

ضرورت بازنگری در شیوه برگزاری
همایش‌های همایشگاه ارگان‌های دریای کشور

تدبیر علمانه در توسعه حمل و نقل دریایی
امید برای جامعه دریایی

احداث بنادر چندمنظوره در سواحل جنوب روح تازه‌ای در زندگی مردم دمیده است





در این شماره می‌خوانید:

- ۱۰ یادداشت مدیر مسئول
- ۱۲ ضرورت بازنگری در شیوه برگزاری همایش‌های هماهنگی ارگان‌های دریایی
- ۱۶ قطعنامه بیست‌ویکمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور
- ۱۸ مطالبات فعالان حمل‌ونقل دریایی کشور از دولت یازدهم
- ۲۰ احداث بندر چندمنظوره در سواحل جنوب روح تازه‌ای در زندگی مردم دمیده است
- ۳۳ توسعه و ایجاد بندر مسافری با مشارکت بخش خصوصی، نیازمند ارسال علائم
- ۳۵ اخبار

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: 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 شهریار، 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.





آیه ۱۴ سوره نحل:

وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا
مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ
حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ
مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ
وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ

و اوست همان که دریا را رام کرد تا از آن
گوشت تروتازه بخورید و از آن زینت‌هایی
که می‌پوشید (مانند لؤلؤ و مرجان)
استخراج نمایید ، و کشتی‌ها را در آن می
بینی که شکافنده اند (سینه آب را ، برای
برآوردن نیازهای مختلف شما) و برای آنکه
(به تجارت و غیره) از فضل خدا جستجو
کنید و باشد که شکرگزاری.



- بندراکتائو..... ۴۲
- درآمدی بر اهمیت و ضرورت حماسه سیاسی، حماسه اقتصادی در سال ۱۳۹۲..... ۵۶
- علل و راهکارهای ریزش بار در سامانه حمل کالاهای فله ۶۱
- مسئولیت مرجع تحویل گیرنده کالا در بنادر ۶۶
- بررسی آثار تغییر پرچم کشتی‌ها بر اقتصاد و حمل‌ونقل دریایی ایران ۶۹
- رمز ارتباط با مشتری در گرو رضایت مشتری..... ۷۴
- نقش بنادر در فرایند توسعه اقتصادی کشور..... ۷۸
- بنادر اروپایی؛ آماده‌سازی برای آینده..... ۸۴

تدبیر عالمانه در توسعه حمل و نقل دریایی؛ امید برای جامعه دریایی

ریزی مناسب در راستای خلق یک حماسه اقتصادی در دستور کار قرار گیرد و یقیناً یکی از بخش‌هایی که می‌تواند در خلق حماسه اقتصادی نقش آفرینی موثری داشته باشد و تصویری کامل از هماهنگی و همراهی بخش‌های حاکمیتی و غیرحاکمیتی را با توجه به توانمندی‌های موجود در آن حوزه به نمایش بگذارد، حمل و نقل دریایی کشور است.

تاکید بر ظرفیت‌های یادشده اگرچه برای جامعه دریایی کشور با هدف توسعه دریا محور، تکرار مکررات است، اما از آن جهت بدان اشاره می‌شود که در اظهارنظرها و بیانات نامزدهای محترم یازدهمین دوره انتخابات ریاست جمهوری اسلامی ایران کمتر به آن پرداخته شد. بدیهی است انتظار جامعه دریایی کشور آن است که با توجه به نیروی انسانی کارآزموده، تجربه حاصله در بخش غیردولتی، تعدد و تکثر زیرساخت‌ها، موقعیت‌های استثنایی راهبردی و منافع عظیم اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و بین‌المللی، بخشی از برنامه‌های نامزدهای محترم ریاست جمهوری در این دوره، می‌بایست به این حوزه مهم اقتصادی اختصاص می‌یافت. از سوی دیگر از تصمیم‌گیران حوزه بندری و دریایی کشور نیز انتظار می‌رود همزمان با آغاز به کار ریاست جمهوری دوره یازدهم و کابینه جدید امر اطلاع‌رسانی دقیق و شفاف را جهت تبیین اهمیت جایگاه بخش دریایی کشور در دستور کار قرار داده و به طور جدی پیگیر آن باشند.

با توجه به شرایط کنونی میهن عزیزمان و فشارهای اقتصادی که به ویژه از نیمه دوم سال بر کشور تحمیل شد و ضرورت توجه جدی به شعار امسال که در سایه تدابیر مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) به نام "حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی" نامگذاری شده است، ایجاب می‌نماید تا سیاستگذاران و برنامه‌ریزان اقتصادی کشور با مشارکت همه جانبه مردمی و با اقدامات حماسه‌ای مسیر تعالی و پیشرفت کشور را هموارتر سازند.

میرهن است در راستای برنامه‌های پنجساله توسعه، بخش حمل و نقل دریایی کشور با برخورداری از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی و ظرفیت تخلیه و بارگیری بندری ۱۸۴ میلیون تن کالا، جابه‌جایی بیش از ۹۰ درصد کالاهای مورد نیاز تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران را بر عهده دارد و به عنوان یکی از بخش‌های مهم و تاثیرگذار در رشد اقتصادی قلمداد می‌شود.

در سطح تجارت بین‌الملل این موضوع به قدری حایز اهمیت است که نظام سلطه همواره بخش حمل و نقل کشور و علی‌الخصوص حوزه حمل و نقل دریایی را مورد تیررس حمله خود قرار داده و در تلاش است تا محدودیت‌هایی را به آن تحمیل نماید. از این رو ضرورت دارد که با توجه به استفاده بهینه از امکانات و ظرفیت‌های موجود این بخش، برنامه



- حمایت همه جانبه از تحقق و شکل‌گیری ساختار حمل و نقل چندوجهی به منظور افزایش قدرت رقابت‌پذیری در زمینه‌های حمل و نقل دریایی و ترانزیت در سطح منطقه‌ای و جهانی.
- توجه ویژه به مقوله توسعه دانش و فن‌آوری مرتبط با صنایع دریایی و حمایت از شکل‌گیری فعالیت‌های بالادستی و پایین‌دستی آن.
- حمایت همه جانبه از توسعه حمل و نقل مسافری و گردشگری دریایی با هدف تبدیل فرصت‌های موجود به منابع تجدیدشونده اقتصادی در سواحل شمالی و جنوبی کشور.
- تقویت حلقه‌های ارتباطی بین مراکز آموزشی - علمی و بدنه اجرایی جامعه دریایی کشور در راستای توسعه مدیریت و سرمایه‌های انسانی با مشارکت و حضور موثر تشکلات مردم‌نهاد.
- ایجاد بسترهای مناسب جهت تقویت و حضور بخش غیردولتی توانمند و صاحب تجربه و حامی منافع ملی در حوزه دریایی کشور. امید است که در سایه رهنمودهای مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) و در سال "حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی"، توسعه دریامحور با مشارکت، همکاری و همدلی کلیه فعالان بخش حمل و نقل دریایی کشور بیش از گذشته محقق شود. □

محمدرضا امامی

- از این رو لازم است با همکاری کلیه دلسوزان و صاحب‌نظران در این حوزه مهم اقتصادی علی‌الخصوص با توجه به تأکیدات اسناد بالادستی و فرادستی مبنی بر توسعه صادرات غیرنفتی و عبور از وابستگی اقتصاد کشور به نفت، جایگاه این بخش با ترسیم مدل بهینه مورد انتظار در افق متعالی چشم‌انداز ۱۴۰۴ تبیین و براین مبنای تلاش موثری برای بسترسازی قانونی و سایر الزامات مورد نیاز برای تحقق این چشم‌انداز صورت پذیرد. امید آن می‌رود با توجه به اهمیت ابعاد ملی و بین‌المللی بخش حمل و نقل دریایی و نقش آن در اقتصاد کشور شاهد جنبش شناسایی و عملیاتی کردن توانمندی‌های بالقوه در این حوزه مهم و کاربردی از اقتصاد ایران در دولت جدید باشیم و در این مسیر تلاش همگان از بخش دولتی و غیردولتی امری اجتناب‌ناپذیر می‌نماید تا مولفه‌های اصلی مورد تأکید جامعه دریایی کشور در راستای توسعه دریامحور که با توجه به اهداف ترسیم شده در اسناد بالادستی کشور می‌باشد، با توجه خاص رییس جمهور محترم و منتخب مردم عملیاتی و اجرایی گردد. مواردی از این مولفه‌ها عبارتند از:
- بررسی و تفویض اختیارات لازم مالی و تصمیم‌گیری مورد نیاز در این حوزه به مدیران در راستای تسریع در تجهیز و کاربردی نمودن زیر بناهای احداث شده در بنادر کشور.
- حمایت و پشتیبانی همه جانبه نظام پولی و بانکی کشور به منظور توسعه فعالیت‌های ناوگان تجاری و مسافری دریایی همزمان با توسعه سواحل و زیرساخت‌های بندری.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان های دریایی تاکید کرد:

ضرورت بازنگری در شیوه برگزاری

همایش های هماهنگی ارگان های دریایی کشور

سید عطاءاله صدر ضمن تاکید بر ناکارآمد بودن روش کنونی برگزاری همایش های مشابه ادامه داد: در دنیا مرسوم است که در همایش های ارگان های دریایی افراد در قالب کمیسیون های تخصصی و اجرایی روی موضوع های خاصی که در دستور همایش است کار می کنند و در پایان نتیجه آن را پس از ابلاغ به عنوان سند رسمی کشور ثبت می کنند. وی با بیان اینکه اصل فلسفه وجودی همایش، هماهنگی و هم افزایی بین ارگان های دریایی است و باید یک تحول نوین در این دهه جدید ایجاد کنیم، افزود: سازمان بنادر و دریانوردی در برنامه توسعه ۵ ساله پیشنهاد طرح جامعه دریایی کشور را با همکاری مسوولان ارگان های دریایی و دبیرخانه مربوطه تهیه و به مجلس شورای اسلامی ارایه کرد و به رغم اینکه وقت زیادی در این رابطه صرف شد، این طرح نتوانست در مجلس جایگاه خود را پیدا کند.

وی در خصوص کارکردهای دبیرخانه همایش ارگان های دریایی تاکید کرد: از دبیرخانه همایش ارگان های دریایی انتظار داریم که روش کار را با یک تغییر مثبت ارزیابی کنند، لذا باید در طول سال ۳ یا ۴ موضوع مشخص انرژی دبیرخانه متمرکز شود، سپس با انجام برنامه ریزی راهبردی برای یک سال و پایش و ارزیابی برنامه میزان موفقیت آن را تعیین کنیم، لذا امید است که با اشاعه فرهنگ دریانوردی در قالب توسعه فرهنگ دریامحور در سال آینده، شاهد اطلاع رسانی به مردم کشور و تحول و توسعه دریامحور در دهه آینده همایش های ارگان های دریایی کشور باشیم.

وی در خصوص دستاوردهای همایش های سنوات گذشته خاطرنشان ساخت: نقش آفرینی ارگان های دریایی در الحاق کشور به بیش از ۲۸ کنوانسیون بین المللی دریایی، در بخش های مختلف، مقابله با آلودگی دریایی، توجه به مسایل خود دریانوردان و محاسبه مدت اشتغال آنان در دریا به عنوان مشاغل سخت و معادل ۱/۵ برابر سنوات در خشکی از جمله دستاوردهای ارگان های دریایی در این همایش ها بوده است.

وی یادآور شد: خوشبختانه برپایی همایش های گذشته علاوه بر هماهنگی و هم افزایی بین ارگان های دریایی کشور، دستاوردهای ارزشمندی را مانند اصلاح قانون دریایی کشور، پیوستن به کنوانسیون های بین المللی دریایی، ترویج فرهنگ دریایی و دریانوردی، توسعه صنایع دریایی و موارد دیگر و از همه مهم تر تعیین و انتخاب راهبرد اساسی «توسعه دریا محور» در توسعه اقتصادی کشور به جای «توسعه خشکی محور» در برداشته است.

در آستانه ورود به سومین دهه از برگزاری همایش هماهنگی ارگان های دریایی و همزمان در سال حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی نیاز داریم که با عبور از روش های سنتی برگزاری این همایش ها در ۲۰ سال گذشته، همایش ارگان های دریایی را به یک همایش عملیاتی تبدیل کنیم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بیست و یکمین همایش ارگان های دریایی در رامسر ضمن اعلام این مطلب گفت: در حال حاضر تعداد ۵۲ ارگان دریایی در کشور وجود دارد که هر ساله در این همایش ها حضور فعال دارند، بنابراین وقتی مسوولان تعداد قابل توجهی ارگان های دریایی جمهوری اسلامی ایران دور هم جمع می شوند، باید بازتاب موثری در جامعه و در سطح بین المللی داشته باشد، زیرا کار دریانوردی یک کار بین المللی است.





ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر تجاری کشور از ۱۷۲ میلیون تن در سال ۱۳۹۰ به ۱۸۴ میلیون تن در سال ۱۳۹۱ رسید همچنین ظرفیت کانتینری بنادر نیز به بیش از ۷ میلیون TEU در سال رسیده است



وی خاطرنشان ساخت: توسعه گردشگری دریایی احتیاج به سرمایه‌گذاری خصوصی دارد که سازمان بنادر و دریانوردی امکانات زیربنایی لازم را فراهم کرده است، لذا اگر سرمایه‌گذار خصوصی بتواند در سواحل کشور بنادر اختصاصی مسافری و گردشگری ایجاد کند و سازمان گردشگری نیز با او همکاری کند با این کار حجم قابل توجهی از سرمایه داخل کشور جذب فعالیت‌های گردشگری، ایجاد فرصت‌های اشتغال و... می‌شود که نهایتاً رونق اقتصادی، تولید ثروت و درآمد ملی را در پی خواهد داشت.

تغییر رویکرد در شیوه تامین مالی فعالیت‌های دریایی

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی شیوه کنونی تامین مالی فعالیت‌های دریایی را یکی از اشکالات بزرگ توسعه این فعالیت‌ها عنوان کرد و با انتقاد از این موضوع که به توسعه فعالیت‌های دریایی همانند پیمانکاری نگاه می‌شود، گفت: روش کنونی تامین مالی پروژه‌های دریایی بر اساس چارچوب‌های قراردادهای پیمانکاری کارایی ندارد. به عنوان مثال، قبل از بستن قرارداد اعلام شده که سازمان بنادر و دریانوردی نمی‌تواند بیشتر از ۲۵ درصد پیش‌پرداخت انجام دهد، در صورتی که هنوز مواد اولیه خریداری نشده است. راه برون رفت از این مشکل آن است که بانک‌ها منابع مورد نیاز را برای تهیه تمام تجهیزات لازم در اختیار صنعتگر قرار بدهند. به نظر می‌رسد بانک‌ها باید رویکرد ارایه تسهیلات در این مورد را عوض کنند. در همین راستا عدم کفایت تسهیلات بانکی باعث شده که برخی از مناطق ساحلی و گردشگری کشور بی‌رونق و راكد بماند.



در حال حاضر ۲۵۰۰ هزار تن ظرفیت سوخت‌رسانی برای کشتی‌ها که بانکرینگ گفته می‌شود در بنادر جنوبی کشور ایجاد شده است که تا پایان برنامه پنج ساله پنجم این ظرفیت ۲ برابر افزایش پیدا خواهد کرد



مهندس صدر شعار «توسعه پایدار» در همایش بیست و یکم و توجه به محیط زیست خصوصاً محیط زیست دریایی و مقابله با آلودگی‌های دریایی را بسیار حایز اهمیت دانست و اظهار داشت: یکی از وظایف سازمان بنادر و دریانوردی مبارزه با آلودگی‌های دریایی خصوصاً آلودگی‌های نفتی است که از شناورهای متروک در آب‌های ملی و سرزمینی ما ایجاد می‌شود و در این زمینه این سازمان هزینه‌های زیادی را متحمل شده است، به طوری که طی سال گذشته حدود ۵ میلیون یورو تجهیزات را برای این منظور فراهم کرد.

تغییر نگرش ملی برای استفاده بهینه از مزیت‌های ساحلی و دریایی کشور

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان خود تغییر نگرش ملی برای استفاده بهینه از مزیت‌های ساحلی و دریایی را یک ضرورت دانست و گفت: باید روند توسعه به سمت مناطق ساحلی تغییر یابد و این مهم با ایجاد جاذبه‌ها و ارایه تسهیلات و ایجاد مزیت‌های لازم از طریق سرمایه‌گذاری، چه دولتی و چه خصوصی و توسعه مناطق ساحلی صورت خواهد پذیرفت. وی ادامه داد: سواحل کشور بایستی از توسعه یافتگی لازم برخوردار باشند تا مهاجرت معکوس در بنادر کشور اتفاق بیفتد، زیرا در گذشته توجه بیشتر به داخل کشور بود و باعث شده بود بیشتر جمعیت از سواحل به درون کشور و شهرهای بزرگ داخلی مهاجرت کنند، از این رو باید سرمایه‌گذاری لازم در امر توسعه ساحلی کشور در جهت ایجاد رونق اقتصادی صورت بگیرد.

مهندس صدر با بیان این مطلب که یکی از عوامل موثر در جذب سرمایه ایجاد تسهیلات، معافیت‌های مالیاتی و معافیت‌های قانونی است که می‌توان برای فعالیت‌های دریایی و بندری - ساحلی و فراساحلی منظور کرد، اظهار داشت: در حال حاضر بیشتر مناطق تجاری کشور، منطقه ویژه اقتصادی هستند و یا به صورت مناطق آزاد تجاری - صنعتی فعالیت می‌کنند. اگر تسهیلات و معافیت‌های قانونی مانند معافیت‌های ماده ۱۳ قانون اداره مناطق آزاد تجاری صنعتی را تسری بدهیم، باید آنها را به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل کرد. البته هدف این نیست که این مناطق به مناطق آزاد تبدیل شوند، بلکه در صورتی که این مناطق از تسهیلات قانونی بهره‌مند شوند می‌تواند باعث رشد، رونق اقتصادی و اشتغال بیشتر در نواحی ساحلی شود.

ضرورت توسعه ناوگان مسافری دریایی

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به مغفول واقع شدن بخش مسافرت‌های دریایی گفت: یکی از مسایل بسیار مهم حوزه دریا، توسعه مسافرت‌ها و گردشگری دریایی است. در این راستا ظرفیت گردشگری بنادر کشور از حدود ۴/۵ میلیون نفر مسافر در سال ۱۳۸۴ به ۱۴ میلیون نفر مسافر در حال حاضر رسیده است. در صورت توجه به توسعه گردشگری دریایی، امکان ارتقای ظرفیت گردشگری کشور به ۷۴ میلیون نفر مسافر در سال وجود دارد. به عنوان مثال تنها در نوروز ۹۲ شاهد جابه‌جایی بیش از ۶/۶ میلیون نفر مسافر دریایی در سواحل دریایی کشور بودیم.

سید عطاءاله صدر توسعه ناوگان مسافری را یکی دیگر از اقدامات ضروری در راستای افزایش ظرفیت گردشگری دریایی کشور عنوان و تصریح کرد: برای توسعه گردشگری دریایی باید هم بستر ایمن و هم زیرساخت‌ها توسعه یابد و علاوه بر آن ناوگان باید از ایمنی لازم نیز برخوردار باشد. در همین ارتباط سال گذشته با تمهیداتی که از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی اتخاذ شد، ناوگان‌های فرسوده از مدار خارج و در شناورهای پیشرفته ساخت داخل، ایمنی بیشتری ایجاد شد.

وی با بیان این مطلب که تا پایان برنامه پنجم باید ۵ هزار دریانورد تربیت شود، تاکید کرد: این یک هدف بسیار مهم است و این امر بدون اشاعه فرهنگ دریا و دریانوردی در قالب انجام تبلیغات رسانه‌ای و تلویزیونی امکان‌پذیر نیست. بدیهی است در سایه توسعه آموزش‌ها می‌توان از نیروهای توانمند برخوردار شد و با رعایت استانداردها ضامن ارتقای ایمنی استانداردها در آینده باشیم.

وی اضافه کرد: جمهوری اسلامی ایران از لحاظ تربیت نیروی انسانی دریایی متناسب با استانداردهای جهانی از موقعیت بسیار خوبی برخوردار است، زیرا نیروهای دریانورد ما متناسب با کمیسیون STCW که مطابق استاندارد آموزش دریانوردی در سطح بین‌المللی است تربیت می‌شوند و به همین دلیل گواهینامه‌هایی که در کشور صادر می‌شود، اعتبار بین‌المللی نیز دارند.

سرمایه‌گذاری ۲ میلیارد دلاری برای اجرای ۱۰۴ پروژه در بنادر کشور

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان خود در مورد عملکرد بنادر کشور خاطرنشان ساخت: جمهوری اسلامی ایران از نظر منطقه‌ای و موقعیت ژئواکونومیکی در مرحله بسیار ممتازی در خاورمیانه قرار گرفته و با برخورداری از ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل در جنوب و شمال کشور و بیش از ۲۰۰ بندر کوچک و بزرگ، بیشترین نقش را در تخلیه و بارگیری کالاها دارد. وی گفت: ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر تجاری کشور از ۱۷۲ میلیون تن در سال ۱۳۹۰ به ۱۸۴ میلیون تن در سال ۱۳۹۱ و ظرفیت کانتینری بنادر نیز به بیش از ۷ میلیون TEU در سال رسیده است. با توجه به تمام محدودیت‌هایی که استکبار برای حمل و نقل دریایی ایران ایجاد کرد، سال گذشته نسبت به مدت مشابه قبل، ظرفیت بنادر کشور بیش از ۵ درصد رشد داشته است.

وی با اشاره به اهمیت حمل و نقل دریایی و سهم رو به افزایش آن در دنیا که حدود ۹۰ درصد از تجارت بین‌المللی در سطح جهانی از طریق دریا و در کشور ما نیز حدود ۹۲ درصد از صادرات و واردات کشور از طریق بنادر صورت می‌گیرد، یادآور شد: با توجه به سهم قابل توجه حمل و نقل دریایی در کشور و طرح‌های توسعه که در حمل و نقل دریایی به تصویب رسیده است، باید ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر کشور در پایان برنامه پنجم توسعه به ۲۱۰ میلیون تن در سال افزایش یابد.

مهندس صدر به سرمایه‌گذاری ۲ میلیارد دلاری برای اجرای تعداد ۱۰۴ پروژه توسعه و تجهیز بنادر اشاره کرد و یادآور شد: در سال گذشته از این تعداد پروژه زیربنایی فقط ۴۰ موج‌شکن بنادر کوچک چندمنظوره در ۴۰ نقطه از سواحل جنوبی کشور به بهره‌برداری رسید و امید است ۲۰ مورد پروژه موج‌شکن دیگر تا پایان سال جاری به بهره‌برداری برسد.

وی همچنین پروژه‌های مهم‌اندگار در بنادر کشور را تشریح و اضافه کرد: از جمله پروژه‌هایی که در دولت نهم در بنادر آغاز و در دولت دهم به بهره‌برداری رسید، می‌توان به فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی اشاره کرد که ظرفیت کانتینری این بندر را از ۳ میلیون به ۶ میلیون TEU کانتینر در سال افزایش داد. مهندس صدر سپس سایر اقدامات زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی از قبیل محوطه‌سازی، لایروبی و احداث اسکله و

ظرفیت گردشگری بنادر کشور از حدود ۴/۵ میلیون نفر مسافر در سال ۱۳۸۴ به ۱۴ میلیون نفر مسافر در حال حاضر رسیده است. در صورت توجه به توسعه گردشگری دریایی، امکان ارتقای ظرفیت گردشگری کشور به ۷۴ میلیون نفر مسافر در سال وجود دارد. به عنوان مثال تنها در نوروز ۹۲ شاهد جابه‌جایی بیش از ۶/۱ میلیون نفر مسافر دریایی در سواحل دریایی کشور بودیم

وی فراهم کردن زمینه‌های تسهیلات ارزان قیمت بانکی به متقاضیان در قالب بازپرداخت ۱۰۰ درصد سود بانکی به صورت یارانه‌ای برای تامین و تجهیز شناورهای مسافری را از دیگر اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی ذکر کرد و افزود: در نتیجه این حمایت‌ها تعداد ۴۴ شناور مدرن در نوروز امسال به بهره‌برداری رسید، زیرا این شناورها در سفرهای دریایی نقش آفرین بودند و سفری ایمن و مطمئن را برای مردم عزیزمان بین بنادر و جزایر کشور انجام دادند. همین‌طور بخشی از تسهیلات موجود در قالب پرداخت حدود ۷۰ درصد از سود بانکی به صورت یارانه‌ای برای تجهیز شناورهای باری فراهم شد. مهندس صدر همچنین مقوله آموزش را در تمام مراحل حرفه‌ای در صنعت دریایی ضروری دانست و افزود: در کنار وظیفه توانمندسازی، گسترش فرهنگ دریایی و آرایه آموزش‌های لازم در زمینه‌های مختلف، چه در رابطه با دریانوردان و صنعتگران در بحث‌های مختلف، باید آموزش‌های علمی و کاربردی با مدارک شناخته‌شده در آموزش‌های معتبر فنی - حرفه‌ای را در دستور کار قرار دهیم.

جمهوری اسلامی ایران از لحاظ تربیت نیروی انسانی دریایی متناسب با استانداردهای جهانی از موقعیت بسیار خوبی برخوردار است، زیرا نیروهای دریانورد ما متناسب با کمیسیون STCW که مطابق استاندارد آموزش دریانوردی در سطح بین‌المللی است تربیت می‌شوند و به همین دلیل گواهینامه‌هایی که در کشور صادر می‌شود، اعتبار بین‌المللی نیز دارند



با توجه به سهم قابل توجه حمل و نقل دریایی در کشور و طرح های توسعه که در حمل و نقل دریایی به تصویب رسیده است، باید ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر کشور در پایان برنامه پنجم توسعه به ۲۱۰ میلیون تن در سال افزایش یابد



مهندس صدر همچنین پروژه کنار گذر ساحلی شمال کشور برای حل مشکل ترافیک از آستارا - رامسر تا گرگان - گلستان را تشریح و اضافه کرد: به رغم اینکه این طرح در سال ۱۳۶۵ شروع شد، ولی با مشکلاتی همراه بود و در سفر دولت به استان مازندران طرح جدید تحت مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی تصویب شد. در این ارتباط پس از انجام مطالعات متعدد در بخش های مختلف ترافیکی، محیط زیستی، اقتصادی و شهرسازی به مناقصه بین المللی گذاشته شد که یک شرکت ایرانی با مشارکت طرف خارجی این طرح را اجرا خواهند کرد. طبق برنامه و قرارداد شرکت خصوصی طرف قرارداد این پروژه باید طی ۳ تا ۳/۵ سال به اجرا درآید.

مهندس صدر در پایان با اشاره به سال حماسه اقتصادی و حماسه سیاسی تعداد ۱۳ مورد از مهم ترین طرح های توسعه ای در دست اجرای سازمان بنادر و دریانوردی را به شرح زیر اعلام کرد:

- ۱) طرح احداث کارخانه تصفیه روغن و شکر.
- ۲) طرح توسعه بندر امیرآباد و افزایش ظرفیت آن.
- ۳) بهره برداری از فاز اول طرح شهید بهشتی در چاربهار.
- ۴) طرح ایجاد سیلوهای ترانزیتی برای غلات در بندر نوشهر.
- ۵) بهره برداری کامل از طرح ترمینال مسافری بندر شهید حقانی.
- ۶) طرح ساخت مخازن سوخت رسانی و ترانزیت های نفتی برای صادرات.
- ۷) بهره برداری از سه طرح مهر ماندگار در بنادر کشور تا قبل از پایان دولت دهم.
- ۸) طرح احداث بنادر کوچک جدید در سواحل کشور که برخی از آنها در حال اجرا هستند.
- ۹) طرح توسعه افزایش ظرفیت بندر انزلی احداث موج شکن ها و عملیات اجرایی ساخت اسکله.
- ۱۰) طرح توسعه پسرکانه های بندر امام خمینی در حدود ۱۱ هکتار برای سرمایه گذاری بخش خصوصی.
- ۱۱) احداث فاز اول بندر نخل ناخدا در بندر عباس و مشارکت بخش خصوصی در طرح های گردشگری آن.
- ۱۲) طرح جزیره نگین با مشارکت بخش خصوصی در بندر نوشهر با انجام ۱۰۰ میلیون دلار سرمایه گذاری.
- ۱۳) طرح توسعه پسرکانه های بندر شهید رجایی به میزان ۲۴۰۰ هکتار برای سرمایه گذاری بخش خصوصی. □

موج شکن های جدید را جهت تشویق بیشتر مشارکت بخش خصوصی تشریح نمود و گفت: یکی از اقدامات موثری که تاکنون در راستای حمایت از مشارکت بخش خصوصی به عمل آمده است، ایجاد ظرفیت های جدید برای سوخت رسانی کشتی ها است. در حال حاضر ۲۵۰۰ هزار تن ظرفیت سوخت رسانی برای کشتی ها که بانکرین گفته می شود، در بنادر جنوبی کشور ایجاد شده است که تا پایان برنامه پنج ساله پنجم این ظرفیت ۲ برابر افزایش پیدا خواهد کرد.

مهندس صدر در بخشی دیگر از سخنان خود به عدم بهره برداری بهینه از ذخایر بسیار غنی آبزیان دریای شمال و دریای خلیج فارس اشاره و تاکید کرد: اکثر کشورهای از آبزیان منطقه استفاده می کنند و حجم قابل توجهی از غذای مردمانشان را از این طریق تهیه می کنند، ولی جمهوری اسلامی آن طور که باید از نعمت خدادادی که در اختیار ماست استفاده نمی کند.

مشارکت کشورهای خارجی در طرح های ساحلی

وی ادامه داد: اگرچه پیشرفت های خوبی در سال های اخیر در زمینه فعالیت های بندری و دریایی به دست آمده، ولی متأسفانه میزان سهم «اقتصاد دریا» در تولید ناخالص داخلی کشور کم است و به درستی احصا نشده و هنوز دریا و محصولات دریایی و وابسته به دریا، سهم بایسته و شایسته خود را در توسعه اقتصادی کشور اعم از صنعت، پرورش آبزیان، تغذیه، انرژی، گردشگری، اشتغال، تولید ثروت و غیره به دست نیاورده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی توجه به موضوع توسعه حمل و نقل دریایی بین شهرهای ساحلی شمال کشور را به عنوان یکی از مزایای این صنعت دانست و افزود: با توجه به اینکه جمعیت بسیار زیادی به صورت متراکم در کنار سواحل و شهرهای شمالی زندگی می کنند که حجم قابل توجهی ترافیک با تردد خودروهای حمل و نقل بار را نیز به همراه دارد، چنانچه حمل و نقل ساحلی در بین بنادر شمالی کشور از آستارا تا انزلی و مازندران تا گلستان و... را عملی کنیم حجم زیادی از ترافیک و جابه جایی کالا به دریا سوق داده می شود و علاوه بر ایجاد صنایع جنبی و اشتغال زایی، انجام حمل و نقل دریایی نسبت به حمل و نقل زمینی با هزینه کمتر میسر خواهد شد.

وی ضمن اشاره به فراهم بودن امکان سرمایه گذاری خارجی در مناطق ویژه آزاد تجاری کشور تاکید کرد: در شمال کشور شرکت های مشترک خارجی و ایرانی در بخش های مختلفی از جمله ساخت سیلو و ترانزیت در بندر امیرآباد با مشارکت سرمایه گذار قزاقستانی و ساخت کارخانه گچ در بندر امیرآباد و کشتی سازی با مشارکت طرف ترکیه ای سرمایه گذاری انجام داده اند.

وی ادامه داد: همچنین سرمایه گذاری از کشور هندوستان آمادگی خود را جهت سرمایه گذاری در بندر چابهار اعلام کردند. لذا تاکنون هیأت های مختلفی از گروه های سرمایه گذار و مهندسی مشاور از این کشور به ایران آمده و طرح توسعه بندر را نیز مورد بررسی قرار داده اند و در زمینه ساخت آهن بندر چابهار به مشهد و سرخس که حدود ۱۰۰۰ کیلومتر است برای سرمایه گذاری مشترک با ایران در قالب قرارداد BOT اعلام آمادگی کرده اند.



قطعه نامه بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور

۳- به منظور کاهش اثرات نامطلوب رکود طولانی مدت اقتصاد جهانی و محدودیت‌های اعمالی علیه بخش‌های دریایی کشور، ارگان‌های دریایی کشور خواستار حمایت هرچه بیشتر از فعالیت‌های بندری و دریایی به شرح زیر می‌باشند:

۳-۱ تأمین سوخت شناورهای ملکی شرکت‌های کشتیرانی تجاری و نفتی ایرانی و همچنین تأمین سوخت مصرفی تجهیزات بندری و شناورهای دریایی ارایه‌دهنده خدمات در بنادر کشور با نرخ ترجیحی

۳-۲ توانمندسازی، توسعه و ارتقای فعالیت‌های موسسات رده‌بندی داخلی و تأکید بر ضرورت انطباق آنها با الزامات و استانداردهای بین‌المللی

۳-۳ تداوم و گسترش حمایت‌های مقتضی و مورد نیاز جهت توسعه و ارتقای هرچه بیشتر بیمه‌های دریایی و کلپ‌های پی‌اند‌آی

۳-۴ اجرای الزامات مندرج در ماده ۱۳۱ قانون برنامه پنجم توسعه به منظور توسعه صنعت بانکرینگ در کشور

۳-۵ معافیت کشتی‌ها از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی

۳-۶ اعمال قانون مالیات بر تناژ کشتی به جای اخذ مالیات بر درآمد امالکان کشتی‌ها

۳-۷ تسری معافیت مالیاتی موضوع ماده ۱۳ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری صنعتی به کلیه فعالان حمل و نقل دریایی و فعالان اقتصادی در بنادر کشور

۳-۸ تهیه و ارایه بسته حمایتی از شرکت‌های مسافری دریایی و تعاونی‌های مربوطه به منظور توسعه حمل و نقل و جابه‌جایی مسافران و رشد گردشگری دریایی

۴- با عنایت به فرآیند جهانی شدن تولید و ارایه خدمات حمل و نقل دریایی، افزایش روزافزون نقش کشورهای در حال توسعه در بسط و توسعه بخش‌های بیشتری از کسب و کارهای دریایی، ارگان‌های دریایی از نهادهای اجرایی و قانونگذاری کشور خواستار شدند تا با ایجاد کارگروهی تخصصی، سند ملی راهبردی توسعه کسب و کارهای دریایی کشور در راستای توسعه دریامحور تدوین و اجرایی گردد تا ضمن آن کسب و کارهای دریایی مناسب شناسایی و اولویت بندی گردیده و مراحل ورود و توسعه پایدار در آنها در افق ایران ۱۴۰۴ مشخص گردد.

بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور با حضور مقامات ارشد لشگری و کشوری و نمایندگان ارگان‌های دولتی، تعاونی، خصوصی و سازمان‌های مردم‌نهاد دریایی کشور در روزهای ۲۴ و ۲۵ اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۲ با شعار «توسعه پایدار، نقش ارگان‌های دریایی کشور» با تولیت دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور و میزبانی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (کشتیرانی دریای خزر) و مشارکت کلیه فعالان و دست‌اندرکاران جامعه دریایی کشور در هتل آزادی رامسر برگزار گردید.

شرکت‌کنندگان در همایش ضمن تأکید بر تحقق شعار «حماسه سیاسی، حماسه اقتصادی» و تأکید بر سرلوحه قرار دادن بیانات مقام معظم رهبری در خصوص ضرورت برنامه‌ریزی برای تحقق توسعه دریامحور جمهوری اسلامی ایران و قدردانی از گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (کشتیرانی دریای خزر) به خاطر میزبانی مطلوب همایش، از پیام دلگرم‌کننده دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی به همایش تشکر نموده و قطعه‌نامه بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور را به شرح ذیل صادر می‌نمایند.

۱- در راستای حضور مؤثر جمهوری اسلامی ایران و افزایش سهم از بازار حوزه دریای خزر، بر لزوم استمرار و

گسترش حمایت‌های مقتضی برای تسهیل در فعالیت ناوگان کشتیرانی تجاری ایرانی با لحاظ موارد ذیل تأکید می‌گردد:

۱-۱ ایجاد زیرساخت‌ها و توسعه امکانات لازم در بنادر حوزه دریای خزر جهت انبارش و صادرات میوه، تره‌بار و

محصولات باغی از طریق جذب سرمایه بخش‌های غیردولتی

۲-۱ در راستای ایجاد وحدت رویه در فرآیند بازرسی بندری کشتی‌ها در بنادر داخلی و خارجی حوزه دریای خزر متناسب با شرایط خاص منطقه، موضوع ایجاد وحدت رویه در این خصوص طی پروتکل و تفاهمنامه (MOU) با مرکزیت ایران مورد پیگیری قرار گیرد.

۲- در راستای بهره‌گیری هرچه بیشتر از موقعیت جغرافیایی خاص کشور، توسعه حمل و نقل ترکیبی و همچنین افزایش حجم ترانزیت کالای تجاری به کشورهای همجوار، ارگان‌های دریایی در راستای توسعه پایدار دریایی بازنگر و تسهیل قوانین گمرکی-ترانزیتی و همچنین تعدیل تعرفه‌های ریلی را از شورای عالی ترانزیت به منظور توسعه ترانزیت و توسعه دریامحور خواستار شدند.

۵- در راستای انطباق با الزامات و مجموعه مقررات جهانی کنوانسیون بین‌المللی کار دریایی و همچنین پیشگیری از هرگونه اختلال در ادامه بکارگیری دریانوردان ایرانی بر روی ناوگان تجاری و تسهیل در استمرار فعالیت کشتی‌های تحت پرچم، از وزارتخانه تعاون، کار و امور اجتماعی و سازمان بنادر و دریانوردی، درخواست می‌گردد نسبت به شفاف‌سازی و تفکیک وظایف و مسوولیت‌ها و فراهم نمودن زیرساخت‌های لازم با لحاظ شرایط ویژه منطقه فعالیت کشتی‌ها جهت انطباق با الزامات کنوانسیون مذکور، تسریع نمایند.

۶- در راستای نیل به اهداف سند چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴ و با عنایت به ضرورت توسعه امکانات و تجهیزات استراتژیک بندری و پاسخگویی به نیازهای فعلی و آتی صنعت حمل‌ونقل دریایی جهانی و همچنین توسعه پایدار ناوگان دریایی تجاری کشور در بازارهای رقابتی جهانی و منطقه‌ای بر اعطای سهمیه ارزی و اختصاص آن به سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته، یاردهای کشتی‌سازی و سایر ارگان‌های ذی‌ربط و همچنین اعطای سهمیه ارزی جهت جبران حق الزحمه و دستمزد دریانوردان تأکید می‌گردد.

۷- شرکت‌کنندگان در همایش ضمن تأکید بر تشکیل انجمن منابع انسانی ارگان‌های دریایی جهت پیگیری مطالبات و خواسته‌های سرمایه‌های انسانی شاغل در این حوزه با همکاری کلیه ارگان‌های ذی‌ربط، با عنایت به ضرورت بسط و اشاعه فرهنگ دریایی در میان اقشار مختلف جامعه خصوصاً دانش‌آموزان و دانشجویان و تشویق و ترغیب این قشر مهم جامعه به سمت جذب در فعالیت‌های دریایی کشور، مقرر شد کمیته اشاعه فرهنگ دریایی مجدداً فعالیت خود را در چارچوب دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور آغاز نماید.

