



بندریا

سال بیست و هفتم، پیاپی ۲۰۰
اردیبهشت ۱۳۹۲

ماهنامه علمی، تحقیقاتی



صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرمسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: ابراهیم زارع، سعید سعیدی، عبدالرحیم رحیمی، رامین جهانپور، فریما صالح

طراح جلد و صفحه‌آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

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

عکاس: داود طهری، یاسر علی‌بخشی

امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریاری، زهره اکبری

توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

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

موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز

چاپ: رواق

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

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان‌کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰،

طبقه اول شرقی کدپستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۳-۸۸۱۹۰۶۳۱

نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت

فکری و معنوی بر عهده مولفان می‌باشد.

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

ماهنامه به نشانی اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.

در این شماره می‌خوانید:

یادداشت مدیرمسئول ۲۲

توسعه دریامحور؛ توسعه پایدار ۲۴

پیام تبریک دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی ۲۵

پیام تبریک دبیرکل پیانک ۲۶

تامین مالی، ضرورت ارتقای ایمنی شناورهای سنتی ماهیگیری ۲۷

همایش ارگان‌های دریایی، فرصتی برای طرح اولویت‌ها و راهکارها ۲۸

توسعه پایدار؛ ضامن برقراری تعادل در اجرای سیاست‌های توسعه دریا محور ۳۰

ایجاد و افزایش رقابت زمینه‌ساز توسعه بنادر ۳۲

محورهای همایش بیست و یکم هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور ۳۸

دستاوردهای دو دهه برگزاری همایش ارگان‌های دریایی ۴۲

ماهنامه بندر و دریا، مورد تایید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.





آیه ۱۲ سوره جاثیه:

«اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ
لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا
مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ»

«خداست آن که برای شما دریا را مسخر
گردانید تا کشتی به امر او (آسان) در آب
جاری شود و از آن (به تجارت و سفر) از
فضل خدا (روزی) طلبید و باشد که شکر
نعمتش به جای آرید.»

سوره جاثیه، سوره چهل و پنجم قرآن کریم
می باشد. این سوره مکی است و ۷۳ آیه دارد.

«It is Allah Who has subjected the sea to
you, that ships may sail through it by His
command, that ye may seek of his Bounty,
and that ye may be grateful.»



- همایش ارگان های دریایی را دریابیم ۴۸
- بنادر آزاد؛ از حرف تا عمل ۵۴
- اقتصاد بندری و تحولات فراروی آن در سال ۹۲ ۶۲
- توسعه پایدار از منظر معاهدات بین المللی ۶۴
- نگاهی به تجارت دریایی در جهان و ظرفیت های جمهوری اسلامی ایران ۶۶
- پدیده دزدی دریایی و چالش های پیش روی سازمان بنادر و دریانوردی ۷۲
- اخبار داخلی و خارجی ۷۶
- بزرگ ترین کشتی مسافری دنیا ۸۰
- دستاوردها و اقدامات مهم بنادر ۸۲
- بخش انگلیسی ۹۹



سیانت از منابع ملی، هدف غایی ارگان‌های دریایی

ارگان‌های دریایی در گردهمایی و ترسیم هدف غایی خود جایگاه اول منطقه را در افاق ۱۴۰۴ پیش رو دارند. برای تحقق اهداف سند چشم‌انداز وجود انگیزه‌ها و اراده‌های یکپارچه و منسجم ضروری است. این اراده و انگیزه بیش از هر چیز در توجه ویژه مدیران ارشد و عالی کشور در دستگاه‌های ذی‌ربط قابل مشاهده است. به عنوان مثال، حضور مقامات عالی‌رتبه وزارتخانه‌ها، نهادها و ارگان‌های ذی‌ربط از جمله وزرای راه و شهرسازی و دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و همچنین فرماندهان نیروهای دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و سایر مسؤولین مرتبط در همایش‌های مختلف بیانگر اهتمام ویژه برای دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز است.

شکی نیست که آثار و نتایج همایش‌های ارگان‌های دریایی به صورت مستقیم و غیرمستقیم در زندگی تک‌تک ایرانیان دیده می‌شود و فراتر از آن در تدوین سیاست‌های کوتاه مدت و بلندمدت کشورهای منطقه و حتی جهان موثر خواهد بود.

علاوه بر تأمین سهم عمده‌ای از کالاهای مورد نیاز مردم ایران از طریق حمل و نقل دریایی، تنها کافی است نگاهی ساده به بازار مصرف ۵۰۰ میلیون نفری کشورهای منطقه داشته باشیم. جایگاه کلیدی تأمین و انتقال بخش عمده‌ای از انرژی مورد نیاز جهان در ساحل و فراساحل منطقه نیز به هیچ عنوان قابل چشم‌پوشی نیست. به این موارد موضوعات قابل توجه دیگری را نیز می‌توان افزود؛ چرا که هر اندازه انسجام برنامه‌های همایش‌هایی از این دست بیشتر باشد و نتایج آن عینی‌تر و ملموس‌تر، از یک سو نگاه افراد ذی‌ربط داخلی، اعم از بخش دولتی و غیردولتی به آن معطوف خواهد بود و از سوی دیگر اهمیت و جایگاه آن نزد ذی‌نفعان منطقه‌ای و بین‌المللی بیشتر و انگیزه رسانه‌های بین‌المللی به پوشش اخبار آن بیشتر خواهد شد. با تکیه بر همین مفهوم می‌توان گفت که همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی ایران می‌تواند و در عین حال با توجه به شرایط



به یک اقتصاد تولید و تجارت محور ایفای نقش نماید و البته در این عرصه از پیشگامان حماسه ساز اقتصادی محسوب می شود. از آنجا که حوزه وظایف و مسؤولیت های سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی بخش حمل و نقل دریایی و سواحل کشور در دو بعد ملی و بین المللی گسترش داشته و با عنایت به نوع ماهیت فعالیت های آن که تعامل پیوسته و تنگاتنگی با مراجع و ارگان های گوناگون در سطوح ملی و بین المللی دارد، امید است که با همکاری و هماهنگی سایر ارگان های دریایی و با بهره گیری از تمامی تجارت سازمانی و فراسازمانی ضمن تقویت بنیان های رقابتی بخش حمل و نقل دریایی کشور با ارائه خدمات با کیفیت، از منافع ملی و ارگان های فعال در این عرصه اقتصادی در ابعاد ملی و بین المللی به خوبی صیانت کند. به یقین در صورتیکه همه دست اندرکاران در این حوزه اعم از بخش دولتی و غیردولتی با ضریب اهمیت بالاتری منافع ملی کشور را هدف قرار دهند بسترهای مناسب جهت تحقق اهداف کلان تدوین شده در افق متعالی ۱۴۰۴ کشور فراهم گردیده و شاهد ایفای نقش حداکثری مردم و جهش در شاخص های توسعه ای کشور بیش از پیش خواهیم بود. □

محمد رضا امامی

کنونی جمهوری اسلامی ایران و پیشرفت های حاصله در همه زمینه ها و نیز چرخش نگاه سیاستگذاران به حوزه دریا به عنوان یک فرصت راهبردی که از منویات مقام معظم رهبری (مدظله العالی) می باشد، باید به مرجع تصمیم سازی در سطح بین المللی تبدیل شود. به این منظور لازم است ضمن تقویت ساختار درونی خود، زمینه را برای حضور در بازارهای منطقه ای و بین المللی فراهم آورد. جایگاه ارگان های دریایی در کشور بسیار حایز اهمیت است چرا که نه تنها اقتصاد ملی ما، بلکه کلیه حوزه های اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و امنیتی کشور کاملاً به وضعیت نظام تجارت خارجی وابسته است و که بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور توسط بخش حمل و نقل دریایی حمل و جابه جایی می شود. به همین سبب نظام سلطه و استکبار جهانی با هدف مقابله و جلوگیری از رشد و پیشرفت مردم ایران اسلامی، بخش حمل و نقل دریایی را به طور ویژه و مشخص مورد هجوم گسترده ای از انواع تحریم های خصمانه و غیرقانونی قرار داده اند تا بلکه از این طریق خللی در عزم و اراده ملی ما وارد کنند. البته در این میان جامعه دریایی که متشکل از تمامی ارگان های دریایی کشور است از این ظرفیت برخوردار است و به عنوان یکی از نیروهای محرک برای مقابله با تهدیدات و تحریم های خصمانه و تغییر ساختار اقتصاد مبتنی بر منابع نفتی

توسعه دریامحور؛ توسعه پایدار

از این رو توسعه دریا محور از یک سو باعث رشد و توسعه بخش حمل و نقل دریایی کشور گردیده و منافع و مزایای درآمدی و توسعه ای فراوان و گسترده ای برای کشور ایجاد می کند و از سوی دیگر موجب رشد و توسعه سایر بخش های اقتصادی خواهد شد. به همین جهت یکی از مهم ترین وظایف ارگان های دریایی کشور در سال حماسه سیاسی و اقتصادی نیز شناخت قابلیت ها و بهره برداری از ظرفیت های اقتصادی در پهنه دریایی کشور محسوب می شود.

با عنایت به اهمیت موضوع فوق، وقتی شعار بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور مورد توجه قرار می گیرد، اهمیت توسعه پایدار در فعالیت های دریایی کشور نمایان می گردد، بدین معنا که جامعه دریایی کشور باید حفاظت و مراقبت از محیط زیست دریایی را در عین بهره برداری از نعمت های بیکران الهی در رشد و توسعه دریایی کشور مورد توجه ویژه قرار دهند تا امکان بهره برداری از منابع را برای نسل های آینده نیز میسر کنند.

این همایش در حقیقت گامی است در جهت هماهنگی، همسویی و مشارکت بین ارگان های دریایی و دیگر ارگان های ذی ربط که به نوعی در آینده فعالیت های دریایی کشور اثرگذار هستند تا با رفع موانع و مشکلات، مسیر رشد و توسعه پایدار دریایی کشور را هموار سازند و با همکاری و هم افزایی، بر سرعت حرکت به سوی تعالی و نیل به اهداف عالیه نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران بیفزایند.

امید است، بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور بستر مناسبی را جهت تقویت و توسعه همکاری ها و هماهنگی ها و هم افزایی بین کلیه ارگان های دریایی و مرتبط با حوزه فعالیت های دریایی، ساحلی و فراساحلی، با رویکرد توسعه سهم بازار منطقه ای و فرمانطقه ای فراهم سازد و راهکارهای موثری را برای نیل به آینده ای روشن و تحقق چشم انداز ۱۴۰۴ جمهوری اسلامی ترسیم نماید. □

سید عطاءاله صدر

معاون وزیر راه و شهرسازی

و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

اندیشمندان و سیاستگذاران اقتصادی کشورها، معمولاً براساس ظرفیت ها و قابلیت های موجود در کشور، یک یا چند بخشی از اقتصاد کشور را انتخاب و به عنوان محور توسعه قرار می دهند. اگر موضوع توسعه دریا محور بخواهد به عنوان یکی از محورهای توسعه قرار بگیرد این بدان معنی است که فرصت ها و قابلیت های نهفته در بخش دریایی کشور به حدی است که می تواند به عنوان موتور محرکه سایر بخش های اقتصادی قرار گیرد و هر اندازه که بخش دریایی رشد و توسعه پیدا کند در اثر این توسعه سایر بخش های اقتصادی کشور نیز رشد خواهند کرد.



اهمیت حضور و گردهم آیی منظم، دوره‌ای و هدفمند صاحبان و ذینفعان بخش دریایی کشور جهت پیشبرد اهداف مشترک و ترسیم فعالیت‌های آتی آن، بر کسی پوشیده نیست. این موضوع اگر مورد کم توجهی برخی از ارگان‌های داخلی کشور قرار گیرد، برای جامعه بین‌المللی حایز اهمیت است. به همین منظور ماهنامه بندر و دریا دیدگاه و نظرات دبیران کل دو نهاد مهم بین‌المللی دریایی (IMO و PIANC) را در خصوص ۲۱ امین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور جویا شد که در ادامه آن را می‌خوانید:



- فرهنگ ایمنی و حفاظت از محیط زیست؛
- کارایی انرژی؛
- نوآوری و فناوری نوین؛
- آموزش و کارآموزی دریانوردی؛
- امنیت دریانوردی و اقدامات ضد دزدی دریایی؛
- مدیریت ترافیک دریانوردی؛
- توسعه زیرساخت‌های دریانوردی؛ و
- استانداردهای جهانی در سازمان جهانی دریانوردی

آنها تماماً عناصر سیستم حمل و نقل دریایی و کشتیرانی پایدار ما محسوب می‌شوند. این‌ها زمینه‌هایی هستند که در آن من مایل به تشکیل اهداف معناداری هستم تا از طریق فعالیت‌های آیمو و با تلاش خود پایداری و بقا را برای حمل و نقل دریایی کسب کنیم.

اکنون این کار مراحل اولیه خود را طی می‌کند و من در جست‌وجوی حمایت تمامی ذی‌نفعان برای مشارکت با یکدیگر و فراهم کردن زمینه‌های همکاری مثبت در جهت شکل‌دهی و تثبیت اهداف توسعه دریانوردی پایدار می‌باشم.

بی‌تردید اطمینان دارم که با ابتکارات متاثر از شعار روز جهانی دریانوردی تحت عنوان «توسعه پایدار» صنعت دریانوردی و تمامی ذی‌نفعان دیگر که مشتاق به تبدیل مفهوم پایداری به یک واقعیت ملموس هستند با مشارکت و همکاری یکدیگر این مهم را به شیوه‌ای مثبت محقق می‌سازند.

همایش شما که ارگان‌های دریایی کشورتان را گردهم آورده مکان آرمانی است که در آن میزان مشارکت ارگان‌های دریایی محک می‌خورد. ☐ همایشی توام با موفقیت بسیار برایتان آرزو مندم

نظر به اینکه تنها شیوه حمل و نقل مطمئن و مقرون به صرفه در جهان برای انتقال انرژی، مواد اولیه، مواد غذایی و محصولات صنعتی حمل و نقل دریایی است، نمی‌توان آن را از قلب توسعه پایدار نادیده گرفت. حمل و نقل دریایی، باید از پایدار بودن توسعه خود اطمینان حاصل کند.

من واژه جهان شمول «توسعه پایدار» را تنها در ارتباط با عملیات شناورها به کار نمی‌گیرم، بلکه آن را به تمام فعالیت‌هایی که برای حمایت از کشتیرانی و دریانوردی حیاتی‌اند تعمیم می‌دهم. فعالیت‌هایی همچون عملیات سیستم‌های مدیریت ترافیک دریایی و سیستم‌های ارتباطات جهانی، ارتباطات بنادر با یکدیگر و حمل و نقل چندوجهی همگی از عناصر سیستم حمل و نقل دریایی جهانی به شمار می‌آیند. کشتی‌سازی و رده‌بندی آنها، ثبت و مدیریت کشتی، تامین مالی خرید کشتی، تعمیر کشتی، بازسازی کشتی، و برگزاری دوره‌های آموزشی و کارآموزی برای دریانوردان؛ همه این موارد از عناصر سیستم حمل و نقل دریایی هستند و ما می‌خواهیم که این سیستم پایدار باشد.

در سطح جهانی، سازمان ملل یک نقش ممتاز مدیریتی جهت تبدیل مفهوم توسعه پایدار به معنایی قابل اجرا ایفا می‌کند. گسترش اهداف «توسعه پایدار» برای بخش حمل و نقل دریایی وظیفه سازمان جهانی دریانوردی است. همچنین سازمان ملل مدیریت آن را در اجرای مصوبات کنفرانس جون ۲۰۱۲ ریو دو ژانیرو (ریو ۲۰۱۲) عهده‌دار است. این موضوع در ارتباط تنگاتنگ با شعار روز جهانی دریانوردی امسال تحت عنوان «توسعه پایدار: سهم سازمان جهانی دریانوردی در دوران پس از ریو ۲۰۱۲» می‌باشد. اما توسعه و اجرای این اهداف یک روند در حال پیشرفت است که احتمالاً تا بعد از سال ۲۰۱۳ ادامه خواهد داشت.

حمل و نقل دریایی از مدت‌ها قبل در سه حوزه محوری توسعه پایدار، مشارکت جدی داشته است: اجتماعی، زیست محیطی و اقتصادی. من یک «گروه ویژه» در داخل سازمان برای تحقق اهداف توسعه پایدار در بخش دریانوردی به کار گمارده‌ام. این کارگروه در قالب هشت محور مجزا به شرح ذیل تشکیل گردیده و فعالیت می‌نماید:



پیام تبریک دبیر کل پیانک به جامعه دریای ایران به مناسبت بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان های دریای



فلسفه "همگامی با طبیعت" روند یکپارچه‌ای است که تشخیص و بهره‌برداری راه‌حل‌های برد-برد که به طبیعت احترام می‌گذارند و هم برای مسوولان پروژه و هم ذی‌نفعان محیط زیستی قابل قبول اند را در برمی‌گیرد. "همگامی با طبیعت" نیازمند رویکرد کاملاً یکپارچه‌ای است که به محض شناخته شدن اهداف پروژه به کار گرفته شود. یعنی قبل از اینکه طرح اولیه توسعه پیدا کند. فلسفه "همگامی با طبیعت" از موضوع پرهیز یا کاهش پیامدهای زیست محیطی مرتبط با یک طرح از پیش تعریف شده فراتر رفته و راه‌کارهایی برای نیل به اهداف پروژه از طریق فرایندهای سازگار با طبیعت ارائه می‌کند تا از این طریق حمایت‌های زیست محیطی یا نتایج حاصل از بازسازی یا بهسازی محقق شود. □

ارادتمند شما
لوئیزون شل
دبیر کل پیانک

بنده به‌عنوان دبیر کل انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل‌ونقل آبی (پیانک) این افتخار را دارم به سازمان دهندگان بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی ایران تبریک عرض کنم. پیانک یک سازمان جهانی است که هدایت زیرساخت‌های حمل‌ونقل آبی پایدار برای بنادر و آب‌راه‌ها را در برنامه کاری خود دارد. پیانک انجمنی است که افراد حرفه‌ای از سراسر جهان گرد هم جمع می‌شوند تا با هم‌فکری بتوانند پیشنهادات کارشناسانه و مقرون به صرفه‌ای را در زمینه زیرساخت‌های پایدار در جهت تسهیل رشد حمل‌ونقل آبی ارائه دهند. این سازمان که در سال ۱۸۸۵ بنا نهاده شد، شریکی پیشگام برای دولت و بخش خصوصی در طراحی، توسعه و حفظ بنادر، آب‌راه‌ها و مناطق ساحلی محسوب می‌شود.

پیانک به‌عنوان یک ارگان غیرسیاسی و غیرانتفاعی بهترین متخصصان و کارشناسان بین‌المللی را در زمینه‌های فنی، اقتصادی و زیست محیطی مربوط به زیرساخت‌های حمل‌ونقل آبی گرد هم فرامی‌خواند. اعضای آن شامل مقامات دولتی، شرکت‌ها و افراد ذی‌نفع است. پیانک راهنمایی‌های کارشناسانه و فنی برای بخش‌های دولتی و خصوصی از طریق گزارش‌های فنی با کیفیت بالا فراهم می‌کند. گروه‌های بین‌المللی ما، تحولات فنی روز را برای مسایل جهانی حساس به منظور منتفع کردن اعضا از بهترین تجربیات مشترک تدارک می‌بینند.

اضافه می‌کنم که پیانک با مطرح کردن رهنمودها و توصیه‌ها به‌عنوان بهترین شیوه‌ها برای زیرساخت‌های حمل‌ونقل آبی و همچنین برای دریانوردی به‌عنوان دریانوردی درون مرزی و تفریحی بر اصول توسعه پایدار تأکید دارد. به همین منظور پیانک همچنین کار با فلسفه "همگامی با طبیعت" را معرفی می‌کند.

تأمین مال ضرورت ارتقای ایمنی شناورهای سنتی ماهیگیری

واگذاری بنادر به بخش‌های غیر دولتی و نیز تشکیل کارگروه‌های ساماندهی بنادر ماهیگیری به صورت فرابخشی و پیگیری تخصیص تأمین اعتبارات مورد نیاز در این زمینه و توجه دادن مسوولین ذی‌ربط کشوری به این موضوعات می‌تواند از وظایف کارگروه مربوطه در این راستا برای ارتقای نقش بنادر کشور باشد

در ارتباط با پدیده دزدی دریایی نیز اقدامات شایسته و قابل توجهی انجام شده که نیاز است به صورت جدی تری پیگیری شود.

در زمینه منابع انسانی و آموزش خدمه شناورها نیاز به برنامه‌های اجرایی مدون و قوی و نیز پیش‌بینی اعتبارات لازم بوده تا ضمن ارتقای سطح دانش دریایی این قشر از بروز حوادث دریایی کاسته شود و در این راستا سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان متولی امور دریایی می‌تواند نقش مهم و بسزایی داشته باشد.

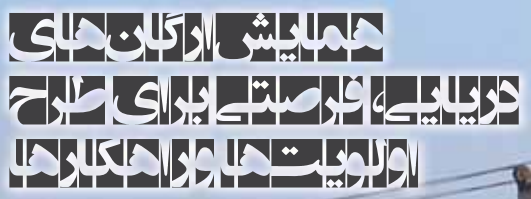
در زمینه بنادر و نقش آنها در توسعه پایدار دریایی با عنایت به وجود تعداد معتدلی از این تاسیسات در سواحل شمال و جنوب کشور و نقش و جایگاه اساسی آنها در زمینه اشتغال‌زایی و ثبات اقتصادی آن مناطق لازم است برنامه‌های مدون راهبردی برای ارتقای جایگاه این تاسیسات در نوار ساحلی کشور تهیه و ارایه شود، البته لحاظ نمودن طرح‌های جامع بنادر زیربخشی، واگذاری بنادر به بخش‌های غیردولتی و نیز تشکیل کارگروه‌های ساماندهی بنادر به صورت فرابخشی و پیگیری تخصیص تأمین اعتبارات مورد نیاز در این زمینه و توجه دادن مسوولین ذی‌ربط کشوری به این موضوعات می‌تواند از وظایف کارگروه مربوطه در این راستا برای ارتقای نقش بنادر کشور باشد. در پایان امید است با تحلیل و بررسی و اجرایی شدن قطعنامه‌های این همایش و استفاده از قابلیت‌های فراوان جامعه عظیم دریایی کشور بتوانیم خدمتی هر چند کوچک برای بهره‌برداران این بخش انجام دهیم. □

همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور به‌عنوان بزرگ‌ترین تجمع فعالان دریایی کشور جایگاه ویژه‌ای در میان دست‌اندرکاران این بخش داشته و دارد که حاکی از قدمت ۲۰ ساله این همایش است، با توجه به موضوعات ارایه شده در این همایش و وجود فرازونشیب‌های فراوان امید است که با ارایه موضوعات و مباحث کاربردی در این همایش در رسیدن اهداف مورد نظر تحقق یابد، در خصوص پنل‌های همایش ۲۱ و موضوعات ارایه شده در آن مطالبی به شرح ذیل ارایه می‌شود:

در ارتباط با ایمنی شناورها و ارتقای استانداردها به خصوص شناورهای سنتی (شناورهای ماهیگیری) لازم است منابع مالی مورد نیاز برای این بخش برنامه‌ها و سیاست‌های اجرایی مختلف در این زمینه به صورت کوتاه‌مدت و بلندمدت تدوین و اجرایی شود، موضوعات آلودگی‌های زیست محیطی و نفتی، جلوگیری از افزایش آن و نیاز به پیگیری موضوعات فوق از مراجع داخلی و بین‌المللی می‌باید به صورت راهکارهای اجرایی و ارایه طرح‌های اجرایی در مجامع داخلی و خارجی صورت پذیرد.



غلامرضا رازی
معاون وزیر جهاد
کشاورزی و رئیس
سازمان شیلات ایران



ارگان‌های دریایی کشور با در اختیار داشتن بخش قابل توجهی از فعالیت‌های اقتصادی کشور طی سال‌های اخیر در مسیر رشد و پیشرفت قرار گرفته و در عین حال فرازو نشیب‌های مختلفی را نیز تجربه کرده است



محمدحسین داجم
مدیرعامل شرکت
کشتیرانی جمهوری
اسلامی ایران

اعمالی در تامین اقلام مرتبط است. این موضوع، از یک سو نیاز به خودکفایی در این زمینه را می‌طلبد و از سوی دیگر همکاری ارگان‌های ذی ربط داخلی را، بحث توسعه پایدار منابع انسانی دریایی یکی دیگر از سرفصل‌هاست که امید می‌رود با توجه به اهمیت وافر دریانوردان در صنعت کشتیرانی جهان و توسعه پایدار، این موضوع به‌ویژه از طریق توسعه فرهنگ دریایی و ارتقای آگاهی عمومی در این زمینه امکان‌پذیر شود. توسعه آموزش‌های دریایی نیز

می‌تواند در این زمینه نقش مهمی ایفا کند. موضوع نقش بنادر به عنوان یکی از اصلی‌ترین زیرساخت‌های حمل و نقل و توسعه پایدار کشور تحت عنوان یکی دیگر از پانل‌ها مطرح شده است که انتظار می‌رود در این بخش برنامه‌های توسعه بنادر کشور برای انطباق با نیازهای صنعت کشتیرانی، هرچه بیشتر مورد توجه قرار گیرد. پرواضح است که با توسعه بنادر کشور، حمل و نقل دریایی کشور نیز توسعه یافته و اثرات هم‌افزایی بسیاری در راستای توسعه پایدار به همراه خواهد داشت.

ارگان‌های دریایی کشور با در اختیار داشتن بخش قابل توجهی از فعالیت‌های اقتصادی کشور طی سال‌های اخیر در مسیر رشد و پیشرفت قرار گرفته و در عین حال فرازو نشیب‌های مختلفی را نیز تجربه کرده است. برگزاری منظم و سالانه همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور فرصتی مناسب برای معرفی پیشرفت‌ها و بررسی چالش‌هاست. بدینوسیله از عموم پژوهشگران، دانشگاهیان، سیاست‌گذاران، مدیران و دیگر صاحب‌نظران علاقه‌مند به توسعه دریایی کشور مبتنی بر دکترین توسعه دریا محور دعوت می‌شود با حضور فعال خود در همایش به تحقق اهداف آن کمک کنند. □

شعار بیست و یکمین همایش ارگان‌های دریایی کشور، یعنی «توسعه پایدار؛ نقش ارگان‌های دریایی» منطبق با شعار سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در سال ۲۰۱۳ است که این موضوع نشان‌دهنده ارتباط تنگاتنگ و به‌روز دبیرخانه همایش ارگان‌های دریایی با نهادهای بین‌المللی است. همایش ارگان‌های دریایی که همه‌ساله به همت دبیرخانه برگزار می‌شود، نقش بسیار مهمی در کنکاش، بررسی و طرح انتظارات و خواسته‌های ارگان‌های دریایی کشور و بالطبع ارجاع آن به مراجع ذی صلاح بالاتر دارد. در همایش امسال چهار پانل در نظر گرفته شده است و امید می‌رود که اهم موارد مورد نظر ارگان‌های دریایی در این پانل‌ها طرح و در نهایت نتایج و خروجی‌های آنها در قطعنامه نهایی درج شود. صنعت حمل و نقل دریایی جهان در حال حاضر با رکود ادامه‌داری روبروست که از اواسط سال ۲۰۰۸ و به تبع آن بحران اقتصادی حاکم بر کشورهای غربی، به این صنعت سرایت کرده و این شرایط کماکان ادامه دارد. پیش‌بینی‌های فعلی نیز حاکی از آن است که در اغلب بخش‌های حمل و نقل دریایی جهان به‌ویژه در بخش حمل‌فله خشک، رکود و شرایط ضعیف بازار ممکن است تا انتهای سال ۲۰۱۴، استمرار داشته باشد. این موارد در نهایت منجر به استمرار و طولانی‌تر شدن رکود در صنعت کشتیرانی جهان و در نتیجه بخش دریایی کشور شده است. این در حالی است که جمهوری اسلامی ایران و متعاقباً نهادهای ایرانی مرتبط، به‌ویژه صنعت کشتیرانی کشور، با محدودیت‌های شدیدی از سوی برخی کشورهای جهان روبروست. در چنین شرایطی، امید می‌رود اهم موارد حمل و نقل دریایی در پانل مربوطه طرح و در پایان خواسته‌ها و انتظارات به درستی منعکس شود. در واقع به سبب ارتباط موضوع، این مجموعه مدیریت این پانل را بر عهده خواهد داشت و تمام سعی و تلاش این مجموعه بر آن خواهد بود که تمامی نگرانی‌های مطرح در حوزه اقتصاد حمل و نقل دریایی طرح و بررسی شود. یکی دیگر از سرفصل‌هایی که در این همایش بررسی خواهد شد، بحث ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی است. به نظر می‌رسد از جمله مواردی که در این بخش بایستی مورد توجه جامعه دریایی کشور قرار گیرد، بحث ایمنی و امنیت کشتی‌ها با توجه به محدودیت

توسعه پایدار؛ ضامن برقراری تعادل در اجرای سیاست‌های توسعه دریا محور

■ سازمان بین‌المللی دریایی شعار جهانی امسال را توسعه پایدار انتخاب کرده است. ضمن بیان توصیفی از توسعه پایدار بفرمایید در سطح بین‌المللی چه اتفاقی افتاده بود که ضرورت این شعار از سوی جامعه جهانی مطرح شد؟

شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۳ سازمان آیمو، توسعه پایدار: میزان مشارکت آیمو پس از کنفرانس ۲۰+Rio تعیین شده است. کنفرانس Rio نخستین بار در سال ۱۹۹۲ برگزار و دستور کارهای جامع و کلی را در ارتباط با محیط زیست و توسعه مصوب کرد که در آن توصیه‌هایی برای صنعت دریانوردی و نقش IMO در این زمینه در نظر گرفته بود. آیمو در اصلی‌ترین و مهم‌ترین اقدام خود پس از کنفرانس Rio، شعار سال ۲۰۰۹ خود را با عنوان Change: A challenge for IMO too! Climate انتخاب کرد و از این راه کوشید تا رسالتی را که بر شانه‌های خود حس می‌کرد، به دولت‌های عضو خود منتقل کند. در سال ۲۰۱۱ نیز IMO اقداماتی از قبیل تصویب شاخص طراحی کارایی انرژی، شاخص عملیاتی کارایی انرژی و طرح مدیریت کارایی انرژی را به انجام رساند. این اقدامات بیانگر این است که این سازمان خود را مقید به اهداف توسعه پایدار زیست محیطی که در کنفرانس‌های Rio و ۲۰+Rio مطرح و تاکید شده بود، می‌داند.

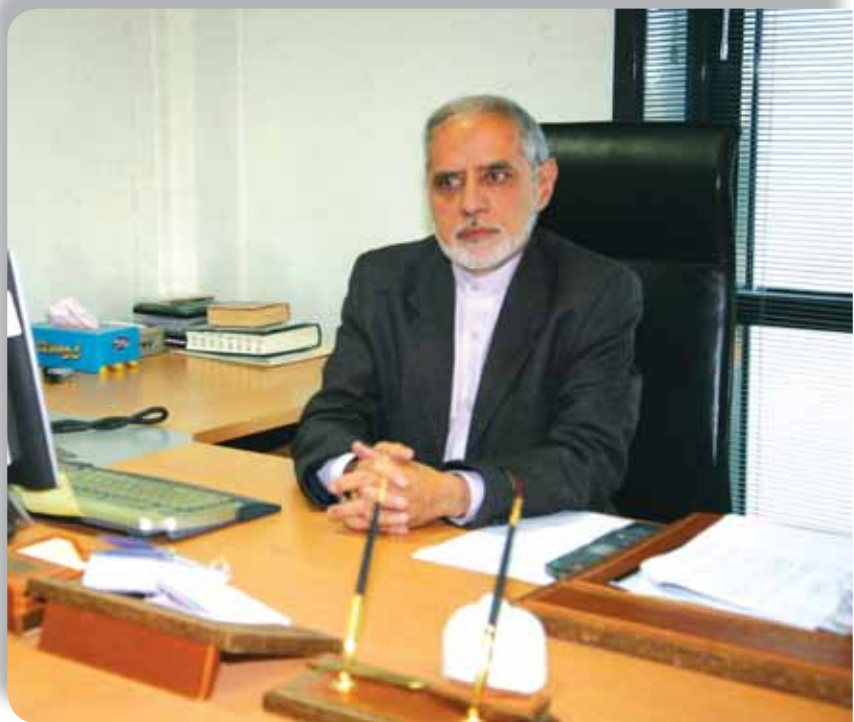
در جهان امروز توسعه پایدار به عنوان یکی از ارکان اساسی در میان ملل شناخته شده است و اغلب کشورهای صاحب دریا (توسعه‌یافته و در حال توسعه) در راستای نیل به این آرمان اقدام به توسعه خط مشی و اتخاذ سیاست‌های راهبردی کرده‌اند. توسعه دریامحور پایدار در شرایطی که بهره‌برداری انسان از منابع طبیعی و دریاها به حداکثر رسیده و این سبب دگرگونی منابع، تخریب محیط زیست و چهره زمین در عصر حاضر شده است، همواره به برقراری تعادل میان بهره‌مندی انسان‌ها از دریاها و اقیانوس‌ها و حفاظت از محیط زیست در کره زمین اشاره می‌کند.

