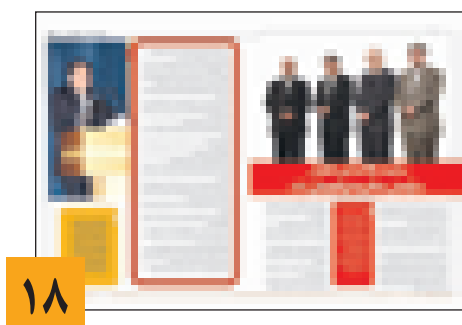


سال بیست و هشتم - شماره ۲۰۶ - ۹۲ صفحه
آذر ماه ۱۳۹۲



قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج بار و مطالب آزاد است.
دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبود و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی بر عهده مولفان می‌باشد.
علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.
ماهنامه بندر و دریا مورد تأیید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



در این شماره می‌خوانید:

- حمل و نقل چندوجهی زنجیره‌ای در انتظار پیوند حلقه‌های گمشده
- پیام مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
- سعید نژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی شد
- سازمان بنادر و دریانوردی رکورددار دریافت جوایز
- تعالی سازمانی چیست؟
- ملزومات توسعه حمل و نقل چندوجهی
- ناامن کردن فضای تجارت کشور به بهانه مبارزه با قاچاق
- احیای چهارراه تجارت جهانی؛ از واقعیت تا رویا
- تغییر در الگوی لجستیک بندری ضامن رشد بنادر ایران
- معیارهای ۹ گانه در تعالی منابع انسانی
- چرا جاده ابریشم از رونق افتاد؟
- آلودگی زیست محیطی ناشی از هیدروکربن‌های آروماتیک چندحلقه‌ای (PAHs)
- اسکرپ کشتی در آب‌های ایران
- ایمنی در انبارها
- راه طولانی ایران در توسعه زیرساخت‌ها

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیرمسئول: محمدرضا امامی
سر دبیر: یونس غربالی مقدم
مدیر اداری: فرهنگ مولوی
مدیر مالی: فرید ساجدی
دبیر تحریریه: فرید قادری
تحریریه: سعید سعیدی، سحر قره خانی
محسن خبازان، مجتبی کلاه، رامین جهان‌پور، فریما صالح
امور هنری و صفحه‌آرایی:
محمد هادیان، معصومه عسگری
ویراستار: نرگس حاجیلو
آلتیه، امور نظارت چاپ، فنی، اجرایی و اداری:
سیدجلال موسوی
عکاس: داود طهری، یاسر علی‌بخشی، مهدی سرخابی
امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعید پور
امور بازرگانی و تبلیغات:
نسرین غلامی، فرهاد شهریار
توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی

اداری، فنی و رایانه، آلتیه، طراحی، صفحه‌آرایی،
لیتوگرافی، صحافی، امور اجرایی:
موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز
چاپ: رواق
خیابان ولیعصر، نرسیده به تقاطع فاطمی
خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲
تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶
پست الکترونیک:

info@hamayesh.rasaneh.com

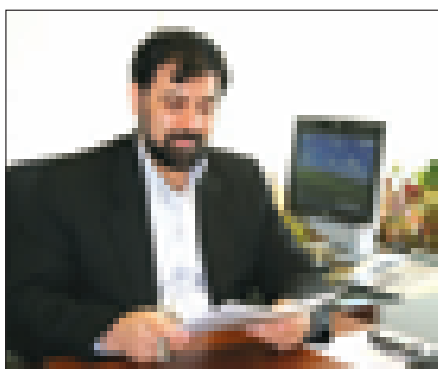
نشانی دفتر ماهنامه:

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

bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک:

bandarvadarya@pmo.ir



حمل و نقل چندوجهی زنجیرهای در انتظار پیوند حلقه‌های گمشده

موفق در حد استانداردهای جهانی باید همه شقوق حمل و نقل نیز از وضعیت مناسب و متناسبی برخوردار بوده و شاهد توسعه متوازن کلیه بخش‌های حمل و نقل برای بهره‌گیری از زیربناهای ظرفیت‌های ایجادشده در بنادر کشور باشیم. در این خصوص وظیفه اصلی دولت در درجه اول سرمایه‌گذاری‌ها و توسعه زیرساخت‌های شیوه‌های مختلف حمل و نقل و سپس برنامه‌ریزی و مدیریت مناسب جهت ورود بخش خصوصی است. از سایر اقداماتی که دولت می‌تواند در جهت تسهیل حمل و نقل چندوجهی به انجام برساند می‌توان به تهیه و تصویب قوانین ملی مناسب، تکمیلی و هماهنگ با قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی مختلف و مرتبط با حمل، به ویژه کنوانسیون‌های حمل و نقل چندوجهی سازمان ملل متحد اشاره داشت. به نظر می‌رسد در حال حاضر مهم‌ترین محدودیت مجموعه حمل و نقل دریایی کشور در ایجاد پیوند موفق و دائمی با سایر روش‌های حمل و نقل، نبود سیستم حمل و نقل مناسب در پسرانه‌های کشور، از جمله حمل و نقل جاده‌ای و ریلی مناسب و هماهنگ با آن و به عبارت بهتر حمل و نقل چندوجهی زنجیرهای است که در انتظار پیوند مناسب حلقه‌های گمشده در کشور است.

جداز موضوعات یادشده و علاوه بر نیازهای داخلی و بازار ۷۵ میلیونی کشور، توجه به ظرفیت ترانزیتی کشور با توجه به عوامل یادشده یکی از مهم‌ترین جنبه‌های حمل و نقل چندوجهی است. تردد حدود ۲۰۰ هزار کامیون در جاده‌های کشور و وجود ۸۵۰۰ کیلومتر شبکه ریلی که به شبکه ریلی خاورمیانه، اروپا، قفقاز و ماورای قفقاز متصل شده مجموعه‌ای کامل را برای توسعه حمل و نقل چندوجهی در کشور به وجود آورده که برای بهره‌برداری حداکثری از این موقعیت ویژه ضروری است موضوعات متعدد و متفاوت تاثیر گذار در حوزه‌های سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در زمینه‌های داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی، ایجاد زیرساخت‌های قابل اتکاد کرانه‌ها و پسرانه‌ها، سرمایه‌گذاری و تامین مالی و همچنین ظرفیت‌های سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با دقت مورد توجه قرار گرفته و با حساسیت پیگیری شود.

پرواضح است که بدون استفاده بهینه از ظرفیت‌های ایجادشده و به خصوص نیروی انسانی متخصص، کوشا و از خود گذشته جامعه در بایستی و بندری، بهترین تجهیزات و تأسیسات سخت‌افزاری بلااستفاده خواهد ماند، بنابراین در پایان لازم می‌دانم روز حمل و نقل را به همه عزیزانی که در دستگاه‌های اجرایی فعالیت دارند و همچنین به شبکه گسترده بخش خصوصی کشور که بدون همت و تدبیر آنها توسعه حمل و نقل چندوجهی در کشور محقق نخواهد شد، تبریک عرض نمایم.

جمهوری اسلامی ایران به خاطر برخورداری از یک موقعیت جغرافیایی - سیاسی ویژه و به دلیل واقع شدن در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب و بهره‌مندی از نعمت خدادادی دسترسی به دریای شمال و جنوب می‌تواند نقشی موثر و بسیار فعال در زنجیره حمل و نقل و تامین کالاهای کشورهای مختلف از طریق توسعه حمل و نقل چندوجهی در داخل و اتصال آن به مسیرهای موجود و در دست برنامه‌ریزی و اجرای کشورهای همسایه و منطقه ایفا کند.

پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های موجود در کشور از جمله امکان بهره‌مندی از خدمات حمل و نقل دریایی در مسیرهای دریایی شمال و جنوب، شبکه گسترده حمل و نقل جاده‌ای، خطوط ریلی قابل توجه و در حال توسعه در سراسر کشور و همچنین ظرفیت‌های حمل بار از طریق مسیرهای هوایی به عنوان امتیازی مکمل با قابلیت پدید آوردن حمل و نقل ترکیبی مهم‌ترین ابزارها برای گسترش حضور کشور در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی حمل و نقل و در نهایت دستیابی به اهداف کلان توسعه اقتصادی مندرج در اسناد بالادستی کشورند.

امروزه به دلیل جهانی شدن اقتصاد و تجارت جهانی کالاهای، نیاز به خدمات حمل و نقل، نیازی روزافزون و امری اجتناب‌ناپذیر است. از این رومزیت همسایگی با ۱۵ کشور رانیز باید به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه شبکه حمل و نقل چندوجهی کشور در برنامه‌ریزی‌ها مدنظر قرار داد. این کشورها علاوه بر اینکه یک بازار بزرگ متقاضی خدمات حمل و نقل چندوجهی هستند، بلکه از طریق اتصال شبکه‌های متنوع حمل و نقلی خود به سایر نقاط جهان از جمله بازارهای اروپا، آسیا و آفریقا، قادر به تولید ارزش افزوده قابل توجهی در این حوزه هستند.

از یک سو، ارائه خدمات حمل و نقلی مناسب موجب افزایش کیفیت و کاهش هزینه‌وزمان جابه‌جایی می‌شود که تاثیری غیر قابل انکار در افزایش میزان رقابت پذیری صادر کنندگان در بازارهای هدف دارد و از سوی دیگر موجب کاهش قیمت تمام‌شده کالاهای وارداتی خواهد شد. این نتایج به نوبه خود بر رشد مداوم اقتصادی کشورها، ایجاد فرصت‌های شغلی و در نهایت افزایش رفاه عمومی تاثیر مثبت خواهند داشت. آمار موجود نشان می‌دهد که بیش از ۹۰ درصد حجم تجارت جهانی از طریق دریاست. طبق آمار سازمان بنادر و دریانوردی در ایران بیش از ۸۸ درصد از حمل و نقل کالاهای صادراتی و بیش از ۹۳ درصد از حمل و نقل کالاهای وارداتی کشور از طریق دریاست. می‌پذیرد بی‌تردید حمل و نقل دریایی نقشی کلیدی در تکمیل اضلاع متنوع حمل و نقل چندوجهی در کشور ما ایفا می‌کند و طبیعی است که برای بهره‌مندی از یک سامانه حمل و نقل چندوجهی



صنعت حمل و نقل، نیروی محرک تجارت جهانی است و نقشی حیاتی در توسعه اقتصادی دارد. در این عرصه، جایگاه دریانوردی انکارناپذیر است؛ تا آنجا که در سطح بین المللی، نزدیک به ۹۰ درصد حجم کالا از طریق دریاجابه جایی شود. بر این اساس، توجه به دریانوردی و صنعت کشتیرانی از ضرورت های بسیار مهم و اولویت نخست بسیاری از کشورهای پیشرفته دنیاست و کشورمان نیز از این قاعده مستثنی نخواهد بود. ظرفیت بالای حمل و نقل در ارتقای همکاری های بین المللی نیز افق های تازه ای را در گسترش مناسبات همه جانبه ملت ها ترسیم می کند. در جهان به هم پیوسته امروز، همکاری، همزیستی و همگرایی شرط بقا است و نقش حمل و نقل یکپارچه در این عرصه، بی بدیل و انکارناپذیر است، چراکه این بخش زیرساختی، با ایفای نقش رابط میان بازارهای تولید و مصرف، به مثابه پلی است که جوامع را به توسعه پایدار اقتصادی رهنمون می شود.

بخش حمل و نقل در جمهوری اسلامی ایران، دورانی پرفراز و نشیب را پشت سر گذاشته که خاستگاه اصلی آن، تلاش برای دستیابی به جایگاهی والاتر و فردایی بهتر بوده است. ایران با ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و بنادر بزرگ و کوچکی که هر یک جایگاه مشخص و ذی قیمتی در مبادله کالا دارند، از یک سو به عنوان یک کشور ساحلی و بندری بزرگ و تأثیرگذار در منطقه و جهان شناخته شده است و از سوی دیگر با ناوگان عظیم کشتیرانی تجاری ملکی و تحت پرچم خود، در سطح بین المللی نیز به شکل قابل توجهی نقش آفرین است. تداوم این نقش آفرینی، اگرچه به توسعه زیرساخت ها وابسته است، اما از سوی

دیگر، با اهمیتی دوچندان، نیازمند بهره گیری بهینه از ظرفیت های موجود، با اتکا به توان تخصصی و فنی کلیه فعالان جامعه دریایی و بندری کشور است. پرواضح است که بدون استفاده بهینه از ظرفیت های ایجاد شده و به خصوص نیروی انسانی متخصص، کوشا و از خود گذشته جامعه دریایی و بندری، بهترین تجهیزات و تأسیسات سخت افزاری بلااستفاده خواهد ماند.

