمان متولی حاکمیتی در این عرصه عنایت و توجه خاص و ویژه ای مبذول داشته و مساعدت لازم و شایسته جهت ارتقای کیفیت خدمات و جابه جایی ایمن مسافرو گردشگر به منظور عرضه مطمئن به هموطنان عزیز ساکن در بنادر و جزایر کشور معمول نمایند. ضمناً این کشتیرانی همانند سنوات گذشته، برنامه سفرهای ویژه ای جهت رفاه حال مسافرین نوروزی تدارک دیده است.

برنامه ویژه ایام نوروز ۱۳۹۲ کشتیرانی والفجر

۱- برنامه سفرهای خارجی:

کشتی ایران هرمز ۱۲ با ظرفیت ۳۸۱ مسافر تا تاریخ ۲۸ اسفند سال جاری با انجام سه سفر رفت و برگشت در هر هفته در مسیر بندرعباس / شارجه و بالعکس به سفرهای خود ادامه و سپس به برنامه سفرهای نوروزی تشریحی در بند ۲ ذیل ملحق خواهد شد.

کشتی ایران هرمز ۱۴ با ظرفیت ۳۸۱ مسافر تا تاریخ یاد شده با انجام سه سفر در هر هفته در مسیر بندر لنگه / دبی و بالعکس به سفرهای خود ادامه خواهد داد و سپس به برنامه سفرهای نوروزی تشریحی در بند ۲ ذیل ملحق خواهد شد.

کشتی کاتاماران و تندرو برلیان با ظرفیت ۲۳۵ مسافر تا تاریخ یکم فروردین سال ۹۲ خورشیدی با انجام سه سفر رفت و برگشت در هر هفته و پس از آن تا تاریخ چهاردهم فروردین ۹۲ هر ۴ روز یک سفر رفت و برگشت در مسیر خرمشهر / کویت و بالعکس ادامه داده و در روزهای مازاد خود در ایران به ارائه سفرهای تور گردشگری در اطراف خرمشهر و

ساخت شناورهای آلومینیومی و فایبرگلاس با تمهیدات ایزوایکو



حمید رضاییان اصل
مدیرعامل شرکت مجتمع کشتی سازی و
صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)

شرکت مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) در شرایط کنونی و براساس دیدگاه های سازمان بنادر و دریانوردی در راستای ساخت شناورهای مسافری گام های موثری برداشته و کلیه تمهیدات لازم در این خصوص را مهیا کرده است. انعقاد قرارداد ساخت ۶ فروند شناور مسافربری کاتاماران، تجهیز کارگاه های ساخت، انتخاب پیمانکاران دارای صلاحیت، تدوین کتابچه فنی نحوه ساخت شناورهای مسافربری آلومینیومی و فایبرگلاس، جمع آوری تجارب گذشته و اطلاعات فنی مورد نیاز از شرکت های ساخت این گونه شناورها در ایران و سایر کشورها از جمله استرالیا، ترکیه و ... مهم ترین فعالیت های صورت گرفته در این زمینه است. با توجه به وجود بزرگترین ناوگان حمل و نقل مسافری کشور در بندرعباس و وجود پتانسیل بالقوه در استان هرمزگان، لزوم سامان دهی ساخت شناورهای مسافربری در شرایط موجود اهمیت دوچندانی یافته است.

با توجه به وضعیت موجود می توان به فرصت ها، تهدیدات و نقاط قوت مرتبط با ساخت اینگونه شناورها به شرح ذیل اشاره کرد:

رونق بازار ساخت و تعمیرات شناورهای مسافربری؛ موقعیت جغرافیایی مناسب مجتمع؛ قرار گرفتن در منطقه ویژه اقتصادی؛ وجود ظرفیت مناسب فعالیت های پیمانکاری؛ قرار گرفتن در قطب ناوگان مسافری دریایی کشور؛ و حرکت روبه رشد صنایع داخلی به سمت خودکفایی با توجه به تحریم های بین المللی از جمله فرصت های مرتبط با ساخت اینگونه شناورهاست و برخورداری از سایت های مختلف برای عرضه محصولات و خدمات متنوع؛ تجربه ساخت و تعمیر انواع شناورها براساس استانداردهای بین المللی و دارای گواهینامه؛ تجربه اجرای پروژه های بزرگ؛ بهره مندی از زیرساخت های مناسب؛ و تدوین کتابچه نحوه ساخت شناورهای مسافربری آلومینیومی و فایبرگلاس از جمله نقاط قوت آنهاست. □

**با توجه به وجود بزرگترین
ناوگان حمل و نقل مسافری
کشور در بندرعباس و وجود
پتانسیل بالقوه در استان
هرمزگان، لزوم سامان دهی
ساخت شناورهای مسافربری
در شرایط موجود اهمیت
دوچندانی یافته است**



غلامعباس حافظ پور
مدیرعامل شرکت ندیم گسترش خلیج فارس

ندیم گسترش باز ایزوایکو در تعمیر وساخت شناورها

دسته از متقاضیان تخصیص یابد.
ج - خلأ وجود قوانین حمایتی در زمینه صنعت گردشگری دریایی و تأثیر آن بر سرمایه‌گذاران این بخش باعث توسعه نیافتگی این صنعت شده است.
د - عدم وجود زیرساخت‌های مناسب مانند اسکله‌های خاص تفریحی و گردشگری

فرصت‌ها و توانمندی‌های موجود:

الف - وجود بازار مناسب برای شناورهای گردشگری و تفریحی و مسافری و در نتیجه تقاضا برای ساخت اینگونه شناورها
ب - تحریم‌های اقتصادی کشورهای غربی باعث ایجاد فرصت برای فعالیت هر چه بیشتر سازندگان داخلی و بروز خلاقیت و شکوفایی در این بخش شده است.

ج - استقرار این شرکت در استان هرمزگان که بیش از ۹۸ درصد مسافرت دریایی به آن تعلق دارد، به عنوان پتانسیل بالقوه جهت دریافت سفارش ساخت اینگونه شناورها محسوب می‌شود.

د - شناسایی و تعامل مناسب با ذی‌نفعان و متقاضیان.

ه - فعالیت این شرکت در منطقه ویژه اقتصادی را به عنوان یکی از مزیت‌های قابل اشاره از حیث کاهش بهای تمام شده محصولات تولیدی و معافیت خاص پیش‌بینی شده می‌توان برشمرد.
و - پشتیبانی مالی هلدینگ ایزوایکو (مجمع کشتی‌سازی) و بهره‌مندی از امکانات و تجهیزات و ماشین‌آلات موجود در شرکت‌های تحت پوشش و وابسته به ایزوایکو. □

اگر بخواهیم به طور خلاصه بخشی از چالش‌های موجود را نام ببریم، بدین شرح خواهد بود:
الف - عدم حمایت مالی از سوی بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری به دلیل نداشتن سرفصل مشخص برای اعطای تسهیلات مالی به متقاضیانی که تمایل به خرید و ساخت انواع شناورهای مسافری و گردشگری دارند.

البته در این زمینه بعضی از ارگان‌ها همکاری خوبی داشته‌اند مثل سازمان بنادر و دریانوردی که زمینه عقد قرارداد برای ساخت شناورهای مسافری را فراهم کردند در اینجا لازم می‌دانم از این اقدام پسندیده و همکاری خوب با متقاضیان و حمایت از شرکت‌های فعال در زمینه ساخت کشتی‌های مسافری تشکر و قدردانی کنم.

اما لازم است که سایر دستگاه‌های متولی مانند وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان گردشگری با بهره‌مندی از امکانات موجود در جزایر با جذب گردشگر داخلی و خارجی و اعطای تسهیلات ارزان قیمت به متقاضیانی که علاقه‌مند در این زمینه هستند، گام موثری در توسعه گردشگری و به تبع آن رونق و صنعت دریابردارند.

ب - یکی دیگر از چالش‌های اساسی موجود بر سر راه سازندگان و متقاضیان ساخت شناورها (که عمدتاً تعاونی‌های اشخاص حقیقی هستند) عدم تخصیص منابع ارزی است. از آنجایی که بخش عمده‌ای از تجهیزات و امکانات مورد استفاده در ساخت شناورها بایستی به صورت ارزی تأمین شود، بنابراین ضرورت دارد قراردادهای مربوطه به صورت ارزی منعقد گردد؛ فلذا بایستی تمهیداتی اندیشیده شود، تا ارز مورد نیاز به این

شرکت ندیم گسترش خلیج فارس یکی از شرکت‌های اقماری ایزوایکو با داشتن بیش از ۴۰ سال سابقه فعالیت در زمینه تعمیر و ساخت شناورهای حداکثر با وزن ۸۰۰ تن است.

این شرکت دارای زمینی به وسعت ۳۳ هکتار، ۱۵ پارکینگ شناور و سوله‌های متنوع تولیدی و پشتیبانی و تاسیساتی، پتانسیل قوی و مناسبی برای ساخت انواع شناورها و خصوصاً شناورهای مسافری ایجاد کرده، به طوری که در حال حاضر در شرف عقد قرارداد ساخت ۶ فروند شناور آلومینیومی ۱۲۰ نفره با شرکت تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی بندرعباس است.

تاکنون شناورهای متعددی در ابعاد مختلف ساخته و به بازار عرضه کرده است و تا پایان بهمن ماه سال جاری ۵ فروند شناور شامل یک فروند لندینگ کرافت ۱۸۰۰ تنی چندمنظوره و ۴ فروند بار ج جمع‌آوری آلودگی نفتی متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی به آب‌اندازی خواهد شد.

علاوه موارد فوق ساخت دو فروند شناور کانتینربری و یک فروند شناور هتل دریایی در دست ساخت دارد و این نمونه‌ای از آخرین دستاوردهای ساخت متخصصان و کارشناسان فنی این شرکت است.

با وجود توانایی فنی و کارشناسی متخصصین شاغل در این مجموعه و امکانات و تاسیسات و ماشین‌آلات موجود که در منطقه بی‌نظیر است، اما موانع و مشکلاتی بر سر راه وجود دارد که باعث عدم تحقق انتظارات و اهداف جامعه از صنایع دریایی و شرکت‌های فعال در زمینه صنعت دریایی می‌باشد.

با تکمیل طرح ملی جامع گردشگری ساحلی دریای خزر امکان پذیر می شود:

برگزاری المپیک دریای در ساحل دریای خزر!

سعید ایزدیان

مدیرعامل شرکت فارسیسان آسیا

طرح فوق یک پدیده ایمنی و ترافیکی و گردشگری دریایی در کل نوار ساحلی شمال است و این کریدور جدید قسمت اعظمی از ترافیک جاده نوار ساحلی را به داخل دریا هدایت می کند و به منظور ایجاد خط کشتیرانی مذکور و برای جابه جایی مسافران، ترپلرها، سواری ها و شناورهای چندمنظوره خریداری خواهد شد.

مزیت ها و اهداف طرح:

- ایجاد تاسیسات گردشگری دریایی در سه استان ساحلی شمال کشور short sea shipping
- راه اندازی خطوط کشتیرانی رو-رو خودرو، مسافر، کامیون از آستارا تا بندر ترکمن و کشورهای همسایه شمالی
- ایجاد بندرگاه های بین راهی برای خودرو، مسافر، کامیون در سه استان ساحلی و روان سازی ایمنی و ترافیک نوار ساحلی
- افزایش سرعت جابه جایی مسافران محلی و جذب توریست
- افزایش امنیت و کاهش ترافیک راه های نوار ساحلی شمال
- سامان دهی و بهینه سازی سفر و کاهش جدی هزینه های ایمنی و نگهداری راه های نوار ساحلی شمال
- همکاری با کشورهای همسایه شمالی در خصوص گردشگری دریایی، حمل و نقل مسافر.

کلیات طرح:

این طرح با در نظر گرفتن فرصت های بالقوه گردشگری در این نوار، خطوط کشتیرانی رو-رو و احداث بندرگاه های بین راهی در نوار ساحلی از آستارا تا بندر ترکمن و کشورهای همسایه شمالی طراحی و ایجاد شده است.

علاوه بر اینکه از سوی نهاد ریاست جمهوری، ملی اعلام شده، در نخستین نمایشگاه تخصصی بین المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران در هشتم بهمن ماه نیز معرفی شد و شرکت دریای طلایی کاسپین به همراه کنسرسیوم داخلی و خارجی فاز اول طرح ملی خط کشتیرانی آستارا - بندر ترکمن را در آینده نزدیک در بنادر دریای خزر آغاز می کند.

دریای خزر با وسعتی حدود ۴۳۸ هزار کیلومتر مربع بزرگ ترین دریاچه کره زمین به شمار می آید و به طور کامل قسمت جنوبی این دریاچه در اختیار ایران است که این منطقه جایگاه سه استان شمالی کشور، گیلان، مازندران و گلستان می باشد. در شمال کشور و دریای خزر، نبود طرح های گردشگری و مسافری بسیار مشهود است، به طوری که تنها ۱۰ درصد سهم ناوگان باری دریای خزر را داریم. همانطور که می دانیم، حمل و نقل مسافری در تمام دنیا خصوصا ایران حتی در خلیج فارس به خصوص دریای خزر زیان ده و فاقد توجیه اقتصادی است و نیازمند حمایت جدی از سوی مراجع حاکمیتی و دولت است.

نتیجه‌گیری:

با در نظر گرفتن حضور سالانه ۱۲ تا ۱۵ میلیون گردشگر داخلی در نوار ساحلی شمال، ضرورت استفاده از فرصت‌های گردشگری و بهره‌برداری از بنادر بالفعل و استفاده از استعدادهای بالقوه این بنادر در نوار ساحلی شمالی به طور کامل احساس می‌شود.

این طرح با رویکردی جامع با بینش دریا محور و اشاعه فرهنگ دریا در تمام سطح کشور نه تنها امکانات رفاهی وسیعی برای ساکنین این نوار ایجاد می‌کند، بلکه با ایجاد فرصت‌های گردشگری وسیعی که در گوشه‌های ابعاد بزرگ این طرح نهفته است می‌تواند گردشگری سالم را در این نوار ایجاد کند و با تدابیر و مطالعات عمیق، گردشگران خارجی را به این نوار جذب کرده



نمایشگاه تخصصی دریایی این طرح بزرگ ملی معرفی شد و مراحل اجرایی آن به زودی با امید به همکاری تمام نهادها همانگونه که تا به امروز شاهد آن بوده، یکی پس از دیگری به اجرا درخواهد آمد. □

ایجاد دهکده‌های گردشگری ساحلی و گردشگری دریایی و ورزش‌های آبی و به خصوص المپیک دریایی با استفاده از تمام پارامترها از اهداف نهان و بنیادین این طرح است که در حال حاضر در نخستین

و علاوه بر رونق گردشگری سالم در ایران و گسترش آن به کشورهای همسایه و جذب گردشگران خارجی، می‌توان به درآمدزایی کلان در هر گوشه و کنار این طرح اشاره کرد.

شرکت دریای طلایی کاسپین به همراه کنسرسیوم داخلی و خارجی فاز اول طرح ملی خط کشتیرانی آستارا - بندر ترکمن را در آینده نزدیک در بنادر دریای خزر آغاز می‌کند



منظر به تعریف مفاهیم

مجید سلیمانی مقام
مدیرعامل شرکت کیش مارین سرویس

اگر گردشگری دریایی تعریف شود:

۱. تکلیف سواحل مشخص می شود.

سازمان بنادر و دریانوردی برای صدور مجوزهای لازم درخصوص گردشگری دریایی، گرفتار پاسخ های استعلام از سایر سازمان هایی که کمترین ارتباط را با بخش مهندسی سواحل دارند، نمی شد.

سازمان های موازی مانند منابع طبیعی، مسکن و شهرسازی، آب منطقه ای و جنگل ها و مراتع پرونده های مربوطه را به دلیل بیلتکلیفی ۱۰ ساله، را کدنگه نمی دارند.

برای برنامه ریزی سواحل دستگاه های شهری و روستایی مناطق ساحلی و سازمان های دولتی، استانی و مرکزی به تنهایی عمل نمی کنند و در برنامه ریزی کلان کشوری و با تمرکز در یک سازمان از دوباره کاری جلوگیری می شود و یک سازمان می تواند طرح جامع سواحل کشور را متمرکز انجام دهد.

دامنه فعالیت سازمان بنادر از دریاها به کلیه آبراه ها، رودخانه ها، تالاب ها و حتی سدها کشیده خواهد شد. آزادی سواحل در چالش های حقوقی و قضایی سرگردان نمی ماند.

سلیقه گرایی مدیران بی تجربه در دستگاه های دولتی، مانند شهرهای بندری چندگانگی در سواحل ایجاد نخواهند کرد.

۲. ارکان و اجزای گردشگری آن مشخص می شود.

حتی اگر کودکی در کنار ساحل قصد ماسه بازی را داشته باشد، مکان و برنامه های لازم و تمهیدات مناسب برای این امر پیش بینی شده است.

اگر قصد سفر گردشگری یا مسافری در قالب تفریحات دریایی وجود داشته باشد، نوع صندلی و امکانات کشتی و نرخ آن پیش بینی شده است.

معماری سواحل کنترل می شود و متناسب با شرایط اقلیمی این معماری ها و امکانات اقامتی یا تفریحی آنها در دستور کار سازندگان خواهد بود.

ابزارهای تفریحی آن معرفی و در دسترس عموم قرار می گیرد.

استانداردهای خشکی به استانداردهای دریایی تغییر می یابد.

اهمیت تعریف صحیح و دقیق در هر علم ورشته ای، خصوصا در فلسفه روشن و بدیهی است. علم ریاضیات و نیز هندسه با یک سلسله تعاریف آغاز می شوند. در علوم تجربی نیز تعریف اهمیت شایانی دارد. (مثلا تعریف فلز، شبه فلز، اسید، گیاه و...)

و نیز در علم اخلاق، تعریف صحیح امور اخلاقی مانند وجدان، فضیلت، سعادت و نیز هر یک از فضایل و رذایل آدمی ضروری است؛ چرا که مثلا ممکن است حسد و غبطه، با هم مشتبه شوند؛ حال آنکه حسد از جمله رذایل اخلاقی و غبطه از جمله فضایل است و یا قناعت که ممکن است با تنبلی و تن پروری و راحت طلبی یکی انگاشته شود، بنابراین تنها با تعریف دقیق است که وجه امتیاز امور مختلف از یکدیگر آشکار می شود و حدود و قلمرو اصلی اشیا و امور معلوم می گردد. چه بسا دو تن بر سر امری نزاع می ورزند و مدت ها به مجادله می پردازند؛ در صورتی که شاید آن امر را به دو معنی مختلف به کار برند. اما اگر نخست آن را تعریف کنند و مقصود خود را از آن امر بیان نمایند و معلوم کنند که آن کلمه را به چه معنی به کار می برند، شاید اساسا اختلافی بر جای نماند.

در واقع، نزاع ها و کشمکش های فراوانی در مسایل علمی و غیر علمی، حتی در امور سیاسی روی می دهد که منشأ آن، ابهام و اجمال مفاهیم و الفاظی است که به کار می رود.

اساسا وقتی طرفین گفت و گو درباره یک مساله، بر محدوده معنای یک لفظ محوری و مرزها و حدود آن اتفاق نظر نداشته باشند، معانی به درستی منتقل نمی شوند و به همین دلیل، هر یک از طرفین ماجرا در اثر سهل انگاری و ضعف اندیشه، به همان تصور مبهم و مشوشی که در ذهن خود دارد، قناعت ورزیده و پایه های تفکر خود را بر چنین تصوراتی بنا می سازد. در این میان گردشگری دریایی یکی از مسایلی است که به گفته منتقدان عدم استفاده از تمام پتانسیل های آن، متاثر از بی هدفی همچون کشتی بی ناخدایی می ماند که در دریای متلاطم قوانین دست و پا گیر بی هدف در حرکت است؛ تلاطمی که خطرات ناشی از سلاطین مدیران و جبر طبیعت در کمین این کشتی است، لذا نگارنده این تحلیل با ذکر عنوان مشروط «اگر گردشگری دریایی تعریف شود؟» کوشیده به اتفاق های خوب سیزده گانه تعریف گردشگری دریایی اشاره کند.



امکانات گردشگری و تجهیزات مورد نیاز در کلیه سطوح ساحلی با توجه به تراکم جمعیتی تنظیم و برنامه ریزی می شود. برای استفاده از ارکان و اجزای گردشگری دریایی گروه های فنی طبقه بندی و کیفیت و کمیت آنها درجه بندی می شود. نیازهای منطقه ای در توسعه امکانات و اجزای گردشگری در کل کشور اولویت بندی خواهد شد.

۳. قابلیت برنامه ریزی پیدامی کند.

انجام عملیات ساحلی، دریایی و... در مناطق مختلف ساحلی کشور با توجه به امکانات، توانایی ها، اقلیم و فرهنگ دسته بندی و برنامه ریزی خواهد شد. در برنامه ریزی از اقدامات دولتی و خصوصی تکراری و جلوگیری خواهد شد. پتانسیل های خارجی و برون مرزی ها در این برنامه ریزی قابلیت اجرایی پیدا خواهند کرد. از سقوط یا صعود بیش از حد سرمایه گذاری جلوگیری خواهد شد.

۴. سازمان های اضافی حذف می شوند.

بیش از ۲۰ دستگاه دولتی از اظهار نظر کردن در این بخش حذف خواهند شد. قوانین دست و پاگیر این سازمان ها حذف خواهد شد. سلیقه گرایی مدیران با توجه به نامفهوم بودن مقررات حذف خواهد شد. بسیاری از سوء استفاده ها از منابع طبیعی در این بخش حذف می شود. بزرگ ترین سد سرمایه گذاری در این بخش برچیده خواهد شد. زمان سرمایه گذاری و رسیدن به بهره برداری به شدت کوتاه خواهد شد. انگیزه سرمایه گذاری داخلی و خارجی ایجاد خواهد شد.

۵. قانون تعریف خواهد شد.

برای اجرای گردشگری دریایی قانونی وجود ندارد. تعریف قانون تعیین کننده سرنوشت این صنعت خواهد بود. قانون اساسی بنیان این صنعت در کشور خواهد شد.

۶. آموزش و تربیت نیروی انسانی شکل می گیرد.

اگر تمام شاخص های این صنعت مشخص و کلیه ابزار و ارکان آن آماده فعالیت باشد، نیروی انسانی مجرب وجود ندارد. آموزش نیروی انسانی زمان بر است. آموزش نیروی انسانی بایستی به موازات سایر ارکان گردشگری توسعه یابد. بدون قانون آموزش معنی نخواهد داشت.

آموزش نیروهای انسانی تضمین موفقیت یا شکست پروژه های این صنعت است. در آینده حساسیت و امنیت این صنعت و شرایط جبر طبیعت امکان تربیت و استفاده از نیروهای داخلی را تحت شعاع قرار خواهد داد.

۷. بودجه پیش بینی می شود.

هزینه های متعددی در بخش های دریایی و آبی کشور بدون در نظر گرفتن این صنعت هزینه می شوند و این هزینه ها پس از تعریف در ردیف بودجه این صنعت قرار خواهد گرفت. کنترل هزینه و شناسایی نیازهای سایر ارکان ها در ارتباط با این صنعت بودجه قابل ملاحظه ای را برای صنعت گردشگری دریایی ذخیره خواهد کرد. محیط زیست، شیلات، سازمان آب، شهرداری ها، سازمان بنادر و سازمان میراث فرهنگی، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت راه، هلال احمر، حوادث غیرمترقبه، نیروی انتظامی، مرزبانی و... از جمله دستگاه هایی هستند که بودجه مترادف با گردشگری دریایی دارند.

۸. توسعه پیدامی کند.

با برنامه ریزی و تدوین قوانین و جذب اعتبارات و حذف بوروکراسی ها و موانع موجود انگیزه کافی برای سرمایه گذاری های داخلی و خارجی به وجود خواهد آمد. با در نظر گرفتن اولویت ها و سواحل و شناسایی پتانسیل های طبیعی مانند ساحل توریستی کشور این بخش صنعت به سرعت توسعه خواهد یافت.

۹. اقتصادی می شود.

شرط اصلی در بخش خصوصی سرمایه گذاری رکن اقتصادی آن است. با رفع موانع مطروحه توجیهات اقتصادی طرح های گردشگری دریایی افزایش می یابد. در این توجیه اقتصادی طرح ها باعث توسعه اقتصادی و عمران سواحل خواهد شد.

بخش های مختلف و رشکسته کشور مانند کشتی سازی ها رونق پیدا خواهند کرد.

روستاهای اطراف در درون این طرح تغییر شکل اقتصادی پیدا خواهند کرد.

بیش از ۴۰۰ شغل درگیر موضوع های اقتصادی این طرح خواهند شد.

اشتغالزایی آن کمک اقتصادی به کشور خصوصا استان های ساحلی خواهد بود.

۱۰. فرهنگ سازی می شود.

هیچ ارگانی در کشور در بخش فرهنگ دریایی ایران فعال نیست. با ارتقای فرهنگ دریایی و تاریخ دریایی کشور نیروهای علاقه مند جذب این صنعت خواهند شد. با فرهنگ سازی بخش عمده ای از مشکلات جاری بهره برداری از سواحل حل خواهد شد. بالاترین مقام گردشگری تا ساده ترین عوامل آنها درک درستی از دریا و ساحل پیدا خواهند کرد و به نوعی دریایی خواهند شد.

۱۱. سوانح و بحران های موجود و آتی کنترل می شود.

بسیاری از طرح ها بدون در نظر گرفتن ضریب ایمنی مسافران در حال اجراست و این طرح ها مدیریت خواهد شد.

سوانح و خطرات ناشی از جبر طبیعت در کمین سرمایه گذاران است.

حوادث در حال وقوع هستند.

با تعریف این صنعت متولی کنترل و امداد و نجات آن نیز مشخص خواهد شد.

بدعت های نادرستی در حال شکل گیری است.

تغییر دادن فرم و کنترل سوانح در آینده با شکل گیری سازه ها و ارکان گردشگری موجود در آینده هزینه های بسیاری خواهد داشت.

۱۲. حاکمیت و دفاع

با تعریف گردشگری دریایی حاکمیت کشور در آب های مرزی افزایش می یابد.

امکانات گردشگری در زمان جنگ شکل دفاعی به خود خواهند گرفت.