همچنین اگر بخواهیم توسعه دریامحور را از دیدگاه مراجع بین‌المللی و روش تحقق آن را از این منظر بررسی کنیم، سازمان بین‌المللی دریانوردی را در نظر می‌گیریم که مأموریت آن ایمنی و امنیت در کشتیرانی و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها است. این سازمان توسعه دریامحور را در گرو پیشبرد اهداف خاصی می‌داند از قبیل توسعه و اجرای استانداردهای جهانی کشتیرانی که سبب صرفه اقتصادی، حفاظت زیست محیطی، امنیت و ایمنی در حمل‌ونقل دریایی، ارتقای کارایی در مصرف انرژی با توجه به محدودیت منابع سوخت‌های فسیلی در جهان، کاهش و کنترل تولید گازهای گلخانه‌ای در کشتی‌ها و جلوگیری از گرمایش زمین و دستیابی به انرژی پاک می‌شود.

■ دلایل انتخاب شعار مذکور در سطح ملی چه بوده است؟

قدرت دریایی مجموعه توانایی‌های یک ملت در استحصال به منافع خویش از دریاها و اقیانوس‌ها از طریق بهره‌برداری از مناطق دریایی برای فعالیت‌های سیاسی، اقتصادی و نظامی و به منظور نیل به مقاصد و اهداف ملی است که همگی به میزان قابل توجهی به سواحل و پسرانه آنها متکی هستند. کیفیت و کمیت استقرار عناصر قدرت دریایی در ساحل به میزان قابل توجهی به توسعه یافتگی سواحل بستگی دارد. 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 راه‌های ارتباطی شرق-غرب و شمال-جنوب و نزدیکی به خطوط اصلی دریانوردی، که نسبت به سواحل خلیج فارس دارند، باید مورد توجه ویژه قرار گیرند.

منافع کشورهای صاحب دریا همواره ارتباط مستقیم با خواسته‌ها، توانایی‌ها و فرهنگ آنها دارد و در واقع سیاست دریایی آن کشورها را شکل می‌دهد و از آن تأثیر می‌پذیرد. این سیاست به صورت راهبرد دریایی معرفی می‌شود و اهداف سیاسی، دفاعی و فرهنگی-اجتماعی را به همراه دارد. موفقیت در دستیابی به اهداف مورد نظر بستگی به توان به کارگیری منابع



**توسعه دریامحور پایدار در شرایطی که
بهره‌برداری انسان از منابع طبیعی و دریاها
به حداکثر رسیده و این سبب دگرگونی
منابع، تخریب محیط زیست و چهره زمین در
عصر حاضر شده است، همواره به برقراری
تعادل میان بهره‌مندی انسان‌ها از دریاها
و اقیانوس‌ها و حفاظت از محیط زیست در
کره زمین اشاره می‌کند**



از دیگر بحث‌های همایش، نقش حمل‌ونقل دریایی در توسعه پایدار از طریق ایجاد اقتصاد مقاومتی، توسعه راهکارهای ملی و بین‌المللی در مصرف بهینه سوخت و بررسی چالش‌های صنایع دریایی کشور در رویارویی با پدیده جهانی شدن است.

**■ چه الزاماتی (سیاست‌گذاری و اجرایی) برای تحقق اهداف
همایش باید رعایت شود و ارگان‌های دریایی چه نقشی را در
این زمینه برعهده دارند؟**

دست یافتن به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه و جهان از اهم موارد سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ خورشیدی است. در این راستا در قانون برنامه پنجساله پنجم نیز این هدف با رویکرد توسعه دریامحور به طور مناسب در نظر گرفته شده است. از آنجا که از نقطه‌نظر صنعت حمل‌ونقل دریایی کشورمان دارای بزرگ‌ترین ناوگان تجاری فله خشک در خاورمیانه و بزرگ‌ترین ناوگان نفتی در جهان می‌باشد رسیدن به این هدف برای تحقق سند چشم‌انداز محقق شده است. البته حفظ موقعیت فعلی در منطقه و ارتقای موقعیت جهانی در صورت حصول شرایط مناسب بایستی مدنظر قرار گیرد.

برگزاری این همایش در امر ترویج و اشاعه فرهنگ دریایی، توسعه و ترویج نگرش دریا محور، معرفی توانمندی‌های دریایی کشور و دستاوردهای علمی- پژوهشی و فن‌آوری در عرصه‌های مختلف دریایی اثربخش خواهد بود که گامی در جهت رسیدن به استانداردهای بین‌المللی در ارتباط با قابلیت‌ها و دستاوردهای دریایی موجود و نیز افزایش هماهنگی، هم‌افزایی و یکپارچگی دستگاه‌های ذی‌ربط دریایی در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل، صنایع، آموزش، ایمنی و امنیت دریایی به شمار می‌رود.

بدون شک همگرایی جامعه دریایی با مشارکت سایر بخش‌ها و دست‌اندرکاران ذی‌ربط در آینده توسعه دریایی کشور سهم مهمی بر عهده دارد و در سرنوشت کشور در ابعاد داخلی و خارجی اثرگذار است. □

در اختیار شامل نیروی انسانی، تجهیزات و قوانین و مقررات در حد فراگیر دارد که قدرت دریایی را به‌وجود می‌آورند. با در نظر گرفتن اینکه راه‌های آبی به عنوان باصرفه‌ترین روش انتقال کالا شناخته می‌شوند، از آنجا که وسایل حمل‌ونقل در راه‌های آبی از امکانات و ظرفیت بیشتری برخوردارند، تسلط دولت‌ها بر راه‌های آبی نه تنها می‌تواند به عنوان اقتصادی‌ترین راهکار حمل‌ونقل کالا محسوب شود، بلکه در تحکیم اصول و مبانی استقلال اقتصادی و سیادت و حفظ حقوق کشور در دریا موثر است. در اینگونه کشورها دولت رویکرد دریامحور داشته و سیاست‌ها، اهداف و برنامه‌های ملی خود را با توجه به دریا به عنوان محور توسعه تدوین می‌کند.

**■ ارگان‌های دریایی چه اهدافی را از بیست‌ویکمین همایش
هماهنگی ارگان‌های دریایی با توجه به محورهای همایش
دنبال می‌کنند؟ لطفاً توضیحات خود را در قالب هر یک از
محورها بیان فرمایید.**

در این همایش مسایل و موضوعات مربوط به ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی و راهکارهای به‌کارگیری درس‌های آموختنی از سوانح دریایی، توسعه پایدار منابع انسانی، نقش بنادر در توسعه پایدار کشور از طریق جذب سرمایه‌گذاری و افزایش رقابت‌پذیری کالا و خدمات، جایگاه بنادر توسعه‌یافته و نسل سوم در مدیریت زنجیره تامین و نیز نقش حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد مقاومتی و توسعه راهکارهای ملی و بین‌المللی در مصرف بهینه سوخت مورد بررسی و توجه قرار می‌گیرند. همچنین در جریان این همایش به مسایل مربوط به انسجام ارزیابی سوانح دریایی و راهکارهای به‌کارگیری درس‌های آموختنی از سوانح دریایی، بررسی کد RO و چالش‌های جدید موسسات رده‌بندی در پذیرش آن از طرف مراجع دریایی پرداخته می‌شود.

برگزاری این همایش فضایی جدید برای ارتقای منابع انسانی باتوجه به نقش مؤثر منابع انسانی در ارتقای ایمنی دریانوردی ایجاد می‌کند و امکان بحث پیرامون آموزش علمی دریانوردان و تربیت منابع انسانی دریانورد را باتوجه به مفاد کنوانسیون کار و چالش‌های پیش‌روی این کنوانسیون، با هدف ایجاد و افزایش انگیزه در دریانوردان در جهت حفظ محیط زیست دریایی میسر می‌کند.

از دیگر بحث‌های این همایش نقش بنادر در توسعه پایدار حمل‌ونقل دریایی کشور با رویکرد افزایش سرمایه‌گذاری بنادر در بهبود شاخص‌های کلان اقتصادی، توسعه رقابت‌پذیری در زمینه کالا و خدمات و نیز افزایش سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی و نقش آن در توسعه بنادر و حمل‌ونقل دریایی است. در حال حاضر بخش قابل توجهی از سرمایه‌گذاری‌ها در پسرکانه بنادر به عنوان مراکز ایجاد ارزش افزوده و لجستیک کالا توسط بخش خصوصی در دست انجام است. در این میان، منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی با وسعت ۱۱ هزار هکتار و بندر امیرآباد به وسعت هزار هکتار از مناطق ویژه اقتصادی به شمار می‌روند که برای سرمایه‌گذاری بسیار مناسب هستند و هم‌اکنون کارخانجات فولاد، سیمان، کاغذ و ... در آنها فعالیت می‌کنند. در بندر شهیدرجایی نیز منطقه ویژه اقتصادی با وسعت ۴ هزار و ۸۰۰ هکتار جاذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای ایجاد مراکز لجستیک است.

ایجاد و افزایش رقابت زمینه ساز توسعه بنادر

ارتقای نقش و جایگاه بنادر ایران در منطقه و تبدیل مجتمع بندری شهید رجایی به هاب منطقه خلیج فارس، یکی از اهداف مهم مقامات ارشد جمهوری اسلامی در طی سال های گذشته بوده است که براساس مصوبه مورخ ۸۹/۳/۱ کارگروه حمل و نقل و مدیریت سوخت در استان هرمزگان با واگذاری فاز ۲ بندر شهید رجایی به اپراتور دوم جنبه عملیاتی پیدا کرد و در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفت. با عنایت به اهمیت موضوع تشریح و آثار مهم ابعاد فنی و اقتصادی این پروژه بر فعالیت بندر شهید رجایی در سطح ملی و منطقه ای، ماهنامه بندر و دریا در شماره قبل اقدام به تشریح ابعاد مهندسی و فنی آن با مجری طرح یاد شده داشته و متعاقباً در این شماره جنبه های اقتصادی و آثار مترتب بر آن را طی مصاحبه ای با آقای محسن صادقی فر، معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی انجام داده ایم که در پی می آید.

■ سازمان بنادر و دریانوردی برای مدت های مدیدی بر این تفکر اصرار داشت که سیاست تک اپراتوری در افزایش رقابت پذیری بنادر بهتر از چند اپراتوری است. اما طی سال های اخیر شاهد تغییر چشمگیری در سیاست ها و رویکرد سازمان هستیم که گواه بر بسترسازی مناسب برای ورود به مقوله چند اپراتوری به خصوص در عملیات کانتینری است و اکنون نیز موضوع آمدن اپراتور دوم و به تبع آن اپراتورهای دیگر در مجتمع بندری شهید رجایی که بزرگ ترین بندر کشور محسوب می شود، تحقق یافته است. لطفاً مروری بر تاریخچه این سیاست و چگونگی ورود به مقوله چند اپراتوری داشته باشید.

واقعیت این است که بنادر از مهم ترین بخش های اقتصادی کشور بوده و بیش از ۸۵ درصد کالاهای وارداتی و صادراتی از طریق بنادر جابه جا می شوند. سال جاری هم که از سوی رهبر معظم انقلاب با نام حماسه سیاسی و اقتصادی نامگذاری شد، وظایف و تکالیف مدیران و کارشناسان بخش های خصوصی و دولتی سنگین تر از قبل می باشد و نیاز است که با برنامه ریزی و تسریع در فعالیت های عملیاتی و اجرایی و با اتخاذ سیاست های مناسب در مسیر اعتلای اقتصادی کشور و بنادر گام برداشت.

بررسی آمار سال های قبل و بعد از انقلاب اسلامی نشان می دهد که سازمان



بنادر و دریانوردی در ادوار مختلف تصمیمات مناسبی اتخاذ کرده است. در دهه ۵۰ آمار واردات و صادرات کالا در کل کشور ۷ میلیون تن و آمار بنادر کشور ۵ میلیون تن بود. با تغییر شیوه های حمل کالا، آمارهای عملیات کانتینری در دهه ۵۰ نیز رو به افزایش نهاد، به طوری که در سال ۵۶ آمار کانتینری کشور ۴۳ هزار TEU بود که ۲۴ هزار TEU در بندر امام خمینی (ره)، ۱۳ هزار TEU در بندر خرمشهر، ۴ هزار TEU در بندر بوشهر و ۲ هزار TEU در بندرعباس (شهید باهنر) تخلیه و بارگیری کانتینر صورت گرفت.

ایجاد ترمینال کانتینری در بندر شهید رجایی همزمان با افتتاح بندر جدید شهید رجایی در دهه ۶۰ پاسخگویی به روند روبه رشد کانتینر در بنادر کشور بود. در سال ۱۳۷۲ با خرید ۳ دستگاه گنتری کرین جدید دیگر توسط سازمان بنادر و دریانوردی و بهره برداری از آنها در سال ۷۳ که تعداد تجهیزات استراتژیک را به ۸ دستگاه گنتری رساند را می توان سال تحول در عملیات کانتینری بنادر کشور نام نهاد.

با ورود گنتری کرین ها این تفکر در ذهن مدیران سازمان شکل گرفت که بهره برداری عملیاتی از این تجهیزات پیشرفته، استراتژیک و گرانبه نیست نیاز به استفاده از توان بخش خصوصی است که با اختیاراتی خارج از نظام اداری و سیستم های دولتی در انجام عملیات اپراتوری ترمینال بتواند عملیات تخلیه کشتی ها را با بهره وری بالاتر و پرداخت هایی براساس میزان تخلیه و بارگیری کانتینر انجام دهد تا کشتی های کانتینری در سریع ترین زمان ممکن سرویس دهی و از بندر خارج شوند، لذا براساس مصوبات هیات عامل سازمان بهره برداری از تجهیزات فوق الذکر در ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی به شرکت تاید واتر خاورمیانه واگذار شد.

■ نکته جالب توجه اینکه اوج فعالیت های کانتینری دنیا بعد از دهه ۱۹۸۰ بود. همانطور که از شواهد و قرائن برمی آید، سازمان بنادر و دریانوردی نیز توانسته بود همزمان با این تحولات جهانی پیشگام شود و بتواند در شرایط بحرانی جنگ بندر شهید رجایی را با اولین فاز که کانتینری است تجهیز کند. نظر شما در این خصوص چیست؟

بله، کاملاً صحیح است. رویکرد انتخابی کاملاً صحیح بوده است، اما دشمن متخاصم به منظور دستیابی به اهداف شوم خود، بنادر و سایر نقاط حساس و استراتژیک کشور را هدف قرار داده بود. جنگ تحمیلی خسارات فراوانی به بنادر وارد کرد. پروژه های بنادر با تاخیر همراه شد و بندر خرمشهر به طور کلی از صحنه فعالیت کنار رفت و مسیر بندر

امام خمینی (ره) هم در اثر حملات دشمن ناامن شده بود که تأثیرات منفی بر واردات و صادرات کالا در پی داشت، به طوری که آمار بنادر از سال ۶۲ به بعد به دلایل خسارات و تأثیرات ناشی از جنگ تحمیلی روند روبه‌کاهشی را به خود گرفت. اما خوشبختانه بعد از اتمام جنگ تحمیلی با تلاش فراوان مراتب به روال گذشته برگشت و آمار عملیات کانتینری به ۴۳ هزار TEU در سال ۷۰ و از سال ۷۱ تا ۸۰ از ۱۰۰ هزار به ۶۲۴ هزار TEU کانتینر رسید.

■ همانطور که اشاره کردید، سال ۷۳ تحولی بود برای عملیات کانتینری کشور و این تحول مصادف است با آغاز خصوصی سازی در بنادر. آیا تفکر حاکمیت سازمان این بود که بنادر را به سمت خصوصی سازی سوق دهد؟

عملیات کانتینری زمانی موفق خواهد بود که خدمات دهی به شناورهای کانتینری با سرعت صورت پذیرد. شناورهای کانتینری و خطوط کشتیرانی بنداری را در مسیر خود انتخاب می‌کنند که براساس برنامه زمانی خدمات دهی کرده و به تعهدات خود در زمان مقرر عمل نمایند. قبل از سال ۷۳ عملیات کانتینری توسط سیستم‌های کارگری دولتی بنادر صورت می‌گرفت و نرم تخلیه و بارگیری و بهره‌وری پایین بود، لذا تصمیم گرفته شد کارگران و تجهیزات کانتینری در قالب شرکت خصوصی فعالیت کنند و کارگران براساس بهره‌وری بیشتر، درآمد بیشتری داشته باشند. باید و اثر در آن زمان شرکتی بود متعلق به سازمان که هیچگونه فعالیتی نداشت و تقریباً زیانده. با واگذاری فعالیت کانتینری به این شرکت و حمایت از حرکت خصوصی سازی در سازمان، آمار عملکرد سازمان در سال ۱۳۷۳ از ۱۲۲ هزار TEU به ۱۸۱ هزار کانتینر افزایش پیدا کرد. همچنین با تأمین تجهیزات و انتقال نیروهای مدیریتی از سازمان به شرکت تأید و اثر عملیات کانتینری رشد چشمگیری داشت.

اما تغییر اساسی دیگری در سال ۸۲ رخ داد. این تحول اساسی شامل تغییر در تعرفه‌های سازمان بود، چرا که ۷۰ درصد درآمد سازمان از طریق کشتی‌ها و ۳۰ درصد از طریق کالا بود، به عبارتی ما از کشتی درآمد داشتیم و در بخش کالا هزینه می‌کردیم. در واقع بنادر ما به انبارهای دولتی تبدیل شدند. برای بخش خصوصی هم جاذبه‌ای وجود نداشت که اصلاً سرمایه‌گذاری کنند. سازمان در سال ۸۲ سیاست تغییر تعرفه‌ها را اجرایی کرد، در بخش کشتی حدود ۹۰ درصد تخفیف داده شد و در بخش کالا تعرفه‌ها را منطقی کرد، به نحوی که تعادل بین این دو تعرفه حفظ شود. این امر باعث شد کشتی‌هایی که به دلیل گرانی بنادر ایران به بنادر منطقه می‌رفتند، به سمت بنادر ما روانه شدند.

■ در واقع می‌توان گفت در سال ۸۲ از ابزارهای بازاریابی به نحو مطلوبی استفاده شد و از این طریق توانستیم جذب کشتی‌ها را در بنادر خود داشته باشیم. با توجه به صحبت‌های قبلی جناب عالی، در بخش خصوصی سازی با حمایت سازمان از شرکت تأید و اثر و همچنین تزریق منابع انسانی به نحو مطلوب در رشد عملیات کانتینری بسیار مشهود و ملموس است. لطفاً بفرمایید این رشد تا چه زمانی اتفاق افتاد؟

رشد عملکرد تا قبل از تحریم‌ها ادامه داشت. با توجه به پتانسیل‌های ایران از بعد جمعیتی و دسترسی به کشورهای آسیای میانه و کریدورهای ترانزیتی بنادر ایران و در قیاس با پیشرفت بنادر منطقه راضی‌کننده نبود. سیاست چنداپراتوری مربوط به دو سه سال اخیر نیست، بلکه یک بار هم در سال ۸۲ اتفاق افتاده بود. ما عملاً در سال

۸۲ به سمت دو یا سه ترمینالی شدن رفتیم، چرا که بهره‌وری ما در منطقه نسبت به بنادر منطقه کم شده بود و کشتی در بندر ما از سرعت تخلیه و بارگیری کمتری برخوردار بود و این امر باعث شده بود که کشتی‌ها جذب بنادر رقیب در منطقه که سرعت بالاتری را در این زمینه داشتند شوند و این زنگ خطری بود برای ما که نیاز به اپراتور دوم بسیار ضروری است. سال ۸۲ مناقصه‌ای برگزار شد که چند شرکت در این مناقصه برنده شدند. یکی از این شرکت‌ها شرکت هاجینسون از هنگ‌کنگ بود که به دلایلی نتوانستیم با این شرکت همکاری داشته باشیم. اما همین شرکت اکنون ۴۷ ترمینال در ۲۶ بندر در دنیا دارد؛ یعنی قرار بود طبق مذاکراتی که با هم داشتیم، این شرکت هم ترمینال ۲ را بسازد و هم تجهیزات بیاورد و اگر این اتفاق می‌افتاد ما ۱۰ سال جلو بودیم. آمار عملیات کانتینری منطقه کلاً ۲۶ میلیون TEU است. از این تعداد چیزی حدود ۵۰ درصد ترانشیپ است و همه بنادر در درصد هستند که از ترانشیپ منطقه سهمی را متعلق به خود کنند.

■ یکی از علاقه‌مندی‌های هاجینسون و شرکت‌های دیگر، رقابت با خود DPW بود. نظر شما در این باره چیست؟

بله، شرکت هاجینسون در صدد جذب ترانشیپ منطقه به بنادر ایران بود. البته شرکت‌های ترمینال دار بین‌المللی رقبای یکدیگر هستند و قصد دارند محدوده فعالیت خود را افزایش دهند.

■ آیا بعد از سال ۸۲ مناقصه دیگری مبنی بر تعیین اپراتور دوم برگزار شد؟

بله، بعد از مصوبه کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت در بندر شهید رجایی و پیرو تأکیدات ستاد تدابیر ویژه اقتصادی در خصوص رفع انحصار در پایانه کانتینری بندر شهید رجایی سازمان بنادر و دریانوردی مکلف به انتخاب اپراتور دوم شد.

■ همراهی جامعه بندری، شناورها، خطوط و اپراتورها با رویکرد سازمان در جهت چنداپراتوری شدن چگونه بود؟

تا آنجا که بنده اطلاع دارم، کلیه دست‌اندرکاران امر دریا اعم از خطوط کشتیرانی داخلی و خارجی، اتاق بازرگانی، انجمن خطوط کشتیرانی وابسته، اتحادیه ترمینال داران، اتحادیه مالکان کشتی‌ها، صاحب کالا و مدیران بخش‌های دریایی همگی برای ایجاد رقابت در ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی اتفاق نظر دارند. البته براساس آمار ترمینال‌های بزرگ دنیا حدود ۹۵ درصد ترمینال‌های بزرگ عملیاتی کانتینری بنادر چنداپراتوره اداره می‌شوند.

■ و سخن آخر

درست است که جامعه دریایی و بندری کشور تحت فشار تحریم‌های ناجوانمردانه قرار گرفته و هزینه مضاعفی بر حمل و نقل دریایی به عنوان مهم‌ترین بخش اقتصادی کشور تحمیل شده است، لیکن با تحمل، استقامت، بردباری و همدلی جامعه عظیم بندری و دریایی اثرات تحریم‌های گسترده کم‌اثر و در مواقعی بی‌اثر شده است. گواه این مدعا آمارهای ثبت شده در بخش‌های بندری و دریایی کشور است که نشان از زنده بودن و پویایی بنادر دارد.

امیدواریم در سالی که توسط مقام معظم رهبری با نام حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی مزین شده، با تحرک و ورزشی به لطف پرورندگان متعال و همت جامعه پرتوان بندری و دریایی از گردنه‌های سخت عبور کنیم. □

برگزاری همایش‌های هماهنگی ارگان‌های دریایی بر اساس محور قطعنامه‌های صادره طی دوره (۹۱-۱۳۶۸)

سهم محورها (درصد)	۵	۷۰	۴۵	۷۵	۵۰	۱۰	۲۰	۱۰	۵۵	۶۵	۸۰	۳۰	۵۰	۳۵
قطعنامه همایش ۲۰		✓		✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓
قطعنامه همایش ۱۹		✓		✓			✓		✓	✓	✓		✓	✓
قطعنامه همایش ۱۸				✓	✓				✓	✓	✓		✓	
قطعنامه همایش ۱۷		✓		✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓	
قطعنامه همایش ۱۶		✓		✓	✓				✓	✓	✓		✓	
قطعنامه همایش ۱۵		✓	✓	✓					✓		✓	✓		
قطعنامه همایش ۱۴		✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓	
قطعنامه همایش ۱۳			✓	✓	✓				✓		✓		✓	
قطعنامه همایش ۱۲		✓	✓	✓					✓		✓		✓	
قطعنامه همایش ۱۱			✓	✓					✓		✓			✓
قطعنامه همایش ۱۰		✓		✓					✓	✓	✓			✓
قطعنامه همایش ۹			✓							✓		✓		
قطعنامه همایش ۸		✓			✓					✓	✓		✓	
قطعنامه همایش ۷		✓												✓
قطعنامه همایش ۶		✓		✓					✓	✓		✓	✓	
قطعنامه همایش ۵					✓		✓			✓	✓			
قطعنامه همایش ۴		✓			✓					✓		✓		✓
قطعنامه همایش ۳		✓	✓	✓		✓				✓	✓			
قطعنامه همایش ۲			✓				✓	✓			✓			✓
قطعنامه همایش ۱	✓	✓	✓	✓	✓			✓			✓			
محورهای قطعنامه‌های صادره	گردشگری و مسافرت‌های دریایی	تسهیل در قوانین و مقررات گمرکی	شیلات و صیادی	توسعه ناوگان	سرمایه‌گذاری	مناطق آزاد ویژه	توسعه لجستیک	دزدی دریایی	منابع انسانی	آموزش	محیط زیست	ایمنی	بانک، وام و تسهیلات مالی	بیمه
ردیف	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۱	۱۴

جمع کل: ۱۰۰

تاریخچه برگزاری همایش‌های هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور طی ۲۱ دوره

دوره همایش	عنوان یا شعار همایش	دستگاه میزبان	زمان برگزاری	مکان برگزاری
اول	اثرات مناطق آزاد تجاری بر اقتصاد کشور	منطقه آزاد کیش	بهمن ۱۳۶۸	جزیره کیش
دوم	تلاش برای حل مسایل مشترك ارگان‌های دریایی کشور	شرکت ملی نفت ایران	خردادماه ۱۳۶۹	جزیره خارک
سوم	هماهنگی و برنامه‌ریزی جهت توسعه اموردریایی	شرکت سهامی شیلات ایران	خرداد ۱۳۷۰	زیبا کنار
چهارم	مشکلات حمل و نقل دریایی در دهه ۷۰	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	اردیبهشت ماه ۱۳۷۲	دریای خزر
پنجم	بررسی زمینه‌های همکاری در ارتباط با دریای خزر	نیروی دریایی ارتش ج.ا.ا و سازمان بنادر	اردیبهشت ماه ۱۳۷۳	رشت
ششم	همکاری بخش خصوصی و دولتی در فعالیت‌های دریایی	شرکت کشتیرانی بنیاد مستضعفان و جانبازان	اردیبهشت ۱۳۷۴	رامسر
هفتم	کنگره مشترك ارگان‌های دریایی و مراکز تحقیقاتی عالی کشور	دانشگاه تربیت معلم و انجمن علوم و فنون دریایی	اردیبهشت ۱۳۷۵	نور
هشتم	نقش صنایع دریایی در صنعت دریایی	شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا)	تیر ماه ۱۳۷۶	نکا
نهم	توسعه اقتصادی - سیاسی در پهنه دریاها در سایه هماهنگی و همکاری	سازمان بنادر و کشتیرانی	خرداد ماه ۱۳۷۹	کلارآباد مازندران
دهم	چشم انداز توسعه اموردریایی در دهه ۸۰	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	اردیبهشت ماه ۱۳۸۰	جزیره کیش
یازدهم	فرهنگ دریایی و نقش دریانوردان در توسعه اقتصادی و اقتدارملی	دانشگاه صنعت نفت	خرداد ماه ۱۳۸۱	محمودآباد
دوازدهم	توسعه حمل و نقل دریایی، رقابت و تضمین منافع ملی	شرکت کشتیرانی بنیاد مستضعفان و جانبازان	خردادماه ۱۳۸۲	رامسر
سیزدهم	برنامه‌ها و فعالیت‌های راهبردی توسعه دریایی در برنامه چهارم	سازمان شیلات ایران	مردادماه ۱۳۸۴	رامسر
چهاردهم	ارتقای مدیریت هماهنگ حمل و نقل دریایی و چشم‌انداز توسعه ۲۰ ساله	شرکت ملی نفتکش ایران	اردیبهشت ۱۳۸۵	محمودآباد
پانزدهم	توسعه صنعت دریانوردی در خلیج فارس و دریای عمان؛ چالش‌ها و راهکارها	شرکت کشتیرانی والفجر	اردیبهشت ۱۳۸۶	بندرعباس
شانزدهم	توسعه منابع انسانی در صنعت دریانوردی کشور	دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار	اردیبهشت ۱۳۸۷	چابهار
هفدهم	توسعه دریامحور	شرکت تایید و اترخا و میانه	اردیبهشت ماه ۱۳۸۸	زیبا کنار
هجدهم	ثروت انسانی احیاگر نقش محوری ایران در منطقه	شرکت نفت فلات قاره	اردیبهشت ۱۳۸۹	جزیره کیش
نوزدهم	ایمنی، امنیت و حفاظت محیط زیست دریایی در راستای توسعه دریامحور	سازمان حفاظت محیط زیست	اردیبهشت ۱۳۹۰	رامسر
بیستم	دریانوردی جهان پس از یکصدسال، ایران، حال و آینده	سازمان بنادر و دریانوردی	اردیبهشت ۱۳۹۱	جزیره کیش
بیست و یکم	توسعه پایدار، نقش ارگان‌های دریایی	شرکت کشتیرانی دریای خزر	اردیبهشت ۱۳۹۲	رامسر

همایش بیست و یکم هماهنگی ارگان‌های دریای کشور

ارگان‌های دریایی کشور با در اختیار داشتن بخش قابل توجهی از فعالیت‌های اقتصادی کشور طی سال‌های اخیر در مسیر رشد و پیشرفت قرار گرفته و در عین حال فرازونشیب‌های مختلفی را نیز تجربه کرده است. برگزاری منظم و سالانه همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور فرصتی مناسب برای معرفی پیشرفت‌ها و بررسی چالش‌ها است بدینوسیله از عموم پژوهشگران، دانشگاهیان، سیاستگذاران، مدیران و دیگر صاحب‌نظران علاقه‌مند به توسعه دریایی کشور مبتنی بر دکتترین توسعه دریا محور دعوت می‌شود با حضور فعال خود از طریق ارائه مقاله و شرکت در همایش در تحقق اهداف آن همکاری نمایند.

۱- ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی: سیاست‌های بین‌المللی دریایی

- ارزیابی سوانح دریایی و راهکارهای بکارگیری درس‌های آموختنی از سوانح دریایی
- امنیت دریانوردی و تدابیر ملی و بین‌المللی در مبارزه با پدیده دزدی دریایی
- مشخصه‌های شناور صیادی استاندارد و راهکارهای جایگزینی آنها با شناورهای سنتی موجود برای ارتقای ایمنی و تطبیق با کنوانسیون تورمولینوس ۰۱۲

- تدابیر پیش‌روی مرجع دریایی برای نظارت بر اجرای صحیح قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی
- چالش‌های فراروی اجرای کنوانسیون مارپل و ضمایم آن
- کد RO و چالش جدید مؤسسات رده‌بندی در پذیرش آنها از طرف مراجع دریایی
- الزامات و چالش‌های فراروی جستجو و نجات دریایی (Mass Rescue Operation)
- الزامات و چالش‌های فراروی اجرای کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتی‌ها





گسترش شاهد

حمل و نقل داخلی کالا

ایمنی در حمل ✓ هزینه کمتر

رضایت‌مندی مشتری

دارای نمایندگی در سراسر کشور

دارای ناوگان مجهز حمل و نقل

حمل کالا به اقصی نقاط کشور

تحت پوشش کامل بیمه ایران (خیانت در امانت)

Gostaresht Shahed Co.

آدرس شعبه اهواز

کیلومتر ۲ جاده اهواز - اندیشک

شهرک حمل و نقل - شرق ۴۲

تلفن : ۰۶۱۱) ۳۹۰۷۵۲۵-۶

۳۹۰۷۱۶۴-۵

فکس : ۳۹۰۷۵۲۷

آدرس شعبه بندر عباس

بازار باربری بندر عباس - ۴۲ دستگاه

تلفن : ۰۶۷۱) ۲۵۲۳۲۵۴

آدرس دفتر مرکزی :

تهران ، میدان آریاقتین ، خیابان بیمی ،

خیابان ۱۲ شرقی ، نبش کوچه سام پلاک ۷

تلفن : ۰۲۱) ۸۸۷۳۱۱۴۲-۳

فکس : ۸۸۵۲۴۰۱۷



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



۲- توسعه پایدار منابع انسانی دریایی

- آموزش عملی دریانوردان و چالش‌های موجود
- چگونه منابع انسانی دریانورد دانش محور تربیت کنیم؟
- کنوانسیون کار و چالش‌های پیش‌رو از لحاظ اجرایی روی شناورهای تحت پرچم
- راهکارهای افزایش انگیزه در منابع انسانی دریایی
- اجرای الزامات STCW ۲۰۱۰ و تفاهمنامه‌های بین‌المللی تبادل دریانورد
- راهکارهای آموزش دریانوردان به منظور نهادینه سازی حفظ محیط زیست دریایی

۳- نقش بنادر در توسعه پایدار دریایی کشور

- نقش توسعه و سرمایه‌گذاری در بنادر در بهبود شاخص‌های کلان اقتصادی (درآمد، رقابت پذیری کالا و خدمات، ایجاد فرصت‌های شغلی و ...)
- توسعه و سرمایه‌گذاری در بنادر و افزایش رقابت پذیری کالا و خدمات
- جایگاه بنادر توسعه یافته و نسل سوم در مدیریت زنجیره تامین
- راهکارهای افزایش مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در توسعه بنادر و حمل و نقل دریایی با توجه به رقابت منطقه‌ای و غیرمنطقه‌ای
- چالش‌های مشتریان و تامین کنندگان خدمات بندری و دریایی
- تأثیر متقابل توسعه و سرمایه‌گذاری در بنادر و زیرساخت‌های حمل و نقلی کشور
- راهکارهای عملی برای استفاده (بهره‌برداری) بهینه از بنادر
- طرح‌های جامع بندری و استراتژی توسعه بنادر

۴- اقتصاد حمل و نقل دریایی و توسعه پایدار

- حمل و نقل دریایی در اقتصاد مقاومتی
- توسعه راهکارهای ملی و بین‌المللی در مصرف بهینه سوخت
- راهکارهای مدیریت تناژ مازاد
- رکود اقتصاد جهانی و حمل و نقل دریایی
- صنایع دریایی کشور و چالش‌های بین‌المللی
- چالش‌های صنایع دریایی کشور در رویارویی با پدیده جهانی شدن ☐



www.iranhydrography.org



برای آگاهی از مشخصات چارت های دریایی و
نیز پیش بینی جزر و مد در
بنادر جنوبی کشور، خلیج فارس و دریای عمان
از وب سایت مدیریت آبنگاری و امور جزر و مدی
سازمان نقشه برداری کشور دیدن فرمایید.