۸- مقرر شد به منظور ارتقای سطح ایمنی شناورهای ماهیگیری و بهسازی ناوگان ماهیگیری سنتی، جلوگیری از فعالیت شناورهای غیراستاندارد و همچنین ارایه آموزش‌های لازم در زمینه‌های ذی‌ربط به صیادان و متولیان امر شناورهای ماهیگیری، اقدامات لازم توسط ارگان‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط به عمل آید.

۹- مطالعه و بازنگری در بهبود ساختار شناورهای سنتی به منظور بهبود مقاومت ایمنی سازه، حفظ محیط زیست دریایی و امکانات رفاهی مناسب روی این گروه از شناوران از طریق مشارکت موسسات رده‌بندی و سازمان بنادر و دریانوردی، مورد تأکید قرار گرفت.

۱۰- باتوجه به حساسیت زیست محیطی منطقه ویژه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، عدم تخلیه مواد زاید و پساب از صنایع و شهرهای ساحلی به این مناطق و اجرای دقیق الزامات ضمیمه کنوانسیون مارپل توسط کشتی‌ها، سکوها، صنایع نفتی و دریایی مورد تأکید قرار گرفت.

۱۱- باتوجه به تعداد تردهای دریایی و حساسیت زیست محیطی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، اجرای مفاد طرح (سامانه) ملی مقابله با آلودگی نفتی مصوبه هیات محترم دولت و نیز اجرای الزامات کنوانسیون OPRC از طریق پیگیری مستمر جهت تدوین و استقرار طرح‌های اقتضایی (Contingency Plans) در تاسیسات ساحلی و فراساحلی که دارای خطر آلودگی می‌باشند و همچنین مستندسازی آلودگی‌های نفتی و شیمیایی و معرفی آلوده‌کنندگان به مراجع ذی‌صلاح به منظور جلوگیری از تکرار آلودگی‌ها در آب‌های تحت حاکمیت و نظارت کشور مورد تأکید قرار گرفت.

۱۲- باتوجه به انجام مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور توسط سازمان بنادر و دریانوردی با همکاری ۱۸ وزارتخانه و سازمان مرتبط و تصویب آن در شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و ابلاغ به استان‌های ساحلی به عنوان سند بالادستی توسعه پایدار ساحل، ارگان‌های دریایی کشور خواستار بهره‌گیری از نتایج این مطالعات، توسط دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط و هماهنگی لازم با دبیرخانه کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان‌ها می‌باشند.

۱۳- با عنایت به ماهیت بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی و رویه‌های متداول در سطح جهانی، از دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور درخواست می‌گردد به منظور حفظ، صیانت و توسعه ناوگان تجاری کشور، موضوع تسری معافیت مالیاتی در مناطق آزاد به این فعالیت‌ها را به صورت جدی پیگیری نماید.

۱۴- شرکت‌کنندگان در همایش ضمن تشکر از گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (کشتیرانی دریای خزر) به خاطر میزبانی و برگزاری مطلوب بیست و یکمین همایش، پیگیری اجرای بندهای اجراننده قطعه‌نامه‌های قبلی، برگزاری منظم جلسات دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور و جلسات شورای عالی مدیران ارشد دریایی کشور را خواستار شده و دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر را به نمایندگی از وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری به عنوان میزبان بیست و دومین همایش برگزیدند. □

رویکرد تشکل‌های اقتصادی دریایی به موانع، محدودیت‌ها و راهکارها

مطالبات فعالان حمل‌ونقل دریایی کشور از دولت یازدهم



حسن رضا صافری
رئیس هیات مدیره انجمن
مهندسی صنایع دریایی ایران

بزرگ‌ترین خلأ و مانع توسعه دریامحور کشور، عدم باور این مهم است. اصطلاح توسعه دریامحور کشور که اخیراً از سوی فعالان جامعه دریایی کشور عنوان می‌شود، صرفاً در حد باور انجمن‌های تخصصی و برخی از دلسوزان و علاقه‌مندان این حوزه باقی مانده است. به صراحت می‌توان گفت که اغلب مسوولان دولتی موجود دریایی نیز این مهم را باور ندارند که توسعه صنعتی کشور می‌تواند دریامحور باشد؛ به عنوان مثال، اگر به کارشکنی‌های مختلفی که در روند استقرار و فعالیت‌های شورای عالی صنایع دریایی رخ می‌دهد توجه کنیم، می‌توان درک کرد که این باور حتی در مسوولین فعلی دریایی دولتی وجود ندارد، زیرا توسعه دریامحور کشور یک شعار و رویکرد ملی است و بایستی فراگیر بدان پرداخته شود و نمی‌تواند حتی به بهانه بخشی‌نگری و یا متولی بودن این امر مهم را تعطیل کرد.

با این دیدگاه مهم‌ترین خلأها و موانع موجود توسعه دریامحور را می‌توان به شرح زیر دسته‌بندی کرد و راهکارهایی پیشنهاد داد.

ردیف	سطح موانع	عنوان خلأ / مانع	راهکارها
۱	کلان	مشخص نبودن رویکرد توسعه صنعتی کشور دولتی بودن اقتصاد و صنعت	دولتی: به صورت مشخص رویکرد با رویکردهای توسعه صنعتی کشور را با تحقیقات کاربردی بایستی اعلام نماید غیردولتی: تلاش برای فرهنگ‌سازی در دولت و تبیین لزوم توسعه کشور با رویکرد مشخص که از تحقیقات کاربردی و نظریات و همراهی و مشارکت بخش غیردولتی نشأت خواهد گرفت.
۲		دولتی بودن اقتصاد و صنعت	دولتی: دولت بایستی براساس قوانین و مقررات موجود خصوصی سازی و خصوصی سپاری واقعی انجام دهد. خصوصی سازی‌های انجام شده جوابگو نیست. غیردولتی: تلاش برای اجرای قوانین و مقررات خصوصی سازی به صورت واقعی، تغییر قوانین در صورت لزوم و یا تغییر قوانین ناکارآمد برای احقاق حقوق خود
۳		دریامحور نبودن رویکرد توسعه کشور	اتحاد استراتژیک بخش دولتی و غیردولتی برای تبیین و جاناندازی توسعه دریامحور کشور مطالعه و مستندسازی ظرفیت‌ها و توانمندی‌های توسعه دریامحور مطالعه و مستندسازی رویکرد سایر کشورهای صنعتی در توسعه دریامحور
۴		تحریم و محاصره دریایی کشور	تحریم کشور که عمده آن از ناحیه فعالیت‌ها و حمل‌ونقل دریایی است خود بیانگر آن است که اهمیت توسعه دریامحور کشور تا حدی است. در خصوص تحریم بایستی راهکارهای زیر اجرایی شود: تبیین و پیگیری دیپلماسی فعال برای رفع تحریم‌ها و موانع ناجوانمردانه اتحاد استراتژیک بخش دولتی و غیردولتی برای حل مشکلات و موانع کسب و کار در شرایط تحریم تدوین بسته‌های حمایتی از کلیه بخش‌های دریایی و حمایت ویژه از کلیه بخش‌ها



ردیف	سطح موانع	عنوان خلأ / مانع	راهکارها
۵	میانی	بخشی‌نگری	گرچه درمان بخشی‌نگری در کشور ما سخت است، اما ما بر حسب وظیفه گوشزد می‌نماییم تا شاید روزی حل شود.
۶		عدم اجرای قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی	مجلس و دولت: حمایت جدی از اجرای قانون و شورای عالی صنایع دریایی مجلس و دولت: برنامه ریزی برای به‌روزرسانی و تغییر قانون غیردولتی و ذی‌نفعان دولتی: پیگیری مطالبات خود از قانون
۷		صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی	مجلس و دولت: جلوگیری از ادغام مجلس و دولت: تلاش برای تامین منابع دولت: تزریق با برنامه منابع به ذی‌نفعان
۸		نبود بسته حمایتی از شرکت‌های دریایی در شرایط تحریم	با توجه به آنکه تحریم اغلب شرکت‌های دریایی را دربر گرفته است، لازم است یک بسته حمایت جامع برای حمایت و پشتیبانی کلیه شرکت‌های دریایی اعم از شرکت‌های حمل‌ونقل و کشتیرانی، بیمه دریایی، موسسه رده‌بندی ایرانیان، شرکت‌های کشتی‌سازی، شرکت‌های خدمات بندری و دریایی، شرکت‌های تامین‌کننده قطعات و تجهیزات و مواد دریایی، شرکت‌های صنعت فراساحلی و حمل‌ونقل پشتیبانی فراساحل و ...
۹		وجود مبادی و متولیان مختلف و موازی در سطح کلان و بخش‌های مختلف دریایی کشور به شرح زیر: دبیرخانه ارگان‌های دریایی، شورای عالی اقیانوس‌شناسی، شورای عالی صنایع دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت از محیط زیست، وزارت کار و امور اجتماعی، وزارت صنایع و معادن، که هر کدام به نحوی فعالیت‌های متداخلی دارند وزارت علوم و فناوری اطلاعات	به رسمیت شناختن نقش و حاکمیت سازمان بنادر و دریانوردی در امور بندری و دریانوردی به رسمیت شناختن نقش وزارت صنایع و معادن و شورای عالی صنایع دریایی در امور صنایع دریایی تفکیک متولی‌گری و تحویل امور محیط زیست، کار و آموزش دریایی به سازمان بنادر و دریانوردی و امور صنایع دریایی به شورای عالی صنایع دریایی
۱۰		نبود نقشه جامع حمایت و توسعه صنایع دریایی	تعیین تکلیف متولی تدوین نقشه جامع حمایت و توسعه صنایع دریایی

با توجه به آنکه در آستانه تشکیل دولت جدید هستیم، از میان مشکلات و راهکارهای سطح ۳ (اجرایی) خودداری می‌شود. انشاء... در فرصت بعدی در صورت تصمیم دولتمردان به پرداختن به امور فوق، این بخش نیز عنوان خواهد شد. براساس موارد فوق محور پیشنهادات اینجانب نقش اساسی بخش خصوصی در اقتصاد دریایی و حل موضوعات روز و همچنین نقش سازمان‌های تخصصی برای مشورت دادن راهکارهای بهینه به دولتمردان منتصب می‌باشد. در این صورت فرصت پرداختن به موارد فوق نیز فراهم خواهد شد.

گزارش اختصاصی ماهنامه بندر و دریا از آثار اقتصادی و اجتماعی ناشی از احداث موج شکن‌ها:

گزارش ویژه

احداث بنادر چند منظوره در سواحل جنوب روح تازه‌ای در زندگی مردم دمیده است



بندر چند منظوره تبس



سازمان بنادر و دریانوردی در راستای جامه عمل پوشاندن به وظایف حاکمیتی خود از قبیل سیاستگذاری، نظارت بر بنادر کشور و همچنین انجام سرمایه‌گذاری‌های کلان زیربنایی در بنادر کوچک و بزرگ در صدد فراهم آوردن زمینه‌های مناسب برای مشارکت هرچه بیشتر بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در بنادر بازرگانی و صیادی کشور می‌باشد. بدیهی است در کنار توسعه و تجهیز بنادر بزرگ بازرگانی، این سازمان توسعه بنادر کوچک چندمنظوره را نیز به عنوان یکی از اهداف محوری در برنامه پنجم توسعه در راستای تحقق اهداف سند چشم‌انداز کشور با هدف توسعه دریامحور در دست اقدام دارد. اگرچه این بنادر به لحاظ ابعاد کوچک و سرمایه‌گذاری محدود با بنادر بزرگ تجاری کشور قابل مقایسه نیستند، اما به دلیل ایجاد رونق اقتصادی، محرومیت زدایی، اشتغال و مهاجرت معکوس در مناطق ساحلی از جمله جنوب کشور از اهمیت و اثرات اجتماعی مثبت قابل توجهی برخوردار هستند. به همین منظور طی چند سال گذشته تاکنون سازمان بنادر و دریانوردی اقدام به شناسایی و مکان‌یابی حدود ۳۰۰ نقطه در سواحل کشور جهت احداث موج‌شکن و بنادر کوچک چندمنظوره کرده است که در این ارتباط طی سال گذشته و اوایل سال جاری تعداد ۴۰ موج‌شکن و بندر چندمنظوره کوچک در سواحل جنوبی کشور مورد بهره‌برداری قرار گرفت و مقرر شده است که تا پایان سال جاری نیز تعداد ۲۰ موج‌شکن دیگر در این سواحل به بهره‌برداری برسد.

گزارش اختصاصی ماهنامه بندر و دریا که حاصل دیدار چندروزه از موج‌شکن‌ها و بنادر کوچک چندمنظوره تازه احداث و انجام گفت‌وگوهای اختصاصی با مجریان موج‌شکن‌ها و اهالی منطقه و همچنین بررسی آثار اقتصادی و اجتماعی ناشی از احداث بنادر کوچک چندمنظوره است، به زوایای مختلف این موضوع پرداخته است.

تاریخچه احداث موج‌شکن‌ها در ایران

موج‌شکن‌ها سازه‌های دیواره‌ای شکلی هستند که جهت ایجاد حوضچه آرامش در بندرگاه‌ها به منظور ایجاد ایمنی و تأمین ورود مطمئن کشتی‌ها و شناورها به آبراهه‌ها و بنادر، کاهش انرژی ناشی از امواج دریا و حفاظت از سواحل در مقابل امواج احداث می‌شوند. سابقه احداث موج‌شکن‌ها در ایران به دوران قبل از ساسانیان برمی‌گردد که برای نخستین بار توسط کشورهای انگلستان و پرتغال در بندر جنوبی کشور به شکل ابتدایی و سنتی در آن زمان احداث شدند. بدین ترتیب که با ریختن سنگ ریزه‌هایی در سواحل دریا به منظور مهار امواج و جلوگیری از تخریب سواحل و شکسته شدن شناورها موج‌شکن‌های مورد نظر ساخته می‌شدند. به تدریج با پیشرفت علوم و تکنولوژی مربوط به ساخت موج‌شکن‌ها از لحاظ شکل هندسی، مصالح به کار برده شده

و موقعیت قرارگیری در سواحل به انواع مختلف تقسیم شدند که در حال حاضر موج‌شکن‌های توده سنگی متداول‌ترین آنها هستند. امروزه سازه‌های موج‌شکن‌ها فراتر از شکل سنتی بوده و از نظر مقاوم‌سازی و پایداری با توجه به نوع مصالح پیشرفته‌ای که در آن استفاده می‌شود، قابلیت‌های این موج‌شکن‌ها افزایش یافته و کاربردهای فراوانی پیدا کرده و از این رو به بنادر کوچک چندمنظوره مشهور شده‌اند، زیرا از محیط و ساحل آرام ایجاد شده به وسیله بازوهای موج‌شکن، علاوه بر حفاظت شناورها از امواج دریا، استفاده‌های دیگری از جمله افزایش توان باراندازی و باربرداری، عملکرد ایمن شناورها، حفاظت از امکانات بندری، بهبود شرایط ورودی بنادر، هدایت جریان‌های دریایی، ایجاد ترازهای متفاوت آب و کنترل روند رسوب‌گذاری در سواحل دریا به عمل می‌آید.

و اضافه می‌کند: بسیاری از جوانان در گذشته به دلیل فراهم نبودن زمینه اشتغال شهرهای ساحلی جنوب را به قصد کار در شهرهای بزرگ یا حتی خارج از کشور ترک کرده بودند ولی با استقرار موج‌شکن‌ها اکثر آنها به منطقه برگشته‌اند و حتی برخی از آنها اقدام به سرمایه‌گذاری و خرید شناور برای اشتغال در فعالیت‌های ساحلی کرده‌اند.

مشخصات موج‌شکن‌ها

از آنجایی که بیشترین محدوده سواحل مربوط به دریای همیشه خلیج فارس و دریای عمان در جنوب کشور است، لذا بیشترین تعداد موج‌شکن‌ها نیز در این منطقه احداث شده‌اند و این طرح علاوه بر سامان‌دهی شناورها، عمران و آبادی سواحل، فراهم شدن تسهیلات و امکانات لازم برای ساخت بنادر جدید و برقراری امنیت سواحل را به ارمغان آورده است.

مرادی در خصوص مشخصات و اعتبارات اختصاص یافته به طرح‌های موج‌شکن استان‌های جنوبی کشور می‌گوید: کار احداث موج‌شکن‌ها در کشور با انعقاد قراردادی بین سازمان بنادر و دریانوردی و قرارگاه خاتم‌الانبیا در سال ۱۳۸۸ شروع شد و احداث تعداد ۵۵ دستگاه موج‌شکن با اعتباری بالغ بر ۲۰۰ میلیارد تومان برای استان‌های جنوبی پیش‌بینی شده بود، لذا در حال حاضر اکثر آنها به بهره‌برداری رسیده و از لحاظ توزیع جغرافیایی در سواحل جنوب به تفکیک تعداد و اعتبارات مربوطه به شرح جدول ذیل است:

توزیع پروژه‌های موج‌شکن در سواحل جنوب کشور

نام استان	تعداد موج‌شکن	مناطق تحت پوشش	اعتبارات (میلیون ریال)
خوزستان	۵ دستگاه	هندیجان-آبادان	۷۵۰۰۰
بوشهر	۱۰ دستگاه	تنگستان-دیر	۴۲۰۰۰۰
هرمزگان	۲۹ دستگاه	عسلویه-لنگه- فارور-ابوموسی- قشم-جاسک	۹۶۰۰۰۰
سیستان و بلوچستان	۶ دستگاه	گواتر-گیشاب و رودیک	۴۸۰۰۰۰
جمع کل ۵۰ دستگاه		جمع کل اعتبارات ۱۹۳۵۰۰۰	

وی با اشاره به اینکه هم‌اکنون ساخت موج‌شکن‌های توده سنگی از متداول‌ترین موج‌شکن‌ها هستند که سازمان بنادر و دریانوردی نیز به احداث آنها روی آورده است، اضافه می‌کند: براساس قرارداد منعقد شده با مجری طرح موج‌شکن‌ها در جنوب کشور، در ساخت این موج‌شکن‌ها ضمن بهره‌گیری از روش‌های نوین از مصالح مقاوم و باکیفیت استفاده شده است. برای نمونه می‌توان به مصالح ژئوتکس تال و ژئوگرید که در این پروژه مورد استفاده قرار گرفته است، اشاره کرد.

وی می‌افزاید: از مجموع پروژه‌های استان هرمزگان تعداد ۱۳ دستگاه موج‌شکن به حوزه استحفاظی غرب هرمزگان یعنی حد فاصل بین بندرعباس تا مرز استان بوشهر اختصاص دارند که در این ارتباط تاکنون حدود ۴۰۰ میلیارد ریال هزینه شده و برخی از آنها نیز مورد بهره‌برداری قرار گرفته است.

در همین ارتباط ناصری فخر نیز می‌گوید: تعداد ۱۶ دستگاه پروژه موج‌شکن دیگر نیز به حوزه استحفاظی شرق استان هرمزگان مربوط

جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در حوزه جنوب و شمال و به منظور دست یافتن به جایگاه اول اقتصادی، علمی و ... در سطح منطقه به ویژه در بخش حمل و نقل دریایی و با هدف و رویکرد توسعه دریامحور، نیاز مبرم به توسعه و گسترش بنادر کوچک چندمنظوره در سواحل کشور دارد. لذا سازمان بنادر و دریانوردی با توجه به وظایف حاکمیتی خود و در راستای رویکرد توسعه دریامحور و پایش نوار ساحلی کشور از سال ۱۳۸۸ تاکنون اقدام به شناسایی ۳۰۰ نقطه مستعد برای ایجاد سازه‌های حفاظتی در بنادر کشور کرده و به همین منظور احداث موج‌شکن‌ها را سرلوحه برنامه‌های خود قرار داده است.

اختصاص ۱۰۰۰ میلیارد ریال اعتبار سالیانه برای احداث موج‌شکن‌ها

رضا مرادی، معاون مجری طرح احداث موج‌شکن سواحل جنوبی کشور می‌گوید: از آنجایی که سازمان بنادر و دریانوردی برنامه توسعه بنادر کوچک چندمنظوره را در قالب احداث موج‌شکن‌ها در سواحل کشور در دستور کار خود قرار داده است که یکی از اهداف اصلی سازمان نیز به شمار می‌رود، لذا در این راستا سالیانه مبلغ ۱۰۰ میلیارد تومان



اعتبار پیش‌بینی شده است.

به دنبال تلاش‌های بی‌وقفه مجریان و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی، طرح احداث موج‌شکن‌های بنادر کوچک چندمنظوره در سواحل جنوب کشور از سال ۱۳۸۸ تاکنون در سطح چهار استان جنوبی شامل استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان در مسافتی به طول ۲۸۰۰ کیلومتر به اجرا درآمده و از مجموع حدود ۶۰ طرح در دست اجرا در حال حاضر تعداد ۴۰ طرح موج‌شکن در سواحل جنوب به بهره‌برداری رسیده است و تا پایان سال جاری نیز ۲۰ طرح باقیمانده به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید. کارشناسان حوزه دریا اعتقاد دارند که با اجرای اصولی و بهره‌برداری صحیح از این طرح‌ها علاوه بر آثار مثبت اقتصادی و اجتماعی، زیان و آسیب‌های وارده به محیط زیست دریا نیز به حداقل می‌رسد. بدیهی است هرگونه نارسایی و دیرکرد در بهره‌برداری موج‌شکن‌ها می‌تواند امور، معیشت و فعالیت‌های اقتصادی و تجاری مردم ساحل‌نشین را با مشکل مواجه کند.

رحیم ناصری فخر، نماینده اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در طرح احداث بنادر کوچک چندمنظوره در ارتباط با مزایای زیست‌محیطی موج‌شکن‌ها می‌گوید: با احداث موج‌شکن‌ها حفاظت بسیار مطمئنی برای جلوگیری از انتقال رسوبات در مناطق ساحلی ایجاد شده است و علاوه بر آن شناورهای ساحل‌نشینان به صورت



منسجم در یک پناهگاه ساحلی ایمن دور هم جمع شده و از پراکندگی آنها که قبلاً ایجاد یک چهره نامطلوب در سواحل می‌کرد جلوگیری می‌شود و این یکی از پروژه‌هایی است که رضایت قلبی مردم را حاصل کرده است. وی توسعه اقتصادی و ایجاد رونق در فعالیت‌های تجاری و صیادی در شهرهای ساحلی را از دیگر مزایای اجرایی این طرح می‌داند

می شود و با توجه به اینکه عملیات عمرانی این پروژه ها زودتر از پروژه های غرب استان شروع شد، لذا اکثر این طرح ها هم اکنون به اتمام رسیده و تحویل کارفرما شده اند که در مجموع برای هر موج شکن به طور متوسط ۵۰ میلیارد ریال هزینه شده است.

وی با اشاره به اینکه از چند سال قبل کار مطالعه و احداث بنادر کوچک چندمنظوره در سراسر استان فعالیت های سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته و در این راستا اقدامات قابل توجهی انجام شده است، اضافه می کند: از تعداد ۳۰۰ نقطه شناسایی شده در سواحل جنوب تاکنون مطالعات ۱۲۰ نقطه شروع شده که از این تعداد مطالعات ۷۵ نقطه آن نهایی شده است و در این راستا احداث موج شکن برای ۶۳ نقطه از سواحل کشور قابلیت اجرایی پیدا کرد. در همین زمینه مرادی تاکید می کند که در حال حاضر حدود ۳۰۰ هکتار حوضچه موج شکن در سواحل جنوب احداث شده که در مجموع بیش از ۴۵ کیلومتر شامل بازوهای اصلی و فرعی در موج شکن ها تعبیه شده است.

اشتغال زایی ناشی از احداث موج شکن ها

به نظر می رسد یکی از آثار مستقیم اقتصادی ناشی از احداث موج شکن ها در کشور ایجاد زمینه های شغلی مناسب و فراوان است که به خاطر افزایش رونق در فعالیت های کسب و کار، بازرگانی، تجارت و صیادی در منطقه حادث می شود. علاوه بر آن به جهت شکل گیری خدمات و صنایع جانبی از قبیل هتلداری، استراحتگاه ها و مکان های تفریحی مانند پلاژهای کنار ساحل، سردخانه، یخ سازی، توربافی، کارگاه های تعمیرات لنج و ساخت قایق و موارد مشابه در کنار بنادر کوچک چندمنظوره به طور غیرمستقیم اشتغال زایی قابل توجهی در منطقه به وجود خواهد آورد.

ناصری فخر در خصوص اشتغال زایی مستقیم طرح موج شکن ها معتقد است که هر موج شکن با توجه به رونق فعالیت های خدماتی، تجاری، بازرگانی و صیادی در آن به طور مستقیم برای حداقل ۳۰۰ نفر اشتغال زایی ایجاد می کند، لذا استان هرمزگان با بهره برداری از تعداد ۲۹ دستگاه موج شکن می تواند برای حدود ۹ هزار نفر فرصت شغلی در سواحل جنوب ایجاد نماید. این مهم نقش بسزایی در افزایش نرخ اشتغال و کاهش بیکاری در روستاها و شهرهای ساحلی دارد.

در همین ارتباط غلام دیوان زاده، رییس شورای اسلامی بندر دیوان در حاشیه بازدید از موج شکن این بندر می گوید: ساخت بنادر چندمنظوره در مراکز جمعیتی و روستاهای دورافتاده نوار ساحلی جنوب کشور مانند روستای دیوان علاوه بر امکان فعالیت اقتصادی مطمئن و ایمن، فرصت توسعه و پیشرفت را برای مردم ساحل نشین فراهم کرده است. به عنوان نمونه، روستای دیوان که در ۳۸ کیلومتری شهر بندر لنگه واقع شده و حدود ۲۳۰۰ نفر جمعیت در آن ساکن هستند، قبلا از لحاظ معیشتی مشکل داشتند زیرا برخی از آنها در فقر به سر می بردند، ولی با احداث بندر چندمنظوره در این روستا، روح تازه ای در زندگی مردم در قالب فعالیت های خدماتی، تجاری و صیادی منطقه دمیده شد و به تدریج زمینه اشتغال بسیاری از جوانان روستا فراهم شد.

مهاجرت معکوس در سواحل جنوب

بر اساس برآورد در گذشته حدود ۵۰ درصد از شاغلین جوان منطقه به خاطر نبود فرصت شغلی، از روستاهای سواحل خارج شده بودند و این بزرگ ترین نگرانی معتمدین محل بود. وی با اشاره به اینکه بسیاری از جوانان منطقه در گذشته به دلیل فراهم نبودن فرصت های شغلی در این روستا و روستاهای همجوار به شهرهای بزرگ و گاهی به کشورهای حاشیه خلیج فارس مهاجرت کرده بودند، افزود: پس

از بهره برداری از موج شکن های ساحلی و بنادر کوچک چندمنظوره بسیاری از جوانان از شهرهای بزرگ و کشورهای خلیج فارس به امید اشتغال در این بنادر تشویق به بازگشت به روستاهای خود شدند و حتی تعدادی از آنها سرمایه های قابل توجهی را نیز به منظور ایجاد صنایع جنبی، خدمات ساحلی و سرمایه گذاری در بنادر چندمنظوره به همراه آوردند و پیشنهاد تأسیس سردخانه و راه اندازی بازار ماهی فروشی را در کنار این بنادر داده اند.

یکی از اهالی بندر مغویه نیز در این زمینه خاطرنشان می سازد که به دنبال احداث بندر چندمنظوره در این روستای ۲۶۰ خانواری حداقل تعداد ۱۰ خانوار که قبلا به شهرهای بزرگ و خارج مهاجرت کرده بودند، اکنون به روستای خود مراجعه کرده اند.

مدیر بنادر و دریانوردی بندر لنگه با بیان این مطلب که قبلا رشد جمعیت در منطقه منفی بود و اکنون به خاطر مهاجرت معکوس رشد جمعیت مثبت شده است، اضافه می کند: به عنوان مثال، روستای کلات از تعداد ۵ خانوار به ۲۰ خانوار افزایش یافته است.

محمد علیزاده، قائم مقام شورای اسلامی دهستان مغویه در ارتباط با وضعیت اشتغال جوانان این روستا قبل از راه اندازی بنادر چندمنظوره در این منطقه می گوید: در گذشته به خاطر مهیا نبودن زمینه های شغلی بسیاری از اهالی و به ویژه جوانان متاسفانه به کارهای قاچاق مانند خرید و فروش سوخت روی آورده بودند، حال آنکه با بهره برداری از بنادر چندمنظوره رویکرد شغلی بسیاری از این افراد به سوی فعالیت های صیادی و تجاری تغییر مسیر داده و خوشبختانه هم اکنون فعالیت های قاچاق به حداقل تنزل یافته است.

وی اظهار امیدواری می کند که مسوولان ذی ربط باید با حمایت از بنادر چندمنظوره فراهم کردن تسهیلات لازم برای توسعه صنایع جانبی از قبیل در اختیار گذاشتن زمین های پسکرانه جهت ساخت سردخانه، جایگاه سوخت شناورها و از همه مهم تر صدور مجوز صید برای جوانانی که به منطقه بازگشت کرده اند، بتوانند در آینده نزدیک فقر و کسادی را از چهره منطقه دور کنند تا ما شاهد ایجاد رونق اقتصادی در فعالیت های منطقه باشیم.

در همین ارتباط غلام دیوان زاده اضافه می کند: احداث موج شکن ها و بنادر چندمنظوره توسط سازمان بنادر و دریانوردی نه تنها موجب اشتغال مردم روستاها و رونق فعالیت های اقتصادی آنها شده است، بلکه برخی از جوانان و مردم روستاهای همجوار را نیز برای اشتغال به این روستاها گسیل داشته و از نظر مردم منطقه این اقدام ارزشمند دولت یکی از کارهای عمرانی مهمی به شمار می رود که پس از پیروزی انقلاب اسلامی تاکنون بی نظیر بوده است. از جمله اینکه خوشحالی زاید الوصف مردم را در پی داشته است.

رونق در خدمات ساحلی و امور صیادی

اگرچه سامان دهی به فعالیت های صیادی منطقه در حیطه وظایف سازمان بنادر و دریانوردی نیست، لیکن با احداث بنادر چندمنظوره و موج شکن ها در سواحل جنوبی کشور به نظر می رسد ضمن سامان دهی در جمعیت و اعضای شرکت های تعاونی صیادی رونق خاصی در فعالیت های آنها حاصل شده است، زیرا یکی از عوامل مهمی که امور صیادان منطقه را متحول کرده، آماده سازی زیرساخت ها از جمله ایجاد فضایی ایمن برای شناورهای صیادی، مهار امواج در سواحل و پهلوگیری راحت تر آنها برای تخلیه و بارگیری است. بدیهی است که با ساخت بنادر چندمنظوره و موج شکن ها در سواحل جنوب علاوه بر ایجاد رضایت در بین اهالی تا حدودی به خواسته های دیرینه صیادان محلی نیز پاسخ داده شده است.



رئیس شورای روستای دیوان ضمن اشاره به رونق اقتصادی در فعالیت‌های اکثر مردم منطقه از جمله صیادان محلی این روستا می‌گوید: با احداث موج‌شکن‌ها وضعیت صیادان روستا به قدری بهبود یافته است که گاهی اوقات صید ماهی توسط صیادان منطقه به حدود ۵۰۰ تن نیز افزایش می‌یابد و علاوه بر تأمین نیاز منطقه به خارج هم صادر می‌شود. البته این در حالی است که هنوز سکوی سوخت‌گیری، تخلیه‌گاه و پهلوگیری مخصوص صید در کنار موج‌شکن‌ها تعبیه نشده است. چنانچه دولت در آینده در برنامه‌های توسعه بنادر چندمنظوره امکانات مذکور را فراهم کند، قطعاً وضعیت عموم مردم و صیادان سواحل متحول خواهد شد. عبدالله دهشتی، یکی از صیادان روستای دیوان در این مورد تأکید می‌کند: با توجه به اینکه زیرساخت‌ها تا حدودی مهیا شده است و برخی از بومیان سواحل نیز به روستاها مراجعت کرده‌اند، لذا آنها دائماً پیگیر فعالیت‌های جانبی از قبیل خدمات ساحلی، ساخت مراکز تفریحی ساحلی برای جذب گردشگر و همچنین بهبود فعالیت‌های صیادی هستند، لذا مسوولان ذی‌ربط بایستی همکاری لازم جهت صدور مجوز فعالیت‌های جانبی و صیادی را داشته باشند؛ به عنوان مثال هم‌اکنون در این روستا حدود ۲۵ صیاد با سابقه منطقه فاقد مجوز صید وجود دارند که همچنان در انتظار مساعدت و اتخاذ تدابیر صحیح توسط مسوولان هستند.

اسماعیل مکی‌زاده، مدیر بنادر و دریانوردی غرب استان هرمزگان (شهرستان لنگه)، با اشاره به وجود بیش از ۳۳۰۰ فروند انواع شناور شامل لنج‌های صیادی، تجاری و قایق‌های تفریحی در سواحل غرب هرمزگان می‌گوید: اتفاقی که پس از بهره‌برداری از بنادر کوچک چندمنظوره در سواحل غرب این استان افتاد این بود که در گذشته به دلیل عدم رغبت در امور صیادی بازار خرید و فروش امتیاز مجوز صیادی بسیار پرونق بود، ولی پس از احداث موج‌شکن‌ها و تشویق صیادان به ماهیگیری، خرید و فروش مجوز صیادی حدود ۴۰ درصد کاهش یافت.

جاسم اکبری، یکی از ملوانان با سابقه روستای دیوان در همین ارتباط خاطرنشان می‌سازد: در گذشته کسی رغبت به صیادی نداشت و اغلب صیادان قدیمی دست از کار کشیده و صید آنقدر کم شده بود که حتی جابجایی نیاز روستا هم نبود. با احداث بنادر چندمنظوره و موج‌شکن‌ها مردم به کار صیادی دلگرم شدند و در نتیجه اقدام به خرید قایق و لنج کردند. اکنون صید چنان زیاد شده است که علاوه



بر تأمین نیاز روستاهای همجوار به شهرهای دیگر نیز صادر می‌شود. غلام دیوان‌زاده نیز ضمن تأیید رونق در امور صیادی روستاهای ساحلی می‌گوید: با احداث موج‌شکن‌ها طی چند سال اخیر تعداد شناورهای این روستا به ۱۲۰ فروند قایق بنزینی، ۳۶ فروند لنج موتوردار و ۱۶ فروند قایق دیزلی افزایش یافته است که به فعالیت‌های تجاری، بازرگانی و امور صیادی اشتغال دارند.

معاون مجری طرح احداث موج‌شکن سواحل جنوبی کشور یکی از اهداف این طرح را گسترش فعالیت‌های اقتصادی، تجاری، مسافری دریایی و بهره‌برداری از ذخایر آیزیان در قالب فعالیت‌های صیادی می‌داند و اضافه می‌کند: با توجه به بازدیدهای مستمری که از سواحل جنوب مکان احداث بنادر چندمنظوره به عمل آمده است، از نزدیک شاهد رونق اقتصادی در منطقه بوده و تحول در وضعیت معیشتی مردم و فعالیت‌های کاسب‌های سواحل قابل مشاهده بود. البته برای بررسی آثار اقتصادی دقیق در منطقه نیاز به تحقیق پیمایشی و مطالعات میدانی وجود دارد.

ایجاد پناهگاهی امن برای شناورهای سواحل

با توجه به اینکه در گذشته قبل از احداث موج‌شکن‌ها و بنادر چندمنظوره در سواحل جنوب، اهالی ساحل‌نشین محلی امن برای توقف و پهلوگیری شناورهای خود نداشتند، اکثراً مضطرب بودند، زیرا لنج‌های ماهیگیری ساحل‌نشینان در فاصله‌ای دور از ساحل لنگر انداخته و محموله آنها به وسیله قایق به ساحل برده می‌شد و بسیار اتفاق می‌افتاد که بر اثر یک توفان شناورها واژگون شده یا با ساحل برخورد کرده و شکسته می‌شدند. از این رو با خسارت مستمر وارده به شناورها، صاحبان لنج‌ها و قایق‌ها متحمل زیان‌های بسیار می‌شدند و حتی برخی از جوانان ترجیح می‌دادند با شغل سنتی نیاکان خود (صیادی) وداع کرده و راهی شهرهای بزرگ یا کشورهای حوزه خلیج فارس شوند.

مدیر بندر لنگه می‌گوید: قبلاً مردم ساحل‌نشین به دلیل نداشتن محلی امن برای پهلوگیری شناورهای خود به ویژه صیادان منطقه امتیاز صیادی خود را در قبال بهای ناچیز واگذار می‌کردند. ولی اکنون مردم به خاطر برخورداری از پناهگاهی امن برای شناورها، به فعالیت‌های صیادی و جانبی دلگرم شده‌اند.

معاون مجری طرح احداث موج‌شکن نیز می‌افزاید: در حال حاضر ایمنی در سواحل جنوب محل احداث بنادر چندمنظوره به وضوح قابل مشاهده است، چراکه قبلاً به دلیل عدم برخورداری از موج‌شکن شاهد ناامنی زیادی در سواحل بودیم و اهالی منطقه، تجار محلی، کسبه و صیادان اطمینان خاطر و امنیت لازم را برای تداوم فعالیت‌های خویش نداشتند. ملاح‌بان، رئیس شورای اسلامی بندر مغویه نیز با اشاره به اثرات بسیار مطلوب ساخت موج‌شکن‌ها به ویژه برای امنیت منطقه و زندگی مردم معتقد است که عملی کردن ایده ساخت موج‌شکن‌ها در سواحل کشور بزرگ‌ترین خدمت دولت به ساحل‌نشینان بود.

پرویز دریانورد نیز از دیگر صیادان مغویه که به خاطر نبودن لنگرگاه مناسب در گذشته دست از کار صید کشیده و بی‌کار شده بود، با نشان دادن محل برخورد شناورها با صخره و شکسته شدن تعداد زیادی قایق و لنج می‌گوید: احداث موج‌شکن‌ها امنیت در سواحل را به ارمغان آورده و ضمن رونق دوباره صیادی در مغویه باعث شده است اکثر کسانی که در گذشته دست از کار صیادی کشیده بودند، هم‌اکنون مجدداً به کار صید روی آورند.

حسین آزادوار، از دیگر صیادان مغویه‌ای نیز ضمن تحسین اقدام دولت در این ارتباط اظهار می‌کند که این کار بزرگ دولت موجب دلگرمی مردم، افزایش کسب و کار، تجارت و بازرگانی و صید در منطقه و مانع از مهاجرت جوانان شده است.



شکل‌گیری صنایع و خدمات جانبی در بنادر چندمنظوره

مادامی که سواحل کشور به دلیل نبود بنادر چندمنظوره (نیاز اولیه مردم ساحل نشین) با کسادى کار و فعالیت روبه‌رو باشد، بدیهی است کسی به فکر تامین نیاز ثانوی نمی‌افتد، به محض اینکه موج‌شکن و بنادر چندمنظوره در سواحل دایر می‌شود و فعالیت‌های تجاری، بازرگانی، صیادی و ... رونق پیدا می‌کند، طبیعی است که نیاز به امکانات و خدمات جانبی در کنار این بنادر کوچک چندمنظوره به عنوان یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر احساس می‌شود. لذا پس از احداث موج‌شکن‌ها بایستی زمینه شکل‌گیری صنایع و خدمات جانبی که همان نیاز ثانوی در بنادر چندمنظوره است، مهیا شود.

مکی‌زاده، مدیر بندر لنگه در خصوص شکل‌گیری صنایع و خدمات جانبی در بنادر چندمنظوره خاطرنشان می‌سازد: به دنبال احداث موج‌شکن‌ها، ساخت کارگاه‌های توربافی، سردخانه و تعمیرات شناورها در سواحل جنوبی به ویژه غرب استان هرمزگان رونق یافته، به طوری که طی این مدت تعداد ۱۰ کارگاه توربافی و ۴ سردخانه در این منطقه فعال شده است.