ایجاد پایگاه های مخفی دشمنان در مرزهای بدون سکنه کشور افشا شده و جایگاهی برای قاچاق کالا در سواحل باقی نمی ماند.

و در انتها متولی گردشگری دریایی پیدامی شود.

اگر دولت بخواهد و با جدیت کمیته ملی گردشگری ایران را که در سازمان میراث فرهنگی و گردشگری شکل گرفته است حمایت کند، بسیاری از این مسایل حل خواهد شد.

در حال حاضر نیز اگر شرایط موجود ادامه پیدا کند به دلیل پایین بودن کیفیت طرح ها مشکلات بزرگی در آینده نه چندان دور به وجود خواهد آورد و بستر سازی آن در آینده و تشویق سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی چالش های بسیاری خواهد داشت، زیرا ساخت و ساز در بستر بکر به مراتب بهتر از بستر نامناسب است. □



ارایه خدمات در قالب طرح های فصلی استمرار می یابد؛

تلاش شبانه روزی «هلال احمر» در امداد و نجات دریایی

۲- اقدامات انجام شده:

- آموزش شنا ۱۲۵۰ نفر
- آموزش نجات غریق ۲۵۰ نفر
- آموزش سکانداری ۵۰ نفر
- آموزش غواصی ۱۶۰ نفر
- توسعه پایگاه های دریایی (۸ پایگاه)

۳- خدمات ارایه شده در ۱۱ ماه گذشته

در این میان در پست ها و پایگاه ها در طرح تابستان در کل به ۵۰۰۸ نفر خدمات ارایه شده که ۴۹۷۴ مورد آنها سرپایی بوده و ۱۳۴ نفر به مراکز درمانی منتقل شده اند.

شرح وظایف پایگاه دریایی

- ارایه خدمات جستجو و نجات در سوانح دریایی در حوزه تحت پوشش پایگاه
- ارایه خدمات کمک های اولیه به مصدومین و سانحه دیدگان حوادث و سوانح دریایی
- انتقال و اعزام مصدومین و مجروحین به نزدیک ترین مراکز درمانی
- ارایه خدمات اسکان و تغذیه اضطراری به سانحه دیدگان تارفع مشکل
- همکاری و هماهنگی با سازمان بنادر و سازمان های همکار در امر امداد و نجات دریایی با توجه به توان عملیاتی شناورهای موجود در پایگاه

جمعیت هلال احمر در راستای اهداف بشردوستانه و تسکین دردهای بشری به منظور خدمات امداد و نجات دریایی و ساحلی به صورت شبانه روزی در پایگاه های ثابت دریایی و پست های امداد و نجات ساحلی سالم سازی دریا در قالب طرح های فصلی (نوروزی - تابستانه - زمستانه) ارایه خدمات می کند.

۱- وضع موجود:

شرح	تعداد	توضیحات
تعداد پایگاه های امداد و نجات دریایی	۱۷	ثابت
تعداد پست های امداد و نجات ساحلی داخل طرح (سالم سازی)	۵۳	طرح تابستانی
تعداد پست های امداد و نجات ساحلی خارج طرح (کاهش غریق)	۳۰۰	طرح تابستانی
جمع کل پایگاه ها و پست های امداد و نجات دریایی و ساحلی	۳۷۰	
تعداد قایق نجات و جیمینی	۸۵	دستگاه
ست نجات دریا	۷۰	
ست غواصی پنج نفره	۴۸	



تعداد عملیات	تعداد حادثه دیده	تعداد مصدومین	تعداد نجات یافته توسط هلال احمر	درمان سرپایی	مصدومین انتقالی به مرکز درمانی	آمبولانس به کار گرفته شده
۴۷۷	۷۶۸	۳۸۲	۳۱۶	۱۲۵	۱۹۱	۴۰۴

قبل از عملیات

- رعایت نکات ایمنی استفاده از تجهیزات و امکانات در زمان عملیات
- رعایت نظم، انضباط و سلسله مراتب در طول مدت ماموریت
- تکمیل با دقت فرم‌های گزارش بیمار و عملیات در زمان عملیات
- اعلام پایان ماموریت یا عملیات به دستور سرپرست تیم

بعد از عملیات

- اعلام گزارش تکمیلی به مرکز و ثبت وقایع در دفتر پایگاه
- شستشو و ضد عفونی آمبولانس، قایق و تجهیزات پزشکی
- کنترل و سرویس تجهیزات امداد و نجات پایگاه دریایی و گزارش کمبودها
- بازآموزی و کسب مهارت لازم در استفاده از تجهیزات امداد و نجات دریایی
- بازدید فنی از تجهیزات پایگاه دریایی به صورت روزانه جهت آماده به کار بودن آنان در زمان عملیات
- استفاده از قایق‌های نجات و خودروهای مستقر در پایگاه جهت انجام ماموریت‌های دریایی □

- مشخص کردن حوزه فعالیت و مناطق عملیاتی دریایی با توجه به حضور سازمان‌های همکار جهت انجام خدمات امداد و نجات (حداکثر ۵ مایل عمق دریا)

- شناخت کافی از حوزه فعالیت پایگاه و شاخص‌های دریایی آن
- اطمینان کامل از آماده به کار بودن دستگاه‌ها و تجهیزات نجات با چک کردن روزانه آنان

- حضور مستمر نیروی انسانی متخصص و آموزش دیده در طول ۲۴ ساعته در پایگاه

- رعایت دستورالعمل نگهداری، تجهیز و ایمنی قایق‌های نجات (پیوستی)

- بیمه دریایی عوامل و تجهیزات پایگاه قبل از اعزام به عملیات‌ها
- حضور در استمدادها و سوانح دریایی با کسب تکلیف از مسوولین ذی ربط و هماهنگی سازمان‌های مسوول

حین حادثه

- ارزیابی منطقه حادثه
- رعایت نکات ایمنی محیطی منطقه حادثه قبل از شروع عملیات



محمد رضا قادری
اداره کل نجات و حفاظت دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی

چشم انداز برنامه های جستجو و نجات دریایی در ایران

سازمان دهی، هماهنگی و ترتیبات لازم برای هماهنگی و ارائه خدمات جستجو و نجات دریایی از جانب کشورهای متعاقد عضو کنوانسیون، بسته به توانایی خود به صورت تک محور یا با همکاری سایر کشورها برای کمک به افراد مضطر در دریا، باید محقق گردد. لذا در صورت دریافت هرگونه اطلاعات مبنی بر اینکه فرد یا افرادی دچار اضطرار قطعی یا احتمالی در دریا شده اند، مراجع مسوول هر کشور متعاقد طبق مفاد کنوانسیون بین المللی جستجو و نجات در دریا باید اقدامات فوری را به منظور حصول اطمینان از ارائه کمک های لازم اتخاذ کنند. همچنین کشورهای متعاقد به مفاد کنوانسیون جستجو و نجات دریایی باید به صورت خودمحمور یا در صورت نیاز یا با همکاری سایر کشورها، ارکان اصلی چارچوب قانونی، تعیین یک مرجع مسوول، سازمان دهی منابع موجود، تسهیلات ارتباطی، فعالیت های عملیاتی و هماهنگی و فرایندهای بهبود خدمات، شامل برنامه ریزی آموزش و ارتباطات برای همکاری های داخلی و بین المللی را برای خدمات جستجو و نجات ایجاد کنند.

جهت اجرای این موارد، کشورهای عضو کنوانسیون باید تا حد امکان از حداقل استانداردها و دستورالعمل های مرتبط تدوین شده توسط سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) پیروی کنند.

وضعیت جستجو و نجات در حال حاضر:

پس از ابلاغ مفاد کنوانسیون SAR برای اجرا، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به ایجاد و سازمان دهی مراکز اصلی هماهنگی و نجات در ۷ استان ساحلی و ایجاد ۱۰ مرکز فرعی در بنادر و جزایر با تعیین محدوده های عملیاتی اقدام کرد.

همزمان تجهیز مراکز یاد شده به سیستم های مخابراتی پیشرفته و خرید شناورهای ویژه جستجو و نجات به نام ناجی (۱۵ فروند) محقق شد و اعزام کارشناسان دریایی به دوره های آموزشی تخصصی جستجو و نجات دریایی برای کلیه مراکز هماهنگی نجات دریایی صورت گرفت.

در سال ۱۳۸۳ خورشیدی خرید ۵ فروند بالگرد ویژه جستجو و نجات دریایی مجهز به سیستم های خاص از جمله سیستم زنده یاب هوشمند و با قابلیت پرواز در شب و هوای نامساعد در دستور کار قرار گرفت که با شروع تحریم های غرب علیه ایران ورود بالگردها به کشور تحقق نیافت.

دولت جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۳ خورشیدی به کنوانسیون بین المللی جستجو و نجات دریایی ملحق شد و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی اجرای این کنوانسیون تعیین گردید. در سال ۱۳۷۵ در راستای طرح ملی جستجو و نجات دریایی، دولت طی بخشنامه شماره ۱۳۳۶۳/۱۲۶۰ از تمام دستگاه ها و سازمان های ذی ربط دولتی در کشور درخواست کرد که با سازمان بنادر و دریانوردی همکاری لازم را جهت نجات افراد مضطر در دریا داشته باشند.

ایران ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل در آب های تحت حاکمیت در اختیار دارد، سالیانه حدود ۵۰ هزار کشتی اقیانوس پیمای تجاری و نفتکش از تنگه هرمز عبور می کنند و ۷ هزار شناور سنتی و لنج در این آب ها، فعالیت می کنند. به این ترتیب همواره مناطق دریایی کشورمان مستعد وقوع حوادث و تلفات انسانی اند، لذا اقدامات برای ایجاد یک سیستم جامع و توانمند که بتواند پاسخگو در برابر حوادث دریایی باشد، الزامی است. از این رو سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور توانسته در سال های اخیر گام های موثری به لحاظ تامین نیروی انسانی، آموزش های تخصصی و تجهیزات ویژه، به منظور ارتقای سطح ایمنی دریانوردی و کاهش اضطرارهای دریایی و تقلیل تلفات انسانی ناشی از آن به عمل آورد که تاکید بر همکاری کلیه دستگاه ها، سازمان ها و ارگان های ذی ربط دولتی دارد.

با تدابیر اجرایی سال‌های اخیر، سوانح دریایی ایران در سال ۹۱ به میزان ۱۵ درصد و آمار شناورهای مغروق ۹۰ درصد کاهش یافت

اسامی سازمان‌ها و ارگان‌های داخلی که با آنها تفاهم‌نامه همکاری جستجو و نجات دریایی امضا شده است:

- سازمان هواپیمایی کشوری
- معاونت سلامت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- شرکت نفت فلات قاره
- سازمان شیلات ایران
- وزارت تعاون
- اداره کل امور دریایی
- صنایع قدس
- جمعیت هلال احمر (سازمان امداد و نجات)
- نیروی دریایی سپاه
- نیروی دریایی ارتش

برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی جهت ارتقای کمی و کیفی خدمات جستجو و نجات دریایی

همان‌طور که اشاره شد، کاهش آمار سوانح به ویژه در مورد شناورهای مغروق، ما را بر آن داشت تا نسبت به ارتقای کلی سیستم جستجو و نجات دریایی گام‌های موثرتری برداشته شود و طرح ارتقای کمی و کیفی

طرح‌های گوناگونی از جمله طرح همیار ناجی و طرح‌های استانی برای بهره‌گیری از پتانسیل و توانمندی‌های مردمی و دیگر دستگاه‌ها تدوین و در حال اجرا است. اجرای مانورهای سالانه جستجو و نجات از جمله برنامه‌هایی است که برای ارتقای توانمندی و آمادگی پرسنل دست اندرکار جستجو و نجات دریایی با کیفیت عملیاتی بالا و گستردگی تجهیزات برگزار می‌شود. اذعان می‌شود که برگزاری مستمر مانورها و تمرینات به همراه همایش با موضوعات مرتبط تأثیر بسزایی در کسب آمادگی پرسنل و تجهیزات به وجود آورده و کیفیت عملیات را در این عرصه افزایش داده است. نظارت سازمان از طریق بنادر تابعه به مسافرت‌های دریایی به خصوص سفرهای دریایی که با شناورهای کوچک غیرکوانسیون انجام می‌شود، از جمله اقداماتی است که به ویژه در ایام تعطیلات نوروز، دهه فجر و سایر مناسبت‌ها اعمال می‌گردد.

اجرای آموزش‌های کوتاه مدت و میان مدت به طور رایگان برای ناخداها و ملوانان به ویژه انجام کنترل و بازرسی از شناورهای سنتی و الزام آنان به حفظ و برقراری ارتباطات رادیویی و ناوبری و رعایت اصول ایمنی دریانوردی سبب شده که با وجود افزایش تردد دریایی در سال‌های اخیر، آمار تعداد سوانح و تلفات انسانی در دریا نیز به طور محسوس کاهش یابد.

از سال ۱۳۸۹ خورشیدی سه فروند بالگرد ویژه دریایی برای پشتیبانی و سرعت عمل در امر جستجو و نجات در بندرعباس، بوشهر و بندر انزلی به خدمت گرفته شد که توانسته‌اند عملیات SAR دریایی را با کیفیت مطلوب ارایه کنند. ماحصل اقدامات صورت گرفته در سال‌های اخیر در خصوص جذب نیروی انسانی و استفاده از تجهیزات مناسب به همراه آموزش‌های تخصصی و بازنگری طرح‌های موجود و همچنین بهره‌گیری از نیروهای مردمی تحت عنوان همیار ناجی توانسته آمار سوانح دریایی در سال ۱۳۹۱ خورشیدی در آب‌های تحت حاکمیت و نظارت ایران را به میزان ۱۵ درصد طی ۹ ماهه اخیر نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۰ کاهش و آمار شناورهای مغروق در همین مدت را به میزان ۹۰ درصد کاهش دهد. طبعاً کاهش یافتن سوانح دریایی آمار تلفات انسانی را نیز کاهش می‌دهد و این هدفی است که سازمان برای جهت دادن ایمنی و تامین بیشتر آن در دریا، در مناطق دریایی کشورمان آن را با قوت دنبال می‌کند.

تنظیم تفاهم‌نامه همکاری جستجو و نجات با سازمان‌های ذی‌ربط

ابعاد برخی از سوانح دریایی و تلفات انسانی ناشی از آن که به عنوان سوانح دریایی در مقیاس بزرگ Mass Rescue Operation شناخته شده‌اند، ممکن است پاسخگویی به آنها از توان یک سازمان مرجع یا کشور خاص خارج باشد. به همین دلیل سازمان بنادر و دریانوردی با بررسی توانمندی‌های امداد و نجات دریایی سایر ارگان‌های داخلی و کشورهای همجوار اقدام به تنظیم و امضای تفاهم‌نامه همکاری کرده تا در مواقع لزوم که سوانح بزرگ دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر رخ می‌دهد، بتوانند در کمترین زمان ممکن آمار تلفات را به حداقل برسانند. البته در این رابطه با کشورهای ترکمنستان، کویت و روسیه تفاهم‌نامه همکاری امضا شده است.



جستجو و نجات و امداد رسانی دریایی امروزه دارای پیچیدگی‌هایی است که برای تحقق آن باید از افراد و کارشناسان خبره در این فن که از آموزش‌های موضوعی خاص برخوردار شده‌اند، استفاده کرد



جستجو و نجات دریایی در ایران برای رسیدن به وضعیت مطلوب متناسب با سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور در ۱۱ محور به شرح ذیل در دستور کار قرار گیرد:

- ۱) تصویب و اجرای چارت تشکیلاتی جدید برای مراکز هماهنگی و نجات دریایی (MRCCs)
- ۲) ساخت و ساز تاسیسات و ابنیه مراکز اصلی و فرعی جستجو و نجات دریایی و تجهیز آنها با برخورداری از استانداردهای متداول
- ۳) بازنگری قرارداد راهبری، تعمیر و نگهداری شناورهای ناجی (۱۵ فروند) با هدف راهبری متمرکز
- ۴) تامین ۳ فروند شناور بزرگ (Mother SAR)، ۱۰ فروند شناور کوچک (RIB) به علاوه ۵ فروند ناجی و یک فروند هاورکرافت
- ۵) ساخت و خرید ۵ فروند بالگرد پیشرفته و مجهز (شب پرواز) ویژه جستجو و نجات دریایی

۶) ساخت و خرید ۲ فروند هواپیما دو منظوره SAR و پایش و مقابله با آلودگی‌های دریایی لازم به ذکر است که جستجو و نجات و امداد رسانی دریایی امروزه دارای پیچیدگی‌هایی است که برای تحقق آن باید از افراد و کارشناسان خبره در این فن که از آموزش‌های موضوعی خاص برخوردار شده‌اند، استفاده کرد. تجهیزات قابل استفاده در این حوزه اعم از شناورهای دریایی و وسایل پرنده مانند بالگرد و هواپیما، به ویژه بالگردهای ویژه جستجو و نجات دریایی با تجهیزات خاص ناوبری، ارتباطی، زنده یاب هوشمند و غیره از چنان اهمیتی برخوردار است که ضعف یا فقدان آنها سرعت عمل نیروهای واکنش سریع را کاهش داده و آمار تلفات را افزایش می‌دهد. با این تفکر که در حال حاضر اکثر کشورهای صاحب تکنیک‌های ایمنی دریانوردی از این تجهیزات به طور مطلوب و در سطح گسترده استفاده می‌کنند و آثار مثبت آن نیز ملموس است. سازمان بنادر و دریانوردی نیز در قالب طرح ارتقای کمی و کیفی جستجو و نجات دریایی که مفاد آن تدوین شده و در مراحل تصویب نهایی قرار دارد، فعلاً از تجهیزات هوایی (بالگرد و هواپیما) و از توانمندی‌های داخلی بهره‌برداری می‌کند که پس از تصویب طرح مزبور مدرن‌ترین تجهیزات به همراه آموزش‌های فنی و عملیاتی مرتبط مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

۷) استمرار برنامه‌های آموزشی تخصصی جستجو و نجات (تئوری و عملی) و همچنین بازدید و تبادل دانش و اطلاعات نیروهای انسانی مرتبط با SAR با سایر کشورها

۸) برگزاری مانورها و تمرینات جستجو و نجات دریایی و تمرین مراحل SAR در شرایط نزدیک به سوانح واقعی در مقیاس بزرگ

۹) ایجاد انگیزه‌های خدمتی برای افراد عملیاتی و ستادی درگیر در عملیات جستجو و نجات و ریسک‌پذیر

۱۰) برنامه‌ریزی برای تقویت تیم‌های امداد و نجات سازمان‌های مردم‌نهاد (NGOs) تحت عنوان همیار ناجی و اشاعه فرهنگ ایمنی دریانوردی

۱۱) سازمان‌دهی تیم‌های واکنش سریع در مراکز اصلی هماهنگی نجات دریایی با برخورداری از آموزش و تجهیزات مناسب. □



همیار ناجی با شماره گیری ۱۵۵۰

برای نخستین بار در هرمزگان



علی اکبر صفایی
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

مردم بخشی از ترمینال آن در روزهای نوروز راه اندازی شده و کل ترمینال مسافری در نیمه اول سال آینده به بهره برداری خواهد رسید.

در ادامه قائم مقام مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به آگاه سازی در بحث سفرهای دریایی گفت: آشنا کردن مردم و فرهنگ سازی برای تفریحات سالم دریایی همکاری کلیه دستگاه های اجرایی مربوطه را می طلبد و برای این امر بروشورهای مختلف تهیه و توزیع شده و همچنین کارگروه آموزشی دریایی در سطح استان تشکیل و تا این لحظه بیش از ۱۲ دوره تخصصی برای خدمه شناورها و پرسنل اداره ظرف مدت کمتر از ۲ ماه برگزار شده است.

محمد علی سعیدی پور اظهار داشت: برای آگاه سازی مردم در بحث سفرهای دریایی کمیته های حمل و نقل دریایی ایجاد شده که کمیته های فرعی نیز در دل این کمیته برنامه ریزی های لازم جهت آموزش های همگانی را انجام می دهد.

وی با اشاره به تاکید همه دستگاه ها مبنی بر پیشگیری از سانحه های دریایی گفت: کلیه بنادر در زمان شرایط نامساعد جوی تعطیل است و هیچ شناوری حق تردد در این زمان به دریا را ندارد و از کلیه مسافران تقاضا می شود در صورت شرایط بد جوی و تعطیل بودن بنادر، از مکان های غیراستاندارد تردد نکنند و همکاری لازم با این اداره کل را برای سفرهای ایمن دریایی در روزهای نوروزی داشته باشند. □

لازم برای سامان دهی سفرهای دریایی و شناورهای استاندارد صورت گرفته که در این راستا هر ساله در قالب ستاد نوروزی، کمیته حمل و نقل دریایی برگزار می شود.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در ادامه گفت: اطلاع رسانی به مسافران از طریق بروشور و بنر تبلیغاتی و آموزش به خدمه شناورها از دیگر برنامه های انجام شده در کمیته حمل و نقل دریایی است.

صفایی اظهار داشت: در حال حاضر در بنادر هرمزگان برای سامان دهی سفرهای دریایی زیرساخت ها مهیا شده و برای تسهیلات و امکانات رفاهی در کمیته حمل و نقل دریایی برنامه ریزی های خوبی صورت گرفته است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به بندر هرمز گفت: با تاکید مسوولین، استاندارد و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در یک مدت کوتاه بندر هرمز آماده و در ۱۲ بهمن سال جاری به بهره برداری رسید، این بندر دسترسی آسان مردم هرمز را به این استان فراهم کرده است.

محوطه سازی، لایروبی، سیستم های فعال اطلاع رسانی و استقرار مرجع حاکمیتی از جمله برنامه هایی است که به منظور ایمنی و استاندارد سازی سفرهای دریایی در این بندر انجام شده است.

وی با اشاره به اینکه بندرگاه چندمنظوره «نخل ناخدا» نخستین بندر نخلی کشور است، اظهار داشت: ساخت بندرگاه چندمنظوره نخل ناخدا از اقدامات زیربنایی بسیار ارزشمند در سال های اخیر برای شرایط دسترسی آسان تر مردم به جزیره هرمز در زمینه مباحث تفریحی و توریستی در قالب سفرهای دریایی بود که با اعتبارات سازمانی و نیز پشتیبانی استان با پیشرفت بسیار خوبی در حال ساخت است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در ادامه افزود: بندر مسافری شهید حقانی از دیگر پروژه های زیربنایی سفرهای دریایی و یک پروژه ۲ ساله است که برای تردد

شناوری که از بنادر مسافری تردد نمی کند، شناور استاندارد نیست و هرگونه تردد مسافری خارج از محدوده بنادر مجاز مسافری غیرقانونی است که با آنها برخورد قانونی صورت می گیرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، علی اکبر صفایی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، ضمن بیان این مطلب افزود: همکاران این اداره کل با پیش بینی هواشناسی و تامین تجهیزات دریایی و بندری و اجرای طرح همیار ناجی، تمام تلاش خود را در راستای پیشگیری از سانحه دریایی انجام می دهند.

وی با اشاره به سفرهای دریایی استاندارد اظهار کرد: همه تلاش دولت سامان دهی تردد شناورهای مسافری است تا مسافرت های دریایی استاندارد انجام شود و در این راستا کلیه شناورهای غیراستاندارد از رده خارج شده و شناورهای ایمن و استاندارد تردد می کنند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با اشاره به قایق های تفریحی گفت: کلیه قایق های تفریحی تحت مالکیت میراث فرهنگی و شهرداری هستند که براساس قانون و مجوزی که دارند، حق فعالیت به فاصله یک مایلی از ساحل را دارند.

صفایی در ادامه گفت: طرح همیار ناجی با شماره گیری ۱۵۵۰ برای نخستین بار در اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان برای پیشگیری از سانحه راه اندازی شد.

وی افزود: در حال حاضر ۷۹ فروند شناور با ظرفیت ۱۴ هزار و ۳۶۰ صندلی در یک مسیر در حال تردد هستند که این تعداد از صندلی اگر دو بار در روز تردد کنند، ظرفیت ما به ۲ برابر می رسد.

وی همچنین در ادامه گفت: در ایام نوروز کلیه شناورها در صورت حضور مسافر در هر موقع از شبانه روز امکان تردد در هر مسیر را دارند.

صفایی با اشاره به برنامه ریزی های انجام شده در ایام نوروز سال ۱۳۹۲ خورشیدی گفت: برای روزهای نوروز، تمامی تمهیدات







دستگاه‌ها و نهادهای دری ربط

در رونق مسافرت‌های دریایی؛ کدامند؟

آمارهای رسمی نشان می‌دهد سالانه میلیون‌ها مسافر توسط شبکه حمل و نقل دریایی کشور جابه‌جا می‌شوند و با روند رشد دورقمی که در سال‌های گذشته داشته است، در حال حاضر بالغ بر ۱۰ میلیون نفر - سفر مسافر از بنادر کشور جابه‌جا می‌شوند. حال از آنجا که پتانسیل‌های حمل و نقل مسافری دریایی به عنوان یکی از نقاط قوت صنایع دریایی می‌تواند محلی برای جذب سرمایه‌های بخش خصوصی باشد و آمارهای رسمی نیز نشان می‌دهد که سازمان بندار و دریانوردی طی یک سال گذشته یارانه‌هایی را هم برای توسعه و نوسازی شبکه حمل و نقل دریایی در نظر گرفته است، انتظار می‌رود با گردشگری دریایی، زمینه‌ها برای توسعه شبکه حمل و نقل دریایی مهیا شود. اما از آنجا که امر مسافرت‌های دریایی از آن دسته مقولاتی است که به لحاظ تشکیلاتی منحصر به سازمان بندار و دریانوردی نیست و ارگان‌های دیگری حسب اختیارات واگذار شده به آنها، در امر سامان‌دهی مسافرت‌ها ذی‌نفع یا مسوول ارایه خدمات هستند؛ در این شماره به انتشار جدولی از تمام ارگان‌های سازمانی کشور (با ذکر شرح وظایف) می‌پردازیم که به نوعی با ارایه ایده‌ها یا طرح‌هایی ابتکاری و خدماتی کمی و کیفی، می‌توانند به توسعه مسافرت‌های دریایی هموطنان عزیزمان در کشوری که مساحت زیادی از آن با آب‌های آزاد در ارتباط است، کمک کنند.