● نشانی مدیریت آبنگاری و امور جزر و مدی سازمان نقشه برداری کشور:
تهران، میدان آزادی، بلوار معراج، سازمان نقشه برداری کشور، تلفن: ۶۶۰۷۱۱۴۴



↓
www.iranhydrography.org



Hydrography Department of
National Cartographic Center
(NCC)

- General hydrography
- Chart & ENC production
- Observation-Analyze & Prediction of tide & tidal stream
- Dredge surveys
- Wreck surveys
- Seabed classification
- Offshore positioning

Tel & Fax (021) 66071144 - www.iranhydrography.org



دستاوردهای دودهمه برگزاری همایش ارگان‌های دریایی

در آستانه برگزاری بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در اردیبهشت ماه ۱۳۹۲ و با توجه به اینکه برگزاری این مجموعه همایش‌ها وارد سومین دهه از آغاز فعالیت خود شده است، نظر به اهمیت موضوع، ماهنامه «بندر و دریا» به عنوان یکی از موضوعات محوری این شماره به تشریح دیدگاه‌ها و نظرات تحلیلی برخی از متخصصان و صاحب‌نظران حوزه دریامینی بر ارزیابی برگزاری همایش‌های هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در سنوات گذشته پرداخته است. در این راستا گفتگویی جداگانه با محمد سمیعی، دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران، ملک‌رضا ملک‌پور، عضو هیأت مدیره انجمن توسعه دریامحور، محمدعلی شهباء، مشاور معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و حسن تیمورتاش، مدیرکل اسبق مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده است و سولاتی نیز در خصوص نقش برگزاری همایش‌های گذشته در هم‌افزایی ارگان‌های دریایی، پیشبرد اهداف جامعه دریایی، برآورد نیازها و انتظارات حوزه دریا و آرایه راهکارهای افزایش اثربخشی و کارایی همایش‌ها مطرح شده است که ماحصل آن رادری می‌خوانید:

■ در صورت هم‌افزایی نیروها، ارگان‌های دریایی کشور از چه ظرفیت‌ها و قابلیت‌هایی در عرصه ملی و بین‌المللی برخوردار می‌شوند؟

سمیعی: با توجه به تجربه چندساله‌ای که ارگان‌های دریایی در ارتباط با برگزاری این همایش‌ها دارند و از آنجایی که هم‌اکنون تعداد ۴۲ ارگان مختلف در حوزه دریا فعال هستند و هر کدام خود را صاحب‌نظر می‌شناسند، بدیهی است در صورت ایجاد هم‌افزایی، این ارگان‌ها قادر خواهند بود تا در جهت توسعه صنایع دریایی گام برداشته و پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته باشند. اعتقاد دارم چنانچه این نیروها تاکنون هم‌افزایی لازم را می‌داشتند مطمئناً صنایع کشتی‌سازی در جمهوری اسلامی ایران در کمترین زمان ممکن بومی‌سازی می‌شد و یقیناً در طی حداکثر سه سال می‌توانستیم اولین کشتی اقیانوس‌پیمای سفارش شده ساخت داخل را به آب بیاندازیم در صورتی که این اتفاق پس از نه سال حادث شد که این ناشی از عدم هم‌افزایی نیروها در ارگان‌های دریایی است، چه اینکه این حرکت با کندی بسیار پیش رفت. این در حالی است که براساس استاندارد بین‌المللی ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیمای بین شش ماه تا یک سال زمان لازم دارد. به عنوان مثال همان کشتی سفارش داده شده از سوی ایران به کره جنوبی به کشتی‌سازی داخل کشور هم داده شد لیکن کشور کره جنوبی آن را در طی شش ماه ساخت و کشور ما ۹ سال بعد علی‌هذا چنانچه ارگان‌های دریایی که در حوزه‌های مختلف دریایی فعالیت می‌نمایند با یکدیگر در ارتباط مستقیم بوده و تعامل داشته و در یک سیستم جمع شوند، هم‌افزایی نیروهای آنها می‌تواند باعث افزایش و رشد و توسعه صنایع دریایی کشور در همه زمینه‌ها شود.

یکی از دلایل اصلی که به رغم برگزاری همایش‌های ادواری هماهنگی ارگان‌های دریایی، در آن کمتر هم‌افزایی نیروها اتفاق می‌افتد، آن است که پس از صدور قطعنامه‌ها و پایان همایش پیگیری و اجرای بسیاری از مفاد قطعنامه‌ها عملاً به دست فراموشی سپرده می‌شوند.

پس تا مادامی که ارگان‌های دریایی هماهنگ و یکپارچه و متحد به صورت سیستماتیک و هدفمند پیگیر اجرای قطعنامه‌های صادره در همایش‌ها نشوند و هر ارگانی به صورت جزیره‌ای عمل نماید و فقط به منافع صنفی خود توجه نماید هرگز شاهد هم‌افزایی نیروها و نهایتاً رشد و توسعه صنایع دریایی در عرصه ملی و بین‌المللی نخواهیم بود. با وجود اینکه سالیان متمادی است که کشور در بخش دریا فعالیت می‌نماید و از طرف دیگر بیش از ۵ هزار کیلومتر ساحل دریایی داریم، به دلیل عدم هم‌افزایی نیروها و نبود انسجام لازم بین ارگان‌های دریایی نتوانسته‌ایم از امکانات، منابع و مزایای موجود دریا بهره مناسب را ببریم. به نظر می‌رسد با توجه به برگزاری ۲۰ همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی که طی دو دهه اخیر صورت گرفته است و به رغم صدور قطعنامه‌های فراوان که فقط تعداد محدودی از مفاد آنها به اجرا درآمده و بسیاری از مسایل و مشکلات حل نشده پیش روی ارگان‌های دریایی همچنان باقی مانده است که می‌توان به برخی از این مسایل که شامل محدودیت‌های قوانین و مقررات گمرکی و بندری، بیمه دریایی، تسهیلات و وام بانکی، معافیت‌های مالیاتی، منابع انسانی، صید و شیلات، گردشگری دریایی، منابع انسانی و ... هستند اشاره نمود.

ملک‌پور: طبیعی است در همایش سالانه ارگان‌های دریایی تمامی دست‌اندرکاران بخش دریایی اعم از دولتی، تعاونی و خصوصی گرد هم می‌آیند و همچون مجمع عمومی این بخش با هم به مشورت و تبادل نظر می‌پردازند. این تجمع حرفه‌ای و حاکمیتی نیروها را در یک جهت واحد سامان می‌دهد و می‌تواند برای سال بعد از تمامی پتانسیل‌ها بهره گرفته و حرکت سریع‌تری را به سوی هدف تعریف شده سامان دهد.

در بین ارگان‌های دریایی، نقش سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع ملی دریایی و نماینده کشور در کنوانسیون‌های ذی‌ربط سازمان جهانی دریانوردی بسیار تعیین‌کننده است، لذا این سازمان



سمیعی: مادامی که ارگان‌های دریایی هماهنگ و یکپارچه و متحد به صورت سیستماتیک و هدفمند پیگیر اجرای قطعنامه‌های صادره در همایش‌ها نشوند، بلکه هر ارگانی به صورت جزیره‌ای عمل کرده و فقط منافع منفی خود را ببیند، هرگز شاهد هم‌افزایی نیروها و نهایتاً رشد و توسعه صنایع دریایی در عرصه ملی و بین‌المللی نخواهیم بود

این چهار گروه بی‌نیاز از رویکرد، نظارت و اعمال نظر جدی رهبری و دولت در قالب گروه‌های سیاستگذار نبوده و با وجود منفک بودن کار در برخی مراحل اولیه، به شدت نیازمند هم‌افزایی در مراحل بعدی هستند. برای دستیابی به افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ همه ما باید به عنوان یک مجموعه همدل باشیم و برای تاثیرگذاری در بخش‌های سیاسی و اقتصادی، این نقش را برپایه شاخص‌های بهره‌وری، کارایی فنی

بنادرو دریانوردی است که با ایفای نقش حاکمیتی مسوولیت کلی حرکت و جهت دادن به ارگان‌های دریایی را به عهده دارد. اگر در هر بخشی از امور دریایی، نظیر ترمینال‌های نفتی، گازی، پتروشیمی، تجاری، مسافری، تفریحی و گردشگری، مناطق آزاد و ویژه تجاری دریایی، ناهماهنگی یا مساله‌ای زیربنایی و راهبردی پیش بیاید، سازمان بنادرو دریانوردی باید پاسخگو باشد، زیرا نقش این سازمان در بخش دریایی همچون سازمان برنامه و بودجه در بخش خشکی و همچون سازمان ملی استاندارد کشور در بخش دریایی است.

جهت‌دهی به صنایع ساخت کشتی، صنایع دوراز ساحل، آزمون فارغ‌التحصیلان رشته‌های افسری، صدور گواهینامه‌های خدمه کشتی، تعیین حداقل خدمه کشتی برای بهره‌برداری به طور ایمن، ثبت و صدور گواهینامه‌های فنی کشتی‌ها و... جزو وظایف و اختیارات سازمان بنادرو دریانوردی است که قابل تلفیق با وظایف دیگر ارگان‌های دریایی نیست.

شهبا: ایران با توجه به سواحل طولانی در شمال و جنوب، نیروی انسانی جوان و قابل توجه، منابع کانی و انرژی متنوع و فراوان، وسعت و موقعیت جغرافیایی خوب از پتانسیل‌های بالقوه مورد نیاز یک صنعت دریایی توسعه‌یافته و پویا برخوردار است. از طرف دیگر فعالیت‌های دریانوردی ابعاد گسترده‌ای دارد که نیازمند هم‌افزایی نیروهای این حوزه است، زیرا:

۱- به دلیل ماهیت منطقه‌ای و بین‌المللی خود از ابعاد فنی، زیست محیطی و امنیتی برخوردار است و در نتیجه متأثر از نیازها و استانداردهای بین‌المللی است.

۲- در مقام عمل از ۳ لایه حاکمیتی، اجرایی و پشتیبانی برخوردار است که این لایه‌ها ندرتاً در یک کشور مستقر بوده، ولی در اغلب موارد در کشورهای مختلف پراکنده هستند.

۳- در اغلب موارد نیاز به سرمایه‌گذاری قابل توجه، برنامه‌ریزی میان‌مدت و بلندمدت و نیروی انسانی متخصص دارد.

۴- عمدتاً توسط سازمان‌های ملی و بین‌المللی به صورت مستقیم یا غیرمستقیم پایش می‌شوند.

۵- به صورت فرآیندی یا زنجیره‌ای انجام می‌شوند و در نتیجه عملکرد هر لایه و حوزه بر لایه دیگر اثرگذار بوده و بهره‌وری نهایی فعالیت متأثر از اثربخشی کلیه حوزه‌ها است.

با توجه به موارد فوق الذکر و در صورت شناخت ارگان‌های دریایی کشور از نیازها و استانداردهای صنعت دریانوردی بین‌المللی و آگاهی آنها از توانمندی‌ها، مسوولیت‌ها، محدودیت‌ها و منافع همدیگر و همچنین امکان هم‌راستا کردن توانمندی‌ها، هم‌افزایی نیروها و منافع آنها در جهت حفظ منافع ملی، بدیهی است که پتانسیل‌های بالقوه جمهوری اسلامی ایران به فعل درآمده و منتج به توسعه و تعالی ارگان‌های دریایی کشور خواهد شد.

تیمورتاش: این اصول کلی در واقع همان پیش‌طرح الگوی پیشرفت دریایی در جامعه خواهد بود و آرایه این الگو، مدت زمانی است که مورد تأکید بزرگان و پیشکسوتان دریایی کشور قرار دارد. اگر قرار باشد به آن جامه عمل بپوشد، دریانوردان و متخصصان فنی و بندری در تولید آن نقش دارند. در این ارتباط گروه‌های عملیاتی در همه زمینه‌ها با استفاده از رشته‌های تخصصی دریایی خود ملزومات پیاده‌سازی اصول را در زمینه تخصصی خود به صورت شاخص در اختیار متخصصان فنی و اجرایی می‌گذارند. متخصصان فنی و اجرایی و مالی نیز با عملیاتی کردن این اصول علاوه بر به‌نمایش گذاشتن رویکردی نوین در ایجاد یک همبستگی، زمینه بازخوردگیری و تصحیح و تکمیل اصول را فراهم می‌آورند. البته باید متذکر شد که در هیچ مرحله‌ای

موثر و تصمیم‌گیر کشور را گرد هم جمع نماییم تا با ایجاد هم‌افزایی مستمر در پیشبرد اهداف جامعه دریایی موفق شویم. در حالی که عموماً حضور بسیاری از مسوولان تصمیم‌گیر در همایش جنبه تبلیغاتی و تشریفاتی دارد و این مشکلی را از مسایل مربوط به ارگان‌های دریایی حل نمی‌کند. مسوولان سیاستگذار و تصمیم‌گیر باید به این مهم واقف باشند که در صورت توجه به توسعه بخش دریایی و رشد آن، بسیاری از بخش‌های مرتبط با این حوزه نیز شکوفا می‌شوند، زیرا حدود ۹۰ درصد حمل و نقل کالای کشور (صادرات و واردات) از طریق ناوگان دریایی صورت می‌گیرد.

در هنگام برگزاری همایش، همه ارگان‌های دریایی به مشکلات موجود واقف هستند، اما تصمیم‌گیران مملکتی حضور ندارند پس چگونه انتظار باید داشت که با برگزاری این نوع همایش‌ها مشکلات حوزه دریایی حل شود. نتیجه آن است که تحقق بسیاری از مفاد قطعنامه‌های همایش عملی نمی‌گردد.

ملک‌پور: برگزاری همایش سالانه ارگان‌های دریایی محل مناسبی است که در آن فرصتی فراهم می‌شود و کارشناسان، اساتید و مدیران و صاحب‌نظران حوزه دریا می‌توانند یکدیگر را ملاقات کرده و مذاکراتی را انجام دهند که این گفتگوها هیچ‌وقت روی کاغذ یا تلفنی قابل بیان نیست و این فرصت می‌تواند برای تبادل نظرها بسیار مفید و غنی‌مت باشد. اما در ارتباط با نقش برگزاری این همایش‌ها در پیشبرد اهداف ارگان‌های دریایی می‌توان گفت که حداکثر ۲۰ تا ۳۰ درصد موثر بوده که دلایل آن در پاسخ سوالات بعدی داده شده است.

شهباز: با توجه به اینکه اولاً صنعت دریایی در کشور نسبتاً جوان بوده و ثانیاً صنعت دریانوردی به دلیل ماهیت بین‌المللی آن دینامیک و گسترده است. لذا برگزاری همایش‌های سالانه توانسته است شناخت اولیه از نیازها و استانداردهای بین‌المللی صنعت مذکور را در بین ارگان‌های دریایی کشور به وجود آورد و باعث ظرفیت‌سازی مورد نیاز و متناسب با پتانسیل‌های موجود کشور شود.

تیمورتاش: با توجه به اینکه اغلب بازنشستگان ارگان‌های دریایی دارای پتانسیل و قابلیت‌های بسیار فراوانی هستند، به کمک آنها می‌توان سهم قابل توجهی در رشد و توسعه جامعه دریایی ایجاد کرد. در کنار این موضوع، پرورش مدیران حرفه‌ای که بتوانند در برنامه‌های آینده نقش‌آفرین باشند نیز جزو ضروریات است، لذا دستیابی به آن مستلزم سیستمی توسعه‌یافته است که بخش توسعه آن نیاز به برنامه‌ریزی در راستای برنامه چشم‌انداز دارد. از این رو در طول مسیر با استفاده از یک سیستم ارتباطی معنوی و ارگانیک به هم پیوسته و با ایجاد یک همسویی و همدلی کارآمد در زمینه اقتصادی با این هدف که نسبت درآمد به هزینه را به بالاترین حد برسانیم، می‌توانیم در لوای یک شاخص مدیریت و همسویی در راستای برنامه درازمدت در پیشبرد جامعه دریایی به پیش رویم. به بیان ساده‌تر، اگر ادای مخلص بودن را که روزانه چندین بار در مقابل یکدیگر تکرار می‌کنیم در عمل هم به کار بندیم، بسیار راهگشا خواهد بود. در حالی که آدم‌ها معمولاً سادگی را دوست ندارند و چون هدفمند نیستند، سعی دارند با کلماتی پیچیده یکدیگر را گیج و سردرگم کنند و نهایتاً گوینده و شنونده بلا تکلیف می‌مانند.

به نظر می‌رسد که در راستای پیشبرد اهداف جامعه دریایی، انتظار داریم سازمان بنادر و دریانوردی که یک ارگان حاکمیتی دریایی است، باید در



ملک‌پور: در ارتباط با نقش برگزاری این همایش‌ها در پیشبرد اهداف ارگان‌های جامعه دریایی می‌توان گفت که حداکثر ۲۰ تا ۳۰ درصد موثر بوده است

و تکنیکی تعریف کنیم. این همگرایی مورد وثوق، مستلزم توسعه‌ای متوازن در زمینه‌های مختلف دریایی از جمله حاکمیت، تجارت، زیرساخت‌ها و در کنار آنها ابعاد نظامی دریایی است.

از آنجا که قرار است در آفاق ۱۴۰۴ جایگاه اول اقتصادی، علمی و فن‌آوری را در سطح منطقه کسب کنیم و در شرایط فعلی که بعضی از کشورها از ابزار تحریم برای فشار بر ایران به ویژه از اهرم و محدودیت‌های دریایی استفاده می‌کنند، در چنین شرایطی افزایش همبستگی و هم‌افزایی و کار مضاعف توسط ارگان‌های دریایی ضرورتی انکارناپذیر است.

■ برگزاری همایش‌های سالانه ارگان‌های دریایی تا چه اندازه در پیشبرد اهداف جامعه دریایی کشور موثر بوده است؟

سمیعی: پیش از هر چیز باید گفت که برگزاری همایش‌های ادواری ارگان‌های دریایی کشور یک نیاز مبرم برای حوزه دریاست. چرا که هر سال ارگان‌های دریایی می‌توانند مسایل و مشکلات خود را در قالب یک تجمع تخصصی رسمی مطرح و در صورت حمایت مسوولان و متولیان حوزه دریا برخی از آنها را حل و فصل نمایند. همچنین از جمله مزایای برگزاری این نوع همایش‌ها این است که بر اساس تجربیات قبلی، یک فرصت بسیار خوبی را برای ملاقات متخصصان و صاحب‌نظران حوزه دریا فراهم نموده و حتی برخی اوقات زمینه انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری فنی و تجاری نیز بین آنها مهیا می‌شود که این امر می‌تواند در پیشبرد اهداف جامعه دریایی نیز تأثیرگذار باشد. اگرچه هنوز چنانکه باید، اثربخشی لازم در این راستا اتفاق نیفتاده است.

باید بتوانیم در همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی مسوولان کلیدی

شهباز: متاسفانه در دهه اخیر به دلیل غفلت از اهداف اولیه برگزاری همایش‌ها، به مرور ماهیت هماهنگی و کاربردی آنها کمرنگ‌تر ولی بعد تشریفاتی آن پررنگ‌تر شد. این روند تا آنجا پیش رفت که برگزاری همایش‌ها به فرصتی برای گردهمایی مسوولان جهت گزارش عملکرد سازمان متبوعه، بدون نقد و بررسی، ارایه مقاله و تقدیر از برخی کارکنان صنعت دریایی

تبدیل شد



دریایی به منظور سامان‌دهی و تسهیل تردد پرسنل دریایی کشور تفاهم‌نامه‌ای بین پلیس بین‌الملل مهاجرت و گذرنامه ناجا با اتحادیه مالکان کشتی ایران منعقد شد که این یکی دیگر از نیازهای جامعه دریایی را مرتفع نمود.

به هر حال انتظار از ارگان‌های دریایی این است با توجه به پیگیری‌های مستمری که به عمل می‌آورند حداقل بین ۵۰ تا ۹۰ درصد از مفاد قطعنامه‌های صادره در قالب همایش‌های سالانه به مرحله اجرا برسد.

ملک‌پور: انتظارات و نیازهای ارگان‌های دریایی از برگزاری همایش‌های سالانه شامل دو بخش است؛ اول کارهایی که باید قبل از همایش انجام گرفته و نهایتاً به برگزاری خوب آن ختم شود. در این بخش از کار لازم است دو برنامه متفاوت اجرا شود؛ یکی سامان‌دهی بخش علمی-کاربردی همایش که از لحاظ تهیه مقالات تخصصی، نحوه ارایه آنها و اولویت‌بندی مقالات باید انجام شود. دوم، سامان‌دهی بخش اجرایی همایش که شامل اقداماتی از قبیل چگونگی دعوت شرکت‌کنندگان، نحوه پذیرایی از آنها و رعایت جدول زمان‌بندی برگزاری همایش است.

آنچه که طی سال‌های گذشته در ارتباط با برگزاری همایش‌ها در کشور شاهد بودیم، این است که فشار اصلی برگزاری همایش از قبیل انجام مصاحبه‌ها، سخنرانان کلیدی و ... در روز اول همایش متمرکز بوده است. لذا به دلیل عدم برنامه‌ریزی مناسب در روز دوم همایش، شرکت‌کنندگان تمایل کمتری نسبت به ماندن در سالن همایش دارند یا فقط کسانی در همایش حضور دارند که صاحبان مقالات بوده یا بعضاً شرم دارند که جلسات همایش را ترک کنند، پس نقش مدیریت میزبان برگزاری همایش در ایجاد توازن لازم و توزیع مقالات و سخنرانی‌های کلیدی طی روزهای برگزاری جلسات همایش، بسیار مهم است. نهایتاً در پایان همایش نیز انجام کارهایی از قبیل اعطای لوح تقدیر یا گواهینامه‌های شرکت در کارگروه‌ها و تاکید بر پیگیری اجرای قطعنامه همایش به صورت نمادین انجام می‌شود. در مجموع می‌توان گفت برگزاری همایش‌های سالانه ارگان‌های دریایی به هیچ‌وجه نتوانسته است انتظارات و نیازهای شرکت‌کنندگان در همایش را تأمین کند. علت اصلی آن است که کسی به این موضوع به صورت فرایندی نمی‌نگرد، بلکه کاری به صورت مقطعی حداکثر در قالب انجام ۲ تا ۳ مصاحبه مطبوعاتی و رسانه‌ای خلاصه می‌شود.

شهباز: همانگونه که از عنوان همایش مستفاد می‌شود، اهداف اولیه از

جهت‌دهی همایش‌های ارگان‌های دریایی همانند یک حاکم دانا نقش خود را ایفا کند و گرنه مسوولیت‌پذیری سایرین را نیز سست می‌کند.

■ تا چه اندازه برگزاری همایش‌های مذکور در دو دهه گذشته به نیازها و انتظارات جامعه دریایی کشور پاسخ داده است؟

سمیعی: با توجه به رعایت انصاف پرواضح است که همایش‌های ارگان‌های دریایی در پاره‌ای از موارد برخی از خواسته‌ها و مسایل و مشکلات دریایی را نیز پاسخگو بوده است که این مشکلات در سایه حمایت‌های بی‌دریغ سازمان بنادر و دریانوردی از ارگان‌های دریایی کشور مرتفع شده است، همچنانکه این مهم با پیگیری‌های دبیرخانه ارگان‌های دریایی مستقر در سازمان مذکور به نتیجه رسیده است و این اقدامات به دور از انصاف است که نادیده گرفته شود.

یکی از انتظارات و نیازهای ارگان‌های دریایی که در سایه برگزاری این همایش‌ها به آن پاسخ داده شده است، مسأله الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون کار دریایی ILO و در نتیجه آن پیگیری تأسیس انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران و انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری در کشور بود که این مهم نیز با همت و تلاش سازمان بنادر و دریانوردی و همکاری وزارت کار و امور اجتماعی (وقت) به تصویب و ثبت رسید. البته الحاق به این کنوانسیون طبق مصوبه مجلس شورای اسلامی از حدود سه سال قبل پیش‌بینی شده بود، ولی شرایط و ضوابط لازم جهت الحاق مهیا نبود که با پیگیری‌های بی‌وقفه دبیرخانه ارگان‌های دریایی مستقر در سازمان بنادر و دریانوردی شرایط و ضوابط لازم برای الحاق تا حدودی محقق شد.

از دیگر مفاد اجرایی قطعنامه‌های مربوط به همایش ارگان‌های دریایی قرار گرفتن دبیرخانه ارگان‌های دریایی کشور به عنوان مرکز ثقل و تجمع‌کننده نظرات و دیدگاه‌های ارگان‌های مربوطه بود که از سال ۱۳۸۷ تاکنون با تشکیل تعداد ۹ کارگروه تخصصی در این دبیرخانه به برخی از مشکلات و مسایل ارگان‌های دریایی پاسخ داده شده است، اگرچه طی دو سال اخیر تلاش‌های مربوطه در این زمینه کمرنگ‌تر شده است.

تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی در مجلس شورای اسلامی، یکی دیگر از دستاوردهای برگزاری همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور بود که به کمک شورای ملی صنایع دریایی مصوبه‌ای مبنی بر معافیت کارخانجات کشتی‌سازی کشور از مالیات از مراجع ذیربط اخذ گردید که کمک بزرگی به این صنعت نیز شد. همین‌طور در قالب پیگیری قطعنامه‌های همایش ارگان‌های

تشریفاتی آن پرزنگ ترشد و این روند تا آنجا پیش رفت که برگزاری همایش ها تقریباً به فرصتی برای گرد همایی مسوولان ارگان های دریایی جهت گزارش عملکرد سازمان متبوعه، آن هم بدون تخصیص فرصت نقد و بررسی، ارایه مقاله و تقدیر از برخی کارکنان صنعت دریایی تبدیل شد. از طرفی دیگر حضور مدیران ارگان ها در طول همایش، که جهت تصمیم گیری ضروری می بود، فقط به نیم روز اول همایش (جهت ایراد سخنرانی) محدود و همایش ها نتوانست به نیازها و انتظارات جامعه دریایی پاسخ مناسب ارایه دهد. شاهد این ادعا، اجرایی شدن بندهای اندکی از قطعنامه های صادره در همایش های اخیر است.

تیمورتاش: تحقق بخشیدن به قطعنامه های همایش های گذشته و تعیین مسوول تا حصول نتیجه و نظارت بر آن بر اساس برنامه چشم انداز، می تواند اثربخشی مطلوب تری داشته باشد.



■ پیشنهاد و راهکار جناب عالی برای افزایش اثربخشی و کارایی همایش سالانه ارگان های دریایی چیست؟

سمیعی: برخی از پیشنهادات و راهکارهای اجرایی برای افزایش اثربخشی و کارایی برگزاری همایش هماهنگی ارگان های دریایی عبارتند از:

- تأسیس بانک دریایی جهت فراهم آوردن وام و تسهیلات مالی لازم و توسعه سرمایه گذاری در ناوگان دریایی کشور
- حضور مسوولان کلیدی و تصمیم گیر در طول همایش ارگان های دریایی به ویژه با حضور پرزنگ در کارگروه ها
- اصلاح برخی قوانین و مقررات گمرکی، مالیاتی، بیمه ای، بانکی و ... در مناطق آزاد بندری به منظور تسهیل جهت توسعه سرمایه گذاری در بخش دریا و توسعه ناوگان دریایی کشور.

ملک پور: پیشنهاد می شود به منظور اثربخش و کارا بودن همایش هماهنگی ارگان های دریایی، شرکت کنندگان در این همایش به صورت انتخابی (Selective) دعوت شوند. این در حالی است که طبق روال معمول ارگان های دریایی فقط به ارایه لیست مورد نظر خود اکتفا کرده و افرادی معرفی می شوند که بسیاری از آنها فقط در جلسه نخست همایش حضور می یابند و پس از آن دنبال تفریحات شخصی و خارج از برنامه های همایش می روند.

پیشنهاد دیگر این است که سعی شود در بخش علمی- کاربردی همایش موضوعات مهم و مرتبط به چند سازمان مطرح شود. برای این منظور به افرادی که از توان علمی بسیار بالا و لازم برای انجام این کار برخوردارند، سفارش کار (تهیه مقاله) داده شود. سپس دبیرخانه همایش پس از نقد و بررسی آنها در جلسات مربوطه، حاصل کار برنامه که شامل بازه زمانی و پیگیری نتیجه جلسات است را اجرا کند.

پیشنهاد آخر به منظور اثربخشی بیشتر همایش، امکان برگزاری این نوع همایش ها بدون حضور مقامات عالی رتبه و خارج از تشریفات است. از آنجا که حضور مقامات در همایش بیشتر به تشریفات دامن می زند، لذا از کارایی همایش کاسته می شود. به نظر می رسد برای پوشش دادن ابعاد رسانه ای همایش نیازی به حضور مقامات عالی رتبه نیست. مگر برگزاری همایش هایی مانند FSO، ILO و WTO را چه کسانی افتتاح می کنند؟ آیا وزرای

تیمورتاش: سازمان بنادر و دریانوردی یک ارگان حاکمیتی دریایی است، پس باید در جهت دهی همایش های ارگان های دریایی همانند یک حاکم دانا نقش خود را ایفا کند، و گرنه مسوولیت پذیری سایرین رانیز سست می کند



برگزاری همایش های هماهنگی ارگان های دریایی، به شرح زیر ترسیم شده است:

- ۱- تبادل نظر، شناخت نیازها و استانداردهای بین المللی و ملی صنعت دریایی.
 - ۲- آگاهی ارگان های دریایی کشور از توانمندی ها، موقعیت، محدودیت ها و منافع یکدیگر.
 - ۳- هماهنگی ارگان های دریایی در راستای منافع ملی از طریق رفع موانع پیش روی توسعه آنها و هم افزایی نیروها.
- لذا همایش های هماهنگی ارگان های دریایی کشور در دهه اول حیات خود در راستای اهداف ترسیم شده و با توجه به ظرفیت های ارگان های دریایی کشور اجرا می شد. در آن دهه، جهت هر همایش کارگروه های مربوطه در نیمه دوم سال تشکیل و طی جلسات منظم ماهانه (در صورت نیاز هفتگی) به بررسی و تبادل نظر در خصوص چالش ها و فرصت های پیش روی می پرداختند و نهایتاً راهکارهای برون رفت از چالش ها یا استفاده از فرصت ها را با توجه به نیازهای ملی و بین المللی، استانداردهای مربوطه و ظرفیت های قانونی و اجرایی موجود کشور پیشنهاد داده که پس از ارایه در همایش مورد تصویب یا تایید قرار می گرفتند. به دلیل فرآیند طی شده توسط کارگروه ها، نتیجتاً اکثر بندهای قطعنامه های همایش شکل اجرایی به خود گرفته و معمولاً رافع چالش های مربوط به صنعت دریانوردی کشور بودند.
- متأسفانه در دهه اخیر به دلیل غفلت از اهداف اولیه برگزاری همایش ها، به مرور ماهیت هماهنگی و کاربردی آنها کم رنگ تر و بعد



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷ S.T.I.P.CO

مشاور امور کمرکی و ترخیص کالا

**Consultant in customs affairs
& releasing goods**

دارای گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت

ISO 9001:2008 از شرکت TUV آلمان

اولین دریافت کننده کارت حق العمل کاری

عضو و بازرس اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا

دارای مدیریت های تخصص در کلیه کمرکات کشور

کالارسانی سریع به پروژه ها، صنایع و شرکت ها

اخذ مجوز های مربوط به واردات و صادرات کالا

اخذ مجوز سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی

از ثبت سفارش تا تحویل کالا

با ۲۰ سال سابقه فعالیت مفید در اخذ

مجوزهای ورود، ایران کد، سایت تعاملی

و طرح شبنم پیگیری حواله های ارزی از

اطلاق مبادلات ارزی ترخیص کالا

گشایش اعتبار اسنادی نقدی، ریپایمانتس

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۳۲۴

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stiptarkhis.com
khodayari_co@yahoo.com



ذی ربط در این همایش ها حضور می یابند یا وزرا مسوولند تا مسیر تحقق همایش ها فراهم شود؟ بنابراین توجه به زمینه های اجرایی همایش و در اختیار داشتن منابع مورد نیاز، مهم ترین بخش کار است. لذا نگرش فعلی ما به چگونگی برگزاری همایش های سالانه ارگان های دریایی کشور محتاج تغییرات اساسی است، وگرنه هم وقت مسوولان و کارشناسان هدر می رود و هم اینکه هزینه های زیادی در این رابطه انجام می شود که راندمانی هم ندارد.

شهباز: بررسی رویکرد اخیر سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در خصوص تدوین مقررات با استانداردهای بین المللی، مشاهده میزان زیاد و محتوای اصلاحات به کنوانسیون های بین المللی موجود یا تدوین کنوانسیون های جدید و توجه به نقش و اهمیت روزافزون صنعت دریانوردی در امنیت و منافع ملی کشورها همگی حکایت از لزوم برخورداری کشور از صنعت دریایی توسعه یافته و پویا دارد. از طرف دیگر توسعه صنعت دریانوردی کشور منوط به اثربخشی و کارایی فعالیت های مربوطه و به عبارتی دیگر هم افزایی برآیندها یا نیروها از طریق هماهنگی ارگان های دریایی در راستای منافع ملی است.

