

ISSN: 10234-5957

PORT & SEA
MAGAZINE

پورت و سِا

سال بیست و هشتم - پیاپی ۲۰۳ - ۸۴ صفحه
شهریور ۱۳۹۲ - قیمت ۲۰۰۰۰ ریال

دکتر عباسی احمد آخوندی
و برنامه‌های تحول در وزارت راه و شهرسازی

حضور گسترده بخش خصوصی
در «اقتصاد آبی»؛ زمینه‌ساز تحول اقتصادی

مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی؛

نیازمند «تدبیر و امید»

جریان شکافنده؛ شناخت چالش‌ها و راهکارها

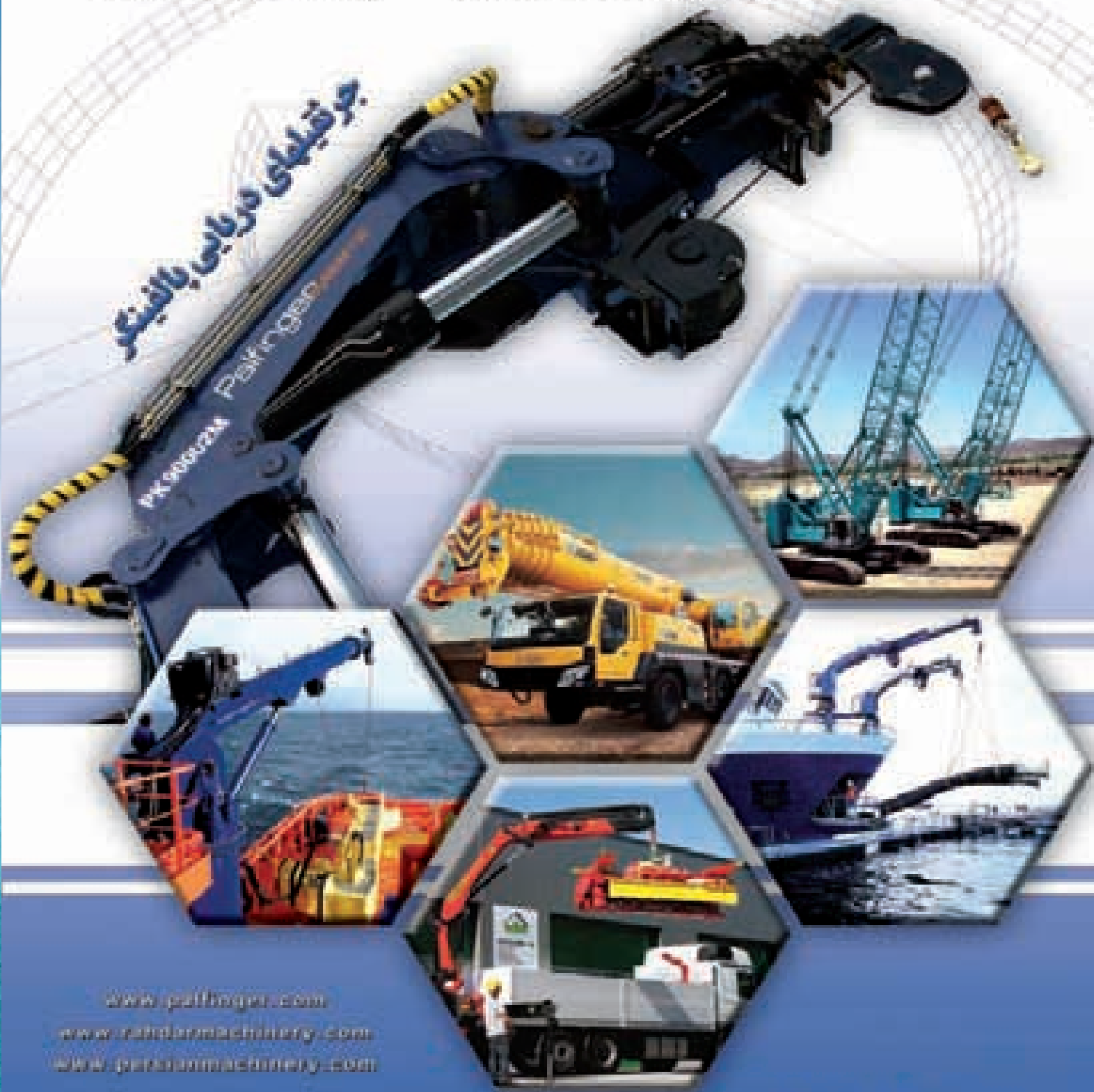


گروه شرکتهای



راهدار صنعت ماشین - پرشیا صنعت ماشین

جرثقیلهای دریایی پالینگر



www.palfinger.com

www.rahdarmachinery.com

www.persianmachinery.com

● نماینده جرثقیلهای تلسکوپیی، بوم خشک و تاور گریدهای XCMG

● نماینده جرثقیلهای پشت کاسیونی و دریایی پالینگر

● نماینده جرثقیلهای بوم خشک کوبلکو

آدرس: تهران، ملاسدر، خیابان شیراز جنوبی

خیابان برزعل شرقی، پلاک ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۲۵۱۱ و ۰۲۱-۸۸۱۲۵۱۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۱۲۵۱۰

PALFINGER



XCMG

KOBELCO



شرکت کشتیرانی

اسلامی خراسانی
تاسیس ۱۳۵۴

شرکت خدمات دریایی و بندری پارسام گستر دریا

تهران، خیابان ملاسرا، خیابان مرفی شیرازی، پلاک ۲، طبقه اول - کد پستی: (۱۹۹۳۳۵۵۱)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۸۶۷۷۲ - فکس: ۰۲۱-۸۸۳۸۶۵۷

First Floor, No.4 Ghr Shirazi St., Mollasara St., Tehran, Iran - P.O.Box: (19933551)

Tel: 88386772 - Fax: 8838657

info@parsamgastardarra.com



شرکت کشتی سازی نادیم گسترش خلیج فارس



با بیش از ۳۵ سال سابقه در زمینه های:
طراحی،
ساخت و
تعمیر



انواع شناور تا ظرفیت ۸۰۰ تن

امکانات و تجهیزات:

سرسره بالای شناور تا ظرفیت ۸۰۰ تن

۱۵ خط پارکینگ شناور به وسعت ۳۵۰۰۰ متر مربع

کارگاههای ساخت قطعات و بلوکهای مختلف شناور

کارگاههای تعمیرات کلبه سیستمهای مکانیکی شناور

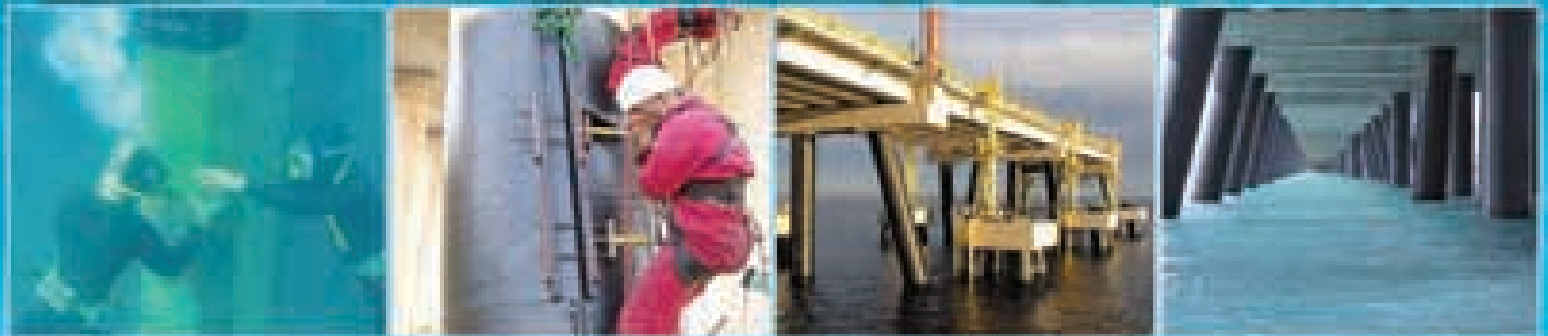


نشانی: ۳۷ کیلومتری غرب بندر عباس (منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی خلیج فارس)

تلفن: ۵-۲۷۲۳۲۸۱-۷۶۱- فکس: ۲۷۲۳۲۸۶-۷۶۱- همراه: ۰۹۱۷۳۶۱۴۳۰۰

EMAIL: nadim_gostar@isoico.com

40 years
Guarantee
SeaShield



بیش از

8 4 1 5 5

پایل دریایی در سراسر جهان
از سال ۱۹۶۶ تاکنون با پوشش دریایی



در برابر خوردگی محافظت می‌شوند

شرکت مهندسی خطوط لوله توانا
TAVANA Pipelines Engineering Co.Ltd.



نشانی: تهران، بلوار کشاورز، شماره ۲۵۸، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۱۴۱۵۱ و ۰۶-۶۶۹۰۷۳۰۵
فکس: ۰۲۱-۶۶۹۲۶۶۶۱
وبسایت: www.tavana-cpe.com | پست الکترونیکی: info@tavana-cpe.com

شرکت تعاونی



پیشرو مگاد دریا



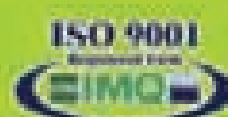
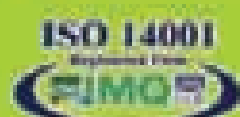
دارای پایانه اختصاصی مواد معدنی
در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

امکانات پایانه

- ۲۶ دستگاه کشتی
- ۲۶ دستگاه کشتی
- ۳ دستگاه لیفتراک ۳ تن
- ۲ دستگاه لیفتراک ۲ تن
- ۳ دستگاه بیل مکانیکی
- ۲ دستگاه ریج استاکر
- ۵ دستگاه لودر

خدمات شرکت

- ظرفیت تخلیه و بارگیری پایانه ماهواره ۳۰۰۰۰۰ تن مواد معدنی
- ارائه خدمات تخلیه و بارگیری کشتی های قله و کشتی های
- دارای منطقه اختصاصی به مساحت ۸ هکتار (آسفالت) جهت دپو مواد معدنی در ترمینال مواد معدنی (۳۰۰ هکتاری) در بندر شهید رجایی
- دارای یک باب انبار (هکتار) ۱۲۰۰۰ متری
- ارائه خدمات بارشماري ورود و خروج کانتینر در منطقه
- ارائه خدمات استیبلینگ سنگ آهن و قیر، پارافین، گواگرد، انواع پلاست
- ظرفیت بارگیری روزانه ۱۵۰۰۰ تن سنگ آهن قله به کشتی
- مجهز به ۳ دستگاه پاستور ۵۰ تنی (متصل به شبکه گمرک و اداره بندر)



<http://www.chakaddarya.ir>

info@chakaddarya.ir

آدرس دفتر مرکزی: بندر عباس - مجتمع بندری شهید رجایی
ساختمان خدمات دریایی و بندری شرکت تعاونی پیشرو مگاد دریا

تلفن: ۰۷۶ ۱۳۵۱۳۱۲۰ - ۲

فکس: ۰۷۶ ۱۳۵۱۳۱۲۲

(مدیریت: عللحسین خلیلی زاده)

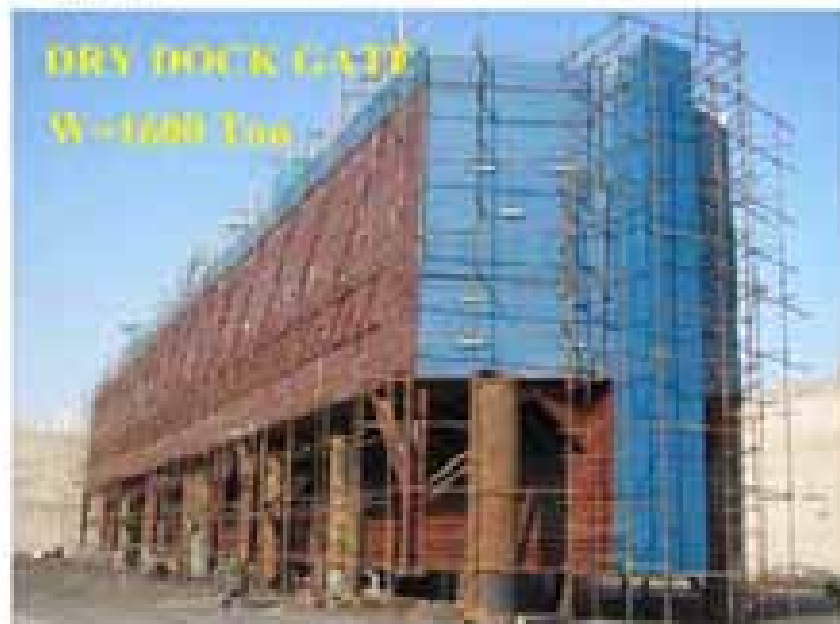


sazandish
since 1987

شرکت سازندیش (سهامی خاص)

مجری پروژه های دریایی ، صنایع فولاد و معادن

EP, EPC, EPCM

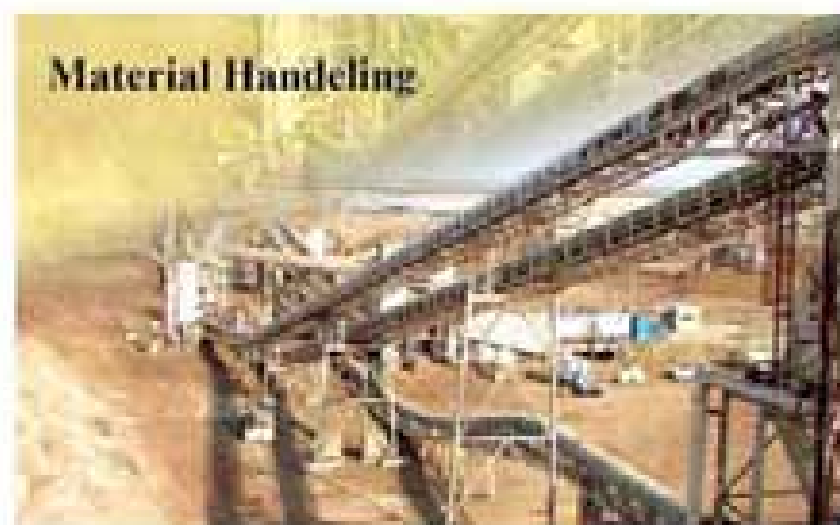


DRY DOCK LIFT

W=1200 Tons



Floating Jetties



Material Handeling

شرکت سازندیش

در سال ۱۳۶۶ با هدف طراحی و ساخت انواع ماشین آلات و تجهیزات صنعتی تأسیس گردید این شرکت با کادر مدیریتی و مهندسی مجرب در بخش های مختلف صنایع و پروژه های دریایی، صنعتی و معدنی کشور به روشهای **PC, EPC, EPCM** فعالیت می نماید.

فعالیت های شرکت :

۱. ساخت سکوهای نفتی
۲. ساخت درب های شناور حوض های خشک تعمیر و نوسازی کشتیهای VLCC, LNG
۳. طراحی و ساخت اسکله های شناور و انواع سازه های دریایی
۴. طراحی و ساخت و نصب و راه اندازی سیستم انتقال مواد و تجهیزات مربوطه
۵. طراحی و ساخت انواع فندر و بولارد در ظرفیتهای مختلف
۶. طراحی و ساخت انواع بویه های شناور

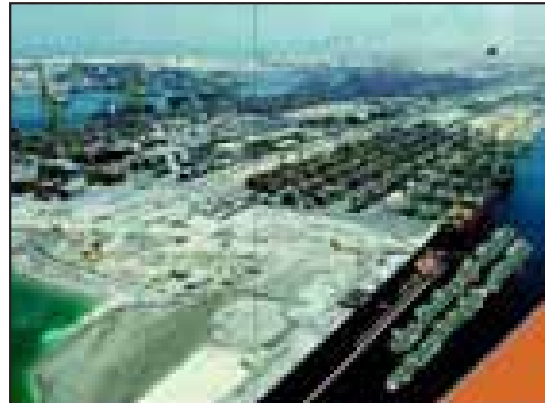
WWW.SAZANDISH.COM

info@ sazandish.com

۶۶۰۳۱۱ ۷۹۸ ۲۹۸۷ ساوند ۶۶۰۳۱۱ ۷۹۸ ۲۹۹۰

آدرس: منطقه ۱۱ تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۱۱، طبقه ۱۱، واحد ۱۱

انتخابات پرتشوهری است جمهوری و تجلی اراده ملت در انتخاب تدبیر و امید که در تعبیر مقام معظم رهبری حماسه های سیاسی بوده و خواهد بود. این انتظار طبیعی را ایجاد کرده است که دولت آینده با استعانت از مردم استفاده از کلیه منابع و ظرفیت های کشور حماسه های اقتصادی را رقم زده و شاخص های اقتصادی را به وضعیت مطلوب خود برگرداند...



صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیر مسئول: محمدرضا ملکی
سر دبیر: یونس غربالی مقدم
مدیر اداری: فرهنگ مولوی
مدیر مالی: فرید ساجدی
دبیر تحریریه: فرید قادری
تحریریه: سعید سعیدی، عبدالرحیم حیمی
رامین جهان پور، فرید صالح
امور هنری و صفحه آرایی: فرشاد دانایی
ویراستار: نرگس حاجیلو
آتلیه، امور نظارت چاپ، فنی، اجرایی و اداری:
سید جلال موسوی، فاطمه سلیمانی
عکاس: داود طهری، یاسر علی بخشی
امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعید پور
امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی
فرهاد شهریاری، زهره اکبری
توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی
پست الکترونیک بازرگانی:
b_darya88@yahoo.com

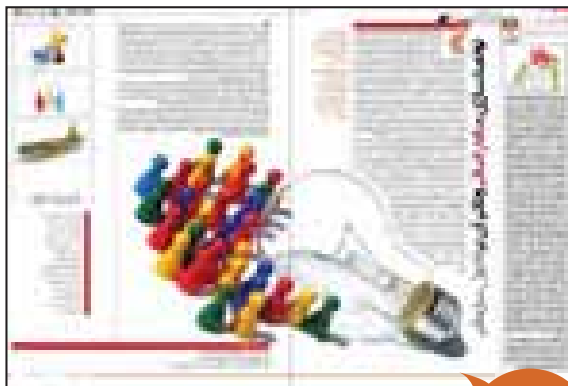
اداری، فنی و رایانه، آتلیه، طراحی، صفحه آرایی،
لیتوگرافی، صحافی، امور اجرایی:
موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز
چاپ: رواق
خیابان ولیعصر، نرسیده به تقاطع فاطمی
خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲
تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶
پست الکترونیک:
hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:
تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان کودک
خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی
کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱
تلفن: ۸۸۱۹۰۶۳۱-۲
نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰
صندوق پستی: ایران-تهران ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳
وبسایت:

bandarvadarya.pmo.ir
پست الکترونیک:
bandarvadarya@pmo.ir

در این شماره می خوانید:

- ۱۰ یادداشت مدیر مسئول
- ۱۲ سخن سر دبیر
- ۱۴ دکتر عباس آخوندی: از تجارت و سوابق علمی - اجرایی تا برنامهای تحول در وزارت راه و شهرسازی ...
- ۱۸ دیدگاه ها و سیاست های مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی
- ۲۶ اخبار



امروز داشتن کارکنان انعطاف پذیر، ماهر و چندمهارته، شاید برای هر مدیر و هر سازمانی آرزوی دیرینه باشد. زیرا وجود این گونه افراد در جریان فعالیت های سازمان هلمی تواند موجبات تسهیل و تسریع در امور و حتی صرفه جویی در زمان و منابع را فراهم آورد. از این رو با توجه به تغییرات چشمگیر در محیط های سازمانی - اجتماعی نقش و اهمیت IT و تشدید رقابت در جهان امروزی، سازمان های پیش از گذشته به دنبال جذب و...



راهبردهای توسعه دریایی در کلام مقام معظم رهبری (مدظله العالی)



دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است؛ فواید بزرگ و کلان است.

منافع دریا مال همه است؛ امکانات این دریای پربرکت متعلق به این ملت هاست. چگونه می شود از این برکات به نفع منافع ملی استفاده کرد و کشور را از آن بهره مند کرد؟ با داشتن اقتدار.

روز جهانی دریا

روز علمه های دریا

در راستای حمایت از نیروی انسانی دریایی و لزوم توجه به مزیت های نسبی دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی پیشنهادهای از قبیل معافیت های مالیاتی برای مشاغل دریانوردی و فعالان دریایی، راه اندازی مجدد بورس سیه تحصیلی در رشته های دریانوردی، اجرای طرح سربازی و پذیرش اصل صعوبت کار دریایی به کارگرو حمل و نقل کمپسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارایه نمود که...

دکتر عباس احمد آخوندی، وزیر منتخب دولت یازدهم در حوزه راه و شهرسازی می باشد. ایشان که دارای دکترای اقتصاد سیاسی از کالج رویال هالووی دانشگاه لندن هستند علاوه بر سوابق علمی و تجربی پر بار، کارنامه غنی وارز شمنندی نیز از جمله وزیر مسکن و شهرسازی، رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، عضو شورای مرکز نظام مهندسی ساختمان و... دارا و در هر کدام از حوزه های مذکور اثر گذار و نقش آفرین بوده است...



قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهانامه در ویرایش، تلخیص، درج یار و مطالب آزاد است.

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

علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی اینترنتی bandarvadaryapmoir.ir مراجعه نمایند.

ماهانامه بتدریج و دریا مورد تایید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت های حمل و نقل آسیا (PIANC) است.



نقش لاک پشت های دریایی در محیط زیست دریایی و تنوع عوامل تهدید کننده، حفاظت این جانوران را اجتناب ناپذیر ساخته است. مفهوم حفاظت امروزه با آنچه در چند دهه پیش مطرح بود، کاملاً متفاوت شده است. سابق بر این حفاظت محیط زیست به محصور کردن، محدود کردن و دست نزدن به یک منبع، چه طبیعی و چه فرهنگی اطلاق می شد، در حالی که امروزه...

- جریان شکافنده: شناخت چالش ها و راهکارها..... ۳۲
- مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی نیازمند «ندبیر و امید»..... ۴۰
- توانمندسازی منابع انسانی و تاثیر آن بر تحول سازمانی..... ۴۸
- راهکارهای حفاظت از لاک پشت های دریایی..... ۵۴
- نگاهی به روند تحویل تجهیزات گنتری کرین در بنادر جهان..... ۶۲
- بخش انگلیسی..... ۸۱



یادداشت مدیرمسئول

حضور گسترده بخش خصوصی در «اقتصاد آب»؛ زمینه‌ساز تحول اقتصادی

تدوین برنامه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، شرط لازم جهت ارتقای جایگاه سیاسی و اقتصادی کشور و تحول در ارتقا و توسعه ارزش‌های بنیادین نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در سال‌های آتی محسوب می‌شود.

همان‌طور که با حضور گسترده مردم در انتخابات ریاست موقت جمهوری و انتخاب هیئت‌الاسلام والمسلمین پناهنده‌های دگر روحانی رقم خورد، به عنوان تحول مثبت سیاسی نیز تعبیر شد. اما اینکه این تحول سیاسی حاصل از انتخابات چگونه وارد بخش اقتصاد کشور شود و به یک چهار اقتصادی تمام‌عیار تبدیل و در اقتصاد ایران در تمامی بخش‌های آن زمینه‌ساز یک جهش مطلوب به سمت افق چشم‌انداز متعالی ۱۴۰۴ گردد و بتواند رفتارهای اقتصادی جامعه را نیز به همراه داشته باشد، از موضوعات مهم جاری کشور بوده و سیاستگذاری و برنامه‌ریزی دقیق و مدبرانه‌ای را در حداقل زمان ممکن نیاز دارد. به عبارت دیگر، بخش خصوصی و حاکمیتی چه اقدامات تکمیلی را در راستای انتقال فضای نشاط و امیدی که نسبت به تحولات سیاسی بین‌المللی و داخلی در انتخابات یازدهم ریاست جمهوری پذیرفته‌آمده و خوشبختانه تاکنون به فوی مدیریت شده و تداوم دارد، انجام دهند تا از این فرصت به دست آمده حداکثر استفاده را نموده و امید ایجاد شده در اذهان مردم به حرکت و عمل و رفتار اجتماعی تبدیل شود.

در این خصوص با توجه به شرایط کنونی میهن عزیزمان و فشارهای متعدد اقتصادی-سیاسی که در سال‌های اخیر در ابعاد داخلی و بین‌المللی بر اقتصاد ایران وارد شده است، شاید به جرأت بتوان گفت که تمامی بخش‌های خصوصی و حاکمیتی کشور نیازمند تدوین برنامه‌های دقیق در سیاستگذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای هستند و ضرورت دارد در قالب برنامه‌های کوتاه‌مدت برنامه‌های اقتصادی که تکمیل‌کننده چهار سیاسی برای ورود به دوران جدید تعالی اقتصادی است در پارچوب اهداف کلان و برنامه‌ریزی شده صورت پذیرد. در این رابطه خوشبختانه کشور از اسناد بالادستی مهم و معتبری همچون سند چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴ برخوردار است و تجربه سال‌های اخیر نشان داد که دستیابی به اهداف و برنامه‌های مندرج در مفاد برنامه مذکور می‌بایست پیش از پیش مورد توجه مسوولان قرار گیرد. و اگر به مفاد این سند ارزشمند توسعه‌ای به عنوان مسیر راه‌برگیم، سند یاد شده با توجه به ظرفیت‌های نهفته در آن، یک تحول بزرگ اقتصادی و اجتماعی را در جهت دستیابی به آرمان‌های مقدس جمهوری اسلامی ایران رهنمون می‌سازد. در این سند ایران توسعه‌یافته نقش ممتازی را در سطح منطقه‌ای و ملی ایفا می‌نماید که بایستی به عنوان یک هدف مهم و متعالی مورد توجه و سیاستگذاران، برنامه‌ریزان و مدیران اجرایی بخش‌های مختلف اقتصادی قرار گیرد تا بر اساس اهداف ترسیم شده در آن، جایگاه بخش‌ها از جمله بخش حمل‌ونقل در تمام شقوق آن تعریف و تثبیت شود. در این راستا بخش حمل‌ونقل دریایی با کانون‌های تثبیت شده بندری که دارای مزیت‌های مطلق و نسبی و نیز اثر بخشی فراوان از جنبه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی در سطح ملی و منطقه‌ای هستند، جذابیت‌های فراوانی از نظر امکانات و تسهیلات برای کلیه شهروندان و سرمایه‌گذاران بخش‌های خصوصی داشته و با ارایه خدمات برتر در سطح استانداردهای بین‌المللی به مشتریان جهانی کالاها و شناورها می‌توانند به عنوان بنادر فعال، بهره‌ور و رقابت‌پذیر مطرح شوند.

برای نیل به این هدف و حرکت به چنین ظرفیت پایداری، برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات زیادی باید صورت گیرد که حضور پررنگ و بلا فصل بخش خصوصی به عنوان شرکای تجاری در منافع ملی، یک اصل انکارناپذیر است. از جمله این اقدامات می‌توان موارد زیر را برشمرد:

- ♦ توجه به اصل بهره‌وری و افزایش کارایی به ویژه تاثیر حضور بخش خصوصی در ایجاد بهره‌وری در فعالیت‌های بندری و دریایی جهت تقویت شفافیت‌های رقابتی بنادر.

- ♦ استفاده از ابزارهای جدید مالی و حضور موثر در بازار سرمایه جهت تامین پروژه‌های اولویت‌دار در راستای تحقق اهداف چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴.

- ♦ برنامه‌ریزی جهت جذب بخش خصوصی مرفه‌ای و توانمند داخلی و خارجی و متعهد به منافع ملی در فعالیت‌های بندری و دریایی و همچنین فعالیت‌های لجستیک و ارزش افزوده پشتیبان بنادر با توجه به تجربه موفق سالهای اخیر.

- ♦ اتصال بازار خدمات بندری و دریایی به بازارهای بین‌المللی با هدف رفع انحصار و ایجاد رقابت در ارایه خدمات و به‌کارگیری مدیریت مرفه‌ای با استانداردهای جهانی در این زمینه

- ♦ ترویج ادبیات و فرهنگ «اقتصاد آبی» (BLUE ECONOMY) و بهره‌برداری گسترده از تمامی ظرفیت‌های سواحل، بنادر و آبراه‌های داخلی و بین‌المللی برای تمامی شهروندان و متقاضیان فعالیت در مناطق یاد شده در راستای توسعه دریامحور.

امید است در این برهه از شرایط اقتصادی-سیاسی، جامعه دریایی کشور بتواند با مشارکت همه‌جانبه بخش‌های خصوصی و دولتی و با بستر سازی برای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی، عالمانه‌ترین تدابیر و سیاست‌ها را در راستای ارتقای جایگاه حمل‌ونقل دریایی کشور در منطقه و جهان اتفا و همچون گذشته و بیش از آن اقدامات ماندگار و موثری را به انجام برساند.

■ محمدرضا امامی

«ستاد تنظیم مقررات»؛ فرصتی برای توسعه بازار

تبیین رابطه دولت-بازار، بهبود فضای کسب و کار، حضور موثر بخش خصوصی در اقتصاد و افزایش رقابت پذیری و بهره‌وری از جمله اصول مهم اقتصادی است که دکتر عباس آخوندی، وزیر محترم راه و شهرسازی هم در برنامه‌های اعلامی و هم مجموعه سخنرانی و مباحث ایشان از آغاز پذیرش مسوولیت وزارتخانه اعلام نموده است. لذا در این نوشتار سعی می‌شود به ارتباط منطقی هر یک از عناصر فوق در چارچوب اقتصاد توسعه و امکان پذیری و پیاده‌سازی آن سیاست در مناطق بندری اشاره شود.

از منظر اقتصاد توسعه، بحث جایگاه دولت و بازار از مهم‌ترین مباحث اقتصادی در سیاست‌گذاری کشور محسوب می‌شود و از طریق بهبود فضای کسب و کار، حضور بخش خصوصی مولد در فعالیت‌ها مفهوم پیدا می‌کند که انتظار می‌رود با تداوم سیاست‌های پشتیبان دولت از این مکانیسم، شاخص‌ها و استانداردهای تولیدی و خدماتی ارتقا یافته و با افزایش بهره‌وری رشد اقتصادی ملی پدید آید. همانگونه که ملاحظه می‌شود، در این چرخه هر یک از عوامل به تنهایی پیش‌برنده اقتصادی نبوده و تنها ترکیب بهینه و خردمندانه دولت در وظایف حاکمیتی و بخش خصوصی مولد در تولیدات ارزش افزوده در بازار رقابتی است که می‌تواند در صورت پایداری سیاست‌ها به بهبود فضای کسب و کار، افزایش بهره‌وری و رقابت پذیری جامعه بینجامد، والا به اعتبار تجربه بسیاری از کشورها و گذاری صرف داری‌ها و فعالیت‌ها به بخش خصوصی به امید کارکرد مکانیسم بازار آنهم در فضای غیر شفاف و انحصاری اقتصادی نتیجه‌ای جز عدم کارایی و حذف حرفه‌گران و کارآمدان از فعالیت‌های اقتصادی نخواهد بود.

به عبارت دیگر، اگر واگذاری امور به بخش خصوصی بدون توجه به بهبود فضای کسب و کار که امروزه با شاخص‌های یازده گانه بانک جهانی به اصطلاح (Doing Business) سنجیده می‌شود و معیاری برای حضور یا عدم حضور سرمایه‌گذاران بین‌المللی برای کشورها تبدیل شده است، نتیجه موثر و مطلوبی در پی نخواهد داشت و باز هم اگر بخواهیم با تعبیری ساده‌تر به فرایند فوق نگاه کنیم، بایستی بگوییم هر واگذاری لزوماً به معنی خصوصی سازی نیست و خصوصی سازی زمانی اتفاق می‌افتد که بتواند منجر به افزایش رقابتی آن صنعت یا فعالیت گردد و گرنه آزادسازی نیروهای بازار، به ویژه قیمت که سیاست غالب ایران طی سال‌های اخیر بوده، نه تنها شاخص‌های رقابتی و افزایش صادرات را به دنبال نمی‌آورد، بلکه اقتصاد کشور را به سمت بن‌بست توسعه و عدم کارایی سیاست‌های مالی و پولی پیش می‌برد.

در این رابطه تجربه کشورهای چین و بلوک شرق (شوروی سابق) قابل تامل است. چین در طی دودهمه سهم بخش خصوصی خود در اقتصاد ملی را از ۲۰ درصد به شکل دهی به ساختارهای قانونی، نهادی و بهبود فضای کسب و کار به ۸۰ درصد افزایش داد. رشد بخش خصوصی در این کشور، منشأ دستاوردهای حیرت‌انگیز در مقیاس جهانی گردید. تجربه رشد اقتصادی دورقمی در چین باعث گردیده تا سالانه ۵۰۰ میلیون نفر چینی از زیر خط فقر مطلق نجات پیدا کنند و توانسته‌اند حدود ۲۲۶ میلیون فرصت شغلی ایجاد کنند. در مقابل خصوصی سازی در دولت شوروی سابق با رویکردی اشتباه و بدون توجه به ساختارهای نهادی در بازار، موجب گردید تعداد فقرای این کشور به ۵ برابر افزایش یابد. هر دوی این کشورها به بخش خصوصی میدان دادند، اما اولی با تدبیر



و بهبود فضای کسب و کار در چارچوب تقویت نهادهای تولیدمحور و دومی به یکباره و از طریق انتقال دارایی هادر فضای غیررقابتی و غیرنهادی از مذاکره گرفته تا مزایده. در این زمینه وضعیت خصوصی سازی در کشور مانیز قابل تامل است. سهم هزینه های دولتی اعم از حاکمیتی و تصدی گری از تولید ناخالص داخلی شاخصی را به نام شاخص مداخله دولت ارایه می دهد. در سال ۱۳۶۸ این شاخص ۴۰ درصد بود و از سال ۷۱ به بعد از ۶۰ درصد به پایین نیامد. در سال های اخیر به رغم روند شتابان در واگذاری ها که نسبت آن در دوره ۸ ساله گذشته حدود ۲۵ برابر سال های ۶۸ الی ۸۴ بوده است، سهم دولت از تولید ناخالص داخلی افزایش و به بیش از ۸۰ درصد رسیده است. رشد خصوصی سازی در شرایط ضعف نهادهای تامین کننده ثبات اقتصادی، امنیت و حقوق مالکیت، نوآوری و خلاقیت را هزینه زا و پر مخاطره کرده و کوچک شدن بنگاه های اقتصادی بدون آنکه در قالب مفاهیم ادغام و خوشه ها سامان دهی شوند، تولید در مقیاس غیر بهینه را اجتناب ناپذیر می کنند و بهره وری کل رانیز کاهش می دهد و وقتی بهره وری یک سیستم مرتبا کاهش یابد، پایداری آن سیستم نیز روز به روز تقلیل می یابد.

«دنی رودریک»، اقتصاددان هلندی در مقاله ای تحت عنوان استراتژی های رشد اظهار می دارد: اگر کشوری بخواهد به رشد مستمر اقتصادی و توسعه همه جانبه نایل شود، ناگزیر خواهد بود از ظرفیت های بازار به بهترین شکل استفاده کند و برای تحقق چنین هدفی تصریح می کند: چهار گروه نهاد وجود دارند که فقط در صورت کارکرد مطلوب آنهاست که بخش خصوصی به صورت نظام وار می تواند در خدمت توسعه ملی قرار بگیرد و ترکیب خردمندانه ای از دولت و بازار موضوعیت پیدا کند. این گروه نهادها عبارتند از نهادهای ایجاد کننده بازار، نهاد های تنظیم کننده بازار، نهادهای تثبیت کننده بازار و بالاخره نهادهای مشروعیت بخش بازار.

نهادهای ایجاد کننده بازار، نهادهایی هستند که از حقوق مالکیت افراد و بخش خصوصی حمایت کرده و طرفین قراردادها را ملزم به رعایت آن می کنند. در این خصوص وجود نظام قضائی کارآمد با مشخصه های قاطع، سریع، ارزان، بی طرف و در دسترس ضرورت پیدای می کند. خوشبختانه در کشور ما قوانین مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ظرفیت و امکان شکل گیری توسعه چنین نهادهایی را فراهم کرده است و از سازمان مسوولان مناطق به عنوان سیاستگذاران و یا شهرداران مناطق یاد می شود که می توانند در نهاد سازی و خلق چنین بازارهایی ایفای نقش کنند. گروه دوم نهادهای تنظیم کننده بازار هستند. به عبارت دیگر، نقش حاکمیت در این مرحله مقابله با عوامل یا پیامدهای خارجی، رفع انحصار و برخورد با کلیه عواملی است که بر بازار رقابتی تاثیر می گذارند. بر همین اساس لازمه چنین نقش هدایتگرانه ای از سوی دولت، وجود نهادهای ایجاد کننده بازار است و نمی توان بدون داشتن نظام حقوقی و قضایی کارآمد اقتصادی و احترام و الزام به قوانین و قراردادهای منعقد شده با بخش خصوصی، با عوامل شکست بازار برخورد کرد.

گروه سوم از نهادهایی که حاکمیت باید بدان تمرکز داشته باشد پشتیبانی از وضع سیاست هایی است که بخش خصوصی مولد را در کانون توجه فعالیت های بازرگانی و اقتصادی قرار می دهد بخش های خصوصی مولد که ایجاد کننده ارزش افزوده هستند، تضمین کننده خودکار منافع ملی هم محسوب می شوند. این نهادها انعطاف پذیری بالایی در برخورد با ناامنی ها، بحران ها و شوک های اقتصادی دارند. وجود و حضور بخش خصوصی مولد بیش از هر زمان دیگری در اقتصاد کشور ما که با انواع تحریم ها و محدودیت های تجاری مواجه است ضرورت دارد. اگر حوزه تجارت خارجی ما از بخش های خصوصی مولد تاثیر گذار در تجارت بین المللی بر خوردار می بود می توانست در مذاکرات با هممتاهای بین المللی به نهادهای تصمیم گیرنده تجارت جهانی تاثیر گذاشته و آثار و تبعات تحریم ها را تا حدودی خنثی نمایند. بی ثباتی در سیاست ها و ناامنی حقوق مالکیت افراد و بخش خصوصی در این مرحله نیز عرصه فعالیت را برای بخش های مولد و کارآمد تنگ تر نموده و بخش های خصوصی نا کارآمد که توان رقابت با هممتاهای بین المللی را ندارند و وارد بازی می شوند. لازم به ذکر است که وجه دوم از ناامنی هادر این مرحله بلاهای طبیعی است که در سایه عدم توسعه یافتگی، ایران یکی از ۱۰ کشور بلاخیز دنیا بوده و از ۴۲ بالای طبیعی شناخته شده در جهان بر اساس گزارش ملی وزارت رفاه و تامین اجتماعی، ۳۳ نوع آن در کشور مابه وقوع می پیوندد. برای نمونه عدم توجه به توسعه پایدار در برنامه های توسعه ای، باعث ۸ برابر شدن آمار سیل در شمال کشور در طی چهار دهه گذشته، ناظر بر همین موضوع بوده که کاملاً منشأ زیست محیطی دارد.

در نهایت «رودریک» معتقد است ایجاد، تنظیم و تثبیت بازار بدون توجه به گروه های آسیب پذیر مشروعیت نمی یابد و اقدامات باز توزیعی یا توره های ایمنی در قالب برنامه های جامع رفاه اجتماعی را به عنوان نهادهای مشروعیت بخش مطرح می کند. شاید بتوان گفت در سال های اخیر به ویژه با برنامه های هدفمند سازی بارانه ها و آژانس های قیمت ها، این شاخص در وضعیت نامطلوبی قرار گرفته است و به رغم افزایش هزینه های بیمه ای و رشد قابل توجه سهم بیمه شدگان در هزینه های درمان، پوشش خدمات درمانی به لحاظ کمی و کیفی روبه کاهش بوده و یک بیماری سخت کافی است تا خانواده بیمار به دلیل هزینه های سنگین درمان طبقه اقتصادی خود را تغییر داده و به زیر خط فقر بیفتد.

با عنایت به موارد پیش گفته و با در نظر گرفتن ظرفیت های قانونی در وظایف و اختیارات سازمان بنادر و دریانوردی، جذب و حضور بخش خصوصی مولد با بستر سازی صحیح و اصولی در چارچوب نهادهای چهار گانه یاد شده امکان پذیر است. در این خصوص پیشنهاد وزیر محترم راه و شهر سازی مبنی بر «ایجاد ستاد تنظیم مقررات» به عنوان فرصتی گرانبهاست که تمامی زیر بخش های وزارت از جمله سازمان بنادر و دریانوردی از آن استفاده نموده و برنامه های بهبود فضای کسب و کار را اعم از ایجاد و توسعه نهادها و تثبیت برنامه های بازار به کار گیرند.

■ یونس غربالی مقدم





دکتر عباس احمد آخوندی و برنامه‌های تحول در وزارت راه و شهرسازی

دکتر عباس احمد آخوندی، وزیر منتخب دولت یازدهم در حوزه راه و شهرسازی می‌باشد. ایشان که دارای دکترای اقتصاد سیاسی از کالج رویال هالووی دانشگاه لندن هستند علاوه بر سوابق علمی و تجربی پر بار، کارنامه غنی و ارز شمنی نیز از جمله وزیر مسکن و شهرسازی، رییس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، عضو شورای مرکز نظام مهندسی ساختمان و... دارا و در هر کدام از حوزه‌های مذکور اثر گذار و نقش آفرین بوده است. پذیرش مسوولیت وزارت راه و شهرسازی در دولت جناب آقای دکتر روحانی فرصتی را پدید آورد تا ماهنامه «بندر و دریا» سیاست‌ها و برنامه‌های ایشان را در این حوزه باز گونماید و ضمن اطلاع رسانی به مخاطبان این بخش از جمله حمل و نقل در بایستی بتوانند گامی هر چند کوچک در راستای کمک به همگرایی سیاست‌ها و برنامه‌های مدیران بخش‌های خصوصی و حاکمیتی در زیربخش‌های وزارت راه و شهرسازی بردارد.



مشروح برنامه‌های وزیر راه و شهرسازی در آغاز پذیرش مسوولیت وزارت:

وزارت راه و شهرسازی در گستره‌ای وسیع فعالیت دارد. فعالیت این مجموعه دارای ماهیت اقتصادی، اجتماعی و انسانی است. از همین رو، سعی شده است در تدوین سیاست‌ها، راهبردها و برنامه‌ها به این سه ویژگی توجه شود.

این برنامه پیشنه‌ای در چارچوب سند چشم‌انداز و برنامه پنجم توسعه کشور؛ مواد ۱۶۱ تا ۱۷۷ در سه بخش تنظیم شده است:

الف - حوزه عمومی وزارتخانه

ب - حوزه حمل و نقل

ج - حوزه زمین، مسکن و شهرسازی.

اصول حاکم بر برنامه

این برنامه دارای پشتوانه نظری با محوریت چند متغیر اصلی است که عبارت است از:

۱- عدالت محوری

عدل به مثابه برترین فضیلت به حکم قرآن کریم و با تعریفی که حضرت امیر (ع) از آن ارایه فرموده‌اند: «وضع هر چیز در جایگاه خود و دادن حق هر ذی‌حقی به وی» ارزش بنیادین در این برنامه است. فعالیت این وزارتخانه ناظر بر تنظیم محیط کسب و کار و فعالیت‌های حرفه‌ای و اقتصادی گروه‌های گوناگون از مردم و همچنین بهره‌برداران از خدمات آنان است. از سوی دیگر، کارایی و بهره‌وری این خدمات در زندگی حرفه‌ای فعالان اقتصادی این بخش و سهم هزینه آن در سبد هزینه خانوار به میزان بر خورداری مناطق مختلف از زیرساخت‌ها و نحوه توسعه ظرفیت‌های طبیعی و انسانی در سرزمین ایران بستگی دارد در عایت عدالت جغرافیایی در هدایت منابع با رویکرد حداکثر کردن منفعت ملی از بارزترین مولفه‌های مدنظر است.

۲- حقوق شهروندی

رعایت حقوق شهروندی مبتنی بر قانون اساسی و رعایت آن در تمام شئون فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی متناظر با مأموریت‌های این وزارتخانه با رویکرد احترام به حق انتخاب مردم، پذیرش تنوع‌های محلی در عین وحدت هویت ملی و اقدام در جهت بهبود کیفیت زندگی مردم

اصل حاکم بر این برنامه است، بر همین مبنا، حق دسترسی ایمن و آزاد به منابع اعم از اطلاعات، فرصت‌ها و منابع فیزیکی، مالی و اداری، توسعه امکان مشارکت و پرسشگری تمام مردم و همچنین فعالان اقتصادی و اجتماعی در حوزه‌های مرتبط با مأموریت وزارتخانه در ارتقای کیفیت محیط سکونتگاه‌های ایران و شبکه‌های ایمن و کارآمد حمل و نقل و رعایت رقابت منصفانه در تمام فعالیت‌های حرفه‌ای و کسب و کار مرتبط با اصول حاکم بر این برنامه هستند.

۳- یکپارچگی و سازگاری درونی

با توجه به سرمایه‌گذاری‌های عظیم انباشته‌شده در زیرساخت‌ها، افزایش بهره‌وری و کاربری آنها مستلزم نگاه یکپارچه و منسجم به توسعه کالبدی و صنعت حمل و نقل است. این موضوع در سطوح و لایه‌های مختلف قابل تحقق است؛ از جمله: الف - یکپارچگی و سازگاری درونی بین سیستم‌های مختلف حمل و نقل شامل دریایی، هوایی، ریلی و جاده‌ای؛ ب - ایجاد یکپارچگی و سازگاری نهادی و فرایندی به منظور بهبود محیط کسب و کار فعالان صنعت حمل و نقل؛ ج - ایجاد یکپارچگی بین حمل و نقل جاده‌ای و شبکه عبور و مرور شهرها؛ د - ایجاد یکپارچگی بین برنامه‌های توسعه کالبدی در سطوح ملی، منطقه‌ای و محلی و همچنین توسعه شهری و سکونتگاهی ایران و برنامه حمل و نقل؛ ه - ایجاد یکپارچگی بین برنامه‌های توسعه صنعتی و خدماتی ملی و برنامه حمل و نقل؛ و - ایجاد همگرایی و یکپارچگی بین صنعت حمل و نقل و حفاظت از محیط زیست.

۴- تولید ثروت

مدیریت این بخش باید به نحوی صورت گیرد که در کنار توجیه اجتماعی برنامه‌ها از شکل‌گیری مؤثر و کارآمد ثروت ملی نیز اطمینان حاصل گردد بر این اساس، رویکرد غالب در نهادسازی، برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌ها توجیه به سه عنصر کیفیت، هزینه و زمان خواهد بود.