نام دستگاه	اهم شرح وظایف
وزارت راه و شهرسازی	متولی صنعت حمل و نقل کشور
سازمان بندار و دریانوردی	مرجع رسمی دریایی کشور کارفرمای طرح جامع مسافرت‌های دریایی تنظیم و توسعه کشتیرانی و اداره کردن امور بندری احداث، توسعه، بهره‌برداری و نگهداری بندار بررسی روش‌های ساخت، نگهداری و بهره‌برداری بندار انجام کلیه امور مربوط به خدمات هواشناسی کشور و ارایه آنها به بخش عمومی و خصوصی
سازمان هواشناسی	ارایه اطلاعات هواشناسی در مورد شهرهای بندری و مسیر تردد کشتی‌ها به منظور آگاهی مسافری

وزارت امور خارجه	برقراری هماهنگی های لازم جهت ورود و خروج مسافران از کشور صدور روادید قوانین مربوط به متخلفان غیرایرانی در محدوده مرزهای حاکمیتی کشور
وزارت صنعت و معدن و تجارت	ایجاد شرکت های کشتی سازی ایجاد تسهیلات لازم برای توسعه صنعتی شرکت های سازنده صدور مجوز پروانه بهره برداری و فعالیت برای شرکت های تازه تاسیس
سازمان گسترش و نو سازی صنایع ایران	ساخت و تعمیر کشتی ساخت و نصب تجهیزات و سازه های دریایی ساخت بنا و اسکله ترمینال تقویت و ارتقای شرکت های سازنده شناورهای تفریحی و مورد نیاز طرح جامع مسافرت های دریایی
شرکت های کشتی سازی (بخش خصوصی)	ساخت و تعمیر کشتی های مسافربری برآورد هزینه های ساخت کشتی های مسافربری و ارایه پیشنهاد برای منابع تامین مالی
وزارت نفت	شرکت های تابعه به دلیل نیاز مسافری (نفت فلات قاره، نفت و گاز پارس جنوبی و ...)
وزارت علوم، تحقیقات و فناوری	پرورش نیروی انسانی متخصص در زمینه مهندسی کشتی، دریانوردی، پرسنل کشتی، مهمانداران تقویت واحدهای پژوهشی و نیل به فعالیت در زمینه تحقیقات توریسم، بنادر و ... پرورش نیروی انسانی متخصص در صنعت توریسم
سازمان ملی اقیانوس شناسی	ارایه اطلاعات جوی و اقیانوس شناسی مطالعات بسترشناسی برای احداث اسکله و بندر
وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	مطالعه و بررسی بیماری های شایع در سفرهای دریایی ارایه خدمات پزشکی و دارویی تامین کادر پزشکی و پرستاری
وزارت کشور	هماهنگ کننده سیاست ها در سطح ملی و محلی
شهرداری ها	هماهنگی و ارایه خدمات مربوط به رفاه مسافرین در شهرهای بندری مانند تاکسی ها، آژانس ها و هتل ها و ... هماهنگی با مراکز پلیس هماهنگی با مراکز آتش نشانی ایجاد تابلوهای راهنمای مسافرین در شهر تغییر شهرهای بندری به گونه ای که نیاز مسافرین را بدون توجه به سن و معلولیت آنها به جهت عبور و مرور آسان کند (جدول ها، پیاده روها، پله ها و شیب ها و ...)
ناجا (نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران)	حفظ امنیت بنادر و شهر بندری همکاری نیروی انتظامی با پلیس پایانه ها مبارزه با فساد، جرم و جنایت، قاچاق مواد مخدر مبارزه با قاچاق مسافر
اداره گذرنامه و پلیس پایانه ها	صدور انواع گذرنامه و کارت های ویژه گردشگری تدوین برنامه ویژه ای جهت کنترل مدارك و بلیت مسافران دریایی

وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی	انعقاد قرارداد در زمینه مبادلات فرهنگی، جهانگردی و... شرکت در جلسات سازمان های منطقه ای و بین المللی با همکاری و هماهنگی وزارت امور خارجه ایجاد و توسعه و بهره برداری از تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی همچنین تأمین وسایل لازم برای مسافرت های فردی و جمعی جهانگردان ایرانی و خارجی در داخل کشور اعم از زمینی، هوایی و دریایی تأمین خدمات جهانگردی و اقدامات لازم برای ارایه پیشرفت های مملکتی شناساندن تحولات فرهنگی و تمدن و جاذبه های جهانگردی ایران
سازمان میراث فرهنگی و گردشگری	ترویج فرهنگ گردشگری سازمان دهی تورهای دریایی تدوین برنامه های گردشگری و گسترش انواع گردشگری دریایی در کشور آموزش لیدرهای حرفه ای برای صنعت اکوتوریسم مطالعه و بررسی نیازمندی های گردشگران داخلی و خارجی معرفی جاذبه های توریستی شهر بندری حفظ آثار فرهنگی شهرهای بندری و توریستی
خبرگزاری ها و روزنامه ها	تبلیغات تحلیل وضعیت سفرهای دریایی در کشور انتقال اخبار مربوط به مسافرت ها و سیاست های طرح به مردم انتقال نظرات، انتقادات و پیشنهادات مردم به مسئولین امر
وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات	صدور مجوز تأسیس و بهره برداری واحدهای ارایه خدمات پستی و مخابراتی و فناوری اطلاعات در سطح بنادر و شهرهای بندری در چارچوب قوانین و مقررات تجهیز بندر و شهر بندری به ادارات پست - ارایه خدمات نوین در امور پستی فراهم کردن زیرساخت های مناسب جهت فعالیت های IT تأمین ارتباط بین الملل داده ها و همچنین فراهم کردن امکان ارتباطات داده ها در سطح کشورهای منطقه بازاریابی، تأسیس، توسعه، بهسازی، اجرا، نگهداری و بهره برداری از شبکه ارتباط داده ها در شهرهای بندری نظارت و مدیریت شبکه ارتباطات داده ها طبق استانداردهای ملی و بین المللی فراهم کردن امکان ارتباطات داده ها در شهرهای ساحلی
شرکت مخابرات ایران	تجهیز بندر و شهر بندری به کیوسک های تلفن مخابرات راه دور مخابرات بین المللی انتقال دیتا
سازمان صدا و سیما	تبلیغ و ترویج صنعت توریسم دریایی
سازمان حج و زیارت	اعزام حجاج از طریق دریا
سازمان حفاظت محیط زیست	حفاظت از تنوع زیستی دریا پیشگیری و ممانعت از تخریب آلودگی محیط زیست تحقق اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به منظور حفاظت از محیط زیست و تضمین بهره مندی درست و مستمر محیط زیست و همسو با توسعه پایدار برگزاری نمایشگاه موزه های مختلف از گونه های گیاهی و جانوری در مناطق بندری
سازمان نقشه برداری کشور	تهیه نقشه های عمرانی طراحی و ایجاد سیستم های اطلاعات جغرافیایی (GIS)، سیستم های اطلاعات زمینی (LIS) و تشکیل پایگاه داده های توپوگرافی ملی (NTDB) اعمال ممیزی های کیفی فعالیت های نقشه برداری نظارت و کنترل کیفی بر تمام فعالیت های تهیه نقشه انجام شده در موسسات و بخش های دولتی و خصوصی طبق استانداردهای بین المللی عملیات آب نگاری (هیدروگرافی) شامل تهیه چارت های مبنایی و موردی، جمع آوری و پردازش اطلاعات جزرومدی، پیش بینی و تهیه جد اول جزرومدی



معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور	تهیه و تنظیم برنامه های میان مدت و بلندمدت به منظور نیل به توسعه پایدار و همه جانبه در کشور تهیه و تنظیم بودجه سالانه کشور با همکاری موسسات ذی ربط نظارت مستمر بر اجرای برنامه های توسعه و پیشرفت سالانه انجام مطالعات و بررسی های اقتصادی و اجتماعی و پیش بینی منابع کشور به منظور تهیه برنامه و بودجه
شورای هماهنگی امور مناطق آزاد و اقتصادی و ویژه	تبيين قوانين مناطق آزاد در جهت اهداف طرح جامع مسافرت های دریایی تعیین نحوه سرمایه گذاری بخش های مختلف در مناطق آزاد میزان تامین بودجه و امکانات
شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	خرید ناوگان ارایه خدمات به مسافران برنامه ریزی سفرهای دریایی تهیه جداول زمان بندی مسافرت های دریایی تعیین مسیرهای مسافرت های دریایی
شرکت نمایشگاه های بین المللی	برگزاری نمایشگاه ها در شهرهای بندری و اطراف به منظور جذب توریست و اشاعه فرهنگ گردشگری
گمرک جمهوری اسلامی ایران	تنظیم قوانین گمرکی مربوط به ورود اتومبیل و بار همراه مسافر تنظیم قوانین گمرکی مربوط به تجهیزات مورد نیاز طرح جامع مسافرت های دریایی ایجاد تسهیلات و قوانین مناسب و قوانین سهل تر برای مسافرینی که قصد تجارت نیز دارند
نظام بانکی	تامین بخشی از منابع مورد نیاز توسعه طرح های مسافرت های دریایی ارایه تسهیلات بانکی و پرداخت وام
بیمه مرکزی	بیمه دریایی مسافر بیمه دریایی کشتی بیمه دریایی بنادر و تجهیزات
وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی وزارت کار	تشکیل تعاونی های مسافری دریایی تشکیل تعاونی های ساخت شناور تمرکز امور مربوط به کار و مراقبت در تهیه اجرای مقررات قانون کار قانون کار و قانون بیمه کارگران برقراری روابط با تشکیلات بین المللی کار اعزام نیروی کار به کشورهای منطقه اشتغال زایی
NGO ها	تشکیل گروه ها، پیگیری سیاست های دولت؛ انعکاس مطالبات مردمی به مسئولین

* برگرفته از طرح مطالعاتی توسعه مسافرت های دریایی، مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

امکانات و الزامات بندری و دریایی پایانه‌های مسافری

بنادر مسافری یکی از پیش نیازهای مهم توسعه گردشگری، جذب مسافران دریایی و افزایش و رونق فعالیت‌های اقتصادی در شهرهای بندری محسوب می‌شود و خدمات گسترده‌ای را با توجه به نیازمندی‌های مسافران و گردشگران دریایی مهیا می‌سازد. میزان و توسعه یافتگی بنادر مسافری نیز بستگی به تقاضای بازار، نوع خدمات مورد انتظار مشتریان، تعداد مسافران و ابعاد و اندازه شناورهای مسافری و سیاست‌های تدوین شده توسط مقامات بندری دارد که عوامل یادشده مدنظر مهندسين مشاور بندر ساز و پیمانکاران در طراحی و ساخت بنادر مسافری قرار می‌گیرد. از این رو بنادر و اسکله‌های مسافری متناسب با تغییر نیازهای مسافران دریایی و توسعه شناورهای مسافری ارتقا پیدا کرده و به پایانه‌های مسافری دریایی تبدیل شده‌اند. با تبدیل به پایانه‌های مسافری، کارکرد آنها نیز از روش یا مد حمل و نقل مسافری صرف به محلی برای تأمین توسعه امکانات مورد نیاز شناور از یک سو و تأمین امکانات و خدمات ضروری و مورد درخواست مسافران و همچنین ایجاد هماهنگی با سایر بنادر و پایانه‌های مسافری و روش‌های مختلف حمل و نقل مسافری تبدیل شده است. لذا با عنایت به موارد پیش گفته در ادامه الزامات و امکانات بندری و دریایی مورد نیاز یک پایانه مسافری ارایه می‌شود:

الف- امکانات بندری:

۱. امکانات سخت افزاری

- ۱-۱- مرکز اطلاع رسانی شهری
- ۲-۱- سیستم برق اضطراری
- ۳-۱- سیستم تهویه مطبوع مناسب
- ۴-۱- سبدهای حمل بار و محل نگهداری آنها
- ۵-۱- نوار نقاله‌ها
- ۶-۱- نرده‌کشی و حفاظ
- ۷-۱- پیاده روی مخصوص عبور خدمه، کاپیتان، مسافران
- ۸-۱- محل عبور دو چرخه و وسایط نقلیه موتوری
- ۹-۱- تجهیزات بازرسی بار مسافر (X-Ray) و دروازه‌های فلزیاب
- ۱۰-۱- تجهیزات لازم جهت جابه‌جایی مسافران بین اسکله تا ترمینال ها (اتوبوس، مینی بوس، ماشین حمل معلولین و...)
- ۱۱-۱- تجهیزات تخلیه و بارگیری بار و کالای مسافران
- ۱۲-۱- کارگاه مرکزی جهت تعمیرات جزئی

- شناور و تجهیزات مورد نیاز
- ۱-۱۳- علایم راهنمایی و رانندگی
- ۱-۱۴- فضای سبز
- ۱-۱۵- زهکشی معابر و هدایت آب‌های سطحی
- ۱-۱۶- محل جمع‌آوری زباله
- ۱-۱۷- آب آشامیدنی
- ۱-۱۸- ساختمان اداری
- ۱-۱۹- ساختمان کنترل ترافیک و ناوبری شناورها
- ۱-۲۰- ساختمان‌های رفاهی پرسنل (خدمه کشتی، کارکنان بندار و...)
- ۱-۲۱- ساختمان‌های خدماتی (واحد اطفای حریق و تجهیزات مورد نیاز، اورژانس، بیمارستان و...)
- ۱-۲۲- ترمینال ورودی مسافر داخلی و بین‌المللی
- ۱-۲۳- ترمینال خروجی مسافر داخلی و بین‌المللی
- ۱-۲۴- سالن‌های انتظار
- ۱-۲۵- سالن‌های ترانزیت
- ۱-۲۶- فضاهای ویژه استقرار بدرفه‌کنندگان
- ۱-۲۷- سالن تشریفات (VIP)
- ۱-۲۸- نمازخانه‌های ویژه خانم‌ها و آقایان
- ۱-۲۹- سالن‌های استراحت ویژه خواهران و برادران
- ۱-۳۰- دفاتر ترزرو هتل‌ها، مهمانسراها و...
- ۱-۳۱- دفاتر تورها و خدمات جهانگردی و ایرانگردی
- ۱-۳۲- دفاتر فروش بلیت کشتی، هواپیما و اتوبوس و...
- ۱-۳۳- دفتر نمایندگی‌های بیمه
- ۱-۳۴- اداره پست
- ۱-۳۵- مخابرات راه دور
- ۱-۳۶- اداره گذرنامه
- ۱-۳۷- اداره گمرک
- ۱-۳۸- قرنطینه
- ۱-۳۹- سازمان حج و اوقاف (جابه‌جایی زائران حج عمره و عتبات عالیات)
- ۱-۴۰- نیروی انتظامی
- ۱-۴۱- بانک و دستگاه‌های خودپرداز
- ۱-۴۲- رستوران و کافی شاپ
- ۱-۴۳- فروشگاه‌های معاف از مالیات و عوارض (Duty Free shop)
- ۱-۴۴- کافی نت
- ۱-۴۵- فروشگاه‌ها (لوازم آرایشی و بهداشتی، صنایع دستی و سوغات، اسباب بازی و...)
- ۱-۴۶- سرویس بهداشتی ویژه خواهران و برادران

- ۱-۴۷- تاکسی سرویس شبانه‌روزی
 - ۱-۴۸- وسایل نقلیه عمومی و ایستگاه مربوطه
 - ۱-۴۹- جاده‌های ارتباطی و پارکینگ‌ها
 - ۱-۵۰- انبار نگهداری بار مسافر
- ## ۲. نیروی انسانی مورد نیاز
- ۱-۲- حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی
- یک پایانه مسافری باید در حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی، نیروهای مورد نیاز در بخش‌های مختلف را تعیین کند. برای مثال می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
- مدیریت بندر: تعیین وظایف واحدهای مختلف مستقر در بندر
- ترافیک بندر: تنظیم زمان تردد کشتی‌ها، امور مسافری، تخلیه و بارگیری کالا، امور گمرکی و تشریفات و...
- مخابرات و ارتباطات
- ۲-۲- حوزه خدمات و تدارکات
- بخش بندی امور در این حوزه و اختصاص نیروی انسانی مورد نیاز هر بخش از وظایف مقامات بندری است. در زیر برخی از بخش‌های حوزه خدمات و تدارکات آورده شده است.
- امور مربوط به نظافت بندر
- آتش نشانی
- تدارکات
- فضای سبز و...
- ۳-۲- حوزه پیمانکاری
- تعیین نیروی انسانی برای موارد زیر در فعالیت‌های پایانه لحاظ می‌شود.
- آموزش نیروهای مجرب جهت راهنمایی مسافران و تعیین تعداد آنها
- پیمانکار تاسیسات و تعمیرات
- تعمیرات شناورها و اسکله و...
- ## ۳. امکانات نرم افزاری
- کنترل خطوط ارتباطی و ترافیک بندر
- برنامه‌ریزی امکانات صوتی و تصویری پیشرفته
- نظیر دوربین‌های مدار بسته و تابلوهای الکترونیکی در ترمینال‌ها، اسکله‌ها، شناورها و انبارها برای کنترل هرچه بیشتر
- سیستم پیشرفته کشف و اطفای حریق
- ارتباط با سیستم‌های ماهواره‌ای و...
- ## ب- امکانات دریایی:
- چراغ‌ها و بویه‌های دریایی
- شناورهای تجسس و نجات، یدک‌کش‌ها، شناورهای ویژه اطفای حریق، قایق‌های راهنما و...
- بالگردهای تجسس و نجات
- غواص و تجهیزات غواصی
- کادر پزشکی دریا

* برگرفته از طرح مطالعاتی توسعه مسافرت‌های دریایی، مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

استانداردها، قوانین و مقررات داخلی وبین المللی در ارتباط با پایانه‌ها و شناورهای مسافری

استانداردها، قوانین و مقررات داخلی و بین المللی در ارتباط با پایانه‌ها و شناورهای مسافری یکی از نکات مهمی است که هر مسافر یا مدیر واحدهای ارایه کننده خدمات به گردشگران دریایی باید از آن اطلاع داشته باشند. اگر چه این اطلاعات کارکرد عمومی ندارد، اما مروری بر آنها می تواند گویای حساسیتی باشد که جامعه بین المللی برای رفاه و ایمنی مسافران و گردشگران دریایی قایل است. استانداردهایی که به مرور زمان و حسب تجربه های متعدد به روز می شود تا خاطرات شیرینی از هر مسافرت در ذهن هر مسافر دریایی به یادگار بماند....

- ◆ کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS)
- ◆ کنوانسیون بین المللی ایمنی و امنیت بنادر (ISPS CODE)
- ◆ کنوانسیون آتن در خصوص حمل مسافرین و اثاثیه آنها (PAL)
- ◆ کنوانسیون بین المللی تجسس و نجات دریایی (SAR)
- ◆ کنوانسیون بین المللی سالویج (SALVAGE)
- ◆ کنوانسیون مارپل (MARPOL)
- ◆ کنوانسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریا
- ◆ مصوبات سازمان جهانی دریانوردی (کمیته MEPC, COMSAR)
- ◆ کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریای خزر
- ◆ کنوانسیون محیط کاری (آلودگی هوا، سرو صدا و ارتعاش) (NO.148) ۱۹۷۷
- ◆ توصیه نامه محیط کاری (آلودگی هوا، سرو صدا و ارتعاش) (NO.156) ۱۹۷۹
- ◆ کنوانسیون بهداشت ایمنی شغلی کار در بندر (NO.152) ۱۹۷۹
- ◆ توصیه نامه بهداشت ایمنی شغلی کار در بندر (NO.164) ۱۹۸۱
- ◆ کنوانسیون خدمات بهداشت حرفه ای (NO.155) ۱۹۸۱
- ◆ توصیه نامه خدمات بهداشت حرفه ای (NO.171) ۱۹۸۵
- ◆ پروتکل ۲۰۰۲ کنوانسیون بهداشت و ایمنی شغلی (NO.155) ۱۹۸۱
- ◆ مجموعه قوانین موسسات رده بندی مورد تایید سازمان بنادر و کشتیرانی
- ◆ آیین نامه های صدور گواهینامه های فنی و ایمنی کشتی های مسافربری
- ◆ آیین نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت های نمایندگی کشتیرانی
- ◆ آیین نامه نحوه اعطای پروانه فعالیت در زمینه خدمات بندری - دریایی کشتیرانی به شعبه یا نمایندگی شرکت خارجی و ...

لذت دریانوردی با شناورهای مسافری و تفریحی

در بیشتر کشورهای پیشرفته در زمینه حمل و نقل مسافر، تجهیز کشتی‌های غول‌پیکر به امکانات مختلف ورزشی، تفریحی و همچنین استفاده از تجهیزات پیشرفته ناوبری و کمک ناوبری از فاکتورهای مهم در رقابت صنعت مسافری دریایی است. برای داشتن یک سیستم فعال و پررونق مسافری بایستی به امکانات و تجهیزات مورد استفاده توجه زیادی شود تا مسافر در طول سفر احساس راحتی کند. همچنین شرکت‌های کشتیرانی باید امکاناتی را فراهم کنند تا بروز مشکل در سفر و همچنین محوطه بندری برای مسافر به حداقل ممکن برسد. کشتی‌های مسافری علاوه بر داشتن خصوصیات یک شناور استاندارد بایستی امکانات بیشتری به منظور رفاه حال مسافران نیز داشته باشند. شناورهای مسافری به سه دسته تفریحی، توریستی و کاری تقسیم‌بندی می‌شوند.



کشتی‌های تفریحی

این گروه شامل کشتی‌های کوچک بادبانی تا کشتی‌های به طول چند ده متر هستند که بیشتر جنبه ورزشی و تفریحی دارند و بیشتر در محوطه بندری مورد استفاده قرار می‌گیرند.

کشتی‌های توریستی

این کشتی‌ها نیز با ظرفیت‌های متفاوت ساخته می‌شوند و از لحاظ نوع نیز بسیار متنوع هستند. در کشتی‌های لاینر (Liner) مسافر، ارتفاع محل اسکان مسافران روی عرشه بلند است و از این نظر کاملاً مشخص هستند. برخی از انواع کشتی‌ها نیز بار و مسافر را توان حمل می‌کنند. اینگونه کشتی‌ها به علت توقف طولانی در بنادر، چندان مورد استفاده قرار نمی‌گیرند.





کشتی های فری (Ferry)



کشتی های هیدروفویل (Hydrofoil)

کشتی های تندرو

کشتی های مسافربری و تفریحی به لحاظ شکل سازه بدنه انواع مختلفی دارند که می توان به کشتی های اقیانوس پیما، هیدروفویل، هاورکرافت ها، فری ها و... اشاره کرد. در ذیل توضیح مختصری از آنها آمده است.

کشتی های هیدروفویل (Hydrofoil)

این کشتی ها در زیر بدنه دارای فویل هایی هستند که عملکرد این فویل ها باعث می شود تا در سرعت های مشخص، بدنه کشتی مقداری بالاتر از حالت بدون فویل قرار گرفته و بدین ترتیب استهلاک و برخورد آن به امواج به حداقل رسیده و تلاطم کشتی نیز به حداقل و سرعت آن با همان توان موتور به حداکثر خواهد رسید.

کشتی های فری (Ferry)

این شناورها بیشتر در آبراه ها استفاده می شوند و سرنشینان اتومبیل ها و ترن ها با مسافرایشان فواصل کوتاه راه های آبی را از یک سوی دریا به آن سوی دیگر، با این کشتی ها طی می کنند. این شناورها دارای دو سیستم رانش در جلو و عقب کشتی هستند.

هاورکرافت ها (Hovercraft)

هاورکرافت ها به دلیل سرعت بالا و مانور مناسب در شناورهای تجسس و نجات و همچنین مسیرهای کوتاه مورد استفاده قرار می گیرند. از معایب این شناورها می توان به سرو صدای زیاد و باربری کم آنها اشاره کرد.



هاورکرافت ها (Hovercraft)

تجهیزات يك شناور استاندارد

تجهیزات مورد نیاز یک کشتی مسافربری، با توجه به کارکرد آن به شرح ذیل ارایه می شود.

- سیستم های رانش شناورهای مسافری
- الزامات بدنه شناورهای مسافری با توجه به استانداردهای موسسه های رده بندی
مورد پذیرش سازمان بنادر و دریانوردی

- سیستم های ناوبری و کمک ناوبری شامل سیستم های رادار و GPS، GMDSS، سیستم تشخیص هویت اتوماتیک، جعبه سیاه

- سیستم آب شیرین کن

■ تبخیری

■ فیلتری

- تجهیزات ایمنی و نجات شامل سیستم ایمنی کشتی، سیستم اطفای حریق، وسایل نجات شامل قایق نجات، لایف رفت (Life raft)، جلیقه نجات، چراغ، لایف رینگ (Life ring)، تجهیزات GMDSS، تلفن های ماهواره ای و همچنین گارد ریل کشتی است.
- کابین های مسکونی و معماری داخلی کشتی

- تقسیم بندی طبقات کشتی با توجه به کلاس بندی مسافران

- وجود سایت های سمعی و بصری
- وجود سایت های مخابراتی و دسترسی به اینترنت

- پنجره رو به دریا در کابین مسافران

- کابین های مخصوص خدمه

- سالن VIP

- تراس و بالکن

- سیستم تهویه مطبوع

■ شناخت شرایط اقلیمی و آب و هوایی مسیر دریانوردی و تعدیل کردن دما در کابین ها با توجه به اقلیم منطقه

■ استفاده از سیستم سرمایش و گرمایش مناسب

- سیستم فاضلاب

- سیستم معلق سازی

- سیستم ذخیره سازی

- سوزاندن فاضلاب

- امکانات رفاهی، ورزشی و تفریحی

■ نمازخانه

■ سالن اجتماعات و کنفرانس

■ باشگاه ورزشی

■ کلوپ بازی های رایانه ای

■ پیست پاتیناژ

■ استخر

■ زمین تنیس

■ محوطه مخصوص پیاده روی

■ اسکیت

■ دیواره صخره نوردی

■ اسکی روی یخ

■ پارکینگ اتومبیل

- نیروی انسانی مجرب و متخصص

■ خدمه مجرب برای سرویس دهی در

رستوران کشتی

■ خدمه روی عرشه برای هدایت

مسافران و تأمین نیاز آنها

■ کادر پزشکی شامل پرستار، بهیار، پزشک

■ پلیس کشتی

- ساختمان های رفاهی

■ رستوران

■ کافی شاپ

■ رستوران سنتی

■ ارایه غذاهای دریایی

■ مراکز خرید

با توجه به نوع کشتی مسافربری، می توان

هریک از موارد بالا را برای آن تأمین کرد. □

* برگرفته از طرح مطالعاتی توسعه مسافرت های دریایی، مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

دل به دریا بزنید، اما با حساب و کتاب!