اینک که با عنایت به دیدگاه مقام عالی وزارت راه و شهرسازی، توجه ویژه ای به مأموریت های اصلی سازمان بنادر و دریانوردی در بالاترین سطح رهبری و مدیریت دریایی و بندری کشور به عمل آمده، ضروری است که هر یک از اعضای جامعه بزرگ و پرافتخار دریایی و بندری ایران با افزایش مشارکت در نقش و جایگاه تعریف شده خود، ضمن تلاش برای افزایش اطمینان، رفاه، بهبود کیفیت خدمات و حفاظت از حقوق شهروندان جمهوری اسلامی ایران، در کنار سازمان بنادر و دریانوردی برای تحقق اهداف زیر تلاش کنند:

۱. ارتقای سطح ایمنی و امنیت حمل و نقل دریایی با توجه به استانداردهای جهانی و الزامات منطقه ای
۲. آزادسازی و توسعه رقابت، با اولویت بیشینه سازی سهم بخش خصوصی در حمل و نقل دریایی
۳. توسعه و مدرن سازی صنعت دریانوردی ایران؛ با بهره گیری بهینه از ظرفیت های موجود و ایجاد ظرفیت های نرم افزاری و سخت افزاری جدید
۴. توجه ویژه به حمل و نقل چندوجهی با عنایت به اهمیت این شیوه به واسطه امتیازاتی چون هماهنگی، سرعت، ایمنی و تسهیل در

صنعت بین‌المللی حمل و نقل متضمن توسعه پایدار اقتصادی

جابه‌جایی کالا و به تبع آن، کاهش هزینه‌ها و افزایش صرفه اقتصادی ۵. تلاش در جهت توسعه ترانزیت با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه ایران و شرایط خاص منطقه

۶. جذب و به کارگیری اصولی و حرفه‌ای فناوری‌های جدید و ارتقای فناوری‌های موجود با اتکا به آموزش و توانمندسازی نیروی انسانی شاغل در صنعت دریانوردی؛ چه در بخش دولتی و عمومی و چه در بخش خصوصی ۷. به کارگیری بهینه فناوری اطلاعات و ارتباطات در صنعت دریانوردی، با توجه به نقش و اهمیت روزافزون این فناوری‌ها در عرصه بین‌المللی

۸. تعامل هدفمند با سازمان‌ها، نهادها و شرکت‌های معتبر بین‌المللی با هدف انتقال دانش و تجارب ایشان و در نهایت، ارتقای سطح فنی و علمی نهادهای فعال در حمل و نقل دریایی

۹. ارزیابی دایمی عملکرد کلیه فعالان دریایی و بندری بر اساس استانداردها و معیارهای پذیرفته شده بین‌المللی و تلاش برای بهبود مستمر این شاخص‌ها، با هدف غایی افزایش توان رقابت در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی

در پایان قصد داریم بار دیگر بر ارزش و جایگاه منابع انسانی جامعه دریایی و بندری، به خصوص دریانوردان تأکید کنیم. مادر جامعه‌ای زندگی می‌کنیم که تعالیم مذهبی‌اش یادآور نقش بی‌بدیل منابع انسانی است، تا آنجا که پیامبر گرامی اسلام بر داستان کارگر بوسه می‌زند تا به طور نمادین، اهمیت این موضوع را گوشزد کند و این همان مفهومی است که امروز در دانش مدیریت، با تأکید و تمرکز بر منابع انسانی، کارکنان را ارزشمندترین دارایی سازمان‌ها و شرکت‌ها می‌داند. بر ماست که این سرمایه انسانی را حفظ کنیم و از آن در جهت تحقق منافع ملی بهره بگیریم.

محمدسعید نژاد

معاون وزیر راه و شهرسازی و

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی



سعید نژاد مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی شد

صدر بابیان اینکه در سال ۸۴ ظرفیت بنادر کشور ۱۱۵ میلیون تن بود که امسال به ۱۸۶ میلیون تن افزایش یافته است، گفت: ظرفیت کانتینری بنادر در سال ۸۴ حدود ۱/۵ میلیون TEU بود که امسال به ۷/۱ میلیون TEU افزایش یافت.

سید عطاءاله صدر اظهار کرد: در چند سال اخیر بیش از ۲ میلیارد دلار سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر انجام شده است.

مدیر عامل پیشین سازمان بنادر و دریانوردی اظهار کرد: تاکنون ۷۵۰ میلیارد تومان تسهیلات از آن قیمت بانرخ سود صفر درصد از محل وجوه اداره شده سازمان به ساخت و خرید شناورهای مسافری اختصاص یافته است.

وی گفت: در راستای توسعه بنادر ۱۲۰ بندر کوچک چندمنظوره را در سواحل جنوبی نهایی کردیم که ۴۰ بندر به بهره برداری رسیده است.

وی بابیان اینکه ظرفیت جابه جایی مسافر دریایی ۱۴ میلیون نفر سفر است، افزود: نوروز امسال ۶۶ میلیون نفر مسافر از طریق دریایی در بندر سواحل جابه جاشده اند.

صدر بابیان اینکه ایران جزو ۱۵ کشور برتر در سازمان جهانی دریانوردی است، گفت: از نظر ایمنی در سال جاری ۱۷ درصد نسبت به سال گذشته کاهش سوانح دریایی داشتیم.

مدیر عامل پیشین سازمان بنادر و دریانوردی بابیان اینکه سعید نژاد به عنوان مدیر عامل جدید سازمان فردی مناسب است، گفت: وی فردی تاز نفس برای سازمان بنادر است و بنده با وی روابط دوستانه ای دارم.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت حمل و نقل مسافری

در یابی اظهار کرد: در این زمینه زحمات زیادی صورت گرفته، اما هنوز اطلاعات شهروندان در این زمینه محدود است، باید برای حمل و نقل مسافری دریایی تقاضا ایجاد کنیم و این کار با کمک بخش خصوصی و تبلیغات گسترده در این زمینه انجام می شود.

آخوندی بابیان اینکه تصمیم گیری در سازمان بنادر به دلیل راهبری تجارت در ایران و جهان به لحاظ سیاسی، اقتصادی و اجتماعی بسیار حساس و مهم است

مراسم تودیع سید عطاءاله صدر و معارفه محمد سعید نژاد به عنوان مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی روز سه شنبه ۲۸ آبان ۹۲ با حضور مقام عالی وزارت راه و شهرسازی جناب آقای عباس آخوندی، معاونین وزیر نمایندگان مجلس مدیران عالی رتبه سازمان بنادر و دریانوردی و حضور چشمگیر خبرنگاران در محل سالن آمفی تئاتر سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد.

در این مراسم مدیر عامل پیشین سازمان بنادر و دریانوردی، سید عطاءاله صدر ضمن خوشامدگویی به میهمانان حاضر در جمع گفت: سازمان بنادر ۴ بخش اساسی دارد ۱- توسعه و تجهیز بنادر، ۲- اداره بهره برداری بنادر، ۳- مرجع دریایی و حاکمیت دریایی و ۴- توسعه ساحلی که در کشور های مختلف این ۴ بخش از هم جدا هستند، اما در کشور ما همه این وظایف بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی است.

سید عطاءاله صدر بابیان اینکه هنوز طرح جامع در حوزه حمل و نقل تصویب نشده است، گفت: سازمان بنادر تنها سازمانی است که طرح جامع بنادر تجاری دارد این طرح نشان می دهد که به طور دقیق سواحل کشور چه کارایی هایی دارند.

وی ضمن گلایه از توجه بیش از حد حاکمیت به داخل کشور افزود: حدود ۲۹ هزار کیلومتر از مساحت خط ساحلی را می توان سرمایه گذاری تجاری کرد که متأسفانه به علت توجه بیش از حد حاکمیت به داخل کشور این مهم هنوز تحقق نیافته است. به گفته او ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر ۱۸۶ میلیون تن است که در سال گذشته ۱۳۹ میلیون تن مورد استفاده قرار گرفته است همچنین بیش از ۲۰ میلیون تن از این میزان (۱۸۶ میلیون تن) ظرفیت ترانزیتی است که در سال گذشته از ۴/۵ میلیون تن این ظرفیت استفاده شد.



پس از سخنان آقای صدوزیر راه و شهرسازی برای ایراد سخنرانی پشت تریبون قرار گرفت. وزیر راه و شهرسازی در مراسم تودیع و معارفه مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی گفت: وقتی با سازمان بندر مواجه می شویم به نحوی با تمامیت کشور مواجه هستیم.

وی افزود: سازمان بندر سازمانی است که در عین تمامیت ارضی با جوامع بیرونی ارتباط پیدا می کند و ایران را در سطح دریاهای آزاد نمایندگی می کند. از این رو این موضوع هم از جهت سیاسی پر اهمیت است هم از لحاظ اقتصادی، بنابراین تصمیم گیری در این سازمان از حساسیت ویژه ای برخوردار است. آخوندی ادامه داد: به علت اینکه این بخش از وزارت راه همچنین هوایمایی با جهان بیرون ارتباط تنگاتنگی دارند می توانند در حوزه بین الملل تاثیر گذار باشند، لذا شاخص های موفقیت در این حوزه ها باید با عملکرد بین المللی این بخش ها و میزان تاثیر گذاری های بین المللی تنظیم شود.

وزیر راه اظهار داشت: با وجود چالش هایی که تحریم ها برای کشور به وجود آورده اند، ولی واقع شدن ایران در چهار راه تجارت جهانی این انتظار را ایجاد می کند که سهم ایران در این حوزه بهر چه بیشتر از پیش افزایش یابد.

وی با تاکید بر ضرورت توجه بیشتر سازمان بندر و دریانوردی به دریای عمان، افزایش ظرفیت بندر شهید بهشتی، چهار راه موضوعی مهم قلمداد و اظهار کرد: گرفتن سهم ایران از دریای عمان موضوعی بسیار مهم و همچنین مورد تاکید مقام معظم رهبری است که از مدیر عامل جدید سازمان بندر می خواهم روی این موضوع تمرکز کند.

آخوندی تاکید کرد: باید سهم حمل و نقل دریایی از تجارت جهانی افزایش یابد و این موضوع در دستور کار مدیر عامل جدید سازمان بندر و دریانوردی قرار گیرد.

وی بابیان اینکه، اپراتورها باید میزان بازار یابی را در سطح جهانی افزایش دهند و فقط به اریه سرویس نپردازند، گفت: اپراتوری که سرویس دهی مناسبی دارد، اما از نظر بازار بین المللی فعال نباشد به در دما نمی خورد.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت بحث ترانزیت افزود: در این زمینه باید بخش خصوصی بتواند در سطح جهان بازار یابی کند.

آخوندی اظهار کرد: ترانزیت یعنی بازار یابی در سطح جهان برای حمل و نقل کالا که این کار توسط اپراتورها و بخش خصوصی انجام می شود.

وی با تاکید بر افزایش سهم ایران در تجارت جهانی گفت: این موضوع بسیار مهم تر از ساخت بندر است، چون افزایش تقاضا به دنبال خود ساخت و ساز بیشتری خواهد داشت.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت حمل و نقل مسافری دریایی اظهار کرد: در این زمینه زحمات زیادی صورت گرفته، اما هنوز اطلاعات شهروندان در این زمینه محدود است. باید برای حمل و نقل مسافری دریایی تقاضا ایجاد کنیم و این کار با کمک بخش خصوصی و تبلیغات گسترده در این زمینه انجام می شود.

آخوندی بابیان اینکه تصمیم گیری در سازمان بندر به دلیل راهبری تجارت در ایران و جهان به لحاظ سیاسی، اقتصادی و اجتماعی بسیار حساس و مهم است، گفت: بیش از ۹۰ درصد تجارت، در حوزه حمل و نقل دریایی صورت می گیرد و این موضوع بسیار با اهمیتی است و با توجه به اینکه بخش گسترده ای از مردم کشورمان بندر نشین هستند، باید سیاست گذاری های مناسبی در این زمینه صورت گیرد و به دنبال افزایش سهم ایران از تجارت جهانی باشیم.

وزیر راه و شهرسازی افزود: گرفتاری های زیادی به خاطر تحریم داریم و موقعیت قرار گیری استراتژیکی ایران طوری است که در شرایطی عادی باید ببینیم که در بحث حمل و نقل دریایی چگونه باید ایفای نقش کنیم.

آخوندی ادامه داد: تمام تلاش رقبای ما و قدرت های جهان این است که هر چه مبادله و صنعت حمل و نقل ایرانی را افزایش دهیم، از این رو باید تلاش مضاعف کنیم که یک نمونه آن پنجره واحد است که باید به مفهوم واقعی اجرایی شود.

وی بر قراری ارتباط معنی دار با مجلس را بسیار مهم قلمداد کرد و گفت: حمایت مجلس از سازمان بندر اصلی بسیار مهم است، چون بخش عمده ای از فعالیت های این سازمان در حوزه بین المللی است.

وزیر راه و شهرسازی بحث تربیت نیروی انسانی را از دیگر مباحثی دانست که مدیر عامل جدید سازمان بندر و دریانوردی باید به آن توجه کند.

آخوندی تاکید کرد: در حوزه بندر و به طور کلی در اقتصاد ایران به تغییر الگو و مدل نیاز داریم. وی اظهار کرد: لایروبی اروند نیز مورد تاکید رییس جمهوری در دیدار با نمایندگان خوزستان بود، چون بخش عمده ای از اقتصاد خوزستان به این موضوع متکی است و سازمان بندر هم در این زمینه زحمات زیادی کشیده که بقیه موارد به همکاری ما با دولت عراق بر می گردد و باید از طریق وزارت امور خارجه و توسط مدیر عامل سازمان بندر پیگیری شود و در دستور کار قرار گیرد.

وی افزود: بازسازی فیزیکی خرمشهر و آبادان صورت گرفته، اما بازسازی اقتصادی آنها انجام نشده که این موضوع به لایروبی اروند وابسته است و باید حتما با همکاری وزارت امور خارجه انجام شود.

آخوندی بابیان اینکه تصمیم گیری در سازمان بندر به دلیل راهبری تجارت در ایران و جهان به لحاظ سیاسی، اقتصادی و اجتماعی بسیار حساس و مهم است، گفت: بیش از ۹۰ درصد تجارت، در حوزه حمل و نقل دریایی صورت می گیرد و این موضوع بسیار با اهمیتی است و با توجه به اینکه بخش گسترده ای از مردم کشورمان بندر نشین هستند، باید سیاست گذاری های مناسبی در این زمینه صورت گیرد و به دنبال افزایش سهم ایران از تجارت جهانی باشیم.



پس از سخنرانی وزیر آلودگی و شهرسازی حکم انتصاب مدیر عامل جدید سازمان قرائت شد.

محمد سعید نژاد نیز در پایان برنامه گفت: لازم است از برادر عزیزم جناب آقای صدریه خاطر تلاش ۴ ساله خود در سازمان بنادر و دریانوردی که سبب شد این سازمان گام‌های بسیاری را در جهت رشد و توسعه و تعالی بردارد، تشکر و قدردانی می‌کنم.

وی با بیان اینکه در آینده‌ای نزدیک به صورت مبسوط برنامه‌های خود را اعلام می‌کنم، گفت: آنچه در آینده در سازمان بنادر و دریانوردی انجام خواهد شد همه آن چیزهایی است که دغدغه دولت تدبیر و امید را شامل می‌شود و سازمان در راستای سیاست‌های وزیر محترم راه و شهرسازی در خصوص افزایش سهم ایران در تجارت جهانی گام برمی‌دارد. وی اظهار داشت: نگاه مدیریت جدید به سازمان بنادر تنها نگاه گسترش حمل و نقل دریایی نخواهد بود بلکه بر این باوریم که باید با همه بخش‌های مختلف حمل و نقل هماهنگی و تعامل داشته باشیم، لذا در این زمینه دست‌همکاری به همه حوزه‌های بخش حمل و نقل خصوصاً بخش خصوصی دراز می‌کنیم و از آنها طلب یاری و کمک داریم.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه «حمل و نقل محور توسعه کشور است» تصریح کرد: اگر حمل و نقل سریع، ارزان مطمئن و ایمن نداشته باشیم قطعاً برنامه‌های اقتصادی کشور به نتیجه نخواهد رسید.