۵- مقابله با فساد مالی

شفافیت، رقابت و پذیرش حق پرسشگری برای فعالان اقتصادی بخش و تمام شهروندان راهکار اصلی برای مقابله با فساد خواهد بود. این امر از طریق ایجاد پایگاه‌های اطلاعاتی روزآمد و کارآمد از تمام داده‌های بخش و همچنین اطلاع‌رسانی شفاف از تصمیم‌های مهم وزارتخانه در زمینه برنامه‌ریزی و فعالیت‌ها، ارجاع کار، واگذاری‌ها، مدیریت منابع و آگاهی از روند امور جاری صورت خواهد گرفت.

۶- دوره‌های زمانی برنامه

برنامه در سه دوره کوتاه مدت، میان مدت، و

بلند مدت تقسیم خواهد شد. در دوره کوتاه مدت تمرکز و تأکید بر رفع موانع در محیط کسب و کار حرفه‌ای و بهره‌برداری فوری از طرح‌هایی که از پیشرفت کار بالایی برخوردارند و یا آنکه قابلیت تحقق فوری دارند، است. در دوره میان مدت، برنامه‌های نهادسازی، توسعه‌ای و ایجاد یکپارچگی مورد توجه قرار خواهند گرفت و در برنامه دراز مدت توسعه ساختاری و ارتقای استانداردهای بخش به سطح بین‌المللی مورد توجه قرار خواهد گرفت.

۷- رویکردها و برنامه‌های پایه‌ای در

انجام مأموریت وزارتخانه

بخش الف - حوزه عمومی وزارتخانه

۱. با توجه به ادغام صورت گرفته و مأموریت ابلاغی از سوی مجلس محترم، ساختار وزارتخانه به مفهوم مأموریت قانونی، سازمان نیروی انسانی، روابط تشکیلاتی، مقررات و فرایندهای اداری کسب و کارهای مرتبط با مأموریت وزارتخانه مورد بررسی قرار خواهد گرفت و از طریق انجام مهندسی مجدد با اولویت دادن به موارد زیر بازتعریف خواهد شد:

- تدقیق مأموریت وزارتخانه با رویکرد یکپارچگی و آمایش سرزمین به منظور دستیابی توسعه متوازن منطقه‌ای و توجیه و عدالت جغرافیایی.

- توجیه جنبه اقتصادی فعالیت‌ها افزون بر منافع اجتماعی به منظور افزایش بهره‌وری در این بخش

- آزادسازی، تجاری‌سازی، اصلاح مقررات و بهبود محیط کسب و کار فعالیت‌های اقتصادی در حوزه‌های مرتبط با فعالیت‌های این وزارتخانه با مشارکت حرفه‌وزران.

- بازتعریف رابطه دولت-بخش خصوصی در این بخش با رویکرد تمرکز مأموریت دولت بر سیاست‌گذاری و واگذاری کلیه فعالیت‌های کنشگری اقتصادی به بخش خصوصی

- کاهش هزینه‌های جاری دولت در این بخش و کوچک‌سازی و چابک‌سازی سازمان

- آموزش نیروی انسانی به منظور کاهش متوسط سن مدیران با استفاده از نیروهای جوان شایسته و هوشمند.

- اجرای برنامه‌های تعالی سازمان برای بهبود مستمر در کیفیت خدمات و افزایش رفاه شهروندان.

- توسعه و ترویج کاربرد فناوری اطلاعات به منظور استقرار دولت الکترونیک و انجام امور برخط در جهت افزایش رفاه شهروندان، ارتباط دو جانبه با آنان و کاهش



کاهش مخاطرات سرمایه‌گذاران و عموم شهروندان.



ب- حوزه حمل و نقل

رویکردهای کلی

۱. اجرای سیاست‌های کلی ابلاغی اصل ۴۴ قانون اساسی در حوزه حمل و نقل، بهبود مستمر محیط کسب و کار در این حوزه به نفع توسعه فعالیت بخش خصوصی و کاهش هزینه‌های مبادله در آن از جمله اجرای سیاست‌های آزادسازی و تجاری سازی بارعایت مواد ۱۶۱ تا ۱۶۶ قانون برنامه.

۲. کاهش مصرف انرژی در بخش.

۳. توسعه حمل و نقل عمومی در جهت افزایش رفاه شهروندان و کاهش آلودگی محیط زیست به ویژه افزایش سهم حمل و نقل ریلی.

۴. توجه ویژه به امر ترانزیت و اصلاح مقررات مربوط در بخش جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی.

۵. توسعه تقاضا محور تمام شبکه‌های حمل و نقل و براساس اصل یکپارچگی.

۶. گردآوری و بررسی فوری نتایج مطالعات و پژوهش‌های انجام شده در دوران بعد از انقلاب اسلامی و استفاده از آنها در دوره جدید مانند سند جامع حمل و نقل، سند راهبردی ایمنی راه‌های ایران و...

۷. اعمال مهندسی ارزش در مطالعه و اجرای پروژه‌ها.

۸. تفکیک امر ساخت و بهره‌برداری برای ارتقای کیفیت و افزایش دوام.

۹. تکمیل پروژه‌های با اهمیت نیمه تمام با توجه به تبعات منفی طولانی شدن زمان ساخت آنها مانند آزادراه تهران - شمال و فاز دوم فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره).

۱۰. ایفای نقش کلیدی در تصمیم‌سازی‌ها و تصمیم‌گیری‌های مرتبط با حمل و نقل در مجامع بین‌المللی و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های ایجاد شده ناشی از آنها از جمله ECO, ESCAP, IRU, IRF, PIARC, NAM و غیره.

۱۱. استفاده حداکثری از موقعیت قرارگیری مناسب ایران در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب جهت عبور کالا و مسافر ترانزیت.

۱۲. عملیاتی ساختن توصیه‌های طرح جامع حمل و نقل با کمک بخش خصوصی و نهادهای ذی ربط از جمله تعریف پهنه‌های حمل و نقل جاده‌ای و ایجاد و تجهیز مراکز و پایانه‌های باراندازی و بارگیری برای افزایش رانندگی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور و نظایر آن.

۱۳. احیای پژوهشگاه حمل و نقل.

۱۴. ایجاد پارک فناوری حمل و نقل.



با توجه به ادغام صورت گرفته و

ماموریت ابلاغی از

سوی مجلس

محترم، ساختار

وزارتخانه به مفهوم

ماموریت قانونی،

سازمان نیروی

انسانی، روابط

تشکیلاتی، مقررات

و فرایندهای

اداری

کسب و کارهای

مرتبط با ماموریت

وزارتخانه مورد

بررسی قرار

خواهد گرفت

فساد

- حل چالش‌های پدید آمده ناشی از ادغام در بین نیروی انسانی وزارتخانه

۲. استفاده از ابزارهای مالی جدید با هماهنگی سازمان بورس اوراق بهادار، بانک‌ها و جلب سرمایه‌گذاری خارجی جهت افزایش سرمایه‌گذاری در بخش و همچنین انجام سرمایه‌گذاری‌های مکمل جهت افزایش بهره‌وری از سرمایه‌های انباشته شده فعلی به منظور جبران کاهش توان سرمایه‌گذاری دولت در این بخش از جمله اقدامات زیر:

- کمک به شکل‌گیری هلدینگ‌های سرمایه‌گذاری در بخش به ویژه حمل و نقل

- تشکیل صندوق‌های سرمایه‌گذاری به منظور سازمان‌دهی طرف تقاضا در بخش به ویژه مسکن و عمران شهری.

- تشکیل صندوق‌های زمین و ساختمان به منظور سازمان‌دهی طرف عرضه در بخش به ویژه حوزه مسکن و عمران شهری.

- شکل‌دهی بازار ثانویه رهن.

- سازمان‌دهی نظام پیش فروش محصول در بخش از طریق حساب‌های امانی.

- اجاره‌داری بلندمدت نهادهای بیمه واحدهای خالی به منظور افزایش سهم اجاره در تامین مسکن شهروندان.

۳. اجرای سیاست‌مشارکت بخش عمومی - بخش خصوصی در حوزه مأموریت‌های وزارتخانه، انجام تعهدات طولانی مدت به رعایت انصاف در تامین حقوق سرمایه‌گذاران و بهره‌برداران و استقرار نهادهای مستقل تخصصی تنظیم مقررات به منظور کاهش مخاطرات سرمایه‌گذاری در بخش در همین راستا توجه به حل بحران بدهی به مشاوران، پیمانکاران و سازندگان از طریق تهاتر منافع و دیگر روش‌های ممکن است.

۴. بهبود مستمر محیط کسب و کار در حوزه فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با این وزارتخانه به منظور افزایش بهره‌وری منابع در این بخش با مشارکت گسترده فعالان حرفه‌ای.

۵. ارتقای نظام حرفه‌ای راه و ساختمان و همچنین سطح کیفیت خدمات حمل و نقل با استانداردهای بین‌المللی به منظور افزایش سطح رفاه پایدار شهروندان و همچنین دسترسی به بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی و حمایت از صدور خدمات فنی و مهندسی

۶. با توجه به اینکه بخش ساختمان ۵۰ درصد انباشت سرمایه‌گذاری ملی را شکل می‌دهد و سهم آن از درآمد ملی بستگی به سال‌های رونق و کساد چیزی بین ۱۰ تا ۱۲ درصد است، شفافیت اطلاعات در این بخش اثر مستقیمی در حفظ منافع شهروندان (خریداران مسکن و خدمات) و همچنین کارایی بازار دارد. از این رو ایجاد یکپارچگی در پایگاه اطلاعاتی موجود و افزایش کارایی و کارآمدی آنها مورد توجه است.

۷. توجه خاص به مقاوم‌سازی تأسیسات و ابنیه بارزش موجود در برابر خطر زلزله به منظور حفظ سرمایه‌های ملی.

۸. غربالگری پروژه‌های در دست اجرا و اولویت‌بندی آنها برای جلوگیری از خواب سرمایه‌ها و اتلاف منابع.

۹. تعیین جایزه کیفیت برای شناسایی و معرفی پروژه‌های برتر.

۱۰. تعامل با دانشگاه‌ها و مراکز علمی و پژوهشی از طریق انجام پروژه‌های کاربردی.

۱۱. حمایت از نتیجه کار دانشمندان و محققان برای تبدیل آن به محصول

۱۲. ایجاد پایگاه‌های اطلاعاتی جامع برای استفاده تمام فعالان بخش

۱۳. استفاده گسترده از ظرفیت‌های صنعت بیمه به منظور



۱۵. ایجاد سیستم ممیزی کیفیت در زیر ساخت و ناوگان.

۱۶. استقرار سیستم نگهداری پیشگیرانه زیرساخت‌ها.

❖ رویکردهای اقتصادی

۱. کسب سهم بیشتر از بازار حمل و نقل منطقه‌ای.
۲. جذب سرمایه‌گذاری خارجی از طریق حمایت از تشکیل شرکت‌های بزرگ و چندملیتی، شرکت‌های سهامی عام قابل عرضه در بورس اوراق بهادار.

۳. حمایت از فعالان بخش حمل و نقل جهت دسترسی به منابع پولی به منظور نوسازی ناوگان و دستیابی به فناوری‌های نوین.

۴. شناسایی و معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری مبتنی بر شیوه برد - برد و تعمیم روش مشارکت عمومی و خصوصی.

۵. تعریف پروژه‌های یکپارچه و ترکیبی از راه‌آهن، تاسیسات جانبی راه‌آهن و شهرک‌های مسکونی و فضاهای خدماتی و تفریحی برای جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی بخش خصوصی.

۶. توسعه رقابت و آزادسازی با برنامه بازار حمل و نقل.
۷. توجه به بهروری اقتصادی در کنار منافع اجتماعی در تعریف پروژه‌های سرمایه‌گذاری و توسعه صنعت حمل و نقل.

۸. ارتقای سطح و کیفیت خدمات حمل و نقل و سیستم‌های پشتیبانی آن به سطح رقابتی بین‌المللی.

❖ جاده‌ای

۱. توجه خاص و ویژه به امر کاهش مرگ و میر ناشی از تصادفات جاده‌ای با توجه به آمار زیانبار انسانی، اقتصادی، اجتماعی و ملی آن.

۲. توسعه سیستم‌های هوشمند جاده‌ای شامل سیستم‌های ETC، دوربین‌های نظارت تصویری، دستگاه‌های تردد شمار بر خط در جهت افزایش ایمنی و خدمات حمل و نقل جاده‌ای.

۳. ارتقای کمیسیون ایمنی به سازمان ملی ایمنی.
۴. بهبود شیوه‌های نگهداری راه‌های کشور و استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی در تأمین تجهیزات و مواد و مصالح مورد نیاز.

۵. استقرار و توسعه سیستم سطح سرویس در طبقه‌بندی راه‌های کشور برای سرمایه‌گذاری بهینه‌تر بهسازی و نگهداری آنها.

۶. افزایش سطح خدمات نگهداری و بهسازی جاده‌ای

بالجاری مناسب روکش آسفالت، تهیه و نصب علائم و تجهیزات ایمنی، تقویت ناوگان راهداری و رفع نقاط پر حادثه.

۷. توسعه بنادر خشک توسط بخش خصوصی.

۸. تثبیت کیفیت راه‌های روستایی بر اساس روش‌های بومی و کاهش سهم آسفالت.

۹. احیای انستیتو آسفالت و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین در تولید انواع قیر.

❖ ریلی

۱. توجه ویژه به حمل و نقل ریلی با توجه به توسعه طرح‌های صنعتی.

۲. اتصال به شبکه‌های ریلی بین‌المللی به منظور عبور کالا و مسافر ترانزیت.

۳. ایجاد پهنه‌های ریلی برای جابه‌جایی مسافر با توجه به طرح‌های توسعه شهری.

۴. تلاش برای تحقق اهداف کمی در برنامه پنجم توسعه.

۵. استقرار نظام مستقل تنظیم مقررات ریلی به منظور حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی جهت دسترسی مطمئن به شبکه، تنظیم رژیم حقوقی مسوولیت هالو قیمت‌گذاری منصفانه خدمات.

۶. برنامه‌ریزی برای نوسازی ناوگان ریلی و خارج کردن ناوگان فرسوده همچون افزایش واگن‌ها و لکوموتیوها در جهت افزایش سهم حمل و نقل ریلی در بار و مسافر توسط بخش خصوصی.

۷. افزایش بهروری تادو برابر وضع موجود.

❖ هوایی

۱. بهبود و توسعه ناوگان حمل و نقل هوایی با کمک بخش خصوصی.

۲. ایجاد خطوط تاکسی هوایی با کمک بخش خصوصی.

۳. کاهش سن ناوگان.

۴. افزایش صندلی تا ۵/۸ برابر وضع موجود.

۵. کاهش محدودیت‌های حمل و نقل هوایی.

❖ دریایی

۱. استفاده از ظرفیت‌های ایجاد شده در بنادر کشور.

۲. توسعه زیرساخت‌های دریایی برای رونق گردشگری دریایی.

۳. ارتقای کیفیت فرآیندهای مدیریت بنادر و خدمات گمرکی.

ج- بخش زمین، مسکن و شهرسازی

۱. احیای قانون جامع شهرسازی و معماری.

۲. یکپارچه‌سازی نظام طرح‌ریزی و کنترل بین شهر و روستا و در کلیه سطوح ملی و منطقه‌ای و ناحیه‌ای.

۳. واگذاری تدریجی تهیه و تصویب طرح‌ها به شهرداری‌ها همراه با بازنگری در وظایف و اختیارات شوراهای و شهرداری‌ها همراه با ظرفیت‌سازی در تشکیلات آنها.

۴. انطباق محدوده‌های طرح‌ریزی کالبدی با تقسیمات کشوری و احیای پیشنهاد اصلاح قانون تقسیمات کشوری با هماهنگی وزارت کشور.

۵. بازنگری در مدیریت منابع اراضی با هدف تأمین اراضی مورد نیاز مسکن و خدمات عمومی همراه با مشارکت دادن مدیریت‌های محلی.

۶. ورود مدیریت‌های شهری به عرصه برنامه‌ریزی توسعه اقتصاد شهری و پیوند زدن آن با توسعه زیرساخت‌ها و کاهش فقر شهری.

۷. قانونمندسازی عوارض توسعه و عمران.

۸. مشارکت دادن مردم در تهیه و تصویب طرح‌های توسعه و عمران.

۹. رفع و منع هر گونه تبعیض در برخورداری از ثمرات توسعه و عمران.

۱۰. تضمین حقوق متقابل توسعه بین شهروندان و مدیریت‌های توسعه و خدمات.

۱۱. تطویل مدت اجاره واحدهای مسکونی در جهت حمایت از حقوق مستأجران.

۱۲. حمایت از گروه‌های آسیب‌پذیر اقتصادی و اجتماعی.

۱۳. بهسازی پهنه‌های گرفتار فقر شهری و نوسازی بافت‌های فرسوده و جلوگیری از سوداگری اراضی واقع در این محدوده‌ها.

۱۴. ایجاد مبانی حقوقی و ثبتی لازم برای تسهیل امر مشارکت بخش خصوصی در تجمیع و نوسازی بافت‌های فرسوده.

۱۵. بازسازی نظامات حرفه‌ای به منظور ارتقای استانداردهای حرفه‌ای به سطح رقابت بین‌المللی.

۱۶. ایجاد مرجعیت تخصصی حرفه‌ای در امر شهرسازی و معماری و پاسداری از ارزش‌های شهرسازی و معماری ملی و اسلامی.

۱۷. تجدیدنظر در ضوابط و نحوه صدور صلاحیت شرکت‌های مهندس مشاور در جهت واگذاری اختیارات بیشتر به حرفه.

۱۸. ارتقای دایمی استانداردها و شاخص‌های کیفیت محیط و زیرساخت‌ها.

۱۹. مشارکت دادن شهرداری‌ها و نهادهای اجتماعی و خیریه مردم در افزایش بهروری، تأمین خدمات زیربنایی و بهبود محیط مسکونی مجموعه‌های مسکن مهر.



در دوره میان‌مدت، برنامه‌های نهادسازی، توسعه‌ای و ایجاد

یکپارچگی مورد توجه قرار خواهند گرفت و در برنامه درازمدت توسعه ساختاری و ارتقای استانداردهای بخش به سطح بین‌المللی مورد توجه قرار خواهد گرفت



رعایت حقوق شهروندی
مبتنی بر قانون اساسی و
رعایت آن در تمام شئون
فعالیت‌های اقتصادی،
اجتماعی و فرهنگی
متناظر با مأموریت‌های
این وزارتخانه با رویکرد
احترام به حق انتخاب
مردم، پذیرش تنوع‌های
محلی در عین وحدت
هویت ملی و اقدام در
جهت بهبود کیفیت
زندگی مردم اصل حاکم
بر این برنامه است



۲۰. بررسی خدمات زیربنایی مسکن مهر و تدبیر برای حل مشکلات خریداران.
۲۱. تدوین روش مناسب و اخذ مجوزهای لازم برای ایجاد رابطه منطقی بین یارانه هدفمندی، اقساط پرداختی خریداران مسکن مهر و هزینه‌های تأمین خدمات زیربنایی آنها با همکاری مجلس محترم و نهادهای ذی ربط.
۲۲. حمایت از تأسیس شهرک‌های مسکونی توسط بخش خصوصی با استفاده قانون ایجادشهرک‌ها.
۲۳. حمایت از ایجاد صندوق‌های سرمایه‌گذاری مسکن و رفع موانع از طریق بازنگری در مقررات مربوط.
۲۴. استفاده و بهنگام‌سازی اسناد مطالعات و پژوهش‌های انجام‌شده در توسعه ملی و منطقه‌ای و طرح‌های اسکان جمعیت و خارج کردن نتایج آنها از محدوده نظریه‌پردازی به نمونه‌سازی و عملیاتی (شهرسازی اجرایی).
۲۵. توجه به راهبرد توسعه شهرها از طریق انجام کارهای الگوسازی.
۲۶. احیای شهرسازی محله محور.
۲۷. تدوین ضوابط فنی، معماری، شهری بلندمرتبه‌سازی.
۲۸. حمایت از تجارب ساخت‌صنعتی مسکن و بهبود شیوه‌های اقتصادی شدن روش‌های نوین.
۲۹. مشارکت فعال در بهبود کیفیت ساخت و ساز ساختمان‌های مسکونی.
۳۰. توجه خاص به نوسازی روستاها و ایمن‌سازی ساختمان‌های موجود در برابر خطر زلزله و سایر خطرات طبیعی.
۳۱. ایجاد تمرکز در ساخت ساختمان‌های اداری، ورزشی، فرهنگی، درمانی از طریق تقویت سازمان مجری ساختمان‌ها برای ارتقای کیفیت طراحی و اجرا و مدیریت حرفه‌ای بر مهندسان مشاور و ویرمیانکاران.

منبع: WWW.DOLAT.IR

ترانزیت و ظرفیت حمل و نقل

وزیر راه و شهرسازی توسعه حمل و نقل را نیازمند سرمایه‌گذاری گسترده و تبعیت از ساز و کار بازار دانست و از رفع موانع در بنادر و افزایش ظرفیت حمل و نقل کشور خبر داد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل سازمان بنادر و دریانوردی، عباس آخوندی با اشاره به اینکه در یک‌دورهای شمال - جنوب و غرب به شرق از داخل ایران عبور می‌کند، گفت: می‌توانیم از این موقعیت راهبردی حداکثر استفاده را ببریم، چرا که در این زمینه امکانات بسیار خوبی داریم و میلیارد ها تومان سرمایه‌گذاری شده است. آخوندی با اشاره به اینکه مجموعه بنادر ایران حدود ۱۸۶ میلیون تن امکان تخلیه و بارگیری دارند تصریح کرد: در جنوب از بندر عباس تا آلماتی و در شمال نیز از قزوین به رشت، بندر آستارا و سپس سرزمین‌های شمالی هم از راه ریلی و هم جاده‌ای می‌توان متصل شد، بنابراین دو کریدور خوب شمال - جنوب و همین‌طور شرق - غرب را داریم. وزیر راه و شهرسازی، کسب و کار نامناسب حمل و نقل را از مشکلات این بخش برشمرد و گفت: باید کمک کنیم بنگاه‌های بزرگی با ظرفیت حمل و نقل ترکیبی یعنی بهره‌گیری از وسایل متنوع از جمله کشتی، قطار و کامیون تشکیل شود که بار را از جنوب به شمال یا شرق به غرب حمل کند و وزیر راه و شهرسازی بابیان اینکه هم‌اکنون سهم حمل و نقل در بورس در حد صفر است، تشکیل بنگاه‌های بزرگ مقیاس با امکان عرضه در بورس را از برنامه‌های خود بیان کرد.

آخوندی «تسهیل مقررات و قوانین»، «کمک‌های مالیاتی و اداری»، «دادن امتیازات»، «حل موانع در گمرک و بنادر و مانند آن» را از دیگر برنامه‌های خود بیان کرد و گفت: با کمک انجمن‌های حرفه‌ای حمل و نقل تلاش می‌کنیم راه‌هایی را برای افزایش ظرفیت پیدا کنیم.

ستاد تنظیم مقررات برای ایجاد تنظیم و تثبیت بازار

عباس احمد آخوندی در جلسه معارفه‌اش در وزارت راه و شهرسازی از اعتماد و تعامل به بخش خصوصی خبر داد و گفت: «هیچ پروژه‌ای را بدون رقابت و اگذار نمی‌کند». آخوندی در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به اینکه ما خدمتگزار مردم هستیم، افزود: «وقتی ستاد تنظیم مقررات در سازمان‌ها نداریم، دولت لحظه‌ای تصمیم‌گیری می‌کند و از این طریق نه تنها سرمایه‌گذاری را پر مخاطره می‌کند، بلکه تمایل بخش خصوصی نیز کاهش می‌یابد».





نیروی انسانی دریایی متناسب با استانداردهای جهانی از موقعیت بسیار خوبی برخوردار است، زیرا نیروهای دریانورد ما مطابق با کنوانسیون STCW و استانداردهای آموزش دریانوردی در سطح بین‌المللی، تربیت می‌شوند و به همین دلیل گواهینامه‌هایی که در کشور م صادر می‌شوند، اعتبار بین‌المللی نیز دارند. (خرداد ۹۲)

در حال حاضر از مجموع ۱/۵ میلیون نفر دریانورد جهان تعداد ۲۹۰ هزار دریانورد مربوط به کشور ما هستند که ۹۳ هزار نفر از آنها موفق به اخذ گواهینامه‌های شایستگی برای سفرهای دور شده‌اند. طبق برنامه‌ریزی به عمل آمده در برنامه توسعه پنجم تاکنون تعداد ۱۵۰۰ نفر دریانورد جدید تربیت شده‌اند. (تیر و مرداد ۹۲)

توسعه دریامحور

در راستای توسعه دریامحور و رونق سواحل کشور، کار احداث موج‌شکن و بنادر چندمنظوره کوچک در ۴۰ نقطه آغاز شد و مقرر گردید سالانه ۸۰ میلیارد تومان در راستای توسعه سواحل و احداث موج‌شکن بنادر کوچک توسط سازمان بنادر و دریانوردی هزینه شود، همچنین برآورد اولیه اجرای پروژه‌های احداث

محور منابع انسانی

در راستای حمایت از نیروی انسانی دریایی و لزوم توجه به مزیت‌های نسبی دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی پیشنهادهای از قبیل معافیت‌های مالیاتی برای مشاغل دریانوردی و فعالان دریایی، راه‌اندازی مجدد بورسیه تحصیلی در رشته‌های دریانوردی، اجرای طرح سربازی و پذیرش اصل صعوبت کار دریایی به کار گروه حمل و نقل کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارایه نمود که عمدتاً مورد تأیید قرار گرفت. (شهریور ۱۳۸۹)

با توجه به تلاش‌های سازمان بنادر و دریانوردی و تصویب لایحه مربوط به سخت‌وزیان آور بودن حرفه دریانوردی، دریانوردان با داشتن سنوات ۲۰ سال فعالیت مستمر یا ۲۵ سال فعالیت غیرمستمر دریایی می‌توانند بازنشسته شوند. در راستای تربیت نیروی انسانی دریانوردی با توجه به برنامه‌ریزی‌های انجام شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی کشور، بر اساس اهداف قانون برنامه پنج‌ساله توسعه باید تعداد ۵ هزار نفر نیروی دریانورد تربیت و در صنعت دریانوردی کشور اشتغال یابند و ما به عنوان متولی حمل و نقل دریایی کشور از شغل پرجاذبه دریانوردی حمایت می‌کنیم و انتظار داریم سایر بخش‌های مرتبط با این عرصه، به‌ویژه وزارت کار و امور اجتماعی نیز به این مسایل توجه ویژه داشته باشند. (خرداد ۹۰)

به منظور آموزش و تجهیز نیروی انسانی دریایی زمینه آموزش دریانوردان در سازمان بنادر و دریانوردی استفاده از پیشرفته‌ترین سیستم شبیه‌ساز فراهم شد، زیرا سیستم سیمیلاتور آموزش دریانوردان به‌روزرسانی شد و روند نتایج آموزش‌های دریانوردی به سازمان، طی بازدید گروه ممیزی سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد تأیید قرار گرفت. (مرداد ۹۰)

به منظور تسریع در تحقق اهداف برنامه‌های توسعه در زیر بخش حمل و نقل دریایی، نهادهای سازشی ارتباط با نخبگان اقتصادی در دستور کار سازمان بنادر قرار گرفته و در این ارتباط، تعامل با تشکل‌های مردم‌نهاد شامل نخبگان، افراد باتجربه و مدیران حرفه‌ای در حوزه‌های دانشگاهی، اقتصادی و صنایع دریایی به عنوان یک برنامه راهبردی پیگیری شد و در این خصوص تاکنون مشارکت‌کنندگان فوق در بخش‌های تحقیقاتی، عملیاتی و مهندسی دریایی، مشاوره‌هایی به مسوولان سازمان ارایه نموده‌اند. (آبان ۹۰)

جمهوری اسلامی ایران از لحاظ تربیت



دیدگاه‌ها و سیاست‌های مدیرعامل

سازمان بنادر و دریانوردی؛

از حرفه‌ای‌گری در سازمان تار قابت‌پذیری و حضور موثر در مجامع بین‌المللی

«سید عطاءاله صدر» فارغ‌التحصیل رشته مهندسی عمران از دانشگاه امیرکبیر با کسب معدل الف، پیش از اینکه مسوولیت سازمان بنادر و دریانوردی کشور را بر عهده بگیرد، حضوری پررنگ در عرصه حمل و نقل کشور داشته است. خدمتگاری وی به نظام از سال ۱۳۵۹ آغاز شد و با تصدی پست مدیر کلی فنی و امور مهندسان مشاور وزارت راه وقت در سال ۱۳۶۵ و معاونت برنامه‌ریزی این وزارتخانه در سال ۱۳۶۹، به عرصه حمل و نقل کشور وارد شد. وی همچنین عنوانین مشاور ریاست بنیاد مستضعفان و عضو هیات مدیره سازمان عمران و مسکن بنیاد و همزمان قائم مقام سازمان حمل و نقل بنیاد در سال ۱۳۷۲، سرپرستی کمیته حمل و نقل کشور، معاونت اقتصاد و برنامه‌ریزی سازمان عمران و مسکن بنیاد در سال ۱۳۷۶، دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، ریاست کمیته حمل و نقل و ارتباطات سازمان اکو دبیری شورای عالی هماهنگی ترابری کشور را در کارنامه اجرایی خود دارد. نهایتاً وی با تصدی منصب معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۸۴، به عرصه فعالیت دریایی پا گذاشت و از سال ۱۳۸۸ تاکنون نیز عهده‌دار مدیرعاملی سازمان بنادر و دریانوردی است.

با توجه به اینکه نزدیک به یک دهه از فعالیت آقای مهندس صدر در این سازمان می‌گذرد، مجله بندر و دریا خلاصه‌ای از دیدگاه‌ها، مصاحبه‌ها، سخنرانی‌ها و اظهار نظرهای ایشان را در دو حوزه ملی و بین‌المللی دریایی شامل محورهای منابع انسانی، توسعه دریامحور، سرمایه‌گذاری، توسعه سواحل، توسعه مسافرت‌های دریایی، لجستیک، ترانزیت و حمل و نقل چندوجهی، رقابت راهبردی هدفمندسازی پارانه‌ها و رویکرد بنادر در برنامه پنجم توسعه در قالب گزارشی کوتاه تنظیم نموده است که نظر به اهمیت آن، توجه خوانندگان را به آن جلب می‌کنیم:

محور جذب سرمایه گذاری در بنادر کشور



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

حدود ۲ هزار میلیارد تومان از منابع سازمان بنادر و دریانوردی به منظور سرمایه‌گذاری جهت توسعه پروژه‌ها و طرح‌های در دست اجرا اختصاص یافته است، همچنین میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر حدود ۱۴ هزار میلیارد ریال است. همینطور با بهره‌برداری از فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی، ظرفیت کانتینری این بندر از ۳ به ۶ میلیون TEU در سال افزایش می‌یابد و در فاز دوم توسعه این بندر بال‌های طرفین اسکله به طول ۲۰۲۰ متر احداث و راه‌اندازی می‌شود. هم‌اکنون ساخت بنادر از وظایف دولت بوده و توسعه پسرکانه‌ها سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام می‌شود. (شهریور ۸۹)

حجم سرمایه‌گذاری در بنادر کشور طی سال‌های اخیر ۳۰ برابر افزایش داشته است. مجموع سرمایه‌گذاری در بنادر توسط منابع داخلی دولت در سال جاری ۳۰۰ میلیارد تومان و حدود ۱۵ میلیارد تومان نیز سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برآورد می‌شود. (مهر ۸۹)

در سال گذشته مبلغ ۵۷۰ میلیارد تومان سرمایه‌بخش خصوصی در حمل‌ونقل دریایی جذب و در پسرکانه‌ها سرمایه‌گذاری شد. در ارتباط با سرمایه‌گذاری خارجی نیز در بخش سیلوی ترانزیت مشترک ایران و قزاقستان، ۳۰۰ میلیون دلار و در بخش ترانزیت سیلوی غلات بندر امام خمینی (ره) نیز ۳۵۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی انجام شده است. و کل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حمل‌ونقل دریایی حدود ۱۹ هزار و ۶۰۰ میلیارد ریال برآورد می‌شود. (فروردین و اردیبهشت ۹۰)

به منظور حمایت از انجام سرمایه‌گذاری در بنادر کشور، سازمان بنادر و دریانوردی شرایط معافیت مالیاتی و تخفیف ۲۰ درصد سود بازرگانی در برخی از بنادر مانند چابهار را به منظور توسعه شتابنده این بنادر فراهم نموده



موج‌شکن حدود ۳۰۰ نقطه در سواحل جنوبی کشور است. (فروردین و اردیبهشت ۹۰)

توجه جدی دولت به توسعه ساحلی و دریامحوری برای رفع محرومیت و رونق اقتصادی مناطق مختلف کشور و بهره‌گیری از مزیت دریای ایجاد بندر در این مناطق است. (شهریور ۸۹)

توجه ویژه به توسعه بنادر کشور در راستای تحقق هدف «توسعه دریامحور» هم‌اکنون در صدر برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی کشور قرار دارد، به‌رغم اینکه ما سواحل زیبا و با استعدادی را برای توسعه و کسب ثروت، درآمد و اشتغال‌زایی داریم، اما سیاست‌های اجرایی ما اغلب متوجه خشکی است. باوجود ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل که ایران را به کشوری دریایی که زیباترین و پیشرفته‌ترین شهرهایشان در حریم دریای قرار دارد، نتوانسته‌ایم به اهداف واقعی در این زمینه دست یابیم. عمده کشورهای جهان برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل کالا و به منظور تامین ارزان و سریع مواد اولیه، صنایع خود را در نزدیکی دریا احداث می‌کنند تا قیمت تمام‌شده کالاهای تولیدی کاهش و سود حاصل از آن افزایش یابد. (تیر ۹۰)

از آنجا که اجرای اصل «توسعه دریامحور» به‌عنوان یک سیاست بنیادین مدنظر مسوولان قرار دارد، سازمان بنادر و دریانوردی انجام مواردی نظیر هاب‌شدن بنادر شهید رجایی را به‌عنوان یک الزام عملیاتی، به‌صورت جدی دنبال می‌کند و برای تحقق این دیدگاه باید تمهیداتی اندیشیده شود که افزایش جذب خطوط کشتیرانی و لاینرها و توزیع کالا به سایر بنادر منطقه از آن جمله است. (آبان ۹۰)

با توجه به پتانسیل‌های قابلیت‌های آشکار و نهان در پهنه دریایی کشور و در حوزه‌های مختلف دریا و دریانوردی اعم از حمل‌ونقل کالای تجاری و نفتی، سفرهای دریایی و گردشگری دریایی، صید و صیادی، صنایع ساحلی و فراساحلی موجب می‌گردد تا با رویکرد توسعه سواحل کشور رونق اقتصادی و تمدن جدیدی در شهرهای ساحلی شکل گیرد و زندگی نوینی با محوریت دریا در مناطق مستعد کشور پایه‌گذاری شود. برای تحقق این چشم‌انداز ضروری است «توسعه دریامحور» به‌عنوان یک رویکرد در برنامه‌های توسعه مدنظر برنامه‌ریزان اقتصادی کشور قرار گیرد. (شهریور ۹۱)

اگر موضوع توسعه دریامحور بخواهد به‌عنوان یکی از محورهای توسعه قرار بگیرد این بدان معنی است که فرصت‌ها و قابلیت‌های نهفته در بخش دریایی کشور به حدی است که می‌تواند به‌عنوان موتور محر که سایر بخش‌های اقتصادی قرار گیرد و هر اندازه که بخش دریایی رشد و توسعه پیدا کند در اثر این توسعه سایر بخش‌های اقتصادی کشور نیز رشد خواهند کرد. از این رو توسعه دریامحور از یک سوباعث رشد و توسعه بخش حمل‌ونقل دریایی کشور گردیده و منافع و مزایای درآمدی و توسعه‌ای فراوان و گسترده‌ای برای کشور ایجاد می‌کند و از سوی دیگر موجب رشد و توسعه سایر بخش‌های اقتصادی خواهد شد. (فروردین ۹۲)





است. (ش ۱۸)

دولت نباید با بخش خصوصی رقابت کند، چرا که قدرت مانور دولت زیاد است و اجازه فعالیت به بخش خصوصی رانمی دهد. لذا بر اساس سیاست اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی، سهم دولت باید در اقتصاد کاهش یابد و یاد نظر گرفتن این رویکرد باید شرایط طوری فراهم شود که بخش خصوصی با اطمینان به سرمایه گذاری بپردازد در همین راستا سازمان بنادر و دریانوردی از برخی از ایرانیان مقیم خارج مانند انگلستان برای سرمایه گذاری در بنادر کشور برای مناطق ویژه اقتصادی دعوت به عمل آورده است. همچنین بخش خصوصی به منظور سرمایه گذاری در بندر بوشهر برای ایجاد سردخانه جهت فرآوری و نگهداری میوه مشارکت نموده است. همچنین با سرمایه گذاری بخش خصوصی و ایجاد ظرفیت ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی سهم ایران از بانکرینگ (سوخت رسانی) در خلیج فارس از ۵ درصد به ۳۰ درصد افزایش یافته است. در مجموع حدود ۲۰۰۰ میلیارد تومان پروژه با مشارکت بخش خصوصی در بنادر دست اجراست که به همین میزان حدود ۲۰۰۰ میلیارد تومان پروژه نیز از محل منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی و توسعه بنادر سرمایه گذاری می شود. (آذرو دی ۹۰)

مانه تنها باید برای تسهیل شرایط سرمایه گذاری افراد در داخل کشور برنامه ریزی کنیم، بلکه باید اطمینان ایرانیان خارج از کشور و همچنین سرمایه گذاران خارجی از سایر کشورهای آنان جلب نماییم. از مزیت های سرمایه گذاری با مشارکت سازمان بنادر و دریانوردی وجود قانون مستقل تاسیس و اداره این سازمان است. فضای سرمایه گذاری در بنادر یک فضای رقابتی است. در هر قرارداد سرمایه گذاری در بنادر، سهم دولت به ازای زیرساخت هایی که ایجاد کرده و سهم بخش خصوصی به ازای آورده هایش مشخص خواهد شد. یکی از مکانیزم های سرمایه گذاری این است که بخش خصوصی با توانایی ها، قابلیت ها و ریسک پذیری خود منابع مختلف را بسیج کرده و آنها را برای پیشبرد

پروژه های اقتصادی به کار می گیرد.
(بهمن و اسفند ۹۱)

محور توسعه سواحل و بنادر چندمنظوره

سازمان بنادر و دریانوردی کشور در راستای توسعه بنادر بازرگانی خود اقدامات موثری انجام داده است که سامان دهی سواحل کشور و بازگرداندن مردم به سواحل و روستاهای ساحلی از جمله طرح های در دست انجام این سازمان است. (مهر ۸۹)

یکی دیگر از کارهایی که در همین ارتباط انجام شده است مطالعه کل سواحل شمالی و جنوبی کشور با مقیاس یک بیست و پنج هزارم تهیه شده و کاربری تمام این نقاط مبنی بر اینکه کجاها مسکونی، صنعتی، آبی پروری، گردشگری و غیره باشد، تعیین شده است. (مهر ۸۹)

طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور با همکاری و مشارکت ۱۸ ارگان، که در سواحل و بنادر کشور نقش آفرین هستند، طی مدت ۴ سال تهیه شد که در منطقه بی نظیر است. (آبان و آذر ۸۹)

در سال «جهاد اقتصادی» تعداد ۱۰۰ پروژه بندری توسط سازمان بنادر و دریانوردی به بهره برداری رسید و این سال سازمان بنادر از افزایش ۱۳ درصدی حمل و نقل کالاهای غیر نفتی، رشد ۱۱ درصدی حمل و نقل کانتینری، رشد ۳۵ درصدی صادرات غیر نفتی، افزایش ۲۱ درصدی ترانزیت غیر نفتی و نهایتاً افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا از ۱۳۱ به ۱۴۰ میلیون تن برخوردار شد. (فروردین و اردیبهشت ۹۰)

در سال «همت مضاعف، کار مضاعف» توسط سازمان بنادر و دریانوردی تعداد ۵۲ پروژه زیربنایی و توسعه بندری به ارزش ۳۲۰ میلیارد تومان به بهره برداری رسید. (فروردین و اردیبهشت ۹۰)

تبدیل بندر شهید رجایی به منزله بزرگترین بندری کانتینری کشور به بندر کنونی (هاب) در منطقه یکی از اهداف مهم سازمان بنادر و دریانوردی و در راستای

سیاست های دولت است. با اجرای مرحله دوم توسط بندر شهید رجایی با اعتبار ۲۱ میلیون یورویی این بندر در آینده نزدیک به هاب منطقه تبدیل می گردد. (شهریور ۸۹)

برای احداث بنادر کوچک چندمنظوره در سواحل جنوبی کشور، تقریباً هر ۱۰ کیلومتر یک نقطه شناسایی شده است. (مرداد ۹۰)

طی دو سال اخیر، توسعه ترانشیپمنت، ترانزیت، گسترش زیرساخت ها با توسعه نوار ساحلی اراضی بندری، گسترش ۲ هزار و ۴۰۰ هکتاری محوطه بندری شهید رجایی، یک هزار هکتار بندر امام خمینی (ره)، تبدیل بندر نوشهر به منطقه ویژه اقتصادی، تسری قوانین منطقه آزاد به بندر چابهار، توسعه مسافرت های دریایی، ایجاد ظرفیت و توسعه حمل و نقل ترکیبی شانتینگ یارد یا همان ایستگاه های تخلیه و بارگیری راه آهن (ریلی-کانتینری) و سرمایه گذاری برای تبدیل بندر به بندر نسل سوم، انجام شده است که امیدوارم هر چه زودتر به نتیجه برسند تا از ظرفیت بنادر برای ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد بیش از پیش استفاده کنیم. (فروردین ۹۱)

سازمان بنادر و دریانوردی وظایف حاکمیتی خود را در راستای رویکرد توسعه دریامحور و پایش و ساماندهی نوار ساحلی کشور از سال ۱۳۸۸ تاکنون اقدام به شناسایی ۳۰۰ نقطه مستعد برای ایجاد سازه های حفاظتی در بنادر کشور کرده و به همین منظور احداث موج شکن هارادر سرلوحه برنامه های خود قرار داد. طی سال ۱۳۹۱ تعداد ۴۰ موج شکن در بنادر کوچک چندمنظوره در سواحل جنوبی کشور به بهره برداری رسید که این امر تحول بزرگی در توسعه سواحل کشور از جمله ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی را در این مناطق به دنبال داشته است. از تعداد ۳۰۰ نقطه شناسایی شده در سواحل جنوب جهت احداث موج شکن تاکنون مطالعات ۱۲۰ نقطه شروع شده که مطالعات ۷۵ نقطه نهایی گردید و نهایتاً تعداد ۶۳ موج شکن قابلیت اجرایی پیدا نمود و حداقل تاکنون بیش از ۲۰۰۰ میلیارد ریال در این ارتباط اختصاص یافته است. (خرداد ۹۲)

محور توسعه حمل و نقل مسافرت های دریایی

در راستای توسعه حمل و نقل مسافری دریایی و با آرایه تسهیلات ساخت شناورها از محل وجوه اداره شده سازمان، تعدادی شناور مدرن و استاندارد به ناوگان مسافری اضافه شد. در نوروز سال ۱۳۸۹ حدود ۶ میلیون نفر مسافر توسط حمل و نقل دریایی جابه جا شدند. (فروردین و اردیبهشت ۹۰)

از آنجایی که «توسعه مسافرت های دریایی» از جمله برنامه های توسعه ای دولت در سواحل

دولت نباید با بخش خصوصی رقابت کند، چرا که قدرت مانور دولت زیاد است و اجازه فعالیت به بخش خصوصی را نمی دهد. لذا بر اساس سیاست اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی، سهم دولت باید در اقتصاد کاهش یابد و باید نظر گرفتن این رویکرد باید شرایط طوری فراهم شود که بخش خصوصی با اطمینان به سرمایه گذاری بپردازد

بارگیری عملیات توزیع و فرآوری کالانیز انجام می‌شود. اما در بنادر نسل سوم، توجه به فعالیت‌های تولیدی مراکز لجستیک باید ایجاد شوند. (فروردین و اردیبهشت ۹۰)

سازمان بنادر و دریانوردی در حال حاضر در زمینه‌های مختلف تجهیزاتی، سامانه‌های مخابراتی و اداری، از فن‌آوری‌های پیشرفته برخوردار بوده و توانسته است از فن‌آوری‌های نوین و به‌روز دنیا بهره‌گیری کند. به عنوان مثال در زمینه ساخت بنادر پیشرفته، ایجاد زیربنای و زیرساخت‌ها در امور بندری تجهیزات اساسی دریایی مربوط به هدایت، دریانوردی، ایمنی و امنیت دریانوردی، تخصص‌های بالایی در سازمان وجود دارد که ما را قادر می‌سازد تا بر اساس استانداردهای جهانی فعالیت‌های خود را به انجام برسانیم. (تیر ۹۰)

سازمان بنادر و دریانوردی باید به عنوان زیرساخت توسعه اقتصادی، ظرفیت‌های مناسب حمل و نقلی را فراهم کند تا توسعه در سایر بخش‌ها محقق شود. در غیر این صورت، صادرات و واردات مطابق با چشم‌انداز برنامه ۱۴۰۴، محقق نخواهد شد. (شهریور ۹۰)

سازمان بنادر و دریانوردی در نظر دارد مجتمع بندری شهید رجایی را به یک بارانداز مهم بین‌المللی و به منظور تامین کالای مورد نیاز کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو) و افزایش سهم این کشورها از بازار بین‌المللی، آن را به مرکز اصلی لجستیک بندری تبدیل کند. در همین راستا نخستین قطار برنامه‌ای کانتینری بندر عباس - آلماتی راه‌اندازی شده است و طبق هدف‌گذاری قرار است سالانه بالغ بر ۲ میلیون تن کالا به صورت ترانزیت از مسیر کشورهای عضو اکو عبور نماید و به تدریج این ظرفیت به ۱۰ میلیون تن افزایش یابد. (بهمن ۹۰)

حماسه شهیدان ایثارگران سازمان بنادر و دریانوردی در دوران دفاع مقدس بر تارک فعالیت‌های ۷۵ ساله این سازمان می‌درخشد. خدمات لجستیک و پشتیبانی در دوران جنگ تحمیلی با فعالیت‌های این عزیزان حتی یک روز دچار اختلال نشد که می‌تواند الگوی راه‌ما در شرایط بحرانی و سرمشق آیندگان باشد. این سازمان همان نقشی را که در پاسداری از مرزهای اقتصادی در سال‌های جنگ داشته است، امروز می‌تواند در برابر دشمنانی که ایران را با تحریم هدف قرار داده‌اند، ایفا نماید. (خرداد ۹۱)