افزایش سفرهای دریایی علاوه بر تجهیز پایانه‌ها و کشتی‌ها، تا حدود زیادی به میزان تقاضای مردم نیز بستگی دارد. شاید مهم‌ترین عامل در افزایش اعتبار شرکت‌های کشتیرانی، رضایت مسافران از نحوه عملکرد شرکت‌ها و خدمت‌رسانی آنها باشد و این امر ممکن نیست مگر اینکه نیازهای یک مسافر را از لحظه‌ای که قصد سفر دریایی دارد تا اتمام سفر (خروج از بندر) و حتی تردد و سکونت در شهر بندری به طور کامل شناسایی کرد، لذا آژانس‌های مسافری و پایانه‌ها و خطوط کشتیرانی موظف هستند نیازهای مسافران را در این بازه زمانی شناخته و تمهیدات لازم را به عمل آورند و در این راستا باید به موارد ذیل توجه داشته باشند:

- اعلام وضعیت آب‌وهوایی بندر مورد نظر به مسافران
- تعیین پوشش مناسب مرتبط با آب‌وهوای بندر مقصد
- آرایه اطلاعات پزشکی مورد نیاز سفر دریایی به مسافران
- حصول اطمینان از داشتن سلامتی کامل افراد و در صورت بیماری به همراه داشتن خلاصه پرونده بیمار و داروهای مورد نیاز از طرف پزشک متخصص برای پزشک کشتی
- تعیین مدارك مورد نیاز از قبیل گذرنامه، بلیت، روادید و ...



نیازمندی‌های حین سفر مسافر

پس از تعیین نیازمندی‌های مسافر قبل از سفر، بایستی در جهت شناسایی نیازمندی‌های مسافر در حین سفر و پس از پیاده شدن از کشتی اقدامات لازم صورت گیرد. همچنین لازم به ذکر است که پارامترهای دیگری نیز ممکن است در این امر دخیل باشند که بسته به نظر ارایه دهنده خدمت قابل بررسی است.

نحوه سوار و پیاده شدن از کشتی

- نحوه ورود و خروج بار مسافر از کشتی
- محل‌های اسکان مسافرین در کشتی با توجه به درجه بلیت خریداری شده
- قوانین الزام آور در کشتی برای مسافران
- امکانات رفاهی موجود در کشتی (محل استراحت، کامپیوتر، تلویزیون، رستوران، فروشگاه و...)
- امکانات ورزشی و تفریحی
- امکانات موجود برای سرگرمی کودکان
- امکان دسترسی به شبکه اینترنتی روی کشتی جهت انجام امور کاری مسافرین
- امکان برقراری ارتباط مخابراتی از کشتی با مناطق مختلف
- آموزش اقدامات ایمنی و امنیتی در کشتی توسط کادر مجرب به مسافرین
- حساسیت مسافر به دریا و وقوع دریازدگی و اطلاع از اقدامات پیشگیرانه
- نحوه استفاده از تجهیزات نجات در صورت بروز مشکل
- اطلاع از وضعیت ایمنی در کشتی و کابین مسافران
- امکان ارتباط با کاپیتان کشتی
- اطلاع از شرایط تخفیف هزینه‌ها در طول سفر
- اطلاع از نحوه تحویل بار به مسافر
- اطلاع از بازرسی‌های بعد از خروج از کشتی در پایانه مسافری
- اطلاع از قوانین و هزینه‌های گمرکی در صورت داشتن بار اضافی
- چگونگی پرداخت عوارض گمرکی
- چگونگی خروج از بندر و استفاده از سیستم حمل و نقل.

- فرهنگ مردم منطقه مورد نظر
- ایستگاه‌های رادیویی و تلویزیونی قابل دسترسی به زبان‌های مختلف در بندر
- ساعات عبور و مرور در شهر بندری
- نقشه شهر
- اطلاع از جاذبه‌های توریستی و مکان‌های دیدنی شهر
- اعلام اطلاعات هتل و مسافرخانه‌های شهر بندری
- در صورتی که هدف از ورود به شهر بندری ادامه مسیر به سمت شهر دیگری باشد، مسافر بایستی از قبل نوع وسیله حمل و نقل را تعیین کند.
- اطلاع از امکانات حمل و نقل بین شهری (فرودگاه، ایستگاه راه آهن، آژانس بین شهری، اتوبوس و...)
- اطلاع از مسیر تردد به شهرهای اطراف
- اطلاعات مربوط به هزینه‌های ثابت در شهر مقصد (کرایه تاکسی، قیمت هتل‌ها، بلیت ورودی، امکانات توریستی)
- اطلاعات جامع از هزینه‌های مرتبط در سفر دریایی شامل هزینه بندر مبدأ، شناور، بندر مقصد با توجه به طول سفر
- نحوه جابه‌جایی بار و لوازم در بندر مقصد (وسایل حمل، باربران محلی و...)
- اطلاع از امکان رزرو بلیت مسیر برگشت
- اطلاع از میزان هزینه‌های استرداد بلیت
- اطلاع از هزینه‌های امکانات تفریحی و سرگرمی روی کشتی
- اطلاع از مدت سفر روی دریا
- اطلاعات جامع نسبت به بیمه‌های مسافرتی که در طول سفر تعلق می‌گیرد.
- اعلام مقررات سفرهای دریایی برای افراد مجرد

- هنگام خرید بلیت بایستی در مورد درجه بلیت و نوع خدماتی که در کشتی ارایه خواهد شد اطلاع‌رسانی لازم انجام شده باشد.
- تعیین میزان بار همراه مسافر و نحوه جابه‌جایی بار در بندر
- تعیین نوع و میزان باری که مسافر می‌تواند از کشور خارج کند. (در صورت خروج از کشور)
- اطلاع و تعیین وضعیت پایانه بندر و مکان‌هایی که در آن بازرسی و کنترل انجام می‌شود.
- تعیین زمان به طول انجامیدن بازرسی بار و کنترل بلیت تا لحظه سوار شدن (مسافر به میل خود می‌تواند برای استفاده بهینه از این زمان برنامه‌ریزی کند).
- تعیین مسیر تردد کشتی و جاذبه‌های طبیعی در مسیر
- اطلاع از مدت توقف کشتی در ترمینال یا بنادر مسافرتی
- اعلام اطلاعات حرکت کشتی‌ها
- تعیین مراحل دریافت کارت مخصوص سوار شدن به کشتی
- تعیین مراحل انتقال بار مسافر به کشتی
- تعیین میزان پول نقد قابل حمل
- اطلاع از وضعیت سالن‌های انتظار
- شناسایی دفاتر تورهای دریایی و آژانس‌های مسافرتی
- تعیین چگونگی دریافت اطلاعات مربوط کشتی و بندر مقصد از آژانس برای مسافران
- اطلاع از وضعیت عمومی بندر
- ساعات محلی در مقایسه با بندر مبدأ
- اوقات شرعی
- زبان رسمی که مردم منطقه با آن گویش می‌کنند.

* برگرفته از طرح مطالعاتی توسعه مسافرت‌های دریایی، مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی







محمدرضا توکلی

مجری طرح سامان دهی حمل و نقل

مسافری دریایی - سازمان بنادر و دریانوردی

طرح سامان دهی

حمل و نقل مسافری دریایی

دریایی مسافری، تعداد بنادر مسافری و تعداد نیروی انسانی شاغل در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی.

تحقق اهداف تعیین شده در چشم انداز حمد ۱۴۰۴، مستلزم توسعه زیرساخت های سخت افزاری و نرم افزاری در قالب برنامه های کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت است. هدف اصلی از اجرای این طرح، تعیین برنامه های میان مدت برای توسعه زیرساخت های مورد نیاز در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی به تفکیک نواحی ساحلی کشور بوده است. مطالعات طرح تدوین نقشه راه حمل و نقل مسافری دریایی کشور در اسفند ۱۳۹۰ آغاز شده است. در نتیجه این مطالعات نوار ساحلی کشور به ۱۳ ناحیه تقسیم بندی شده و با توجه به قابلیت ها و ظرفیت های هر ناحیه، مقادیر شاخص های مهم تصویر حمد ۱۴۰۴ در سه دوره زمانی پنج ساله منطبق با برنامه های پنج ساله کشور تعیین شده و همچنین نوار ساحلی هر یک از استان های ساحلی کشور برای احداث بنادر مسافری اولویت بندی شده اند.

از نتایج و دستاوردهای مهم این مطالعات می توان به موارد زیر اشاره کرد:

طراحی سامانه نرم افزاری نقشه جریان ترافیک حمل و نقل مسافری دریایی.

شناسایی مؤلفه های مؤثر بر تقاضای حمل و نقل مسافری دریایی.

طراحی راهکارهای توسعه فرهنگ سفرهای دریایی.

تهیه فهرست حوزه های سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی.

طراحی مدل سیستمی عوامل مؤثر بر سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی.

الگوی ترکیب سرمایه گذاری بخش خصوصی و دولتی در این صنعت.

تعیین برنامه توسعه حمل و نقل مسافری در قالب سه دوره پنج ساله تا سال ۱۴۰۴ هجری شمسی.

اولویت بندی نوار ساحلی کشور جهت توسعه

صنعت گردشگری و حمل و نقل، امروزه مورد توجه جدی متولیان این امر به ویژه سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد. تحقق توسعه پایدار در این صنعت مستلزم در اختیار داشتن چشم انداز مطلوب و نقشه راه مناسب جهت دستیابی به اهداف این چشم انداز است. برگرفته از این نیاز، طرح تدوین چشم انداز حمل و نقل مسافری دریایی کشور موسوم به چشم انداز حمد ۱۴۰۴ آغاز و در انتهای سال ۱۳۸۸ به پایان رسیده است.

چشم انداز حمد ۱۴۰۴ که در نتیجه انجام مطالعات وسیع تطبیقی، میدانی و خبرگی تدوین شده، وضعیت مورد انتظار از صنعت حمل و نقل مسافری دریایی کشور در افق سال ۱۴۰۴ هجری شمسی را در قالب شاخص های شش گانه به تصویر کشیده است. این شاخص ها عبارتند از: تعداد مسافران دریایی، تعداد سفرهای دریایی، سهم مسافران کشتی های تفریحی بزرگ از کل مسافران دریایی، تعداد شناورهای

جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۵۷۸۰ کیلومتر ساحل آبی، با احتساب سواحل و جزایر کشور و دسترسی به رودخانه ها و حوزه های آبی، دارای ظرفیت های عظیمی در حوزه حمل و نقل مسافری دریایی و گردشگری است. در این میان سواحل شمالی و جنوبی کشور و جزایر ایرانی واقع در خلیج فارس نقش و کارکرد محوری بالقوه ای در این زمینه دارند. استفاده مطلوب و مناسب از ظرفیت های ساحلی کشور ضرورتی است که توجه به آن از اهمیت ویژه ای برخوردار است و این مهم زمانی محقق خواهد شد که نسبت به توسعه زیرساخت ها و ایجاد شبکه مدرن حمل و نقل مسافری دریایی متناسب با برنامه های پنج ساله و چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ هجری شمسی اقدام شود. ضرورت توسعه صنعت حمل و نقل مسافری دریایی (حمد) متناسب با قابلیت ها و ظرفیت های کشور به عنوان زیرساخت اساسی توسعه مناطق ساحلی، توسعه



به منظور تعیین اولویت نوار ساحلی شهرستان‌های دارای مرز آبی برای ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل مسافری دریایی، از نتایج مدل تاپسیس، مطالعات ICZM و نیز مطالعات خبرگی استفاده شده است



ساحلی کشور به تفکیک برنامه‌های پنج‌ساله تا افق سال ۱۴۰۴ است. در این نقشه، مناطق ساحلی کشور به ۱۳ منطقه تقسیم‌بندی شده و اهداف کمی هر یک از شاخص‌های تصویر حمد ۱۴۰۴ تعیین شده است. همچنین در این بخش نقاط دارای پتانسیل جهت احداث بنادر مسافری بین‌المللی مشخص گردیده‌اند.

به منظور تعیین اولویت نوار ساحلی شهرستان‌های دارای مرز آبی برای ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل مسافری دریایی، از نتایج مدل تاپسیس، مطالعات ICZM و نیز مطالعات خبرگی استفاده شده است. برخی از معیارهای مورد توجه در این اولویت‌بندی عبارتند از:

- ۱- سهولت دسترسی (جاده‌ای، هوایی و ریلی)
 - ۲- جاذبه‌های طبیعی و تاریخی
 - ۳- وضعیت بهداشت و محیط زیست
 - ۴- امنیت
 - ۵- زیرساخت‌ها و خدمات رفاهی برای مسافری
 - ۶- خدمات ارتباطی (از قبیل اینترنت، تلفن همراه و تلویزیون)
 - ۷- قیمت کالا
 - ۸- سطح درآمد مردم
 - ۹- جمعیت
 - ۱۰- تمرکز فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی
 - ۱۱- سطح فرهنگ
 - ۱۲- طول نوار ساحلی
 - ۱۳- شرایط اقلیمی از قبیل درجه حرارت، رطوبت و غیره
 - ۱۴- پتانسیل حمل و نقل مسافری دریایی به سبب موقعیت جغرافیایی
- امید است نتایج مطالعات حاضر هر چه سریع‌تر عملیاتی شده و حمل و نقل مسافری دریایی کشور آنگونه که شایسته مردم و شرایط کشور دریایی ایران است، توسعه یابد. □

سفرهای دریایی در قالب سیاستگذاری توسعه فرهنگ سفرهای دریایی مورد بررسی قرار گرفته و راهکارهایی در این راستا ارائه شده است. به منظور طراحی این راهکارها، با در نظر گرفتن عوامل مؤثر بر افزایش تقاضای مسافرت‌های دریایی، مطالعه گسترده‌ای بر ادبیات موضوع صورت گرفته و سپس با استفاده از مطالعات خبرگی فهرستی از راهکارهای ممکن استخراج شده است. همچنین در طراحی راهکارهای توسعه فرهنگ مسافرت‌های دریایی از ابزارهای گوناگون و متنوع فرهنگ‌سازی متناسب با اقشار مختلف جامعه استفاده شده است. ضمناً بر اساس مستندات سازمان تجارت جهانی (WTO) در زمینه جهانگردی دریایی، نحوه پیاده‌سازی راهکارهای ارائه‌شده و چگونگی ارزیابی آنها و همچنین نحوه ارزشیابی کیفیت راهکارهای تبلیغاتی و ترویجی مورد بررسی قرار گرفته است.

د) سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی:

شناسایی عوامل مؤثر بر سرمایه‌گذاری می‌تواند به شناخت صحیح از شاخصه‌های صنعت گردشگری دریایی و سیاستگذاری و برنامه‌ریزی مطلوب جهت دستیابی به مشارکت حداکثری بخش خصوصی بینجامد. عوامل مؤثر بر سرمایه‌گذاری در هر صنعت از جمله صنعت حمل و نقل مسافری دریایی شامل دو دسته عوامل برون‌زا و درون‌زا است. عوامل برون‌زا تابع عواملی در خارج از محدوده آن صنعت بوده، ولی بر سرمایه‌گذاری در آن صنعت تأثیرگذار است. این دسته از عوامل عمدتاً عوامل کلان سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و تکنولوژی هستند. عوامل درون‌زا به آن دسته از عواملی اطلاق می‌شود که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم در کنترل صنعت قرار دارند. این دسته از عوامل مرتبط با شرایط بازار که عمدتاً مقرراتی هستند که برای تأثیرگذاری بر ساختار و سایر مشخصه‌های بازار که شرکت‌ها در آن فعالیت می‌کنند تدوین می‌شوند و عوامل مرتبط با فعالیت شرکت‌ها در بازار که شامل مقرراتی هستند که فعالیت شرکت‌ها در بازار را تحت تأثیر قرار می‌دهند. پس از تعیین عوامل فوق، حوزه‌های سرمایه‌گذاری در بخش دولتی و خصوصی در سه مؤلفه بندر، شناور، مسافر تعیین شده است.

ه) اولویت‌بندی نوار ساحلی کشور جهت توسعه حمل و نقل مسافری:

نقشه راه حمل و نقل مسافری کشور تعیین‌کننده اهداف کمی هر یک از مناطق

حمل و نقل مسافری. تهیه فهرست مطالعات زیرساختی مورد نیاز جهت اجرای نقشه راه حمد. در ادامه تعدادی از موارد مذکور تشریح می‌شود:

الف) مؤلفه‌های مؤثر بر تقاضای حمل و نقل مسافری دریایی:

تقاضای حمل و نقل مسافری دریایی به عنوان یکی از متغیرهای تأثیرگذار در توسعه این صنعت، به علل و عوامل متعددی از قبیل عوامل اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی، امنیتی و فنی وابسته است. شناسایی درست و صحیح مؤلفه‌های مؤثر بر تقاضای حمل و نقل مسافری دریایی و محاسبه میزان تأثیرگذاری هر یک، تأثیر بسزایی در ارائه راهکارهای مؤثر در ترویج فرهنگ مسافرت دریایی و افزایش تقاضا دارد. از این جهت، پس از تحقیق و بررسی و اعمال نظرات کارشناسان، پرسشنامه‌ای از مؤلفه‌های مؤثر بر تقاضای حمل و نقل مسافری دریایی تهیه و بر مبنای نظرات جامعه آماری، درجه اهمیت هر یک از مؤلفه‌ها مورد ارزیابی قرار گرفته است. در مراحل انجام این مطالعه، روش‌های پژوهش اسنادی، توفان ذهنی، مطالعه خبرگی و مطالعات میدانی مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

ب) بررسی و تحلیل رشد تقاضای حمل و نقل مسافری دریایی بر اساس مؤلفه‌های مؤثر بر تقاضا:

به منظور محاسبه و تعیین مقدار شیب تقاضای مسافران دریایی کشور در انتهای برنامه‌های پنج‌ساله پنجم (۱۳۹۴ هجری شمسی)، ششم (۱۳۹۹ هجری شمسی) و هفتم (۱۴۰۴ هجری شمسی) کشور بر اساس وضعیت موجود و با توجه به مؤلفه‌های مؤثر بر تقاضای حمل و نقل مسافری دریایی، از روش سری‌های زمانی، روش نرخ رشد و روش خبرگی استفاده شده است.

ج) تحلیل و ارائه راهکارهای لازم فرهنگ‌سازی مسافرت دریایی:

استفاده بیشتر از مواهب خدادادی در بخش دریایی کشور نیازمند شناخت هر چه بیشتر مردم و تغییر گرایش نسبت به مناطق ساحلی است به طوری که آب و دریا را نه تنها به مثابه یک مانع بلکه فرصتی استثنایی جهت رشد و توسعه کشور قلمداد کنند. در این راستا با نگاهی به مطالعات انجام‌شده و مدل‌های موجود، موضوع توسعه فرهنگ

پروژه ترمینال مسافری و گردشگری شهید حقانی

اجرای پروژه شهید حقانی در محل استقرار پایانه کنونی شهید حقانی در ساحل شهر بندرعباس پیش بینی شده است. این پروژه با دو هدف ساماندهی تردد مسافرین از طریق ایجاد یک ترمینال مسافری منطبق با نیازهای منطقه و نیز تقویت جنبه‌های گردشگری شهر از طریق ایجاد یک مجموعه گردشگری در دو مرحله طراحی شده است. مرحله اول این طرح که ایجاد ترمینال مسافربری است، در حال اجرا می‌باشد و مرحله دوم آن نیز در آینده نزدیک به مرحله اجرا خواهد رسید. در این مقاله ضمن معرفی پروژه شهید حقانی و چگونگی و محل استقرار آن، به معرفی شهر بندرعباس و دلایل نیاز به اجرای این پروژه و دستاوردهایی که از احداث آن مورد انتظار است، اشاره شده است.

لیداسلامی
کارشناس ارشد معماری منظر
مهندسین مشاور هرم پی
رقبه رنجبری
کارشناس ارشد علوم محیط زیست
مهندسین مشاور هرم پی

مرزهای آبی و بی‌مانند کشور ایران با خلیج فارس، کمتر ساحلی هست که به لحاظ امکانات گردشگری بتوان به عنوان موردی خاص و ویژه از آن یاد کرد.

در این میان شهر بندرعباس مهم‌ترین بندرگاه ساحلی ایران در خلیج فارس در شمال تنگه هرمز با ۱۶ کیلومتر مرز آبی با دریا، می‌تواند از زمره بهترین و پرمشتری‌ترین سواحل کشور برای جذب گردشگر داخلی و خارجی باشد. علاوه بر این، بندرعباس تا جزیره و منطقه آزاد قشم که جنگل‌های بی‌مانند حرا و ده‌ها جاذبه گردشگری دیگر را در خود دارد و همچنین جزایر بکر و دست‌نخورده هنگام و هرمز، تنها ۲۸ کیلومتر فاصله دارد و روزانه چندین هزار نفر گردشگر داخلی برای بازدید از این جزیره‌ها توسط قایق‌های تندرو و لنج‌های مسافربری از طریق اسکله شهید حقانی به این جزایر سفر می‌کنند. پروژه ساماندهی اسکله شهید حقانی در دو مرحله ساخت ترمینال مسافربری و ساخت مجموعه تفریحی و گردشگری ساحلی، می‌تواند ضمن مدیریت تردد مسافران، تفرجگاه ساحلی نیز برای گردشگران عبوری یا بازدیدکننده داخلی ایجاد کند.

نیست که بتوان براساس آن سیاستگذاری کرد، از آن سو بیشتر این گردشگران وقتی به کشور می‌آیند نه برای بودن در کنار سواحل بلکه برای دیدن جذابیت‌های تاریخی - فرهنگی به ایران سفر می‌کنند. با این حال خطوط ساحلی هم در شمال و حاشیه دریای خزر و هم در جنوب و در کنار آب‌های گرم خلیج فارس و دریای عمان جزو محبوب‌ترین نقاط برای گردشگران داخلی است، اما نقاط کمی از خطوط ساحلی ایران آن‌طور که باید منطبق بر استانداردهای جهانی گردشگری باشد، قابل دسترسی آزاد و دارای امکانات قابل توجه برای گردشگران است. بیشترین بخش از خطوط ساحلی دریای خزر در شمال کشور یا در تصرف ادارات، نهادهای و سازمان‌های دولتی و حاکمیتی است یا به بندرگاه‌ها اختصاص دارد، بخش‌های دیگر هم یا برای استفاده عمومی مناسب‌سازی نشده است یا به لحاظ بهداشتی آنقدر ناسالم است که ارزش استفاده عمومی را ندارد. در سواحل جنوبی در خط ساحلی خلیج فارس نیز کمابیش داستان به همین شکل است، با این تفاوت که در کل طول ۱۴۰۰ کیلومتری

سواحل خود را برای جذب گردشگر به جذاب‌ترین امکانات مجهز کنند. ایران به لحاظ جاذبه‌های گردشگری جزو ۱۰ کشور برتر دنیاست، اما در ایران شمار گردشگران خارجی چندان

داشتن خط ساحلی، یکی از بالاترین قابلیت‌ها برای جذب گردشگر است. توریستی‌ترین شهرهای جهان، غالباً شهرهای ساحلی هستند، چون بیشتر کشورهای دنیا تلاش می‌کنند





بیشترین بخش از خطوط ساحلی دریای خزر در شمال کشور یا در تصرف ادارات، نهادها و سازمان های دولتی و حاکمیتی است یا به بندرگاه ها اختصاص دارد، بخش های دیگر هم یا برای استفاده عمومی مناسب سازی نشده است یا به لحاظ بهداشتی آنقدر ناسالم است که ارزش استفاده عمومی را ندارد



معرفی شهر بندرعباس

بندر خرننگ های بسیاری وجود داشت، نام آن را بندر کاماراوا یا گامارائو، یعنی بندر خرننگ گذاشتند و نام متداول بعدی یعنی گامبرون به احتمال زیاد از لغت پرتغالی گامارائو اقتباس شده است. در سال ۱۶۲۲ میلادی، شاه عباس توانست دست پرتغالی ها را از این بندر کوتاه کند و به افتخار این پیروزی، بندر گمبرون را به بندرعباس تغییر نام داد. دو بندر تجاری شهید رجایی و شهید باهنر، به عنوان دو نقطه اتکای بندرعباس در جهت جابه جایی کالا و سرمایه در اشکال مختلف، بندرعباس را به منطقه ویژه اقتصادی معادن، فلزات، کشتی سازی و صادرات و واردات کالا تبدیل کرده اند.

شهر بندرعباس مرکز استان هرمزگان (جزو پنج استان برتر ایران در زمینه گردشگری)، با وسعت حدود ۴۵۰ کیلومتر مربع، در ارتفاع ۱۰ متر از سطح دریا در ساحل خلیج فارس واقع شده و یکی از مهمترین مراکز استراتژیکی و تجاری ایران در جوار خلیج فارس و دریای عمان است. این بندر در ۹۲۴ هجری قمری «بندر جرون» خوانده می شد و دهکده ای کوچک روبه روی سواحل شمالی جزیره مهم «هورموز» آن روزگار بود. در سال ۱۵۱۴ میلادی، پرتغالی ها این دهکده کوچک را برای پیاده شدن و بارگیری اجناس از خشکی انتخاب کردند. به دلیل اینکه در سواحل این



تصاویر سه بعدی طرح ترمینال مسافری شهید حقانی



آب و هوای بندرعباس، گرم و مرطوب است و این گرما نزدیک به ۹ ماه از سال ادامه دارد. دمای هوای بندرعباس در گرم‌ترین روزها به ۴۴ درجه سانتیگراد و در سردترین روزها به ۲ درجه سانتیگراد نیز می‌رسد. میانگین بارش باران در بندرعباس حدود ۲۰۰ میلی‌متر است. جاذبه‌های گردشگری بندرعباس در بخش‌های طبیعی، تاریخی، زیارتی و فرهنگی است که عبارتند از: **جاذبه‌های طبیعی:** کوه گنو، چشمه آبگرم گنو، چشمه آبگرم خورگو، چشمه آبگرم سرخاء، چشمه آبگرم کشکونی، چشمه آبگرم نیان، چشمه آبگرم چستانه، کوه ذرتو، تپه چاه لرد، قادهار، جنگل کوه شب، سیخوران، بنواکین، چشمه آبگرم باری، غار سرخاء، آبشار سرخاء، غار چلو، شهرفین، جنگل‌های کوه‌شاه، منطقه بخوان، چشمه آبگرم تیربوئی (نزدیک شهرفین) و بنگلایان.