وی معتقد است که بالا رفتن امنیت شغلی، اقتصادی و اجتماعی در سواحل از جمله مزایای احداث بنادر چندمنظوره بوده و به خاطر این مزیت ارزش زمین‌های منطقه اعم از مسکونی و تجاری نیز نسبت به گذشته افزایش چشمگیری نشان می‌دهد. وی این نوید را به ساحل‌نشینان می‌دهد که ممکن است در آینده تعدادی از موج‌شکن‌های منطقه به فعالیت‌های تجاری و بازرگانی تغییر کاربری داده شوند. بدیهی است در کنار این فعالیت‌ها بسیاری از خدمات دیگر مانند هتلداری، خدمات رفاهی و تفریحی قابل شکل‌گیری است. بنا به گفته آقای مکی‌زاده، اتفاق جالب توجهی که اخیراً افتاده این است که برای سرمایه‌گذاری در صنایع و خدمات جانبی در بنادر چندمنظوره سواحل حیران، سایه خوش و برکه سفلین، بخش خصوصی اعلام آمادگی کرده و با توجه به موافقت‌های اولیه به عمل آمده و مذاکرات انجام شده اداره بنادر استان هرمزگان نیز از این پیشنهاد استقبال کرده است. حتی اخیراً این شرکت تقاضایی مبنی بر احداث تعمیرگاه دریایی در ناحیه پرتمرکز موج‌شکن‌های جنوب را داشته که اداره بنادر غرب هرمزگان در حال بررسی آن است.

رئیس شورای اسلامی بندر دیوان در همین ارتباط می‌گوید: با توجه به احداث موج‌شکن در این بندر و در صورت اعطای مجوزهای لازم جهت توسعه زمین‌های پسکرانه برخی از اهالی منطقه برای سرمایه‌گذاری در زمینه‌های ساخت سردخانه، بازار ماهی و سایر فعالیت‌های جانبی اعلام آمادگی کرده‌اند.

مشکلات، نارسایی‌ها و انتظارات ساحل‌نشینان از مسوولان

اگرچه سازمان بندار و دریانوردی بر اساس هدف توسعه دریامحور به یکی از وظایف مهم و اهداف دیرینه خود در قالب احداث موج‌شکن و بنادر چندمنظوره کوچک تقریباً جامه عمل پوشانده است و همچنانکه در این گزارش اشاره شد، رضایت قلبی ساحل‌نشینان را نیز در پی داشته است. لیکن در جهت مشارکت هرچه بیشتر مردم ساحل‌نشین در بنادر چندمنظوره هنوز مشکلات و نارسایی‌هایی وجود دارد، از این رو برای مرتفع کردن آنها نیاز مبرم به حمایت سایر دستگاه‌ها و مسوولان ذی‌ربط وجود دارد.

گذشته از مشکلات موجود به نظر می‌رسد یکی از صنایع و خدمات جانبی که در اکثر مناطق ساحلی جنوب کشور به ویژه در محل بنادر چندمنظوره هنوز آنچنان که باید شکل نگرفته، صنعت گردشگری دریایی است. بدیهی است مهاجرماندن این صنعت در بنادر چندمنظوره توسعه نیافتگی منطقه را تقویت خواهد کرد. حال اینکه امروزه بسیاری از کشورهای مشابه ایران در کنار سواحل خود با توجه ویژه به این صنعت توانسته‌اند ضمن ایجاد درآمد ارزی قابل توجه، توسعه اقتصادی منطقه را نیز به ارمغان آورند. لذا لزوم توجه جدی به شکل‌گیری و توسعه این صنعت در مرحله اول علاوه بر ایجاد موشکن‌ها، فراهم کردن سایر زیرساخت‌های مربوطه در بنادر چندمنظوره جهت تسهیل در جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در خدمات جانبی است.

رئیس شورای اسلامی بندر دیوان با اشاره به اینکه سازمان بندار و دریانوردی در سال‌های اخیر با احداث موج‌شکن و بنادر چندمنظوره بخش عمده زیرساخت‌ها را برای توسعه سواحل مهیا کرده است، می‌گوید: به منظور توسعه زمین‌های پسکرانه در سواحل جهت ساخت صنایع و توسعه خدمات جانبی نیاز به دریافت مجوزهای لازم



مدیر اداره بنادر کوچک غرب استان هرمزگان نیز با اشاره به تشویق بخش خصوصی به ویژه مشارکت ساحل نشینان در طرح‌های گردشگری دریایی، توسعه این صنعت را در گرو سه فاکتور اصلی شامل مهیا کردن زیرساخت‌ها برای پهلویگیری شناورها، ایجاد خطوط کشتیرانی و تشریفات مربوط به ترانزیت مسافری می‌داند و می‌گوید: سازمان بنادر و دریانوردی در قالب احداث موج‌شکن‌ها و زیرساخت‌ها حدود ۶۰ درصد عمده کار را انجام داده و با مهیا شدن سالن‌های ترانزیت و تعیین خطوط زمان آن فرا رسیده است که بخش خصوصی و مردم ساحل نشین با فراهم کردن شناورهای مسافری در قالب تسهیلات مالی که گاهی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی تعیین می‌شود، مشارکت لازم را داشته باشند.

وی اضافه می‌کند: به عنوان مثال، این سازمان علاوه بر صرف هزینه ۳۰ میلیارد ریالی جهت احداث موج‌شکن در جزیره فارور به جهت چندمنظوره کردن این بندر به ویژه برای جاذبه‌های مسافری و گردشگری، اقدام به ساخت رمپ فلزی جهت تسهیل در پهلویگیری شناورهای مسافری کرده که در این ارتباط تاکنون مبلغ ۱۰ میلیارد ریال کمک بلاعوض کرده است.

تقدیر و تشکر

ماهانمه بندر و دریا بدینوسیله از دست‌اندرکاران و مجریان طرح موج‌شکن‌های مردمی، به ویژه روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان به واسطه همکاری صمیمانه‌ای که در تدوین گزارش یاد شده داشتند تشکر می‌نماید. □

از دستگاه‌های ذی‌ربط است. توقع و انتظار مردم ساحل نشین این است که دستگاه‌های ذی‌ربط با اقدامات زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی همسو باشند تا صنایع و خدمات جانبی مورد نظر به کمک سرمایه‌های مردمی در منطقه مهیا شوند.

وی اضافه می‌کند: در حال حاضر یکی از مشکلات اساسی مردم ساحل نشین عدم صدور مجوز جدید صیادی به ویژه برای آن دسته از افرادی است که جدیداً به سواحل مراجعه کرده‌اند. بیش از یک دهه است که مجوز صید صادر نشده است، لذا مردم از این جهت در مضیقه هستند. ناصری فخرنیز معتقد است که توسعه اراضی پشتیبان بنادر چندمنظوره کوچک مناطق جنوب در گرو همکاری بیشتر ارگان‌ها و دستگاه‌های محلی است، لذا برای توسعه اراضی پشتیبان علاوه بر رفع مشکل معارض در برخی زمین‌های سواحل بایستی مقامات محلی در صدور مجوزهای مربوط به امتیازات آب، برق، تلفن و مستندسازی اراضی پشتیبان تسریع کنند. به گفته دیوان زاده، یکی دیگر از انتظارات اصلی ساحل نشینان از دستگاه‌های ذی‌ربط به ویژه سازمان بنادر و دریانوردی این است که از آنجا که مردم در قالب تعاونی‌های محلی آمادگی لازم را برای تحویل گرفتن موج‌شکن‌ها و بنادر کوچک چندمنظوره دارند و حتی تمایل دارند که با هزینه خود آنها را نگهداری و تعمیر کنند، لذا این سازمان بایستی تدابیر لازم را در این خصوص اتخاذ کند.

ناصری فخرنیز در این ارتباط می‌افزاید: در صورت واگذاری موج‌شکن‌ها به مردم یا تعاونی‌های بومی، علاوه بر کاهش هزینه‌های سازمان بنادر و دریانوردی به جهت عدم مسوولیت در تعمیر و نگهداری زیرساخت، شکل‌گیری سایر امکانات جانبی از جمله صنایع و خدمات مورد نیاز بنادر چندمنظوره کوچک با سرعت بیشتری انجام خواهد شد.

بندر چند منظوره طاحونه

کار فرما : سازمان بنادر و دریا نوردی		مدیریت طرح : مدیریت توسعه بنادر آبی پارس	
دستگاه نظارت : شرکت طرح نو اندیشان		پیمانکار : قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)	
مختصات جغرافیایی :		Zone: 40	X=214000
محدوده: ۱۲ کیلومتری غرب چارک		جمعیت منطقه : ۲۰۵ نفر	
وسعت حوضچه: ۱۳ هکتار		طول بازوی اصلی: ۷۳۳ متر	
طول بازوی فرعی: ۳۵۷ متر			
برآورد هزینه: ۴۲ میلیارد ریال			
تاریخ شروع: ۸۹/۱۲/۱۴ تاریخ پایان: ۹۰/۱۰/۲۹			



بندر چند منظوره تب

کار فرما: سازمان بنادر و دریا نوردی		مدیریت طرح: مدیریت توسعه بنادر آبی پارس	
دستگاه نظارت: شرکت طرح نو اندیشان		پیمانکار: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)	
مختصات جغرافیایی:		Y=3011500	X=680000
Zone: 40		جمعیت منطقه: ۲۰۰۰ نفر	
محدوده: ۴۰ کیلومتری گلپند (پارسیان)			
وسعت حوضچه: ۴/۷ هکتار			
طول بازوی اصلی: ۴۲۷ متر		طول بازوی فرعی: ۱۱۵ متر	
برآورد هزینه: ۲۸ میلیارد ریال			
تاریخ شروع: ۸۹/۰۷/۰۳			



بندر چند منظوره فارور

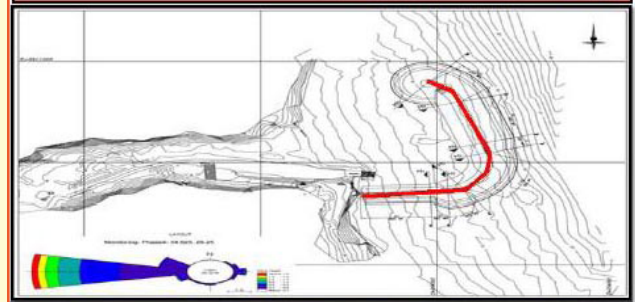
کارفرما: سازمان بنادر و دریا نوردی مدیریت طرح: توسعه بندر آبی پارس
دستگاه نظارت: شرکت طرح نو اندیشان پیمانکار: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)

مختصات جغرافیایی: Y=29090000 X=255000 Zone: 40
محدوده: جزیره فارور جمعیت منطقه: ۳۰۰ نفر

وسعت حوضچه: ۴ هکتار طول بازوی اصلی: ۳۶۰ متر

برآورد هزینه: ۶۲ میلیارد ریال

تاریخ شروع: ۸۹/۰۷/۰۸ تاریخ پایان: ۹۰/۰۶/۰۳



پایان اجرای پروژه



بندر چند منظوره گرز

کارفرما: سازمان بنادر و دریا نوردی مدیریت طرح: توسعه بندر آبی پارس
دستگاه نظارت: شرکت طرح نو اندیشان پیمانکار: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)

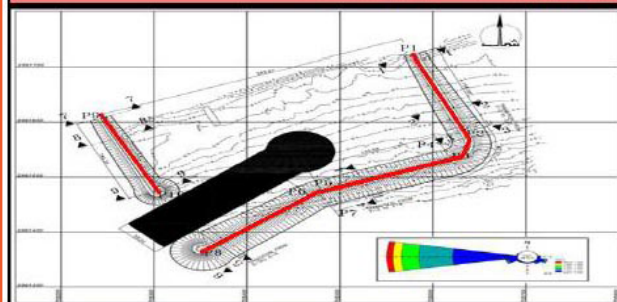
مختصات جغرافیایی: Y=2961721 X=795577 Zone: 39
محدوده: ۳۹ کیلومتری غرب چارک و در فاصله ۱ کیلومتری شمال روستای گرز جمعیت منطقه: ۸۰۵ نفر

وسعت حوضچه: ۴/۸ هکتار طول بازوی اصلی: ۵۲۹ متر

طول بازوی فرعی: ۱۴۶ متر

برآورد هزینه: ۳۲ میلیارد ریال

تاریخ شروع: ۸۹/۰۷/۰۳ تاریخ پایان: ۹۰/۰۴/۳۱



پایان اجرای پروژه



بنادر چند منظوره مغویه

کارفرما: سازمان بنادر و دریا نوردی
مدیریت طرح: مدیریت توسعه بنادر آبی پارس
دستگاه نظارت: شرکت طرح نو اندیشان
پیمانکار: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)

مختصات جغرافیایی: Y=2944278 X=250724 Zone: 40

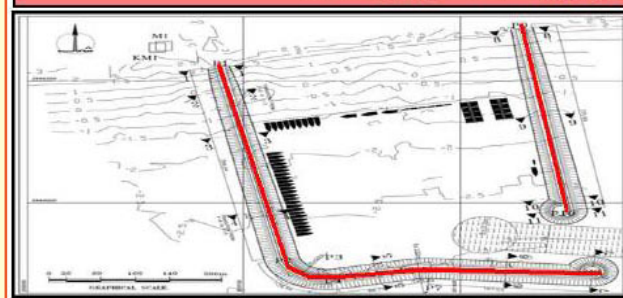
محدوده: ۵۱ کیلومتری غرب لنگه و در فاصله ۱ کیلومتری روستای مغویه جمعیت منطقه: ۱۰۳۲ نفر

وسعت حوضچه: ۱۱/۴ هکتار طول بازوی اصلی: ۷۷۱ متر

طول بازوی فرعی: ۳۳۲ متر

برآورد هزینه: ۳۵ میلیارد ریال

تاریخ شروع: ۸۹/۰۷/۰۳ تاریخ پایان: ۹۰/۰۴/۳۰



شروع اجرای پروژه



پایان اجرای پروژه

بنادر چند منظوره مقام

کارفرما: سازمان بنادر و دریا نوردی
مدیریت طرح: مدیریت توسعه بنادر آبی پارس
دستگاه نظارت: شرکت طرح نو اندیشان
پیمانکار: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)

مختصات جغرافیایی: Y=2986750 X=742750 Zone: 39

محدوده: ۷۰ کیلومتری شرق پارسیان جمعیت منطقه: ۱۵۳۷ نفر

وسعت حوضچه: ۱۰ هکتار طول بازوی اصلی: ۶۶۰ متر

طول بازوی فرعی: ۲۹۰ متر

برآورد هزینه: ۲۸ میلیارد ریال

تاریخ شروع: ۸۹/۰۹/۳۰ تاریخ پایان: ۹۰/۰۷/۲۵



شروع اجرای پروژه



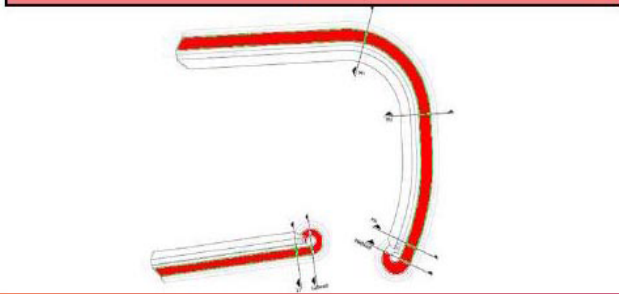
پایان اجرای پروژه

بندر چند منظوره ابوموسی

کار فرما : سازمان بنادر و دریا نوردی		مدیریت طرح : مدیریت توسعه بندر آبی پارس	
دستگاه نظارت : شرکت طرح نو اندیشان		پیمانکار : قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)	
مختصات جغرافیایی :	Y=2863343	X=304609	Zone: 40
محدوده : شرق جزیره ابوموسی	جمعیت منطقه : ۱۷۰۵ نفر		

وسعت حوضچه : ۶/۶ هکتار	طول بازوی اصلی : ۷۱۱ متر
طول بازوی فرعی : ۲۷۸ متر	مجموع طول : ۸۲۲ متر

برآورد هزینه : ۵۱ میلیارد ریال	تاریخ شروع : ۸۹/۰۷/۰۳	تاریخ پایان : ۹۰/۰۶/۲۹
--------------------------------	-----------------------	------------------------



شروع اجرای پروژه



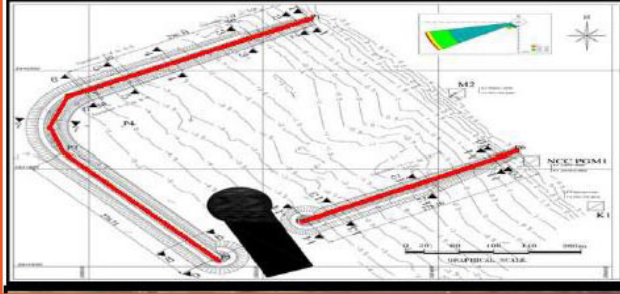
پایان اجرای پروژه

بندر چند منظوره دیوان

کار فرما : سازمان بنادر و دریا نوردی		مدیریت طرح : مدیریت توسعه بندر آبی پارس	
دستگاه نظارت : شرکت طرح نو اندیشان		پیمانکار : قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)	
مختصات جغرافیایی :	Y=2942101	X=258256	Zone: 40
محدوده : ۳۸ کیلومتری غرب لنگه و در فاصله ۵۰۰ متری جنوب غربی روستای دیوان	جمعیت منطقه : ۲۰۰۰ نفر		

وسعت حوضچه : ۸/۹ هکتار	طول بازوی اصلی : ۷۱۱ متر
طول بازوی فرعی : ۲۷۸ متر	مجموع طول : ۹۸۹ متر

برآورد هزینه : ۵۲ میلیارد ریال	تاریخ شروع : ۸۹/۰۷/۰۳	تاریخ پایان : ۹۰/۰۴/۳۱
--------------------------------	-----------------------	------------------------

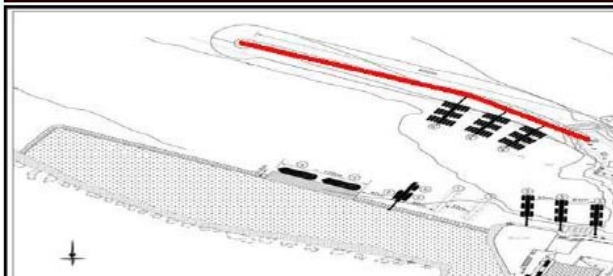


شروع اجرای پروژه



پایان اجرای پروژه

بندر چند منظوره داکری

کارفرما: سازمان بندر و دریا نوردی مدیریت طرح: مدیریت توسعه بندر آتی پارس دستگاه نظارت: شرکت طرح نو اندیشان پیمانکار: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)	
مختصات جغرافیایی: Y=2982930 X=427742 Zone: 40 محدوده: بندر قشم جمعیت منطقه: ۳۰۰۰۰ نفر	
وسعت حوضچه: ۷/۵ هکتار طول بازوی اصلی: ۳۰۰ متر	
برآورد هزینه: ۹۰ میلیارد ریال تاریخ شروع: ۸۹/۱۰/۱۰ تاریخ پایان: ۹۰/۰۸/۱۵	
	



بندر چند منظوره بجل

کارفرما: سازمان بندر و دریا نوردی مدیریت طرح: مدیریت توسعه بندر آتی پارس دستگاه نظارت: شرکت طرح نو اندیشان پیمانکار: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)	
مختصات جغرافیایی: Y=2841217 X=586787 Zone: 40 محدوده: ۱۵ کیلومتری شمال شرقی بندر جاسک جمعیت منطقه: ۱۷۵۴ نفر	
وسعت حوضچه: ۳/۸ هکتار طول بازوی اصلی: ۵۵۰ متر طول بازوی فرعی: ۲۵۰ متر	
برآورد هزینه: ۵۱ میلیارد ریال تاریخ شروع: ۸۹/۰۷/۰۳ تاریخ پایان: ۹۰/۰۶/۲۹	
	



بندر چند منظوره شیب دراز

کار فرما : سازمان بنادر و دریا نوردی		مدیریت طرح : مدیریت توسعه بنادر آبی پارس	
دستگاه نظارت : شرکت طرح نو اندیشان		پیمانکار : قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)	
مختصات جغرافیایی :	Zone: 40	X=398250	Y=2955250
محدوده : ۵۱ کیلومتری جنوب غربی قشم	جمعیت منطقه : ۷۵۰ نفر		

وسعت حوضچه: ۳/۵ مکتار
طول بازوی اصلی: ۵۴۵ متر
طول بازوی فرعی: ۲۱۵ متر

برآورد هزینه: ۴۷ میلیارد ریال

تاریخ شروع: ۸۹/۰۶/۰۶ تاریخ پایان: ۹۰/۰۴/۰۲



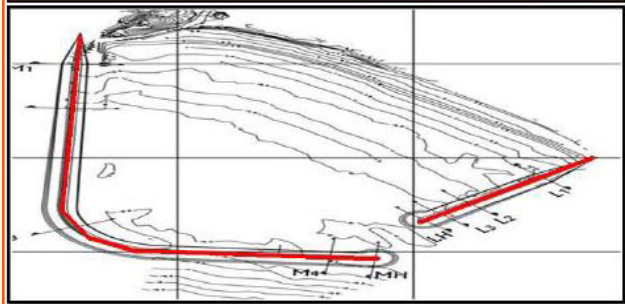
بندر چند منظوره شناس

کار فرما : سازمان بنادر و دریا نوردی		مدیریت طرح : مدیریت توسعه بنادر آبی پارس	
دستگاه نظارت : شرکت طرح نو اندیشان		پیمانکار : قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)	
مختصات جغرافیایی :	Zone: 40	X=285250	Y=2935000
محدوده : ۱۵ کیلومتری غرب لنگه	جمعیت منطقه : ۲۰۰۰ نفر		

وسعت حوضچه: ۲۴ مکتار
طول بازوی اصلی: ۱۰۲۵ متر
طول بازوی فرعی: ۳۴۰ متر

برآورد هزینه: ۵۸ میلیارد ریال

تاریخ شروع: ۸۹/۰۸/۰۲ تاریخ پایان: ۹۰/۰۵/۳۰



ماخذ اطلاعات و تصاویر مندرج در صفحه ۲۷ تا ۳۲: بروشور احداث بنادر کوچک چند منظوره در خلیج فارس و دریای عمان، روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

توسعه و ایجاد بنادر مسافری با مشارکت بخش خصوصی، نیازمند ارسال علائم مثبت از طرف دولت

■ ایران دارای چه پتانسیل‌هایی در حوزه حمل و نقل مسافری دریایی است؟

جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۵۷۸۰ کیلومتر ساحل آبی، با احتساب سواحل جزایر کشور و دسترسی به رودخانه‌ها و حوضه‌های آبی، ظرفیت‌های عظیمی در حوزه گردشگری و حمل و نقل مسافری دریایی دارد. در این میان سواحل جذاب شمال کشور و سواحل جزایر ایرانی واقع در خلیج فارس از نقش و کارکرد محوری بالقه‌ای در این زمینه برخوردار هستند. مردم عزیز کشورمان به آب و دریا علاقه وافری دارند ولی متأسفانه به خاطر نبود امکانات لازم نمی‌توانند از این نعمت بی‌بديل استفاده کنند. مردم به محض اینکه چند روزی تعطیل می‌شوند به سمت مناطق ساحلی شمال و جنوب کشور حرکت می‌کنند، ولی امکانات لازم در این مناطق جهت بهره‌برداری و استفاده بهینه از دریا وجود ندارد. سواحل و جزایر ایرانی خلیج فارس نسبت به سواحل حاشیه جنوبی خلیج فارس هم از نظر کیفیت آب و هم از نظر نوع خاک و هم از نظر شرایط اقلیمی در شرایط کاملاً بهتر و جذاب‌تری قرار دارند که در صورت آماده شدن امکانات و دیگر شرایط می‌تواند حجم زیادی از گردشگران داخلی و گردشگران کشورهای اسلامی و سایر گردشگران کشورهای آسیایی و غربی را به سوی خود جلب کند. اگر در این زمینه کمی با تدبیر عمل کنیم، ارزش افزوده حاصل از گردشگری دریایی می‌تواند سهم قابل توجهی در تولید ناخالص داخلی کشور داشته باشد و به عنوان جایگزین مهمی برای درآمدهای نفتی کشور در نظر گرفته شود. جزایر بسیار ارزشمند قشم، کیش، هرمز، لارک، هنگام، ابوموسی، فارور بزرگ و سایر جزایر محدوده استان هرمزگان هر یک منبع سرشاری از جذابیت‌های منحصر به فرد توریستی است که بسیاری از کشورهای همسایه و کشورهای دیگر آرزو می‌کنند چنین جزایری را در اختیار داشته باشند. در محدوده استان سیستان و بلوچستان سواحل بسیار ارزشمند و زیبای مکران قابلیت‌های فراوانی جهت حمل و نقل مسافری دریایی و گردشگری دریایی و ارتباط مسافری از طریق دریا با کشورهای هند و پاکستان و بنادر حوزه خلیج عدن و دریای سرخ دارد. سواحل استان بوشهر می‌تواند محل ارتباط گردشگران خارجی با خاک اصلی کشور جهت عزیمت به مناطق مختلف از قبیل استان فارس باشد و همانطور که در تاریخ دریایی بوشهر ثبت شده است، نخستین کشتی کروز ایرانی در بوشهر به فعالیت مشغول بوده که متأسفانه در جریان جنگ تحمیلی از بین رفت. همچنین سواحل بوشهر امکان ارتباط دریایی با بنادر غربی عربستان و بحرین و قطر را دارند. سواحل استان خوزستان و اروندرود جاذبه‌های تاریخی بسیاری دارند که می‌تواند گردشگران داخلی و خارجی زیادی را به خود جلب کند. خوشبختانه با آرامش خوبی که در مرزهای آبی با کشور عراق داریم در حال حاضر رفت و آمد و استفاده از اروندرود به راحتی امکانپذیر است و می‌توان تورهای جذابی جهت آشنایی مردم با وقایع جنگ تحمیلی در این منطقه برقرار کرد و میتوان جزیره مینورا به یک قطب توریستی تبدیل کرد. برقراری رفت و آمدهای دریایی و همچنین اعزام زائر به عتبات از طریق اروندرود و گسترش ارتباط دریایی بندر آبادان و خرمشهر با کویت و بندر بصره از قابلیت‌های سواحل این استان است. لایروبی برخی نقاط رودخانه کارون و استفاده از این رودخانه از خرمشهر تا اهواز از نظر توریستی بسیار جذاب خواهد بود. در شمال کشور نیز جای جای سواحل شمالی جاذبه گردشگری دریایی دارد و هجوم مسافرین در فصل‌های مختلف سال به این سواحل گویای این پتانسیل عظیم است. نزدیکی سواحل شمالی کشور به استان‌های پرجمعیت نظیر تهران و دسترسی راحت مردم نیمه شمالی کشور به سواحل استان مازندران، گیلان و گلستان فرصت بسیار مغتنمی جهت توسعه حمل و نقل دریایی و گردشگری دریایی

این روزها موضوع توسعه حمل و نقل مسافرت‌های گردشگری دریایی و استفاده از ظرفیت‌های آن به عنوان یکی از مباحث مهم نزد سیاستگذاران، برنامه‌ریزان و مشاوران بخش‌های خصوصی و دولتی ذی‌مدخل در حمل و نقل دریایی تبدیل شده است. از این رو ماهنامه بندر و دریا مصاحبه‌ای با آقای دکتر محمد رضا اکبری، استاد دانشکده مهندسی صنایع دانشگاه صنعتی شریف، صاحب‌نظر و مجری طرح مسافرت‌های حمل و نقل دریایی (طرح حمد) انجام داده تا ضمن ارزیابی وضعیت فعلی حمل و نقل مسافرت‌های دریایی به چالش‌ها و فرصت‌های پیش روی این صنعت بپردازد.



در این سواحل است. همچنین علاقه‌مندی روسیه و سایر کشورهای حوزه دریای خزر به توسعه حمل‌ونقل مسافری دریایی در این منطقه، می‌تواند به عنوان فرصتی جهت توسعه تبادل گردشگر دریایی بین کشورهای حوزه دریای خزر در نظر گرفته شود.

■ وضعیت فعلی حمل‌ونقل مسافری دریایی رادر کشور چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در شمال کشور دو بندر شامل بندر گزو بندر انزلی وجود دارد که دارای مسافر و امکانات پذیرش مسافر است و بنادر دیگر شمالی کشور به ندرت به حمل مسافر می‌پردازند، اما می‌توان به راحتی امکانات حمل‌ونقل مسافری را در سایر بنادر نظیر بندر نوشهر، فریدونکنار و امیرآباد ایجاد کرد. ۱۶ بندر مسافری نیز در جنوب کشور داریم که اهم آنها بندر حقانی و بندر باهنر در منطقه بندر عباس و بندر بهمن و ذاکری در قشم و بندر هرمز، بندر کیش، بندر لنگه، بندر چارک، بندر آفتاب بندر خارک، بندر خرمشهر، بندر آبادان و غیره اشاره کرد. البته برخی از این بنادر نظیر بندر حقانی صرفاً به حمل مسافر می‌پردازند و اغلب آنها در زمینه حمل مسافر و هم در زمینه حمل بار فعالیت دارند.

بر اساس اطلاعات موجود از مجموع ۲۲۸ شناور مسافری فعال در کشور، بیشترین تعداد شناور (۱۲۰ فروند) دارای ظرفیت حمل ۶ تا ۸ نفر هستند. البته این شناورها در برخی از نقاط پرخطر مثل مسیر بندر حقانی (در بندر عباس) به ذاکری (در قشم) و یا مسیر بندر حقانی به هرمز حق فعالیت ندارند و بر اساس سیاست سازمان بنادر و دریانوردی رفته رفته از ناوگان حمل‌ونقل مسافری حذف می‌شوند. پس از آن بیشترین تعداد شناور (۸۲ فروند) مربوط به شناورهای با ظرفیت حمل ۲۵ تا ۱۰۰ نفر هستند. از مجموع ۱۲۱۰۲ صندلی حمل مسافر دریایی، بیشترین تعداد (۳۰۳۳ صندلی) مربوط به شناورهای با ظرفیت ۵۱ تا ۱۰۰ صندلی است. البته با توجه به مساعدت‌های سازمان بنادر و دریانوردی و اقدامات بخش خصوصی، ناوگان حمل‌ونقل مسافری دریایی در حال رشد و توسعه است.

متوسط نرخ رشد سفرهای دریایی طی ۱۰ سال گذشته حدود ۳۶ درصد بوده و در حال حاضر به سالانه حدود ۱۰ میلیون سفر دریایی رسیده که بیشترین تعداد در مسیرهای بندرعباس به قشم و بالعکس است. البته در سال‌های اخیر با توجه خاصی که مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه حمل‌ونقل مسافری دریایی داشته است، شاهد تغییرات و پیشرفت‌های بسیار مثبتی

در این خصوص بوده‌ایم، ولی هنوز تا وضع مطلوب فاصله زیادی داریم.

■ چه اقداماتی جهت استفاده بهینه از ظرفیت‌های ساحلی کشور لازم است انجام شود؟

استفاده مطلوب و مناسب از ظرفیت‌های ساحلی کشور ضرورتی است که توجه به آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این مهم تنها زمانی محقق خواهد شد که نسبت به توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد شبکه مدرن حمل‌ونقل دریایی متناسب با برنامه‌های پنج‌ساله و چشم‌انداز کشور در افق ۱۴۰۴ ه.ش اقدام شایسته‌ای صورت گیرد. تاکنون کارهای خوبی از سوی مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده است. سازمان بنادر و دریانوردی با همکاری دانشگاه صنعتی شریف چشم‌انداز حمل‌ونقل مسافری دریایی در افق سال ۱۴۰۴ ه.ش را به انجام رسانده است. بر اساس این چشم‌انداز پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۴۰۴ حدود ۵۹ میلیون سفر دریایی در سال داشته باشیم. برای این منظور ۹۲ بندر مسافری در سواحل جنوبی و شمالی کشور برقرار خواهد شد و ۱۴۶ فروند کشتی استاندارد در مسیرهای دریایی کشور به فعالیت مشغول خواهند بود. همچنین بر اساس مطالعاتی که سازمان بنادر با همکاری دانشگاه صنعتی شریف به انجام رسانده است، برنامه توسعه امکانات بندری در قالب سه برنامه تا سال ۱۴۰۴ به تفکیک استان‌های واقع در نوار ساحلی کشور تدوین شده است. خوشبختانه با تدبیر مدیریت سازمان بنادر و توسعه حمل‌ونقل مسافری بر اساس مطالعات قوی کارشناسی پایه‌ریزی شده است. یکی از مطالعاتی که باقی مانده، طراحی شبکه حمل‌ونقل مسافری دریایی جمهوری اسلامی ایران است. این مطالعات نشان خواهد داد که بر اساس تقاضای موجود و آتی و با توجه به ویژگی‌های فنی و اقتصادی، در چه نقاطی بنادر مسافرتی ایجاد شود و ظرفیت و امکانات این بنادر چه باید باشد و چه نوع شناورهایی برای چه مسیرهایی به کار گرفته شوند. همچنین مطالعات دیگری نیز باید انجام شود نظیر شناسایی و معرفی مشخصات طرح‌های سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل مسافری دریایی، تعیین بسته حمایتی دولت جهت توسعه حمل‌ونقل مسافری دریایی، طراحی و پیاده‌سازی سامانه آماری حمل‌ونقل مسافری دریایی، طراحی ساختار حاکمیتی حمل‌ونقل مسافری دریایی، تدوین نظام ارزیابی عملکرد بنادر مسافری و شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری دریایی، تحلیل قوانین و مقررات موجود و

پیشنهاد اصلاح یا تکمیل آنها جهت دستیابی به اهداف چشم‌انداز ۱۴۰۴.

همزمان با انجام این مطالعات مهم لازم است امور توسعه بنادر موجود و بنادر مسافری جدید با مشارکت بخش غیردولتی انجام شود. البته بخش غیردولتی برای ورود به این کسب‌وکار نیاز به علایم مثبت از سوی دولت دارد. به عبارت دیگر، بخش خصوصی مایل است برخی زیرساخت‌های اساسی توسط دولت ایجاد شود و در پی آن و پس از کسب اطمینان از اینکه دولت علاقه‌مند به توسعه است بخش خصوصی جهت تکمیل زیرساخت‌ها و سایر امور اقدام خواهد کرد. البته دولت هم نباید از فردا شروع به ساخت بنادر کند، چرا که لازم است سایر ارگان‌ها و بخش خصوصی هم وارد عمل شوند، در غیر این صورت احتمال عدم بهره‌برداری از ظرفیت‌های بندری ایجاد شده وجود دارد. برای جلوگیری از این مشکل، سازمان بنادر با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط نظیر سازمان گردشگری باید بسته‌های سرمایه‌گذاری برای هریک از نقاط مناسب جهت ساخت بندر تهیه کند که در این بسته نقش بخش‌های مختلف دولت و بخش غیردولتی کاملاً مشخص و شفاف باشد. این بسته‌های سرمایه‌گذاری می‌تواند به بخش خصوصی و غیردولتی کشور اطلاع‌رسانی شده و پس از توافق نسبت به سرمایه‌گذاری اقدام شود. برای اینکه این امور صورت گیرد، لازم است کمیته توسعه حمل‌ونقل مسافری دریایی با حضور سازمان بنادر، سازمان گردشگری، وزارت کشور و فعالان بخش غیردولتی تشکیل شود تا با نظارت عالی و مساعدت اعضای این کمیته، حمل‌ونقل مسافری دریایی کشور توسعه یابد.

■ دانشگاه شریف جهت کمک به توسعه حمل‌ونقل مسافری دریایی چه نقشی می‌تواند ایفا کند؟

دانشگاه شریف با سرمایه انسانی توانمند و امکانات آزمایشگاهی و کارگاهی و ارتباطات بین‌المللی خود می‌تواند نقش مهمی در امور مطالعاتی و طراحی سیستم‌های مدیریتی، نرم‌افزاری و سخت‌افزاری مورد نیاز حمل‌ونقل مسافری دریایی کشور داشته باشد و به عنوان قطب مطالعاتی لجستیک دریایی خدمات مختلف مطالعاتی و طراحی به دستگاه‌های اجرایی کشور در این خصوص ارائه کند. دانشگاه شریف آماده است به عنوان بخش R&D سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی و غیردولتی عمل کند و بدین طریق سازمان‌ها و شرکت‌ها با هزینه کمتر و کیفیت مطلوب به نیازهای مطالعاتی و طراحی خود دست پیدا کنند. □

صادرات نمک به کراچی

برای نخستین بار يك محموله حاوی ۱۲۷ تن نمک از بندر لنگه به مقصد کراچی صادر شد.



به گزارش روابط عمومی اداره کل بندارو دریانوردی هرمزگان، این محموله در اردیبهشت سال جاری از طریق موتورلنج باری به پاکستان صادر شد.

سالانه ۳۰۰ هزار تن کالا از بندر لنگه به خارج از کشور صادر می شود. بندر لنگه با ۲۷ هکتار مساحت دارای ۲ پست اسکله چندمنظوره و یک اسکله رو-رو (ویژه تخلیه و بارگیری خودرو) با مجموع طول ۴۷۰ متر است.

کتاب «توسعه دریامحور؛ مروری بر صنایع دریایی جهان»



کتاب «توسعه دریامحور؛ مروری بر صنایع دریایی جهان» نوشته بهزاد الصفی، کارشناس ارشد حمل و نقل و مدیریت دریایی از دانشگاه دریایی آنتورپ بلژیک منتشر شد. به گزارش ماهنامه بندر و دریا، آقای بهزاد الصفی، این کتاب را بر اساس بازدیدهای تخصصی از صنایع دریایی کشورهای مختلف و مشاهدات میدانی و مصاحبه تخصصی با کاپیتان های کشتی های وارده به بندر شهید رجایی تدوین و تألیف کرده است.

در این کتاب توضیح داده شده که چگونه کره جنوبی با اوراق کردن کشتی ها، حضور خود را در صنایع دریایی آغاز کرد و در حال حاضر برترین سازنده کشتی جهان است و یا چگونه بزرگ ترین دانشگاه دریانوردی جنوب شرقی آسیا فعالیت خود را در ۵۰ سال پیش تحت عنوان هنرستان ماهیگیری در دهکده دورافتاده کره جنوبی آغاز کرد. همچنین چگونه امارات متحده عربی به واسطه صنایع دریایی خود باعث رونق اقتصاد کشورش شد و در همین راستا کشورهای سنگاپور، هلند، فیلیپین، پاناما و... نیز روند مشابهی را طی کردند.

در این کتاب خوانندگان با ۱۲۰ استفاده متنوع بشر از موهبت دریا در زمینه های گوناگون، ۱۵۰ نکته مهم و برترین های صنعت دریایی جهان طی سال های اخیر، آنالیز SWOT توسعه دریامحور در ایران، آشنایی با بندار، پورت اپراتورها، شرکت های کشتیرانی، شرکت های کشتی سازی، مؤسسات رده بندی کشتی ها، سمینارهای تخصصی دریایی، موزه های دریایی، دانشگاه های دریایی، سوخت رسانی به کشتی ها، شهرهای دریایی و کشورهای صاحب نام در صنعت دریایی آشنا می شوند.

این کتاب در ۲۰۵ صفحه رنگی گلاسه توسط انتشارات اسرار دانش به چاپ رسیده است.

انجام موفقیت آمیز ممیزی مراقبتی سیستم یکپارچه مدیریت در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

ممیزی مراقبتی سیستم مدیریت یکپارچه (IMS) در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با موفقیت برگزار و این اداره کل موفق به تمدید گواهینامه IMS خود شد.