در حال حاضر بخش قابل توجهی از سرمایه‌گذاری‌ها در پسرکرانه بنادر به عنوان مراکز ایجاد ارزش افزوده و لجستیک کالا توسط بخش خصوصی در دست انجام است، به طوری که در بنادر امام خمینی برای این منظور ۱۱ هکتار و امیرآباد هزار هکتار برای وسعت منطقه ویژه اقتصادی در این ارتباط جهت سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده است و

است، سازمان بنادر و دریانوردی آمادگی کامل برای حمایت از توسعه صنعت گردشگری دریایی کشور دارد. (مرداد ۹۰)

در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ظرفیت‌های جابه‌جایی مسافری بنادر کشور حدود ۳۰۰ هزار نفر بود که این ظرفیت در سال ۸۹ به ۸/۸ میلیون نفر رسید (رشد ۲۹ برابری) و این ظرفیت با توجه به روند توسعه سواحل کشور به تدریج در حال افزایش می‌باشد. (فروردین ۹۱)

در راستای توسعه ظرفیت مسافرت‌های دریایی، تدوین یک چشم‌انداز برای توسعه سفر و گردشگری دریایی انجام یک مطالعه تطبیقی با کشورهای توسعه یافته صاحب دریا با عنوان طرح «حمد» (حمل مسافری دریایی) انجام شد. اگر چه در زمان مطالعه این طرح ظرفیت مسافری بنادر کشور حدود ۷ تا ۷ میلیون نفر بود، اما در این خصوص فراهم ساختن زمینه استفاده ۵۰ درصد جمعیت کشور برای انجام سفرهای دریایی - گردشگری تا پایان افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ در دستور کار قرار گرفت که این ظرفیت با توجه به جمعیت کنونی کشور تا ۳۵ میلیون نفر برآورد می‌شود. البته در حال حاضر برای جابه‌جایی مسافران دریایی در بنادر کشور ظرفیتی بالغ بر ۱۳ میلیون نفر سفر دریایی فراهم شده است که در سال گذشته از این ظرفیت بیش از ۱۰ میلیون

نفر

استفاده کردند. یکی از مباحث بنیادین در توسعه سفرهای دریایی استفاده از سواحل مناسب کشور و ساماندهی آن است. با توجه به این اصل وجود شناورهای مناسب (با داشتن امکانات اقامتی نظیر هتل شناورها) یکی از الزامات اساسی در تحقق این دیدگاه به شمار می‌آید. (دی ۹۱)

بسیاری از مردم کشور ما علاقه‌مندند که با شناورهای خوبی مانند شناور کروز سفرهای راحت دریایی داشته باشند. مسافر کشتی باید مثل مسافر یک هواپیما به کشتی‌اش رالز قبل آمده کند و اتومبیلش را هم با خود به مقصد مورد نظر ببرد. همان‌طور که آژانس هواپیمایی برای مسافرانش بلیت و هتل رزرو می‌کند، آژانس ساحلی هم باید تمام امکانات لازم را برای مسافرنش تهیه نماید. هنگامی که کشتی کروز در کیش پهلوگیری می‌کند، مردم از فرصت استفاده می‌کنند و به بازار می‌روند و پس از خرید و دیدن و بازدید از مناطق دیدنی جزیره برای استراحت به کابین‌های خودشان برمی‌گردند. ما می‌توانیم به بخش خصوصی این مجوز را بدهیم تا در کنار ساحل، هتل و مارینای تفریحی بسازد یا در وسط دریا جزیره مصنوعی احداث کند، یا امکاناتی مانند رستوران دریایی، پیست قایق سواری، حوضچه و ورزش‌های آبی مثل جت اسکی را فراهم کند. همان‌طور که مادر آژانس‌های هواپیمایی پرواز در جه یک و معمولی داریم در دریا هم باید اینچنین باشد تا هر مسافری به اندازه بضاعت خود از امکانات موجود استفاده کند و عده‌ای نگویند که سفرهای دریایی مربوط به افرادی خاص است. این طرز تفکر باید از بین برود که سفرهای دریایی فقط مخصوص آدم‌های ثروتمند است. (فروردین ۱۳۹۲)

محور توسعه لجستیک

در راستای توسعه مراکز لجستیک، ایجاد سرمایه‌گذاری و تغییر رویکرد بنادر و تبدیل آنها از بنادر نسل دوم به نسل سوم از دیگر فعالیت‌های جدی سازمان است. در بنادر نسل دوم، علاوه بر تخلیه و



با توجه به پتانسیل‌های قابلیت‌های آشکار و نهان در پهنه دریایی کشور و در حوزه‌های مختلف دریای و دریانوردی اعم از حمل و نقل کالای تجاری و نفتی، سفرهای دریایی و گردشگری دریایی، صید و صیادی، صنایع ساحلی و فراساحلی موجب می‌گردد تا با رویکرد توسعه سواحل کشور رونق اقتصادی و تمدن جدیدی در شهرهای ساحلی شکل گیرد و زندگی نوینی با محوریت دریادر مناطق مستعد کشور پایه‌گذاری شود





در آن کارخانجات فولاد، سیمان، کاغذ و... فعال هستند. همچنین در بندر شهید رجایی ۴/۸ هزار هکتار به عنوان منطقه ویژه اقتصادی جهت ایجاد مراکز لجستیک کالا منظور شده است. بنابراین در بنادر نسل سوم توسعه مراکز لجستیک و تامین کالا به عنوان امری اجتناب ناپذیر مطرح می باشد. در سیستم توزیع و لجستیک کالا به صورت ستاره (star) شبکه های اصلی حمل و نقل اعم از راه آهن و آزادراه ها، قطب های داخلی را به قطب های محلی (بنادر و دیگر مناطق مرزی) وصل می کند، همچنین اعمال معافیت ها مانند معافیت سود و عوارض گمرکی و معافیت بر عوامل تولید ارزش افزوده در مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد تجاری سبب می شود تا با سرمایه گذاری سرمایه گذاران در قطب های لجستیکی، قیمت تمام شده پایین تر بیاید و مردم از مزیت آن بهره مند شوند. (دی ۹۱)



حمل و نقل چندوجهی و ترانزیت

با توجه به اینکه از عوامل مهم در قیمت تمام شده حمل و نقل از ابتدا تا مقصد مشخص خصوصاً در حمل و نقل بین المللی، تغییر وسیله حمل کالاست و این عامل علاوه بر تحمیل هزینه های اضافی ناشی از تخلیه و بارگیری مکرر، پیامدهای نامناسب در قیمت، سرعت، ایمنی و سلامت حمل و نقل و افزایش هزینه تمام شده را در پی خواهد داشت، نارسایی ها و نابسامانی های دیگر رانیز بر فرایند حمل و نقل مبدأ-مقصد عارض می کند که مستقیماً به عامل اساسی و تعیین کننده حمل و نقل یعنی «مدیریت فرایند حمل» برمی گردد و گاهی موجب اختلال مدیریت فرایند حمل و نقل و مبدأ-مقصد می شود که از جمله می توان به هزینه های ناشی از انبارداری در ایستگاه های تخلیه و بارگیری، معطلی در عبور از مرزهای گمرکی در حمل و نقل بین المللی، مقررات محلی حاکم بر حمل و نقل کشوری میسر و یا مشابه آن اشاره کرد. راه حل این مشکل اساسی یعنی رفع اختلال در فرایند مدیریت حمل و نقل مبدأ-مقصد، بهره گیری از «حمل و نقل چندوجهی» است که به صورت های مختلف دریا-زمین (land-sea) و دریا-هوا (air-sea) و غیره در کشورهای مختلف متداول است. (تیر ۹۱)

آنچه که همه این اجزای توانمند به یکدیگر وصل کند و منجر به توسعه ترانزیت از کشور گردد، بحث مولتی مودال یا حمل مبدأ-مقصد است، زیرا ترانزیت زمانی مفهوم و توسعه پیدا می کند که حمل از مبدأ به مقصد وجود داشته باشد و صاحب کالا این اطمینان را داشته باشد که کالا به موقع با قیمت مناسب و با ایمنی کامل به دست مشتری می رسد. لذا هر سازمان یا مجموعه ای که مدیریت این نوع حمل را بر عهده دارند، بایستی اولاً موانع و تنگناها را بر طرف کنند. ثانیاً به توسعه زیرساخت های ترانزیتی توجه داشته باشند. نکته مهم در حمل و نقل مبدأ-مقصد این است که از یک سو بازار گران، فورواردر یا کریر بر این وظیفه مهم را بر عهده دارند و از سوی دیگر سازمان های حاکمیتی از جمله پایانه های حمل و نقل جاده ای، بنادر و گمرکات در این خصوص مسوولیت دارند. با توجه به اینکه در کشور ما سازمان حمل و نقل ترکیبی وجود ندارد ایجاد می کند که در قالب یک کمیته توسعه حمل و نقل ترکیبی متشکل از نمایندگان بخش های خصوصی و دولتی مسایل و مشکلات را مطرح کرده، راهکارهای اجرایی تنظیم و با تسری اعتبار مدارک و مجوزهای صادره توسط خودمان به یکدیگر به صورت مرتب پیشرفت کار را مونتیتور کنیم و موانعی را هم که بخش خصوصی با آن مواجه می شود، برطرف سازیم. (آبان ۹۱) هم اکنون در ایران ۲۰ میلیون تن ظرفیت ترانزیتی وجود دارد. ولی تنها یک چهارم آن استفاده می شود. با توجه به موقعیت ممتاز ایران در منطقه و قرار گرفتن آن در مسیر کریدور شمال-جنوب باید حداکثر استفاده را از ظرفیت ترانزیتی موجود به عمل آوریم. برنامه توسعه ای بنادر شمال کشور نیز به منظور ایجاد امکان برای ترانزیت کالا از بنادر جنوبی به بنادر شمال کشور و کشورهای آسیای میانه است. (شهریور ۸۹) در حال حاضر ظرفیت ترانزیتی بنادر کشور حدود ۲۰ میلیون تن در سال است که قرار است در برنامه پنجم به ۵۰ میلیون تن افزایش یابد. لازمه استفاده از حداکثر ظرفیت ترانزیتی کشور، توسعه تجارت، تسهیل امر ترانزیت و اصلاح مقررات بانکی از جمله موارد ضروری است که باید متناسب با اهداف ترانزیت در برنامه پنجم، توسعه پیدا کند. (شهریور ۹۰)

محور رقابت منطقه ای و سهم ایران از بازار حمل و نقل

بنادر کشور باید سهم بیشتری از اقتصاد منطقه را به دست آورند و در این زمینه، تصمیماتی مبنی بر توسعه ترانشیپمنت از بنادر ایران به تصویب رسیده که بر اساس آن، هر کالایی که از طریق بنادر کشور ترانشیپ شود، از معافیت سود بازرگانی ۲۰ تا ۲۵ درصد برخوردار خواهد شد. (مهر ۸۹)

مابه دنبال آن هستیم که علاوه بر ایجاد رقابت داخلی، یک شرکت پر قدرت و ایمن در عرصه بین المللی برای رقابت خارجی نیز داشته باشیم. سهم ایران از مجموع فعالیت های کشتیرانی در دریای خزر ۲۵ درصد است که این سهم تا ۵۰ درصد قابل افزایش است. با توجه به وجود بنادر کوچک محلی در کنار ۱۱ بندر تجاری بزرگ کشور، قابلیت های بالای بندری و دریایی ایجاد شده و جمعیت فراوانی را تحت پوشش خود قرار داده است، لذا پیش بینی شده است که در افق چشم انداز ۲۰ ساله کشور از لحاظ بندری و دریایی بتوانیم، تبه اول منطقه را به خود اختصاص دهیم. (فروردین واردی بهشت ۹۰)

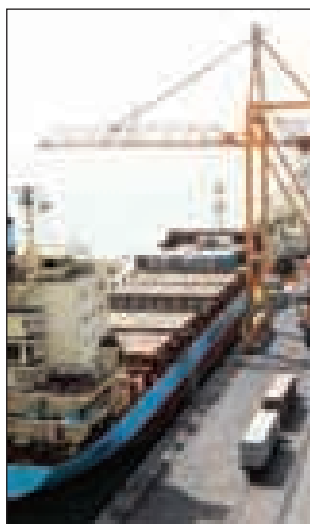
سهم ایران از کل بازار حمل و نقل کانتینری دنیا حدود نیم درصد بوده و برای رسیدن به سهم حداقل یک درصدی بازار کانتینری، سازمان بنادر و دریانوردی باید ظرفیت ۶ میلیون TEU کانتینر را در بنادر ایجاد کند. لذا لازم است ظرفیت مناسب برای توسعه تجارت بین المللی در بنادر ایجاد شود و نقش ترانشیپمنت بنادر پررنگ گردد و برای این منظور تبدیل بندر شهید رجایی به کانونی (HUB) منطقه ای در زمینه کالای کانتینری به عنوان یک هدف کلان در سازمان بنادر و دریانوردی دنبال شود. (شهریور ۹۰)

تعیین تعرفه انعطاف پذیر متناسب با بازار و شرایط رقابت پذیری در بنادر از سوی دولت یکی از مهم ترین اقدامات سازمان بنادر در برنامه پنجم توسعه است. در شرایط تحریم بخش داخلی با پایین نگه داشتن برخی تعرفه ها قیمت خدمات را منطقی کرده و با نقشی که در منطقه ایفا خواهیم کرد، می توانیم سهم خودمان را به دست آوریم. (آذر و دی ۹۰)

اگر قرار است سهم ایران در بازار منطقه ای و فرامنطقه ای افزایش یابد، باید حجم ترانزیت هم افزایش یابد. سازمان



مامی توانیم به بخش خصوصی این مجوز را بدهیم تا در کنار ساحل، هتل و ماریتای تفریحی بسازد و در وسط دریا جزیره مصنوعی احداث کند، یا امکاناتی مانند رستوران دریایی، پیست قایق سواری، حوضچه و ورزش های آبی مثل جت اسکی را فراهم کند





محور محیط زیست و ایمنی دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی در راستای تعهد به کنوانسیون های بین المللی زیست محیطی دریایی برنامه های مشخصی از قبیل: مبارزه با آلودگی های نفتی، رفع تنگناهای حفاظت از محیط زیست در توسعه بندری و دریایی، انجام مجموعه ارزیابی های زیست محیطی، ضابطه مند کردن امور زیست محیطی با رویکردهای جدید، تأکید بر جنبه های زیست محیطی توسعه بنادر با رویکرد پررنگ شدن فعالیت های فراساحلی و هدفمند شدن حفاظت محیط زیست دریایی با رویکرد توسعه ای رادر دستور کار خود دارد. در این ارتباط سازمان بنادر و دریانوردی به کنوانسیون مربوط به محدودیت تردد ناوگان تک جداره ای حمل فرآورده های نفتی براساس «پذیرمان مارپل» برای جلوگیری از آلودگی های نفتی پیوسته و تدابیر مطلوب و اثر گذاری را نیز اتخاذ نموده است. (فروردین واردیهشت ۹۰)

همچنین رویکرد برنامه ها و اقدامات زیست محیطی، به نظارت و مشورت سازمان محیط زیست در قالب قرارداد به صورت EPCF به پیمانکار با تجربه و انجام آن مطابق استانداردهای جهانی و ساماندهی سواحل و مدیریت یکپارچه آن مطابق با ملاحظات زیست محیطی می توان اشاره نمود. (فروردین واردیهشت ۹۰)

در راستای انجام مانیتورینگ سواحل، امواج و جریان های دریایی در منطقه دریای عمان و نصب سیستم های مورد نظر در منطقه چابهار، سازمان بنادر و دریانوردی موفق به اندازه گیری شاخص های اقیانوسی و جریان های دریایی در این منطقه شد که این امکان به سازمان بنادر در جهت پیش بینی توفان چند سال گذشته «گونو» قبل از وقوع و جلوگیری از شدت خرابی امکان مسکونی چابهار کمک شایانی کرد. لذا ایمنی دریانوردی و ایمنی سواحل یکی از دیگر وظایف مهم و مأموریت های سازمان بنادر و دریانوردی محسوب می شود. همچنین بر اساس راه اندازی سیستم جامع دریایی در بنادر توسط سازمان، همه امور شناور ها از لحظه ورود به لنگرگاه تا خروج تحت پوشش خدمات این سیستم قرار می گیرند. (مرداد ۹۰)

برای تأمین ایمنی در بنادر کشور، انجام سرمایه گذاری زیربنایی با هدف ساخت بنادر استاندارد، لایروبی کانال ها به منظور فراهم آوری آبخور مناسب برای تردد شناور ها و نصب تجهیزات مخابراتی و راداری مناسب برای کنترل ترافیک دریایی بسیار حایز اهمیت است، لذا سازمان بنادر توانسته است با نصب تجهیزات S.T.V تقریباً همه آب های تحت پوشش حاکمیت کشور را در کنترل و هدایت راداری خود قرار دهد. اجرای عملیات تجسس و نجات و ارایه خدمات سریع و به موقع امداد و نجات به شناور های حادثه دیده از دیگر برنامه های ارتقای ایمنی و مرور سازمان است.

در راستای پیشگیری و مبارزه با آلودگی های نفتی در محیط زیست دریایی، سازمان بیش از ۵ میلیون یورو برای تجهیزات مبارزه با آلودگی های نفتی هزینه کرده است. (شهریور ۹۰)

سازمان بنادر و دریانوردی در راستای انجام اقدامات انجام شده جهت رفع آلودگی های نفتی طی دو سال گذشته ۷ میلیون یورو هزینه نموده است. از نظر صندوق بین المللی پول جبران آلودگی های نفتی سنگین و خیره کننده اعلام شده است. (آذر و دی ۹۰)

اگرچه تحریم به طور کلی برای ما زحمت ایجاد کرده ولی ظرفیت های جدید را هم به وجود آورده است. ما تا کنون روی سرمایه های داخلی خیلی حساب نمی کردیم و به بخش خصوصی آنگونه که باید اهمیت نمی دادیم ولی حالا به این سرمایه ها توجه می کنیم. رقم قابل توجهی نقدینگی در اختیار مردم است. اگر مافعالیت های بخش دریایی را درست معرفی کنیم و بگوییم با سرمایه گذاری به سود می رسیم، بسیاری از مردم در این زمینه، سرمایه گذاری خواهند کرد، تا کنون سرمایه گذاران خارجی به راحتی می آمدند و در برخی حوزه ها سرمایه گذاری می کردند، ولی اکنون که مشکل ایجاد شده است می توانیم از توان سرمایه گذاری بخش خصوصی بهره بگیریم. (بهمن ۹۰)

شایان ذکر است که سازمان محیط زیست با اعلام اینکه «روح زیست محیطی در سازمان بنادر حاکم است»، اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی را در جهت مقابله با آلودگی های زیست محیطی بسیار فراتر از مسوولیت ها و وظایف آن دانسته است. (تیر ماه ۹۱)

با توجه به اینکه در کشور ما سازمان حمل و نقل ترافیکی وجود ندارد ایجاب می کند که در قالب یک کمیته توسعه حمل و نقل ترافیکی متشکل از نمایندگان بخش های خصوصی و دولتی مسایل و مشکلات را مطرح کرده، راهکارهای اجرایی تنظیم و با تسری اعتبار مدارک و مجوزهای صادره توسط خودمان به یکدیگر به صورت مرتب پیشرفت کار را مونیتور کنیم و موانعی را هم که بخش خصوصی با آن مواجه می شود، بر طرف سازیم



بنادر و دریانوردی بر اساس شرایط و سیاست های کلان کشور و شرایط بین المللی، رویکرد مشخصی را در نظر گرفته و اهداف خود را تعیین کرده و با استراتژی توسعه سهم بازار، بنادر را توسعه داده است. ما باید تهدیدها را به فرصت تبدیل کنیم، با توجه به شرایط جدید و اعمال تحریم ها، شیوه اداره بنادر را تغییر داده و استراتژی مشخصی را برای توسعه ظرفیت های خودمان تعیین کرده ایم. سهم ما از تجارت جهانی حداقل باید به اندازه جمعیت کشور باشد. این یک نوع هدف گذاری است که به برنامه ها و پروژه ها تبدیل می شود. رویکرد سازمان این است که بنادر را در بنادر اختصاصی کند، ولی معتقد است بنادر باید با رویکرد غالب مشخصی فعالیت کنند. مثلاً رویکرد غالب در بندر شهید رجایی کانتینری است و تا سال ۱۳۹۴ که پایان برنامه پنجم است، برنامه های بنادر مشخص است که طبق آن باید ظرفیت تخلیه و بارگیری به ۲۱۰ میلیون تن و ظرفیت کانتینری نیز به ۸ میلیون TEU برسد. اکنون استراتژی سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه سهم بازار ایران در بازار بین المللی حمل و نقل دریایی است. یکی از استراتژی های سازمان بنادر، بهینه کردن ظرفیت های موجود بندری است، متناسب با این راهکارهای مختلفی نیز در پیش گرفته می شود. یکی از آنها توسعه ابنیه زیربنایی بنادر است اگر هدف ما توسعه است برای توسعه از تمام امکانات باید استفاده کنیم البته موضوعات مربوط به بندر فقط معطوف به جنبه های مهندسی نیست بلکه جنبه اقتصادی هم حایز اهمیت است. (بهمن ۹۰)

بنادر کشور با توجه به موقعیت ممتازی که ایران از نظر منطقه ای و دسترسی به ریه ها دارد فرصتی بسیار طلایی برای ارتباط ترانزیتی با کشورهای همسایه است. (بهمن و اسفند ۹۱)



لزوم تأسیس بانک تخصصی حمل و نقل

در راستای سرمایه‌گذاری و ضرورت توسعه صنایع دریایی در پسکرانه‌های سواحل و نیاز مبرم به مبالغ پولی جهت تأمین نیاز مالی سرمایه‌گذاران، متأسفانه صنعت دریانوردی کشور هنوز از داشتن یک بانک تخصصی محروم است. آنچه که مسلم است به رغم نیاز زمینه تأسیس بانک حمل و نقل تا کنون فراهم نشده است و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی اصلی حوزه دریانوردی دارد که سرمایه‌گذارها باید به تسهیلات ارزان بانکی و مالی جهت تسریع در سرمایه‌گذاری خود دسترسی داشته باشند تا زمینه مشارکت فراهم شود. در حال حاضر روندی که بعضاً در ارایه تسهیلات و اعطای وام با نرخ سود بالا و وثیقه‌های سنگین برای سرمایه‌گذاری در طرح‌های زیربنایی ملاک عمل قرار می‌گیرد در رابطه با سرمایه‌گذاران در بنادر کشور روند مناسبی نیست. لذا با ایجاد بانک تخصصی حمل و نقل می‌توان این ضعف را برای سرمایه‌گذاران برطرف کرد و نهایتاً ظرفیت لازم را برای سرمایه‌گذاری بیشتر بخش خصوصی در طرح‌های حمل و نقل به ویژه حمل و نقل دریایی فراهم نمود. (بهمن و اسفند ۹۱)

عبور از تحریم‌ها

موضوع تحریم‌ها مسأله‌جدیدی نیست و سال‌هاست که این تحریم‌ها علیه ایران اعمال شده است. اگرچه این تحریم‌ها ممکن است تا حدودی کارما را در تهیه تجهیزات و گشایش‌های اعتباری و بانکی با مشکل مواجه‌سازد اما مصمم هستیم که با عزم‌مؤلاده‌جدي بر هرگونه تحریمی فایز آیم. (شهریور ۸۹)

به‌رغم تلاش‌های فراوان استکبار جهانی مبنی بر اعمال تحریم‌های اقتصادی و تحت‌الشعاع قرار دادن فعالیت‌های ماو ایجاد اختلال در برخی بازارها بر اثر اعمال فشار غیرمنطقی و غیراصولی اما عمل‌آین تحریم‌ها ناکارآمد شده‌اند و ما همچنان به فعالیت‌های دریایی خود ادامه می‌دهیم. تحریم‌های اقتصادی

دزدی دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به منظور انجام اقدامات لازم در مقابله با پدیده دزدان دریایی، طی مذاکراتی با دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی، مقرر شده است که در صورت تمایل مالکان کشتی‌ها و موافقت کشورهای صاحب پرچم، گارد مسلح خصوصی در کشتی‌ها حضور یابد و از آنان برای حفاظت از کشتی‌ها در مقابل دزدان دریایی استفاده شود. با توجه به تدابیر اندیشیده شده در این ارتباط هم‌اکنون نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، حفاظت از ناوگان تجاری را بر عهده دارد. (خرداد ۹۰) ریشه‌کنی پدیده شوم دزدی دریایی، به یک اقدام اساسی نیاز دارد. در این زمینه پیشنهاد مشخص سازمان بنادر و دریانوردی، کمک به دولت سومالی برای استقرار امنیت در سواحل این کشور است. (شهریور ۹۰) هرچند کشورهای زیادی از جمله جمهوری اسلامی ایران، نیروی دریایی به مناطق آلوده به دزدان دریایی مانند آب‌های سومالی و خلیج عدن اعزام کرده‌اند، امانی توان این اقدامات را به عنوان یک راه حل قطعی و نهایی قلمداد کرد، اگرچه این آبراه حدود ۶۰ درصد از ظرفیت تردد تجاری آسیا و اروپا را تأمین می‌کند، ولی اکنون به علت پدیده دزدی دریایی با مشکل ناامنی مواجه شده است. جمهوری اسلامی ایران طی دو سال گذشته در زمینه مبارزه با دزدی دریایی و تأمین امنیت در این منطقه استراتژیک از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد تقدیر قرار گرفت و به همین منظور لوح افتخار و شجاعت به ایران اعطا شد. (آذرودی ۹۰)

خدمات لجستیک و پشتیبانی در دوران جنگ تحمیلی با فعالیت‌های این عزیزان حتی یک روز دچار اختلال نشد که می‌تواند الگوی راه‌ما در شرایط بحرانی و سرمشق آیندگان باشد. این سازمان همان نقشی را که در پاسداری از مرزهای اقتصادی در سال‌های جنگ داشته است، امروز می‌تواند در برابر دشمنانی که ایران را با تحریم هدف قرار داده‌اند، ایفا نماید



عضویت در IMO و همکاری‌های بین‌المللی

طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور که از کارهای اساسی و افتخار آفرین سازمان بنادر و دریانوردی است، به منزله یکی از دستاوردهای برگزاری همایش ICOPMAS محسوب می‌شود. (آبان و آذر ۸۹)

در راستای همکاری‌های بین‌المللی دریایی، جمهوری اسلامی ایران با اعزام مجموعاً تعداد ۸۳ دانشجو به دانشگاه جهانی دریانوردی مالمو (WMU)، رتبه هفتم در میان ۱۵۹ کشور اعزام‌کننده دانشجو را به خود اختصاص داده است. ایران حداکثر استفاده از این دانشگاه منحصربه‌فرد در آموزش و تأمین نیروی انسانی دریایی حرفه‌ای را به عمل می‌آورد، زیرا اکثر دانشجویان ایرانی که از این دانشگاه فارغ‌التحصیل شده‌اند توسط سازمان بنادر و دریانوردی در جایگاه‌های مهم و کلیدی به کار گرفته می‌شوند که این امر به نوبه خود نقش بسزایی در تقویت حاکمیت دریایی و نیز توسعه و پیشرفت جمهوری اسلامی ایران در عرصه دریانوردی و اجرای موفق معاهدات بین‌المللی دریایی دارد. (خرداد ۹۰) فعالیت مؤثر و متمرکز همراه با همکاری‌های فنی ایران در زمینه تدوین پیش‌نویس کنوانسیون STCW و سایر سازمان‌های بین‌المللی دریایی باعث شد که رتبه ایران ۱۵ پله در میان کشورهای عضو ارتقا یابد. دولت ایران تاکنون به عضویت ۳۱ کنوانسیون دریایی و پیشنهادات مربوط به IMO و ILO درآمده است. همچنین ایران یکی از اعضای فعال IMO می‌باشد که به‌طور اختیاری و موفق طرح ممیزی را با دقت عمل اجرا نموده است. (آذرودی ۹۰)

رویکرد بنادر در برنامه پنجم توسعه

مطابق افق چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ که مقرر شده است ایران به جایگاه برتر از نظر علمی، فن‌آوری و اقتصادی در منطقه دست یابد، این چشم‌انداز برای بخش حمل‌ونقل نیز به‌عنوان یکی از زیربخش‌های مهم اقتصادی کشور ترسیم شده که در حمل‌ونقل دریایی نیز این مساله دقیقاً برنامهریزی شده است. سازمان در برنامه چهارم بسیار موفق عمل کرد زیرا افزایش ظرفیت اسمی بنادر به میزان ۱۰۲ درصد، ظرفیت کانتینری به میزان ۱۰۴ درصد، حمل‌ونقل مسافری حدود ۱۵۰ درصد و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر به میزان ۳۱۷ درصد از اهداف برنامه چهارم محقق گردید. با توجه به این عملکرد از موقعیت بسیاری خوبی در ابتدای برنامه پنجم توسعه برخوردار هستیم. لذا هدف افزایش ظرفیت اسمی بنادر کشور به ۲۱۰ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا در پایان برنامه پنجم دور از انتظار نخواهد بود. در همین راستا مقرر شده است ظرفیت مسافری بنادر به حدود ۱۰ میلیون نفر، ظرفیت کانتینری به ۷ میلیون TEU، ظرفیت ناوگان تجاری به حدود ۷۵۵ میلیون تن و ظرفیت ناوگان نفتی به ۱۸ میلیون تن برسد. بدیهی است برای تحقق اهداف برنامه پنجم توسعه نیازمند توسعه فیزیکی (شامل ساخت بنادر اسکله‌ها، موج‌شکن، هانت‌جهیزات و سخت‌افزار بنادر) و توسعه غیرفیزیکی (شامل استفاده از سیستم‌های نرم‌افزاری، ساختار مدیریتی، ارتقای دانش و فن‌آوری، سازوکارها و قوانین و مقررات و تسهیلات بندری) هستیم. پس در راستای تحقق اهداف مذکور در برنامه پنجم مستلزم توجه به دو راهکار می‌باشیم: (۱) پیشنهاد استفاده از ظرفیت قانونی مناطق آزاد تجاری و تسری این قانون به بنادر کشور، (۲) ارتقای بنادر به‌نسل سوم و ایجاد ظرفیت‌های جدید تولید و ارزش افزوده به منظور توسعه زیرساخت‌ها (شهرپور ۹۰). اگرچه اهداف موردنظر توسعه فعالیت‌های بندری در بسیاری از موارد بیشتر از هدف‌گذاری تحقق یافت‌ولی در برخی از موارد مانند نوسازی شناورهای سنتی، اهداف مربوطه محقق نشد، بدیهی است ترکیب ناوگان شناورهای کشور باید تغییر نماید، لازم است علاوه بر افزایش ظرفیت شناورسازان داخلی شرایط مطلوب برای نوسازی و بازسازی شناورهای فرسوده به‌وجود آید، لازمه این مهم ارائه تسهیلات ارزان‌قیمت از سوی دولت، باید مدنظر قرار گیرد، اگرچه سازمان در حد وسع و بضاعت مالی خود توانسته است تسهیلات محدودی را برای این کار فراهم نماید ولی این پاسخگوی نیاز آنها نیست (آبان ۹۰). تغییر الگوی تخلیه و بارگیری بنادر از مهم‌ترین رویکردهای طرح‌های اجرا شده سازمان بنادر است که این الگو در بندر شهید رجایی به‌صورت پایلوت مراحل اجرایی خود را می‌گذراند، به‌طوری‌که از این پس اپراتورها از ناحیه تخلیه و بارگیری درآمد کسب‌کننده از محل انبارداری کالا در حال حاضر ۲/۵ میلیون تن ظرفیت سوخت‌رسانی برای کشتی‌ها (باکرینگ) در سواحل جنوبی کشور ایجاد شده است که تا پایان برنامه پنج‌ساله پنجم این ظرفیت ۲ برابر افزایش خواهد یافت (خرداد ۹۲).



برنامه راهبردی برای هدفمندسازی یارانه‌ها در بنادر کشور

در راستای هدفمندسازی یارانه‌ها توسط دولت، سازمان بنادر و دریانوردی کشور بخشی از برنامه‌های راهبردی حوزه دریایی را در بخش‌های زیرساختی، امور بهره‌برداری، بهینه‌سازی مصرف انرژی و بهبود روش‌ها و سیستم‌ها را به شرح ذیل اجرا نمود (آذر و دی ۹۰)

- احداث شانتینگ بار دریلی کانتینری و توسعه خطی ریلی در بنادر شهید رجایی و امام خمینی
- ایجاد مرکز خدمات و لجستیک در بندر شهید رجایی برای کاهش مصرف انرژی و ارتقای بهره‌وری
- توسعه حمل‌ونقل مسافری دریایی و بازسازی ناوگان مسافری
- اجرای طرح ترمیم و بازسازی خطوط لوله و تاسیسات آب در بنادر و خارج‌سازی تجهیزات فرسوده
- کاهش زمان عملیات تخلیه و بارگیری و زمان توقف کشتی‌ها با ایجاد رقابت بین اپراتورهای بنادر
- ایجاد ایستگاه‌های رادیویی و کنترل و پایش هوایی سواحل جنوب کشور
- احداث نیروگاه‌های برق توسط بخش غیردولتی در بنادر و استفاده از انرژی خورشیدی
- نصب کنتورهای چند تعرفه‌ای و استفاده از سیستم هوشمند روشنایی و لامپ‌های کم‌مصرف
- توسعه ارتباطی اتوماسیون اداری با پایانه‌های حمل‌ونقل گمرک و شرکت‌های مرتبط
- اصلاح نظام تعرفه برای رقابت‌پذیری برای افزایش سهم بازار و کاهش زمان توقف کشتی‌ها
- اجرای مهندسی ارزش در طرح‌های توسعه‌ای بنادر و اصلاح الگوی قراردادهای پیمانکاری عملیات تخلیه و بارگیری
- استفاده از سیستم‌های ماهواره‌ای ردیاب و مونی‌تورینگ علایم کمک‌ناوبری از راه دور برای کاهش تردد شناورها و سوخت‌رسانی
- ایجاد ارتباط ویدئویی - کنفرانس در سطح بنادر کشور و کاهش گردهمایی‌های حضوری برای حذف تردهای غیرضروری کارکنان

در راستای سرمایه‌گذاری و ضرورت توسعه صنایع دریایی در پسرکانه‌های سواحل و نیاز مبرم به مبالغ پولی جهت تأمین نیاز مالی سرمایه‌گذاران، متأسفانه صنعت دریانوردی کشور هنوز از داشتن یک بانک تخصصی محروم است

با پایداری، استقامت، تحمل شرایط بار و یک‌دست و برخورد با مشکلات و اتخاذ راهکارهای مناسب از وضعیت فعلی (تحریم‌های اقتصادی) عبور خواهیم کرد و اطمینان می‌دهیم که رویکرد توسعه سرمایه‌گذاری هادر سازمان بنادر به شکل فراگیر وجود دارد

سازمان بنادر و دریانوردی

پیش‌تاز در جذب بخش

خصوصی



سازمان بنادر پیش‌تاز در جذب بخش خصوصی

معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی درباره کمیته و نحوه اداره شده این سازمان نیز با بیان اینکه منابع خوبی نیز در این بخش در اختیار داریم، اظهار داشت: سازمان بنادر و دریانوردی از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر با قدرت حمایت می‌کند و علاقه‌مندان به سرمایه‌گذاری می‌توانند با مراجعه به این سازمان در جریان طرح‌ها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شده در بنادر قرار گیرند. تاکنون از طریق کمیته وجوه اداره شده مبلغ ۴/۸۳۴ میلیارد ریال تسهیلات توسط بانک‌های همکار در اختیار سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و تعاونی قرار گرفته و میزان یارانه پرداختی جهت حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی توسط سازمان بنادر و دریانوردی مبلغ ۲/۹۹۹ میلیارد ریال می‌باشد.

امامی گفت: سازمان بنادر و دریانوردی در قالب سبک‌سازی و چابک‌سازی فعالیت‌های خود را به بخش خصوصی واگذار کرده و آمارها نیز گویای این واقعیت است، به نحوی که تاکنون بخش خصوصی با سرمایه‌گذاری ۲۵/۶۸۰ میلیارد ریالی از ۵۶/۴۵۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری انجام شده توانسته در بخش دریایی و بندری کشور حضوری فعال و اثرگذار داشته باشد.



اجرای هیچ پروژه‌ای متوقف نشده است

وی درباره وضعیت پروژه‌های بندری در حال اجرا و تأثیر تأخیر در تزریق منابع مالی به دلیل لزوم تبادل موافقت‌نامه برای هزینه‌کرد آن افزود: با تعاملی که با پیمانکاران این پروژه‌ها داشته‌ایم، خوشبختانه اجرای هیچ پروژه‌ای متوقف نشده است، اما ادامه شرایط موجود قطعاً روند پیشرفت پروژه‌ها را با کندی مواجه خواهد ساخت. امامی در این ارتباط به افتتاح پروژه‌های بندری در هفته دولت اشاره کرد و ادامه داد: سازمان بنادر و دریانوردی به فراخور نقش خود در بستر سازی و ایجاد ظرفیت کمافی سابق در این رابطه عملکرد مطلوبی داشته و لیست پروژه‌های قابل افتتاح در هفته دولت با ارزش حدود ۳/۲۰۰ میلیارد ریال را به وزارت متبوعه اعلام داشته است.

هزینه‌کرد این رقم منوط به تبادل موافقت‌نامه است که البته این موافقت‌نامه هم دو تا سه هفته قبل و با باز شدن سایت معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری به این معاونت ارسال شد.

وی افزود: در حال حاضر منتظر ابلاغ این موافقت‌نامه هستیم که به محض ابلاغ آن، هزینه‌کرد رقم مذکور در پروژه‌ها به ویژه احداث موج‌شکن‌های سواحل و ساخت و بهسازی بنادر کوچک انجام خواهد شد.

امامی با اشاره به کسری بودجه ۳۰۰ میلیارد تومانی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: این کسری بودجه که مربوط به فعالیت‌های عمرانی است نیز از طریق منابع مالی مختلفی چون فروش اوراق مشارکت، تسهیلات بانکی و وصول مطالبات تأمین خواهد شد و منابع جدید تأمین مالی مانند «صکوک» نیز در دست بررسی است. این عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در توضیح علت این کسری اضافه کرد: این سازمان در راستای تحقق اهداف برنامه‌های پنج‌م توسعه، طرح‌ها و پروژه‌های مهم و استراتژیک را در سطح بنادر و سواحل کشور در دستور کار قرار داده که اجرای آنها نیاز به منابع مالی هنگفتی دارد که به مراتب فراتر از توان مالی این سازمان است و اعتقاد داریم برای رسیدن به اهداف چشم‌انداز ۱۴۰۴ بایستی به سرعت این پروژه‌ها عملیاتی شده و به تبع آن طولانی‌ترین شدن دوره ساخت و به تبع آن تحمیل هزینه مضاعف به کشور و از دادن فرصت‌های در اختیار جلوگیری کنیم. معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی درباره فروش اوراق مشارکت بندری که برای جبران این کسری بودجه پیش‌بینی شده است نیز اظهار داشت: مرحله اول فروش ۳۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت بندری در سال گذشته انجام شد که مرحله دوم آن نیز با فروش ۱۴۰ میلیارد تومان در آینده نزدیک انجام خواهد شد، ضمن اینکه مجوز فروش ۱۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت بندری نیز اخذ شده است که امسال فروخته می‌شود. به گفته امامی، درآمد حاصل از فروش این اوراق در اجرای طرح‌های توسعه بندر شهید رجایی، شهید بهشتی، چابهار و امیرآباد و خرید دودستگاه لایروب مورد نیاز بنادر جنوب کشور هزینه خواهد شد.

معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی می‌گوید: این سازمان اصلاحیه بند ۷۸ قانون بودجه سال ۹۲ را که به برداشت و واریز هزار میلیارد ریال از درآمدهای اختصاصی این سازمان به حساب درآمد عمومی و الزام به مبادله موافقت‌نامه برای سایر درآمدها و مصارف سازمان با معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی اشاره دارد را همزمان با بررسی مجدد این قانون به دولت ارائه می‌کند.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، طبق بند ۷۸ قانون بودجه سال ۹۲ وزارت امور اقتصادی و دارایی موظف است مبلغ یک هزار میلیارد ریال درآمد مندرج در ردیف ۱۳۰۴۱۰ جدول شماره (۵) این قانون را به صورت ماهانه یک‌دوازدهم از درآمد سازمان بنادر و دریانوردی کسر و به درآمد عمومی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز کند. معادل مبالغ واریزی از محل ردیف شماره ۱۰۱-۵۳۰۰۰۰ جدول شماره (۹) این قانون و همچنین سایر درآمدهای سازمان مذکور باید براساس موافقت‌نامه‌های هزینه‌ای و سرمایه‌ای متبادله با معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور به ترتیب صرف طرح تکمیل موج‌شکن، پناهگاه‌های کوچک در سواحل جنوب و شمال و بهسازی و توسعه بنادر کوچک و راه‌های منتهی به بنادر و نیز سایر مصارف هزینه‌ای و سرمایه‌ای سازمان گردد. این در حالی است که این سازمان یک سازمان درآمد-هزینه‌ای بوده و بودجه آن جمعاً و خرجاً در بودجه کشور منظور می‌شود و براساس قانون خاص سازمان بنادر و دریانوردی که مصوب مجلس شورای اسلامی است، برای تسریع در اجرای فعالیت‌های زیربنایی و احداث، تکمیل و تجهیز بنادر کشور نیازی به طی مراحل تبادل موافقت‌نامه ندارد.

در این ارتباط معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگو با مانا با اشاره به تصمیم دولت برای بررسی مجدد قانون بودجه سال ۹۲ و اصلاح مواد آن گفت: با مذاکراتی که با وزیر محترم راه و شهرسازی در خصوص تبعات منفی بند مذکور انجام گرفت، قرار شد سازمان بنادر نیز اصلاحیه این بند قانون بودجه سال ۹۲ را تهیه و به دولت ارائه کند.

محمدرضا امامی افزود: اگر این اصلاحیه اعمال نشود،



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران



شماره ثبت : ۱۶۵۵۷ 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 مربیان کتند کارت حق العمل کاری

• عضو و بازرس انجمن کارگزاران ترخیص کالا

• دارای مدیریت های تخصصی در کلیه گمرکات کشور

• کاراسانی سریع به پروژه ها، صنایع و شرکت ها

• اخذ مجوز های مربوط به واردات و صادرات کالا

• اخذ مجوز سازمان تعلیم و تربیت و ارتباطات راهبردی

• از ثبت سفارش تا تحویل کالا

با ۱۰ سال سابقه فعالیت موفق در زمینه

مجموعه های ورودی ایرانیان گمرکات و ترخیص

و طرح سیستم و مشاوره حقوقی ایرانیان از

اتحادیه انجمن کارگزاران ترخیص کالا

گزارش اخبار استانی، کشوری، بین المللی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۲۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stiptarkhis.com

khodayari_co@yahoo.com



آلودگی دریاتوسط کشتی هندی

کشتی تانکر Desh Shanti با پرچم کشور هند، در ساعت ۲۱:۴۵ مورخ ۸ مردادماه سال جاری، در ۳۰ مایلی جنوب جزیره لاوان وقوع واقعه آلودگی نفتی بر روی دریای کند که این آلودگی توسط مرکز منطقه ای میمک (MEMAK) که به عنوان پایگاه معتبر منطقه ای در سطح جهان شناخته می شود، شناسایی و اعلام شد.

بر اساس کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها (MARPOL) و با توجه به لزوم حفظ محیط زیست دریایی، تخلیه نفت یا تر کیبات نفتی به داخل دریاتوسط کشتی هادر فاصله کمتر از ۵۰ مایل دریایی از خشکی، ممنوع است. ضمن اینکه بر اساس تعریف کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها، خلیج فارس جزو «مناطق ویژه» معرفی شده و طبق بند (۱) ماده (۹) از فصل دوم کنوانسیون مذکور، تخلیه تر کیبات نفتی به داخل دریاتوسط کشتی هادر «مناطق ویژه» ممنوع است.

جمهوری اسلامی ایران عضو این کنوانسیون است و اعضای کنوانسیون موظف هستند تمهیدات کنوانسیون را که بدان متعهد می شوند در جهت جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از تخلیه مواد مضر یا تر کیبات حاوی چنین موادی که ناقض این کنوانسیون است، به مرحله اجرا در آورند. هر نوع تخلفی نسبت به ضوابط مقرر در کنوانسیون در حوزه صلاحیت هر یک از اعضای کنوانسیون ممنوع شده و ضمانت های اجرایی مربوط به آن به موجب قوانین ملی آن عضو (کشور) وضع شده و هر زمان که چنین تخلفی اتفاق می افتد، عضو کنوانسیون باید دادرسی راطبق قوانین خود به جریان بیندازد.

از آنجاکه آلودگی دریایه هر میزان توسط شناور ها بر اساس قطعنامه های ۸۸۴ (۲۱) و ۸۸۴۹ (۲۰) سانحه محسوب می شود و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی دریایی در ایران و طبق کنوانسیون ها و قطعنامه های بین المللی از جمله ماده ۱۲ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریاموظف به بررسی سوانح دریایی به وقوع پیوسته در آب های داخلی و ساحلی است، لذا با توجه به تعهدات منطقه ای و مقررات ملی و بین المللی مربوطه، این کشتی پس از ورود به بندر گاه بندر عباس مورد بازرسی کارشناسان مقابله با آلودگی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان قرار گرفت. کارشناسان پس از بازرسی فنی و جمع آوری اسناد و مدارک از روی کشتی، طی جلسه ویژه با حضور مسوولان و متخصصان، مسأله را مورد بررسی و تحلیل قرار دادند و در نهایت احتمال آلودگی ایجاد شده در ۳۰ مایلی جنوب غرب جزیره لاوان توسط زایدات سوختی موتورخانه کشتی Desh Shanti داده شد.

بر همین اساس کشتی Desh Shanti در مسیر خود متوقف و به بندر عباس هدایت شد تا بررسی علل به وقوع پیوستن این سانحه و بررسی قانونی تخلف آن مورد رسیدگی قرار گیرد که تهیه گزارش دلایل ایجاد آلودگی در دست بررسی است.

نواقص و موارد زیر نشان می دهد که کشتی مذکور احتمالاً اقدام به آلودگی کرده است:

(۱) عدم کارکرد دستگاه جداکننده آب و روغن (Oil/Water Separation)

(۲) نامشخص بودن وضعیت حدود ۱۰ متر مکعب از مواد زاید موتورخانه

(۳) خدمه قادر به نشان دادن رسیدتحویل مواد زاید به بندر در یک سال گذشته نشدند.