جاذبه‌های تاریخی: عمارت کلاه فرنگی، حمام گله‌داری، معبد هندوها، مسجد ناصری (بندر عباس)، مسجد صحرا باغی، مسجد گله‌داری، مسجد جامع دلگشا، مجموعه برکه‌های باران، پل

لاتیدان و محله باستانی سرو. **جاذبه‌های زیارتی:** امامزاده سید مظفر، امامزاده سیدکامل، امامزاده شاه محمد تقی و زیارتگاه خضر. **جاذبه‌های فرهنگی:** موزه مردم‌شناسی خلیج فارس، موزه مردم‌شناسی حمام گله‌داری و موزه آب و چندین نگارخانه در کنار صنایع دستی منطقه.

ترمینال مسافری شهید حقانی

اسکله حقانی نخستین اسکله احداث شده در شهر بندرعباس از زمان پهلوی اول است که تا به امروز در امر حمل و نقل مسافری دریایی به جزایر قشم و هرمز، جایگاه ویژه‌ای داشته و دارد، به ویژه اینکه اسکله شهید حقانی در حال حاضر تنها اسکله و تنها راه ممکن برای تأمین آذوقه اهالی جزیره هرمز از بندرعباس است. در این اسکله، ۳ جایگاه حمل و نقل مسافران دریایی وجود دارد. دو جایگاه برای سرویس دهی به مسافری قشم و یک جایگاه برای سرویس دهی به مسافری هرمز. تعداد مسافری

مراجعه‌کننده برای جزیره قشم، حدوداً ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ نفر وجود دارد که این تعداد در ایام نوروز به ۱۴ تا ۱۵ هزار نفر می‌رسد. در همین راستا، به منظور بهسازی محدوده اراضی و اسکله شهید حقانی، در مرحله اول، احداث یک ترمینال مسافری با در نظر گرفتن کلیه استانداردهای جهانی به منظور تسهیل و ساماندهی حمل و نقل مسافران و در مرحله بعد، احداث یک مجموعه گردشگری با انواع امکانات خدماتی، تفریحی، رفاهی و اقامتی در دستور کار قرار گرفته است.

در حال حاضر مرحله اول این پروژه که ساخت ترمینال مسافری است، در زمینی به مساحت ۷ هکتار طراحی و در حال اجراست. این ترمینال شامل فضاهایی است که نیاز مسافران را تأمین می‌کند و شامل ترمینال مسافری، رستوران، پارکینگ و فضاهای دسترسی و سبز است.

در مرحله دوم که ساخت یک مجتمع گردشگری مدنظر است، دو خلیج گردشگری و اقامتی پیش‌بینی شده که فضاهای اقامتی

بلندمدت مانند هتل‌ها، هتل‌ها و ویلاهای مسکونی در خلیج اقامتی و فضاهای گذری و تفریحی این مجموعه در خلیج گردشگری تعریف شده است.

به طور کلی ایجاد فضاها و فعالیت‌هایی به شرح: هتل، نظرسال، محل تجمع گردشگران، رستوران، بازارچه، پیست سرعت دوچرخه، مسیر دوچرخه، پارکینگ، ترمینال، جایگاه سوخت، جایگاه آتش نشانی، آلمان شاخص، کمپینگ، کافی شاپ، مجتمع ورزشی، سایبان‌های چادری، مرکز فرهنگی، آمفی تئاتر روباز، غرفه‌های فروش، آکواریوم، مرکز کودک، رستوران غذاهای دریایی، موزه صنایع دستی، قایق‌های تفریحی، سینمای آب، توربین‌های بادی، بالن سواری، پرورش دلفین، جت اسکی و بازی با آب، در این مرحله از پروژه پیش‌بینی شده است.

در نظر گرفتن فضاهایی جدید و خاص که مطابق با الگوهای مشابه جهانی باشد، یکی از نقاط قوت این پروژه است که در آینده امکان جذب گردشگر خارجی را افزایش می‌دهد.

پایانه مسافری دریایی حقانی نخستین پایانه احداث شده در شهر بندرعباس از زمان پهلوی اول است که تا به امروز در امر حمل و نقل مسافری دریایی به جزایر قشم و هرمز، جایگاه ویژه‌ای داشته و دارد، به ویژه اینکه اسکله شهید حقانی در حال حاضر تنها پایانه و تنها راه ممکن برای تأمین آذوقه اهالی جزیره هرمز از بندرعباس است



بندر مسافری شهید حقانی

بررسی اهداف گردشگری مورد انتظار از این پروژه

صنعت جهانگردی بزرگ‌ترین و متنوع‌ترین صنعت در دنیا به حساب می‌آید. بسیاری از کشورها این صنعت پویا را منبع اصلی درآمد، اشتغال‌زایی، رشد بخش خصوصی و توسعه زیرساخت‌ها می‌دانند. صنعت گردشگری امروزه به قدری در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها اهمیت دارد که اقتصاددانان آن را صادرات نامرئی نیز می‌نامند. اما برای رسیدن به وضعیت مطلوب، برنامه‌ریزی ضروری‌ترین اقدامی است که مسوولان باید سرلوحه فعالیت‌های خود قرار دهند. برنامه‌ریزی گردشگری، فرایندی است هوشمندانه که طی آن تصمیم‌گیران امور گردشگری، هدف‌های توسعه گردشگری را برای دوره زمانی مورد نظر تعیین و راهبردها و چارچوب‌های اجرایی مورد نیاز برای نیل به هدف‌های تعیین شده را با توجه به محدودیت‌های موجود و قابل پیش‌بینی در طی برنامه، مشخص می‌کنند. برنامه‌ریزی گردشگری در ایران به دلیل جوان بودن این فعالیت از یک سو و وابستگی آن به بخش‌های مختلف فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی و فقدان تجربه‌های لازم در این زمینه تا حدی دشوار و پیچیده می‌نماید. با این حال برای دستیابی به موقعیت استفاده از تجارب عام در زمینه برنامه‌ریزی گردشگری، توجه به مراحلی که تاکنون در کشور طی شده، می‌تواند راهنمای خوبی برای برنامه‌ریزی به شمار آید. در واقع هر برنامه عبارت از فرایندی مستمر و استراتژیک برای تحقق هدف‌های مشخص است.

هدف‌ها، دورنما یا چشم‌اندازی از خواست‌های آرمانی، مشخص و عینی را پیش‌روی برنامه‌ریز قرار می‌دهند تا روش‌ها و راه‌های رسیدن به مقصود توسعه را تحت فرایندی که در برنامه مشخص می‌شود، تنظیم کند. از این‌رو می‌توان گفت که هدف‌ها، نقش

تعیین‌کننده‌ای در روند برنامه‌ریزی اجرایی ایفا می‌کنند. بدین ترتیب، جامع‌ترین خواست‌های توسعه گردشگری که بیشترین انتفاع را برای توسعه دربرداشته و با توجه به امکانات و محدودیت‌های موجود در طول دوره طرح قابل حصول باشند، باید به عنوان مجموعه‌ای از هدف‌ها، سرلوحه برنامه‌ریزی قرار گرفته و برنامه توسعه گردشگری مبتنی بر چگونگی و زمان دستیابی به آنها تدوین شود، لذا با توجه به شناخت از ماهیت صنعت گردشگری و توانمندی‌ها، محدودیت‌ها، نقاط ضعف و فرصت‌های درونی و بیرونی و در نهایت رهنمودهای طرح‌های فرادست شهر بندرعباس، رسیدن به اهداف ذیل باید به عنوان اهداف کلان توسعه صنعت گردشگری و پروژه حقانی در شهر بندرعباس مدنظر قرار گیرد:

- افزایش میزان بهره‌وری صنعت گردشگری شهر نسبت به وضعیت موجود آن و افزایش میزان برخورداری از منافع این صنعت

- بهره‌برداری مطلوب از موقعیت و مزیت استراتژیک شهر برای توسعه گردشگری و ارتقای سهم آن در گردشگری ملی

- تحرک بخشی به اقتصاد شهر از طریق افزایش درآمد و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید

- افزایش توان رقابتی شهر در عرصه‌های مختلف و حفظ جایگاه شهر در این عرصه‌ها

- افزایش حجم تقاضای گردشگری و مدیریت و سامان‌دهی به کیفیت این تقاضا

- حفظ بازارهای گردشگری موجود و افزایش مطلوبیت گردشگرانی که از این بازارها وارد می‌شوند

- دستیابی به بازارهای بالقوه گردشگری که مساعد ورود گردشگر به شهر هستند

- ایجاد تسهیلات تأسیسات جدید و ارتقای وضعیت تأسیسات موجود و تلاش همه‌جانبه برای افزایش میانگین طول مدت اقامت، سرانه هزینه کرد و حجم کل درآمدهای گردشگری شهر از محل فعالیت‌های

صنعت گردشگری

- حفظ و توسعه منابع موجود و بالقوه فرهنگی، تاریخی و طبیعی شهر

- استفاده بهینه از منابع، امکانات تأسیسات و تسهیلات موجود در تمام دوره سال

- ارتقا و توسعه فرهنگ گردشگری و ایجاد همبستگی منطقه‌ای و ناحیه‌ای

- اتخاذ تدابیر پایدار در مدیریت توسعه گردشگری

- افزایش سطح رفاه اجتماعی مردم شهر

- دستیابی به توسعه پایدار در صنعت گردشگری با رعایت کلیه استانداردهای زیست محیطی (جهانی و ملی)

- معرفی جلوه‌ها و توانمندی‌های شهر در عرصه‌های داخلی و تقویت حضور در عرصه‌های بین‌المللی

- تقویت وفاق و همبستگی اجتماعی و تحکیم هویت فرهنگی شهر از طریق افزایش تعاملات فرهنگی و بهره‌گیری مناسب از فعالیت‌های فرهنگی

- حفاظت، تجهیز و توسعه بهره‌برداری مناسب از منابع و جاذبه‌های طبیعی، فرهنگی-تاریخی و انسان‌ساخت گردشگری شهر

- توسعه متعادل فعالیت‌های صنعت گردشگری در قلمرو شهر متناسب با مزیت‌های نواحی و با تأکید بر فضاها دارای اولویت (قطب و محورهای توسعه) و جزایر

- توسعه هماهنگ فعالیت‌های گردشگری با سایر بخش‌های اقتصادی - اجتماعی استان و عمران جزایر

- توسعه و تجهیز زیرساخت‌ها و تأسیسات اقامتی و گردشگری شهر

- با اولویت قطب‌ها، محورها و جزایر - تلاش همه‌جانبه برای جلب مشارکت‌های عمومی (افراد و جماعت‌های بومی و محلی) و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی

- استفاده بهینه از امکانات، تأسیسات و تسهیلات موجود گردشگری برای تمام دوره سال

- بهبود کیفیت ارایه خدمات

گردشگری

- تجهیز، تأمین و توسعه منابع انسانی صنعت گردشگری در رده مدیریت، کارشناسی و عملیات

- اتخاذ سیاست‌های ویژه منطقه‌ای حمایت‌های مالی، اعمال صحیح معافیت‌ها و تخفیف‌های مالیاتی و عوارض برای تشویق و ترغیب مشارکت گسترده بخش‌های عمومی و خصوصی در توسعه سریع صنعت گردشگری شهر

پروژه‌هایی از این دست باید بتوانند موقعیت شهر بندرعباس را به عنوان دروازه بین‌المللی هوایی و زمینی تقویت کنند، زیرا این مرکز علاوه بر آنکه خود مقصد محسوب می‌شود، باید براساس تنوع بازارها و منابع گردشگری به مرکزی جهت توسعه نواحی موجود، در حال ظهور و بالقوه گردشگری تبدیل شود. منابع موجود شامل بخش تجارت و کسب و کار، جلسات، گردهمایی‌ها، نمایشگاه‌ها، گشت‌وگذارهای کلی و علایق خاص، گذران تعطیلات در مناطق ساحلی و سایر بازارهای علایق خاص مانند هنر، فرهنگ و باستان‌شناسی است. تأسیسات و تسهیلات گردشگری در بندرعباس بایستی ارتقا یابند و آثار تاریخی آن بهتر است حفظ و آرایه شود و ارتباط آن با نواحی گردشگری اطراف بهبود یابد.

دسته‌بندی تورها را می‌توان به صورت سفرهای یک روزه یا با اقامت شبانه برای بازدید اطراف شهرهای اصلی منطقه ترتیب داد. برنامه تورهای طولانی را باید براساس استفاده از ترکیبی از وسایل حمل‌ونقل یعنی هواپیما و کشتی و همچنین استفاده از هتل یا اقامتگاه‌های اردوگاهی ترتیب داد. □

منابع و مآخذ:

- مهندسین مشاور هرم‌پی - ۱۳۸۶ - مطالعه و طراحی ترمینال مسافربری شهید حقانی (مطالعات و طراحی مرحله اول)

- مهندسین مشاور هرم‌پی - ۱۳۸۸ - مطالعات و سامان‌دهی نوار ۲۲ کیلومتری ساحل بندرعباس حداقل فرودگاه تایندر شهید باهنر

http://sanatetourism.blogsky.com/-
/۱-category/cat



کنارگذر ساحلی رامسر؛ طرحه بادو کاربری راه و گردشگری

محمد مهدی محمودی، مدیریت طرح - مهندسین مشاور هرم پی
حسین مثقالی، مدیر پروژه کنارگذر ساحلی رامسر - سازمان بنادر و دریانوردی

معرفی شهر رامسر

شهر رامسر غربی ترین شهر در استان مازندران است و جمعیت این شهر بنا بر آمار سرشماری سال ۱۳۸۵، ۳۱۶۵۹ نفر برآورد شده است. متوسط حداکثر دمای سالانه در این شهر معادل ۱۹/۲ درجه سانتی گراد و متوسط دمای حداقل سالانه معادل ۱۲/۴ درجه سانتی گراد، متوسط بارندگی بین ۳۸/۳ در کمترین و ۲۷۵/۷ میلی متر در بیشترین زمان است. این منطقه تا سال ۱۳۱۰ دارای بافت روستایی پراکنده در لابه لای کشتزارها و جنگل های متراکم و کوهستانی جنوبی بود و جزو یکی از بلوک های تنکابن محسوب می شد و از محلات مختلف با نام های متفاوت تشکیل می شد که تعدادی از این محلات در وضع موجود جزو بافت فیزیکی شهر قرار دارد و هنوز به همان اسم های سال های قدیمی و مشهور نامیده می شود. با شروع عملیات

پیشبرد اقتصاد کشور نقش دارد، بلکه صنعتی پاکیزه و فاقد آلودگی است و در عین حال اشتغال زایی بالایی دارد. از طرفی مقایسه بین گردشگران داخلی و خارجی در این صنعت بیانگر اهمیت آن در توسعه اقتصاد داخلی کشورها است، به گونه ای که براساس آمار سازمان گردشگری جهانی، نسبت گردشگران داخلی به خارجی، ۱۰ به ۱ است. مردم ایران به شدت مشتاق سفر، تفریح و استراحت در فضایی متفاوت از زندگی روزمره هستند و این فضاها می تواند در انواع مختلف باستانی و تاریخی، طبیعی، انسان ساخت و یا تلفیقی از آنها باشد. پروژه کنارگذر ساحلی رامسر، پروژه راه و گردشگری انسان ساخت است که در شهر رامسر، با جاذبه های بسیار طبیعی، تاریخی و فرهنگی که از گذشته، پذیرای گردشگران بسیاری از نقاط مختلف کشور و جهان بوده، واقع شده است.

از دهه ۶۰ میلادی، گردشگری توسط اقتصاددانان در ردیف صنایع قرار گرفت و قابلیت های صنعت گردشگری همه رابه این نتیجه رسانده که این صنعت بدون دود، راه میانبری برای توسعه اقتصادی در کشورهای در حال توسعه و تولید ثروت در کشورهای صنعتی بوده و در آینده نزدیک این صنعت به مهم ترین شاخص اقتصادی هر کشور تبدیل خواهد شد.

در ایران با کاهش بازدهی چاه های نفت حدود یک دهه است که مسوولان نگاه جدی تری به گردشگری دارند. نفت در آینده نزدیک تمام می شود، اما آثار تمدن های باستانی، کوهستان ها، دریاچه ها، رودخانه ها، جنگل ها، دشت های وسیع و گونه های متنوع گیاهی و جانوری سال های بیشتری پابرجا می مانند. گردشگری یکی از مطمئن ترین و ارزان ترین منابع کسب درآمد ریالی و ارزی است و این صنعت نه تنها در

از آنجایی که شهر رامسر با مشکل دفع بهداشتی زیاله و پساب مواجه است، عدم انتقال و دفع زیاله و پساب مجموعه گردشگری کنارگذر و دفع در این چرخه، می‌تواند به عنوان یک عامل محدودیت برای این پروژه محسوب شود

خود با تغییر الگوی جذب گردشگر، به اصلی‌ترین جاذبه گردشگری منطقه تبدیل خواهد شد که نه تنها پشتوانه قابل اطمینانی برای سرمایه‌گذاران محسوب می‌شود، بلکه اقتصاد منطقه را نیز دگرگون خواهد کرد. در این جزایر، ایجاد فضاهای متنوع تفریحی، خدماتی، گردشگری و اقامتی در کنار ورزش‌های متنوع آبی و ساحلی پیش‌بینی می‌شود.

بررسی جنبه‌های گردشگری پروژه

در جزایر تفریحی کنارگذر ساحلی رامسر، ایجاد کاربری‌های گردشگری همچون مراکز اقامتی متنوع (هتل، متل، کمپ)، مراکز مخصوص فعالیت‌های فرهنگی، کلوپ ورزش‌های آبی، موزه تنوع زیستی، باغ گیاه‌شناسی، آکواریوم گونه‌های دریایی خزر، پارک آبی، چشم‌اندازهای زیبا و ... پیش‌بینی می‌شود.

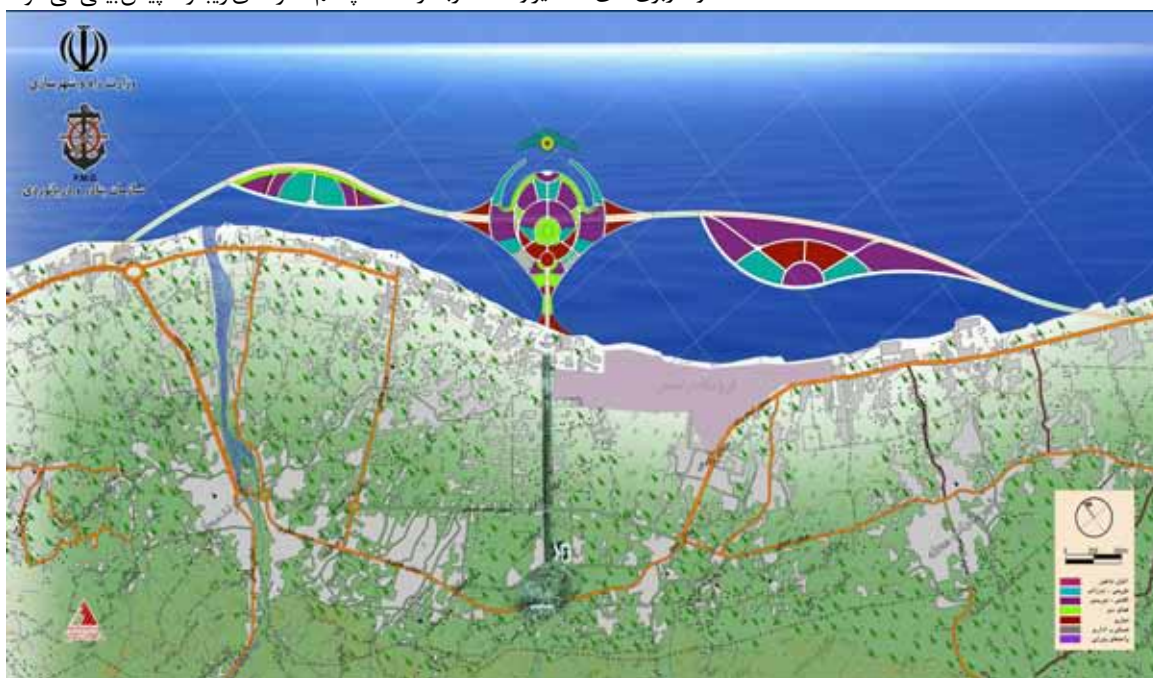
به تصویب هیات دولت رسید. در این پروژه، علاوه بر توجه به مساله حل معضل ترافیکی شهر رامسر از طریق یک آزادراه چهارباند و یک خط ریلی، به جنبه گردشگری و رونق آن از طریق احداث یک مرکز گردشگری بایک هسته مرکزی و دو جزیره پیرامونی توجه شده است. در طراحی کنارگذر ساحلی، سعی شده است که با ارایه عالی‌ترین فرم معماری، طراحی بدیع و منحصر بفرد با تصویر سمبلیک کمان آرشی (اسطوره کهن ایرانی) خلق شود. همچنین، حفظ هویت دیرین شهر و نیز ایجاد خاطرات جمعی و تصاویر ذهنی ماندگار در میان گردشگران و برقراری تعامل بین دریا و ساحل و نیز استفاده از فضای سبز و عناصر اکولوژیک طرح در جهت ارتقای هویت طبیعی شهر رامسر از اهداف اصلی این پروژه از نقطه نظر گردشگری است. در همین راستا، ارتباط هتل تاریخی رامسر با نقطه عطف پروژه از طریق محور اصلی طرح (بلوار معلم) برقرار شده است. این محور دارای پوشش گیاهی هویت‌مندی است که در فهرست آثار ثبت شده میراث فرهنگی بوده و دارای نقش ارتباطی و دسترسی بین شهر و کنارگذر ساحلی است. در حقیقت مرکز اصلی پروژه مذکور از عناصر هویت‌مند شهر تشکیل شده است که از یک سو به سمت دریا و از سوی دیگر به سمت کوه و هتل تاریخی رامسر هدایت می‌شود، بنابراین اگر تاکنون تنها خصوصیات طبیعی و تاریخی شهر رامسر جاذب گردشگران بوده است، از این پس کنارگذر ساحلی رامسر به همراه فضاها و کاربری‌های متمایز و منحصربه‌فرد

ساختمانی گسترده‌ای که در بین سال‌های ۱۳۱۱ تا ۱۳۱۵ در این منطقه به وقوع پیوست، جابه‌جایی شدیدی در بافت فیزیکی منطقه به وجود آمد و متعاقب آن تقسیم‌بندی سیاسی آن دچار تحول شد. این شهر تا اواخر سال ۱۳۵۸ دارای بخشداری بود و یکی از بخش‌های تابعه فرمانداری شهرستان تنکابن محسوب می‌شد، ولی در اوایل سال ۱۳۵۸ از فرمانداری شهرستان تنکابن جدا و به صورت شهرستانی مستقل درآمد.

این شهر علاوه بر داشتن سواحل زیبای دریای خزر، دارای چشم‌انداز بی‌نظیر جنگلی است و داشتن این موقعیت خاص جغرافیایی و طبیعی در کنار داشتن چشمه‌های آب گرم و سرد معدنی و مجاورت مکان‌های با جاذبه‌های بالای گردشگری همچون ارتفاعات جواهرده، آبشارها، غارها و چشمه‌ها، باعث تبدیل این منطقه به یک قطب گردشگری شمال کشور و ایجاد تعدادی از بناهای مجلل همچون هتل رامسر، کاخ مرمرو و ویلاهای متعدد از سال ۱۳۱۰ شده است که در حال حاضر این بناها جنبه تاریخی و گردشگری یافته‌اند.