مهندس سعید نژاد، مهم‌ترین سرمایه سازمان بنادر و دریانوردی را کارکنان باتجربه متخصص و دارای دانش عنوان کرد و همراهی و همکاری دست‌اندر کاران بخش خصوصی کشور در بخش دریایی را در تحقق اهداف نظام توسعه کشور حایز اهمیت دانست.

محمد سعید نژاد، فارغ التحصیل رشته مهندسی صنایع از دانشگاه صنعتی شریف با درجه کارشناسی ارشد است.

سوابق کاری:

- عضو شورای جهاد سازندگی گنبد تا سال ۵۹
- عضویت در سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در خرداد ماه سال ۶۰
- قائم مقام فرماندهی سپاه منطقه ۱۰ (استان تهران) سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در سال ۶۲
- معاون حمل و نقل جاده‌ای وزارت راه و ترابری از بهمن ۶۹ تا سال ۷۲
- معاون حمل و نقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تا آبان ۷۳
- معاون وزیر راه و ترابری و رئیس سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور از آبان ماه سال ۷۳ تا شهریور ۷۶
- معاون خدمات بازرگانی وزارت بازرگانی از شهریور ۷۶ تا خرداد ۷۷
- معاون وزیر بازرگانی، رئیس هیات مدیره و مدیر عامل سازمان گسترش خدمات بازرگانی از خرداد ماه ۷۷ تا شهریور ۱۳۸۰
- معاون وزیر راه و ترابری، رئیس هیات مدیره و مدیر عامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از مهر ۸۰ تا تیر ماه ۱۳۸۶
- مشاور وزیر راه و ترابری از تیر ماه ۸۶ تا دی ماه ۸۶
- دی ماه ۸۶ بازنشستگی از دولت
- فعالیت و راه‌اندازی تعدادی شرکت خصوصی و تجمیع سرمایه بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری در ناوگان حمل و نقل ریلی
- رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته از بهمن ۱۳۹۰ (ادامه دارد)
- دبیر و عضو شورای عالی هماهنگی ترابری کشور ۶۹ تا ۷۶
- نماینده وزارت بازرگانی در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، شورای عالی بیمه کشور و عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران ۷۶ تا ۸۰

فعالیت‌های انجام گرفته:

۱. طراحی واحداث بیش از ۴۰ پایانه حمل و نقل کالادر داخل کشور و پایانه عشق آباد در ترکمنستان.
 ۲. طراحی و برنامه ریزی برای احداث ۲۰ مجتمع خدمات رفاهی بین راهی و تیر پارک در جاده های اصلی و ترانزیتی کشور و احداث مسجد در هر یک از این مجتمع ها.
 ۳. ایجاد شورای عالی هماهنگی مبادی ورودی، دبیرخانه و اداره کل پایانه های مرزی در راستای هماهنگی تمامی مجموعه های مرتبط با فعالیت های حمل و نقل بار و مسافر در مرزهای ورودی کشور بر اساس مصوبه شورای عالی اداری زیر نظر سازمان حمل و نقل پایانه های کشور و احداث پایانه های مرزی مدرن و مناسب برای رفاه حال مسافران.
- اهم تحولات و اصلاحات ساختاری در سازمان گسترش خدمات بازرگانی (۸۰-۷۶)
 ادغام معاونت خدمات وزارت بازرگانی و دوشرکت قند و شکر و گسترش خدمات بازرگانی
 اهم تحولات و اصلاحات ساختاری در راه آهن جمهوری اسلامی ایران (۸۶-۸۰)
 انتزاع و انتقال فعالیت های اجرایی در زمینه نگهداری خطوط و تاسیسات و ساختمان ها از شرکت مادر
 شروع اقدامات گسترده جهت حضور بخش خصوصی در راه آهن و کاهش میزان تصدی شرکت راه آهن و تشکیل شرکت های خصوصی در حمل و نقل ریلی و واگذاری
 واگن های راه آهن به بخش خصوصی.



به استحضار می‌رساند که:

در راستای ارتقای سطح خدمات و بهبود کیفیت خدمات رسانی به مشتریان، این شرکت اقدام به برگزاری دوره‌های آموزشی برای پرسنل خود نموده است. در این دوره‌ها، پرسنل شرکت با آخرین دستاوردهای علمی و فنی در زمینه‌های مرتبط با خدمات رسانی آشنا شده و توانایی خود را برای ارائه خدمات بهتر به مشتریان افزایش داده است. این اقدامات منجر به بهبود کیفیت خدمات رسانی و افزایش رضایت مشتریان گردیده است. این شرکت متعهد است که در آینده نیز به دنبال ارتقای کیفیت خدمات رسانی خود باشد و با برگزاری دوره‌های آموزشی و استفاده از آخرین دستاوردهای علمی و فنی، خدمات بهتری را به مشتریان ارائه دهد.

با احترام
مدیرعامل



نهمین همایش توسعه منابع انسانی روزهای سه‌شنبه و چهارشنبه ۲۸ و ۲۹ آبان ماه ۱۳۹۲ در سالن همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد. این دوره از همایش توسعه منابع انسانی همچنین پنجمین دوره اهدای جوایز تعالی منابع انسانی به‌شمار می‌رفت. در فرایند پنجمین دوره اهدای جوایز تعالی منابع انسانی ۴۲ سازمان و شرکت از بخش‌های مختلف دولتی و غیردولتی با ارسال مدارک آمادگی خود برای شرکت در فرایند جایزه اعلام کردند که پس از بررسی اظهارنامه‌ها و بازدید از این سازمان‌ها ۳۲ سازمان موفق شدند به یکی از سطوح جایزه یعنی گواهینامه، تقدیرنامه و نشان دست یابند.

طی مراسمی با حضور معاون رئیس‌جمهور:

سازمان بنادر و دریانوردی رکورد دار پنجمین دوره جوایز تعالی منابع انسانی شد

حرفه‌ای متخصصان مدیریت منابع انسانی، امسال همزمان با برپایی پنجمین دوره از جایزه تعالی منابع انسانی اعلام عمومی شد.

وی با اشاره به این که تدوین این منشور دو سال به طول انجامیده است، گفت: پرهیز از ترجمه متون مشابه خارجی، یکی از دلایل طولانی شدن این منشور بود که سرانجام تنظیم و تدوین شده که منتشر می‌شود.

رئیس انجمن مدیریت منابع انسانی ایران یادآور شد: کمال‌جویی، ارزش آفرینی، اخلاق‌مداری، شکوفایی، عدالت‌جویی، مسوولیت‌پذیری و امانتداری جزو اصول هفتگانه این منشور است.

به دلیل اهمیت بحث توسعه سرمایه‌های انسانی برخی کشورهای پیشرفته برای تعالی منابع انسانی خود، مدلی ملی را طراحی می‌کنند. انجمن مدیریت منابع انسانی ایران نیز با احساس ضرورت طراحی یک مدل ملی و بومی متناسب با شرایط کشور، مدل تعالی منابع انسانی را برای نخستین بار در کشور طراحی کرده است. اجرای این مدل به تفکیک در دو گروه «سازمان‌های بزرگ» و «سازمان‌های کوچک و متوسط» صورت می‌گیرد. جایزه تعالی منابع انسانی که نخستین بار در سال ۱۳۸۸ همزمان

در حوزه مدیریت منابع انسانی می‌داند، به صورت بالقوه متقاضی شرکت در فرایند این جایزه هستند.

همایونفر با اشاره به فعالیت‌های انجمن مدیریت منابع انسانی ایران در زمینه تعالی و توسعه منابع انسانی ایران، از جمله برپایی جایزه‌های ادواری تعالی منابع انسانی یادآور شد: منشور اخلاق

بنابر این گزارش بررسی مسایل و چالش‌های توسعه منابع انسانی، ارزیابی و تبادل تجربه‌های داخلی و بین‌المللی در زمینه توسعه منابع انسانی و همچنین اهدای جایزه تعالی منابع انسانی از اهم برنامه‌ها و اهداف این کنفرانس بود. عنوان همایش نهم مدیریت منابع انسانی آینده‌نگر، محور توسعه و تعالی بود که با حضور جمع کثیری از متخصصان، دانشگاهیان و اهل فن به مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی سازمان‌ها در خصوص رفع تنگناهای منابع انسانی پرداخته شد.

همچنین ۱۹۰ مقاله از سوی اندیشمندان و متخصصان و صاحب‌نظران منابع انسانی در این کنفرانس دو روزه که به همت سازمان مدیریت صنعتی تحت پوشش ایدرو برگزار شد، طرح و بررسی شد.

انجمن مدیریت منابع انسانی که متولی و داور برگزار اهدای جوایز تعالی منابع انسانی است و به گفته سید مسعود همایونفر رئیس این انجمن ایجاد فضای رقابتی مناسب میان سازمان‌های گوناگون و تبادل تجارب موفق، انتخاب، معرفی و قدردانی از سازمان‌های برتر در حوزه مدیریت منابع انسانی از اهداف برپایی جایزه تعالی منابع انسانی محسوب می‌شود. بر این اساس کلیه سازمان‌هایی که یکی از اهداف راهبردی خود را رسیدن به تعالی



محمدرضا امامی معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی تقدیرنامه ۳ ستاره پنجمین دوره جایزه مدیریت منابع انسانی کشور را از معاون برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهور دریافت کرد



با برپایی پنجمین همایش توسعه منابع انسانی برگزار شد، به عنوان یک مدل بومی و ملی توانسته است نیازهای حوزه منابع انسانی سازمان‌ها را برطرف کند. سازمان‌های داوطلب پس از تطبیق و ارزیابی حوزه منابع انسانی سازمان‌های خود با این مدل می‌توانند نقاط قوت و زمینه‌های قابل بهبود خود را تشخیص دهند و برای تبدیل شدن به سازمان‌های خلاق و یادگیرنده، برنامه‌های بهبود کوتاه‌مدت و بلندمدت سازمان خود را طراحی کنند.

علاوه بر سازمان‌هایی که در فرایند جایزه شرکت می‌کنند، بعضی از سازمان‌های بزرگ، مدل تعالی منابع انسانی انجمن مدیریت منابع انسانی ایران را برای زیرمجموعه‌های خود به اجرا درآورده‌اند و این سازمان‌ها هم اینک این مدل را به عنوان یک مدل بومی پویا و کاربردی، بهره‌برداری می‌کنند. سال ۱۳۸۸ در نخستین سال برپایی جایزه ۲۱ سازمان، متقاضی دریافت جایزه تعالی منابع انسانی بودند که به ۸ سازمان برتر جوایزی اعطا شد. سال ۸۹ سازمان‌های متقاضی به ۲۳ سازمان رسید که از میان آنها ۱۳ سازمان برتر انتخاب شد و در سال ۹۰ هم ۳۴ سازمان متقاضی دریافت جایزه بودند که ۱۷ سازمان تولیدی و خدماتی موفق به دریافت جایزه شدند و در سال گذشته (۹۱) از ۳۵ شرکت متقاضی نهایتاً ۲۳ سازمان تولیدی و خدماتی توانستند این جایزه را دریافت کنند.

در روز نخست این همایش، «پره‌وز دری» دبیر کنفرانس به نقش بی‌بدیل نیروی انسانی به عنوان ذی‌نفع اصلی و شریک راهبردی و محور اصلی توسعه و تعالی هر سازمان اشاره کرد. وی افزود: جمهوری اسلامی ایران در دهه چهارم انقلاب که دهه پیشرفت و عدالت نام گرفته، نیازمند سازمان‌هایی چابک و پویا است تا نیازهای متنوع جامعه را در فرایند تولید محصول و ارائه خدمات در بالاترین حد هوشمندی تأمین کند.

دری در خصوص نهمین کنفرانس توسعه منابع انسانی گفت: جمعا ۶ سخنرانی کلیدی، ۶ میز گرد، ۳۱ ارائه علمی و کارگاه در این کنفرانس با موضوع توسعه منابع انسانی ارائه خواهد شد. در ادامه مهندس غلامرضا شافعی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، توسعه اقتصادی پایدار را بدون توجه به الگوهای توسعه مدیریت منابع انسانی ناممکن دانست و تصریح کرد: در این زمینه باید کار تحقیقی مبتنی بر الگوهای مدیریت منابع انسانی از دیدگاه قرآن انجام گیرد.

شافعی همچنین افزود: لازم است مطالعه لازم در خصوص تناسب آموزش‌های ارائه‌شده در دانشگاه‌ها با نیازهای جامعه صورت پذیرد تا نیروهای انسانی تربیت شده در این مراکز در جای خود مورد استفاده قرار گیرند.

وی در سخنان خود با بهره‌گیری از آیات قرآنی در خصوص ویژگی‌های پیامبران بزرگ الهی همچون حضرت محمد (ص)، موسی (ع) و سلیمان نبی (ع) خاطر نشان کرد: مدیران جامعه باید از ویژگی‌های این بزرگواران نظیر خوش خلقی، نرم‌خویی، مشورت با زیردستان، توکل و ایمان قلبی که موجب موفقیت در تصمیمات می‌شود، الگو بگیرند.

مهندس شافعی ادامه داد: شرح صدر و تحمل‌پذیری، باور انجام کارهای سخت، صحبت کردن به زبان قابل فهم برای مردم، آموختن علم و حکمت به آحاد جامعه و به کارگیری و پرورش استعدادها از دیگر نکات مهم قابل‌الگو برداری در رفتار و اخلاق پیامبران الهی است.

رئیس هیات عامل ایدرو اضافه کرد: مدیران باید با جانشین‌پروری، همراهی عقلا، مومنین و افراد دارای اهلیت نسبت به پرورش مردم اخلاق‌مدار و خداجو اقدام کنند.

