

فهرست مطالب

همگرایی و هم افزایی؛ محور «توسعه دریا محور»	۲
توسعه دریا محور، زمینه ساز توسعه	۳
توسعه دریا محور، مزیت راهبردی ج.ا.ایران	۴
توسعه گردشگری دریایی، نیازمند عزم ملی	۸
جایگاه ممتاز «توسعه دریا محور» در اسناد بالادستی	۱۰
توسعه دریا محور، نگاه راهبردی برای توسعه همه جانبه کشور	۱۲
قطعه نامه چهاردهمین همایش صنایع دریایی	۱۶
تدوین و تبیین راهبرد های جامع دریایی	۱۸
توسعه دریا محور، تاثیر و تاثیر مزیت های دریا بر سایر بخش های اقتصادی	۲۰
توسعه دریا محور پایدار؛ از ضرورت تا تحقق	۲۲
تحلیلی بر نقش تنش های محیطی بر منطقه ساحلی	۲۹
نگاه جامع به توسعه آبی بنادر ماهیگیری	۳۶
مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی	۴۰
پدیده دزدی دریایی، اثرات آن بر ایمنی و امنیت دریانوردی	۴۶
نقش منابع انسانی دریانورد در توسعه دریا، محور پایدار	۵۲
معضلات زیست محیطی اسکله های نفتی	۵۸

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: محمد رضا امامی

سر دبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

عکاس: سامان دامن پاک

توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی، رامین جهان پور

طراحی، صفحه آرایی، ویراستاری، لیتوگرافی، چاپ، صحافی:

شرکت مشاوران ارتباطات نیستان

تهران - میدان توحید - کوچه توحید - پلاک ۸ - واحد ۸

تلفن: ۶۶۹۱۸۱۷۳

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی

کد پستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۳-۶۳۱۹۰۶۳۱

نمابر: ۳۰-۸۸۱۹۰۶۳۰

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 می باشد.

● علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir

مراجعه نمایند.

● توضیحات پشت جلد: تصاویر درج شده روی صفحات جلد مربوط

به سواحل زیبای چابهار می باشد





سید نظام الله خلیلی

معاون وزیر راه و شهرسازی

و مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی



پیام معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی به مناسبت برگزاری اولین نمایشگاه بین‌المللی دریایی

همگرای و هم افزایی؛ محور «توسعه دریا محور»

جمهوری اسلامی ایران به دلیل موقعیت ویژه جغرافیایی در منطقه خاورمیانه، وجود دریای عمان و خلیج فارس در جنوب کشور و دریای خزر در شمال کشور با دارا بودن ۱۰۰۰ کیلومتر طول سواحل در قلمرو خود و نیز بر خورنداری از یک سووم مرز دریایی از کل خطوط مرزی کشور دریایی محسوب می‌گردد. صنایع و ذخایر غنی انرژی در دریا و نیز وجود بیش از ۲۰۰ بندر بزرگ و کوچک تجاری و نفتی و صیادی و اختصاصی و بازده بندر اصلی تجاری در سواحل شمالی و جنوبی کشور و تسهیلات بندری و فراساحلی متعدد در مناطق ویژه و آزاد کشور، نقش ویژه‌ای را در زمینه دریا و دریانوردی اعم از کشتیرانی، صنایع دریایی، ساحلی و فراساحلی، کشتی‌سازی، خدمات دریایی و بندری، نفت و گاز، شیلات، گردشگری دریایی، صنایع نظامی دریایی، محلی و لجستیک دریایی در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی در توسعه اقتصادی کشور ایجاد نموده و نیز جایگاه ممتازی را برای کشور به وجود آورده است.

برگزاری نمایشگاه بین‌المللی دریایی در راستای معرفی و شناسایی این نقش و جایگاه در ابعاد مختلف داخلی و خارجی بسیار موثر می‌باشد که همگرایی و تلاش ارگان‌های ذیربط دریایی معرفی حوزه‌های مختلف دریایی در راستای تحقق شعار «دریا، محور توسعه» در ابعاد جدیدی صورت پذیرد.

همچنین این نمایشگاه در امر ترویج و اشاعه فرهنگ دریایی، توسعه و ترویج نگرش دریامحور، معرفی توانمندی‌های دریایی کشور و دستاوردهای علمی پژوهشی و فناوری در عرصه‌های مختلف دریایی و زمینه‌های سرمایه‌گذاری در بنادر و مناطق آزاد و ویژه اقتصادی الزمیت خواهد بود که گامی در جهت رسیدن به استانداردهای بین‌المللی و اصلاح الگوی مصرف در ارتباط با قابلیت‌ها و دستاوردها و محصولات دریایی موجود و نیز افزایش هماهنگی، هم‌افزایی و یکپارچگی دستگاه‌های ذیربط دریایی در حوزه‌های مختلف حمل و نقل، گردشگری، صنایع دریایی، شیلات، آموزش، ایمنی و امنیت دریایی به شمار می‌رود.

بدون شک همگرایی جامع دریایی با مشارکت سایر بخش‌ها و دستگاه‌های ذیربط فرایند توسعه دریایی کشور سهم معنی بر خورده دارد و در سر نوشت کشور در ابعاد داخلی و خارجی اثرگذار می‌باشد. شناسایی هر چه بیشتر قابلیت‌ها و توانمندی‌های این بخش، بهره‌گیری بهینه از منابع دریایی کشور و در سطح جهانی ارتقای سطح رقابت پذیری در عرصه دریایی و در نهایت رشد و تعالی و پیشرفت اقتصادی کشور را در پی خواهد داشت.

توفیق روزافزون برای تمام دست‌اندرکاران و فعالان عرصه‌های دریایی و دریانوردی کشور را از درگاه خداوند متعال آرزو مندیم.



توسعه دریا محور، مزیت راهبردی ج.ا.ایران

بنابراین می‌توان گفت دریا در رشد و زندگی اقتصادی ملت‌ها اهمیتی حیاتی دارد. از اینرو بی‌تردید کشورهایی که مرزهای گسترده دریایی دارند، به ویژه آنهایی که با آبهای آزاد جهان مجاورند یا ارتباط آبی دارند، نسبت به سایر کشورها دارای شایستگی کلیدی هستند که می‌توان آن را مزیت راهبردی تلقی نمود. در صورت بهره‌گیری برنامه ریزی شده و هدفمند از این مزیت، یعنی انطباق این شایستگی کلیدی بر خواسته‌های اساسی که در قالب اهداف ملی نمود پیدا می‌کند، هزینه‌های تجارت این کشورها به دلیل بهره‌گیری از مسیرهای دریایی که تا اقصی نقاط سرزمین‌های دوردست پیش رفته است، به میزان قابل توجهی کاهش یافته و دریا سهم زیادی در اقتصاد آنها خواهد داشت که دست کم از طریق تجارت و حمل و نقل دریایی حاصل می‌شود. مشروط بر آنکه خواسته‌های اساسی این کشورها که به وسیله دولت مردان آن تعیین می‌شود، دریا را به عنوان محور توسعه نشانه رفته باشد.

منافع کشورهای صاحب دریا ارتباط مستقیم با خواسته‌ها، نیازها، توانایی‌ها و فرهنگ آنها دارد و در واقع سیاست دریایی آن کشورها را عینیت بخشیده و از آن تأثیر می‌پذیرد. این سیاست در قالب راهبرد دریایی تبیین می‌گردد و اهداف اقتصادی، سیاسی، دفاعی و فرهنگی - اجتماعی را به دنبال دارد. موفقیت در اهداف مورد نظر بستگی به توان به کارگیری منابع در اختیار شامل نیروی انسانی، تجهیزات و قوانین و مقررات در حد فراگیر دارد که قدرت دریایی را به وجود می‌آورد. این تلقی منسجم از «قدرت دریایی» نشأت گرفته از ابعاد اصلی و اساسی جهان پیشرفته امروزی است.

با در نظر گرفتن اینکه راه‌های آبی به عنوان با صرفه‌ترین روش انتقال کالا شناخته شده هستند از آنجا که وسایل حمل و نقل در راه‌های آبی از امکانات و ظرفیت بیشتری برخوردارند، تسلط دولت‌ها بر راه‌های آبی نه تنها می‌تواند به عنوان اقتصادی‌ترین راهکار حمل و نقل کالا محسوب شود، بلکه در تحکیم اصول و

برابر اندازه‌گیری‌های دقیق به عمل آمده وسعت خشکی‌ها در نیمکره شمالی برابر ۱۱۶ میلیون کیلومتر مربع و در نیمکره جنوبی ۲۹ میلیون کیلومتر مربع (مجموعاً ۱۴۸ میلیون کیلومتر مربع) می‌باشد. چنانچه وسعت اقیانوس‌ها ۳۶۲ میلیون کیلومتر مربع می‌باشد و سطح کل کره زمین ۵۱۰ میلیون کیلومتر مربع، مشاهده می‌شود که نسبت خشکی‌ها ۲۹٪ و نسبت دریاها ۷۱٪ بوده که این آمار به طرز اعجاب‌آوری با نسبت به تکرار کلمات "بر" و "بحر" در قرآن کریم (۱۳ دفعه کلمه "بر" و ۳۲ بار کلمه "بحر") (۲۹٪ به ۷۱٪) آمده است مطابقت دارد.

در طول تاریخ دریا برای ملت‌ها عامل مهم زندگی است و هیچ کشور ساحلی نیست که منفعی در دریا نداشته باشد. به واقع مردمی که از دریا دورند، فاقد یکی از مهمترین مبادی ارتباطی به دنیای خارج خود هستند و اقتصاد اینگونه ملت‌ها در مقایسه با کشورهای دریایی به سختی آهستگی و کندی پیش می‌رود.





در توسعه دریا محور نیاز است رویکردهای دولت مردان در همه ابعاد توسعه بصورت متوازن پرداخته شود. یعنی ناوگان نظامی، ناوگان تجاری، صنایع، علوم و زیرساخت های دریایی، سواحل و پسکرانه آنها، قوانین و مقررات، ساحل نشینان و عناصر نامحسوس قدرت دریایی همه با هم و به طور متوازن توسعه یابند

از سویی دیگر مقام عظمای ولایت امام خامنه ای عزیز به طور موکد به بحث دریا و دریانوردی و لزوم توجه به آن به عنوان محور توسعه ملی تاکید فرموده اند. معظم له در تاریخ ۹۰/۵/۱ در مراسم صبحگاه کارخانجات نیروی دریایی ارتش ج.ا. ایران در ارتباط با دریا چنین تدبیر فرموده اند: همان طوری که همه ما می دانیم، دریا برای يك کشور، يك فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای يك کشور و يك ملت، فواید راهبردی است، فواید بزرگ و کلان است. کسانی با تسلط بر دریا و دریانوردی در طول قرنهای پی در پی - تقریباً در طول چهار قرن - توانستند قدرت بین المللی خودشان را تا سرزمین های دوردست گسترش دهند. همچنین ایشان در تاریخ ۷۶/۹/۹ در ارتباط با اهمیت دریا چنین تدبیر فرموده اند: البته شماها خوب می دانید که در کشور ما در طول سالیان دراز، به مسئله دریانوردی بسیاری احترامی و بی اهمیتی شده است. یعنی ما آن مردمی هستیم که وقتی در يك طرف مرز ما به آب رسیدیم متوقف شدیم! برخلاف ملت هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود ...

خیلی از اروپایی ها وقتی به آب (به دریاهایشان) رسیدند، پاهایشان را در قایق هایشان گذاشتند و مثلاً تا هندوستان آمدند! یعنی برایشان آب و خاک هیچ فرقی نداشته است! شما ببینید چه تفاوتی ایجاد می کند!

یعنی وقتی که آب و خاک برای ملتی تفاوت نکند، پنج قرن، شش قرن، هفت قرن از ملت های دیگر جلوتر خواهد افتاد، یعنی به دریا که رسید پایش را به دریا می گذارد و حرکت می کند!

مبانی استقلال اقتصادی و سیادت و حفظ حقوق کشور در دریا موثر می باشد. به همین سبب اغلب کشورهای جهان که از امکانات طبیعی در زمینه دسترسی به دریاهای آزاد برخوردار هستند، با تشکیل ناوگان دریایی، حداقل قسمتی از تجارت دریایی جهان را به خود اختصاص داده اند.

در این گونه کشورها، دولت رویکردی جدی به توسعه دریا محور داشته و سیاست ها، اهداف و برنامه های ملی با توجه به دریا به عنوان محور توسعه تدوین شده و با بهره گیری از این فرصت ارزشمند، تنظیم می شود. بنابراین کلید توسعه دریا محور، چگونگی نگرش دولت مردان به دریا است. اینکه دولت مردان به چه میزان دریا را به عنوان فرصتی برای توسعه ملی تلقی کرده و در سیاست ها، اهداف و برنامه جایگاهی جدی و درخور يك کشور دریایی برای آن تعیین می نمایند. گذشته از نفت و ذخایر معدنی به عنوان سرمایه های ملی، همانگونه که پیشتر گفته شد، شاید بتوان مزیت دریایی بودن را مهمترین شایستگی کلیدی يك کشور تلقی نمود. بنابراین شناخت و فهم صحیح از این شایستگی کلیدی به مفهوم درك و شناخت بخشی از منابع و ثروت ملی است که به گستره آب های آزاد جهان متصل گردیده و می توان آن را با ملاحظه بایسته های اصولی، برخواسته های اساسی کشور منطبق نمود و تخصیص داد.

از سویی در قرآن کریم به عنوان بزرگترین موهبت الهی که در اختیار بدو قرار گرفته است، خداوند متعال با انسان سخن گفته و بایسته های اصولی را در رابطه با دریا مورد تاکید قرار داده است. به عنوان نمونه می توان به آیه ۱۴ از سوره نحل اشاره کرد که خداوند متعال می فرماید: او خدائست که دریا را برای شما مسخر کرد تا از گوشت ماهیان حلال آن تغذیه کنید و از زیورهای آن مانند درو مرجان استخراج کرده و تن را بیارائید. کشتی ها را در آن برانید و با تجارت و سفر از فضل خدا روزی طلبید. باشد که شکر خدا را بجا آورید. بنابراین قرآن کریم به عنوان بالاترین مرجع در بایسته های اصولی به بهره گیری از دریا و طلب روزی از آن تاکید دارد.

های مردم متناسب با نیازهای دریایی کشور نیست و این در حالیهست که بایسته های اصولی پیش گفته بر تمرکز خواسته های اساسی کشور روی توسعه دریا محور تاکید می نماید. مطالعه مرزهای ج.ا.ایران مؤید این است که حدود ۵۴ درصد از مرزهای ج.ا.ایران مرز خاکی، حدود ۱۵ درصد مرز دریایی می باشد. در نظر گرفتن اینکه بیش از ۹۴ درصد از صادرات و واردات کشور از طریق ۳۱ درصد مرزهای دریایی انجام می شود و صرفاً ۷ درصد از صادرات و واردات کشور از طریق مرزهای زمینی انجام می شود. ضرورت توجه به توسعه پسرکانه در مرزهای دریایی را نمایان می سازد.

لازم است به این موضوع تاکید شود که قدرت دریایی مجموعه توانایی های يك ملت در استحصال منافع خویش از دریاها و اقیانوس ها با بکارگیری مناطق دریایی برای فعالیت های سیاسی، اقتصادی و نظامی در زمان صلح با جنگ به منظور نیل به مقاصد و اهداف ملی می باشد که بر سه عنصر ناوگان نظامی، ناوگان تجاری و صنایع، علوم و زیرساخت های دریایی تمرکز دارد که همگی برای انجام فعالیت های خود به میزان قابل توجهی به سواحل و پسرکانه آنها متکی هستند. کمیت و کیفیت استقرار عناصر قدرت دریایی در ساحل به میزان قابل توجهی به توسعه یافتگی سواحل بستگی دارد. به همین جهت است که برای ایجاد قدرت دریایی قابل وثوق لازم است به توسعه یافتگی سواحل توجه ویژه معطوف گردد. در این بین سواحل جنوب شرق به دلیل مزیت رقابتی قابل توجهی (مانند عدم محدودیت گذرگاهی، عدم محدودیت عمق آب، مشرف بودن به اقیانوس هند، مجاورت با خطوط مواصلاتی دریایی منطقه اقیانوس هند، قرار گرفتن در مرکزیت راه های ارتباطی شرق، غرب و شمال - جنوب و نزدیکی به خطوط اصلی دریانوردی و ...) که نسبت به سواحل خلیج فارس دارند، لازم است مورد توجه ویژه قرار گیرند. فرماندهی معظم کل قوا در تاریخ ۱۳۸۷/۹/۶ در ارتباط با این سواحل فرموده اند: این ساحل عظیم و طولانی بسیار حساس که ما در دریای عمان داریم در واقع يك گنج است، يك ذخیره است. ما همه حواسمان را بردیم متوجه خلیج فارس کردیم که البته خلیج فارس هم خیلی حساس است، شکی نداریم اما توجه نکردیم به این ثروت عظیمی که ما در دریای عمان داریم. دریای عمان عقبه اساسی و تعیین کننده سرنوشت خلیج فارس است.

بنابراین تشکیل قدرت دریایی مورد وثوق مستلزم توسعه متوازن عناصر قدرت دریایی یعنی ناوگان نظامی، ناوگان تجاری و صنایع، علوم و زیرساخت های دریایی است. از طرفی این عناصر برای بروز کار ویژه های مورد انتظار به وجود

بر اساس تدابیر فرماندهی معظم کل قوا دشمن ما کسی است که در اقیانوس های گسترش یافته است (یعنی سمت تهدید ملی دریا است) و همانطور که معظم له تدبیر فرموده اند، اگر تهدید بشویم، از دریا بیش از همه جا تهدید می شویم

این تدابیر به عنوان بایسته های اصولی، افق های روشنی را به سوی توسعه دریا محور به عنوان یکی از عرصه های مهم تمدن ساز پیش رویمان نمودار ساخته است که می تواند پایه های تمدن اسلامی - ایرانی را مستحکم تر نماید، بی توجهی به بایسته های اصولی که به فضل خداوند متعال و به برکت انقلاب شکوهمند اسلامی ایران روشنگر راهمان شده است، نه تنها انگشت اشاره آیندگان را که غفلت ما را نشانه خواهد رفت به دنبال خواهد داشت، بلکه باید در محضر پروردگار متعال پاسخ گو باشیم. بنابراین باید از خود پرسیم در مقابل آیات نورانی قرآن کریم و تدابیر گهربار فرماندهی معظم کل قوا چه کرده ایم؟ با وجود موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب ج.ا.ایران (قرار گرفتن در منطقه هارتلند، قرار گرفتن در منطقه بیضی انرژی، تسلط بر یکی از تنگه های راهبردی جهان که جریان اصلی انرژی جهان از طریق آن به گردش در می آید. مشرف بودن بر اقیانوس هند به عنوان راهبردی ترین اقیانوس جهان، قرار گرفتن در مسیر ترانزیت کالا از شرق به غرب و شمال به جنوب و برعکس و ...) و برخورداری از مشخصات فیزیکی بسیار خوب سواحل کشور به ویژه در جنوب شرق (سواحل مکران) که به اقیانوس هند متصل است و عمق مناسبی را برای فعالیت های دریایی در اختیار قرار می دهد، وسعت مناسب دریای سرزمین بخصوص در جنوب کشور، سهم مناسبی را برای فعالیت های دریایی در اختیار قرار می دهد، وسعت مناسب دریای سرزمینی بخصوص در جنوب کشور، سهم مناسبی از جمعیت کشورمان در بخش قابل توجهی از مرزهای دریایی ایران اسلامی (سواحل جنوب شرق) استقرار نیافته است. همچنین با وجود دریایی بودن ج.ا.ایران، ویژگی

زیرساخت‌های ضروری با کارکردهای مورد انتظار در ساحل وابسته هستند و از طرفی دیگر ایجاد زیرساخت‌های ضروری یاد شده مستلزم توسعه یافتگی مناسب سواحل برای ایجاد و توسعه زیرساخت‌های مذکور است.

از آنجا که توسعه سواحل و پسکرانه آنها در حوزه کارکردهای دولت و در ابعاد ملی تعریف می‌گردد، لذا ایجاد قدرت دریایی مورد وثوق در همه ابعاد آن نیازمند رویکرد جدی دولت به توسعه دریا محور است. نکته حائز اهمیت آن است که توسعه سواحل بدون مشارکت ساحل نشینان بی مفهوم است. بنابراین چنانچه در برنامه‌های ملی موضوع توسعه سواحل بدون در نظر گرفته توسعه ساحل نشینان و مشارکت جدی، فعال و فراگیر آنها مطرح باشد. نمی‌توان انتظار داشت قدرت دریایی مورد نظر محقق گردد. بنابراین در توسعه دریا محور نیاز است رویکردهای دولت مردان در همه ابعاد توسعه بصورت متوازن پرداخته شود. یعنی ناوگان نظامی، ناوگان تجاری، صنایع، علوم و زیرساخت‌های دریایی، سواحل و پسکرانه آنها، قوانین و مقررات، ساحل نشینان و عناصر نامحسوس قدرت دریایی همه با هم و به‌طور متوازن توسعه یابند

در حوزه ناوگان نظامی توجه به این نکته حائز اهمیت است که این ناوگان علاوه بر قدرت دریایی، جزء لاینفک امنیت ملی نیز تلقی می‌گردد. زیرا برابر تدابیر فرماندهی معظم کل قوا در مورخه ۱۳۹۰/۹/۷ مبنی بر اینکه: دریا را دست کم نگیرید، خیلی مهم است و اگر چنانچه ما یک مساله‌ای در دریا داشته باشیم دشمن این ریسک را نمی‌کند که از خلیج فارس اقدامی بکند، جنگ نامتقارن است. هر چه بخواهد دور دست تر خواهد رفت. بنابراین نقش نیروی دریایی ارتش نقش بسیار مهمی است، نقش بسیار اثرگذاری است نقش نیروی دریایی در مقابله با تهدیداتی که از سمت متصور است نقشی جدی و لاینفک از امنیت ملی است.

همچنین ایشان تدابیر خود را در ارتباط با نقش نیروهای مسلح در جهت اقتدار دریایی چنین بیان فرموده اند: منابع دریا مال همه است امکانات این دریای پر برکت متعلق به این ملت هاست. چگونه می‌شود از این برکات به نفع منافع ملی استفاده کرد و کشور را از آن بهره مند کرد؟ با داشتن اقتدار، این اقتدار را شما نیروهای مسلحی که با معنای جهاد و مفهوم از خودگذشتگی خو گرفته اید، می‌توانید تامین کنید. بنابراین نقش نیروی دریایی در بهره مندی از اقتدار در دریا که منتهی به قدرت دریایی می‌گردد نقش قابل تامل و لاینفک از قدرت دریایی است.

باید توجه داشت که بر اساس تدابیر فرماندهی معظم کل

قوا دشمن ما کسی است که در اقیانوس‌های گسترش یافته است (یعنی سمت تهدید ملی دریا است) و همانطور که معظم له تدبیر فرموده اند، اگر تهدید بشویم، از دریا بیش از همه جا تهدید می‌شویم. بنابراین لازم است دولت مردان به دریا، قدرت دریایی و نیروی دریایی توجه ویژه داشته باشند و توسعه ملی را در رویکرد به دریا و بهره گیری از ظرفیت‌های این نعمت الهی در اولویت قرار دهند. استفاده از دریا ابعاد مختلفی دارد که میزان بهره گیری از آن به عواملی چون جغرافیا، سیاست دولت مردان، ویژگی مردم و ... مرتبط می‌باشد. اهمیت‌های اقتصادی دریا که می‌توانند توسعه ملی را به همراه داشته باشند عبارتند از:

۱- تجارت از طریق حمل و نقل دریایی

۲- توسعه مدنیت در نوار ساحلی

۳- توسعه اقتصادی از طریق:

- ایجاد بنادر به عنوان گره‌های مواصلاتی حمل و نقل جهانی

- فروش دانش، صنعت دریایی و ارائه خدمات دریایی

- ایجاد و توسعه ترانزیت کالا و فعال سازی کریدور شمال- جنوب

- استفاده از دریاها به منظور ایجاد مشاغل متنوع و گسترده

- بهره برداری از منابع غنی بستر و زیر بستر دریا

- بهره برداری از منابع غذایی موجود در دریا

- ایجاد مزارع دریایی

- استفاده از انرژی دریا

- تجارت از طریق صنعت توریسم

اهمیت‌های سیاسی امنیتی دریا که منافع راهبردی ملی را تحت تاثیر خود قرار می‌دهند عبارتند از:

۱) استفاده از دریا به منظور صیانت از منافع راهبردی کشور در دریا

۲) استفاده از دریا برای اعمال قدرت و اراده ملی

۳) توسعه روابط با ملت‌ها و کشورهای سراسر جهان به منظور انتقال ارزش‌های نظام مقدس ج.ا.ایران

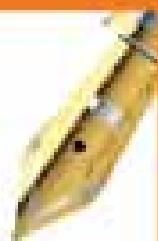
۴) استفاده از دریاها به منظور حضور مقتدرانه و نمادین ج.ا.ایران در دریا

۵) استفاده از دریا برای حمایت از سیاست‌های کلان ملی در نقطه مقابل توجه به دریا که منافع متعددی را به دنبال دارد، بی‌توجهی به آن منجر به غفلت از یکی از مهمترین عرصه‌های تمدن ساز و درگاه‌های اصلی ارتباط با جهان و فرآیند جهانی شدن خواهد شد. چنانچه از این عرصه تمدن ساز غفلت نماییم بروز تهدیدات جدی از این سو متصور خواهد بود که شاید فردا برای آماده شدن و مواجهه با آن دیر باشد.



مهدی رحمانی

معاون برنامه‌ریزی، اجرای و مالی سازمان صاگ و دریانوردی



توسعه دریا محور، نگاه راهبردی برای توسعه همه جانبه کشور

چشم‌انداز نیست سالیه کشور و شاهانه فرهنگ دریایی و بسج همه جالبه برای شکوفایی اقتصاد کشور با استفاده از ظرفیتهای خدادادی دریایی، ضروری است که بر راهکارهای تدوین شده مانند تلاش مستمر با هدف توسعه پایدار و پیوسته امنی و امنیت بندر، ناوگان و آبراهه‌ها، تقویت ظرفیتهای ترانزیتی کشور در مسیرهای مختلف، توجه به محیط زیست دریایی و سواحل، اتصال مدیریت جامع سواحل، بنادر و آبهای تحت مالکیت جمهوری اسلامی و بسط اقتدار مرجعیت دریایی با هدف ارتقای نقش بندر کشور در تجزیه بین‌المللی حمل و نقل دریایی تأکیدی همه جانبه داشت.

بین راهکارهای یادشده به این معنی است که نهادهای سیاستگذار در قوای سه گانه، نهادهای مالی، پولی، بیمه‌گر و بازار سرمایه، نهادهای و موسسات آموزشی، صنایع و متولیان سایر تشویق حمل و نقل مستوایی به اندازه مدیران و سیاستگذاران دریایی کشور دارند. اهمیت این موضوع به این دلیل است که توسعه فرایندی الزاماً متناسب است و در صورت وجود هر نوع کاستی در هر یک از ابعاد مختلف امکان دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده وجود نخواهد داشت.

علاوه بر موارد فوق، جمعیت عاملی بنیادی در تدوین اسناد چشم‌انداز و شناسایی اولویتها است. همانطور که گفته شد اختلاف معنی داری بین جمعیت ساکن در سواحل ایران با سواحل سایر کشورها وجود دارد که این امر توسعه همه جانبه سواحل و بندر کشور را با محدودیتهایی مواجه خواهد کرد. برنامه‌ریزی برای توسعه دریا محور کشور با تأکید بر عامل جمعیت امری حیاتی است اما حرکت در راستای این سیاست، نیازمند بررسی‌های دقیق و کارشناسی نهادهای ذیربط در کشور است.

در این نوشتار پوست کالی برای برشمردن عوامل متعدد تأثیر گذار بر توسعه دریا محور کشور نیست اما باید به مزاحمت گفت که سیاستهای یک جانبه گرایانه دنیا تا کنون صرف بر عوامل اقتصادی یا فرهنگی و ... پاسخی در طور به همراهِ نخواهد داشت و در عین حال توسعه همه جانبه کشور جز از طریق توسعه دریا محور کشور دشوار خواهد بود.

در یک اقتصاد توسعه یافته بخشی بر محوریت دریا، بندر و سواحل چه ویژگی‌هایی باید دارا باشند؟ علاوه بر گراندها، پستگاه‌ها و فراساحل باید دارای چه مشخصاتی باشند؟ با مد نظر قرار دادن اهداف معین شده در سند چشم‌انداز نیست ساله کشور کوتاه‌ها در افق ۱۴۰۵ می‌بایست دارای بندرهای ایمن، هوشمند، مدرن، مستقل، مجهز، گارامد، متغری، منجور و پیشرو در منطقه و جهان باشند. بدیهی است که پستگاه‌ها و فراساحل نیز در این زنجیره باید علاوه بر ویژگی‌هایی نیشگفته توانایی ارائه خدمات و پاسخگویی به نیازهای بندر را داشته و به عبارت دیگر از همه ظرفیتهای منطقی، اقتصادی و سیاسی برای تحقق این امر بهره گیرند. برای نیل به این اهداف یک نگاه راهبردی وجود ندارد، توسعه دریا محور کشور.

با این حال برای فراهم آوردن زمینه‌های توسعه دریا محور نگاه تحلیلی به وضعیت موجود کارگشا خواهد بود. طبق نتایج مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق سواحلی کشور (۱۳۷۸)، طول خطوط ساحلی جمهوری اسلامی ایران با احتساب جزایر و رودها ۸۹۰ کیلومتر در شمال کشور دریای مازندران و ۱۱۸۰ کیلومتر در جنوب کشور یعنی سواحل خلیج فارس و دریای عمان است. همت استان کشور در نوار ساحلی قرار دارند که بالغ بر ۲۲/۵ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند. از همت استان ذکر شده، استان مازندران و گلستان در شمال کشورند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در استان‌های شمالی و قلمی حدود ۱۲۰ نفر در کیلومتر مربع است. چهار استان دیگر یعنی خوزستان، بوشهر، هرمزگان و بستان و بلوچستان هم که ۱۲/۵ درصد جمعیت ایران را در خود جای داده‌اند میانگین تراکم نسبی جمعیت در این چهار استان هم حدود ۳۰ نفر در کیلومتر مربع است. این در حالی است که ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا و ۲۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۵۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند. علاوه بر این ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر دارند در سواحل یا در نزدیکی سواحل واقع شده‌اند.

با وجود فاصله بین میانگین اقتصادهای دنیا و وضعیت موجود کشورمان در بهره‌گیری از امکانات ناشی از توسعه مبتنی بر ظرفیتهای دریا و به منظور تحقق آرمان‌های مورد تأکید در سند



سید علی استیغری

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی



پروژه معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به مناسبت برگزاری نمایشگاه بین‌المللی دریایی

توسعه دریا محور، زمینه ساز توسعه

اولین نمایشگاه بین‌المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران (2013 IRAN IMEX) با همکاری سازمان‌های بین‌المللی دریایی از قبیل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، دستگاه‌های اجرایی، دانشگاه‌ها و مؤسسات ذربیط در تاریخ ۲۱-۸ بهمن ماه ۱۳۹۱ به منظور آشنایی هرچه بیشتر با فرهنگ دریایی و تقویت همکاری‌های فنی و تبادل دانش و تجربه میان جمهوری اسلامی ایران و کشورهای ساحلی و با هدف توسعه و ترویج گردش تخصصی و علمی و گسترش توانمندی‌های علمی در راستای سرمایه‌گذاری در بنادر، شیلات و مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، بهره‌گیری از انرژی‌های نو از دریا، معرفی امکانات و جاذبه‌های دریایی و ایجاد مشارکت مسئولان و مدیران ترورند جهانی شدن برگزار می‌شود. این نمایشگاه با شعار «دریا، محور توسعه» تشکیل می‌شود و زمینه‌های متعددی همچون خدمات دریایی، صنایع دریایی، کشتی‌سازی و صنایع فراساحل، خدمات بندری، مهندسی سواحل و بنادر، نفت و گاز، اقیانوس‌شناسی، شیلات و گردشگری دریایی را در بر می‌گیرد.