کنارگذر ساحلی رامسر

به دلیل مشکلات ترافیکی شهر رامسر به ویژه در روزهای اوج ورود گردشگران به شهرهای شمالی کشور و نیز فاصله کم خط ساحل با ارتفاعات جنگلی و کمبود زمین، در سفر استانی ریاست محترم جمهور در سال ۱۳۸۵، احداث کنارگذری به طول ۱۰ کیلومتر از داخل دریا با هدف حل معضل ترافیکی شهر رامسر،





جدول ۱- اثرات مثبت و منفی احداث کنارگذر ساحلی رامسر از دو دیدگاه گردشگری و ترافیک

اثرات منفی	اثرات مثبت	
- برهم خوردن نظم اخلاقی جامعه - فراموش شدن برخی سنت ها - به منظور درک بهتر توسط گردشگران - تنزل ارزش زبان مادری - افزایش بی رویه قیمت املاک و مستغلات - بروز آلودگی و مشکلات زیست محیطی	- افزایش سطح رفاه زندگی شهری - کمک به اقتصاد بومی و محلی - ایجاد اشتغال برای ساکنین شهر رامسر و حوزه نفوذ آن - جلوگیری از مهاجرت افراد در سنین کار و فعالیت - مثبت شدن موازنه مهاجرتی - ارتقای سطح تعاملات اجتماعی ساکنین شهر - احیا و ارتقای میراث فرهنگی - کمک به باز شدن فضای اجتماعی و فرهنگی - ایجاد تصویر ذهنی جهانی مناسب از ایران و شهر رامسر - سامان دهی منطقه ساحلی - تقویت نقش اجتماعات و اتحادیه های محلی در جهت حفاظت و نگهداری از سواحل دریای خزر	از دیدگاه توسعه گردشگری
- به هم ریختگی انسجام اجتماعی - جابه جایی یا تعطیلی خدمات حاشیه راه قدیم - تخریب ارزش های اجتماعی (سیاسی، اخلاقی و بومی) - ایجاد تنش ها و تضادهای اجتماعی	- افزایش ایمنی و روان شدن ترافیک عبوری - صرفه جویی در زمان سفر - تقویت نقش گردشگری شهر - کاهش بار ترافیکی راه عبوری از داخل شهر - جلوگیری از تردد بیش از اندازه مسافران به ویژه مسافران عبوری از داخل محلات شهر - افزایش کارایی سیستم حمل و نقل شهری - افزایش پویایی، تحرک و زنده بودن فضاهای شهری - تقویت دسترسی های منتهی به شهر - توزیع متناسب تر خدمات و کاربری های شهری	از دیدگاه احداث یک راه جدید

ایجاد این طرح نیز همچون سایر طرح ها و پروژه ها، با توجه به ابعاد وسیع آن، اثرات اجتماعی زیادی بر محیط پیرامونی خود خواهد داشت که با بررسی و پیش بینی دقیق این اثرات می توان نسبت به آرایه طرحی اندیشیده شده اقدام کرد. بدون شک احداث این پروژه بر جنبه های مختلف اجتماعی، جمعیتی محدوده از جمله تعداد جمعیت، مهاجرت، اشتغال، گردشگری، آداب و رسوم و سنت ها و نیز محیط زیست اثرات مثبت یا منفی بر جای خواهد گذاشت که با پیش بینی و شناخت آنها و آرایه برنامه های لازم می توان از امکانات موجود بهره گرفت و با اتخاذ تدابیری از جنبه های منفی آن کاست. به طور اجمالی اثرات مثبت و منفی احداث کنارگذر ساحلی رامسر را می توان در جدول یک خلاصه کرد:

این پروژه با توجه به نوآوری، حجم عملیاتی و استفاده از تکنولوژی روز، باید بتواند در پی تحقق اهداف گردشگری پایدار باشد. معیارهای مهم در سیاست گذاری گردشگری پایدار عبارتند از:

- تنظیم منحنی تقاضا جهت ایجاد تعادل میان تقاضا، ظرفیت و جلوگیری از ایجاد تقاضای بیش از حد
- کاهش تخریب اماکن و محیط های زیستی جهت استفاده های گردشگری
- حفاظت از چشم اندازهای طبیعی و ارتقای آنها
- همکاری با سایر صنایع به ویژه جنگلداری و شیلات
- ایجاد تخصص حرفه ای در صنعت گردشگری
- تغییر رفتار گردشگران
- اثرات منفی که از آنها یاد شد، در صورت اجرای یک برنامه ریزی درست و کارآمد می تواند نقش

نمونه‌های جهانی مشابه

راه ارتباطی اورسند (Oresund)

در سال ۱۹۹۱ دولت‌های دانمارک و سوئد قراردادی را برای ایجاد یک راه ارتباطی ثابت بین دو کشور امضا کردند که هدف از آن ایجاد یک تونل زیر دریایی در غربی‌ترین قسمت راه ارتباطی اورسند به طول ۱۶/۶ کیلومتر بین جزیره مصنوعی Peberholm و شبه جزیره مصنوعی Kastrop کپنهاگ بود. این تونل که هم برای عبور و مرور ماشین در طبقه بالایی و هم برای عبور قطار در طبقه پایین تونل ساخته شد، طولانی‌ترین تونل در دنیا است و ساخت آن در سال ۲۰۰۰ میلادی به اتمام رسید. جزیره مصنوعی Peberholm به منظور عبور و مرور وسایل نقلیه از تونل به سوی پل ساخته شده و حدود ۴ کیلومتر طول دارد و از مواد لایروبی بستر دریای اورسند تشکیل شده است.

جاده ساحلی بندر اسکندریه مصر

این جاده به پهنای ۶ باند مسیّر رفت و ۶ باند مسیّر برگشت در حاشیه ساحل قرار گرفته و در واقع سامان‌دهی بخش عمده‌ای از بار ترافیکی شهر را بر عهده گرفته است که علاوه بر کنترل ترافیک داخل شهری یک شاهراه ترانزیتی نیز محسوب می‌شود. برای احداث جاده فوق فضای کافی در اختیار نبوده و در نتیجه اکثر قسمت‌های صخره‌ای ساحل جاده به صورت پل از روی خلیج‌های کوچک عبور کرده است. در کنار جاده ساحلی سعی شده با سامان‌دهی محدوده‌های ساحلی و قطعات خشکی کشیده شده تا داخل دریا فضاهای مسکونی، تفریحی و گردشگری در شهر گسترش یابد. از طرفی با ایجاد خلیج‌ها و موج‌شکن‌های مصنوعی و یا تقویت و سامان‌دهی خلیج‌های طبیعی، فضای مناسبی برای استقرار قایق‌های تفریحی و پاره‌ای ورزش‌های آبی ایجاد شده است.

Marina Hemingway کوبا

کشور کوبا در منطقه Marina Hemingway با ساخت شبه جزایر کوچک مصنوعی که در داخل دریا پیش رفته‌اند، اقدام به ایجاد چند شهرک مسکونی با ویژگی‌های گردشگری کرده است. این شبه جزایر مصنوعی به صورت کانال‌هایی به موازات یکدیگر ایجاد شده‌اند و توسط یک جاده اصلی از شریان اصلی ساحلی دسترسی می‌گیرد. مسیرهای دسترسی فرعی از مسیر اصلی جدا شده و دسترسی داخلی بلوک‌ها را مهیا می‌کند. در این منطقه علاوه بر شهرک‌های اقامتی،

مخرب خود را از بین برده و یا به میزان بالایی کاهش دهد اما در صورت عدم اجرای موفق و فقدان مدیریت یکپارچه کارآمد، اثرات مثبت این طرح می‌تواند کاهش یافته و یا تبدیل به آثار منفی شوند. تعامل متقابل این پروژه با شهر رامسر، یکی از مباحث اصولی در موفقیت این پروژه است که نیازمند یک هماهنگی منسجم و یکپارچه بین مدیران و برنامه‌ریزان شهر و هسته گردشگری پروژه است. هسته توریستی پروژه باید بتواند علاوه بر پاسخگویی به نیازهای اقامتی خود، بتواند کمک‌رسان شهر در مواقع لزوم، به ویژه در مواقع اوج ورود گردشگران باشد. کمبود فضاهای تفریحی و ورزشی در شهر رامسر، خود یک امکان برای پروژه کمربندی رامسر تلقی می‌شود که در هسته گردشگری آن، بخش‌ها و امکانات مختلفی برای انجام فعالیت‌های فرهنگی و ورزشی اختصاص یافته است. همچنین مراحل ساخت و بهره‌برداری از این پروژه باید بتواند باعث ایجاد موقعیت‌های شغلی بسیاری برای مردم محلی منطقه به صورت مستقیم و غیرمستقیم شود و تا حد ممکن از به‌کارگیری افراد غیربومی اجتناب شود. از سوی دیگر، از آنجا که شهر رامسر با مشکل دفع بهداشتی زباله و پساب مواجه است، عدم انتقال و دفع زباله و پساب مجموعه گردشگری کنارگذر و دفع در این چرخه، می‌تواند به عنوان یک عامل محدودیت برای این پروژه محسوب شود. اما تجهیز این پروژه به امکانات دفع بهداشتی زباله و پساب می‌تواند به عنوان یکی از امکانات و مزایای این پروژه تلقی و آن را تبدیل به پروژه‌ای سبز از لحاظ زیست محیطی و گردشگری کند که در صورتی که در جهت تعامل با شهر به انجام برسد، می‌تواند پاسخگوی نیاز هر دو بخش باشد.

پروژه کنارگذر ساحلی رامسر، از لحاظ نوع کاربری دو منظوره آن، در سطح ملی و منطقه‌ای جزو نخستین تجربیات به‌شمار می‌آید که اجرای موفق آن می‌تواند کشورمان را در سطح منطقه‌ای و جهانی شاخص کند، اما استفاده از تجربیات و بهره‌گیری از طرح‌های مشابه از ضروریات اجرای آن محسوب می‌شود. راه ارتباطی اورسند بین دو کشور سوئد و دانمارک، جاده ساحلی بندر اسکندریه مصر، شبه جزایر مصنوعی بزرگ و کوچک گردشگری و اقامتی در کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس همچون امارات متحده عربی (جزایر نخلی)، کویت (جزیره سبز) و کوبا (Marina Hemingway) نمونه‌هایی از فعالیت‌های مشابه هستند که به اختصار به تعدادی از آنها اشاره می‌شود:

در جزایر تفریحی کنارگذر ساحلی رامسر، ایجاد کاربری‌های گردشگری همچون مراکز اقامتی متنوع (هتل، متل، کمپ)، مراکز مخصوص فعالیت‌های فرهنگی، کلوب ورزش‌های آبی، موزه تنوع زیستی، باغ گیاه‌شناسی، آکواریوم گونه‌های دریایی خزر، پارک آبی، چشم‌اندازهای زیبا و ...

پیش‌بینی می‌شود

فضاهای تفریحی و ورزشی و هتل نیز در نظر گرفته شده است. محدوده آب‌های آرام ایجاد شده بین شبه جزیره‌های نواری محیط مناسبی برای قایقرانی تفریحی ایجاد کرده است.

جزایر مصنوعی نخل (Palm) دبی - امارات عربی متحده

به جهت محدودیت فضا در ساحل امیرنشین دبی برای فعالیت‌های گردشگری، طرح جزیره‌های نخل به مساحت ۵۲۰ کیلومتر مربع شروع به اجرا کرد. این مجموعه دارای کاربری‌های تجاری و مسکونی است و جزایر ایجاد شده در این پروژه بزرگ‌ترین جزیره‌های مصنوعی دنیا هستند. در این مجموعه ۱۰۰ هتل لوکس، ویلاهای مسکونی، مراکز خرید، رستوران، مراکز تفریحی و ورزشی پیش‌بینی شده است. کلیه مصالح سنگی مورد نیاز پروژه از معادن همین کشور و ماسه مورد نیاز برای استحصال این جزایر از کف خلیج فارس تأمین می‌شود. □

منابع و مآخذ:

- ای. فنل، دیوید - ۱۳۸۵ - ترجمه جعفر اولادی قادی‌کلی - مقدمه‌ای بر طبیعت‌گردی، دانشگاه مازندران
- مهندسین مشاور هرم‌پی - ۱۳۹۰ - مطالعات امکان‌سنجی طرح کنارگذر ساحلی رامسر
- مهندسین مشاور هرم‌پی - ۱۳۹۰ - مطالعات میراث فرهنگی و گردشگری طرح کنارگذر ساحلی رامسر
- مهندسین مشاور هرم‌پی - ۱۳۸۹ - بررسی تأثیرات کالبدی فضایی طرح کنارگذر ساحلی رامسر بر شهر
- لی، جان - ۱۳۷۸ - گردشگری و توسعه در جهان سوم - ترجمه عبدالرضا رکن‌الدین افتخاری - شرکت چاپ و نشر بارزگانی
- کاظمی، مرتضی - ۱۳۹۰ - اهمیت تمرکز بر جذب گردشگران داخلی - روزنامه دنیای اقتصاد

اوسیس؛ بزرگ‌ترین کشتی در دنیا

تامت ها اگر قرار بود از کشتی بسیار بزرگ و عظیم صحبت شود، بی شک نخستین نامی که به یادمان می‌آید تایتانیک بود. اما سه سال پیش کشتی مسافری غول پیکری سفر دریایی خود را آغاز کرد که تاکنون لقب بزرگ‌ترین کشتی ساخته شده مسافری را از آن خود دارد. کار ساخت اوسیس (Oasis) - کشتی غول پیکر سیاحتی جهان - که در شهر تورکو فنلاند ساخته شده، در تاریخ ۶ فوریه ۲۰۰۶ آغاز و ۲۸ اکتبر ۲۰۰۹ به پایان رسید. سفارش ساخت اوسیس از سوی شرکت بین‌المللی رویال کاراییب بود. شرکت بین‌المللی رویال کاراییب نام یک شرکت بزرگ کشتیرانی در آمریکا است که در سال ۱۹۶۸ تأسیس شده و تاکنون سفارش ساخت ۱۱ کشتی عظیم و رکوردشکن را به Turun Telakka داده است. کشتی مذکور اوسیس دریا یا Oasis of the Seas نام دارد که رکورد بزرگ‌ترین کشتی دنیا را از آن خود کرده است. نام این کشتی در مسابقه‌ای به همین منظور در تاریخ ۲۳ ماه مه ۲۰۰۸ انتخاب شد و به معنی واحه، آبادی یا مرغزار میان کویر است. اوسیس در دریاها یا Oasis of the Seas از هر نظر یک رکورد به شمار می‌آید و از پیشرفته‌ترین فن‌آوری‌ها برای ساخت آن استفاده شده است. اگر نگاهی به مختصات این کشتی غول پیکر بیندازید، متوجه عظمت آن می‌شوید که همچون آبادی کوچکی در میان دریاها شناور است. برای ساخت این کشتی که مراحل کارگاهی آن در فنلاند انجام شده، حدود ۴/۱ میلیارد یورو هزینه شده است که معادل هزینه ساخت ورزشگاه ویمبلی لندن بود. ۳۲۰۰ کارگر این کشتی را در مدت ۳ سال ساختند؛ کشتی‌ای که با همه امکانات رفاهی‌اش می‌تواند ۶۲۹۶ مسافر و ۲۱۶۵ خدمه را در خود جای دهد.

طول این کشتی حدود ۳۶۲ متر است که به این ترتیب حدود ۴۰ متر از برج ایفل بیشتر است.

ارتفاع این کشتی از خط آب حدود ۷۲ متر است که ۱/۵ برابر ارتفاع مجسمه غول پیکر حضرت مسیح در ریودو ژانیرو به شمار می‌رود. عرض این کشتی در قسمت انتهایی ۶۳ متر است که تقریباً با فاصله نوک ۲ بال یک هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ برابر است. برای سیم‌کشی این کشتی حدود ۵۳۱۰ کیلومتر سیم استفاده شده است.

مصرف روزانه آب شیرین کشتی حدود ۲۳ هزار و ۵۰۰ تن است که البته آب ۲۱ استخر شنای تعبیه شده در کشتی را نیز شامل می‌شود؛ استخرهایی که شامل استخر امواج خروشان و استخر عمیقی به عمق ۵ متر نیز می‌شود. در میانه این کشتی باغ بزرگی شامل گیاهان طبیعی طراحی شده که ۱۲ هزار و ۱۵۷ گیاه و ۵۶ درخت زنده را شامل می‌شود. نگاهی به این عظمت، شاید پیچیدگی‌های فنی پشت پرده این غول

دریایی را آشکار کند. اوج مهندسی کشتی در این سازه به کار رفته و گویا استقبال مردم از بلیت‌های گرانقیمت آن به حدی بوده که مالکان این کشتی تصمیم به ساخت خواهر آن گرفته‌اند؛ کشتی‌ای که ابعاد و ظرفیت بیشتری نسبت به اوسیس داشته باشد. این کشتی همچون یک شهر است و مراکز تفریحی، پارک، سینما، سالن‌های ورزشی و رستوران‌های متعددی دارد. این کشتی‌ها سیاحتی و تفریحی هستند و در آب‌های دریای کاراییب سفرهای رفت و برگشت انجام می‌دهند. کشتی اوسیس جدیدترین بخشی است که به ناوگان سلطنتی دریای کاراییب اضافه شده و در عین حال بزرگ‌ترین کشتی مسافرتی جهان نیز به شمار می‌رود. کشتی جاذبه دریاها با داشتن ۲۷۰۰ اتاق و ۱۶ عرشه مانند یک شهر کوچک است که با سرعت ۲۲ گره دریایی از فوریت لادر دیل به کاراییب سفر می‌کند. همچنین بر روی کشتی یک قهوه‌فروشی استارباکس هم وجود دارد.

چشم انداز

- اوسیس دریاها که در ارتفاع ۱۱۸۷ فوتی واقع شده، ۱۲۴ فوت بلندتر از برج ایفل است.
- طول این کشتی تقریباً با طول ۳/۵ زمین فوتبال برابر است.
- این کشتی از ۵۰۰ هزار بخش مجزا ساخته شده است.
- از ۱۵۸,۵۰۳ گالن رنگ استفاده شده است.
- کابل هایی که برای سیم کشی این کشتی استفاده شده اند، می توانند در فاصله بین فورت لادردیل در فلوریدا تا جنوبی آلاسکا کشیده شوند.

محیط زیست

- کشتی اوسیس دریاها، نخستین کشتی است که موفق به دریافت گذرنامه سبز از شرکت دریایی (DNV - Det Norske VERITAS) شده که این بخش مهمی از گواهینامه «طراحی کشتی پاک» به صورت داوطلبانه است.
- سیستم تصفیه پیشرفته آب مصرفی کشتی اوسیس دریاها نخستین جایزه دریای پاک را به خاطر استفاده از سیستم تصفیه پیشرفته آب مصرفی از شرکت Nor Shipping دریافت کرد. این سیستم دو برابر از استانداردهای فدرال آمریکا برای تخلیه آب مصرفی در بنادر کاربردی تر است.
- هر چیزی که قابل بازیافت باشد، در کشتی واحه دریاها بازیافت می شود. این کشتی به دلیل در اختیار داشتن پیشرفته ترین امکانات و وسایل به خود می بالد؛ ابزار خردکن کاغذ، وسایل بسته بندی و فشرده کردن، خردکن شیشه، لامپ، فوطی و آلومینیوم.

کشتی استفاده شده، از مواد غیرسمی ساخته شده است؛ مواد تکنولوژیکی پیشرفته ای که مقاومت بدنه کشتی را (بر سطح آب) کاهش می دهد و بنابراین باعث کاهش مصرف سوخت می شود. 

علاوه بر این، در این کشتی بزرگ ترین سردخانه برای انبار کلیه مواد قابل بازیافت، ضایعات خاص یا خطرناک، روغن های مخصوص پخت و پز، مایعات حل کننده، خاکستر مواد سوزانده شده و غیره وجود دارد. - رنگی که روی بدنه

بانوی ایران، برنده جایزه طراح بندریو کوهاما

اگر گذرگان به سینما آزادی تهران به عنوان پرمخاطب‌ترین سینمای ایران افتاده باشد، طرح آن ماحصل یک معمار ممتاز ایرانی به نام خانم فرشید موسوی است که براساس اطلاعات ارایه شده در مرجع الکترونیکی ویکی‌پدیا در سال ۱۹۹۷ برنده طرح این سینمای ارزشمند درنیش خیابان بخارست نیز شده است. اگرچه بانگاهی به سوابق این بانوی ایرانی شیرازی الاصل که به نمونه‌ای از آنها در شماره پیش روی ماهنامه «بندردریا» اشاره شده است، می‌توان درک کرد که انگیزه نهاد ریاست جمهوری و شخص محمود احمدی‌نژاد در تلاش برای دعوت از ایرانیان مقیم خارج از کشور برای حضور و همکاری در ایران - که چند سال پیش همایشی بزرگ از آن در تهران نیز برگزار شد - چه بوده است. البته اینکه چرا ماهنامه «بندردریا» به انتشار اطلاعاتی از این بانوی نخبه ایرانی پرداخته است بابت برد جایزه طراحی بندر بین‌المللی یوکوهاما توسط اوست که متأسفانه از دست رسانه‌های ما دور مانده است. اما بهانه خوبی شده است تا از این پس با همکاری شما خوانندگان چهره‌های موفق دنیا را که به نوعی دستی در امر دریا و دریانوردی دارند، معرفی نماییم.

ماهنامه «بندردریا»



- سال پایان طراحی: ۲۰۰۰
- سال شروع ساختمان: ۲۰۰۰
- سال پایان ساختمان: ۲۰۰۲
- زیربنا: ۴۸ هزار متر مربع
- هزینه کل: ۱۲۹ میلیون پوند

هدف از ساخت این پایانه دریایی، ایجاد رابطه‌ای بین باغ موجود در ساحل و اسکله از یک طرف و شهروندان یوکوهاما و جهانگردان خارجی از طرف دیگر بوده است. این سازمان دهی به عنوان واسطه‌ای بین دو ماشین بزرگ اجتماعی که تشکیلات جدید را می‌سازد و شامل فضاهای عمومی یوکوهاما و مدیریت مسافرت‌های دریایی است، عمل می‌کند. استفاده‌کنندگان از این ترمینال را ساکنین بندر یوکوهاما، جهانگردان خارجی، مسافران تجاری، تماشاگران و شرکت‌کنندگان نمایشگاه‌ها تشکیل می‌دهند. یکی از اهداف طراحی به دست آوردن واسطه‌ای از یک طبیعت متفاوت است. طرح دارای سازه‌ای متمایز بوده که منجر به ایجاد یک محیط یکپارچه می‌گردد. این بنا، تأثیرگذار، هیجان‌انگیز و جذاب بوده و عابری را به داخل خود دعوت می‌نماید، طرح از نوآوری بسیار بالایی برخوردار است. ساختمان در عین پیچیدگی از سادگی و صمیمیت سرشار است، پهناور و در عین حال مقیاس انسانی دارد. کف‌ها و سقف‌ها به هم

خالق‌ترین شرکت‌های معماری در طراحی‌های شهری و چشم‌اندازها در سراسر جهان به حساب می‌آید. این شرکت تا به حال پروژه‌های بین‌المللی زیادی در نقاط مختلف جهان اجرا کرده است که بیشتر آنها نامزد کسب جایزه‌های بین‌المللی در طراحی بوده‌اند.

از این طرح‌ها می‌توان به گذرگاه دریایی یوکوهاما در ژاپن، پارک بزرگ بارسلونا همراه با تالارهای کنفرانس محوطه سرباز، هتل بلومون در گرونینگن هلند، ساختمان پلیس بزرگ بارسلونا همراه با تالارهای کنفرانس محوطه سرباز، هتل بلومون در گرونینگن هلند، ساختمان پلیس در لاویلا یویاسا اسپانیا و غرفه نمایشگاه صادرات بین‌المللی اسپانیا اشاره کرد.

فرشید موسوی علاوه بر اینکه عضو ثابت کمیته طراحی بین‌المللی (IDC) در لندن است یکی از اعضای گروه مشاورین معماری و طراحی پارلمان انگلستان نیز به شمار می‌آید.

در نوامبر ۲۰۰۵، هم موسوی به عنوان مسوول کمیته برگزارکننده اعطای جوایز معماری «آفاخان» برگزیده شد.

تعدادی که نام‌نویسی کرده بودند: ۳۲۰۰ نفر
- تعدادی که پروژه تحویل داده بودند: ۶۶۰ نفر
- تعداد کشورهای شرکت‌کننده: ۶۳ کشور
- شروع طراحی: ۱۹۹۵

خانم فرشید موسوی (به رغم این اسم پسرانه، خانم هستند) به همراه شوهر/شریک اسپانیایی خود، در دفتر لندن‌نی‌شان FOA یا Foreign Office Architects در دنیای معماری مشغول به فعالیت هستند. فرشید موسوی استاد بخش معماری دانشگاه هاروارد است. او این رشته را در دانشگاه‌های GCD، کالج لندن، داندی و مدرسه معماری بارتلت تدریس می‌کند. پیش از تاسیس دفتر معماری خارجی همراه با آخاندرو زارا یولو در سال ۱۹۹۲ در لندن، موسوی مسوولیت طراحی ساختمان رنژوپیانو در جنوا و اداره دفتر معماری کلان شهر روتردام را نیز بر عهده داشت. با توجه به اینکه موسوی استادی متعهد و بسیار برجسته است در دانشگاه‌های UCLA، کلمبیا، پرینستون و چند مدرسه معماری دیگر در اروپا به عنوان ناظر فعالیت می‌کند.

خانم موسوی به مدت ۸ سال در اتحادیه معماری لندن مشغول به تدریس بود و در این مدت ریاست موسسه معماری فرهنگستان هنرهای زیبا در وین را نیز بر عهده داشت. علاوه بر سرپرستی این فرهنگستان فرشید موسوی بین سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۵ در این موسسه به تدریس نیز مشغول بود. شرکتی که فرشید موسوی در لندن تاسیس کرده و به نام دفتر معماری خارجی (FOA) مشغول به فعالیت است به عنوان یکی از برجسته‌ترین و

آمیخته، محیط طبیعی برای گشت و گذار به وجود آورده و در نتیجه، ساختمان در امتداد شهر دیده می شود و سطوح بر روی هم می پیچند، تشکیل چین و شکن هایی را می دهند که نه تنها مقاومت سازه را بالا می برد، بلکه مسیرهای متنوعی را به وجود می آورد.

به خاطر زلزله خیز بودن منطقه، جدائی بین ساختمان و سازه آن وجود نداشته و از عناصری مانند ستون ها و دیوارها کمتر استفاده شده است. بین دو سازه بتنی و فلزی، با مطالعات تفصیلی که به عمل آمد سرانجام از سازه فلزی استفاده گردید و اتصالات نیز اکثراً از جوش است.

در طراحی این پروژه تمام تلاش ها بر ابداعات هنری متمرکز گردیده بود. از نظر دید و منظر، انسان حجم مانعی را در مقابل خود نمی بیند. با احجام نرم که انتخاب گردیده است، سمت دریا و منظر بندر یوکوهاما، به خوبی دیده می شود.

بارانداز یوکوهاما که حدود صد و چهل سال قبل تاسیس شد اکنون پذیرای حدود چهل و چهار هزار کشتی در سال است.

بالا بودن کیفیت و سرعت ارائه خدمات بندری در یوکوهاما و ارزان بودن نسبی این خدمات موجب شده است این بندر به محل انبار کالاهای ساخت کشورهای مجاور از جمله کره جنوبی تبدیل شود.

بخش اعظم اقتصاد شهر یوکوهاما به اسکله ها و باراندازهای این بندر بستگی دارد. مسئولان این شهر تاکنون چند بار مساحت باراندازها را افزایش دادند به گونه ای که مساحت کل آنها اکنون حدود هفت هزار هکتار است که سه هزار هکتار از آن به سمت دریا است. هر سال حدود صد و بیست و شش میلیون تن کالا در این بندر تخلیه یا بارگیری می شود و درآمدی در حدود هشتاد میلیارد دلار در سال، نصیب ژاپنی هاست.

نظر هیئت داوران در مورد برنده اول:

پروژه ای که از میان شرکت کنندگان انتخاب گردیده است از خلاقیت بسیار بالایی برخوردار بوده و نه تنها فضاها با استادی طراحی گردیده اند، بلکه توجه بسیاری به نحوه ساخت بنا نیز گردیده است.

طراحی کل بنا از یک نوع ترکیب و روش شکل گرفته و از نظر عملکرد، مناسب تغییرات محلی و بین المللی بوده و انعطاف پذیری می باشد.