وی همچنین داشتن قدرت تمییز، عالم و دانشمند بودن، همراهی و قرار گرفتن در جمع خوبان و صالحان، گوش دادن به توضیحات همکاران، بی‌تفاوت نبودن نسبت به تخلفات و نیز شکرگزاری به معنای به کارگیری منابع و افراد در جایگاه شایسته و درست را از دیگر الگوهای قرآنی برای مدیران جامعه ذکر کرد.

دومین سخنران این همایش دکتر محمود عسگری آزاد، جانشین معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس‌جمهور بود که عنوان سخنرانی خود را چالش‌ها و راهبردهای مدیریت توسعه منابع انسانی بر گزیده بود. وی با تأکید بر اینکه مدیریت و توسعه منابع انسانی، محور توسعه و تعالی جوامع است، افزود: با نگاهی اجمالی به کشورهای توسعه‌یافته، مشاهده می‌شود که این کشورها از منابع مادی ارزان قیمت خدادادی بی‌بهره بودند، ولی با مدیریت مناسب بر منابع مالی و انسانی، توانستند به رشد و توسعه مناسب دست یابند. در مقابل کشورهایی که منابع مالی فراوانی در اختیار داشتند، به دلیل عدم مدیریت مناسب، این منابع نه تنها عامل توسعه نبودند، بلکه به عنوان آفت، در روند توسعه خلل ایجاد کردند.

دکتر عسگری آزاد، با تأکید بر اهمیت مدیریت در ارتقا و توسعه کشور گفت: با تزیق منابع مالی و بدون مدیریت صحیح و توسعه منابع انسانی، نمی‌توانیم به رشد و تعالی برسیم.

وی تصریح کرد: در بحث مدیریت منابع انسانی باید به ۳ اصل دانش، گزینش و انگیزش توجه کنیم. اگر این ۳ اصل را به نحو مطلوب تلفیق کنیم می‌توانیم به سمت توسعه منابع انسانی پیش برویم. سپس دکتر چالز هنری، استاد منابع انسانی دانشگاه HEC فرانسه، سخنرانی خود را با عنوان «چشم‌اندازها و تحولات نوین در مدیریت و عملکرد سرمایه‌های انسانی» آغاز کرد.



گواهینامه تعالی منابع انسانی به بنادر شهید باهنر، آبادان، نوشهر، بوشهر و امیرآباد و همچنین تقدیرنامه ۲ ستاره به بندر خرمشهر، بندر انزلی و بندر چابهار اهدا شد. به این ترتیب سازمان بنادر و دریانوردی طی ۲ سال پادربافت ۱۲ گواهینامه و لوح و تقدیرنامه حایز بالاترین رتبه تعالی منابع انسانی در کشور شده است



وی با تأکید بر متفاوت بودن بخش بازاریابی و منابع انسانی گفت: سرمایه گذاری در بخش منابع انسانی بلندمدت و در بخش بازاریابی کوتاه مدت است.

دکتر چالز هنری، با اعلام این مطلب که مدیریت استعداد و بهبود رهبری، از اقدامات مهم بخش منابع انسانی است، افزود: ایجاد انگیزه، نوآوری، نزدیک شدن به کارکنان و تعادل میان فرد و گروه از دیگر وظایف بخش منابع انسانی است.

گفتنی است که میزگرد «برنامه ریزی منابع انسانی در شرایط کنونی اقتصاد کشور»، اجرای تئاتر با موضوع آرایه بازخورد موثر با رویکرد توسعه کارکنان، از دیگر برنامه های نهمین کنفرانس توسعه منابع انسانی بود.

در پایان نخستین روز برگزاری همایش فوق، محمدباقر نوبخت، معاون برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور و غلامرضا شافعی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران ۹ گواهینامه و تقدیرنامه تعالی منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی را به نمایندگان این سازمان اهدا کردند. در بخش اهدای جوایز، محمد رضا امامی معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی تقدیرنامه ۳ ستاره پنجمین دوره جایزه مدیریت منابع انسانی کشور را از معاون برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور دریافت کرد و گواهینامه تعالی منابع انسانی به بنادر شهید باهنر، آبادان، نوشهر، بوشهر و امیرآباد و همچنین تقدیرنامه ۲ ستاره به بندر خرمشهر، بندر انزلی و بندر چابهار اهدا شد.

به این ترتیب سازمان بنادر و دریانوردی طی ۲ سال پادربافت ۱۲ گواهینامه و لوح و تقدیرنامه حایز بالاترین رتبه تعالی منابع انسانی در کشور شده است.

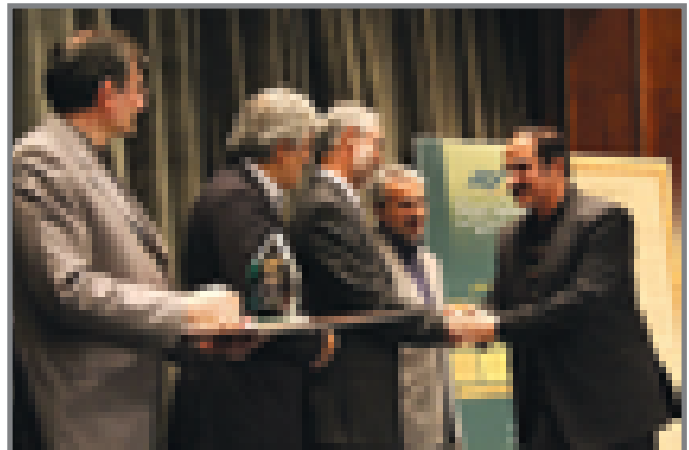
محمد رضا امامی در خصوص سابقه و علت حضور سازمان بنادر و دریانوردی در همایش توسعه منابع انسانی گفت: سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یک سازمان انتفاعی وابسته به دولت مرجع قانونی حمل و نقل دریایی کشور است و نمایندگی دولت جمهوری اسلامی ایران را در مجامع بین المللی دریایی به عهده دارد. حمل و نقل دریایی در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل بین المللی کالا را در جهان در بر گرفته است.

همچنین در کشور ما جابه جایی حجم انبوه کالاها از بنادر و اسکله های بازرگانی بالغ بر ۸۰ درصد از تناژ صادرات و واردات کشور طی سال ۱۳۹۱ را به خود اختصاص داده است. طی چند سال گذشته توسعه و رشد بنادر در تمامی حوزه ها از اهداف استراتژیک سازمان بوده است. در همین راستا اعتقاد داریم که مهم ترین سرمایه ایرانی عامل انسانی بوده که به واسطه و اختیار داشتن عظیم ترین منبع قدرت یعنی تفکر و دانش تأثیر گذارترین عامل در سازمان ها و جوامع هستند. بر این اساس سازمان بنادر و دریانوردی با شرکت در چنین همایش هایی تلاش می کند اهداف متعالی خود را در توسعه سرمایه های انسانی به انجام برساند.

معاون برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهوری در حاشیه مراسم توزیع جوایز با اشاره به رتبه ایران در توسعه منابع انسانی گفت: این رتبه در عین مطلوب بودن، شایسته جایگاه ملت ایران نیست و امیدواریم با مجموعه فعالیت هایی که در دولت تدبیر و امید انجام می شود، بتوانیم به جایگاه متناسب با شایستگی های ملت ایران در عرصه های بین المللی دست یابیم.

نوبخت اضافه کرد: رویکرد دولت یازدهم بر تشکیل و احیای سازمان مدیریت و برنامه ریزی گامی در این جهت است؛ زیرا دولت می خواهد یک نهاد و دستگاه برای تولید توسعه معرفی شود، از این رو رئیس جمهوری دستور داده معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی و معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس جمهوری به عنوان یک سازمان ادغام شوند تا بتوانند توسعه ایران را در عرصه های جهانی تسهیل کنند.

نوبخت گفت: هر چند جایگاه ایران در منطقه و جهان در چهار دهه تقسیم بندی توسعه جهانی بالا است، اما امیدواریم با مجموعه فعالیت های دولت تدبیر و امید و احیای سازمان مدیریت و برنامه ریزی، ایران به جایگاه بالاتری در توسعه منابع انسانی دست یابد.



تعالی سازمانی چیست؟

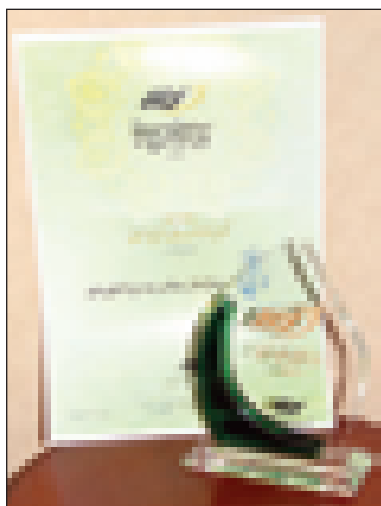
تعالی منابع انسانی، چارچوب جامعی از ارزش های محوری، معیارها و شاخص ها در تمامی ابعاد منابع انسانی است، که به مدیران منابع انسانی سازمان ها (دولتی و خصوصی) کمک می کند تا با ارزیابی مستمر فعالیت ها، رویه ها، فرایندها و نتایج منابع انسانی شان، نقاط قوت و حوزه های بهبود (مسائل و مشکلات) خود را شناسایی کرده و برای بهبود آنها، برنامه ریزی کنند. در این مقاله سعی شده است پس از مرور اجمالی ارزش های محوری تعالی انسانی در رابطه با مدیریت و توسعه منابع انسانی، مدل مفهومی تعالی منابع انسانی شامل معیارها و شاخص های حوزه منابع انسانی و نیز امتیازدهی آنها معرفی، بحث و بررسی شود و در پایان با یک رویکرد تطبیقی و انتقادی به مقایسه معیارهای تعالی منابع انسانی با معیارهای مرتبط با منابع انسانی مدل تعالی منابع انسانی پرداخته شده است، لذا با برشمردن معیارهای ۹ گانه پیش بینی شده برای دریافت جایزه تعالی انسانی، شامل آنالیز رهبری منابع انسانی، استراتژی منابع انسانی، برنامه ریزی و تامین نیروی انسانی، جبران خدمات نیروی انسانی، توسعه منابع انسانی، ارتباط کار و کارکنان، نتایج ادراکی منابع انسانی، نتایج عملکردی منابع انسانی و دستاوردهای کلیدی عملکرد سازمان می توان مدعی شد با احتساب امتیازات پیش بینی شده برای هر معیار که در مورد بخش راهبردها ۱۸۰ و بخش فرایندها و نتایج به ترتیب ۴۲۰ و ۴۰۰ امتیاز را شامل می شود، مجموع ۱۰۰۰ امتیاز پیش بینی شده است که برای تقاضای داوری و نخستین سطح جایزه که گواهینامه است، اخذ دست کم ۲۰۰ الی ۲۵۰ امتیاز ضروری است.

آنها از مسایل کاری برای مشارکت بیشتر در تصمیم گیری ها، اقدام به طرح ریزی اهداف، سیاست ها و رویه های موثر و نوآورانه ارتباطات کارکنان خود می کنند.

۷- **نتایج ادراکی منابع انسانی:** سازمان های متعالی به طور فراگیر و مستمر برداشت های منابع انسانی از فعالیت های حوزه منابع انسانی در حوزه رضایت و تعهد سازمانی را به روش های مناسب نظیر نظر سنجی، گروه های نمونه، مصاحبه ها، ... اندازه گیری و تحلیل کرده و برای بهبود آن برنامه ریزی می کنند.

۸- **نتایج عملکردی منابع انسانی:** سازمان های متعالی به طور فراگیر و مستمر میزان تحقق اهداف و برنامه های تحقق استراتژی منابع انسانی و نتایج کلیدی حاصل از اجرای فرایندهای منابع انسانی را بر اساس ارزیابی مستندات، گزارش ها و بازخوردهای رسمی اندازه گیری و تحلیل کرده و برای بهبود آن برنامه ریزی می کنند.

۹- **نتایج سازمانی:** سازمان های متعالی به طور فراگیر و مستمر نتایج سازمانی حاصل از اجرای استراتژی و فرایندهای عملیاتی خود را اندازه گیری و تجزیه و تحلیل نموده و بهبود می دهند.



مزایای اصلی حرکت در راستای مدل تعالی منابع انسانی

- افزایش کارآمدی، کاهش هزینه ها، افزایش بهره وری، توسعه و گسترش بازارها، بهبود کیفیت خدمات و عملیات و حرفه ای گری از طریق توانمندسازی، خلاقیت، نوآوری، تعهد، مشارکت و انگیزش پرسنل (حرکت از تغییر فردی به سمت توسعه سازمانی)
- بهبود عملکرد پرسنل با تدوین شاخص ها و معیارهای شفاف و سنجش عملکرد مستمر
- کاهش اتلاف ها و تعارض های مخرب به کمک همسوسازی اهداف و فعالیت های فردی منابع انسانی با اهداف سازمان، در عصر تغییرات سریع محیطی و بین المللی
- ایجاد یک سازمان یادگیرنده به کمک یادگیری فردی، گروهی، سازمانی و فراسازمانی متناسب با تغییرات محیطی

ارزش های محوری مدل:

مدل تعالی منابع انسانی یک چارچوب جامع مبتنی بر مجموعه ای از ارزش های محوری، معیارها و شاخص ها در تمامی ابعاد منابع انسانی سازمان است که به مدیران منابع انسانی یاری می دهد تا از طریق ارزیابی مستمر راهبردها، فرایندها و نتایج منابع انسانی و سازمان، نقاط قوت و فرصت های بهبود خود را شناسایی کرده تا برای بهبود آنها و رسیدن به سازمان یادگیرنده و توسعه یافته برنامه ریزی کنند.

این ارزش ها عبارتند از:

- رهبری استراتژیک
- نگرشی سرمایه ای به منابع انسانی
- یادگیری، توسعه و بهبود مستمر
- تاکید بر مسئولیت اجتماعی و اخلاق حرفه ای و ارزش مداری
- تمرکز بر نتایج حاصل از مدیریت مبتنی بر فرایند

معیارهای مدل تعالی منابع انسانی:

۱- **رهبری منابع انسانی:** رهبران منابع انسانی سازمان های متعالی چشم انداز، ارزش های محوری و استراتژی منابع انسانی سازمان را تدوین می کنند، در فرایند تدوین استراتژی کسب و کار مشارکت فعال دارند و نقش الگودار در توسعه فرهنگ تعالی منابع انسانی ایفا می کنند.