با توجه به موضوعات مطروحه و به منظور افزایش اثربخشی و کارایی برگزاری همایش های فعلی پیشنهاد می شود اولاً: امور تشریفاتی از قبیل گزارش عملکرد و تقدیر از دریاییان یا کارکنان نمونه محدود به روز جهانی دریانوردی شود. ثانیاً: همایش های هماهنگی ارگان های دریایی کشور با رویکرد اجرایی یا تخصصی و با سازوکار مشروحه زیر برنامه ریزی و اجرا شوند:

- تدوین استراتژی ها و برنامه های عملیاتی میان مدت و بلندمدت صنعت دریانوردی کشور با توجه به رویکرد صنعت دریانوردی بین المللی و مبتنی بر چشم انداز و برنامه توسعه کشور در این حوزه.
- احصای شاخص های کمی قابل اندازه گیری جهت برنامه های عملیاتی تدوین شده.

- پایش پیشرفت برنامه های عملیاتی تدوین شده، رصد تغییرات در نیازهای ملی و بین المللی صنعت دریانوردی و پایش تغییر در مقررات یا استانداردهای مربوطه ملی و بین المللی توسط کارگروه های تخصصی و به صورت مستمر (ماهانه)، به منظور پیشنهاد تغییر مورد نیاز در برنامه های عملیاتی و آرایه راهکارهای مربوطه.

- برگزاری همایش های سالانه با حضور مدیران ارگان های دریایی و سایر مسوولان به منظور بررسی برنامه ها، تبیین چالش ها و تصویب تغییرات مورد نیاز و راهکارهای پیشنهادی کارگروه ها.

تیمورتاش: به طور کلی در جمع بندی باید چند کار در اولویت بندی قرار گیرد و مسوول آنها نیز در بازه زمانی مشخص برای همایش های آتی تعیین شود. این موارد عبارتند از:

- جذب سرمایه گذاری از بخش خصوصی.
- پیش بینی های عملی و اجرایی در بخش تامین نیروی انسانی دریایی که نیازمند ۳ تا ۴ هزار نفر است.
- تدبیر در تبدیل سازمان بنادر و دریانوردی به بنادر کلیدی و سیاستگذار در منطقه.

- بهره برداری مدبرانه از منابع نفتی در آب های کشور.
- پیگیری تدوین و تصویب سند راهبردی دریایی بر اساس برنامه چشم انداز با توجه به نیازهای ۳۰ تا ۳۵ ارگان های دریایی کشور.
- بدیهی است که این سند بایستی به صورت سالیانه بررسی و به روز شود. از جمله اینکه مرتفع کردن موانع عملیاتی آن در راستای سند چشم انداز در سطح داخلی و بین المللی در اولویت قرار گیرد و گزارشی از اقدامات انجام شده در همایش دریایی آتی آرایه شود. □



با یک نگاه کمال‌گرا:



حمید وهابی

پژوهشگر مطالعات اجتماعی، فرهنگی

همایش ارگان‌های دریایه را دریابیم

همایش ارگان‌های دریایی و جنبه‌های کمال‌گرایی

۱- معنا بخشیدن واحد و متمرکز به کارکردهای دریایی داشتن یک تلقی واحد از هدف‌های فعالیت دریایی، شاید برای ارگان‌های دریایی، غریب و مفهومی نامتجانس با ماهیت کارکردهای دریایی باشد. به عبارت دیگر، شاید جنبه‌های تخصصی هر یک از فعالیت‌ها و کارکردهای ارگان‌های دریایی، اجازه ندهد تا که بتوان به تلقی واحدی از فعالیت‌های بندری، حمل‌ونقل دریایی و دریانوردی دست یافت، اما ضروری است بیان شود که لازم است ارگان‌های دریایی، دارای یک تلقی واحد از هدف‌های فعالیت در زیربخش امور بندری، حمل‌ونقل دریایی و دریانوردی باشند.

وجود چنین طرز تلقی واحد، کمک می‌کند تا ارگان‌های دریایی مانند «قامیل دور» گسسته از هم نباشند، بلکه در نقطه مقابل این موضوع، به جای پیریشانی، جمع به هم گرویده‌ای باشند که حاصل از هم‌افزایی خود، کشتی امر تجارت و حمل‌ونقل دریایی را به خوبی راهبری کنند.

به نظر می‌رسد که لحاظ کردن چند گزاره به شرح زیر، ضرورت در معنا بخشیدن واحد و متمرکز به کارکردهای بندری، حمل‌ونقل دریایی و دریانوردی را توجیه کند. نقش همایش ارگان‌های دریایی کشور باید نقشی مدیریتی، در این راستا باشد.

هیچ ساختار اجتماعی متحول نمی‌شود، مگر آنکه ویژگی‌های نوین آن به شکل پیشینی در وضعیت موجودش، نقش و حضوری نافذ داشته باشند. این رویکرد مدرنیستی می‌نماید که تاچه اندازه گذشته می‌تواند در مسیر آینده، روشنگر باشد. نزدیک به ۲۴ سال است که همایش ارگان‌های دریایی کشور برپا می‌شود؛ راهی که امیدها و انتظارات بسیاری، مهم‌ترین فاکتورهای لازم برای کارآمدی آن را تدارک و پشتیبانی می‌کنند.

سابقه‌ای اینچنین، همواره باید به مثابه یک گنجینه با ارزش تلقی شده و با یک نگاه کمال‌گرا دریافته شود.

اینک، بیست و یکمین همایش پیش روی ماست. نگارنده خود در چندین همایش هم حضور داشته و هم افتخار آرایه مقاله داشته و از نزدیک دیده است که این همایش «چه شورهای می‌تواند به پا کند».

ویژگی‌های این همایش را دست بالا ببینیم و بر داشته‌های بالقوه آن ببیندیشیم. داشته‌هایی چون سرمایه‌های انسانی صاحب دانش و تجربه در زیربخش‌های فعالیت صنایع دریایی، صنعت دریانوردی و حمل‌ونقل دریایی، ساختارهای سازمان و مدیریت، مراکز آموزشی دریانوردی، عزت نفس در همکاری‌های گروهی، وجود منابع سرمایه‌ای و فن‌آوری در حوزه امور بندری و خدمات مرتبط، لجستیک و عملیات و ... اساتید و حرفه‌آموزانی که همواره بر پیویایی شیوه‌های دانش و حرفه‌ورزی تاکید نموده و خود در جریان زندگی، الگویی برای آن هستند. بیاییم و یاد از کهنه دریانورد و معلم و استادی ارجمند به عمل آوریم که ۷ دهه از عمر خود را چون جوهری به پای دریا نهاد و خود چون گوهری از میان ما رفت. یاد استاد فقید، جناب دکتر لطیف احراری را در این همایش، زنده بداریم و تلاش‌های بی‌شائبه او را در آموختن و آموختن، ارج نهیم. یادش گرامی

اینک و به پشتوانه چنین داشته‌هایی و برخورداری از ۲۰ دوره همایش، شایسته به نظر می‌رسد تا تحلیلی بر فرایند موضوعات و اقدام‌ها و پارادایم‌های ناظر بر این مجموعه‌های در اختیار و از آن جمله، همایش ارگان‌های دریایی کشور داشته باشیم.

دوره همایش	عنوان (یا شعار) همایش	زمان برگزاری
دوم	تلاش برای حل مسایل مشترک ارگان‌های دریایی کشور	خرداد ۱۳۶۹
سوم	هماهنگی و برنامه‌ریزی جهت توسعه امور دریایی	خرداد ۱۳۷۰
ششم	همکاری بخش خصوصی و دولتی در فعالیتهای دریایی	اردیبهشت ۷۴
نهم	توسعه اقتصادی، سیاسی در پهنه دریاها در سایه هماهنگی و همکاری	خرداد ۷۹
چهاردهم	ارتقای مدیریت هماهنگی حمل و نقل دریایی و چشم‌انداز توسعه ۲۰ ساله	اردیبهشت ۸۵
بیست و یک	توسعه پایدار، نقش ارگان‌های دریایی	اردیبهشت ۹۱



علاوه بر دو همایش سوم و نهم که با محوریت دو مقوله «هماهنگی و همکاری» و «توسعه» برگزار می‌شوند، برگزاری ۱۰ دوره دیگر نیز به وجه هدفمندی بر «امر توسعه» تاکید دارد؛ هدفی که به طور قطع، ضرورت توجه داشتن به اصل معنا بخشیدن واحد و متمرکز به کارکردهای دریایی و رعایت جوانب همکاری و هماهنگی بین ارگان‌های دریایی را در اولویت خود قرار می‌دهد



دریایی کشور هستیم که نشان دهنده عمق توجه متولیان امر، به موضوع بنیادین «معنا بخشیدن واحد و متمرکز به کارکردهای بندری، حمل و نقل دریایی و دریانوردی» هستند. توجه به «هدفی خودبنیاد» تحت عنوان یک شعار واحد که تمامی ارگان‌های دریایی کشور را حول محوری برای تحقق بخشیدن به آن «هدف» گرد هم آورد، حکایت از اهمیت قایل شدن به یک «انتظار» مشترک دارد؛ «انتظاری» که «امید» دارد در پرتویک هم‌افزایی کارا، به آن دسترسی یابد. به طور طبیعی، تلاش برای وضع چنین محوری، می‌تواند گامی در جهت معنا بخشیدن واحد و متمرکز به کارکردها تلقی شود؛ موضوعی که طی این رویکرد قابل مشاهده است.

در شرایط حاضر و تحت تاثیر فرایندهای «تجارت جهانی»، ضرورت برخورداری از یک تفکر سیستمی واحد و متمرکز برای ارگان‌های دریایی مقوله‌ای بسیار جدی و با اهمیت است. موضوعی که طلب می‌کند تا همایش ارگان‌های دریایی، ناظر بر تکمیل فرایندهای عملیاتی و اجرایی آن باشد.

لزوم ایجاد یک چشم‌انداز به‌طور کامل آگاهانه به منظور تبیین یک محور مشترک بین ارگان‌های دریایی کشور، جنبه‌ای از «توسعه وحدت و یگانگی» بین فعالان و کنش‌گران این حوزه است و جز از طریق تبیین یک

و اما گزاره‌های مورد نظر به شرح زیر هستند:

در زیربخش فعالیت‌های اقتصادی دریایی و بندری، رقابت‌های شدید منطقه‌ای به منظور احراز بهترین موقعیت برای تبدیل شدن به یک بندر سرآمد، دیگر فقط یک هدف نیست، بلکه پاسخ به یک نیاز است. نیاز در پاسخگویی به مشتریان، نیاز در تطابق با بازارهای جدید و نیاز در به‌کار گرفتن منابع سرمایه‌ای، مدیریتی، انسانی و فن‌آوری با بالاترین کارایی و موثر بودن.

چرخه پارادایم در حوزه کسب و کار بر سه اصل داده‌یابی، قدرت تفکر (به مفهوم ایجاد ظرفیت اندیشیدن درباره راهبردها و وسایل برای رسیدن به هدف‌ها) و آینده‌نگاری استوار است و این سه (قدرت تفکر، داده‌یابی و آینده‌نگاری)، رهیافت‌هایی هستند که حاصل از اقدام پژوهی‌های هدفمند، قابل تحصیل و دست‌یافتنی‌اند.

پارادایم‌های قبلی در کارکرد خود صرفاً مبتنی بر «تدبیر و تصمیم‌مدیریت» بود. در آن پارادایم‌ها این گزاره قابل توجه بود که: این «مدیر» است که از طریق کار «انسان‌ها، ماشین‌ها و فرایندهای سازمانی» به کسب و کار می‌پردازد. امروزه چنین رویکردی، آماده کارآمدی و پاسخگویی به فضای کسب و کارهای معاصر نیست. سازوکار معاصر به پارادایمی نیاز دارد که در چارچوب و الگوی فکری‌اش، تاکید بر موارد زیر محسوس باشد:

- «آینده‌نگاری و آینده‌نگری» به منظور دنبال کردن «تحول مستمر» و ارایه پیشنهادها و روش‌ها و راهبردهای روزآمد.

- تولید آگاهی و دانش و ایجاد زمینه‌های لازم برای رشد و ترقی قابلیت‌های هوشی و ظرافت‌های عملکردی تمامی افرادی که با کار درگیر هستند.

- تاکید بر «امر پژوهش» که بتوان هر سه فاکتورهای فوق را پشتیبانی کرد. به عبارتی، داشتن «جانمایه‌ای» که به واسطه آن بتوان «دانش سازمانی»، «داده‌یابی روزآمد» و «ظرفیت‌ها برای اندیشیدن» را ارتقا داد. همایش سالیانه ارگان‌های دریایی کشور «جانمایه» این دانش‌افزایی است و قادر است از طریق مقاله‌های پژوهشی خود، به فرایندهای برشمرده شده فوق پاسخ دهد و عملاً بستر و امکان لازم برای دسترسی به دانش سازمانی و داده‌یابی روزآمد، همچنین ظرفیت‌ها برای اندیشیدن را وسعت بخشد.

یک بازنگری بر عنوان (و یا شعار محوری هر یک از ۲۰ همایش پیشین و همایش بیست و یکم) همایش‌های ارگان‌های دریایی کشور به طول ۲۱ دوره همایش، نشانگر تصویری عینی از وجه‌ها و هدف‌های مشترک است. در این بین شاهد عناوینی از موضوع‌های همایش ارگان‌های

دوره همایش	عنوان همایش	زمان برگزاری
دهم	چشم انداز توسعه امور دریایی در دهه ۸۰	اردیبهشت ۱۳۸۰
یازدهم	فرهنگ دریایی و نقش دریانوردان در توسعه اقتصاد و اقتدار ملی	خرداد ۱۳۸۱
دوازدهم	توسعه حمل و نقل دریایی، رقابت و تضمین منافع ملی	خرداد ۱۳۸۲
سیزدهم	برنامه ها و فعالیت های راهبردی توسعه دریایی در برنامه چهارم	مرداد ۱۳۸۴
چهاردهم	ارتقای مدیریت هماهنگ حمل و نقل دریایی و چشم انداز توسعه ۲۰ ساله	اردیبهشت ۱۳۸۵
پانزدهم	توسعه صنعت دریانوردی در خلیج فارس و دریای عمان: چالش ها و راهکارها	اردیبهشت ۱۳۸۶
شانزدهم	توسعه منابع انسانی دریانورد در صنعت دریانوردی	اردیبهشت ۱۳۸۷
هفدهم	توسعه دریامحور	اردیبهشت ۱۳۸۸
نوزدهم	ایمنی، امنیت و حفاظت محیط زیست دریایی در راستای توسعه دریامحور	اردیبهشت ۱۳۹۰
بیست و یکم	توسعه پایدار، نقش ارگان های دریایی	اردیبهشت ۱۳۹۲

می شود. ارتقا و اصلاح روش های مدیریتی، جاری سازی امر مدیریت بر مبنای هدف و تکامل مدیریت استراتژیک، محتواهایی هستند که از «مدیریت پویایی» انتظار می رود.

۲- تمرکز بر توسعه، به پشتوانه معنا بخشیدن متمرکز، هماهنگی و همکاری به کارکردهای دریایی

همایش ارگان های دریایی کشور، پس از تاکید بر اصل هماهنگی و همکاری و به طور کلی آنچه که در گزاره شماره یک تبیین شد، بر آن می شود تا مبادرت به وضع یک هدف استراتژیک کند، لذا تلاش می شود تا از ظرفیت هم افزایی و همکاری مورد انتظار، در جهت پرداختن به «امر توسعه»، داده یابی پژوهشی و مطالعاتی و ترویجی، بهره برداری شود. نقطه شروع چنین اقدامی را می توان در عنوان همایش دوره سوم (خرداد ۱۳۷۰) و پس از آن در همایش نهم (خرداد ۱۳۷۹) دید. در این دو همایش، عملاً تمرکز بر توسعه، به پشتوانه معنا بخشیدن متمرکز و هماهنگی و همکاری به کارکردهای دریایی محسوس است.

موضوع همایش سوم، «هماهنگی و برنامه ریزی جهت توسعه امور دریایی» و موضوع همایش نهم «توسعه اقتصادی - سیاسی درپهنه دریاها در سایه هماهنگی و همکاری» است؛ دو موضوعی که مقوله بنیادی «معنا بخشیدن واحد متمرکز و همکاری و هماهنگی» بین «ارگان های دریایی» را در پیوند با «امر توسعه» به کار می گیرد. پس از همایش نهم و به ترتیب ۱۰ عنوان همایش ارگان های دریایی کشور، با تاکید بر موضوع «توسعه» برگزار می شوند. نمایه شماره ۲، فهرست این مجموعه را منعکس می کند.

چشم انداز، احتمال گسترش احساسات سیستماتیک و ادای احترام و تعهد پایدار به تفکر سیستمی عملاً فراهم نیست. بازگشت به شاخص عنوان و موضوع شش دوره همایش، حکایت از شناخت و دریافت مفهوم فوق از سوی کارگزاران همایش ارگان های دریایی کشور دارد.

در نمایه شماره یک، که موضوع مشترک ۶ دوره از همایش های ارگان های دریایی کشور را نشان می دهد، به خوبی تبیین می شود که «معنا بخشیدن واحد و متمرکز به کارکرد ارگان های دریایی کشور» تا چه اندازه حایز اهمیت و توجه است. این نمایه نشانگر سطح اهمیتی است که به خوبی می توان رغبت و تمایل به موضوعیت هم افزایی رویکردها را احساس کرد.

این رغبت و تمایل بسیار ارزش دارد و به لحاظ همین ارزش است که در تجربه و مشاهده سازمان ها دیده می شود. سازمان های بزرگ تر، از میزان تخصص گرایی و تمرکزگرایی بیشتری بهره مند و برخوردار هستند. شاید به نظر آید که «تمرکزگرایی» اصل «مشارکت» را مخدوش سازد، اما و در اینجا انتظاری که از «معنا بخشیدن واحد و متمرکز به کارکردهای بندری، دریایی و دریانوردی» مطرح است، اساساً با «تمرکزگرایی» در مدیریت تفاوت دارد. آنچه در اینجا و از «معنا بخشیدن واحد و متمرکز» مورد تقاضاست، پرداختن به «رفتار» هایی است که از اندرونی آن «ایده ها و دیدگاه ها و نظریه ها» ی کنشگران و فعالان بخش های متنوع مرتبط با دریا مطرح شده و برپایه «الگوهای مناسب فعالیت های بندری، دریایی و دریانوردی، صنایع دریایی و صنعت حمل و نقل دریایی» و شیوه های لازم برای پرداختن به «مدیریت پویایی»، ترسیم



نمایه شماره ۳: چرخه نقش ارگان های دریایی در امر توسعه و تبیین اهمیت هماهنگی و همکاری ارگان های دریایی کشور

دوره همایش	عنوان همایش	میزبان	زمان برگزاری
اول	اثرات مناطق آزاد تجاری بر اقتصاد کشور	منطقه آزاد کیش	بهمن ۱۳۶۸
سوم	مشکلات حمل و نقل دریایی در دهه ۷۰	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	اردیبهشت ۱۳۷۲
پنجم	بررسی زمینه‌های همکاری در ارتباط با دریای خزر	نیروی دریایی ارتش و سازمان بنادر	اردیبهشت ۱۳۷۳
هفتم	کنگره مشترک ارگان‌های دریایی و مراکز تحقیقاتی عالی کشور	دانشگاه تربیت معلم و انجمن علوم و فنون دریایی	اردیبهشت ۱۳۷۵
هشتم	نقش صنایع دریایی در صنعت دریایی	شرکت صدرا	تیرماه ۱۳۷۶



همایش ارگان‌های دریایی، باید بر این نکته تاکید ورزد که مساله‌های ما در حوزه امور دریایی، چه چیزهایی هستند؟ مساله‌های ما که پیش روی امر توسعه دریامحور، تجارت جهانی، حمل و نقل دریایی، احراز سطوح توسعه‌ای در منطقه و جهان، توانمندسازی ظرفیت‌ها و بهره‌وری قرار دارند چه‌ها هستند؟



به یکی از عمده‌ترین مساله‌های این حوزه در سال ۱۳۷۴ است؛ مساله‌ای که امروزه و تا حدودی فرایندهای عملیاتی - اجرایی آن در قالب اصل ۴۴ جاری شده باشد.

جدای از این ۶ عنوان موضوع همایش که دارای موضوعیت خاص هستند، محتوای ۱۵ همایش دیگر (بالحاظ همایش سال ۱۳۹۲) گویای یک همبستگی پویا با موضوعیت‌های «فرا»نگر است و لازم است چنین رویه‌ای برای تعریف همایش‌های آینده ادامه یابد.

۴- تمرکز بر توسعه و معنابخشیدن به منابع ثروت و بهره‌وری

جهانی‌سازی، هرچند که در کانونی‌ترین عملکرد خود، با مفهوم «جهانی شدن تجارت» معنا شد، اما باید پذیرفت که چون این تجارت تمام‌پوش، تجارت کالاهای فرهنگی، تجارت کار و حرفه انسان‌ها و تجارت «دانش»‌ها را هم شامل شد، لاجرم سایر زمینه‌ها را هم تحت‌تاثیر خود قرار داد. دقیقاً از این رو است که اگر در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، کانون‌های ارزیابی از سطح توسعه کشورها، مبادرت به وضع شاخص‌های «توسعه و رشدیافتگی» بر اساس «داده‌های صنعتی» مانند میزان تولید فولاد، میزان استخراج سنگ آهن و ... کردند، جهان جهانی شده معاصر، سطح حضور کشورها را در کنش‌های تجاری جهانی، شاخصی برای ارزیابی سطح

به این ترتیب، ملاحظه می‌شود که علاوه بر دو همایش سوم و نهم که با محوریت دو مقوله «هماهنگی و همکاری» و «توسعه» برگزار می‌شوند، برگزاری ۱۰ دوره دیگر نیز به وجه هدفمندی بر «امر توسعه» تاکید دارد؛ هدفی که به طور قطع، ضرورت توجه داشتن به اصل معنا بخشیدن واحد و متمرکز به کارکردهای دریایی و رعایت جوانب همکاری و هماهنگی بین ارگان‌های دریایی را در اولویت خود قرار می‌دهد.

۳- توسعه پایدار و نقش ارگان‌های دریایی

بیست و یکمین دوره همایش ارگان‌های دریایی کشور، به وجه مستقیم بر نقش ارگان‌های دریایی کشور تاکید دارد؛ نقشی که در ارتباط با موضوع «توسعه پایدار» آن را معنا دار می‌سازد.

حال و چنانچه هر سه گزاره ۱، ۲ و ۳ این مقاله را در یک مدل فرایندی پژوهشی خلاصه کنیم، نمایه زیر تبیین می‌شود.

با بررسی بیست و یک دوره همایش، به جز پنج عنوان همایش برگزار شده به شرح نمایه شماره ۴ که دارای رویکردی خاص در حوزه فعالیت ارگان‌های دریایی کشور هستند و همچنین همایش ششم با موضوع همکاری بخش خصوصی و دولتی در فعالیت‌های دریایی، می‌توان اطمینان یافت که سایر همایش‌ها، دارای موضوعیتی تعریف شده بر اساس چرخه نقش ارگان‌های دریایی کشور در امر توسعه و تبیین اهمیت این همکاری بایکدیگر هستند.

هرچند که انتخاب موضوع‌های بیان شده در نمایه شماره ۴ می‌تواند بر اساس استدلال‌های لازم و در مسیر پاسخ به نیازهای فرایندی مخاطبان اصلی موضوع‌ها صورت یافته باشد، اما به نظر می‌رسد که هر یک، دارای رویکردی خاص است و عملاً دربرگیرنده یک مفهوم کلان و راهبردی نیست و به همین دلیل نیز ملاحظه می‌شود که در مدل مفهومی مندرج در نمایه شماره ۳ نمی‌گنجند. قابل استنباط است که پنج همایش مطرح شده در نمایه شماره ۴، صرفاً و برای پاسخ گفتن به مساله‌های حرفه‌ای و خاص مورد نظر میزبان هر دوره تبیین شده باشند، اما و با این برداشت می‌توان مدعی شد که نتایج حاصل از آن می‌تواند تا حدودی پاسخگوی دیگر شرکت‌ها و ارگان‌های دریایی، در صورت تشابه نیازهایشان به موضوع همایش باشد. در کنار عناصر مندرج در نمایه شماره ۴ همایش دوره ششم، با عنوان «همکاری بخش خصوصی و دولتی در فعالیت‌های دریایی»، هرچند که باز موضوعی تخصصی و دارای موضوعیتی خاص است، اما باید گفت که در راستای تامین پاسخ

اگر در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، کانون‌های ارزیابی از سطح توسعه کشورها، مبادرت به وضع شاخص‌های «توسعه و رشدیافتگی» بر اساس «داده‌های صنعتی» مانند میزان تولید فولاد، میزان استخراج سنگ آهن و ... کردند، جهان جهانی شده معاصر، سطح حضور کشورها را در کنش‌های تجاری جهانی، شاخصی برای ارزیابی سطح رشدیافتگی اقتصادشان منظور کرد



رشدیافتگی اقتصادشان منظور کرد. علاوه بر این، شرایط رقابتی بازارهای کسب و کار در وضعیت «جهانی‌سازی»، چنان شد که عملاً سطح حضور جهانی در بازارهای کسب و کار مترادف با «قدرت اقتصاد سیاسی» و «قدرت سازمانی» آنها رقم خورد و به این ترتیب مفاهیمی بدیع در حوزه «ادبیات کسب و کار» پدیدار شد؛ مفاهیمی جدید که سخن از ترویج ارزش‌های جدید در حوزه کسب و کار، مانند توجه به ثروت‌های انسانی، اجتماعی و کیفیت عمل و اقدام و تولید و بهره‌وری سر می‌داد.

ترویج فرایندهای جدید همچون کوتاه‌سازی فرایندها و درک مدیریت زمان، مدیریت هزینه و بهره‌وری کار، پرداختن به موضوعات دیگر مانند ترویج فرایندهای رقابت و رعایت جنبه‌های قاعده‌مندی و اخلاق در حیطه کسب و کار و رقابت را مورد توجه قرار داد و همین‌ها سببی شد تا عمیقاً بر «داشته‌های ارزشی» مقدم بر «داشته‌های منابع طبیعی» تاکید شود.

به تبع این فضای پویا و در چارچوب این «ادبیات نوین در حوزه کسب و کار و سازمان‌ها»، ویژگی‌های راهبردی تازه‌ای زاده شدند که تا پیش از این اساساً مطرح نبودند. ویژگی‌هایی که به مهم‌ترین آنها اشاره می‌شود.

- توجه به اصل همکاری‌های بین‌المللی همراه با تاکید بر ارزش‌ها
- توانمندسازی افراد و تلاش در جهت پرورش سازمان‌های یادگیرنده
- ایجاد محیط کار خلاق همراه با توجه دادن به نوآوری، مشتری‌مداری و تاکید بر کیفیت بالای محصولات و خدمات

- پرداختن به کار به عنوان یک تفریح و ابزاری جهت خودشکوفایی و اینها همه در راستای تشخیص‌هایی صورت گرفت که «تولید ثروت» را صرفاً حاصل از بهره‌برداری از منابع طبیعی تلقی نمی‌کرد. امروزه منابع طبیعی مهم‌ترین عامل تعیین‌کننده موفقیت در توسعه محسوب نمی‌شوند. وجود کشورهای با درآمد بالا، که از منابع اولیه و کافی بهره‌ای ندارند، شاهدی بر این مطلب است. در شرایط معاصر بحث بر سر میزان بهره‌وری از منابع تولیدی (تکنولوژی، مدیریت، سرمایه فیزیکی، سرمایه انسانی و سرمایه طبیعی) است. در هر حال، موضوع بهره‌وری، خود به منزله یک شاخص اصلی برای تعیین سطح توسعه اقتصادی کشورهاست.

از لحاظ نظری، اقتصاددانان باید به ارزیابی توسعه‌یافتگی کشورها بر حسب میزان بهره‌وری آنان از این سرمایه‌ها بپردازند (سوبوتینا، تاتیانا، ۱۳۹۰: ۲۷). بر این مبنا، جهت‌گیری ارزش‌ها در نگاه به منابع طبیعی، جوانب ویژه و فراتگری پیدا کرد. جوانبی همچون:

- توجه ارزشی به سرمایه‌های انسانی که آنها را با عنوان کیفی «ثروت‌های انسانی» مخاطب قرار داد.

- توجه به منابع طبیعی نه به عنوان منابع درآمد بلکه به عنوان ثروت و سرمایه طبیعی که باید در جهت تولید ثروت از انواع دیگر و درآمد به کار گرفته شوند.

- توجه به «محیط زیست» و «حوزه‌های اجتماعی» به عنوان فاکتورهای اصلی توسعه پایدار.

- توجه به آموزش و پرورش با این رویکرد که: سرمایه سهمی از ثروت است که برای تولید کالا و خدمات به کار می‌رود. غالباً سرمایه نزد مردم به مفهوم سرمایه فیزیکی شامل ساختمان‌ها، مواد اولیه، ماشین‌آلات، تجهیزات فنی و ... به کار گرفته می‌شود. اما سرمایه و ثروت انسانی، معادل با داشتن داشته‌های توانایی و داشتن دانش و مهارت حرفه‌ای است. به عبارتی ثروت انسانی معادل است با توانایی، دانش و مهارت و قابلیت‌های مدیریتی. این ثروت نه تنها در امر تولید عنصری مهم و اساسی به حساب می‌آید، بلکه دارندگان آن نیز ارزشمند هستند.

امروز (و از دهه ۱۹۹۰ میلادی به این سو) مرحله‌ای جدید در توسعه اقتصاد جهانی به نام «اقتصاد دانش» شکل گرفته است. این اقتصاد مبتنی بر معرفت و دانش محوری است. این شناخت جدید ریشه در این واقعیت دارد که به نظر می‌رسد کشورهایی که سرمایه‌گذاری فعالانه‌ای در آفرینش و اقتباس دانش از طریق سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های تحقیق و توسعه و همچنین نشر آن دارند، بیش از سایر جوامع می‌توانند مسایل و مشکلات خود را حل و فصل کنند. به یقین و بر همین مبنای توجه به منابع و ثروت‌های انسانی است که موضوعیت همایش هجدهم، که در اردیبهشت سال ۱۳۸۹ برگزار می‌شود، عنوان و موضوع خود را «ثروت انسانی، احیاگر نقش محوری ایران در منطقه» انتخاب می‌کند که در نوع خود، تفکر و راهبردی فرارنگار است.

کلام آخر:

این نگارنده در چندین مقاله آورده‌ام که همایش‌ها روزی آغاز می‌شوند که مراسم چندروزه همایش خاتمه می‌یابد. به قول برتولت برشت، تأثیر وقتی آغاز می‌شود که پرده می‌افتد، لذا بحث بر سر این است که پس از پایان هر دوره همایش، قرار است چه اتفاقاتی در جهت تحقق ایده‌ها و خواسته‌های محققان و پژوهش‌شده و آرمان‌های مطرح در برنامه‌های حضوری همایش صورت پذیرد. مهم ... ادامه همایش به صورتی دیگر است!

موضوع دیگر تاکید بر «مساله‌یابی» است. در اینجا بحث بر سر مهم‌ترین مسایل امور دریایی است. همایش ارگان‌های دریایی، باید بر این نکته تاکید ورزد که مساله‌های ما در حوزه امور دریایی، چه چیزهایی هستند؟ مساله‌های ما که پیش روی امر توسعه دریامحور، تجارت جهانی، حمل و نقل دریایی، احراز سطوح توسعه‌ای در منطقه و جهان، توانمندسازی ظرفیت‌ها و بهره‌وری قرار دارند چه‌ها هستند؟ علاوه بر این، همایش و در یک نگاه فرانکر درمی‌یابد که زاویه‌های امور دریایی ما با بهره‌برداران از خدمات دریایی، بهره‌برداران از منابع و ثروت انسانی در چارچوب فعل دریانوردی و دریانوردان و گروه‌های حمل و نقل و تجارت دریایی به ویژه در بخش خصوصی چیست؟

ضمن آن برای مساله‌اندیشه کنیم که به پشتوانه «صنایع دریایی» چه اندازه در امر دریا، دریانوردی، حمل و نقل و تجارت دریایی به مفهوم واقعی کلمه «صنعتی» شده‌ایم و مهندسی و ارتصمیم می‌گیریم و عمل می‌کنیم؟ صنعت کشتی‌سازی و صنایع دریایی، هویت‌یابی خشکی ما بر بستر توسعه دریامحور است. چه اندازه برای مساله تمرکز داریم؟

و از همه مهم‌تر آنکه همایش ارگان‌های دریایی کشور، قابلیت‌ی وزین و داشته‌ای گرانقدر است. لحظه لحظه همایش، مصادف با لحظه لحظه تفکر و اندیشه برای تولید ثروت از کرانه‌های دریایی ماست، حساب کنیم که تراز داده و ستاده ما در این میان چیست؟

A.B.C Group



آرا باختر

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

Your Global Credit

نماینده‌گی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نماینده‌گی بندرعباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نماینده‌گی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgroup.ir

info@arabakhtar.com

۴۲

همایش ارگان‌های دریایی کشور، قابلیت
وزین و داشته‌ای گرانقدر است. لحظه
لحظه همایش، مصادف با لحظه لحظه
تفکر و اندیشه برای تولید ثروت از
کرانه‌های دریایی ماست، حساب کنیم که
تراز داده و ستاده ما در این میان چیست؟

جوهر اصلی و خزانه تاریخی ما، باشندگان کرانه‌های ساحلی جنوب
کشورمان در نوار شمالی خلیج پارس و دریای عمان هستند. روح این فضا
به برکت وجود فرهنگ دریایی کشور و دریانوردان سنتی ما، یعنی همین
دریانوردان متعلق به گروه شناوری زیر ۵۰۰ تن (لنج‌داران) غنی است.
بیندیشیم که پیوسته در همکاری و توسعه فعالیت آنان بکوشیم و به این
ترتیب بر عزت و منزلت حضور آنان بیفزاییم.