برگزاری این نمایشگاه فرصت مفصلی است تا در کنار خانواده بزرگ دریایی کشور شاهد رحنات و تلاش‌های بی‌شائبه این عزیزان باشیم. خوشبختانه کشور ما با داشتن منابع و امکانات وسیع دریایی و در اختیار داشتن ۱۱ بندر همسده بازرگانی از جایگاه سیاسی، اقتصادی و جغرافیایی مهمی برخوردار است که در به وجود آمدن این جایگاه ممتاز تمام عوامل در گزانه‌ها، اراضی پستیان و

دریاها به صورت هماهنگ و منسجم‌ایفای نقش می‌نمایند. ذکر این عوامل با توجه به سهم بیش از ۹۰ درصدی در جابه‌جایی تجارت فرامرزی کشور از مسیرهای دریایی با هست و تلاش دریادلان، نشان دهنده جایگاه راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی و هماهنگی نهادهای دولتی و خصوصی در این عرصه است.

امید است با حضور مؤسسات و اتجمن‌های وابسته دریایی و این نمایشگاه شاهد مشارکت هرچه بیشتر بخش‌های دست‌اندر کار در بخش‌های دریایی و ارتقاء هرچه بیشتر دانش دریایی در سطح کشور باشیم.



ارسال طرح ها تا تاریخ ۳۰ دی ماه ۱۳۹۱

طرح مسازة ها دریایی در عمق کم

ویژه دانشجویان، دانش آموزان و نخبگان

۸ الی ۱۱ بهمن ماه ۱۳۹۱

محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران

همزمان با برگزاری نمایشگاه بین المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران

شرایط شرکت در مسابقة:

- ارائه طرح ها به صورت انفرادی یا گروهی به تعداد حداکثر ۳ نفر
- ارسال طرح ها به صورت DVD، ماکت و یا پوستر

جوایز:

- به برگزیدگان جوایز ارزنده اهدا خواهد شد
- به تمامی شرکت کنندگان گواهی نامه بین المللی اعطاء می گردد
- طرح برگزیده به صورت مقاله در نشریات بین المللی منعکس خواهد شد



با همکاری:



موسسه انديشه های خلاق جوان ایرانی

IMEX
www.irimf.ir



دفترخانه اجرایی: خیابان مطهری ابتدای سهروردی شمالی، کوچه باغیرلاک ۲۶، واحد ۱۰، موسسه اندیشه های خلاق جوان ایرانی، تلفن: ۸۷۱۹۳۴۲-۳

سند برگزاری: خیابان شریعتی، حسینیه ارشاد، خیابان قبا، کوچه خوشک، پلاک ۱۱، واحد ۳، تلفن: ۲۷۸۹۳۰۰-۱-۲

توسعه گردشگری دریایی، نیازمند عزم ملی



منوچهر جهانبانیان

معاون گردشگری سازمان گردشگری

و میراث فرهنگی

امروزه صنعت گردشگری یکی از بزرگترین و متنوع‌ترین صنایع دنیا به حساب می‌آید که در بسیاری از کشورها منبع اصلی درآمد، اشتغال و توسعه زیرساخت‌ها محسوب می‌گردد. این صنعت در حال حاضر به قدری در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها اهمیت پیدا کرده است که اقتصاددانان از آن به عنوان صادرات نامرئی نام می‌برند.

در حال حاضر، صنعت گردشگری جهان یکی از دوران‌های طلایی خود را سپری می‌نماید، به گونه‌ای که علی‌رغم بحران اقتصادی موجود در بسیاری از بازارهای اصلی مولد گردشگر، تعداد گردشگران بین‌المللی در سال گذشته چشمگیری را تجربه نموده است، به گونه‌ای که سازمان جهانی جهانگردی در واپسین روزهای سال ۲۰۱۲ با برپایی کمپین «یک میلیارد گردشگر؛ یک میلیارد فرصت» شکستن رکورد جابه‌جایی بالغ بر یک میلیارد گردشگر بین‌المللی را به جشن نشست. آمارهای منتشره از سوی سازمان جهانی جهانگردی حکایت از آن دارد که صنعت گردشگری در حال حاضر بیش از ۱۰۰۰ میلیارد دلار آمریکا را عاید کشورها و جوامع میزبان نموده و حدود ۲۵۹ میلیون شغل مستقیم و غیرمستقیم حدود ۹٪ از کل مشاغل جهان را برای این جوامع به ارمغان آورده است که درآمد حاصل از آن سهمی معادل ۵٪ از GDP دنیا و ۳۰٪ از صادرات خدمات جهان را به خود اختصاص داده است. در این میان، گردشگری دریایی نیز به عنوان یکی از انواع مهم و متنوع گردشگری که در حال حاضر دورنمای درخشانی برایش متصور است، پا به پای سایر حوزه‌های این صنعت رشد و توسعه یافته است.

بازار گردشگری کروز به عنوان یکی از رایج‌ترین اشکال گردشگری دریایی (کروز توریسم) به جز در تعداد اندکی از نواحی جهان هنوز به بلوغ کافی نرسیده است. هم‌اکنون این بازار شاهد رشد چشمگیری در اروپا بوده و انتظار می‌رود که این امر با برنامه‌ریزی‌های میان‌مدت و بلندمدت در منطقه آسیا و اقیانوسیه نیز رخ دهد. اگرچه گردشگری کروز در مقایسه با انواع گردشگری از مقیاس و گستره محدودی برخوردار می‌باشد اما در سال‌های اخیر رشد قابل توجهی در تعداد مسافر (۸٪ در هرسال) و هم‌چنین ایجاد، تنوع و تثبیت مقاصد مرتبط با آن اتفاق افتاده است. به عنوان مثال می‌توان به تثبیت روزافزون مقاصدی چون مدیترانه، خلیج مکزیک، آتلانتیک، اروپای شمالی و اقیانوسیه اشاره نمود.



جایگاه ممتاز «توسعه دریامحور» در اسناد بالادستی، ضعف در تحقق و اجرای اهداف ترسیم شده



محمد حسین داجر
مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

تعمیرات کشتی از دیگر بخش‌هایی بوده که کشتیرانی با توجه به نیاز کشور به آن ورود پیدا کرده است.

در زمینه نیروی انسانی بخش دریا نیز می‌توان اظهار نمود که دریانوردان ایرانی در جهان در زمره نیروهای با کیفیت بوده و برنامه‌های تربیتی آنها در کشور با رشد و توسعه ناوگان هماهنگی تنگاتنگ دارد و خوشبختانه به رغم مشکلات فراوان تامین نیروی انسانی بخش دریا در جهان، از این منظر در کشور ما مشکل خاصی وجود ندارد و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تلاش کادرهای آموزشی خود توانسته تا بیش از پیش وابستگی به نیروهای دریانورد خارجی را کاهش دهد. بدیهی است برنامه‌ایرانی کردن کادر دریا در سال‌های آتی و تا رسیدن به نقطه ایده‌آل، ادامه خواهد یافت.

با این وجود، در زمینه ساخت کشتی ضروریست کارهای زیادی صورت پذیرد. علی‌رغم آنکه تاکنون دو فروند کشتی اقیانوس‌پیمای ساخت داخل تحویل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گردیده، لیکن نیاز کشور در مقیاس بسیار فراتری است و لازم است که با اتخاذ رویکردهای نوین و بازنگری برنامه‌های فعلی، علی‌الخصوص با عنایت به نام‌گذاری سال ۱۳۹۱ به عنوان سال «تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه‌ایرانی»، موضوع «توسعه دریا محور» در بخش ساخت کشتی، از منظر ظرفیت، تنوع و تکنولوژی ساخت کشتی، با جدیت پیگیری گردد. رشد نامتوازن در بخش‌های مختلف صنایع دریایی را می‌توان جدی‌ترین چالش بخش دریایی کشور برای رسیدن به اهداف چشم‌انداز عنوان نمود. با وجود آنکه ظرفیت بخش حمل و نقل دریایی کشور از وضعیت نسبتاً مطلوبی برخوردار است و در منطقه نیز دارای جایگاه مناسبی است، اما بخش ساخت کشتی، نیازمند به‌کارگیری تدابیر جدید و برنامه‌ریزی‌های لازم برای رسیدن به جایگاه مورد نظر است. رکود اقتصادی بین‌المللی که بر صنایع دریایی جهان سایه افکنده است، از جمله مواردی است که لازم است به آن به مانند یک تهدید برای بخش‌های

توسعه دریامحور یک دیدگاه کلان است. بدین معنی که به دریا و به تبع آن، به نوارهای مرزی دریایی بیشترین وزن ممکن در برنامه‌ریزی کلان اقتصادی داده شود. همچنین باید توجه داشت که حمل‌ونقل دریایی ارزان‌ترین روش حمل به مقیاس بوده و بازوی اصلی توسعه دریامحور است. اگر نگاهی اجمالی به شهرهای بزرگ، متراکم و پیشرفته جهان، از بمبئی و شانگهای گرفته تا آنتورپ و لس‌آنجلس ببندازیم ملاحظه می‌کنیم همگی شهرهای بندری اند. عمده دلیل، دسترسی آسان و ارزان به حمل و نقل دریایی هم برای واردات مواد اولیه و هم صادرات محصولات نهایی است.

دست یافتن به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه از اهم موارد سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ هجری شمسی است. در این راستا، در قانون برنامه چهارم توسعه کشور، خوشبختانه پیشرفت‌های خوبی در زمینه صنایع دریایی حاصل شده و این مهم با رویکرد «توسعه دریامحور» در قانون برنامه پنج‌ساله پنجم نیز پیگیری و به‌طور مناسبی لحاظ شده است.

از نقطه نظر صنعت حمل و نقل دریایی کشورمان دارای بزرگترین ناوگان تجاری فله خشک در خاورمیانه و چهارمین شرکت بزرگ نفتکش در جهان می‌باشد و البته برای تحقق سند چشم‌انداز، حفظ موقعیت فعلی در منطقه و ارتقای موقعیت جهانی در صورت حصول شرایط مناسب، می‌بایستی مدنظر قرار گیرد.

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران همچنین با توسعه ناوگان کشتیرانی در شمال و جنوب کشور، همچنین سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی، فعالیت‌های بندری و ترمینال‌داری، نقشی بسیار حیاتی در تکمیل زنجیره تامین و توسعه دریامحور ایفا نموده است. این گروه همچنین با بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی مناسب در جنوب به توسعه سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری در خلیج فارس پرداخته و سهم نسبتاً مطلوبی نیز از بازار سوخت‌رسانی منطقه به دست آورده است. گفتنی است توسعه



با وجود آنکه ظرفیت بخش حمل و نقل دریایی کشور از وضعیت نسبتاً مطلوبی برخوردار است و در منطقه نیز دارای جایگاه مناسبی است، اما بخش ساخت کشتی، نیازمند به‌کارگیری تدابیر جدید و برنامه‌ریزی‌های لازم برای رسیدن به جایگاه مورد نظر است

مختلف حمل و نقل دریایی کشور نگرسته شود. مشکلات و محدودیت‌های ایجاد شده از سوی کشورهای غربی و متحدان آنها تهدید دیگر است که بخش حمل و نقل را به عنوان یکی از زیرساخت‌های اصلی کشور مورد هدف قرار داده و این چالش به لحاظ ماهیت، راه حل‌ها و تدابیر مخصوص به خود را می‌طلبد. بخش حمل و نقل دریایی جهان هنوز هم از آثار رکود اقتصادی جهان که از اواسط سال ۲۰۰۸ میلادی آغاز شد، رهایی نیافته است. با آنکه در سال ۲۰۱۰ میلادی، بهبود نسبی مشاهده گردید، لیکن در سال ۲۰۱۱ شرکت‌های کشتیرانی عمدتاً به دلیل مازاد ظرفیت حمل، افزایش قیمت سوخت و تلاش در حفظ سهم از بازار، با ضرر و زیان‌های بسیار بالایی روبه‌رو شدند و حتی برخی شرکت‌های کوچک از صحنه رقابت حذف گردیدند. باین حال، از اوایل سال ۲۰۱۲ حداقل در بخش حمل کانتینری عزم جدی در تثبیت نرخ‌ها وجود داشته و در این زمینه موفقیت‌های خوبی نیز کسب گردیده است. اما بخش فله، با توجه به ورود ظرفیت‌های جدید در حجم‌های بسیار بالا و لذا فزونی رشد عرضه بر تقاضا، یکی از نامناسب‌ترین و بغرنج‌ترین دوره‌های تاریخی خود را پشت سر می‌گذارد. باین حال پیش‌بینی می‌شود وضعیت در سال جاری میلادی در مقایسه با سال ۲۰۱۲ اندکی بهبود یابد. قوانین و مقررات زیست‌محیطی بین‌المللی جدید و ورود کشتی‌های بسیار کارآمد و با تکنولوژی‌های بالا و دوستدار محیط زیست با هزینه‌های بسیار بالا از دیگر چالش‌های پیش روی صنعت کشتیرانی جهانی و بالطبع کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است.

از مسائل مهمی که بعد از پایان جنگ در کشور مد نظر قرار گرفت و سرانجام در سال ۱۳۷۲ به تصویب مجلس رسید، توجه به

مناطق جنوب و ساحلی و توسعه این مناطق با تصویب قانون مناطق آزاد بود که ایجاد اشتغال و توسعه آن مناطق و درآمدزایی برای کشور مدنظر بود و سه منطقه قشم، کیش و چابهار به عنوان اولین مناطق آزاد کشور مد نظر قرار گرفت و هدف این مصوبه این بود که با ایجاد این مناطق نسبت به جذب سرمایه داخلی و خارجی اقدام و به جای سرمایه‌گذاری ایرانیان در مناطق آزاد کشورهای حاشیه جنوبی، در شمال خلیج فارس زمینه‌سازی جایگزین با آن مناطق فراهم شود. متأسفانه آن‌طور که اهداف قانون‌گذار و سیاست‌گذاران بوده به دلیل عدم توجه به مناطق دریایی و تنگ نظری در اجرای قانون اجازه داد نشد که مزیت‌های قانونی در این مناطق به درستی اعمال شود و حتی سرمایه‌گذارانی که تبعاً جذب این مناطق شدند دوباره به کشورهای خارجی برگشتند و حتی بسیاری از نیازمندی‌های کشور از طریق آن مناطق تأمین شده و می‌شود در حالیکه اگر واقعاً به مناطق دریایی خودمان با دیدی وسیع و ملی بنگریم و هدف آبادانی و توسعه این مناطق و جزایر بسیار زیاد و ارزشمندی که در خلیج فارس داریم باشد، باید در سطح کلان و در رده‌های بالای مدیریتی کشور مسئولیت توسعه این مناطق را عهده‌دار باشند و به دریا به عنوان یک هدف استراتژیک و بلندمدت نگرسته و از کارشکنی‌های در سطوح پایین و میانی جلوگیری شود تا شاهد جذب وسیع سرمایه نیروی کار، جمعیت و آبادانی در جزایر و بنادر و شهرهای حاشیه دریا باشیم.

توسعه دریای کشور نیازمند حلقه واسطه بین دولت و ملت است



حسین فاضلی
مدیرعامل و عضو هیات مدیره
صندوق توسعه صنایع دریایی

حاضر در کشور زیرساخت‌های خوبی ایجاد شده است ولی با توجه به عدم تکمیل زنجیره‌های تولید نمیتوان مدیریت موثری برای استفاده بهینه از آنها ارائه نمود. توسعه دریایی کشور نیازمند تکمیل زیرساخت‌های توسعه در بخش خصوصی است و این نیازمند تغییر نگرش مدیران و تصمیم‌گیران کلان کشور است که بحمداله بخش عمده‌ای از این تغییر نگرش اتفاق افتاده است. برای اینکه بخش خصوصی به صورت روزافزون بتواند در بخش دریایی در کشور ایجاد ارزش نماید نیازمند برنامه‌ریزی و حمایت است. حمایت در بخش‌های مختلفی متصور است و محدود به بخش مالی نمی‌باشد، بسیاری از فعالان دریایی وقتی که مشکلات خود را عنوان می‌کنند مشخص می‌شود که نیاز مالی دغدغه اصلی ایشان نیست و مشکلات آنها از نوع دیگری است و در صورت مشاهده یک افق مثبت حتی خود حاضر به تأمین و تزریق سرمایه می‌باشند. ما معتقدیم که امروز برای اینکه بتوانیم توسعه دریایی کشور را طی یک برنامه منسجم تا افق چشم‌انداز رقم بزنیم نیازمند یک حلقه واسطه بین حاکمیت و بخش خصوصی در کشور هستیم و این حلقه واسطه صندوق توسط صنایع دریایی تعریف شده است. در ادبیات بین‌المللی به این حلقه‌های واسطه موتور توسعه گفته می‌شود. در واقع این گونه نهادها با ابزار مالی و کارشناسی که در دست دارند شتاب توسعه را در بخش مورد نظر افزایش می‌دهند.

رونمایی از سامانه زنجیره تأمین صندوق توسعه صنایع دریایی

ما امروز باید از تجمع نیازها برای تولید بیشتر و تولید با تیراژ بیشتر صحبت کنیم چه در بخش سیستم‌ها چه در بخش زیرسیستم‌ها و چه در بخش قطعات. بنابراین صندوق معتقد است که مدیریت صحیح زنجیره تأمین در کشور یکی از ارکان اساسی توسعه دریایی کشور است و به همین منظور ما در حال ایجاد زیرساخت‌های این موضوع هستیم و برنامه کاملی را برای بهبود زنجیره تأمین در کشور تدارک دیده‌ایم. فاز اول این برنامه ایجاد سامانه مرکزی برای تجمیع نیازمندی‌های صنعت

پیشینه حضور پرثمر در دریا و توجه به آن در امر توسعه کلان در برخی کشورها به بیش از شش قرن میرسد. دریا، یکی از مهمترین ابزار پیشرفت اقتصادی و بهبود وضع اجتماعی و اقتصادی کشور به حساب می‌آید و به ایجاد فرصت‌های شغلی در حوزه‌های مختلف کمک میکند و در نتیجه سواحل آن می‌تواند سکونتگاهی باشد که بخش عظیمی از جمعیت کشور را به آسایش و رفاه برساند.

با توجه به اینکه فعالیتهای دریایی یک موضوع فرابخشی است، بسیاری از نهادهای حاکمیتی کشور باید در این خصوص نقش خود را ایفا نمایند تا توسعه پیشرفت دریایی کشور محقق شود. بنابراین نیازمند نگاه سیستمی هستیم و سیاستگذاری کلان کشور باید با نگاه توسعه معطوف به دریا انجام پذیرد. قوای سه‌گانه نظام باید نگاه دریایی داشته باشند، از قانونگذاری تا اجرا، مسائل و مشکلات حقوقی در سیاست‌گذاری‌ها و پیشرفت برنامه‌های توسعه بسیار موثر هستند و در بدنه دولت نیز نیازمند نگاه سیستمی و افزایش بهره‌وری هستیم. نگاه مشارکت و هم‌افزایی بین دستگاهی، الزامات اصلی تحقق برنامه‌ها می‌باشد.

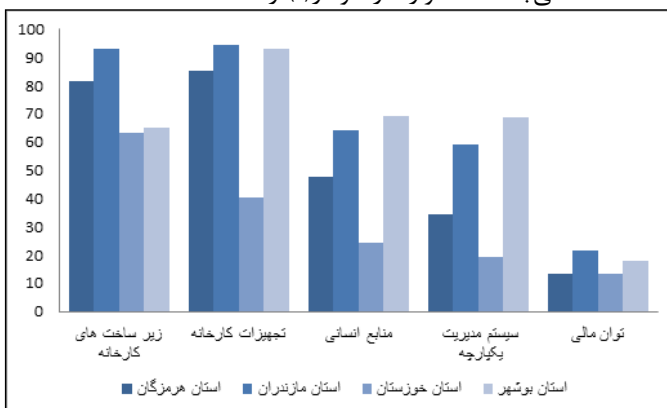
بهبود فضای کسب و کار صنایع دریایی یکی از موضوعات مهمی است که تنها با مشارکت بین دستگاهی قابل تحقق است. حتی رشد صنعت و فناوری دریایی، حمل و نقل، گردشگری و بهره‌مندی از منابع فراوان دریاها نظیر معادن دریایی یا صید و صیادی نیازمند هماهنگی بین دستگاهی است.

هر دستگاهی باید خود را موظف و مکلف به ایفای نقش در دریاها به عنوان بخشی از سرزمین ایران بداند. در قوه مجریه نیز به همین منظور شورای عالی صنایع دریایی کشور به ریاست رئیس جمهور ایجاد شده است. این شورا می‌تواند شاخص‌های توسعه دریایی کشور را پیش نموده و عرضه و تقاضای موجود در بازار را شفاف‌سازی و مدیریت نماید تا به مرور هماهنگی‌ها بیشتر شود. هم‌زمان با این اقدامات و هماهنگی‌ها، نیازمند سرمایه‌گذاری و سوق دادن منابع به این حوزه، برای تکمیل زیرساخت‌ها و تأمین سرمایه مورد نیاز صنایع هستیم. در حال

از بعد دیگر، این کنش و واکنشها دارای برکاتی نیز بوده و به نوعی در میدان عمل اولویتهای کشور را نمایان نموده و جامعه صنعتی ما را به سمت این اولویتها و رفع نیازهای اصلی کشور رهنمون ساخته است که از جمله عبارتند از:

- تشکیل و توسعه صنعت بیمه های دریایی
- توسعه خدمات شناورهای دریایی
- توسعه صنعت تعمیرات و تأمین قطعات مصرفی
- توسعه روش های تأمین مالی
- بومی سازی قطعات و تجهیزات
- توسعه و بهینه سازی توان پیمانکاری

در این خصوص صندوق صنایع دریایی مطالعات میدانی زیادی بر روی توانمندی کارخانجات تعمیر و کشتی سازی شناور انجام داده است تا بتواند نقاط ضعف موجود که با حمایت صندوق امکان ارتقاء آن وجود دارد را شناسایی نماید. شاخص های مورد بررسی در این مطالعه میدانی شامل بررسی زیرساخت های کارخانجات، تجهیزات و کارگاه ها، منابع انسانی، سیستم مدیریت یکپارچه و توان مالی کارخانجات ساخت و تعمیر شناور می باشد. بررسی شاخص های اندازه گیری شده در مطالعه میدانی یاردهای داخلی در چهار استان ساحلی نشان می دهد که در سه استان مازندران، هرمزگان و بوشهر زیرساخت ها و تجهیزات مناسب در حد قابل قبولی وجود دارد و تنها در استان خوزستان ضعف هایی در بخش زیرساخت و نیاز به سرمایه گذاری های توسعه ای وجود دارد، همچنین مشاهده می شود که تمامی این یاردها در شاخص های مدیریت یکپارچه و توان مالی دارای مشکلاتی می باشند که موارد در نمودار (۱) ارائه شده است.



نمودار (۱) میزان شاخص های اصلی توسعه یاردهای تعمیراتی

لذا صندوق توسعه صنایع دریایی در نخستین طرح خود اقدام به اعطای تسهیلات در بخش تعمیرات کشتی در کارخانجات داخلی نموده است. این تسهیلات با سود ۱۵٪ و دوره بازپرداخت ۲۴ ماهه اعطا می گردد که متقاضیان واجد شرایط می توانند جهت این تسهیلات به صندوق مراجعه نمایند.

یا مصرف کنندگان و نیز احصاء اطلاعات تولیدکنندگان می باشد که پورتال ویژه آن در حال حاضر آماده شده است و انشا... هم زمان با نمایشگاه بین المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران در هشتم بهمن ماه رونمایی خواهد شد. این پورتال با جمع آوری اطلاعات فعالان دریایی، تجمیع نیازها و تطابق آنها سعی در مدیریت بهتر زنجیره تأمین دارد. از دیگر موارد برنامه مذکور ایجاد نمایشگاه دائمی برای این موضوع و همچنین ارائه تسهیلات برای تولیدکنندگان عضو این سامانه خواهد بود. با هماهنگی های انجام شده مقرر است تا همکاری وسیعی با سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، سازمان صنایع دریایی، شرکت ملی نفتکش ایران و دیگر ارگان های دریایی مرتبط داشته باشیم و یک طرح جامع ملی را با همراهی یکدیگر در این زمینه پیاده سازی نماییم. اهداف اصلی این طرح به شرح زیر می باشد:

- ایجاد زنجیره تأمین مطمئن
- حرکت در مسیر اهداف سند چشم انداز ۱۴۰۴
- توانمندسازی ظرفیتهای صنعتی
- حمایت از محصولات داخلی
- استقلال صنعتی در محصولات راهبردی
- بومی سازی فناوری های نوین
- صادرات و ارز آوری
- بازسازی و ایجاد تیراژ مناسب
- افزایش بهره وری
- توسعه ظرفیت های اشتغالزایی

تهدیدات و فرصت ها برای اجرای پروژه ها

در حال حاضر برخی کشورها معاند از ابزار تحریم برای فشار اقتصادی به کشور استفاده می نمایند و نوک پیکان حملات خود را به سمت فعالیتهای دریایی کشور نشانه رفته اند، ولیکن در مقابل این کنش خارجی بدنه صنعتی ما واکنش مناسبی از خود نشان داده است و با افزایش همبستگی داخلی به مقابله با این تهاجم پرداخته است. در حقیقت رکن اصلی توسعه کشور که مطابق با مطالب ذکر شده همان افزایش همکاریها و هم افزایی هاست در حال حاضر فعال شده است و ملاحظه می شود که حوزه های کارفرمایی در بخشهای مختلف به استفاده از توان داخلی روی آورده اند. این امر در جذب منابع مالی بانکهای داخلی، جذب منابع مالی مردمی در قالب اوراق مشارکت، به کارگیری پیمانکاران ایرانی، بومی سازی قطعات، انتقال تکنولوژی، انجام تحقیقات و... نمایانگر می باشد.

چالش‌ها و موفقیت‌های کشور به‌ویژه در حوزه دریا از مهمترین مواردی است که انجمن مهندسی دریایی ایران با حساسیت و دغدغه خاصی پیگیری می‌کند. این حساسیت‌ها زمینه ساز آن شد تا در چهاردهمین همایش صنایع دریایی کشور مهمترین موضوعات مورد توجه اعضا در چارچوب قطعنامه به اطلاع مسئولان محترم رسانده شود. برگزاری اولین نمایشگاه بین‌المللی دریایی کشور فرصت مناسبی است تا مفاد این قطعنامه مجدداً مورد توجه قرار گیرد.



حسن رضاصفري

رئيس هيات مديره انجمن مهندسي صنايع دريائي ايران

فُطْنامه چهاردهمین همایش صنایع دریایی

(دی ماه ۱۳۹۱، تهران)

همایش‌های صنایع دریایی مهمترین و فراگیرترین گردهمایی دست‌اندرکاران دریایی کشور می‌باشد که در آن مهمترین چالش‌ها و موفقیت‌های کشور در حوزه دریا به بحث گذاشته می‌شود. در همایش چهاردهم با مدنظر قراردادن سخنرانی‌ها و رهنمودهای وزرای محترم، میزگردها، مقالات علمی ارایه شده، کارگاه‌ها، نشست کمیته‌های تخصصی و دستاوردهای ارایه شده در نمایشگاه دریایی، اهم مواردی که مورد تأکید قرار گرفته و لازم است همه مسئولان و دست‌اندرکاران، شرایط تحقق آنها را فراهم آورند، عبارت‌اند از: استمرار برگزاری همایش‌های صنایع دریایی و حضور جدی متخصصان، مراکز اعم از شرکت‌ها، مؤسسات و ارگان‌های دریایی نشان از شکل گرفتن پایه‌های توسعه این صنعت مهم و استراتژیک داشته، به این وسیله برگزاری منظم همایش‌های سالانه صنایع دریایی تأکید می‌گردد. با توجه به گذشت بیش از چهار سال از تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، لازم است از ادغام صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی جلوگیری به عمل آمده و منابع آن هرچه سریع‌تر تزریق گردد و شورای عالی صنایع دریایی در اجرایی شدن مصوبات کوشیده و نقشه راه و سایر اسناد راهبردی توسعه دریایی کشور را سریعاً تهیه و نهایی نماید. در این راستا از معاونت نظارت و راهبردی ریاست جمهوری و وزارت صنعت، معدن و تجارت درخواست می‌گردد که این شورا را یاری رسانند.

با توجه به رشد و توسعه نسبی صنایع دریایی در سالیان اخیر و شرایط تحریم لازم است، تعریف یکسان و جامعی از صنعت دریایی ارایه و شاخص‌های توسعه آن تدوین و پایش گردد و به کلیه حوزه‌ها و زیرساخت‌های آن به‌ویژه تعمیرات، بازیافت، طراحی و... برای انواع شناورهای کوچک و بزرگ و به‌کارگیری امور بیمه‌ای در کلیه مراحل طراحی تا بهره‌برداری و همچنین تسهیل صادرات در این صنعت توجه گردد.

توسعه صنعت دریایی ایجاب می‌نماید نیازهای ۵ ساله همه شرکت‌ها و مراکز اعلام، مرکز اطلاع‌رسانی مناقصات، دستاوردها و پتانسیل‌های دریایی توسط انجمن مهندسی دریایی و با حمایت دولت راه‌اندازی و از دولت به‌ویژه شورای عالی و صندوق توسعه صنایع دریایی درخواست می‌گردد که بسته حمایتی لازم را برای حمایت از تولید تجهیزات و اقلام مصرفی نیز تدوین و اجرایی نمایند.

اجرا و قانونی نمودن جایگاه طرح رتبه‌بندی شرکت‌ها و موسسات دریایی، تدوین نظام مهندسی دریایی با تاکید بر هم‌ترازی مدارک و پرداختن به کلیه مشاغل مرتبط با صنعت دریایی اعم از ساحلی و بندری، فراساحلی و دریایی و تدوین استانداردهای مورد نیاز کلیه بخش‌های صنعت دریایی مورد تاکید قرار گرفت.

در راستای توسعه صنعت دریایی به صورت عام و توسعه بخش شناورهای تفریحی تندرو به صورت خاص، مردمی‌سازی کاربری این شناورها، به صورت تفریحی، خصوصی و مسابقه‌ای مورد تاکید قرار می‌گیرد. لذا تسهیل قوانین به‌ویژه حذف محدودیت‌های کاربری شناورهای تندرو تفریحی مورد درخواست می‌باشد.

در راستای استمرار و توسعه آموزش و تربیت نیروی انسانی به‌ویژه در بخش دریانوردی، جمع‌آوری نیازهای آموزشی اعضا و توان آموزشی آنان در انجمن مهندسی دریا و ایجاد

و تعدیل رشته‌های دریایی، بازبینی سرفصل‌های دروس، بازنگری نحوه انتخاب و گزینش دانشجو در دانشگاه‌های کشور مورد تاکید قرار گرفت.

گسترش شبکه ارتباطی دانشجویان رشته‌های مهندسی دریا با صنایع و دستگاه‌های اجرایی از طریق کمیته دانشجویی و تلاش جهت ایجاد مراجع اطلاع‌رسانی علمی و هدفمند شدن عناوین و محتوای پایان‌نامه‌های دانشجویی از طریق بازدیدها و آموزش‌های تخصصی و حمایت مراکز صنعتی دریایی مورد درخواست جامعه دانشجویی دریایی کشور می‌باشد.

لزوم به‌کارگیری آموزه‌های سوانح و حوادث در کلیه بخش‌های صنایع دریایی ایجاب می‌نماید همایش‌های سوانح و حوادث به صورت مستمر برگزار و بررسی سوانح و حوادث به صورت فراگیر در کشور انجام شود. در این راستا از سازمان بنادر و دریانوردی درخواست می‌گردد که امکان ایجاد کمیته فراگیر ملی بررسی سوانح و حوادث را بررسی تا این کمیته ایجاد گردد.

با توجه به پیشرفت کشور در زمینه‌های مختلف دریایی، تشکیل کمیته حقوقی برای پرداختن به امور دعاوی و تسهیل به‌کارگیری توان و دانش کارشناسان دریایی در امور دعاوی (کارشناسان رسمی) توسط قوه قضائیه مورد تاکید می‌باشد.