۲- **استراتژی منابع انسانی:** سازمان های متعالی استراتژی منابع انسانی خود را متناسب با مقتضیات درونی و محیطی سازمان، به گونه ای طراحی و مستقر می کنند تا سیاست ها، برنامه ها و فعالیت های حوزه مدیریت منابع انسانی در راستای تحقق چشم انداز، اهداف و استراتژی های محوری سازمان باشد.

۳- **برنامه ریزی و تامین منابع انسانی:** سازمان های متعالی به برنامه ریزی منابع انسانی می پردازند و آن را تعیین می کنند که به چه تعداد منابع انسانی، با چه شایستگی هایی، برای چه مشاغل و در چه زمانی نیاز دارند و با به کارگیری رویکردهای نوین، پیشرفته جذب و استخدام افرادی که از توانایی و شایستگی های لازم برای عضویت در سازمان برخوردار باشند را اجنبی می کنند و با از درون سازمان پرورش می دهند.

۴- **جبران خدمات منابع انسانی:** سازمان های متعالی نظام های جبران خدمات (حقوق و دستمزد، پاداش، مزایای رفاهی، سلامت و بهداشت) را به گونه ای نظام مند و مؤثر متناسب با فرهنگ سازمانی و در جهت انگیزش، رضایت و نگهداشت منابع انسانی، طرح ریزی و مستقر می کنند.

۵- **توسعه منابع انسانی:** سازمان های متعالی با طراحی و اجرای برنامه های مدیریت دانش، آموزش و یادگیری و مدیریت عملکرد زمینه توسعه و بالندگی منابع انسانی را فراهم می آورند.

۶- **روابط کار و کارکنان:** سازمان های متعالی به منظور بهبود ارتباطات کارکنان، ایجاد توافقات روانی مثبت، خلق جو اعتماد و حداقل نمودن تعارضات مخرب فی مابین کارکنان و مدیریت و نیز آگاه کردن



جایزه عالی منابع انسانی

۱۳۹۲



تقدیرنامه عالی منابع انسانی

اهدای شود به

سازمان بنادر و دریا نوردی



سازمان بنادر و دریا نوردی



انجمن مدیریت منابع انسانی ایران

سید مسعود همایونفر
رئیس انجمن

شماره: ۵/۲۰۳ ج

تاریخ: ۹۲/۸/۲۸

قدر دانی رییس مرکز ملی رسیدگی به شکایات مردمی از معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر

حسینعلی احمدی گرچی، رییس مرکز رسیدگی به شکایات مردمی سازمان بازرسی کل کشور از تلاش‌های دست‌اندرکاران ارایه‌دهنده‌های سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه «ارتقای سلامت اداری، مقابله با فساد، صیانت از حقوق شهروندی، تکریم ارباب رجوع و پاسخگویی به شکایات و شفاف‌سازی» در سیزدهمین اجلاس انجمن آمبودزمان آسیایی که توسط جناب آقای محمدرضا امامی، معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی مدیریت و رهبری شده بود، تقدیر و تشکر کرد. شایان ذکر است که در برپایی این اجلاس آقایان رضا فراهانی، مشاور معاونت توسعه مدیریت و منابع سازمان، عیسی‌وند، مسوول بازرسی و نظارت سازمان، فرهنگ مولوی، مدیر کل منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه سازمان بنادر و یونس غربالی مقدم، سردبیر ماهنامه بندر و دریا مشارکت ممتازی داشته و در ارایه اقدامات و دستاوردهای سازمان بنادر و دریانوردی همکاری داشته‌اند.

● «آمبودزمان» چیست؟

واژه آمبودزمان (Ombudsman) ریشه‌ای سوئدی (اسکاندیناوی) دارد و حدود یکصد سال است که در اروپا، آمریکا، آسیا و آفریقا برای بیان مفهوم «مبارزه با فساد» استفاده می‌شود.

به گزارش حوزه حقوقی قضایی باشگاه خبرنگاران، واژه «آمبودزمان» (Ombudsman) ریشه‌ای سوئدی (اسکاندیناوی) دارد و حدود یکصد سال است که در اروپا، آمریکا، آسیا و آفریقا برای بیان مفهوم «مبارزه با فساد» استفاده می‌شود. معنی کلاسیک و اصلی این واژه، مراجع و نهادهایی است که به شکایات مردم از دستگاه‌های اداری رسیدگی غیرقضایی می‌کنند. ویژگی این نوع رسیدگی غیرقضایی و آمبودزمانی، عدم تشریفات و افزایش سرعت عمل در به نتیجه رسیدن شکایات است. به همین خاطر، آمبودزمان مورد استقبال کشورهای مختلف دنیا قرار گرفته است.

● معرفی انجمن آمبودزمان آسیایی

ایده تشکیل انجمن آمبودزمان آسیایی (Asian Ombudsman Association) در سال ۱۹۹۵ در اجلاس عمومی مؤسسه آمبودزمان بین‌المللی (IOI) با تأسیس نهادی در آسیا برای توسعه فعالیت‌های آمبودزمانی مورد تأکید قرار گرفت. با گذشت یک سال از طرح تشکیل انجمن مرتبط با فعالیت‌های آمبودزمانی در آسیا، انجمن آمبودزمان آسیایی (AOA) در ۱۶ آوریل ۱۹۹۶ میلادی - ۲۸ فروردین ۱۳۷۵ به عنوان یک انجمن غیرحکومتی، غیرسیاسی، مستقل و حرفه‌ای آمبودزمانی در آسیا به وجود آمد. با تأسیس انجمن، دفتر وفاقی محتسب پاکستان به عنوان نخستین رییس هیأت مدیره انتخاب شد و دبیرخانه انجمن نیز در پاکستان استقرار یافت.

انجمن آمبودزمان آسیایی، در حال حاضر دارای ۲۷ عضو از ۱۸ کشور آسیایی است. هیأت مدیره انجمن متشکل از ۹ نفر و برای یک دوره ۴ ساله انتخاب می‌شوند. برای انجمن شرایط ورود اعضای جدید به منظور توسعه فعالیت‌های آمبودزمانی مورد توجه واقع شده است. برای عضویت، نهاد آمبودزمانی کشور متقاضی بایستی تقاضای خود را به صورت مکتوب و به همراه اساسنامه یا قانون تشکیل نهاد، به دبیرخانه سال و نوع عضویت خود را مشخص کند. تقاضای عضویت، در جلسه هیأت مدیره مطرح و بر اساس اتفاق آراء، عضویت تأیید می‌شود.

● نقش جمهوری اسلامی ایران در انجمن

جمهوری اسلامی ایران نیز در کنار دیگر اعضای انجمن، نقش اساسی برای توسعه فعالیت‌های آمبودزمانی انجمن ایفا کرده است. سازمان بازرسی کل کشور به عنوان عضو مؤسس انجمن به نمایندگی از کشورمان از بدو تأسیس در انجمن حضور داشته و در تمامی مذاکرات و جلسات هیأت مدیره و مجمع عمومی نقش فعالی داشته است. این سازمان تجربه برگزاری چهارمین اجلاس دوسالانه و مجمع عمومی و جلسه‌های هیأت مدیره انجمن را در کارنامه خود دارد.

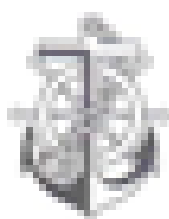
● اعضای AOA:

۱. جمهوری اسلامی پاکستان
۲. ژاپن
۳. جمهوری یمن
۴. منطقه اداری ویژه ماکائو
۵. مالزی
۶. جمهوری اسلامی ایران
۷. جمهوری خلق چین
۸. جمهوری کره
۹. منطقه اداری ویژه هنگ کنگ
۱۰. جامو و کشمیر هند
۱۱. جمهوری اندونزی
۱۲. پادشاهی تایلند
۱۳. جمهوری هندوستان
۱۴. جمهوری ازبکستان
۱۵. جمهوری سوسیالیستی ویتنام
۱۶. جمهوری آذربایجان
۱۷. جمهوری قرقیزستان
۱۸. جمهوری تاتارستان روسیه

مأخذ:

<http://www.yjc.ir/fa/news/4584110>





برکت
و من لم یکن یفقه لم یکن یفقه
دارچینی

پیشہ ورانہ تعلیم کے شعبہ کے تحت

[illegible]

مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۳۸۵/۱۰/۲۸ در مورد تصویب این طرح موافقت نمود. در تاریخ ۱۳۸۵/۱۱/۲۸ در مورد تصویب این طرح موافقت نمود. در تاریخ ۱۳۸۵/۱۲/۲۸ در مورد تصویب این طرح موافقت نمود.

هیه است و بدی حاکم تواند مشای و در جست آیی به بد است بدی و در آگاهی و تحقیق و افق مشای و شمع زدن و جود
سکندر بماند و افق و سر و آید

٤٠

مدير عام

فوق العالی اسکول



تقدیر نامہ

۳۳/۱۲-۵
۵۳/۲۱۹۵۴

جناب آغا محمد شالای

باسلام

مقامی بندر و بندوبست و بہت سی منافع و بہت سی کام و بہت سی کام
و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام
خود کاشتکاری و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام
انسانی و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام
سودا و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام
بہت سی کام و بہت سی کام

ابہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام
و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام و بہت سی کام

محمد علی شاہ
مقامی بندر

محمد علی شاہ



شرکت خدمات فراساحل لیان

تأسیس آشنا در خلیج فارس

- ورود و خروج شناورهاهای در شناور ایران
- پشتیبانی شناور ها و تأمین و جابجایی خوراک و بار به ایستگاه های فراساحل
- اعطای ترانج شناورها ها باید که کمتر خارج ، لشکر (شناور)



Provision Of Administrative Services
Of Issued Of Outward Clearances of
Vessels including vessels requirements,
Transportation of vessels crew and
Freights and chartering of different Vessels

Lian Offshore Services Co.

known as one of the well – established agency in Iran.

E-Mail: info@lianco.ir

www.lianco.ir



ملزومات توسعه حمل و نقل چندوجهی

امروزه حمل و نقل چندوجهی یا ترکیبی به معنای کامل یعنی حمل بار از مبدأ و تحویل آن در مقصد به مشتری نهایی (DoorToDoorTransportation) جایگزین روش های قدیمی حمل بار به صورت مجزا از یکدیگر شده و ضمن تضمین ایمنی بیشتر کالا به صورت قابل توجهی در کاهش قیمت تمام شده و زمان جابجایی کالا تاثیر گذاشته است. در کشور ما تحقق این موضوع که مورد تاکید وزیر محترم راه و شهرسازی نیز می باشد نیازمند هماهنگی و همگرایی بیشتر فی مابین ارگانهای ذیربط است. در آستانه برپایی نمایشگاه سالانه دستاوردهای حمل و نقل بر آن شدیم تا نظرات تمامی دستگاهها و ارگانهای بخش خصوصی و دولتی سیاستگذار و فعال در حوزه حمل و نقل را در دسترس سیاستگذاران و برنامه ریزان حمل و نقل کشور قرار دهیم. از این رو با و به گفتگو نشسته ایم.



۱- چه عواملی باعث عدم شکل گیری یا توسعه حمل و نقل چندوجهی در کشور شده است؟

۲- به واسطه عدم توسعه حمل و نقل چندوجهی چه فرصت های گرانمایی در سطح ملی و منطقه ای از دست رفته و چه هزینه هایی به کشور تحمیل شده است؟

۳- چه راهکارهایی (فنی-مقرراتی-نهادی و اجرایی) برای تحقق حمل و نقل چندوجهی کشور مورد تاکید جنابعالی می باشد؟

کاهش هزینه حمل و نقل مهمترین مزیت حمل و نقل چندوجهی

محسن پور سید آقایی

مدیر عامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران



توسعه حمل و نقل چندوجهی در دنیا است که متأسفانه این شقوق حمل و نقلی در کشور پیشرفت چندانی نداشته، به طوری که در حمل و نقل ریلی حمل کانتینری به رغم تمهیدات اتخاذ شده در راه آهن (اعمال تخفیفات بسیار بالا در تعرفه حمل) سهم بسیار پایین در حمل و نقل ریلی داشته است. در داخل ایران با توجه به ضعف امکانات تخلیه و بارگیری و با توجه به هزینه زیاد و زمانبر بودن آن و همچنین به علت عدم پوشش شبکه ریلی در سطح کشور اکثر مشتریان و صنایع مایلند حمل درب به درب و توسط یک وسیله حمل که آن هم از طریق جاده است، انجام شود که این موضوع هر چند ممکن است از نظر بنگاه اقتصادی مقرون به صرفه باشد، لیکن با در نظر گرفتن منافع ملی و هزینه های تحمیلی به جامعه از قبیل حوادث و سوانح جاده ای و ضرر و زیان های بسیار بالای جانی، مادی و اجتماعی، مصرف چندین برابر سوخت جاده نسبت به ریل و ... زیانبار است. عامل مهم دیگر در توسعه یا عدم توسعه این صنعت توجه به مسایل امنیتی و ایمنی حمل محمولات است. از جمله موارد درخور ذکر می توان به بورورکراسی اداری، سرقت و حوادث (تصادفات و حوادث حین جابه جایی محمولات از یک شیوه به شیوه دیگر حمل و نقل) اشاره کرد که علاوه بر ایجاد هزینه های مستقیم، هزینه های غیرمستقیم زیادی را به دلیل کاهش تقاضا به این بخش تحمیل می کند.

در ابتدای نگاه اجمالی به عوامل دخیل و سرنویست ساز در توسعه یا عدم توسعه این صنعت در سطح دنیا و سپس به موضوع عدم توسعه حمل و نقل چندوجهی در کشورمان پرداخته می پردازیم.

الف: عوامل موثر در توسعه یا عدم شکل گیری حمل و نقل چندوجهی در سطح دنیا: بر اساس مطالعات انجام شده توسط سازمان ملل، عوامل زیربنایی و تکنولوژیکی، ایمنی و امنیت، سهولت روند انجام فعالیت های مربوطه، بستر قانونی و دسترسی به بازار، جزو عوامل کلیدی در توسعه یا عدم توسعه حمل و نقل چندوجهی به شمار می آید.