و آخرین نیاز آنکه: همایش را در ترکیب جامعی از کنشگران و فعالان بخش
خصوصی و مخاطبان در حوزه امور دریایی، بندری و تجارت و حمل و نقل
دریایی، در کنار پژوهشگران و مدیران حوزه‌های حاکمیتی و تصدیگری،
به عنوان وجهی از مشارکت و هم‌اندیشی بارور سازیم. □

منبع:

—سوبوتینا، تاتیانا، ۱۳۹۰، فراسوی رشد اقتصادی، ترجمه محمدرضا سرکار
آرانی، عباس معدن دارآرانی، نشر نی، تهران

شرکت پارس کشتی پولاد



طراحی، ساخت و تعمیر انواع شناورهای فلزی
یدک کش، لندینگ کرافت، بارج

آدرس: بندرعباس - کیلومتر ۶ جاده بندر شهید رجایی

آدرس پستی: بندرعباس - صندوق پستی: ۳۳۷۹ - ۷۹۱۴۵

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

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

www.parspooladshipyard.com

pkpshipyard@gmail.com

اصولا بیانیه‌های پایانی هر همایش انعکاس‌دهنده ضرورت‌ها، نیازها، چشم‌اندازها و انتظارات تدوین‌کنندگان آن بیانیه هستند. بدیهی است که بیانیه پایانی همایش‌های ادواری ارگان‌های دریایی کشور نیز از این قاعده مستثنی نیست. از آنجا که برگزاری این همایش‌ها وارد سومین دهه از آغاز فعالیت خود شده است، ماهنامه «بندر و دریا» فرصت را غنیمت شمرده و طی گفتگویی نقطه‌نظرات تحلیلی دکتر امیر بادپا، مشاور دریایی-بندری منطقه آزاد تجاری-صنعتی قشم را پیرامون برخی از محورهای اصلی همایش‌های گذشته از جمله بیانیه‌های صادره در حوزه مناطق آزاد تجاری-صنعتی و بندر آزاد جویا شد. ماحصل این مصاحبه اختصاصی رادری می‌خوانید:

■ **با توجه به اینکه جنابعالی از جمله متخصصان حقوق دریایی محسوب می‌شوید، لطفا فلسفه وجودی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و بندر آزاد در کشور را از ابعاد تاریخی، حقوقی و... تشریح فرمایید.**

قبل از هر چیز لازم می‌دانم به سابقه تاریخی مناطق آزاد تجاری-صنعتی اشاره‌ای کوتاه داشته باشم. برای نخستین بار در سال ۱۳۴۸ با توجه به موافقت شورای عالی سازمان مناطق آزاد و تصویب مجلسین وقت بر راه اندازی و بهره‌برداری از مناطق آزاد تجاری در کشور تاکید شد، این در حالی است که هیچ صحبتی در خصوص بندر آزاد مطرح نشده بود. نهایتاً با شروع برنامه‌های توسعه پنج‌ساله کشور در سال ۱۳۷۲ قانون «چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری اسلامی ایران» توسط مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. البته تا قبل از این قانون مناطق آزاد تجاری-صنعتی تحت عنوان سازمان عمران مناطق آزاد مانند منطقه آزاد کیش یا قشم اداره می‌شدند.

قطعه‌نامه اولین گردهمایی مسئولین ارگان‌های دریایی کشور

۱۴ و ۱۵ بهمن ماه ۱۳۶۸ جزیره کیش

در اجرای پیام ریاست محترم جمهور و اهداف قطعه‌نامه روز دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، گردهمایی مسئولان ارگان‌های دریایی کشور از تاریخ ۱۴ لغایت ۱۶ بهمن ماه سال ۶۸ در جزیره کیش برگزار شد و طی آن پیرامون دو موضوع: اثرات مناطق آزاد تجاری بر اقتصاد کشور و مشارکت در فعالیت‌های سازندگی جزیره کیش و همچنین ایجاد دفتر هماهنگی به جهت انجام تحقیقات و برنامه ریزی در امور دریایی و شیلاتی کشور، جمعا ۱۲ مقاله و سخنرانی توسط شرکت‌کنندگان ارائه گردید. در پایان این نشست، شرکت‌کنندگان گردهمایی پس از بحث و بررسی، مفاد زیر را توصیه و مورد تاکید قرار دادند.

۱. مناطق آزاد تجاری به طریقی ایجاد شود که مطابق با مشخصات بومی و محلی و اقلیمی و امکانات آن مناطق باشد.
 ۲. برنامه ریزی جهت طرح‌های کوتاه و بلند مدت جهت احداث صنایع، به نحوی که هدف کلی صادرات در نظر گرفته شده و بر واردات پیشی گیرد.
 ۳. تلاش در جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی برای بخش‌های مختلف (شامل طرح و توسعه).
 ۴. ایجاد تسهیلات برای صنایع مونتاژ ساخت، بسته بندی در بندر آزاد و توزیع آن در کشورهای دیگر.
 ۵. ایجاد جاذبه‌های اشتغال و انتقال تکنولوژی در مناطق آزاد.
 ۶. تأثیرات فرهنگ اصیل اسلامی بر سایر کشورهای همجوار از طریق مناطق آزاد
 ۷. برنامه ریزی‌های ملی و مطالعه شده در راستای سرمایه گذاری در موارد بهره‌برداري موثر سياحتي، تفریحي، توریستی و تجاري در مناطق آزاد به خصوص در جزایر و بندر دور افتاده و محروم.
 ۸. مجموعه بنادر آزاد می‌بایست به نحوی ایجاد شده و گسترش یابد که بتواند به صنایع دریایی و نفتی مستقر در خلیج فارس خدمات مناسبی را ارائه نماید.
 ۹. در ایجاد مراکز و بندر آزاد لازم است تسهیلات و امکانات سرمایه گذاری به خصوص با وضع قوانین مناسب و حذف مقررات دست و پاگیر (نامناسب) برقرار گردد.
 ۱۰. ایجاد و تاسیس دانشگاه منطقه ای یا بین المللی در درون بندر آزاد به جهت بهره‌برداري از امکانات بالقوه خاص این قبیله بندر بررسی گردد.
 ۱۱. ایجاد تسهیلات و امتیازات در طراحی بندر آزاد در جهت رونق کار صیادان و نیز ایجاد امکانات برای تامین نیازها و ابزار صید مورد نیاز در بازارهای تجاري آزاد و همچنین ایجاد امکانات برای عرضه صید و عمل آوری آن طبق ضوابط شیلات به عمل آید.
 ۱۲. با توجه به منحصر به فرد بودن ارزش‌های طبیعی جزایر مرجانی، از هر نوع توسعه ای که منجر به ایجاد آلودگی در این جزایر شود، جلوگیری به عمل آید.
 ۱۳. تکیه بر حفظ ارزش‌های طبیعی جزیره و سواحل اطراف به منظور جلب توریست.
 ۱۴. ارزیابی زیست محیطی منطقه در ارتباط با حفظ ارزش‌های طبیعی انسانی.
 ۱۵. به کارگیری تکنولوژی مناسب جهت تقلیل آلودگی‌های زیست محیطی و هماهنگی با سازمان حفاظت محیط زیست در مورد تعیین لیست صنایع مجاز.
 ۱۶. شناخت پتانسیل‌های واقعی کشور در زمینه دریا از طریق ایجاد دفتر مطالعات و تحقیقات دریایی کشور که به عنوان بازوی کارشناسی شورای عالی هماهنگی دریایی فعالیت خواهد کرد.
- پروژه‌هایی که این دفتر می‌تواند نسبت به شروع آنها مبادرت نماید به قرار زیر است:
- الف ایجاد بانک اطلاعاتی
- ب - اشاعه فرهنگ دریا
- ج - بررسی کنوانسیون‌های بین المللی و شرایط و امکان الحاق به آنها
- ه - تعیین روش‌های ایجاد هماهنگی به منظور تسریع در عملیات حمل و نقل دریایی.
- و - ایجاد هماهنگی به منظور افزایش سهم حمل و نقل با کانتینر در گردش کالای متفرقه کشور.
- ز - تطبیق توانایی بندر و واحدهای شناور به لحاظ کمی و کیفی
- ح - بهره‌برداري مناسب و موثر از توانایی‌ها و تجارب ارگان‌های دریایی به جهت آموزش پرسنل.
- ط - بررسی تأثیر بندر آزاد در امور اقتصادی و فرهنگی منطقه و کشور
- ی - به منظور شناخت عمیق و درست دریای خزر، مطالعه و بررسی بیشتری در مورد دسترسی و دستیابی به منابع شیلاتی و صیادی به عمل آید.
- ک - بررسی اثرات بندر آزاد در کار صید و صیادی.

■ پیشنهاد شما برای افزایش اثربخشی و کارایی در مناطق آزاد تجاری و بنادر آزاد کشور چیست؟

اگر بخواهیم مناطق آزاد تجاری اثربخشی و کارایی لازم را داشته باشند، رعایت چند فاکتور مهم ضروری است. نخست اتخاذ تصمیم صحیح و اجرای فوری آن می باشد. به عنوان مثال، برخی از تصمیمات برای اجرای بهتر امور در مناطق آزاد یا بنادر در سطح بالاترین شورا یا مقام اجرایی دستگاه مربوطه اتخاذ می شود، ولی تا زمان به تصویب رسیدن در مجلس یا مراجع قانونی و اعمال آن مدت ها زمان می برد که این تصمیم در هنگام تصویب و اجرا به دلیل زمان بر بودن و طولانی شدن فرایند تصویب، عملاً از حیز انتفاع ساقط می گردد.

دومین اقدام مهمی که بایستی در مناطق آزاد تجاری و بنادر آزاد انجام شود، اعمال و اجرای مقررات و ضوابط بسیار سهل تر در مقایسه با مقررات مشابه در سایر بنادر کشور است که باید به نفع سرمایه گذاران صورت پذیرد. مثلاً اگر در مناطق و بنادر عادی تعرفه و عوارض از شناورها وصول می شود، طبیعتاً این نوع عوارض باید در مناطق آزاد تجاری و بنادر آزاد بعضاً حذف یا حداقل ممکن اخذ شود تا موجب تشویق و ترغیب پذیرش کشتی ها در این مناطق و بنادر گردد.



بر اساس اهداف اولیه قانون مذکور تعداد ۳ ناحیه شامل منطقه آزاد کیش، منطقه آزاد قشم و منطقه آزاد چابهار در کشور به رسمیت شناخته شد که در حال حاضر این مناطق به تعداد ۷ مورد افزایش یافته و مناطق آزاد اروند، انزلی، ارس و ماکو نیز به آنها اضافه شده است.

■ اهداف اولیه تاسیس و اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی در کشور چیست؟ لطفاً توضیح دهید.

بر اساس ماده ۱ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی، هدف از اداره این مناطق توسط دولت تسریع در انجام امور زیربنایی، بحران و آبادانی، رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه گذاری و افزایش درآمد عمومی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه ای، تولید و صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی و ارائه خدمات عمومی است. پس از آن به موجب قانون برنامه چهارم توسعه و تاکید قانون برنامه پنج ساله پنجم توسعه کشور به ترتیب طبق مواد ۳۵ و ۱۱۲ دولت مکلف شد به منظور سامان دهی مناطق آزاد ویژه اقتصادی و ایفای نقش موثر آنها در تحقق اهداف سند چشم انداز ۲۰ ساله نظام و ایجاد رشد اقتصادی مطلوب، مدیریت یکپارچه ای را در این مناطق اعمال کند؛ یعنی دولت پس از گذشت ۱۰ سال از قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تازه متوجه این واقعیت شد که برای اداره این مناطق نیاز به اعمال مدیریت واحد است.

■ در برخی از محورهای بیانیه همایش ارگان های دریایی به ویژه در همایش اول و دوم اشاره به توسعه مناطق آزاد و بنادر آزاد شده است. لطفاً فرق بین این دو منطقه را از لحاظ حقوقی بیان بفرمایید.

اصولاً در منطقه آزاد تجاری - صنعتی مطابق قانون مصوب سال ۱۳۷۲ می توانیم بسیاری از امور اقتصادی، تجاری، صنعتی و ... را در قالب عنوان امور عمومی که تحت پوشش تسهیلات و قوانین حاکم در این مناطق است، انجام دهیم و در این مناطق بیشتر موضوعات مربوط به عمران و آبادانی، سرمایه گذاری و رشد و توسعه مورد توجه است. حال اینکه در بنادر آزاد تاکید فقط بر روی مسایل بندری از جمله هزینه های بندری، خدمات بندری شامل امور تخلیه و بارگیری، انبارداری، نقل و انتقال کالا، حتی امور دریایی از راهنمایی های کشتی گرفته تا مسایل مربوط به ورود و خروج شناورها، ثبت و موارد مشابه را در بر می گیرد.

لازم به ذکر است که در خصوص استفاده از تسهیلات و امکانات بنادر آزاد اگرچه تا سال ۱۳۷۲ عملاً قانون مصوب و مدونی در کشور وجود نداشت، ولی برغم آنکه مطابق بند «۱۹» ماده «۳» آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی وقت، فرصت استفاده از آن را برای تاسیس بنادر آزاد در کشور داشت، ولی هرگز از این موقعیت استفاده به عمل نیامد.

به نظر می رسد برای رسیدن به اهداف ذکر شده در قوانین برنامه های پنج ساله چهارم و پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور در خصوص توسعه مناطق آزاد تجاری و بنادر آزاد، اقدامات و انجام پیش نیازهایی ضرورت دارد. علاوه بر اعمال مدیریت یکپارچه در مناطق آزاد تجاری که در برنامه های چهارم و پنجم توسعه نیز تاکید شده است، هنوز مستلزم واگذاری یکسری از وظایف و امور عمده به بخش خصوصی و عمومی است. اگرچه برخی از این اقدامات مانند اختصاص ناحیه ای خاص به سوخت رسانی (بنکرینگ) در منطقه ای مانند منطقه آزاد قشم و اصلاحات مربوط به قانون ثبت شناورها در حال انجام است.

در مورد وجه مشترک منطقه آزاد تجاری و بنادر آزاد می توان گفت بنادری که در مناطق آزاد تجاری واقع شده اند، در واقع از تسهیلات و مقررات ویژه حاکم بر این مناطق نیز بهره مند هستند؛ مانند بندر کاوه در جزیره قشم که از تسهیلات این منطقه نیز برخوردار است. البته بیشتر بحث در مورد تصمیم گیری و فوریت در بنادر آزاد واقع در مناطق تجاری آزاد است که آن را با سایر بنادر عادی کشور متمایز می نماید. به عنوان مثال، مناطق آزاد تجاری دارای قوانین خاص برای نیروی کار، سرمایه گذاری، عوارض، مالیات، بخشودگی و معافیت های مالیاتی و برخی مقررات ویژه هستند، لذا انتظار این است که بنادری که در این مناطق فعالیت می کنند نیز از جمله این تسهیلات برخوردار شوند.

داشته باشیم. نتیجه آن می شود که بسیاری از بیانیه های همایش فقط صادر شده و بدون اجرا و پیگیری باقی می ماند.

■ از نگاه شما آیا صدور بیانیه های همایش ارگان های دریایی از بعد بین المللی اهمیت و ضرورتی دارد؟

با توجه به اینکه جمهوری اسلامی ایران در چند ارگان بین المللی مانند آی.ام.او (IMO)، آی.ال.او (ILO)، آنکتاد (UNCTAD) و اسکاپ (ESCAP) عضویت دارد، چنانچه محورهای بیانیه درست تهیه و تنظیم و پیگیری شود و به ویژه اگر در راستای اهداف و چارچوب وظایف قانونی این سازمان ها باشد، نه تنها ضرورت دارد بلکه می تواند برای ارگان های دریایی مفید نیز باشد. لذا به منظور استفاده از فرصت ها و همکاری های مشترک بین المللی به ویژه در زمینه های علمی - آموزشی، ارگان های دریایی باید بیانیه هایی را صادر و پیگیری کنند که از طریق کنوانسیون های مربوطه قابل پیگیری بوده و ضمانت اجرایی داشته باشد. از این رو در پیگیری و اجرای بیانیه های بین المللی همایش باید دنبال اهداف قانونی و هدفمند باشیم. پرواضح است که با فراهم کردن بستر و الزامات قانونی و هدفمند می توانیم زمینه همکاری با سازمان های بین المللی را در بلندمدت مهیا کنیم. به عنوان مثال چنانچه در مناطق آزاد تجاری با توجه به سیاست گذاری هایی که در قلمرو سرزمین اصلی انجام می شود و اثرگذار بر این مناطق نیز است، با مهیا کردن زیرساخت ها و مرتفع کردن برخی مشکلات سیاسی و اقتصادی می توانیم از بانک های خارجی و سازمان های اقتصادی آنها جهت سرمایه گذاری در مناطق آزاد دعوت به همکاری نماییم. مجددا تاکید می شود که با توجه به شناختی که از سازمان های بین المللی وجود دارد ما فقط با صدور بیانیه صرف نمی توانیم انتظار همکاری از آنها را داشته باشیم که این نیاز به برنامه ریزی و هماهنگی ارگان های دریایی و سازمان های ذی ربط و نهایتا پیگیری و برخورداری از قدرت اجرایی قوی دارد.

■ با توجه به تاکید همایش های اول و دوم ارگان های دریایی بر موضوع مناطق آزاد و بنادر آزاد، دستاورد برگزاری این همایش ها چه بوده است؟

اصلاح مقررات و تعیین برخی مقررات جدید در مناطق آزاد یکی از دستاوردهای مهم همایش های ارگان های دریایی در این ارتباط بوده است. همینطور توجه به مسایل آموزشی - علمی، تشویق و ترغیب بخش خصوصی در مشارکت فعالیت های بنادر و مناطق آزاد تجاری از دیگر دستاوردها محسوب می شود. برای اثبات این ادعا می توان به تعیین مقررات یا ضوابط جدید ثبت شناورها، همچنین اعمال مدیریت یکپارچه در مناطق آزاد، توسعه قلمرو دریایی، نحوه اخذ حقوق و عوارض و هزینه های بندری بر شناورها که از جمله دستاوردهای موردنظر است، اشاره نمود.

مساله مهم دیگری که در برگزاری این همایش ها وجود دارد، موضوع برخورد عقاید کارشناسان، متخصصان و صاحب نظران ارگان های مختلف دریایی کشور است که در آن مشکلات موجود در قالب بحث های تخصصی و کارشناسی مطرح و حل و فصل می شود. ناگفته نماند که به خاطر عدم برنامه ریزی صحیح و اصولی و در نتیجه اجرا نشدن برخی از بیانیه های همایش ها، ناهماهنگ بودن سازمان ها و برخی دستگاه ها از جمله نارسایی هایی است که منجر به ناکامی ارگان های دریایی در اجرای برخی بیانیه ها می شود. اگر در بیانیه های مربوطه، اهداف بلندپروازانه و آرمانی را کنار بگذاریم و بیشتر دنبال رفع کمبودها و نیازهای واقعی باشیم، طبیعتا محدودیت های اجرای بیانیه ها رفع شده و کامیاب خواهیم شد.

■ انتظار جنابعالی به عنوان یک متخصص حقوقی دریایی - بندری از مناطق آزاد تجاری چیست؟

اگرچه هنوز قوانین و مقررات حاکم بر مناطق آزاد با نارسایی هایی روبه روست و شرایط موجود ایده آل نیست، چنانچه بخواهیم این مساله را رفع کنیم، اعتقاد داریم که برای تداوم مناطق آزاد فعلی و ایجاد مناطق آزاد جدید و بهره برداری صحیح از آن باید اولاً زیرساخت ها از قبیل توسعه حمل و نقل جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی فراهم شود و دوم قدرت تصمیم گیری برای مناطق آزاد به فوریت و دقت فراهم شود که همه این موارد در گرو همکاری ارگان های دریایی و سازمان های متولی ذی ربط است، لذا دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی با پیگیری و هماهنگی های مربوطه نقش بسیار موثری می تواند در این ارتباط ایفا کند. □

علیرغم آنکه مطابق بند «۱۹» ماده «۳» آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی وقت، فرصت استفاده از آن را برای تاسیس بنادر آزاد در کشور داشت، ولی هرگز از این موقعیت استفاده به عمل نیامد

■ به نظر جنابعالی دلایل انتخاب بیانیه های همایش ارگان های دریایی در مورد برخی محورها مانند مناطق آزاد و بنادر آزاد چیست؟

من اعتقاد دارم که بسیاری از بیانیه های همایش ها از قبل تعیین شده هستند. واقعیت این است که بیانیه های اکثر همایش ها در چارچوب محورهایی انتخاب می شوند که بر اثر نفوذ و حاکم بودن میزبان برگزاری همایش اعمال می شود، از این رو طبق برنامه ریزی منسجم، صحیح و اصولی انتخاب نمی شوند. به عنوان نمونه هنگامی که همایش ها با میزبانی مناطق آزاد تجاری برگزار می شود، بیشتر محورهای بیانیه همایش بر روی مسایل و مشکلات مناطق آزاد تجاری متمرکز می شود و یا مادامی که این همایش ها برای دوره آتی به میزبانی بخش خصوصی یا ارگان خاص دریایی برگزار می شود، عمده محورهای بیانیه همایش اشاره به پیگیری و حل مشکلات و نارسایی های بخش خصوصی یا ارگان میزبان همایش دارد. پس هر کاری که بدون برنامه ریزی صحیح و عدم نظارت کامل انجام شود، از این بیشتر نباید انتظار

عدم برنامه ریزی صحیح و اصولی ناهماهنگ بودن سازمان ها و برخی دستگاه ها از جمله نارسایی هایی است که منجر به ناکامی ارگان های دریایی در اجرای برخی بیانیه ها می شود



بندر انزلی

مقدمه:

شکوفایی صنعت توریسم و گردشگری در کشور مورد تایید کلیه آحاد مسئولین نظام جمهوری اسلامی ایران بوده و در این بین سفرهای گردشگری دریایی از توجه مضاعفی برخوردار می باشد. از طرفی فعالیت در این بخش با توجه به

سرمایه گذاری قابل توجه برای فعال سازی این بخش در کشور و به نوعی فقدان توجیه اقتصادی این بازار چندان مورد استقبال بخش خصوصی واقع نشده است چون درآمدها در این بخش پاسخگوی هزینه‌ها نیست و در نتیجه منجر به نارضایتی دست اندرکاران شده است. لازم به ذکر است که سازمان بنادر و دریانوردی به کارگروه توسعه گردشگری دریایی پیوسته است. حضور در این کارگروه زمینها را برای توسعه شبکه حمل و نقل دریایی مهیا میکند و انتظار می رود این نوع از گردشگری به پیشرفت چشمگیری نائل آید.

ترمینال مسافری دریایی بندر انزلی

عنوان نمازخانه و رستوران مورد استفاده قرار می گیرد. فضای اداری پایانه شامل بخش نظارتی اداره بندر و دریانوردی، بخش گذرنامه، بخش ریاست جمهوری، گمرک و بخش آژانس های مسافرتی می باشد. با توجه به فضای کافی و مناسب ترمینال در هر ۲ سالن علاوه بر فضاهای پارتیشن بندی شده می توان از فضای گسترده ای در بخش تجاری و بازاریابی و فرهنگی و... استفاده نمود لازم به ذکر است که کلیه عواید جانبی ناشی از غرفه ها در پایانه و سایر درآمدهای احتمالی متعلق به شرکت می باشد. علاوه بر این بندر پیگیری های لازم جهت اخذ مجوز از هیئات عامل سازمان مبنی بر معافیت یا تخفیف حقوق عوارض و هزینه بندری شناورهای مسافری و تفریحی را انجام خواهد داد در ۵ سال اول اداره بندر جهت همکاری و کمک به شکوفایی صنعت گردشگری و مسافرت های دریایی کلیه هزینه های مصرفی انشعابات (آب، برق و گاز) پایانه مسافری را پرداخت می نماید و همچنین کلیه هزینه های مربوط به تعمیرات اساسی ترمینال و ابنیه تحویلی را برعهده خواهد گرفت، حتی به منظور تامین سوخت یارانه ای، اخذ تسهیلات از سیستم بانکی و استفاده از وجوه اداره شده سازمان برای خرید کشتی سازمان با شرکت مذکور همکاریهای لازم را انجام خواهد داد.

در ماه اخیر و در تاریخ ۱۳۹۱/۱۱/۲۵ تفاهم نامه ای به منظور بهره برداری از پایانه مسافری بندر انزلی به مدت ۲۰ سال فی ما بین اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با شرکت (سرمایه گذاری امین) جهت عملیاتی کردن پایانه مسافری دریایی حاصل گردید بر اساس این تفاهم نامه: بندر پایانه موجود در مجاورت میدان گمرک را با تجهیزات کامل بعلاوه اسکله شماره (۱) و همچنین اسکله مسافری واقع در حوضچه غربی بندر (حذف فاصل موجب شکن های جدید و قدیم) را به منظور استفاده برای جابجایی مسافر به شرکت سرمایه گذاری امین واگذار می نماید. در سال ۱۳۹۰ بالغ بر ۷ میلیارد ریال جهت احداث این پایانه هزینه شده است. این ترمینال مسافری در دو حالت ساحلی و بین المللی مورد استفاده قرار خواهد گرفت پایانه ترمینال مسافری دریایی بندر انزلی مشتمل بر ۲ واحد مجزای بخش اداری و سالن انتظار ثانویه است و دارای ۱۶۰۰ متر مربع زیر بنا می باشد. ساختمان ورودی ترمینال ۲ طبقه داشته که طبقه اول آن مربوط به سالن انتظار اولیه و ۵ پارتیشن جهت استفاد موارد جانمایی شده قرار خواهد گرفت در طبقه دوم پارتیشن هایی جهت انجام امور اداری ترمینال منظور گردیده است و همچنین بخشی از آن به



ویژگیهای بندر انزلی

- نزدیک به فرودگاه بین المللی (۳۵) کیلومتر
- برخورداری از معافیت مالیاتی
- دسترسی به معادن سرب، روی و آهن و مراکز صنعتی
- برخورداری از شرایط آب و هوای معتدل استان گیلان
- نزدیکی به استانهای صنعتی همجوار
- مجهز به سیستم کنترل ترافیک دریایی (V.T.S)
- مجهز به سیستم مدیریت عملیات کالاهای عمومی (GCOMS) و سیستم جامع دریایی جهت انجام عملیات بندری و تشریفات ترخیص کالا
- انجام عملیات ۲۴ ساعته تخلیه و بارگیری کالای تجاری
- تنها بندر کشور که دارای دو گیت اختصاصی مجزا برای ورود و خروج کالا و کامیون می باشد.
- بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر و مجهز به امکانات مدرن تخلیه و بارگیری
- دارای رتبه سوم بین بنادر کشور بعد از امام خمینی و بندر شهید رجایی
- نزدیکی با بندر آستراخان و لاگان در روسیه، کراسنودسک در ترکمنستان، اکتافو در قزاقستان و باکو در آذربایجان
- ارتباط با بازارهای منطقه ای و دسترسی به بازار مصرف جمعیت ۳۰۰ میلیونی کشورهای تازه استقلال یافته شوروی سابق
- قرار گرفتن در مسیر کریدور بین المللی شمال - جنوب که این مسیر سه برابر از مسیر فعلی کوتاه و ارزانتر می باشد. (انتخاب مسیر می تواند قیمت را کاهش و سرعت زمان تحویل کالا را افزایش دهد).
- واقع شدن بندر در محدوده منطقه آزاد، و فراهم نمودن تسهیلات و امکانات ویژه برای صاحبان کالا، تجار و سرمایه گذاران

امکانات و زیرساختهای بندر قبل از اجرای طرح جامع توسعه بندر

- مساحت کل بندر ۶۸ هکتار
- ظرفیت اسمی بندر ۴/۵ میلیون تن در سال ظرفیت واقعی ۷ میلیون تن در سال
- انبار مسقف ۲۳۳۱۸ متر مربع
- انبار روباز ۳۲۴۶۶۳ متر مربع
- سیلوی غلات با ظرفیت ۶ هزار تن
- تعداد اسکله ۱۱ پست به طول ۱۴۲۰ متر
- مساحت حوضچه قدیم ۴۵ هکتار

امکانات و زیرساختهای بندر بعد از اجرای فاز اول طرح جامع توسعه بندر

- مساحت کل بندر ۱۱۰ هکتار
- ظرفیت بندر ۱۱ میلیون تن کالا در سال ظرفیت واقعی ۱۷ میلیون تن در سال
- انبار مسقف ۵۰۷۶۲ مترمربع (تفاوت ۱۹۴۸۱)
- سیلوی غلات با ظرفیت ۲۱ هزار تن در سال
- احداث موج شکن شرقی ۱۳۴۵ مترمربع
- احداث موج شکن غربی ۱۶۷۰ مترمربع
- تعداد اسکله از ۱۰ پست به ۱۴ پست و طول ۳۶۲۰ متر
- زمینهای استحصال شده ۳۴۴۵ هکتار
- اسکله مسافری جدید به طول ۱۰۰ متر
- مساحت حوضچه جدید ۱۲۰ هکتار



طرح ها و برنامه های در حال اجرا اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

- ارتقا ظرفیت واقعی بندر از ۵/۴ میلیون تن به ۱۱ میلیون تن و ظرفیت اسمی ۷ میلیون تن به ۱۷ میلیون تن در سال
- ساخت سه پست اسکله دلفین برای فرآورده های نفتی
- ساخت ترمینال کانتینری به مساحت ۱۰ هکتار
- ساخت موج شکن شرقی و غربی به طول ۳ کیلومتر
- احیاء اراضی به مساحت ۴۰ هکتار
- احداث ۱۱ پست اسکله شامل اسکله رورو - ریلی - اسکله عمومی - اسکله مسافرتی و خدماتی

وتحولات فراروی آن

درس سال ۹۲



سعداله عبداللهمی
کارشناس ارشد مدیریت بنادر از دانشگاه
جهانی دریانوردی مالمو - سوئد
مدیر کل ترانزیت و تعرفه
سازمان بنادر و دریانوردی

بنادر یکی از حلقه‌های طلایی زنجیره تامین محسوب شده و نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه پایدار ایفا می‌کنند. امروزه استقرار بنادر نسل سوم و تداوم حرکت به سوی بنادر نسل چهارم که در محافل علمی و آکادمیک تحت عنوان «بنادر لجستیک» از آن یاد می‌شود از یک سو ضریب وابستگی اقتصاد کشورها به حمل و نقل دریایی (Maritime Dependency Factor) از سوی دیگر، بنادر را به عنوان یکی از ارکان اساسی رشد و توسعه اقتصادی و صنعتی جوامع بشری معرفی کرده است. در کشور ما، ایفای نقش محوری بنادر در توسعه ترانزیت همراه با مولفه‌های ذکر شده، بر این جایگاه، اهمیت و اعتباری دوچندان بخشیده است. در این بین، مطالعه اقتصاد بندری نیز که پارامترهایی چون سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، روساخت‌ها، فن‌آوری اطلاعات، نیروی انسانی متخصص و آموزش دیده، رقابت‌پذیری و توسعه سهم بازار و نظایر آن به عنوان عوامل تعیین‌کننده و تاثیرگذار در فراز و فرود آن عمل می‌کنند، به عنصری اساسی (Driving Force) در تدوین استراتژی‌ها و سیاست‌های آتی بنادر تبدیل شده است. با توجه به تحولات حادث در حوزه‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و... بخشی از تحولات پیش روی اقتصاد بندری در سال ۹۲ و راهکارهای مواجهه با آن به شرح زیر مورد اشاره قرار می‌گیرد.

۲. رکود تورمی و تغییر رفتار بازار:

افزایش قیمت کالاها و خدمات اعم از تولیدی و وارداتی، گرایش مصرف‌کنندگان به صرفه‌جویی در هزینه‌ها را تشدید کرده و موجب کندی آهنگ حرکتی چرخه مصرف، توزیع و تولید خواهد شد. کاهش حجم واردات از بنادر و کاهش درآمد‌های حاصله، بنادر را با مشکلاتی در اجرای طرح‌های توسعه و تامین تجهیزات مواجه خواهد ساخت. چنانچه جامعه تجاری کشور به ظرفیت‌سازی و توسعه آن در حوزه صادرات، توجهی منطقی نداشته باشد، مازاد مصرف ناشی از این امر به فرصتی استثنایی برای افزایش صادرات از طریق بنادر تبدیل خواهد شد.

۳. محدودیت‌های منبعث از تحولات سیاسی:

تداوم این محدودیت‌ها بر حمل و نقل دریایی، تسهیل جریان تجارت دریایی را با دشواری‌هایی مواجه کرده و طبیعتاً پیش‌بینی‌های به عمل آمده در خصوص واردات کالا و کانتینر را با تردید همراه خواهد ساخت. در نقطه مقابل، تجارت بر مبنای تهاوت، موجب افزایش حجم واردات کالاهای اساسی و غذایی شده و به نظر می‌رسد که حجم عملکرد بنادر تخصصی در جنوب کشور از روند متعارف و سنتی سال‌های اخیر تبعیت نخواهد کرد. در این راستا انتقال بخشی از سهم بازار به حمل زمینی از طریق کشورهای دارای مرز زمینی مشترک، تهدیدی مضاعف برای بنادر تلقی خواهد شد.