با توجه به موارد فوق و همچنین و لزوم تبدیل تهدیدات تحریم به فرصت و استفاده بهینه از فرصت‌های آن، شرکت‌کنندگان مهمترین عنوان و شعار محوری برای پیگیری تا همایش آینده را به صورت ذیل طرح می‌نماید: "به‌کارگیری تولیدات ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی در صنایع دریایی و دریانوردی"

مراکز و ارگان‌های دریایی کشور
دی ماه ۱۳۹۱، تهران

تدوین و تبیین راهبردها، الزام دست‌یابی به اهداف سند چشم‌انداز ۲۰

سند توسعه دریایی کشور یکی از مهمترین اسنادی است که حدود سه سال پیش تحت مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی و با همکاری ارگان‌های مهم دریایی به منظور ترسیم چشم‌انداز آینده دریایی کشور و در راستای اهداف کلان تعیین شده در سند چشم‌انداز تدوین شد. اما از آنجا که اجرای مفاد مندرج در سند یاد شده و اهداف و راهکارهای تبیین شده در آن می‌توانست تأثیر قابل توجهی بر رشد فعالیت‌های جامعه دریایی کشور داشته باشد، در گفتگویی با سید علی استیری، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی علل عدم اجرای کامل مفاد سند مذکور را جویا شدیم. مشروح این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید:

از نظر جنابعالی توسعه دریا محور به چه مفهومی است؟

با توجه به هدف‌گذاری سند چشم‌انداز توسعه مبنی بر دست‌یابی ایران به جایگاه اول منطقه در حوزه‌های مختلف اقتصادی، علمی و فناوری، چشم‌انداز توسعه دریایی کشور در افق ۱۴۰۴ و همان‌طور که در فرمایشات مقام معظم رهبری نیز تصریح گردیده پاشنه آشیل کشور عزیزمان دریاهای خشکی متصل به دریاهاست و نظر به اینکه بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی کشور نیز سمت و سویی دریایی دارد و در حوزه‌های مختلف صنعتی و اقتصادی کشور برنامه‌های مختلف توسعه تدوین شده لذا توانمندی همه‌جانبه کشور در دریا جهت حضور موثر و برتر در تمامی فعالیت‌ها و بهره‌برداری حداکثری از منافع اقتصادی، اجتماعی و نظامی به مفهوم توسعه دریا محور می‌باشد.



توسعه دریا محور از چه زمانی مطرح گردید و چگونه به عنوان یکی از مباحث مهم در محافل خصوصی و سیاست‌گذاری تبدیل شد؟

با استفاده از تجربیات همایش‌های گذشته و صدور قطعنامه‌های آن و پیگیری اجرای بندهای قطعنامه‌ها از یکسو و نیاز روبه‌رشد جامعه دریایی کشور در بخش‌های دولتی، خصوصی، تعاونی و سازمان‌های مردم‌نهاد از سوی دیگر به بررسی چالش‌ها و معضلات جامعه دریایی کشور پرداخته و ضمن بررسی مسائل و مصادیق تداخل کاری در حوزه مسائل حاکمیتی دریایی کشور به بررسی راهکارهای افزایش قدرت دریایی کشور در حوزه‌های ناوگان نظامی، تجاری و همچنین تجارت دریایی توجه گردید و در نهایت به ساختاری جامع در جهت تحقق اهداف کلان جامعه دریایی کشور مطابق با سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ که همان توسعه دریا محور می‌باشد اقدام گردید که از همایش‌های شانزدهم، هفدهم و هجدهم هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در ارتباط با توسعه دریا محور در سال‌های ۸۶ الی ۸۸ به این مهم پرداخته شد و با یک چرخش هدف‌دار یک تغییر رویکرد در جهت الگوسازی در جهت پارادایم از خشکی به دریا در کلیه احاد تصمیم‌گیر کشور را به عنوان هدف اصلی خود قرار داد.

توسعه دریا محور بر چه اصول و ارزش‌هایی حاکم است؟

بومی سازی فناوری، صنعت و تولیدات جهت دست‌یابی بر حداکثر خوداتکایی و عدم وابستگی - پیشتازی در تولید علم و فناوری - تولید ثروت ملی - بهره‌برداری حداکثری از منابع دریایی مشترک و بین‌المللی - اشراف بر امور دریاهای ملی و بین‌المللی و رعایت حداکثری کرامت و رفاه سرمایه‌های انسانی و تحقق آموزش‌های حرفه‌ای در سطح دنیا

اهداف بنیادی حاکم بر سند توسعه دریایی کشور چه بوده است؟

سیاست‌های کلان حوزه دریایی کشور در وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مستقل مجزا در سطح کشور در حال تدوین، تبیین و اجرا می‌باشد که این امر خود به خود سبب نوعی موازی‌کاری و اتلاف منابع شامل (نیروی انسانی، سرمایه و وقت) می‌گردد. این امر همچنین باعث انحراف مسیر رشد و توسعه و

سند مذکور که با همکاری ارگان‌های دریایی به عنوان نمایندگان جامعه دریایی کشور تعریف شده بود تا چه حد در تدوین برنامه پنجم تاثیرگذار بوده است ؟

از جمله موضوعات مهمی که در چارچوب دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور و کارگروه‌های آن طی ایام تدوین برنامه پنجم توسعه مدنظر قرار گرفت موضوعات مربوط به ارزیابی اسامی قابلیت‌ها و توانمندی‌های کشور در جهت تدوین سند بالادستی بود که از جمله مهمترین محورهایی نیز بود که به تدوین سند توسعه دریامحور منتهی شد و بنابراین، این دو سند در حوزه دریایی هم‌پوشانی داشته و مکمل هم بودند و بنابراین در راستای تحقق این سند اهداف بخش دریایی کشور هم راستا با آن تدوین شده و به عنوان پیشنهادات بخش دریایی کشور جهت تدوین برنامه پنجم توسعه به دولت ارایه شد.

در حال حاضر بعد از گذشت بیش از ۳ سال از تدوین سند مذکور، ارگان‌های دریایی تا چه اندازه در راستای اهداف تدوین شده گام برداشته‌اند ؟ دلایل موفقیت و احتمالا کاستی‌ها چه بوده است ؟

هماهنگی و همدلی ارگان‌های دریایی در تدوین سند توسعه دریامحور و همچنین سایر برنامه‌ها و اهداف دریایی کشور در چارچوب دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور ستودنی است، در واقع این همدلی در پرتو و بستر مناسبی که به همت ارگان‌های دریایی کشور به نام دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی شکل گرفته است، محقق شده و جا دارد ارگان‌های دریایی جهت تحقق هر چه بیشتر سند مذکور در راستای تحکیم جایگاه و تقویت این بستر اقدام نمایند.

در این راستا جامعه دریایی بایستی خود را آماده رونق و فضای بهبود کسب و کار نماید و تحقق این مهم با ساماندهی حمل و نقل دریایی کشور چه از منظر خرد آن در بنادر و دریاها و چه از منظر کلان آن در اجرای سیاست توسعه دریامحور بستگی دارد. بنابراین در کوتاه مدت بایستی با اصلاح ساختارها و سیاست‌های داخلی، ارزش افزوده را از فرآیندهای کشور افزایش داد و در بلندمدت بایستی زیرساخت‌های توسعه و رونق دهه آتی را فراهم نمود.



بالندگی کشور از مسیر درست و اصولی خود خواهد شد به نحوی که استراتژی ارگان‌های حاکمیتی ذیربط به جای آنکه مبتنی بر اهداف کلان ارگان‌های حاکمیتی و تسریع در راه دستیابی به اهداف منطبق بر ماموریت و چشم‌انداز ارگان ذیربط شود، صرف چانه‌زنی و حل و فصل اختلافات ناشی از تداخل وظایف و عملکردها در زیربخش‌های مرتبط می‌گردد.

در این راستا یک برنامه جامع راهبردی توسعه دریایی کشور مبتنی بر دگرترین توسعه دریامحور که در آن اهداف بلندمدت، میان مدت و کوتاه مدت ارگان‌های حاکمیتی دریایی کشور و استراتژی‌ها و سیاست‌ها و اقدامات و پیش‌نیازهای آن در یک مدل هماهنگ، خواهد توانست هزینه‌های اتلاف منابع را به حداقل رسانده و ارگان‌های دریایی را هر کدام به منزله یک موتور محرک در جهت ارتقاء آهنگ توسعه و رشد و بالندگی کشور عزیزمان (مطابق با برنامه‌های پنج ساله و سند چشم‌انداز ۱۴۰۴) رهنمون شود.

گفت‌وگو با رمضانعلی محمودی، مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه سازمان بنادر و دریانوردی؛

توسعه دریامحور، تاثیر و تاثیر مزیت‌های دریا و سایر بخش‌های اقتصادی بر یکدیگر است

به‌طور قطع و یقین بخش دریایی دارای پتانسیل‌ها و قابلیت‌های بسیار فراوانی است که با شناخت و بهره‌برداری بهینه از آنها می‌تواند سهم موثر و عمده‌ای در رشد و توسعه کشور ایفا کند. اما به‌طور اجمال و در حد این مصاحبه می‌توان مهمترین شاخص ارزیابی قابلیت‌ها و فرصت‌های «توسعه دریا محور» را حداقل در محاسبه، مقایسه و ارزیابی میزان مازاد ارزش افزوده کل نهفته در بخش دریایی کشور نسبت به ارزش افزوده کل سایر بخش‌های اقتصادی تا افق سال چشم‌انداز کشور (۱۴۰۴)، جستجو کرد. ارزش افزوده‌ای که می‌تواند از سرمایه‌گذاری و توسعه طیف وسیعی از فعالیت‌های دریایی همچون «حمل و نقل دریایی»، «صنایع دریایی»، «بهره‌برداری از منابع انرژی دریایی»، «بهره‌برداری از منابع زنده دریایی»، «گردشگری دریایی، غواصی تفریحی و گردشگری»، «فعالیت‌های ورزشی دریایی» و غیره، به‌دست آید.



از نظر جنابعالی توسعه دریامحور چیست و شاخص‌های این نوع توسعه را در چه مواردی باید ارزیابی و مورد سنجش قرار داد؟

در پاسخ به این سؤال قبل از هر چیزی باید بدانیم که موضوع «توسعه دریا محور» فعلاً یک ایده است، اما ایده خوبی است. لذا تا زمانی که این ایده به خوبی واکاوی و پرورش داده شود، زمان و تلاش همه‌جانبه و گسترده‌ای باید صرف شود. جهت تبیین ابعاد مفهوم این ایده و انتظاراتی که از طرح آن و پیگیری تحقق آن دنبال می‌شود، نیاز است تا نگاهی به مباحث و نظراتی که طی چند دهه اخیر به‌ویژه پس از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی ایران در خصوص موضوع تعیین محور توسعه کشور طرح شده است، داشته باشیم.

کارشناسان، متخصصان و مسئولین با توجه به استدلال‌های خود طی این چند دهه موضوعات مختلفی را همچون «توسعه کشاورزی»، «توسعه صادرات»، «توسعه صنعتی» و غیره را به عنوان محور اصلی توسعه کشور پیشنهاد کرده‌اند. حال اگر موضوع «توسعه دریا محور» بخواهد به عنوان محور توسعه کشور قرار بگیرد این بدان معنی است که فرصت‌ها و قابلیت‌های نهفته در بخش دریایی کشور به حدی است که می‌تواند به عنوان موتور محرکه و لوکوموتیو سایر بخش‌های اقتصادی قرار گیرد و هر اندازه که بخش دریایی کشور رشد و توسعه پیدا کند، در اثر این توسعه، سایر بخش‌های اقتصادی کشور نیز رشد و توسعه پیدا خواهند کرد.

به عبارت بهتر، «توسعه دریا محور» به این معنی است که هم رشد و توسعه بخش دریایی کشور، منافع و مزایای درآمدی و توسعه‌ای فراوان و گسترده‌ای برای کشور ایجاد می‌کند و هم با توجه به رابطه تاثیرگذاری و تاثیرپذیری آن از سایر بخش‌ها (به صورت داده - ستانده) موجب رشد و توسعه سایر بخش‌های اقتصادی کشور خواهد شد.

و امکان سنجی شود. به هر حال کشور ما علیرغم برخورداری از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و دسترسی به آب های آزاد، در حال حاضر به لحاظ میزان بهره برداری از پتانسیل های دریایی و سهم بالفعل آن در اقتصاد و تولید ناخالص ملی يك کشور دریایی به شمار نمی رود و تا زمان حرکت و نیل به يك کشور دریایی راه بسیار زیادی وجود دارد. جهت تسهیل این فرآیند، مهمترین و کلیدی ترین مسئله، موضوع انتخاب روش برنامه ریزی های توسعه کشور مبتنی بر روش برنامه ریزی آمایش سرزمینی صورت پذیرد، آنگاه می توان انتظار داشت که در چارچوب چنین روشی موضوع اسکان و توسعه بافت های مختلف جمعیتی و توسعه شهرها در سواحل دریایی کشور براساس قابلیت ها و فرصت های انواع مختلف فعالیت های درآمدزایی، برنامه ریزی و اجرا گردد.



در حال حاضر ظرفیت ها و قابلیت های حمل و نقل دریایی کشور در حوزه های بنادر بازرگانی و مسافری و ناوگان (تجاری و نفتی و ...) به چه میزان است ؟

هم اکنون کشور ما از بیش از ۱۷۲ میلیون تن ظرفیت تخلیه و بارگیری در بنادر بازرگانی، بیش از ۵/۷ میلیون TEU ظرفیت کانتینری و بیش از ۱۳ میلیون نفر ظرفیت مسافری در بنادر و اسکله های مسافری برخوردار است به طوری که طی سال های گذشته هم در حوزه ظرفیت سازی و هم در حوزه عملکرد و بهره برداری از ظرفیت های ایجاد شده رشد بسیار خوبی را به دست آورده ایم. همچنین کشور ما از بیش از ۵/۷ میلیون تن ظرفیت ملکی در ناوگان تجاری به عنوان یکی از بزرگترین ناوگان های خاورمیانه و بیش از ۱۰ میلیون تن ظرفیت ملکی در ناوگان نفتی به عنوان چهارمین ناوگان بزرگ دنیا برخوردار است که با توجه به الحاق پروژه های در دست ساخت، انتظار می رود طی سال های آتی در جایگاه دومین ناوگان بزرگ دنیا قرار گیرد و از آنجایی که بخش مهمی از عملیات ناوگان در بازارهای بین المللی صورت می پذیرد، نویدبخش توسعه و تقویت جایگاه دریایی کشور در سطح بین الملل است.

ظرفیت های حمل و نقل دریایی در ایران ۱۴۰۴ چقدر پیش بینی شده است ؟ آیا این پیش بینی ها در ایجاد جهش اقتصادی با رویکرد دریا محور از کفایت لازم برخوردار است ؟

ما متناسب با نیازهای تجارت خارجی و براساس اهداف برنامه های توسعه کشور و با در نظر گرفتن میزان منابع مالی مورد نیاز و امکان تامین آن، دست یابی به حداقل ظرفیت ۳۰۰ میلیون تنی را برای بنادر بازرگانی کشور تا افق ۱۴۰۴ هدف گذاری کرده ایم. قطعاً با توجه به میزان موفقیت کشور در عملیاتی کردن ایده توسعه دریا محور و یا حداقل توجه جدی تر به این بخش و همچنین رونق تجارت خارجی، این میزان قابل افزایش است. از طرفی مطالعات گسترده ای را برای توسعه حمل و نقل دریایی مسافر تا افق ۱۴۰۴ انجام داده ایم که ظرفیت سازی مسافری به میزان حداقل ۳۰ میلیون نفر از اهم نتایج این مطالعات بوده و به عنوان هدف اصلی این سازمان دنبال خواهد شد.

از نظر جنابعالی برای اینکه يك کشور دریایی باشیم چه اقداماتی بایستی در سطوح مختلف برنامه ریزی کشور انجام دهیم ؟

در این ارتباط باید متوجه باشیم که موضوع «کشور دریایی» نیز همانند موضوع «توسعه دریا محور» فعلاً به عنوان یک چشم انداز مطرح است و نیاز دارد تا ابعاد و اعماق آن به خوبی واکاوی، تبیین



مهدی رستگاری
کارشناس و پژوهشگر لجستیک و عملیات بندری
شرکت تایداوتر خاورمیانه

توسعه دریامحور پایدار: از ضرورت تا تحقق

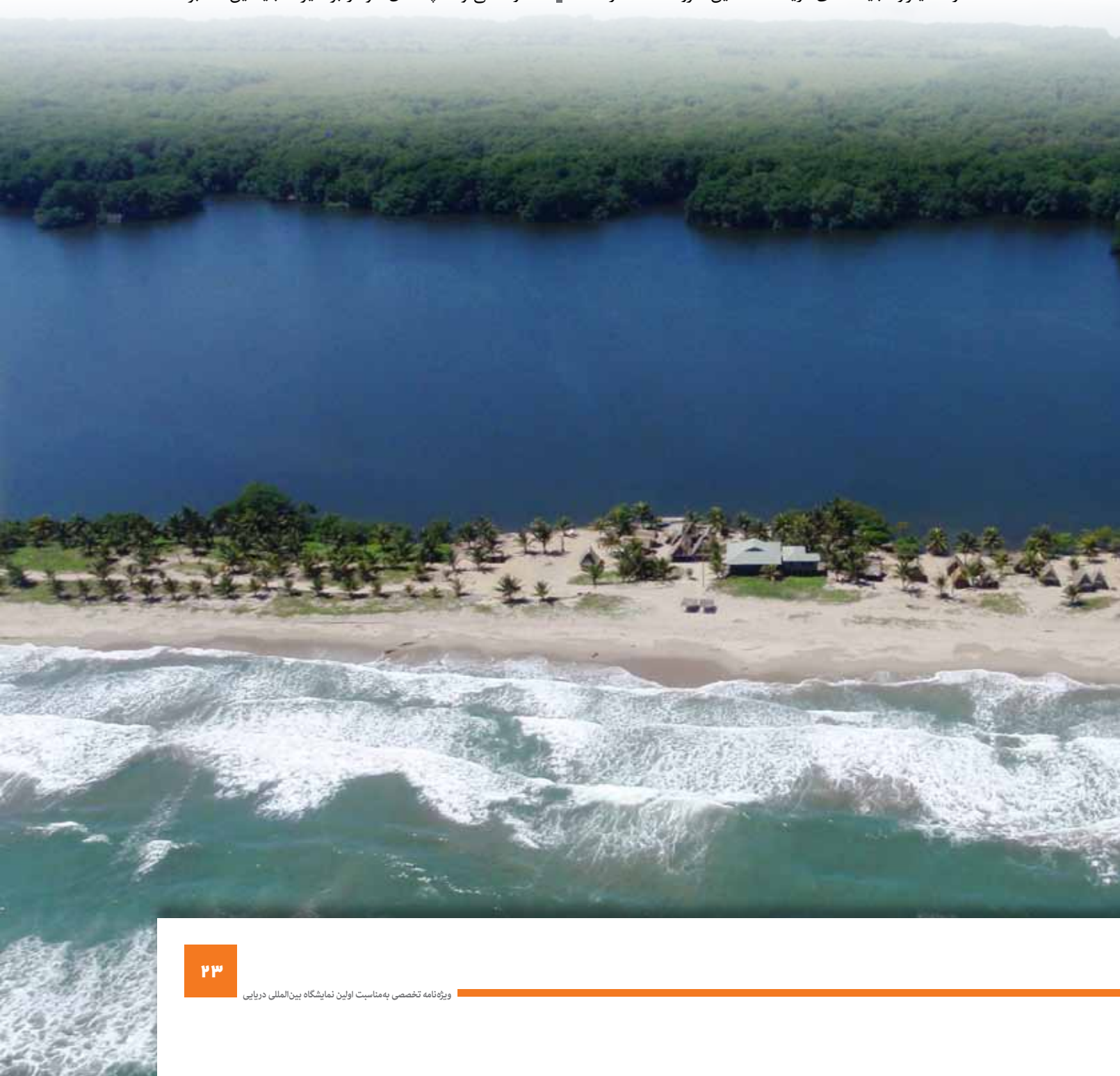
در چند سال اخیر جامعه بندری و دریایی کشور همواره شعار «توسعه دریامحور» را به عنوان اصلی ترین سیاست خود در سطح ملی مورد تاکید قرار داده است. «توسعه دریامحور» به عنوان یکی از آرمان های مرفعی کشورهای توسعه یافته در دهه های انتهای قرن بیست و دهه ابتدایی قرن بیست و یکم میلادی مورد تعریف و تاکید بوده است. اگر نگاهی به تلقی ایرانی از توسعه دریامحور داشته باشیم، درمی یابیم که این تلقی نسبت به رهیافت کشورهای توسعه یافته جای کار بسیار دارد. در برهه کنونی «توسعه دریا محور» به عنوان یکی از ارکان توسعه پایدار ملل شناخته شده و اغلب کشورهای دریا کران (اعم از توسعه یافته و یا در حال توسعه) در راستای نیل به این آرمان، اقدام به توسعه خط مشی و اتخاذ سیاست های راهبردی نموده اند. در این مقاله سعی بر آن بوده تا با نگاهی به مراجع بین المللی و اسناد ملی و شواهد و قرائن موجود در جهان، تصویری جامع تر از آرمان «توسعه دریامحور» و روند تحقق آن ارائه دهد.

زمینه یابی توسعه دریامحور

در سال های آغازین هزاره سوم میلادی، جهان و جامعه بشری در دریایی از مصائب و مشکلات غوطه ور شده اند: از یک سو بی توجهی صرف انسان به محیط زیست در قرن بیستم میلادی موجب افزایش آلودگی ها، نزدیکی به اتمام منابع طبیعی تجدیدناپذیر، محقق نشدن بهره برداری مقتصدانه از منابع طبیعی تجدیدپذیر، نابودی زیست بوم ها و زیستگاه ها، و تحولات شگرف اقلیمی گردیده و جهان در آستانه مواجهه با قهر طبیعت در آینده نه چندان دور قرار گرفته است. از سوی دیگر رشد سرسام آور جمعیت جامعه بشری طی یک سال گذشته و روندهای پیر خطایی توسعه اقتصادی در آن موجب مواجهه با مسائل حادی چون قحطی، گرسنگی، بیکاری، ناکارایی اقتصادی، نابرابری اجتماعی و طیف گسترده ای از بحران های اقتصادی و مالی در سطح جهان شده است. در چنین شرایط بغرنجی نگاه جوامع بشری به «دریاها» دوخته

با توجه به انفجار جمعیتی در عصر «نوبشری»، روی آوردن به ذخایر و منابع دریاها و بهره‌برداری اقتصادی آنها الزامی، ناگزیر و بی‌بدیل است. در مقابل گروه دیگر اعتقاد دارند که بهره‌برداری انسان از دریا به «صنعتی‌سازی دریاها»، افزایش احتمال حوادث صنعتی و تخریب محیط زیست خواهد انجامید و این موضوع پیامدهای ناگوارشدیدی را از حیث تغییر اقلیم در جهان به بار خواهد آورد. قدر مسلم آن است که در هزاره سوم میلادی انسان در مواجهه خود با انبوه روزافزون بحران‌های جهانی در سطح کره زمین، نه می‌تواند خود را از مواهب موجود در دریاها محروم کند و نه می‌تواند چشمان خود را بر تاثیرات بنیادین آنها بر

شده است: مساحتی به وسعت $\frac{4}{3}$ سطح کره زمین که در عین ناشناختگی بخش مهم و غیر قابل تصویری از منابع، قابلیت‌ها و فرصت‌ها (از جمله سوخت‌های فسیلی، انرژی‌های تجدیدپذیر، مسیرهای دریایی، مواد معدنی، محصولات شیلاتی، زمینه توسعه کسب و کارهای درآمدزا و ثروت آفرین، اشتغال‌زایی و غیره) را در خود جای داده است. اما بهره‌برداری پایدار از منابع، ثروت‌ها و قابلیت‌های دریا به خودی خود یک مسئله چالشی و دغدغه برانگیز است، از یک طرف گروهی قائل به ضرورت افزایش تسری هرچه بیشتر فعالیت‌های اقتصادی به دریاها برای بهره‌برداری از ذخایر و قابلیت‌های دریا هستند؛ این گروه اعتقاد دارند که





عرض

۶۰ کیلومتر

سکونت خواهند

داشت. با وجود استعداد

فراوان کرانه‌های ساحلی برای تمرکز

جمعیت در آنها، این موضوع دغدغه‌های جدی از حیث امنیت،

مدیریت زیست محیطی، مدیریت بحران و آمایش سرزمین در

سطح جهان ایجاد کرده است.

با این اوصاف هر کشوری باید نتایج اساسی زیر را در

بهره‌برداری از دریاها نصب‌العین خود قرار دهد:

(الف) نیاز قطعی انسان و جامعه بشری به شناخت هر چه

بهرتر ذخایر، منابع، قابلیت‌ها و فرصت‌های فراهم در دریاها و

اقیانوس‌ها و بهره‌برداری موثر از آنها برای ادامه حیات وی امری

قطعی و محتوم است.

(ب) بهره‌برداری از دریاها و اقیانوس‌ها باید در راستای توسعه

متوازن اجتماعی، اقتصادی و صیانت زیست محیطی عمل کند.

(ج) دریاها و اقیانوس‌ها سیستم‌های به هم پیوسته‌ای هستند که

تغییرات و تصرفات در آنها دارای آثار مرزگذری در سطح محلی،

ملی، منطقه‌ای و جهانی است.

با لحاظ نتایج بالا در کنار یکدیگر، می‌توان گفت که بهره‌برداری

انسان از دریاها و اقیانوس‌ها مستلزم مدیریت راهبردی موثر

و جامع‌نگرانه در سطوح کلان و خرد است. چشم بستن بر هر

یک از وجوه و شئون این موضوع و یا افراط و تفریط در آنها

می‌تواند موجب وارد آمدن زیان‌های سنگین و غیرقابل جبران

به جامعه، نوع بشر و محیط زیست شود. این مسیری است که

ملل بسیاری آن را در جهان پیموده و بهای آن را پرداخته‌اند؛

و تجارب آنان نیز در سطح جهانی موجود است. مجموعه این

تجارب و یافته‌ها از جمله مبانی برای آن چیزی هستند که ما آن

را «توسعه دریامحور پایدار» می‌نامیم. ملل توسعه یافته و مجامع

بین‌المللی بر مبنای ثبت، تبادل و یادگیری از این تجارب اقدام

به تنظیم، توسعه و بهبود برنامه‌های ملی و بین‌المللی خود

می‌کنند. این برنامه‌ها نیز از جمله منابع دیگری هستند که باید

در تدوین برنامه‌های راهبردی از آنها نهایت بهره را برد.

با توجه به آنچه ذکر شد، در ادامه به بررسی «توسعه دریامحور»

از دیدگاه مراجع بین‌المللی و روش تحقیق آن در سطح ملی

می‌پردازیم.

حیات

کره زمین فرو بندد.

از جمله موارد مهم و مطرح

در این میان می‌توان به موارد زیر اشاره

کرد:

- دریاها و اقیانوس‌ها جزو عوامل بنیادین تعیین‌کننده شرایط

اقلیمی در کره زمین هستند.

- دریاها دربردارنده بخش عمده‌ای از ذخایر سوخت‌های

فسیلی (از جمله نفت، گاز، ذغال سنگ) و اورانیوم هستند که

بخش قابل توجهی از آنها هنوز کشف نشده و یا از نظر اقتصادی

هنوز قابل بهره‌برداری نیستند.

- دریاها می‌توانند در صورت بهبود کارایی سیستم‌های تولید

انرژی به عنوان منشاء انرژی پاک و رایگان عمل کنند.

- صنایع شیلات در صورت توسعه پایدار می‌توانند تا حدود

زیادی، پاسخگوی نیاز نوع بشر به غذا باشند.

- دریا و جانداران آن می‌توانند منشاء انواع فراورده‌های دریایی

و غذاهای سالم باشند. (آنچه هم‌اکنون به اصطلاح «زیست-

فناوری آبی» نامیده می‌شود).

- به دلیل فراهم بودن زمینه و عوامل تولید در کناره‌های ساحلی،

این نواحی معمولاً محل شکل‌گیری خوشه‌های صنعتی و مراکز

تولید هستند. به عنوان نمونه، تخمین زده شده که ۴۰ درصد از

تولید اقتصادی اتحادیه اروپا در نواحی ساحلی آن رقم می‌خورد.

- کناره‌های ساحلی کانون تمرکز زنجیره‌های تامین و تجارت

ناشی از آنها است.

- اقتصاد جهانی بدون در اختیار داشتن حمل و نقل دریایی

موثر و پاک مضمحل خواهد شد.

- صنایع دریایی و تحقیقات دریایی دارای پتانسیل بسیار

مناسبی برای اشتغال‌زایی هستند.

- توسعه فعالیت‌های اقتصادی در دریاها و اقیانوس‌ها

جانداران دریا و زیستگاه‌های آنها را با تهدید مواجه می‌کند.

حتی هم‌اکنون بسیاری از گونه‌ها و زیستگاه‌های دریایی (حتی

قبل از کشف‌شان) در خطر بوده و در معرض انقراض هستند.

- بخش قابل توجهی از جمعیت زمین در کرانه‌های ساحلی زندگی

می‌کنند. هم‌اکنون حدود ۶۰ درصد از جمعیت زمین در کناره‌های

ساحلی زندگی می‌کنند. براساس برآوردهای کارشناسان نزدیک

به ۷۵ درصد از جمعیت جهان در سال ۲۰۲۰ در نوار ساحلی به

توسعه دریا محور از دیدگاه سازمان بین‌المللی دریانوردی

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد است که مأموریت «ایمنی و امنیت در کشتیرانی و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها» را تعقیب می‌کند. این سازمان بین‌المللی توسعه دریامحور پایدار را به عنوان یکی از اهداف عالی خود فرض نموده و برای تحقق اقتصاد سبز و توسعه پایدار ۱۶۷ کشور عضو خود (که ۹۸ درصد از ناوگان جهانی صنعت کشتیرانی را تحت تملک یا نظارت خود دارند)، و سایر اعضای خود را به همکاری در این زمینه فراخوانده سازمان بین‌المللی دریانوردی، توسعه دریامحور پایدار را در گرو پیشبرد اهداف زیر می‌داند:

- توسعه و به اجرا گذاشتن استانداردهای جهانی کشتیرانی سبز و پایدار که بتواند صرفه اقتصادی، صیانت زیست محیطی، امنیت و ایمنی را در حمل و نقل دریایی پوشش دهد.

- اقدامات فنی و عملیاتی برای ارتقای کارایی در مصرف انرژی و حامل‌های فسیلی آن با توجه به محدود و تجدیدناپذیر بودن منابع سوخت‌های فسیلی جهان و ضرورت اقدامات عاجل در زمینه ذخیره منابع انرژی، کاهش و کنترل تولید گازهای گلخانه‌ای در کشتی‌ها و جلوگیری از گرمایش زمین و تغییرات اقلیمی ناشی از آن.

- توسعه فناوری‌های نوین برای ارتقای ایمنی، حفاظت زیست محیطی، امنیت، دستیابی به انرژی پاک و کارایی عملیات کشتیرانی در راستای پاسخ‌گویی به چالش‌های کنونی و آتی مورد مواجهه در صنعت حمل و نقل دریایی

- پشتیبانی از تحصیلات و آموزش برای حصول اطمینان از تامین منابع انسانی کیفی در کلیه بخش‌های عملیاتی و کارشناسی صنایع دریایی (از جمله کشتیرانی، کشتی‌سازی و صنایع سازنده تجهیزات دریایی)

- بهبود امنیت دریانوردی با اجرای برنامه‌های بین‌المللی

امنیت دریانوردی، مقابله با دزدی دریایی و مکانیسم‌های اعمال قوانین مناطق امنیتی دریانوردی و امنیت زنجیره تامین - بهبود مدیریت ترافیک دریانوردی در تنگه‌ها و نواحی دریایی حائز اهمیت از منظر ناوبری دریایی؛ با پوشش دادن به مکانیسم‌های همکاری در کشورهای ساحلی و مشارکت بخش‌های خصوصی و دولتی در سامانه‌های آتی مدیریت ترافیک و تحقق مفهوم شاهراه الکترونیک دریایی.