ب: عوامل موثر در توسعه یا عدم شکل گیری حمل و نقل چندوجهی در سطح کشور: در خصوص عوامل زیربنایی در کشور باید به نقش توسعه بنادر (آبی و خشک) و گمرکات، جاده، ریل، قوانین هر بخش، روندهای کاری، ارتباط آنها با یکدیگر، امکانات تخلیه و بارگیری، نوع بسته بندی و ظرف حمل، به کارگیری نیروهای متخصص و بالنگیزه که نقش کلیدی در مدیریت و به کارگیری امکانات را ایفا می کنند، اشاره کرد.

یکی از عوامل مهم در توسعه حمل و نقل چندوجهی سرعت و هزینه جابه جایی محموله از یک وسیله حمل و نقلی به وسیله دیگر است که در حال حاضر حمل و نقل کانتینری با توجه به ماهیت و داشتن خصوصیات مذکور (سرعت، اطمینان و سهولت، خسارت کم و...) و در کنار آن استفاده از سیستم های اطلاعاتی و مخابراتی و تکنولوژی های به روز یکی از عوامل

۲

مثل کشورهای غرب اروپا و چین و اقتصادهای آینده مثل روسیه و هندوستان و بازارهای پرمصرف عربی و داشتن مرزهای آبی و خاکی وسیع، فرصت بی همتایی برای توسعه این صنعت در کشور فراهم کرده است. در صورت استفاده از این موقعیت و عبور جریان کالا از داخل مرزهای کشور، علاوه بر بهره مندی های کم نظیر اقتصادی، حفظ امنیت و ثبات سیاسی کشور برای تمامی بازیگران بزرگ جهان به مساله مهمی مبدل خواهد شد.

از منظر اقتصادی توسعه این بخش، اشتغال زایی، افزایش سرعت حمل و آرایه خدمات، کاهش هزینه تمام شده و افزایش درآمد، رشد سرمایه گذاری و رقابت، ارتقای کیفیت و... و در نتیجه رشد اقتصادی کشور را در بر خواهد داشت.

۲- به واسطه عدم توسعه حمل و نقل چندوجهی چه فرصت های گرانمایی در سطح ملی و منطقه ای از دست رفته و چه هزینه هایی به کشور تحمیل شده است؟

در پاسخ به پرسش دوم یعنی از دست دادن فرصت های گرانبها در سطح ملی و منطقه ای به واسطه عدم توسعه حمل و نقل چندوجهی و هزینه های تحمیل شده به کشور نیز می توان از دو دیدگاه سیاسی و اقتصادی به مساله نگاه کرد.

از دید سیاسی حمل و نقل چندوجهی به دلیل ماهیت بین المللی و نقشی که در چرخه اقتصادی تولید و رساندن کالاها به دست مصرف کننده و در نتیجه سطح عمومی رفاه جامعه بازی می کند و همچنین با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور و قرار گرفتن در مسیر ارتباطی اقتصادهای بزرگ



- ۳- چه راهکارهایی (فنی-مقرراتی-نهادی و اجرایی) برای تحقق حمل و نقل چندوجهی کشور مورد تأکید جنابعالی می باشد؟
در جواب به پرسش پایانی در ارتباط با معرفی راهکارهایی (فنی-مقرراتی-نهادی و اجرایی) برای تحقق حمل و نقل چندوجهی کشور جهت توسعه و تحقق حمل و نقل چندوجهی به نظر بایستی به موارد ذیل توجه و در دستور کار سیاست های کلان اقتصادی کشور قرار گیرد:
- ۱- کاهش هزینه تمام شده حمل و نقل چندوجهی در بخش ریلی، تغییر شقوق و شیوه حمل و نقل به سمت حمل و نقل کانتینری، افزایش امکانات تخلیه و بارگیری و مدرنیزه کردن امکانات مذکور، افزایش سرعت سیر و کاهش زمان بوروکراسی اداری و مراحل ترانشیپمنت، احداث بنادر خشک و توسعه خطوط تخلیه و بارگیری در بنادر.
 - ۲- تصویب قوانین و مقررات در راستای توسعه حمل و نقل چندوجهی از قبیل حمل در مسیرهای طولانی و یادر حجم بالا از طریق ریل انجام گردد (حتی اگر خطوط ریلی به مبدا حمل یا مقصد حمل متصل نباشد و در قسمتی از مسیر حمل توسط جاده یا وسیله دیگری حمل شود).
 - ۳- کاهش زمان حمل و بالا بردن سرعت حمل ریلی از طریق توسعه شبکه ریلی و اتصال به مراکز صنعتی و تجاری، رفع گلوگاه های فعلی ریلی از قبیل دو خطه کردن خطوط ریلی، جدا نمودن خطوط مسافری از خطوط باری و ...
 - ۴- قانونگذاری و تهیه نقشه راه با یک نگاه سیستمی و کل نگر با دورنمای یک هدف نهایی مشترک بین کلیه بخش ها و عوامل دخیل (بندر، گمرک، ریل و جاده و ...) و تعهد به دستیابی به هدف مذکور است.
 - ۵- استفاده از امکانات، سرمایه و دانش بخش خصوصی واقعی بر اساس رقابت سالم در این بخش و آماده کردن بستر و شرایط (محیطی و مقرراتی و ...) توسط دولت در راستای امکان سوددهی و رونق این بخش.
- لازم به ذکر است که راه آهن در راستای توسعه حمل و نقل چندوجهی با هدف کاهش هزینه های حمل و نقل کانتینری به عنوان یکی از روش های توسعه حمل و نقل چندوجهی، کمترین تعرفه را از محمولات کانتینری (حدود ۵۰ درصد کمتر از نرخ سایر محمولات) دریافت می کند و همچنین احداث چندین بندر خشک در برخی نقاط کشور از جمله آپرین، سلفچگان، بافق، شهید مطهری، سرخس، سهلان و ... را در دست مطالعه و بررسی دارد که با همکاری بخش خصوصی و سایر سازمان های ذی ربط امیدواریم در آینده نزدیک شاهد بهره برداری از بنادر مذکور باشیم.

سرمایه گذاری برای ایجاد بنادر خشک مستلزم وجود تقاضا

محمود سالمی

سرپرست معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

۱

به نظر می رسد که شکل گیری حمل و نقل ترکیبی در کشور مستلزم موجه شدن این فرایند از منظر اقتصادی است. به عبارت دیگر، در حالی که حمل کالا از مبدأ اولیه تا مقصد نهایی توسط کامیون و با قیمت تمام شده کمتر امکان پذیر است، هیچ صاحب کالایی متقاضی حمل ترکیبی و تقبل هزینه های متعدد تخلیه و بارگیری برای تغییر وسیله حمل یا تخلیه در پایانه حمل و نقل ترکیبی (بنادر خشک) نیست.

۲

امروزه حدود ۵۰ درصد از حمل و نقل کانتینری در جهان توسط کشورهای شرق و شمال آسیا انجام می گیرد. چین با رشد سالانه حدود ۱۴ درصد حمل و نقل کانتینری، امروزه حدود ۱۶۰ میلیون کانتینر در سال به سایر کشورهای سال می کند. ایران با قرار گرفتن در کریدورهای ارتباطی بین چین و اروپا چه مسیرهایی که دریایی - زمینی هستند از جمله عبور از اقیانوس هند - کریدور جنوب شمال ایران به سمت اروپا و مسیرهای ریلی همچون گذر از هند، پاکستان، ایران، ترکیه به سمت اروپا و سایر مسیرهایی که آسیای جنوب شرقی را به کشورهای اروپایی متصل می کند، می تواند پتانسیل های مناسبی برای استفاده از حمل و نقل کانتینری و ترتیبی ایجاد کند و نه تنها از این پتانسیل به صورت مناسب تاکنون استفاده نشده است، بلکه عدم استفاده از این روش و استفاده از حمل و نقل جاده ای (باسهم بسیار زیاد) به لحاظ مصرف سوخت نیز هزینه های زیادی به کشور وارد کرده است.

۳

راهنمایی حمل و نقل ترکیبی و فعال سازی بنادر خشک مستلزم تعدیل بهای سوخت و موجه شدن حمل بار آهن و نه تنها وجود تقاضا است، لذا سرمایه گذاری برای ایجاد پایانه های جدید (بنادر خشک) بدون وجود تقاضا توصیه نمی شود.



حمل و نقل چند وجهی عامل توسعه پایدار حمل و نقل



امیرحسین دلقشایی

مدیر عامل شرکت راه نگار پارس

۱

نیاز یکی از عوامل شکل گیری اغلب اختراعات اکتشافات نوآوری ها و بکارگیری روش های اصولی در جامعه بشری به حساب می آید که هیچ کشوری برای رشد و توسعه متوازن بدون تامین نیازهای اصولی خود از این امر مستثنی نمی باشد. همیشه این سوال مانند سایر سوالات کلیدی مطرح است که چرا با وجود نیاز به حمل و نقل چندوجهی در کشور که باعث کسب درآمد هنگفت و کاهش هزینه های گردیده، به درستی بکار گرفته نمی شود؟ از بسیاری از مسوولین ارگان های دولتی و دست اندرکاران حمل و نقل همواره می شنویم که حمل و نقل چندوجهی منافع بسیاری را برای کشور در بر دارد و باید برای استفاده از این فرصت طلایی بیشترین بهره را برده و هر چه سریع تر اقدام به پیاده سازی آن نمود. همه ما کاملاً واقف هستیم که با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی کشور در منطقه خاورمیانه و شاید جهان و قرار گرفتن دوازده کشور از مجموع کشورهای محصور در خشکی جهان در همسایگی کشور ایران و لزوم استفاده از خاک کشور عزیزمان ایران برای ترانزیت کالا مهم ترین مزیت ترانزیتی را برای کشور فراهم نموده است. شاید علت عدم به کارگیری حمل و نقل چندوجهی با توجه به مزایای بی شمار، همان عدم احساس نیاز است. تا وقتی که در آمد حاصل از منابع خدادادی چون نفت وارد زندگی مردم شده و هزینه می گردد، مسوولین کمتر به فکر سرمایه گذاری در بخش ترانزیت کالا و راه های دیگر در آمدزایی، چون استفاده از حمل و نقل چندوجهی خواهند افتاد.

۲

کریدورهای شمال - جنوب شرق - غرب (جاده استانی ابریشم)، کریدور جنوب آسیا ترانزیت و سایر کریدورهای مطرح فرصت های طلایی هستند که اگر به آنها پرداخته نشود در آینده نه چندان دور شاهد از دست رفتن آنها خواهیم بود. خواست مسوولین به تنهایی کافی نیست داشتن متولی قدرتمند در سطح ملی که توانایی در کاه اهمیت ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی را نه در حد شعار بلکه در شناخت، برنامه ریزی و پیاده سازی رداشته باشد و فارغ از هر گونه نگاه کوتاه مدت به آن به پردازد، یک ضرورت انکارناپذیر است. نکته دیگری که در عدم شکل گیری حمل و نقل چندوجهی مشهود است، توجه بیش از حد ارگان های دولتی به منافع بخشی و تضاد در منافع حاصل از این نوع حمل و نقل و درآمدزایی از سایر شقوق حمل می باشد. از آنجایی که حمل و نقل چندوجهی انتقال کالا با استفاده از دو یا چند زنجیره حمل و نقل به صورت یکپارچه و تحت قرار داد و مسوولیت واحد بدون آنکه هنگام بارگیری و تخلیه بار از یک زنجیره به زنجیره دیگر کالاها جابجا شوند، انجام می پذیرد و وجود نظام تعرفه ای پایدار و متناسب با شرایط اقتصادی که موجب کاهش ریسک و بی نظمی در حمل و نقل گردد، یک ضرورت اجتنابناپذیر برای تحقق حمل و نقل چندوجهی می باشد.

۳

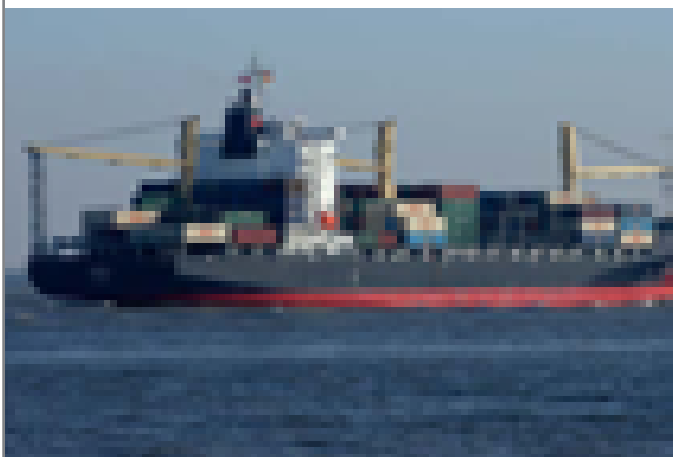
با توجه به اینکه حمل و نقل چندوجهی در دنیا عموماً توسط کانتینر صورت می گیرد، ضرورت ایجاد شرایط مناسب تخلیه و بارگیری، قوانین و مقررات سازگار با قوانین بین المللی در مبادی ورودی و خروجی کالا، داشتن استانداردهای مناسب، امنیت کالا، انجام امور گمرکی و تجاری مناسب و کارا، از اهمیت زیادی برخوردار است. از دیگر عوامل اثرگذار که حمل و نقل چندوجهی را دچار مشکل می نماید، عدم وجود زیرساخت های مناسب برای بکارگیری آن در حمل و نقل چندوجهی است. بنادر مجهز با تاسیسات و تجهیزات مدرن، بکارگیری بنادر خشک برای سهولت کار و صرفه جویی در وقت و هزینه، داشتن خطوط مناسب کشتیرانی، خطوط راه آهن، راه های مواصلاتی و خطوط هوایی کارادر شکل گیری حمل و نقل چندوجهی نقش اساسی و بی بدیل دارند. کانال های ارتباطی منطقی و بی نقص، بکارگیری ابزار الکترونیکی و الکترونیکی مناسب برای ایجاد ارتباط بین شبکه های حمل و نقل که به سرمایه گذاری قابل ملاحظه ای نیاز دارد راه گشای پیاده سازی حمل و نقل چندوجهی خواهد بود.