(۴) عدم همخوانی اطلاعات موجود در دستگاه ثبت مسیر کشتی

(۵) عدم ارائه پرینت چاپگر آلارم مونیتورینگ کنترل موتورخانه

بر اساس عرف بین المللی آزادسازی کشتی منوط به سپردن ضمانت نامه معتبر خواهد بود.

مشخصات کشتی Desh Shanti:

طول: ۲۷۴ متر عرض: ۴۸ متر

سال ساخت: ۲۰۰۴ تناژ ناخالص: ۸۴۰۰۰

محموله قابل حمل: ۱۴۸۰۰۰ تن متریک

شایان ذکر است کشتی بلاشده در یک ماه گذشته به علت ایجاد آلودگی نفتی توسط سازمان بنادر و دریانوردی که در بندر عباس توقیف شد، پس از سپردن ضمانت نامه رفع توقیف آزاد گردید.

پیشرفت ۷۰ درصدی ساخت شناور جمع آوری آلودگی های نفتی بنادر جنوبی (Oil Recovery Vessel)



عبدالکریم رزازان مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات، از پیشرفت ۷۰ درصدی ساخت شناور جمع آوری آلودگی های نفتی بنادر جنوبی خبر داد. به گزارش ماهنامه بندر و دریا وی خاطر نشان کرد این شناور، به عنوان بزرگترین شناور مقابله با آلودگی نفتی در

خاورمیانه و خلیج فارس، در شرکت ایزو ایکو بندرعباس در حال ساخت است. وی افزود: هم اکنون ساخت بدنه این شناور و بخشی از عملیات نصب تجهیزات به اتمام رسیده و مراحل نصب سایر تجهیزات با ورودی تدریجی ماشین آلات و تجهیزات مدرن از شرکت های معتبر اروپایی در حال انجام است.

به گفته مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات، این شناور با آبخوری حدود ۴ متر و سرعتی معادل ۱۶ گره دریایی، یکی از مدرن ترین و پیشرفته ترین شناورهای است که در صورت بروز لکه های نفتی، می تواند در سریع ترین زمان ممکن، برای جمع آوری لکه ها و پاکسازی آب های آلوده به لجن های نفتی مورد استفاده قرار گیرد. وی افزود: ساخت این شناور در مراحل پایانی بوده و در آینده نزدیک به اتمام خواهد رسید. قابل ذکر است که قیمت این شناور ۲۱ میلیون یورو است.

نصب و راه اندازی اولین رادار شناوری ساخت متخصصان ایرانی

رزازان در ادامه از اولین رادار شناوری ساخت متخصصین داخلی تحت عنوان «سهند» بر روی شناور میانکاله بندر امیر آباد نصب و راه اندازی گردید، خبر داد. در راستای اهداف اداره کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بندر و دریانوردی در خصوص استفاده حداکثری از توان صنایع داخلی و نیز بومی سازی تجهیزات پیشرفته، یک دستگام ادار شناوری تحت عنوان «رادار سهند» ساخته شد و توسط متخصصین داخلی بر



روی شناور میانکاله در بندر امیر آباد نصب، تست و راه اندازی شد. مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات در این باره گفت: رادار مذکور ۴ کیلوواتی بوده و در فاصله بیش از ۷ مایلی از ساحل بندر امیر آباد توسط تیم ممیزی فنی و عملیاتی تست گردیده که نتایج حاصل از آن در مقایسه با رادار مشابه خارجی (رادار ۴ کیلوواتی مدل Furuno ۱۸۳۲ ژاپن) برابری می نماید. قابل ذکر است که در حال حاضر دستگاه

فوق به صورت آزمایشی بر روی یدک کش میانکاله نصب شده و پس از انجام تست های نهایی و در صورت نیاز برای سایر شناورهای بندر سفارش ساخت داده می شود. ایشان با تأکید بر ادامه روند بومی سازی تجهیزات و حمایت هر چه بیشتر از سازندگان داخلی، از تسری این سیاست بر سایر بخش های تجهیزات خبر داده و گفت: چنانچه حمایت از صنایع داخلی به درستی و به طور کامل اجرا شود، شاهد اشتغال زایی، رونق تولید، رشد اقتصادی و عدم وابستگی به خارج از کشور خواهیم بود.

تفاهم نامه همکاری بین منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) سازمان جهانیه حلال

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با هدف افزایش فعالیت های اقتصادی از طریق همکاری و تعامل با سایر بخش های بازرگانی داخلی و خارجی، با سازمان جهانی حلال تفاهم نامه همکاری امضا کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: طی نشست با حضور نمایندگان منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) و مدیرعامل و کارشناسان «سازمان جهانی حلال» که به امر صادرات و واردات انواع کالاهای خوراکی حلال اهتمام دارند، با امضای

توافق نامه همکاری در خصوص همکاری دوجانبه در زمینه حمل و نقل و ورود و خروج این نوع کالا به کشور به تفاهم رسیدند. «علیرضا خجسته» در ادامه افزود: این تفاهم نامه در تیرماه سال جاری با چشم انداز معرفی بندر امام خمینی (ره) به عنوان «خستین بندر حلال جهان» از سوی سازمان جهانی حلال و نیز نیل به ایجاد شرایط ایده آل جهت صادرات و واردات انواع محصولات حلال با سرعت، قیمت رقابتی و امنیت و ایمنی کامل از سوی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به امضای عالی ترین مقام هر دو دستگام رسیده است. وی ضمن اشاره به این نکته که از مهم ترین اهداف این طرح معرفی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به عنوان نخستین بندر حلال جهانی در زمینه حمل و نقل چندوجهی در جهان است تصریح کرد: افزایش سهم بازار از طریق توسعه بازار افزایش درآمد برای طرفین، معرفی بندر حلال، معرفی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، تبلیغات بین المللی و ورود به سایر بازارهای کشورهای مسلمان (هاب حلال) و استفاده از مزایا و معافیت های قانونی منطقه ویژه از طریق امکان راه اندازی صنایع اصلی و جانبی وابسته به محصولات حلال (تولید، پردازش، بسته بندی و ...) در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) از مزیت های این همکاری دوجانبه خواهد بود.

تسهیل زمینه فعالیت بخش خصوصی در سوخت رسانی به شناورها و کشتی سازی

کل با اشاره به لزوم برچیدن موانع و پایه های برجای مانده در بهمنشیر، این اقدام را بخشی از طرح جامع لایروبی و سامان دهی بهمنشیر عنوان کرد. وی همچنین افزود: با موافقت دستگاه های اجرایی استان خوزستان در خصوص بهره برداری از کارگاه های کشتی سازی در اروندرود، فعالیت این



کارگاه ها در راستای اشتغالزایی و بهبود وضعیت معیشت مرز نشینان از این رهگذر نقش بسزایی خواهد داشت. «مهندس شکوری» همچنین بیان داشت: طی این نشست با توجه به اهمیت سامان دهی شناورهای فاقد هویت و لزوم تعریف مکانیزم قانونی مشخص جهت مقابله با آن، نقطه نظرات و دیدگاه های پیشنهادی اعضای کمیته در این خصوص مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

در این نشست موضوعاتی چون استقرار مخازن عرضه سوخت جهت شناوران صیادی، برچیدن موانع و پایه های برجای مانده از پروژه خطوط شبکه آب در آبراه بهمنشیر، فعالیت کارگاه های کشتی سازی در اروندرود و سامان دهی شناورهای فاقد هویت و تدوین مکانیزم قانونی جهت برخورد با شناورهای فاقد هویت مطرح شد.

«فرزین شکوری» در ادامه اظهار داشت: استقرار مخازن عرضه سوخت در بندر صیادی با مشارکت بخش خصوصی گامی جهت پیشگیری از قاچاق سوخت در جایگاه های سوخت رسانی به شناورهای صیادی است. سرپرست واحد مهندسی و عمران این اداره

کمیته تخصصی سامان دهی اسکله ها و شناورهای استان خوزستان زمینه فعالیت بخش خصوصی در سوخت رسانی به شناورها و کشتی سازی را تسهیل کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، سرپرست واحد مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: طی دومین نشست کمیته تخصصی سامان دهی اسکله ها و شناورهای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در سال جاری ضمن اتخاذ تصمیماتی بر لزوم اشتغالزایی جهت مرز نشینان و فعال کردن کارگاه های کشتی سازی در حاشیه اروندرود، اجرای بخشی از طرح جامع لایروبی و سامان دهی رودخانه بهمنشیر و پیشگیری از قاچاق سوخت در بندر صیادی مورد تأکید قرار گرفت.

سرپرست واحد مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی و دبیر کمیته تخصصی سامان دهی اسکله ها و شناورهای استان خوزستان ضمن اعلام این خبر اظهار داشت:

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 کریو
- ✓ خدمات چارترینگ کشتی
- ✓ خدمات امور بیمه ای
- ✓ مشاوره و طراحی انواع حمل

Your Global Credit

نمایندگی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نمایندگی بندر عباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نمایندگی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgrou.ir

info@arabakhtar.com



عبور نخستین کشتی تجاری چین از تنگه Bering

تنگه Bering به طول ۸۲ کیلومتر که کمی پائین تر از قطب شمال واقع شده، حداقل دو قاره آسیا (دماغه Dezhnev در روسیه) و آمریکای شمالی (دماغه Prince of Wales در آلاسکا) است. سوابق تاریخی حاکی از آن است که تا پیش از افزایش سطح آب اقیانوسها، این تنگه برای مهاجرت انسان ها بین دو قاره مورد استفاده قرار می گرفته است. به دلیل کاهش قابل توجه مسافت، در سال های اخیر طرح های متعددی برای استفاده از این تنگه در عرصه های حمل و نقل اعم از ریلی، جاده ای و دریایی ارائه شده است. در روز ۱۸ اگوست سال جاری (۱۷ مرداد سال ۹۲) کشتی جنرال کارگوی چینی YONG SHENG دالیان را به مقصد بندر روتردام هلند ترک کرد تا نخستین کشتی تجاری چینی باشد که قرار است پس از عبور از این تنگه و در طی سفری ۳۳ روزه به روتردام برسد؛ سفری که در مقایسه با سفر از طریق کانال سوئز ۱۵ روز کوتاه تر است. انتظار می رود این کشتی در روز ۲۵ اگوست به تنگه برینگ برسد. هر چند در اکثر اوقات سال این مسیر یخ زده است و تنها در تابستان قطب امکان تردد از آن بدون کمک کشتی های یخ شکن وجود دارد با این حال MTECT پیش بینی می کند که بستر سازی برای امکان استفاده طولانی مدت تر از این مسیر در جابجایی کالاهای از طریق حفرتونل و ایجاد پل بر روی تنگه برای تردد وسایل حمل و نقل ریلی و جاده ای، نه تنها منجر به ایجاد تحولی عظیم در اتصال مراکز تولید و مصرف جهانی به یکدیگر خواهد شد، بلکه در طولانی مدت باعث کاهش سهم سایر مسیرهای بومی و اروپا به آسیا از طریق کانال سوئز نیز می گردد.

منبع: www.mtectinfo



وام ۱۲۰ میلیاردی ژاپن به عراق

دولت ژاپن پیشنهاد پرداخت وام ۱۲۰ میلیاردی (معادل ۲۴/۱ میلیارد دلار) را به دولت عراق برای ساخت یک

پالایشگاه جدید و بازسازی

بندر خورالزبیر داده است. به

گزارش Nikkei وام اول به ارزش

۷/۸۲ میلیاردین برای ساخت

پالایشگاهی به منظور استخراج گاز

طبیعی مایع در میدان نفتی رومالی

(Rumaila) اختصاص دارد و وام

دوم معادل ۲/۳۹ میلیاردین برای

بازسازی بندر خورالزبیر استفاده

خواهد شد. شرایط بازپرداخت هر دو

وام ۴۰ ساله است. بنابر گزارش واصله

انتظار می رود شرکت های JGC

و Corp Chiyoda Corp در

فراخوان ساخت پالایشگاه و

شرکت های Tsusho Toyota

Toa و Construction Toyo

Corp برای بازسازی بندر شرکت

خواهند کرد.

منبع: www.mtectinfo



عکس تزیینی است

ساخت بندر ترکمنباشی؛ تسهیل ترانزیت از غرب آسیا تا اروپا

بندری جدید برای صادرات فراورده‌های نفتی، گاز طبیعی مایع شده (LNG)، پنبه و همچنین جابه‌جایی مسافر در ترکمنستان ساخته می‌شود. نام این بندر جدید بنادر بین‌المللی ترکمنباشی (Turkmenbashi International Ports) است. مراسم کلنگ‌زنی این بندر هفته دوم ماه اوت با حضور نخست‌وزیر ترکیه آقای رجب طیب اردوغان، رئیس‌جمهور ترکمنستان آقای قربانگلی بردی محمدف، وزیر امور خارجه و سایر مدعوین از دو کشور برگزار شد. شرکت ساختمانی ترکیه‌ای GAP قرار است این بندر را در حاشیه دریای خزر به مدت ۴ سال بسازد. دولت ترکمنستان اعتباری معادل ۲ میلیارد دلار آمریکا را برای ساخت این پروژه تخصیص داده است. این پروژه مشتمل بر ساخت ۴ ترمینال تخصصی برای فراورده‌های نفتی، LNG، کانتینر و شناورهای روپکس (ro-pax ferries) و همچنین یک یارد کشتی‌سازی است. در حال حاضر خط لوله‌ای به طول ۸۰۰ کیلومتر و با هدف کاهش وابستگی به روسیه، برای انتقال گاز طبیعی از میدان گازی Galkynysh به ترکمنباشی ساخته شده است. تجارت خارجی ترکمنستان با اروپا و منطقه مدیترانه عمدتاً از طریق کانال ولگادون روسیه (Volga-Don Canal) که دریای خزر را به دریای سیاه متصل می‌کند، انجام می‌شود. با ساخت این بندر تجارت با اروپا و ترکیه از طریق آذربایجان در ساحل غربی دریای خزر صورت می‌گیرد. در حال حاضر مسیر ریلی بین شهر کارس (Kars) در شرق ترکیه، تفلیس (پایتخت گرجستان) و باکو (پایتخت آذربایجان) ساخته شده است که به گفته آقای اردوغان، پروژه خط آهن نقش مکمل را برای بندر ترکمنباشی ایفا خواهد کرد. این خط ریلی در نظر است تا سال ۲۰۱۴ مورد بهره‌برداری قرار گیرد. با ساخت تونل راه آهن مرمره در استانبول، خط ریلی مستقیمی بین غرب آسیا و اروپا برقرار خواهد شد.

منبع: www.mtect.info

تصویب انتقال نفت منطقه خودمختار کردستان عراق از ایران

بر اساس گزارش TheExpressTribune منطقه کردستان عراق در نظر دارد تا بخشی از نفت خود را توسط کامیون و از طریق بندر امام خمینی در جنوب ایران به آسیا صادر کند؛ مسیری که احتمالاً موجبات نگرانی بغداد و واشنگتن را فراهم خواهد کرد. بین دولت منطقه خودمختار کردستان عراق و دولت مرکزی عراق مناقشه‌ای طولانی بر سر نحوه تسهیم منافع حاصل از فروش نفت وجود دارد. صادرات نفت منطقه کردستان از طریق خط لوله، توسط دولت مرکزی کنترل می‌شود. به هر حال در حال حاضر هر روز ۵۰۰۰ بشکه نفت خام و مشتقات نفتی از طریق جاده و از مسیر ترکیه حمل می‌شود. به گزارش منابع خبری، حالا منطقه کردستان عراق مسیری را که پیشتر فقط برای صادرات محصولات پتروشیمی مورد استفاده قرار می‌گرفت به عنوان مسیر دومی برای صادرات نفت خام تصویب کرده است. در طی دو ماه گذشته نفت خام از میادین نفتی کردستان به ترمینال‌های نفتی موجود در بندر امام خمینی ایران در حاشیه خلیج فارس با کامیون منتقل و از آنجا صادر شده است. هر چند رقم دقیقی از مقادیر صادر شده در دست نیست ولی به نظر می‌رسد روزانه حداقل ۳۰۰۰ بشکه نفت خام کردستان عراق از طریق بندر امام صادر شده است.

منبع: www.mtect.info





گسترش شاهش

حمل و نقل داخلی ۷۴

ایمنی در حمل و هزینه کمتر
رضایتمندی مشتری

دفتر ایمنی و ترافیک در مراکز کشور

دفتر ایمنی و ترافیک در بندر و کانال

حمل و نقل به اسکله نفت اصفهان

اسکله نفتی کانال بندر تهران (خیابان در اسکله)

آدرس: شهرک صنعتی اصفهان

کلیه امور ۷ جاده تهران - اصفهان

شماره حمل و نقل - ۶۷

تلفن: ۰۲۶۷۳۶۰۷۸۷۵-۰

۰۲۶۷۳۶۰۷۸۷۵-۵

۰۲۶۷۳۶۰۷۸۷۵-۶

آدرس: شهرک صنعتی اصفهان

کلیه امور ۷ جاده تهران - اصفهان

شماره حمل و نقل - ۶۷

آدرس: شهرک صنعتی اصفهان

کلیه امور ۷ جاده تهران - اصفهان

شماره حمل و نقل - ۶۷

تلفن: ۰۲۶۷۳۶۰۷۸۷۵-۰

۰۲۶۷۳۶۰۷۸۷۵-۵

Gostareh Shahed Co.



www.gostareh-shahed.com

info@gostareh-shahed.com



رهیافت ایمنی دریایی (ارزیابی ایمنی سوانح دریایی)

مرکز بررسی سوانح دریایی - دفتر سازمان های تخصصی و بین المللی - سازمان بنادر و دریانوردی

به محدوده پرهیز کند، ولی پاسخی از او دریافت نشد و به دنبال آن، کشتی خدمه بر با یکی از بویه های لنگر در سطح آب برخورد کرد و سانحه اتفاق افتاد.

از این سانحه چه می آموزیم؟

الف) سازمانی و مدیریتی:

اطلاع رسانی محدوده عملیات به تمام شناورهای در حال تردد در منطقه بسیار حایز اهمیت است. این اطلاع رسانی از طریق دستگاه های مخابراتی از قبیل ناوتکس و VHF به صورت پیوسته و مستمر توسط ایستگاه ساحلی و مجموعه عملیات باید انجام شده و از دریافت پیام توسط کلیه شناورهای در حال تردد اطمینان حاصل شود. این مهم از سوی مدیریت ساحلی باید برنامه ریزی و اجرا شود.

ب) زیست افزاری:

۱) متولی انجام عملیات در صورت تغییر محدوده عملیات موظف است تغییر مکان را به مرجع دریایی اطلاع دهد.

۲) عبور در هنگام تاریکی شب از کنار محدوده عملیات با سرعت زیادی می تواند باعث بروز چنین حوادثی شود.

ج) نرم افزاری:

۱) محدوده تحت پوشش هر ایستگاه ساحلی و زمان بندی ارسال پیام به منظور مشخص کردن مسیر حرکت ایمن از مجاورت محدوده عملیات باید مورد توجه قرار گیرد.

۲) از دحام مکالمات و شلوغی کانال های VHF می تواند سبب از دست دادن هشدارها و پیام های اضطراری شود، بنابراین باید از مکالمات غیر ضروری روی دستگاه VHF پرهیز کرد.

۳) کارکنان ناوبری شناورها باید به محدوده تعیین شده برای عملیات دقت کافی داشته باشند و به هشدارهایی که از طریق دستگاه های مخابراتی (ناوتکس و VHF) اعلام می شود توجه کنند.

۴) برنامه های آموزشی به ویژه بروشورهایی که کل عملیات را به صورت ساده و با تصویر نشان دهد، می تواند در این میان موثر باشد.

«رهیافت ایمنی دریایی» به منظور استفاده از یافته های گزارش های بررسی سوانح دریایی که توسط کمیته های ارزیابی سوانح دریایی فراهم شده است، از این می شود.

یکی از روش های مدیریتی درست، یافتن نقاط ضعف و تقویت این نقاط است. این موضوع بر کارایی و اثربخشی سازمانی اثر خواهد داشت. امید می رود با استفاده از یافته ها و درس های آموختنی که از سوانح می توان آموخت، بتوان از سوانح مشابه در آینده جلوگیری کرد.

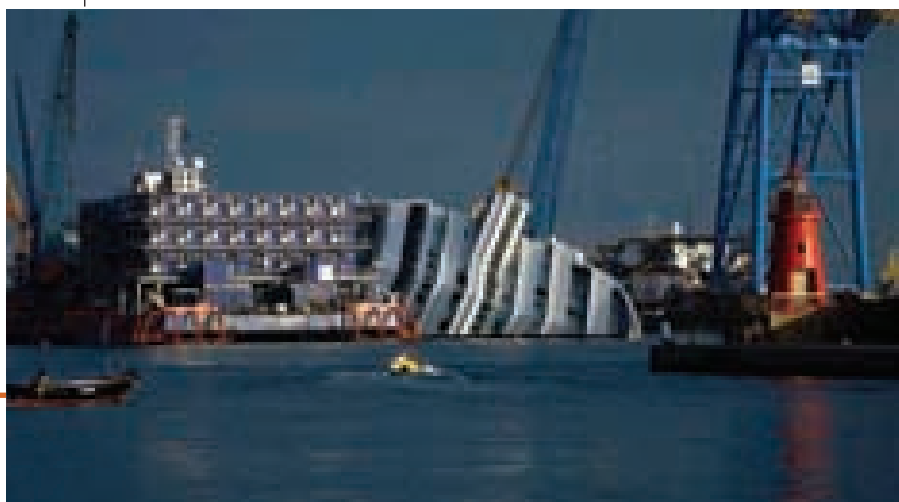
سانحه برخورد کشتی مسافربری با جسم شناور در سطح آب

ماجرای سانحه چه بود؟

کشتی خدمه بری باتناژ ناخالص ۱۸۰ در ساعت ۲۰۰۵ در حال عبور از مجاورت منطقه عملیات نصب سکور در خلیج فارس بود. هوا تاریک، دید کلی خوب، دریا موج و باد ملایمی در حال وزیدن بود. در منطقه عملیاتی، یک فروند جرثقیل دریایی، یک فروند شناور نصب سکور چند فروند شناور خدماتی مشغول فعالیت بودند. کشتی خدمه بر با ۶ نفر خدمه و ۶۶ مسافر با سرعت ۲۰ گره دریایی به سمت ساحل در حرکت بود که ناگهان با جسم صلب شناور در سطح آب برخورد کرد. قسمت چپ بدنه آن پاره شد و آب به داخل دومخزن کشتی نفوذ کرد.

چرا این سانحه اتفاق افتاد؟

شناور نصب سکور برای تثبیت موقعیت خود در هنگام عملیات از لنگرهای متعددی در فاصله حدود یک کیلومتر از خود استفاده می کند. در سطح آب و بالای هر کدام از لنگرها، یک بویه لنگر قرار دارد. این بویه های لنگر استوانه های فلزی شناور هستند که فاقد چراغ جهت رؤیت در شب بوده و در دریای متلاطم به سختی توسط رادار قابل شناسایی هستند. محدوده عملیات طی اخطارهای به شناورهای در حال تردد اعلام می شود. نزدیک شدن به این محدوده نیازمند کسب اجازه از فرمانده عملیات است. گفته شده است که نزدیک شدن کشتی خدمه بر به مرز محدوده توسط رادار رویت شده و با VHF به او هشدار داده شد که از نزدیک شدن



جریان شکافنده؛ شناخت

چالش ها و راهکارها

❗ علی شوشتری زاده ناصری

— کارشناس مهندسی سواحل و بندر — سازمان بندر و دریانوردی

❗ محمود توکلی

— رئیس اداره طرح های زیربنایی مهندسی دریایی — سازمان بندر و دریانوردی

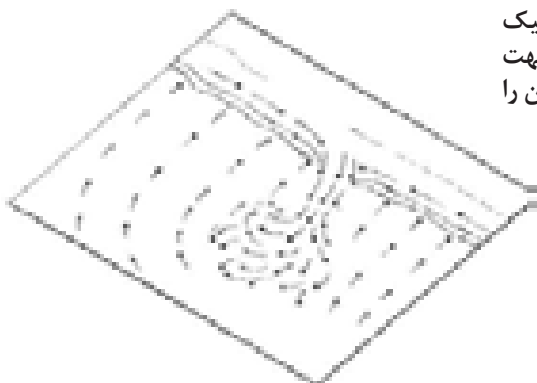


شکل ۱- ظاهر یک جریان شکافنده

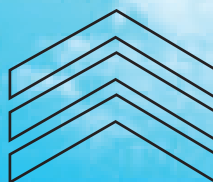
ساختار جریان شکافنده

یک جریان شکافنده دارای سه بخش جریانات مغذی، گردن و سر است. جریانات مغذی جریانات موازی ساحل ناشی از شکست موج هستند. بخش گردن خطرناک‌ترین بخش جریان شکافنده بوده که در آن جریان سرعت زیادی دارد و آب را به سمت دور از ساحل هدایت می‌کند. در بخش سر این جریان مستهلک شده و از سرعت جریان کاسته می‌شود. بخش سر معمولاً شکل بادبزنی دارد. در شکل ۳ ساختار جریان شکافنده و در شکل ۴ نمای شماتیک جریان شکافنده نمایش داده شده است. جهت پیکان‌ها نشانه جهت حرکت آب دریا است.

شکل ۲- نمای شماتیک
جریان شکافنده - جهت
پیکان‌ها جهت جریان را
نشان می‌دهد



زمانی که امواج در
امتداد خط ساحلی و یا
بر روی یک پشته
ماسه‌ای شکسته شوند،
یک افزایش تراز آب
رخ می‌دهد که این
افزایش تراز آب به
عنوان بالاروی موج
شناخته می‌شود

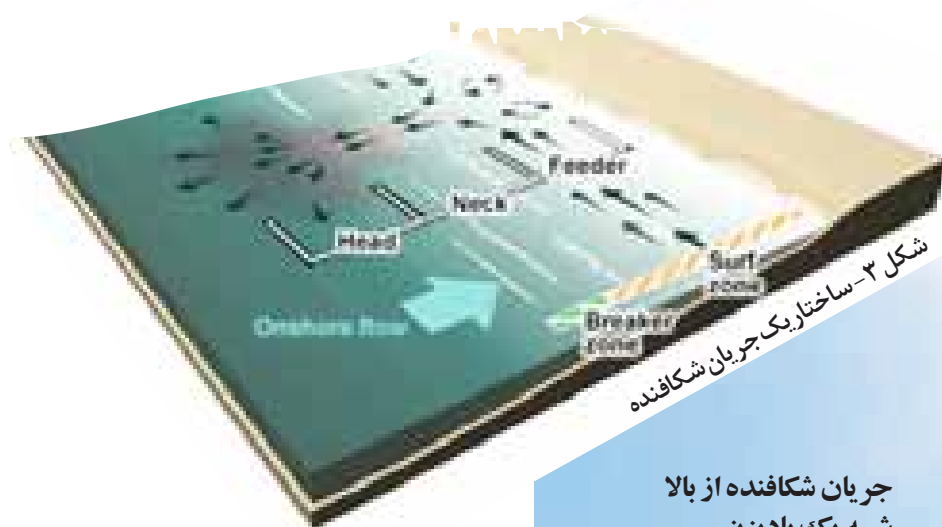


جریان شکافنده از جریان‌های ساحلی است که هر ساله باعث غرق شدن افراد زیادی در دریاها می‌شود. هدف از ارایه این مقاله اطلاع‌رسانی در مورد این جریان، نشانه‌های ظاهری و شناسایی جریان و پیشنهاداتی برای مسوولان استان‌های ساحلی جهت ایمن‌سازی سواحل است. از این پیشنهادات می‌توان به عکسبرداری دوره‌ای از سواحل شمالی کشور و آموزش و اطلاع‌رسانی در مناطق ساحلی اشاره کرد.

جریان شکافنده (Rip Currents) به جریانی از آب گفته می‌شود که از ساحل به سوی دریا حرکت می‌کند. این جریان یکی از مهم‌ترین عوامل در غرق شدن انسان‌ها در دریاهاست، به طوری که ۸۰ درصد عملیات‌های کمکی نجات غریق‌ها مربوط به همین پدیده است. حرکت این جریان از داخل منطقه خیزاب ساحلی آغاز می‌شود و تا خارج از خط شکست موج ادامه می‌یابد. این جریان، آبی را که موج‌ها به سوی ساحل آورده‌اند به دریا باز می‌گرداند.

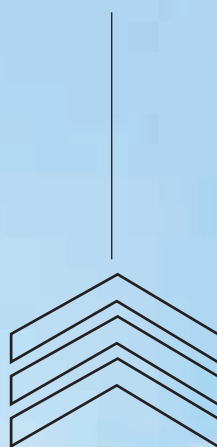
جریان شکافنده از بالا شبیه یک بادبزنی است که دسته آن به سمت ساحل و دهانه آن به سمت دریا است. دسته این بادبزنی بیشترین قدرت را دارد.





شکل ۳- ساختار یک جریان شکافنده

جریان شکافنده از بالا
شبیه یک بادبزنی
دستی است که دسته
آن به سمت ساحل و
دهانه آن به سمت
دریا است. دسته این
بادبزنی بیشترین
قدرت را دارد



جریان شکافنده چگونه شکل می گیرد

دانشمندان این جریانات را بیش از ۷۵ سال پیش شناسایی کرده و از طریق مشاهدات و اندازه گیری های میدانی، اندازه گیری های آزمایشگاهی و انجام آزمایشات در فلوم های موج و همچنین مدل سازی ها و شبیه سازی های کامپیوتری به مطالعه در مورد این پدیده پرداختند. مکانیسم ایجاد جریان شکافنده شامل اندرکنش بین امواج و جریانات، امواج و تراز آب، امواج و شکل کف دریا (بسی متری) در ناحیه نزدیک ساحل و همچنین اندرکنش موج-موج است.

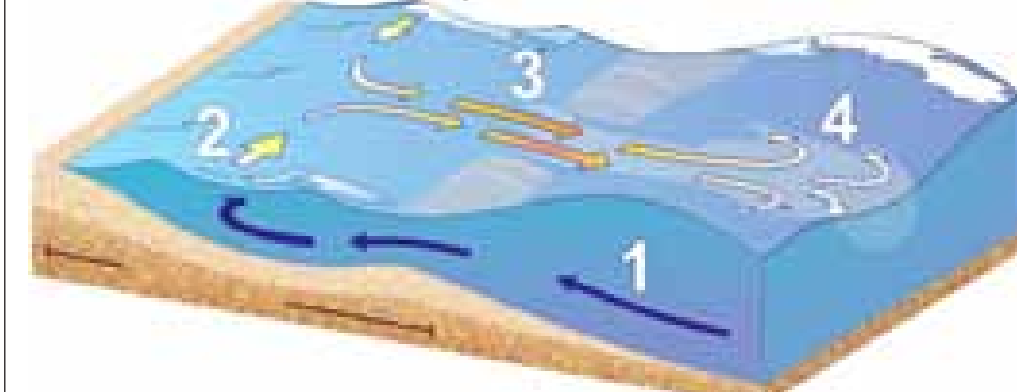
جریان شکافنده می تواند در طول هر خط ساحلی که شکست امواج از خصیصه های آن است رخ دهد. تحقیقات علمی در مورد اندرکنش موج-جریان در امتداد ساحل نشان داده که جریان شکافنده به احتمال زیاد در اکثر سواحل به عنوان یک جزء از الگوی پیچیده ای از الگوی گردش نزدیک ساحل وجود دارد.

امواجی که از آب عمیق به آب های کم عمق حرکت می کنند در نهایت در نزدیکی خط ساحلی می شکنند. شکست امواج باعث ایجاد جریانات ساحلی در دو جهت عمود بر ساحل (به سمت دور از ساحل) و موازی ساحل می شود. جریانی را که از ساحل دور می شود جریان شکافنده گویند.

جریان شکافنده نتیجه اندرکنش پیچیده امواج، جریان، تراز آب و عمق سنجی نزدیک ساحل است. این سیستم های جریان یک الگوی گردش آب را ایجاد می کند. در طول تمام سواحل، سلول های گردش آب نزدیک ساحل هنگامی که امواج در برخی از نقاط با شدت بیشتر و در برخی نقاط با شدت کمتر بشکنند می توانند توسعه می یابند. این الگوهای شکستن با شدت بیشتر و کمتر در سواحل دارای یک سیستم پشته ماسه ای و کانال در منطقه نزدیک ساحل دیده می شوند و جریانات شکافنده به صورت جریانی سریع و باریک به سمت دور از ساحل شکل می گیرند.

جریان شکافنده همچنین می تواند از تغییر پذیری طبیعی یک موج و یا وقتی یک جریان در امتداد خط ساحلی با یک سازه مانند گروین یا جتی برخورد کند و به دور از ساحل تغییر جهت دهد ایجاد شود. شدت و سرعت جریانات شکافنده متغیر است. این تغییر پذیری جریانات شکافنده را برای افراد در ساحل خطرناک می کند. تغییرات سریع یا پالس هایی در گروه های موج می تواند به سرعت جریانات شکافنده ای با سرعت های بیش از ۲/۵ متر بر ثانیه ایجاد کند.

شکل ۴- نمای سه بعدی جریان شکافنده در منطقه خیزاب ساحلی



تغییرات امواج، جریانات و تراز آب

زمانی که امواج در امتداد خط ساحلی و یا بر روی یک پشته ماسه‌ای شکسته شوند، یک افزایش تراز آب رخ می‌دهد که این افزایش تراز آب به عنوان بالاروی موج شناخته می‌شود. افزایش تراز آب دال بر شکسته شدن موج بر روی یک پشته ماسه‌ای و در نتیجه بالا رفتن تراز آب در سمت رو به خشکی پشته ماسه‌ای است. بنابراین شکستن امواج بر روی پشته ماسه‌ای می‌تواند به انتقال جرم آب بین پشته و خط ساحلی منجر شود. معمولاً یک اختلاف در بالاروی (ترازهای آب) بین پشته (که امواج به شدت می‌شکنند) و کانال بین پشته‌ها (که شکست موج رخ نمی‌دهد یا بسیار کم است) وجود دارد.

یکی از راه‌های برگشت این آب به سوی دریا از طریق جریان شکافنده است که برخلاف جهت امواجی که به ساحل نزدیک می‌شوند به سمت دریا شارش می‌کند. این شارش آب به سمت دریا از داخل یک گسست در پشته ماسه‌ای رخ می‌دهد که آب در آن به صورت یک جریان باریک کانالیزه می‌شود که همان جریان شکافنده است.

شکل ۵ بیانگر مکانیسم و نحوه شکل‌گیری جریان شکافنده است:



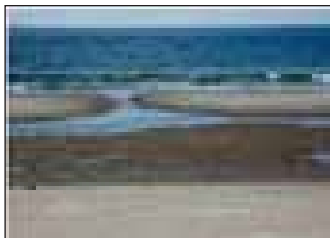
در حال حاضر در سواحل شمالی کشور، سازمان بنادر و دریانوردی اقدام به مطالعه جامع و کامل مشخصه‌های دریایی از جمله امواج، جریانات، رسوب، پارامترهای فیزیکی بانجام اندازه‌گیری‌های بلندمدت به وسیله تجهیزات و امکانات نوین کرده است

شکل‌گیری جریان شکافنده:

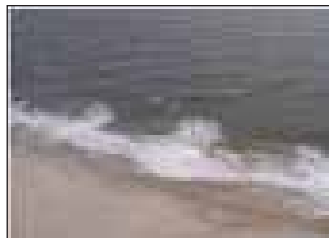
- امواج قبل از اینکه بر روی محدوده کانال بشکنند بر روی پشته‌های ماسه‌ای می‌شکنند.
- شکست امواج باعث افزایش تراز آب بر روی پشته‌های ماسه‌ای نسبت به محدوده کانال می‌شود.
- یک گرادیان فشار باعث ایجاد یک جریان به موازات ساحل (جریان تغذیه‌کننده) می‌شود.
- جریان‌های به موازات ساحل همگرا شده و از بین پشته‌ها به سمت دریا می‌روند.

بستر دریا در منطقه نزدیک ساحل: بتی متری

شکل خط ساحلی و بستر دریا در منطقه نزدیک ساحل (بتی متری) بر رشد جریانات شکافنده اثر گذار است. در مناطقی که در آن خط ساحلی عوارض هلالی شکل دارد ممکن است جریانات شکافنده در راس هلال هادیده شود.

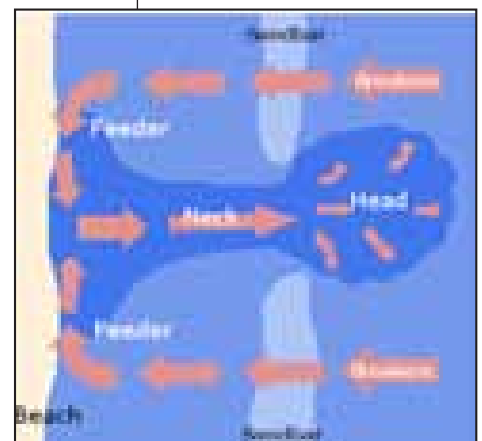
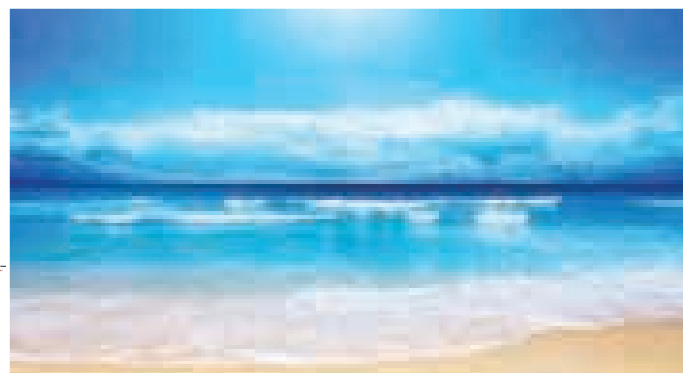


شکل ۷- تصویر گرفته شده از روی زمین در زمان جزر، کانال ایجاد شده در محل گسستگی پشته ماسه‌ای دیده می‌شود



شکل ۶- تصویر هوایی، جریان شکافنده را می‌توان مشاهده کرد که از خط شکست امواج عبور می‌کنند. فاصله بین جریان‌های شکافنده مجاور می‌تواند به عوامل زیادی از جمله شکل بستر دریا بستگی داشته باشد

حضور پشته‌های ماسه‌ای همچنین می‌تواند بر توسعه و محل جریان شکافنده تاثیر داشته باشد. در برخی از مکان‌های جغرافیایی بستر دریا در محدوده نزدیک ساحل ممکن است توسط ساختارهایی مانند صخره‌ها ثابت شود. در مناطق دیگر، با پشته‌های ماسه‌ای عمیق‌سنجی نزدیک ساحل موقتی و زودگذر است و بستر دریا همواره در حال تغییر شکل و مکان است. در طول سواحل که ماسه به صورت پشته‌های ماسه‌ای تجمع می‌شود، جریان‌های شکافنده از طریق یک بریدگی یا گسستگی در پشته به سمت دریا می‌رود.



شکل ۵- نحوه ایجاد جریان شکافنده



شکل ۹- دیده می شود آب قهوه ای رنگ که توسط آبشکن چوبی منحرف شده به سمت دریا می رود.



شکل ۸- شکل گیری جریان شکافنده در مجاورت یک سازه ساحلی، جریاناتی که جهت موازی ساحل دارند توسط سازه به سمت دور از ساحل منحرف می شوند

امواجی که به صورت مایل به ساحل نزدیک می شوند، پس از شکست، یک جریان موازی با ساحل ایجاد می کنند. هنگامی که این جریان موازی ساحل با یک سازه ساحلی عمود بر ساحل برخورد کند جریان در جهت دور از ساحل منحرف می شود. این جریان دریایی هدایت شده همان جریان شکافنده است.

اندر کنش موج - موج و موج - جریان: ایجاد الگوهای گردشی

جریانات شکافنده می توانند به سبب اندر کنش های بین امواج و جریانات، حتی در صورت عدم حضور پشته های ماسه ای و بدون تاثیر خط ساحلی و بتی متری ایجاد شوند. شکست امواج باعث ایجاد جریانات باریک به سمت دور از ساحل می شود که به عنوان جریانات شکافنده شناخته می شوند.

نشانه های ظاهری جریان شکافنده

شناسایی زمان پدیداری جریان شکافنده برای افراد عادی دشوار است. در بسیاری موارد دیده شده که افراد بسیاری در دریا در حال شنا کردن بوده اند، همه چیز عادی به چشم می آید، اما در همین حال یک نفر در میان جریان شکافنده گیر کرده و غرق می شود. جریان شکافنده تنها وابسته به دریاهای توفانی و مناطق پر خطر نیست. هنگامی که دریا موج است، احتمال پدیداری این جریان ها زیاد است. در بسیاری از کرانه های گیلان و مازندران ساحل ماسه ای است. در ساحل ماسه ای نشانه هایی همانند شکل هلال یافت می شود که نوک هلال جایی است که جریان شکافنده پدیدار می شود. نشانه های دیگر عبارتند از اینکه اگر کسی روی تپه ماسه ای، نیمکت های چوبی یا روی سقف خودرویی بایستد و به کرانه دریا نگاه کند راه ها و شکل هایی را که به بادبزین دستی شباهت دارد خواهد دید، به گونه ای که دسته بادبزین به سوی ساحل و دهنه بازش به سوی دریا است. رنگ روشن در کف آب نشانه وجود جریان شکافنده است.



سازه های دست بشر

سازه های دست بشر: آبشکن ها، جتی ها و اسکله ها و سایر سازه های دست بشر که آب را از طریق کانال باریکی به سمت دریا هدایت می کنند رخ می دهند. در مناطق ساحلی که دارای سازه های ساحلی هستند جریان شکافنده زمانی ایجاد می شود که جریان موازی ساحل توسط این سازه ها منحرف شود.

مشخصات جریان شکافنده

اگرچه جریان شکافنده از جزر و مد ناشی نمی شوند، ولی ممکن است تراز آب در سواحل بر سرعت و شدت این جریانات اثر گذار باشد. غالباً با کاهش تراز آب دریا سرعت جریانات شکافنده افزایش می یابد. سرعت جریانات شکافنده با افزایش ارتفاع امواج افزایش می یابد. یک افزایش در ارتفاع موج تابشی می تواند به افزایش آنی در عمق آب و سرعت جریان شکافنده منجر شود. این تغییرات ناگهانی یا پالس ها جریانات شکافنده را برای شناگران بسیار خطرناک می کند.

سرعت میانگین جریان شکافنده ۳۰ تا ۶۰ سانتیمتر بر ثانیه است که خطر جدی برای شناگران قابل ایجاد نمی کند، ولی به طور ناگهانی سرعت این جریان می تواند به بیش از ۱ متر بر ثانیه برسد. همچنین نوسانات سریع یاپالس ها در گروه امواج می تواند سریعاً جریانات شکافنده ای با سرعت بیش از ۲/۵ متر بر ثانیه که حتی از سرعت شناگران المپیک بیشتر است ایجاد کند.

جریانات شکافنده معمولاً دارای عرض کم (۶ تا ۳۰ متر در جهت موازی ساحل) بوده و طولشان می تواند از ۳۰ متر بیشتر شود و معمولاً به کل ستون آب گسترش می یابند. اگرچه در آب عمیق این جریان بیشتر در نزدیک سطح باقی می ماند. جریان شکافنده شناگران را به زیر آب نمی کشد، بلکه آنها را از ساحل دور می کند. غرق شدن افراد بیشتر به این دلیل رخ می دهد که افراد قادر نیستند خود را روی آب نگه داشته و به سمت ساحل شنا کنند. این می تواند به دلیل ترس، خستگی و عدم آشنایی لازم با مهارت های شنا و یا ترکیبی از عوامل فوق باشد.





مدت زمان جریان شکافنده

در سواحلی که در ریف یا سایر ساختارهای سخت یک گسستگی وجود داشته باشد، جریان‌های شکافنده به طور دائم وجود دارند. برخی جریان‌های شکافنده دارای تداوم بوده و برای ماه‌ها یا روزها در یک محل حضور دارند. همچنین جریان‌های شکافنده می‌توانند در طول یک گستره از خط ساحل حرکت کنند. همچنین جریان‌های شکافنده ممکن است موقتی بوده، به سرعت شکل گرفته و برای چند ساعت یا چند روز حضور داشته باشند.

اقدامات قابل انجام جهت شناسایی نقاط وقوع جریان‌های شکافنده

با توجه به مشخصات ظاهری این جریان که از عکس‌های هوایی با ارتفاع پایین قابل تشخیص است می‌توان با پروازهای شناسایی و عکسبرداری از منطقه ساحلی، نقاطی را که جریان‌های شکافنده در آنها رخ می‌دهند شناسایی کرد. این کار می‌تواند به مسئولین استان‌های ساحلی جهت ایمن‌سازی سواحل کمک کرده و باعث کاهش قربانیان جریان شکافنده در سواحل کشور شود. عکسبرداری می‌تواند به صورت هفته‌ای یک بار در فصول شنا انجام و نقاط وقوع این پدیده شناسایی و مورد پایش قرار گیرد. در ذیل نمونه‌ای از تصاویری که در آنها جریان شکافنده قابل تشخیص است ارائه می‌شود.

**در بسیاری از
کرانه‌های گیلان و
مازندران سواحل
ماسه‌ای است. در
ساحل ماسه‌ای
نشانه‌هایی همانند
شکل هلال یافت
می‌شود که نوک
هلال جایی است
که جریان شکافنده
پدیدار می‌شود**



شکل ۱۰- تصاویر متفاوتی از جریان شکافنده

اطلاع‌رسانی

مطابق آمار سازمان و امداد و نجات ایالات متحده، از میان ۷۰ هزار عملیات امداد و نجات دریایی این سازمان در سال، بیش از ۸۰ درصد آنها به دلیل گرفتار شدن افراد در جریان شکافنده بوده است. آنچه در این مجال ذکر می‌شود، بررسی تخصصی موضوع پیچیده «جریان‌های شکافنده» نیست؛ بلکه نگاهی بر منابع داخلی و خارجی در این مورد است. یقیناً شناخت بیشتر این موضوع در سطح ملی و چاره‌اندیشی برای کاهش قربانیان و ایمن‌سازی سواحل برای شناگران نیازمند بهره‌گیری از نظرات متخصصین این امر و

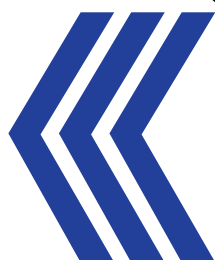
شناخت مقامات استان‌های ساحلی از جمله استانداردها، شهرداری‌ها، مالکان باشگاه‌های ورزشی و... از این پدیده است. با توجه به مخاطرات جریان‌های شکافنده، همه‌ساله تبلیغات گسترده‌ای در سطح جهان جهت اطلاع‌رسانی عمومی در مورد آنها انجام می‌شود. به عنوان مثال با جستجوی کلمه **rip current** یا جریان شکافنده در موتورهای جستجوگر می‌توان به طیف وسیعی از بروشورها، عکس‌ها، فیلم‌ها، کارتون‌ها، بازی‌های رایانه‌ای و مطالب مرتبط با این موضوع دسترسی پیدا کرد.