قیمت حامل‌های انرژی تامین خواهد شد و این بدان معنی است که قیمت حامل‌ها حداقل به میزان قیمت‌های جاری باید افزایش یابد. مسلماً تاثیر این امر در قیمت تمام‌شده کالاها و خدمات محسوس خواهد بود. در این صورت جستجوی راه‌های افزایش درآمد یا ایجاد آن در کنار عواملی چون افزایش بهره‌وری و بهره‌گیری از سیستم‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت در تجهیزات بندری و دریایی می‌تواند راهگشا باشد.

۱. اجرای مرحله دوم هدفمندسازی یارانه‌ها:

افزایش ثقل هزینه در موازنه هزینه - درآمد خصوصاً در حوزه‌های عملیاتی و بخش‌های خصوصی فعال در بنادر متعاقب افزایش قیمت حامل‌های انرژی، از چالش‌های این مرحله خواهد بود. این موضوع زمانی توجه بیشتری به خود معطوف خواهد داشت که ملاحظه شود از مجموع ۱۲۰ هزار میلیارد تومان درآمد پیش‌بینی شده در فاز دوم طبق لایحه بودجه سال ۹۲، حدود ۱۰۹ هزار میلیارد تومان آن از محل افزایش



در این راستا انتقال بخشی از سهم بازار به حمل زمینی از طریق کشورهای دارای مرز زمینی مشترک، تهدیدی مضاعف برای بنادر تلقی خواهد شد

۷. خوشبینی‌های حاصل از توقعات هسته‌ای با گرو ۱۵۰۰

بعبارت دیگر امور خارجه جمهوری اسلامی ایران از مذاکرات هسته‌ای به «نقطه عطف» خوشبینی‌ها به آینده این مذاکرات را افزایش داده و بازار نیز واکنش‌های مثبتی را به این امر از جمله در کاهش نیمی قیمت بنکه و آبر نشان داده است. نداهم توافق‌های طرفین که عدم اعمال تحریم‌های جدید لغو ممنوعیت تجارت طلا و محصولات پتروشیمی و همچنین معاملات خرد بانکی را در پی خواهد داشت، باعث می‌شود که قیمت‌ها نیز در بازار داخلی سیر نزولی در پیش گیرد. در یک برآورد خوشبینانه می‌توان اطمینان یافت که عمده عوارض منفی احتمالی ذکر شده در هریک از پاراگراف‌های فوق، قطعاً تقلیل یافته و تحریک مطلوبی برای تجارت دریایی و اقتصاد بندری رقم خواهد خورد. □

در این زمینه برخوردار است. فرار دارد و تاثیر پسوانی در افزایش حجم عملیات کالاهای صادراتی از بنادر خواهد داشت. مسلماً منافع متنوع حاصله از عملکرد موفق در این عرصه که در گرو افزایش سهم بازار است، برای تجارت دریایی و اقتصاد بندری در سال‌های آتی نیز قابل توجه خواهد بود.

۶. تاثیر کاهش وابستگی به دام‌های نفتی

در لایحه بودجه سال ۹۲، حدود ۳۱ میلیارد دلار درآمد نفتی یعنی ۲۰ میلیارد دلار کمتر از سال قبل پیش‌بینی شده است. با فرض اینکه نصف این مبلغ بابت واردات کالاهای مورد نیاز کشور در سال‌های اخیر اختصاص می‌یافته و شرایط و دشواری‌های تجارت خارجی و نقل و انتقال ارز در سطح سال ۹۱ در نظر گرفته شود و واردات هرتن کالاهای از جنرال کارگو و کانتینر به طور متوسط ۱۰۰۰ دلار هزینه دربر داشته باشد، با اتخاذ سیاست‌های انقباضی، واردات کشور در مجموع ۱۰۰ میلیون تن کاهش همراه خواهد بود. اگر واردات حدود ۸۰ درصد این میزان از طریق بنادر انجام گیرند، بنادر کشور با کاهش ۸ میلیون تنی در واردات یعنی ۴۰۰ هزار TEU در عملکرد کانتینری و ۴ میلیون تن در سایر کالاهای مواخه خواهد شد. مدیریت تجارت دریایی باید از هم اکنون مکانیزم‌های لازم را برای تعدیل انتظارات کاهش درآمد‌های ناشی از این امر پیش‌بینی کند.

۵. خروج نیروهای اشغالگر از افغانستان و کاهش حضور آنها در عراق

این امر به علت وجود علایق فرهنگی، اقتصادی و مشترکات دینی مردم کشورهای ذکر شده با ایران موجب افزایش تعاملات تجاری می‌ماند. شده و علاوه بر افزایش حجم عملیات تجاری، گرایش آن‌ها به ترانزیت کالا و کانتینر به ویژه اقلام مصرفی، سوخت و مشتقات نفتی از طریق بنادر ایران را افزایش خواهد داد.

۵. تحولات اجتماعی و فرهنگی در کشورهای پیرومونی

از جمله این اتفاقات می‌توان به انتخاب سوام با حرف و حدیث فطریه عنوان میزبان جام جهانی ۲۰۲۲ فوتبال اشاره کرد. به طور طبیعی، برگزاری مسابقاتی در این سطح و گستره نیازمند بهره‌گیری از مجموعه عظیمی از زیرساخت‌های ورزشی، اقامتی، تفریحی، حمل و نقل و ... است. نیازمندی این کشور به استفاده از منابع معدنی، ساختمانی و مصرفی جهت احداث زیرساخت‌های مذکور و دسترسی سهل و مقرون به صرفه به بازار ایران، توجه فطری‌ها را به این مقوله معطوف کرده و علی‌الظاهر طی ماه‌های اخیر اقداماتی نیز در این راستا به عمل آمده است. بدیهی است که این موضوع به عنوان فرصتی طلایی فراروی حمل و نقل دریایی و بنادر کشور که از موقعیت مطلوبی در مقایسه با سایر رقبای

شرکت تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی قشم

تأسیس سال ۱۳۷۲ شماره ثبت ۹۳۴

عضو اتحادیه حمل و نقل بار و مسافر کشور

تعاونی برتر ملی در حوزه حمل و نقل دریایی مسافری در سال ۱۳۸۹

با محوریت رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی در امور شناوران مسافری

به منظور رفاه حال مسافری و انجام سفرهای ایمن، این شرکت با ورود شناوران جدید و نوساز با ضریب ایمنی بالا مجهز به تمام امکانات ناوبری استاندارد جهانی و امکانات رفاهی در خدمت مسافری، توریست‌ها و دانشجویان در مسیرهای قشم - بندرعباس جزایر هرمز، لارک و بلعکس، سرویس ارائه می‌نماید.



ساعت حرکت از قشم به بندرعباس

۶:۰۰ صبح از قشم

ساعت حرکت از قشم به بندرعباس

۶:۰۰ صبح از قشم

ساعت حرکت از بندرعباس به قشم

۱۵:۰۰ عصر از بندرعباس

توسعه پایدار از منظر معاهدات بین المللی



علی جان علی اکبری
جانشین معاون مدیریت و منابع
سازمان بنادر و دریانوردی

نکته عطف در توسعه پایدار، ضمن مدیریت زیست محیطی، تلاش برای یافتن بهترین انتخاب‌های ممکن به جهت ترویج و اشاعه مقوله توسعه پایدار است. زیرا در این روش با تدوین استراتژی‌های توسعه‌ای، متناسب با محیط زیست با رعایت فرآیند تخصیص منابع و انسان برای استفاده بهینه از محیط پیرامونی آبی و خشکی در جهت برآورده شدن نیازهای اساسی انسان در حداقل و حتی بیشتر در صورت امکان و بر اساس پایداری تنظیم و شکل خواهد گرفت. زیرا از جمله وظیفه زیست محیطی سازمان ملل متحد؛ ایجاد تسهیلات برای تبادل دانش و فن آوری جهت دستیابی به توسعه پایدار می‌باشد.

به دنبال بروز کاستی‌های مدل کلاسیک توسعه با پیامدهای فقر فزاینده، بیکاری، فجایع زیست محیطی، عدم مشارکت انسان در تصمیم‌گیری‌های توسعه و بی‌توجهی به همه اقشار جامعه جهت رفع این پیامدها، مفهوم توسعه پایدار از سوی کارشناسان و نظریه پردازان توسعه در سطح جهانی مطرح گردید. یکی از اجزای جدایی ناپذیر توسعه پایدار حفظ استانداردهای زیست محیطی و تلاش جهت کاستن مضرات زیست محیطی توسعه است. بدین معنی توسعه پایدار استفاده از منابع طبیعی برای رفع نیاز کنونی بشر بدون لطمه زدن به آیندگان برای رفع نیازهایشان است. توسعه با صفت پایداری دربرگیرنده ابعاد «اقتصادی»، «اجتماعی» و «زیست محیطی» است، جنبه‌های مذکور با همه زیرمجموعه‌های مربوط به خود با یکدیگر مرتبط‌اند و درک ارتباط متقابل آنها برای دوری از جزئی‌نگری، تک بعدی اندیشی هنگام مفهوم‌سازی، نهادسازی، تدوین برنامه‌ها و اجرای آنها اهمیت بی‌بدیلی دارد. توسعه پایدار را می‌توان به صورت «توسعه اقتصادی رو به رشد و متعادل، گسترش برابری و مساوات اجتماعی و پایداری زیست محیطی در کنار هم توصیف کرد»، بنابراین توسعه پایدار منشوری از رشد اقتصادی، گسترش عدالت و کاهش فقر و بی‌سوادی و توسعه هر چه بیشتر آزادی‌های اجتماعی و فردی و استقرار حکمرانی خوب و تصویب قوانین مناسب حقوق شهروندی با حضور و مشارکت کلیه اقشار جامعه، قومیت‌ها، مذاهب، روستاییان و شهرنشینان، زنان و مردان است. امروزه موضوع حفاظت از محیط زیست و جلوگیری از تخریب آن به عنوان یکی از مهم‌ترین چالش‌های

هرچند اصطلاح توسعه پایدار در چند دهه گذشته وارد ادبیات سیاسی - اقتصادی بین‌المللی شده است، با این حال، تاریخ چند هزار ساله کشورمان نشان می‌دهد که ایرانیان با اصول و محورهای توسعه پایدار در مفهوم امروز آن بیگانه نیستند. هرچند محور توسعه، انسان و نیازهای مادی و معنوی وی می‌باشد، اما نباید فراموش کرد که عوامل اقتصادی - اجتماعی، فرهنگی و زیست محیطی سایر ارکان توسعه را تشکیل می‌دهند. محیط زیست به عنوان رکنی از ارکان توسعه پایدار نقش پشتیبانی کننده را بازی می‌کند. در واقع بدون اعتلا و ارتقای اجزای یک سیستم نمی‌توان انتظار داشت که کل آن سیستم درست کار کند. توسعه زمانی می‌تواند پایداری خود را تضمین نماید که تمام ارکان آن در یک هماهنگی آرمانی و متناسب قرار گیرند. باید اذعان نمود که در طول سه دهه اخیر میزان توجه عمومی به مسایل زیست محیطی به نحو چشم‌گیری افزایش یافته و در حال حاضر محیط زیست یکی از مؤلفه‌های اصلی در سیاست‌های کلان جهانی بوده و به همین دلیل مهم‌ترین عامل در پیش نیاز هر نوع فعالیت در سطح کلان، سازگاری آن با محیط زیست است. حفاظت از محیط زیست تنها به عنوان جزء تفکیک ناپذیر توسعه پایدار بلکه به عنوان ارزش بنیادین مورد نیاز نسل امروز و نسل‌های آتی مورد پذیرش و تأکید قرار گرفته است.





کنوانسیون‌های مواد شیمیایی :

کنوانسیون روتردام درخصوص اعلام موافقت و رضایت قبلی (PIC). در سال ۱۹۹۸ در شهر روتردام، کنوانسیون در خصوص مواد شیمیایی خطرناک و تجارت بین‌المللی آفت‌کش‌ها به امضا رسید. هدف اصلی کنوانسیون PIC ملزم نمودن کشور صادرکننده به ارائه اطلاعات کامل قبل از ورود مواد شیمیایی مشمول کنوانسیون به کشور ترددکننده و دریافت رضایت قبلی کشور واردکننده قبل از صادر نمودن مواد شیمیایی مشمول از سوی کشور صادرکننده می‌باشد. کنوانسیون استکهلم در خصوص مواد شیمیایی پایدار (POPs). سال ۲۰۰۱ در شهر استکهلم پیش‌نویسی که اقدامات لازم برای تدوین کنوانسیون درخصوص مواد شیمیایی پایدار انجام پذیرد تدوین شد.

مهمترین تعهدات کشورها به این کنوانسیون :

- ۱- اتخاذ سیاست و انجام اقدامات برای حذف تولید و مصرف مواد مندرج در کنوانسیون POPs.
 - ۲- جلوگیری از واردات و صادرات مواد مندرج در کنوانسیون POPs.
 - ۳- کاهش یا حذف تولید مواد ناخواسته به‌عنوان محصول جانبی و عدم توزیع آنها مندرج در کنوانسیون.
 - ۴- جایگزین نمودن مواد POPs با مواد دوستدار محیط زیست.
- اصل پنجاه قانون اساسی: در جمهوری اسلامی، حفاظت محیط زیست که نسل امروز و نسل‌های بعد باید در آن حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند، وظیفه عمومی تلقی می‌گردد. از این رو فعالیت‌های اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط زیست با تخریب غیرقابل جبران آن ملازمه پیدا کند ممنوع است. □

منابع و مأخذ :

در آرشو ماهنامه موجود می‌باشد.

فراروی جامعه جهانی مطرح شده و به همین دلیل نیز در سال‌های گذشته نشست‌ها و کنفرانس‌های متعددی برگزار و به دنبال آنها کنوانسیون‌های منطقه‌ای و بین‌المللی زیادی نیز برای جلوگیری از تخریب محیط زیست در سطح جهان منعقد شده است.

پس از تهیه دستور کار ۲۱ در ریو دوزانیرو برزیل ۱۹۹۲، کنوانسیون تغییرات آب و هوایی، توافقات بین‌المللی در بعضی ابعاد به‌ویژه توسعه پایدار افزایش یافته است. باید اذعان نمود که دوره عطف محیط زیست از منظر توسعه پایدار مربوط می‌شود به سال‌های ۱۹۷۲ تا ۱۹۹۲ میلادی در خصوص بیانیه استکهلم، اگر چه بیانیه مذکور یک سند غیر الزام‌آور است؛ اما تأثیرات زیادی در توسعه بین‌الملل محیط زیست به‌ویژه توسعه پایدار به همراه داشته است. شایان ذکر است "از جمله آثار اجلاس ریو دوزانیرو آن بود که توسعه پایدار به‌عنوان یک ره‌یافت بین‌المللی به رسمیت شناخته شد و دولت‌ها ملزم گردیدند در تدوین برنامه‌های ملی و بین‌المللی خود توسعه پایدار را لحاظ نمایند." همچنین از جمله این‌همایش‌ها می‌توان به همایش «جمعیت قاهره» (۱۹۹۴)، اجلاس اجتماعی گینه‌هاک (۱۹۹۵)، کنفرانس زنان پکن (۱۹۹۵)، کنفرانس استانبول درباره مناطق شهری (۱۹۹۶) و اجلاس جهانی غذا در رم (۱۹۹۶) اشاره کرد. تاکنون از طرف نهاد‌های بین‌المللی فراوانی به منظور ارزیابی‌های جامع توسعه پایدار، نشانگرهای گوناگونی مطرح گردیده است. از جمله آنها می‌توان به برنامه زیست محیطی سازمان ملل (UNEP)، برنامه توسعه سازمان ملل (UNDP)، بانک جهانی (World Bank)، مؤسسه منابع جهانی (WRI) در واشنگتن، «مؤسسه بین‌المللی توسعه پایدار» و مؤسسه نظارت جهانی در واشنگتن و بالاخره به «کمیسون توسعه پایدار سازمان ملل متحد» اشاره کرد. هدف تمام نهاد‌های مذکور ارایه معیارها و شاخص‌هایی برای تشخیص میزان موفقیت کشورها در رسیدن به اهداف چندگانه و متکثر توسعه پایدار در ابعاد اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی است.

کنوانسیون‌های بین‌المللی محیط زیست دریایی :

معاهدات بین‌المللی درخصوص محیط زیست دریایی از قدیمی‌ترین معاهدات زیست محیطی به شمار می‌رود که بعد از جنگ جهانی دوم برقرار شده است. از نظر مدیریت محیط زیست در ایران دو کنوانسیون زیر در توسعه پایدار از اهمیت بسزایی برخوردارند:

الف- کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای حفاظت از محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان از آلودگی به سال ۱۹۷۸ م. (با حضور مقامات بلند پایه هشت کشور حوزه خلیج فارس و دریای عمان) که در این کنوانسیون اسناد زیر به تصویب رسید:

- ۱- برنامه عمل کویت KAP برای حفاظت و توسعه محیط زیست دریایی و مناطق ساحلی و زمینه اصلی آن ارزیابی زیست محیطی، مدیریت محیط زیست، موضوعات حقوقی و ترتیبات مالی.
- ۲- کنوانسیون منطقه کویت برای همکاری درخصوص حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی.
- ۳- پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری.

ب- کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریای خزر
اولین اقدام درخصوص محیط زیست دریای خزر، تدوین «برنامه محیط زیست دریای خزر» (CPE) بود که در سال ۱۹۹۸ م. تدوین گردید. این برنامه توسط کشور ساحلی دریای خزر با هدف حفاظت محیط زیست دریای خزر و توسعه پایدار منطقه و با کمک‌های مالی سازمان‌های بین‌المللی نظیر تسهیلات جهانی زیست محیطی (GEF)، برنامه عمران ملل متحد، بانک جهانی و برنامه محیط زیست ملل متحد ایجاد شد.



نگاه به تجارت دریایی در جهان و ظرفیت های جمهوری اسلامی ایران

مجید رنجبردان، کارشناس ارشد روابط بین الملل

امروزه برای بسیاری از صاحب نظران و دولت ها، استراتژی بازرگانی شاخص تعیین کننده نوع توسعه اقتصادی، اقتصاد و بازرگانی کشور تلقی می شود. این جهت گیری به اندازه ای اهمیت دارد که در اوضاع و احوال فعلی سیاسی و اقتصادی جهان اقدامات و سیاست های جزئی اقتصادی و بازرگانی بدون تدوین سیاست و الگوی از پیش اندیشیده ای برای خط مشی بازرگانی خارجی کشور اگر غیرممکن و یا بی نتیجه و یا خالی از مفهوم نباشد، دارای نتایج غیرقابل پیش بینی بسیاری خواهد بود که عموماً مسیر توسعه اقتصادی کشور را دچار چالش می سازد. از طرف دیگر توجه به وضعیت خاص جغرافیایی و توانمندی های کشور در عرصه توسعه تجارت خارجی از اهمیت بالایی برخوردار است. این الگو باید بر مبنای مسایل فوق الذکر از یک سو و ظرفیت های کشور از دیگر سو تعریف و تنظیم شود. از دیرباز روش ها و امکانات مختلفی در تجارت خارجی کشورها اثرگذار بوده و مورد بهره برداری قرار گرفته است. یکی از این شیوه های تجارت و روش های تبادل کالا، بهره گیری از ظرفیت های آب های آزاد بین کشورها است. به نسبت توسعه زیرساخت های هر کشور در عرصه تجارت دریایی، میزان نقش آفرینی کشورها در این زمینه قابل توصیف است. در جغرافیای حمل و نقل و وجود مرزهای گسترده دریایی به عنوان یکی از عوامل برتری در جذب کالاهای ترانزیتی و کسب درآمدهای ارزی بیشتر در کنار برنامه ریزی گسترده برای بهره گیری از این عامل همراه با تاسیس و تجهیز بنادر به مراکز تبادل کالاها در مرزهای دریایی کشورها از جمله شاخص های مورد نیاز جهت تاثیرگذاری در تجارت دریایی و ایفای نقش به عنوان یکی از مهم ترین مراکز تجاری دریایی است. در این مقاله تلاش خواهد شد روند تجارت دریایی در کشورهای جهان، سهم بزرگ ترین کشورها و بنادر در تجارت دریایی به همراه مزیت های جمهوری اسلامی ایران برای تجارت دریایی را به طور اجمالی بررسی کنیم.

تجارت دریایی جهان:

سهم حمل و نقل دریایی در جابه جایی کالاها در تجارت بین المللی بیش از ۸۰ درصد کل این تجارت را تشکیل می دهد. این میزان به لحاظ وزنی بیش از ۱۶ میلیارد تن از انواع کالاست که تقریباً یک چهارم آن را کالاهای نفتی و بقیه آن را کالاهای خشک و فله و غیرفله تشکیل می دهد. با توجه به احراز چنین درصدی از جابه جایی کالا در تجارت جهانی اهمیت تجارت و حمل و نقل دریایی به عنوان دو بخش جدانشدنی قابل توجه است.

به نظر می رسد ارایه خدمات کارآمد در حمل و نقل دریایی از پارامترهای لازم و تاثیرگذار در انجام تجارت موفق بین المللی است.

بررسی روند توسعه تجارت نمایانگر توسعه همزمان چنین حمل و نقلی است. حمل و نقل کارآمد به طور یقین باعث افزایش تجارت بین المللی خواهد شد. پارامترهای موثر بر چنین حمل و نقلی متأثر از مقررات و ضوابط حاکم بر حمل و نقل و همچنین حاکم بر خدمات جانبی که به نحوی بر هزینه های حمل و نقل اثرگذار خواهد بود، است. بنابراین حمل و نقل را می توان به عنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین المللی و تامین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی معرفی کرد.

با نگاهی به آمار تجارت دریایی جهان طی ۵ دهه گذشته میلادی، رشد روزافزون تجارت از طریق حمل و نقل دریایی به نحوی فزاینده ادامه دارد. براساس آمار انکتاب طی سال ۱۹۷۰ میلادی جمع کل کالاهای حمل شده از طریق دریا به بیش از ۵ میلیارد تن رسیده بود که از این

جدول شماره (۱) آمار تجارت دریایی کشورهای جهان

ارقام به میلیون تن

منطقه	سال	کالاهای بارگیری شده در عرشه کشتی				کالاهای تخلیه شده از عرشه کشتی		
		نفت		محموله‌های خشک	جمع کل کالاهای بار شده	محموله‌های خشک	جمع کل کالاهای تخلیه شده	
		خام	تولیدات نفتی					
جمع کل جهان	۱۹۷۰	۱,۱۰۹	۲۴۴	۱,۱۶۲	۲,۵۰۴	۱,۱۰۱	۲۹۸	۲,۵۲۹
	۱۹۸۰	۱,۵۲۷	۳۴۴	۱,۸۳۳	۳,۷۰۴	۱,۵۳۰	۳۲۶	۳,۶۷۹
	۱۹۹۰	۱,۲۸۷	۴۶۸	۱,۲۵۳	۴,۰۰۸	۱,۳۱۵	۴۴۶	۴,۱۲۷
	۲۰۰۰	۱,۶۶۵	۴۹۸	۳,۸۲۱	۵,۹۸۳	۱,۷۲۸	۵۴۲	۶,۲۷۳
	۲۰۰۵	۱,۸۵۷	۵۶۵	۴,۶۸۷	۷,۱۰۹	۱,۸۵۴	۵۷۳	۷,۱۲۲
	۲۰۱۰	۱,۷۸۵	۹۶۸	۵,۶۵۶	۸,۴۰۹	۱,۹۳۹	۹۶۹	۸,۳۷۸

۲۰۱۰ بوده که به نسبت سال ۲۰۰۶ با ۵۷ درصد رشد نیز مواجه بوده است. این منطقه در سال ۲۰۰۶ ارزشی برابر با ۲۲۲ میلیون تن را تجارت کرده است. کمترین میزان حجم تجارت دریایی در همین دوره زمانی مربوط به منطقه اقیانوسیه با رقمی برابر با ۸ میلیون تن بوده که به نسبت سال ۲۰۰۶ با ارزشی برابر ۷ میلیون تن، رشدی ۲ درصدی را

حجم رقمی در حدود ۲/۵۰۴ میلیارد تن مربوط به کالاهای بارگیری شده در بنادر مختلف جهان اعم از نفت، تولیدات نفتی و محموله‌های خشک و رقمی برابر با ۲/۵۱۹ میلیارد تن مربوط به کالاهای تخلیه شده از عرشه کشتی‌ها است. این حجم از تجارت با روندی افزایشی در سال‌های ۱۹۸۰، ۱۹۹۰ و ۲۰۰۰ ادامه یافت و در سال ۲۰۱۰ به رقمی برابر با ۱۶/۷۸۷ میلیارد تن رسید. از این حجم ۸/۴۰۹ میلیارد تن مربوط به کالاهای بارگیری شده و ۸/۳۷۸ میلیارد تن مربوط به کالاهای تخلیه شده است. جدول شماره یک آمار مذکور را طی سال‌های مختلف نشان داده است.

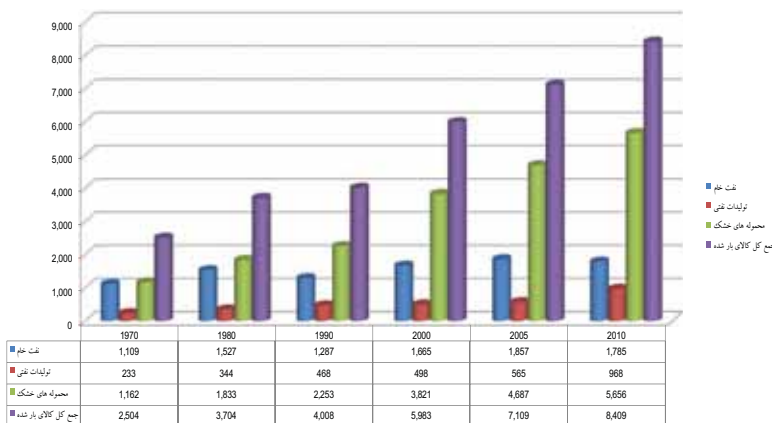
نمودار زیر نشان‌دهنده روند روبه‌افزایش میزان کالاهای بارشده در عرشه کشتی در تجارت دریایی است. براساس آمار ارایه شده در جدول شماره (۱) جمع کل کالاهای بارشده در سال ۱۹۷۰ در تجارت جهانی بیش از ۲/۵۰۴ میلیارد تن بوده که با روندی روبه‌گسترش در سال ۲۰۱۰ به ۸/۴۰۹ میلیارد تن رسیده، به نحوی که یک رشد ۳۳۵ درصدی را شاهد بوده است.

نمودار دوم نیز نشان‌دهنده میزان کالاهای تخلیه شده از عرشه کشتی در تجارت دریایی طی سال‌های مختلف است. همانگونه که ملاحظه می‌شود، این روند نیز با رشدی فزاینده در حال گسترش است، به نحوی که ارزش کل کالاهای تخلیه شده در سال ۱۹۷۰ با رقمی برابر با ۲/۵۲۹ میلیارد تن به رقمی برابر با ۸/۳۷۸ میلیارد تن رسیده و با رشد ۳۳۱ درصدی مواجه شده است. این آمار در سال‌های ۱۹۸۰ برابر با ۳,۶۷۹ میلیارد تن، در سال ۱۹۹۰ به ۴,۱۲۷ میلیارد تن، در سال ۲۰۰۰ به ۶,۲۷۳ میلیارد تن و در سال ۲۰۰۵ به ۷,۱۲۲ میلیارد تن رسیده است. براساس پیش‌بینی‌های صورت‌گرفته این آمار در سال ۲۰۱۵ به بیش از ۱۲,۵۰۰ میلیارد تن خواهد رسید.

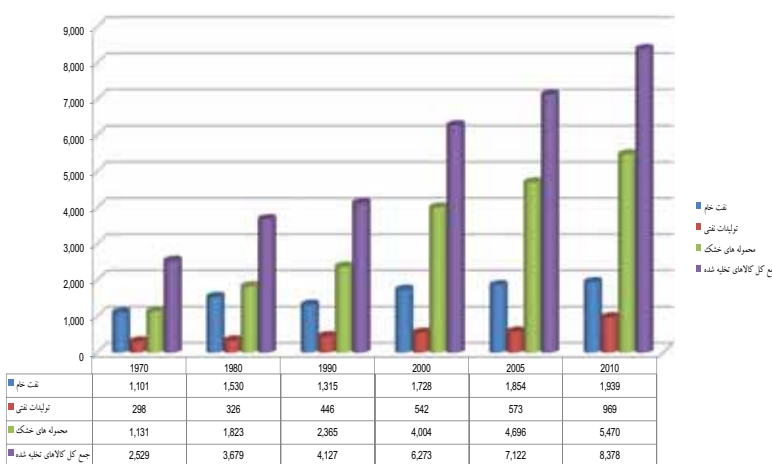
مهم‌ترین کشورها و قاره‌ها در تجارت دریایی:

بیشترین میزان تجارت دریایی صورت‌گرفته طی سال‌های مختلف و براساس آمار موجود در قاره آسیا بوده است. میزان تجارت دریایی بین قاره‌های مختلف در سال ۲۰۱۰ در قاره آسیا با حجمی برابر با ۷/۹۹۳ میلیارد تن بوده که همین آمار در سال ۱۹۷۰ برابر با ۱/۴۸۱ میلیارد تن بوده است. بعد از این قاره، قاره‌های اروپا با ۳/۴۷۶ میلیارد تن، آمریکا با ۳/۱۴۶ میلیارد تن، آفریقا با ۱/۱۳۲ میلیارد تن و نهایتاً نیز قاره اقیانوسیه با ۱/۰۳۹ میلیارد تن بیشترین میزان تجارت دریایی را در سال ۲۰۱۰ انجام داده‌اند. براساس منطقه‌بندی صورت‌گرفته در آمار تجارت دریایی آنکتاد، بیشترین میزان تجارت در منطقه آسیا با ۲۸۸ میلیون تن در سال

نمودار کالاهای بارگیری شده در عرشه کشتی در تجارت دریایی جهان



نمودار کالاهای تخلیه شده از عرشه کشتی در تجارت دریایی جهان



جدول شماره (۲) آمار تجارت دریایی مناطق مهم جهان طی سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰

ارقام به هزار تن

منطقه	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	سهم از کل	درصد رشد
آسیا	۲۳۲،۱۱۲	۲۵۵،۲۷۲	۲۷۲،۴۰۱	۲۴۸،۱۶۹	۲۸۸،۱۶۸	۵۷٪	۱۳۰٪
اروپا و روسیه	۷۲،۳۰۷	۸۱،۰۵۵	۸۱،۳۵۳	۶۹،۶۶۳	۷۷،۳۰۷	۱۶٪	۱۰۷٪
آمریکای شمالی	۴۵،۲۲۷	۴۶،۰۶۰	۴۴،۰۴۰	۳۸،۴۷۵	۴۰،۲۷۳	۹٪	۸۹٪
خاورمیانه	۲۴،۴۳۶	۲۶،۴۵۳	۳۰،۳۵۹	۳۱،۳۸۵	۳۴،۵۵۳	۷٪	۱۴۱٪
آمریکای لاتین	۲۲،۹۸۳	۲۶،۰۳۲	۲۸،۳۳۲	۲۶،۰۸۵	۳۰،۶۱۷	۶٪	۱۳۳٪
آفریقا	۱۰،۸۲۷	۱۰،۸۹۶	۱۱،۷۶۶	۱۲،۸۲۳	۱۴،۰۹۰	۳٪	۱۳۰٪
اقیانوسیه	۷،۵۴۹	۸،۶۰۲	۸،۴۳۹	۹،۱۵۲	۸،۹۹۱	۲٪	۱۱۹٪
جمع کل	۴۰۵،۴۴۱	۴۵۴،۳۷۰	۴۷۶،۶۹۰	۴۳۵،۷۵۲	۴۹۳،۹۹۹	۱۰۰٪	۱۲۲٪

تجربه کرده است. جدول شماره (۲) آمار تجارت دریایی مناطق مهم جهان را طی سال‌های مذکور نشان داده است.