به گزارش روابط عمومی اداره کل بندارو دریانوردی خوزستان، نجاتی، سرپرست واحد طرح و توسعه در این اداره کل گفت: ممیزی مراقبتی گواهینامه سیستم مدیریت یکپارچه (IMS) بر اساس استانداردهای سیستم مدیریت کیفیت ISO 9001:2008، سیستم مدیریت محیط زیست ISO 14001:2004 و سیستم مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه ای HSAS 18001:2007 با هدف بهبود مداوم و اثربخش سیستم مدیریت یکپارچه (IMS) همچنین انطباق فرایندها با استانداردهای مورد نظر به مدت دو روز طی اردیبهشت ماه سال جاری با حضور ممیزان موسسه بیرووریتاس (BV) با موفقیت برگزار و اعتبار گواهینامه (IMS) این اداره کل برای ششمین سال متوالی تمدید شد.

وی در ادامه با اشاره به اینکه منطقه ویژه بندر امام خمینی (ره) به عنوان یکی از بندار استراتژیک ملی و منطقه ای با بهره گیری از نیروی انسانی متخصص و متعهد و استفاده بهینه از ظرفیت های عملیاتی اقدام به ارائه خدمات دریایی و بندری برای صاحبان کالا و کشتی و نیز تأیید صلاحیت دریانوردان متقاضی گواهینامه های بین المللی دریانوردی می نماید، خاطر نشان کرد: این بندر به منظور ارتقای سطح خدمات، انطباق با استانداردهای مدیریتی یادشده را به صورت یکپارچه در دستور کار قرار داده است.

سرپرست واحد طرح و توسعه اداره کل بندارو دریانوردی خوزستان همچنین به مشتری گرایی و ارتقای سطح کیفیت خدمات و افزایش میزان پاسخگویی، افزایش ظرفیت و توان عملیاتی قابل بهره برداری از طریق تأمین منابع و زیرساخت های مناسب، ارتقای بهره وری کل عوامل با تأکید بر نیروی انسانی و سرمایه در جهت استفاده بهره وراز امکانات موجود، ارتقای سطح ایمنی بندری و دریایی از طریق حذف یا کاهش ریسک خطرات ناشی از خدمات دریایی و بندری، پیشگیری از مصدومیت و بیماری و بهبود عملکرد ایمنی و بهداشت شغلی به عنوان اهداف کلان این سیستم اشاره کرد.

«نجاتی» همچنین از پیشگیری آلودگی های محیط زیست به منظور ارتقای سطح حفاظت از سواحل و محیط زیست دریایی، رعایت قوانین و مقررات لازم الاجرای مرتبط با محیط زیست، کنوانسیون های بین المللی، توانمندسازی و توسعه منابع انسانی از طریق برنامه ریزی و اجرای منسجم دوره های آموزشی، جذب مشارکت سرمایه گذاری های داخلی و خارجی و تداوم برنامه و سیاست های خصوصی سازی و بهبود مستمر و اثربخش سیستم مدیریت یکپارچه IMS، به عنوان دیگر اهداف این سیستم یاد کرد.

آغاز به کار عملیات اجرای بندر چند منظوره چمخاله



عملیات اجرایی بندر چند منظوره چمخاله آغاز شد.

در این مراسم که با حضور سید عطاءاله صدر معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، مهندس محفوظی معاون پارلمانی و حقوقی وزیر راه و شهرسازی، مهندس کیهان هاشم نیا استاندار گیلان، مهرداد لاهوتی نماینده مردم لنگرود در مجلس شورای اسلامی، امیر دریادار دوم حکیمی فرمانده ناوگان شمال، کوهساری مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، حجت الاسلام صدیق امام جمعه شهرستان لنگرود و جمعه از مسوولین اداری و نظامی شهرستان لنگرود و چمخاله و مردم شریف شهرستان لنگرود و چمخاله برگزار شد، مهندس سید عطاءاله صدر ضمن تشریح اقدامات توسعه‌ای و زیربنایی

سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: وجود ۱۱ بندر بزرگ تجاری در شمال و جنوب ایران ظرفیت بنادر تجاری کشور را به ۱۸۴ میلیون تن در سال رسانده است. صدر با اشاره به اینکه با تصویب طرح‌های توسعه‌ای در حمل و نقل دریایی، ظرفیت بنادر در کشور در پایان برنامه پنجم توسعه به ۲۱۰ میلیون تن افزایش می‌یابد، اظهار داشت: حدود ۹۰ درصد از تجارت بین‌المللی در جهان از راه دریا و در ایران نیز نزدیک به ۹۲ درصد صادرات و واردات کشور از طریق بنادر صورت می‌گیرد که نشان دهنده اهمیت حمل و نقل دریایی است و ما باید این ظرفیت را در بنادر خود محقق کنیم.

وی ایجاد ظرفیت‌های توسعه‌ای در پسرکانه بنادر با مشارکت بخش خصوصی را از دیگر اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی برشمرد و تاکید کرد: سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی حمل و نقل دریایی کشور نسبت به ساخت اسکله، ایجاد موج شکن، لایروبی حوضچه‌ها، کانال‌ها، آماده‌سازی بنادر برای پهلوگیری کشتی‌ها و ساخت محوطه‌های بندری اقدام می‌کند و بعد از آن بخش خصوصی در محوطه‌های بندری به صورت BOT و یا مشارکتی سرمایه‌گذاری کرده و با ساخت انبار، سیلو، مخازن سوخت، ترانزیت و سوآپ فرآورده‌های نفتی پسرکانه بندری را توسعه می‌دهد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اعلام اینکه عملیات اجرایی بندر چند منظوره از امروز آغاز می‌شود، گفت: بندر چمخاله در فاز اول با ظرفیت ۶۰۰ هزار تن تخلیه و بارگیری در سال آماده می‌شود و به تدریج در فازهای بعدی توان این بندر به ۲ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت و ما باید ظرفیت‌ها را بیشتر و اقتصاد خود را احیا کنیم و از دریا بهترین بهره‌برداری را در زمینه تجاری و مسافری داشته باشیم.

استاندار گیلان نیز در این مراسم گفت: این بندر در فاز اول ظرفیت ۶۰۰ هزار تن کالا در سال را دارد و با در نظر گرفتن اراضی خشکی و آبی در مجموع در مساحت ۴۲ هکتار احداث می‌شود و امکان پهلوگیری، تخلیه و بارگیری کشتی‌های بزرگ تجاری و مسافری در آن پیش بینی شده است. وی افزود: برای ساخت فاز اول بندر چمخاله ۴۴ میلیارد تومان هزینه می‌شود.

هاشم نیا به پسرکانه این بندر اشاره کرد و اظهار داشت: نزدیکی به منطقه اقتصادی لاهیجان، منطقه آزاد انزلی، تالاب بین‌المللی انزلی و بندر آستارا و انجام فعالیت‌های اقتصادی دریایی از جمله خصوصیات مثبت احداث بندر چمخاله است.

استاندار گیلان ایجاد کریدور داخلی ترانزیت در بنادر استان گیلان و استان‌های همجوار را ضروری دانست و افزود: بنادر استان گیلان علاوه بر امور صیادی، شیلاتی و تجاری می‌توانند نقش مهمی در گردشگری دریایی و تفریحی، توریستی ایفا کنند، لذا داشتن یک کریدور داخلی ترانزیت در بنادر استان گیلان از اقدامات ضروری است و این امر می‌تواند کلیه سرمایه‌گذاری‌های دریایی را قابل توجیه کند.

مهرداد لاهوتی نماینده مردم لنگرود در مجلس شورای اسلامی نیز گفت: بندر تجاری چند منظوره چمخاله با توجه به تاکید‌های سفرهای استانی هیأت دولت به استان گیلان محقق شده است. وی اظهار امیدواری کرد که ساخت این بندر تجاری نقش بسزایی در اقتصاد شهرستان لنگرود و استان گیلان به همراه داشته باشد و در زمان تعیین شده به بهره‌برداری برسد.

در این مراسم همچنین استاندار گیلان با اهدای لوح تقدیری از زحمات سید عطاءاله صدر، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص دستاوردهای اخیر سازندگی، اجرای طرح توسعه بندر انزلی، طرح جامع بنادر کوچک در راستای مصوبات هیأت دولت و توجه خاص ایشان در ساخت و بهره‌برداری بندر آستارا و شروع عملیات اجرایی بندر چمخاله قدردانی کرد. شایان ذکر است که در پایان مراسم مسوولان شرکت‌کننده در مراسم از محوطه‌های در دست ساخت دیدار کردند.



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

نماینده گی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نماینده گی بندر عباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نماینده گی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgroupp.ir

info@arabakhtar.com



تلاشی دیگر برای توسعه تجارت در بزرگترین بندر تجاری کشور

مجتمع بندری شهید رجایی به قطب صادرات

مواد معدنی کشور تبدیل می شود

سرپرست اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: سال گذشته بیش از ۱۹ میلیون تن انواع مواد معدنی از این مجتمع بندری به سایر بنادر دنیا صادر شد که نسبت به سال گذشته ۴ میلیون تن افزایش را دربر داشته است. این مواد معدنی که مازاد بر نیاز بازار است، علاوه بر اشتغال زایی و درآمدزایی برای بنادر کشورمان نقش بنادر ایران را در زنجیره تامین کالا در خلیج فارس دوچندان می کند.

سیدعلی استیری از صادرات یک میلیون و ۶۰۰ هزار تن مواد معدنی در فروردین سال جاری از بندر شهید رجایی خبر داد و افزود: سال گذشته ۵۰۰ فروند کشتی تجاری انواع مواد معدنی را از بندر شهید رجایی به کشورهای دیگر صادر کردند که به لحاظ پهلوگیری کشتی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۷۰ فروند افزایش داشته است.

وی اظهار کرد: این مواد معدنی شامل انواع سنگ آهن، سنگ گچ، کنسانتره مس، زغال سنگ، سنگ کرومیت و اکسید آهن بوده که به صورت فله و کانتینر صادر شده است.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: همچنین با توجه به تغییر باگت های قدیمی و بهبود فیزیکی آنها سرعت بارگیری دو برابر شده و در حال حاضر مقدار عملیات به ازای هر هوک جزئیقل ۷۰۰ تن در ۲۴ ساعت است.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی کشور لایروبی های انجام شده تا عمق ۱۵ متر، بهره وری ۱۰۰ درصدی از ظرفیت هر ۱۲ اسکله فله در این بندر و همچنین توسعه بخش خصوصی و افزایش تعداد شرکت ها به ۳۶ شرکت در مساحت ۲۰۰ هکتار از مهم ترین دلایل توسعه صادرات در مجتمع بندری شهید رجایی عنوان کرد.

استیری با بیان اینکه بنادر ما هم اکنون این توانایی را دارند که در صورت نیاز با ۳۰ درصد افزایش، توان صادرات را سالانه تا ۲۵ میلیون تن انواع مواد معدنی افزایش دهند، اظهار کرد: آنچه در دستور کار قرار دارد، توسعه تجهیزات بندری جهت پهلو دهی کشتی های نسل جدید با ظرفیت ۸۰ هزار تن در بزرگترین بندر تجاری کشور است.

تردد سالانه بیش از ۳ هزار فروند کشتی تجاری، تخلیه و بارگیری بیش از ۵۰ درصد صادرات و واردات کشور و مبادله کالا و ارتباط دریایی با بیش از ۸۰ بندر جهان از ویژگی های منحصر به فرد بندر شهید رجایی در غرب بندر عباس است.



دومین عملیات شناورسازی مغروقه جنگ تحمیلی در سال ۱۳۹۲ در بندر خرمشهر

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی خرمشهر، ابوطالب گرایلو از دومین شناورسازی مغروقه جنگ تحمیلی در سال ۱۳۹۲ در رودخانه کارون خبر داد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندر خرمشهر اظهار داشت: این مغروقه از نوع بارخ خن دارد و انبار به طول ۳۶ متر و عرض ۸ متر و ارتفاع ۲ متر در رودخانه کارون با موفقیت شناورسازی شد و به اسکله بندر خرمشهر انتقال یافت.

وی افزود: در راستای پاکسازی آبراه‌های کارون و اروند به عنوان یکی از منابع مهم تجارت منطقه و کشور، از سال ۱۳۸۹ تاکنون، این مغروقه سی و چهارمین مورد شناورسازی کارون است.

خاطرنشان می‌سازد، با راه اندازی دستگاه ساید اسکن سونار به همت کارشناسان اداره ایمنی و حفاظت دریایی بندر خرمشهر کنترل و نظارت بر پروژه‌های شناورسازی مغروقه‌های به جامانده از جنگ تحمیلی با دقت و سرعت بیشتری انجام خواهد شد.

افتتاح سایت جهت یاب فضای فرکانسی در بندر خرمشهر

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، سایت جهت یاب فرکانسی با حضور دکتر فرقانی، معاون وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات و رئیس سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی در بندر خرمشهر افتتاح شد.

به منظور سهولت و کاهش زمان دریافت پیام‌های اضطرار و ارائه خدمات به شناورهای در حال تردد در آبراه بین‌المللی اروند، تفاهم‌نامه همکاری در ۷ بخش میان اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر و سازمان تنظیم مقررات رادیویی امضا شد که براساس آن تعاملی میان دو سازمان در راستای تقویت امنیت و ایمنی در منطقه صورت پذیرفت.

مدیرکل تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی ناحیه جنوب غرب اظهار داشت: اعتقاد سازمان تنظیم مقررات، ایجاد تعامل مثبت و سازنده با سایر دستگاه‌های مقررات‌گذار و ارائه خدمات به بخش عمومی است که با افتتاح این پروژه اشراف مادر منطقه بر منابع خدادادی کامل شده و می‌توانیم مدیریت خوبی در زمینه طیف فرکانسی داشته باشیم.



امضای تفاهم‌نامه همکاری مابین دانشگاه آزاد بندر لنگه و اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان

طی نشست تفاهم‌نامه همکاری مشترک و متقابل در زمینه‌های علمی، تحقیقاتی، پژوهشی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود در اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان مابین این اداره کل و دانشگاه آزاد اسلامی واحد بندر لنگه منعقد شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، در نشست مشترکی که با حضور سیدعلی استیری، عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان و هیأت همراه با عباد... دن، رئیس دانشگاه آزاد اسلامی واحد بندر لنگه و معاونین و اعضای هیأت علمی این دانشگاه صورت گرفت، پس از بحث و تبادل نظر در زمینه‌های علمی، تحقیقاتی، پژوهشی برای ایجاد همکاری دو جانبه به توافق رسیدند.

استیری با بیان اینکه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان برای توسعه همکاری‌های متقابل با دانشگاه آمادگی دارد، اظهار داشت: اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان آمادگی خود را در زمینه‌های علمی، تحقیقاتی، پژوهشی و در اختیار گذاشتن تمامی ظرفیت‌های موجود در این اداره کل برای ایجاد یک همکاری مشترک و متقابل با دانشگاه آزاد اسلامی واحد بندر لنگه اعلام داشته و از هیچ کوششی فروگذار نخواهد کرد.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، پتانسیل بالای سازمان بنادر و دریانوردی و بندر شهید رجایی برای ایجاد یک بستر عملیاتی مناسب جهت پیشبرد اهداف دانشگاه آزاد و همچنین تربیت نیروهای متخصص بومی با توجه به استعداد خوب جوانان هرمزگانی را از جمله مزیت‌ها و ویژگی این تفاهم‌نامه برشمرد.

دکتر عباد... دن، رئیس دانشگاه آزاد اسلامی بندر لنگه نیز با بیان شرح مختصری از توانمندی‌ها و عملکرد ۱۱ ساله دانشگاه آزاد واحد بندر لنگه گفت: استفاده از توانمندی‌های علمی و عملی دانشگاه آزاد در توسعه صنایع دریایی و دریانوردی بدون شک به پیشبرد این صنایع کمک شایانی می‌کند و کادر مجرب علمی این دانشگاه و دانشجویان با استعداد این واحد آموزشی زمینه‌ساز این امر مهم خواهند بود.

دیدار از تجهیزات و امکانات دانشگاه آزاد اسلامی واحد بندر لنگه نیز بخش دیگری از برنامه‌های شرکت‌کنندگان در این نشست بود.

سیدعلی استیری در جریان سفر به شهرستان بندر لنگه با حضور در گلزار شهدای این شهرستان ضمن غبارروبی و عطف‌افشانی و قرائت فاتحه با آرمان‌های شهدای عظیم‌الشان ۸ سال دفاع مقدس تجدید میثاق کرد و به مقام شامخ این شهدای والامقام ادای احترام نمود.



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



ترانزیت پنبه از بندرلنگه برای نخستین بار

معاون دریایی و بندری اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه از بارگیری ۱۹۳۰ عدل پنبه به وزن ۳۵۴ تن، برای نخستین بار از بندرلنگه به مقصد امارت متحده عربی خبر داد. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، ایوب خادمی افزود: این میزان پنبه طی ۸ مرحله از کشور ترکمنستان وارد کشور شد و از مسیر بندرلنگه به مقصد دبی به صورت ترانزیت خارجی ارسال شد.

معاون دریایی و بندری اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه همچنین اظهار کرد: به دلیل داشتن نزدیک ترین مرز دریایی به کشورهای حاشیه خلیج فارس، از لحاظ رویه ترانزیت خارجی خودرو پس از بندر شهید رجایی دومین بندر مهم ترانزیتی خودرو کشور محسوب می شود و این مهم می تواند زمینه ساز ترانزیت سایر کالاها از قبیل پنبه و مواد غذایی و غیره نیز باشد و امیدواریم در آینده ای نزدیک این موضوع محقق شود.

بازدید سفیر کبیر ژاپن از بندر خرمشهر

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، «کوجی هاندا»، سفیر کبیر ژاپن به همراه مدیر بخش اقتصادی سفارت ژاپن و هیأت همراه از بندر خرمشهر دیدار کردند.



این هیأت که به منظور آشنایی با توانمندی های بازرگانی و سرمایه گذاری وارد بندر خرمشهر شدند، از نحوه انجام عملیات دریایی بندری، تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری منطقه بازدید کردند.

همچنین کوجی هاندا با حضور در شرکت های سرمایه گذاری در محوطه بندر خرمشهر، از جمله شرکت مهندسی ساخت تأسیسات دریایی که کار ساخت سکوهای نفتی پارس جنوبی را به عهده دارد، از نزدیک در جریان فعالیت بخش خصوصی در بندر خرمشهر قرار گرفت.

در ادامه، سفیر ژاپن با ابراز خوشحالی از حضور در بندر خرمشهر گفت: بندر خرمشهر به عنوان یکی از بنادر مهم ایران در یک موقعیت خاص جغرافیایی به شمار می رود و پل ترانزیتی مهمی برای عرضه کالا به کشور عراق محسوب می شود.



بندر آستارا

بندر آستارا با سابقه طولانی که قدمت آن به بیش از ۱۴۰ سال برمی گردد، یکی از نقاط مبادلات تجاری کشور بوده که به لحاظ اقتصادی، جغرافیایی، سیاسی و فرهنگی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. هم‌مرز بودن ایران و جمهوری آذربایجان در این نقطه شرایط بسیار مناسب و مساعدی را برای تجارت خارجی دو کشور و سایر کشورهای هم‌جوار ایجاد خواهد کرد. بندر آستارا با توجه به مطالعات انجام شده، تهیه طرح جامع و مطالعات بازار خصوصاً در غرب کشور می‌تواند در کاهش قیمت تمام شده و اشتغال پایدار نقش آفرینی کند. نزدیکی بندر آستارا به بندر باکو و بندر آستاراخان، ماحاج کالا و اولیا و انتقال کالا از طریق ولگا و ولگادان به دریای سیاه و اوکراین از ویژگی‌های ممتاز این بندر است.



بندر آستارا به دلیل نزدیکی به کشورهای ارمنستان، ترکیه و عراق در بخش ترانزیت مواد نفتی، غلات و کالای عمومی نقش آفرینی خواهد کرد. با ایجاد این بندر می‌توان در بحث ارزش افزوده و فراوری کالا فعالیت‌های جدیدی را در بخش اقتصادی انجام داد که باعث درآمد جدید و اشتغال پایدار می‌شود. در شمال کشور که سه استان ساحلی را دربر می‌گیرد، قبلاً چهار بندر بزرگ شامل انزلی، نوشهر، فریدونکنار و امیرآباد وجود داشت که بدین ترتیب با راه‌اندازی بندر آستارا پنجمین بندر شمال کشور رسماً فعالیت اقتصادی خود را شروع کرده است که به دنبال آن سهم تجارت از بنادر شمالی کشور افزایش خواهد یافت و حتی در بحث توسعه حمل و نقل ساحلی می‌توان کالا را از بندر آستارا تا بندر امیرآباد انتقال داد که در این زمینه با فعالیت کشتی‌های رو-رو می‌توان تعدادی از کامیون‌ها یا خودروهای سواری را از طریق دریا جابه‌جا کرد، این امر در کاهش ترافیک جاده‌ای و مسافرت زمینی از غرب استان گیلان به استان مازندران نقش بسیار بزرگی را ایفا خواهد کرد. انتقال بخشی از ترافیک جاده‌ای به دریا منتج به کاهش قیمت تمام شده مسافرت‌ها، کاهش ترافیک جاده‌ای، کاهش آلودگی زیست محیطی، افزایش ضریب ایمنی و افزایش اشتغال خواهد شد. □

ماخذ: گزارش اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

لیست کشتی‌های بارگیری‌شده

ردیف	نام کشتی	تاریخ ورود	تاریخ خروج	کشتیرانی	مقصد	نوع کالا	بسته‌بندی	مجموعه کالای	تنازلی کالای	تنازلی هرکشتی
۱	نیلوفرآبی	۹۲/۱/۲۰	۹۲/۱/۲۲	دریادلان سبز خزر	باکو	کربنات کلسیم	کیسه جامبو	۲۲۳	۲۷۲	۲۷۲
۲	جهان ۱	۹۲/۲/۳۱	۹۱/۲/۲	خط مروارید دریا	ماحاج قلعه	کربنات کلسیم	کیسه جامبو	۴۱۷	۴۴۶/۰۱	۴۴۶/۰۱
						پودر صابون	کیسه جامبو	۱۰	۱۰	
۳	لوتوس ۱	۱۳/۲/۹۲	۱۶/۲/۹۲	دریادلان سبز خزر	باکو	کربنات کلسیم	کیسه جامبو	۱۳۹۴	۱۶۲۰	۱۷۰۳
						گرانول‌های رنگی	کیسه جامبو	۳۳	۳۳	
						پایدارکننده‌های PVC	کیسه جامبو	۵۰	۵۰	
۴	نیلوفرآبی	۳۱/۲/۹۲	۲/۳/۹۲	دریادلان سبز خزر	باکو	PVC	کیسه جامبو	۲۲۵	۲۳۰	۷۸۰
						سیمان سفید	کیسه جامبو	۱۱۳	۱۹۰	
						کربنات کلسیم	کیسه جامبو	۲۸۵	۳۶۰	
۵	نجوا	۶/۳/۹۲	۸/۳/۹۲	خط مروارید دریا	باکو	کربنات کلسیم	کیسه جامبو	۱۱۰۲	۱۳۷۷	۱۶۳۰
						PVC	پالت و کیسه جامبو	۲۳۰	۲۵۳	

عملکرد بندر آستارا در فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۲

شرکت شناور سازان صنعت دریای

- ✦ ساخت، تعمیر، تغییر کاربری و دیگر خدمات مورد نیاز انواع شناورها
- ✦ ساخت انواع لندینگ کرافت تا ظرفیت ۳۰۰۰ تن
- ✦ ساخت بارج‌های مخزنی و تخت و شناورهای مخزنی حمل سوخت
- ✦ ساخت شناورهای یدک کش و شناورهای پشتیبانی سکویای دریایی
- ✦ ساخت انواع شناور حرفه ای، گشتی، آمبولانسی، صیادی، آموزشی
- ✦ ساخت پاسگاه و پل شناور و اسکله‌های سریع‌الانصب
- ✦ ساخت انواع شناور تندرو تا طول ۲۸ متر
- ✦ ساخت کشتی‌های نفر بر و پشتیبانی انواع شناور جرثقیل دار
- ✦ ساخت انواع مخازن دو جداره و تک جداره



SHENAVAR SAZAN SANAT DARYA

آدرس شرکت: خرمشهر - حصار غربی - بین روستای مقامسیه و بدریه
 صندوق پستی: ۶۴۱۶۵ / ۹۴۱
 تلفن: ۴۲۸۳۶۱۲ - ۴۲۸۳۶۹۳ - ۴۴۱۱۸۷۶ - ۴۴۱۱۸۷۵ (۰۶۳۲)
 نمابر: ۴۲۸۳۶۱۳ (۰۶۳۲) همراه: ۰۹۱۶۷۳۰۸۰۳۹
 آدرس دفتر تهران: خیابان امیرکبیر - کوچه امین دربار - بن بست پرویز - پلاک ۲ - واحد ۵
 تلفن: ۰۲۱۳۳۹۵۱۹۷۲ نمابر: ۰۲۱۳۳۹۲۵۲۶۱
 sanat_darya@yahoo.com www.sanat-darya.blogfa.com

بندر اکتائو

صنعت حمل و نقل از شاخصه های مهم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی هر جامعه محسوب می شود و دریانوردی مهم ترین سیستم "حمل و نقل" از اهمیت ویژه ای برخوردار است. برای رسیدن به حمل و نقل دریایی مناسب باید از طیف گسترده ای از علوم و تکنولوژی ها استفاده کرد، ضمن اینکه هزینه حمل و نقل از طریق راه های آبی ارزان تر از حمل و نقل راه های خشکی و هوایی است؛ به این دلیل امروزه بیشتر صاحبان کالا و شرکت های تجاری از این روش استفاده می کنند.

بندر اکتائو در ساحل شرقی دریای خزر واقع شده و تنها بندر دریایی جمهوری قزاقستان است که با هدف حمل و نقل بین المللی کالاهای خشک، نفت خام و فرآورده های نفتی از طریق دریا ایجاد شده است. ایجاد مراکز صنعتی جنبی جدید، رشد و شکوفایی اقتصادی، و همچنین تقویت توانمندی های تدافعی کشور نیازمند خدمات حمل و نقل مناسب مخصوصاً از طریق ارتباطات دریایی است.

بندر اکتائو در ابتدا در سال ۱۹۶۳ به منظور حمل و نقل صنعت اورانیوم و فرآورده های نفتی منطقه Mangyshlak ساخته شد، اما بعدها اکتائو نقش مهمی را در ساخت تأسیسات انرژی هسته ای BN-۳۵۰ و کارخانه های شیمیایی بخش صنعتی ایفا و نیز تأثیر مستقیمی بر خود شهر اکتائو گذاشت.

در اتحادیه جماهیر سوسیالیستی شوروی بیشترین بخش حمل و نقل کشتیرانی از طریق بندر اکتائو صورت می گرفت که عمده بار آن متشکل از محموله های نفتی (تا ۷ میلیون تن در سال در آغاز دهه ۸۰)، محموله کالاهای خشک که تا ۳۰۰ هزار تن در سال می رسید که دیری نپایید و با فروپاشی اتحادیه شوروی حجم حمل و نقل دریایی به میزان چشمگیری کاهش یافت. اما در ارتباط با صادرات فشرده آهن قزاقستان و افزایش در حجم محموله های نفتی که با سرمایه گذاری مشترک حاصل می شد حجم محموله های کشتیرانی در سال ۱۹۹۵ رو به افزایش بود.



مهمترین مسیرهای حمل و نقل بندر اکتائو

- مسیر ایران: حمل و نقل مستقیم کالاهای صادراتی و وارداتی به جمهوری اسلامی ایران؛ این مسیر با تجارت پیشرفته بین المللی موجود جمهوری اسلامی ایران با کشورهای CIS، توسعه بندر مربوطه و گذرگاه فعلی اکتائو-باکو-نوشهر تعریف می شود.
- مسیر روسیه: حمل و نقل مستقیم کالاهای صادراتی و وارداتی به بندر روسیه از جمله بندر حوزه دریای خزر (مانند آستاراخان و ماخاچکالا) و حوضچه های آزوو (Azov)؛ این مسیر نیز با لحاظ کردن روابط موجود در گستره حمل و نقل نفت، همچنین چشم انداز توسعه تجارت بین جمهوری قزاقستان و روسیه و دورنمای توسعه حمل و نقل مسافری تعریف می شود.

بازسازی بندر اکتائو

بنا به تشخیص صاحب نظران در سال ۱۹۹۹، پروژه های نوسازی بندر، بهبود تاسیسات زیرساخت ها و نیز ساختار مدیریتی بندر را در پی داشته است. دولت قزاقستان با همکاری بانک اروپایی «بازسازی و توسعه» با وام اهدایی ۷۴ میلیون دلار آمریکا به توسعه و بازسازی اساسی بندر در سال ۱۹۹۷ تا ۱۹۹۹ پرداخت.

اولین فاز بازسازی بندر در سال ۱۹۹۹ پایان یافت. «نازار بایوان ای»، رئیس جمهوری قزاقستان نیز در مراسم تکمیل بازسازی بندر اکتائو حضور داشت. ضرورت و اهمیت این پروژه زمانی ملموس شد که بعد از بازسازی، ظرفیت های تخلیه و بارگیری بندر برای خدمات شناورهای کالاهای خشک سالانه ۱،۵۵ میلیون تن افزایش یافت که با حفظ ظرفیت قبلی بر روی ترانشیپ نفت سالانه ۸۰ میلیون تن می شد. بعد از بازسازی، بندر اکتائو ترمینال چند منظوره پیشرفته ای را معرفی کرد که مانند بیشتر بندر جهان بدون توقف کار می کرد. طراحی دوباره این بندر تنها به بهبود ظرفیت تولید محدود نمی شد، بلکه آموزش پیشرفته برای پرسنل بندر را فراهم، تکنولوژی برتر در این زمینه را به کار گرفت، و نظام بازار و مستندسازی و مدیریت را به آنها تعلیم داد. زیرساخت های پیشرفته این بندر که در سه سال اخیر ایجاد شده بود شرایطی را برای جمهوری قزاقستان در زمره کشورهای حوزه خلیج فارس فراهم کرد که از نظر خدمات بندری از کیفیت، تنوع و دسترسی برتر بود. مسیر بین المللی حمل و نقل کالا «تراسیکا» از طریق این منطقه می باشد. یک مرکز رفت و آمد از چندین وجه حمل و نقل نظیر راه آهن، جاده، دریا و خط لوله در بندر شکل گرفت.

چشم انداز بندر اکتائو در سال ۲۰۲۰

مطابق برنامه ریزی های صورت گرفته ظرفیت بندر دریایی اکتائو تا سال ۲۰۲۰ به ۱۸ میلیون تن کالا خواهد رسید. لذا انجام ماموریت های سوق الجیشی مستلزم توسعه و پیشرفته سازی بندر اکتائو می باشد. با تحقق پروژه های سرمایه گذاری در بندر، ترانزیت از طریق قزاقستان تا سال ۲۰۲۰ دو برابر خواهد شد و عمده هدف این کشور از توسعه آن تبدیل این کشور به هاب منطقه است. گفتنی است که بیش از ۱۴ میلیارد دلار برای توسعه حمل و نقل این کشور سرمایه گذاری شده است؛ اگرچه درآمد سالانه حاصل از این توسعه حدود یک میلیارد دلار است اما ترانزیت کالا از طریق این کشور هر ساله ۱۷ میلیون تن افزایش می یابد. □

زیرساخت های بندر اکتائو

- دو اسکله در ترمینال چند منظوره؛
- انبار ذخیره با متراژ ۵۰۰۰ متر مربع (کالاهای فله و عمومی)؛
- انبار سربو شده ترانزیت به متراژ ۶۰۰۰ متر مربع؛
- یک اسکله در ترمینال مخصوص عملیات متفرقه؛
- یک اسکله برای صادرات غله و ترانشیپ
- نگله های سنگین؛
- یک اسکله برای شناورهای کوچک.



درآمدی بر اهمیت و ضرورت

حماسه سیاسی، حماسه اقتصادی در سال ۱۳۹۲*

مقدمه:

یکی از شرایط مهم حماسه، جریان یافتن حوادثی است که قریب به اتفاق موارد با تجربه علمی سازگاری ندارد و در نوع خود بی نظیر و یا حداقل کم نظیر هستند. در هر حماسه‌ای، رویدادهای بزرگ و سترگ فراطبیعی و بیرون از نظام عادت و خارج از روندهای معمول مشاهده می‌شود که تنها از رهگذر عقاید دینی و آرمان‌های انقلابی و ارزش‌های ماورایی عصر خود که با حضور رهبری کاریزما که تبعیت و اطاعت همگان را برمی‌انگیزد، به وجود می‌آید؛ به این معنا که هر ملتی، عقاید ماورای طبیعی خود را به عنوان عاملی شگفت‌آور، در حماسه خویش به کار می‌گیرد و بدین طریق به خلق حماسه‌های بزرگ می‌پردازد، بنابراین اطلاق کلمه «حماسه» برای روند امور کشور در سال جاری در کنار اینکه نشان از هوشیاری رهبر معظم انقلاب و تشخیص ضرورت‌های پیش روی کشور توسط ایشان دارد. به دنبال تفهیم این مسأله به مسوولان و مردم

است که در موقعیت کنونی جمهوری اسلامی در شرایط خاص اقتصادی و سیاسی به سر می‌برد، از این رو برای حل و فصل مشکلات اقتصادی و سیاست خارجی بیش از پیش نیازمند خلق حماسه‌های بزرگ هستیم.

باید توجه داشت که در برهه کنونی با توجه به فشارهای سنگین اقتصادی و سیاسی که از جانب دشمنان نظام اسلامی وارد می‌شود، کشور در شرایط حساسی قرار دارد. کما اینکه در مقطع فعلی که حاکمیت زر، زور و تزویر و همچنین منطق قدرت، حرف اول را در نظام بین‌الملل می‌زند، برون رفت کشور از برخی مشکلات و معضلات اقتصادی و سیاسی که ناشی از سیاست‌های توسعه طلبانه و طمع ورزانه قدرت‌های بزرگ به وجود آمده است، اساساً با استفاده از رهیافت‌های حاکم بر نظام جهانی و معادلات موجود در آن، که شدیداً با آرمان‌ها و ارزش‌های انقلابی و اسلامی ناهمخوانی داشته و حل مشکلات داخلی کشورها را جزو از طریق کوتاه آمدن در برابر خواست قدرت‌های بزرگ ممکن نمی‌سازد، امکان پذیر نیست.

* برگرفته از گزارش کمیته اقتصادی سازمان حراست کل کشور - اداره کل حراست سازمان بنادر و دریانوردی - خرداد ۱۳۹۲

در حماسه سخن از جنگ‌ها و مبارزاتی است که یک ملت برای ادامه حیات و یا استقلال و شکست توطئه‌های دشمن خود انجام داده است. از این رو حماسه هر ملتی نمایانگر آرمان‌های آن ملت است



بزنند. البته لازم است در زمینه اقتصاد و سیاست، حضور مردم حضور جهادی باشد. با حماسه و با شور باید وارد شد، با همت بلند و نگاه امیدوارانه باید وارد شد، با دل پر امید و پرنشاط باید وارد میدان‌ها شد و با حماسه‌آفرینی باید به اهداف خود رسید.» «با این نگاه، سال ۹۲ را به عنوان «سال حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی» نامگذاری می‌کنیم و امیدواریم به فضل پروردگار، حماسه اقتصادی و حماسه سیاسی در این سال به دست مردم عزیزمان و مسوولان دلسوز کشور تحقق پیدا کند.»

تعریف حماسه: حماسه (epic) در لغت به معنای دلاوری و شجاعت است، حماسه گونه‌ای از متون وضعی است که به توصیف اعمال پهلوانی یا افتخارات و بزرگی‌های قومی یا فردی می‌پردازد. در حماسه سخن از جنگ‌ها و مبارزاتی است که یک ملت برای ادامه حیات و یا استقلال و شکست توطئه‌های دشمن خود انجام داده است. از این رو حماسه هر ملتی نمایانگر آرمان‌های آن ملت است.

خصوصیات حماسه

حماسه معمولاً با ایام و لحظات خاصی از حیات ملی یک قوم یا ملت در ارتباط است. و اما چه کنیم که شعار سال ۱۳۹۲ را به خوبی اجرایی کنیم. اگر ملتی بخواهد جهت حفظ استقلال خویش افتخارآفرینی (حماسه‌آفرینی) کند، بایستی عوامل موثر در موفقیت حماسه را بشناسد و بر آن اساس برنامه‌ریزی و عمل کند. آن عوامل عبارتند از:

- ۱- وعده الهی برای پیروزی مستضعفین،
 - ۲- انگیزه الهی در خلق حماسه،
 - ۳- نقش رهبری حماسه،
 - ۴- نقش مسوولان و مردم.
- حماسه یعنی یک نماد

در فرهنگ انقلابی و دینی ما کلمه حماسه همیشه مترادف بوده است با یک «نماد»؛ نمادی که مظهر قدرت و اقتدار ملت ما است، حماسه یعنی اینکه رفتارهای جمعی مردم در یک موضوع مشخص چنان باید پر قدرت و درخشان باشد که جز «حماسه» نتوان نام دیگری بر آن گذاشت. به نظر می‌رسد بعد از گذشت ۳۴ سال

حال در این راستا، بهتر می‌توان به فلسفه درونی مفهوم حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی که به عنوان یک راهبرد کلان ملی و دگرترین جدید سیاسی و اقتصادی توسط مقام معظم رهبری برای سال ۱۳۹۲ انتخاب شده است، پی برد. به خصوص اینکه دو انتخابات بزرگ، یعنی انتخابات ریاست جمهوری و شوراهای اسلامی و همچنین با عنایت به شرایط خاص اقتصادی که بر کشور حاکم است، انتظار می‌رود که جهت عبور از گردنه‌های دشوار اقتصادی و همچنین موفقیت در عرصه‌های سیاسی که به شکل برجسته در انتخابات ریاست جمهوری متجلی خواهد شد، یک بار دیگر نیاز به خلق حماسه است؛ حماسه‌ای که تهاجم دشمنان را منتفی کرده و همراه با امید و بالندگی و شکوفایی برای ملت بزرگ ایران باشد.

کما اینکه انتظار خلق حماسه از مردم ایران نیز بسیار بجاست، چرا که مقام معظم رهبری با عنایت به ظرفیت‌های مردم و جامعه، در واقع با این راهبرد جدید، دستورات خود را برای بسترسازی خلق حماسه‌های عظیم در عرصه سیاست و اقتصاد را که ترس و واهمه قدرت‌های بزرگ و توسعه طلب را برانگیزد، صادر کرده‌اند. بنابراین نوشتار حاضر به صورت خلاصه به خلق حماسه سیاسی و اقتصادی با هدایت مقام عظمای ولایت، توسط مسوولان و مردم پرداخته و ظرفیت‌های موجود در جامعه را تبیین می‌کند.

حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی از دیدگاه مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی):

«سال ۹۲ برابر چشم‌انداز امیدوارانه‌ای که به لطف پروردگار و همت مردم مسلمان برای ما ترسیم شده است، سال پیشرفت و تحرک و ورزیدگی ملت ایران خواهد بود؛ نه به این معنا که دشمنی دشمنان کاسته خواهد شد، بلکه به این معنا که آمادگی ملت ایران بیشتر و حضور آنها مؤثرتر و سازندگی آینده این ملت به دست خود و با همت با کفایت خویش ان شاء... بهتر و امیدبخش‌تر خواهد شد.»