در عین حال به دو موضوع توجه شده است: داشتن دسترسی ها و گردش

مناسب در مجموعه و همچنین پرهیز از راه ها و گذرگاه های بن بست و در نهایت تعبیه باغ بر روی بام ها که می تواند مورد استفاده شهروندان مختلف قرار گیرد.

ابتدا از اینکه سطوح طبقات شیب دار بودند و از داخل تمام فضاها به هم مربوط می شدند، در انتخاب پروژه تردید داشتیم. اما بعداً دریافتیم که ۷۵ درصد سطوح صاف و بقیه هم که شیب دار هستند برای افراد سالمند و معلولین بسیار مناسب هستند. همچنین یک روش بدیع ساختمانی پیشنهاد گردیده بود که از صفحات فولادی سوراخ دار مفصلی تشکیل می شد.

طرح دارای نوآوری بسیار بوده و از شکل طبیعی و حتی آستره نیز استفاده گردیده است. قایق های مسافرین می توانند در طول اسکله توقف کنند که این امر راحتی و کشش بسیاری را دارا می باشد.

در نهایت با توجه به این ارزش ها، این طرح به عنوان نفر اول و شایسته دریافت

جایزه بزرگ مسابقه شناخته شد. از بین ده نفر برنده دیپلم افتخار اسامی معماران معروفی همچون دومینیک پرواز فرانسه و برنده اول مسابقه بین المللی "کتابخانه ملی فرانسه" و همچنین رافائل وینولی معمار آرژانتینی الاصل مقیم آمریکا که برنده اول مسابقه بین المللی "مرکز همایش های توکیو" است، به چشم می خورد. شایان ذکر است که دانیل لیسکیند معمار معروف لهستانی و برنده مسابقه بین المللی گسترش موزه ویکتوریا و آلبرت در لندن نیز، در پایان مسابقه پایانه یوکوهاما هیچ امتیازی کسب نکرد.

هنگامی که خبرنگار یکی از رسانه ها از پل آندرو معمار معروف فرانسوی پرسید که به نظر شما از آثار مهم معماری که امروز شناخته شده است، کدام اثر را جالب تر می دانید؟ پاسخ داد: پروژه ترمینال بندر یوکوهامای ژاپن اثر خانم فرشید موسوی ...



حدود مسئولیت‌ها در حمل و نقل دریایی

خیراله بهادری، مسوول ترمینال‌های عمومی اداره کل بندر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
قاسم جنامی، کارشناس بازاریابی اداره کل بندر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)



از مهم‌ترین مباحث حقوق دریایی، حمل و نقل دریایی است و در این مبحث اصلی‌ترین نکته مسئولیت متصدی حمل و نقل است. معاهده بروکسل مصوب ۱۹۲۴ از قدیمی‌ترین قواعد حاکم در این زمینه و قواعد هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ از تازه‌ترین آنها است. قانون دریایی مصوب شهریور ۱۳۴۳ نیز با مختصر تفاوت برگردان معاهده بروکسل است. نگاهی به مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قانون دریایی ایران و نیز قواعد هامبورگ از جهات نوع مسئولیت و حدود آن نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهای که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مند هستند از جمله ایران، با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی ایران از این طریق صورت می‌گیرد مهم بوده و نیازمند توضیح زیاد نیست. قواعد حاکم بر این نوع حمل و نقل برای اولین مرتبه تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل به تصویب رسید. در تاریخ حمل و نقل، تصویب این معاهده نقطه عطفی در خاتمه بخشیدن به اجحافات است که از طرف متصدیان حمل و نقل به صاحبان کالا وارد می‌شد پیش از این متصدیان حمل و نقل در رسانیدن سالم کالا به مقصد به اشکال مختلف از خود سلب مسئولیت می‌کردند. از افتخارات این معاهده همین بس که به موجب آن برای نخستین بار نه تنها سلب مسئولیت متصدی در انجام وظیفه خود که حفظ و نگهداری و رسانیدن سالم کالا به مقصد است منتفی اعلام شد، بلکه موارد عدم مسئولیت او نیز به طور معین مشخص شد. استقبال کم نظیر کشورها از این معاهده موجب شد که طی چندین دهه این قواعد در زمینه حمل و نقل دریایی حاکم مطلق شود. برخی از کشورها با تصویب و الحاق به معاهده لاهه و بعضی دیگر با وضع قانون مطابق معاهده و پاره‌ای دیگر مثل ایران به هردو طریق از آن بهره‌مند شدند.

باتوجه به تحولاتی که بر اثر پیشرفت‌های فنی در ابعاد گوناگون در زمینه حمل و نقل دریایی طی چند دهه اخیر صورت گرفت، دیگر قواعد لاهه قواعد مناسبی در پاسخگویی به مسایل و مشکلات ناشی از حمل و نقل دریایی کالا نبود، بنابراین تصمیم بر اصلاح این قواعد گرفته شد که نتیجه آن تحت عنوان پروتکل لاهه ویزی در فوریه ۱۹۶۸ به تصویب رسید. از طریق این اصلاحیه تغییراتی محدود در معاهده لاهه صورت گرفت از جمله اینکه واحد حمل براساس بسته و وزن تصحیح گردید، کانتینر، پالت و وسایل مشابه آن به عنوان واحد حمل تلقی شدند، اما در اصل مطلب یعنی در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی تغییری داده نشد و علت عدم استقبال گسترده کشورها از این پروتکل همین امر یعنی برطرف نکردن انتظار عمومی در ایجاد تغییرات اساسی در رابطه با قواعد مسئولیت بود. به عبارتی دیگر، قواعد لاهه که در زمینه مسئولیت دارای استثنائات متعددی است از این پس با توجه به داده‌های فنی حفظ آنها قابل توجیه نبود، اما پروتکل اصلاحی آنها را حفظ کرد. به عنوان مثال می‌توان از عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در صورت آتش سوزی و یا ارتکاب تقصیر در امر دریانوردی و اداره کشتی و یا عدم مسئولیت او در صورت حمل کالا به روی عرشه کشتی و یا در صورت حمل حیوانات زنده نام برد. نارضایتی از قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی آن موجب شد تا کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد پس از بررسی‌های طولانی و نشست‌های متعدد در سال ۱۹۷۸ در گردهمایی خود در شهر هامبورگ آلمان قواعد تازه‌ای در زمینه حمل و نقل دریایی به تصویب رساند که به قواعد هامبورگ معروفیت دارد. در قواعد هامبورگ با حفظ آورده‌های قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی نظیر تایید سیستم واحد - وزنی (بسته و وزن) علاوه بر اینکه قاعده مسئولیت با حذف استثنائات دستخوش تغییر شد، مدت و سقف آن نیز تغییر پیدا کرد. بدین وسیله بسیاری از خلاها و نارسایی‌های قواعد لاهه از جمله فقدان مسئولیت متصدی در صورت تاخیر در تحویل برطرف شد. به رغم برخی اظهارات افراطی و شتابزده نسبت به این قواعد نظیر قواعد هامبورگ یا انقلاب در حمل و نقل دریایی، به نظر می‌رسد قواعد مزبور چیزی بیش از روزآمد کردن قواعد لاهه نباشد، بنابراین با وجود اینکه بیش از دو دهه از زمان تصویب آن می‌گذرد و با وجود حمایت قاطع کشورهای جهان سوم معروف به گروه ۷۷

بارنامه سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید شده و توسط فرمانده کشتی که از طرف صاحب کشتی برای این کار تعیین شده و مجوز دریافت کرده است، امضا می‌شود و به موجب آن تعهد می‌شود که بار توسط کشتی به مقصد حمل و به گیرنده تحویل شود



- شرط وثیقه گرفتن کالا که طبق این ماده حمل‌کننده حق دارد کالا را در قبال کرایه، هزینه نجات کشتی، خسارت همگانی و هزینه‌های دیگری که برای حفظ کالا متحمل می‌شود، نزد خود نگه دارد.

- شرط خسارت همگانی که چگونگی پرداخت خسارت بر اساس مقررات یورک - یورک - آنتورپ راتعیین می‌کند.

- شرط تأمین خسارت که در آن مبلغ خسارتی را که حمل‌کننده در صورت بروز خسارت یا فقدان کالا و یا تاخیر در تحویل به موقع کالا مسؤول پرداخت آن است، معین می‌کند.

مسئولیت‌های متصدی حمل به عنوان صادرکننده بارنامه:

- اصولاً صادرکننده بارنامه با صدور و امضای بارنامه، بدون توجه به هرگونه شرایط موجود، رسید تحویل کالا را به فروشنده یا صاحب کالا می‌دهد، بنابراین مسئولیت تحویل کالا را به تحویل گیرنده به همان صورتی که دریافت کرده، بر عهده می‌گیرد.

- مسئولیت هرگونه کسر تحویل یا اضافه تخلیه بار در برابر صاحب کالا و گمرک بر عهده صادرکننده بارنامه می‌باشد.

- مسئولیت تأخیر در تحویل کالا بر اساس کنوانسیون حاکم بر بارنامه بر عهده صادرکننده بارنامه است.

- مسئولیت جبران خسارت وارده (کلی، جزئی و تأخیر) با توجه به بند ۴، در صورتی که شرط مخصوص در قرارداد حمل پیش‌بینی نشده باشد، به عهده صادرکننده بارنامه است.

- از آنجا که متصدی حمل و نقل اعم از موسسه حمل و نقل و فرمانده کشتی است و با توجه به اینکه حمل کالاهای متعدد موجب بروز مشکلاتی برای صاحبان کالا جهت اخذ امضا و مهر از فرمانده کشتی می‌شود، شخص مسؤول در موسسه حمل و نقل (کشتیرانی / متصدی حمل و نقل) نسبت به امضای بارنامه و مهر کردن آن در محل مربوطه اقدام می‌کند.

- چنانچه موسسه صادرکننده بارنامه به عنوان نماینده متصدی حمل و نقل اقدام کند، در محل امضا، مراتب امضا به عنوان نماینده راقید می‌کند.

مسئولیت‌های متصدی حمل در مقابل گمرک:

متصدی حمل ضمن مسئولیت صدور بارنامه معتبر، مسؤول صدور مانیفست که خلاصه‌ای از فهرست بار را شامل می‌شود نیز به شمار می‌آید. در شروع تخلیه بار فرمی به نام اظهارنامه اجمالی به مانیفست ضمیمه می‌شود. فهرست بار تخلیه شده با مانیفست تطبیق

از قواعد مزبور هنوز موفق به جایگزین شدن قواعد لاهه در جرگه بین‌المللی نشده است و شاید بی‌مهری کشورهای اروپایی صاحب دریانست به این معاهده از عمده دلایل این تاخیر باشد.

در حقوق داخلی، حمل و نقل دریایی تا سال ۱۳۴۳ تابع قوانین تجارت و مدنی است و از شهریور سال ۱۳۴۳ تابع قانون دریایی مصوب همین سال می‌شود که خود ترجمه معاهده لاهه با تفاوت‌های بسیار جزئی است. مضافاً در سال ۱۳۴۴ (۱۹۶۶ میلادی) ایران به این معاهده نیز ملحق می‌شود، اما در خصوص تصویب پروتکل الحاقی ویزبی و نیز معاهده هامبورگ تا به حال اقدامی صورت نگرفته است. بدین ترتیب، در زمینه حمل و نقل دریایی قواعد متعددی موجود و مطرح هستند که عبارتند از قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، معاهده بروکسل مصوب ۱۹۲۴، پروتکل لاهه ویزبی مصوب ۱۹۶۸ و معاهده هامبورگ مصوب ۱۹۷۸. نظریه اینکه حمل و نقل از لحاظ ماهیت با خطرات بسیاری توأم است، متصدیان حمل و نقل از امتیاز تحدید مسوولیت، تحت شرایط مندرج در کنوانسیون‌های حاکم بر اسناد حمل، که مهم‌ترین آنها بارنامه است، برخوردارند.

با توجه به اهمیت نقش بارنامه در حمل و نقل، ابتدا به تبیین ویژگی‌های این سند مهم در حوزه حمل و نقل دریایی می‌پردازیم، سپس به مسئولیت‌های متعارف در حمل و نقل دریایی اشاره می‌کنیم، متعاقباً وارد بحث کنوانسیون‌ها می‌شویم و به خصوص به مقوله میزان مسوولیت متصدی حمل خواهیم پرداخت.

تعریف بارنامه:

«بارنامه سندی است قابل معامله که حمل‌کننده یا نماینده وی پس از وصول کالا صادر می‌کند و حاکی از حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدأ حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله حمل مورد توافق، در مقابل کرایه حمل معین است.»

تعریف بارنامه در قانون دریایی ایران

«بارنامه سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید شده و توسط فرمانده کشتی که از طرف صاحب کشتی برای این کار تعیین شده و مجوز دریافت کرده است، امضا می‌شود و به موجب آن تعهد می‌شود که بار توسط کشتی به مقصد حمل و به گیرنده تحویل شود.»

شرایط بارنامه:

۱. بارنامه باید بدون قید و شرط باشد.
 ۲. تاریخ صدور آن از اهمیت زیادی برخوردار است.
 ۳. سند رسید کالا است.
 ۴. سند مالکیت کالا است.
 ۵. سند قابل معامله است.
- گردش بارنامه دریایی از لحظه صدور تا ترخیص کالا:
۱. صدور بارنامه توسط شرکت حمل و نقل و تحویل آن به فرستنده کالا.
 ۲. ارائه سری کامل بارنامه و سایر اسناد به بانک توسط فروشنده کالا.
 ۳. کنترل اسناد حمل و بارنامه و ارسال آن به بانک خریدار.
 ۴. ظهرونیسی اسناد و بارنامه و تحویل آن به خریدار کالا.
 ۵. ارائه یک نسخه از بارنامه ظهرونیسی شده به وسیله خریدار به کارگزار.
 ۶. ارائه فتوکپی بارنامه ظهرونیسی شده به همراه سایر اسناد به گمرک جهت ترخیص کالا.

شرایط ظهرونیسی بارنامه دریایی:

- شرط اصلی که مشخص می‌کند بارنامه تابع چه مقرراتی است.

- شرط تخلیه و تحویل که طبق آن حمل‌کننده حق تحویل و تخلیه کالا در مقصد را بدون اطلاع به گیرنده برای خود محفوظ می‌دارد.

مسئولیت‌های صاحب کالا در مقابل متصدی حمل / کارگزار دریایی

۱. صاحب کالا یا نماینده او (فروشنده کالا) موظف است مشخصات دقیق و صحیح کالا را به حمل‌کننده اعلام کند، در غیر این صورت مسئول خسارات وارده خواهد بود.
۲. در صورتی که در متن بارنامه یا قرارداد حمل، صاحب کالا موظف به فراهم کردن تجهیزات خاص، تأمین امکانات تخلیه و یا اخذ مجوزهای لازم از مقامات ذی ربط باشد و در این موارد کوتاهی کند، مسئولیت هرگونه خسارت وارده بر عهده او خواهد بود.
۳. صاحب کالا به توجه به مفاد متن قرارداد حمل یا بارنامه، مسئولیت پرداخت کرایه حمل (در مبدأ یا مقصد، بر اساس مفاد قرارداد حمل) را بر عهده دارد و در صورت عدم پرداخت، متصدی حمل و یا نماینده او مجاز به عدم تحویل کالا تا تسویه وجوه مربوط به هزینه حمل بوده و مسئولیت خسارات وارده بر عهده صاحب کالا است.

مسئولیت بنادر در برابر اشخاص ثالث:

۱. تأمین امنیت تردد و ورود و خروج کشتی‌ها از طریق فراهم کردن چراغ‌های دریایی، لایروبی کانال‌های ورودی و خروجی بنادر، تسهیلات یدک‌کشی و تأمین راهنما در حوضچه‌ها و اسکله‌های امن.
۲. نگهداری و حفاظت کالا در محوطه‌های بندری.
۳. کنترل و نظارت بر اجرای صحیح عملیات بارگیری، تخلیه و نگهداری کالا با لحاظ کردن استانداردهای بین‌المللی و قوانین و مقررات موضوعه در کشور.
۴. تأمین امنیت فیزیکی کشتی‌ها و کارکنان آنها در لنگرگاه‌ها، اسکله‌ها و محوطه‌های بندری.
۵. تأمین امکانات و تسهیلات مخابراتی، پزشکی و بهداشتی مورد نیاز.

کنوانسیون‌های بین‌المللی:

کنوانسیون‌ها، که در واقع حسب توافق چندین کشور برای ایجاد ضوابط و قواعدی در عرصه بین‌المللی تدوین می‌شوند، معمولاً بر حسب نیازهایی که در این عرصه ظهور می‌کند، توسط سازمان‌های بین‌المللی و با همکاری متخصصین امر تهیه و پس از طی فرآیندهای خاص برای تصویب یا الحاق به کشورها رای می‌شود. کنوانسیون‌ها حاوی شرایط و مقررات تعیین‌کننده حدود مسئولیت‌های هریک از طرفین قرارداد، چگونگی پرداخت هزینه‌ها (اعم از حمل و نقل و غیره) و همچنین تأمین خسارات متعلقه احتمالی و نحوه تعیین خسارات و رسیدگی قانونی به اختلافات با در نظر گرفتن کلیه موارد و شرایط مندرج در آن کنوانسیون هستند.

مهم‌ترین کنوانسیون‌هایی که به تصویب مجلس رسیده و جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است، عبارتند از:

- ۱- کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS: International Convention for the Safety of Life at sea)
- ۲- کنوانسیون خطوط بارگیری (Load Lines)
- ۳- کنوانسیون اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها (TONNAGE MEASUREMENT)
- ۴- کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (COLREG)
- ۵- کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی (INMARSAT)
- ۶- کنوانسیون استاندارد‌های آموزش، صدور گواهینامه دریانوردان (STCW)
- ۷- کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها (MARPOL)
- ۸- کنوانسیون کنترل سیستم‌های ضدخیزه‌مضرب روی کشتی‌ها (AFS)



کارگزار دریایی به عنوان وکیل عمل کرده و مسئولیت او از مسئولیت‌های متعارف در موضوع وکالت فراتر نمی‌رود. تعهد و مسئولیت کارگزار طبق عرف محلی یا بین‌المللی از جانب مالک کشتی یا اجاره‌کننده کشتی در قرارداد منعقد فی مابین تبیین می‌شود



داده شده و فهرست خلاصه بار توسط تطبیق دهنده و بارشمار تایید و مبادله می‌شود.

وجود کسری «اضافی»، شکستگی و دست‌خوردگی بار:

هرگاه هنگام تحویل قطعی محمولات کشتی به گمرک یا بندر و تطبیق آن با مندرجات اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار (مانیفست) ضمیمه آن اختلافاتی از حیث تعداد بسته‌های تحویلی مشاهده شود، اعم از اینکه تعداد بسته‌های تخلیه شده زیادتر یا کمتر از تعدادی باشد که در اظهارنامه و فهرست کل بار (مانیفست) ضمیمه آن مذکور است و بر اساس ماده ۱۰۴ و ۱۱۰ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ مجلس شورای اسلامی و ماده ۳۹ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی اقدام لازم به عمل می‌آید. در مورد کالای شکسته، دست‌خورده و یا کالاهایی که دارای علامت و شماره روشن و خوانا نیستند، مطابق مواد مندرج در قانون امور گمرکی و آیین‌نامه اجرایی مربوط اقدامات لازم اعمال خواهد شد.

مسئولیت‌های کارگزار دریایی در مقابل مالک کشتی:

کارگزار دریایی به عنوان وکیل عمل کرده و مسئولیت او از مسئولیت‌های متعارف در موضوع وکالت فراتر نمی‌رود. تعهد و مسئولیت کارگزار طبق عرف محلی یا بین‌المللی از جانب مالک کشتی و یا اجاره‌کننده کشتی در قرارداد منعقد فی مابین تبیین می‌شود، لذا نماینده یا کارگزار دریایی در محدوده مسئولیت‌های تعیین شده در قرارداد در مقابل اشخاص ثالث مسئولیت دارد. بدین ترتیب مسئولیت خسارات وارده بر تاسیسات بندری و آلودگی‌های زیست محیطی بر عهده مالک کشتی است که قاعدتاً پشتمانه بیمه (P&I) را دارد و کارگزار دریایی به عنوان هماهنگ‌کننده عمل می‌کند.

کنوانسیون‌های حمل دریایی در حقیقت به منظور تنظیم و استاندارد کردن قراردادهای حمل و نقل دریایی که غالباً برنامه‌های صادر شده نشان‌ه چنین توافق‌هایی است، تدوین شده است



- مهلت زمان اعلام خسارت در صورتی که هنگام تخلیه نامشهود باشد ۳ روز و در غیر این صورت بلافاصله بعد از تخلی

- مدت مرور زمان برای ارجاع مساله به دادگاه يك سال از تاریخ تحویل

- خسارت تاخیر ملحوظ شده، هر چند برای آن سقفی در نظر گرفته نشده است.

مسئولیت حمل کننده براساس کنوانسیون هامبورگ:

- مسئولیت حمل کننده از زمان تحویل گیری کالا تا زمان تحویل آن به صاحب کالا است.

- سقف غرامت برای هر بسته ۸۳۵ SDR یا هر کیلو ۲ SDR (هر کدام که بیشتر بود ملاک قرار می‌گیرد).

- مهلت زمان اعلام خسارت نامشهود ۱۵ روز است.

- مهلت اعلام خسارت تاخیر ۶۰ روز است و کالایی که ظرف مدت ۶۰ روز به مقصد نرسد، مفقوده تلقی شده و می‌تواند موضوع اعلام خسارت قرار گیرد.

- میزان غرامت برای خسارت تاخیر ۲/۵ برابر هزینه حمل برای بسته‌هایی است که با تاخیر رسیده باشد (حداکثر معادل کل هزینه حمل).

- مدت مرور زمان برای اعلام خسارت دو سال است.

- در این کنوانسیون حداکثر مسئولیت برای حمل کننده پیش بینی شده است. □

۹- کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها (BWM)

۱۰- کنوانسیون نجات دریایی (SALVAGE)

۱۱- کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی (FAL)

۱۲- کنوانسیون مسوولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی (CLC)

کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر حمل و نقل دریایی:

کنوانسیون‌های حمل دریایی در حقیقت به منظور تنظیم و استاندارد کردن قراردادهای حمل و نقل دریایی که غالباً برنامه‌های صادر شده نشان‌ه چنین توافق‌هایی است تدوین گردیده است. البته در قراردادهای اجاره کشتی طرفین نسبت به تعیین شرایط و مسوولیت‌های مترتب بر حمل، به صورت موردی توافق می‌کنند که بدیهی است می‌توانند به مقررات کنوانسیون خاصی اشاره داشته باشند.

مهم‌ترین کنوانسیون‌های دریایی معمول و متعارف بین‌المللی در حمل و نقل دریایی عبارتند از:

۱. کنوانسیون هیگ (لاسه ۱۹۲۴) Hague Convention

۲. کنوانسیون هیگ ویزی ۱۹۶۸ (Hague Convention Vizby ۱۹۶۸)

۳. کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ (UN Convention on the transport of goods by sea ۱۹۷۸, Hamburg)

۴. کنوانسیون‌های حمل و نقل چندوجهی ۱۹۸۰ (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva ۱۹۸۰ May ۲۴)

برنامه دریایی و کنوانسیون‌های حاکم بر آن:

مقررات حاکم بر حمل و نقل دریایی از فراز و نشیب‌های گوناگونی در طول تاریخ برخوردار بوده که خلاصه مهم‌ترین مقاطع آن به شرح زیر است:

- بی‌رحمانه عمل کردن مالکین کشتی و معاف بودن از هرگونه مسوولیت در قبال خسارات وارده به کالا.

- تصویب لایحه هارتر در سال ۱۸۹۳ برای تجارت آمریکا که بر اساس آن مالکین کشتی ملزم شدند کالایی را که صحیح و سالم تحویل می‌گیرند، صحیح و سالم تحویل دهند؛ چه خسارت در اثر مسامحه حمل کننده باشد و چه نباشد.

- تصویب قوانین لاهه در سال ۱۹۲۴ که حالت بین‌المللی به این امر داده و بانکها بیشتر وارد عمل شدند و از صدور برنامه‌های غیرمخدوش در مبدأ ولی تحویل کالای معیوب در مقصد متأثر بودند، مهم‌ترین مشخصه این مقررات تجدید مسوولیت متصدی حمل است. این مقررات مبنای قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ ایرانی نیز به شمار می‌آید.

- تصویب مقررات ویزی در سال ۱۹۶۸ و در کنفرانس استکهلم که مهم‌ترین مشخصه آن اصلاح بعضی از مواد مقررات لاهه، از جمله تسری محدودیت مسوولیت مندرج در برنامه به خدمه و عاملین متصدی حمل است.

- تصویب مقررات جدیدی در کنفرانس دیپلماتیک حقوق دریایی بروکسل در سال ۱۹۶۸ که مهم‌ترین مشخصه آن توجه به احکام صادره در دادگاه برای شکایت رسیده، توجه به تحولات جدید حمل و نقل دریایی (کانتینر)، توجه به داوری، تعیین میزان خسارت برای کالاهای فله و ملحوظ کردن خسارت‌های اتمی هستند.

مسئولیت حمل کنندگان براساس کنوانسیون‌ها

مسئولیت حمل کننده براساس کنوانسیون هیگ:

- شروع مسوولیت از زمان بارگیری و تا پایان تخلیه.

- سقف غرامت برای هر بسته یا واحد کالا (تن) معادل ۱۰۰ پوند انگلیس حداکثر معادل ارزش کالا.

- در مورد تاخیر پیش بینی خسارت نشده است، مگر آنکه توافق خاصی حاصل شده باشد.

- مدت زمان اعلام خسارت در صورتی که هنگام تخلیه مشهود نباشد ۳۰ روز و در غیر این صورت باید بلافاصله بعد از تخلیه اعلام خسارت شود.

- مسوولیتی در قبال خسارت وارده بر کالا هنگام بارگیری و تخلیه ندارد.

- مرور زمان پیش بینی شده برای دریافت خسارت از جانب صاحب کالا يك سال از تاریخ تحویل است؛ یعنی صاحب کالا يك سال فرصت دارد که در صورت عدم حصول توافق به دادگاه مراجعه کند.