حمل و نقل چندوجهی نیازمند متولی توانمند

۲

یکی از عوامل مثبت تأثیرگذار بر بهبود و توسعه حمل و نقل چندوجهی، روابط بین الملل مناسب است که به رابطه کشور با کشورهای همسایه و همجوار اشاره دارد. در این زمینه، استفاده از موقعیت استراتژیک ایران و دسترسی آن به آب های آزاد از دو منطقه شمالی و جنوبی کشور و همچنین محصور بودن برخی همسایگان، می تواند نقش بسزایی در توسعه حمل و نقل های ترکیبی و ترانزیت خارجی این کشور داشته باشد، ولی متأسفانه بهره برداری درستی از این موقعیت نشده است، در حالی که می توان در خصوص رویه های گمرکی تسهیل شده، تسهیل در عبور و مرور وسایل حمل بین مرزی، سرمایه گذاری های مشترک در توسعه پایانه های مرزی، تسریع و تسهیل در روابط تجاری و بانکی و تردد بازرگانان و ارائه خدمات، توافقاتی با کشورهای همسایه انجام داد. همچنین با توافق طرفین می توان جهت تسهیل حمل و نقل، معاهدات بین المللی نیز تدوین و اجرایی کرد.

به طور کلی حمل و نقل ترکیبی در کشور ما جایگاهی بسیار بالا از نظر توسعه اقتصادی و ایجاد اشتغال دارد، ولی این مهم نیازمند یک متولی بسیار توانمند برای مدیریت ابعاد مختلف این روش حمل، شامل زیرساخت های حمل و نقل، پایانه های اتصال، قوانین و مقررات و روابط بین الملل است.



امیرحسین داجمهر
مدیر عامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

۱

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سال ۸۴، برای ارائه سرویس های حمل و نقل ترکیبی و خدمات door to door به صاحبان کالا و مشتریان خود احساس نیاز کرد و از همان زمان ارائه این خدمات را در دستور کار خود قرار داد و فعالیت های خود را آغاز کرد. ولی براساس تجارب کسب شده در طول سال های گذشته و بازبینی های انجام شده در رویه های حمل و نقل ترکیبی، توسعه این شیوه حمل و نقل به عوامل سخت افزاری، شامل وسایل حمل و نقل و پایانه ها و عوامل نرم افزاری شامل قوانین و مقررات، روابط بین الملل و بازاریابی نیازمند است.

در پسکرانه های بنادر و حمل و نقل های جاده ای نیز سرمایه گذاری ها به صورت کلان و منسجم نبوده و شبکه خود-مالکی در حمل و نقل زمینی یکی از عوامل توسعه نیافتن حمل و نقل چندوجهی، است. در خصوص حمل و نقل ریلی نیز با توجه به توسعه نیافتن حمل و نقل ریلی به میزان مورد نیاز و اقتصادی نبودن فعالیت های بخش خصوصی در این صنعت، زیرساخت های لازم و خدمات مربوطه هنوز رشد نکرده و قابلیت ارائه خدمات مورد نیاز تجارت را فراهم نکرده است.

در حمل و نقل ترکیبی اهمیت و جایگاه حمل و نقل ریلی جهت اتصال به شبکه حمل و نقل دریایی بسیار بالاست و بایستی نگرش بسیار خاصی به این صنعت مبذول شود تا محمولات حمل شده به صورت کلان و در مسافت های طولانی توسط این شبکه توزیع و سپس از طریق حمل و نقل زمینی در فواصل کوتاه به مقصدهایی برسد. با این نگرش، نیاز به پایانه های اتصال بین سیستم حمل و نقل ریلی و جاده ای است تا امکانات ترانشیپ کالا از یک وسیله حمل (ریلی) به وسیله حمل دیگر (جاده ای) جهت توزیع و پخش کالا در سطح کل کشور فراهم شود. در حال حاضر نبود این پایانه ها کاملاً مشهود است و سرمایه گذاری برای احداث چنین پایانه هایی که می توان آنها را به عنوان بنادر خشک یا پارک های لجستیکی کشور معرفی نمود، الزامی است. البته در این راستا کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پایانه هایی را احداث کرده است.

۳

زیرساخت های سخت افزاری لازم در حمل و نقل چندوجهی شامل ابزارهای حمل و نقل مناسب و نقاط اتصال میان وجه های مختلف حمل و نقلی است که در این راستا کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ناوگان دریایی در پایانه های بندری جهت توسعه زیرساخت ارتباطی بین حمل و نقل دریایی و حمل و نقل های داخلی سرمایه گذاری و ورود کرده است. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در زمینه حمل و نقل ریلی نیز که بعد از حمل و نقل کلان کشور محسوب می شود، سرمایه گذاری کرده است. ولی زیرساخت های مربوط به نقاط اتصال حمل و نقل دریایی به سیستم های حمل و نقل ریلی هنوز تکمیل نشده و نیاز به سرمایه گذاری و برنامه ریزی دقیق تر و کلان تر با حمایت های دولت است.

قوانین و مقررات حاکم بر مدیریت یکپارچه حمل و نقل توسط وسایل حمل متعدد نیز بایستی بازنگری و در برخی موارد قوانین جدیدی تدوین شود تا مسوولیت های حمل به درستی انتقال پیدا کرده و محدوده مسوولیت ها شفاف سازی و منطقی شود. این قوانین و مقررات نه تنها باید پتانسیل های انگیزشی را برای مدیران شبکه ایجاد کند تا به این شیوه حمل راغب شوند، بلکه برای فعالان اقتصادی و تجاری کشور نیز بایستی شیوه ای امن و مطمئن و آسان ایجاد کند، ولی در حال حاضر ضعف در این زمینه و نبود متولی واحدی که بتواند قوانین متعدد و تأثیرگذار بر این شیوه های متعدد را یکپارچه سازی و منسجم کند احساس می شود. در ضمن تداخل قوانین و مقررات و دستورالعمل های متعدد از سوی ارگان های مختلف، در خصوص توسعه حمل و نقل ترکیبی سد عظیمی ایجاد کرده و به طور خاص، دو فرایند بسیار مهم به نام های ترانزیت داخلی و ترانزیت خارجی کشور را تحت الشعاع خود قرار داده است.

برای تحقق هر چه بهتر حمل و نقل ترکیبی، بازاریابی تخصصی نیز در این زمینه الزامی است و با توجه به تجارب و سوابق کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در امر تجارت بین المللی، دستیابی به این مهم، امر پیچیده و غیر قابل دسترسی نیست. پذیرش مسوولیت حمل بدین شیوه که به اعتبار سازی و سهم گرفتن شرکت های بزرگ در این صنعت متصل باشد نیازمند اطمینان خاطر از قوانین و مقررات حمایتی و گره گشایی از موانع ذکر شده در پاسخ سوال اول است تا پس از ارائه خدمات و ترغیب مشتریان برای روش حمل و نقل ترکیبی با دخالت ارگان های مختلف و ایجاد موانع متعدد، شاهد شکست خوردن فرایند پیشنهادی و از دست دادن اعتبار شرکت مربوطه در بازار نباشیم تا شرکت های توانمند ورود به بازاریابی و ترغیب صاحبان کالا و حتی تجارت بین الملل را به این شیوه ترجیح دهند.



اسیده فاطمه مرقمیری

نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و ارتباطات، اتاق بازرگانی و صنایع و معاون و کشاورزی استان تهران

ضعف قانونی مهمترین چالش در حوزه حمل و نقل چندوجهی

۱

عدم شکل گیری و یا به عبارتی عدم توسعه حمل و نقل چندبعدی در کشور به عوامل مختلفی برمی گردد که می توان آنها را به سه دسته به شرح زیر تفکیک کرد:

الف- عدم زیرساخت مناسب جهت این توسعه که از الزامات توسعه اقتصادی کشور نیز به شمار می رود، این امر را می توان در سیستم های جاده ای، ریلی و انبارداری رویت کرد. بدیهی است که رشد این مهم از سیستم مطابق با استانداردهای روز فاصله دارد. جاده هایی که توان حمل و نقل سنگین عبوری و ترانزیتی را داشته باشند و این امر انگیزه مربوط به جابه جایی کالا را از مسیر کشور مان تبیین کند؛ سیستم های خطوط ریلی که با کشورهای همسایه همخوانی داشته و توقف اتصال خطوط را در مسیر ایجاد نکنند.

ب- استاندارد نبودن سخت افزاری و وسایط حمل و نقل با شرایط روز جهان، استاندارد شدن کامیون ها با Euro ۴ و Euro ۵- و امکان استفاده از سوخت های استاندارد جهانی منطبق با رشد وضعیت مطلوب کامیون های روز، همچنین تعداد مکفی کامیون های با عمر جوان، زیرا در حال حاضر تعداد ۲۲ هزار دستگاه کامیون در شهرهای ترانزیتی فعالیت می کنند که عمر معدل آنها بالغ بر ۱۹ سال است که این عمر جهت کامیون های ترانزیتی فعال در سطح بین المللی فرسوده به شمار می آید.

ج- گرچه الحاق به بسیاری از کنوانسیون ها و معاهدات حمل و نقل بین المللی توسط کشور مان امضا و الحاق آن انجام پذیرفته، لیکن پیروی از این الحاقیه ها می طلبد که قوانین به روز در کشور نیز تنظیم و این استاندارد سازی انجام پذیرد که در این حوزه نیز ضعف قابل توجهی به چشم می خورد.



۳

قطعا تسهیلات، قوانین و مقررات حاکم، مشخص کردن ناظر عملیات در امور لجستیک، بالا بردن استاندارد تولید و صدور مجوز ورود کامیون اگر چه در برنامه پنجم توسعه صراحتا ورود کامیون با عمر حداکثر ۳ سال تاکید شد، لیکن آیین نامه اجرایی آن تاکنون توسط سازمان مربوطه تدوین و ابلاغ شده بالا بودن ظرفیت بنادر، تجهیز نمودن بنادر با استانداردهای روز، ارایه امکانات و تسهیلات به بخش خصوصی جهت تکمیل و تجهیز ناوگان و ...

همه عوامل در راستای عزم ملی و محقق نمودن آمال می تواند بنادر، جاده ها و مسیر ایران را به یک فرصت طلایی هاب منطقه تبدیل کند، میزان رشد اقتصادی را بالا برده و اشتغال را از درجه قابل توجهی ارتقا بر خوردار نماید.

۲

طبیعی است که موقعیت جغرافیایی ایران شرایط جایگزین شدن به بسیاری از مسیرهای حمل و نقل ترانزیتی را می تواند به خود اختصاص دهد، زیرا در مجموعه توجیه اقتصادی انتخاب یک مسیر که سال سرعت، قیمت و زبان می باشد، در مسیر بسیاری از جابه جایی ها قابل جایگزینی بوده، اما به دلایل قید شده در پاسخ سوال اول طبیعتا قدرت مانور را از دست داده و در این شرایط نه تنها موضوعیت عدم درآمدزایی را شاهد هستیم، بلکه چنانچه مسیر ترانزیتی ایران را به جهانیان معرفی بالقوه می کردیم، آمار مربوط به اشتغال را نیز در ایران با رشد قابل توجهی مشاهده می نمودیم. شرط لازم این جایگزینی تسهیلات مربوط به انتخاب این مسیر می تواند رونق اقتصادی را به مراتب بیش از رونق تکیه بر اقتصاد نفتی حاصل کند، آمار اشتغال را بالا برده و معضل بیکاری به میزان قابل توجهی حل و فصل شود.

توسعه حمل و نقل چندوجهی در گرو امکانات سخت افزاری و نرم افزاری

۲

در دنیای امروز مهمترین عمل برای سرعت بخشیدن به حمل و نقل کالا، یکسان سازی و هماهنگی فعالیتهای متنوع در این صنعت می باشد آنچه مسلم است این که توسعه سرویس های حمل و نقلی مؤثر که تأمین کننده نیاز بخش تجاری باشد در شرایط سیاسی و اقتصادی مطلوب تحقق خواهد یافت. موقعیت استراتژیک جمهوری اسلامی ایران فرصت مناسبی برای قرار گرفتن در مسیر حمل و نقل چندوجهی را بصورت طبیعی برای کشورمان بوجود آورده لیکن عدم شکل گیری و توسعه یافتگی حمل و نقل ترکیبی در کشور و مشکلات دیگری همچون مدیریتی، مقرراتی و کمبود زیرساخت های مناسب قوی و لازم موجب شده تا نتوان از این موقعیت شگرف استفاده بهینه گردد و تلاشهای صورت پذیرفته هنوز نتوانسته جمهوری اسلامی ایران را بعنوان یک چهره ترانزیتی موفق در منطقه مطرح نماید. از طرفی با توجه به اینکه حمل و نقل مکمل توسعه اقتصادی است بنابراین در رقابت جهانی برای انتقال محصولات از مبادیه مقصد ارزان تمام شدن قیمت کالا یک اولویت می باشد که مزایایی را برای بازارهای هدف کالاهای کشور می تواند بوجود آورد لیکن فقدان این شیوه حمل و نقل و سنتی بودن عملیات آن در کشور موجب شده کالاهای ایرانی در بازارهای جهانی نتوانند رقابت چندانی داشته باشند و بسیاری از بازارها را از دست بدهند.



اسعد عبدالمهی
مدیر کل دفتر ترانزیت و پایانه های مرزی
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

۱

حمل و نقل چندوجهی یکی از پیچیده ترین اشکال حمل و نقل و از مهمترین تحولات توسعه فضای کسب و کار جهانی در دهه های اخیر و قرن حاضر محسوب می شود. آنچه که کارشناسان، دست اندر کار بخش حمل و نقل در کشور تأکید دارند در بحث مقوله حمل و نقل چندوجهی، استفاده از روش های گوناگون حمل و نقل بوده لیکن آنچه که در این میان مغفول مانده و به آن توجه نمی شود هماهنگ بودن بین وجوه حمل و نقل می باشد که موجب گردیده بجای پیوند دادن شیوه های گوناگون حمل و نقل بصورت جداگانه از این روشها استفاده شود و به این ترتیب امکان حمل و نقل آسان و انبوه کالا را در حداقل زمان با کمترین هزینه را فراهم ننموده و مشتریان را در صورت بروز هر گونه خسارت دچار سردرگمی نماید.