- بهبود زیرساخت‌های دریانوردی شامل تسهیلات کمک ناوبری، تجسس و نجات، تسهیلات بندری و همکاری‌های فنی در زمینه کسب اطمینان از فراهم بودن سطح متناسبی از زیرساخت‌های دریانوردی در کلیه بخش‌های جهان.

سازمان بین‌المللی دریانوردی چهارچوب‌های قانونی بسیار ارزشمندی را در زمینه توسعه دریامحور فراهم نموده است که در صدر آنها باید به کنوانسیون‌های «نجات جان افراد در دریا (SOLAS)» مصوب ۱۹۷۴ و «پیشگیری از آلودگی‌های ناشی از کشتی (MARPOL)» مصوب ۱۹۷۳/۷۸ اشاره کرد. همچنین این سازمان کنوانسیون‌های کارسازی را در زمینه مسئولیت و جبران خسارات در بخش دریانوردی، ایمنی دریانوردی و پیشگیری از انواع آلودگی دریایی فراهم نموده است. این کنوانسیون‌ها به عنوان ابزارهای قانونی خلق فضای توسعه دریامحور در سطوح ملی و منطقه‌ای دارای کمال اهمیت هستند.

توسعه دریا محور از دیدگاه سایر مراجع بین‌المللی

در حقوق بین‌الملل، کنوانسیون سازمان ملل متحد در زمینه حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ (UNCLOS) بالاترین سند مرجع برای تنظیم قواعد و خط‌مشی‌های مرتبط با بهره‌برداری از دریاها است و می‌توان به نوعی آن را «قانون اساسی» حاکم بر دریاها و اقیانوس‌ها در نظر گرفت. این قانون مناطق دریایی را به مناطق مختلفی از جمله دریای سرزمینی،

آب‌های داخلی، منطقه

انحصاری اقتصادی

و فلات قاره

تقسیم



توسعه ملی دریامحور

توسعه دریامحور در افق جهانی و منطقه‌ای بیشتر در پی تعیین حدود مسئولیت، جلوگیری از تعدی یا افراط و تفریط، کاهش زیان‌ها و لطمات ناشی از بهره‌برداری از دریاها، و ایجاد هم‌افزایی در میان ملل و حکومت‌های آنها است. اما در خوانش ملی از توسعه دریامحور، هر چند محاط به حدود کلی خط‌مشی جهانی یا منطقه‌ای کشور مورد نظر است، اما در پی خلق و استخراج حداکثری ارزش از موهبت بهره‌مندی کشور از کرانه‌های دریایی است. باید توجه داشت که علیرغم کلیه تلاش‌ها برای بهره‌برداری پایدار از دریاها، به دلیل مشترک و یا قابل انتقال بودن منابع و منافع موجود در این بستر، همواره صحنه رقابت (و حتی تنازع) بین کشورهای ذینفع است. این موضوع به خوبی در صنایع دریابینانی مانند نفت و گاز، شیلات و بنادر قابل مشاهده است. همچنین در بسیاری از موارد زیان‌های ناشی از سوءعملکرد یا سوءاستفاده طرف‌های دیگر (از جمله شرکت‌های کشتیرانی، کشورهای همجوار، شرکت‌های چندملیتی حفاری) می‌تواند موجب زیان دیدن کشور ذینفع گردد. این موضوع به خصوص در کشورهای در حال توسعه دارای مصادیق بسیاری است: نمونه این موارد را می‌توان در مواردی همچون حوادث دریایی کالاهای خطرناک، نشت نفت و تشکیل لکه‌های نفتی، سرازیری فاضلاب برخی شهرهای ساحلی به دریا، اوراق‌سازی کشتی‌ها و بسیاری موارد دیگر سراغ گرفت. این موضوع ظرافت‌های بسیاری را در زمینه تنظیم خط‌مشی‌ها و راهبردهای ملی توسعه دریامحور ایجاد می‌کند.

به‌طور کلی اولین گام برای حرکت در مسیر توسعه دریامحور، متوجه کردن نخبگان، سیاست‌گذاران و افکار عمومی به ضرورت‌ها و منافع متصور بر توسعه دریامحور است. با توجه به ناآشنایی اعضای جامعه و بسیاری از نهادهای اداره‌کننده آن با پتانسیل‌ها و مزیت‌های بهره‌برداری از دریاها و اقیانوس‌ها، این گام اغلب گام دشوار و بسیار حساسی است. اما توفیق در آن زمینه‌ساز شکل‌گیری عزم و آمادگی ملی برای وارد کردن کشور در مسیر توسعه دریامحور و تسهیل پیشرفت در این مسیر خواهد شد.

گام بعدی در زمینه توسعه دریامحور، تهیه نقشه‌ای جامع‌نگرانه از تمام شئون مملکتی مرتبط با دریاها و بهره‌برداری از آنها است. این شئون که دربردارنده کاربری‌ها و دارایی‌های مختلف موجود در دریا هستند، در بسیاری موارد متقابل و حتی نفی‌کننده یکدیگر هستند. به عنوان مثال در سند توسعه دریایی کشور آلمان شئون زیر حائز اهمیت راهبردی شناخته شده‌اند:

- کشتی‌سازی و فناوری‌های دریایی
- بنادر و اتصالات پسرکانه‌ای

اولین گام برای حرکت در مسیر توسعه دریامحور، متوجه کردن نخبگان، سیاست‌گذاران و افکار عمومی به ضرورت‌ها و منافع متصور بر توسعه دریامحور است

می‌کند؛ به نحوی که در هر یک از این مناطق کشور ساحلی دارای اختیارات نظارتی و اجرایی متفاوتی است. در مقدمه این کنوانسیون قید گردیده که «مشکلات محیط اقیانوس‌ها دارای ارتباط متقابل با یکدیگر بوده و باید به صورت یک مسئله کلی در آن نگریست». این کنوانسیون همچنین ذکر می‌کند که تحقق اهداف مورد نظر در آن موجب ارتقای سطح «بهره‌برداری عادلانه و موثر از منابع» و «ابقای منابع زنده دریا و صیانت و حفظ محیط زیست دریا» خواهد شد. بر این اساس می‌توان از این کنوانسیون به عنوان مبنایی برای وضع خط‌مشی‌های بهره‌برداری از دریاها و اقیانوس‌ها در سطوح ملی و منطقه‌ای استفاده کرد. این موضوع در سیاست‌گذاری‌های بسیاری از ملل از جمله ممالک اروپایی مورد توجه بوده است.

از جمله مراجع بین‌المللی قابل ذکر دیگری که در اتخاذ خط‌مشی توسعه دریایی ملل مورد توجه قرار می‌گیرد، باید از توافقنامه‌ها و قوانین مصوب سازمان جهانی غذا و کشاورزی (FAO) در زمینه صیادی و ماهیگیری پایدار یاد کرد. از جمله این اسناد می‌توان به توافقنامه ماهیان اندک‌کوچ و ماهیان بسیارکوچ (۱۹۹۵)، توافقنامه افزایش پیروی از تدابیر بین‌المللی ابقایی و مدیریتی (۱۹۹۳) و مقررات اجرایی سازمان‌های شیلاتی مسئول (۱۹۹۵) اشاره کرد. در این زمینه قطعنامه ۶۱/۱۰۵ سازمان ملل متحد با موضوع شیلات پایدار نیز مورد نظر است.

از جمله مراجع بین‌المللی دیگری که دارای معاهده یا توافقنامه مرتبط با دریاها هستند، می‌توان به سازمان تجارت جهانی (WTO)، سازمان بین‌المللی کار (ILO)، کمیسیون بین‌المللی اقیانوس‌نگاری (IOC) و سازمان بین‌المللی هیدروگرافی (IHO) اشاره کرد. علاوه بر این مصوبات و معاهدات منطقه‌ای نیز در تنظیم سیاست‌های «توسعه دریا محور» حایز کمال اهمیت خواهند بود.

- مسیرهای کشتیرانی
- انرژی‌های تجدیدپذیر
- شبکه‌های نیرو و اتصالات آنها
- حفظ طبیعت (شامل مناطق محافظت شده)
- حفاظت از نوار ساحلی
- کنترل آلودگی آب‌ها
- حفاظت از خاک
- شیلات
- کشاورزی
- استخراج مواد خام (چاه‌های نفتی، خطوط لوله گاز، شن و ماسه، منابع زیردریایی متان)
- دفاع دریایی (مناطق تمرین، آموزش و آزمایش حفظ آمادگی عملیاتی و توانمندی کشور در پاسخگویی به تعهدات وی در زمینه اتحادهای نظامی از جمله مناطق زیردریایی، پرواز در ارتفاع پایین، پایگاه‌های پدافند هوایی، برد توپخانه و سایر سیستم‌های تسلیحاتی دریایی، مناطق آموزشی، میدان‌های هوایی نظامی، پایگاه‌ها و حوضچه‌های ناوگان نظامی کشور، و غیره)
- گردشگری
- اسکان و توسعه شهری
- کنترل فجایع و دفاع در مقابل سیل
- دارایی‌ها/ مناظر فرهنگی

هرچند هر یک از این شئون از منظر اداره مملکت، دارای اهمیت راهبردی بوده و محرومیت از هر یک از آنها هزینه‌های گزافی را برای کشور به بار می‌آورد؛ اما در عین حال تقابل بین برخی از آنها نیز قابل انکار نیست. به همین ترتیب برخی از این شئون نیز قابلیت ترکیب، تکمیل یا هم‌افزایی نسبت به یکدیگر دارند. در اینجا با توجه به عواملی چون ضرورت، استعداد، منابع، موانع، منافع، روابط سیستمیک و قابلیت سازگاری می‌توان با پیشه ساختن شیوه‌های متناسب (از جمله تنظیم، نوآوری، یکپارچه‌سازی، مصالحه، فداسازی، یا ترکیبی از آنها) به معماری بافت دار توسعه دریامحور کشور دست یافت. بهبود این بافتار موجب به دست آمدن بهترین «آمیزه دریایی» ممکن برای خلق و استخراج حداکثر ارزش از دریا خواهد شد. براساس این «آمیزه دریایی» می‌توان به طراحی راهبردها، سازمان‌دهی، تخصیص منابع، تعریف مسئولیت‌ها، تعریف افق و پنجره‌های زمانی، تعریف شاخص‌های کلیدی عملکرد، طراحی سازوکارهای نظارت و کنترل و در نهایت اجرای راهبرد «توسعه دریامحور» کشور دست زد.

اما عملی شدن سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه ملی دریامحور اغلب با موانع بازدارنده و کندکننده مواجه می‌شوند. از جمله مهمترین این موانع می‌توان به تفرق، تعدد، فاصله و ابعاد مراکز تصمیم‌گیری و اجرا اشاره کرد؛ اکثر این مراکز سازمان‌های

حکومتی چون وزارتخانه‌ها، نیروهای نظامی و یا نهادهای حکومتی هستند که اغلب به دلیل ابعاد غول‌آسا، استقلال عمل، تفاوت در مأموریت و اولویت‌های برخاسته از آن، تفاوت در ساختار و شیوه مدیریت و بسیاری علل دیگر فاقد چالاکی یا انگیزه برای مشارکت موثر، تصمیم‌گیری در متن طرح توسعه دریایی کشور بوده و یا در صحنه عمل ضعیف ظاهر می‌شوند. اغلب شدت این گونه به دلیل نارسایی‌های ساختاری و مدیریتی در کشورهای در حال توسعه به مراتب بیشتر است. راهکار این مسئله را می‌توان در سازماندهی و فعال‌سازی کمیته‌ها و شوراهای عالی و کارشناسی بین بخشی جستجو کرد: این شوراها و کمیته‌ها می‌توانند به عنوان بستری برای راهبری و فرماندهی، مشورت و مشارکت و کارشناسی جامع‌نگرانه، گزارش‌دهی و نظارت و کنترل مسائل و موضوعات کلان، میانی و خرد مطرح در زمینه توسعه دریامحور کشور عمل کنند. به طور کلی فعالیت موثر این کمیته‌ها در گرو اصالت یافتن و عملی شدن سه رویه اجرایی است: اول یکپارچگی که متضمن توسعه رویکردی جامع‌نگرانه و انسجام‌بخش به کلیه پروژه‌های دریایی و خط مشی‌های بخش‌های ذینفع برای موازنه منافع اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی در توسعه دریامحور کشور است. دوم تعاون که متضمن شکل‌گیری و بهبود همکاری‌های موثر بین بخش‌های دریایی مختلف کشور با نظر به ارتباط متقابل مسائل حوزه دریا است. این رویه مستلزم برقراری گفت‌وگو و ارتباطات ساختاریافته بین ذی‌نفعان توسعه دریامحور است. این رویه همچنین دربرگیرنده تشکیل زنجیره اتصالات سیاسی مورد نیاز برای شکل‌گیری سیاست دریایی واحدی است که بتواند بیان‌کننده مواضع دریایی کشور و حافظ منافع ملی آن در عرصه بین‌المللی باشد. سوم، نوآوری در زمینه توسعه راهکارهای موثر برای مسائل و مشکلات مورد مواجهه در بخش‌های مختلف دریایی کشور است. در تجربه کشورهای توسعه‌یافته، نقش این رویه به خصوص در عرصه‌هایی مانند توسعه مزیت‌های رقابتی، رفع تقابل اهداف و کاربری‌های مد نظر بخش‌های دریایی کشور ترمیم آسیب‌های زیست‌محیطی و مقابله با تغییرات اقلیمی مد نظر بوده است.

در جهان امروز، توسعه دریامحور پایدار هر کشور دریاکاران با توجه به نتایج و فرصت‌های غیرقابل چشم‌پوشی که برای آن کشور فراهم می‌آورد، یک تکلیف اساسی برای حاکمان آن تلقی می‌شود؛ منافع ملی حاصل از این روند توسعه‌ای در زمینه تولید ثروت، رفاه، قدرت، قابلیت و نفوذ بین‌المللی آن چنان ارزشمند هستند که وارد نشدن به آن و یا کوتاهی در زمینه آن به معنای واقعی کلمه به معنای تضییع کشور است. همچنین هر گونه افراط و تفریط در سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه دریامحور موجب بروز پیامدها و عواقبی خواهد شد که آثار زیان‌بار و مرزگذر

دریانوردی (IMO)، سازمان ملل متحد، سازمان جهانی غذا و کشاورزی (FAO)، سازمان جهانی کار (ILO) و سایر نهادهای بین‌المللی چهارچوب‌های مشخصی را برای تعریف حقوق ملل در دریاها و اقیانوس‌ها و وظایف آنان در زمینه برقراری توسعه دریامحور و نقض نشدن پایداری آن ارائه می‌دهند.

همچنین گفتیم که در کشورهای دریاکران، بر اساس رابطه تنگاتنگ میان منافع ملی با توسعه دریامحور، هدایت و پیشبرد کشور به سوی توسعه دریامحور پایدار جزو تکالیف اساسی حاکمان است. توسعه دریامحور پایدار در سطح ملی یک مقوله راهبردی و فوق‌العاده گسترده است که طیف بسیار متنوعی از شئون مملکتی را با روابط سیستمیک فیما بین شان در برمی‌گیرد. در این مقاله مسیر توسعه دریامحور را به صورت فرایندی متشکل از مراحل ایجاد عزم ملی، معماری بافتار توسعه دریامحور و بهبود مستمر آن برای حصول بهترین آمیزه دریایی کشور، طراحی راهبردهای ملی توسعه دریامحور بر مبنای ترکیب این آمیزه و اجرای این راهبردها از طریق سازمان دهی، تخصیص منابع، تعریف مسئولیت‌ها، تعریف افق و پنجره‌های زمانی، تعریف شاخص‌های کلیدی عملکرد، طراحی سازوکارهای نظارت و کنترل توصیف کردیم. همچنین به ضرورت سازمان دهی و راهبری و فرماندهی فرابخشی در زمینه به اجرا درآوردن راهبردهای ملی توسعه دریامحور و اهمیت سه رویه یکپارچگی، تعاون و نوآوری در این بستر اشاره کردیم.

در انتهای این مقاله به عنوان سخن پایانی خاطرنشان می‌کنیم که بهره‌برداری از دریاها در گرو تفکر و عمل خردورانه در زمینه پیدا کردن صراط مستقیم و فراخ «توسعه دریامحور پایدار» و حرکت در راستای آن و در عین حال منحرف نشدن از آن به مرور زمان است. این شیوه تفکر، کلید دستیابی ملل به برکات و مواهب فراوانی است که خداوند منان برای بهره‌مندی و بهروزی انسان آنها را در دل دریاها قرار داده است. از دید نگارنده این شیوه تفکر، یکی از نتایج پربرکت حدیث پیامبر اکرم (صلی الله علیه و آله) است که در کنار نگاه به پدر و مادر و نگاه به قرآن، «نگاه به دریا» (و احیاناً تفکر بدان) را یکی از مصادیق عبادت تلقی فرموده‌اند.

مراجع

- (۱) وبسایت رسمی سازمان بین‌المللی دریانوردی (www.imo.org)
- (۲) وبسایت رسمی سازمان ملل متحد - بخش امور اقیانوس‌ها و قوانین دریا (www.un.org)
- (۳) وبسایت رسمی اتحادیه همکاری در تحقیقات دریایی اتحادیه اروپا (www.ecmar.eu)
- (۴) وبسایت رسمی شبکه خوشه‌های دریایی اتحادیه اروپا (www.european-network-of-maritime-clusters.eu)
- (۵) وبسایت رسمی وزارت ترابری دولت فدرال آلمان (www.bmvbs.de)

در جهان امروز، توسعه دریامحور پایدار هر کشور دریاکران با توجه به نتایج و فرصت‌های غیرقابل چشم‌پوشی که برای آن کشور فراهم می‌آورد، یک تکلیف اساسی برای حاکمان آن تلقی می‌شود

آنها دامان ملت مورد نظر و کل نوع بشر را خواهد گرفت. بر این اساس میزان بهره‌مندی هر ملت از منابع، ذخایر سرشار و فرصت‌های بی‌شمار دریاها و اقیانوس‌ها به واسطه تفکر و عمل خردورانه و آرمان‌اندیشانه آن ملت در این زمینه رقم خواهد خورد.

نتیجه‌گیری

در عصر حاضر که به دوران «نوبَشری» از حیات کره زمین موسوم شده است، ضرورت بهره‌برداری هر چه بیشتر نوع بشر از دریاها و اقیانوس‌ها یک امر محتوم و غیرقابل انکار است. این در حالی است که دانش انسان در زمینه دریاها و اقیانوس‌ها هنوز بسیار اندک است. از طرف دیگر توسعه جامعه بشری در دو قرن اخیر چهره کره زمین را آن چنان دگرگون کرده که دغدغه نابودی تمدن و حیات در آن به طور جدی مطرح شده است. در این زمینه رفتار غیرمسئولانه و یا ناآگاهانه نوع بشر در بهره‌برداری از دریاها و اقیانوس‌ها موجب وارد آمدن تخریب و عدم ترمیم گسترده محیط زیست شده است. در چنین وضعیتی، مفهوم «توسعه دریامحور پایدار» که به برقراری تعادل بین بهره‌مندی انسان از دریاها و اقیانوس‌ها و حفاظت از محیط زیست در کره زمین دلالت دارد، به عنوان یکی از روندهای توسعه‌ای اصلی در هزاره سوم میلادی مد نظر ملل و جوامع بشری قرار دارد.

دریاها و اقیانوس‌ها محل رقابت (و حتی تنازع) ملل برای بهره‌برداری از منابع، ذخایر و فرصت‌های موجود در زمینه‌های مختلفی از جمله اقتصاد، امنیت، دفاع و محیط زیست هستند. در این شرایط هر یک از این ملل سعی دارد منافع خود را تا حد امکان از این سمات پرونق افزایش داده و بر اساس تجربه تاریخی، در اغلب موارد نیز نسبت به خود، دیگران و یا محیط زیست دچار تعدی، افراط یا تفریط شده‌اند. در این زمینه اسناد مراجع بین‌المللی مانند سازمان بین‌المللی

تحلیله بر نقش

تنش هاء محیطه بر منطقه ساحله

مریم یعقوب زاده^۱

افشین دانه کار^۲

بهمن جباریان امیری^۳

منطقه ساحلی محل برخورد دو زیست بوم خشکی و دریا و دارای ویژگی های بسیار متفاوتی از دیگر نواحی زمین است (کریمی پورو محمدی، ۱۳۸۹). در این منطقه برهمکنش های هیدرودینامیکی، رسوب شناختی، ریخت شناسی و اثرات متقابل با منشاء شیمیایی و زیست شناختی رخ می دهد. این برهمکنش ها در تغییرات کلی ساحل و منطقه برون کرانه ای منعکس می شود. تعریف این منطقه برای زمین شناسان، مهندسان ساحل، بوم شناسان، مدیران ساحل، برنامه ریزان و غیره متفاوت است. منطقه ساحلی معمولاً از خشکی تا ژرفاب (به عبارت دیگر، ناحیه ای که حرکت موج اثر قابل اغماضی بر روی بستر دریا دارد) گسترده است. این منطقه شامل ناحیه ساحلی، دریا کنار و آب های نزدیک ساحل است (چگینی، ۱۳۹۰). براساس بررسی های به عمل آمده نمی توان معیار مشخص و استاندارد برای تعریف مناطق ساحلی و تقسیم بندی آن در نظر گرفت. از مهمترین دلایل این موضوع شرایط توپوگرافی، اکولوژیک و جغرافیایی متفاوت سواحل و نحوه بهره برداری کشورها از این مناطق می باشد. عواملی مانند پیامد فعالیت های انسانی در حوزه آبریز بر نواحی ساحلی، ملاحظات ناشی از تقسیمات سیاسی-کشوری و اهمیت نواحی حساس محیط زیستی در تعیین محدوده منطقه ساحلی اثرگذار می باشد (مجد و همکاران، ۱۳۸۴).

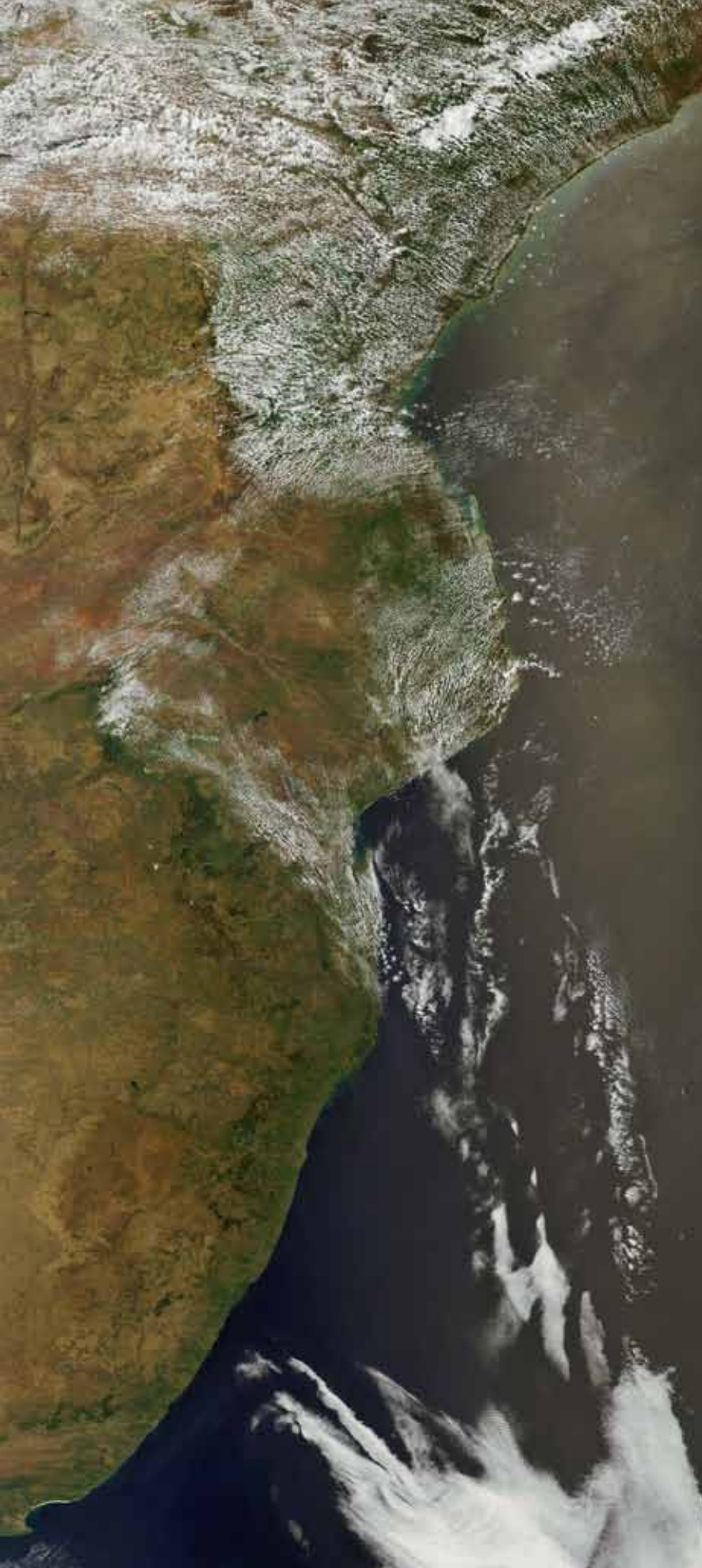
منطقه ساحلی در بردارنده بخش عمده ای از فعالیت های اجتماعی، اقتصادی و صنعتی از قبیل سکونت، تجارت دریایی، کشاورزی، ماهیگیری، گردشگری و توسعه صنعتی به ویژه صنایع نفت، گاز و پتروشیمی می باشد.

مناطق ساحلی فضایی جغرافیایی میان دو اکوسیستم با خصوصیات مستقل از یکدیگر است که به عنوان یک فضای برنامه ریزی مجزا مورد توجه قرار می گیرد. حساسیت های ذاتی مناطق ساحلی، حفاظت از اکوسیستم های این منطقه را گریز ناپذیر ساخته است، لذا مدیریت یکپارچه منطقه ساحلی مبتنی بر جانمایی واحدهای کاربر از منطقه ساحلی در چارچوب توان بوم شناختی و حمایت و مراقبت از مناطق حساس و آسیب پذیر است. آسیب پذیری مفهومی مدیریتی است که علاوه بر اکوسیستم های طبیعی، منافع انسانی وابسته به منطقه ساحلی را نیز مورد توجه قرار می دهد. این مطالعه پس از مرور و بررسی مراجع متعدد مرتبط، در ایران و جهان به انجام رسیده است. این مطالعه تنش هایی که منطقه ساحلی را در معرض آثار خود قرار می دهند در ۱۷ گروه و در ۵ دسته اصلی شناسایی نمود. همچنین ۲۵ منبع زیست محیطی در معرض تنش ها در دو بخش ناحیه کرانه و ناحیه ساحلی مورد بررسی قرار گرفت. با توجه به نتایج به دست آمده، مهمترین معیارها از عوامل تنش زا به ترتیب پدیده های زمین شناختی و آب و هوایی و مهمترین زیرمعیارها، طوفان، نوسان تراز آب و روان گرایی و لغزش شناخته شد.

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد محیط زیست، دانشگاه تهران، دانشکده منابع طبیعی

۲- دانشیار گروه محیط زیست، دانشکده منابع طبیعی، دانشگاه تهران

۳- استادیار گروه محیط زیست، دانشکده منابع طبیعی، دانشگاه تهران



این امر باعث شده است تا مناطق ساحلی همواره در راستای برنامه‌های توسعه کشور نقش مهمی ایفا نمایند. این محدوده جغرافیایی همچنین منطقه‌ای منحصر به فرد از لحاظ تنوع اکوسیستم می‌باشد و زیستگاه بسیار مناسبی برای گونه‌های مختلف دریایی را فراهم می‌آورد. ساختارهای طبیعی موجود در این محدوده از قبیل آبسنگ‌های مرجانی، جنگل‌های مانگرو و یا تل ماسه‌ها سیستم‌های دفاعی طبیعی و موثری در برابر پدیده‌های اثرگذار دریایی و فرسایش سواحل محسوب می‌شوند. منابع طبیعی این منطقه فراهم آور تعادل بوم شناختی در محیط زیست ساحلی است. فرایندهای بوم شناختی منطقه ساحلی ضمن تأمین چرخه طبیعی مواد غذایی بر رفتار رسوبشناختی و آبشناختی کرانه اثر گذاشته، به پایداری خط ساحلی، احیای مجدد نوار ساحلی و تولید اولیه بالا در این منطقه می‌انجامند. منابع و امکانات طبیعی و دریایی در این محدوده از یک طرف به واسطه مخاطرات دریایی و از طرف دیگر به واسطه افزایش فعالیت‌های انسانی و عدم مدیریت مناسب آنها در معرض خطر از بین رفتن می‌باشند. به منظور توسعه مناسب ساحل، حل مشکلات موجود و پیشگیری از شکل‌گیری مشکلات آینده، نیازمند یک طرح مدیریتی همه‌سوی و فراگیر در این محدوده به نام مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی می‌باشد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۸).

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی يك فرآیند انعطاف‌پذیر و منطبق با مدیریت منابع برای توسعه پایدار زیست‌محیطی در منطقه ساحلی است (UNEP, ۱۹۹۵). این مدیریت یکی از مناسب‌ترین فرایندهای شناسایی شده برای توجه به مسائل جاری و بلندمدت سواحل مانند از دست رفتن گونه‌های جانوری و گیاهی، از بین رفتن کیفیت آب، تغییر در چرخه‌های هیدرولوژیک، از بین رفتن منابع ساحلی، تطبیق با بالا آمدن سطح دریا و غیره می‌باشد (Awosika et al, ۱۹۹۳). مدیریت منطقه ساحلی بدون توجه به ساختارهای اکولوژیک و انسانی منطقه ساحلی، فرایندهای بوم شناختی و انسانی این منطقه، حساسیت و شکنندگی آنها و شدت عوامل اثرگذار قابل دست‌یابی نیست. توسعه پایدار در منطقه ساحلی در گرو پایداری ساختار، فرایندها و عملکردهای بوم شناختی محیط زیست ساحلی برای حفظ پایداری فرایندها و عملکردهای انسانی است.



مفهوم آسیب‌پذیری یک ابزار قدرتمند تحلیلی برای توصیف شکل‌هایی از قابلیت حساسیت به آسیب در سیستم‌های فیزیکی و اجتماعی، برای اتخاذ یک ره‌یافت مناسب از طریق کاهش ریسک است

مدیریت ساحل را می‌توان با بررسی پیچیدگی‌های درگیر در تعریف محیط‌های آسیب‌پذیر ساحلی و جوامع به دست آورد (Green, 2007 & McFadden). مفاهیم آسیب‌پذیری و حساسیت از مفاهیم اصلی در شناسایی مناطق نیازمند حفاظت و مدیریت در سواحل محسوب می‌شود (Golley, ۱۹۹۳). در کنار تلاش‌ها و اقدامات مختلف برای حفاظت و مدیریت مناطق دریایی، علاقه فزاینده‌ای برای تعیین مناطق دریایی حساس و آسیب‌پذیر به وجود آمده است. کارکرد سواحل برای انسان به سادگی قابل جایگزین نیست ولی مخاطرات مختلفی از جمله طوفان، سونامی، امواج بلند، آبگرفتگی، فرسایش و رسوب‌گذاری چنین کارکردی را دستخوش تغییر می‌کند. هر چند شناخت آسیب‌پذیری در هر دو بعد فیزیکی و اقتصادی - اجتماعی چالش برانگیز است اما حیاتی بوده و مفهومی مهم در درک و مدیریت محیط‌های ساحلی محسوب می‌شود. ساحل محل برخورد منافع و فرایندها است. به آن معنی که علاوه بر توجه به آسیب‌پذیری به عنوان یک ویژگی از سیستم فیزیکی یا اقتصادی و اجتماعی، مفهوم این واژه باید در رابطه با ذی‌نفعان درگیر در مدیریت ساحلی نیز مورد توجه قرار گیرد.