«البته آنچه را که ما در سال ۹۲ در پیش رو داریم، باز عمدتاً در دو عرصه مهم اقتصاد و سیاست است. در عرصه اقتصاد، به تولید ملی باید توجه شود؛ همچنان که در شعار سال ۱۳۹۱ نیز اهتمام شده بود و البته کارهایی هم انجام گرفت؛ منتها ترویج تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی، یک مسأله بلندمدت است و در یک سال به سرانجام نمی‌رسد. خوشبختانه در نیمه دوم سال ۱۳۹۱ سیاست‌های تولید ملی تصویب و ابلاغ شد؛ یعنی در واقع این کار ریل‌گذاری شد که بر اساس آن، مجلس و دولت می‌توانند برنامه‌ریزی کرده و حرکت خوبی را آغاز کنند و ان شاء... با همت بلند و با پشتکار بیش برونند.»

«در زمینه امور سیاسی، کار بزرگ سال ۹۲، انتخابات ریاست جمهوری است؛ که در واقع مقدرات اجرایی و سیاسی و به یک معنا مقدرات عمومی کشور را برای ۴ سال آینده برنامه‌ریزی می‌کند. ان شاء... مردم با حضور خودشان در این میدان هم خواهند توانست آینده نیکی را برای کشور و برای خودشان رقم

کشورهای غربی در چارچوب این مدل، دولت رفاه را برای پیشبرد توسعه در مرزهای خود انتخاب کردند. در این زمان توسعه مترادف با رشد اقتصادی بود؛ یعنی روندی که منجر به افزایش درآمد سرانه و تولید ناخالص ملی شده و باعث بهبود سطح زندگی برای مردم محروم می‌شد، اما در عمل ثابت شد که عدم کارایی ساختارهای سیاسی و اجتماعی مانع از توسعه اقتصادی مطلوب خواهد شد.

در این چارچوب تصور می‌شد که به واسطه وجود همبستگی در میان جوامع انسانی (در سایه توسعه ارتباطات) چنانکه بتوان جهان سوم را از لحاظ روانی به مثابه جوامع پیشرفته صنعتی، مدرن تلقی کرد و کمک‌های لازم اقتصادی در اختیار آنها قرار داد، توسعه مطلوب به دست خواهد آمد. اما به رغم این خوشبینی‌ها و ساده‌اندیشی‌ها در عمل ملاحظه شد که نبود ساختارهای کارآمد اجتماعی در جهان سوم، رشد اقتصادی آنها را تحت تأثیر قرار داده و رشد درآمد اقتصادی این کشورها باعث توسعه مطلوب اجتماعی در آنها نشده است.

دگرگونی نه فقط جنبه اقتصادی و کمی بلکه جنبه اجتماعی، فرهنگی و کیفی هم دارد و مسأله اصلی را باید بهبود کیفیت زندگی مردم دانست. برخلاف نخستین دهه توسعه که در آن جوانب اجتماعی و اقتصادی توسعه از هم جدا مانده بودند، دومین دهه توسعه به سوی تلفیق ۲ جنبه توسعه معطوف شد. براساس «استراتژی توسعه بین‌المللی» که در ۲۴ اکتبر ۱۹۷۰ اعلام شد، اتخاذ نوعی استراتژی جهانی براساس اقدام مشترک و متمرکز در تمام حوزه‌های زندگی اقتصادی و اجتماعی در دستور کار قرار گرفت. در رویکرد جدیدی که بر این اساس پیشنهاد می‌شد، توجه به چند مسأله لازم بود؛ نخستین نکته این بود که هیچ یک از بخش‌های جمعیت از قلمرو دگرگونی توسعه حذف نشوند. نکته دیگر این است که ایجاد نوعی دگرگونی ساختاری که به توسعه ملی ارتقا بخشیده و تمام بخش‌های جمعیت را به مشارکت در فرایند توسعه ترغیب کند، مورد توجه قرار بگیرد و توسعه توانایی‌های انسانی و تأمین فرصت‌های شغلی و برآورد نیازهای کودکان در اولویت بالا لحاظ شود.

بر این اساس از دهه ۱۹۸۰ میلادی، جستجو برای تعیین جایگزین مطمئنی برای توسعه آغاز شد و در نتیجه این تلاش‌ها، جامعه مدنی به عنوان بخش سوم در توسعه شناخته شد. به این ترتیب گسترش مشارکت‌های مردمی در فرایند توسعه و در چارچوب جامعه مدنی، امری اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد، در غیر این صورت جامعه به صورت یک جامعه دولت‌سالار در خواهد آمد.

علت حماسه‌سازی در سال ۱۳۹۲

سال ۹۱ که شروعه با آثار تورمی هدفمندی یارانه‌ها و به دنبال آن افزایش نرخ ارز و در نهایت تحریم‌های همه‌جانبه دشمنان ایران بود تا پایان شاهد انواع و اقسام موج‌ها و شوک‌های اقتصادی به خصوص برای قشر متوسط و ضعیف جامعه ایران بود؛ شوک‌های اقتصادی که هر کدام از آنها یک به یک بر بدنه اقتصاد کشور فرود آمد.



دشمن در انتظار فرصت است تا با برهم زدن نظم عمومی و ایجاد شورش و بحران عمیق و دامنه‌دار، فضای نامناسبی در کشور رقم بزند و به امید خداوند این توطئه وسیع هم با عنایت خداوند و توسط رهبری معظم و هوشیاری مردم شریف ایران راه به جایی نخواهد برد

از پیروزی انقلاب اسلامی رهبر فرزانه انقلاب این توقع و انتظار را دارند که ظرفیت‌های بالقوه مردم و جامعه اینک باید به صورت «حماسی» در عرصه داخلی و بین‌المللی بروز و ظهور عینی پیدا کند. در واقع در ۳۵ سالگی انقلاب، تشخیص معظم‌له این بوده است که نظام از مرحله بلوغ و جوانی گذشته است و اینک در مرحله میانسالی، عقلاً نوع رفتارها نیز از این مجموعه بالغ و باشعور متفاوت است و انتظار از یک جامعه به تکامل رسیده این است که در همه عرصه‌ها نوع حضور به صورت تکامل یافته‌تر و در واقع حماسی باشد تا ماندگاری و پویایی آن در گذر زمان محو نشود.

تحول در مفهوم توسعه

توسعه با آغاز انقلاب صنعتی در انگلستان متولد و به تدریج در سراسر دنیا گسترده شد؛ به این ترتیب توسعه با تولید صنعتی و گسترش بازار همراه شد و آزادی، برابری و برادری به مفهوم توسعه پیوستند. در چنین شرایطی نهاد دولت تضمین توسعه در چارچوب دموکراسی را عهده‌دار شد.



در عرصه منزوی کردن ملت ایران با اشاره به برگزاری پرشور اجلاس جنبش عدم تعهد در زمینه انزوای ملت ایران، نه تنها نتوانستند سیاست‌های بین‌المللی و منطقی ما را محدود کنند، بلکه حتی نمونه‌هایی از قبیل اجلاس جنبش غیرمتعهدها با حضور تعداد کثیری از سران و مسوولان کشورهای جهان در تهران تشکیل شد و عکس آنچه را که دشمنان ما می‌خواستند، رقم زد و نشان داد که جمهوری اسلامی ایران منزوی نیست



حماسه‌های دیگری را در ابعاد سیاسی و اقتصادی خواهند آفرید. در سال ۱۳۹۲ کشور ما با رویدادهای داخلی و خارجی مختلفی مواجه است. در داخل انتخابات ریاست جمهوری و شوراهای اسلامی شهر و روستا و در بعد خارجی، استمرار نقش ایران در بیداری اسلامی و به خصوص بحث هسته‌ای.

برنامه دشمنی برای تأثیر بر حماسه سیاسی و اقتصادی

یکی از مقاصد امپریالیسم، انزوای جمهوری اسلامی در عرصه بین‌الملل، پیچیده‌تر شدن روند مذاکرات هسته‌ای و برانگیختن موجی از حساسیت و هیجان منفی در افکار عمومی جهان علیه ایران و امید به تسری این اضطراب به بخشی از هموطنان است که در معرض رسانه‌های ضدانقلاب هستند تا فضایی دوقطبی نسبت به برخی اصول اساسی نظام از جمله فعالیت‌های هسته‌ای صلح‌آمیز کشورمان ایجاد شود.

در این فضا و با نسبت دادن مشکلات اقتصادی به تحریم و نسبت دادن تحریم به فعالیت‌های هسته‌ای کشور نتیجتاً کشور به دوراهی خواهد رسید که غربی‌ها انتظارش را می‌کشند. اینها همه در حالی است که مردم ایران بارها بر لزوم پیگیری فعالیت‌های صلح‌آمیز هسته‌ای کشورمان تأکید کرده‌اند و مسایل پیش آمده را بیشتر ناشی از سوء مدیریت و سوء استفاده برخی سودجویان از نوسانات حاصل شده می‌دانند.

سوء استفاده از جدال‌های خارج از کنترل سیاسی به وجود آمده احتمالی در انتخابات خرداد ۹۲ و پرکردن فضاهای خالی خلق شده به واسطه شکاف‌های سیاسی و اجتماعی احتمالی نیز برنامه دیگر آنان بوده و هست. دشمن در انتظار فرصت است تا با برهم زدن نظم

رهبر معظم انقلاب نیز در پیام نوروزی خود به این مسأله به شکلی کاملاً شفاف و واضح اشاره کردند و فرمودند: در زمینه اقتصاد البته بر مردم فشار وارد آمد، مشکلاتی ایجاد شد؛ به خصوص که اشکالاتی هم در داخل وجود داشت و برخی از کوتاهی‌ها و سهل‌انگاری‌ها انجام گرفت.

اما شعار امسال تا حد زیادی متفاوت با شعارهای اقتصادی سال گذشته است. این سال، سال «حماسه» و دلیل آن تا حد زیادی واضح است. شوک‌ها و سختی‌های اقتصادی که در سال ۹۱ بر کشور بار شده، به راستی نیازمند یک حماسه‌سازی برای عبور دادن کشور از گردنه بحران اقتصادی است.

رهبر معظم انقلاب اشاره کرده‌اند که: لازم است هم در زمینه اقتصاد، هم در زمینه سیاست، حضور مردم حضور جهادی باشد. با حماسه و با شور باید وارد شد، با همت بلند و نگاه امیدوارانه باید وارد شد، با دل پر امید و پر نشاط باید وارد میدان‌ها شد و با حماسه‌آفرینی باید به اهداف خود رسید. بدون شک می‌توان گفت حماسه‌سازی اقتصادی از هر دو جبهه - مردم و مسوولان - باید مدنظر واقع شود. در جبهه مردم، نگاه امیدوارانه و همت بلند لازمه حضور جهادی است و در جبهه مسوولان نیز با توجه به تجربیاتی که از سال ۹۱ به دست آمده است، برنامه‌ریزی دقیق، پرهیز از برخورد‌های دفعتی و تصمیم‌گیری‌های خلق الساعه جهت مدیریت کشور به شکل روشمند و هوشمندانه است.

شعار سال ۹۲ تفاوت زیادی با شعارهای سال گذشته دارد، زیرا در دل خود اهمیت و بزرگی اقداماتی که باید برای حماسه‌سازی صورت پذیرد را جای داده است. حماسه‌سازی یک شرط اساسی دارد و آن همدلی و همیاری کسانی است که قرار است حماسه بسازند.

با این شرط، باید از مسوولان خواست که با مدیریت صحیح و علمی، مردم را با برنامه‌های خود و مسیر تحول اقتصادی کشور در این برهه حساس همراه سازند و بر اساس تغییر شرایط مسیر حرکتی اقتصاد کشور را تغییر دهند.

نقش رهبری در حماسه

بدون شک مرکز ثقل هر حماسه و حرکتی رهبری آن است. رهبر معظم نظام مقدس اسلامی، با تدبیری بجا و شایسته سال ۱۳۹۲ را سال «حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی» اعلام کردند و مطمئن هستیم که مردم به تبعیت از آن امام و مقتدای خویش، حماسه‌ای دیگر می‌آفرینند تا الگویی برای دیگر کشورها و حتی آیندگان در مبارزه با استعمار و استثمار باشد و فتح بابی برای پیمودن و فتح قله‌های رفیع سعادت و کمال شوند.

نقش مسوولان و مردم

معمولاً در هر انقلاب و نهضتی این مردم هستند که با پیروی از دستورات رهبرشان باعث پیروزی در هدف مورد نظرشان هستند، لذا هم مردم و هم مسوولان با تأسی به زندگانی و مبارزات ائمه اطهار (علیهم السلام) در پشت سر رهبری معظم انقلاب اسلامی به خلق حماسه‌ای دیگر پرداخته و با ایثار و فداکاری و از خودگذشتگی، آزادی، عزت، شرف، دینداری، شهادت، شجاعت، صبر و گذشت،



به عنوان محدودیت برای اهداف دیگر و یا ابزاری برای رسیدن به اهدافی مثل رفاه عمومی است و گاهی تحقق آن ارزش‌ها در جامعه، ابزاری برای رسیدن به سایر اهداف است.

برنامه استکبار جهانی در دو عرصه سیاست و اقتصاد

اقتصاد: برنامه استکبار جهانی برای ملت ایران در تمامی عرصه‌ها به خصوص دو عرصه «اقتصاد و سیاست» است. با ذکر این مطلب که استکبار جهانی صراحتاً گفته قصد فلج کردن ملت ایران را دارد؛ در عرصه اقتصاد می‌خواهند ملت ایران را به وسیله تحریم فلج کنند؛ اما نتوانستند ملت ایران را فلج کنند و ما در میدان‌های مختلف، به توفیق الهی و به فضل پروردگار، به پیشرفت‌های زیادی دست پیدا کردیم.

سیاست: در عرصه سیاست نیز دو برنامه اصلی استکبار که یکی منزوی کردن ملت ایران در عرصه جهانی و دیگری ایجاد شک و دودلی در مردم ایران است که در هر دو عرصه اوضاع بالعکس آن چیزی که استکبار برای آن برنامه‌ریزی کرده بود، اتفاق افتاد. در عرصه منزوی کردن ملت ایران با اشاره به برگزاری پرشور اجلاس جنبش عدم تعهد در زمینه انزوای ملت ایران، نه تنها نتوانستند سیاست‌های بین‌المللی و منطقه‌ای ما را محدود کنند، بلکه حتی نمونه‌هایی از قبیل اجلاس جنبش غیرمتعهد با حضور تعداد کثیری از سران و مسؤولان کشورهای جهان در تهران تشکیل شد و عکس آنچه را که دشمنان ما می‌خواستند، رقم زد و نشان داد که جمهوری اسلامی نه فقط منزوی نیست، بلکه در دنیا با چشم‌تکریم و احترام به جمهوری اسلامی، ایران اسلامی و ملت عزیز ما نگریسته می‌شود. □

عمومی و ایجاد شورش و بحران عمیق و دامنه‌دار، فضای نامناسبی در کشور رقم بزند و به امید خداوند این توطئه وسیع هم با عنایت خداوند و توسط رهبری معظم و هوشیاری مردم شریف ایران راه به جایی نخواهد برد.

مکتب اقتصادی اسلام، در صدد تأمین اهداف فراوانی است که برخی از آنها اخلاقی و برخی دیگر اجتماعی است. در این نوشتار به بعضی از آن اهداف که اهمیت بیشتری دارد، اشاره می‌شود:

۱. حاکمیت سیاسی اسلام

۲. تحکیم ارزش‌های معنوی و اخلاقی

۳. برپایی عدالت اجتماعی

۴. عدم وابستگی اقتصادی

۵. خودکفایی و اقتدار اقتصادی

۶. توسعه و رشد

۷. رفاه عمومی

اهداف مذکور همه در عرض هم نیستند بلکه برخی از آنها با حفظ برخی دیگر هدف قرار می‌گیرند، مثلاً سه هدف آخر به این شرط مطلوب هستند که لطمه‌ای به ۴ هدف اول نزنند. دو هدف اول، به نظر می‌رسد که اقتصادی نیستند ولی جزو اهداف اقتصادی اسلامی گنجانده شده‌اند، زیرا در احکام اسلام، این اهداف جدا از یکدیگر مطرح نشده‌اند و جدا کردن آنها جزو اهداف و وظایف سازمان‌های اقتصادی نیستند و از وظایف سایر سازمان‌های اجتماعی سیاسی اسلام به شمار می‌روند، در صورتی که این گونه نیست، مثلاً هدف از زکات توازن اقتصادی و تعدیل در خلال رفتارهای اقتصادی در نظر گرفته شده است. موارد ذکر شده، به جز اینکه خود، اهداف مکتب اقتصادی اسلام را شکل می‌دهند، هریک از آنها در بسیاری از موارد،

علل و راهکارهای ریزش بار در سامانه حمل
کالاهای فله

دلایل اتلاف محمولات تولیدی در مراکز توزیع

دکتر سید ناصر سعیدی^۱
رضا سفاری^۲
علی امیری^۳

حمل و نقل جاده‌ای یکی از ارکان مهم حمل و نقل در کشورمان محسوب می‌شود که توجه به مسایل و مشکلات آن و تلاش برای رفع آنها می‌تواند گام بزرگی در توسعه این بخش از صنعت حمل و نقل محسوب شود. از سویی دیگر آنچه که بایستی به آن توجه ویژه داشت، کاهش ضایعات و عدم انطباق‌هایی است که در این بخش وجود دارد. یکی از این مشکلات ریخت و پاش کالای فله است که در این مقاله سعی بر این است که به عوارض و اثرات، دلایل ایجاد آن و در پایان نسبت به راهکارهای اجرایی که منجر به کاهش آن می‌شود، پرداخته شود. با توجه به نتایج به‌دست‌آمده آلودگی محیط زیست، کاهش بار و هدر رفتن منابع، بالا رفتن هزینه‌های نظافت محوطه، کاهش ضریب ایمنی به دلیل چسبندگی و لغزندگی محوطه‌ها و مسیرهای تردد، افزایش شاخص سرویس تایم، نارضایتی مشتریان عنوان مهم‌ترین عوارض ریزش محمولات از وسایط نقلیه در محوطه‌ها و اماکن بندری شناسایی شده و با توجه به بررسی‌های به عمل آمده و با توجه به مبلغ ریالی خسارت که ناشی از ریزش محمولات از وسایط نقلیه در محوطه‌ها و اماکن بندری، به نظر می‌رسد که استفاده از تکنولوژی روز دنیا در امر تخلیه بار به ویژه سیستم‌های توزین در محل و استفاده از قیف‌های مناسب می‌تواند علاوه بر اینکه تا حد قابل توجهی از ریزش بار جلوگیری کند، از تردهایی که تنها به دلیل بالانس بار بوده و آثار و تبعات خود را دارد نیز جلوگیری می‌نماید.



(۱) استادیار دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

(۲) رضا سفاری - دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی حمل و نقل دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر و رئیس اداره

امور بندری بندر امام خمینی (ره)

(۳) علی امیری - کارشناس مسئول امور بندری بندر امام خمینی (ره)

بندر امام خمینی و فعالیت‌های آن

بندر امام خمینی با واردات و صادرات بیش از ۲۵ میلیون تن کالا در سال ۹۱ نزدیک به ۳۰ درصد از سهم بازار جابه‌جایی کالای دریایی را در کشور به عهده داشته که از این میزان تخلیه و بارگیری بیش از ۷۱ درصد به کالای فله و غلات اختصاص دارد.

ماهیت بسته‌بندی کالای فله به دلیل ارزانی قیمت آن و امکان جابه‌جایی حجم بالای کالا در یک شناور براساس اصل اقتصاد مقیاس به عنوان یکی از شیوه‌های حمل دریایی جایگاه ویژه‌ای را برای خود به وجود آورده است، به گونه‌ای که گاهی بنادر با عناوینی همچون بندر فله، کانتینری و... تقسیم‌بندی می‌شوند.

ولی آنچه که در این میان نباید نسبت بدان بی‌تفاوت بود، زیان ناشی از هدررفت کالا به دلیل نوع بسته‌بندی است، به طوری که نه تنها ارزانی بهای تمام‌شده را به دنبال ندارد، بلکه هزینه‌های اقتصادی بیشتری را به بخش اقتصاد عمومی وارد می‌کند، به گونه‌ای که بیش از صفره جویی ناشی عدم بسته‌بندی کالا (فارغ از زیان اتلاف خود کالا) هزینه صرف نظافت محیط از ضایعات می‌شود، بنابراین بندر امام خمینی با واردات و صادرات حجم بسیار بالای کالای فله، افزون بر آنالیز مالی جدول ذیل مبنی بر اتلاف کالا باید پیامدهای نامطلوب غیرمستقیم دیگر را نیز مدیریت کند.

براساس آمار کالای وارده در سال ۹۱، مقدار کالای فله ذیل در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شد که با توجه به قیمت CIF کالا و بر اساس ۱۰ درصد اتلاف مورد پذیرش گمرک (که منتج از تجربه عملکردی گذشته به دست آمده) ارزش ریالی زیان ناشی از ریزش بار نزدیک به ۱۷۰۰۰ میلیون تومان در سال ۹۱ محاسبه شد و این در حالی است که آمار اتلاف بخش صادرات کالای فله لحاظ نشده است.

از ترکیب مجموعه نهاده‌های تولید، برآیندی به نام محصول به وجود می‌آید که بهای تمام‌شده آن هزینه - فرصت عوامل ایجادش را بیان می‌کند. در اقتصاد جهانی امروز در راستای استفاده بهینه از نهاده‌های تولید و کاهش قیمت تمام‌شده آن اصلی به نام تجارت پدید آمده است تا کمکی به کاهش هدررفت منابع محدود تولید - خدمت شود که استدلال آن مزیت کشورها در ایجاد کالاهای تخصصی است. اما عدم توجه به مجموعه فرایند از تولید تا مصرف، کلیه تلاش‌ها در بخش تولید را بی‌دنباله باقی می‌گذارد، به گونه‌ای که هدررفت برآیند تولید در سیستم توزیع، نه تنها مزیت‌ها را بی‌اثر می‌کند، بلکه بار زیان اتلاف کالا در فرایند انتقال از مبدا تا مقصد را به مصرف‌کننده نهایی انتقال می‌دهد.

در حمل‌ونقل‌های چندوجهی که ممکن است در چند مرحله نوع سامانه انتقال کالا تغییر کند، این هدررفت و ریزش کالا به‌ویژه در بخش کالای فله مشهودتر است. شناسایی علل ریزش کالا و آرایه راهکارهای کاربردی در بخش توزیع، ادامه‌دهنده کاهش هزینه تمام‌شده در بحث تولید است، بنابراین در این مقاله سعی شده با استناد به آمار سال ۹۱ کالای فله بندر امام خمینی نسبت به آسیب‌شناسی زیان ریزش و هدررفت کالا اقدام شود و با آرایه پیشنهادات سازنده گامی در راستای بهبود فرایندها و ابزارهای توزیع بردارد.

جدول برآورد ارزش ریالی ریزش بار واردات

ردیف	نام کالا	تناژ کالا	*مقدار ریزش (تن)	*قیمت واحد (ریال)	قیمت کل
۱	شکر	۱,۲۷۱,۳۳۸	۶۳۶	۱۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۴۴۲,۰۴۲,۰۰۰
۲	پودر آلومینیم	۱۹۹,۵۴۴	۱۰۰	۴,۹۹۰,۰۰۰	۴۹۷,۸۶۲,۲۸۰
۳	کود شیمیایی	۱۱۶,۷۴۹	۵۸	۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۰۴,۳۱۰,۷۵۰
۴	پودر زغال کک	۹۲,۶۶۱	۴۶	۹,۸۸۳,۴۴۰	۴۵۷,۹۰۴,۷۱۷
۵	زغال سنگ	۴۱,۸۴۸	۲۱	۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۶۷,۳۹۲,۰۰۰
۶	کک متالوژی	۴۰۷,۱۷۹	۲۰۴	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۳۵,۸۹۵,۰۰۰
۷	گندم	۳,۲۸۰,۴۵۰	۱,۶۴۰	۱۰,۴۸۰,۰۰۰	۱۷,۱۸۹,۵۵۸,۰۰۰
۸	کنجاله سویا	۲,۵۴۲,۸۰۹	۱,۲۷۱	۱۷,۹۴۰,۰۰۰	۲۲,۸۰۸,۹۹۶,۷۳۰
۹	ذرت	۴,۳۲۸,۳۹۲	۲,۱۶۴	۴۹,۶۰۰,۰۰۰	۱۰۷,۳۴۴,۱۲۱,۶۰۰
۱۰	دانه روغنی	۱۴۷,۳۶۶	۷۴	۱۹,۹۶۰,۰۰۰	۱,۴۷۰,۷۱۲,۶۸۰
۱۱	جو	۱,۰۶۵,۸۱۸	۵۳۳	۸,۱۵۷,۴۴۰	۴,۳۴۷,۱۷۳,۱۹۳
۱۲	جمع	۱۳,۴۹۴,۱۵۴	۶,۷۴۷		۱۶۷,۹۶۵,۹۶۸,۹۵۰

* ضایعات به طور میانگین ۰/۰۵ درصد در نظر گرفته شده است

** حداقل قیمت ریالی برای هر تن کالا در نظر گرفته شده است



ماهیت بسته‌بندی کالای فله به دلیل ارزانی قیمت آن و امکان جابه‌جایی حجم بالای کالا در یک شناور بر اساس اصل اقتصاد مقیاس به عنوان یکی از شیوه‌های حمل دریایی جایگاه ویژه‌ای را برای خود به وجود آورده است

بخش صادرات و ترانزیت خواهیم رسید. زمانی از بین رفتن منابع محسوس‌تر خواهد شد که به رقم ریالی حاصل از آن توجه شود. با توجه به مبلغ ریالی متوسط برای هر یک از کالاهای اشاره شده در جدول شماره یک مبلغ تقریبی ۱۶۸ میلیارد ریال (۱۶۷,۹۶۵,۹۶۸,۹۵۰) خواهیم رسید؟! که نشان دهنده میزان بالای خسارت است.

۳. افزایش هزینه نظافت:

به دنبال ریزش بار، علاوه بر هدر رفتن منابع که در بخش فوق به آن اشاره شد، نیاز به بکارگیری نیروی انسانی و ماشین آلات بیشتری برای نظافت محوطه است که این موضوع نیز منجر به افزایش هزینه‌های بالاسری می‌شود. هم‌اکنون شرکت‌های تنظیف‌ات افزون بر قرارداد خود با اداره کل مبنی بر نظافت اماکن بندری، درازای هر تن بار فله نیز از صاحبان کالا هزینه تنظیف‌ات دریافت می‌کنند که در پایان به عنوان بهای تمام شده از مصرف‌کننده نهایی دریافت می‌شود.

۴. افزایش ریسک عملیات بندری و تردد تجهیزات:

ریزش کالاهایی همچون شکر، کود شیمیایی و... چسبندگی مسیرهای تردد را در پی خواهد داشت که افزون بر ایجاد اشکال در ترافیک بندری باعث دشواری عملیات پاکسازی اماکن بندری و نظافت محل به دلیل الزام در سستشوی آنها شده و این لغزندگی ایجاد شده هنگام ریزش باعث اختلال در سیستم‌های نگهدارنده خودروها و تجهیزات می‌شود، به‌گونه‌ای که افزایش خسارت‌های جانی و مالی یکی از پیامدهای آن است.

۵. کاهش بهره‌وری عملیات:

در اثر ریزش و پاش کالاهای روزانه چندین نوبت، عملیات به منظور پاکسازی اسکله و مسیرهای تردد توسط ناظرین تعطیل می‌شود و پیامد این موضوع افزایش شاخص سرویس تایم و کاهش عملکرد تخلیه نسبت به نرم مصوب است، بنابراین راندمان عملیاتی تجهیزات و سرمایه انسانی در واحد زمان کاهش می‌یابد.

آنچه که در ادامه روند قابل توجه است، عدم محاسبه میزان پرت کالایی در مسیرهای درون کشور است که به دلیل نبود مجال در این مقاله لحاظ نشده است.

ارقامی که تاکنون در جدول فوق لحاظ شده، تنها مبحث زیان ناشی از اتلاف کالا است، در حالی که ریزش بار پیامدهای نامطلوب دیگری نیز به دنبال دارد که از آن جمله می‌توان به آلودگی محیط زیست، هزینه پاکسازی، کندی سرعت عملیات، کاهش ایمنی کارو... اشاره کرد، بنابراین در ادامه بحث به پیامدهای ریزش بار، علل و عوامل ریزش و راه‌های جلوگیری از آن می‌پردازیم. شایان ذکر است که کلیه آنالیزهای انجام شده بر اساس مشاهدات میدانی انجام پذیرفته در بندر امام خمینی است.

تبعات ناشی از ریزش بار

۱. آلایندگی محیط زیست:

مواد شیمیایی و معدنی همچون کلینکر، پودر آلومینیوم، کود شیمیایی و... به دلیل ماهیت ذاتی خود در مراحل مختلف عملیات بندری در هوا معلق شده و افزون بر قرار گرفتن بر سایر کالاهای مستقر در مجاورت آنها، در صورت استنشاق باعث بروز بیماری‌های تنفسی می‌شود که علاوه بر آلودگی محیط زیست تهدیدی برای سلامتی نیروی کار شاغل در آن بخش به شمار می‌رود. در ضمن شست و شوی مواد از سطح جاده و یا ریزش این‌گونه مواد در دریا باعث آلودگی و آسیب رساندن به اکوسیستم دریایی می‌شود.

۲. هدر رفت کالا:

اهمیت این موضوع زمانی محسوس‌تر می‌شود که با فرض ۵ صدم درصد ضایعات (۹۵/۹۹ درصد کالا به مقصد ارسال شود) در مقدار ۱۳۴۹۴۱۵۴ تن کالایی که در سال ۹۱ در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شده و با احتساب ۱۵ تُن به‌طور میانگین برای یک دستگاه کامیون به مقدار تقریبی ۴۵۰ کامیون کالای هدر رفته بدون احتساب

مواد شیمیایی و معدنی همچون کلینکر، پودر آلومینیوم، کود شیمیایی و... به دلیل ماهیت ذاتی خود در مراحل مختلف عملیات بندری در هوا معلق شده و افزون بر قرار گرفتن بر سایر کالاهای مستقر در مجاورت آنها، در صورت استنشاق باعث بروز بیماری‌های تنفسی می‌شود که علاوه بر آلودگی محیط زیست تهدیدی برای سلامتی نیروی کار شاغل در آن بخش به شمار می‌رود



۶. تخریب شاخص‌های بازاریابی:

در شرایطی که صاحبان کالا شاخصه زمان حضور کالا در بازارهای مصرف را در اولویت کاری خود قرار داده‌اند، توقفات پی‌درپی عملیات به دلیل نظافت اسکله‌ها، نارضایتی صاحبان کالا را به دنبال دارد که این موضوع مغایر با اصول بازاریابی و جذب مشتری است.

دلایل ریزش بار

۱. بارگیری افزون بر ظرفیت در حمل به انبار:

تغییر رویکرد حمل به انبار از حالت سرویس -مزد به روز-مزد و یا برعکس همواره دو پیامد نامطلوب افزایش سرعت کشنده‌ها و یا بارگیری بیش از ظرفیت را در پی دارد که هر کدام به نوعی عملیات بندری را متاثر می‌کند. استفاده از روش سرویس -مزد باعث ترغیب صاحبان کالا به انتقال محموله خود به وسیله سرویس‌های کمتری می‌شود، بنابراین در پای شناور با توجه به مسافت کوتاه تا انبار و عدم کنترل سیستم‌های نظارتی پلیس بیش از ظرفیت کامیون بارگیری می‌شود که نتیجه کار افزایش پرت کالا در حین عملیات است.

۲. عدم سیستم توزین در محل بارگیری برای کامیون‌های حمل یکسره

با توجه به الزام رانندگان به استفاده از حداکثر ظرفیت مجاز (ظرفیت تعیین شده برای کامیون) و از سویی عدم پذیرش کسر کالا از سوی صاحب کالا (و یا نماینده مقیم) پس از توزین کامیون پر (به دلیل جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی)، تکمیل دوباره‌ای در زمینه ظرفیت خالی کامیون صورت نمی‌گیرد، بنابراین رانندگان کامیون مجبور به بارگیری بیش از حد مجاز می‌شوند که منتج به توزین و تعدیل چندین باره کالا و تردد چندباره بین باسکول و اسکله مربوطه می‌شود، بنابراین در دو بخش ریزش بار را شاهد خواهیم بود، ابتدا در اسکله‌ای که کشتی جهت تعدیل بار در آن مستقر است و دوم در مسیر تردد کامیون تا مکان باسکول.

۳. اتاق‌های غیراستاندارد حامل‌های فله و ناهمواری‌های مسیر انتقال یکی دیگر از مواردی که منجر به ریزش بار حتی پس از کشیدن چادر بر روی محموله می‌شود، چفت نشدن کامل درب اتاق کامیون است که پیامد آن ریزش بار و اتلاف کالا است. ضمن اینکه ناهمواری‌های مسیر و همچنین نصب سرعت‌گیرهای غیرکارشناسانه باعث افزایش مضاعف ریزش بار در مسیرهای دسترسی می‌شود.

۴. سرعت بیش از حد کامیون‌ها

استفاده از قراردادهای سرویس محور به جای قرارداد اجاره ثابت کامیون از سوی صاحب کالا اگرچه سرعت انتقال کالا به انبارهای استیجاری را افزایش می‌دهد، ولی پیامد نامطلوب ریزش بار را به دنبال دارد. این موضوع اگرچه موجب تخلیه سریع کشتی و افزایش راندمان تخلیه کشتی می‌شود و نیز ممکن است کاهش هزینه‌های صاحبان کالا را با جلوگیری از پرداخت دومراژ و یا دریافت دیسپچ به دنبال داشته باشد، ولی از سوی دیگر به دلیل افزایش سرعت کامیون‌ها و تعجیل آنها برای حمل بیشتر بار، دقت رانندگان را در انتقال صحیح بار کاهش می‌دهد. به طوری که در مواردی حتی کامیون‌ها بدون اینکه جک‌شان را به طور کامل پایین بیاورند، اقدام به حرکت می‌کنند که ضمن ریختن دوباره بار در مسیر باعث بروز حوادث نیز می‌شوند.

۵. نکشیدن چادر بر روی محموله

در مسیرهای کوتاه درون مجتمع بندری و یا هنگام تردد کامیون‌هایی که جهت توزین به سمت باسکول می‌روند، به دلیل زمانبر بودن نصب چادر رغبتی از سوی رانندگان در این زمینه وجود ندارد، بنابراین این عامل نیز همراستا با سایر عوامل ریزش بار و اتلاف منابع را تشدید می‌کند.

۶. عدم حضور صاحب کالا و تساهل نمایندگان مقیم

عدم حضور صاحبان کالا در پای اسکله در هنگام تخلیه و بارگیری شناور و همچنین تساهل نمایندگان مقیم در تدوین برنامه تامین وسایل انتقال کالا و همچنین به کارگیری حامل‌های غیرمتناسب عاملی دیگر در افزایش ریزش بار است.



روش‌های کنترل ریزش بار

بدیهی است در بندر برای تحقق امور و بهبود روش‌ها نباید تنها به آرایه راهکار بسنده کرد، بلکه بندر به عنوان یک نهاد سیاستگذار بایستی در تدوین و پیشبرد راهبردها پیشگام باشد و با ایجاد این باور که بازخور مثبت انجام بهره‌ور امور در غایت متوجه تمامی نهادهای سرویس و گروه‌های دخیل در فعالیت‌های بندری می‌شود، زمینه مشارکت کلیه عواملی که در این موضوع نقش دارند- مانند بهره‌برداران بخش خصوصی، شرکت‌های حمل و نقل، صاحبان کالا، رانندگان وسایط نقلیه، کارگران، پیمانکار تخلیه و غیره- را فراهم آورد. روش‌هایی که در ادامه متن آرایه می‌شود، می‌تواند سیاست‌های اجرایی از یک برنامه استراتژیک میان مدت باشد که نقش مدیریتی آن بر عهده بندر است.

۱) کاربری تجهیزات تخصصی و باتکنولوژی روز

آلایندگی محیط و فضای اطراف تجهیزات غیرمتناسب با نوع کالای یکی از نکات بااهمیت ریزش بار در اسکله‌ها است، بنابراین پیشنهاد می‌شود: ۱. تا حد امکان از تجهیزاتی نظیر مکنده و آلودرهای برگا که دارای ریزش کمتر و آلودگی کمتر است، در عملیات تخلیه کالا استفاده شود. ۲. استفاده از آلودرهای مجهز به سیستم فیلتراسیون برای کالاهایی با میزان گرد و غبار بالا مانند کلینکر، سیمان و... ۳. کنترل فنی تجهیزات تخلیه و حمل از جمله درگیری درب کامیون‌ها و دریچه قیف‌ها. ۴. استفاده از کامیون‌های ویژه حمل مواد فله و تجهیز آنها به ابزار جانبی لازم از قبیل چادرهای خودکار.

۲) استفاده از سیستم توزین در محل

همواره مسیرهای دسترسی درون مجتمع بندری به دلیل لزوم توزین کالاهای حمل به دروازه دارای آلودگی بیشتری نسبت به سایر مسیرها هستند، بنابراین پیشنهاد می‌شود: ۱) از روش‌های توزین در پای اسکله جهت حذف تردها استفاده شود. ۲) از تجهیزات تخلیه که دارای سنسورهای توزین هستند، استفاده شود.

۳) نصب Load cell بر روی قیفی به منظور اندازه‌گیری میزان بار خروجی از قیف. این عمل باعث کاهش و حتی حذف توزین مجدد کالا می‌شود. ۴) تدوین و اجرای طرح جامع ترافیک بندری:

با توجه به روش پرداخت دستمزد به ازای هر سرویس به کشنده‌ها به جای روزمزد، باید سرعت تردد کامیون‌ها بر اساس یک طرح ترافیکی جامع که شامل مسیرهای تردد، سرعت مجاز، حداکثر بارگیری و غیره است کنترل شود.

۳) بازسازی نا همواری مسیرهای تردد کامیون:

بخش عمرانی بندر با بازسازی و ترمیم سطح اسکله‌ها و دسترسی‌ها و همچنین حذف سرعت‌گیرهای غیراستاندارد می‌تواند در کاهش میزان ریزش بار نقش بسزایی ایفا کند.

۴) حضور و نظارت مستمر نماینده صاحبان کالا هنگام عملیات:

از آنجایی که معمولاً نمایندگی صاحبان کالا در امور تخلیه و بارگیری کالا به شرکت‌های تخلیه و بارگیری واگذار می‌شود و هنگام عملیات حضور مستمر ندارند و از سوی دیگر به علت اهمیت تناژ تخلیه روزانه بیشتر برای پیمانکاران تخلیه، زمینه جهت هدر رفتن کالا به دلیل افزایش سرعت عملیات فراهم می‌شود، بنابراین با آگاهی دادن به صاحبان کالا در خصوص میزان هزینه کالای از دست رفته می‌تواند به ایجاد راه‌های برون رفت از این معضل کمک کند.

۵) پهلودهی شناور به نزدیک‌ترین محل تخلیه:

با توجه به اینکه دوری و نزدیکی محل تخلیه کالا از کشتی از جمله عواملی مهمی است که نقش بسزایی در میزان تخلیه و ماندگاری

کشتی و همچنین میزان آلودگی مسیر تردد کامیون‌ها دارد، بنابراین پیشنهاد می‌شود با توجه به نوع محمولات وارده حتی الامکان کشتی به نزدیک‌ترین انبار یا محوطه محل نگهداری کالا پهلوداده شود.