هشدارها

با توجه به خطر جریان شکافنده برای شناگران و کسانی که به دریای می‌روند، تابلوهای راهنما در سواحل کشورهای مختلف نصب و اطلاع‌رسانی می‌شود که اطلاع‌رسانی و اعلام هشدار در مورد این پدیده از ضروریات در استان‌های ساحلی کشور است. شکل ۱۱ تابلوی اطلاع‌رسانی در مورد جریان شکافنده در امارات و شکل ۱۲ تابلوی هشدار در کارولینای جنوبی است.



**شکل ۱۱- یک تابلوی
هشدار درباره پدیده
جریان شکافنده و
چگونگی فرار از
آن که در ساحل
جمیرا در دب
نصب شده
است. در تابلو
نوشته شده:**



«اگر در یک جریان شکافنده گرفتار شدید:

- ۱- با جریان مقابله نکنید.
- ۲- موازی با خط ساحلی حرکت کنید.
- ۳- اگر توانایی فرار ندارید، بر روی آب شناور بمانید. (تا با جریان آب به دریا برده شوید).
- ۴- درخواست کمک کنید.»



شکل ۱۲- علامت هشدار که در نزدیکی یک شاخه جزر و مدی در کارولینای جنوبی نصب شده است. در تابلو نوشته شده: جریانات مرگبار شنا نکنید، در آب راه نروید، وارد آب نشوید جریمه ۲۰۰ دلار

تشکر:

در ارایه این مقاله از همکاری مدیر کل محترم مهندسی سواحل و بنادر و آقای محمدحسین نعمتی از کارشناسان اداره کل مذکور تشکر و قدردانی می‌شود.

جریانات شکافنده

چگونه از جریان شکافنده نجات پیدا کنیم



فراخوان مقالات علمی-تحلیلی



در راستای سیاست‌های دولت یازدهم، «دولت تدبیر و امید» و همچنین ترویج اندیشه‌ها و سیاست‌های جانب آقای دکتر آخوندی وزیر محترم راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل، ماهنامه علمی-تحقیقاتی «بندر و دریا» اقدام به فراخوان مقالات علمی-تحلیلی جهت انعکاس نظرات اندیشمندان و نخبگان این بخش مهم اقتصادی کشور نموده است. لذا از کلیه صاحب‌نظران و متخصصان این بخش دعوت به عمل می‌آید تا مقالات علمی-تحلیلی خود را پیرامون محورهای ذیل جهت چاپ در شماره‌های پیاپی ماهنامه و همچنین ویژه‌نامه‌های کبهمین منظور از مقالات برتر تهیه خواهد شد.

شماره‌ها را می‌توانید از bandarvadarya@pmo.ir دریافت کنید.

مقالات به آدرس bandarvadarya@pmo.ir

مراجعه فرمایید

همچنین به مقالات برتر از سوی مدیریت ماهنامه هدایای ارزنده‌ای تقدیم خواهد شد.

همچنین فضایی کسب و کار در مناطق بندری و حوزه تجارت

فرمانری

سطح رقابت پذیری بنادر و راهکارهای افزایش سهم

بیشتر از بار حمل و نقل منطقه‌ای

توسعه سواحل جنوب و شمال کشور و گسترش استفاده

از ظرفیت‌های مسافری و گردشگری دریایی

حومه‌های کارگری و بارهای پولی و مالی (اعم از بانک‌ها،

بیمه‌ها، تامین کنندگان مالی، بازار بورس و فرابورس)

در بخش حمل و نقل دریایی کشور

ترانزیت و تحلیل موانع فنی، اجرایی و

قانونی موثر بر توسعه حمل و نقل

چندوجهی

بازتعریف رابطه حاکمیت و بخش

خصوصی و تدوین روش‌های حضور موثر بخش خصوصی در بنادر

تبدیل بنادر به مراکز بزرگ لجستیک ملی و منطقه‌ای

نقش بنادر و فعالیت‌های حمل و نقل دریایی در توسعه تعاملات شهری و رشد

منطقه‌ای

تأثیر اثرات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی تحرکات منطقه‌ای و بین‌المللی بر

فعالیت‌های تجاری و بخش حمل و نقل کشور

مدیریت حرفه‌ای و تأثیر آن در حوزه بندر و دریا

بهره‌وری و چگونگی استفاده موثر از ظرفیت‌های بندری و دریایی

تقویت و توسعه جایگاه ایران در همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی

نقش سازمان هوانا در شکل‌های مردم‌نهاد در کاهش و رفع تحریم‌های بین‌المللی

مدیریت دانش، نقش و الزامات آن در فعالیت‌های حمل و نقل بندری و دریایی

جعفر آهنگران
کارشناس و صاحب نظر در مباحث مناطق آزاد و ویژه اقتصادی

مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی؛ نیازمند «تدبیر و امید»



انتخابات پرشکوه ریاست جمهوری و تجلی اراده ملت در انتخاب تدبیر و امید که در تعبیر مقام معظم رهبری حماسه‌ای سیاسی بوده و خواهد بود، این انتظار طبیعی را ایجاد کرده است که دولت آینده با استعانت از مردم و استفاده از کلیه منابع و ظرفیت‌های کشور حماسه‌ای اقتصادی را رقم زده و شاخص‌های اقتصادی را به وضع مطلوب خود برگرداند.

در سرلوحه برنامه‌های دولت جدید آنگونه که در مناظره‌ها و مصاحبه‌های بعد از انتخابات اعلام شد، ابلاغ و اجرای قانون بهبود مستمر فضای کسب و کار قرار دارد. این قانون که در جلسه علنی مورخ ۱۳۹۰/۱۱/۱۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی و متعاقباً به تایید شورای محترم نگهبان رسیده است را می‌توان قانونی دانست که در صورت اجرا گام مهمی در اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی شمرده می‌شود که متأسفانه به‌رغم گذشت بیش از ۱۶ ماه از تاریخ تصویب هنوز ابلاغ و اجرا نشده است. روح حاکم بر این قانون اولاً تلاش برای بازآرایی تشکلهای اقتصادی، ثانیاً الزام دولت به تعامل با این تشکلهای جهت تصویب و تدوین قوانین و ثالثاً ایجاد شفافیت اطلاعاتی هم برای فعالان اقتصادی و هم سایر سازمان‌ها و نهادهای بخش خصوصی و دولتی است. علاوه بر این، قانون بهبود فضای کسب و کار بر آن است تا ایجاد ساختار و تعامل شفاف به بهبود رویه‌ها و آیین‌های تجاری، صنعتی، کشاورزی و خدماتی در سطوح مختلف بین‌المللی، ملی و محلی دست یابد و اضافه بر تسریع در فرآیندها به توسعه عدالت اجتماعی در بخش تولید نیز مدد رساند.

این نوشته بر آن است تا نشان دهد که چگونه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ایران می‌توانند به عنوان بازوی قدرتمندی در خدمت بهبود فضای کسب و کار در داخل کشور قرار گیرند. در واقع ادبیات بین‌المللی و پژوهش‌های انجام شده در کشورهای مختلف و نیز ماده اول هر دو قانون مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی تصریح دارند که هدف غایی از تاسیس چنین مناطقی، عمدتاً ایجاد کانال‌های ارتباطی بین اقتصاد ملی با اقتصاد بین‌المللی است و اگر قرار بر بهبود فضای کسب و کار محیط ملی و کاهش انحصارات و ارتقای رقابت‌پذیری و بهره‌وری عوامل تولید باشد، مناطق آزاد و ویژه، تمهیدی کارآمد و تجربه‌ای موفق در سطح جهانی برای ایجاد تدریجی تعامل بین اقتصاد ملی با بین‌المللی خواهند بود. متأسفانه و به دلایلی که بر همگان آشکار است، روح حاکم و فلسفه وجودی مناطق

قانون بهبود فضای کسب و کار بر آن است تا ایجاد ساختار و تعامل شفاف به بهبود رویه‌ها و آیین‌های تجاری، صنعتی، کشاورزی و خدماتی در سطوح مختلف بین‌المللی، ملی و محلی دست یابد و اضافه بر تسریع در فرآیندها به توسعه عدالت اجتماعی در بخش تولید نیز مدد رساند



آزاد و ویژه اقتصادی و ضرورت سرمایه‌گذاری و توسعه فیزیکی آنها، کمتر مورد توجه قرار گرفته و در وضعیت فعلی این مناطق با مشکلات عدیده‌ای مواجه هستند که جز با «کلید تدبیر و امید» گشوده نخواهد شد. به عبارت بهتر، هر گونه تعلل در حل و فصل مشکلات این مناطق که با هدف بهبود فضای کسب و کار در محیط داخلی طراحی و تاسیس شده‌اند، مآلاً در سبدهزینه‌های فرصت کشور منعکس خواهد شد.

تجربه عینی از مناطق آزاد و ویژه ایران همچنین گویای این نکته است که چگونه حتی با رفع موانع سرمایه‌گذاری اعم از معافیت‌های مالیاتی بلندمدت و آرایه سایر مشوق‌ها، در غیاب یک نظام مدیریتی کارآمد و اثربخش، فلسفه و روح حاکم بر تسهیل محیط کسب و کار می‌تواند به نتایجی غیر از اهداف مورد نظر سیاست‌گذاران منجر شود.

همانگونه که توضیحات مذکور نشان می‌دهند، بسیاری از جهت‌گیری‌های قانونی در تشکیل مناطق آزاد ایران در سازگاری و همسویی با روح و فلسفه حاکم بر قانون بهبود مستمر فضای کسب و کار قرار داشته است، اما عمدتاً به دلیل موانع مدیریتی و عدم ثبات و تدبیر در جهت‌گیری‌های مدیریتی مناطق با مشکلات متعددی روبه‌رو شده‌اند.

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در تعریف بین‌المللی بیشتر به عنوان منطقه پردازش صادرات شناخته می‌شود اگرچه بر حسب شرایط هر کشور کاربرد منطقه آزاد تغییر می‌یابد. معمولاً کشورها در دوره گذار و به منظور حضور در بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای و کسب سهم بیشتر در بازار جهانی از این تجربه موفق استفاده می‌کنند.

موفقیت منطقه آزاد در جذب سرمایه‌گذاری خارجی امروزه باعث شده بسیاری از کشورها

طبیعی متعاقباً به سایر نقاط کشور تعمیم می‌یابد.

ویژگی‌های این نقاط باید به گونه‌ای باشد که در مسیرهای بین‌المللی و به‌ویژه آبراهه‌های شناخته‌شده و در نزدیکی بازار مصرف قرار داشته باشد. امروزه مناطق آزاد موفق، نیمه‌موفق و ناموفق را در کشورهایی نظیر ایران می‌توان شاهد کرد. کارکردهای اصلی مناطق آزاد را در حوزه‌های صادرات مجدد، ترانزیت و صادرات خلاصه می‌کنند و همین شاخص‌ها بیانگر درجه توفیق مناطق آزاد محسوب می‌شود. با توجه به مراتب بالا در ایران نیز پس از پایان جنگ تحمیلی و لزوم ورود به بازار جهانی، مورد توجه جدی قرار گرفت و این مهم یعنی ایجاد مناطق آزاد در قالب تبصره (۱۹) قانون برنامه اول - مصوب ۱۳۶۸/۱۱/۱۱ - به‌عنوان تکلیف برای دولت

به این شرح مقرر شد:

«به دولت اجازه داده می‌شود حداکثر در سه نقطه از نقاط مرزی کشور، منطقه آزاد تجاری - صنعتی ایجاد کند.»

در اجرای وظیفه فوق دولت در سال ۶۹ سه منطقه آزاد قشم، کیش و چابهار با تعیین مدیران عامل آن از سوی رئیس‌جمهور محترم وقت به صورت غیررسمی و برای تهیه مقدمات راه‌اندازی آغاز به کار کرد.

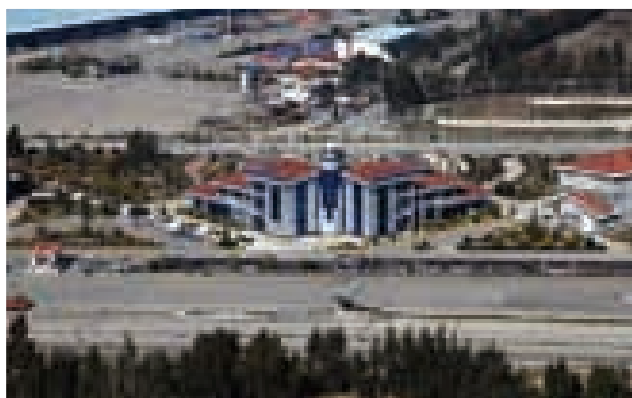
در سال ۷۱ با تشکیل غیررسمی شورای عالی مناطق آزاد و انتصاب دبیر این شورا و ایجاد دبیرخانه، تدوین قانون چگونگی اداره مناطق آزاد در دستور کار قرار گرفت و بالاخره در شهریورماه ۱۳۷۲ از تصویب نمایندگان مجلس و مجمع تشخیص مصلحت نظام گذشت.

قانونگذار در ماده یک قانون موصوف چنین اهدافی را برای مناطق آزاد تعیین کرد: انجام امور زیربنایی و عمران و آبادانی، رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری و افزایش درآمد، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازار جهانی و منطقه‌ای، تولید و صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی و ارائه خدمات عمومی.

طبق ماده (۵) همین قانون، مجلس در استفساریه مورخ ۱۳۷۶/۸/۲۰، مناطق آزاد از قوانین شرکت‌های دولتی مستثنایند که این امتیاز در پویایی مناطق بسیار موثر است، زیرا از قید و بندهای شرکت‌های دولتی به دور خواهند بود.

مجلس شورای اسلامی تاریخ ۸۲/۶/۲ قانون ایجاد سه منطقه آزاد دیگر شامل اروند، ارس و انزلی را به تصویب رساند که با ایجاد منطقه آزاد ماکو در سال ۹۰ تعداد مناطق آزاد به ۷ منطقه رسیده است.

در قسمت دیگری از برنامه اول توسعه



FREE ZONES

بسیاری از جهت‌گیری‌های قانونی در تشکیل مناطق آزاد ایران در سازگاری و همسویی با روح و فلسفه حاکم بر قانون بهبود مستمر فضای کسب و کار قرار داشته است، اما عمدتاً به دلیل موانع مدیریتی و عدم ثبات و تدبیر در جهت‌گیری‌های مدیریتی مناطق با مشکلات متعددی روبه‌رو شده‌اند

به‌خصوص کشورهای در حال توسعه به میزبانی این مناطق روی آورده و آن را به مثابه محلی برای تمرین پیوستن به بازارهای بین‌المللی تبدیل کنند. در مراحل اولیه توسعه معمولاً شرایط این‌گونه کشورهای اجازه‌گشودن مرزهای اقتصادی و بازرگانی برای مبادلات تجاری و سرمایه‌گذاری را به یکباره نمی‌دهد، لذا با در نظر گرفتن نقاطی در داخل کشور و استثنای کردن این نقاط از تشریفات گمرکی داخل کشور و همچنین مقررات بعضاً سختگیرانه داخلی، فرصتی برای خارجیان ایجاد می‌کنند تا به دور از هرگونه موانع مقرراتی و اجرایی در شرایط آسان مواد اولیه و قطعات را به این نقاط انتقال داده و با پردازش کالا، صادرات و صادرات مجدد را شکل دهند. بدیهی است در این رهگذر، دانش فنی و روش‌های نوین مدیریتی که از مهم‌ترین نیازهای کشور به شمار می‌رود نیز به این مناطق منتقل شده و به طور





امکانات و بانرخ‌های مصوب جاری در همان منطقه جغرافیایی.

- مستثنی شدن مناطق ویژه از قلمرو گمرکی داخل کشور.

- تجویز نقل و انتقال اراضی با رعایت کاربری‌ها منوط به ارایه گواهی پایان کار صادره از سوی سازمان‌های مسئول.

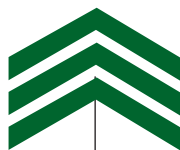
- انتقال حقوق و اختیارات و تکالیف قانونی وزارت جهاد کشاورزی و سازمان جنگل‌ها و مراتع در امور اراضی و منابع طبیعی به سازمان‌های مسئول دولتی و وابسته به دولت.

ضمناً بر اساس آیین‌نامه اجرایی همین قانون، دبیرخانه شورای هماهنگی مناطق آزاد موظف به نظارت کامل بر عملکرد مناطق در جهت تحقق اهداف و مأموریت‌ها، از طریق بررسی کلیه اسناد و مدارک سازمان‌های مسئول است.

در مورد مناطق آزاد اما، علاوه بر مراتب فوق، طبق قانون چگونگی اداره مناطق آزاد (مصوب ۱۳۷۲ و اصلاحات بعدی آن) امتیازات دیگری منظور شده و برای آن آیین‌نامه‌ها و مقررات جداگانه‌ای تصویب و ابلاغ شده است.

بخشی از مزایای خاص مناطق آزاد مصرح

فقر زیر ساختی و عدم امکان تامین منابع مالی موجب می‌شود که این مناطق قادر به جذب سرمایه‌گذاری نباشند و فقط اسمی ناخوشایند در اذهان مردم محلی باقی بگذارند. از آنجا که با راه‌اندازی هر منطقه امکان تصمیم‌تعییلی این مناطق به خاطر آثار سوء آن بر اذهان سرمایه‌گذاران، غیر اصولی و یا بسیار دشوار خواهد بود، لذا باید تأدیر نشده به سامان‌دهی این مناطق به فوریت همت گماشت



که این مناطق قادر به جذب سرمایه‌گذاری نباشند و فقط اسمی ناخوشایند در اذهان مردم محلی باقی بگذارند. از آنجا که با راه‌اندازی هر منطقه امکان تصمیم‌تعییلی این مناطق به خاطر آثار سوء آن بر اذهان سرمایه‌گذاران غیر اصولی و یا بسیار دشوار خواهد بود، لذا باید تأدیر نشده به سامان‌دهی این مناطق به فوریت همت گماشت.

با عنایت به معرفی دو نوع منطقه آزاد و ویژه اقتصادی برای آشنایی بیشتر به تسهیلات و مزایای قانونی هر یک به طور جداگانه اشاره می‌شود.

بخشی از مزایای مناطق ویژه مصرح در قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی (مصوب ۱۳۸۴)

- معافیت از پرداخت هرگونه عوارض معمول در کشور.

- تعیین و اخذ هزینه‌های خدمات از سوی سازمان‌های مسئول.

- معافیت مبادلات بازرگانی این مناطق با خارج از کشور و سایر مناطق ویژه و آزاد از کلیه عوارض ورود و صدور تحت هر عنوان.

- واگذاری کالاهای وارداتی به دیگران در قبال قبض انبار تفکیکی قابل معامله.

- مکلف شدن بانک‌های کشور به پذیرش گواهی مبدأ صادره از سوی سازمان‌های مسئول.

- معافیت واردات کالاهای تولید یا پردازش شده در منطقه به کشور به میزان مجموع ارزش افزوده و ارزش مواد اولیه و قطعات داخلی از حقوق ورودی.

- مکلف شدن گمرک به پذیرش و ارایه تسهیلات لازم به متقاضیان ترانزیت کالا و حمل مستقیم از سایر مبادی ورودی به مناطق ویژه.

- تعیین مهلت توقف کالاهای وارداتی به منطقه با تشخیص مدیریت منطقه.

- موظف شدن سازمان ثبت و املاک کشور به ثبت شرکت و یا شعب نمایندگی شرکت‌هایی که قصد فعالیت در منطقه را دارند منصرف از میزان مشارکت سهام داخلی و خارجی آنها.

- ثبت مالکیت‌های مادی و معنوی و همچنین تفکیک املاک و مستغلات در منطقه با نظر سازمان مسئول و صدور اسناد مالکیت تفکیکی ذی‌ربط (طبق ضوابط ثبت شرکت‌ها و مالکیت‌های صنعتی و معنوی در مناطق آزاد).

- تبعیت مقررات اشتغال، روابط کار، بیمه تامین اجتماعی مناطق ویژه از مقررات حاکم بر مناطق آزاد (خارج از شمول قانون کار).

- موظف شدن وزارتخانه‌ها و سازمان‌های خدماتی به ارایه خدمات به مناطق در حدود

(تبصره ۲۰) اجازه تاسیس نوع دیگری از این مناطق را به عنوان مناطق حراست‌شده گمرکی با هدف پشتیبانی از تولید داخلی حسب محل این مناطق در سواحل یا خشکی به گمرک ایران و سازمان بندر و دریانوردی داد.

متعاقباً بند «د» تبصره (۲۰) قانون برنامه دوم اهداف دیگری چون توسعه صادرات غیر نفتی و ایجاد تحرک در اقتصاد را به مناطق حراست‌شده گمرکی اضافه کرد و مسوولیت صدور مجوز این نوع مناطق در مبادی ورودی و گمرکات داخلی به دولت اعطاشد.

شورای عالی مناطق آزاد با استناد به اصل ۱۳۸ قانون اساسی و حسب تفویض اختیار هیات وزیران، مسوولیت نظارت بر این مناطق را نیز بر عهده گرفت و نام این مناطق را در مردادماه به مناطق ویژه تغییر داد.

شورای عالی مناطق آزاد در تاریخ ۷۴/۳/۲۳ آیین‌نامه اجرایی مناطق موضوع بند «د» تبصره ۲۵ قانون برنامه دوم را تهیه و ابلاغ کرد.

تا پایان برنامه دوم ۱۶ منطقه ویژه اقتصادی پراکنده در کشور با استقرار گمرک آغاز به کار کرد. در سال ۱۳۸۴ قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی تصویب و آیین‌نامه اجرایی آن نیز پس از تصویب در سال ۱۳۸۶ جهت اجرا در اختیار نهادهای مسوول به خصوص گمرک قرار گرفت.

شایان ذکر است که از سال ۱۳۸۴ تا نیمه اول سال ۱۳۹۱ ایجاد ۴۸ منطقه ویژه اقتصادی دیگر به جمع مناطق قبلی افزوده شد. تعدادی از این مناطق که بالغ بر ۲۵ منطقه می‌شوند هم‌اکنون مرحله تصویب نقشه، گرایش و تعیین سازمان مسوول خود در هیات وزیران (شورای هماهنگی مناطق آزاد و ویژه) را گذرانده‌اند و در حال مذاکره با گمرک برای استقرار در منطقه هستند، به این دلیل که عملیاتی شدن منطقه ویژه منوط به حضور گمرک است.

اخیراً نیز لایحه ایجاد ۵ منطقه ویژه دیگر در مجلس در حال بررسی است که گویا تعداد آن بنا بر پیشنهاد نمایندگان به رقم ۳۶ رسیده است. با احتساب این مناطق دور از انتظار نیست که تعداد این مناطق به حدود ۱۰۰ برسد.

بیشتر این مناطق با الگوبرداری از رونق نسبی بعضی از مناطق آزاد به اصرار مقامات محلی و با کمترین کار کارشناسی و بدون توجه حداقلی به ظرفیت‌های قانونی و کارکردهای مورد انتظار، ایجاد شده یا می‌شوند و همین دلایل می‌تواند به افزایش مطالبات محلی بینجامد. فقر زیرساختی و عدم امکان تامین منابع مالی موجب می‌شود

- تجویز تامین و تضمین اعتبار از منابع داخلی و خارجی با تصویب هیات وزیران توسط سازمان‌ها،
- آزادی ورود و خروج اصل و فرع سرمایه حاصل از فعالیت‌های اقتصادی،
- تضمین و حمایت حقوق قانونی سرمایه‌گذاران خارجی که پذیرش سرمایه آنها به تصویب هیات وزیران رسیده است
- ثبت شرکت‌ها و مالکیت‌های صنعتی و معنوی، ثبت کشتی‌ها، شناورها و هواپیماها در منطقه با رعایت اصل ۸۱ قانون اساسی،
- تجویز تاسیس دفاتر نمایندگی سازمان‌ها در محل‌های لازم،
- نحوه استفاده از زمین و منابع ملی و ترتیب فروش یا اجاره آن،
- تاسیس و فعالیت موسسات بیمه ایرانی و شعب و نمایندگی موسسات بیمه خارجی،
- تاسیس و فعالیت بورس‌ها با سرمایه داخلی و خارجی،

همانطور که ملاحظه می‌شود، قانونگذار مزایای مناسب و مشوق‌های جذابی را برای این مناطق در نظر گرفته و اطلاعات و آمار دریافتی از سایر کشورهای میزبان نیز نشان می‌دهد که مناطق آزاد و یا ویژه موفق دنیا تسهیلاتی افزون بر این فهرست به سرمایه‌گذاران تخصیص نمی‌دهند، پس علل موفقیت این مناطق و ناکامی غالب مناطق ما در دستیابی به اهداف کجاست و چگونه باید ارزیابی شود؟ به نظر می‌رسد که نگاه مقامات به مناطق آزاد به‌خصوص در دوره‌هایی همراه با تردید بوده و آن را به عنوان پروژه‌ای برای نقش آفرینی در اقتصاد ملی نپذیرفتند، اگرچه عملکرد این مناطق نیز در شکل‌گیری چنین ذهنیتی بی‌تأثیر نبوده است. مثلاً تامین مالی ایجاد و تکمیل زیرساخت‌ها به هر منطقه واگذار شد و همین امر سازمان‌ها را به سمت و سوی فعالیت‌هایی چون واردات کشاند و بالطبع این گونه فعالیت‌ها که با تعریف پذیرفته‌شده بین‌المللی هم مغایرت داشته تصویر مطلوبی را از مناطق به تصمیم‌گیران و کارشناسان و صاحب‌نظران ارایه نکرد. تمام موفقیت یک منطقه آزاد به نوع نگاه ملی به آن بستگی دارد. در مورد مناطق آزاد کشورمان نیز، همین امر صدق می‌کند. یعنی تنها با تغییر نگاه و باور عمومی به بازگیری مثبت منطقه آزاد در اقتصاد- همانند بسیاری از کشورها- است که دستیابی به یک منطقه آزاد موفق را آن هم در فاصله زمانی نه چندان دور امکان‌پذیر می‌کند. اجماع و تفاهم ملی تمام مولفه‌ها و عوامل مورد نیاز را برای حذف موانع بسیار پیش رو و تحرکی بالنده در اختیار مناطق آزاد قرار خواهد داد. امروزه یکی از نیازهای



**مدیران سازمان‌های
مناطق آزاد به
نمایندگی از طرف
دولت، بالاترین مقام
منطقه محسوب
می‌شوند و کلیه
وظایف، اختیارات و
مسئولیت‌های
دستگاه‌های اجرایی
دولتی مستقر در این
مناطق به استثنای
نهادهای دفاعی و
امنیتی به عهده آنها
است**

عمومی دولت.
- اداره سازمان توسط هیات‌مدیره منتخب هیات وزیران (شورای هماهنگی) و تعیین رئیس هیات‌مدیره و مدیرعامل با حکم رئیس‌جمهور به عنوان بالاترین مقام اجرایی در منطقه
- تجویز عقد قرارداد و مشارکت توسط سازمان و شرکت‌های تابعه با اشخاص حقیقی و حقوقی داخلی و خارجی.
- مسئولیت سازمان در صدور مجوز برای انجام هر نوع فعالیت مجاز، ایجاد مستحقات و...
- صدور روادید برای اتباع خارجی طبق آیین‌نامه مصوب هیات وزیران،
- معافیت مالیاتی ۲۰ ساله برای هر نوع فعالیت اقتصادی در منطقه.
- آیین‌نامه خاص عملیات پولی و بانکی و تجویز تاسیس بانک و موسسات اعتباری اعم از داخلی و خارجی بنابر پیشنهاد سازمان و تأیید بانک مرکزی.
- تعیین نظام حاکم بر برابری ریال با اسعار مختلف در مناطق آزاد توسط هیات وزیران.

در قانون چگونگی اداره مناطق آزاد (مصوب ۱۳۷۲ و اصلاحات بعدی آن):
- اختصاص محدوده‌ای مناطق آزاد به سوخت‌رسانی کشتی‌ها
- صرف درآمد سازمان‌های مناطق آزاد در چارچوب بودجه سالانه مصوب هیات وزیران.
- امکان کمک سازمان‌ها جهت عمران و آبادانی نواحی همجوار.
- واگذاری قانونی مسئولیت به هیات وزیران در تصویب آیین‌نامه‌ها و هماهنگ کردن کلیه فعالیت‌ها. تصویب اساسنامه سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه، تصویب برنامه‌های عمرانی، فرهنگی، بودجه سالانه، عملکرد و صورت‌های مالی سازمان‌ها، تصویب مقررات امنیتی و انتظامی مناطق با تأیید فرماندهی کل قوا و همچنین اعمال نظارت کلی بر فعالیت‌های مناطق.
- اداره هر منطقه به‌صورت شرکت با شخصیت حقوقی مستقل و استثنای شمول قوانین و مقررات حاکم بر شرکت‌های دولتی و سایر مقررات

اصلی برای توفیق مناطق آزاد و ویژه موضوع مهم حاکمیت «مدیریت یکپارچه» است تا تمام فعالیت‌ها از سوی همه دستگاه‌ها با هدفی مشترک، هماهنگ شده و بخشی‌نگری‌ها، اعمال سلايق و تحرکات ناسازگار که چون خوره توان حرکت را از این مناطق سلب کرده جای خود را به تلاش جمعی برای حصول به رهاوردی ملی بدهد. تجربه جهانی مناطق آزاد نیز مبتنی بر این نکته اساسی است که وحدت رویه از مولفه‌های یک منطقه آزاد موفق به حساب می‌آید. این واقعیت از پس مقدمه‌ای واجب به عنوان اجماع و باور ملی نمایان می‌شود.

**بدون تردید
«اجماع و تفاهم
ملی» و متعاقب آن
«مدیریت واحد»
دو عنصر کلیدی و
بدون جایگزین
برای دستیابی به
موفقیت در مناطق
آزاد است**

بدون تردید «اجماع و تفاهم ملی» و متعاقب آن «مدیریت واحد» دو عنصر کلیدی و بدون جایگزین برای دستیابی به موفقیت در مناطق آزاد است. در سایه این عناصر بی‌بدیل «ثبات مقررات و مدیریت» را شاهد خواهیم بود و آنگاه «چتر امنیت» بر سر سرمایه‌گذاری کشیده خواهد شد. لازم است یادآوری شود که اهمیت موضوع پیش‌گفته در کشورمان نیز توجه ویژه‌ای را به خود معطوف داشته تا آنجا که علاوه بر ماده (۲۷) قانون چگونگی اداره مناطق آزاد، قانون برنامه پنجم با ارایه مدل خاصی برای اعمال مدیریت هماهنگ، تاکید صریحی در این مورد داشته است. در بند «الف» ماده ۱۱۲ قانون یادشده، پس از ذکر مقدمه‌ای در خصوص تمهید مقدمات برای ایفای نقش مؤثر مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در تحقق اهداف سند چشم‌انداز، اعمال مدیریت یکپارچه و ایجاد رشد اقتصادی مناسب، هم‌پیوندی و تعامل اثرگذار اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی و ارایه الگوی توسعه ملی آمده است:

«مدیران سازمان‌های مناطق آزاد به نمایندگی از طرف دولت، بالاترین مقام منطقه محسوب می‌شوند و کلیه وظایف، اختیارات و مسؤولیت‌های دستگاه‌های اجرایی دولتی مستقر در این مناطق به استثنای نهادهای دفاعی و امنیتی به عهده آنهاست.

سازمان‌های مناطق آزاد منحصر بر اساس قانون چگونگی اداره مناطق آزاد و اصلاحات بعدی آن و قانون کار اداره می‌شوند.

تبصره ۱- واگذاری وظایف، اختیارات و مسؤولیت‌های دستگاه‌های تحت‌نظر مقام معظم رهبری، با موافقت ایشان صورت می‌پذیرد.

تبصره ۲- اختیارات فرماندار در مورد مصوبات شورای اسلامی شهر و روستا در

FREE ZONES

تعاونی یا مناطق آزاد ایجاد شده باشند،
- تجویز ثبت و ترخیص کشتی توسط سازمان‌های مناطق آزاد طبق قوانین جاری و بین‌المللی.
- معافیت مبادلات کالا بین مناطق آزاد و خارج از کشور و سایر مناطق آزاد، از کلیه عوارض، مالیات و حقوق ورودی (به استثنای عوارض موضوع ماده ۱۰ قانون)،
- ایجاد نمایندگی دانشگاه‌های معتبر داخلی و خارجی و تاسیس دانشگاه‌های خصوصی در مناطق (مشترک با مناطق ویژه اقتصادی)،
- تسری امتیازات قانون چگونگی اداره مناطق آزاد به محدوده آبی مناطق آزاد به فاصله ۸۰۰ متری از قلمرو خاکی این مناطق.

در همه موارد ذکر شده مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی سرنوشت مشترکی دارند و انتظار دارد دولت تدبیر و امید که در آغاز کار غیررسمی با علایم مثبت بازار همراه بود با گره‌گشایی از مشکلات بین‌المللی راه را برای رونق کسب و کار در این مناطق هموار کند و مطمئن باشد مناطق آزاد و ویژه می‌توانند چون ابزاری کارآمد سهم قابل توجهی در رشد و توسعه اقتصادی داشته باشند.

مناطق آزاد به مدیر سازمان منطقه آزاد واگذار می‌شود.

ملاحظه می‌شود که شفافیت در اتخاذ و اعمال رویه‌های مدیریتی تا چه حد در قانون مورد تاکید قرار گرفته است. به‌رغم صراحت قانونی اما مدیران مناطق همچنان به دنبال متقاعد کردن و اخذ موافقت دستگاه‌ها برای پذیرش و اجرای مفاد قانونی هستند که شرح آن رفت. علت این امر را جز در فقدان اجماع نباید جستجو کرد، چرا که دستگاه‌ها در قبال اهمال و تعلل در اجرا هیچ مرجعی پاسخگو نیستند، لذا باید همچنان در غیاب تفاهم همه‌جانبه در سطح ملی ادامه بخشی‌نگری‌ها را شاهد بود.

شایان ذکر است که قانون برنامه پنجم تسهیلات و مزیت‌های بیشتری نیز برای مناطق آزاد در نظر گرفته است که در اینجا فهرستی از آن بیان می‌شود:

- نحوه محاسبه ورود سهم داخلی کالاهای تولید و یا پردازش شده در مناطق (مشترک با مناطق ویژه)،

- اخذ هزینه‌های خدمات بندری از کشتی‌ها و شناورها توسط سازمان‌های مناطق آزاد در صورتی که این بنادر توسط بخش خصوصی،

SPECIAL ECONOMIC ZONES



شرکت خدمات دریایی و بندری مرجان جابهار



عضو انجمن مهندسی دریایی ایران و
عضو انجمن نگهداری و تعمیرات ایران



www.marjanco.com



■ راهبری، تعمیر و نگهداری شناورها

■ خدمات راهنمای کشتی ها

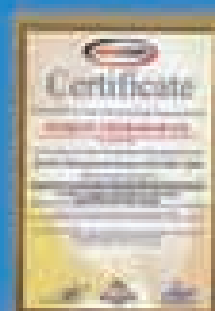
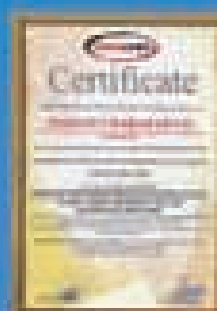
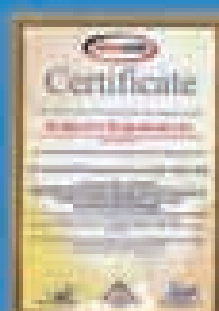
■ تجسس و نجات

■ تعمیر و نگهداری تجهیزات خشکی و دریایی

■ تعمیر و نگهداری ماشین آلات سبک و سنگین

■ ایجاد و نگهداری فضای سبز، تامین نیروی انسانی

■ تخلیه و بارگیری و بارشماري کشتیها



■ مجری و پیمانکار راهبری شناورها، تعمیرگاه خشکی و دریایی

اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

■ مجری و پیمانکار راهبری شناورهای بندر امیرآباد و نیکه

فروردینکنار و نوشهر

■ پیمانکار تخلیه و بارگیری و بارشماري ساحلی متوالی در

استان سیستان و بلوچستان

نیکه و شکرآب و یازگان، خدمات حمل و نقل کشتیها

آدرس دفتر مرکزی: دلفور - اسکله شهید کلاوی - سلیمان مریخی

تلفن: ۰۵۴۵-۲۲۲۲۸۲۳ - فکس: ۰۵۴۵-۲۲۲۲۸۲۴

شعبه مازندران: ۱ بهشهر - بندر امیرآباد - سلیمان

پرگاسیران - شرکت مردان

تلفن: ۰۵۲۶۲۵۶۱ - ۱۴۲

مدیر کل برنامه، بودجه و تحول
اداری سازمان بنادر و دریانوردی



امروزه داشتن کارکنان انعطاف پذیر، ماهر و چندمهارت، شاید برای هر مدیر و هر سازمانی آرزوی دیرینه باشد، زیرا وجود این گونه افراد در جریان فعالیت های سازمان ها می تواند موجبات تسهیل و تسریع در امور و حتی صرفه جویی در زمان و منابع را فراهم آورد. از این رو با توجه به تغییرات چشمگیر در محیط های سازمانی - اجتماعی، نقش و اهمیت IT و تشدید عرصه رقابت در جهان امروزی، سازمان های پیش از گذشته به دنبال جذب و از همه مهم تر حفظ و توسعه افراد برای انجام فرایندهای نوین بوده و به همین دلیل در پی توسعه سرمایه جدیدی تحت عنوان «سرمایه انسانی» هستند. به جرات می توان گفت که سرمایه انسانی عاملی است که بیش از هر عامل دیگری بر روی رشد و بقای سازمانی تاثیر گذار است. در حال حاضر اهمیت و نقش سرمایه انسانی در تمامی حوزه های برنامه ریزی آشکار است و به عنوان یک عامل تاثیر گذار در بهره وری، رشد و توسعه اقتصادی جوامع قلمداد می شود. از آنجا که منابع انسانی با ارزش ترین عامل تولید و مهم ترین سرمایه و منبع اصلی مزیت رقابتی و ایجادکننده قابلیت های اساسی هر سازمان به شمار می آیند، یکی از مؤثرترین راه های دستیابی به مزیت رقابتی در شرایط فعلی، توسعه قابلیت ها و کارآمدتر کردن کارکنان سازمان ها است. بدیهی است بهبود و توسعه در فرایندهای سازمان ها در گرو افزایش توانمندی کارکنان است، بنابراین از آنجا که انسان محور توسعه و تحولات سازمانی به شمار می آید، برای دستیابی به حد قابل قبول بالندگی در سازمان ها، باید به ارتقای تراز منابع انسانی پرداخت و آنها را از درون رشد داد.

این مقاله ضمن تشریح مفاهیم اساسی توانمندسازی و تحول سازمانی سعی دارد با ذکر اصول و فرایندهای آنها، نقش کلیدی منابع انسانی را در رشد و توسعه سازمان ها مورد بررسی قرار دهد.



مقاله



توانمندسازی منابع انسانی و تاثیر آن بر تحول سازمان

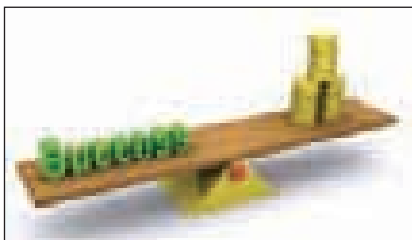
امروزه یکی از مهم ترین سرمایه های اصلی هر سازمان نیروی انسانی آگاه، باتجربه و کاردان آن است و اثربخش ترین دارایی برای ارتقای بازدهی در هر سازمان، کارکنان ماهر هستند. معیار سنجش موفقیت هر سازمان، به میزان مطلوبیت عملکرد کارکنان آن سازمان است، بنابراین برای سنجش موفقیت سازمان هانیاز به نظام های منابع انسانی مترقی است که بتوانند با ارایه راهکارهای مناسب و ایجاد هماهنگی لازم بین اهداف سازمان و اهداف کارکنان، بر عملکرد کل سیستم تاثیر گذاشته و سازمان را در رسیدن به اهداف عالی یاری کنند، لذا به منظور بهره گیری هر چه بهتر از عامل نیروی انسانی، بایستی ضمن ارایه آموزش های لازم، یکپارچگی در بین کارکنان ایجاد و اهداف مشترک آنها را با سازمان همسو کرد. پس ترغیب کارکنان سازمان به همکاری با یکدیگر و رساندن آنها به احساس هدف مشترک، مستلزم تلاشی مستمر است که در راستای حفظ تعهد به تحول، نوعی ضرورت به حساب می آید. از این رو به منابع انسانی سازمان، دیگر نه به عنوان منبع هزینه بلکه همانند یک دارایی ارزشمند برای کسب مزیت رقابتی در عرصه های کسب و کار نگریسته می شود. به همین دلیل در حال حاضر برنامه ریزی جهت توانمندسازی منابع انسانی از اولویت بالایی در سازمان ها برخوردار است. مایکل پورتر معتقد است که مهارت ها و انگیزش افراد یک شرکت و نحوه به کار گیری آنها رami توان عامل مهم مزیت رقابتی آن شرکت به حساب آورد. (آرمسترانگ، ۱۳۸۴)

انجام موفقیت آمیز هر کاری در سازمان، اعم از برنامه ریزی، اجرا و کنترل استراتژی های کلان سازمان، پیاده سازی برنامه های تحول و پیشبرد اهداف سازمانی بدون مدیریت و توجه جدی به توانمندسازی منابع انسانی، امکان پذیر نخواهد بود. از این رو نگاه استراتژیک به نیروی انسانی در قالب مدیریت منابع انسانی از اهمیت فراوانی برخوردار است. پیدایش دانش و فن آوری های نوین از جمله کاربردهای IT، تحولات صنعتی و جهت گیری ها و استراتژی های جدید سازمان ها، آنها را ناگزیر می سازد که برای بقا در عرصه رقابت، به سوی آموزش و توسعه مداوم منابع انسانی خود گام بردارند. امروزه محیط پیرامون سازمان ها پویاتر از قبل شده و برای رسیدن به موفقیت ضروری است به سمت تحول و توسعه حرکت کنند. آن میسر نخواهد شد مگر اینکه توانمندی منابع انسانی به سطح قابل قبولی برسد. نتایج بسیاری از پژوهش ها درباره نقش و اهمیت نیروی انسانی در رشد و توسعه سازمان ها و بعضا در رشد جوامع بشری، بر این نکته تاکید دارند که هیچ جامعه ای توسعه نیافته نیست، مگر آنکه به توسعه منابع انسانی خود پرداخته باشد. در راستای هدف جهانی شدن و یابحتی ماندن در این سطح، پرورش و جایگزینی نیروهای جدید برای تداوم رشد و ترقی الزامی بوده، لذا دگرگونی در نیروی انسانی و ساختار سازمانی اجتناب ناپذیر می شود.

دانش و مهارت
چنانچه در راستای
هوشمندی فرد باشد
منجر به توانمندی
می شود

به طور کلی می توان
گفت بهبود،
نوآوری، توسعه و
تحول سازمانی،
چرخه نوینی است
که گرداننده اصلی
آن عوامل انسانی
هستند





HUMAN

معیار سنجش موفقیت
هر سازمان، به میزان
مطلوبیت عملکرد
کارکنان آن سازمان
است، بنابراین برای
سنجش موفقیت
سازمان‌ها نیاز به
نظام‌های منابع انسانی
مترقی است که بتوانند
بازارهای راهکارهای
مناسب و ایجاد
هماهنگی لازم بر
عملکرد کل سیستم
تأثیر بگذارند

از طرف دیگر علمای مدیریت بر این باورند که تغییر و تحول در نیروی انسانی، ریشه تمام موفقیت‌های سازمان‌هاست. پس برنامه‌ریزی در راستای توسعه منابع انسانی و طراحی برنامه‌های توانمندسازی منابع انسانی، یکی از راهکارهای اساسی رسیدن به توسعه پایدار و جهانی سازی است که مدیران منابع انسانی در آن نقش بسزایی دارند. طی سال‌های اخیر نتایج تحقیقات مربوط به موسسه گالوپ در مورد بررسی ۴۰۰ شرکت موفق جهان و مصاحبه با بیش از ۸۰ هزار مدیر موفق و بیش از یک میلیون کارمند، نشان می‌دهد که: «دانش و مهارت چنانچه در راستای هوشمندی فرد باشد منجر به توانمندی می‌شود» (باکینگهام و کلیفتون، ۱۳۸۲). نتایج این مطالعات حاکی از این است که منابع انسانی شایستگی و قدرت لازم برای ایجاد تحولات سازمانی را دارد و با توجه به توانمندسازی نیروی انسانی می‌تواند خلاقیت و آفرینندگی خویش را تا ایجاد سازمان‌های بالنده گسترش دهد؛ یعنی فعالیت‌هایی که به واسطه آنها، کارکنان به طور مداوم با تحول و رشد سازمان همگام می‌شوند.

به هر حال در عصر ارتباطات که تغییرات آن به مراتب بنیادی‌تر از تغییر و تحولات انقلاب صنعتی است، سازمان‌ها برای حفظ بقا و حضور خود در عرصه رقابت ناگزیر به دگرگونی و استفاده از تازه‌ترین دستاوردهای فن‌آوری به‌ویژه در حوزه IT برای دستیابی به بالاترین سطح بهبود توانایی‌های خود و کارکنان هستند. به‌طور کلی می‌توان گفت بهبود، نوآوری، توسعه و تحول سازمانی، چرخه‌نویسی است که گرداننده اصلی آن عوامل انسانی هستند.

امروزه ضرورت توجه به توانمندسازی کارکنان در سازمان‌ها به جهت وجود چالش‌های مدیریتی، فرهنگ و مسایل اقتصادی از یکسو، عناصر توسعه راهبردی منابع انسانی شامل یادگیری سازمانی، نوآوری، توسعه کارکنان و کامیابی و رضایت مشتری از سوی دیگر است، بنابراین جهت تبیین راهبردی توانمندسازی کارکنان و برقراری رابطه با تحول و توسعه سازمانی بررسی عوامل موثر بر این زنجیره ضروری است، لذا در مقاله حاضر به منظور روشن شدن ابعاد مسأله به سوالات اصلی زیر پاسخ داده می‌شود.