منطقه ساحلی را می‌توان محل برخورد سه سیستم اقتصادی - اجتماعی، ژئومورفولوژیک و اکولوژیک در نظر گرفت و برای هر یک از این سیستم‌ها، آسیب‌پذیری را به صورت جداگانه تعریف کرد. اما برای استفاده از مفهوم آسیب‌پذیری به بهترین شیوه در تصمیم‌گیری، نیاز به یکپارچه‌سازی رویکردهای مختلف در یک چارچوب مشترک و دست یافتن به یک ارزیابی جامع‌تر است. در مدیریت یکپارچه سواحل، ارزیابی جامعی از آسیب‌پذیری هر سه سیستم ضروری است. در تجزیه و تحلیل آسیب‌پذیری، بهبود ارتباط و افزایش دیدگاه‌های مشترک و ایجاد بینش‌های جدید و مفید برای تصمیم‌گیری، از دستورالعمل‌های اساسی برای مدیریت ساحلی شناخته شده است (Green, 2007 & McFadden). ارزیابی آسیب‌پذیری ساحل در مقیاس وسیع موجب شناسایی و تجزیه و تحلیل عناصر مختلف موجود در سیستم ساحلی و درک چگونگی برهم‌کنش این عناصر در هر دو مقیاس فضایی و زمانی می‌شود (Adger et al, ۲۰۰۵). روش‌های مختلفی برای تعیین آسیب‌پذیری ساحلی وجود دارد و بیش‌تر آنها

بنابراین برای دستیابی به مدیریت پایدار منطقه ساحلی لازم است تمام متغیرهای موثر بر این منطقه شناسایی و میزان تاثیرگذاری یا مداخله آنها در فرآیند پایداری منطقه ساحلی مورد سنجش قرار گیرد.

منطقه ساحلی که فضایی اشتراکی از خشکی و دریا است، در کشورهای مختلف مطابق مطالعات و دستورالعمل‌های تهیه شده تعریف و مورد استفاده برای برنامه‌ریزی قرار می‌گیرد. نتایج مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور نیز این منطقه را مشتمل بر ۳ ناحیه اصلی ناحیه ساحلی، ناحیه کرانه‌ای و آب‌های ساحلی تعیین نموده است (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۹). ناحیه ساحلی از آخرین حد نفوذ آب دریا به خشکی تا انتهای منطقه ساحلی در خشکی است. ناحیه کرانه‌ای از عمق بسته شدن پروفیل ساحل (هم عمق ۱۰ تا ۲۰ متر) تا آخرین حد نفوذ آب دریا به خشکی را شامل می‌شود. آب‌های ساحلی نیز حد فاصل عمق بسته شدن پروفیل ساحل تا انتهای آب‌های سرزمینی (۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ) را در بر می‌گیرد.

شناسایی ۲۵ منبع اثرپذیر از تنش‌های موجود در منطقه ساحلی به تفکیک ساختارهای فیزیکی، زیستی و انسانی و شناسایی تنش‌های موجود در این مناطق در ۵ طبقه اصلی از رویکردهای نوینی است که در این مطالعه مورد بررسی قرار گرفته است. همچنین با توجه به اینکه مناسب‌ترین رویکرد برای مدیریت محیط زیستی مناطق ساحلی تلفیق مکانی مفاهیم حساسیت و آسیب‌پذیری است، ضرورت تعیین مناطق حساس و بررسی تنش‌ها برای تعیین مناطق آسیب‌پذیر آشکار می‌شود.

آسیب‌پذیری و مدیریت یکپارچه منطقه ساحلی

آسیب‌پذیری یکی از دغدغه‌های تصمیم‌گیری در دنیای امروز است. مفهوم آسیب‌پذیری یک ابزار قدرتمند تحلیلی برای توصیف شکل‌هایی از قابلیت حساسیت به آسیب در سیستم‌های فیزیکی و اجتماعی، برای اتخاذ یک ره‌یافت مناسب از طریق کاهش ریسک است (Adger, ۲۰۰۶). در مناطق ساحلی، آسیب‌پذیری به عنوان یک مفهوم مهم در درک و مدیریت این مناطق پدید آمده است. بینش‌های مهم برای



کرانه‌ای)، ساختارهای انسانی (سازه‌های سنگین، سازه‌های سبک، تاسیسات ساحلی)، فرآیندهای انسانی (صیادی، گردشگری، دریانوردی) و ناحیه ساحلی نیز به ساختار فیزیکی (شکل ساحل، شیب ساحل، اختلاف ارتفاع)، سازمان زیستی (جنگل‌های جلگه‌ای، علفزارهای جلگه‌ای، تالاب‌ها، زیستگاه‌ها و مناطق)، ساختارها و فرآیندهای انسانی (سکونت‌گاه‌ها، تولیدات زیستی، صنایع و تاسیسات، میراث فرهنگی و تاریخی) تقسیم‌بندی شد (جدول ۱).

تنش‌های موجود در منطقه ساحلی

در رویکردهای نوین مدیریت مناطق ساحلی، بررسی آسیب‌پذیری در مقابل تنش‌های محیطی و نقش آنها در شناسایی آسیب‌پذیری منطقه ساحلی مفهومی مهم در مدیریت این مناطق است. Duriyapong و Nakhapakorn در سال ۲۰۱۱ در مطالعه‌ای با عنوان «ارزیابی حساسیت ساحلی» زون ساحلی Samut Sakhon در تایلند را مورد بررسی قرار دادند. آسیب‌پذیری ساحلی در این منطقه با ترکیب شاخص آسیب‌پذیری فیزیکی و شاخص آسیب‌پذیری اقتصادی-اجتماعی بررسی شد. چهار متغیر فیزیکی شامل: شیب ساحلی، نرخ فرسایش ساحلی، میانگین دامنه جزرومد و میانگین ارتفاع موج؛ و چهار متغیر اقتصادی-اجتماعی شامل: کاربری اراضی، تراکم جمعیت، میراث فرهنگی و جاده/راه آهن، در این مطالعه مورد استفاده قرار گرفت. شش متغیر شامل زمین ریخت شناسی، شیب ساحل، نرخ افزایش نسبی سطح دریا، فرسایش خط کرانه، دامنه میانگین جزرومد و میانگین ارتفاع موج توسط Gaki-Harvey و همکاران (۲۰۰۹)، Kavi Kumar (۲۰۰۳)، Jayanthi (۱۹۹۸) مشاهده می‌شود. باران و گرمای شدید در بررسی انجام شده توسط Yoo و همکاران (۲۰۱۱)، نوسان تراز آب دریا در مطالعات Abuodha و Woodroffe (۲۰۱۰)، Harvey و همکاران (۲۰۰۹) و Yoo و همکاران (۲۰۱۱)، Di Paola و همکاران (۲۰۱۱)، Pendleton و همکاران (۲۰۱۰)، Dwarakish و همکاران (۲۰۰۹)، Özyurt و Ergin (۲۰۰۹)، Boruff و همکاران (۲۰۰۵)، Thielier و Hammar-Klose (۱۹۹۹)، Doukakakis و Gornitz (۲۰۰۵)، Kanciruk (۱۹۸۹)، Gornitz (۱۹۹۱).

براین عقیده‌اند که نتیجه حاصل از یکپارچه‌سازی اطلاعات باید وسیله‌ای معتبر برای برنامه‌ریزی و مدیریت ساحلی باشد (Szlafstein, 2005).

رویکردهای چند بعدی به ارزیابی آسیب‌پذیری مناطق ساحلی در بررسی ارتباط بین اکوسیستم و جوامع انسانی و ظرفیت این سیستم‌ها برای انطباق با تغییرات نامشخص و بازسازی پس از سوانح، متمرکز شده است. چنین مباحثی نقش مهمی در تعریف پایداری سیستم‌های ساحلی بازی می‌کند (Turner et al, 2003; Walker et al., 2004). بررسی‌ها نشان می‌دهد اکثر مطالعات مربوط به ارزیابی آسیب‌پذیری سواحل با افزایش سطح دریا و اثرات مرتبط با تغییرات آب و هوا بر منطقه ساحلی انجام شده است. هر چند افزایش سطح دریا یک عامل عمده و اثرگذار بر منطقه ساحلی است ولی تنها محرک منطقه ساحلی نیست. برای ایجاد یک ابزار جامع که ارزش قابل توجهی برای مدیریت منطقه ساحلی داشته باشد باید طیف وسیعی از محرک‌های مربوط به تأثیرات انسانی نیز در نظر گرفته شود (Green, 2007 & McFadden). برای ارزیابی آسیب‌پذیری مناطق ساحلی، شناسایی تنش‌های موجود در منطقه ساحلی (عوامل اثرگذار) و منابع حساس در این مناطق (عوامل اثرپذیر) ضروری است.

ساختارها و فرآیندهای حساس منطقه ساحلی

عوامل اثرپذیر در منطقه ساحلی با پیروی از تقسیمات ارایه شده از مناطق ساحلی کشور (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۹) به دو بخش اصلی ناحیه کرانه‌ای و ناحیه ساحلی تفکیک و براساس منابع مهم آسیب‌پذیر به ۲۵ بخش مجزا به تفکیک ساختارهای فیزیکی، زیستی و انسانی مورد سنجش قرار گرفت. شناسایی منابع حساس با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و پژوهش‌های صورت گرفته در بخش ساحل جنوبی کشور انجام شد. سپس با تفکیک ساختارهای مختلف و تقسیم‌بندی آن در دو بخش ناحیه کرانه و ساحل ساختارهای فیزیکی، زیستی و انسانی این دو ناحیه شناسایی و در جدول ۱ تنظیم شد. بخش کرانه به صورت ساختار فیزیکی کرانه (لندفرم، جنس)، سازمان زیستی کرانه (جنگل‌های مانگرو، آبنسنگ‌های مرجانی، علفزارهای دریایی، پهنه‌های جلبکی، شاخه‌ها، زیستگاه‌های



جمع بندی و نتیجه گیری

امروزه دامنه استفاده از محیط زیست ساحلی بسیار گسترده شده است و واحدهای مختلف کاربری همچون پایانه های ترابری دریایی و بندرگاه ها، واحدهای آبی پروری، صیدگاه ها و تأسیسات شیلاتی، بهره برداری از جنگل، فعالیت های کشاورزی، نیروگاه ها، کارخانجات و صنایع، بهره برداری از منابع فسیلی، معادن و کانی های اراضی ساحلی، مناطق آزاد تجاری و تفرجگاهی رو به سواحل آورده اند و در نتیجه، چالش های موجود بین این کاربری ها، منجر به دگرگونی چهره سواحل و زیستگاه های طبیعی آن شده است. مدیریت محیط زیستی سواحل به دنبال سازگار کردن کاربری ها و فعالیت های انسانی با توان و حساسیت های منطقه ساحلی و هماهنگی میان کاربری های مختلف برای پرهیز از ایجاد تضاد و رقابت در بهره برداری از منابع ساحلی است.

عوامل تاثیر گذار بر سواحل در گروه تنش ها قرار می گیرد. در معرض قرار گرفتن منطقه ساحلی به تنش های طبیعی و انسانی، ضمن تغییر شرایط اکولوژیک محیط زیست ساحلی می تواند خسارت جانی و مالی برای ساکنان این مناطق به همراه داشته باشد. تحت تاثیر قرار گرفتن محیط اکولوژیک و انسانی منطقه ساحلی و تلاش برای مدیریت پایداری این مناطق، آمایش و ارزیابی حساسیت و آسیب پذیری منطقه ساحلی را می طلبد. با وجود رویکردهای نوین در حوزه مدیریت پایداری مناطق ساحلی در سال های اخیر، توجه زیست محیطی به مناطق ساحلی فراتر از شناسایی مناطق حساس گسترش یافته و ارزیابی آسیب پذیری این مناطق به ابزار کارآمدی برای مدیریت پایداری منطقه ساحلی تبدیل شده است. آسیب پذیری سواحل اثر گذاری تنش ها را بر اساس حساسیت های ساختاری و فرآیندی منطقه ساحلی مورد توجه قرار می دهد. بنابراین شناخت عوامل اثر گذار بر سواحل (تنش ها) و عوامل اثر پذیر (منابع حساس) اصلی ترین اقدام برای تشخیص آسیب پذیری منطقه ساحلی است. در این شیوه برای ارزیابی آسیب پذیری منطقه ساحلی، منابع حساس ساحلی در مقابل تنش های طبیعی و انسانی مورد توجه قرار می گیرد. تعیین آسیب پذیری مناطق ساحلی علاوه بر تعیین ساختارها و فرآیندهای حساس منطقه ساحلی و تشخیص تنش های موجود در این مناطق، مستلزم تعیین ضریب حساسیت مناطق حساس و ضریب تاثیر عوامل تنش زا است. بنابراین توصیه می شود، ضریب حساسیت مناطق حساس و ضریب تاثیر عوامل تنش زا در مطالعات آینده مورد توجه قرار گیرد تا امکان تعیین مناطق آسیب پذیر ساحلی به منظور مدیریت هر چه بهتر این مناطق فراهم شود.

همکاران (۱۹۹۴)، ارتفاع موج در مطالعات صورت گرفته توسط Abuodha و Woodroffe (۲۰۱۰)، Pendleton و همکاران (۲۰۱۰)، Dwarakish و همکاران (۲۰۰۹)، Boruff و همکاران (۲۰۰۵)، Thielier و Hammar-Klose (۱۹۹۹)، Kavi Kumar (۲۰۰۳)، Doukakis (۲۰۰۵)، Gornitz (۱۹۹۱)، Gornitz و همکاران (۱۹۹۴)، سیلاب در بررسی های Yoo و همکاران (۲۰۱۱)، Harvey و همکاران (۲۰۰۹)، Gornitz و همکاران (۱۹۹۴)، سونامی در مطالعه Dwarakish و همکاران (۲۰۰۹)، جابه جایی رسوبات در بررسی های انجام شده توسط Boruff و همکاران (۲۰۰۵)، Thielier و Hammar-Klose (۱۹۹۹)، بارگذاری مواد مغذی، بلوم گونه های مهاجم، آلودگی میکروبی، آلودگی های شیمیایی، آلودگی حرارتی در مطالعه Halpern (۲۰۰۷)، آلودگی نفتی در بررسی Hayes (۱۹۹۶) و آلودگی هوا و صوت در مطالعه Zacharis & Greger (۲۰۰۵) مورد استفاده قرار گرفته است. با بهره گیری از این مطالعات و تجربیات و پژوهش های صورت گرفته توسط سازمان ها و کارشناسان آشنا به بخش سواحل در جنوب کشور تنش های اثر گذار بر کرانه و ناحیه ساحلی در یک طبقه بندی جدید مشتمل بر ۱۷ گروه در ۵ دسته اصلی شناسایی شد. ۵ دسته اصلی شامل: پدیده های آب و هوایی (طوفان، باران شدید، خشکسالی، گرمای شدید)، پدیده های دریایی و آب شناختی (نوسان تراز آب دریا، ارتفاع موج، سیلاب)، پدیده های زمین شناختی (سونامی، روانگرایی و لغزش، جابه جایی رسوبات)، پدیده های زیستی (بارگذاری مواد مغذی، بلوم گونه های مهاجم، آلودگی میکروبی) و فرآیندهای انسانی (آلودگی نفتی، آلودگی های شیمیایی، آلودگی هوا و صوت، آلودگی حرارتی) است (جدول ۱). جدول ۱ ارتباط متقابل بین تنش ها و ساختارها و فرآیندهای حساس منطقه ساحلی را نیز نشان می دهد. در فرآیند تعیین آسیب پذیری منطقه ساحلی از این جدول برای تعیین ضریب تاثیر عوامل تنش زا استفاده می شود که موضوع پژوهش دیگری است و در مطالعات تکمیلی باید به آن پرداخته شود. با توجه به جدول ۱ از بین عوامل تنش زا اثر گذار بر منطقه ساحلی طوفان و روانگرایی و رانش بیشترین تاثیر را داشته است. از بین عوامل اثر پذیر نیز زیستگاه های کرانه ای در ناحیه کرانه و بخش گردشگری در ناحیه ساحلی بیشتر از سایر منابع حساس موجود در منطقه ساحل تاثیر پذیرفته است.



جدول ۱- حوزه نفوذ عوامل تنش‌زا با ساختارها و فرآیندهای حساس منطقه ساحلی

عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	منابع حساسی																											
		کرانه										ناحیه ساحلی																	
		سازمان زیستی					زیستگاه های کرانه‌ای					ساختارهای انسانی					فرآیندهای انسانی					ساختار فیزیکی					سازمان زیستی		
ساختار فیزیکی	جنس	جنگل های مانگرو	آبستگ های مرجانی	غلفزارهای دریایی	پهنه های جلبکی	شاخابه ها	زیستگاه های کرانه‌ای	سازه های سنگین	سازه های سبک	تأسیسات ساحلی	صیادی	گردشگی	دریانوردی	شکل ساحل	شیب ساحل	اختلاف ارتفاع	جنگل های جلگه‌ای	غلفزارهای جلگه‌ای	تالاب ها	زیستگاه و مناطق	سکونتگاه ها	تولیدات زیستی	صنایع و تأسیسات	میراث فرهنگی-تاریخی	جمع	رتبه			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	لندفرم	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۲۳	۱		
		-	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۱۸	۵		
		-	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۱۱	۸		
		-	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۱۱	۸		
		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۲۳	۲		
		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۱۳	۷		
		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۲۰	۴		
		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۲۳	۳		
		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۲۱	۳		
		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	۶	۱۱		
عوامل تشدیدزا	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۵	۱۲			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۳	۷			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۰	۹			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۰	۹			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۷	۱۰			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۷	۱۰			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۷	۱۰			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
عوامل اثر پذیر	عوامل اثر گذار	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱۵	۶			



مراجع

- چگینی، و. ۱۳۹۰. فرهنگ تشریحی مهندسی سواحل و فیزیک دریا. موسسه ملی اقیانوس شناسی، تهران، ۷۸۴ ص.
- سازمان بنادر و دریانوردی. ۱۳۸۸. طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور: مطالعات مدیریت نوار ساحلی (SMP). اداره کل مهندسی سواحل و بنادر، مهندسین مشاور جهاد تحقیقات آب و انرژی.
- سازمان بنادر و دریانوردی. ۱۳۸۹. طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور: گزارش برآیند مطالعات. اداره کل مهندسی سواحل و بنادر، تهران، ۲۱۷ ص.
- کریمی، م. و ح. رامشت. ۱۳۸۳. «باد، موج دریا و فرآیندهای مرفیک در منطقه بندر عباس». پژوهش‌های جغرافیایی. شماره ۴۷، ص ۱۳۳-۱۲۳.
- مجد، ف. و همکاران. ۱۳۸۴. مطالعه، تعریف و تعیین محدوده مناطق ساحلی کشور، ویرایش دوم، مهندسین مشاور سازه پردازی ایران.
- Abuodha, P.A.O., C.D. Woodroffe. 2010. Assessing Vulnerability to Sea-Level Rise Using a Coastal Sensitivity Index: a case study from southeast Australia. *Journal of Coastal Conservation*, 14:189-205.
- Adger, W.N. 2006. Vulnerability. *Global Environmental Change*. 16 (3): 268-281.
- Adger, W.N., N.W. Arnell, E.L. Tompkins. 2005. "Successful Adaptation To Climate Change Across Scales", *Global Environmental Change*. 15: 77-86. Available online - <http://www.ecologyandsociety.org/vol9/is2/art5>
- Awosika, L.F., A.C. Ibe and C.E. Ibe 1993. Anthropogenic activities affecting sediment load balance along the West African coastline. *Coastlines of western Africa*, Coastal zone 93. Ed. Larry Awosika, Chidi Ibe and Peter Schroder. Pub. American Association of civil engineers N.Y., N.Y.
- Boruff, B.J., C. Emrich, S.L. Cutter. 2005. Erosion Hazard Vulnerability of US Coastal Counties. *Journal of Coastal Research*, 21 (5): 932-942.
- Di Paola, G., I. Alberico, P. Aucelli, G. Pappone, C. Roskopf. 2011. A New GIS Based Methodology to Assess Coastal Vulnerability By Using a Modified Coastal Vulnerability Index. *Geophysical Research Abstracts*, Vol. 13.
- Doukakakis, E. 2005. Coastal Vulnerability and Sensitivity Parameters. *European Water*, 11 (12): 3-7.
- Duriyapong, F., K. Nakhapakorn. 2011. Coastal Vulnerability Assessment: a case study of Samut Sakhon coastal zone. *Songklanakarin Journal of Science and technology*, 33 (4): 469-476.
- Dwarakish, G.S., S.A. Vinay, U. Natesan, T. Asano, T. Kakinuma, K. Venkataramana, B. Jagadeesha Pai, M.K. Babita. 2009. Coastal Vulnerability Assessment of The Future Sea Level Rise in Udupi Coastal zone of Karnataka state, west coast of India. *Ocean & Coastal Management*, 52: 467-478.
- Gaki -Papanastassiou, K., E. Karymbalis, S.E. Poulos, A. Seni, C. Zouva. 2010. Coastal Vulnerability Assessment to Sea-level Rise Based on Geomorphological and Oceanographical Parameters: the case of Argolikos Gulf, Peloponnese, Greece. *Hellenic Journal of Geosciences*, 45: 109-122.
- Golley, F.B. 1993. A History Of The Ecosystem Concept In Ecology: More Than The Sum Of The Parts. Yale University Press. New Haven, Conection.
- Gornitz, V. 1991. Global Coastal Hazards From Future Sea Level Rise. *Palaeogeogr Palaeoclimatol Palaeoecol*, 89: 379-398.
- Gornitz, V.M., R.C. Daniels, T.W. White, K.R. Birdwell. 1994. The development of a coastal risk assessment database: Vulnerability to sea level rise in the US South east. *Journal of Coastal Research*, Special Issue,
- 12: 327-338.
- Halpern, B.S., K.A. Selkoe, F. Micheli, C.V. Kappel. 2007. Evaluating And Ranking The Vulnerability Of Global Marine Ecosystems To Anthropogenic Threats. *Conservation Biology*, 21 (5): 1301-1315.
- Harvey, A., J. Hinkel, L. Horrocks, R. Klein, R. Lasage, N. Hodgson, T. Sajwaj, M. Benzie. 2009. Preliminary assessment and roadmap for the elaboration of Climate Change Vulnerability Indicators at regional level. Not published yet, but available at DG ENV. Reference: ENV.G.1 / ETU /2008 /0092r. Final Report to the European Commission.
- Hayes, M.O. 1996. An Exposure Index for Oiled Shoreline. *Spill science & technology bulletin*, 3 (3): 139-147.
- Jayanthi, N. 1998. Cyclone Hazard, Coastal Vulnerability and Disaster Risk Assessment along the Indian Coasts. *Vayu Mandal*, 28 (1-4): 115-119.
- Kavi Kumar, K.S. 2003. Vulnerability and Adaptation of Agriculture and Coastal Resources in India to Climate Change. EERC Working Paper Series, NIP-4.
- McFadden, L.C. Green. 2007. Defining Vulnerability: Conflicts, Complexities And Implication For Coastal Zone Management. *Journal of coastal research*. 50: 120-124.
- Özyurt, G., A. Ergin. 2009. Application of Sea Level Rise Vulnerability Assessment Model to Selected Coastal Area of Turkey. *Journal of Coastal Research*, 56: 248-251.
- Pendleton, E.A., J.A. Barras, S.J. Williams, D.C. Twichell. 2010. Coastal Vulnerability Assessment of the Northern Gulf of Mexico to Sea-Level Rise and Coastal Change. U.S. Geological Survey Open-File Report 2010-1146, (Also available at <http://pubs.usgs.gov/of/2010/1146/>.)
- Szlafstein, C.F. 2005. Climate Change, Sea-Level Rise and Coastal Natural Hazards: A GIS based vulnerability assessment, State of Para, Brazil. Human security and climate change an international workshop Asker near Oslo. 31p.
- Thieler, E.R., E.S. Hammar-Klose. 1999. National Assessment of Coastal Vulnerability to Sea Level Rise: preliminary results for the U.S. Atlanta coast USGS, Open File Report 99-593. Available via <http://pubs.usgs.gov/of/1999/of99-593/index.html> accessed on 6 July 2009.
- Turner II., B.L., R.E. Kasperson, P.A. Matson, J.J. McCarthy, R.W. Corell, L. Christensen, N. Eckley, J.X. Kasperson, A. Luers, M.L. Martello, C. Polsky, A. Pulsipher, A. Schiller. 2003. A Framework For Vulnerability Analysis In Sustainability Science. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America* 100 (14): 8074-8079.
- UNEP, 1995. Guidelines for Integrated Management of Coastal and Marine Areas. UNEP Regional Seas Reports and Studies No. 161, 80p.
- Walker, B., C.S. Holling, S.R. Carpenter and A. Kinzig. 2004. Resilience, Adaptability And Transformability In Socioecological Systems. *Ecology and Society* 9: 2-5.
- Yoo, G., J.H. Hwang, C. Choi. 2011. Development and Application of a Methodology for Vulnerability Assessment of Climate Change in Coastal Cities. *Ocean & Coastal Management*, 54: 524-534.
- Zacharias, M.A., E.J. Greger. 2005. Sensitivity and Vulnerability in Marine Environments: An Approach to Identifying Vulnerable Marine Area. *Conservation biology*, 19 (1): 86-97.

نگاه جامع به توسعه آتیه بنادر ماهیگیری

الیاس واحدی

معاون اداره کل مطالعه و احداث بنادر صیادی

و مدیر پروژه طرح جامع بنادر (سازمان شیلات ایران)

تیمیه بانک اطلاعات مکانی و توصیفی بنادر، مراکز تخلیه صید و فعالیت‌های صید و صیادی.

ارایه راهبردهای مورد نیاز به منظور:

توسعه و ارتقاء بنادر و مراکز تخلیه صید و سرمایه‌گذاری برای بنادر جدید

مدیریت بهینه بنادر و مراکز تخلیه صید، حفظ و نگهداری امکانات و اداره سرمایه‌گذاری‌های انجام شده

هدایت سرمایه‌گذاری‌های جدید در بنادر ماهیگیری در چارچوب ماهیگیری مسئولانه و ملاحظات اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی و

افزایش بهره‌وری و هم‌افزایی بنادر ماهیگیری و مراکز تخلیه صید از طریق کاربری‌های جدید (مانند کاربری‌های توریستی، ورزشی، تفریحی و تجاری) و نیز توسعه پیوند صید و بازار مصرف با مشارکت جوامع محلی

حرفه ماهیگیری در ایران از دیرباز مورد توجه ساحل‌نشینان بوده و مکان‌های ساحل‌آوری صید نیز به صورت سنتی نقش پشتیبانی زیرساختی از این فعالیت‌ها را ایفا می‌کردند. با شکل‌گیری صید صنعتی، مکان‌های سنتی تخلیه صید نیز در قالب بنادر ماهیگیری، از نظر کمی و کیفی توسعه یافتند و در این زمینه سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در کشور صورت گرفت. در سال‌های اخیر برای پرهیز از انتزاع‌گرایی در توسعه بنادر و به منظور پیوند توسعه بنادر با توسعه پایدار شیلاتی و ماهیگیری مسئولانه، تدوین برنامه جامع عملیاتی (طرح جامع) از سال ۱۳۸۶ در دستور کار سازمان شیلات ایران قرار گرفت. مطالعات طرح جامع بنادر ماهیگیری در سال ۱۳۹۰ به اتمام رسید و شیلات ایران اکنون در حال برنامه‌ریزی برای اجرایی کردن یافته‌های این مطالعات است.

نتایج حاصل از این مطالعات شامل مجموعه اقدامات راهبردی است که بنادر ماهیگیری را از وضع موجود به وضع مطلوب رهنمون می‌سازد و در این راستا برخی دستاوردهای شاخص زیر به طور خاص مورد توجه قرار گرفته است:





ره‌یافت‌های طرح جامع در توسعه آبی بنادر ماهیگیری

برای نیل به اهداف مورد نظر در توسعه و فعالیت آبی بنادر ماهیگیری، طرح جامع بنادر ماهیگیری ره‌یافت‌های زیر را توصیه می‌کند:

۱ تعیین نقش، جایگاه و کارکردهای مناسب آبی هر بندر (سطح‌بندی) در راستای پایداری محیطی، شیلاتی، اقتصادی و اجتماعی در بنادر و محیط پیرامونی آن و برنامه‌ریزی و بهینه‌سازی امکانات و تاسیسات (اصلی و پشتیبانی و جانبی) با توجه به سطح مورد انتظار از بندر.

۲ پرهیز از سرمایه‌گذاری غیرضروری و غیراقتصادی، استفاده حداکثری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده، استفاده حداکثری از منابع (انسانی و غیرانسانی)، امکانات و فرصت‌ها، کاهش هزینه‌های بهره‌برداری، افزایش کیفی صید و محصولات شیلاتی و افزایش بازده اقتصادی بنادر

۳ بهینه‌سازی ساختار سازمانی و تشکیلات مدیریتی هر بندر با توجه به کارکردهای مورد انتظار در هر سطح

۴ تعیین ارتباط کارکردی و مدیریتی هر بندر با بنادر همجوار و مراکز تخلیه صید (در سطح افقی - بین بخشی)، سازمان‌ها و موسسات محلی (در سطح افقی - فرابخشی) و ارتباط آن با مدیریت فرا محلی (شهرستان و استان) اعم از بخشی و فرابخشی (در سطح عمودی)

۵ تشخیص و اعمال اولویت‌ها و ساز و کار تامین منابع برای بهینه‌سازی بنادر با توجه به سطح بنادر در کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت از طریق مشارکت تعاونی‌ها و بخش خصوصی و نیز سایر بخش‌های دولتی برای تحقق ره‌یافت‌های یاد شده، برخی اقدامات کلیدی در سطح کلان لازم است که توضیح عمده‌ترین این اقدامات کلیدی در پی می‌آید:

تعیین حوزه نفوذ برای بنادر ماهیگیری

با توجه به سطح‌بندی بنادر ماهیگیری و کارکردهای موجود و پیش‌بینی شده آبی برای هر کدام از بنادر، تعیین حوزه نفوذ بنادر از جمله اقدامات ضروری است که برای بهره‌برداری بهینه از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده، لازم به نظر می‌رسد. تعیین حوزه نفوذ از هدر رفتن منابع و تداخل کارکرد بنادر جلوگیری می‌کند و تعامل مناسبی بین بنادر و مراکز تخلیه صید ایجاد می‌کند. این امر به پایداری مراکز ماهیگیری کوچک از جهات مختلف صید و صیادی (برداشت از ذخایر، به‌کارگیری متناسب توان جامعه صیادی و ناوگان صید) و اقتصادی - اجتماعی

با مشخص شدن بنادر ماهیگیری مرکزی (HUB) نقش سایر بنادر ماهیگیری و مراکز کوچک تخلیه صید با در نظر گرفتن کارکردهای بنادر مرکزی باز تعریف می‌گردد

جایگاه، نقش و عملکرد بنادر مرکزی (HUB) ماهیگیری

مهمترین نقش و جایگاه بنادر مرکزی بدین قرار است:

- بنادر مرکزی نقش پشتیبان اصلی و پایش‌گرای اجرای اقدامات پیش‌بینی شده در بنادر ماهیگیری و مراکز تخلیه صید در داخل زون مربوطه را ایفا خواهند کرد.
- برقراری ارتباط و هماهنگی بین زون مربوطه با تشکیلات اداری سازمان شیلات در سطوح شهرستان، استان و مرکز (هماهنگی عمودی) و بین بنادر مختلف در داخل زون مربوطه (هماهنگی افقی) در بنادر هاب صورت خواهد گرفت.
- لازم است سامانه بانک اطلاعات کاربردی شامل اطلاعات ه یک از بنادر و مراکز تخلیه صید مرتبط طراحی شده و در مجموعه مدیریت بندر مرکزی (HUB) به‌کار گرفته شود. این سامانه می‌تواند با سیستم مشابهی در سطوح شهرستان، استان و مرکز مرتبط باشد.
- فرآیند آموزش و ارتقاء مهارت‌های شغلی هم برای جامعه صیادی و هم برای کارکنان مدیریت بنادر به‌عنوان فعالیتی مستمر در سطح زون مربوطه، در بنادر ماهیگیری مرکزی (HUB) سازماندهی می‌شود.
- فرآیند مستمر تحقیق و توسعه (R & D) نیز در سطح زون مربوطه در بنادر هاب قابل انجام است.
- نقش اصلی در اجرایی کردن و پایش اجرای نظام‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها و استانداردها در زون مربوطه به عهده بنادر هاب گذاشته می‌شود.
- بنادر مرکزی برای ایفای موثر نقش خود، لازم است از شرایط کمی و کیفی در بالاترین سطح در داخل زون مربوطه برخوردار باشند. در این زمینه بندر مرکزی از نظر امکانات پشتیبانی صید و صیادی و بندری باید نسبت به سایر بنادر در زون مربوطه شرایط بهتری داشته باشد و بتواند علاوه بر نیاز خود در مواردی که از قبل برنامه‌ریزی می‌شود، به سایر بنادر زون مربوطه نیز خدمات ارایه نماید.