۶) تعامل عوامل تخلیه و بارگیری بایکدیگر:

با توجه به ارتباط موضوع تخلیه و بارگیری کالا با اداراتی مانند امور بندری، گارد و انتظامات، ایمنی و بهداشت و... تعامل و هماهنگی و همکاری این ادارات بایکدیگر در جهت کنترل سرعت کامیون‌ها، کنترل عملیات تخلیه و صدور مجوزهای قانونی می‌تواند نقش بسزایی در کاهش میزان آلودگی کالا داشته باشد.

۷) تعیین محل نگهداری و شستشوی قیف و گراپ‌ها:

با عنایت به اینکه بخشی از آلودگی‌های زیست محیطی کالای فله ناشی از مقدار باری است که در درون قیف‌ها باقی می‌ماند و در هنگام جابه‌جایی آنها به مسیر تردد انتقال می‌یابد و از طرف دیگر به دلیل ماهیت بعضی از کالاهای مانند شکرو کود شستشوی قیف و گراپ‌ها برای عملیات بعدی کاملاً ضروری است، بنابراین پیشنهاد می‌شود قبل از جابه‌جایی کانال پاکسازی و در محل مشخص که به سامانه مدیریت پسماند مرتبط باشد، شستشو شوند.

۸) آموزش نیروی انسانی دخیل در عملیات کالای یکسره:

آموزش نیروی انسانی درگیر در عملیات تخلیه کالای فله و ایجاد حس مسوولیت‌پذیری در آنها جهت کاهش میزان آلودگی این کالا می‌تواند نقش موثری داشته باشد، بنابراین با برگزاری دوره‌های آموزشی و پخش فیلم و اسلایدهای آموزشی برای کارکنان می‌توان این را گام برداشت.

۹) ایجاد اسکله اختصاصی:

با سنجش روند چندساله واردات و صادرات کالای فله بندری می‌توان اقدام به تخصصی شدن اسکله‌ها کرد، بنابراین پیشنهاد می‌شود براساس وزن هر کالا در سبد کالای ورودی به بندر هزینه-فایده، تخصصی کردن اسکله‌ها یا ایجاد اسکله‌های جدید تخصصی را بررسی کرد.

نتیجه‌گیری:

با توجه به مواردی که اشاره شد و با توجه به مبلغ ریالی خسارت که در جدول شماره ۱ لحاظ شده است، به نظر می‌رسد استفاده از تکنولوژی روز دنیا در امر تخلیه بار به ویژه سیستم‌های توزین در محل و استفاده از قیف‌های مناسب می‌تواند علاوه بر اینکه تا حد قابل توجهی از ریزش بار جلوگیری کند و از تردهایی که تنها به دلیل بالانس بار بوده و آثار و تبعات خود را دارد که در بندهای فوق به آن اشاره شد نیز جلوگیری می‌کند. □

منابع: آمار داده‌پردازی اداره امور بندری - بندرامام، مصاحبه با صاحبان کالا

مسئولیت مرجع تحويل گیرنده کالا در بنادر در قبال کالاهای وارد و بر سر رویه فضای آن



ایرج عدالت‌فر*
کارشناس ارشد حقوق خصوصی
وکیل پایه یک دادگستری

در مبانی فقهی:

در این موضوع می‌توان به قواعد «لا ضرر و لا ضرار فی الاسلام» (قاعده لاضرر)، قاعده «من اتلف مال الغير فله ضامن» (قاعده اتلاف)، قاعده «علی الید ما اخذت حتی تودی» (قاعده ضامید) و «ضمان تعدی و تفریط» اشاره کرد. قانون مسئولیت مدنی، در ماده ۱ در مبنای لزوم جبران خسارت تصریح دارد به اینکه، هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجاری یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد شده لطمه‌ای وارد آورد که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود است.

در قانون تجارت، مبنای لزوم جبران خسارت وارده به «مال التجاره» مفاد ماده ۳۸۶ است، که مطابق این ماده مسئولیت متصدی حمل و نقل «مقروض» است.

در حقوق اروپایی مبانی مسئولیت و لزوم جبران خسارات وارده بر اساس «نظریه تقصیر» و نظریه «ایجاد خطر» مورد تحلیل قرار گرفته است.

با ذکر مقدمه فوق به طرح این سوال می‌پردازیم که مسئولیت ترمینال اپراتورهای بندری با کدامیک از مبانی مسئولیت قابل تحلیل بوده و قانون حاکم بر این مسئولیت کدام است؟

در پاسخ به طور خلاصه باید گفت که: از لحاظ مبانی، متناسب‌ترین مبنای تحلیلی موضوع «قاعده ید» (علی الید ما اخذت حتی تودی) است. بدین معنا که چنانچه کسی مالی

سوم؛ رابطه علیتی میان فعل زیان‌آور شخص که فعل و خسارت وارده منتسب به اوست. در بیان مبانی کلی مسئولیت و لزوم جبران خسارت وارده، در حقوق داخلی، قانون مدنی در دو مبحث تحت عنوان مسئولیت قراردادی (در قواعد عمدی آثار معاملات) از جمله در مواد ۲۳۰، ۲۲۹، ۲۲۸، ۲۲۷، ۲۲۶، ۲۲۲، ۲۲۱ و همچنین مبحث «الزامات خارج از قرارداد» (در بیان موضوعات غصب، اتلاف، استیفاء، تسبیب (در مواد ۳۰۷ تا ۳۳۷) به آن پرداخته است.

علی‌الاصول هر شخصی که از طریق فعل یا ترک فعل موجب ورود خسارت به اموال اشخاص دیگر شود، بایستی نسبت به جبران خسارت وارده اقدام کند. موضوع «جبران خسارت»، یکی از پیرامنه‌ترین مباحث حقوقی است که در مکاتب مختلف جایگاه ویژه‌ای را به خود اختصاص داده است. در طرح ادعای جبران خسارت، علی‌الاصول مدعی بایستی وجود ۳ ویژگی را اثبات کند: اول: وجود فعل (یا ترک فعل) زیان‌آور. دوم: وجود خسارت (که این خسارت بایستی قطعی، مسلم، مستقیم و جبران شده باشد)



* نامبرده دانش‌آموخته دانشگاه آزاد اسلامی مرکز آموزش‌های بین‌المللی خلیج فارس بوده و در شماره ۱۹۷ ماهنامه نیز مقاله‌ای از ایشان با عنوان «بارنامه دریایی، آثار و ماهیت حقوقی آن» به چاپ رسیده است.



را تحویل می‌گیرد تا زمانی که آن مال را به صاحب مال (یا نماینده وی) تحویل نماید، مسئولیت دارد.

و از لحاظ مبانی قانونی ف ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی (مصوب ۱۳۵۱) و ماده ۲۵ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰ بر مسئولیت مرجع تحویل گیرنده کالا تسریع دارد. از لحاظ قانون حاکم بر موضوع موكداً باید گفت که صرفاً قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی مربوطه به عنوان «قانون خاص» حاکم بر موضوع هستند.

نکته بسیار مهم:

تا قبل از تصویب قانون جدید امور گمرکی در تاریخ ۱۳۹۰/۸/۲۲، قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰ و آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۱ حاکم بر موضوع عملیات گمرکی بوده است. شاید بتوان گفت یکی از دغدغه‌های قانونگذار در تصویب قانون جدید، ضرورت همگامی قوانین گمرکی با تحولات عرصه اقتصادی از جمله سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و واگذاری امور تصدی‌گری گمرکی دولت به بخش‌های غیردولتی در موضوعات تخلیه، بارگیری و انبارداری..... کالا در بنادر کشور بوده است. در قانون امور گمرکی جدید (بند ک ماده ۱) از اشخاصی که وظیفه تحویل و نگهداری کالا را در اماکن گمرکی (از جمله بنادر کشور) بر عهده دارند، به عنوان «مرجع تحویل گیرنده» یاد شده است، لیکن در این مقاله از آنجا که در حال حاضر عموماً ترמי‌نال اپراتورهای بندری که دارای قرارداد مستقیم با بنادر کشوری هستند، این وظیفه را بر عهده دارند، لذا تحت عنوان «مسئولیت ترמי‌نال اپراتورهای بندری» نام برده شده است.

نکته مهم دیگر اینکه به رغم تصریح ماده ۱۶۵ قانون جدید امور گمرکی بر اینکه قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰ و آیین نامه اجرایی آن مصوب ۱۳۵۱ لغو (نسخ) گردیده‌اند، اما باید توجه داشت به لحاظ اینکه از یک طرف آیین نامه اجرایی قانون جدید که در ماده ۱۶۴ مدت ۶ ماهه برای تصویب آن پیش‌بینی شده است با وجود گذشت بیش از ۱۵ ماه تاکنون تصویب و ابلاغ نشده است و از طرف دیگر بسیاری از امور عملیات اجرایی گمرکی از جمله نحوه تخلیه کالا از کشتی و نظارت بر آن و فهرست برداری و تحویل، چیدمان، ثبت دفاتر و تنظیم صورتمجلس و چگونگی تسویه محمولات و وسایل نقلیه و ترتیب تحویل و تحول کالا به انبارهای گمرکی و.... در قانون مسکوت مانده که بنا بر تبصره ماده ۱۹ قانون جدید، مستلزم تصویب آیین نامه اجرایی قانون است، لذا بایستی به لحاظ جلوگیری از هرگونه خلل و وقفه در انجام تشریفات گمرکی مربوط به کالا، قایل به این باشیم که آیین نامه اجرایی سابق (۱۳۵۱) تا زمان تصویب آیین نامه جدید دارای اعتبار و ملاک عمل است که رویه عملی در گمرکات کشور در چند ماهه اخیر (بعد از تصویب قانون جدید تاکنون) مؤید همین مطلب است و بر همین اساس معاون اول محترم ریاست جمهوری طی دستورالعمل تا زمان تصویب آیین نامه اجرای براین رویه تصریح کرده است.

مطابق منطوق ماده ۹۵ قانون امور گمرکی «مسئولیت حفظ و نگهداری کالای موجود در انبارهای گمرکی از هنگام تحویل گرفتن تا زمان تحویل دادن آن با مرجع تحویل گیرنده کالا است.»

این ماده ناظر بر مسئولیت مرجع تحویل گیرنده کالا (ترمی‌نال اپراتور) بعد از ورود کالا در انبار (کالاهای موجود در انبار) است و شامل مسئولیت نسبت به کالا در حین تخلیه از کشتی و قبل از ورود کالا به انبار نمی‌شود. همچنین این ماده در خصوص چگونگی تخلیه کالا از کشتی و شمارش و زمان شروع مسئولیت مرجع تحویل گیرنده کالا (ترمی‌نال اپراتور) دلالتی نداشته و همان طور که در تبصره ماده ۱۹ آمده است، این مهم بایستی در آیین نامه جدید مورد توجه قرار گیرد، بنابراین به لحاظ عدم تصویب آیین نامه جدید در خصوص موضوع مطروحه کماکان رویه ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی قانون گمرکی سابق مناطق و ملاک اعتبار است. بر مبنای این رویه «صورت برداری از تعداد و مشخصات ظاهری یکایک بسته‌هایی که از کشتی خارج می‌شود هم از طرف بارشماران مؤسسه کشتیرانی (حمل کننده کالا) و هم از طرف مأموران (مرجع تحویل گیرنده کالا- ترمی‌نال اپراتور بندری - جداگانه روی برگه‌های بارشماری - تالی - به عمل می‌آید. در پایان هر نوبت کار برگه‌های بارشماری مؤسسه کشتیرانی و (مرجع تحویل گیرنده کالا) - ترمی‌نال اپراتور بندری - بایکدیگر مقابله و به امضای آنها می‌رسد و در آخر هر نوبت کار تعداد بسته‌های تخلیه شده از کشتی روی فهرست خلاصه کار مخصوص چاپی به استناد برگه‌های بارشماری در ۳ نسخه ثبت می‌شود. مأموران بارشماری طرفین نسخ فهرست را با مندرجات برگه‌های بارشماری تطبیق و پس از احراز صحت امضا و مبادله می‌کند و یک نسخه از فهرست به اداره گمرک تسلیم می‌شود. این فهرست پس از امضای طرفین به منزله گواهی تخلیه کالا تلقی و مسئولیت (مرجع تحویل گیرنده - ترمی‌نال اپراتور بندری) نسبت به مقدار تخلیه شده به موجب فهرست از همین موقع شروع می‌شود.»



خواهان بدوی صادر می شود...».

(ب) دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۶۱۱۷۸۰۰۹۹۰ صادره در پرونده کلاسه بایگانی ۹۱۰۵۴۷ شعبه هفتم

تجدید نظر استان خوزستان

در این پرونده شرکت «ک» با تقدیم دادخواستی به دادگاه بدوی شهر بندر امام خمینی (ره) به طرفیت یکی از شرکت های ترمینال اپراتور بندری مدعی بیش از ۲۰۰ تن کسروتن کالای خود شد. دادگاه بدوی بدون توجه به استدلال و دفاعیات ترمینال اپراتور بندری و بدون التفات به نص صریح ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مبادرت به محکومیت خوانده (ترمینال اپراتور) به استرداد کسری کالای مورد ادعای خواهان کرد.

به دنبال اعتراض و تجدیدنظرخواهی ترمینال اپراتور بندری، پرونده به شعبه هفتم دادگاه تجدیدنظر استان خوزستان ارجاع شد. شعبه تجدیدنظر پس از تشکیل جلسه و استماع اظهارات و دفاعیات وکلای طرفین و ملاحظه لوابیح و مستندات ارایه شده در رأی اصداری اعلام داشت که: «... رأی صادره (بدوی) صحیح اصدار نیافته و اعتراض معترض و جاهت قانونی دارد، زیرا آنچه به عنوان تناژ و کیلو در رأی صادره (بدوی) آمده، مستند به هیچ مدرکی نیست، زیرا از ابتدای تحویل کالا در مبدأ تا ورود در مقصد و تحویل انبار هیچ مقامی تعهد به کیلو و تناژ نداده و خواهان دعوی (بدوی) با پذیرش این شرط و امضای زیر اوراق (تالی و بیجک و قبض انبار) واحد را بندل تحویل داده ... در تحویل کالا نماینده شرکت تجدیدنظر خوانده (خواهان بدوی) حضور داشته و بر همان اساس کالای خود را تحویل گرفته و ترخیص کرد. مسوولیت شرکت تجدیدنظر خواه هم در حد درب انبار است... لهذا چون اصل برائت است مگر خلاف آن ثابت شود و شرکت خواهان بدوی نتوانسته است دلیلی معارض با اصل برائت اقامه کند، به نظر مدارک ابرازی از سوی تجدیدنظر خواه بر اثبات برائت خویش کافی است، با پذیرش اعتراض به کیفیت مطروحه رأی صادره (بدوی) نقض و حکم به رد دعوی خواهان بدوی صادر و اعلام می شود.»

همانطور که ملاحظه شد، رویه قضایی نیز در موضوع مانحن فیه نیز مؤید این مهم است که قانون حاکم بر موضوع صرفاً قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن است که مسوولیت تحویل گیرنده کالا صرفاً بر اساس مفاد و مندرجات سند تالی (تعداد و ظاهر بسته ها) است و نسبت به وزن کالاها مسوولیتی متوجه مرجع تحویل گیرنده کالا نیست. □

در این پرونده شرکت س با اقامه دعوی به طرفیت شرکت بنیاد بارانداز - ترمینال اپراتور بندر امام خمینی (ره) - مدعی کسرهزار تن کالای میله گرد شد. دادگاه بدوی با این استدلال که «امکان سرقت کالا وجود دارد و استناد خوانده به ماده ۳۶ نمی تواند رافع مسوولیت وی باشد، بلکه مسوولیت اداره بندر را اضافه می کند تا از طریق توزین کردن کالا قبل از تحویل گرفتن راه حل هایی را به ترمینال ارایه دهد...» مبادرت به محکومیت خوانده به استرداد وزنی کالا کرد.

متعاقب اعتراض شرکت بنیاد بارانداز و ارجاع پرونده به شعبه نوزدهم تجدیدنظر، مرجع مذکور پس از رسیدگی و استماع اظهارات وکلای طرفین و ملاحظه لوابیح دفاعیه ضمن نقض دادنامه بدوی در رأی اصداری مقرر داشت که: «... مطابق ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی و در حضور حمل کننده کالا و بارشماران شرکت تجدیدنظر خواه و با تنظیم فرم های تالی تعداد و مشخصات ظاهری بندل های میله گرد از کشتی تخلیه و بدون توزین و باسکول وارد انبار ترمینال شده است و در زمان تحویل بار به صاحب کالا بر اساس سند (بیجک) که به امضای نماینده صاحب کالا رسیده است، تعداد بندل های میله گرد تحویل گرفته شده مطابق با شمارش قبلی تحویل شده و ادعایی راجع به آن صورت نگرفته است. لازم به توضیح است که وزن مندرج در قبض انبار بر اساس وزن مندرج در مانیفست بوده و صرفاً جهت تودیع هزینه های گمرکی و بندری بوده و دلالت بر باسکول آن توسط شرکت تجدیدنظر خواه ندارد و مانیفست... مسوولیتی را برای شرکت تجدیدنظر خواه (ترمینال اپراتور) ایجاد نمی کند، زیرا تنها برگ تالی مبنای مسوولیت است... لذا بخشی از استدلال دادگاه بدوی خارج از موازین قضایی بوده ... که واجد اشکال است ... لذا رأی به عدم ثبوت دعوی

جمع بندی:

اول: مرجع تحویل گیرنده کالا - ترمینال اپراتور بندری - صرفاً نسبت به «تعداد» بسته (نگله) بر مبنای «ظاهر» آنها مسوولیت دارد.

دوم: مرجع ذکر شده نسبت به «وزن» کالا علی الاصول هیچگونه مسوولیتی ندارد، زیرا کالا بدون توزین از طرف مؤسسه کشتیرانی حمل کننده کالا، تحویل ترمینال اپراتور بندری می شود.

سوم: وزن مندرج در دیگر اسناد صاحب کالا مانند بارنامه یا مانیفست نمی تواند مبنای مسوولیت مرجع تحویل گیرنده کالا باشد، زیرا اسناد مذکور بدون دخالت مرجع تحویل گیرنده و در بندر مبدأ و قبل از تخلیه و تحویل کالا تنظیم می شوند و صرفاً مندرجات «سند تالی» که در برگیرنده «تعداد بسته ها» بر اساس ظاهر آنها بوده و توسط نمایندگان مؤسسه حمل کننده کالا و مرجع تحویل گیرنده کالا امضا شده، مبنای مسوولیت است.

چهارم: در کلیه بنادر کشور و بر مبنای رویه مقتبس شده از ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی ق.ا.گ (سابق) مرجع تحویل گیرنده کالا (ترمینال اپراتورهای بندری) به صراحت در ذیل قبض انبار بر این مهم تأکید می کند که: «ترمینال در قبض و وزن هیچگونه مسوولیتی ندارد» یا «وزن مندرج در قبض انبار بر اساس اسناد صاحب کالا قید شد و کالا بدون توزین تحویل شده است.»

رویه قضایی:

در این بخش از مقاله، به دورای صادره از شعب نوزدهم و هفتم دادگاه های تجدیدنظر استان خوزستان که در ارتباط با موضوع اصدار یافته است اشاره می گردد.

الف) دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۶۱۱۰۱۵۹۵ صادره در پرونده کلاسه بایگانی ۸۹۰۷۵۲ شعبه نوزدهم تجدیدنظر استان خوزستان

بررسی آثار تغییر پرچم کشتی‌ها بر اقتصاد و حمل و نقل دریای ایران

مهدی مهدی نژاد^۱

مجید دهقان^۲

نازنین لک^۳

الهام قاسمی^۴

طبق قوانین بین‌المللی هر کشور باید شرایط تابعیتش را مشخص کند؛ بدین معنی که برای به اهتزاز درآوردن پرچم کشورش چه شرایطی لازم است، گاهی به دلیل مسایل اقتصادی و رهایی از مقررات ملی، مالکین کشتی تصمیم به ثبت و اخذ مالکیت از کشور دیگری می‌کنند. اصطلاحاً به این نوع پرچم‌ها که هیچ رابطه سیاسی بین مالک کشتی و کشور اعطاکنده پرچم وجود ندارد، پرچم‌های مصلحتی می‌گویند. با وجود اینکه می‌توان از دید منفعت به پرچم مصلحتی نگاه کرد، اما دارای آثار و مشکلاتی نیز می‌باشد که در مورد استفاده از آن تردیدها و مشکلاتی وجود دارد. مالکان کشتی افرادی هستند که به دنبال کاهش هزینه‌ها و سود بیشتر هستند و از این جهت در صورتی که کشور خود دارای مشکلات و هزینه‌های بالایی باشد، به ثبت کشتی‌های خود در کشورهای با قوانین ساده‌تر و استفاده از پرچم‌های مصلحتی روی می‌آورند. اما نکته حایز اهمیت استمرار و افزایش استفاده از آن است که برای کشور استفاده‌کننده اثرات منفی به همراه دارد.

وجود رابطه بین کشتی و کشور اعطاکنده پرچم، ابتدا در بند ۱ ماده

۱. دانشجوی کارشناسی مدیریت بازرگانی دریایی گرایش بندر و کشتیرانی، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

۲. دانشجوی کارشناسی مدیریت بازرگانی دریایی گرایش بندر و کشتیرانی، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

۳. دانشجوی کارشناسی مدیریت بازرگانی دریایی گرایش بندر و کشتیرانی، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

۴. دانشجوی کارشناسی علوم اقتصادی گرایش حمل و نقل، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر



هنگام وقوع جنگ، از لحاظ مصادره اموال دشمن و همچنین در حین محاصره دریایی، تابعیت کشتی فوق العاده مهم است؛ زیرا کشتی‌های غیرمتخاصم و بیطرف، از حقوق و تکالیفی برخوردارند که ناظر به کشتی‌های تجاری دشمن نیست

۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنوراچ به دریاهای آزاد مطرح شد. بعدها این مساله در ماده ۹۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای عنوان شد مبنی بر اینکه هر کشوری اعم از کشورهای ساحلی که به آب‌های آزاد راه داشته و یا کشورهایی که در خشکی محصور هستند حق دارند پرچم خود برای برافراشتن در آب‌های آزاد به کشتی اعطا کند. در ماده ۹۱ همان قانون ذکر شده که کشورها باید شرایط اعطای پرچم خود را مشخص کنند، به طوری که کشتی تابعیت کشور اعطاکننده پرچم را داشته و برای کسب این تابعیت باید طبق قانون آن کشور عمل کند. به دلیل شرایط رقابتی، استفاده از این پرچم‌ها و شیوه ثبت کشتی شدت گرفت و شرایط رقابتی و اقتصادی منجر به این شد که مالکین کشتی در صدد یافتن راهی برای پرداخت مالکیت کمتر و یا حق استفاده

از کارکنان غیربومی با حقوق پایین تر باشند. اصطلاح پرچم مصلحتی از دهه ۱۹۵۰ به دنبال استقبال برای ثبت کشتی در کشور یا در ایالت غیرمتبوع مالک کشتی به کار گرفته شد.

تحقیقات انجام شده در این زمینه:

دکتر عرفان لاجوردی، دکترای حقوق بین الملل از دانشگاه علامه طباطبائی، در پژوهش خود در این زمینه به نتایجی رسیده که عقیده دارد پرچم مصلحتی نهادی است که در ابتدا و در طول تاریخ دریانوردی برای پرهیز و گریز از نظام‌های مالیاتی و با استفاده از قابلیت بهشت‌های مالیاتی پدید آمد. اما از آنجا که پرچم مصلحتی به کلی کشتی را تابع قانون دولتی می‌نماید که اساساً با کشتی ارتباط ندارد، ایجاد خلأهای قانونی و نظارتی مشهود است. کشورهایی که با اخذ عوارض ثبت کشتی روزگاری می‌گذرانند، عمدتاً فاقد نظام‌های حقوقی کارآمد و تکامل یافته هستند؛ اعم از آنکه حوزه مالیاتی و یا حوزه حقوق کار را مورد توجه قرار دهیم. بیش از خلأهای قانونی، کمبودهای نظارتی بر کشتی در آب‌های آزاد خودنمایی می‌کند. کشورهای صنعتی برای اجتناب از پرداخت هزینه‌های مربوط به آلودگی کشتی‌ها تلاش دارند وظیفه نظارت بر کشتی‌ها را متوجه دولت اعطاکننده پرچم مصلحتی کنند؛ امری که به دلیل فقدان امکانات در چنین کشورهایی عملاً غیرممکن است. از سوی دیگر تلاش می‌شود از این نقص برای توجیه دخالت کشتی‌های نظامی و دولتی استفاده شود.

پرچم مصلحتی:

صاحب یک کشتی تجاری، کشتی خود را در کشور دیگری به ثبت رسانده و پرچم آن کشور را بر فراز کشتی خود به اهتزاز درآورد. گاهی به دلیل مسایل اقتصادی و رهایی از مقررات ملی، مالکین کشتی تصمیم به ثبت و اخذ مالکیت از کشوری دیگر می‌کنند. اصطلاحاً به این نوع پرچم‌ها که هیچ رابطه سیاسی بین مالک کشتی و کشور اعطاکننده پرچم وجود ندارد، پرچم‌های مصلحتی می‌گویند.



کشورهای صنعتی برای اجتناب از پرداخت هزینه‌های مربوط به آلودگی کشتی‌ها تلاش دارند وظیفه نظارت بر کشتی‌ها را متوجه دولت اعطاکننده پرچم مصلحتی کنند؛ امری که به دلیل فقدان امکانات در چنین کشورهایی عملاً غیرممکن است



در کشورهای مورد بحث، مقرراتی وجود ندارد که به موجب آن، فرمانده و تعداد معینی از کارکنان کشتی، ملزم به پذیرش تابعیت دولت صاحب پرچم شوند.

۳. عدم وجود اتحادیه‌های کارگری در این قبیل کشورها، اتحادیه‌های کارگری (ملوانان) نیرومند و با نفوذ وجود ندارند تا در تعیین شرایط کار و میزان دستمزد ملوانان دخالت کنند. بنابراین با به دست آوردن حق برافراشتن پرچم چنین کشورهایی، صاحبان کشتی می‌توانند دستمزد کمتری به ملوانان خود بپردازند.

۴. عدم مصادره کشتی در هنگام جنگ یکی از علل انتخاب یک پرچم دیگر بر روی کشتی‌ها، احتراز از مصادره کشتی توسط دولت متبوع مالکان کشتی، در هنگام جنگ یا مواقعی است که وضعیت فوق‌العاده اعلام می‌شود. به همین دلیل، دولت آمریکا که از

۳- تغییر پرچم از یک کشور به کشور دیگر هریک از موارد فوق دارای مقرراتی است که از هر کشور به کشور دیگر متفاوت و هر کشوری تابع مقررات خود است. مقررات مذکور برابر قانون از شروع به ساخت یک شناور شروع شده و تا به آب‌اندازی و فعالیت در دریای شناور را دربر می‌گیرد. مقررات حاکم بر ثبت یک شناور در مرحله اول قوانین و مقررات کشوری است که قرار است آن شناور تحت پرچم آن کشور درآید و نیز رعایت مقررات جهانی دریانوردی که در قالب کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های مختلف به تصویب می‌رسد.

دلیل انتخاب یک پرچم دیگر بر روی کشتی‌ها

به طور کلی، علل رواج سیستم استفاده از پرچم مناسب را می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد:

۱. ساده بودن مقررات دریایی
ساده بودن مقررات دریایی در کشورهایی که حق استفاده از پرچم خود را اعطای می‌کنند به ویژه فقدان مقررات ایمنی و عدم کنترل در زمینه‌های مربوط به حقوق و منافع کارکنان، یکی از علل استفاده از این سیستم است. به همین دلیل، کشتی‌هایی که تحت چنین سیستمی به ثبت می‌رسند، گاهی به تابوت تشبیه می‌شوند. منظور این است که این نوع کشتی‌ها از لحاظ ساختمان و ضوابط ایمنی، مقررات ضروری حاکم بر عرصه دریا را رعایت نمی‌کنند و در نتیجه مسافرت با آنها خطرناک است.

۲. عدم وجود مقررات مربوط به تابعیت کارکنان کشتی

به عبارت دیگر، پرچم‌های مصلحتی توصیف‌کننده ثبت کشتی در یک کشور خارجی و غیر از کشور مالک کشتی است.

روند تغییر پرچم کشتی‌ها:

همان طور که می‌دانید، مالکین وسایل نقلیه موتوری جاده‌ای مکلف هستند که وسیله نقلیه خود را به ثبت برسانند تا مقامات انتظامی در صورت لزوم بتوانند آنها را تعقیب کنند، یا در صورت تصادم و وارد ساختن خسارت به افراد و اموال دیگران، آنان را تحت پیگرد قانونی قرار دهند. اداره ثبت و بازرسی شناوران در کلیه بنادر وظیفه اجرای قوانین مرتبط با ثبت شناورها را به عهده دارد. هر شناور برای شروع کار و فعالیت و حرکت به طرف دریا نیازمند داشتن تابعیت یکی از کشورهای جهان است تا هویت آن مشخص و برای کلیه کشورها در تمامی نقاط جهان قابل شناسایی باشد. به تبع آن مشمول مقرراتی که تابعیت آن کشور را پذیرفته و همچنین ملزم به رعایت مقررات بین‌المللی که آن کشور پذیرفته و عضو آن است، می‌شود. به بیان دیگر، مالک شناور، هرگاه شناور خود را تحت پرچم کشوری درمی‌آورد و روی شناور خود می‌افزاید، در واقع مقررات آن کشور را پذیرفته و ملزم به رعایت آن است و باید به آن عمل کند.

پذیرش پرچم و در واقع ثبت شناور به چند روش صورت می‌پذیرد:

- ۱- ساخت شناور در کشور محل ثبت
- ۲- ساخت شناور در کشوری غیر از کشور محل ثبت



هر شناور برای شروع کار و فعالیت و حرکت به طرف دریا نیازمند داشتن تابعیت یکی از کشورهای جهان است تا هویت آن مشخص و برای کلیه کشورها در تمامی نقاط جهان قابل شناسایی باشد



این امر به شدت نگران بود، صاحبان کشتی را که قصد انتقال تابعیت کشتی خود به کشورهای نامبرده بالا را داشتند، ملزم کرد که پس از تحصیل تابعیت آن کشورها، در صورت بروز جنگ، کشتی های خود را در اختیار این دولت قرار دهند.

۵. فرار از پرداخت مالیات های بالا
باید دانست که به علت بالا بودن سطح دستمزدها، مالیات ها و افزایش سایر هزینه های مربوط به کشتیرانی در کشورهای پیشرفته، صاحبان کشتی نمی توانستند با کشورهای دیگر رقابت کنند. همین امر سبب شده است که تعداد قابل توجهی از کشتی هایی که مالکان آن دارای تابعیت کشورهای آمریکا، انگلستان یا سایر کشورهای اروپایی بودند، خود را در یکی از کشورهای پاناما، لیبیا، هندوراس و کاستاریکا به ثبت برسانند و با استفاده از پرچم کشورهای نامبرده، می توانند کارکنان دریایی خود را از میان اتباع آن کشورها انتخاب کنند و به آنها دستمزد کمتری بپردازند. در نتیجه این اقدام، بسیاری از ملوانان آمریکایی بیکار شدند. با این همه، اتحادیه های ملوانان آمریکایی کوشیدند مقررات خود را در مورد کارکنان کشتی های آمریکایی که از پرچم کشورهای یاد شده استفاده می کنند، به اجرا درآورند و تا اندازه ای در این کار موفق شدند.

جاذبیت های استفاده از پرچم مصلحتی برای مالکان کشتی:

نگاه مالکان کشتی به پرچم مصلحتی متفاوت است، ذات اکثر این افراد بیشتر متوجه سود است. از نگاه این افراد پرچم مصلحتی دارای یکسری مزیت هایی است که می توان با استفاده از آن به سود بیشتر رسید. موارد اشاره شده در قسمت قبل از جمله مزیت هایی است که مالکان کشتی را به استفاده از پرچم مصلحتی ترغیب می کند.

مشکلات پرچم مصلحتی برای کشور استفاده کننده:

صوابات اقتصادی مربوط به اعطای تابعیت به موجب قوانین بین المللی، هر کشوری می تواند قوانین و مقرراتی را که مقتضی و مناسب تشخیص می دهد، برای اعطای تابعیت وضع کند. بدیهی است، در وضع این مقررات، هریک از کشورها وضعیت و مصالح اقتصادی و مالی و موقعیت جغرافیایی خود را در نظر می گیرند و بر اساس آن، مقررات مربوط به اعطای تابعیت خود را وضع می کنند؛ مثلاً کشوری که احتیاج به حمایت از صنایع داخلی خود دارد، برای حمایت از صنایع کشتی سازی خود، اعطای تابعیت را موقوف به کشوری می کند که کشتی در آن کشور ساخته شده باشد.

دولتی که بسیار توسعه یافته است و یا احتیاج به جذب سرمایه های خارجی ندارد، مالکیت کشتی را طرف توجه قرار نمی دهد و اعطای تابعیت را موقوف به این شرط می کند که مالکیت کشتی کلاً یا بعضاً متعلق به اتباع خود او باشد. ممکن است کشوری مصالح سیاسی خاص خود را در نظر بگیرد و به منظور جلوگیری از بیکاری ملوانان، اعطای تابعیت را مشروط به این امر کند که اکثریت خدمه و افسران وی فرمانده کشتی، تابع کشور او باشند و یا ممکن است دولتی کلیه عوامل یاد شده را در نظر بگیرد و مقررات اعطای تابعیت را مبتنی بر تامین همه مصالح سیاسی، اجتماعی و اقتصادی خود وضع کند.

با آنکه سازمان ملل متحد، همه دولت ها را نسبت به در نظر گرفتن شرایط وضع مقررات مربوط به اعطای تابعیت، آزاد گذاشته است و نظر به اینکه بعضی از دولت ها از این آزادی سوء استفاده می کنند و گاه بدون اعمال هیچ چگونه شرط و قیدی، تابعیت خود را به کشتی های خارجی اعطا می کنند، جوامع بین المللی مقرر کرده اند که در اعطای تابعیت، باید رابطه ای واقعی بین کشتی و دولتی که تابعیت خود را به آن اعطا می کند، وجود داشته باشد و به خصوص دولت یاد شده باید به نحو مؤثری بتواند نسبت به کشتی های خود اعمال حاکمیت کند و در موضوعات اداری، فنی و اجتماعی، آن کشتی ها را به کنترل خود درآورد. با این وجود، می توان گفت که در صورت احراز هریک از شرایط زیر، دولت مربوطه می تواند تابعیت خود را به کشتی اعطا کند:

۱. کشتی در کشوری که تابعیت خود را تفویض می کند، ساخته شده باشد.
۲. همه یا برخی از ملوانان آن، دارای تابعیت کشتی باشند.

۳. کنترل و اداره کشتی در دست فرمانده و افسران دولت تفویض کننده تابعیت باشد.

۴. بیشتر سهام کشتی، متعلق به اتباع دولت تفویض کننده تابعیت کشتی باشد.

۵. در مورد کشور تفویض کننده تابعیت کشتی، قوانین و مقرراتی وضع شده باشد که به موجب آن در اداره کشتی، کنترل لازم از طرف کشور یاد شده به اجرا درآید.

همانطور که پیش تر اشاره شد، علی الاصول کشتی تابع کشوری است که در آنجا به ثبت رسیده است و در چنین صورتی می تواند از پرچم آن کشور استفاده کند. ولی نکته جالب توجه این است که در نظام حقوقی ایالات متحده آمریکا، استفاده از پرچم آن کشور، محدود به کشتی هایی که در آنجا به ثبت رسیده اند، نیست؛ بلکه در صورتی که مالکین کشتی، تبعه دولت ایالات متحده آمریکا باشند، ولو آنکه کشتی در کشور دیگری به ثبت رسیده باشد، می تواند از پرچم ایالات متحده نیز استفاده کند و از حمایت آن دولت برخوردار شود. به این ترتیب می توان گفت که کشتی در صورت از دست دادن تابعیت خود، تابع قانون کشور متبوع مالکین خود (ایالات متحده) خواهد بود. به عبارت دیگر، از دست دادن تابعیت کشتی، مستلزم فقدان قانون حاکم بر آن نخواهد بود؛ بلکه موجب خواهد شد که کشتی از حمایت یک دولت محروم شود. استنباطی که از گفتار پیش متبادر می شود، این است که کشتی در یک زمان، ممکن است دارای تابعیت دو کشور مختلف باشد؛ حال آنکه طبق قوانین بین المللی مربوط به دریاهای آزاد، کشتی هایی که بر حسب موقعیت از دو پرچم استفاده می کنند، در حکم کشتی های فاقد تابعیت تلقی خواهند شد.

آثار و نتایج ناشی از اعطای تابعیت

آثار و نتایج ناشی از اعطای تابعیت را به طور خلاصه می توان چنین بیان کرد:

الف) در دریای آزاد کشتی تابع قوانین کشوری است که پرچم آن را برافراشته و به عبارت دیگر، تابعیت آن را پذیرفته است.

ب) هنگامی که کشتی در بندر خاصی حضور دارد، نمایندگان کنسولی کشور متبوع آن کشتی در وضعیت اضطراری می توانند به کمک بشتابند و مساعدت های لازم را به اجرا درآورند و به عبارت دیگر، از حمایت های کنسولی که طبق قوانین بین المللی هر کشوری محق به اجرای آن است، می توانند استفاده کنند.

ج) هنگام وقوع جنگ، از لحاظ مصادره اموال



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران



شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷ S.T.I.P.CO

مشاور امور گمرکی 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 گمرکات 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، ریقایانانس**

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۳۲۴

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stiptarkhis.com
khodayari_co@yahoo.com

دشمن و همچنین در حین محاصره دریایی، تابعیت کشتی فوق العاده مهم است؛ زیرا کشتی های غیرمتخاصم و بیطرف، از حقوق و تکالیفی برخوردارند که ناظر به کشتی های تجاری دشمن نیست.

د) و بالاخره در کشورهایی نظیر ایران که امتیاز حمل مسافر و کالا از یک بندر ایرانی به بندر ایرانی دیگر به کشتی های داخلی اختصاص دارد، تشخیص شناورهای داخلی و اجرای مقررات درباره آنها بسیار بااهمیت است. بنابراین، به موجب این اصل، در صورتی که کشتی تابعیت کشور ساحلی را نداشته باشد، دولت ساحلی می تواند از هرگونه عملیات تجاری کشتی یادشده جلوگیری کند.

نتیجگیری

با توجه به مساله تحریم ها و متاثر شدن صنعت حمل و نقل دریایی از آن، کشتی های ایرانی به تغییر پرچم کشتی ها روی آوردند. این عمل اگرچه مشکل را برطرف شده نشان می دهد، اما با دقت بیشتر می توان به مشکلات و عواقب این روش پی برد. علاوه بر معایب انسانی و قانونی که تغییر پرچم کشتی ها در پی دارد دارای هزینه های اضافی نیز می باشد که باعث هدر رفتن سرمایه ملی کشور می شود؛ بدین معنی که با استفاده کردن از پرچم مصلحتی، تجارت کشور با دیگر کشورها کماکان ادامه پیدا می کند، اما هزینه هایی را نیز دربر خواهد داشت که باعث مشکلاتی می شود که در ذیل به تعدادی از موارد اشاره شده است:

۱. هزینه اضافی مربوط به دریافت تابعیت یک کشور اعطاکنده پرچم
 ۲. هزینه های مربوط به رعایت قوانین دولت کشور اعطاکنده پرچم
 ۳. در صورت استفاده از پرچم کشورهای Target Flag، مرتباً ردیابی و بازرسی می شود که این امر با هزینه هایی همراه است.
 ۴. در صورتی که کشور اعطاکنده پرچم به تعهدات خود در صورت بروز مشکل عمل نکند، مشکلات و هزینه های اضافی را برای کشورهای استفاده کننده دربر خواهد داشت.
 ۵. در صورت دخالت کشور اعطاکنده پرچم در امور کشتی، به طور مثال استفاده از ملوانان کشور خود برای کشتی، مشکلاتی از جمله بیکاری برای کشور استفاده کننده به همراه خواهد داشت.
 ۶. در صورت استفاده از پرچم مصلحتی لازم است گواهینامه های کشور اعطاکنده اخذ شود، که این امر هزینه بر است.
- و سایر هزینه ها و مشکلاتی که با دقت بیشتر، به آنها پی برده می شود. در نتیجه می توان دریافت که استفاده از پرچم سایر کشورها برای فرار از تحریم می تواند به صورت کوتاه مدت مشکل را برطرف شده نشان دهد، اما در صورت استمرار و استفاده طولانی مدت مشکلات زیادی را برای کشور استفاده کننده پرچم به وجود خواهد آورد.