سوالات:

- ۱- منابع انسانی چه رابطه‌ای با تحول سازمانی دارد؟
- ۲- عوامل موثر بر توانمندسازی منابع انسانی کدامند؟
- ۳- راهکارهای افزایش توانمندی کارکنان در جهت تحول سازمانی چیست؟

رابطه منابع انسانی و تحول سازمانی

بهبود و تحول سازمانی، چرخه چندبعدی و نویی است که گرداننده آن عوامل انسانی هستند و آنها باید رفتار خودشان، انرژی، توان و انعطاف لازم را برای تحقق آن نشان دهند. مهم ترین عامل تغییر و تحول، بلوغ رفتاری در سطوح فردی و گروهی است. در نگرش سیستمی، بهبود را می توان بر آیند مثبت تغییراتی دانست که موجب بقا و دوام سیستم در محیط می شود. موضوع تحول جامعیت داشته و به تغییرات در بیش از یک بعد از اجزای اصلی سازمان شامل انسان، تکنولوژی و ساختار گفته می شود. از آنجا که سازمان ها مخلوق بشرند و نیز برای امتداد بقای آنها انسان نقش اول را دارد، بنابراین عامل اساسی تغییر در سازمان، انسان یا منابع انسانی است. اگر فرایند تحول را متشکل از سه مؤلفه محرکه ها، مکانیزم ها و عوامل تحول بدانیم، در هر سه این مؤلفه ها، منابع انسانی به عنوان هسته اصلی و محرک واقعی مطرح است. واقعیت آن است که همواره در ظهور و افول تمدن ها، پیشرفت علم و تکنولوژی، روندرو به تکامل سازمان ها و تحولات فزاینده در فرهنگ، نقش انسان محوری است. لذا می توان ادعا کرد که منابع انسانی توانمند به عنوان عامل اصلی و مبنای تحول و توسعه سازمان ها به شمار می آید.

عوامل مؤثر بر توانمندسازی منابع انسانی



پاداش های معنوی (غیرمادی) نسبت به پاداش های مادی از اهمیت بیشتری برخوردارند.

شایان ذکر است که تفاوت ها و باورهای فردی بر توانمندسازی کارکنان اثر می گذارد، پس بسیاری از ویژگی های شخصیتی می توانند بر فرایند توانمندسازی مؤثر باشند. از این رو توجه به کانون کنترل (مکان کنترل) افراد حایز اهمیت است. بسیاری از کارکنان سازمان ها فکر می کنند می توانند آنچه را که در اطرافشان می گذرد کنترل کنند. این افراد بیشتر به درک عوامل محیطی و مفهومی به عنوان فرصت هایی برای متعادل سازی نفوذ اختیار، تمایل دارند. احترام به خود (عزت نفس) عملی است که در کانون کنترل، قدرت و اختیار را متعادل ساخته، فرصتی را در زمینه توانمندسازی آنها فراهم می سازد.

طبق پژوهش انجام شده توسط یاهیا ملهم، چهار عامل زیر، ارتباط مستقیم و تأثیر بسزایی بر توانمندسازی کارکنان سازمان ها دارند که در محیط رقابتی بایستی به آن توجه خاص کرد تا سازمان ها بتوانند پاسخگوی تغییرات سریع و با کیفیت بالا باشند، تا علاوه بر رضایت کارکنان، رضایت مشتریان را فراهم سازند. (طاهری لاری، ۱۳۷۷)

(۱) **دانش و مهارت کارکنان:** ارتقای مهارت و دانش کارکنان که رابطه مستقیمی با کارآفرینی و اثربخشی کارکنان دارد و جایگزینی دانشگران به جای صنعتکاران ناشی از تغییر پارادایم در توسعه منابع انسانی است. از این رو توسعه دانش و مهارت کارکنان برگ برنده سازمان های دانشی است.

(۲) **اعتماد:** هیران، نیازمند اعتماد و انتشار قدرت و پذیرش ایده های جدیدی هستند. جریان اطلاعات و دانش تأثیر مثبت بر این بعد و بر پاسخگویی و مسئولیت پذیری کارکنان دارد.

(۳) **ارتباطات:** ارتباطات دوجانبه، وسیله ای است که دانش کارکنان را در مجاری ارتباطی سازمان برای خدمت بهتر به مشتریان گسترش خواهد داد. توزیع اطلاعات برای کارکنان به منظور عملکرد بالای سازمان حیاتی است. کانال های ارتباطی و اطلاعاتی در سازمان ها موجب ارتقای دانش و اعتماد سازمانی نیز می شود.

(۴) **انگیزه:** توجه به نیازها و انگیزه های کارکنان و پرداخت پاداش بر اساس عملکرد در این راستا موردنظر است و



مفاهیم توانمندسازی و تحول سازمانی

اگرچه تعاریف زیادی راجع به توانمندسازی منابع انسانی و تحول سازمانی وجود دارد، در این مقاله به ارایه تعریفی مختصر بسند می شود.

توانمندسازی: توانمندسازی کارکنان عبارت است از مجموعه سیستم ها، روش ها و اقداماتی که از راه توسعه قابلیت و شایستگی افراد در جهت بهبود افزایش بهره وری، بالندگی و رشد و شکوفایی سازمان و نیروی انسانی با توجه به هدف های سازمان به کار گرفته می شوند.

(Carter, 2001)

به اعتقاد روبینز، توانمندسازی دارای معنای عام و خاص و تعبیرهای بیشماری است. در تعریف توانمندسازی عواملی چون انگیزش درونی، ادراک و تعهد، ساختار شغل، انتقال قدرت یا اختیار و تسهیم منابع و اطلاعات به کار رفته است.

(Robbins, et al., 2002)

بنا به تعریفی دیگر تواناسازی فرایندی است که از راه آن مدیران به کارکنان اجازه می دهند تا قدرت به دست آورند و در داخل سازمان نفوذ یابند. (ایران نژاد پاریزی، ۱۳۸۱)

تحول سازمانی: تحول سازمان، تلاشی است برنامهریزی شده در سراسر سازمان که به وسیله مدیریت عالی سازمان اداره شده و اثربخشی و سلامتی سازمان را از راه برنامه های تغییر برنامهریزی شده در فرایندهای سازمان، با استفاده از علوم رفتاری افزایش می دهد. (الوانی، ۱۳۸۵)

در تعریف دیگر، تحول سازمان عبارت است از فرآیند برنامهریزی شده در تغییر فرهنگ یک سازمان از طریق بهره گیری از نظریه، پژوهش و فنون علوم رفتاری. (بورک، ۱۹۹۴)



عوامل موثر بر تحول سازمانی

به طور کلی ایجاد هر نوع تغییر، نوآوری و نهایتاً تحول سازمانی مشخص مستلزم انجام اصلاحاتی در یک یا چند عامل کلیدی سازمان‌ها است. این عناصر کلیدی در ایجاد تحول سازمان‌ها عبارتند از:

۱- **ساختار سازمانی:** که الگویی از تعاملات و هماهنگی طراحی شده از طرف مدیریت برای مرتبط ساختن وظایف افراد و گروه‌ها به منظور نایل شدن به هدف‌های سازمانی است.

۲- **فن آوری:** به‌ویژه در حوزه IT، شامل دانش، ابزار و وسایل روش‌های انجام کار است که یک سازمان برای تولید محصولات و توزیع خدمات خود به نحو مطلوب و متناسب با تکنولوژی روز بایستی به کار گیرد.

۳- **نیروی انسانی:** منظور از ایجاد دگرگونی افراد در محیط کار، اصلاح مهارت‌ها، ادراک‌ها، برداشت‌ها و رفتار مورد لزوم برای انجام وظایف کاری است. به منظور افزایش میزان تاثیر در تحول صورت گرفته در دیگر عناصر سازمانی، از قبیل ساختار سازمانی و فن آوری، دگرگونی در بخش نیروی انسانی لازم است.

۴- **بهبود ارتباطی فرهنگ سازمانی:** منظور از فرهنگ سازمانی مجموعه‌ای از ارزش‌ها، تعهدات و باورهای مشترک است که اعضای یک سازمان را به هم پیوند می‌دهد. لازم است که همراه با سایر عوامل کلیدی تحول سازمانی بهبود ارتباطی باشد.

نهایتاً با انجام تحول سازمانی به اهداف زیرنایل خواهیم شد:

(۱) افزایش سازگاری بین ساختار، فرایندها، استراتژی، افراد و فرهنگ سازمان

(۲) ایجاد و توسعه راه‌حل‌های نو و خلاقانه در سازمان

(۳) توسعه توانایی نو سازی سازمان در همین ارتباط فرنج وندل بیان می‌دارد که بهبود و تحول سازمانی تلاشی طولانی مدت برای تقویت توان حل مسئله سازمان و نو سازی فرایندهای آن مبتنی بر مدیریت موثر و فرهنگ مشارکت‌پذیری با استفاده از عوامل تغییردهنده (مداخله‌گر) و بهره‌گیری از دانش رفتاری است. (الحسینی، ۱۳۷۹)



نقش توانمندسازی منابع انسانی در تحول

صاحب نظران مدیریت تحول و بهسازی سازمان،

متغیر جدیدی با عنوان توانمندسازی کارکنان را به عنوان عامل اثرگذار در بهبود عملکرد و بهسازی منابع انسانی و تحول سازمانی معرفی کرده‌اند (سالامون، ۱۹۹۲).

حال به منظور توانمندسازی نیروی انسانی بایستی به ترتیب مراحل زیر طی شود.

۱- **مرحله تسلط:** یک مدیر، هنگامی می‌تواند افرادی را که در حیطه نظارتش هستند، توانمند سازد که خودش بر آن نیروها اشراف کامل داشته باشد. در این مرحله مدیر به دلیل اقتداری که دارد، تصمیم می‌گیرد و کارکنان تصمیم‌های او را به مرحله اجرا درمی‌آورند، تا از این راه به توانایی‌های آنان افزوده شود.

۲- **مرحله مشورت:** هدف این مرحله، آن است که کارکنان به این باور برسند که مدیر با آنان مشورت می‌کند و حتی در مواردی که می‌داند کارکنان اشتباه می‌کنند با آنها موافقت می‌کند تا در عمل با مشکلات برخورد کنند.

۳- **مرحله مشارکت:** در این مرحله، تصمیم‌ها توسط مدیر و کارکنان سازمان به طور مشترک

گرفته می‌شود.

۴- **مرحله تفویض اختیار:** در این مرحله به کارکنان سازمان اختیار داده می‌شود که تصمیم بگیرند

اگر توانمندسازی سرمایه انسانی را معادل توانمندسازی منابع انسانی بدانیم، آنگاه نتایج زیر قابل حصول است:

- سرمایه‌گذاری بر روی منابع انسانی، کارکنان دانش و مهارت‌های لازم را برای خلق محصولات و خدمات جدید به دست می‌آورند.

- سرمایه‌گذاری بر روی سرمایه انسانی به عنوان یکی از اجزای اساسی سازمان شناخته می‌شود و سبب ارتقای کارکنان می‌شود.

- سبب بهره‌وری در اقتصاد ملی می‌شود. (بر بهره‌وری در اقتصاد ملی تاثیر گذار است)

- باعث توانایی درونی شرکت در کسب مزیت رقابتی می‌شود.

- بر بهره‌وری کارکنان در محیط کار تاثیر گذار است.

- سبب رشد اقتصاد ملی می‌شود.

از آنجا که توانایی و مهارت افراد به عملکرد بهتر و تغییر و تحول سازمان کمک می‌کند، انجام هر گونه هزینه در آموزش و توسعه آن نوعی سرمایه‌گذاری بلندمدت محسوب می‌شود که سازمان تا مدت‌ها بتواند از نتایج آن بهره‌مند شود



نتیجه گیری

دگرگونی و تحول سازمانی در دنیای پر رقابت هزاره سوم و ایجاد و بهره‌برداری از مریت رقابتی مستلزم داشتن منابع انسانی بالغ و دارای قابلیت است. نیروی انسانی امروز به عنوان مهم‌ترین منبع سازمانی و یک ابزار نیرومند در تغییر و تحولات به شمار آمده و دامنه تأثیرات آن ابعاد وسیع‌تری از سازمان را دربر می‌گیرد. نسل جدید نیروی کار و مدیریت عملکرد دیگر با روش‌های سنتی قابل اداره کردن نیست. بر این اساس بقا و موفقیت سازمان‌های امروزی در گرو توانمندی نیروی انسانی آنهاست. به عبارت دیگر، نمی‌توان از نیروی انسانی انتظار عملکرد عالی داشت، در حالی که نیازهای اجتماعی، اقتصادی و امنیتی، روحی و روانی آنها را برآورده نکرد.

در جهان متلاطم امروزی شرکت‌های پیشرو بیش از هر دور هوزمان دیگری به اهمیت و توجه به کارکنان خود پی برده‌اند. آنها در یافتن راه‌هایی که چگونه می‌توان با تأکید بیشتر بر حفظ و توسعه سرمایه انسانی خود در بالاترین نقطه اقتصاد جهانی جای گرفت. در این راستا توانمندسازی منابع انسانی، ابزاری است بسیار کارآمد که نویدبخش توسعه و بهبود عملکرد در سازمان‌ها بوده و اجرای آن تضمین‌کننده سریع‌رشد و تحول سازمانی خواهد بود، بنابراین سازمان‌ها باید عامل برتری رقابتی خود را در درون سازمان بیابند نه در خارج آن.

به هر حال سرمایه انسانی، کلیدی برای رشد اقتصادی جوامع محسوب می‌شود و یک سرمایه مهم و ضروری جهت رشد و توسعه اقتصادی است و از این نظر می‌توان آن را با سرمایه‌ها و دارایی‌های فیزیکی سازمان مقایسه کرد. از آنجا که توانایی و مهارت افراد به عملکرد بهتر و تغییر و تحول سازمان کمک می‌کند، انجام هر گونه هزینه در آموزش و توسعه آن نوعی سرمایه‌گذاری بلندمدت محسوب می‌شود که سازمان تا مدت‌ها بتواند از نتایج آن بهره‌مند شود. دلیل این امر آن است که در محیط متغیر و شدیداً رقابتی کنونی تنها به کمک نیروی انسانی خلاق و نوآور می‌توان به مزیت رقابتی دست یافت. در نتیجه سازمان‌ها باید به سازمان‌هایی پویا و یادگیرنده تبدیل شوند تا کارکنانشان با توانایی‌هایی که از خود بروز می‌دهند، قابلیت انطباق با تغییرات و نهایتاً تحول سازمانی را در عرصه رقابت داشته باشند.

Result



فرایند راهبردی توانمندسازی منابع انسانی

به‌طور کلی مراحل و فرایندهایی برای توسعه منابع انسانی و مشارکت فعال مدیران عالی سازمان در توانمندسازی نیروی انسانی وجود دارد که اگر این فرایند در سازمان‌ها نهادینه شود، نیروی انسانی توانمند و دانشی به‌ارمغان می‌آورد. به‌طور خلاصه این فرایند به‌صورت تیتروار در ۷ گام اصلی زیر بر اساس چشم‌انداز سازمان و منابع انسانی قابل اجراست. (طالبیان و وفایی، ۱۳۸۸)

گام اول: بیان فلسفه وجودی و مأموریت سازمان

گام دوم: شناخت دقیق و کافی از وضعیت استراتژیک سازمان. این گام شامل مراحل زیر است:

الف) بررسی استراتژی‌های کسب و کار، ب) تجزیه و تحلیل محیط داخلی و ج) تجزیه و تحلیل محیط خارجی.

گام سوم: تجزیه و تحلیل قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها (ارایه مدل تجزیه و تحلیل SWOT)

گام چهارم: تجزیه و تحلیل منابع انسانی با توجه به عناصر سازمان

گام پنجم: بررسی مجدد SWOT و تعیین و شناسایی افراد کلیدی که تأثیر مهمی بر استراتژی سازمان دارند

گام ششم: برنامه‌های عملی توانمندسازی منابع انسانی

گام هفتم: اجرا و ارزیابی بازخورد

ارایه راهکارها و پیشنهادات

از آنجا که در سال‌های اخیر، جهان شاهد تحولات جدیدی در حوزه مبارزه با نظام سرمایه‌داری محض بوده است و با توجه به تغییر رویکرد منابع و افزایش سهم سرمایه و دارایی‌های سازمان‌های امروزی از سوی سخت‌افزار به مغزافزار، اهمیت نیروی انسانی بیش از گذشته و بیش از هر دور هوزمانی نمود پیدا کرده است. لذا در هزاره سوم سازمان‌ها برای تحول و توسعه بیشتر به سرمایه‌های اجتماعی به‌ویژه منابع انسانی متکی هستند تا سرمایه‌های مادی و فیزیکی. بدیهی است سازمان‌ها در مسیر توسعه و تحول مربوطه باید مجهز به منابع انسانی توانمند و کارا باشند. بر اساس مطالعات به‌عمل آمده در این مقاله، رویکرد اصلی سازمان‌ها به منظور رشد بهره‌وری و اقتصادی بر پایه توانمندسازی منابع انسانی، «توجه به آموزش و تحصیلات نیروی کار در کنار مزایای شغلی» است. بر این اساس می‌توان به‌عنوان راهکارهای عملی، برخی از استراتژی‌های موفق در راستای توانمندسازی کارکنان سازمان‌ها را به‌طور خلاصه به شرح زیر پیشنهاد کرد:

سرمایه انسانی، کلیدی برای رشد اقتصادی جوامع محسوب می‌شود و یک سرمایه مهم و ضروری جهت رشد و توسعه اقتصادی است و از این نظر می‌توان آن را با سرمایه‌ها و دارایی‌های فیزیکی سازمان مقایسه کرد

«استراتژی بسترسازی ارتباطات و فراهم کردن فن‌آوری اطلاعاتی»

«استراتژی پرداخت حقوق، دستمزد و پاداش مناسب کارکنان»

«استراتژی برخورداری از حمایت مدیران ارشد»

«استراتژی دادن آزادی عمل و استقلال کاری»

«استراتژی توسعه کارکنان دانش‌محور»

«استراتژی مشارکت در کسب و کار»



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

منابع:

- (۱) آرمسترانگ، مایکل، (۱۳۸۴)، منابع انسانی، مترجمان دکتر سید محمد اعرابی، داود ایزدی، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران
- (۲) اسکات، سینتیا، (۱۳۷۵)، تواناسازی کارکنان، سروش (انتشارات صداوسیما)، موسسه تحقیقات و آموزش مدیریت، کرج
- (۳) آقاییار، سیروس، (۱۳۷۹)، تواناسازی کارکنان و توانمندسازی، سپاهان، اصفهان.
- (۴) ایران نژاد یازی، مهدی (۱۳۸۱)، رفتار سازمانی، تهران
- (۵) باکینگهام، مارکوس (۱۳۸۲)، کشف توانمندی ها، مترجم رضایی نژاد، انتشارات فرا، کتاب: Nodiscover your strengths
- (۶) پایگاه مقالات علمی مدیریت www.system.parsiblog.com
- (۷) الحسینی، حسن، (۱۳۷۹)، توانمندسازی کارکنان و تحول سازمانی، پایگاه خبری علمی آموزشی و تحصیلات تکمیلی، تهران
- (۸) الوانی، سید مهدی، (۱۳۸۵)، مدیریت منابع انسانی، نشر نی، تهران
- (۹) رابینز، استیفن، (۱۳۸۴)، کلیدهای طلایی مدیریت منابع انسانی، مترجم غلامحسین خانقایی، انتشارات فرا، تهران
- (۱۰) سعادت، اسفندیار، (۱۳۸۰)، مدیریت منابع انسانی، انتشارات سمت، تهران
- (۱۱) سمیعی نصر، محمود، (۱۳۹۱)، روش تحقیق با رویکرد بر تدوین پایان نامه نویسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب
- (۱۲) سید جوادین، سید رضا، (۱۳۸۰)، مدیریت منابع انسانی، نشر نگاه دانش، تهران
- (۱۳) طالبیان، احمد رضا، تغییر سازمانی راهبردی یا رویکردی نظامگرا، ماهنامه تدبیر، انتشارات سازمان مدیریت صنعتی، شماره ۱۱۸، ص ۳۸.
- (۱۴) طالبیان، احمد رضا و فابی، فاطمه، (۱۳۸۸)، الگوی جامع توانمندسازی منابع انسانی، مدیریت منابع انسانی، ماهنامه تدبیر، سال بیستم، شماره ۲۰۳
- (۱۵) طاهری لاری، مسعود، (۱۳۷۷)، مدیریت تغییر و تحول سازمانی، انتشارات درخشش، مشهد
- (۱۶) فتحی، قاسم، (۱۳۸۷)، بررسی عوامل موثر بر توانمندسازی منابع انسانی، پایان نامه کارشناسی ارشد مدیریت دولتی گرایش مالی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد مرکزی، تهران
- (۱۷) کاتر، جان پی، (۱۳۸۱)، رهبری تحول آفرین، مترجم دکتر محمدعلی طوسی، مرکز آموزش مدیریت دولتی، تهران
- (۱۸) کارتر، جان پی، (۱۳۸۲)، رهبری تحول، مترجمان دکتر مهدی ایران نژاد یازی، مینوسلسله، ناشر موسسه تحقیقات و آموزش مدیریت، تهران
- (۱۹) کینلا، دیسی، (۱۳۸۳)، توانمندسازی منابع انسانی، مدیران، تهران
- (۲۰) گری، دسلر، مبانی مدیریت منابع انسانی، (۱۳۸۰)، مترجمان علی پارسائیان، سید محمد اعرابی، انتشارات دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران
- (۲۱) میر سپاسی، ناصر، (۱۳۷۶)، مدیریت منابع انسانی و روابط کار، انتشارات شروین، تهران
- (۲۲) نادری، ناهید، رجاتی پور، سعید، جمشیدیان، عبدالرسول، مفاهیم و راهبردهای توانمندسازی، مجله تدبیر، شماره ۷۸۶

An integrative model of the (۲۰۰۲)، T.L.Robbins ,M.D.Crino ,L.D.Fredendall
-۴۱۹.p ,۱.N ۱۲. empowerment process, Human Resource management « v

۴۴۳
Strategic planning (in nonprofit or for profit (۲۰۰۱) ,Carter McNamard
organizations), <http://www.Strategicplanning.com>
Mike losey and Sue Meisinger and Dave Urich, The Future of Human
۲۰۰۵, Resoure Management, John Wiley & Sons Inc, New Jersey



نقش لاک‌پشت‌های دریایی در محیط زیست دریایی و تنوع عوامل تهدیدکننده حفاظت این جانوران را اجتناب‌ناپذیر ساخته است. مفهوم حفاظت امروزه با آنچه در چنددهه پیش مطرح بوده کاملاً متفاوت شده است. سابق بر این حفاظت محیط زیست به محصور کردن، محدود کردن و دست‌نزدن به یک منبع چغ‌طبیعی و چغ‌فرهنگی اطلاق می‌شد. در حالی که امروز مفهوم حفاظت محیط زیست شامل نگهداری و توسعه منبع برای نسل حاضر و نسل‌های آینده است. در این رابطه حفاظت برای توسعه و توسعه برای حفاظت ضروری تلقی می‌شود. در حفاظت سنتی تفکری وجود داشت که مردم را با حفاظت در تعارض می‌دید و به منظور اجرای هرگونه برنامه حفاظتی لزوم موفقیت را در حذف ارتباط مردم با موضوع موردنظر می‌دید. فلسفه حفاظت از محیط زیست امروزه مدیریت استفاده انسان از منابع محیط به منظور پایداری و نگهداری بالاترین تنوع ممکن زندگی تعریف می‌شود تا دامنه رفاه انسان حاضر و نسل‌های آینده تامین شود (مخدوم، ۱۳۸۳). حفاظت‌رأمی توان به عنوان یک برنامه مدیریتی در طبیعت نیز تعریف کرد و با این هدف به دنبال نگهداری از تعادل طبیعت و تنوع و تغییرات تکاملی است (Lincoln et al., ۱۹۹۸). برنامه‌های نگهداشت از منابع با سه رویکرد مختلف حفاظت (بهره‌برداری مناسب)، حمایت (بهره‌برداری غیرمصرفی) و حراست (دست‌نزدن) صورت می‌گیرد که تشریح هر یک، خارج از مأموریت این مقاله است، با این وجود از هر سه رویکرد می‌توان برای حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی بهره‌گرفته تاکنون برنامه‌های حفاظتی مختلفی توسط سازمان‌های بین‌المللی، منطقه‌ای یا محلی برای حمایت از لاک‌پشت‌های دریایی تدارک دیده شده است که قضاوت و ارزیابی آنها چندان ساده نیست. ارزیابی برنامه حفاظت لاک‌پشت‌های دریایی به دلیل اینکه در فرایند آن بسیاری از جمعیت‌های لاک‌پشت‌های دریایی مورد دست‌نزدن قرار نگرفته، دشوار است (Bjorndal & Bowen, ۲۰۱۱). بیشتر اطلاعات از جمعیت‌های لاک‌پشت‌های دریایی از شمارش آشپانه‌ها در ساحل به دست آمده است. اما این اطلاعات تصویر درست و کاملی از وضعیت جمعیت لاک‌پشت‌های دریایی به دست نمی‌دهد (Witherington et al., ۲۰۰۹). بررسی‌ها نشان می‌دهد که لاک‌پشت‌های دریایی به دلیل کندی رشد و سن بلوغ بالا و نرخ پایین باروری، در معرض تهدیدات بسیاری هستند. رویکردهای حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی می‌تواند پیشگیرانه، کنترلی و ترمیمی باشد. حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی، نگهداشت و مراقبت از گونه و زیستگاه‌های (نسل‌آوری و تغذیه‌ای) این گونه را محور توجه قرار می‌دهد که انواع اقدامات مرتبط با رویکردهای یادشده در ادامه معرفی می‌شود.

مریم مهتابی اوغانی^۱، افشین دانه‌کار^۲، سهراب شرفی^۳، حمید فرحمنی^۴

- ۱- دانشجوی کارشناسی ارشد محیط زیست، دانشکده منابع طبیعی دانشگاه تهران
- ۲- دانشیار گروه محیط زیست، دانشکده منابع طبیعی، دانشگاه تهران
- ۳- استادیار گروه محیط زیست، دانشکده منابع طبیعی، دانشگاه تهران
- ۴- دانشیار گروه شیلات، دانشکده منابع طبیعی، دانشگاه تهران

اقدامات حفاظتی از لاک پشت‌های دریایی با رویکرد پیشگیرانه

اقداماتی که به این منظور برای حفاظت لاک پشت‌های دریایی انجام می‌شود را می‌توان به شرح زیر بیان کرد:

توسعه پشتوانه قانونی

یکی از راه‌های حفاظت از لاک پشت‌های دریایی وضع قوانین و مقرراتی در جهت حفاظت از آنهاست. برخی کشورها اقدامات موثری در این ارتباط به انجام رسانده‌اند. در ایالات متحده آمریکا هر گونه صدمه و آسیب رساندن به لاک پشت‌های دریایی، کشتن و از بین بردن تخم این خزندگان و خرید و فروش لاک پشت‌های دریایی و فراورده‌های حاصل از آنها غیرقانونی و با پیگرد همراه است (Mortimer & Donnelly, ۲۰۰۷). کنوانسیون تجارت بین‌المللی گونه‌های در معرض خطر نیز تجارت گونه‌های در معرض خطر و تهدید را در سطح بین‌المللی کنترل می‌کند و به همین منظور فهرست‌هایی را منتشر ساخته است. لاک پشت‌های دریایی نیز در ضمیمه ۱ این کنوانسیون قرار دارند و حمایت از آنها در برابر تجارت بین‌المللی توسط تمام کشورهای که این توافق‌نامه را پذیرفتند لازم‌الاجرا است (Conserveturtles, ۲۰۱۱). در بسیاری از مناطق جهان همکاری‌های مشترکی بین کشورها وجود دارد تا لاک پشت‌های دریایی مورد حفاظت قرار گیرند. در منطقه آسیا و اقیانوسیه باتدوین کنوانسیون گونه‌های مهاجر برنامه‌ای برای منطقه تهیه شد که حاصل آن یادداشت تفاهم در اقیانوس هند و جنوب شرق آسیا است. عنوان کامل این تفاهم‌نامه «یادداشت تفاهم حفاظت و مدیریت لاک پشت‌های دریایی و زیستگاه آنها در جنوب شرق آسیا» است و اکثر کشورهای منطقه از جمله ایران به عضویت آن درآمده‌اند.

راہکارهای حفاظت
از لاک پشت‌های
دریایی

این یادداشت تفاهم یک برنامه مدیریتی و حفاظتی برای همه کشورهای تاریر کرده و سعی دارد همه اعضا این برنامه را به صورت ملی در دستور کار خود قرار دهند؛ برنامه جامعی که بیشتر بر حفاظت زیستگاهها، انجام تحقیقات پایه و اولیه و کاهش عوامل مرگ و میر لاک پشت های دریایی تأکید دارد (مبارکی، ۱۳۸۵). در کشور ایران نیز بر اساس قانون شکار و صید این گونه به عنوان گونه حمایت شده و در معرض خطر معرفی شده و شکار و صید آن شامل جرایم زیست محیطی است.

توسعه آموزش

آموزش برای حمایت از لاک پشت های دریایی و زیستگاه آنها در سطوح مختلف آموزش پذیران صورت می گیرد. این آموزش می تواند در سطح جامعه از طریق تنویر افکار عمومی، در سطح جامعه محلی و یا مدیران و تصمیم گیرندگان باشد. آموزش می تواند به صورت رسمی در مدارس و دانشگاه ها و غیر رسمی در رسانه ها و یا با تهیه و توزیع صورت گیرد. تنویر افکار عمومی یکی از راه های حفاظت از لاک پشت های دریایی در سراسر جهان شناخته شده است. در طول سه دهه گذشته لاک پشت های دریایی برای استفاده های غیر مصرفی مانند فعالیت های گردشگری، امور پژوهشی و آموزشی در نزد مردم اهمیت بی سزا پیدا کرده اند. هر یک از این فرصت ها نیز به نوبه خود با ایجاد فرصت های شغلی مزایای اقتصادی و فرهنگی متنوعی به همراه داشته است (Frazier, ۱۹۹۹). آموزش جامعه محلی نیز به تغییر رفتار آنها در توسعه فیزیکی ناحیه کرانه ای مربوط است. با توسعه ساخت و سازهای ساحلی، زیستگاه های مطلوب آشیانه گذاری لاک پشت های دریایی نیز روز به روز محدودتر می شود. به عنوان مثال حدود ۲۰ درصد سواحل فلوریدا به وسیله اقدامات ناشی از توسعه ساحلی متاثر شده اند و این امر تخریب تل ماسه های ساحلی را در پی داشته است. بر این دو عامل افزایش سطح آب دریا و توسعه ساحل تهدیدی برای تل های ماسه ای که لاک پشت های دریایی برای آشیانه گذاری از آن استفاده می کنند، به حساب می آید و بنابراین برای حفاظت از زیستگاه های باقیمانده اجرای برنامه های آموزشی ضروری است. توسعه سواحل همچنین آلودگی نوری و توسعه نورهای اضافی ساحل را نیز به دنبال دارد که باعث گیج شدن لاک پشت های ماده و جهت یابی نادرست بچه لاک پشت می شود. آموزش جوامع محلی می تواند برخورد مسوولانه آنها برای حمایت از لاک پشت های دریایی را به دنبال داشته باشد (Tucker, ۲۰۱۰).

تعیین مناطق حفاظت شده برای لاک پشت های دریایی

انتخاب مناطق حفاظت شده در زیستگاه آشیانه گذاری و تغذیه ای لاک پشت های دریایی یک اقدام موثر برای حفاظت لاک پشت های دریایی به حساب می آید که رسیدن به این هدف در بلندمدت امکان پذیر است (Mortimer & Donnelly, ۲۰۰۷). در این روش مناطق تخمگذاری لاک پشت های دریایی شناسایی و از توسعه این مناطق جلوگیری می شود. همچنین زیستگاه های حساس دریایی شناسایی و به افراد محلی و بهره داران دریامعرفی می شود تا به این وسیله از تخریب زیستگاه لاک پشت های دریایی جلوگیری به عمل آید.

سایر اقدامات پیشگیرانه

از دیگر اقدامات پیشگیرانه برای حمایت از لاک پشت های دریایی با مشارکت مردم نیز می توان به موارد زیر اشاره کرد:

تمیز و پاکیزه نگاه داشتن ساحل از هر گونه آلودگی نفتی و زباله؛

غذاندن به لاک پشت های دریایی، زیرا این کار آنها را تشویق می کند که به مردم نزدیک شوند و در مناطق شلوغ ممکن است این مسأله به صدمه دیدن لاک پشت ها نیز منجر شود؛

نصب تابلو، پخش اطلاعیه و تنویر افکار جوامع محلی نزدیک به مکان های تخمگذاری در فصول تولید مثل لاک پشت های دریایی؛

خریداری نکردن محصولات ساخته شده از لاک پشت های دریایی؛

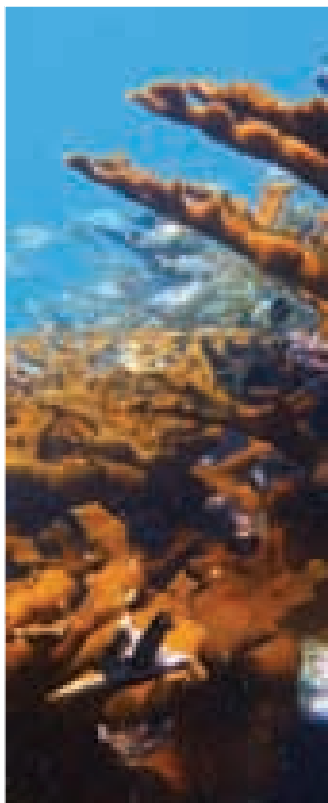
کاهش زباله های پلاستیکی؛ وجود پلاستیک های شفاف در سطح آب دریا باعث می شود تا لاک پشت های دریایی به اشتباه آن را بلعیده و در اثر انسداد معده از بین بروند (فداکار، ۱۳۸۶). به ویژه لاک پشت چرمی که نمی تواند بین عروس دریایی (jellyfish) که یکی از اجزای رژیم غذایی اش است و کیسه های پلاستیکی شناور تمایزی قایل شود (STC, ۲۰۱۱).

سابق بر این حفاظت محیط زیست به محصور کردن، محدود کردن و دست زدن به یک منبع، چه طبیعی و چه فرهنگی اطلاق می شد، در حالی که امروزه مفهوم حفاظت محیط زیست شامل نگهداری و توسعه منبع برای نسل حاضر و نسل های آینده است

آگاهی از مناطق آشیانه گذاری لاک پشت های دریایی و پرهیز از نزدیک شدن به لانه ها و لگدکوبی آنها و همچنین دوری کردن از نزدیک شدن به بچه لاک پشت ها در هنگام حرکت به سمت دریا (Defenders, ۲۰۱۲)؛

کاهش مواد شیمیایی مصرفی؛ مواد شیمیایی که در خانه استفاده می شود می تواند به آب های ساحلی راه یابد و باعث از بین رفتن گیاهان و جانوران شود. یک راه حل مناسب برای این مشکل استفاده از مواد زیست تخریب پذیر به جای مواد شیمیایی است (Defenders, ۲۰۱۲)؛

اجتناب از لگد مال کردن پوشش های گیاهی ساحل؛ به جای راه رفتن روی تپه های شنی از گذرگاه چوبی استفاده شود؛ زیرا پوشش های گیاهی باعث تثبیت شن و ماسه و کاهش فرسایش می شود (FWS, ۲۰۱۰).



۲- مطالعه لاک‌پشت‌های دریایی نشان‌گذاری شده

مطالعات بر روی لاک‌پشت‌های دریایی نشان‌گذاری شده سالانه با آغاز فصل آشیانه‌گذاری لاک‌پشت‌های دریایی آغاز می‌شود. اطلاعات حاصل از نشان‌گذاری نشان می‌دهد که لاک‌پشت‌های دریایی هر دو تا چهار سال یک‌بار برای آشیانه‌گذاری به ساحل مراجعه می‌کنند و طول عمر باروری آنها نیز اندازه‌گیری می‌شود. تگ‌های علامت‌گذاری از جنس تیتانیوم است که پس از پایان فرآیند تخم‌گذاری بر روی باله لاک‌پشت زده می‌شود. مطالعات شبانه‌در ساحل بر روی مکان‌های آشیانه‌گذاری لاک‌پشت‌های دریایی اطلاعاتی را در مورد فعالیت، پراکنش و حرکات لاک‌پشت‌ها در ساحل آشیانه‌گذاری فراهم کرده و نیز در ارزیابی درجه تناسب زیستگاه آشیانه‌گذاری کمک موثری می‌کند (Tucker, ۲۰۱۰). افزایش شمار زیست‌شناسان و حامیان حیات وحش در سراسر جهان با تمرکز بر روی لاک‌پشت‌های دریایی باعث شناخت ویژگی‌های رفتاری و فیزیولوژیک این گونه می‌شود و در نهایت می‌تواند به حفاظت گونه‌بیتانجامد (Mortimer & Donnelly, ۲۰۰۷). در بسیاری از کشورهای حوزه دریایی کارائیب دولت مجوز لازم برای انجام تحقیق و پژوهش و اقدامات حفاظتی در مورد لاک‌پشت‌های دریایی را می‌دهد که این امر کمک موثری در جهت بقا و حفاظت لاک‌پشت‌ها به شمار می‌رود (Beggset al., ۲۰۰۱).



۱- اقدامات حفاظتی از لاک‌پشت‌های دریایی با رویکرد کنترلی

از اقدامات این رویکرد می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- پایش آشیانه‌های لاک‌پشت‌های دریایی پایش آشیانه‌های لاک‌پشت‌های دریایی یک اقدام موثر جهت حفاظت از آنها به شمار می‌آید. از موضوعاتی که لازم است به همین منظور به طور سالانه مورد توجه قرار گیرد می‌توان به الگوهای مکان‌یابی آشیانه و جهت‌یابی نادرست لاک‌پشت‌های دریایی اشاره کرد که از نظر مدیریت زیستگاه و راهکارهای سلبی در مقابل ورود شکارچینی مانند راکون و مورچه آتش حایز اهمیت است. ساحل آشیانه‌گذاری باید از آغاز فصل تخم‌گذاری لاک‌پشت‌های دریایی گشت‌زنی شود (Tucker, ۲۰۱۰). گاهی اوقات زیست‌شناسان برای حفاظت از آشیانه‌های لاک‌پشت‌های دریایی با قرار دادن تابلوهایی در مکان آشیانه آن را متمایز از بخش‌های دیگر ساحل می‌کنند (Seaworld, ۲۰۱۲) (شکل ۱). هر آشیانه‌ای که در محدوده نفوذ مد دریا،

فرسایش و توسعه ساحلی انتخاب می‌شود باید به محل امنی انتقال یابد. در این روش تخم‌ها با دقت بدون هیچ‌گونه دگرگونی از لانه برداشته شده و در جعبه‌هایی از جنس استایروفوم به محل جدید برده می‌شوند. این محل جدید شبیه مکان اصلی است که تخم‌ها توسط لاک‌پشت مادر در آن قرار داده شده بود. در این مکان گودالی حفر می‌شود و تخم‌ها در آن قرار داده می‌شود. سپس این آشیانه‌های انتقال یافته برای بررسی موفقیت تفریخ مورد بررسی قرار می‌گیرد (Horrockset al., ۱۹۸۷).

شکل ۱- نصب تابلو در مکان آشیانه‌گذاری لاک‌پشت دریایی



۳- ردیابی ماهواره‌ای لاک‌پشت‌های دریایی

روش دیگری که برای مطالعه و حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی استفاده می‌شود استفاده از ردیاب‌های ماهواره‌ای است. از ردیاب‌های ماهواره‌ای برای لاک‌پشت‌های دریایی، به ویژه لاک‌پشت‌های نر استفاده شود، زیرا فرصت کمی برای مطالعه زیستگاه لاک‌پشت‌های نر در دریا وجود دارد و لاک‌پشت‌های نر برخلاف لاک‌پشت‌های ماده که برای آشیانه‌گذاری به ساحل مراجعه می‌کنند، هرگز به ساحل مراجعت نمی‌کنند. به علاوه این پایش پس از نشان‌گذاری لاک‌پشت و رهاسازی آن اجازه می‌دهد رفتار حیوان مطالعه شود (Tucker, ۲۰۱۰). لاک‌پشت‌های دریایی مسافت‌های طولانی از زیستگاه‌های تغذیه‌ای تا سواحل که در آنجا متولد شده‌اند را مهاجرت می‌کنند. با اتصال فرستنده‌های ماهواره‌ای به لاک‌پشت‌ها، مسیرهای مهاجرت آنها شناسایی می‌شود و نیز تهدیدات بالقوه سواحل آشیانه‌گذاری بهتر مورد بررسی قرار می‌گیرد. این فرستنده‌ها هنگامی که لاک‌پشت‌ها برای لانه‌سازی به ساحل می‌آیند در یک فرایند بدون درد با استفاده از چسب فایبرگلاس و رزین روی کارپاس لاک‌پشت نصب می‌شود (شکل ۳) فرستنده یک سوئیچ هوشمند دارد که نسبت به آب دریا حساس است. هنگامی که لاک‌پشت برای تنفس به سطح آب می‌آید، فرستنده روشن می‌شود و با استفاده از سیستم ماهواره جهانی یک علامت یا سیگنال به یکی از ماهواره‌های در حال گردش که دارای یک رد ثابت و دائم است می‌فرستد. اطلاعات به گیرنده مخابره شده و سپس از طریق ایمیل یا سایت‌های مشخص به دانشمندان و سایر دوستداران محیط زیست در جهان ارسال می‌شود. برای ذخیره و حفظ نیروی باتری هنگامی که لاک‌پشت زیر آب می‌رود، فرستنده به صورت خودکار خاموش می‌شود و می‌توان آن را چنان برنامه‌ریزی کرد که تنها در مدت زمان معینی فعال باشد (Pilcher, ۱۹۹۹). بررسی‌ها نشان داده است که لاک‌پشت‌های دریایی برای حرکت از سواحل فلوریدا به مکان‌های تغذیه‌ای گاه صدها مایل می‌پیمایند (Tucker, ۲۰۱۰).

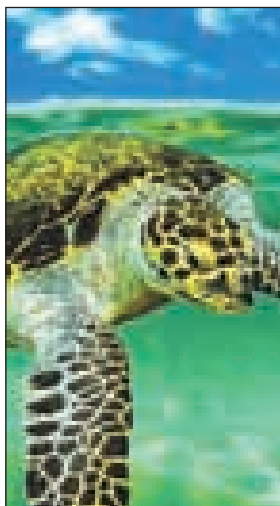


۵- مطالعات اکولوژیک لاک پشت‌های دریایی در آب

بررسی آب‌هایی که لاک پشت‌های دریایی در آن به سر می‌برند در درک واکنش جمعیت لاک پشت‌های دریایی به مواد سمی و خطرناک در آب، مانند جلبک‌های سمی یا ترافیک قایق‌ها کمک می‌کند. محققان نشان دادند که صید و رهاسازی لاک پشت‌های دریایی اطلاعات ارزشمندی را در مورد جمعیت‌های باقیمانده از آنها طی سال در آب‌های سواحل خلیج مرکزی فلوریدا فراهم کرده است. نتیجه بررسی لاک پشت‌های بالغ و جوان در آب‌های نزدیک سواحل اطلاعاتی را از این مرحله حیاتی زندگی لاک پشت‌ها فراهم می‌آورد و نیز در بحث مدیریت و حفاظت لاک پشت‌های دریایی کمک می‌کند (Tucker, ۲۰۱۰).

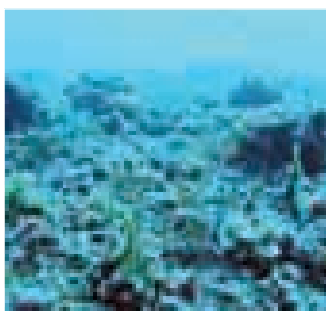
۷- مدیریت فعالیت‌های صید و صیادی

لاک پشت‌های دریایی و به ویژه لاک پشت منقار عقابی مستعد به دام افتادن در داخل تورهای صیادی و قلاب‌های ماهیگیری است (Mortimer, ۱۹۹۸). دام‌هایی مانند لانگ لاین^۱، ترال یا کفکش سینه‌ای (Heather et al., ۲۰۰۸) و تورهای گوشگیر سه نوع از تورهای ماهیگیری هستند که اغلب بر خورد لاک پشت‌های دریایی با این تورها رخ می‌دهد (Sasso & Epperly, ۲۰۰۶). برای حل این مشکل تورهایی با نام تِد تعبیه شده است که می‌تواند با مکانیزم خاصی سبب رهایی لاک پشت‌های به دام افتاده در تورها شود (White, ۲۰۰۴). به علاوه می‌توان از تورهای ماهیگیری لانگ لاین با انشعابات فرعی بلند استفاده کرد و به جای استفاده از قلاب‌های L شکل قلاب‌های مدور همراه با تغییر طعمه در قلاب به کار برد. به عنوان مثال در قلاب‌ها به جای ماهی مرکب از ماهی ساردین استفاده کرد، زیرا ماهی مرکب از جمله طعمه‌های مورد علاقه لاک پشت‌های دریایی گونه عقابی و سرخ است.



۶- کنترل نسبت جنسی در جمعیت لاک پشت‌های دریایی

مدیریت نسبت جنسی نیز نقش موثری را در حفاظت از لاک پشت‌های دریایی ایفا می‌کند، به طوری که بیشتر طرفداران حفاظت از منابع طبیعی معتقدند که فراوانی ماده‌های آشیانه‌گذار برای جوان کردن جمعیت لاک پشت‌های دریایی مطلوب است. محققان با کمک سازمان حفاظت بین‌المللی خزندگان تکنیک‌هایی را ابداع کردند که یک محلول استروژن در تخم تزریق می‌کنند تا با این کار تعداد بیشتری لاک پشت ماده تحت شرایط طبیعی انکوباسیون تولید شود (Seaworld, ۲۰۱۲).