(تمرکز و تثبیت جمعیت، اشتغال و تولید) کمک شایانی خواهد نمود. در طرح جامع بنادر ماهیگیری حوزه نفوذ هرکدام از بنادر در محدوده‌های دریایی و اراضی پشتیبانی (حوزه خشکی) تعیین گردیده است.

زون‌بندی مناطق صیادی

به منظور بهره‌برداری مناسب و مطلوب از ظرفیت‌های بنادر ماهیگیری و برای اعمال مدیریت یکپارچه در این بنادر، زون‌بندی مناطق صیادی انجام می‌شود که در آن مسئولیت‌های هر بندر با توجه به امکانات و ارتباطات آن با بنادر مجاور مشخص می‌گردد. زون‌بندی نوار ساحلی در جنوب کشور بر اساس معیارهای مختلف انجام شده است که مهمترین این معیارها عبارت‌اند از:

- موقعیت جغرافیایی مشابه در درون استان
 - مشابهت در ذخایر آبزیان و نوع صید استحصال شده
 - تقسیمات سیاسی کشوری
 - ساختار تشکیلاتی سازمان شیلات ایران در مناطق ساحلی
 - موقعیت مکانی بنادر و مراکز تخلیه صید نسبت به هم
 - تشابه نوع شناورها (از نظر کلاس کشتی، لنج و قایق)
 - شرایط جوامع صیادی و مشترکات اجتماعی و فرهنگی آنها
 - امکان ارایه خدمات پشتیبانی صید و صیادی در بنادر (مواردی نظیر تعمیر شناورها، سوخت‌رسانی و سایر خدمات)
 - امکان ارایه خدمات ایمنی، امداد و نجات در بنادر
 - امکانات منطقه‌ای از نظر صنایع شیلاتی مرتبط پایین دستی و بالا دستی (مانند کنسرو سازی، فرآوری و نگهداری صید، شناور سازی و ...)
 - امکانات منطقه‌ای در جابه‌جایی صید و حمل به مراکز فروش بر اساس معیارهای ذکر شده، نوار ساحلی جنوب ایران به هفت زون به شرح زیر تقسیم شده است:
 - **زون ۱:** استان سیستان و بلوچستان
 - **زون ۲:** بخش شرقی استان هرمزگان از بندر گوگسرتا بندر کلاهی
 - **زون ۳:** بخش مرکزی استان هرمزگان و جزایر محدوده بعد از بندر کلاهی تا شهید باهنر
 - **زون ۴:** بخش غربی استان هرمزگان از بندر کنگ تا جواد الائمه
 - **زون ۵:** بخش شرقی استان بوشهر از بندر عسلویه تا بندر محمد عامری
 - **زون ۶:** بخش غربی استان بوشهر از بندر گاه تا بندر دیلم
 - **زون ۷:** استان خوزستان
- در زون‌بندی مناطق صید و صیادی در طول سواحل جنوبی کشور، شرایط هر بندر و مرکز تخلیه صید در داخل زون مربوطه در نظر گرفته شده است و با مشخص شدن بنادر ماهیگیری مرکزی (HUB) نقش سایر بنادر ماهیگیری و مراکز کوچک تخلیه صید با در نظر گرفتن کارکردهای بنادر مرکزی باز تعریف می‌گردد.



مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، راہکار سازگارے توسعہ با محیط زیست دریایے



رامین شادی
مدیرکل دفتر سواحل و تالابهای ساحلی
سازمان حفاظت محیط زیست



طول سواحل جنوب کشور ۴۹۰۰ کیلومتر و طول سواحل شمالی کشور ۸۸۹ کیلومتر و در مجموع طول کل سواحل کشور برابر با ۵۷۸۹ کیلومتر می باشد. از آن جایی که قریب ۲۰ درصد از جمعیت کشور در استان های ساحلی استقرار یافته، توجه ویژه به مدیریت سواحل، منابع زیستی و غیر زیستی و زیستگاه های متنوع آن که تحت تاثیر فعالیت های مختلف انسانی اعم از خانگی، صنعت و کشاورزی و خدماتی دیگر می باشند ضروری است.

در سواحل جنوب کشور حضور گونه های در معرض خطر و نیازمند حمایت و حفاظت مانند انواع پستانداران دریایی، لاک پشت های دریایی، تمساح پوزه کوتاه ایرانی، پرندگان دریایی بومی و مهاجر در خطر تهدید نظیر گیلان شاه خالدار، اردک مرمری، پلیکان پا خاکستری، اردک سر سیاه، اردک بلوطی و عقاب شاهی و ماهیانی مانند کوسه کولی کر، اسبک ماهی و وجود تنوع زیستی بسیار بالای گونه های گیاهی، جانوری و آبزیان شامل بیش از ۱۶۰۰ گونه ماهی (حدود ۵۰۰ گونه ماهی در خلیج فارس و ۱۱۴۲ گونه در دریای عمان)، ۱۵ گونه میگو، ۲۰ گونه پستاندار دریایی، ۵ گونه لاک پشت دریایی و بیش از ۹۰ گونه پرنده، ۲ گونه درخت مانگرو (حرا و چندل)، بیش از ۵۰ گونه آبسنگ مرجانی، علف های دریایی، تعداد فراوان مناطق ساحلی و دریایی تحت مدیریت سازمان حفاظت محیط زیست و وجود زیست گاه های حساس و ارزشمند ساحلی - دریایی مانند مصب ها، خورها، خلیج ها، سواحل شنی، گلی و صخره ای، بستر علف های دریایی، آبسنگ های مرجانی، جنگل های حرا و از نقاط قوت مناطق ساحلی و دریایی کشور است.

هشت سال دفاع مقدس، در کنار اثرات مهلک جنگ خلیج فارس، بروز مشکلات و آلودگی های فراوان زیست محیطی و تخریب شدید زیست بوم های منطقه را باعث شده است، از طرفی افزایش جمعیت شهری و ساخت سازه های بی برنامه در نواحی ساحلی به همراه ورود فاضلاب ها و پساب های خانگی و شهری به محیط های ساحلی - دریایی و وجود کاربری های صنعتی و ناسازگار متعدد در نواحی ساحلی به ویژه استحصال و فراوری سوخت های فسیلی و ورود پساب تصفیه نشده این واحدها به محیط های آبی در کنار بروز آلودگی های نفتی ناشی از نشت نفت از نفتکش ها، سکوهای نفتی، لوله های انتقال یا تصادم نفتکش ها و احداث و توسعه اسکله ها، بنادر و سایر تاسیسات ساحلی از طریق خشک کردن دریا بدون توجه به حساسیت های منطقه ساحلی و اکوسیستم های پیچیده آن سبب به هم خوردن ویژگی های فیزیکی و شیمیایی و بیولوژیکی دریا شده است.

در شمال کشور و دریای خزر با طول حدود هزار کیلومتر خط ساحلی از سواحل جنوبی خزر از آستارا تا بندر ترکمن با تنوع زیستی بالا در حدود ۴۵۰ گونه فیتو پلانکتون، ۳۱۵ گونه زئو

پلانکتون، ۸۷ گونه فیتو بنتوز، ۳۸۰ گونه زئو بنتوز، ۱۳۹۴ گونه انواع بی مهرگان، ۱۳۳ گونه ماهی، ۱۰ گونه پستاندار، ۴۶۶ گونه پرنده و حضور گونه های ارزشمندی چون ماهیان خاویاری و فک دریای خزر به عنوان گونه های اندمیک و حفاظت و حمایت شده ملی و بین المللی، وجود مصب ها و تالاب های متعدد و سایر زیستگاه های ساحلی - دریایی در طول خط ساحلی دریای خزر به عنوان مناطق حساس و زیستگاه های ارزشمند آبزیان و وجود مناطق حساس و تحت حفاظت در حاشیه دریای خزر مانند پارک ملی بوجاق، تالاب انزلی و پناهگاه حیات وحش لوندویل در استان گیلان؛ اثر طبیعی ملی خشکه داران، پناهگاه حیات وحش میانکاله، فریدونکنار و خلیج گرگان در استان مازندران و تالاب گمیشان در استان گلستان از مهمترین نقاط قوت در دریای خزر برای کشور می باشد.

در کنار نقاط قوت و فرصت ها مهمترین چالش ها و مشکلات سواحل جنوبی دریای خزر (تهدیدات و نقاط ضعف) عبارت اند از افزایش جمعیت در سکونتگاه های نوار ساحلی خزر که منجر به افزایش برداشت از منابع و ذخایر خشکی و دریایی و تخریب آنها می شود، افزایش میزان استفاده در قالب فعالیت های گردشگری ساحلی بدون توجه به توان سرزمین (Land Capability) و ظرفیت برد (Carrying Capacity) و اثرات محیط زیستی (EIA)، شکار و صید غیرمجاز پرندگان و آبزیان. به عنوان مثال صید بیش از حد ماهیان خاویاری که موجب کاهش ذخایر این گونه ها شده است، برداشت بی رویه شن و ماسه از ساحل دریا و رودخانه ها که موجب افزایش میزان فرسایش ساحلی شده است،

عدم بهره برداری پایدار از منابع آبی دریای خزر و وجود کارخانجات و شهرک های صنعتی در ناحیه ساحلی و ورود فاضلاب های آنها به آب های سطحی و دریا در کنار ورود فاضلاب های شهری و روستایی و هزآب های کشاورزی حاوی کود (به ویژه اوره و فسفات آمونیوم) و سموم که غالباً به صورت تصفیه نشده به آب های سطحی و در نهایت به دریا رها می شوند. از مهمترین چالش ها می باشد. این مساله منجر به افزایش آلودگی های میکروبی، مواد مغذی و شکوفایی جلبکی و همین طور آلودگی سموم در دریای خزر شده است.

متأسفانه در حاشیه سواحل دریای خزر شاهد تغییر کاربری زمین ها در ناحیه ساحلی و تبدیل باغ ها و زمین های کشاورزی به مجتمع های مسکونی، عدم وجود مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی دریای خزر، تصرف ناحیه ساحلی توسط مالکان خصوصی و ارگان ها و نهادهای حاکمیتی، این امر منجر به کاهش منطقه ساحلی مورد استفاده عمومی می شود و موجب می شود بخش کوچکی از ساحل توسط تعداد زیادی از گردشگران مورد استفاده قرار گیرد که خود منجر به تخریب منابع ساحلی می شود، می باشیم.





رعایت استانداردها و ضوابط زیست محیطی و تدوین و اجرای طرح مدیریت یکپارچه سواحل و مناطق دریایی، ساماندهی سواحل و سازماندهی کاربری‌ها در نوار ساحلی و مناطق دریایی از نظر استقرار کاربری‌های مختلف بر اساس نتایج طرح آمایش سرزمین (Land Use Planning) و دریا (Sea Use Planning) در نواحی ساحلی و دریایی و تخفیف و جلوگیری از اثرات سوء محیط زیستی در قالب ارایه طرح‌های ارزیابی اثرات توسعه بر محیط زیست در کنار مدیریت و برنامه‌ریزی گردشگری ساحلی در چارچوب بهره‌برداری پایدار از منابع ساحلی و دریایی با ساماندهی روش‌های بهره‌برداری از منابع زیستی و غیرزیستی سواحل و دریاها جهت دستیابی به بهره‌برداری پایدار تنها راه بهره‌برداری از محیط ساحل و دریا است.

برآورد ظرفیت برد محیطی برای استفاده و بهره‌برداری بهینه از منابع گوناگون زیستی و غیرزیستی سواحل بسیار مهم است و در این امر اطلاع‌رسانی، برگزاری دوره‌های آموزشی عمومی و تخصصی و... جهت ارتقاء فرهنگ زیست محیطی و سطح آگاهی‌های عمومی و مشارکت آنان در حفاظت از محیط زیست ساحلی-دریایی، گسترش و حمایت از به کارگیری فناوری‌های نوین و تولید انرژی پاک در نواحی ساحلی و دریایی در نهایت ایجاد یگان حفاظت از محیط زیست ساحلی و دریایی و حفاظت و پایش دایمی مناطق تحت حفاظت و حساس ساحلی و دریایی جهت برنامه واکنش‌های اضطراری (ERP) در برابر حوادث ناگهانی و ارتقای سطح همکاری‌های مشترک با کشورهای حاشیه دریای خزر و خلیج فارس برای افزایش میزان حفاظت از محیط زیست دریا از ضروریات می‌باشد. انشاءالله با استفاده از تمامی ظرفیتها و امکانات دستگاه‌های

با توجه به موارد مذکور تنها راه دستیابی به بهره‌برداری پایدار از منابع مناطق ساحلی و دریایی و دستیابی به سواحل و دریاها پاک و مطلوب از طریق ایجاد ساماندهی و مدیریت یکپارچه منطق ساحلی و دریایی و منطبق بر استانداردها و ضوابط زیست محیطی می‌باشد.

سازگار نمودن توسعه با محیط زیست ساحلی-دریایی از طریق شناسایی و بررسی توان محیط زیستی منطقه، ظرفیت تحمل آن و ارزیابی اثرات سوء بر محیط زیست پیرامون و حفاظت از مناظر و سیمای سرزمین ساحلی و تنوع زیستی آن، از طریق ساماندهی و مدیریت یکپارچه منطق ساحلی و دریایی انجام پذیر است.

دستیابی به سطح مناسبی از مناطق تحت حفاظت ساحلی-دریایی به منظور حفاظت از زیستگاه‌ها، رویشگاه‌ها و گونه‌های حساس و آسیب‌پذیر، برقراری تعادل اکولوژیک محیط زیست دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان با توجه به توان اکولوژیک این مناطق و کاهش منابع آلاینده و تاثیرگذار و ارتقای سطح آگاهی‌ها و حساسیت‌های عمومی در زمینه محیط زیست ساحلی-دریایی و مشارکت فعال مردم، جوامع بومی و نهادهای محلی در امر برنامه‌ریزی، تصمیم‌گیری و اجرا مسیری است که کشورهای پیشرفته جهت استفاده بهینه از سواحل و دریای خود نموده‌اند.

تعیین استانداردها و ضوابط و مقررات زیست محیطی در مناطق ساحلی-دریایی با توجه به ویژگی‌های اکولوژیکی (فیزیکی، شیمیایی، بیولوژیکی و...) و با اهداف مختلف، نظارت دقیق بر اعمال استانداردها و ضوابط زیست محیطی در محدوده ساحلی و الزام کاربری‌های مجاور مناطق ساحلی-دریایی در

اجرای استان‌های ساحلی، و تدوین ضوابط و استانداردهای زیست‌محیطی و راهنماهای استفاده از منابع طبیعی و فعالیت‌های اثرگذار بر آن شاهد اجرایی شدن حفاظت از ساحل و دریا باشیم.

از مهمترین اهداف و برنامه‌ها اجرای طرح جامع حفاظت و ساماندهی و مدیریت یکپارچه سواحل کشور به منظور جلوگیری از تخریب و تغییر کاربری سواحل و حفاظت، احیاء و بهره‌برداری پایدار از منابع طبیعی و تنوع زیستی مناطق ساحلی و دریایی، ساماندهی سواحل و آزادسازی حریم دریا (با اولویت دریای خزر) تهیه و تدوین برنامه مدیریت و پایش زیست‌محیطی و انجام گشت‌های ساحلی جهت حفاظت از محیط زیست دریایی و ساحلی و منابع زیستی و غیرزیستی آن، نظارت بر دریافت زباله و سایر پسماندهای شناورها در بنادر و اسکله‌ها و جلوگیری از ریختن یا دفن این مواد در ساحل و دریا، نظارت بر اجرای صحیح عملیات عمرانی از جمله احداث تاسیسات آب شیرین کن و واحدهای برداشت آب، موج شکن‌ها، اسکله‌ها و بنادر و توسعه سواحل به ویژه احداث مجتمع‌های تجاری، تفریحی و گردشگری و جلوگیری از عملیات فاقد مجوز زیست‌محیطی، بازرسی مداوم از خروجی فاضلاب کارخانجات، صنایع، مجتمع‌های مسکونی و تجاری، جلوگیری از اوراق نمودن کشتی‌ها در سواحل و... در کنار شناسایی زیستگاه‌های حساس ساحلی و اکوسیستم‌های مرتبط با آن و در نهایت اجرای پروژه‌های تحقیقاتی جهت حفاظت از گونه‌های ساحلی به ویژه گونه‌های در معرض انقراض و خطر

مثل لاک‌پشتان دریایی و اعمال سیستم‌های مدیریتی جهت بهره‌برداری پایدار از زیست بوم‌های ساحلی و دریایی می‌باشد. یکی از موانع اصلی و جدی آشفته‌گی فضایی، نابسامانی محیطی و بارور نشدن توان‌ها و قابلیت‌های مناطق ساحلی کشور، به ویژه سواحل خلیج فارس و دریای عمان از یکسو و پیدایش تنگنای‌های شدید محیط زیستی از سوی دیگر، فقدان مدیریت یکپارچه سرزمین و وجود دستگاه‌ها و نهادهای متعددی است که هر یک برای پیشبرد وظایف و مقاصد خود، بدون هماهنگی و همسویی با یکدیگر عمل می‌کنند که پیامد آن نیز نتیجه‌ای جز در هم ریختگی و آشفته‌گی فضای توسعه و تخریب و آلودگی محیط زیست در این مناطق نیست. برون رفت از چنین وضعیتی جز با اعمال مدیریت یکپارچه سرزمین مبتنی بر طرح حفاظت و ساماندهی سواحل و دریا بر پایه معیارها و موازین محیط زیستی و رعایت اصول توسعه پایدار که مورد وفاق کلیه دست‌اندرکاران امر باشد، میسر نخواهد بود.

در فرآیند برنامه‌ریزی و مدیریت سرزمین، شناخت توان و تناسب سرزمین برای کاربری‌های مختلف از یک سو و به‌کارگیری روش‌های کمی برای برآورد مقادیر استفاده از منابع موجود در محدوده‌های مشخصی از سرزمین در دوره‌های زمانی برنامه‌ریزی از سوی دیگر نقش کلیدی در جریان طرح ریزی و مدیریت سرزمین ایفا می‌کنند.

برآورد ظرفیت برد سرزمین، همراه با روش‌های اقتصادی ارزیابی منابع سرزمین به عنوان شیوه‌ای موثر جهت اندازه‌گیری



میزان استفاده از واحدهای سرزمین و منابع موجود در آن برای جمعیت مشخصی از بهره برداران و بهره وران سرزمین در دوره های زمانی معینی از برنامه ریزی بسط یافته و در انواع مختلفی از برنامه ریزی از جمله برنامه ریزی شهری و منطقه ای و توسعه توریسم و پارکداری کاربرد گسترده ای یافته است. یکی از مهمترین مشکلات و معضلاتی که امروزه کشور ما با آن مواجه است استفاده بیش از اندازه از ظرفیت ها و توان سرزمین می باشد. به عنوان مثال این مسأله به طور چشم گیری در غرب استان هرمزگان نمایان می باشد. خروجی این فعالیت برآورد میزان ظرفیت برد و توان و تناسب سرزمین در جذب فعالیت و نگهداشت جمعیت در مناطق ساحلی است تا در آینده بتواند به عنوان راهنمایی برای چگونگی استقرار فعالیت های توسعه ای مورد استفاده قرار گیرد و از بروز خسارت های (و گاهی فجایع) محیط زیستی جلوگیری نماید. با ارتقای سطح مدیریتی دفتر دستیابی به این امر در طی برنامه پنجم توسعه امکانپذیر خواهد بود.

امروزه ضرورت مشارکت مردم و دخالت دادن ساکنین هر منطقه در امر حفاظت و مدیریت سرزمین برکسی پوشیده نیست. ضرورت افزایش سطح آگاهی های عمومی و مشارکت مردمی تا آنجاست که بسیاری از متخصصان طرح هایی را که این بخش در آن ها نادیده گرفته شده و یا کم رنگ دیده شده است را از پیش محکوم به شکست می دانند. از نمونه های موفق انجام چنین طرح هایی در کشورمان می توان به حفاظت از مناطق تخم گذاری لاک پشت های دریایی در جزیره قشم اشاره نمود. بالا بردن سطح دانش پایه ساکنین مناطق ساحلی در امر حفاظت و ساماندهی و مدیریت این مناطق از جنبه های گوناگون و نیز فراهم کردن بسترهای مناسب برای بالا بردن سطح مشارکت مردمی در گروهی سازماندهی و تقویت ساختاری دفتر می باشد.

در مجموع رؤوس دیدگاه ها، سیاست ها و برنامه ها معاونت محیط زیست دریایی عبارت اند از:

- کسب جایگاه تخصصی محیط زیست دریایی در سطح منطقه
- مرجع صلاحیت دار منطقه ای امداد و نجات پستانداران دریایی
- تهیه و تدوین استانداردها و راهنماهای زیست محیطی دریایی در سطح منطقه ای
- مرجع صلاحیت دار منطقه در رابطه با آزمایشگاه های دریایی از جمله در رابطه با تایید دیسپرنت ها، ردیابی نفت نشسته، تعیین سمیت مواد، ...
- راه اندازی مرکز منطقه ای پایش لحظه ای محیط زیست دریایی

- راه اندازی مرکز منطقه ای تنوع زیستی خلیج فارس و دریای عمان (جزیره هرمز)
- ساماندهی، پهنه بندی و مدیریت زیست محیطی سواحل
- تحلیل مطالعات آمایش سرزمین در راستای شناخت توان اکولوژیک سواحل
- تحلیل نتایج مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی به منظور تدوین برنامه های محیط زیست دریایی
- پهنه بندی و تهیه اطلس نقشه های مناطق حساس ساحلی و دریایی
- تعیین الگوی مدیریت محیط زیستی در سواحل و تالاب های ساحلی
- تدوین طرح جامع مدیریت محیط زیستی نوار ساحلی و تالاب های ساحلی
- تدوین و اجرای برنامه مدیریت یکپارچه زیست بومی و برنامه عملیاتی حفاظت و بهره برداری پایدار از تنوع زیستی زیست بوم های حساس و شکننده دریایی
- شناسایی و احیا مناطق حساس ساحلی - دریایی
- تدوین برنامه مدیریت، پایش آبریان با استفاده از فناوری های نوین و برنامه های حمایتی از گونه های در معرض خطر انقراض
- راه اندازی بیمارستان و مراکز امداد و نجات پستانداران دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر
- احداث سایت های حفاظت شده تخم ریزی (لاک پشت دریایی در مناطق مورد تهدید)
- راه اندازی سیستم ردیابی ماهواره ای آبریان
- شناسایی، پایش و کنترل منابع آلاینده محیط زیست دریایی
- پایش شناگاه های ساحلی و طرح های سالم سازی دریا در سواحل شمالی و جنوبی کشور.
- مکان یابی استقرار سیستم های پایش لحظه ای آلاینده ها در مناطق ساحلی و دریایی.
- نظارت بر تجهیز صنایع بزرگ بهره بردار از منابع دریا و حریم دریایی به سیستم های پایش لحظه ای
- هدایت و ترویج به کارگیری فناوری های نوین در صنایع بزرگ دریایی
- تدوین مجموعه ضوابط، استانداردها، دستورالعمل ها و راهنماهای محیط زیست دریا
- ۱-۵ تدوین استانداردهای ملی در بخش محیط زیست دریایی کشور نظیر استانداردهای تخلیه فاضلاب و ...
- ۲-۵ تهیه دستورالعمل های مورد نیاز در بخش محیط زیست دریایی کشور نظیر ارزیابی اثرات زیست محیطی طرح های دریایی و ...
- ۳-۵ تهیه راهنماهای مورد نیاز در بخش محیط زیست

دریایی کشور نظیر پایش آلودگی شناگاه‌ها، احیا و بازسازی مناطق حساس و ...

❖ تشکیل هنگ حفاظت محیط زیست دریایی

۱-۶ شناسایی کانون‌های آلودگی در محیط‌های دریایی

۲-۶ راهبری ایستگاه‌های پایش لحظه‌ای (آنلاین)

۳-۶ حفاظت از محیط زیست ساحلی - دریایی و پیشگیری از تخلفات

۴-۶ امداد رسانی به حیات وحش دریایی

همان‌طور بیان شد در حاشیه سواحل دریای خزر شاهد تغییر کاربری زمین‌ها در ناحیه ساحلی و تبدیل باغ‌ها و زمین‌های کشاورزی به مجتمع‌های مسکونی، و تصرف ناحیه ساحلی توسط مالکان خصوصی و ارگان‌ها و نهادها می‌باشیم و این امر منجر به کاهش مناطق ساحلی مورد استفاده عموم مردم از ساحل و کم رونق شدن گردشگری ساحلی می‌شود و فشار بر مناطق ساحلی می‌شود که بیشتر استفاده می‌شود، تنها راه دستیابی به بهره‌برداری پایدار از منابع مناطق ساحلی و دریایی و دستیابی به سواحل و دریاها پاک و مطلوب از طریق ایجاد ساماندهی و مدیریت یکپارچه منطق ساحلی و دریایی با کمک سایر دستگاه‌های اجرایی و استانی می‌باشد.

در دولت با مشارکت دستگاه‌های اجرایی کارهای مهمی انجام شده است، لیکن به دلیل کمبود اعتبار لازم برای دستگاه‌هایی مانند سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و سازمان بنادر و دریانوردی و عدم اختصاص بودجه لازم از طرف استان‌های ساحلی، تعدادی از برنامه‌ها باقی مانده است که ضروری است با توجه به اهمیت موضوع استانداری‌های ساحلی کشور مساعدت بیشتری را انجام دهند. ساماندهی و بهسازی مناطق ساحلی کشور نه از طریق ایجاد سازمان دیگر با وظایف مشابه دستگاه‌های دیگر، بلکه با مشارکت دستگاه‌های مسئول موجود قابل حصول است. با توجه به طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی که با مشارکت دستگاه‌های اجرایی تدوین و به تصویب مراجع ذیربط رسیده است و در آن برنامه عمل حفاظت، ساماندهی یکپارچه و بهسازی ساحل نیز دیده شده است، ایجاد سازمانی با نام سازمان توسعه و عمران سواحل و دریا در مواردی که دستگاه‌های دیگر مسئولیت مستقیمی ندارند، مانند بهسازی شناگاه‌ها، پاکسازی محیط زیستی سواحل از طریق استانداری‌های ساحلی می‌تواند کمک مضاعفی برای بهبود سواحل و استفاده بهینه از آنها باشد.

پدیده دزدی دریایی، اثرات آن بر ایمنی و امنیت دریانوردی و اقدامات ملی و بین‌المللی



سید محمد مرتضی پور،
کارشناسی مدیریت لجستیک بنادر،
اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

از زمان ساخت نخستین کشتی، دزدی دریایی، یکی از اصلی‌ترین عوامل برهم زدن امنیت دریایی در آب‌های جهان بوده است. اما امروز روش‌های دزدان دریایی به ربودن کشتی و گروگان‌گیری خدمه آنها ارتقاء یافته است و البته عوامل زیادی از جمله استفاده از فناوری‌های مدرن در کشتی‌ها و دریایی آن کاهش تعداد خدمه بر روی عرشه و بزرگتر شدن اندازه کشتی نیز در افزایش تعداد حملات دزدان دریایی تاثیر به‌سزایی داشته است. این در حالی است که فقدان منابع مالی، بسیاری از گروه‌های جدایی طلب را به تأمین منابع مالی مورد نیاز خود برای اقدامات سیاسی از طریق ربودن کشتی‌ها، قایق‌های باری و گروگان‌گیری خدمه شناورها ترغیب کرده است. علاوه بر این عوامل برخی مناطق و خطوط مرزی دریایی نیز زمینه را برای رشد و پیشرفت فعالیت‌های دزدان دریایی فراهم کرده که بهترین مثال در این مورد منطقه جنوب شرق آسیا به‌ویژه مجمع‌الجزایر فیلیپین و اندونزی با حدود ۲۰ هزار جزیره است. به‌طوری‌که این تعداد جزیره، خطوط مرزی بسیار پیچیده‌ای را برای این دو کشور به وجود آورده که این امر خود اصلی‌ترین دلیل ناامنی‌های موجود در تنگه مالاکا است که سالانه شاهد عبور حدود ۶۰ هزار فروند کشتی است. دزدی دریایی قدیمی‌ترین جرم شناخته‌شده بین‌المللی است، اما امروزه مساله شکل دیگری پیدا کرده و با گسترش بی‌سابقه این جرم در آب‌های سومالی و خلیج عدن، جامعه بین‌المللی از این موضوع احساس خطر نموده و به مقابله و سرکوب دزدان دریایی برخاسته است. این عوامل باعث مطرح شدن صلاحیت جهانی برای برخورد با این مسئله شده و موضوع پلیس جهانی را هم مطرح می‌کند، با این مفهوم که قوای

تا مدت‌ها چنین تصور می‌شد که جرم بین‌المللی دزدی دریایی مانند تجارت برده، به‌طور کلی از دنیای معاصر رخت بر بسته، از بین رفته و یا دست کم موارد آن به اندازه‌ای کم شده که نیازی به توجه جدی جامعه بین‌المللی ندارد. بر خلاف این تصور، در طول چند سال گذشته، دزدی دریایی در ساحل سومالی به یک معضل جدی و فراگیر تبدیل شده و این خود، ناشی از آن است که این کشور از سال ۱۹۹۱ فاقد حاکمیت و قدرت سیاسی لازم بوده است. با توجه به اهمیت بالای پدیده دزدی دریایی، در مقاله پیش رو در پی بررسی و تحلیل این موضوع هستیم. در همین راستا محقق بر آن است که پس از بیان و تعریف مفاهیم به کار رفته در آن به مباحث و موضوعاتی چون حقوق و تکالیف کشورها در مقابل دزدی دریایی، فعالیت دزدان دریایی سومالی و نگرانی جامعه بین‌المللی، علل شیوع پدیده دزدی دریایی در سومالی، اقدامات شورای امنیت و جامعه بین‌المللی، پیگیری قضایی و محاکمه و مجازات دزدان دریایی، پدیده دزدی دریایی و اثرات آن بر ایمنی و امنیت دریانوردی و اقدامات ملی و بین‌المللی پرداخته و در انتها نیز راهکارها و پیشنهادهایی برای جلوگیری از این معضل جهانی ارائه و نتیجه‌گیری لازم نیز ارائه شود.

نظامی و انتظامی همه کشورها حق دستگیری و برخورد با این موضوع را داشته باشند و دادگاه‌های کشور توقیف کننده کشتی دزدان دریایی می‌توانند بدون هر گونه محدودیت آن را محاکمه نمایند. همچنین می‌توانند اقدام مقتضی را در مورد کشتی‌ها و اموال مربوطه را اتخاذ نمایند. البته امروزه دزدی دریایی گریبان‌گیر مناطق دیگری از دنیا گردیده و مخصوص کشور سومالی نیست، اما به دلیل اهمیت این منطقه برای جمهوری اسلامی ایران و اینکه به طور متوسط روزانه یک کشتی ایرانی از این آب‌ها عبور می‌کند، موضوع نگرش حاضر را بیشتر خلیج عدن و آب‌های سومالی تشکیل می‌دهد.

۲. دزدی دریایی

به طور کلی دزدی دریایی را از سه جهت می‌توان تعریف نمود:

۲-۱. ازدیدگاه عرف

هرگونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی که به وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گیرد.