پیشنهادهات:

ایران از جمله کشورهایی است که منابع و ظرفیت های بالقوه ای دارد که اگر به طور بهینه از این ظرفیت ها و منابع بهره برداری شود، می تواند به جایگاه مناسبی در سطح بین الملل برسد. در نتیجه لازم است با تمرکز بر اقتصاد کشور و استفاده از ظرفیت های بالقوه، ایران را در سطح بین المللی به جایگاهی برسانیم که حذف ایران غیرممکن باشد و اعمال تحریم ها به ضرر اقتصاد جهانی باشد و بعد از رسیدن به این جایگاه شروع به اجرای سیاست های مورد نظر خود کنیم تا در صورت تحریم، ضرری متوجه کشور نباشد. با آماده سازی و ایجاد فضای مناسب برای ورود بخش خصوصی و همچنین سرمایه گذاری خارجی و ایجاد اعتماد به آنها، باید اجازه داده شود این قسمت با قوت بیشتر فعالیت کند تا وارد بازار رقابت جهانی شده و سهم زیادی از بازار را به خود اختصاص دهد که کشورها توانایی مانور زیادی در تحریم این صنعت^۲ را نداشته باشند. □

منابع:

منابع در دفتر ما هنامه موجود است.

زیر نویس:

۱. Flag of Convenience – FOC

۲. مانند صنعت نفت که تحریم در این زمینه مشکلاتی را برای سایر کشورها پیش می آورد که باعث می شود این صنعت از تحریم همه جانبه به دور ماند.



رمز ارتباط با مشتری در گرو رضایت مشتری



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

«ادواردز دمنینگ» در این رابطه می‌گوید: سود در تجارت، مستلزم مراجعه دوباره مشتری است؛ مشتریانی که به داشتن کالا یا خدمات شما مباهات کرده و دوستانشان را هم به مصرف کالا یا خدمات شما تشویق می‌کنند.

مشتری کیست؟ در فرهنگ بازار، مشتری فردی است که توانایی و استعداد خرید کالا یا خدمتی را داشته باشد، که این توانایی و استعداد به صورت توأم در فرد بروز کرده و انتخاب و عمل خرید انجام می‌پذیرد. در این فرهنگ و دیدگاه، مشتری فرد هوشمند و دانایی است که درباره تأمین نیازهای خود به خوبی مطالعه و بررسی می‌کند و با ارزش‌گذاری و در نظر گرفتن امکانات و استعداد خود به انتخاب می‌پردازد.

رضایت مشتری چیست؟ رضایت احساس مثبتی است که در هر فرد پس از استفاده از کالا یا دریافت خدمات ایجاد می‌شود. اگر کالا و خدمت دریافت شده از جانب مشتری، انتظارات او را برآورده سازد، در او احساس رضایت ایجاد می‌شود و در صورتی که سطح خدمت و کالا بالاتر از سطح انتظارات مشتری باشد، به نارضایتی اش منجر خواهد شد.

بیل گیتس، مدیر شرکت مایکروسافت می‌گوید: نارضاضی ترین مشتریان، مهم‌ترین منبع عبرت و یادگیری برای سازمان‌ها هستند.

نیاز مشتری

از منظر عامه مردم نیاز به معنای هرنوع کمبودی است که برای انسان به وجود می‌آید. در فرهنگ بازار نیاز مشتری چنین تعریف می‌شود که: «نیاز مشتری عبارت است از هرنوع احساس کمبودی که برای مشتری به وجود می‌آید و او تلاش می‌کند تا با بهره‌گیری از استعداد و توانایی خود نسبت به رفع آن اقدام کند.»

با توجه به مفهوم گسترده‌ای که در تعریف نیاز مشتری وجود دارد، امکان تهیه و طبقه‌بندی جامع و کاملی از نیازهای مشتری دشوار است. زیرا نخست آنکه نیازهای مشتری نامحدود است، دوم آنکه یک نیاز برای یک مشتری ممکن است جزو نیازهای اساسی او به شمار رود، در حالی که همان نیاز برای مشتری دیگر نیاز عادی برایش محسوب شود. سوم آنکه امکانات و منابع تولید محدودند، بنابراین در شناسایی و ارزیابی نیاز مشتری لازم است رفتار مشتری با توجه به توانایی‌ها و استعدادهای او مبنای کار و مطالعه قرار گیرد. در اقتصاد رقابتی، دغدغه همه شرکت‌ها این است که نه تنها هر روز به تعداد مشتریان خود بیفزایند، بلکه مشتریان قدیمی خود را نیز حفظ کرده و از دست ندهند. زیرا هزینه فروختن به مشتری قدیمی کمتر از تلاش برای جذب مشتری جدید است. حال باید تعریف کرد که «رضایت مشتری» چیست و چگونه شناسایی و به کار برده می‌شود؟ رضایت احساس مثبتی است که در هر فرد پس از استفاده کالا یا دریافت خدمتی ایجاد می‌شود. در جوامع کنونی محصول یا خدمتی مورد اقبال مشتری قرار خواهد گرفت که ارزش مورد انتظار وی را برآورده سازد. ارباب رجوع زمانی از دریافت محصول یا خدمت راضی و خشنود خواهد بود که خدمات دریافت شده برابر یا فراتر از ارزش مورد انتظارش باشد.

ایجاد رضایت‌مندی برای مشتری دارای دو شرط اساسی است: نخست اینکه کالا یا خدمت مورد تقاضا در زمان مقرر تحویل شود. دوم اینکه به سواالاتش در زمان مناسب و به درستی پاسخ داده شود. یک مشتری وقتی از کالا یا خدمت راضی باشد، علاوه بر اینکه خودش دوباره برای خرید آن باز می‌گردد، خریداران دیگری را نیز به همراه می‌آورد. پس فروشندگان و سازمان‌هایی در این زمینه موفق می‌شوند که کار گروهی و فرهنگ جلب رضایت مشتری را در اولویت کاری خود قرار دهند و برای دستیابی به آن تلاش کنند. فروشندگان کالا و خدمت و مدیران سازمان‌ها باید به این باور برسند که آرایه کالا و یا خدمت مطلوب به ارباب رجوع و کسب رضایت و خشنودی آنها از اهداف اساسی آنها است و در موفقیت و کسب منفعت‌شان نقش حیاتی داشته و دارد.

در سال‌های اخیر که امکان تولید انبوه، زمینه افزایش عرضه نسبت به تقاضا را فراهم کرده، برای تولیدکنندگان چاره‌ای جز جلب رضایت مشتری باقی نمانده است. در هر گوشه از جهان صنعتی امروز که اقتصاد رقابتی، فضای انحصاری را درهم می‌شکند، نگرش مشتری‌مداری و کسب رضایت مشتری، قانون کسب و کار تلقی شده و عدم رعایت این قانون سبب حذف از صحنه بازار است.

امروزه نقش مشتریان از حالت پیروی از تولیدکننده به هدایت سرمایه‌گذاران، تولیدکنندگان و حتی محققان و نوآوران مبدل شده است. به این ترتیب بسیاری از مفاهیم و تئوری‌ها بر محور «مشتری» نگارش شده‌اند و سمت و سوی کلیه فعالیت‌های بنگاه اقتصادی برای تأمین نیازهای مشتری و کسب رضایت و اعتماد اوست. در بازار گسترده امروز موفقیت یا عدم موفقیت یک بنگاه اقتصادی به رفتار مشتری بستگی دارد.

نکته قابل تأمل این است که در صورت نارضایتی مشتری، تمامی مکانیسم‌ها در جهت عکس عمل کرده و درآمد و سود عرضه‌کننده را کاهش می‌دهد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که مشتریان نارضاضی در انتقال احساس خود به دیگران فعال‌تر و موفق‌تر عمل می‌کنند.



اثرات رضایت مشتری: رضایت مشتری از سه طریق به افزایش درآمد و سود منجر

می شود:

- ۱- تکرار خرید مشتری،
- ۲- خرید کالای جدید،
- ۳- خرید کالا توسط مشتریان جدیدی که توسط مشتریان راضی به کالا تمایل پیدا کرده اند.

امروزه در کشورهای صنعتی برنامه های ارتباط با مشتریان سرلوحه برنامه های بازاریابی عرضه کنندگان قرار گرفته است و دیگر هیچ تولیدکننده و عرضه کننده ای به فروش يك بار به مشتری نمی اندیشد، زیرا برای تحلیل گران اقتصادی و بازاریابی ثابت شده که فروشندگان یا سازمان هایی که از منظر سنتی به مفاهیم مشتری، کالا، بازار، فروش، خرید، رقابت، تبلیغات، کیفیت و... نگاه کرده و می کنند، علاوه بر عدم کسب موفقیت، سرمایه های خود را هم از دست داده اند. با ظهور اقتصاد رقابتی مفاهیمی چون مشتری مداری و کسب رضایت مشتری، پایه و اساس کسب و کار تلقی شده، لذا فروشندگان یا سازمانی که بدان بی توجه باشند، از صحنه بازار حذف می شوند.

مهندسی جلب رضایت مشتری

- الف - شناسایی سلیقه و انتظارات مشتریان؛
- ب - توجه به فرهنگ و آداب و رسوم مشتریان،
- ب - طراحی کالا و خدمات براساس نیازها و انتظارات مشتریان؛
- ت - تولید و تحویل؛
- ث - مدیریت انتظارات مشتریان؛
- ج - ارزیابی رضایت مشتریان؛
- ح - مدیریت شکایت مشتریان.
- چ - خدمات پس از فروش (گارانتی) حسب اطلاع رسانی اولیه .

چرخه بهبود مستمر رضایت مشتری

گوش دادن و توجه به نیازهای مشتری، درك عمیق از آنچه که مشتری می خواهد را میسر می سازد و روش های تجزیه و تحلیل كمك می کند تا راه حل پیدا شده و به اجرا گذارده شود. وقتی چنین اقداماتی انجام شود، به اثربخشی و کارایی نظارت می شود تا مشخص شود که آیا با نیازهای مشتریان انطباق دارد یا نه، که اگر چنین باشد، این کار موجب رضایتمندی مشتری شده و چرخه بهبود مستمر، استمرار خواهد یافت. ريك سیگل در این زمینه می گوید: اگر می خواهید در میدان تجارت و رقابت باقی بمانید، کالای متنوع عرضه کنید و به نحوه ارائه آن تنوع ببخشید، باید کارتان با دیگران فرق داشته باشد. مشتری ها به جایی مراجعه می کنند که خدمات و کالای آن متفاوت باشد.

جایگاه رضایت مشتری در مباحث مربوط به کیفیت

امروزه در دنیا همه سازمان ها دریافته اند که رضایت مشتری ضامن بقای سازمان است. اهمیت و توجه به این امر تا آنجاست که رضایت مشتری مهم ترین عامل در مدل های کیفیت نظیر مدل EFQM، مدل بالدریج و مدل دمنینگ است و حتی در مباحث مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار نیز رضایتمندی مشتری از اهمیت ویژه برخوردار است، زیرا کسب و کار آینده در مسیر مشتری مداری و مشتری محوری خواهد بود. شاید زمان برای رسیدن به مشتری مداری دیر شده باشد، ولی بایستی عرضه کنندگان و سازمان ها بدانند که بازار رقابتی امروز در برابر عرضه کنندگان بی توجه به خواست و نیاز مشتری، واکنش نشان داده و با خرید کالاها و خدمات رقیبان مشتری محور، اسباب حذف آنان را فراهم می آورد.

«پیترا دراکر» می گوید: قصد هر تجارت، خلق و حفظ مشتری است.

فرهنگ کار در سازمان

از جمله صفات برتر سازمان های بسیار موفق آن است که فرهنگی بسیار توانا و پیشرفته دارند. چنانچه فرهنگ را به اختصار مجموعه ارزش ها، باورها و دانش های مشترك و پذیرفته شده يك گروه دانسته و کار را فعالیت های اقتصادی منجر به ارزش افزوده در نظر بگیریم، فرهنگ کار عبارت است از: «مجموعه ارزش ها، باورها و دانش های مشترك و پذیرفته شده يك گروه کاری در انجام فعالیت های معطوف به تولید یا ایجاد ارزش افزوده و به کلام دیگر اینکه در وجود کارکنان يك سازمان چه ارزش ها و نگرش هایی درونی شده و مورد پذیرش جمعی قرار گرفته است.»

اگر کالا و خدمت دریافت شده از جانب مشتری، انتظارات او را برآورده سازد، در او احساس رضایت ایجاد می شود و در صورتی که سطح خدمت و کالا بالاتر از سطح انتظارات مشتری باشد، به نارضایتی اش منجر خواهد شد



تلاش برای تعریف و بیان فرهنگ کار نشانه آن است که فرهنگ بر اثر تعامل مردمان گوناگونی که در يك نظام جمعی ایفای نقش می کنند پدید می آید و لازمه شکل گیری و جهت گیری آن، همکاری متقابل است. فرهنگ هر سازمان با فرایندهای مدیریت رابطه تنگاتنگی دارد. فرایند مدیریت در سازمان، حرکت و روند سازمان را معین می کند، شوق به اقدام را برمی انگیزد و فرهنگ سبب برانگیختن شوق افراد به کوشش همه جانبه برای خلق جایگاه آینده می شود.

در جهانی که رقابت ها هر لحظه در حال افزایش است، سازمان ها دریافته اند که فرهنگ سازمان بیش از هر عامل دیگر می تواند در کامیابی یا ناکامی آنها دخیل باشد. تحول فرهنگی در سازمان هایی که با اسلوب مدیریت سنتی بار آمده اند، مستلزم تغییر الگوی فکری و جهان بینی مدیریت است. باید بدانیم که هر ضعف و نقصی در هر جای سازمان پیدا شود به پای مدیریت نوشته می شود. سازمان هایی که در امور خود به موفقیت های چشمگیری دست می یابند، پایبند باورهای زیر هستند:

اساس موفقیت پایدار، اصل احترام به منزلت و کرامت انسانی است.

وجود ارتباطات سازمانی و مناسبات در هر سازمان، نخستین گام نیل به موفقیت محسوب می شود.

همه تغییرات و دگرگونی ها به دست افراد ایجاد می شود.

پرسنل شاغل در سازمان، کالای مصرفی و یا محدود نیستند، بلکه منبعی با ارزش و درآمدزا برای سازمان محسوب می شوند که به کمک اصول مراقبت پیشگیرانه و پیش بینانه افزایش ارزش دارند.

با استفاده از ابزارهایی چون آموزش، مشارکت در تصمیم گیری و عملکرد، توجه به نظرات



برای تحلیل گران اقتصادی و بازاریابی ثابت شده که فروشندگان یا سازمان‌هایی که از منظر سنتی به مفاهیم مشتری، کالا، بازار، فروش، خرید، رقابت، تبلیغات، کیفیت و... نگاه کرده و می‌کنند، علاوه بر عدم کسب موفقیت، سرمایه‌های خود را هم از دست داده‌اند



نیز برای سلب اعتماد مشتری از سازمان کافی است. سازمان‌های برتر دنیا برای بهره‌گیری بهتر از این فرهنگ و شرایط خود از روش خودکنترلی که اغلب با استفاده از تجهیزات خطناپذیر صورت می‌گیرد، استفاده می‌کنند و با کاهش زمان بازخورد اطلاعات از طریق کشف عیوب به فرایند تولید و عملکرد خود کمک می‌کنند، که این عیوب پیش از آنکه از حدود کنترل خارج شود، کشف و شناسایی شوند.

نقش فناوری اطلاعات (IT) در تبیین فرهنگ سازمان

همانطور که می‌دانید، نقش فناوری اطلاعات (Information Technology) امروزه در تمامی زمینه‌ها بسیار واضح و اساسی است، زیرا در آن زیربنای اساسی همه شرکت‌ها، مؤسسات و واحدهای اقتصادی است که آنها را قادر می‌سازد در فضای اطلاعاتی مناسب فعالیت کنند، هزینه‌های خود را کاهش، دلالان و واسطه‌ها را حذف، سرعت خدمت‌رسانی و پاسخگویی را به‌طور چشمگیر افزایش و کیفیت محصول یا خدمت خود را هم افزایش دهند.

فناوری اطلاعات صنعتی راهبردی، اصولی و سودآور است و در همه صنایع جهان کاربرد دارد. همچنین فناوری اطلاعات ابزاری حیاتی برای نیل به فراتکنولوژی است. تأثیر فن‌آوری اطلاعات در افزایش کیفیت، بهره‌وری، کارایی تولیدات و خدمات، رشد اقتصادی با حداقل آلودگی زیست محیطی و کمترین نیاز به مواد و انرژی موجب شده است بسیاری از سازمان‌ها خواستار تنظیم سیاست‌ها و راهبردهای دقیق برای توسعه و گسترش آن باشند. نقش پایه‌ای و اصولی فن‌آوری اطلاعات در ایجاد و توسعه فرهنگ مشتری‌مداری در سازمان‌ها در بحث ارتباطات بسیار پررنگ‌تر است، زیرا یکی از دلایل اصلی موفقیت سازمان‌های برتر دنیا ایجاد و مدیریت بر رابطه فردی با تک‌تک مشتریان است. فناوری اطلاعات به سازمان این کمک را می‌کند که شاخص موفقیت خود را سهم از تعداد مشتری بدانند نه سهم بازار، یعنی پیدا کردن و آرایه محصولات و خدمات بیشتر و بهتر برای مشتریان.

اطلاعات برای سازمان مزیت رقابتی ایجاد می‌کند و به سازمان امکان حل مسایل و تصرف فرصت‌های جدید را می‌دهد. برای استفاده از این فرایند یک جریان اطلاعات پیوسته که از شرکت به مشتریان هدایت می‌شود (اطلاعات برای مشتری) پیش‌نیاز است. این اطلاعات شامل اطلاعاتی در مورد محصولات، خدمات، بازارها و گستردگی آنها و تأمین‌کنندگان است که بر روی درک مشتری از کیفیت محصولات و خدمات تأثیر می‌گذارد. در همین زمان، جریان اطلاعات از مشتریان در جهت خلق نوآوری در خدمات و محصول، تولید ایده و بهبود مستمر برای محصولات و خدمات توسط سازمان ایجاد و هدایت شده و با جریان اطلاعات برای مشتری به هم پیوند داده می‌شود. براساس اطلاعات جمع‌آوری شده یک برنامه عمل دقیق تهیه می‌شود و بر این اساس تمام منابع سازمان، سازمان‌دهی، هدایت و کنترل می‌شوند.

مراحل ایجاد و گسترش فرهنگ مشتری‌مداری در شرکت‌ها و سازمان‌ها

برای اجرای دقیق این برنامه‌ها یا همان ایجاد و گسترش فرهنگ مشتری‌مداری در شرکت‌ها و سازمان‌ها باید مراحل زیر را طی کنیم:

۱- شناسایی مشتریان

شناخت فردی مشتری امری بسیار حیاتی است. اگر شرکت و سازمانی نتواند حداقل مشخصه‌های مشتریان مهم را جمع‌آوری کند، نخواهد توانست برنامه‌های تک به تک را به اجرا درآورد، زیرا در فرایند مشتری‌مداری در هر شرکت و سازمان، مهم‌ترین گام شناسایی مشتریان و انتظارات اوست.

پیشنهادی کارکنان، بیمه و درمان، ایجاد امنیت روانی و شغلی در بین کارکنان سازمان و... آرامش را در وجود و باورشان نهادینه کرده و بدین طریق احساس تعلق سازمانی و انگیزه خدمت و کار بیشتر در سازمان از جانب آنها افزایش خواهد یافت. همچنین باید به رفاه کارکنان و بهبود کیفیت زندگی‌شان و آرامش همه‌جانبه خانوادگی آنها، در تمام زمان‌ها توجه کرد.

- برای کسب موفقیت علاوه بر توجه به مشتریان درون سازمانی (کارکنان)، باید به مشتریان برون سازمانی (ارباب رجوع) و یا مصرف‌کننده کالا و خدمت به‌طور همزمان توجه کرد.

- کار تیمی به مثابه ابزار راهبردی مشارکت کارکنان در پیشرفت سازمان، سبب بهبود ثمربخشی فعالیت‌های درون‌گروهی و بین‌گروهی می‌شود تا «کار درست به شیوه درست» انجام شود.

- توجه به فرهنگ کیفیت، یعنی فرهنگی که به تعیین اهداف مشترک بین مشتری و تولیدکننده می‌پردازد.

- اعتقاد به بهبود مستمر یا همان خطناپذیرسازی، در همه ارکان و اجزای تعریف شده در سازمان جهت افزایش کارایی.

- تعیین و اجرای استانداردها در مرحله طراحی و برنامه‌ریزی در راستای تولید کالا یا آرایه خدمت و تمرکز بیشتر در زمینه کیفیت به عنوان آخرین هدف.

بهره‌گیری از فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT)، کلیدی جهت دستیابی به فرهنگ صحیح سازمانی است.

مشارکت دادن کارکنان در تصمیم‌گیری‌ها و استفاده از هوش و خلاقیت آنها برای حذف خطاها و هدایت کارکنان به سمت انجام فعالیت‌های خلق که در نهایت ارزش افزوده بیشتری خواهیم داشت.

باید ذکر کنیم که در دنیای رقابتی امروز حتی یک محصول معیوب و یا یک خدمت ناقص

شناسایی مشتریان و انتظارات او جز با مراجعه به وی و دریافت دیدگاه‌های او میسر نیست. شناسایی اصولی مشتریان بالفعل و بالقوه منجر به برنامه‌ریزی صحیح و کنترل سطح انتظارات مشتریان خواهد شد و به تبع آن سطح کیفی کالا و خدمات ارتقا پیدا می‌کند.

۲- طبقه‌بندی کردن مشتریان

مشتریان تفاوت‌های اساسی و زیادی با هم دارند، اما از دودیدگاه مهم‌تر از هم متمایز می‌شوند. نخست از نظر ارزش آنها نزد فروشنده و دوم از نظر تفاوت در نیازهایشان. این تمایز به سازمان این امکان را می‌دهد تا رفتار سازمان خود را در جهت جلب نظر و رفع نیازهای مشتریان خود با توجه به طبقه‌بندی‌های مشتریان، سازمان دهی کرده و منابع و انرژی سازمان را به طور صحیحی صرف کند. همچنین گوش دادن به صدای مشتری باعث شناخت نیاز آنها شده و برنامه‌های سازمان در جهت تأمین این نیازها طبقه‌بندی و اولویت‌بندی می‌شوند. در این مرحله مشتریان به انواع حقیقی، حقوقی، سازمانی، جغرافیایی، داخلی و خارجی نیز طبقه‌بندی می‌شوند.

۳- تعامل داشتن با مشتریان

برای کارایی و اثربخشی کار باید هزینه‌های ارتباطات بهبود یابند. تعامل با مشتریان نه تنها هزینه‌های ارتباطات را کاهش می‌دهد، بلکه از این طریق اطلاعات ارزشمندی به دست می‌آید که هم در راستای رفع نیاز مشتری کارایی دارد و هم روابط با مشتری را مستحکم‌تر و عمیق‌تر می‌کند و ریسک از دست دادن مشتری به طرز قابل ملاحظه‌ای کاهش می‌یابد. در این فرایند سازمان به خواسته‌های مشتری گوش می‌دهد و در کنار آگاهی از تغییر نیازهای مشتریان به چگونگی برنامه‌ریزی منابع سازمان برای پاسخ دادن سریع به نیازهای آنان پی می‌برد. با ایجاد و گسترش ارتباطات با مشتریان درجه بالایی از رضایت را در آنها ایجاد می‌کنیم و به این ترتیب مشتری به شخصه به سازمان احساس تعلق می‌کند و ضمانت بین مشتری و سازمان به تدریج پررنگ‌تر می‌شود. همواره باید این را در نظر داشت که مشتریان نقش تبلیغات زنده را برای سازمان بازی می‌کنند. سازمان را تمجید کرده و آن را به دیگران پیشنهاد می‌کنند. اگر سازمان به رضای نیازهای مشتری ادامه دهد و خدماتش را به شیوه‌هایی آرایه دهد که همیشه دارای تقاضا باشد ارزش دوطرفه ایجاد می‌شود و هدف نهایی که همان وابستگی مشتری یا مدیریت استراتژیک روابط با مشتری است، قابل حصول است.

۴- تطبیق دادن و هماهنگ کردن بعضی از رفتارهای سازمان با مشتریان

تغییر رفتار سازمان، ساختار سازمان، مهندسی مجدد و در مجموع تغییر فرهنگ سازمان در راستای نیازهای مشتریان و تأمین آنها، یکی از روش‌های موفقیت سازمان‌های بزرگ دنیا است. این تغییر و هماهنگی می‌تواند به معنای تطبیق با تک‌تک مشتریان به هنگام تولید انبوه کالا یا تطبیق بعضی ویژگی‌های خدمات برای مشتری باشد.

۵- ارزشگذاری به خواسته‌های مشتریان

سازمان‌های موفق و اثربخش همیشه سعی می‌کنند نسبت ارزش دریافتی گروه‌های مختلف مشتریان را بالاتر از عدد ۱ نگه دارند و حتی آن را به عددهای بالاتر برسانند و موجبات خشنودی آنان را فراهم سازند. ارزش دادن به خواسته مشتری باید در همه سطوح سازمان و هر یک از واحدهای تابعه جریان یکسان و دایم داشته باشد. برای نمونه ترغیب کارکنان در تماس با مشتریان به رفتارهای مؤدبانه و محترمانه در دادن جواب سلام، بالا بردن سرو توجه کردن به مشتری، پاسخگویی به سؤالات و همدلی کردن با ارباب رجوع باید مورد توجه همه عناصر سازمان قرار گیرد.

۶- تلاش و کوشش برای تبدیل کردن مشتریان به مشتریان وفادار و دایمی

مشتریان، یک دارایی استراتژیک برای شرکت‌ها و سازمان‌ها هستند. برای حفظ این دارایی همواره باید یک رابطه «برنده-برنده» بین شرکت‌ها و سازمان‌ها و مشتریان ایجاد شود و این در صورتی استقرار می‌یابد که طرفین احساس کنند برایشان مزایای خاصی وجود دارد و به صورت دو قطب یکدیگر را جذب کنند. برای اینکه مشتری از وضعیت وفاداری نسبی به وفاداری دایم در طول زندگی برسد، باید از سیستم‌های مدیریت روابط با مشتریان استفاده کرد. همیشه نگهداری مشتریان موجود سودآورتر از جذب مشتریان جدید است. در طول یک توسعه زمان روابط با مشتری، هزینه بازاریابی و فروش به مشتریان موجود به تدریج کاهش یافته و حاشیه کلی توسعه به طور بالقوه افزایش می‌یابد. مشتری وفادار فقط روی قیمت تمرکز ندارد، بلکه به عنوان حامی و طرفدار شرکت و یا سازمان عمل کرده و در نتیجه به جذب مشتریان جدید کمک می‌کند.

۷- ارزیابی میزان رضایت مشتریان

یکی از مهم‌ترین اقدامات در فرایند جلب رضایت مشتری و تداوم فرهنگ مشتری مداری شرکت با سازمان، ارزیابی میزان رضایت او از کالا و خدمات دریافتی است. در این مرحله شرکت و یا سازمان می‌تواند رأساً یا از طریق مؤسسات تحقیقاتی مستقل با اجرای برنامه‌های نظرسنجی مناسب

میزان رضایت مشتریان از ابعاد مختلف عملکرد عرضه‌کننده، کالا و خدمات دریافتی را بسنجد. درجه رضایت مشتریان علاوه بر اینکه میزان موفقیت شرکت و یا سازمان را در دستیابی به بخشی از اهدافش نشان می‌دهد، بلکه امکان اصلاح و بهبود کیفیت و روش‌ها را برای شرکت یا سازمان عرضه‌کننده فراهم می‌کند.

در اجرای مراحل مذکور لازم است شرکت‌ها و سازمان‌ها فلسفه وجودی خود را بازنگری کرده و نگرش‌های مدیران و کارکنان خود را در راستای این فلسفه حرکت دهند. باید توجه داشت که کلید رضایت‌مندی مشتریان، عملکرد کارکنان و درک و تشخیص و ارج نهادن به میزان ادامه ارتباط بین کارکنان و مشتریان است. پس استخدام و آموزش کارکنان شایسته و دانایی که مهارت لازم در ایجاد ارتباط صحیح و منطقی و پایدار با مشتری را دارند یکی از وظایف و اقدامات مهم مدیریت شرکت یا سازمان است و این بدان معناست که در یک شرکت و یا سازمان، از بالاترین تا پایین‌ترین سطوح، باید یک هدف دنبال شود و آن ایجاد رضایت واقعی مشتریان است. باید همواره به این اصل اساسی توجه کنیم که قول کمتری بدهیم ولی بیشتر و بهتر از آنچه قول داده ایم، عمل و عرضه کنیم. در جهت حرکت شتابنده به سوی شکوفایی اقتصادی حمایت از فرهنگ مطلوب و مثبت سازمانی مورد نیاز است. نکته قابل توجه آنکه مدیران شرکت‌ها و سازمان‌ها، نقش خطیری را در تحول فرهنگ شرکت یا سازمان خود برعهده دارند. تجربه شرکت‌ها و سازمان‌های موفق در کشور نشانگر آن است که به رغم تأثیر عوامل محیطی، امکان بسیاری از تحولات مثبت در درون شرکت‌ها و سازمان‌ها وجود دارد و این خود می‌تواند بستر ساز تحولات وسیع‌تری در کل جامعه باشد. فرهنگ مطلوب و نظم‌پذیری در شرکت‌ها و سازمان‌ها، زمینه‌های استفاده مفید و مؤثر از منابع انسانی و عادی را فراهم می‌سازد و آثار مطلوبی در بهره‌وری و کسب مزیت رقابتی خواهد داشت. همچنین شرکت‌ها و سازمان‌ها، با اجرای استراتژی همکاری، تشکیل شبکه‌های کاری درون سازمانی و به کارگیری تکنولوژی روز می‌توانند به میزان انعطاف‌پذیری خود افزوده و در برآوردن نیاز و یا نیازهای مشتریان عملکرد شایسته‌تری داشته باشند. □

منابع:

در دفتر ماهنامه موجود است.



نقش بنادر در فرایند توسعه اقتصادی کشور

دکتر سید ناصر سعیدی^۱
کمال مرادیپور^۲

در فرایند توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیم و مثبتی میان گسترش حمل و نقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی بیشتر وجود دارد، به عبارت دیگر همراه با افزایش تولید ناخالص داخلی، میزان ارزش افزوده بخش حمل و نقل نیز افزایش می یابد و به همین دلیل است که توسعه و رشد اقتصادی بسته به توسعه بخش حمل و نقل نیز افزایش می یابد و فعالیت های حمل و نقل از جمله فعالیت های اساسی و زیربنایی برای رشد و تحول اقتصادی به حساب می آید. سواحل و کرانه ها از آغاز تاریخ بشریت کانون و بستر تمدن ها و به لطف حضور انسان مرکز کسب و کار بوده اند. حمل و نقل دریایی نیز از آغاز تاریخ نقش مهمی در گذران زندگی انسان داشته و این نقش امروزه پررنگ تر هم شده است.

بنابراین بنادر از جمله عوامل تسریع در فرایند توسعه اقتصاد ملی و منطقه ای و یکی از حلقه های اصلی حمل و نقل دریایی و مبادی ورود و خروج کالا به شمار می روند که در سراسر دنیا، حکم دارایی های راهبردی ملی را دارند.

حمل و نقل؛ زیربنای رشد و توسعه اقتصادی

رشد و توسعه اقتصاد پدیده ای است که در زمره آرزوها و آرمان های بسیاری از کشورها قرار دارد و در حال حاضر از جایگاه ویژه ای برخوردار است. فراهم آوردن زندگی مناسب برای تداوم آحاد و جامعه، خواست و آرزوی دیرینه ای بوده که مدت ها است سرلوحه اهداف و برنامه ریزی های گوناگون کشورها قرار گرفته و امروزه هیچ برنامه ای بدون هدف و دستیابی به توسعه تنظیم نمی شود، لذا تحقق این واقعیت انکارناپذیر و ضروری عصر حاضر به ابزارهای مناسبی نیاز دارد.

بنادر از جمله عوامل تسریع در فرایند توسعه اقتصاد ملی و منطقه ای و یکی از حلقه های اصلی حمل و نقل دریایی و مبادی ورود و خروج کالا به شمار می روند که در سراسر دنیا، حکم دارایی های راهبردی ملی را دارند. حمل و نقل دریایی به دلیل ماهیت بین المللی در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد جابه جایی تجارت جهانی کالا را دربرگرفته است و سایر شیوه های حمل و نقل از جمله جاده ای، ریلی و هوایی تنها سهمی ۱۰ درصدی از دنیای حمل و نقل دارند. در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بنادر صورت می گیرد، بنابراین با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا، توسعه بنادر کشور به عنوان دروازه های ارتباطی کشور، امری الزامی است.

باتوجه به اهمیت حمل و نقل دریایی به عنوان آسان ترین و ارزان ترین و سهل الوصول ترین وجه حمل و نقل، سعی بر آن شده است تا در این مقاله نسبت به معرفی نقش حمل و نقل دریایی و بنادر در توسعه اقتصادی و همچنین معرفی موقعیت بنادر ایران بیشتر پرداخته شود. همچنین باتوجه به شکاف عملکردی بنادر کشور با شاخص های مطلوب جهانی می توان با چاره اندیشی، تدوین برنامه ها، راهبردهای مشخص و برنامه ریزی شده و همچنین مواردی مانند سرمایه گذاری، ایمنی دریانوردی و ظرفیت سازی پیشرفت مطلوب تری را برای بنادر میسر ساخت.

۱. استادیار دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی حمل و نقل دریایی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر و کارشناس مسئول امور مالی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان بندر امام خمینی (ره)

استفاده از آن را در منطقه دیگر فراهم می آورد. البته این نوع خدمت هیچ نوع تغییر و تبدیل مادی در کالا پدید نمی آورد، بلکه موجب تغییر محل عرضه کالا می شود.

بنابراین برخورداری از شبکه حمل و نقل پویا، هماهنگ و سازمان یافته یکی از معیارهای اصلی سنجش میزان توسعه یافتگی جوامع در جهان امروز محسوب می شود. براین مینا جامعه ای که از شبکه حمل و نقل کارآمدتری برخوردار باشد واجد شرایط و توسعه فراگیرتر خواهد بود. اهمیت شبکه حمل و نقل در ساختار اجتماعی، اقتصادی و حتی سیاسی جوامع امروزی به اندازه ای است که کارشناسان آن را زیربنای توسعه پایدار هر جامعه می دانند.

در همین راستا تجربیات کشورهای توسعه یافته نشان می دهد که توسعه حمل و نقل پیوسته در حد کلان اقتصادی باعث افزایش رشد اقتصادی و بازدهی اجتماعی نسبت به سرمایه گذاری های خصوصی بوده و در سطح خرد نیز بهبود حمل و نقل به کاهش هزینه های تولید و توزیع منجر شده که با توسعه فراگیر بازار، زمینه را برای پیدایش رقابت سالم افزایش داده است. ضمن اینکه تکامل زیرساخت های حمل و نقل در مناطق شهری به افزایش کارایی و بازدهی نیروی کار و سرمایه منجر می شود.

یکی از ابزارهای لازم و ضروری که نقش عمده ای در تحقق و دستیابی به رشد اقتصادی ایفا می کند، حمل و نقل پویا است. این بخش زیربنایی نه تنها به خودی خود اشتغال زا بوده و تولید خدمت می کند، بلکه بر توسعه سایر بخش های اقتصادی همانند کشاورزی، صنعت و خدمات نیز تاثیرگذار است. بنابراین چنانچه این بخش کلیدی همراه و همسو با سایر بخش های اقتصادی کشور توسعه نیابد، می تواند یکی از مهم ترین عوامل بازدارنده رشد و توسعه اقتصادی کشور به شمار آید. بدین ترتیب رابطه بین توسعه با حمل و نقل دوطرفه است و غفلت از حمل و نقل می تواند اهداف توسعه را تضعیف کند.

به عبارت دیگر، هیچ حدفاصلی بین توسعه و حمل و نقل وجود ندارد، به طوری که بشر می تواند به قیمت نابودی حیات اقتصادی، حمل و نقل را نادیده بگیرد. ضمن اینکه حمل و نقل از جمله مشاغل وابسته است که در صورت رشد و توسعه سایر بخش های اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی شاهد شکوفایی آن خواهیم بود. افزایش تولید و تقسیم کار، افزایش جمعیت و پراکندگی آن از عمده مسایلی هستند که در تقاضای حمل و نقل نقش مؤثری دارند. از سوی دیگر، حمل و نقل مناسب موجب تسریع رشد اقتصادی نیز خواهد شد، زیرا حمل و نقل سرمایه به کار گرفته شده و در گردش یک منطقه را آزاد ساخته و



”
**به گزارش مجمع جهانی اقتصاد، ایران از
 نظر شاخص کیفیت زیرساخت‌های بنادر
 در بین ۱۴۴ کشور جهان در رده ۸۱ جهان
 و در این خصوص از نظر شاخص کیفیت
 زیرساخت‌های بنادر بالاتر از کشورهای
 مانند ایتالیا، روسیه، بلغارستان، آرژانتین،
 اندونزی و برزیل قرار گرفته است**

سواحل و بنادر ایران

ایران با ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و در اختیار داشتن ۲۵۰ بندر کوچک و بزرگ در منطقه خاصی قرار گرفته که خلیج فارس در جنوب و دریای خزر در شمال آن قرار داشته و یک سوم مرزهای آن دریایی است؛ هفت استان کشور در نوار ساحلی قرار دارند که بالغ بر ۲۲٫۵ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده اند هر چند درصد کم از این جمعیت به طور مستقیم در جوار دریا زندگی کرده و از آن ارتزاق می‌کنند ولی زندگی بخش عمده‌ای از این جمعیت کم و بیش با دریا مرتبط بوده و از آن تأثیری پذیرد.

استان‌های مازندران و گلستان و گیلان در شمال کشور قرار دارند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این سه استان که در مجموع معادل ۵/۳ و ۷ مساحت کشور را شامل شده و ۱۰ درصد جمعیت کشور را نیز در خود جای داده‌اند، رقمی حدود ۱۲۰ نفر در کیلومتر مربع است. استان‌های دیگر یعنی خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان که در جنوب کشور واقع شده‌اند، معادل ۲۱ درصد مساحت کشورند و ۱۲/۵ درصد جمعیت ایران را در خود جای داده‌اند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این چهار استان هم کمتر از ۳۰ نفر در کیلومتر مربع است. این در حالی است که ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند و ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر دارند در سواحل یا در نزدیکی سواحل واقع شده‌اند. علاوه بر آن، برابر پیش‌بینی‌های انجام شده، تا سال ۲۰۲۰، دوسوم جمعیت جهان در محدوده‌های ساحلی سکنی خواهند داشت. از میان ۲۰ جزایر ایرانی خلیج فارس نیز ۱۱ جزیره دارای سکنه و ۹ جزیره فاقد سکنه‌اند که در این بین کوچک‌ترین آنها جزیره فارسی با ۲۵ کیلومتر مربع و بزرگ‌ترین آنها قشم با ۱۴۹۱ کیلومتر مربع است. جزایر ایرانی خلیج فارس ویژگی‌های متفاوتی نسبت به هم داشته و لذا جایگاه ارزشی مختلفی نیز نسبت به هم دارند. برای مثال جزایر خارک، سیری و لاوان ارزش نفتی بالایی داشته و جزیره کیش ارزش گردشگری دارد.