۴- استفاده از افراد داوطلب در

حفاظت لاک پشت‌های دریایی

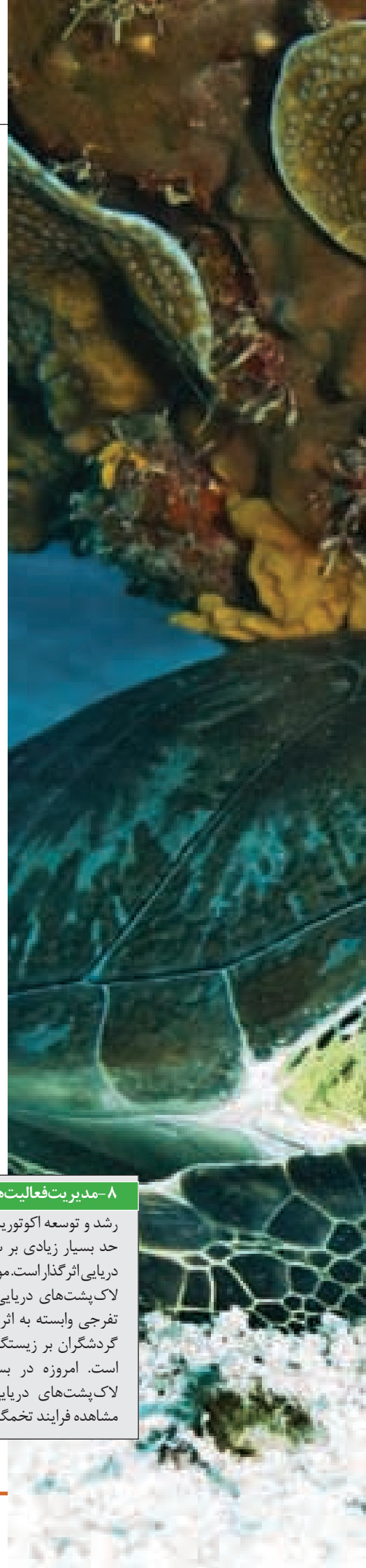
حضور افراد داوطلب در امر حفاظت لاک پشت‌های دریایی بسیار موثر است. این افراد می‌توانند در پاکیزه کردن ساحل آشیانه‌گذاری لاک پشت‌های دریایی و آگاه‌سازی مردم بومی و مدارس ناحیه در مورد راه‌های حفظ لاک پشت‌های دریایی نقش بسیار موثری ایفا کنند (defenders, ۲۰۱۲). این افراد می‌توانند در طی فصل آشیانه‌گذاری با گشت زنی‌های شبانه در ساحل فعالیت‌های آشیانه‌گذاری لاک پشت‌های دریایی را گزارش کنند (Tucker, ۱۹۸۸). این افراد در امتداد خط ساحلی در جستجوی رد پای لاک پشت‌های دریایی که نشان دهنده فعالیت آشیانه‌گذاری این حیوان است و همچنین رد پای بچه لاک پشت‌ها که نشان دهنده پدیدار شدن آنها از آشیانه است، حرکت می‌کنند. گشت زنی شبانه معمولاً تا ۵ صبح و یا تا زمانی که آخرین لاک پشت ساحل را ترک کند به طول می‌انجامد. گشت زنی در ساحل اطلاعاتی در مورد رفتار آشیانه‌گذاری انتخاب مکان آشیانه‌گذاری، وزن لاک پشت، تعداد آشیانه‌های حفر شده، تعداد لاک پشت‌های ماده کشته شده، شمار لاک پشت‌هایی که آشیانه گذاشته‌اند شمار دست‌نخ‌هایی که برای مصرف لسان برداشته شده‌اند و همچنین تعداد تخم‌هایی که بچه‌ها تبدیل شده‌اند، می‌دهد (Mortimer & Donnelly, ۲۰۰۷).

۸- مدیریت فعالیت‌های گردشگری

به جانور باشد. هنگام قایقرانی نیز باید از نزدیک شدن به لاک پشت دریایی پرهیز شود، زیرا برخورد با پروانه قایق یا تصادف با قایق و کشتی می‌تواند آسیب یا مرگ لاک پشت را در پی داشته باشد، بنابراین قایق باید در کانال بماند و از حرکت و لنگراندازی بر بستر علفزارهای دریایی و صخره‌های مرجانی که باعث آسیب و صدمه زیستگاه تغذیه‌ای مهم لاک پشت‌ها می‌شود، نیز خودداری کرد (FWS, ۲۰۱۰).

خروج بچه لاک پشت‌ها از تخم هستند. موضوع مهم در این خصوص تعیین ظرفیت برد گردشگران تجمع یافته پیرامون یک لاک پشت مادر برای مشاهده رفتارهای آشیان‌گزینی و تخم‌گذاری است. برخی مطالعات نشان داده هنگامی که شمار این افراد بیش از ۱۰ نفر باشد با واکنش منفی لاک پشت تخم‌گذار و گاه رها کردن محل تخم‌گذاری همراه است. همچنین نورپردازی و با فلش دوربین‌ها می‌تواند باعث وارد شدن استرس

رشد و توسعه اکوتوریسم در مناطق ساحلی تا حد بسیار زیادی بر سرنوشت لاک پشت‌های دریایی اثرگذار است. موضوع مهم برای حمایت از لاک پشت‌های دریایی در مقابل فعالیت‌های تفرجی وابسته به اثر مستقیم و غیرمستقیم گردشگران بر زیستگاه این خزندگان دریایی است. امروزه در بسیاری از زیستگاه‌های لاک پشت‌های دریایی، گردشگران مشتاق مشاهده فرایند تخم‌گذاری لاک پشت مادر و یا

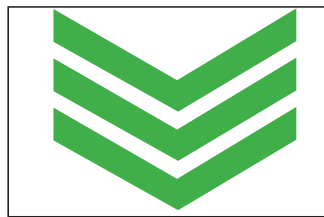


اقدامات حفاظتی از لاک پشت‌های دریایی با رویکرد ترمیمی

از اقدامات این رویکرد می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- تقویت ساحل آشیانه‌گذاری لاک پشت‌های دریایی

می‌توان با پمپاژ شن و ماسه قسمت‌هایی از ساحل را که فرسایش پیدا کرده است تغذیه کرد. با استفاده از برنامه‌های حفاظت از لاک پشت‌های دریایی در سطح خرد، با روش‌های قبل / بعد و روش کنترل / اثر می‌توان آشیانه‌ها و موفقیت تفریح آنها را مورد بررسی و سنجش قرار داد. در این روش در صورت ضرورت، تخم‌ها جابه‌جا شده و به مکان‌های امن تر انتقال داده می‌شوند (Tucker, ۲۰۱۰). از برداشت شن و ماسه در مکان‌های تخم‌گذاری جلوگیری شود، گرچه این عمل در قانون شامل اعمال جریمه و پیگرد قانونی نیز هست. همچنین از ساخت و ساز در حوالی سواحل تخم‌گذاری لاک پشت‌های دریایی جلوگیری به عمل آید که یکی از راه‌ها برای رسیدن به این هدف ارایه طرح مدیریت زیست محیطی است که در آن تمامی حقوق لاک پشت‌های دریایی رعایت شود.



۲- انتقال به پارک وحش‌های دریایی

انتقال لاک پشت‌های دریایی به پارک وحش‌های دریایی از یک طرف روشی برای حفاظت محسوب می‌شود و از طرف دیگر فرصتی برای عموم مردم فراهم می‌کند تا این خزنده دریایی را بشناسند و از نزدیک آن را ببینند و نکاتی در مورد چگونگی اثرگذاری فعالیت‌های انسان بر بقای این حیوان بیاموزند. پارک وحش‌های دریایی در San Orlando, San Diego, Antonio و Busch Gardens Tampa پیشنهاد دادند که تورهایی گردشگری را برای دیدن لاک پشت‌های دریایی برگزار کنند تا مردم در مورد این گونه‌های در معرض خطر اطلاعاتی کسب کنند. به عنوان مثال بخشی از درآمد این تورها به صندوق حفاظت Busch Gardens که یک موسسه خیریه است، واریز می‌شود تا صرف تحقیق در مورد لاک پشت‌های دریایی یا پروژه‌های مرتبط با این گونه شود. در محیط حفاظت‌شده پارک‌ها دانشمندان می‌توانند به بررسی جنبه‌هایی از زیست‌شناسی این خزندگان بپردازند، زیرا مطالعه در محیط‌های طبیعی دشوار و یا غیرممکن است. به علاوه پارک وحش‌های دریایی سالانه به طور متوسط ۴۰ تا ۴۵ لاک پشت سبز، زیتونی، عقابی، گرد و سرخ را تیمار و احیا می‌کنند. بسته به شدت آسیب لاک پشت‌های احیا شده رها سازی می‌شوند. از دیگر مزایای پاک وحش‌های دریایی می‌توان به نجات لاک پشت‌های دریایی از صدمه و آسیب هوای سرد اشاره کرد. درجه حرارت

پایین آب باعث کاهش متابولیسم بدن لاک پشت‌های دریایی می‌شود و این حالت موجب می‌شود که لاک پشت‌های سرمازده از نظر فعالیت کند شوند و قادر به تغذیه نباشند. افسران گشت ممکن است لاک پشت‌هایی را در یک حالت نیمه خواب به صورت شناور در سطح آب ببینند. در دسامبر سال ۱۹۸۹ تعداد ۹۵ قطعه لاک پشت سبز سرمازده را از جزیره Merrite فلوریدا نجات دادند. این لاک پشت‌ها پس از طی ۱۰ هفته در استخرهای پارک وحش فلوریدا بهبودی یافتند و بعد از اینکه آب و هوا گرم شد، لاک پشت‌ها را در همان منطقه‌ای که از آب گرفته بودند، رها سازی کردند (Seaworld, ۲۰۰۵).

مطالعات شبانه در

ساحل بروی

مکان‌های

آشیانه‌گذاری

لاک پشت‌های

دریایی اطلاعاتی را

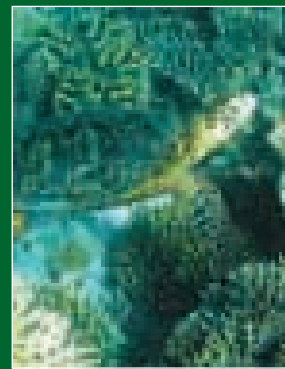
در مورد فعالیت،

پراکنش و حرکات

لاک پشت‌ها در

ساحل آشیانه‌گذاری

فراهم کرده است



۹- سایر اقدامات کنترلی

از دیگر اقدامات کنترلی برای حمایت از لاک پشت‌های دریایی به‌شمار کمتر دمنیز می‌توان به موارد زیر اشاره کرد (FFWCC, ۲۰۱۱):

هنگام شب در صورت روبه‌رو شدن با یک لاک پشت که برای تخم‌گذاری به ساحل آمده است، ضمن حفظ فاصله باید سکوت نیز رعایت شود، زیرا سر و صدا و نور فلاش دوربین مانع از آشیانه‌گذاری و تخم‌ریزی لاک پشت می‌شود (FWS, ۲۰۱۰):

هنگام شب برای پیاده‌روی در ساحل تخم‌گذاری لاک پشت‌ها از نور ماه کمک بگیرد (FWS, ۲۰۱۰):

هنگام فصل آشیانه‌گذاری هرگز در ساحل آتش روشن نشود، زیرا بچه لاک پشت‌ها به سمت نور جذب می‌شوند و به سمت آتش می‌خزند و می‌میرند (FWS, ۲۰۱۰):

تجهیزات تفریحی مانند صندلی، کابین، چتر و قایق را هنگام شب از ساحل بردارید، زیرا این تجهیزات مانع از آشیانه‌گذاری لاک پشت‌ها و همچنین رسیدن بچه لاک پشت‌ها به قیامت می‌شوند (FWS, ۲۰۱۰):

به بچه لاک پشت‌ها برای ورود به آب کمک نکنید، زیرا بچه لاک پشت‌ها قبل از اینکه تلاش برای شنا کردن بکنند، خودشان عضلاتشان را خم می‌کنند (Regula, ۲۰۱۲):

در ساحل چادر نزنید، زیرا ممکن است لاک پشت در هنگام ورود به ساحل به چادرها برخورد کنند و از آشیانه‌گذاری منصرف شوند (Regula, ۲۰۱۲):

در ساحل رانندگی نکنید، زیرا ممکن است با این کار تخم‌ها و یا بچه لاک پشت‌ها را هنگام حرکت به سمت دریا از بین ببرید (Regula, ۲۰۱۲):

جلوگیری از ورود سگ، خوک، نمس، اسب، شتر و بز در طی فصل آشیانه‌گذاری لاک پشت‌های دریایی به ساحل (Green and Ortiz-Crespo, ۱۹۸۵, Alvarado and Figueroa, ۱۹۸۵, Marquez, ۱۹۹۰):



اقدامات مدیریتی انجام شده برای حفاظت لاک پشت‌های دریایی در ایران

در کشور ایران حفاظت از لاک پشت‌های دریایی فقط به ساحل آشیانه‌گذاری لاک پشت‌ها خلاصه می‌شود. طی چند سال گذشته در بخشی از زیستگاه‌های این گونه، با کمک مجامع بین‌المللی اقداماتی صورت پذیرفته است که از آن جمله می‌توان به طرح تکثیر و پرورش لاک پشت‌های دریایی منقار عقابی اشاره کرد. البته اقدامات گسترده‌ای نیز در خصوص اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی مردم بومی در قالب طرح‌های توانمندسازی جوامع محلی اجرا شده است. در بسیاری از موارد افراد بومی به یاری کارشناسان آمده و به عنوان نیروی کار در امر حفاظت مشغول به کارند که می‌توان به مواردی مانند گشت دائم، کنترل سواحل، جمع‌آوری تخم‌ها به محض تولد و انتقال و زیر خاک کردن مجدد آنها در سایت و پلاک‌گذاری لاک پشت‌های به ساحل آمده اشاره کرد (فداکار، ۱۳۸۶).

علاوه بر سازمان حفاظت محیط زیست، دفاتر محیط زیست سازمان منطقه آزاد قشم و سازمان منطقه آزاد کیش، سال‌هاست که مشغول پایش، بهسازی و حفاظت زیستگاه‌های تخم‌گذاری لاک پشت‌های دریایی در این دو جزیره هستند و در قشم حتی موفق به توانمندسازی جامعه محلی برای حمایت از زیستگاه این خزنده آسیب‌پذیر دریایی در سواحل شیب دراز شده‌اند. بسیاری از سازمان‌های مردم‌نهاد حامی محیط زیست نیز چند سالی است که با توجه به چرخه حیات این جانور در سواحل جنوبی کشور، به اقدامات آگاه‌کننده، ترویجی و حمایتی دست زده‌اند و امید است با توسعه چنین فعالیت‌هایی پشتوانه‌های مردمی لازم برای حمایت از لاک پشت‌های دریایی ایران و زیستگاه آنها فراهم شود.

۳- کاهش آلودگی نوری در سواحل تخم‌گذاری لاک پشت‌های دریایی

وجود نورهای مصنوعی همچون چراغ‌های روشنایی و نور خودروها در سواحل از عوامل جدی تهدید نسل لاک پشت‌های دریایی محسوب می‌شود. نورهای مصنوعی مازاد در ساحل باعث می‌شود نوزادان لاک پشت‌های دریایی پس از خروج از لانه راه را گم کنند و هیچ‌گاه به دریای باز نرسند که این امر موجب مرگ حتمی آنها نیز خواهد شد (Nicholas, 2001). همان‌طور که نور مصنوعی موجب سردرگمی پشه لاک پشت‌های دریایی می‌شود برای لاک پشت‌های ماده نیز مضر است، زیرا وجود

درخشندگی مانند آلومینیوم می‌تواند به عنوان پوشش برای نور مستقیم استفاده شده و باعث کاهش نور موجود در ساحل شود.

- سوکت‌های نوری با یک منبع نور مانند چراغ‌های مسطح باید با منابع نوری سرپوش‌دار جایگزین شود.
- روشنایی‌هایی که نور را در همه جهات پخش می‌کنند مانند لامپ‌های حباب‌دار باید با چراغ‌های جهت‌داری جایگزین شود که نور را در جهت خاصی پخش می‌کنند و همچنین باعث کاهش



نمی‌شود که بهترین راه برای اجرای این طرح استفاده از لامپ‌های فشار پایین سدیم و یا لامپ‌هایی است که دارای سرپوش است.

- پرهیز از نصب روشنایی‌ها به سمت آسمان (نصب لامپ‌ها با زاویه ۹۰ درجه یا نصب آنها به صورت کاملاً افقی) و باتیرک‌هایی با اندازه حدود ۶ متر یا کمتر؛
- در فضاهای سبز و گذرگاه‌ها فقط از لامپ‌هایی با نور ثابت ۲۵ وات و کم‌تر و یا لامپ‌های فلوروسنت ۷ وات و کم‌تر از آن استفاده شود و همچنین ارتفاع نصب آنها از ۶۳/۵ سانتی‌متر بیشتر نشود.

نور یا برطرف شدن کامل روشنایی از ساحل می‌شود

- لامپ‌های فشار پایین بخار سدیم باید با منابع نوری تابان، فلوروسنت و نورهایی با شدت بالا و لامپ‌های نور سفید یا لامپ‌هایی با نور زرد ۵۰ وات یا کمتر جایگزین شود.
- کاشتن گیاهانی به عنوان بافر و ضربه گیر حد فاصل منابع نوری و ساحل که مانند سد می‌شود.
- استفاده از لامپ‌های دارای پوشش و قابل جابه‌جایی، از مزایای دیگر این لامپ‌ها و نصب در کوتاه‌ترین زمان ممکن است.
- برای کاهش دادن نورهای اضافی داخل ساختمان‌ها که فضای خارج از ساختمان را نیز روشن می‌کند باید از پنجره‌های رنگی استفاده شود، زیرا استاندارد انتقال نور از فضای داخل به خارج برای شیشه‌های رنگی ۴۵ درصد است و یا از پرده برای جلوگیری از ورود نورهای داخلی به ساحل استفاده شود.

مرکزهای تجاری و مسکونی در نزدیکی ساحل به دلیل روشنایی‌های بیش از حد موجب می‌شود که لاک پشت‌های ماده برای آشیانه‌گذاری به ساحل مراجعه نکنند (Lindsay, 2003). راه‌های زیادی وجود دارد که به وسیله آن می‌توان نورهای اضافی موجود در ساحل را کاهش داد و به این وسیله باعث کاهش اثرات سوء آن بر لاک پشت‌های دریایی شد که مهم‌ترین اقدامات به شرح زیر است (ASTC, 2008; FWC, 2009):

- خاموش کردن چراغ‌های غیر ضروری: از چراغ‌های زینتی مانند چراغ‌های رقص در مناطقی که از ساحل پدیدار هستند در طی فصل آشیانه‌گذاری استفاده نشود؛ زیرا لاک پشت‌های ماده کمتر به سمت سواحل که روشن هستند می‌روند و برای پشه لاک پشت‌ها نیز عواقب بدتری خواهد داشت زیرا جهت‌یابی اشتباه در اثر نور مصنوعی ممکن است به مرگ آنها بینجامد.
- از لامپ‌های سرپوش‌دار استفاده شود: مواد

منابع:

- فداکار، شهرام. ۱۳۸۶. نتایج طرح حفاظت و بیومتری لاک پشتان دریایی در جزیره کیش. سازمان منطقه آزاد کیش، معاونت عمرانی و زیربنایی، اداره محیط زیست. ص ۸۱.
- مبارکی، اصغر. ۱۳۸۵. مصاحبه درباره محافظت از لاک پشت‌های دریایی با روزنامه ایران. شماره ۳۴۴۶. ص ۱۶.
- مخدوم، مجید. ۱۳۸۳. شالوده آمایش سرزمین، انتشارات دانشگاه تهران، (۲۲۰۳)، ص ۲۸۹.
- لیست کامل منابع و پاورقی‌ها به دلیل از دیاد در آرشیو ماهنامه موجود می‌باشد.



نظام به روند تحویل تجهیزات گشتی کرین در بنادر جهان



مهدی رستگاری

کارشناس و پژوهشگر لجستیک و عملیات بندری



تامین تجهیزات راهبردی بنادر یک فرایند چند تخصصی است و مشارکت توأم متخصصان چندین رشته را طلب می کند

بر این اساس، برخورداری بندر از تجهیزات راهبردی موثر، یکی از شروط لازم کارایی اقتصادی آن و توسعه مطلوبیت و رقابت پذیری در آن به شمار می آید. اما تامین تجهیزات راهبردی بنادر یک فرایند چند تخصصی است و مشارکت توأم متخصصان چندین رشته را طلب می کند: توفیق این فرایند مستلزم ایجاد مشارکت و هم افزایی بین دانش و تجربه تخصصی کارشناسان فعال در زمینه عملیات بندری، فناوری بنادر و بازاریابی بنادر است. در این میان توجه به روندهای صنعت بنادر و صنایع بالادستی و پایین دستی آن از نهایت اهمیت برخوردار است. توجه به اطلاعات آماری و روندهای موجود در این بازار به خصوص برای تامین اهداف ملی بخش بنادر جمهوری اسلامی ایران در برهه کنونی بسیار ضروری است: بخش بنادر کشور برای تامین هدف سرآمدی کشور در سند چشم انداز در افق ۱۴۰۴، شماری از اهداف راهبردی را وضع کرده که «تبدیل بندر شهید رجایی به بندر کانونی حوزه خلیج فارس» از جمله مهم ترین آنها است. تحقق این مهم در کنار افزایش رقابت پذیری بنادر در گرو اجرای موفق فازهای باقیمانده طرح توسعه بندر شهید رجایی از طریق احداث ۲۰۲۰ متر اسکله کانتینری و محوطه های آن و تجهیز آنها به تجهیزات تخلیه و بارگیری کشتی و تجهیزات درون محوطه ای است.

تامین تجهیزات راهبردی بنادر یکی از تعیین کننده ترین وظایف در مدیریت بنادر به شمار می آید: فرایندی که به خرید بخشی از مهم ترین دارایی های سرمایه ای بندر دلالت داشته و شاکله عملیات و تولید خدمات بندری را تشکیل می دهد. تامین این منابع راهبردی دارای خصوصیات کلیدی است که از جمله آنها می توان به سرمایه بری، زمان بری، تاثیر گذاری، اکید بر بهره وری بندر و تعویض ناپذیری عملی این منابع اشاره کرد. این بخش از منابع راهبردی، نقش بسیار مهمی در رقم خوردن جایگاه بندر در بازارهای جهانی و منطقه ای بنادر داشته و یکی از اصلی ترین مولفه های تشکیل دهنده قابلیت عملی بندر در جذب و پذیرش کشتی ها به شمار می آیند: تجهیزات موثر تر و کارآمدتر موجب روان تر شدن عملیات بندری و افزایش بهره وری و کاهش زمان و هزینه در آن شده و منافع بندر مورد نظر و مشتریان آن را به طور همزمان تامین می کند. همچنین به دلیل بهره برداری از این تجهیزات در افق بلندمدت، پیش بینی روندهای تاثیر گذار بر بازار بندر و توجه بدان ها در فرایند تامین شان کاملاً ضروری است. از جمله روندهای مورد نظر می توان به روندهایی چون تغییر در حجم و ترکیب تجارت دریایی مورد جذب در بندر، رده کشتی های تردد کننده به بندر و تغییر در آنها در امتداد روندهای افزایش دهنده صرفه جویی مقیاس در کشتیرانی، روندهای توسعه در بنادر رقیب و سایر الزامات مورد نظر مشتریان (و به خصوص خطوط کشتیرانی) اشاره کرد. بی توجهی بدین گونه روندهای آینده ساز، می تواند زمینه ساز مواجهه بندر با نچیرهای از مسایل جدی شود که از جمله آنها می توان به کاهش بهره وری در افق عمر مفید تجهیزات بندری؛ ایجاد نارضایتی در مشتریان با افزایش هزینه و زمان عملیات، ضرورت یافتن سرمایه گذاری مجدد برای توسعه ظرفیت بندر از طریق ساخت تسهیلات و یا تامین تجهیزات جدید، کاهش سهم بندر از بازار هایش و روی آوردن مشتریان آن به بنادر رقیب در صورت ادامه بی توجهی به خواسته هایشان و ... اشاره کرد.





اتحادیه سازندگان تجهیزات بنادر (PEMA) یک سازمان مردم نهاد صنعتی و بین المللی است که در راستای ایجاد هم افزایی و هم اندیشی بین سازندگان و تامین کنندگان تجهیزات و فناوری بنادر عمل می کند

از جمله در زمان نگارش مقاله حاضر ۱۰۰۰ متر از اسکله های کانتینری این بندر تکمیل شده و در مقطع تامین تجهیزات است. قرار داشتن کشور در شرایط گذار از تحریم های بین المللی فراروی کشور، اهمیت تجهیز موثر تسهیلات بندر را به مراتب افزایش می دهد، چراکه در این دوره انقباضی سرمایه های ملی باید با بصیرت و آگاهی دو چندان صرف شود تا از هر گونه خطای احتمالی زمینه ساز از میان رفتن فرصت ها یا تبذیر و به هدر رفتن سرمایه ها در فرایند تامین دارایی های سرمایه ای، اکیدا پرهیز شود. هرچند این موضوعی است که همواره در دستور کار نهادهای متولی امر قرار می گیرد، اما در این برهه باید آن را با صحت و دقت بیشتری به کار بست.

اطلاعات مورد استفاده در این مقاله برگرفته از نخستین گزارش تخصصی ارزیابی تحویل تجهیزات کانتینری کرین در بنادر جهان است که در فوریه سال ۲۰۱۲ توسط اتحادیه سازندگان تجهیزات بنادر (PEMA) انتشار یافته است. این گزارش به تشریح و تحلیل روند تحویل تجهیزات کانتینری کرین در سطح بنادر جهان در سال ۲۰۱۱ پرداخته و همچنین گزارش و تحلیل آمار تحویل این تجهیزات مزبور را در بین سال های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۱ و بر مبنای مشخصات سازهای - فنی - عملیاتی دستگاه های تحویل شده در هر سال، تقاضای موجود در مناطق مختلف جهان و روندهای تاثیر گذار در بازار تجهیزات مد نظر داشته است. نتایج این گزارش حاصل تماس این اتحادیه با ۱۰ شرکت سازنده و تامین کننده تجهیزات کانتینری کرین در سطح جهان در فوریه و مارس ۲۰۱۲ و استعلام پرسشنامه ای از ایشان برای ارایه جزییات تحویل تجهیزات کانتینری کرین هستند. شرکت های مورد استعلام در این تحقیق به قرار زیر بوده اند:



- - کارگو تک
- - لیبر
- - دوسان
- - میتسوبشی
- - هیوندای سام هو
- - مهندسی و کشتی سازی میتسوبشی
- - ایمپسا
- - پاچکو اسپانا
- - کونه کرینز
- - زد پی ام سی

جدول ۱ - تحویل تجهیزات کانتینری کرین در مناطق جغرافیایی جهان در سال ۲۰۱۱

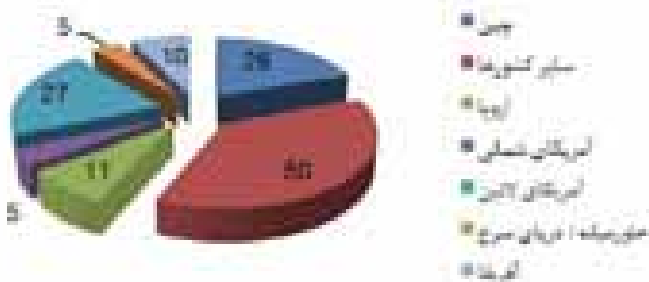
منطقه	تعداد	سهم از بازار جهانی (%)
چین	۲۶	۱۹/۴۰٪
سایر کشورها	۵۰	۳۷/۳۱٪
اروپا	۱۱	۸/۲۱٪
آمریکای شمالی	۵	۳/۷۳٪
آمریکای لاتین	۲۷	۲۰/۱۵٪
خاور میانه / دریای سرخ	۵	۳/۷۳٪
آفریقا	۱۰	۷/۴۶٪
استرالیا	۰	۰/۰۰٪
جمع کل	۱۳۴	۱۰۰/۰۰٪

آمار تجهیزات کانتینری کرین تحویل شده در بنادر جهان در ابتدای سال ۲۰۱۲ میلادی

تعداد کانتینری کرین های تحویل شده طی سال ۲۰۱۱ به ۱۳۴ دستگاه بالغ می شود. این تعداد پایین ترین رقم تحویل کانتینری کرین در سال های آغازین هزاره سوم میلادی است. این موضوع بازتاب دهنده شرایط بحران مالی سال ۲۰۰۸ میلادی است؛ با این حال در مقایسه با سایر تجهیزات کانتینری با تاخیر بیشتری بروز کرده است؛ گرچه آمار تحویل تجهیزات کانتینری کوچک تر (ریچ استاکر، تجهیزات کانتینر خالی و کشنده های پایانه ای) در سال ۲۰۰۹ به پایین ترین حد خود رسید؛ تنزل بی سابقه آمار تحویل تجهیزات کانتینری کرین در سال ۲۰۱۱ روی داد. بدیهی است که این موضوع انعکاس دهنده افزایش مدت ساخت و تحویل بیشتر سفارش های تجهیزات کانتینری کرین است. جدول ۱ نشان دهنده تعداد تجهیزات کانتینری کرین تحویل شده در سطح جهان در انتهای سال ۲۰۱۱ میلادی است.



نمودار ۱ - تحویل تجهیزات گنتری کرین در مناطق جغرافیایی جهان در سال ۲۰۱۱



زیرنویس: ^۱ رشد خیره کننده بندر چین در فاصله یادشده یکی از مهم ترین روندهای بازار حمل و نقل در دهه ابتدایی هزاره سوم میلادی است. در انتهای سال ۲۰۱۱ میلادی، ۱۴ بندر چین (با احتساب هنگ کنگ و تایوان) با مجموع حجم عملیات ۱۷۱,۲۸۰,۰۰۰ تی.ای.یو. در فهرست ۵۰ بندر کانتینری پر رونق جهان قرار گرفته اند. ۱۰ ردیف اول این فهرست ۶ بندر چینی بوده و در ۲۰ ردیف بعدی نیز شاهد ۸ بندر چینی دیگر هستیم. متوسط نرخ رشد بندر کانتینری پر رونق چین در فاصله بین سال های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۱ به طور متوسط ۴۱/۳۱ درصد است (البته نرخ رشد این بندر در طیفی از سطوح ۸ درصد در بندر هنگ کنگ و ۱۷/۵ درصد در بندر کانوئسینگ تا ۱۰۰ درصد در بندری مانند سوژو و فوشان متغیر بوده است).



با نگاهی به روند تحویل تجهیزات گنتری کرین در جهان درمی یابیم که این روند از سال ۲۰۰۷ به بعد تقریباً در تمام مناطق جغرافیایی سیری نزولی را پیموده است. این روند در جدول ۲ و نمودارهای ۲ و ۳ قابل مشاهده است. همچنین حجم کل بازار جهانی ساخت و تامین گنتری کرین نیز در این مدت به سمت انقباض پیش رفته است.

جدول ۲- روند تحویل تجهیزات گنتری کرین در فاصله سال های ۲۰۰۵-۲۰۱۱

منطقه	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱
چین	۸۴	۱۳۵	۱۳۰	۱۲۱	۴۳	۵۰	۲۶
سایر کشورهای آسیا	۴۴	۶۰	۳۵	۶۰	۸۹	۲۴	۵۰
اروپا	۴۹	۶۹	۶۴	۷۵	۶۱	۵۷	۱۱
آمریکای شمالی	۲۰	۱۵	۳۷	۱۹	۱۸	۱۰	۵
آمریکای لاتین	۸	۲۱	۱۹	۱۵	۳۳	۲۵	۲۷
خاورمیانه	۱۷	۴۷	۱۶	۱۲	۳۵	۱۶	۵
آفریقا	۵	۴	۱۲	۲۸	۱۲	۱۷	۱۰
استرالیا	۴	۱۱	۸	۰	۱	۰	۰
جمع کل (تعداد)	۲۳۱	۳۶۲	۳۲۱	۳۳۰	۲۹۲	۱۹۹	۱۳۴



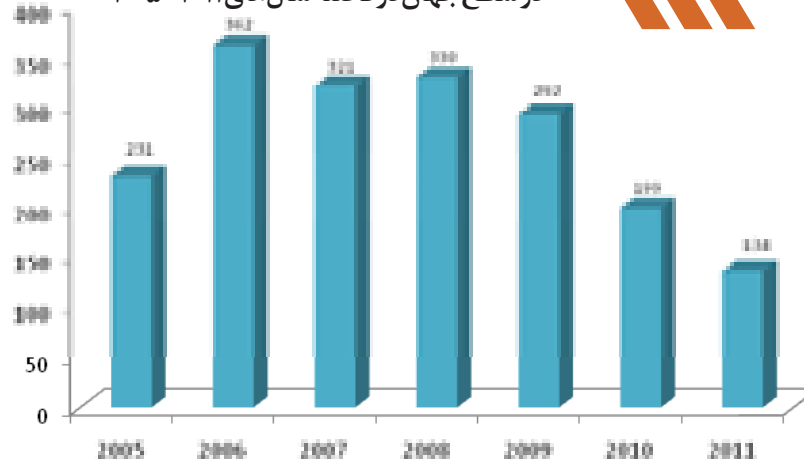
**تعداد
گنتری کرین های
تحويل شده طی
سال ۲۰۱۱ به ۱۳۴
دستگاه بالغ
می شود. این تعداد
پایین ترین رقم
تحويل
گنتری کرین در
سال های آغازین
هزاره سوم میلادی
است. این موضوع
بازتاب دهنده
شرایط بحران مالی
سال ۲۰۰۸ میلادی
است؛**

بزرگ تر شدن گنتری کرین های برای خدمات دهی به کشتی های بزرگ تر

ورود کشتی های کانترینر کوه پیکر با ظرفیت ۱۰,۰۰۰+ تی.ای.یو. به مسیرهای کشتیرانی در سال ۲۰۰۷، موجب شروع دگر دسی ناوگان گنتری کرین ها در سطح جهان شده است. در سال های پیش رو، با ورود کشتی های کانترینر کوه پیکر بیشتری به ناوگان کشتیرانی جهان، این روند شتاب بیشتری نیز گرفته و ضرورت خدمات دهی به کشتی هایی که چینش کانترینر بر روی عرشه آنها به ۲۳ ردیف نیز خواهد رسید، بنادر را وادار به افزایش ارتفاع و امتداد پیش بازویی تجهیزات تخلیه و بارگیری شان خواهد کرد. روند توسعه کشتی های کانترینر کوه پیکر علاوه بر کشتی های نوپاناما کس (با عرض صفای ۱۹ کانترینر بر روی عرشه و قابلیت عبور از کانال تعریض یافته پاناما)، شامل توسعه طراحی کشتی های نوپست پاناما کس (با عرض صفای ۲۰ تا ۲۳ کانترینر بر روی عرشه) نیز هست که عرض آنها از عرض جدید کانال پاناما نیز بیشتر است. روند مکمل دیگر، افزایش بهره برداری از اسپریدرهای جفت بردار (توین لیفت) و حتی دو جفت بردار (کوادل لیفت) از کانترینرهای ۲۰ فوت و ۴۰ فوت است که طلب کننده بالا رفتن ظرفیت بالابری گنتری کرین است.



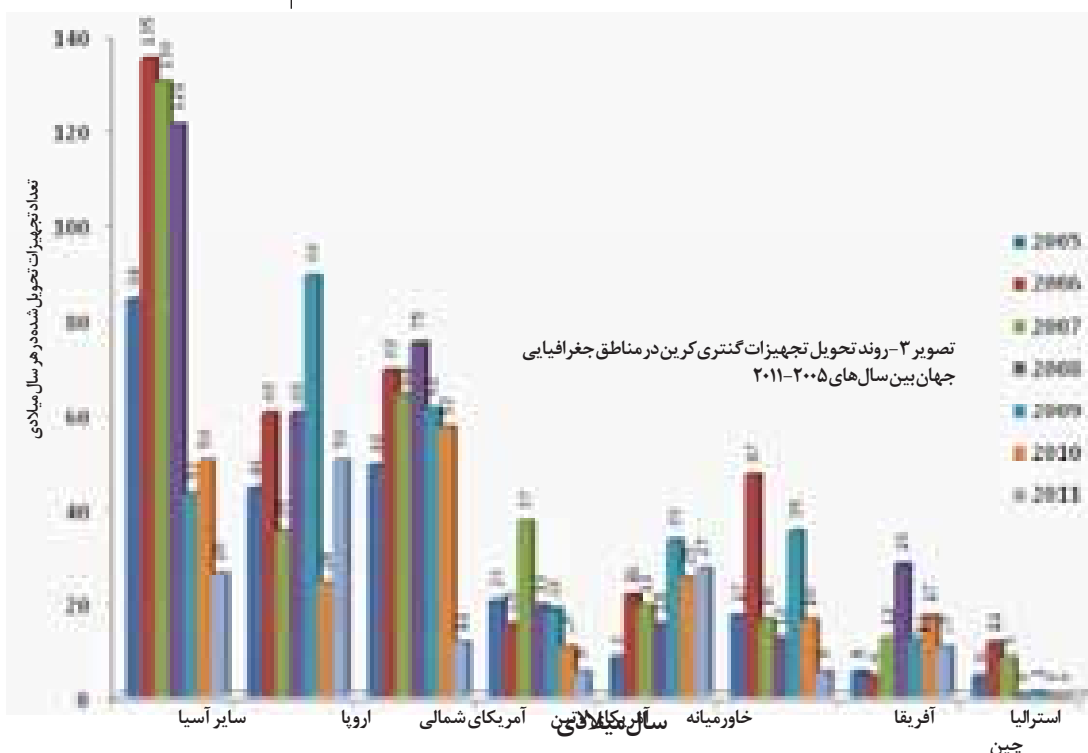
نمودار ۲- روند تحويل تجهیزات گنتری کرین
در سطح جهان در فاصله سال های ۲۰۱۱-۲۰۰۵



بر مبنای این مجموعه از داده ها در فاصله بین سال های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۱، مجموعاً ۱۸۶۹ دستگاه گنتری کرین در بنادر جهان تحويل شده است. در این میان کشور چین با خرید ۵۸۹ دستگاه گنتری کرین بزرگ ترین خریدار (و در عین حال سازنده و تامین کننده تجهیزات مزبور) در این بازار بوده است. این موضوع همچنین از رشد چشمگیر بخش بنادر چین در این دوره حکایت دارد. پس از این منطقه، مناطق اروپا و سایر کشورهای آسیا، به ترتیب با خرید ۳۶۲ و ۳۴۸ دستگاه گنتری کرین در جایگاه دوم و سوم قرار می گیرند. جایگاه های بعدی نیز به ترتیب به خاورمیانه و آمریکای لاتین (هر یک با ۱۲۴ دستگاه)، آمریکای شمالی و حوزه کارائیب (مجموع ۱۲۴ دستگاه)، آفریقا (۸۸ دستگاه) و استرالیا (۲۴ دستگاه) تعلق می گیرد.

**بخش بنادر کشور
برای تامین
هدف سرآمدی
کشور در سند
چشم انداز در
افق ۱۴۰۴،
شماری از
اهداف
راهبردی را
وضع کرده که
«تبدیل بندر
شهید رجایی به
بندر کانونی
حوزه
خلیج فارس» از
جمله مهم ترین
آنها
است**

تصویر ۳- روند تحويل تجهیزات گنتری کرین در مناطق جغرافیایی
جهان بین سال های ۲۰۱۱-۲۰۰۵



جدول ۳- روند تحویل تجهیزات گنتری کرین در فاصله سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۱

عرض	تعداد کشتی‌ها در ابتدای دوره								سفارش‌ها در فوریه ۲۰۱۲
	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	
نم‌شخص	۱	۲	۱	۳	۴	۵	۱	۶	۷۷
۱۰-	۱,۴۶۸	۱,۵۵۱	۱,۶۴۸	۱,۷۶۵	۱,۸۸۵	۱,۸۸۴	۱,۸۶۹	۱,۸۷۴	۵۳
۱۱	۴۰۰	۴۱۵	۴۳۴	۴۸۳	۵۲۱	۵۲۷	۵۴۹	۵۶۲	۲۳
۱۲	۲۸۹	۳۲۶	۳۶۸	۳۹۴	۴۲۹	۴۲۷	۴۲۲	۴۲۰	۲۷
۱۳	۸۱۶	۸۸۵	۹۶۵	۱,۰۷۴	۱,۱۵۵	۱,۱۸۲	۱,۲۴۸	۱,۲۵۵	۶۸
۱۴	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۴	۱۰	۱۴
۱۵	۳۰	۳۱	۳۱	۳۰	۳۰	۲۹	۳۲	۴۲	۷۱
۱۶	۲۳۱	۲۵۱	۲۷۱	۲۹۹	۳۳۲	۳۵۳	۳۷۶	۳۹۴	۱۶
۱۷	۷۵	۱۱۴	۱۷۵	۱۹۴	۲۱۴	۲۳۴	۲۶۲	۲۸۵	۴۰
۱۸	۰	۴	۱۶	۳۷	۶۷	۸۷	۹۲	۱۲۹	۶۱
۱۹	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۰	۳۶	۸۸
۲۰	۰	۰	۰	۰	۱	۵	۲۵	۳۵	۲۵
>۲۰*	۰	۰	۳	۷	۸	۸	۸	۸	۲۰
جمع کل	۳۳۱۰	۳۵۷۹	۳۹۱۲	۴۲۸۶	۴۶۴۶	۴۷۴۱	۴۸۹۸	۵۰۵۶	۵۸۳

* شناورهای موجود: شناورهای کلاس E مرسک (۲۲ ردیف)؛ شناورهای مورد سفارش: کلاس EEE مرسک (۲۳ ردیف)
منبع: موسسه اقتصاد کشتیرانی ولجستیک (ISL) برلین

سیر تطور مشخصات گنتری کرین‌های تحویل شده بین سال‌های ۲۰۱۱-۲۰۰۵

همچنانکه کشتی‌های کانتینربر کوه‌پیکر بیشتری به بزرگ‌ترین خطوط تجاری جهان افزوده می‌شود، انتظار می‌رود که کشتی‌های بزرگ‌تری از ناوگان کنونی جهان به خطوط تجارت منطقه‌ای و مسیرهای شمالی-جنوبی انتقال یابند. بدین ترتیب کشتی‌های بزرگی که قبلاً در بنادر این مناطق دیده نمی‌شدند، بدان‌ها تردد پیدا خواهند کرد؛ این امر موجب خواهد شد که به مرور زمان شمار بیشتری از بنادر منطقه‌ای و محلی متقاضی تامین گنتری کرین‌های بزرگ‌تر شوند.

روندهای ظرفیت بالابری

در سال‌های گذشته میلادی، گنتری کرین‌های سنگین حجم بیشتری از حجم تجهیزات تحویل شده را تشکیل می‌داده‌اند. چنانکه پیش‌تر نیز ذکر کردیم، انحراف از این مسیر دیرینه در سال ۲۰۱۱ بیش از آنکه از تنزل سیستمیک تقاضای بنادر برای گنتری کرین‌های سنگین نشأت گرفته باشد، نشان‌دهنده بازار مابعدر کود جهانی است. در واقع این روند احیاناً در سال‌های آینده کاملاً معکوس خواهد شد. هر چند به رغم افزایش تحویل تجهیزات با ظرفیت ۸۰+ تن، متعارف‌ترین ظرفیت بالابری همچنان در بازه ۶۰ تا ۹۹ تن باقی مانده است.