مسئولیت حمل کننده براساس کنوانسیون هیگ - ویزی:

- سقف غرامت برای هر بسته ۶۷/۶۶۶ DSR یا ۲ SDR برای هر کیلو (هر کدام که بیشتر بود ملاک قرار می‌گیرد) و حداکثر معادل ارزش کالا

پروتکل کارتاژها در اکوسیستم‌های دریایی

سمیه گهواربند^۱
مژگان امتیازجو^۲

پروتکل جهانی کارتاژها بر اساس اصل پانزدهم اعلامیه ریوا جلاس زمین (۱۹۹۲) بر رویکرد احتیاطی در خصوص طبیعت پیرامون و توسعه تصریح می‌کند و با هدف اطمینان از نقل و انتقال و استفاده ایمن از ارگانیسم‌های دست‌ورزی شده که ممکن است اثر سوئی بر تنوع زیستی داشته باشد با در نظر گرفتن سلامت انسان و تاکید بر نقل و انتقال بین مرزی تدوین شده است. آب توازن کشتی‌ها به طور گسترده‌ای عامل انتقال غیر عمدی ارگانیسم‌های زنده اکوسیستم‌های دریایی است که به شکل یک معضل جهانی نمود یافته و حل مشکل نیازمند همکاری‌ها و عملکرد جهانی و منطقه‌ای است.





بین‌المللی دریانوردی (IMO) فعالیت خود را از طریق کشورهای عضو در ارتباط با تدوین کنوانسیون مارپل (MARPOL) در خصوص موضوع آب توازن آغاز کرد. در واقع اصل اول درایمی زیستی حفاظت اکوسیستم‌های آبی دریاها و اقیانوس‌ها و یا به عبارتی اکوسیستم‌های آبی است. مدیریت آب توازن، کنترل مرسولات دریایی، برچسب‌گذاری و کنترل به‌کارگیری موجودات دست‌ورزی شده ژنتیکی و انتقال آنها از طریق راه‌های آبی را در بر می‌گیرد [۱۱، ۱۲].

تعریف ایمنی زیستی و تاریخچه آن

ایمنی زیستی مجموعه‌ای از تدابیر، سیاست‌ها، مقررات و روش‌هایی است که برای تضمین بهره‌برداری از فواید قطعی زیست فن‌آوری مولکولی و پیشگیری از آثار سوء احتمالی کاربرد این فن‌آوری بر تنوع و ذخایر زیستی، بهداشت انسان و کشاورزی لازم است [۵]. با توجه به دستاوردهای زیست فن‌آوری مولکولی در دنیا و بحث بهره‌برداری سالم از نتایج آن، موضوع ایمنی زیستی مورد بررسی قرار گرفت. در این راستا و به منظور تدوین قوانین لازم در سال ۱۹۹۲ اجلاس زمین در کشور برزیل شکل گرفت. در نتیجه تلاش‌های بین‌المللی پروتکل ایمنی زیستی نخستین بار در ۱۹۹۵ در دومین اجلاس اعضای کنوانسیون تنوع در جاکارتا بحث زیستی شد. این پیش‌نویس طی ۶ جلسه در سال‌های ۱۹۹۶ تا ۱۹۹۹ آماده و در سال ۱۹۹۹ به نشست فوق‌العاده اعضای کنوانسیون تنوع در شهر کارتاگنا کشور کلمبیا ارایه و از همان تاریخ پروتکل ایمنی زیستی به پروتکل کارتاگنا معروف شد.

پس از ۴ سال بحث‌های طولانی سرانجام پروتکل مورد پذیرش قرار گرفت و طی مراسم ویژه‌ای در پنجمین اجلاس اعضای کنوانسیون تنوع در سال ۲۰۰۰ در شهر نایروبی کشور کنیا، ۶۷ کشور از جمله ایران و اتحادیه اروپا پروتکل را امضا کردند و تقریباً ۳ سال بعد از آن تاریخ این پروتکل وارد فاز اجرایی شد و شمول آن بخشی از بدنه روبه رشد قوانین بین‌المللی قرار گرفت. پروتکل جهانی ایمنی زیستی در تاریخ ۱۳۸۲/۵/۲۹ به تصویب نمایندگان مجلس شورای اسلامی رسید و متعاقب آن از تایید شورای محترم نگهبان گذشت. مفاد این تفاهم‌نامه بین‌المللی از تاریخ ۱۳۸۲/۱۱/۲۹ وارد فاز اجرایی شده و تمام بندهای آن لازم‌الاجرا است. این پروتکل ۴۰ ماده و ۳ پیوست دارد [۳].

تغییر در ساختار ژنی اکوسیستم‌های آبی از طریق انتقال عمدی یا غیرعمدی گونه‌های غیربومی موجودات زنده به اکوسیستم‌های دریایی است. این امر موجب شده است تا بسیاری از گونه‌های آبی به مناطق خارج از زیستگاه اصلی خود انتشار یابند و تهدید جدی برای گونه‌های بومی محسوب شوند. آب توازن کشتی‌ها به طور گسترده عامل انتقال غیرعمدی ارگانیسم‌های زنده در بین اکوسیستم‌های دریایی محسوب می‌شود. ورود گونه‌های تازه وارد به اکوسیستم‌های جدید در درجه اول ساختار شبکه غذایی محیط را به طور گسترده‌ای تغییر داده و موجب کاهش تنوع زیستی دریا می‌شود. نتیجه نهایی چنین وضعیتی ایجاد تغییرات اساسی در ذخایر ژنی دریا خواهد بود. از سوی دیگر این پدیده تهدید جدی برای مناطق آبی پروری ساحلی که در نزدیکی مسیرهای کشتیرانی قرار داشته باشند، محسوب می‌شود و این مناطق در معرض بالاترین شانس دریافت بیماری از طریق پاتوژن‌های منتقل شده به وسیله آب توازن کشتی‌ها قرار دارند. در مناطقی نیز مشاهده شده که انتقال عامل برخی بیماری‌های انسانی و شیوع گسترده آنها در بین مردم ساکن در نواحی ساحلی از طریق جابه‌جایی پاتوژن‌ها توسط آب توازن صورت پذیرفته است.

امروزه مساله انتقال گونه‌های مضر آبی غیربومی ناشی از تخلیه آب توازن کشتی‌ها به دریا، به شکل یک معضل جهانی نمود یافته است، به نحوی که حل این مشکل از برنامه‌های ملی فراتر رفته و نیازمند همکاری‌ها و عملکرد یکنواخت جهانی و منطقه‌ای شده است. تخمین زده می‌شود که روزانه در حدود ۳ الی ۵ میلیارد تن آب توازن به وسیله ۸۵ هزار کشتی در سراسر دنیا جابه‌جا می‌شود. امروزه انتقال آب توازن کشتی‌ها و جابه‌جایی مواد شیمیایی و موجودات زنده مهاجم و متعدد ناشی از آنها، از مسایل عمده اکوسیستم‌های آبی است. هر کشتی ممکن است با توجه به اندازه و هدف استفاده از چند لیتر تا ۱۳۰ هزار تن آب توازن را حمل کند. از این رو بررسی، تجزیه و تحلیل و ارایه راهکارهای مناسب جهت حفظ وضعیت تعادل اکوسیستم اجتناب ناپذیر است. در قوانین رایج جهانی، ممانعت از نقل و انتقال بیولوژیکی ارگانیسم‌ها همراه با آب توازن اجباری نیست. از سال ۱۹۷۳ سازمان

هدف پروتکل کارتاها

پروتکل جهانی ایمنی زیستی (کارتاها) بر رویکرد احتیاطی در خصوص طبیعت پیرامون و توسعه منطبق است و با هدف اطمینان از نقل و انتقال و استفاده ایمن از ارگانیسم‌های دست‌ورزی شده یا تراریخته که ممکن است به تنوع زیستی اثر سوئی داشته باشند با در نظر گرفتن سلامت انسان و با تاکید خاص به نقل و انتقالات بین مرزی تدوین شده است [۳].

به دنبال پیشرفت‌های شگفت‌آور و سریع در جنبه‌های مختلف علم به ویژه در عصر حاضر رعایت موضوعات و نکات اخلاقی در تحقیقات علمی و فن‌آوری‌های نوین یک نیاز مبرم و اساسی است که دانش مهندسی ژنتیک و زیست فن‌آوری نوین نیز خالی از نگرش‌های همراه با تردید و نگرانی نبوده است. هر چند اثرات زیان‌آور این علم از نظر علمی به اثبات نرسیده، اما آثار منفی احتمالی این فراورده‌ها بر محیط زیست و بهداشت انسانی موجب نگرانی شده است. از آنجا که در طول تاریخ اهداف سودجویانه و برتری طلبانه انسان‌ها به منظور رسیدن به اهداف تجاری و مقاصد اقتصادی سبب شده تا ابعاد ایمنی، معیارهای انسانی و منافع عمومی نادیده گرفته شود، احتمال اینگونه سوء استفاده از بیوتکنولوژی بعید به نظر نمی‌رسد. با توجه به پیشرفت‌های جهشی صنایع بیوتکنولوژی و در حالی که کشورهای بسیاری تاکنون در مورد صنایع بیوتکنولوژی قوانین ملی ایمنی زیستی را وضع کرده و به کار می‌بندند به منظور قانونمند کردن نقل و انتقال فرامرزی ارگانیسم‌های دستکاری شده ژنتیکی و کاهش هرگونه خطر ناشی از این معاملات و تبادلات در سراسر جهان وجود یک قانون بین‌المللی ایمنی زیستی که همه کشورها از آن تبعیت کنند لازم و ضروری است [۱۰].

دلایل وجودی قانون ایمنی زیستی و نکات مثبت آن

بدون ایمنی زیستی انتقال (و حتی خرید) دانش فنی محصولات تراریخته تقریباً محال است. اطمینان خاطر مصرف‌کننده، فراهم کردن زمینه برای لحاظ کردن ابراز نگرانی‌ها و رسیدگی به ملاحظات ابراز شده، پیشرفت مهندسی ژنتیک و بیوتکنولوژی مدرن، تعیین تکلیف پژوهشگران و جلوگیری از هدر رفتن منابع [۱۳] از دلایل وجودی قانون ایمنی زیستی هستند و نکات مثبت این پروتکل عبارتند از:

تمامی سازواره‌های زنده اصلاح‌شده مشمول پروتکل بوده و فعالیت مطلق از ملاحظات ایمنی تقریباً برای هیچ‌یک از سازواره‌های زنده اصلاح‌شده وجود ندارد. سازواره‌های زنده اصلاح‌شده که دارای مصارف تحقیقاتی بوده و در حال ترانزیت هستند اگرچه از مشمول رویه کسب موافقت قبلی معاف هستند. لیکن مشمول سایر مواد پروتکل شده و مقررات داخلی کشور واردکننده نیز در مورد آنها اعمال می‌شود. تاثیر احتمالی منفی نقل و انتقال فرامرزی سازواره‌های مورد نظر بر وضعیت اجتماعی و اقتصادی کشور واردکننده مورد توجه قرار گرفته و یکی از موارد پروتکل موضوع ارزیابی خطر احتمالی اینگونه تاثیرات است، حمل و نقل و بسته‌بندی سازواره‌های اصلاح‌شده تحت شرایط ایمن است، به طوری که به روشنی قابل شناسایی بوده و در اسناد همراه سازواره‌های زنده اصلاح‌شده هویت و ویژگی‌های خاص الزامات مربوط به بسته‌بندی با اطلاعات بیشتری ذکر شود [۳].

حفاظت در ایمنی زیستی و سیاست‌های کلان آن

اصل اول در ایمنی زیستی، حفاظت است. حفاظت به روش‌های ایمنی جهت کنترل و محدود کردن عوامل عفونت در آزمایشگاه و محیط اطلاق می‌شود. هدف از حفاظت کاهش و یا حذف زیان‌های احتمالی یا عوامل زیان‌بار و ناخواسته که انسان و محیط زیست را به مخاطره می‌اندازد، است. دو سطح اولیه و ثانویه حفاظت بیولوژیکی وجود دارد؛ حفاظت اولیه: شامل حفاظت اولیه نیروی انسانی، فضای آزمایشگاهی و حفاظت ثانویه: محافظت محیط خارجی آزمایشگاه

سه عنصر کلیدی حفاظت بیوتکنولوژی عبارتند از:

رفتار محافظه‌آزمایشگاهی، تجهیزات ایمنی، طراحی مناسب [۹].

هر کشوری باید پاسخ روشنی برای سؤالاتی مانند سؤالات زیر در قالب مقررات و قوانین در سطح مناسب داشته باشد که پاسخ به این سؤالات در مجموع سیاست‌های هریک از کشورها در مورد فراورده‌های محصولات تراریخته را تبیین می‌کند.

دستگاه‌ها و تشکیلات اصلی مسوول ایمنی زیستی کشور کدامند؟ چه دستگاه‌ها و موسسات و بخش‌های دیگری علاوه بر مسوول اصلی ایمنی زیستی در این امر دخیلند؟ سیاست‌های کلی و کلان کشور در مورد تحقیق، تولید، واردات، صادرات،

امروزه مساله انتقال گونه‌های مضر آبرزی غیربومی ناشی از تخلیه آب توازن کشتی‌ها به دریا، به شکل یک معضل جهانی نمود یافته است، به نحوی که حل این مشکل از برنامه‌های ملی فراتر رفته و نیازمند همکاری‌ها و عملکرد یکنواخت جهانی و منطقه‌ای شده است

رهاسازی و مصرف محصولات تراریخته چیست؟ آیا بدون قید و شرط آن را نمی‌کند و یا با شرایطی آن را می‌پذیرد و ممکن است برخی اقلام تراریخته را برای رهاسازی یا مصرف نپذیرد؟ آیا در صورت پذیرش مصرف محصولات تراریخته شرایط خاصی برای بسته‌بندی و برچسب‌زنی محصولات تراریخته ضروری است؟ مراحل کسب مجوز برای هر یک از فعالیت‌های ذکر شده از تحقیق تا تولید و مصرف کدامند؟ کشورهای مختلف به روش‌های متفاوت عمل می‌کنند. بسیاری از کشورهای در حال توسعه برای هیچ‌یک از سوالات فوق پاسخی ارائه نداده‌اند. در مقابل اغلب کشورهای پیشرفته و در راس آنها اتحادیه اروپا برای پاسخ به تک‌تک سوالات فوق قوانین و مقررات متعددی را در مجالس قانون‌گذاری خود به تصویب رسانده‌اند. کشورهای دیگری هم هستند که دستورالعمل‌های صادره از طرف رییس‌جمهور یا بخشنامه‌های وزارتی آنها دارند [۱۰].

مفاد ایمنی زیستی

همانند هر نوع فعالیت انسانی، ایمنی در استفاده از فن‌آوری منوط به رعایت تشخیص خطرات و آسیب‌ها، بررسی خطرات، مدیریت و مهار خطرات است. در اعمال اصول کلی فن‌آوری زیستی که شامل استفاده از ارگانیسم‌ها و بررسی خطرات آنهاست، نیاز به اطلاعات زیر و رابطه متقابل بین آنهاست:

مشخصات ارگانیسم‌ها که شامل همه صفات مربوط به تولید جدید و نوع دست‌ورزی شده آن است، کاربردهای ارگانیسم و خطرات احتمالی ناشی از این کاربردها، مشخص کردن فضایی که این ارگانیسم در آن قرار می‌گیرد و ارگانیسم‌های دیگر که ممکن است تحت تأثیر آن واقع شوند.

مدیریت و ارزیابی خطر می‌تواند بر مبنای دانش و تجربه از یک ارگانیسم، کاربردی که مدنظر است و محیط دریافت‌کننده باشد.

برخلاف ارگانیسم‌هایی که به‌طور طبیعی تکثیر و رشد می‌یابند، عموماً آشنایی کمتری با رفتار ارگانیسم‌هایی که با روش مهندسی تولید و تهیه می‌شوند وجود دارد.

راهنماهای فنی کمک‌بزرگی برای تشخیص ارگانیسم‌هایی که مشخصات متفاوتی با والدین خود دارند و از آنها مشتق شده‌اند خواهند بود.

تجربه‌های یک ارگانیسم در یک محیط زیست و خطرات مرتبط با ارگانیسم تغییر ژنتیکی یافته با خصوصیات جدید و نیازهای

شناخته شده گیاهانی که از نظر کشاورزی اهمیت دارند، صفات مشترکی که این گیاهان با والدین خود دارند همه اینها می‌تواند به‌طور مطلوبی با مکانیسم‌های قابل مقایسه بررسی شود. نظارت و ثبت مشاهدات می‌تواند تجربه و دانش زیادی را برای استفاده از ارگانیسم‌های با صفات جدید حاصل سازد. وقتی که استراتژی مدیریت خطر تدبیر شد، موثر بودن استراتژی بستگی تام به استفاده کننده دارد.

یک ارگانیسم با صفات جدید اگر در یک ناحیه بی‌ضرر تشخیص داده شود ممکن است در ناحیه دیگر کاملاً مضر باشد، لذا در مواردی که ارگانیسم‌های با خصوصیات جدید در محیط تازه‌ای رها می‌شوند و یا وقتی از مرزهای کشور خارج و به منطقه دیگر منتقل می‌شوند تبادل و آرایه اطلاعات علمی مربوطه دارای حایز اهمیت و ضروری است. در مواردی که ارگانیسم‌هایی با صفات جدید به منطقه‌ای که والدین آنها بومی است منتقل می‌شوند نیاز به توجه و مراقبت‌های خاص به منظور ارزیابی و مدیریت خطر ضروری است، زیرا احتمال انتقال صفات جدید به نوع بومی و از بین رفتن آن بسیار زیاد است [۹].

موانع اجرایی شدن قانون ایمنی زیستی

این موانع عبارتند از: عدم وجود ساختار مناسب حقوقی در خصوص بررسی خسارات، تخلفات، جرایم در امور تولید و تجارت محصولات تراریخته.

در این قانون مشخص نیست منظور از خسارت چه نوع زیان‌هایی است و اینکه چه اعمالی تخلف و چه اعمالی جرم تلقی خواهد شد و تعریف خاصی ارائه نشده است.

مستثنی کردن آزمایشات میدانی یا مزرعه‌ای که آزمایش میدانی در عمل نوعی رهاسازی محصور در سطح مزرعه و صورت محدود بوده و با توجه به اینکه میزان مخاطرات احتمالی در آزمایشات میدانی نسبت به تحقیقات آزمایشگاهی گلخانه‌ای بالاتر است، برای اجرای آن نیاز به وجود زیرساخت‌های ایمنی و رعایت مقررات و استانداردهای لازم است و تحت نظارت نمایندگان دستگاه‌های اجرایی ذی‌صلاح انجام می‌گیرد.

در این قانون بیش از ۷۰ کشور موضوع آزمایشات میدانی در شمول قانون گنجانده شده و انجام آزمایش میدانی منوط به اخذ مجوز از مراجع ذی‌صلاح آن کشور شده است. با توجه به اینکه هدف اصلی تدوین و تصویب این قانون قانونمندسازی تولید، صادرات، واردات محصولات غذایی و کشاورزی

کوتاه مدت نامشهود است، به علاوه ممکن است فرایند آن به دست متخصصین غیر قابل اعتماد قرار گرفته و جامعه به مخاطره افتد [۹]. □

منابع و مآخذ

- [1] Asian biotechnology and development, Review vol.7, No.3, PP.55-69, India, 2005.
- [2] Conference on "Crop and forest biotechnology for the future", Royal Swedish Academy of agriculture and forestry, Falkenberg, Sweden, 16 to 18 september, 2001.
- [3] Secretariat of the convention on Biological Diversity, ISBN: 99-807-1924-6, Montreal, 2000.
- [4] www.agribio-blogfa.com
- [5] www.biosafetysociety.ir
- [6] www.fao.org
- [7] امتیازجو، مژگان، قربانی نژاد، افشین، نظامی، شعبانعلی، «بررسی آلودگی نفتی آب توازن کشتی های تجاری دریای خزر در منطقه بندرانزلی»، ۱۳۸۳، ششمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی.
- [8] اقبال سعید، شاهین، «مروری بر دانش و تکنولوژی انتقال ژن در حیوانات مزرعه ای»، فصلنامه پزشکی باخته، سال یازدهم، شماره ۲، ۱۳۸۸، صفحات ۸۷-۷۹.
- [9] خوانساری، نعمت اله، «فن آوری و ایمنی زیستی»، ۱۳۷۹، انتشارات سازمان حفاظت محیط زیست.
- [۱۰] شایسته، رضا، «بررسی جنبه های حقوقی پروتکل کارتهنا و بررسی امکان اجرای مقررات آن در ایران با توجه به قوانین ملی»، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق محیط زیست، ۱۳۸۶، دانشگاه علوم و تحقیقات تهران.
- [۱۱] قربانی نژاد، افشین، امتیازجو، مژگان، عبدی نژاد، شهین، «بررسی آلودگی ناشی از حمل و نقل آب توازن کشتی ها، اثرات سوء زیست محیطی و راهکارهای پاکسازی آنها»، ۱۳۸۷، اولین کنفرانس حمل و نقل مواد خطرناک و اثرات زیست محیطی آن.
- [۱۲] قربانی نژاد، افشین، «آب توازن کشتی ها، اثرات زیست محیطی و قوانین بین المللی مربوط به آن»، ۱۳۸۳، پنجمین همایش دوسالانه انجمن متخصصان محیط زیست ایران.
- [۱۳] معاونت غذا و دارو وزارت بهداشت و درمان، کمیته ایمنی زیستی، ۱۳۸۷.

زیرنویس:

- (۱) دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی منابع طبیعی محیط زیست - آلودگی های محیط زیست - دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران
- (۲) عضو هیات علمی دانشکده علوم و فنون دریایی - دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال

GMO ها را می توان در سطوح مختلف از جمله DNA, RNA, پروتئین، متابولیت ها یا فنوتیپ حاصل از ژن انتقال یافته شناسایی کرد که اغلب تشخیص GMO بر تشخیص آن در سطح DNA متمرکز هستند، زیرا: تکثیر میلیون ها نسخه از DNA در زمانی کوتاه در حالی که تکثیر RNA و پروتئین پیچیده تر و از لحاظ زمانی طولانی تر است. DNA یک مولکول بسیار پایدار است، در حالی که RNA ناپایدار است و پایداری پروتئین متغیر و به نوع پروتئین وابسته است. معمولاً بین مقدار GMO و DNA حالتی که در ژن انتقال یافته همبستگی وجود دارد، در حالی که بین مقدار GMO و پروتئین و DNA همبستگی نیست. دستکاری ژنتیکی در سطح DNA صورت می گیرد. معمولاً از روش PCR جهت کاوش DNA درج شده (Inserted DNA)، آزمون های ایمنولوژیکی (ELISA, LFS) برای شناسایی پروتئین حاصل، آزمون های زیستی مثل زیست سنجی علف کش برای ارزیابی فنوتیپ حاصل از ژن انتقالی، تکنیک های آنالیزی مثل طیف نگاری جرمی، کروماتوگرافی، طیف نگاری مادون قرمز [۸، ۶، ۱، ۲] استفاده می کنند.

خطرات فن آوری زیستی نوین

در جابه جایی ژن ها از میکروارگانیسم به گیاهان و حیوانات بایستی در نظر داشت که تولیدات ژنتیکی جدید ممکن است اگر هم در کوتاه مدت سالم به نظر برسد، در درازمدت اثرات ژنتیکی زیانباری را بر سلامت اجتماعی و محیط زیست تحمیل می کنند. مالکیت این فن آوری عمدتاً خصوصی بوده و گرایش انتفاعی کوتاه مدت سرمایه گذاران نسبت به توسعه پایدار ارجحیت داده می شود، لذا خطرات زیست محیطی معمولاً نادیده گرفته می شود. خطرهای هر چند بعید و به نظر بی اهمیت به نظر برسند ولی باید کاملاً جدی گرفته شوند، زیرا در صورت وقوع نسل به نسل منتقل می شوند و پایداری مانند. با نقل و انتقال ژن ها در دنیا تنوع گونه ها وسیع و در نتیجه سدهای ژنتیکی کمتر شده و در طبیعت هم تغییرات ژنتیکی وسیع تر می شود و لذا تغییرات اکولوژی منطقه ای سریع تر و وسیع تر می شود که سبب ناپایداری عمومی اکولوژیکی شده و خطرات بسیار جدی زیست محیطی برای نسل های آینده به وجود می آورد. هر نوع فن آوری خطرآفرین بایستی با نظارت و کنترل شده به کار گرفته شود، زیرا اثرات آن در

اصل اول در ایمنی زیستی، حفاظت است. حفاظت به روش های ایمنی جهت کنترل و محدود کردن عوامل عفونت در آزمایشگاه و محیط اطلاق می شود. هدف از حفاظت کاهش و یا حذف زیان های احتمالی یا عوامل زیانبار و ناخواسته که انسان و محیط زیست را به مخاطره می اندازد، است



است که عملاً در حیطه وظایف وزارت جهاد کشاورزی است و با انتقال دبیرخانه به محیط زیست وزارت جهاد کشاورزی در اجرای برنامه های کاری و اجرایی خود به مشکلات فراوانی برخورد خورد، دبیرخانه مذکور باید راهکار جدی در جهت حل این مشکلات در اجرای وظایف جهاد کشاورزی اتخاذ کند [۴].

روش های ارزیابی و تشخیص محصولات تریخته

جهت بیان مشکلات فراروی لازم است ابتدا با LMO و GMO آشنا شد. موجودات دست ورزی شده زنده یا (LMO) یعنی هر نوع وجود بیولوژیکی که قادر به انتقال یا همانندسازی ژنتیک باشد که مشتمل است بر موجودات عقیم، ویروس ها و ویروئیدها. ژن دست ورزی شده ژنتیکی یا (GMO) یعنی موجودات زنده ای که ساختار ژنتیکی آن با استفاده از فن آوری مهندسی تغییر داده شده است و این موجود می تواند یک گیاه، حیوان و یا میکروارگانیسم باشد. براساس ماده ۴ پروتکل کارتهنا موجودات زنده یا LMO ها مشمول مقررات این پروتکل هستند، حال آنکه بسیاری از موافقت نامه های بین المللی استاندارد و راهنماهای متعدد کدکس بین المللی کل GMO ها را تحت پوشش قرار می دهد. باید فرآورده های بیولوژیک موجود در بازار مصرف مانند گیاهان و بذره های وارداتی از حیث GMO بودن یا نبودن مورد ارزیابی قرار گیرند. براساس نوع روش مورد استفاده،