در حالی که جزیره قشم از نظر اقتصادی و جزایر ابوموسی، هرمز و

فارسی از جنبه‌های سیاسی، امنیتی و دفاعی حایز اهمیت هستند، لذا در کنار ضرورت اعمال مدیریت یکپارچه در این جزایر، این تفاوت‌های ارزشی سبب شده تا برای توسعه این جزایر هم نیازمند تدوین طرحی مستقل برای هر کدام باشیم. از این رو ایران را می‌توان یک کشور دریایی به شمار آورد، به طوری که سازمان بنادر و دریانوردی سالانه بالغ بر ۸۰۰ میلیارد تومان در بنادر کشور سرمایه‌گذاری می‌کند. در عین حال باید اشاره داشت که توسعه زیرساخت‌های بندری و حرکت به سوی اقتصاد دریامحور از راهبردهای مهم دولت است.

حمل و نقل دریایی به دلیل ماهیت بین‌المللی در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی تجارت جهانی کالا را دربر گرفته است و سایر شیوه‌های حمل و نقل از جمله جاده‌ای، ریلی و هوایی تنها سهمی ۱۰ درصدی از دنیای حمل و نقل دارند. سالانه بیش از ۸/۴ میلیارد تن انواع کالا از طریق دریا و توسط خطوط کشتیرانی حمل می‌شوند و این میزان نسبت به سه دهه قبل، نزدیک به ۵/۵ برابر شده است. این آمار حاکی از افزایش فزاینده تجارت جهانی کالا و نقش حمل و نقل دریایی در آن است که در این میان، بنادر نقش کلیدی را ایفا می‌کنند. در کشور ما حدود ۹۰ درصد از صادرات و واردات کالا از بنادر و اسکله‌های بازرگانی و پایانه‌های دریایی کشور صورت می‌گیرد. به عبارتی دیگر، بنادر جمهوری اسلامی ایران دروازه‌های اصلی ورود و خروج کالا هستند، به طوری که میزان تخلیه و بارگیری کالا در ۱۱ بندر تجاری کشور سال ۱۳۸۹ بالغ بر ۱۳۵ میلیون تن بود که در سال ۱۳۹۰ این رقم به ۱۴۵ میلیون تن افزایش یافته است.

در حال حاضر ۱۱ بندر اصلی در کشور وجود دارد و ۸۲ بندر کوچک و چند منظوره در سواحل شمالی و جنوبی کشور فعال هستند. بنادر کشور به دلیل موقعیت ممتاز جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای مهم حمل و نقل از جمله کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب از پتانسیل بالقوه‌ای برای ترانزیت کالا برخوردار هستند. هر چند که سایر بنادر منطقه هم دارای مزیت‌های حمل و نقلی هستند، اما به جرأت می‌توان گفت که مزیت‌ها و قابلیت‌های بالقوه بنادر ایران نسبت به سایر بنادر منطقه بیشتر است.

به گزارش مجمع جهانی اقتصاد، ایران از نظر شاخص کیفیت

بنادر نسل اول

در بنادر نسل اول سرمایه‌گذاری فکری و مالی و فعالیت بنادر منحصر در محدوده بندر متمرکز می‌شود و مدیران این‌گونه بنادر اطلاع و آگاهی لازم و کافی را در سمت دریا از تغییرات حاصله در زمینه کشتی، کشتیرانی و نیازها و خواسته‌های شرکت‌های کشتیرانی و یا در سمت خشکی از تغییرات حاصله در صنعت حمل و نقل و نیز فرصت‌ها و چالش‌های پیش رو ندارند. چنین طرز تلقی و دید محدود از مفهوم بندر باعث شده است که بنادر به صورت یک سازمان ایزوله، منزوی و جدا از تغییرات حاصله در دریا و خشکی به فعالیت خود ادامه دهند.

بنادر نسل دوم

در این نسل از بنادر، بندر، دولت و شرکت‌های خدمات بندری درک گسترده و بازتری از مفهوم بندر دارند. بندر به عنوان یک مرکز صنعتی، حمل و نقل و تجاری شناخته می‌شود، لذا بنادر اجازه دارند سرویس‌ها و خدمات تجاری به مشتریان خود ارائه کنند که البته این خدمات مستقیماً به فعالیت‌های معمول تخلیه و بارگیری بنادر مرتبط نیست و خط مشی، قانونگذاری، طرز تلقی و نگرش مدیران این بنادر بر اساس این مفهوم گسترده از بندر صورت می‌گیرد. در نتیجه حوزه فعالیت این بنادر به سمت فعالیت‌های تجاری و دیگر فعالیت‌های مرتبط با آنها نظیر بسته‌بندی کالا و سرویس‌های صنعتی دیگر گسترش می‌یابد و تأسیسات صنعتی در محوطه و مراکز نزدیک به این بنادر ساخته می‌شوند و لذا این بنادر به سمت پسرانه خود با صناعی نظیر آهن، فولاد، پالایشگاه‌ها، صنایع شیمیایی، آلومینیوم و... توسعه و گسترش

زیرساخت‌های بنادر در بین ۱۴۴ کشور جهان در دهه ۸۱ جهان و در این خصوص از نظر شاخص کیفیت زیرساخت‌های بنادر بالاتر از کشورهایمانند ایتالیا، روسیه، بلغارستان، آرژانتین، اندونزی و برزیل قرار گرفته است. در این رده‌بندی هلند بهترین وضع را داشته و اول شده است. سنگاپور و هنگ‌کنگ هم رده‌های دوم و سوم را به خود اختصاص دادند.

روند تکامل بنادر

امروزه بنادر را به سه گروه یا نسل مختلف تقسیم بندی می‌کنند. البته این تقسیم‌بندی بر اساس کوچکی و بزرگی بنادر یا موقعیت جغرافیایی و یا دولتی و خصوصی بودن بنادر نیست، بلکه بر اساس معیارهای زیر تقسیم‌بندی می‌شوند:

- طرز تلقی، نگرش و خط مشی توسعه بندر
 - حوزه و گسترش فعالیت بندر مخصوصاً در زمینه فن‌آوری ارتباطات و اطلاعات (ICT)
 - جامع‌نگری در برنامه‌های عملیاتی و سازمانی
- برای تمایز بین نسل جدید و قدیم بنادر، توجه به طرز تلقی و نگرش، استراتژی و خط مشی توسعه بندر یکی از نکات مهم و کلیدی است. تا قبل از دهه ۱۹۶۰ جابه‌جایی کالا، انبارداری و کمک‌ناوبری از ابتدایی‌ترین فعالیت‌ها و وظایف بنادر محسوب می‌شد. امروزه نیز چنین تفکر و اندیشه‌ای وجود دارد و مفهوم بندر را به محل تخلیه و بارگیری کشتی‌ها، انبارداری کالا و سرویس‌های محدود دریانوردی محدود می‌کند.



حمل و نقل دریایی کالا

حمل و نقل دریایی کالاها نقش کلیدی در تجارت خارجی به ویژه تجارت فراقاره‌ای جهان دارد و بدون وجود حمل و نقل دریایی، واردات و صادرات کالا که پایه تجارت مدرن جهانی است، امکان پذیر نیست.

بنادر ایران در دریای خزر، دریای عمان و خلیج فارس قادر به جابه جایی حدود ۱۶۰ میلیون تن بار در افق ۱۰ ساله خواهند بود و خدمات موثری را برای صاحبان کالا و مشتریان فراهم می آورند. در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بنادر صورت می گیرد، بنابراین با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا، توسعه بنادر کشور به عنوان دروازه های ارتباطی کشور، امری الزامی است.

امروزه مفهوم ارزش افزوده در مباحث اقتصادی بسیار حایز اهمیت است و بنادر به عنوان حلقه ای از زنجیره لجستیکی که باعث ایجاد ارزش افزوده می شوند، مطرح هستند. در نظام ارزش افزوده، بنادر از یک سیستم توزیعی انبارگرا که وظیفه اش تخلیه و بارگیری کالاهای انبار شده در محوطه های بندر است، تبدیل به یک سیستم توزیعی سفارش گرا می شوند.

در سیستم توزیعی سفارش گرا، هدف بهینه سازی فعالیت هایی است که تحویل کالا از طریق یک زنجیره حمل و نقل به زنجیره دیگری را تضمین می کند و به منظور بهینه سازی کل سیستم، رویکرد تدارکاتی مشخص می کند که چه موقع و کجا و چگونه باید اقدامات لازم صورت پذیرد. این رویکرد به معنای تعیین دقیق محل، زمان و شیوه استفاده از هر یک از روش های حمل و نقل است.

نتیجه گیری

امروزه در دنیا حمل و نقل دریایی حرف اول را در جابه جایی بار و مسافر می زند، چرا که ارزان ترین، ایمن ترین و سهل الوصول ترین نوع نقل و انتقال است و با توجه به موقعیت جغرافیایی و نیز مختصات بازار از تنوع بالایی برخوردار است.

بنادر جزو دارایی هایی نامشهود ملی هستند. امروزه کارایی در بنادر با سه عامل سرعت، هزینه و ایمنی سنجیده می شود و برای اینکه بنادر بتوانند یک محیط رقابتی بسیار با اهمیت برای تولیدکنندگان و صادرکنندگان محسوب شوند، باید به عنوان یک سیستم کارا و با کیفیت نقش توزیع کالا را بر عهده بگیرند. الگوهای عملکردی بنادر کشور، بیانگر وجود ظرفیت های بالقوه گسترده ای است که به دلیل نبود شرایط لازم در گذشته و فرصت طلبی های بنادر رقیب، از دست رفته و یا کاهش شدیدی پیدا کرده است.

حرکت های توسعه ای مطلوب چند سال اخیر در بنادر، از شکاف عملکردی بنادر کشور با شاخص های مطلوب جهانی کاسته و به نظر می رسد می توان با چاره اندیشی، تدوین برنامه ها، راهبردهای مشخص و برنامه ریزی شده و همچنین مواردی مانند سرمایه گذاری، ایمنی دریانوردی و ظرفیت سازی پیشرفت مطلوب تری را برای بنادر میسر ساخت. □

منابع:

در دفتر ماهنامه موجود است.

می یابند. بنادر نسل دوم نه تنها مراکزی برای حمل و نقل، که مراکز صنعتی و تجاری نیز هستند. این نسل از بنادر از دهه ۶۰ میلادی و با افزایش واردات مواد اولیه به کشورهای صنعتی به منصفه ظهور پیوستند. ظهور این نسل از بنادر را می توان همزمان با استفاده از تانکرها و فله برهای بزرگ در حمل و نقل دریایی دانست. این نسل از بنادر را «بنادر صنعتی» نیز می نامند.

بنادر نسل سوم

برنامه ریزان، مدیران و اپراتورهای بنادر نسل سوم دید، نگرش و درک متفاوت و جدیدی از نوع فعالیت و توسعه این بنادر دارند. آنها بندر را به عنوان مجتمع دینامیک و در حال پیشرفت در یک مجموعه پیچیده از شبکه تولید، پخش و توزیع بین المللی کالا و خدمات می بینند. بر اساس این تفکر، تلقی و دیدگاه مدیران این نسل از بنادر از نقش انفعالی ارایه تسهیلات و خدمات بندری به نقش فعال همکاری در پروسه تجارت جهانی تغییر یافته است. این نسل از بنادر از دهه ۸۰ میلادی و به دلیل گسترش جهانی تجارت کانتینری و حمل و نقل چندوجهی و همچنین نیازهای روبه رشد تجارت جهانی به منصفه ظهور پیوستند.

نقش بنادر فعال در توسعه اقتصادی

بنادر کارا و فعال، علاوه بر تنوع در صادرات و خروج از اقتصاد تک محصولی، نقش ارزشمندی در کاهش بهای تمام شده کالاها دارند و با توجه به گستردگی سواحل دریایی کشور، این زیرساخت ها می توانند جریان سرمایه گذاری را به درون فضای ملی هدایت کنند. بالغ بر ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می شود، زیرا این نوع حمل و نقل دارای مزایای بسیاری همچون قیمت ارزان، انتقال حجم و وزن انبوه کالا، انتقال سریع و بی خطر کالاهاست و این مزایا موجب شده تا حمل و نقل دریایی و راه های آبی از توجه ویژه ای برخوردار شوند.

با نگاهی به مسیر کشتیرانی آسیا - اروپا به عنوان مسیر شرق به غرب، می توان دریافت که بنادر ایران جایگاه شایسته ای در این مسیر جهانی دارند و عبور از خاک ایران در مقایسه با مسیر کانال سوئز که مسیر بزرگ تجارت میان آسیا و اروپا تلقی می شود، حدود ۵ هزار کیلومتر کوتاه تر است.

راهبردهای عمومی توسعه بنادر ایران، شامل انتخاب قسمتی از بازار برای به دست آوردن نقش رهبری در آن، شناسایی و تقویت نقاط قوت، برطرف کردن نقاط ضعف جهت تقویت مزیت رقابتی و جایگاه در بازار تجارت حمل و نقل دریایی است.

بنادر جزو دارایی های نامشهود ملی هستند که با دو عامل عمده بر بهای تمام شده کالاهای داخلی تاثیرگذار هستند.

کارشناسان حوزه حمل و نقل معتقدند که امروزه به دلیل پیچیدگی های تجارت بین المللی و ایجاد سیستم های حمل و نقل مبتنی بر مدیریت کارآمد، توزیع کالا و خدمات در محیط رقابتی امروز بسیار حایز اهمیت است. کیفیت کارایی در بنادر با سه عامل سرعت، هزینه و ایمنی سنجیده می شود؛ هرچه بندر دارای سرعت بالا، ایمنی بیشتر و هزینه کمتر باشد، علاوه بر اینکه به عنوان یک سیستم کارا و با کیفیت نقش توزیع کالا را بر عهده می گیرد، یک مزیت رقابتی بسیار حایز اهمیت برای تولیدکنندگان و صادرکنندگان نیز محسوب می شود.

بنادر اروپا؛ آماده‌سازی برای آینده



موفقیت اروپا همواره وام‌دار تجارت دریایی و بندری بوده است، چراکه عامل و نقش بسیار مهمی در حفظ رشد اقتصادی در سال‌های گذشته و نیز سال‌های پیش‌رو ایفا کرده و خواهد کرد. از آنجایی که بنادر به عنوان یک گذرگاه یا پل ارتباطی با شبکه حمل و نقل کل اتحادیه اروپا به شمار می‌روند، از این رو می‌توان آنها را به عنوان موتورهای محرکه توسعه اقتصادی تلقی کرد، طوری که هرچقدر حضور کالا، کشتی‌های کروز و یا تفریحی در بنادر ما بیشتر و پرنرگ‌تر باشد، اشتغال‌زایی نیز دوچندان خواهد شد.

وابستگی اروپا به بنادر بسیار چشمگیر است، زیرا ۷۴ درصد از حجم کالاها- اعم از صادراتی یا وارداتی- به اتحادیه اروپا و اقصی نقاط جهان رادر دست خود دارد. نه تنها بنادر برای شکوفایی و رونق تجارت خارجی و همچنین رشد داخلی حایز اهمیت هستند، بلکه به منظور توسعه سیستم حمل و نقل یکپارچه و پایدار نیز عاملی کلیدی و مهم به شمار می‌روند. حتی اگر پایین‌ترین رقم پیش‌بینی برای رشد اقتصادی را در نظر بگیریم، انتظار می‌رود که حجم کالاهای بندری تا سال ۲۰۳۰ تا ۵۷ درصد افزایش یابد که قطعاً این موضوع باعث فزونی و تجمع کالا می‌شود. در ۲۰ سال آینده، صدها بندر اروپایی با چالش‌های عمده‌ای در خصوص اجرا، نیازهای سرمایه‌گذاری، پایداری، منابع انسانی و یکپارچگی با شهرها و مناطق بندری روبه‌رو خواهند شد، از این رو بنادر در درجه اول باید خود را با شرایط پیش‌رو وفق بدهند. به عنوان مثال نسل بعدی شناورها که به ultra-large معروف هستند تا ۱۸ هزار TEU کانتینر را حمل می‌کنند، لذا برای تطبیق با آنها، بنادر باید عمق کافی، دسترسی به کرین متناسب و فضای مناسب را فراهم کنند.

تطبیق بنادر

راندمن و عملکرد بنادر اروپا تا میزان قابل توجهی با یکدیگر متفاوت هستند. بسیاری از بنادر اتحادیه اروپا مانند روتردام، آنتورپ و هامبورگ عملکرد بسیار خوبی دارند، به طوری که مدیریت ۲۰ درصد از تمام کالاها بر عهده آنهاست، در حالی که هیچ بندری، خدماتی با این سطح بالا را ارائه نمی‌دهد. توسعه و پیشرفت اتصالات شبکه بندری و جریان تجارت به خوبی در اروپای شمالی مشهود است، این در حالی است که در جنوب اروپا بسیار کمتر به چشم می‌خورد. طرز کار این زنجیره به گونه‌ای است که اگر

موانعی هستند که بهبود عملکرد بنادر، جذب سرمایه‌گذاری و اشتغال‌زایی در این حوزه را به تعویق می‌اندازند. پیشنهاد ما برای بررسی سیاست بنادر اتحادیه اروپا بر روی بنادر شبکه حمل و نقلی اروپایی متمرکز است که ۹۶ درصد از کالاها و ۹۵ درصد از مسافران را از طریق سیستم بنادر اتحادیه اروپا عبور می‌دهد.

اگر بنادر قصد تطبیق با نیازهای اقتصادی، صنعتی و اجتماعی جدید و روز را داشته باشند باید از یک محیط رقابتی و فضای باز تجاری برخوردار باشند. اگرچه در مواردی نظیر محدودیت‌های فضا و یا منافع عمومی، مقام بندری مسؤول باید از اتخاذ تصمیماتی مبنی بر شفافیت، تناسب و غیر تبعیض بودن دسترسی بازار اطمینان حاصل کند، اما آزادی برای فراهم کردن خدمات بدون هیچ گونه تمیزی باید به عنوان یک اصل کلی تلقی شود، شفافیت

تعدادی از بنادر عملکرد خوبی نداشته باشند بر عملکرد پایدار کل اقتصاد و شبکه حمل و نقل اروپا تأثیرگذار خواهد بود.

آمادگی برای آینده

بنادر باید برای تحولات در آینده آمادگی داشته باشند؛ یعنی خود را برای توسعه ارتباطات محدود منطقه‌ای به مقیاس‌هایی وسیع اعم از جاده، راه‌آهن، شبکه‌های آبراهی درون سرزمینی، خدمات بهینه‌سازی به منظور استفاده بهینه از بنادر در حالت کنونی و ایجاد فضای تجاری برای جذب سرمایه‌گذاری آماده کنند.

تجربیات به دست آمده از ۱۵ سال گذشته حکایت از آن دارد که بازار نمی‌تواند به تنهایی درصدد رفع مشکلات برآید؛ نبود شرایط برابر رقابتی و وجود محدودیت‌ها برای دسترسی به بازار بندر از عمده



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 اقصى نقاط کشور

تحت پوشش کامل بیمه ایران (خیانت در امانت)

آدرس شعب اهواز

کیلومتر ۲ جاده اهواز - اندیشک

شهرک حمل و نقل - شرق ۴۲

تلفن : ۳۹۰۷۵۲۵-۶ (۰۶۱۱)

۳۹۰۷۱۶۴-۵

تلفن : ۳۹۰۷۵۲۷

آدرس شعب بندر عباس

پایانه باربری بندر عباس - ۳۲ دستگاه

تلفن : ۲۵۲۳۲۵۴ (۰۶۷۱)

آدرس دفتر مرکزی :

تهران ، میدان آرزو آفتاب ، خیابان پستی ،

خیابان ۱۲ شرقی ، نبش کوچه سام پلاک ۷

تلفن : ۳-۸۸۷۳۱۱۴۲

تلفن : ۸۸۵۲۴۰۱۷



وجود دارد. بدون نیروی کار آموزش دیده و افراد خبره بنادر نمی توانند عملکرد خوبی از خود نشان دهند. بر طبق تخمین های صورت گرفته ۱۶۵ هزار شغل جدید تا سال ۲۰۳۰ در بنادر ایجاد خواهد شد.

خدمات بندری پیشرفته و یک محیط ثابت همچنین باید امکانات کار پیشرفته و تدارکات اجتماعی را شامل باشد. بسیاری از کشورها این مساله را مدنظر قرار داده و عمل کرده اند، که نتایج چنین کاری را می توان در عملکرد بنادر آنها دید. تجربیات به دست آمده از دولت های عضو که اصلاحات بندری را اجرا کرده اند نشان می دهد که در این زمینه گفتگوهای شفاف و صحیح بین طرفین می تواند تفاوتی واقعی را ایجاد کند. □

ماخذ:

نشریه: PORT STRATEGY, MAY, 2013

بارگیری در بندر بهبود یابد، از رقابت های انحرافی پرهیز شود و اینکه بودجه دولتی به کجا می رود شفاف سازی شود. این کار سرمایه گذاران خصوصی بیشتری را که نیاز به تدوام درازمدت و حصول اطمینان دارند را تشویق به سرمایه گذاری خواهد کرد. بنادر همچنین باید قادر به کاهش هزینه ها برای کشتی ها با عملکرد محیطی بهتر باشند.

ماندن در عرصه رقابت

بنادر اروپایی قصد دارند که با کاهش تشریفات زائد و اجرایی و همچنین نگهداشتن بنادر در حالت رقابتی به بازده آنها کمک و تقویت کنند.

نکته آخر اینکه نیازهای کارمندان در بنادر مانند بسیاری دیگر از بخش های اقتصادی، به سرعت در حال تغییر است و نیاز روزافزونی برای جذب کارگران بندری

Gostaresht Shahed Co.



www.gostaresht-shahed.co.ir

info@gostaresht-shahed.co.ir





Responsibility To Deliver The Goods Recipient In Ports Alongside Of Imported Goods And Evaluation Precedent In This Regard

■ *Iraj Edalat Far*

The subject of responsibility of individuals in compensating of damages resulting from act or omission itself is accepted in domestic and international law. Domestic has many laws, including the Law on Customs affairs, civil liability law, civil law, commercial law to deal with this matter.

Generally damage claims must prove three things in time lawsuit. First: damage act or Omission detrimental. Second: existence of direct and decisive damages. Third: Causality relation between the damage act and the person who is alleged act. About the subject of claim cargo owners based on “goods deficit” and responsibility to deliver the goods recipient in this regard, first it is necessary to point out that despite the new law of custom affairs on 2011.11.13. Due to disapproval of executive regulation of new law, thus Executive regulation of custom affairs law was approved in 1359 that is still governing the issue of customs and port operations.

The basis of article 36 executive regulation custom affairs law, responsibility to deliver the goods recipient (port, customs, operator terminal and others) merely based on “manifest” and “number of goods packages” in which discharging from ship hold and then entering in following document.

In other words, goods recipient doesn't have any responsibility about weight, quality and value of goods. So if cargo owners propounded claim of goods weight deficit from goods recipient, the most important document is following document that should be considered by the court. And other owner documents such as bill of lading and manifest cannot be the basis of claim.

In evaluation of precedent, opinions issued by branches of the seventh and nineteenth Khuzestan Province Appeals Court under the classes of 890752 and 910547 in order to foregoing description is revealed.

Spillage Of Bulk Cargoes From Vehicles At Port Area, Its Reasons & Solution

■ *Seyyed Naser Saeidi(Ph.D)*
Reza Saffari
Ali Amiri

In our country, road transport is one of the most important elements of transportation giving attention to the problems and attempting to fix them can be a major step in the development of this sector of the transportation industry. In addition it is required to focus on reducing waste and non-compliance that exist in this sector. One of problem is spillage of bulk cargoes which has been studied in this essay and tried to find its formation reason, effect and finally solution for minimizing it. According to the result, environmental pollution, shortage of cargo and wasting of resources, increase in port cleaning cost, reduction of safety aspect due to slippery of surface, increase of service time index and dissatisfaction of customers are main effect of cargo spillage from vehicle in port area and as per studying carried out and considering amount money spent for damage due loss shipment from vehicle at port, it seems that utilizing of new technology for loading/discharging and weighing of cargoes in place and using appropriate hoppers can cause reduction of spillage in considerable amount and also result in better trimming of cargoes and avoid consequences of cargo spillage.



and maritime tourism.

4. In the light of the fact that globalization of the maritime transportation services and growing role of the developing countries in this respect, participants in the seminar call for establishment of a specialized working group for formulation and execution of the National Strategic Maritime Business Document in line with the maritime-based development where maritime businesses are identified and prioritized.

5. In compliance with the requirements of the Maritime Labor Convention and avoiding any problem in employment of the Iranian seafarers in commercial fleet and continued operation of the flag state ships, Ministry of Labor and Social Affairs and Ports and Maritime Organization (PMO) are requested to make necessary arrangements for clarification and definition of the duties and responsibilities of related parties and provide required infrastructures for the ships to comply with the requirements of the above-mentioned convention.

6. In line with attainment of the goals stated in the Perspective Plan 1404 (2015) and in view of the essentiality to develop port equipment and facilities to respond the current and future needs of the country in maritime transportation as well as sustainable development of the country's commercial fleet in regional and global markets, the participants in the seminar underlined the necessity of appropriation of foreign currency to the Ports and Maritime Organization (PMO), shipping lines, shipping yards and related organs.

7. Participants in the seminar underscored the formation of the maritime organs human resources association with the aim of following

up the wishes and demands of the human resources involved in the maritime industry in cooperation with concerned organizations and in the light of the necessity to promote the dissemination of the maritime culture among the social strata particularly students and encouraging them to engage in maritime activities, it was decided that maritime culture dissemination committee should be formed in seminar Secretariat.

8. With a view to enhance the safety of the fishing vessels and renovation of the traditional fishing vessels and presenting the operation of the substandard ship as well as providing necessary trainings to the fishermen and those involved in this fishing activities, the participants in the seminar called for making required arrangements by the pertaining organizations and bodies.

9. Participants in the seminar underlined the necessity to conduct studies on improving the structure of the traditional vessels with the aim of enhancing their resistance, protecting of maritime environment and providing required facilities on board of these ships in cooperation with the classification societies and Port & Maritime Organization (PMO).

10. Given the environmental sensitivity of the Persian Gulf, Oman Sea and Caspian Sea region, participants in the seminar call for avoiding any discharge of ship and industrial wastes to these sensitive areas and proper implementation of the annexes to the MARPOL convention by the ships and oil platforms.

11. In the light of the massive amount of traffic in Persian Gulf, Oman Sea and Caspian Sea, the participants in the seminar emphasized on the execution of the Oil Pollution Combat National Plan

approved by the Cabinet as well as implementation of the requirements of the OPRC Convention through taking follow up action for formulation of a contingency plan in coastal and offshore facilities which are potential to cause pollution and also documentation of the oil and chemical pollutions and introducing those responsible for pollutions to the concerned authorities to avoid further incidents in the territorial waters of the I.R.Iran.

12. In view of conducting the study of the integrated management of the coastal by the Ports & Maritime Organization (PMO) in cooperation with the 18 ministries and organizations and its approval by the Urban Development High Council and its notification to the coastal provinces as a top national document on sustainable development of coastal areas, participants in the seminar called for taking advantage of this study by the governmental executive bodies as appropriate.

13. Taking the account of the international nature of the maritime transportation, participants in the seminar called for extending the tax exemption of the Free Economic Zones to the commercial fleet activities with the aim of supporting and developing the fleet.

14. Participants in the seminar appreciated the IRISL Group for organizing and hosting the seminar and called for following up the full implementation of the previous seminar's resolution as well as holding regular meetings of the Secretariat and meetings of the High Council of the Top Maritime Authorities and elected Khoramshahr Maritime Sciences University on behalf of the Ministry of Science, Research and Technology as the host of the 22nd seminar.



Resolution

21st Maritime Organs & Entities Seminar

2^{1st} Maritime Organs & Entities Seminar was held in 14-15 May 2013, Ramsar (a coastal city in northern Iran) attended by the top civil and military officials as well as representatives of governmental bodies and private sector with the theme of “Sustainable Development, the Role of Maritime Organ & Entities” organized by the seminar Secretariat and hosted by the Islamic Republic of Iran Shipping Group (IRISL).

Emphasizing on realizations of Iranian Supreme Leader concerns in regards to economic development and the essentiality of planning for maritime-based development and extending their appreciation to IRISL Group for the hosting the seminar, the participants issued the seminar resolution as follows:

1. In line with effective presence of the I.R.Iran and its growing share in Caspian Sea trade market, participants in the seminar underlined the continued support and facilitation to the operation of the commercial shipping fleet with due consideration to the followings:

1.1 Creation of required infrastructure and development of necessary equipment in Iranian ports bordering Caspian Sea for

the store and export of fruits and related products through attraction of private sector's investment.

1.2 Unification of port state control (PSC) procedures in Iranian ports and Caspian Sea littoral states' ports commensurate with the special situation of the region through conclusion of Memorandum of Understanding (MOU) with Iran assuming central role.

2. With a view to make optimum use of the special geographical location of Iran and development of multimodal transport as well as increasing the volume of cargo transit to neighboring countries via Iranian soil, participants in the seminar called for facilitation of custom and transit related rules and regulations and asked High Transit Council to modify the rail tariffs with an objective of enhancing transit and maritime-based development.

3. In order to reduce adverse effects of the global economic recession and restrictions inflicted upon the Iranian maritime sectors, participants in the seminar called for further support from port and maritime activities by:

3.1 Supplying the fuel with the

cheaper price to the ships owned by the commercial and oil fleet of the country as well as the port equipment and marine crafts providing port services.

3.2 Enhancing the capability of domestic classification societies with a special focus on bring them to the international standards requirements.

3.3 Continuation of support for development of the marine insurances and P&I Clubs.

3.4 Implementation of the requirements stipulated in the article 131 of the Fifth Economic Development Plan with a view to develop bunkering industry.

3.5 Granting exemption to the ships from port dues.

3.6 Enforcing the law of tax-on-ship tonnage instead of the law of tax-on-ship owner's income

3.7 Extending the tax exemption provided in Article 31 of the Free Economic Zones to all those involved in maritime transportation and port activities in Iranian ports.

3.8 Formulation of a support package for maritime passenger lines and companies with a view to develop passenger transportation

changing national approach to make optimum use the coastal and maritime advantages

Else where in his remarks, Mr. Sadr noted the necessity to change the national approach in line with making the optimum use of the coastal and maritime advantages of the country and added that the development trend in the country should be directed to the coastal areas by creating attractions and grating facilities to the private sector for investment with a view to develop such areas.

He went on to say that coastal areas should be well developed to reverse the migration back to the coastal areas in that greater attention have been paid to the central parts of the country in the past having led to the migration of the coastal residents to the big cities; therefore adequate investment needs to be made in development of coastal cities in order to bring about economic prosperity in these cities.

The necessity to develop passenger fleet

Stating that maritime voyages have been overlooked, Mr. Sadr said that one of the significant sections in maritime activities is maritime voyages and development of marine tourism. He noted that today the capacity of passenger transportation has increased from 4.5 million people in 2005 to 14 million people in 2013. "If maritime tourism is paid proper attention, it is possible to enhance the capacity of this section to 74 million people per year". "In this new year's holidays, some 6.6 million people have been transported in marine voyages in Iran".

Mr. Sadr went to say that Development of the passenger fleet is one of the important factors in enhancing the maritime tourism capacity in the country and reiterated that both safe fleet and developed structure should be foreseen in development of maritime tourism. "PMO granted financial support to the private sector for renovation of passenger fleet with a view to improve safety of passenger in maritime tourism" Mr. Sadr noted. He said that maritime tourism entails private sector's investment and the PMO has provided required infrastructures. "If the private sector could construct dedicated passenger ports in cooperation with the Iranian Tourism Organization, a considerable amount of the investment will be attracted to maritime tourism and huge number of job will be created and economic prosperity would be brought about in coastal areas".

A change of approach in finance procurement in maritime activities

Managing Director of the PMO criticized the current method of finance procurement in maritime activities as an important impediment in development of maritime activities reiterating that current method is totally ineffective. He called for the greater cooperation of the domestic banks in this regard.

Referring to the measures undertaken by the PMO in providing financial assistance to the private sector for equipping and renovating passenger vessels in the form of paying the interests of the loans granted by the bank,

Mr. Sadr said that as a result of this assistance by the PMO some 44 modern and well-equipped passenger vessels were added to the fleet in the new year's holidays. "Operation of these vessels promoted the safety of the passengers transported between Iranian southern ports and islands". "The PMO has also provided financial support to the private sector for renovation and equipment of cargo ships in the form of paying some 70% of the interests of the loans granted by the banks, Mr. Sadr added.

The PMO's Managing Director described the issue of the training as an important factor in maritime industry and stated that besides supporting maritime industry and dissemination of maritime culture among the public, providing necessary training in various fields to the seafarers and maritime-related stakeholders is of great important.

He went on to say that by the end of the Fifth Economic Development Plan as many as 5000 seafarers should be trained and stated that this goal is greatly significant and will not be attained without dissemination of maritime culture in different forms such as press and televised propaganda. "There is no doubt that through development of trainings, skillful human resources will be achieved and the safety shall be promoted through observing the pertaining standards" Mr. Sadr said.

Investment of \$ 2 million for execution of 104 port projects

Elsewhere in his remarks, PMO's Managing Director said that Iran has an ideal position from geographical and strategic point of view and plays a great part in regional seaborne trade enjoying 5800 km of coastlines and 200 major and small ports. He went on to say that nominal port capacity has increased from 172 million tons in 2011 to 184 million tons per year in 2012. "Container capacity of the Iranian ports has reached to 7 million TEUs currently". He made clear that despite inflicting economic sanction by the western countries, Iranian ports' capacity has experienced a growth of 5%.

Referring to the importance of the maritime transportation and its increasing role in the world and the fact that approximately 90% of the global trade is seaborne and in Iran this share accounts for 92% in cargo export and import, Mr. Sadr noted that in view of the considerable role of maritime transportation in the country and development plans in this respect, the cargo loading and discharge of the ports need to be increased. He also referred to the investment worth \$ 2 million for the execution of as many as 104 project for development and equipment of the ports and reminded that 40 breakwaters in small ports were constructed last year and it is expected that another 20 breakwater would constructed by the end of the year.

Elsewhere in his remark, Mr. Sadr pointed to the lack of optimum use of rich aquatic species in the north (Caspian Sea) and the south (Persian Gulf) and emphasized that all regional countries make the best use of aquatic species resources and provide the food of their population and called for the making required arrangements in this regards.



PMO's Managing Director emphasized in the 21st Maritime Organs and Entities Seminar: Necessity to reconsider the manner of holding the seminar

Mr. Sadr the Managing Director of the Ports and Maritime Organization participated in the 21st Maritime Organs and Entities Seminar held in Ramsar (a northern coastal city). In this seminar, he emphasized that a number of 25 organs and entities take part in this seminar every year. Therefore, this gathering should have an effective feedback in the national and international level in that maritime activities are of international nature.

Putting emphasis on the ineffective way of holding the seminar, Mr. Sadr noted that it is a common practice in the world that in such sorts of seminars, specialized committees are formed to work on the seminar agenda and deliver the result to be registered as a formal document. He went on to say that "the logic behind the holding this seminar is forging cooperation among the maritime entities; therefore an innovative alteration should be made as to manner of holding this seminar after a decade. "Ports and Maritime Organization (PMO) developed maritime community plan in cooperation with the organizers of this seminar and submitted it to the parliament". "Although extensive amount of time was spent for development of this plan; it failed to attract the lawmaker's attention in the parliament" Mr. Sadr added.

Mr. Sadr also expressed hope that a maritime-based development could take place in the duration of the next year through dissemination of maritime-based culture and the results would be notified to the public. As for the achievements of the previous seminar, he asserted that "this seminar played a great role in accession of Iran to 28 maritime conventions in different fields, combating marine pollution and taking the heed of seafarers' concerns. In this respect Mr. Sadr stated that "adopting maritime-based development delivered valuable results such as dissemination of maritime culture among the public, promotion of maritime-related industries and more importantly revision of the Maritime Law".

PMO's Managing Director also said that choosing the theme of "Sustainable Development" for the 21st seminar is of great importance and attached a high credence to the protection of maritime environment and combating with the oil pollution. "One of the notable duties of the PMO is to deal with the marine pollution, particularly, oil pollution created by the ships operating in our territorial waters" Mr. Sadr said. He added that PMO has made a huge cost in this regard in a way that as much as 5 million Euros have been spent for purchasing required equipment in this respect in the past five years.

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:

Seyyed Mostafa Hashemi

Designer:

Somayeh Nourmohammadi

Magazine Address:

1st Floor, Number 40, Kish avenue,

after Jahan koodak intersection,

Afrigha street, Tehran, IRAN

Phone:

+98-21-88190631-3

Fax:

+98-21-88190630

Website:

Bandarvadarya.pmo.ir

Electronic Post:

Bandarvadarya@pmo.ir



Supported By PIANC

Port & Sea Magazine

Editorial

In view of the current situation of our good country and economic pressures which have been inflicted upon it particularly as of the second half of previous year and the essentiality to pay due attention to the Year's Theme: "Economic and political Jihad", politicians and economic planners need to pass the country safely from this crisis with the all-out partnership of the public and pave the way for future advancements.

It is obvious that in line with the Fifth Economic Development Plan, maritime sector enjoying 5800 km of coastline and ports nominal capacity of 184 million tons for cargo loading and discharge is responsible for handling more than 90% of import and export of commodities in I.R.Iran and is viewed as one of the significant and influential sectors in economic growth of the country.

This sector is too important that western hegemony has always targeted it and sought to inflict restriction on it. Therefore, all capabilities and potentialities of this sector should be pooled and optimally used to realize the theme of the year (economic prosperity).

Putting emphasis on the optimum use of maritime section capabilities is a repetitive concept but its repetition is needful as it was virtually overlooked in presidential debates. Due to experienced and skilful human resources and vast infrastructures and exceptional opportunity to create economic, social and political opportunities, maritime community undoubtedly expected to be addressed in at least a part of the presidential candidates' proposed programs.

Although hefty schedule of the presidential candidates and their focus on major economic issues and foreign policy was one of the reasons why they failed to pay due regard to maritime sector, elected president should take the heed of sea-based development with due consideration to the following goals and objectives stipulated in the Fifth Economic Development Plan:

- Providing comprehensive support of the monetary and banking system for development of the national fleet and maritime passenger transportation as well as development of coasts and port facilities
- Providing All-out support to multimodal transport with a view to enhance competitive edge in maritime transportation related fields and cargo transit in regional and international level
- Paying due attention to the knowledge and technology in the field of maritime industry and related businesses
- Providing comprehensive support for development of passenger transportation and maritime tourism with the aim of turning the existing opportunities to recoverable economic resources in the southern and northern coasts of the country
- Strengthening links between scientific/training centers and maritime executive bodies with a view to develop human resources in cooperation with popular entities and associations

It is expected that under the auspices of the I.R.Iran's supreme leader's advices, the ground would be further paved for sea-based development.

Mohammad Reza Emami