۲-۲. از دیدگاه کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق

دریایا

در سال ۱۹۵۸ حقوق عرفی موجود درباره دزدی دریایی براساس «کنوانسیون ژنو در مورد دریای آزاد» به حقوق مدون



۵ - هر عملی که منتهی به تحریک و آماده سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای (۱-۲) و (۲-۲) فوق شود. حال چنانچه دزدی دریایی توسط کشتی جنگی یا دولتی و یا ناو هوایی کشوری که خدمه آن شورش کرده باشند و اختیار کشتی یا ناو هوایی را به دست گرفته اند، انجام گیرد، مثل آن است که آن اعمال در کشتی و یا ناو خصوصی صورت گرفته است. [۱] با این توضیحات مشخص می شود که عنوان دزدی دریایی در واقع شامل هواپیما ربایی در دریای آزاد نیز می شود. (بیگدلی، ۱۳۸۴: ۳۵۳)

۳-۲. تعریف از سوی سازمان دریایی بین المللی (IMO) [۲]
تعریفی که از سوی سازمان دریایی بین المللی ارائه شده است: عمل سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر، و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل.

تبدیل شد. پس از آن نیز در سال ۱۹۸۲ «کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها» به تصویب رسید. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۴ با تصویب شصت و یک کشور امضاکننده اجرایی شد. بر اساس ماده ۱۰۱ این کنوانسیون مانند ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو، دزدی دریایی این گونه تعریف شده است:

۱- هرگونه اقدام خشونت آمیز غیرقانونی یا توقیف، یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی هدایت شده باشد.

۲- علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی و یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتی ها و هواپیماها در درآب های آزاد

۳- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد.

۴- هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است.



همه کشورها می‌توانند کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی و اشخاص و اموال موجود در آن را ضبط و توقیف کنند

۵. فعالیت دزدان دریایی سومالی و نگرانی جامعه بین‌المللی

در تنگه عدن، دریای عرب، قلمرو آبی سومالی و آب‌های نزدیک به سواحل این کشور تا کنون نزدیک صدها حادثه دزدی دریایی اتفاق افتاده است. دزدی دریایی در سومالی یک تهدید کشتیرانی بین‌المللی می‌باشد که در زمان جنگ داخلی سومالی در دهه ۱۹۹۰ به وجود آمد. این تهدیدات از سال ۲۰۰۵ افزایش پیدا کرد و باعث افزایش هزینه کشتیرانی و ممانعت در رسیدن کمک‌های غذایی شده است. این کشتی‌ها معمولاً با بارهایشان به فروش می‌رسند یا به همراه خدمه در انتظار دریافت باج به اسارت گرفته می‌شوند. از سرقت‌های بزرگ دزدان دریایی هم، ربایش نفتکش عربستانی حامل ۲ میلیون بشکه نفت بود که نگرانی شدید شورای امنیت را به دنبال داشت. همچنین ربایش کشتی اوکراینی حامل تانک و درخواست باج ۲۰ میلیون دلاری و موارد عدیده دیگر که در این بین کشتی ایرانی هم ربوده شد و ۲ میلیون دلار درخواست شد. قابل توجه است که دزدان دریایی از تجهیزات مدرن و سلاح‌های نیمه سنگین، سامانه‌های دفاع هوایی حامل خمپاره‌های موشکی و سیستم تعیین موضع و تلفن‌های متصل به ماهواره هم بهره می‌برند. دزدان دریایی واقعی امروزی، دارای تسلیحاتی سنگین، راکت‌های انفجاری که بدنه کشتی‌ها را سوراخ می‌کند و آخرین تجهیزات تکنولوژیکی مانند تجهیزات مکان‌یابی جهانی و تلفن‌های ماهواره‌ای هستند. برخی از آنها نیز در ایجاد اختلال در فرکانس‌های رادیویی به منظور جلوگیری از درخواست کمک توسط قربانیانشان تخصص دارند و دیگران که دزدی دریایی سال‌ها وجود داشته و دزدان بیشتر کشتی‌های تجاری را هدف قرار می‌داده‌اند. علاوه بر حمایت‌های صورت گرفته از طرف کشورهای منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای از دزدان دریایی برای ناامن جلوه دادن این منطقه حساس در نقل و انتقال کالا و انرژی باید به این نکته اشاره کرد که کشور سومالی از سال ۱۹۹۱ تاکنون فاقد دولت مرکزی کارآمد بوده و در گوشه و کنار این کشور شورشیان کنترل اوضاع را به دست گرفته‌اند که نتیجه آن هرج و مرج بوده است. پس مهم‌ترین عامل گسترش دزدی دریایی در سومالی فقدان دولت مرکزی و بی‌قانونی است. عامل دوم مربوط به قبیله‌گرایی و درگیری این قبایل در سومالی است. به‌طوری که هیچ یک از این قبایل حاضر به اطاعت از قبیله دیگر نبوده و خواستار به دست گرفتن قدرت هستند. از این رو دائماً در کشمکش و درگیری‌های خونین به سر می‌برند.

۳. انواع دزدی‌های دریایی

۱-۳. دزدی از کشتی‌های پهلو گرفته

دزدان دریایی توسط قایق‌های پارویی یا تندروی کوچک به کشتی‌هایی که در بنادر لنگر انداخته یا در حال عبور از آب‌راه‌های محدود و تنگ هستند نزدیک شده و بدون اطلاع کارکنان به انبارها و کابین‌های زیست آنها وارد می‌شوند و اشیای قیمتی را به یغما می‌برند و این امر در مناطق مختلفی از جهان اتفاق می‌افتد.

۲-۳. دزدی از کشتی‌های عبوری

دزدان دریایی توسط قایق‌های تندروی کوچک به کشتی‌های عبوری در مناطق پر تردد و آب‌راه‌های باریک نزدیک و با تهدید و تیراندازی وارد کشتی شده و آنها را به همراه کارکنان گروگان می‌گیرند. این امر عمدتاً به منظور باجگیری از شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کالاهای انجام می‌گیرد.

۴. حقوق و تکالیف کشورهای دیگر در مقابل دزدی دریایی

۱-۴. همکاری و کمک‌رسانی

بر اساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها و ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو در مورد دریاها، آزاد، «تمامی کشورهای بایستی تا حد ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند.» بر اساس تعاریف ارائه شده در مورد دزدی دریایی در کنوانسیون‌های مربوطه و همچنین عرف بین‌المللی، دزدی دریایی جرم بین‌المللی شناخته می‌شود و اقدامات قهری توسط کشورها نسبت به دزدان دریایی اجازه داده شده است.

۲-۴. حق ضبط و توقیف [۳]

همچنین ماده ۱۰۵ عهدنامه حقوق دریاها بیان می‌کند که همه کشورها می‌توانند کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی و اشخاص و اموال موجود در آن را ضبط و توقیف کنند. توقیف یا ضبط باید توسط کشتی‌های جنگی یا ناو هوایی نظامی که در خدمت دولت بوده و مجاز به این کار باشد صورت گیرد.

۳-۴. حق محاکمه و تعقیب قانونی [۴]

در مورد صلاحیت محاکمه و مجازات دزدان دریایی هم کنوانسیون اعلام می‌دارد دادگاه‌های کشوری که اقدام به توقیف و ضبط نموده‌اند می‌توانند در مورد مجازات‌های مربوط و نیز در مورد تدابیری که باید در مورد مجازات‌های مربوط و نیز در مورد تدابیری که باید در مورد کشتی، ناو هوایی و یا اموال با توجه به حقوق ثالث بی‌تقصیر و ذیحق انجام گیرد تصمیم‌گیری می‌نماید. [۵]

مهمترین عاملی که در پیشگیری یا دست کم کاهش پدیده دزدی دریایی در سوماتالی نقش دارد حفظ صلح و ثبات در خاک سوماتالی است، که این امر محقق نمی‌شود مگر با روی کار آمدن دولتی مرکزی و قدرتمند

۶. ایران و اقدامات انجام شده جهت رفع مخاطرات دریایی

جمهوری اسلامی ایران يك عضو فعال آیمو است، از سال ۱۹۵۸ میلادی که آیمو آغاز به کار نمود، ایران به عضویت آیمو درآمد و در بررسی دستور کارهای مختلف آیمو، تدوین بسیاری از اسناد آن و برنامه همکاری‌های فنی آیمو مشارکت کرده است. کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران به دلیل فروش نفت خود به کشورهای حوزه مدیترانه (از طریق خط لوله‌ایی که در خاک مصر است) مجبور هستند از مسیر خلیج عدن و آب‌های سوماتالی حرکت نمایند و به‌طور متوسط روزانه یک کشتی ایرانی از این مسیر عبور می‌کند. دزدان دریایی سوماتالی تاکنون کشتی‌ها و نفتکش‌های ایرانی را بی‌نصیب نگذاشته و بارها اقدام به حمله نموده‌اند. در راستای مبارزه با دزدان دریایی و حفاظت از کشتی‌های ایرانی تاکنون حدود ۱۶ ناو گروه از نیروهای نظامی جمهوری اسلامی ایران به این منطقه اعزام شده‌اند.

۶-۱. نقش ایستگاه‌های ساحلی سازمان بنادر و دریانوردی در ایمنی و امنیت

ایستگاه‌های ساحلی ارتباطات دریایی و MRCC [۸] سازمان بنادر و دریانوردی با در اختیار داشتن پیشرفته‌ترین تجهیزات رادیویی به‌طور شبانه روزی نسبت به دریافت و ارسال پیام اضطرار به منظور نجات جان دریانوردان و حفظ امنیت دریایی در تمامی آب‌های تحت پوشش سیستم‌های رادیویی اقدام می‌نمایند. به عنوان مثال در سال گذشته ایستگاه ساحلی بندر امیرآباد در اقدامی به موقع با دریافت پیام حمله دزدان دریایی از يك شناور سنگاپوری در آب‌های کشور آفریقای جنوبی جان سرنشینان این شناور را نجات داد. (شکل ۱ مربوط به پرینت پیام اضطرار دریافت شده توسط دستگاه GMDSS [۹] در ایستگاه رادیویی بندر امیرآباد)

۶-۲. عملکرد نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران پاسداری از منافع جمهوری اسلامی در آب‌های بین‌المللی به عنوان یکی از وظایف اصلی نیروی دریایی ارتش مشخص شده است. اعمام ۱۶ ناوگروه رزمی متشکل از یگان‌های رزمی سطحی، زیرسطحی و پروازی و همچنین یگان‌های پشتیبانی رزمی از مناطق عملیاتی ناوگان جنوب و طی ۲۰۵۶۰۰ مایل

دریایی و بیش از ۸۷۶ روز حضور مستمر در خلیج عدن، دریای سرخ و دریای مدیترانه که باعث ایمن کردن خطوط کشتیرانی و مسیرهای مواصلاتی ایران و نجات کشتی‌های داخلی و خارجی از دست دزدان دریایی شده را می‌توان نقطه درخشان کارنامه فعالیت‌های نیروی دریایی ارتش در یک سال گذشته دانست. ایران تاکنون بیش از هزار کشتی و نفتکش را در خلیج عدن اسکورت کرده که بیشترین کشتی‌های ایرانی و مابقی نیز متعلق به کشورهای دیگر بودند. اسکورت این تعداد کشتی داخلی و خارجی توانسته است قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران را به رخ جهانیان بکشد به‌طوری که این عمل تحسین کشورهای منطقه و سازمان‌های دریایی را در پی داشته است و به سبب مجاهدت‌های دریادلان نیروی دریایی و نجات بیش از ده‌ها فروند کشتی تجاری ایرانی و خارجی از حمله دزدان دریایی، موفق به دریافت نشان دفاع از حقوق بشر شده است.

۷. پیشنهادات و راهکارهای پیشگیری از دزدی دریایی

مهمترین عاملی که در پیشگیری یا دست کم کاهش پدیده دزدی دریایی در سوماتالی نقش دارد حفظ صلح و ثبات در خاک سوماتالی است، که این امر محقق نمی‌شود مگر با روی کار آمدن دولتی مرکزی و قدرتمند. مورد دوم، همکاری‌های منطقه‌ای است، چنان که سازمان بین‌المللی دریانوردی هم بر نقش بسیار مهم آن تاکید دارد، همان‌طور که عملیات ضد دزدی دریایی در تنگه مالاکا و سنگاپور موفقیت‌آمیز بوده و امضای موافقت‌نامه مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی دریایی در آسیا را میان ۱۶ کشور و تحت توجهات آیمو در پی داشته است و اکنون نیز آیمو تعمیم چنین ساز و کار منطقه‌ای را به منطقه بحران زده سوماتالی توصیه می‌کند. با بررسی اسناد بین‌المللی و عملکرد دولت‌ها در برخورد با این پدیده زشت بین‌المللی راه‌حل‌هایی برای پیشگیری و سرکوب دزدان دریایی به شرح ذیل پیشنهاد می‌گردد:

- ۱- ضبط و مصادره اموال مسروقه و عودت آنها به صاحبان اصلی آن
- ۲- تعقیب، دستگیری، محاکمه و مجازات دزدان دریایی
- ۳- تسریع در تصویب قوانین جدید مبارزه با دزدی دریایی و ایجاد دادگاه منطقه‌ایی خاص محاکمه دزدان دریایی
- ۴- تقویت و نهادینه کردن همکاری‌های بین‌المللی میان دولت‌ها (اطلاع‌رسانی و اعلام خطر)
- ۵- ایجاد گشت‌زنی نهادینه شده در چهارچوب کنوانسیون‌های بین‌المللی

دزدی دریایی می باشد. با این اوصاف، تا بهبود وضعیت سیاسی و اقتصادی کشور سوماتی و با در نظر گرفتن این موضوع، که کشور کنیا به عنوان تنها کشور محاکمه کننده دزدان دریایی اخیراً از محاکمه و مجازات دزدان سر باز زده است، باید به فکرایجاد دادگاه منطقه ای کیفری مخصوص دزدان دریایی باشیم.

پی نوشت ها :

- [۱] - ماده ۱۶ عهدنامه دریای آزاد و ماده ۱۰۲ عهدنامه حقوق دریاها
[۲] - International Maritime Organization
[۳] - restraint
[۴] - judicially
[۵] - ماده ۱۹ عهدنامه دریای آزاد و ماده ۱۰۵ عهدنامه حقوق دریاها
[۶] - maritime rescue coordination centre
[۷] - Global Maritime Distress and Safety System
[۸] - Fail state

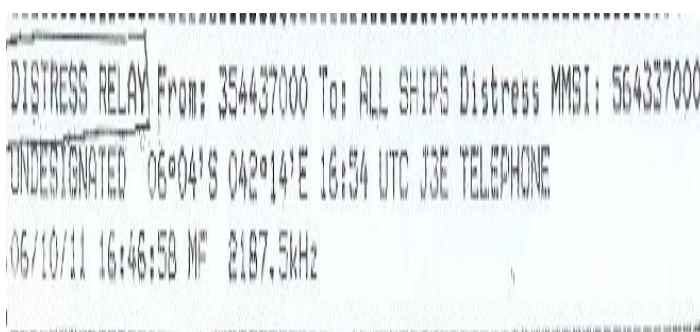
مراجع

- ۱ - چرچیل و آلن لو، رابین. (۱۳۸۷). حقوق بین الملل دریاها. ترجمه بهمن آقایی، انتشارات گنج دانش. چاپ پنجم
- ۲ - رابرت بلد سو، رابرت. (۱۳۷۵). فرهنگ حقوق بین الملل. ترجمه بهمن آقایی، انتشارات گنج دانش. چاپ اول
- ۳ - ضیایی بیگدلی، محمد رضا. (۱۳۸۴). حقوق بین الملل عمومی. انتشارات گنج دانش. چاپ بیست و دوم
- ۴ - متن سخنرانی دکتر جمشید ممتاز (استاد دانشگاه تهران) در همایش حقوق بین الملل و دزدی دریایی، در مورخه شنبه ۱۳۸۸/۱۰/۱۲ در تالار عدالت دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی
- ۵ - متن سخنرانی دکتر ابراهیم بیگ زاده (استاد دانشگاه شهید بهشتی) در همایش حقوق بین الملل و دزدی دریایی، در مورخه شنبه ۱۳۸۸/۱۰/۱۲ در تالار عدالت دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی
- ۶ - متن سخنرانی مهندس محمد سوری (مدیرعامل شرکت نفت کش ملی ایران) در همایش حقوق بین الملل و دزدی دریایی، در مورخه شنبه ۱۳۸۸/۱۰/۱۲ در تالار عدالت دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی
- ۷ - متن سخنرانی دکتر عباس توازنی زاده (کارشناس حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی) در همایش حقوق بین الملل و دزدی دریایی، در مورخه شنبه ۱۳۸۸/۱۰/۱۲ در تالار عدالت دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی

- ۶ - استفاده از گارد امنیتی در کشتی های تجاری
- ۷ - امحاء و خشکاندن بسترهای دزدی دریایی (مانند فقر زدایی، امحاء دیکتاتوری)
- ۸ - جلوگیری از دخالت سایر کشورها در امور داخلی سوماتی (مانند اریتره)
- ۹ - تبادل اطلاعات مربوط به دزدان دریایی بین اینترپل های کشورهای درگیر در موضوع
- ۱۰ - تبادل تجربیات نحوه مبارزه با دزدان دریایی میان نیروهای نظامی کشورهای درگیر

۹. نتیجه گیری

از دلایل اساسی وقوع دزدی دریایی در سواحل سوماتی فروپاشی سیستم دولتی [۹] و تشکیلات دولتی از بین رفته آن است. لذا راه حل منطقی برای از بین بردن ریشه دزدی دریایی در سوماتی، بازگشت آرامش و ثبات به این کشور است. شورای امنیت سازمان ملل بایستی توجه ویژه ای به وضعیت بحرانی این کشور داشته باشد که سال ها است به نحوی صلح و امنیت بین المللی را به خطر انداخته است. اعمال حاکمیت دولت بر مناطق مختلف سوماتی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. در مراحل بعدی جامعه بین الملل و در راس آن سازمان ملل متحد بایستی به دنبال اصلاح وضعیت اقتصادی و اجتماعی این کشور باشد، مشکل اصلی سوماتی در خاک این کشور است نه در آب های آن. سوماتی یک عضو جامعه بین المللی است، عضوی که بیمار است و علائم این بیماری در آب های نزدیک این کشور نمود می یابد. پس در حل بحران دزدی دریایی نباید فقط به دفع علائم بیماری پرداخت بلکه باید با همکاری دیگر اعضای جامعه بین المللی و در راس آن ها سازمان ملل متحد به طور ریشه ای با قضیه برخورد نمود و با حل مشکلات داخلی این کشور، خطر دزدی دریایی را هم از بین برد. از سوی دیگر تشویق دولت ها برای محاکمه دزدان براساس اصول حمایت دیپلماتیک از اتباع خود عاملی دیگر برای کاهش



(شکل - ۱ مربوط به پرینت پیام اضطرار دریافت شده توسط دستگاه GMDSS [۹])
درایستگاه رادیویی بندر امیرآباد
to print ۱ - Figure)
messages received by
[۹] emergency GMDSS
Amir Abad Port radio
(station)

نقش منابع انسانی دریانورد در توسعه دریا، محور پایدار



علی مرادی
دانشجوی دکتری مدیریت منابع انسانی
سازمان بنادر و دریانوردی

مقدمه

اصطلاح توسعه امروزه مترادف با نوسازی، رشد، صنعتی شدن و برای تغییرات و اصطلاحات مشابه به کار می‌رود و توسعه پایا یا پایدار در باره محیط و توسعه به کار رفت. توسعه پایدار فرآیند تغییری است در استفاده از منابع، هدایت سرمایه‌گذاری‌ها، سمت‌گیری توسعه فناوری و تغییری نهادی است که با نیازهای حال و آینده سازگار باشد. توسعه پایدار که از دهه ۱۹۹۰ بر آن تاکید شد جنبه‌ای از توسعه انسانی و در ارتباط با محیط زیست و نسل‌های آینده است. هدف توسعه انسانی پرورش قابلیت‌های انسانی محسوب می‌شود. توسعه پایدار به عنوان یک فرآیند که لازمه بهبود و پیشرفت است، اساس بهبود وضعیت و رفع کاستی‌ها اجتماعی، فرهنگی جوامع پیشرفته است و باید موتور محرکه پیشرفت متعادل، متناسب و هماهنگ اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی تمامی جوامع و به ویژه کشورهای در حال توسعه باشد. توسعه پایدار سعی دارد به پنج نیاز اساسی زیر پاسخ گوید: تلفیق حفاظت و توسعه، تامین نیازهای اولیه زیستی انسان، دستیابی به عدالت اجتماعی، تنوع فرهنگی و حفظ یگانگی اکولوژیکی می‌باشد. در این مقاله به منابع انسانی دریانوردی پرداخته می‌شود و اهمیت آنها در توسعه پایدار صنعت دریانوردی بررسی می‌شود.

۱) سامانه‌های صنعت دریانوردی

صنعت حمل و نقل دریانوردی در چشم‌انداز توسعه پایدار جایگاه بسیار مهم دارد. این صنعت با جابه‌جایی کالای در مقیاس بسیار بزرگ سهم پراهمیت در اقتصاد جهانی ایفا می‌کند. این صنعت، به عنوان یک موضوع کلان، در زیرساخت‌های توسعه، یکی از عوامل مهم تجارت جهانی را تشکیل می‌دهد و در پیوند با سه موضوع اصلی زیر به فعالیت می‌پردازد:

الف) آموزش و تربیت منابع انسانی

جذب، بهسازی، نگهداری و کاربرد

– آموزش حرفه‌ای، کاربردی و تعلیمات دریایی

– موسسات آموزشی و دانشگاه‌ها

– شرکت‌های کشتیرانی نگهداری

ب) سازمان‌های هدایتی اجرایی

– سازمان‌های کشتی‌رانی و حمل‌ونقلی و نمایندگی‌ها.

– سازمان‌های اجرایی و موسسات رده‌بندی

– بانک و بیمه

– کارگزاران بندری و لجستیکی

– موسسات حقوقی

– کنوانسیون‌ها و استاندارد (ملی و فراملی)

– محیط زیست، امنیت و ایمنی

– سازمان‌های حاکمیتی و نهادهای بندری دریایی (ملی

فراملی)

ج) صنایع دریایی

– کشتی‌سازی و صنایع فراساحل

– صنایع تکمیلی و یدکی (تجهیزات و ...)

– آموزش صنعتی فنی

– موسسات آموزشی و دانشگاه‌ها

– سرمایه‌گذاران و مالکان

– تولیدکنندگان و بهره‌برداران (سفارش‌دهندگان) و صنعت‌گران

هر یک از محورهای اصلی سه گانه فوق در موضوع ایمنی، امنیت

و محیط زیست دریایی نقش دارند. از این رو برای توسعه پایدار

در صنعت حمل و نقل دریایی به سه محور اشاره شده بایستی

توجه شود.

سامانه‌های صنعت دریانوردی و حمل و نقل دریایی در

ارتباط تنگاتنگ با یکدیگر هستند از این رو می‌توانند بسترهای

مناسب و اثربخشی را با هم افزایش، برای ارتقا جایگاه جمهوری

اسلامی ایران در میان کشورهای جهان ایجاد و از این طریق نقش

آفرینی کنند.



۲) منابع انسانی دریانورد نیازها و کمبودها

سه محور اصلی سامانه صنعت حمل و نقل و دریایی در منابع انسانی به هم گره می‌خورند. در واقع منابع انسانی نقش کلیدی در فرآیند اجرایی شدن حمل و نقل دریایی دارد. در حوزه حمل و نقل و تجارت دریایی، کشتیرانی و خدمات وابسته، موضوع جذب و نگهداری دریانورد، یک بحث جدی است. مقایسه آمار بین سال ۲۰۰۰ و ۲۰۰۵ میلادی منعکس کننده این جدیت بر اساس تحلیل پیرامون نرخ کاهش یا افزایش در این فضای حرفه‌ای است. تا سال ۲۰۰۸ میلادی تعداد ۴۰۴ هزار افسر و ۸۲ هزار و ۳۰۰ ملوان در اختیار جامعه بین‌المللی دریانوردی بوده است که این تعداد در سال ۲۰۱۰ میلادی به ترتیب به ۴۶۶ هزار افسر و ۷۲۱ هزار ملوان رسیده است. تحلیل آماری نشان می‌دهد که جریان تغییر با ۱۲ درصد کاهش در رسته ملوانی و ۱۵ درصد افزایش در رسته افسری مواجه بوده‌ایم.

افزایش رسته افسری، شامل دلایلی است که اگرچه در صورت ظاهر پاسخ‌گوی سهمی از تقاضاست اما در عمق، منجر به نوع خاص و ویژه‌ای از گره‌های کاری شده است.

ورود ۷۰ هزار افسر شرقی با آموزش بسیار ابتدایی و فاقد مهارت کافی که در فاصله سال ۲۰۰۰ میلادی تا ۳۰ جولای ۲۰۰۲ از طریق کشورهای ترکیه، اندونزی و فیلیپین به ناوگان پیوسته‌اند، عملاً موجب رفع نیاز نشده و کماکان نیازهای بنیادین را به ویژه در رده‌های بالا (افسری ارشد و فرماندهی) بر جای نهاده است. به عبارتی اگرچه این تعداد افسران ورودی نرخ را افزایش داده است اما به لحاظ فعال بودن درصد کمی از آنان، تغییری در سطح و نرخ نیاز نداده‌اند.

مطابق آمارهای جهانی، وضعیت کلی شامل نمایه‌های زیر بوده که منعکس کننده شرایط عرضه با توجه به میزان تقاضاست.

آمار جهانی شناورهای تجاری به تفکیک سال

سال	۱۹۹۵	۲۰۱۰	۲۰۱۵
شناور (تجاری)	۴۸۵۰۵ فروند	۵۰۹۷۹ فروند	۵۳۵۷۹ فروند

آمار عرضه و تقاضای جهانی در سال ۲۰۰۸

	عرضه	تقاضا	اختلاف
افسر	۴۰۴۰۰۰	۴۲۰۰۰۰	-۱۶۰۰۰
ملوان	۸۲۳۰۰۰	۵۹۹۰۰۰	+۲۲۴۰۰

آمار عرضه و تقاضای جهانی دریانورد در سال ۲۰۱۰

	عرضه	تقاضا	اختلاف	درصد
افسر	۴۶۶۰۰۰	۴۷۶۰۰۰	-۱۰۰۰۰	-۲/۱
ملوان	۷۲۱۰۰۰	۵۸۶۰۰۰	+۱۳۵۰۰۰	+۱۸/۸

بنابراین قابل نتیجه‌گیری است که ضمن افزایش در بخش افسری کماکان نیازها تا سقف ۲/۱- درصد (سال ۲۰۱۰) باقی



را به قدر قابل توجهی، به ویژه در خصوص نوع آموزش ها، تغییر می دهد. جدول شماره ۵ این وضعیت را بیان می کند.

برآورد میزان کمبود منابع انسانی (رده افسری) با ضریب افزایش ناوگان به میزان ۱/۵٪ در سال

۲۰۱۵	۲۰۱۰	۲۰۰۵	
۳/۱۰٪	۶/۶٪	۲/۱٪	کمبود افسر

از سوی دیگر، جذابیت بازار حمل و نقل دریایی، به وجهی غالب اهمیت فوق العاده توجه به این بخش را به وجه مستمر در تاکید خود دارد. بر اساس آمارهای سال ۲۰۰۶ میلادی حمل و نقل دریایی جابه جایی ۹۳ درصد حجم کالاهای تجارت خارجی اروپا را برعهده دارد و بنابر گزارش شماره اول سمپوزیوم ۲۰۰۱ میلادی، حمل و نقل دریایی و صنایع وابسته به آن، از جمله قطب های اصلی سرمایه گذاری برای برنامه ریزی در بخش حمل و نقل را تشکیل می دهد.

هم جهت با زوایای روبه رشد فوق، در برنامه اتحادیه اروپا، دیدگاه رسمی سازمان بین المللی کار (ILO) و سازمان تجارت جهانی (WTO) یک باور مشترک وجود دارد که تمامی ایده های مورد انتظار، همه حول ارزش منابع انسانی به عنوان یک داشته اصلی و طلایی مطرح است و می باید عناصر حمایتی زیر در

بوده و در بخش ملوانی با ۱۸/۸ + مازاد مواجه بوده ایم. با توجه به آمارهای فوق (برای سال های ۲۰۰۸ و ۲۰۱۰ میلادی) میزان برآورد کمبود منابع انسانی دریانورد در بخش افسری برای سال ۲۰۱۵ برابر با ۲۷۰۰۰ نفر (به میزان ۵/۹- درصد) و ملوان مازاد بر نیاز نیز ۱۶۷۰۰۰ نفر (به میزان ۲۱/۶ + درصد) خواهد بود.

از سوی دیگر، میزان تقریبی رشد ناوگان تجاری جهان به میزان ۱٪ در سال برآورد شده است که عملاً دو نکته را قابل تاکید می سازد. نکته اول آن که، با توجه به نرخ افزایش در بخش افسری روند کمبود کماکان جاری است. هرچند که فاصله این کمبود سیر نزولی را در مقایسه بین ۲۰۰۵ و ۲۰۱۰ با ۲۰۱۵ و ۲۰۱۰ نشان می دهد.

برآورد کمبود منابع انسانی (رده افسری)

با ضریب افزایش ناوگان به میزان ۱٪

اختلاف	تقاضا	عرضه	
۵/۹٪ -	۴/۵٪ -	۲/۱٪ -	کمبود افسر

نکته دوم آن که، رشد ناوگان به لحاظ ارتقای تکنولوژی ساخت و تولید شناور، هم چنین ورود کلاس های جدیدی از شناورها برای حمل گاز، مواد شیمیایی، نفتی، پتروشیمیایی، روغن و کانتینر، عملاً نرخ رشد را از ۱٪ به ۱/۵ درصد رسانده که همین زمینه نیاز

خصوص آن به کار گرفته شوند.

● جذب مطلوب

● آموزش

● نیازسنجی

● نگهداری

براساس آمار سازمان بین‌المللی کار (ILO) برای سال ۲۰۰۶ - ۲۰۰۵ میلادی، ۱/۴۷ میلیون نفر در بخش دریانوردی و صنایع دریایی مشغول به کار بوده‌اند. ارزش افزوده در این بخش (۲۰۰۶ میلادی) بالغ بر ۸۶ میلیارد یورو بوده است.

برای جذب منابع انسانی در سازمان‌ها، تعریف رایجی وجود دارد که آن را، فرآیند جستجو، شناسایی و جلب افراد (متقاضیان) شایسته دانسته‌اند. فرآیند مزبور، با جستجو برای جذب افراد جدید آغاز و با دریافت درخواست‌های کار و یا انعقاد قراردادهای شغلی بین سازمان و فرد، خاتمه می‌یابد.

در فرآیند کلی این اقدام، برای پاره‌ای از مشاغل، مراحل جستجو و شناسایی، بسیار پیچیده و سخت می‌نماید و لذا، مسوولیت قسمت‌های مربوط به جذب منابع انسانی که به‌طور عمده متوجه کارگزینی‌هاست حایز اهمیت است.

۳) روش‌های جذب منابع انسانی دریانورد

وظیفه کارگزینی‌ها، جذب افراد «واجد شرایط» است و از آن جا که تکنیک مشخصی برای جذب (به صورت عمومی) وجود ندارد، روش‌های این متخصصین، بسته به موقعیت‌های شغلی، بسیار متفاوت است. باین حال، اگرچه شغل، شرایط احراز پست و مشخصات شغلی، هم‌چنین پاره‌ای از الزام‌های حرفه‌ای و مستندات و مدارک تحصیلی (آکادمیک) و یا تجربی و یا برخورداری از قابلیت‌های خاص (مهارت‌های زبانی، کلامی، توانایی بدنی) از ابزارهای اساسی کارگزین‌ها، به‌ویژه در سازمان‌های بزرگ می‌باشد، اما، به لحاظ وجود ده‌ها نکته خاص در قبول و جذب افراد (توانایی شخصیتی، ظرفیت فردی متناسب با شغل، قابلیت هوشی ادراکی، مهارتی، اجتماعی، هیجانی کشش انطباق بر محیط و) و هم‌چنین وجود صدها نوع شغل که جذب منابع انسانی برای آن‌ها صورت می‌پذیرد، نمی‌توان به درستی، شرح عمل کاملی را به این منظور در اختیار کارگزین‌ها قرار داد.