در همین زمینه در بین ۱۰ کشور اول تجارت دریایی دنیا؛ کشورهای چین، سنگاپور، هنگ کنگ، کره، مالزی، ژاپن، امارات متحده عربی و تایوان از قاره آسیا و آلمان از اروپا و ایالات متحده آمریکا از قاره آمریکا قرار گرفته‌اند. براساس همین آمار، بیشترین میزان و حجم تجارت در بین کشورهای جهان مربوط به کشور چین است. این کشور در سال ۲۰۰۶ بیش از ۸۴ میلیون تن تجارت دریایی انجام داده که این حجم در سال ۲۰۱۰ با ۱۴۸ درصد رشد به بیش از ۱۲۵ میلیون تن رسیده است. دومین کشور،

ایالات متحده آمریکا با تجارتی برابر با ۳۵ میلیون تن و با رشد ۸۴ درصدی نسبت به سال ۲۰۰۶ است. جدول شماره ۲ نشان دهنده ۱۰ کشور برتر تجارت دریایی طی سال‌های ۲۰۰۵ لغایت ۲۰۱۰ به همراه میزان رشد هر یک از آنها است. لازم به ذکر است که جمهوری اسلامی ایران با رقمی برابر با ۲/۵۹۳ میلیون تن در سال ۲۰۱۰ و با رشد ۱۷۰ درصدی نسبت به سال ۲۰۰۵ در رده ۳۵ فهرست بزرگ‌ترین کشورهای دارای تجارت دریایی در جهان قرار گرفته است. جمهوری اسلامی ایران در رده هجدهم مهم‌ترین کشورهای آسیایی در تجارت دریایی جهان قرار دارد. قبل از ایران، کشورهایی همچون چین، هنگ کنگ، سنگاپور، امارات متحده

جدول شماره (۲) ۱۰ کشور برتر جهان در تجارت دریایی طی سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰

ارقام به هزار تن

نام کشور	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	درصد رشد نسبت به ۲۰۰۶
چین	۸۴،۸۱۱	۱۰۳،۸۲۶	۱۱۴،۹۵۹	۱۰۵،۴۵۹	۱۳۵،۱۰۳	۱۴۸٪
ایالات متحده آمریکا	۴۰،۸۹۷	۴۱،۶۴۶	۳۹،۳۱۹	۳۱،۲۸۵	۳۵،۶۰۲	۸۷٪
سنگاپور	۲۴،۷۹۲	۲۴،۹۳۶	۲۹،۹۱۸	۲۶،۵۹۳	۲۹،۱۷۹	۱۱۸٪
هنگ کنگ	۲۳،۵۳۹	۲۳،۹۹۸	۲۴،۴۹۴	۲۱،۰۴۰	۲۳،۶۹۹	۱۰۱٪
کره جنوبی	۱۵،۵۱۴	۱۷،۴۰۵	۱۷،۷۴۸	۱۶،۰۹۹	۱۸،۹۴۷	۱۲۲٪
مالزی	۱۳،۴۱۹	۱۴،۸۲۹	۱۶،۰۳۰	۱۵،۹۲۶	۱۸،۰۴۷	۱۳۴٪
ژاپن	۱۸،۴۷۰	۱۹،۰۲۸	۱۸،۹۴۴	۱۵،۷۵۶	۱۷،۷۲۷	۹۶٪
امارات متحده عربی	۱۰،۹۷۶	۱۱،۰۰۹	۱۲،۹۷۱	۱۴،۴۰۱	۱۵،۱۵۳	۱۳۸٪
آلمان	۱۵،۰۱۰	۱۶،۶۴۴	۱۷،۱۷۸	۱۲،۷۶۵	۱۴،۲۶۸	۹۵٪
تایوان	۱۳،۱۰۲	۱۳،۷۲۰	۱۴،۷۵۶	۱۱،۴۰۵	۱۲،۵۰۱	۹۵٪
جمع کل	۲۶۲،۵۳۶	۲۹۰،۰۴۱	۳۰۶،۳۱۷	۲۷۰،۷۲۹	۳۱۰،۲۲۶	۱۱۹٪
درصد از کل تجارت	۶۰،۱	۵۹،۹	۶۰،۱	۶۱	۶۱،۶	
جمهوری اسلامی ایران	۱،۵۲۹	۷۲۳،۱	۲،۰۰۰	۲،۲۰۶	۲،۵۹۳	۱۷۰٪

جدول (۳) سهم ۵ بندر بزرگ جهان در تجارت دریایی طی سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰

نام کشور	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	سهم از تجارت دریایی جهان	درصد رشد نسبت به ۲۰۰۶
شانگهای	۳۱،۷۱۰	۳۶،۱۵۰	۳۷،۹۸۰	۳۵،۰۰۲	۳۹،۰۶۹	۵/۸٪	۱۳۴٪
سنگاپور	۲۴،۷۹۲	۲۷،۹۳۶	۲۹،۹۱۸	۲۵،۸۶۶	۲۸،۴۳۱	۵/۶٪	۱۱۵٪
هنگ کنگ	۲۳،۵۳۹	۲۳،۹۹۸	۲۴،۴۹۴	۲۱،۰۴۰	۲۳،۶۹۹	۴/۷٪	۱۰۱٪
شن جن	۱۸،۴۶۹	۲۱،۰۹۹	۲۱،۴۱۴	۱۸،۲۵۰	۲۲،۵۰۹	۴/۵٪	۱۲۲٪
بوسان	۱۲،۰۳۰	۱۳،۲۷۰	۱۳،۴۵۳	۱۱،۹۸۰	۱۴،۱۹۴	۲/۸٪	۱۱۱٪
شهید رجایی	۱،۴۰۸	۱،۷۲۳	۲،۰۰۰	۲،۲۰۶	۲،۵۹۲	۰/۵٪	۱۸۴٪
جمع کل جهان	۴۳۳،۲۵۳	۴۸۴،۳۶۱	۵۰۹،۴۴۰	۴۴۳،۹۵۳	۵۰۳،۵۱۲	۱۰۰	۱۱۶

به ارزش ۲۵،۰۶۹ میلیارد تن بزرگ‌ترین بندر تجاری جهان لقب گرفته است. پس از این بندر، بنادر سنگاپور ۲۸،۴۳۱ میلیارد تن، هنگ کنگ ۲۳،۶۹۹ میلیارد تن، شن جن با ۲۲،۵۰۹ میلیارد تن و بوسان با ۱۹۴،۱۴ میلیارد تن بیشترین حجم تجارت دریایی را به خود اختصاص داده‌اند. در بین ۱۰ بندر بزرگ تجاری دنیا بندر دبی از منطقه خاورمیانه با تجارتی به ارزش ۱۱،۶۰۰ میلیارد تن در رده نهم و بندر شهید رجایی کشورمان نیز با تجارتی به ارزش ۲،۵۹۲ میلیارد تن در رده ۴۵ قرار گرفته است. جدول شماره ۳ نشان دهنده سهم ۵ بندر بزرگ جهان در زمینه تجارت دریایی طی ۵ سال گذشته است.

بر اساس آمار ارایه شده در جدول فوق‌الذکر بیشترین میزان سهم بندر شانگهای در تجارت دریایی جهان ۵/۸ درصد است. بندر شهید رجایی ایران نیز ضمن رشد ۱۸۴ درصدی در تجارت دریایی به نسبت مقایسه صورت گرفته با میزان تجارت این بندر در سال ۲۰۰۶ سهمی ۰/۵ درصدی در تجارت دریایی جهان به خود اختصاص داده و در منطقه خاورمیانه نیز در رده پنجم قرار گرفته است. مهم‌ترین بنادر منطقه خاورمیانه در تجارت دریایی به ترتیب شامل بندر دبی با

عربی، ژاپن، هند، مالزی، تایوان، تایلند، ترکیه، اندونزی، کره جنوبی، ویتنام، عربستان سعودی، فیلیپین، سریلانکا و عمان قرار دارند. نکته حایز اهمیت موقعیت قرارگیری این کشورها در جغرافیای آسیایی است. عموم این کشورها محدود به دریا یا چند سرزمین خاص هستند که این ویژگی باید در موقعیت و میزان تبادل این کشورها یا از طریق این کشورها در تجارت دریایی مد نظر قرار داده شود.

بر اساس بررسی‌های به عمل آمده از آمار تجارت دریایی کشورها و بر مبنای درصد رشد میزان تجارت دریایی کشورهای جهان در سال ۲۰۱۰ به نسبت سال ۲۰۰۶ به ترتیب کشورهای جمهوری دومینیک با ۲۳۱ درصد، ویتنام با ۱۹۹ درصد، اندونزی با ۱۸۸ درصد، ایران با ۱۷۰ درصد، پاناما با ۱۶۷ درصد، کلمبیا با ۱۶۲ درصد، مالت با ۱۶۰ درصد، هندوستان با ۱۵۹ درصد، بنگلادش با ۱۵۰ درصد و چین با ۱۴۸ درصد ۱۰ کشور برتر در میزان درصد رشد تجارت دریایی هستند.

مهم‌ترین بنادر تجارت دریایی جهان:

بر اساس آمار منتشر شده طی سال ۲۰۱۰ بندر شانگهای چین با تجارتی





ارزش ۶۰۰،۱۱ میلیارد تن، جده با ۳،۸۳۰ میلیارد تن و صلالة با ۴۸۵،۳ میلیارد تن مهم‌ترین بنادر این منطقه هستند. همچنین در منطقه آمریکای لاتین بندر بالبوآ با ۷۵۸،۲ میلیارد تن، در منطقه اقیانوسیه بندر ملبورن با ۳۲۲،۲ میلیارد تن، در منطقه آمریکای شمالی بندر لس‌آنجلس با ارزش ۸۳۱،۷ میلیارد تن، در منطقه مدیترانه بندر والنسیا ۲۰۶،۴ میلیارد تن، در منطقه اروپای شمالی بندر روتردام به ارزش ۱۴۵،۱۱ میلیارد تن و در منطقه آفریقا بندر دوربان به ارزش ۵۲۹،۲ میلیارد تن مهم‌ترین بنادر به شمار می‌روند.

ظرفیت‌های جمهوری اسلامی ایران:

جمهوری اسلامی ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند بوده و با گسترش شبکه حمل‌ونقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه به‌عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر ایران از غرب و شرق با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارتی می‌توان گفت ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود و درعین حال نیز ایران به نوبه خود می‌تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها (با یکدیگر و سایر مناطق جهان) ایفای نقش کند. از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر بردار اختیار داشتن منابع و ثروت‌های ملی می‌تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه موثر باشد. ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است.

مزیت‌های ترانزیت از طریق ایران:

با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می‌توان فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی را برای ترانزیت کشور در نظر گرفت. البته بهره‌برداری درست و به موقع از این فرصت‌ها و همچنین انجام سرمایه‌گذاری لازم و تبلیغات گسترده همزمان می‌تواند در بهره‌برداری اثربخش از موقعیت جغرافیایی و منحصر به فرد ترانزیتی کشور موثر باشد، لذا نحوه بهره‌برداری از این مزیت‌ها و فرصت‌ها و برقراری ارتباط حمل‌ونقلی با کشورهای هدف می‌تواند نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا کند. در مجموع مزیت‌های ترانزیت از طریق قلمرو جمهوری اسلامی ایران عبارتند از:

۱- قرارگرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود. همچنین به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال- جنوب و تجهیز امکانات و زیرساخت‌ها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار است.

۲- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور، نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان، انجام سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل به ویژه بخش دریایی، ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مسیر محور شرق کشور و حمایت‌های گسترده دولتی، بندر چابهار را به عنوان قطب ترانزیت افغانستان تبدیل کرده و در صورت مرتفع شدن موانع، علاوه بر توسعه محور شرق شاهد رونق ترانزیت در مسیر مذکور خواهیم بود.

۳- قرارگرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اگو، این فرصت را برای ایران فراهم آورده است تا ضمن ایفای نقش فعال در برقراری ارتباط تجاری و اقتصادی بین کشورهای عضو اگو، بتواند در چارچوب همکاری‌ها و موافقتنامه‌های مختلف تجاری، در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو نیز به ایفای نقش بپردازد.

۴- تخفیفات و تسهیلات گسترده جهت ترانزیت از طریق ایران از جمله برخی معافیت‌ها و تخفیفات در زمینه هزینه‌های بندری و انبارداری، به‌طوری‌که کالاهای ترانزیتی صرف‌نظر از اعطای تسهیلات منحصر به فرد برای توسعه ترانزیت از طریق بندر چابهار به‌ویژه برای کالاهای ترانزیتی افغانستان، از معافیت‌های مربوط به هزینه‌های انبارداری برخوردار هستند.

۵- حمایت‌های دولتی و ارزانی خدمات ارایه‌شده و کوتاهی مسیر، ارایه تسهیلات لازم به منظور تسریع در ترانزیت کالا از طریق ایران. کلیه سازمان‌های دولتی در حرکتی هماهنگ مکلف به رفع موانع و تسهیل امر ترانزیت کالا از کشور شده و به طرق مقتضی در این ارتباط گام برداشته‌اند که در این راستا می‌توان به تجهیز و توسعه بنادر، راه‌ها و مسیرهای مواصلاتی راه‌آهن اشاره کرد.

۶- وجود ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های فراوان در بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی کشور، افزایش کمی و کیفی تجهیزات و توسعه ظرفیت‌های جدید در زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی، جاده‌ای، حمل‌ونقل دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور، نهایتاً اینکه با توجه به افزایش نقش جمهوری اسلامی ایران طی سال‌های گذشته در تجارت دریایی و با عنایت به ظرفیت‌ها و مزیت‌های موجود در کشور، می‌توان ضمن برنامه‌ریزی دقیق و تدوین استراتژی مناسب از ظرفیت‌ها و مزیت‌های موجود بهترین بهره‌برداری ممکن را انجام داد و بررسی روند مناسبات تجاری جمهوری اسلامی ایران با کشورهای همسایه و ظرفیت‌های همکاری‌های دوجانبه در دستیابی به این مهم قابل اهمیت است. □

ماخذ جداول: Source: Containerization International Yearbook 2012

در چند سال اخیر پدیده ظهور دزدی دریایی در سوماتالی و افزایش حملات آنها به کشتی‌های ایرانی، تغییرات اساسی در سیاستگذاری‌های کلان سازمان بنادر و دریانوردی برای مبارزه با این پدیده در پی داشته است. در واقع تهدیدات بالقوه دزدان دریایی برای کشتی‌های ایرانی منجر به رویکرد مشارکتی سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران برای حفاظت از امنیت بین‌المللی دریانوردی شده است.

امروزه تهدیدات دزدی کشتیرانی تجاری توسط دزدان دریایی به یک مشکل بسیار مهم تبدیل شده است. سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی در راستای رسالت خود با انجام تمهیداتی نسبت به موضوع دزدی دریایی واکنش نشان داده و به دنبال راه حل بهینه برای مواجهه با این پدیده هستند. گرچه دزدی دریایی پدیده جدیدی محسوب نمی‌شود، اما امروزه در منطقه خلیج عدن، دریای سرخ و شرق کشور سوماتالی به علت وجود مسایل خاص داخلی کشور سوماتالی، تهدیدات و تعرض‌های جدی به کشتیرانی بازرگانی صورت می‌پذیرد. در این میان کشور ایران با دارا بودن ناوگان بازرگانی بزرگ اعم از کشتی‌های کالابرو و تانکری از این تمهیدات مستثنی نیست و دزدان دریایی تعدادی از کشتی‌ها را تهدید و خدمه آنها را گروگان گرفته‌اند. البته در برخی موارد نیز با مداخله نیروی دریایی ارتش، دزدان دریایی ناکام مانده‌اند. با توجه به این توضیحات ارزیابی معضل دزدی دریایی در چارچوب تعهدات عرفی کنوانسیون حقوق دریاهای و نقش سازمان بنادر و دریانوردی در مجامع بین‌المللی به ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) می‌تواند بسیار قابل توجه باشد. بررسی ابعاد حقوقی این مساله نظیر حقوق و تکالیف کشورها در مقابل دزدی دریایی، فعالیت دزدان دریایی سوماتالی و نگرانی جامعه بین‌المللی، علل شیوع پدیده دزدی دریایی، اقدامات شورای امنیت و جامعه بین‌المللی و اثرات آنها بر کاهش پدیده دزدی دریایی بر فعالیت کشتیرانی بازرگانی جمهوری اسلامی ایران، پیگیری قضایی، محاکمه و مجازات دزدان دریایی و نیز راهکارها و پیشنهادهایی برای جلوگیری از این معضل جهانی، تغییر تغییرات راهبردی در سازمان بنادر و دریانوردی ایران برای مقابله با اقداماتی از این دست را در پی داشته است.

به گزارش ادوارد جونز^۱، افزایش موارد دزدی دریایی تنها در سال ۲۰۰۸ هزینه‌ای بالغ بر ۶۰ تا ۷۰ میلیون دلار آمریکا بر کل کشورهای جهان تحمیل کرده است. همچنین بنا به گزارشی بسیار جالب و تحقیقاتی مرکز مطالعات استراتژیک خاورمیانه ترکیه^۲ (ORSAM)، دزدی دریایی، بین یک تا ۱۶ میلیارد دلار هزینه بخش حمل و نقل دریایی را افزایش داده است. باید در نظر داشت که ۸۰ درصد کل تجارت جهانی توسط حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد و حدود ۴۶ هزار کشتی تجاری با جمع ۱۲ تا ۱۵ میلیون کانتینر و با استفاده از تسهیلات ۴ هزار بندر در دنیا در امر حمل و نقل دریایی فعالیت دارند.^۳

شورای امنیت سازمان ملل متحد در قطعنامه‌های متعدد خود که به مناسبت وضعیت موجود در سواحل سوماتالی و خلیج عدن صادر کرده، به راهکارهای قانونی متعددی برای مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در این منطقه متوسل شده است. این راهکارها، توسل به ابزارهای قانونی در تنظیم رفتار دولت‌ها به هنگام مبارزه با دزدان دریایی در این منطقه است. جمهوری اسلامی ایران هم در رابطه با مسایل دزدی دریایی به مراتب بیش از سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس، به دلیل قرار گرفتن در مسیر آبراه‌های بین‌المللی به منظور فروش نفت خود به کشورهای حوزه مدیترانه درگیر دزدان دریایی سوماتالی است و این امر تاکنون خسارت‌هایی را برای کشتی‌های ایرانی وارد ساخته که برای رهایی از چنگال دزدان دریایی سوماتالی متحمل هزینه‌هایی شده است. بدین ترتیب برای مقابله با این پدیده، ایران و به خصوص سازمان بنادر و دریانوردی که متولی امر دریا و دریانوردی است در چارچوب تعهدات عرفی کنوانسیون حقوق دریاهای و همچنین به نمایندگی از سوی سازمان دریانوردی بین‌المللی توانسته است تدابیر شدید امنیتی را برای مقابله با این پدیده در حوزه دریاهای حمله اقیانوس هند و خلیج عدن با همکاری ارتش جمهوری اسلامی ایران اتخاذ کند.

بدین ترتیب با توجه به خلأهای حقوقی موجود در زمینه جرم‌انگاری دزدی دریایی از یک سو و الحاق ایران به کنوانسیون و پروتکل مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸) از سوی دیگر، به ویژه تعهدات کشورهای متعاقد در زمینه

جرم‌انگاری ارتکاب اعمال غیرقانونی مغل دریانوردی در کشتی در اجرای مواد ۵ و ۶ کنوانسیون و پروتکل مزبور، اقتضا دارد قوه قضاییه هرچه سریع‌تر در مورد تهیه لوایح قضایی مورد نیاز در قالب تدوین یک قانون خاص برای رفع خلأهای حقوقی موجود اقدام کند. لازم به ذکر است که لزوم رفع خلأهای حقوقی مورد بحث توسط سازمان بنادر و دریانوردی به وزارت امور خارجه اعلام شده و وزارتخانه مزبور نیز مراتب را به قوه قضاییه منعکس کرده است. جمهوری اسلامی ایران هم تلاش بسیاری کرده که به دلیل داشتن ناوهای جنگی در منطقه در این گروه شرکت کند که تا به حال خواسته ایران مورد توجه قرار نگرفته و علت آن مخالفت‌های بعضی قدرت‌های بزرگ عضو این گروه است.

اقدامات عملی ارگان‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران

۱- تشکیل کارگروه مقابله با دزدان دریایی متشکل از کلیه سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی و با شرکت نمایندگان وزارت خارجه، ستاد کل نیروهای مسلح و سایر نیروهای امنیتی، شرکت‌های نفتکش و حمل کالا، با مسئولیت سازمان بنادر و دریانوردی و بررسی کلیه مسایل و مشکلات موجود در جهت مقابله با دزدان دریایی و تهدیدات ناشی از فعالیت‌های آنها.

۲- حضور دایمی ناوچه‌های نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در اقیانوس هند به ویژه در خلیج عدن، که با ایجاد کانال امن دریایی و فرکانس خاص ارتباطی، امنیت دریایی را در مناطق تحت مأموریت خود تأمین و نقطه قوتی را برای تداوم فعالیت‌های دریانوردی ایجاد کردند.

۳- همکاری و مساعدت سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت امور خارجه و نیروهای مسلح در جهت آزادسازی شناورهای صیادی گرفتار شده.

در واقع دزدی دریایی و به ویژه ظهور دزدان دریایی در سوماتالی و تهدیدات بالقوه آن برای کشتی‌های ایرانی منجر به رویکرد مشارکتی سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران برای حفاظت از امنیت بین‌المللی دریانوردی شده است. البته با توجه به تعاریف دزدی دریایی و قوانین بین‌المللی نشان داده شد که ایران عمدتاً به صورت عرفی تعهدات مندرج در کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ را رعایت می‌کند. البته با ظهور پدیده دزدی دریایی در سوماتالی نشان دادیم که ایران در چند



تازمانی که منشأ اصلی بحران یعنی کشور سومالی مورد توجه جامعه جهانی قرار نگیرد و مناقشات داخلی در آن حل و فصل نشده و ساختار دولت این کشور اصلاح نشود، ناامنی آب‌های سومالی کماکان به قوت خود باقی خواهد بود

سال اخیر همکاری‌های مشترک بسیاری با (IMO) داشته است؛ به صورتی که اقدامات بی‌شماری در عرصه ملی برای تأمین امنیت کشتی‌ها مقرر شده و همچنین در چند سال اخیر در موارد زیادی حتی در بحث دزدان دریایی دخالت نظامی کرده است. در قوانین جدیدتر سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران نیز مقوله امنیت دریایی جایگاه محوری‌تری یافته است. باید به این نکته توجه کرد که دریانوردی بین‌المللی مسیرهای معینی دارد و در این گذرگاه‌ها، کشتی‌ها مورد حمله دزدان دریایی قرار می‌گیرند؛ دزدانی که بدون رواداشتن هرگونه تبعیضی از نظر ملیت کشتی‌ها، آنها را مورد هدف قرار داده، تجارت همه کشورها را به خطر می‌اندازند. از جهت دیگر، در خصوص دزدان دریایی مطلب کم‌اهمیت‌تر این است که آنان از سوی کشور متبوع خود مورد حمایت و پشتیبانی قرار نمی‌گیرند. این فقدان حمایت، آن احتمال را متصور می‌سازد که تعقیب آنها توسط دیگر کشورها اعتراض کشور متبوعشان را برنخواهد انگیزد. به طور کلی در مسیر مقابله با دزدی دریایی در این منطقه، چالش‌ها و پیامدهای بین‌المللی بزرگی وجود دارد که موفقیت در این امر را با ابهاماتی مواجه کرده است. کلیه کشورها باید (وفق ماده ۱۰۰ عهدنامه ۱۹۸۲) تا سر حد امکان برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند. همچنین ماده ۱۰۵ عهدنامه می‌گوید 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. در مورد صلاحیت محاکمه و مجازات دزدان دریایی هم کنوانسیون اعلام می‌دارد دادگاه‌های کشوری که اقدام به توقیف و ضبط کرده‌اند، می‌توانند 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 می‌کنند. گزارشی در شورای امنیت سازمان ملل ارایه شد مبنی بر اینکه دزدی دریایی یک تجارت بسیار سودمند به شمار می‌رود، بنابراین باید به آن به عنوان یک فعالیت جنایتکارانه نگاه کرد که ریشه‌های بسیاری در منطقه و سراسر جهان دارد. به همین منظور باید از پرداخت باج به دزدان دریایی پرهیز کرد، چون تنها آنها را تحریک به تشدید جنایاتشان می‌کند. هرچند استقرار ناوگان‌های دریایی بین‌المللی در خلیج عدن برای مقابله با دزدی‌های دریایی شمار دزدی‌های دریایی موفقیت‌آمیز را در این منطقه کاهش داده، اما شمار کلی دزدی‌های دریایی کاهش نیافته است. برابر نظر برخی از صاحب‌نظران و تجربیات به دست آمده، مبارزه با دزدی‌های دریایی تنها به وسیله نیروهای دریایی بین‌المللی امکان پذیر نیست بلکه به رویکردی منطقه‌ای برای مقابله با ریشه‌های این پدیده نیاز دارد. بدیهی است تا زمانی که منشأ اصلی بحران یعنی کشور سومالی مورد توجه جامعه جهانی قرار نگیرد و مناقشات داخلی در آن حل و فصل نشده و ساختار دولت این کشور اصلاح نشود، ناامنی آب‌های سومالی کماکان به قوت خود باقی خواهد بود. به این ترتیب که در جهت برقراری صلح پایدار، تشکیل حکومتی کارآمد و ایجاد حکومت قانون به طور مؤثر و ایجاد نهادهای امنیتی کارآمد در سومالی و کمک به مردم سومالی برای یافتن کارهای قانونی به جای دزدی دریایی و راهزنی تلاش کرد. باید به این نکته اذعان داشت که «ایجاد ثبات سیاسی در سومالی راه حل مناسب برای دزدی دریایی است».

نکته کلیدی این بود که نقش فعال ایران در مبارزه با دزدی دریایی و کمک نیروی دریایی کشورمان به ناوگان تجاری دیگر کشورها در منطقه از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی هم به رسمیت شناخته شده است و در اجلاس مجمع در

سال ۲۰۱۲، دبیر کل این سازمان بین‌المللی از نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدان دریایی تقدیر کرد. در واقع موج جدید دزدی دریایی که در سال‌های اخیر در آب‌های سومالی و اقیانوس هند بروز کرده، یک پدیده پیچیده و دارای ابعاد مختلف سیاسی و امنیتی است که برای مقابله با آن نیاز به یک اجماع جهانی وجود دارد. این پدیده در واقع به دلیل بی‌ثباتی سیاسی و عدم وجود یک دولت مرکزی قوی در کشور سومالی که آن هم نتیجه مداخلات قدرت‌های استعماری بود، آغاز شد و بلافاصله ابعاد گسترده‌ای یافت و کنترل آن از دست این قدرت‌ها نیز خارج شد. □

منابع فارسی:

بیگزاده ابراهیم، دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، مجموعه مقالات، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، ۱۳۸۹، چاپ اول.

منابع انگلیسی و سایت‌ها:

- Convention on the High Seas 1958, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962., United Nations, Treaty Series, vol. 450, p. 11, p. 82., Copyright © United Nations, 2005.
- Convention on the High Seas 1958, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962., United Nations, Treaty Series, vol. 450, p. 11, p. 84., Copyright © United Nations, 2005.
- <http://www.imo.org/about/pages/faqs.aspx>
- <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0176268011000310>
- <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0176268011000310>
- <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0176268011000310>

زیرنویس:

- 1 - Edward Jones (<https://www.edward-jones.com/cgi/getHTML.cgi?page=/index.html>)
- 2 - CENTER FOR MIDDLE EASTERN STRATEGIC STUDIES (معادل ترکی اصطلاح -)
- 3 - <http://www.orsam.org.tr/en/show-Article.aspx?ID=775>

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

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

پیشخوان مجازی بخش حمل و نقل دریایی



از این شماره چشم به راه دریافت مسایل و مشکلات فعالیت های تجاری شما از طریق آدرس bandarvadarya.pmo.ir هستیم.



حماسه سیاسی و اقتصادی از دیدگاه مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به نامگذاری سال جدید به سال حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی ازسوی مقام معظم رهبری و تاکید بر اینکه محقق شدن حماسه از بعد اقتصادی و سیاسی به مقدماتی لازم دارد، اظهار داشت: برای تحقق حماسه سیاسی و اقتصادی همه مردم باید در آن نقش آفرین باشند. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که در جمع معاونان، مدیران و مشاوران این سازمان سخن می‌گفت، با اعلام اینکه اصطلاحاً به شجاعت و دلیری همراه با پیروزی یک ملت در برابر قدرت و دشمن بزرگ «حماسه» گفته می‌شود، اظهار داشت: در خلق حماسه، نکته اساسی، استقامت و خستگی ناپذیری مردم است که دشمنان را مأیوس می‌کند.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی؛ مهندس سیدعطاءاله صدر سال جدید را از بعد سیاسی، هوشیاری، بصیرت و حضور در صحنه مردم حایز اهمیت دانست و افزود مردم باید از این نظر حماسه‌ای ثبت کنند که قابل نمایاندن و ثبت در تاریخ باشد.

مهندس صدر اضافه کرد: از منظر اقتصادی، دشمن درصدد است با اعمال تحریم‌های جدید و تحت فشار قراردادن طرف‌های اقتصادی ایران، مردم را به زانو درآورد که از این حیث نیز ملت بزرگ ایران با پیش گرفتن اقتصاد مقاومتی دشمنان را همچون گذشته مأیوس خواهند کرد.

وی افزود: جنگ نظامی با ایران برای استکبار هزینه سنگینی خواهد داشت و با اهداف بلندمدت آنها تعارض دارد و به نوعی خودکشی محسوب می‌شود. از این حیث آنها وارد جنگ نظامی با کشور ما نخواهند شد و همچنان چشم به تحریم‌ها و جنگ اقتصادی خواهند داشت.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در سال حماسه اقتصادی و بنابر تاکیدات مقام معظم رهبری، مردم باید با در پیش گرفتن راهبرد اقتصاد مقاومتی و توجه به اصطلاح الگوی مصرف و همچنین حمایت از تولید و سرمایه ایرانی اتفاق بزرگی را رقم بزنند و حماسه جاودانی را خلق کنند.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: مقام معظم رهبری تمام ابعاد مختلف اقتصادی چه از نظر به‌کارگیری منابع، چه از حیث نوع مصرف و چه از لحاظ کاهش هزینه‌ها، طی سال‌های گذشته هشدار دادند و چارچوب‌های کلی را مشخص کردند که چنانچه مردم و دولت در این مسیر حرکت کنند، به پیروزی اقتصادی منجر می‌شود. معاون وزیر راه با تاکید بر اینکه روند تحریم و اعمال محدودیت‌ها علیه مردم ایران نمی‌تواند تداوم داشته باشد، خاطرنشان کرد: براساس اقتصاد مقاومتی و سازکار مبتنی بر آن، مقاومت مردم را باید ارتقا داد و مشکلات آنها را رفع و رجوع کرد؛ چراکه با تداوم استقامت، قطعاً دشمن در برابر ایستادگی مردم شکست خواهد خورد.

مهندس صدر ادامه داد: با احیای اقتصاد خوداتکایی و تامین اقلام مصرفی ضروری مردم به جای توجه به محصولات آماده و وارداتی باید بخش قابل توجه از سید هزینه خانوار را مدیریت کنیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی در نهایت نتیجه اقتصاد مقاومتی را به افزایش مقاومت مردم در برابر مهاجمات اقتصادی دشمن تبیین کرد و افزود از این نظر به راحتی می‌توان سیاست‌های حمایت از تولید و افزایش تولید را در کشور پیاده کرد. ■

افتتاح بندر آستارا

بندر تجاری آستارا توسط دکتر رحیمی، معاون اول رئیس‌جمهور و با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و اعضای هیأت‌عامل و مقامات و مسوولان کشوری و لشکری، به‌طور رسمی افتتاح شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی این بندر در سال ۱۳۸۷ حسب مصوبه هیأت دولت از شرکت سهامی شیلات ایران به سازمان بنادر و دریانوردی تحویل و این سازمان با سرمایه‌ای بالغ بر ۷۳۰ میلیارد ریال به منظور تغییر کاربری در اراضی به مساحت حدود ۵۵ هکتار محصور و با انجام بیش از ۱۲۵۰ هزار متر مکعب لایروبی، تهیه و نصب دو دستگاه بیکن و بویه ترانزیتی، ساخت دکل و ساختمان مخازراتی، خرید یک فروند یدک‌کش آستارا و راهنما بروا احداث دو دستگاه کانکس به مساحت ۱۰۶ مترمربع جهت ساخت و بهره‌برداری ترمینال‌های کالاهای نفتی و غیرنفتی به بخش خصوصی در قالب قراردادی ۴۰ ساله به عنوان بندری تجاری واگذار شده است.

بخش خصوصی که در قالب مزایده عمومی عهده‌دار این مسوولیت شده نیز با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۲۲۰ میلیارد ریال در فاز اول نسبت به اصلاح موج‌شکن بندر، ساخت یک پست اسکله چندمنظوره، تامین دو دستگاه جرثقیل ۱۲۰ و ۵۰ تنی، ۲ دستگاه لیفتراک ۳۲ و ۷ تنی و ۴ دستگاه تک‌مستر (کشنده) اقدام و این بندر به‌عنوان یکی از بنادر تجاری کشور در حوزه دریای خزر توسط بخش خصوصی ساخته و مورد بهره‌برداری قرار گرفته است.

لازم به ذکر است که با توجه به حضور نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران و هنگ مرزی مستقر در بندر آستارا، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به ساخت ۲ پست اسکله فلزی هریک به طول ۲۶ متر و واگذاری آنها به دو نهاد نظامی مذکور نیز اقدام کرده است. ■



خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

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

Customs Clearans
International Transport
Insurance Policy

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

info@iranlogistics.com
www.iranlogistics.com



عملیاتی سازی سامانه صدور حواله الکترونیکی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

سامانه صدور حواله الکترونیکی به منظور هماهنگی بین بندر، گمرک، پایانه و افزایش رضایتمندی ارباب رجوع از جمله رانندگان کامیون ها به همت کارشناسان اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان اجرایی شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان مدیریت بندر امام (ره) در سال گذشته به منظور توسعه کسب و کار الکترونیک، نسبت به ایجاد لینک ارتباطی خود با گمرک و پایانه از طریق ۱۶ کیلومتر فیبر نوری اقدام نمود و اینک در ابتدای سالی که به عنوان سال حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی نامگذاری شده، سامانه مذکور نصب، راه اندازی و مورد بهره برداری قرار گرفته است.

در این سامانه اطلاعات حواله بارگیری کالا توسط شرکت های مستقر در پایانه حمل و نقل وارد و به صورت Online توسط اداره گارد و انتظامات جهت کنترل تردد کامیون ها استفاده می شود.

همچنین پیاده سازی این سامانه که به منظور تبادل الکترونیکی اسناد میان این اداره کل، گمرک و پایانه حمل و نقل طراحی گردیده، سبب شده تا علاوه بر مکانیزه نمودن فرآیندهای درب ورود و خروج کامیون رو، موجب افزایش سرعت و دقت در کنترل کامیون های ورودی و خروجی، کاهش بار ترافیکی در درب های عملیاتی و روان سازی عبور کامیون ها شود.