جدول ۴- ترکیب تجهیزات گنتری کرین تحویل شده در سال ۲۰۱۱ بر مبنای ظرفیت بالابری شان



ظرفیت بالابری (تن)	تعداد	درصد
۳۹-۳۰	۳	۳٪
۴۹-۴۰	۱۱	۸٪
۵۹-۵۰	۲۰	۱۵٪
۶۹-۶۰	۹۴	۷۰٪
۷۹-۷۰	۴	۳٪
۸۰+	۲	۱٪
جمع کل	۱۳۴	۱۰۰٪

همچنان که کشتی‌های کانتینربر کوه‌پیکر بیشتری به بزرگ‌ترین خطوط تجاری جهان افزوده می‌شود، انتظار می‌رود که کشتی‌های بزرگ‌تری از ناوگان کنونی جهان به خطوط تجارت منطقه‌ای و مسیرهای شمالی-جنوبی انتقال یابند

SHIP

TO

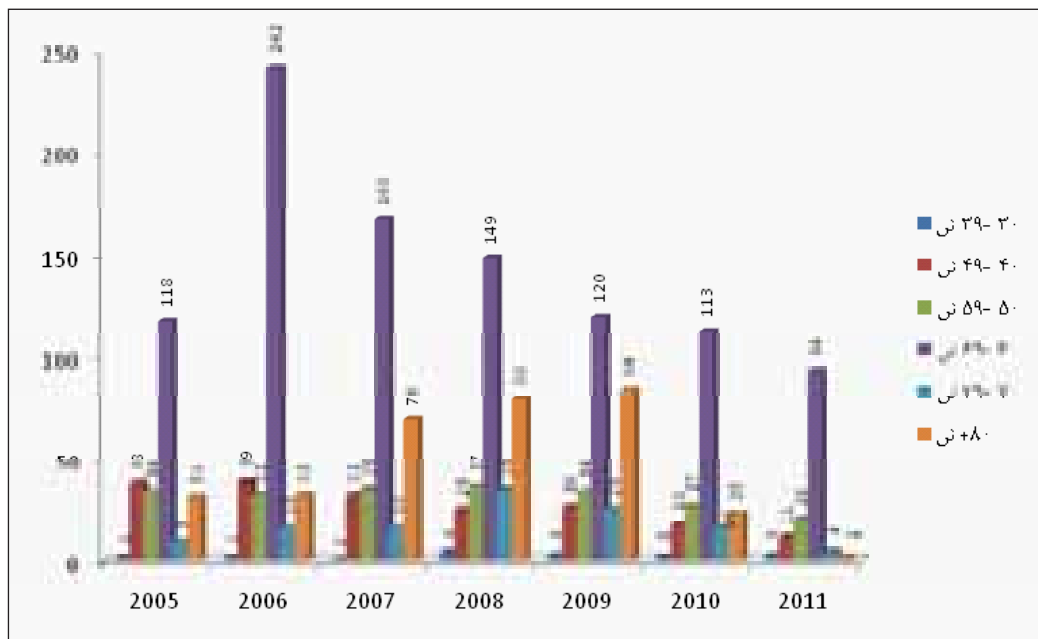
SHORE

CRANE

جدول ۵- روند تغییر ترکیب ظرفیت بالابری در تجهیزات گنتری کرین تحویل شده بین سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۱

ظرفیت بالابری (تن)	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱
-۳۹۳۰	۱	۱	۰	۴	۳	۲	۳
-۴۹۴۰	۳۸	۳۹	۳۲	۲۵	۲۶	۱۸	۱۱
-۵۹۵۰	۳۴	۳۲	۲۵	۳۷	۳۴	۲۷	۲۰
-۶۹۶۰	۱۱۸	۲۴۲	۱۶۸	۱۴۹	۱۲۰	۱۱۳	۹۴
-۷۹۷۰	۹	۱۶	۱۶	۲۵	۲۵	۱۶	۴
۸۰+	۳۱	۳۲	۷۰	۸۰	۸۴	۲۳	۲
جمع کل	۲۳۱	۳۶۲	۳۲۱	۳۳۰	۲۹۲	۱۹۹	۱۳۴

روند تغییر امتداد پیش‌بازویی



در فاصله بین سال‌های
۲۰۰۵ تا ۲۰۱۱، مجموعاً
۱۸۶۹ دستگاه

گنتری کرین در بنادر
جهان تحویل شده است.
در این میان کشور چین با
خرید ۵۸۹ دستگاه
گنتری گرین بزرگ‌ترین
خریدار (و در عین حال
سازنده و تامین کننده
تجهیزات مزبور) در این
بازار بوده است

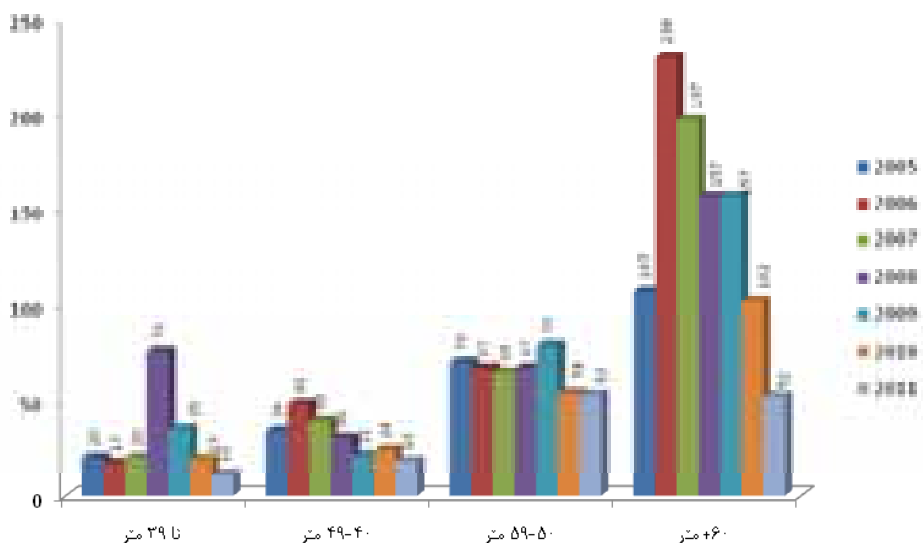
درصد	تعداد	امتداد پیش‌بازویی (متر)
۰.۰۸	۱۱	۳۹ تا
۰.۱۳	۱۸	۴۰-۴۹
۰.۴	۵۳	۵۰-۵۹
۰.۳۹	۵۲	۶۰+
۱۰۰٪	۱۳۴	جمع کل

تخلیه و بارگیری کشتی‌های ۲۲ ردیفی مستلزم برخورداری
از امتداد پیش‌بازویی به طول ۶۰+ متر است. از سال ۲۰۰۵،
تجهیزات برخورداری از این مشخصات بیشترین تقاضا را
یافته‌اند. اوج تقاضا برای این گونه تجهیزات در سال ۲۰۰۶
بروز کرده و ۶۴ درصد از گنتری کرین‌های تحویل شده در آن
سال دارای این مشخصه بوده‌اند.
جدول ۶- ترکیب تجهیزات گنتری کرین تحویل شده
در سال ۲۰۱۱ بر مبنای امتداد پیش‌بازویی شان

جدول ۷- روند تغییر ترکیب امتداد پیش بازویی در تجهیزات گنتری کرین تحویل شده بین سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۱

امتداد پیش بازویی (متر)	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱
تا ۳۹ متر	۲۰	۱۷	۲۰	۷۶	۳۵	۱۹	۱۱
۴۰-۴۹ متر	۳۴	۴۸	۳۹	۳۰	۲۱	۲۴	۱۸
۵۰-۵۹ متر	۷۰	۶۷	۶۵	۶۷	۷۹	۵۴	۵۳
۶۰+ متر	۱۰۷	۲۳۰	۱۹۷	۱۵۷	۱۵۷	۱۰۲	۵۲
جمع کل	۲۳۱	۳۶۲	۳۲۱	۳۳۰	۲۹۲	۱۹۹	۱۳۴

نمودار ۶- روند تغییر ترکیب امتداد پیش بازویی در تجهیزات گنتری کرین تحویل شده بین سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۱

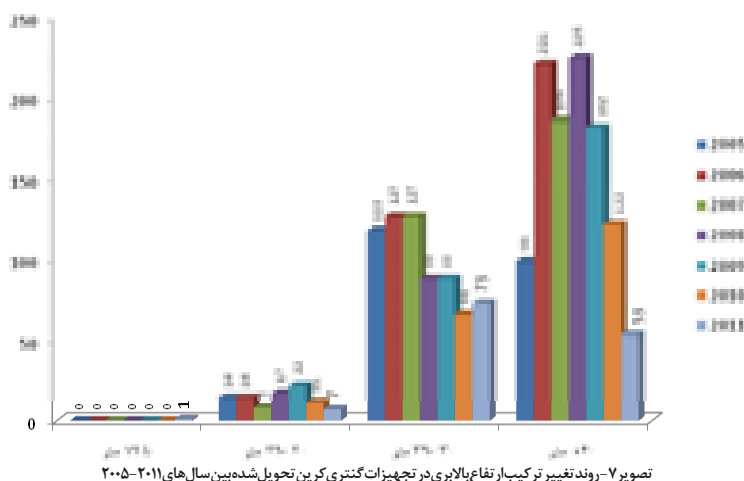


گرچه آمار تحویل تجهیزات کانتینری کوچک تر (ریچ استاکر، تجهیزات کانتینر خالی و کشنده‌های پایانه‌ای) در سال ۲۰۰۹ به پایین ترین حد خود رسید؛ تنزل بی سابقه آمار تحویل تجهیزات گنتری کرین در سال ۲۰۱۱ روی داد



جدول ۸- ترکیب تجهیزات گنتری کرین تحویل شده در سال ۲۰۱۱ بر مبنای ارتفاع بالابری شان

ارتفاع بالابری (متر)	تعداد	درصد
تا ۱۹ متر	۱	۱٪
۲۰-۲۹ متر	۷	۵٪
۳۰-۳۹ متر	۷۳	۵۴٪
۴۰+ متر	۵۳	۴۰٪
جمع کل	۱۳۴	۱۰۰٪



تصویر ۷- روند تغییر ترکیب ارتفاع بالابری در تجهیزات گنتری کرین تحویل شده بین سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۱

جدول ۹- روند تغییر ترکیب ارتفاع بالابری در تجهیزات گنتری کرین تحویل شده بین سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۱

ارتفاع بالابری (متر)	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱
تا ۱۹ متر	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱
۲۰-۲۹ متر	۱۴	۱۴	۸	۱۷	۲۲	۱۱	۷
۳۰-۳۹ متر	۱۱۸	۱۲۷	۱۲۷	۸۸	۸۸	۶۶	۷۳
۴۰+ متر	۹۹	۲۲۱	۱۸۶	۲۲۵	۱۸۲	۱۳۲	۵۳
جمع کل	۲۳۱	۳۶۲	۳۲۱	۳۳۰	۲۹۲	۱۹۹	۱۳۴

جدول ۱۰- اطلاعات تفصیلی تحویل تجهیزات گنتری کرین در سطح جهان در سال ۲۰۱۱

کشور	تحویل به بندر / پایانه	تعداد	ظرفیت	امتداد پیش بازویی	فاصله بین	ارتفاع بالابری (متر)	سرعت بالاکشی (متر در دقیقه)	سرعت ترولی (متر در)
اکوادور	کان تکان گوا یاکیل	۱	۵۱	۵۰	۴۸/۳۰	۳۶+۱۶	۷۵/۱۷۰	۲۰۰
اندونزی	پایانه کانتینری بین المللی پلاوان	۲	۴۰	۳۶	۲۶	۲۷+۱۵	۶۰/۱۲۰	۱۵۰
انگلستان	دی پی و رلد ساو ئه میتون	۲	۶۵	۶۰	۳۵	۴۵	۷۰/۱۷۵	۲۴۰
اوکراین	بندر ایلیچوسک سی فیش	۲	۵۰	۵۰	۲۱	۳۵	۵۲/۱۳۰	۱۸۰
ایالات متحده	اس ای ای. ترمینالز - سیاتل	۳	۶۵LT	۶۴	۳۰/۴۸	۴۴/۵+۱۸/۹	۹۰/۱۸۰	۲۴۴
ایالات متحده	پایانه دریایی جزیره بلاونت - جکسون ویل	۲	۵۵LT	۴۴/۲۱	۱۵/۲۴	۳۰/۴۸+۱۷/۰۷	۵۲/۱۱۴	۱۸۰
آفریقای جنوبی	پایانه های ترانس نت پور تر	۲	۶۰	۵۲	۳۰/۴۸	۳۷	۷۰/۱۷۵	۲۴۰
باهاما	پایانه کانتینری فری پورت	۱	۶۱	۶۵	۳۰/۴۸	۱۷/۵۴۲/۵+	۷۰/۱۵۰	۲۴۰
برزیل	تکون سوآپ	۲	۵۱	۵۵/۵	۳۰/۴۸	۳۹+۱۶	۹۰/۱۸۰	۲۲۰
برزیل	پایانه کانتینری دوپارانگو	۲	۶۵	۵۲/۵	۱۸	۳۸	۷۰/۱۷۵	۲۱۰
برزیل	پونتادایارایسانتوس - لیبر اترمینالز	۲	۶۵	۵۵	۱۸	۳۸+۱۴/۴	۹۰/۱۸۰	۲۵۳
برزیل	تکون ایمبیتوباسنتوز	۲	۶۵	۵۷	۳۱	۳۶+۱۷	۷۵/۱۵۰	۲۰۰
برزیل	تکون سالوادور	۳	۵۰	۶۰	۱۸	۳۸+۱۷	۷۰/۱۵۰	۱۸۰
برزیل	ریودو ژانیرو - لیبر اترمینالز	۲	۶۵	۵۵	۱۸	۳۸+۱۴/۴	۹۰/۱۸۰	۲۵۳
برزیل	مولتیریاوایراسوس پور تور یاس	۲	۶۵	۵۱/۵/۵۴	۱۸	۳۷+۱۸	۷۰/۱۴۰	۲۱۰
پاناما	شرکت پاناما پور تر	۴	۵۱	۵۲/۶	۳۲/۳۹	۳۶/۲۳	۶۰/۱۳۵	۲۱۰
پرتغال	پی ای ای سینز	۱	۶۵	۶۴	۳۰/۴۸	۴۴	۹۰/۱۸۰	۲۴۰
تانزانیا	تانزانیا پترنشنال کانتینر ترمینالز سرویسز	۱	۴۱	۳۸/۵	۳۷/۴۷۲	۳۰+۲۵	۴۰/۸۰	۱۵۰
تایلند	ایچ پی ایچ لایم چابانگ ترمینال لیمیتد	۱	۶۵	۶۱/۵	۳۰۴۸	۴۰+۱۹	۷۰/۱۴۰	۲۱۰
ترکیه	پایانه بین المللی پی ای ای هرسین	۲	۶۵	۵۱	۱۸	۳۸	۵۶/۱۴۰	۱۸۰
چین	بندر تانگ شان کانوئی دیان	۲	۶۵	۶۰	۳۵	۴۰+۱۹/۵	۷۵/۱۸۰	۲۴۰
چین	بندر تای کانگ	۴	۶۱	۵۵	۳۰	۴۲+۱۸	۷۵/۱۵۰	۲۴۰
چین	بندری ژائو	۴	۷۰	۶۰	۳۰	۴۰+۲۰	۷۵/۱۵۰	۲۲۰
چین	بندر هوانگ هوا	۴	۶۵	۵۵	۳۰	۳۸+۱۶	۷۵/۱۵۰	۲۴۰
چین	پایانه داکسی زین بی	۱	۵۰	۳۲	۱۶	۲۶+۱۲	۴۵/۹۰	۱۲۰
چین	پایانه کانتینری بین المللی دونگ گوان هومین	۲	۶۵	۵۱	۳۰/۴۸	۳۸+۱۸	۷۰/۱۵۰	۲۴۰
چین	پایانه کانتینری مینگ دونگ	۵	۶۱	۶۳	۳۰	۳۹+۱۸	۷۵/۱۸۰	۲۴۰
چین	پایانه نینگ بو میشان	۳	۶۵	۶۳	۳۵	۴۲+۲۰	۹۰/۱۸۰	۲۴۰
چین	شرکت پایانه کانتینری چین - تایوان	۱	۵۰	۵۶	۳۰	۳۶+۱۵	۸۰/۱۶۰	۲۴۰
روسیه	نوامتال	۱	۶۸	۳۶	۱۶/۸	۲۸	۴۵/۹۰	۱۴۰

زاین	بندر آکیتا	۱	۲۵/۶	۳۷	۲۰	۳۱	۶۰/۱۳۰	۱۸۰
زاین	بندر فوکویاما	۱	۳۰/۵	۲۵/۵	۱۶	۲۳/۵	۶۰/۱۳۰	۱۸۰
زاین	بندر هیروشیما	۱	۳۰/۵	۲۳/۵	۱۱	۱۷	۵۰/۱۲۰	۱۵۰
سریلانکا	ساوت ایزلایت وی	۲	۶۰	۵۲	۲۰	۴۱+۱۷	۹۰/۱۸۰	۲۴۰
سریلانکا	نهاد متولی بنادر سریلانکا	۲	۴۱	۴۵	۱۶	۳۵+۱۳	۶۰/۱۴۰	۱۸۰
سریلانکا	نهاد متولی بنادر سریلانکا	۱	۵۰	۵۰	۳۰	۴۰+۱۵	۶۰/۱۴۰	۱۸۰
سوئد	بندر کپنهاگ-مالمو	۱	۴۵/۶۵	۳۵	۳۰	۲۹/۵	۶۰/۱۵۰	۱۸۰
کره	فاز ۳-۲ پایانه کانتینری نیوپورت-پوسان	۲	LT۶۵	۷۰	۳۵	۴۲+۲۰	۸۰/۱۸۰	۲۴۰
کره	گی به اونگ-آبراهه شماره ۱-اچ. دی.ای.سی	۲	۴۰/۶	۳۴	۲۰	۲۵+۱۲	۵۵/۱۲۰	۱۸۰
کلمبیا	SMITCO	۲	۶۵	۵۵	۲۳/۱	۳۳/۶+۱۵/۸	۱۰۰/۱۸۰	۲۵۰
کلمبیا	اِس. پی. آر. سی	۲	۸۲	۶۱	۳۰/۴۸	۴۲	۹۰/۱۸۰	۲۴۰
کنگو	بولور	۴	۷۸	۴۷	۳۰/۴۸	۳۸	۶۰/۱۲۰	۱۸۰
کنیا	بندر مومباسا-نهاد متولی بنادر کنیا	۱	۵۰	۴۵	۲۷/۴۵	۳۳+۱۷	۷۰/۱۴۰	۲۰۰
کنیا	بندر مومباسا-نهاد متولی بنادر کنیا	۲	۵۰	۴۵	۲۷/۴۵	۳۳+۱۷	۷۰/۱۴۰	۲۰۰
کویت	نهاد متولی بنادر کویت	۳	۶۵	۴۷/۵	۳۰/۴۸	۳۵	۷۰/۱۷۵	۱۸۰
لهستان	دی. سی. تی. گدانسک	۲	۶۰	۵۳	۳۰	۳۶	۵۶/۱۴۰	۱۸۰
مالزی	وست پورتز	۴	۶۰	۶۲	۳۰/۴۸	۴۳/۵	۸۰/۱۸۰	۲۴۰
مالزی	وست پورتز	۴	۴۱	۴۸	۳۰/۴۸	۳۴/۴۶+۱۵	۵۵/۱۳۰	۲۲۰
مکزیک	پایانه کانتینری ۱-اِل. سی. بی	۲	۶۱	۶۲/۵	۳۰/۵	۴۲/۲+۱۶/۸	۷۰/۱۵۰	۲۴۰
هند	بندر موندرا	۶	۶۵	۶۵	۳۵	۴۵+۲۶	۹۰/۱۸۰	۲۴۰
هند	کشتی سازی اِل اند تی	۳	۶۵	۵۲	۳۰/۴۸	۳۹+۱۷	۷۵+۱۵۰	۲۱۰
هند	کشتی سازی اِل اند تی	۳	۶۵	۵۲	۳۰/۴۸	۳۹+۱۷	۷۵+۱۵۰	۲۱۰
ویتنام	اِس. پی.-اِس. ای. اینترنشنال کانتینر سرویسز	۴	۶۵	۶۵	۳۰/۴۸	۴۲+۱۶/۵	۱۰۰/۱۸۰	۲۷۰
ویتنام	پایانه کانتینری بین المللی تان کانگ-مپ	۶	۶۵	۵۵	۲۴	۴۰+۱۷	۷۰/۱۵۰	۱۸۰
یمن	دی. پی. ورلد عدن	۲	۶۵	۶۰	۳۰/۴۸	۴۲	۷۰/۱۷۵	۲۴۰



The Human Resources Empowerment and its Effect on Organizational Transformation

By: Ramazanali Mahmoudi- General Manager of Budget

Nowadays having flexible, skilled and multi- skilled workers, is a dream for each manager and organization, because the attendance of such people in the activities of organization could facilitate and accelerate the affairs and even save the time and resources. Hence, According to the significant changes in the social- organizational environments, the role and importance of IT and Increased competition in today's world, organizations are looking to attract people and most importantly to maintain and develop them for doing new processes, as a result they are seeking to develop new capital as "human capital". Dare to say human capital is a factor that effect on the growth and survival of the organization more than other factors. Now, the importance and the role of human capital is evident in all areas of planning and it is considered as a factor affecting productivity, growth and economic development of communities. Since, human capital is considered as the most valuable factor for production and the most important capital and the main source of competitive advantage and the causer of the basic capabilities of each organization, one of the most effective ways to achieve competitive advantage in the present situation, is developing the capabilities and making the workers of the organization more efficient. Obviously, improving and developing the organizational processes depends on the capacity of the employees. Thus, since, human is the core of organizational development and transformation, to achieve acceptable level of improvement in organizations, the align HR should be promoted, and they should be developed from inside.

This paper describes the main concepts of empowerment and transformation Organizational. Also try to investigate the key role of human resource in organizational development and growth by introducing the principals and the Implementation process of them.

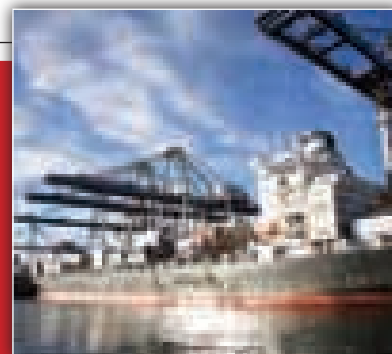
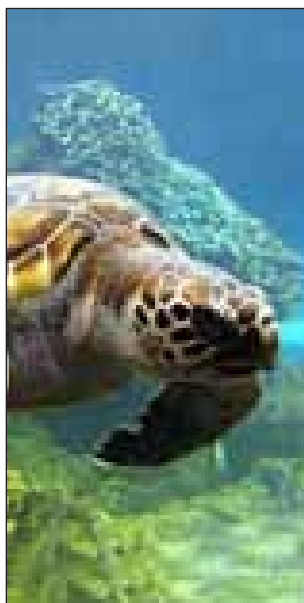
Keywords: empowerment, human capital, organizational transformation

Conservation Strategies of Sea Turtles

By: Maryam Mahtabi- Afshin Danekar- Sohrab Ashrafi- Hamid Farahmand

Sea turtles are unique components of marine environmental complex ecosystems which have a wide dispersion in seas and have a particularly important role and responsibility in the marine food web in the coastal sub-systems like mangrove forests. Sea turtles are very vulnerable to natural and human threats. Including natural threats can be natural predators such as crabs, baby turtle's predators, Jackal and Mongoose are cited. Marine pollution, poaching, harvesting their eggs, the economic development of coastal areas, coincidentally, is also the most important threats to human brightness Bank and the habitat of sea turtles. The role of sea turtles in the marine environment and the factors threatening biodiversity, conservation strategies are needed to protect the marine reptiles.

Keywords: Sea turtles, Ecological systems, Conservation strategies



A Survey on Worldwide Delivery of Ship-to-Shore Cranes in the Ports

■ Mehdi Rastegary

Expert in Port Operations & Logistics

Procurement and supply of productive port and terminal equipments is among the most critical concerns of port management. Supply of these equipments is often regarded as a time-consuming and capital-intensive process that has direct impact on port's production and pricing. These impacts engender determining effects on port's service quality, and efficiency in her performance. In this sense, the port equipments are seen as strategic assets in the port business and their supply is of vital significance in development and sustenance of the maritime terminals.

Port equipments supply is a sophisticated process as it involves multidisciplinary course of action and brings forth a sequence of impacts on both efficiency and effectiveness of port businesses. These equipments shall be technically and operationally appropriate; and within their lifetime, they shall also provide the needed capabilities to suffice the propagating requirements and demands within the ports industry. Therefore, in order to supply a productive equipment fleet in the port, it is imperative to build a synergetic collaboration between ports specialists, port technologists and port marketing. Indeed, such collaboration is the only key to success. Presently, a similar initiative should be implemented in Islamic Republic of Iran's ports industry as she is on the verge of purchase and supply of strategic equipments for the second development phase in Shahid Rajaei Port Complex. This shall be performed under imposed international economic sanctions against the state, which increases the need to improve the process and her course of conduct. This article discusses the outcomes of the First Annual global Survey of Ship-To-Shore Container Crane Deliveries, which has been published by Port Equipment Manufacturers Association (PEMA) in February 2012. The survey gives the trend of such deliveries between 2005 and 2012, and adds a brief discussion to forecast the future of this market on the basis of such data. In addition to the original data, some comments are added by the author for further explication and extrapolation of future trends.

in the Fifth Economic Development Program, the cargo transit capacity of the Iranian ports is due to be enhanced from current 20 million to 50 million tons per annum.

Regional competition and Iran's share from the regional trade

The Iran's share from the regional trade should be increased. To this end, a number of measures have been undertaken by the PMO to develop cargo transshipment from Iranian ports such as granting 20-25% exemption in commercial dues for cargo transshipment from Iranian ports.

In addition to domestic competition in our ports, we are after entering into a safe and robust international competition. Currently the share of Iran from the regional trade amounts to 25% which is possible to be increased to 50%. Location of small multipurpose ports in the vicinity of the 11 major commercial ports has created huge potential for providing port and transport services are available and a massive number of population are covered. It is predicated that within the next 20 years, Iran would managed to rank first in the region in terms of port and maritime activities.

If we are after increasing our share from the regional and extra-regional trade, our share of transit should also be increased. Considering the national policies and international situation, PMO has made required planning in this respect and determined its strategies for appropriating a greater share of the regional trade and develop its market in cargo transport in the region. The focus is on Shahid Rajaei port the capacity of which will reach to 210 million tons of cargo per year with its container capacity to 8 million until 2015.

Due to their ideal geographical position, Iranian ports have the opportunity to become the transit gateway to the neighboring countries.

Protection of maritime environment Ports and Maritime Organization, in line with its obligation in accordance with international conventions to protect maritime environment, has a number of measures on his agenda including: combating with oil pollution, formulation of necessary rules and regulation for protection of maritime environment and taking



With resistance against the sanctions inflicted by the west and adopting a positive and optimistic approach, we can surely neutralize the sanctions and would develop our port through ongoing investment.

marine environment. To this end, PMO has cost as much as 7 million Euros for the protection of maritime environment within the last two years.

Sanctions

With resistance against the sanctions inflicted by the west and adopting a positive and optimistic approach, we can surely neutralize the sanctions and would develop our port through ongoing investment.

Maritime piracy

Rooting out the maritime piracy entails a fundamental action. In this respect, the PMO proposes to assist the Somalia to restore security in its territorial waters.

Although a number of countries including I.R.Iran have deployed military force in dangerous waters such as Somalia waters and Aden Gulf, this cannot be a final solution to the problem of piracy. Although as much as 60% of the Asia and Europe trade is carried out via this area, the piracy has posed a serious threat for this region endangering the global cargo transport. I.R.Iran in the past two years has done a lot to combat the pirate in this region and has been appreciated by the International Maritime Organization (IMO).

IMO membership and international cooperation

Coastline Integrated management program which is one the valuable and fundamental program of the PMO has been achieved in the ICOPAMS conference. In respect of the international cooperation, PMO has dispatched as many as 83 students to be trained in the World Maritime University (WMU) in Malmo, Sweden ranking 7th among 159 countries. Students graduated from this university have been employed in the managerial positions in the PMO which already have played a great role by application of their knowledge acquired in WMU in development of the Iranian commercial ports. Ongoing cooperation of Iran in drafting STCW Convention has secured the 15th place for Iran among member states. Currently PMO has acceded to 31 conventions of the IMO and ILO. Moreover, Iran is one of the IMO member states which has voluntary implemented IMO audit scheme.

into consideration environmental aspects of the port projects. In this regard, PMO has acceded to the international convention on the restrictions of operations of single haul oil tankers with the aim of prevention of oil pollution.

PMO also regularly consults with the Department of Environment for the integrated management of the coastline and protection of



ports, Ports and Maritime Organization (PMO) has granted 20% exemption in commercial dues in some of the ports such as Chabahar with an objective to speed up port development.

The government should not enter into competition with the private sector in that the government's power in competition is much greater than that of private sector. As per the Principle 44 of the Constitution, the government should diminish its role in economy. Therefore to materialize this principle, the ground should be prepared for the private sector to work and make investment in various fields particularly commercial ports.

We not only should facilitate the investment of the domestic investors but also should pave the way for the investment of the foreign investors. One of the advantages of investment in Iranian port is the independent law governing the establishment and operation of the Ports and Maritime Organization as the national authority of the Iranian commercial ports. There is a competitive atmosphere in Iranian ports for investment. The share of the government is proportionate to the infrastructure it has provided and the share of the private sector will be determined by the superstructures supplied by it. One of the mechanisms for the private sector to invest in Iranian ports is to apply all its potentials and resources for realization of its objectives in ports.

Costal development and construction of multipurpose ports

One of the important measures pursued by the Ports and Maritime Organization has been studying the coastal areas to establish residential, industrial and tourism places with a scientific methodology.

The integrated management of the coastal areas has been developed in cooperation with all bodies and organization having role in the coasts and ports in a period of 4 years.

One of the significant goals pursued by the PMO is making the Bandar Shahid Rajaee port as the container hub port in the Persian Gulf region.

Approximately in every 10 km one point has been established for construction of the small multipurpose ports.

In order to increase the ports' capacity, PMO has done numerous measures including: development of cargo transshipment and transit, development of the port facilities, addition of 2400 ha of land to the Shahid Rajaee port areas and also 1000 ha to Bandar Imam Khomeini port (BIK), making Bandar Noshahr (in the north of the country) a special economic zone, extension of the rules and regulations of free zones to Chabahar port, development of maritime tourism, development of the rail shunting yard to boost rail transportation in ports, making investments with a view to turn the Iranian port to the third

One of the significant goals pursued by the PMO is making the Bandar Shahid Rajaee port as the container hub port in the Persian Gulf region.

Approximately in every 10 km one point has been established for construction of the small multipurpose ports

PMO is ready to issue permit for the private sector to construct the hotels and marinas and tourist sites and etc to attract tourists and development maritime tourism.

Logistics development

In line with development of the logistic centers, absorption of investment and changing the approach from the second to third generation port is a policy being pursued by the PMO. In the second-generation port, beside loading and discharge of the cargo, cargo distribution and processing is carried out as well. But in the third generation ports, production activities of logistic centers should be established as well.

Currently PMO applies modern facilities and equipment as well as modern technology in port operation. As an example, with respect to construction of modern ports, safety of shipping and navigation, PMO enjoys an extensive expertise and experience enabling it to carry out its mission to the level of international standards.

PMO has to provide the required capacity for cargo transportation in the country as a major element of development of national economy and realize the country's goals in terms of cargo import and export.

Ports and Maritime Organization is planning to make Shahid Rajaee Port as a regional hub port for providing the needs of the Economic Cooperation Organization (ECO) in terms of cargo transport. To this end, the first rail service was launched between Bandar Abbas and Almati and as planned some 2 million tons of cargo annually would be passed through the soil of ECO states and gradually this figure should be increased to 10 million per annum.

Multimodal transport and transit
Currently the cargo transit capacity of the Iranian commercial ports amounts to 20 million tons annually but only one forth of this capacity is being used. In view of the Iran's ideal geographical position in the region and location in the North South Transport Corridor, its potential for the cargo transit should be optimally utilized. Development plan of the Iranian northern port is aimed at enabling the cargo transport from the southern port to the northern port and then to the CIS countries. As planned



generation ports.

Development of the maritime tourism

As development of maritime tourism is among the government's policies, PMO is prepared to support the maritime tourism industry in the country.

Views and policies of Mr. Ataollah Sadr, Managing Director of Ports and Maritime Organization

From professionalism to competitiveness and effective presence in international conferences

Seyed Attollah Sadr graduated from Amir Kabir University in the civil engineering field has had an active presence in the transportation activities before being appointed as the Managing Director of the Ports and Maritime Organization (PMO). His services to the Islamic Establishment commenced as of 1980. He was introduced to the transportation domain by being installed as the Director General of Technical and Consultant Engineers Department in the Ministry of Roads and Transportation. To mention his other executive positions, he was the advisor to the Mostazafan Foundation Chief and the member of the board of Construction and Housing Organization affiliated to the Foundation in 1993, the acting Head of the Transportation, Deputy Chief of the Economy and Planning of the Construction and Housing of the Foundation in 1997, the Head of the ECO Transportation and Communication Committee, the Secretary of the National High Council of Transportation. Being appointed as the Deputy Managing Director for Technical and Engineering Affairs of the Ports and Maritime Organization (PMO), he was introduced to the maritime transportation and from 2009 he is the PMO's Managing Director.

In view of one decade from his carrier in the PMO, the Port and Sea Magazine has put together an abstract of his views, speeches, comments in respect of national and international subjects including: human resources, sea-oriented development, investment, coastal development, development of the maritime trips, port logistics, cargo transit, multimodal transport and the port approaches in the Fifth Economic Development Program.

Human Resources

In line with the support of the human resources engaged in maritime activists and the relative advantages of the maritime transport, Port and Maritime Organization has put a number of proposals to the Transport Working Group of the Civil Engineering Commission of the Parliament including: tax exemption of the seafarers and those involved in maritime activities, granting scholarship in maritime related fields which mainly were approved.

In view of the PMO's effort in getting the bill regarding the tough and harmful nature of the maritime jobs approved in the parliament, currently those seafarers with 20 consecutive or 25 inconsecutive years of services may become retired. Also, in line with training maritime human resources as set out in the Fifth Economic Development Program and according to the planning made by the PMO as many as 5000 seafarers have to be trained. The Ports and Maritime Organization (PMO) as the port-and-maritime authority in Iran has always supported the maritime related profession and those involved in this carrier in preserving their right and welfare.

In respect of the training maritime human resources conforming to the international standards, Islamic Republic of Iran has had an acceptable performance as the Iranian seafarers are trained in accordance to the standards

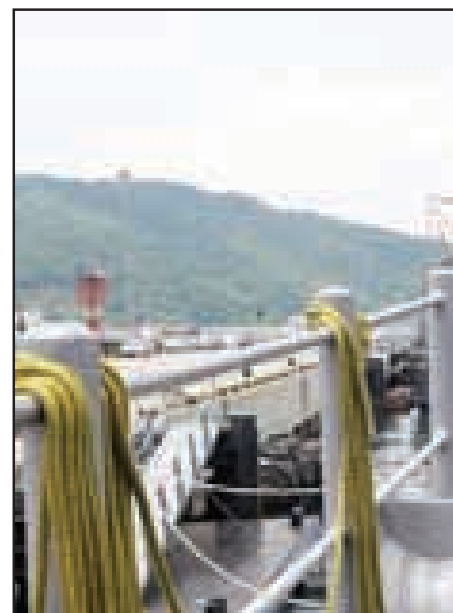
set out in STCW convention and accordingly the certificates issued by the Iran are credible throughout the world.

Presently out of 1.5 million seafarers in the world, some 290 seafarers are Iranian out of which as many as 93 thousand seafarers have managed to get far-trips competency certificates. According to the planning made as per the Fifth Economic Development Plan, to date, as many as 1500 individual have been trained as seafarers.

Sea-oriented development

Development of the commercial ports affords a high priority in the PMO's agenda in line with sea-oriented development. Despite beautiful and potential coasts for gaining wealth and generating jobs, our policies have always been focused in land. With 5800 of coastline, and numerous port cities, we have failed to achieved our goals in maritime development domain. With a view to lower their production costs and gain value added benefits, great majority of the countries establish their industries in their seaports to enable them to reduce their transportation costs.

Particular attention to the potential of the sea and its associated sectors including transportation of oil and non-oil cargo, maritime tourism, fishing industry, offshore industries can bring about huge contribution to



the national economy.

Investment in commercial ports
With a view to support making investment in Iranian commercial



of the tenants
 supporting the vulnerable social walks
 improving the living standards in the poor urban districts and planning
 for renovation of the decrepit buildings
 creating legal basis for the participation of the private sector in
 renovation of decrepit buildings
 raising professional standard to its international level in urban
 development
 establishment of the specialized center for urban development and
 architecture with a view to preserve the national and Islamic values
 reconsideration of the regulation of permit issuance for engineering
 consultants with a view to granting them greater authority
 promoting the standards of the protection of environment
 involvement of the municipalities and social and charity centers in
 improving the productivity in projects of Mehr Housing Plan



planning to remove the problems facing to Mehr Housing Plan
 supporting the establishment of the residential towns by the private
 sector
 supporting the funds for investment in housing sector through
 revising existing rules and regulations
 making the use of the finding of the researches undertaken in
 the housing sector in local and national development of housing
 in the country
 giving particular attention to the strategy of development of cities
 revival of the local-oriented urban development
 formulation of the technical requirement of the urban
 development
 application of the experiences gained in the field of industrial
 housing
 improving the quality of the housing
 renovation of the villages and enhancement of the safety of
 existing houses against the earthquake
 centralization of the construction of administrative, cultural
 and sport places with the aim of improving the quality of the
 construction



**Making the
 optimum use of
 the current
 capacity of the
 ports
 development
 of the maritime
 infrastructures
 for promotion
 of marine
 tourism in
 coastal areas**



the existing rules and regulations
integrated development of all modes of transportation
reviewing the findings of all researches conducted after the Islamic Revolution (in 1979) and apply them in improving the transportation sector
application of the value engineering in all transportation-related projects
segregation of construction and operation with a view to improve the quality of the services
completion of the halfway projects taking into account the loss incurred to the national economy as a consequence of the prolongation of these projects such as Tehran-North Highway
Exercising a greater role in the international organizations pertaining to the transportation such as UNESCAP, ECO, IRU, IRF, PIRAC and NAM

Making the maximum use of the Iran's ideal geographical location in the South-North Transport Corridor for cargo transit

Implementation of the recommendations made in the Transportation Master Plan with the assistance of the private sector

Revival of the Transport Research Center

Establishment of the Information Technology Park

setting up an audit system in transportation infrastructure and fleet
establishment of a transportation infrastructure maintenance system

»» Road transportation

giving the particular attention to minimizing the death toll as a consequence of the road incidents taking into account its social and financial implications
development of the smart road systems including ETC, visual road cameras and etc with a view to enhance the safety of the road network

promoting the National Safety Committee to National Safety Organization

improving the methods for better maintenance of the road network by the assistance of the private sector via supplying necessary equipment and facilities

establishment and development of the quality service system in road transportation and making the required investment in this respect

improving the maintenance of the road network and installation of the safety signs to promote the safety of the roads and removing the accidents-prone points

development of dry port by the help of private sector

improving the quality of the rural road network by the local methods

»» Rail transportation

Giving particular attention to the rail network with a focus on the industrial projects

connection to international rail network for transport of cargo and passenger

creation of rail areas for transport of passenger with a due attention to the urban development

making efforts in realization of the qualitative objectives of the Fifth

Economic Development Program

establishment of an independent legal system with a view to support investment of private sector in rail transportation network

planning for renovation of the rail fleet with the assistance of the private sector with a view to enhance the quality of the rail services

doubling the current level of productivity in rail transport system

»» Maritime transportation

Making the optimum use of the current capacity of the ports
development of the maritime infrastructures for promotion of marine tourism in coastal areas

improving the quality of the port management and custom procedures



C. housing and urban development sector

Revival of the urban development law

integration of the design and control system between villages and cities in local and national level

Gradual delegation of the responsibility to approve urban projects to municipalities as well as revision of the reconsidering the responsibility and authority of the municipalities in this respect.

proposing the revision of the national regionalization law

revision of the management of the land resources with a view to allocate necessary lands for housing and public services

introducing the urban management to national economic planning with a view to reducing poverty in urban areas

proper implementation of the rules and regulations in respect of development and construction dues

participation of the people in developing and approval of the urban development plans

removing any type of discrimination as to the benefits derived from urban development

guarantee of the bilateral rights of the public and urban development management

prolongation of the rent duration with a view to preserve the right



this end, three important factors need to be considered namely: cost, time and quality in producing all transportation related services

» Dealing with financial corruption

Fair competition and transparency in all related activities in the domain of transportation is a major tool for dealing with financial corruption in this sector. This can be realized by establishment of data and information sharing system enabling all those involved in the transportation filed to access their necessary information to make proper planning in their business.

» Program implementation timetable

The proposed program of the minister is scheduled to be implemented in three phases: short term, midterm and long term. In short term, the focus will be on removing the bottleneck and difficulties of business environment and those plans which are potential to be put into operation immediately. In the medium term, the focus will be on structural development and bringing about integration among different sectors and in the long term bringing the transportation standard to their international level will be on the agenda.

» Fundamental approaches

Fundamental approaches in discharging the mission of the Ministry of Roads and Urban Development the three sections

a. General domain of the Ministry

1. In view of the merging of the Ministry of Roads and Transportation and Ministry of Housing and Urban Development into the Ministry of Roads and Urban Development by the Parliament, the missions of the new ministry as well as the human resources structure and applicable rules and regulation will be reviewed and a fresh engineering will be carried out with the following priorities:

Bringing the mission of the ministry in conformity with the balanced regional development and geographical justice and equality

Taking into consideration the economic aspect of the activities with a view to increase productivity in transportation sector

Commercialization, liberalization and revising the rules and regulation in the transportation sector

Re-defining the relationship of government and private sector with a focus of the government's role as a policy maker and privatization of the activities in transportation sector

Cutting the government's spending and downsizing the government in this section

Providing necessary training to the human resources with a view to decrease the average age of the managers in transportation sector

Implementation of the required programs in order to enhance the quality of the services renders in transportation sector

Increased application of the Information Technology (IT) in transportation sector in line with realization of the e-government

2. Making use of the new financial mechanisms with the help of the Stock Exchange and domestic banks as well as the attraction of the foreign investment to improve productivity in transportation sector and strike a balance between governmental and foreign investment through:

Helping the establishment of the holding companies for investment in transportation sector

Establishment of the investment fund to boost the demand in housing and urban development sector

Establishment of the mortgage market in housing sector

Organization of the product-selling system in transportation sector

3. Boosting the partnership of the private sector in discharging the responsibilities of the Ministry and observing the right of the investors and diminishing of the investment risk in the transportation/housing sector and settling the government debt to the contractors working in transportation/housing sector.

4. Improving the business environment in transportation/housing sector with an objective of increasing productivity in cooperation with all those involved in this section.

5. Enhancing the transportation/housing standards to the international level with a view to improve the public welfare and the quality of the services render to the public.

6. Given the fact that approximately 50% of the

governmental investment has been made in housing sector, the transparency in this section is closely connected to the interest of the citizens and productivity in this section.

7. A particular attention should be given to making the existing building resistant against the earthquake

8. Prioritizing the existing projects with a view to avoid any waste of resources

9. Granting quality reward to the quality projects

10. Cooperation with the universities and academic centers in implementation of the projects

11. Supporting the findings and work of the academics and researches and commercializing them

12. Establishment of a comprehensive data-base for all users and activists in the field of housing/transportation

13. Making the use of the insurance potentiality to minimize the risk of the investors and the public

b. Transportation domain

General approach

Implementation of the policies set out in the Article 44 of the Constitution (regarding the privatization of the economy) and improving the business environment to the interest of the private sector by enforcing the liberalization and privatization policies. reducing the energy consumption in transportation sector development of the public transportation for the welfare of the people and protection of environment giving particular attention to the cargo transit and revising

Dr. Abbas Akhoundi and Evolutionary Plans for ministry of Road and Urban Development

Ministry of Roads and Urban development has a wide scope of work with economic, social and humane aspects.

Therefore, this main feature has been taken into account in formulation of policies and strategies of this Ministry in the proposed plan of the new Minister.

This plan has been put together in line with the country's Fifth Economic Development Program in three main areas:

General domain of the Ministry
Transportation domain
Housing and urban development domain

The main elements considered in this proposed plan are:



» Justice orientation

Justice as one of the main values of the Islamic administration, profoundly enshrined in the Islamic teachings, is a major element in the Minister's proposed program which is supposed to underlie all activities of the Ministry. The business environment and economic activities of a great majority of the people and economic activists are closely connected to the approach and policies of the Ministry of Roads and Urban Development. In the other hand the quality of the services to be provided by this ministry and the extent of the infrastructures and facilities the residents of a given region enjoy have an important role in the consumers spending and families' cost. Having said that, fair and just distribution of the infrastructures and facilities throughout the country, given the scope of coverage of the Ministry, is of paramount importance.

» Citizenship rights

One the important principle governing the proposed program is observance of the citizens' rights in

accordance with the Constitution. The Ministry of Roads and Urban Development shall adopt an approach to fully observe the citizens rights by respecting their right of choice, admitting the local varieties in the framework of a national unity and taking every measures to improve the living standards of the local residents. Accordingly, the local residents will be given the right of free access to the resources in terms of information, physical, financial and administrative resources and opportunities, greater possibilities of private sector's participation in the activities covered by the Ministry, the right to ask questions wherever required, an easy access to an effective and safe transportation network and observing the rules and regulation related to the professional activities in the field of transportation and urban development.

» Structural integration

Given the tremendous amount of investment made in transportation infrastructures through the country,

promoting the efficiency and effectiveness of these infrastructures entails a structural integration in the transportation network in all modes. This integration should be brought about in following areas:

Integration and coordination among different modes of transportation (including: road, rail, air and maritime)

Integration in the operational and administrative procedures in transportation related activities with a view to improve the business environment

Integration in the road network among different cities in the country

Integration in urban and transportation development in national, regional and local levels as well as urban development

Integration and coordination between industrial developmental programs and transportation related plans both in national and regional levels

Integration and coordination between transportation development program and protection of environment

» Wealth generation

All programs to be implemented in the transportation domain should be aimed at generating national wealth besides having social and political justification. To



partnership in national economy is inevitable. These measures can be:

Giving particular attention to the productivity specially in private sector's activities with the aim of boosting ports' competitiveness

Making the use of new financial mechanism in stock market for financing high priority projects

Planning for participation of the private sector in the port and maritime as well as logistic and value added activities

Making the port and maritime market to a transparent international one with the aim of removing monopoly and creating competitiveness in providing quality services conforming to the international standards

Spreading maritime culture and utilizing of all potentialities of the coastal areas and international waterways to the interests of the citizen and private sector

It is hoped that in this economic and political point in time maritime community take the most wise measures and initiative in cooperation with private sector for raising the standing of the maritime transportation in the country and the world.



Making the port and maritime market to a transparent international one with the aim of removing monopoly and creating competitiveness in providing quality services conforming to the international standards



In The Name of God

Port & Sea Magazine

Printed and Published by:

■ Port & Maritime Organization (PMO)

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:

■ Farshad Danaei

Magazine Address:

1st Floor, Number 40, Kish Avenue,
after Jahan koodak Intersection,
Afrigha Street, Tehran, Iran

Phone:

+98-21-88190631-2

Fax:

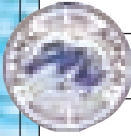
+98-21-88190630

Website:

Bandarvadarya.pmo.ir

Electronic Post:

bandarvadarya@pmo.ir

 SUPPORTED BY PIANC

Presence of the Private in Blue Economy Paving the Way for the Economic Evolution

■ Mohammad Reza Emami

The expediency of Supreme Leader at the beginning of the year (i.e branding this year as economic and political epic) is a turning point for all policymakers and economic planners in all economic, social and cultural sectors to devise ways out of the current political and economic crisis in line with the fundamental value of the Islamic Establishment.

The political epic was materialized with the massive turnout in presidential election and electing of Mr. Rohani as the new Iranian president. It was taken a positive political shock. But how to introduce this political shock into economy and make it an all-out economic positive shock and use it to usher the country out of this current economic crisis and alter the citizen economic behavior is a source of wide discussions which entails meticulous policy making and planning. Put in other words, what measures should be taken by the government and private sector to enter this positive spirit created in the political areas, which is fortunately managed well to date, into economic areas and compel them to change their economic behaviors.

In view of the heavy political and economic sanctions inflicted upon our country in recent years, we can dare say that all governmental sections as well as private sectors need to make a precise and reasonable planning and policymaking for development in all areas. If the government wants to create economic shock in short term, they should be designed in the framework of the major goals of the country. Fortunately, in this respect we have 20-year Perspective Plan as a guide.

Although the Perspective Plan has been overlooked in recent years by some executive managers, if the provision set out in the plan is considered carefully, it will guide us to a considerable evolution for achievement of our goals in establishment of an Islamic Republic of Iran in regional and international levels. Executive managers need to take heed of this plan and make their planning in the framework of this document.

In this respect maritime transportation sector with effective elements and tools in national and international level can provide quality services to the citizen and private sector and the ports also can become a competitive factor for national economy.

In this regard, numerous measures should be taken. The private sector's



Carrier-Forwarder

صندوق بارنامه همراهی (امری و جرم)



از مسیرهای گمرک و مرزهای بین المللی

www.khco.com

از راهبردهای گمرک و مرزهای بین المللی

تلفن: ۰۲۲-۲۲۲۲۲۲۲۲

تلفن: ۰۲۲-۲۲۲۲۲۲۲۲
تلفن: ۰۲۲-۲۲۲۲۲۲۲۲

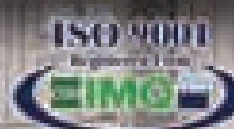


شرکت مبشر نور دریا



ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجایی:

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی و وارداتی
- ✓ نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ✓ استریپ کانتینر، استابلیک کالین صادراتی
- ✓ ارائه خدمات به کالاهای پروژه ای
- ✓ ارائه خدمات مهندسی و عمران
- ✓ ارائه خدمات حمل و نقل
- ✓ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری و سوپروایزری شناورها



نشانی: بندر عباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶۱-۳۵۱۳۱۵۷-۹

فاکس: ۰۷۶۱-۳۵۱۳۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷



فردا، امروز نیست

بیمه مسئولیت بیمه البرز

هر روز حوادث پیشامدی واقع می‌شود که فرد یا افرادی مسئول جبران آنها هستند. تضمین مبلغ خسارت با پرداخت زیان دهنده مشکلات فراوانی را برای افراد مسئول حادثه به دلیل نداشتن مناسب ترین و اقتصادی ترین راه حل پوشش های

بیمه مسئولیت مدنی بیمه البرز است.

انواع بیمه نامه های بیمه البرز:

بیمه مسئولیت کارفرما در قبال کارکنان

بیمه مسئولیت حرفه ای

بیمه مسئولیت عمومی

بیمه مسئولیت حمل و نقل

بیمه مسئولیت کالا