کلیت فرآیند جذب، دارای چندایستگاه بسیار مهم و حیاتی است. این ایستگاه‌ها شامل موارد زیر هستند:

● اطلاعات مربوط به تحلیل شغل.

● نظرات کارشناسی و تجربی در رابطه با تحلیل شغل برای جذب افراد سازگار با شغل.

● نیازهای شغل مورد نظر و انتظار از فرد متقاضی شغل.

● تحلیل رابطه سالم بین فرد متقاضی شغل و شغل.

با توجه به نکات فوق، وجود هر نوع اختلالی در فرآیند جذب، می‌تواند منجر به ایجاد یک چالش در کارآیی منابع انسانی بعد از پیوستن به سازمان شود و به این ترتیب، وجود ارتباط سالم بین فرد و شغل، بهره‌وری، حضور پیوسته و تکاملی و رضایت متقابل بین فرد از سازمان و سازمان از فرد را تحت تاثیر شرایط منفی و ایستایی قرار دهد.

۴) موانع و چالش‌های جذب

موانع و چالش‌های جذب، تحت تاثیر همان عواملی هستند که در بحث ساختار سازمان‌ها، با آن‌ها آشنا شدیم. عوامل بیرونی و عوامل داخلی، مهم‌ترین آن‌ها را تشکیل می‌دهند. اهمیت هر یک از این دو دسته عوامل، به‌طور کامل وابسته به موقعیت‌های مختلف، متفاوت است اما در هر حال، در بسیاری از روش‌های متداول در جذب منابع انسانی، وجود دارند.

علاوه بر دو عامل فوق می‌باید به ماهیت کار و حرفه (در بخش قبل نسبت به آن توضیح داد شد)، که مشخص می‌کند، به چه نوعی از (تیپ) افراد نیازمند است نیز اشاره کرد. مشاغلی وجود دارند که به نوع خاص و ویژه‌ای از صفات شخصیتی و فردی (تیپ) احتیاج دارند، لذا، می‌توانند در مسیر بهره‌برداری از منابع انسانی، چنانچه، براساس نیاز شغلی انتخاب نشده باشند، ایجاد مشکل کنند.

برخی از این عوامل به شرح زیر هستند:

● عدم شناخت کامل از نیازهای شغلی و قابلیت‌های مهارتی، روحی و روانی منابع انسانی.

● فقدان برنامه مشخص برای جذب منابع انسانی.

● در نظر نگرفتن شرایط محیطی و محاطی کار و جاری سازی آن به فرآیند جذب منابع انسانی.

● توجه نداشتن به انگیزه‌های شغلی متناسب با کار و حرفه.

● خلا برنامه منطبق با نیاز شغلی برای شناسایی افراد متناسب.

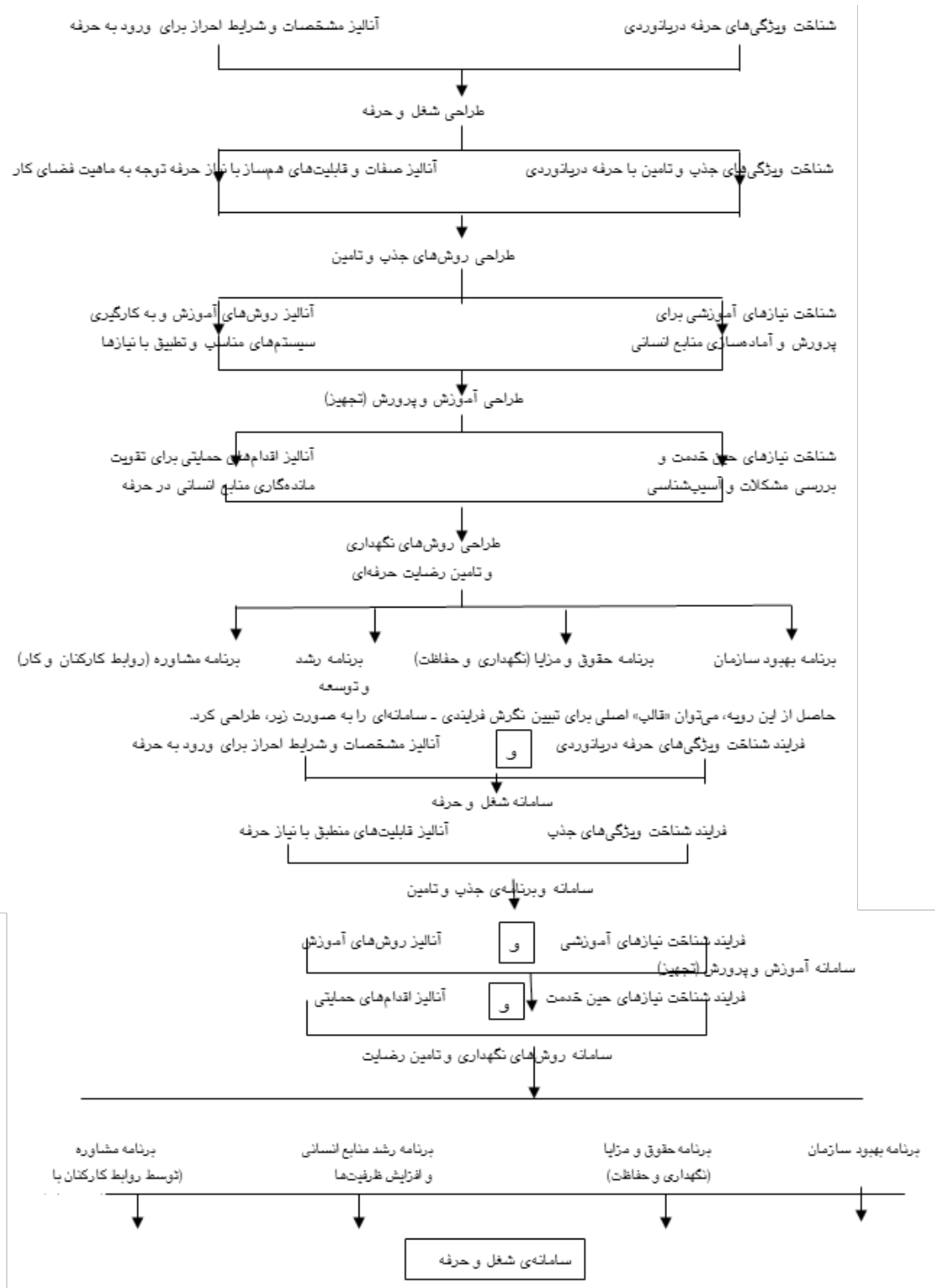
● موضوع هزینه‌ها برای شناسایی و جذب منابع انسانی (از این حیث که چه اندازه آمادگی صرف هزینه برای جذب شناسایی وجود دارد).

● موضوع آموزش (قبل، حین و بعد از جذب طول خدمت) کارکنان.

عوامل فوق، از جمله مهم‌ترین‌ها هستند ضمن آن‌که به (۱) برنامه‌های منابع انسانی (۲) سیاست‌های کلی سازمان برای منابع انسانی، (۳) حقوق و دستمزد، (۴) خط‌مشی استخدام بین‌المللی (استفاده از خارجی‌ان) (۵) برنامه‌های حمایتی از مشاغل خاص و ویژه (از آن جمله حرفه دریانوردی)، می‌باید اشاره کرد.

ه) فرآیندهای سامانه‌های جذب منابع انسانی دریانورد

نمودارهای زیر فرآیندهای جذب منابع انسانی دریانورد می‌باشد که از ابتدای تا انتهای بکارگیری نیروی کاری دریانورد، را نشان می‌دهد:





۶ نتیجه‌گیری

با توجه به توضیحات بالا می‌توان این‌گونه نتیجه‌گیری کرد که یکی از الزامات توسعه پایدار در صنعت حمل و نقل دریایی، تربیت منابع انسانی کارآمد می‌باشد. منابع انسانی در همه حوزه‌های صنعت حمل و نقل دریایی حضور دارند از این رو توجه به نکات زیر حائز اهمیت می‌باشد:

❖ «آموزش»، آنگونه که مطابق با نیاز این حرفه و شرایط و جو سازمانی آن، معمول و جاری گردد.

❖ «نیازسنجی»، که مطابق با تقاضای بازار، عرضه کافی منابع انسانی، انجام شود.

❖ «نگهداری»، با این هدف که منابع انسانی پرورش یافته را، برای مدتی معین که کارایی آن تضمین گردد، در حوزه حرفه‌ای شغلی خود در اختیار داشته باشد.

اصل ناظر بر این چهار رویکرد هدفی، آن است تا، فضای حرفه و شغل دریانوردی، صنعت کشتی‌رانی و حمل و نقل دریایی، از چرخه تامین (جذب) و نگهداری مطمئن باشند. هم‌چنین، اطمینان داشته باشند که آموزش مناسب و متناسب با حرفه دریانوردی در جریان است و سرمایه‌گذاری انجام شده در این بخش، برون داد چند بخشی (چند برابری) و فزاینده و افزایشی دارد.

بر اساس توصیف‌های فوق، مشخص می‌شود که، چند شاخص، مساله اصلی موضوع صنعت دریانوردی را می‌سازند.

❖ نیازسنجی (بازار، شرایط کار و مطالبات حرفه‌ای صنعت دریانوردی و کشتی‌رانی).

❖ آموزش (ارایه آموزش‌ها متناسب با نیاز حرفه).

❖ جذب و نگهداری (جذب افراد مناسب، مستعد و علاقمند به حرفه دریانوردی و صنعت کشتی‌رانی و نگهداری آنان در این فضای حرفه‌ای شغلی).

ملاحظه می‌شود که سه محور فوق، برای تمامی کشورهای برخوردار از قابلیت‌های دریایی، دریانوردی و کشتی‌رانی و حمل و نقل دریایی، حائز اهمیت (گاه به عنوان اصلی‌ترین سطح اهمیت) هستند.

منابع:

سعدی، حمیدی، ۱۳۸۵، دغدغه مراکز آموزش دریایی، پیام دریا، شماره ۱۵۳، آبان ۸۵
گلدنرپ و دیگران، ۱۹۶۸، تنش کار و رضایت شغلی، ترجمه جلال رسول اف، نشر جهاد دانشگاهی

ودادی، حمید، ۱۳۸۶، وافی، محمد، بررسی سختی حرفه دریانوردی، کانون دریانوردان خبره، به سفارش سازمان بنادر و دریانوردی.

هی‌گینز، بنیامین، ۱۳۵۱، توسعه اقتصادی، ترجمه سیروس ابراهیم زاده، نشر کانون، تحقیقات پازند، جلد اول

Water born technology platform, prepared by mirror groups of the Rand D Strategic planning, 2010

Introducing seafarers International Research Center Symposium 2001 , 2003 , 2005 cardiff university

Minghua Zhao women seafarers onboard cruise ships Cardiff university

اسکله‌ها و نفت

منصوره حسن زاده (کارشناس ارشد محیط زیست، دانشگاه تهران)
افشین دانه‌کار (دانشیار گروه محیط زیست، دانشکده منابع طبیعی، دانشگاه تهران)
عمران مرادپور طیبی (کارشناس مسئول اداره ایمنی و حفاظت دریا
اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر)



مسائل زیست محیطی در اسکله‌های نفتی

استخراج محصولات پتروشیمی، آلودگی مناطق ساحلی و تخلیه انواع مواد زائد همواره از عمده‌ترین مسائل زیست محیطی در مناطق ساحلی بوده است. از سوی دیگر ساخت و سازی ضابطه و یا غیرقانونی، تغییر غیر اصولی کاربری اراضی بنادر منطقه خلیج فارس بیش از پیش برای این مسئله دامن زده است. مسئله حائز اهمیت در مورد این گونه پایانه‌ها بروز آلودگی‌ها و حوادث احتمالی در محل اسکله‌ها و انتقال این محصولات، و عدم رعایت استانداردهای زیست محیطی می‌باشد که در نهایت موجب بروز مخاطرات متعدد در محیط خشکی و دریا و اکوسیستم‌های ساحلی می‌شود. این اسکله‌ها به دلیل نوع محصولات خود از دیگر انواع پایانه‌ها تمیز داده می‌شوند. مناطق ساحلی محل تماس و تداخل دو شرایط اکولوژیک بسیار متفاوت و پیچیده آبی و خشکی است که به ایجاد اکوسیستم بینابینی و آسیب‌پذیر ساحل می‌انجامد. شرایط زیست محیطی حاکم بر نواحی مذکور بالطبع از هر دو محیط طبیعی پیروی می‌نماید. همچنین به دلیل ساختار زیستگاهی متنوع، این ناحیه اکوتونی همواره مأمن گونه‌های گیاهی و جانوری متنوعی بوده و از میزان تولید بالا برخوردار است. به همین دلیل سواحل در طول زمان به بستر رشد و توسعه جوامع انسانی و کانون صنایع تجاری پربازده تبدیل شده است. اما نکته حائز اهمیت در مورد پایانه‌های اختصاصی فرآورده‌های نفتی، پتروشیمی و دیگر منابع انرژی، چالش‌ها و معضلات مشاهده شده با توجه به نوع و ریسک‌پذیری محصولات اعلام شده است، دیگر عوامل مهم شامل نقل و انتقال تانکرها و نفتکش‌ها، ترافیک بیش از حد و توقف زیاد آنها در اسکله و یا عدم امکان پهلویگیری و تخلیه

پایانه‌های نفتی از مهمترین سازه‌های ساحلی می‌باشند که مرکز اصلی دریافت و توزیع فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی محسوب می‌شوند. کارکرد خاص این اسکله‌ها موجب وجود ریسک زیاد در بروز آلودگی نفتی و در نتیجه ایجاد مخاطرات زیست محیطی شده است. جای‌گیری این اسکله‌ها در اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی و پایداری زیاد ترکیبات نفتی در این محیط‌ها، از دیگر دلایل وجود معضلات زیست محیطی در این مجاورت سازه‌هاست. بنابراین بررسی، شناخت و تعیین عوامل آلوده‌ساز و مخاطره‌آمیز در اسکله‌های نفتی نخستین گام حفاظت زیست محیطی آنها و سنگ بنای مطالعات زیست محیطی بعدی برای این اسکله‌ها قلمداد می‌شود. در این مطالعه تلاش گردید تا با بررسی مشکلات زیست محیطی بنادر و اسکله‌ها و تشریح قوانین و استانداردهای موجود، معضلات زیست محیطی اسکله‌های نفتی مورد تحلیل قرار گیرد.

برخی از این شناورها است که در کنار عدم تناسب ساختار فیزیکی یا جانمایی پهلوگیرها و لنگرگاه‌ها نسبت به ساحل و اسکله، عدم کفایت تعداد آنها، عدم تناسب عمق جایگاه اسکله و لایروبی‌هایی که مکرراً انجام می‌شود، موجب افزایش کدورت در محل لایروبی و آزاد شدن فلزات سنگین ته‌نشین شده در بستر می‌شود. از سوی دیگر نشت مواد نفتی و غیرنفتی از نفتکش‌ها و کانتینرها، تخلیه آب توازن، تعمیر شناورها، حوادث ناگهانی و مواردی از این دست، به دلیل غیرقابل تجزیه بودن یا ماندگاری بالا عوامل آلاینده، موجب به خطر افتادن مجموعه جانوری و گیاهی و در پی آن افزایش مرگ و میر آبزیان، کاهش تنوع زیستی، از بین رفتن خواص فیزیکی و شیمیایی آب و در نهایت آسیب به زنجیره غذایی و بروز پیامدهای زیست محیطی خواهد شد. از دیگر مسائل و مشکلات محیط زیستی پایانه‌های نفتی می‌توان به عدم تناسب شیب، عمق و جنس بستر، آسیب‌پذیری ساختار ساحل و یا بروز آلودگی‌های احتمالی در صورت بروز حوادث و نشت نفتی اشاره نمود که می‌تواند آثار و پیامدهای متعددی به دنبال داشته باشد. در برخی موارد ممکن است بنادر نامبرده در مجاورت مناطق زیست محیطی حساس ساحلی، مناطق حفاظت شده، زیستگاه‌های مرجانی، بسترهای علف دریایی و محل تخم‌ریزی و تغذیه انواع آبزیان با ارزش و پرندگان دریایی

عدم تناسب عمق جایگاه اسکله و لایروبی‌هایی که مکرراً انجام می‌شود، موجب افزایش کدورت در محل لایروبی و آزاد شدن فلزات سنگین ته‌نشین شده در بستر می‌شود





قرار گیرد، لذا اثرات و پیامدهای ناشی از جانمایی نامناسب این سازه‌ها بر محیط طبیعی نگران کننده خواهد بود. به جز مکان‌یابی صحیح و اصولی، عدم رعایت موازین و استانداردهای مراحل مختلف طراحی، ساخت و بهره‌برداری نیز از عوامل موثر بر بروز آثار مہلک زیست محیطی می‌باشد. در مواردی عملیات اجرایی در این بنادر و اسکله‌ها با اثرات مہلکی بر گونه‌های کفزی همراه بوده است. از جمله تهدیدات گزارش شده در این پایانه‌ها می‌توان به مواردی چون جابه‌جایی مواد نفتی در اثر برخورد امواج به صخره‌های شیب‌دار و قرارگیری در مناطق دور از ساحل، باقی ماندن مواد نفتی پایدار به صورت یک نوار بر روی خط مد آب، تحت تاثیر قرار گرفتن اجتماعات زیستی موجود در منطقه جزر و مدی تحت تاثیر آلودگی وارد شده به دریا و ساحل در محل اسکله، باقی ماندن آلودگی‌های نفتی بر روی ساختار و سازه‌های سخت اسکله، نفوذ مواد نفتی به رسوبات ساحل و انتقال مواد نفتی به ساحل توسط امواج در دریا اشاره نمود. در مناطق ساحلی نیز ممکن است توده‌های نفتی در اثر مد از قسمت‌های تحتانی به فوقانی جابه‌جا شود و پس از نفوذ به داخل رسوبات کرانه، موجودات ساحلی را نابود سازد. دیگر صدمات زیستی وارد شده مواردی چون کاهش موقتی جمعیت گیاهان و جانوران و آلوده شدن مناطقی است که پرندگان دریایی به جستجوی غذا می‌پردازند. از سوی دیگر استفاده از تجهیزات سنگین جهت برداشت مواد نفتی و لایروبی هزینه‌بر است و موجب تخریب و یا تغییر ساختار مورفولوژیک ساحل می‌شود

بر طبق مطالعات ICF وجود تعاملات دو طرفه بین عوامل فنی - مهندسی و زیست محیطی در توسعه مکانی پایانه‌های نفتی با موقعیت اجتماعی، اهمیت اقتصادی و فوایدی چون تسهیل دسترسی و فواید عمومی ضرورت دارد. امروزه صنعت جهانی دریانوردی با پیروی از رویکرد عدم پذیرش^۱ نسبت به پرهیز از هر گونه عملیاتی که از نظر معاهده بین‌المللی جلوگیری از ایجاد آلودگی از کشتی‌ها^۲ غیر مجاز تشخیص داده شده، متعهد است. فعالیت‌های دریانوردی به‌طور ویژه با پیروی از الزامات IMO در استفاده از دستگاه جداکننده آب و نفت^۳ پایش و تخلیه نفت به دریا متعهد شده است. همچنین می‌توان به مطالعات انجمن APL^۴ و برنامه‌های آن در راستای کاهش آثار زیست محیطی پایانه‌های نفتی در مناطق دریایی اشاره نمود. اقدامات زیست محیطی این موسسه برحسب نوع به چند طبقه تقسیم می‌شود که به قرار زیر است:

1 - Zero tolerance approach

2 - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

3 - Oily Water Separators (OWS)

4 - American President Lines (APL)

۱) حمل محصولات با کانتینر

مستحکم سازی کانتینرها به منظور افزایش ظرفیت، کاهش هزینه حمل و نقل و کاهش نشت های نفتی استفاده از سیستم های سازگار با کربن^۵ در نقل و انتقالات شناورها

۲) سوخت ها و پالایش

استفاده از سوخت های با سولفور کم
استفاده از آب همراه با سوخت

۳) روش های جدید

تصفیه آب توازن کشتی ها بدون استفاده از مواد شیمیایی
استفاده از لوله های لغزنده به منظور کاهش نشت در زمان ترزق
سوخت به موتورها و در نتیجه کاهش احتمال احتراق و کاهش نشت.

۴) اصلاحات عملی

کسب گواهی نامه سبز در زمینه استفاده از مواد خطرناک در
مراحل ساخت پایانه های نفتی و کشتی ها.

۵) کاهش انتشار گازهای آلاینده هوا

تعمیر شناورها به منظور کاهش انتشار CO_2 , CO , SOx , NOx

۶) مدیریت کشتی ها

استفاده از سوخت های زیستی

عملیات دریایی موفق و غیره

مطابق آیین نامه سازمان بنادر و دریانوردی، پیش از مراجعه نفتکش ها برای بارگیری به پایانه نفتی و تخلیه آب توازن، باید با استفاده از تجهیزات مناسب (نظیر پمپ های ویژه) آب از مواد نفتی جدا شده و در مخازن اختصاصی ذخیره شود.

در کتاب راهنمای ارزیابی اثرات زیست محیطی بنادر، عواقب عدم رعایت استانداردهای محیط زیستی در محل بنادر و دیگر سازه های بندری در چهار دسته محیط فیزیکی - شیمیایی، بیولوژیکی، اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی بررسی شده است؛ از جمله مسائل فیزیکی - شیمیایی می توان به تغییر اقلیم و کیفیت هوا، تغییر کمیت و کیفیت آب، افزایش رسوب گذاری، تخلیه فاضلاب و مسمویت آبزیان و تهدید گونه های گیاهی آبی اشاره نمود. همچنین این گونه کاربری ها در مراحل مختلف ساخت بهره برداری موجب بروز آلودگی صوتی مختلفی می شوند. بی توجهی به مسائل زیست محیطی در محل این سازه ها، محیط بیولوژیک جوامع گیاهی و جانوری را تحت تاثیر خود قرار می دهد. عملیات تخریب و پاکتراشی سبب ایجاد آلودگی خاکی و آبی و تغییرات فاکتورهای شیمیایی در مناطق ساحلی می شود که در نهایت جمعیت های گیاهی و جانوری را با خطر کاهش و نابودی مواجه می سازد. از سوی دیگر آلودگی آب، هوا و خاک بر مناطق تجاری، مسکونی و دیگر محیط های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بی تاثیر نخواهد بود. نکته حائز اهمیت و مشکل آفرین در مورد پایانه های

5 -Carbon-Friendly

حمایت از ارزش‌ها و حساسیت‌های زیست‌محیطی منطقه ساحلی در گرو مشارکت معیارهای محیط زیستی و توجه به حساسیت و شکنندگی محیط ساحلی در توسعه پایدار سازه‌های دریایی حمل و نقل محصولات صنایع بالادستی و پایین دستی نفت، گاز و پتروشیمی است

مشاورهای قابل ملاحظه‌ای با IMO می‌باشد. انجمن بین‌المللی شرکت‌های نفت دریایی^۷ (OCIMF) نیز از موسسات داوطلب در زمینه کشتیرانی، حمل و نقل نفت خام و فرآورده‌های نفتی می‌باشد که در حوزه فعالیت خود با IMO در مواردی چون آلودگی و ایمنی دریایی فعالیت دارد. همچنین انجمن بین‌المللی بنادر و اسکله‌ها^۸ (IAPH) از دیگر مراجع جهانی بوده که در زمینه تغییر و ترفیع اطلاعات فنی و نظریات علمی مرتبط با بنادر و صنایع مربوطه با IMO همکاری دارد. این سه نهاد بین‌المللی سال‌هاست اقدام به تدوین راهنمای بین‌المللی ایمنی تانکرها و پایانه‌های نفتی^۹ (ISGOTT) نموده‌اند. ISGOTT به عنوان نوعی استاندارد زیست‌محیطی و فنی در بنادر بسیاری از نقاط جهان، راهنمای اصلی دریانوردان، بندرداران و مراکز پخش فرآورده‌های نفتی محسوب می‌شود که بارها مورد بازبینی قرار گرفته و تکمیل گردیده است. در چندین بخش تنظیم شده است:

خطرات ناشی از مواد نفتی

به منظور درک شایسته دلایل عملیات ایمنی کامل در پایانه‌ها و تانکرهای نفتی، تمامی کارکنان مربوطه بایستی با مواد اشتعال‌زای نفتی و اثرات تراکم گازهای نفتی و مواد سمی آشنای کامل داشته باشند. این اطلاعات شامل موارد زیر می‌باشد:

- شناخت کامل از شرایط اشتعال پذیری مواد نفتی
- طبقه‌بندی مواد نفتی از دیدگاه خصلت‌های اشتعال پذیری و روش‌های تشخیص این دسته فرآورده‌ها
- تراکم گاز و ضرورت حفظ شرایط ایمنی در پایانه‌های نفتی
- میزان سمی بودن، مواد مسموم‌کننده، شرایط ایجاد مسمویت و آثار سمیت

پیشگیری‌های کلی در نفتکش‌ها

این فصل شامل پیشگیری‌های اولیه از مخاطرات احتمالی در دریا و یا بندر بوده که مشتمل بر موارد زیر است:

نفتی به ورود و نشست هیدروکربن‌های نفتی در حوادث مختلف یا اقدامات غیراصولی تخلیه مربوط می‌شود. هیدروکربن‌های حلقوی در غلظت‌های بسیار کم (۱-ppm) دارای اثرات مهلکی بر فیتوپلانکتون‌ها، کفزیان، انواع آبزیان و حتی تپه‌های مرجانی می‌باشند. در غلظت‌های کمتر از آن (۱-۰/۱) نیز برای مراحل لاروی ماهیان کشنده محسوب می‌شوند. متأسفانه سالانه حجم زیادی از انواع ترکیبات نفتی در اثر تردد شناورها و نفتکش‌ها، تخلیه آب بالانس، انجام عملیات اسکرپ و به گل نشستن کشتی‌ها، اوراق کشتی‌ها، رنگ‌آمیزی و یا در اثر سوانح دریایی به محیط دریا و ساحل وارد می‌شود. بنابراین حمایت از ارزش‌ها و حساسیت‌های زیست‌محیطی منطقه ساحلی در گرو مشارکت معیارهای محیط زیستی و توجه به حساسیت و شکنندگی محیط ساحلی در توسعه پایدار سازه‌های دریایی حمل و نقل محصولات صنایع بالادستی و پایین دستی نفت، گاز و پتروشیمی است. همچنین با انجام به موقع و صحیح مطالعات امکان‌سنجی و با در نظر گرفتن تمامی معیارها و فاکتورهای زیست‌محیطی در کنار عوامل فنی - مهندسی می‌توان آثار نامطلوب موجود در اسکله‌های کنونی را مهار کرد یا به حداقل رساند و در راستای اهداف بلندمدتی چون حفاظت از منابع طبیعی و افزایش کارایی این نوع پایانه‌ها، همزمان با توسعه اقتصادی ملی و منطقه‌ای گام برداشت.

ضوابط زیست‌محیطی و ایمنی برای تانکرها و پایانه‌های نفتی

عدم وجود ضوابط و قوانین کامل در زمینه جنبه‌های زیست‌محیطی بنادر و پایانه‌های نفتی از جمله مشکلات بررسی، پایش و اجرای صحیح اصول ایمنی و محیط زیستی این کاربری‌ها می‌باشد. این خلاء اطلاعاتی در مراحل مطالعات کتابخانه‌ای و تجزیه و تحلیل پژوهش حاضر را نیز تحت تاثیر قرار داده است. لذا شایسته است به معرفی یکی از کاملترین منابع در دسترس در این زمینه بپردازیم. دفتر بین‌المللی کشتیرانی^۶ (ICS) از جمله سازمان‌های پیش‌تاز (زمان شروع فعالیت این سازمان به سال ۱۹۲۱ بر می‌گردد) در زمینه ایمنی دریایی، طراحی کشتی‌ها و احداث انواع پایانه‌ها بوده که از گذشته دارای ارتباطات

7 - Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

8 - International Association of Ports and Harbors (IAPH)

9 - International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT)

6 - International Chamber of Shipping (ICS)



و بنیادین توسعه انواع بنادر و سازه‌های ساحلی و دریایی محسوب می‌گردد. در این راستا برخورداری اسکله‌های ساحلی از اساس ثابت و منسجم در راستای ارتقاء سیستم ایمنی، حفاظت از محیط زیست دریایی امری درخور توجه می‌باشد که می‌توان با شناسایی معضلات زیست محیطی مربوطه در اسکله‌ها به آنها نایل شد.

منابع:

منوری، م. (۱۳۸۳). راهنمای ارزیابی اثرات زیست محیطی بنادر. انتشارات فرزانه؛ ۲۶-۴۸

American President Lines (APL), (2010) www.apl.com
 Bermen, B. I. G. (2007). Standard design of offshore wind turbines.
 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
 IMO/MEPC. (2001). Guidelines for the Identification and Design Nation of Particularly Sensitive Sea areas. ANNEX6, Jan. 46/23.
 International Maritime Organization (IMO). (2010). Maritime Knowledge Center, Information Resources On Bulk Carrier Safety, Last Updated.
 International Safety Guided for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), Fourth edition, (1996)
 PIANC. (1986). Soil Investigations for Dredging Purposes.
 Richards, A. F., Ling, S. C., Gerwick, B. C. R. (2009). Site Selection for Offshore Facilities – Geomorphology. Ocean Engng; 3: 189–206
 Territorial Transformations. Management of Environmental Quality: An International Journal; Vol. 21 (5): 618–644

- ❖ اصول کلی به منظور برطرف نمودن خطرات آتش سوزی و انفجار در تانکرها، معرفی اماکن پرخطرتر، اماکن ایمن در زمان بروز خطر
- ❖ شرایط مخاطره آمیز به منظور سیگار کشیدن
- ❖ کارکنان بخش تغذیه و آشپزخانه
- ❖ تجهیزات الکتریکی و لامپ‌های پرتابل، وسایل الکتریکی مجاز و غیر مجاز در تانکرها

تمهیدات ورود انواع شناورها به بندر

در این فصل مقدمات ورود تانکرها به بندر در زمان پهلوگیری و غیر آن تشریح شده است:

- ❖ عمق آب پهلوگاه در زمان جزر
 - ❖ محدوده قابل قبول شوری
 - ❖ دسترسی به شناورها
 - ❖ تعداد و اندازه تجهیزات اطفاء حریق
 - ❖ بیشترین سرعت مجاز
 - ❖ تجهیزات مورد نیاز تمیز کردن کشتی‌ها در زمان ترافیک
 - ❖ محدودیت‌های زیست محیطی قابل اجرا در پهلوگاه‌ها
- بنابراین به دلیل قرارگیری سازه‌های ساحلی - دریایی در محیطی طبیعی، پویا و پیچیده، رعایت استانداردهای مکانی و استانداردسازی اصول اولیه ساخت و ساز، گام نخستین



بزرگترین نفاذی دیواری دریایی

ویژه دانش آموزان مقاطع راهنمایی و متوسطه

۸ الی ۱۱ بهمن ماه ۱۳۹۱

محل دائمی نمایشگاههای بین المللی تهران

همزمان با برگزاری نمایشگاه بین المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران

2013
IRAN IMEX
نمایشگاه بین المللی دریایی
جمهوری اسلامی ایران
www.irimf.ir



دفتر خانه اجرای: تهران، بزرگراه بعثت، خیابان شهید بخارایی، خیابان شهید سمیعی، مقابل درب شمالی پارک بعثت، اداره کل آموزش و پرورش شهرستان های استان تهران تلفن: ۵۵۰۵۱۴۳۸
ستاد برگزاری: خیابان شریعتی، بعد از حسینیه ارشاد، نرسیده به میرداماد، خیابان قیام، کوچه خوشک، پلاک ۱۴، واحد ۳ تلفن: ۲۲۸۹۳۰۰۸ / ۹ فکس: ۲۲۸۹۳۲۴۴