نصب و راه اندازی این سامانه نشان از عزم راسخ مدیریت بندر امام خمینی در ایجاد زیر ساخت های ICT بوده است که موجب تسریع و تسهیل کار رانندگان و افزایش رضایت آنها شده است. ■

سرمایه‌گذاری میلیاردی در پروژه‌های بندری قطر

سیدمصطفی هاشمی

بر اساس گزارش‌های رسمی اتاق صنعت و بازرگانی قطر، این کشور در سال ۲۰۱۱ به میزان ۷۷ میلیون تن گاز به سراسر دنیا صادر خواهد کرد. طرح توسعه بندر راس لفان برای ۲۰ سال آینده تهیه شده و بخشی از آن نیز تاکنون اجرایی شده است. در طرح توسعه این بندر مبلغ ۱/۸ میلیارد دلار برای دو پروژه عمده پیش‌بینی شده است. یکی از این پروژه‌ها که شامل ساخت یک پست اسکله خشک (Dry Dock) و کارگاه تعمیر کشتی بود، در پایان سال ۲۰۱۰ به بهره‌برداری رسید.

احداث بندر جدید دوحه

یکی دیگر از پروژه‌های بندری قطر احداث بندر جدید دوحه می‌باشد، برای این پروژه در حدود ۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شده است. این پروژه با برگزاری مراسم کلنگ‌زنی و لیعهد قطر آغاز شد.

فاز اول این طرح با سرمایه‌گذاری ۴/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶ به بهره‌برداری خواهد رسید. در فاز اول این طرح، احداث ترمینال‌های کانتینری، ترمینال جنرال کارگو و اسکله‌های رو-رو، احداث ۲/۷ کیلومتر موج‌شکن، ۳ میلیون متر مکعب لایروبی و احداث کانال دسترسی پیش‌بینی شده است.

طرح توسعه بندر جدید دوحه در سه فاز تهیه شده است که فاز بعدی از سال ۲۰۲۰ آغاز شده و تا سال ۲۰۳۰ به طول خواهد انجامید. با بهره‌برداری کامل طرح توسعه، ظرفیت کانتینری بندر ۶ میلیون TEU خواهد بود. این بندر در مساحتی معادل ۲۶/۵ کیلومتر مربع احداث خواهد شد. بندر جدید دوحه پس از بهره‌برداری کامل به یکی از بنادر عمده منطقه خلیج فارس تبدیل خواهد شد که قادر به پذیرش کشتی‌های بزرگ کانتینری خواهد بود. ■

بر اساس آمار و اخبار موجود حجم و میزان سرمایه‌گذاری در منطقه خلیج فارس میلیاردها دلار برآورد شده است. به نظر می‌رسد اغلب پروژه‌هایی که در کشورهای حاشیه خلیج فارس به بهره‌برداری می‌رسد، یا مستقیماً به بنادر مرتبط است یا به صورت غیرمستقیم به حمل و نقل دریایی مربوط می‌شود.

در این میان پروژه‌های عمرانی قطر از این میزان سرمایه‌گذاری سهم عمده‌ای را به خود اختصاص داده‌اند. بر اساس گزارش‌های موجود، این کشور در حدود ۱۰۰ میلیارد دلار در بخش‌های مختلف طرح‌های عمرانی سرمایه‌گذاری پیش‌بینی کرده است که در این میان نقش پروژه‌های بندری کلیدی ارزیابی می‌شود، چرا که یکی از دلایل عمده رشد اقتصادی کشور قطر، توسعه بنادر این کشور است و بنادر این کشور نقش مهمی را در اقتصاد ملی قطر ایفا می‌کنند. عمده پروژه‌های بندری این کشور در بندر دوحه (Doha) و راس لفان (Ras Laffan) متمرکز شده است. این ۱۰۰ میلیارد دلار در بخش‌های زیرساخت، روبناها، ابنیه و اماکن بندری و تاسیسات انرژی می‌باشد.

البته یکی از دلایل عمده رشد اقتصادی قطر، صادرات گاز مایع (LNG) است که با افزایش قیمت این محصول، افزایش رشد اقتصادی این کشور را در پی داشت. در حال حاضر یک سوم ذخایر گازی دنیا متعلق به کشور قطر است. گفته می‌شود که این کشور بزرگ‌ترین تاسیسات گازی دنیا در بندر راس لفان را در اختیار دارد. طرح توسعه این بندر از ۱۵ سال قبل آغاز شده و همچنان با رشد تقاضای گاز در دنیا، این بندر نیز در حال توسعه است.

طرح توسعه بنادر عربستان سعودی

سازمان بنادر عربستان سعودی اخیراً اقدام به امضای قراردادی به ارزش ۱/۶ میلیارد دلار برای توسعه بنادر این کشور کرد. این پروژه شامل ساخت یک نیروگاه تولید برق در بندر دمام به منظور تامین برق این بندر، یک پست اسکله کانتینری در بندر دوبا (Dhuba)، دو پست اسکله کانتینری در زون صنعتی ملک فهد در بندر یانبو (Yanbu)، یک پست اسکله مسافری و یک پست اسکله خدماتی در همین بندر یانبو و نیز یک محوطه پارک اتومبیل در بندر جدده می باشد.



در این پروژه همچنین تهیه طرح جامع بندر دمام، بندر جیل، جازان و یانبو پیش بینی شده است. سازمان بنادر عربستان سعودی فرصت های سرمایه گذاری زیادی را در اختیار بخش خصوصی قرار داده که از آن جمله می توان به بهره برداری از ترمینال کانتینری، کارگاه های ساخت کشتی و قایق های شیلاتی و تفریحی و نیز زمینه های خدماتی از قبیل خدمات اداری و غیره اشاره کرد.

سازمان بنادر عربستان سعودی که در سال ۱۹۷۶ ایجاد شد، وظیفه ایجاد و توسعه بنادر این کشور را بر عهده دارد. بیش از ۹۶ درصد از صادرات و واردات کالای غیر نفتی از بنادر تحت مدیریت این سازمان صورت می گیرد. عربستان سعودی در حدود ۹ بندر عمده دارد که مجموع اسکله های آن به ۲۰۶ پست می رسد.

سازمان عربستان سعودی طی سال های اخیر در حدود ۴۰ میلیارد دلار برای ایجاد زیرساخت های بندری و توسعه بنادر بازرگانی این کشور سرمایه گذاری کرده است. بنادر این کشور در سال ۱۹۹۷ به روی بخش خصوصی گشوده شد و این بخش توانست در بخش های عملیاتی و خدماتی فعالیت کند. براساس آمار و ارقام منتشره از سوی مقامات رسمی، بخش خصوصی تاکنون ۵/۵ میلیارد ریال عربستان برای توسعه خدمات و تهیه تجهیزات مدرن برای عملیات تخلیه و بارگیری و سایر فعالیت های بندری سرمایه گذاری کرده است. مقامات بندری عربستان سعودی طی سال های اخیر توجه ویژه ای را به انجام فعالیت های صنعتی در بنادر این کشور مبدول داشته اند. به عنوان مثال، زون صنعتی ملک فهد در بندر جوبیل که مجهز به ۲۴۰۰ متر اسکله که قادر است همزمان ۴ فروند نفتکش با ظرفیت ۳۰۰ هزار تن را پهلو دهدی کند، ایجاد گردید. بیش از ۹۰ درصد از صادرات محصولات نفتی و پتروشیمی عربستان سعودی در این زون صنعتی صورت می گیرد.

جدیدترین بندری که در عربستان سعودی ساخته شده، بندر راس الخیر است که با سرمایه گذاری ۲/۴ میلیارد ریال عربستان ساخته شده است. این بندر در ۸۰ کیلومتری شهر صنعتی جوبیل واقع شده و در سال ۲۰۰۸ به بهره برداری رسید. ■



بندر سلاله

بندر سلاله طرح توسعه گسترده ای در بخش کانتینری و غیرکانتینری در دست اجرا دارد. در بخش غیرکانتینری، توسعه ترمینال کالای عمومی این بندر توسعه خواهد یافت و با اجرای آن ظرفیت تخلیه و بارگیری کالای غیرکانتینری این بندر به دو برابر رشد پیدا خواهد کرد. ارزش این طرح توسعه ۱۴۳ میلیون دلار است. اجرای این طرح توسعه ظرفیت تخلیه و بارگیری کالای فله را به ۲۰ میلیون تن و کالای مایع را از ۵/۵ میلیون تن کنونی به ۶ میلیون تن در سال خواهد رساند. علت اجرای این طرح توسعه افزایش تجارت منطقه ای عمان و منطقه عنوان شده است. وزارت حمل و نقل و ارتباطات عمان قرارداد اجرای پروژه مذکور با شرکت Hani Archirodon Construction را در سال ۲۰۱۲ منعقد کرد. طرح توسعه ترمینال کالای عمومی این بندر در طی مدت ۱۹ ماه اجرا خواهد شد.

در طرح توسعه مذکور ۴ پست اسکله به طول ۱۲۶۶ متر ساخته خواهد شد. آبخور اسکله های مذکور ۱۸ متر برای پهلو دهی کشتی های ۱۴۴ هزار تن خواهد بود. در این طرح توسعه احیای اراضی، لایروبی و عملیات تسطیح صورت خواهد گرفت.

در بخش کانتینری، بندر سلاله بعد از بندر جبل علی در منطقه در جایگاه دوم قرار دارد. ۲۰ درصد از بندر سلاله در دست دولت است و ۳۰ درصد نیز در دست شرکت APM Terminals که یکی از ترمینال اپراتورهای برتر دنیاست قرار دارد. ۵۰ درصد بقیه نیز در دست بخش خصوصی داخلی است. در این طرح توسعه ساخت ۱۲۰۰ متر اسکله چندمنظوره با آبخور ۱۸ متر با تجهیزات تخلیه و بارگیری کالای فله و کالای مایع در نظر گرفته شده است. همچنین احداث یک ترمینال تخلیه و بارگیری کالای مایع نیز در این طرح پیش بینی شده که نقش این بندر را در کالاهایی همچون سوخت، متانول، مونواتیلن و گلیکول ارتقا خواهد بخشید. مسئولین این بندر قصد دارند بندر سلاله را در بخش کالای فله و کالای مایع تبدیل به هاب منطقه ای در منطقه خلیج فارس کنند. ■



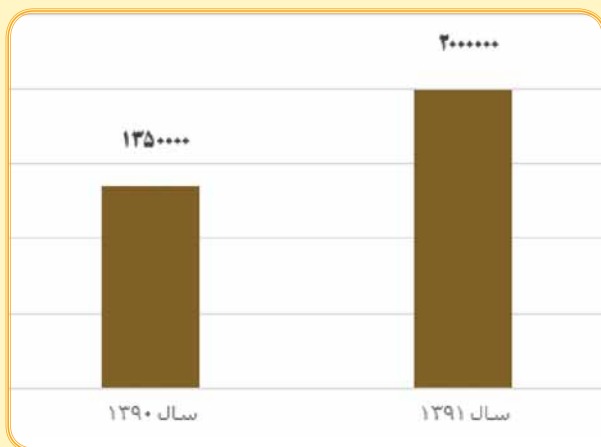
بزرگ‌ترین کشتی مسافری دنیا



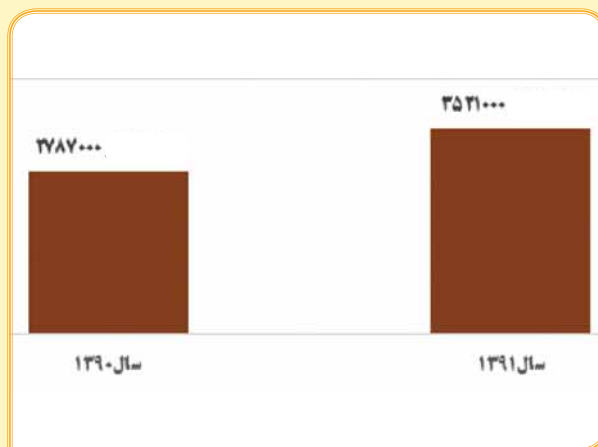
«ام-اس-الور-آو-د-سین» یا شیفته دریاها یک کشتی گردشی تحت مالکیت رویال کارائیب اینترنشنال است. این کشتی خواهر کشتی ام اس اوئیسس آو دسین است که به همراه یکدیگر توسط شرکت رویال کارائیب اینترنشنال مورد استفاده قرار می‌گیرد. این کشتی تفریحی، بزرگ‌ترین کشتی ساخته شده توسط بشر تاکنون است. فرایند ساخت این کشتی از فوریه ۲۰۰۶ در تورکو فنلاند آغاز شد و در ۲ دسامبر ۲۰۰۸ به آب انداخته شد. این کشتی با ۳۶۰ متر طول ۹۰ متر بلندتر از کشتی معروف تایتانیك است. این کشتی غول پیکر می‌تواند ۶۳۱۸ نفر مسافر را در خود جای دهد. این درحالی است که بیش از ۲۳۰۰ خدمه و پرسنل دارد. در این آلبوم نحوه خدمت‌رسانی به این تعداد مسافر را در بخش‌های مختلف مانند آشپزخانه، لاندی، سیستم کنترل و ... ملاحظه خواهید کرد. □



دستاوردها و اقدامات مهم بندر امیرآباد در سال ۱۳۹۱



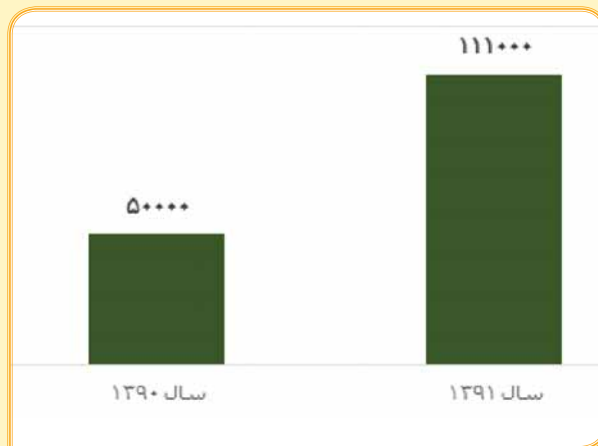
صادرات به میزان ۲۰۰,۰۰۰ تن با رشد ۴۱ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل



تخلیه و بارگیری به میزان ۳۵۲,۱۰۰ تن با رشد ۲۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل



جذب ۱۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زمینه‌های صنایع تبدیلی، سیلو و انبار



حمل و نقل ریلی به میزان ۱۱۱,۰۰۰ تن و رشد ۱۲۲ درصدی آن نسبت به مدت مشابه سال ۹۰



بهره‌برداری از چهار پروژه زیر ساختی در راستای افزایش توان عملیاتی بندر



بهره‌برداری از ۴۰۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زمینه احداث سیلو غلات، نیروگاه برق، و انبارهای سرپوشیده

دستاوردها و اقدامات مهم بندر انزلی در سال ۱۳۹۱



افتتاح و بهره‌برداری از بندر چند منظوره آستارا



احداث دایک‌ها و موج‌شکن‌های شرقی و غربی



شروع به ساخت سیلوی ذخیره غلات ۱۵۰۰ تنی



تکمیل و راه‌اندازی اسکله مسافری و ترمینال مسافری بین‌المللی بندر انزلی



شروع به ساخت انبارهای مسقف ۱۲۰۰ و ۶۰۰۰ تنی



شروع و ساخت اسکله‌های جدید

دستاوردها و اقدامات مهم بندر خرمشهر در سال ۱۳۹۱



بهسازی جاده دسترسی به بندر خرمشهر



احداث ایستگاه راه آهن و اتصال آن به خط سراسری



نصب و راه اندازی دستگاه MF-HF



سامان دهی تاسیسات زیربنایی اراضی پشتیبانی بندر



سامانه شناسایی اتوماتیک شناورها AIS



ترمیم اسکله های ۸، ۹

دستاوردها و اقدامات مهم بندر نوشهر در سال ۱۳۹۱



احداث اسکله خدماتی بندر نوشهر به طول ۸۶ متر جهت پهلوگیری شناورهای خدماتی



الحاق ۱۴ هکتار از اراضی شرقی بندر نوشهر از طریق استحصال از دریا



احداث سردرب جدید بندر نوشهر به منظور افزایش ایمنی تردد در بندر



تعمیرات اساسی، اصلاح و دmontاژ ۳ دستگاه جرثقیل ۱۵ تن بکرا



تعمیق کانال دسترسی و حوضچه بندر نوشهر به عمق ۶ متر به منظور پذیرش کشتی با ظرفیت بالاتر



آغاز ساخت فاز اول سیلوی ۵۰ هزار تنی غلات در بندر نوشهر

دستاوردها و اقدامات مهم بندر بوشهر در سال ۱۳۹۱



افتتاح پروژه ساماندهی بندر کنگان



آغاز بهره‌برداری از ۲ دستگاه ریچ استاکر و ۲ دستگاه امپی استاکر



افتتاح ساختمان جدید اداره ثبت و بازرسی شناورها
و اداره امور دریانوردان



افتتاح راه ارتباطی مجتمع بندری نگین



افتتاح راه دسترسی بندر گناوه

دستاوردها و اقدامات مهم بندر شهید رجایی در سال ۱۳۹۱



ارتقاء ضریب ایمنی با افزایش خودروهای آتش نشانی در بندر شهید باهنر



برای اولین بار در کشور ترانزیت گندم قزاقستان از طریق بندر شهید رجایی



افزایش ۱۰۰ درصدی ترانزیت نفتی از بندر هرمزگان



بندر شهید رجایی رتبه نخست ترانزیت کالا را در بین بنادر کشور به خود اختصاص داد



بهره‌برداری از فاز ۲ مجتمع بندری شهید رجایی و افزایش ظرفیت کانتینری بندر از ۳ به ۶ میلیون TEU



ظرفیت شناورهای مسافری بندر شهید حقانی بندرعباس به ۳۷۳۶ نفر صندلی رسید

دستاوردها و اقدامات مهم بندر امام خمینے (ره) در سال ۱۳۹۱



احداث معابر و جاده‌های دسترسی



توسعه ICT در بندر امام خمینے (ره)



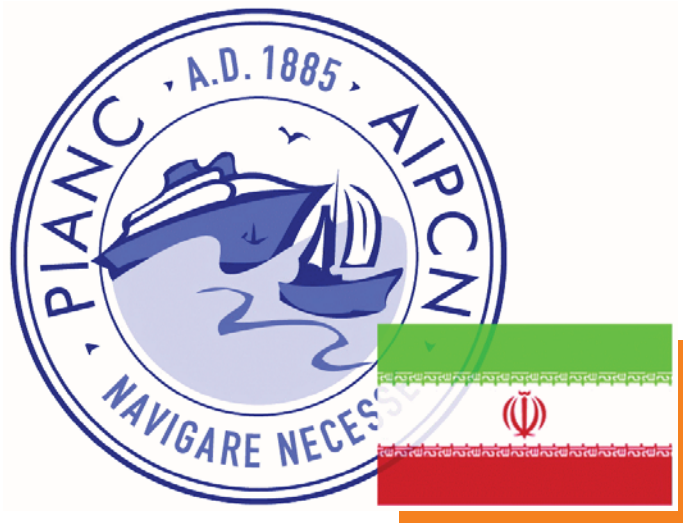
احداث و افتتاح بندر شادگان و ۱۴ کیلومتر جاده دسترسی به
مبلغ سرمایه‌گذاری ۲۵۰ میلیارد ریال



احداث پایانه‌های نفتی و صادرات قیر



احداث انبار غلات و مخازن نگهداری روغن خوراکی



Introduction of PIANC-Iran

PIANC is an International, nonpolitical and nonprofit association which is comprised of specialized marine organizations and companies, established in 1885 (as the founder of marine association) in Brussels, Belgium, with the purpose of upgrading technical knowledge in marine transportation infrastructure. There are eight active commissions in PIANC which are as follows: Inland Navigation Commission (In Com), Marine Navigation Commission (Mar Com), Environmental Commission (Envi Com), Recreational Navigation Commission (Rec Commission), International Cooperation Commission (Co Com), Young Professional Commission (YP Com), Financial Commission (Fin Com) and Promotion Commission (Pro Com).

Permanent secretary of the International Conference on Coasts, Ports and Marine Structures (ICOPMAS) has started working officially as a qualified member in Iran and also as the first member of PIANC in the Middle East. Iran's National Section is active in ICOPMAS secretariat and its acts as a link for the Iranian members. Since the start of Iran's National Section activity till now many activities have been done which a number of the most important ones are as follows:

Active participation of Iranian delegates in PIANC conferences such as 11th and 12th AGA, Mediterranean Days and 8th PIANC COPEDEC which in the last one, 10 papers including 4 papers of the carried projects of PMO were accepted.

Hosting PIANC Secretary General and commissions' heads, namely Mr. Louis Van Schel, Pablo Arecco and Elio Ciralli in the 10th International Conference on Coasts, Ports and Marine Structures (ICOPMAS 2012) in Tehran- Iran in November 2012. PIANC delegates' attendance together with PIANCIRAN pavilion at the

exhibition provided a great opportunity for the better introduction of PIANC during the conference days.

Membership of Iran in 4 commissions such as Mar Com, Co Com, Envi Com and YP Com. Marine Commission (Mar Com) tackles ports and marine waterways issues. Co Commission supervises the local groups, Environment Commission (Envi Com) deals with the relevant environmental issues caused by navigation and Young Professional Commission is responsible for linking and recruitment of young professionals in the member countries.

Translation of the PIANC technical report of "Minimizing Harbour Siltation".

Continuous recruitment from the interested students and researchers.

Launching PIANCIRAN website with the address of <http://PIANC.pmo.ir> in three languages, Farsi, English and Arabic.

Publishing Iran's National Section report of activities in Yearbook 2011 for the first time.

Participation in PIANC "Working with Nature" competition with the project entitled "Coral Relocation in Chabahar Bay, Southern of Iran, Oman Sea". In this project which was carried with the cooperation of PMO and Offshore Fisheries Research Center, Chabahar, 28000 endangered corals were relocated from the disturbed area of Shahid Beheshti Port to the coast of Lipar Hotel, 3.5 km away. Relocation was carried out in four phases: (1) preparation of the substrate, (2) coral detachment, (3) coral transfer and (4) coral establishment.

Based on the observations and regarding the presence of fish, urchins and other marine creatures in and around the coral colonies and the status of corals the relocation proved to be successful. ■

Message to the Iranian Maritime Society at the occasion of the 21st Conference on Coordinating among Iranian Maritime Organizations at Ramsar on May 14-15, 2013



As Secretary-General of the World Association for Waterborne Transport Infrastructure, PIANC, I want to congratulate the organizers of the 21st Conference on Coordinating among Iranian Maritime Organizations.

PIANC is the global organisation providing guidance for sustainable waterborne transport infrastructure for ports and waterways. PIANC is the forum where professionals around the world join forces to provide expert advice on cost-effective, reliable and sustainable infrastructure to facilitate the growth of waterborne transport. Established in 1885, PIANC continues to be the leading partner for government and private sector in the design, development and maintenance of ports, waterways and coastal areas. As a non-political and non-profit organisation, PIANC brings together the best international experts on technical, economic and environmental issues pertaining to waterborne transport infrastructure. Members include national governments and public authorities, corporations and interested individuals. Providing expert guidance and technical advice PIANC provides guidance to public and private partners through high-quality technical reports. Our international Working Groups develop regular technical updates on pressing global issues to benefits members on shared best practices.

Allow me to add that PIANC is emphasizing the sustainable development principle when drafting guidelines and recommendations as best practices for waterborne transport infrastructure, as well for maritime as for inland and recreational navigation. In this regard, PIANC also introduced the ‘Working with Nature’ philosophy.

‘Working with Nature’ is an integrated process which involves working to identify and exploit win-win solutions which respect nature and are acceptable to both project proponents and environmental stakeholders. ‘Working with Nature’ requires that a fully integrated approach be taken as soon as the project objectives are known – i.e. before the initial design is developed. It encourages consideration of how the project objectives can be achieved given the particular, site-specific characteristics of the ecosystem.

‘Working with Nature’ is about more than avoiding or mitigating the environmental impacts of a pre-defined design. Rather, it sets out to identify ways of achieving the project objectives by working with natural processes to deliver environmental protection, restoration or enhancement outcomes.

Best regards,
Louis Van Schel,
Secretary-General of PIANC

Message from Koji Sekimizu

Secretary-General, International Maritime Organization

As the world's only really reliable, global, cost-effective and energy-effective mass transportation method for energy, materials, foods and industrial products, it seems inevitable that shipping must be at the heart of sustainable development. And shipping itself must ensure that its own development is also sustainable.

I include within this blanket term not just the operation of ships, but all the activities that are vital to support shipping. Activities, such as the operation of maritime traffic management systems and global communication systems, ports and multi-modal connections, are all components of the global maritime transportation system. Shipbuilding and classification, ship registry and administration, ship finance, ship repairing, ship recycling, the education and training of seafarers: they are all components of the maritime transportation system and we want this system to be sustainable.

At the global level, the United Nations is taking the leadership role in pushing forward efforts to turn the concept of sustainable development into something tangible. The development of sustainable development goals for the maritime transport sector will be IMO's own contribution to the United Nations led work on sustainable development goals, following on from the United Nations Conference on Sustainable Development held in Rio de Janeiro (Rio+20), held in June last year. This work at IMO ties in with this year's World Maritime Day theme – "Sustainable development: IMO's contribution beyond Rio+20". But the development and implementation of these goals will be an ongoing process, which will likely continue beyond 2013.

Shipping already contributes significantly to the three pillars of sustainable development – social, environmental and economic and I have established a task-force at IMO to start work on eight pillars around which clear, identifiable sustainable maritime development goals could be set. These are:

- safety culture and environmental stewardship;
- energy efficiency;



- new technology and innovation;
- maritime education and training;
- maritime security and anti-piracy actions;
- maritime traffic management;
- maritime infrastructure development; and
- global standards at IMO.

They are all components of our sustainable shipping and maritime transportation system. These are areas in which I would like to establish meaningful targets, so that, through the activities of IMO, we will attempt to achieve the sustainability of shipping.

At the moment, this work is in its early stages and I would seek the support of all stakeholders to join together and provide a positive contribution towards formulating sustainable maritime development goals.

I am confident that, through the initiatives inspired by the World Maritime Day theme "Sustainable Development: IMO's contribution beyond Rio+20", IMO, the shipping industry and all other stakeholders, who are keen to turn the concept of sustainability into a tangible reality, will be able to join together, and make a very positive contribution.

Your conference, which brings together your country's maritime organizations, is an ideal place in which to discuss that contribution. I wish you a very successful conference. ■

Maritime Organization Conference; Identifying Opportunities and Creating Advantages

2^{1st} Conference of the IRI Maritime fleets with the said slogan is to promote the maritime health and safety and sea environmental protection issues by considering the challenges facing the maritime organisations. The event will be studying ways of correct implementation of the international rules and regulations for the maritime health and safety issues as well as dealing with the sea pirates. The conference will be discussing the difficulties of the enforcement of the Marble Convention in relation to maritime security and environmental protection, its requirements and challenges facing the Search and Rescue teams as well as the correct implementation of the Convention with regards to the Ballast Water System.

The conference will also consider the collection of the maritime incidents and the experience gained from these and the use of them for the future operations. We will also study challenges faced by the classification institutes in implementing the RO code.

Oceans and seas are where many countries compete for use of its natural resources, opportunities in the maritime economic, defence and environmental protection.

Innovation in dealing with the difficulties in various parts of country's maritime organisations can create opportunities in providing competitive environment, overcoming the opposing aims and the maritime applications as well as restoring damages to the environment and dealing with the climate change.

In the conference important opportunities within the maritime industry to make best use of the country's infrastructure in order to increase its capacity by using the road, rail and sea transport will be discussed. Iran's ports ability to become an important location for accepting the new generation of the cargo ships, and the incentives that can be provided to the container carrying ships would be considered with other topics of the conference. In addition, the use of the IT infrastructure in conjunction with the FAL and Asicoda conventions, to provide access to collect information and provide access to the policy makers and the end user companies is another important subject to be discussed.

Other important topics for discussion will be as follows:
Unified approach to the search and rescue services amongst IRI's neighbouring countries

Environmental protection and prevention of the sea water from pollution

Use of containers in Persian Gulf marine transport

Expansion of the free ports and the creation of port within these areas

Expansion of Caspian Sea cargo shipping by the Iranian Shipping organisation as well as the private sector shipping companies

Encouragement of the door to door delivery rather than port to port shipping service

Expansion of the re-export facility from the Iranian Ports
Capacity expansion of the Iran's commercial ports and their container loading and unloading

Expansion of the multi faceted transport system and rationalisation of the transport operations

Provision of the maritime transport support and added value services

The use of the above services for preparation, production, storage, distribution, labelling, information dissemination, and tracking processes

Continuation of the privatisation processes and the use of internal and foreign investments

The Development and amendment of the rules governing the maritime brokerage companies

Holding this conference will also be an excellent opportunity to discuss the importance of the human interaction in implementing the maritime health and safety policies, as well as raising the seafarers' scientific knowledge base. Another aspect of this conference will consider the training aspects of the high quality maritime staff, consideration of the international policies governing the labour laws for the seafarers and the mechanism to motivate the sailors to protect the environment. ■





Maritime Oriented Development; Sustainable Development

Economic experts and politicians, usually based on the capacities and capabilities in the country, choosing one or some economy sectors of the country to set them as a base of country development. However the maritime industries have so many hidden potentials to help promoting development that it can be considered as the engine for such process. It is clear that as the maritime industry expands, other segments of the country's commerce will develop. The maritime-oriented development will bring a lot of benefits to various part of the economy which in turn will result in the development of other parts of the economic sectors. Hence, one of the most important maritime stakeholder's tasks in this year under the title of "political & economic valour" is to identifying capabilities and exploiting the maritime capacities. Considering the slogan of the 21th maritime organization conference with the theme of "sustainable development", port community should regard maritime environmental protection as well as maritime industry growth. It is hoped that the aforesaid conference would provide a good situation to bring together all the maritime stakeholders to boost and develop their coordination and cooperation so as to promote maritime activities in the context of "sustainable development". ■

Seyed Attaollah Sadr,

*The deputy for Minister of roads and urban planning, and
the managing director of port and maritime organization*



IN THE NAME OF GOD

Port & Sea Magazine

Printed and Published by:

Port & Maritime Organization (P.M.O)

Legal Representative:

Mohammad Reza Emami

Editor-In-Chief:

Younes Gharbali Moghadam

Administrative Manager:

Farhang Molavi

Financial Manager:

Farid Sajedi

Editorial Secretary:

Farid Ghaderi

Translator:

Saeid Saeidi

Designer:

Somayeh Nourmohammadi

Magazine Address:

1st Floor, Number 40, Kish avenue,

after Jahan koodak intersection,

Afrigha street, Tehran

Phone:

021-88190631-3

Fax:

021-88190630

Website:

Bandarvadarya.pmo.ir

Electronic Post:

Bandarvadarya@pmo.ir



Supported By PIANC

Port & Sea Magazine

Editorial

The maritime organizations have outlined their goals to become the leading players in the region by 2025. To achieve the objectives of the 2025 Vision Statement it is necessary to develop integrated and unified aims and objectives. This is clearly visible in the country's senior manager's vision in various governmental departments. For example, the presence of the senior officials from ministries, institutions and agencies concerned, including the Ministry of Roads and Highways, Defense, Armed Forces Logistics Planning, as well as commanders from the Islamic Republic of Iran's Naval Forces and the Iran's Revolutionary Guards of the Islamic Revolution in different conferences reflects their special interest in achieving the objectives of the 2025 Vision Statement. There is no doubt that the results of the Maritime and Shipping Conferences will have direct result on each and every Iranian as well as the short and long term policy making in the region and the wider world. In addition to having a major share of transporting the required goods of the Iranian population, the sea transport will have vast influence on the region's 500 million people consumer market. And let's not forget the importance of our shipping in transporting the energy requirement of the rest of the world from the region's ports.

Organizing conferences will help to attract the attention of the governmental and private sector stakeholders as well as those from the same industry in the region and the world thus attracting the broad coverage by the international media.

Building on these points, it must be stressed that this year's conference for the Coordination of the Maritime Fleets can become the basis for the decision making at international level and with the emphasis by the Leader of the Islamic Republic the industry can be instrumental in further progress of the country. Therefore it is necessary to strengthen our internal infrastructure and thought process in order to be able to effectively participate in the regional and international markets. The importance of the maritime agencies in the country is very clear, not only our national economy is dependent on it, but also in all areas of social, cultural, political and security situation in the country we are dependent on the foreign trade especially given that 90% of our goods are carried by sea transportation. It is on this basis that the enemies of the Iranian people have embarked on preventing the development of the country by targeting specifically its illegal and hostile sanctions against the marine transportation sector in the hope of denting our determination for progress. Indeed the maritime community has the capacity to use its ability to become the driving force for change to convert our oil based economy to manufacturing and commerce based economy in order to deal with the threats posed by these illegal and unfair sanctions imposed by the enemy.

Considering PMO's duty as the custodian of the nation's coastal and marine transportation sector, for the development of the country is doubly important both at national and international level, therefore it needs to have close interaction with the decision makers at the national and international levels.

It is hoped that PMO with the cooperation and coordination with other maritime transport sectors within the country and the use of their expertise in providing quality and enhanced services to the maritime trade, to be able to protect the national interest of our nation.

Doubtless to note if those responsible for the maritime transportation industry both in government and also the private sector pay higher importance to the national interest to reach the goals of Iran's 2025 targets, we should witness further involvement of the people in advancement and maximum attainment at the macro-economic level of the country. ■

Mohammad Reza Emami