۳

راههای تحقق حمل و نقل چندوجهی در کشور را می توان به دو بخش موضوعات نرم افزاری و سخت افزاری تقسیم نمود که هر کدام در جایگاه خودش باید به آن پرداخته شود. مهمترین موضوع را میتوان توسعه و ساخت بنادر خشک و احداث ترمینالهای کانتینری عنوان نمود که خوشبختانه قانون گذار در برنامه توسعه پنجم به آن پرداخته و یکی از تکالیف وزارت راه و شهرسازی بوده که در این زمینه اقداماتی در دست اجرا است و از بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در این زمینه دعوت می نمایم که به این موضوع ورود نمایند. در بخش نرم افزاری نیز خوشبختانه قوانین و مقررات خوبی داریم که پتانسیل های فراوانی را بوجود آورده است خصوصاً قانون حمل و نقل عبور کالاهای ترانزیتی از کشور که موجب شده تا تسهیلات زیادی را برای گسیل آسان کالا در کشور بوجود آورد لیکن ایجاد هماهنگی بین دستگاههای تأثیر گذار و جلوگیری از بخشنامه های خلق الساعه که در گذشته وجود داشته و موجبات بدبینی تجار و بازار گانان را فراهم آورده می تواند نسبت به تحقق این مهم کمک شایانی نماید.

شرکت مجتمع مخازن روغن های خلیج فارس (سهامی خاص)



PERSIAN GULF VEGETABLE OIL COMPANY CO.

مجتمع نگهداری روغن های خوراکی، خام، طعم دار، بی طعم، بی نمک، بی آب
مخازن: ۳۴۰۰۰ متر مکعب، دارای مخازن استاندارد

واریزات:

انواع روغن سویا، پالم، آفتابگردان

سایر روغن ها

محصولات قابل صادرات: روغن خوراکی، خام، طعم دار، بی نمک، بی آب

فرآورده ها:

روغن خام به مقاصد آشپزی، بهداشتی، دارویی، صنایع، پتروشیمی، پلاستیک و آسفالت

دفتر تهران: خیابان طالقانی، خیابان ۳۴، پلاک ۴، طبقه ۲

تلفن: ۷۷۷۲۸۶-۷

دفتر بندر عباس: منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی

تلفن: ۷۷۷۲۸۶-۴، ۷۷۷۲۸۶-۵

افزایش بهره‌برداری از ظرفیت‌های بندری با تقویت زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای



اکایتان اکبر ملک‌فر |

مدیر عامل و عضو هیئت مدیره شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

۲

به واسطه عدم توسعه حمل و نقل چندوجهی در کشور، ما شاهد از دست دادن منابع در آمدی عظیمی در کشور هستیم. به عنوان مثال پتانسیل‌های ترانزیتی مسیر چابهار - افغانستان به دلیل ضعف‌های زیرساختی مغفول مانده است. همچنین مسیرهای حمل کانتینری میان آسیا و اروپا که از ایران می‌گذرد و به مسیر سبز معروف است، رونق خود را در مقایسه با مسیرهای جایگزین مانند مسیر کانال سوئز که از مسافت بیشتری هم‌برخوردار است، از دست داده و به گفته محققان این امر، کشور از ترانزیت میلیون‌ها کانتینر در سال بی‌بهره مانده است.

۳

به طور کلی پیشنهادات ذیل جهت بهبود وضعیت حمل و نقل چندوجهی در کشور عنوان می‌شود:

- اصلاح ساختار بخش ریلی از طریق تسریع در امر خصوصی سازی راه آهن در کلیه زمینه‌های فعلیتی
- تقویت زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای جهت استفاده بهینه از ظرفیت‌های بنادر دریایی کشور
- اصلاح قوانین و مقررات گمرکی در جهت تسهیل در امر فرایند ترانزیت در کشور
- رفع مسوولیت قاچاق کالا از شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیت کننده.

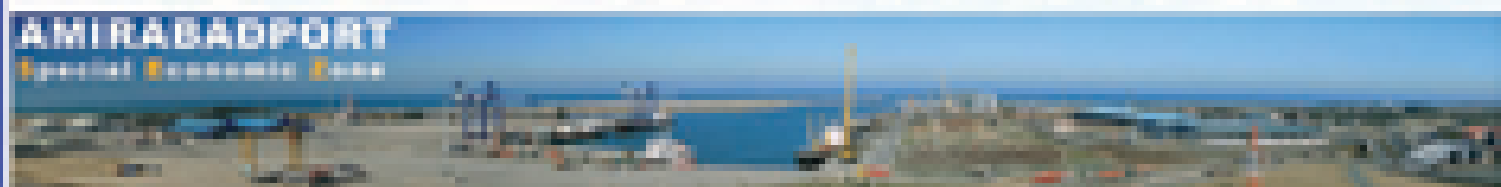
۱

عوامل متعددی باعث شده است که حمل و نقل چندوجهی در کشور آن طور که شایسته است، شکل نگیرد. در این خصوص کافی است به رتبه‌بندی کشور ها بر اساس شاخص LPI (Logistics Performance Index) نگاه انداخته شود. این شاخص که نشان دهنده میزان سهولت مبادلات کالا در میان کشورها می‌باشد از تلفیق شاخص Infrastructure, Customs Tracking and Tracing, International Shipment, Timelines و Competant شکل یافته است. ایران در سال ۲۰۱۰ دارای رتبه ۱۰۳ بوده است و این رتبه در سال ۲۰۱۲ تغییر یافته و حکایت از وضعیتی نامطلوب در بین کشورهای جهان دارد. در چنین شرایطی حمل و نقل چندوجهی نتوانسته است جایگاه خود را به دست آورد. زیرساخت‌های ریلی کشور در وضعیت نامساعدی قرار دارد و منجر شده است نظم اقتصاد مسافت در بین شیوه‌های مختلف حمل و نقل برهم زده شود، به گونه‌ای که در مسافت‌های طولانی که بایستی ریل حرف اول را بزند، همچنان جاده در اولویت اول است. از دیگر عواملی که می‌توان ذکر کرد، عدم تمییز دادن قاچاقچی از فرایند حمل و نقل و ترانزیت است، به گونه‌ای که مسئولیت آن بر عهده ترانزیت کننده قرار داده شده است و باعث شده که حضور شرکت‌های توانمند لجستیکی به دلیل عدم اطمینان یادشده کمرنگ تر شود. همچنین عدم وجود نظام تعرفه‌ای ریلی مناسب، قوانین و مقررات دست و پاگیر گمرکی، تعداد زیاد دستگاه‌های دخیل در امر جابه‌جایی کالا و عوامل بسیار دیگری بر نابسامانی این حوزه از فعالیت دامن زده است.





بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد



- قرار گرفتن در مسیر بین‌المللی کریدور شمال - جنوب جهت تسهیل ترافیک ۷۵٪ از کشورهای اسکندریه، خوز، قطر، CEE به خوز، خلیج فارس و ترکیه، عراق، افغانستان و پاکستان
- قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی ترانسیکا
- ایجاد بندر شمالی کشور متصل به راه آهن سراسری
- دسترسی به بندر اصفی، گشتی، ساری، خضرا، پایانه نفتی، فرودگاه بین‌المللی ساری و ...
- پایانه نفتی، گاز و مواد سوختی در شمال کشور
- ترافیک دریایی از زیرساخت حمل و نقل مدرن چندوجهی - اسکله روستو دریایی و روستو گازی جهت ترانزیت و حمل یکباره ۷۵٪
- از اقصی وسیع پشتیبانی ۱۰۰-۲۰۰ هکتار در حال افزایش به ۲۱۲۰ هکتار
- دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای خوز، CEE با جمعیت بالغ بر ۲۰۰ میلیون نفر

WWW.AMIRABADPORT.IR

مارا تهرانی، بهادر - مسئولان پستی ۲۲۲

تلفن: ۰۲۱-۱۲۲۲۲۲۲۲ - فکس: ۰۲۱-۱۲۲۲۲۲۲۲



نگین درخشان اقتصاد ملی در شمال کشور

ناامن کردن فضای تجارت کشور به بهانه مبارزه با قاچاق

تهیه و تنظیم: مجتبی کاوه



ماده ۷۴ و بلا تکلیف ماندن امنیت و حفاظت بندار

بحث مبارزه با قاچاق از دیرباز در کشور ما مطرح بوده و در هر مقطع زمانی برای این بردن این پدیده شوم تمهیداتی اندیشیده شده است. با اتفاقات روی داده در فضای اقتصادی کشور طی سال‌های اخیر که از مهم‌ترین آنها نوسان شدید نرخ ارز و تغییر قوانین واردات و صادرات بود، لزوم بازنگری در قوانین و مقررات بازدارنده قاچاق کالا و ارز احساس می‌شود و دولت دهم به منظور پاسخگویی به این نیاز لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز را به مجلس برد. لایحه فوق در شورای نگهبان با ایراداتی روبه‌رو شد و به مجلس بازگشت. در آخرین فعل و انفعال لایحه اصلاح‌شده از سوی مجلس برای تایید به شورای نگهبان فرستاده شده و این در حالی است که وزارت راه به عنوان متولی امور حمل و نقل و اتاق بازرگانی به عنوان پارلمان بخش خصوصی با ارسال نامه‌هایی به مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان، ضمن انتقاد به عدم مشارکت بخش‌های ذی‌صلاح در تدوین این سند خواستار متوقف شدن روند تصویب قانون فوق شده‌اند. در این بین انتقاد مسوولان وزارت راه بیشتر به عجولانه بودن روند تدوین لایحه مذکور و اشکالاتی است که در صورت تصویب ماده ۷۴ این لایحه گریبانگیر بخش‌های مختلف تحت پوشش این وزارتخانه خواهد شد. در این گزارش ضمن گفتگو با ایرج ندیمی و ابراهیم نکو، اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس، محمد تقی انزان پور، معاون اداری و مالی بندر نوشهر بر برخی اشکالات این لایحه مورد بررسی قرار گرفته است.

از زمان تصویب قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بندر و کشتیرانی و تشکیل گارد بندار و گمرکات در سال ۱۳۴۸ تا زمان پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ «سازمان گارد بندار و گمرکات» وظیفه حفاظت از محوطه بندار، تأسیسات بندری، اسکله‌ها، باراندازها و کالاهای موجود در این محدوده‌ها را به عهده داشت. در سال ۱۳۵۸ شورای انقلاب «سازمان گارد بندار و گمرکات» را منحل کرده اما «گارد بندار» وظیفه محوله به سازمان منحل را کماکان تا امروز به عهده داشته است. این در حالی است که به موجب ماده ۳۲ لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز قرار است سازمان مستقلی به نام سازمان حفاظت گمرکات کشور تشکیل شود که طبق ماده ۷۴ لایحه مذکور قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بندار و کشتیرانی و تشکیل گارد بندار و گمرکات و همچنین قانون انحلال گارد بندار و گمرکات، را که جزو وظایف سازمان بندار و درانوردی تعریف شده است، زیر سؤال برده و بر همین اساس در صورت تصویب این ماده از لایحه وظایف مذکور لغو خواهند شد. محمد تقی انزان پور، معاون اداری-مالی بندر نوشهر ضمن تأکید بر اهمیت «گارد بندار» در ایجاد فضای امن در پایانه‌های دریایی می‌گوید: «لغو قانون انحلال گارد بندار و گمرکات که به تفکیک وظایف گارد بندار از امور گمرکی منتهی شده، می‌تواند موجب اختلال شدید در امور بندار کشور شود، چرا که با لغو این قانون، گارد بندار عملاً از بین خواهد

لغو قانون انحلال گارد بندار و

گمرکات که به تفکیک وظایف گارد بندار از امور گمرکی منتهی شده، می‌تواند موجب اختلال شدید در امور بندار کشور شود، چرا که با لغو این قانون، گارد بندار عملاً از بین خواهد رفت و این در حالی است که به موجب ماده ۳۲ لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز قرار است سازمان مستقلی به نام سازمان حفاظت گمرکات کشور تشکیل شود که طبق ماده ۷۴ لایحه مذکور قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بندار و کشتیرانی و تشکیل گارد بندار و گمرکات و همچنین قانون انحلال گارد بندار و گمرکات، را که جزو وظایف سازمان بندار و درانوردی تعریف شده است، زیر سؤال برده و بر همین اساس در صورت تصویب این ماده از لایحه وظایف مذکور لغو خواهند شد. محمد تقی انزان پور، معاون اداری-مالی بندر نوشهر ضمن تأکید بر اهمیت «گارد بندار» در ایجاد فضای امن در پایانه‌های دریایی می‌گوید: «لغو قانون انحلال گارد بندار و گمرکات که به تفکیک وظایف گارد بندار از امور گمرکی منتهی شده، می‌تواند موجب اختلال شدید در امور بندار کشور شود، چرا که با لغو این قانون، گارد بندار عملاً از بین خواهد



محمد تقی انزان پور

رفت و این در حالی است که در لایحه جدید هم جایگزینی برای انجام وظایف محوله آن تعریف نشده است. به این ترتیب حفاظت از محوطه بندار، تأسیسات بندری، اسکله‌ها، باراندازها و کالاهای موجود در این محدوده‌ها در نبود گارد بندار بدون متولی خواهد ماند. به عقیده انزان پور، اگر این لایحه با دقت بیشتری تصویب می‌شد، چنین مشکلاتی در آن نبود و از آنجا که در قانون انحلال گارد بندار و گمرکات مصوب سال ۱۳۵۸ همزمان به تفکیک وظایف گارد بندار و گمرکات اشاره شده و در لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز هیچ گونه تعیین تکلیفی در مورد گارد بندار به عمل نیامده بهترین گزینه عملی که منجر به اختلال در انجام وظایف گارد بندار نشود این است که در ماده ۷۴ لایحه مذکور مستقیماً به نسخ بخش مربوط به گمرکات اشاره شود و امور بندار از نسخ تفکیک شوند.

A.B.C Group



آرا باختر

- ✓ کنسولگری و نمایندگی خطوط هوایی
- ✓ حمل و نقل بین‌المللی، دریایی، زمینی و هوایی
- ✓ ترانزیت، بازرگانی و خدمات
- ✓ به تمام گمرکات
- ✓ تخلیه، بارگیری، باربندی
- ✓ انبارداری و بسته‌بندی
- ✓ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ✓ خدمات بندری و محوطه‌داری
- ✓ فورواردر و گریور
- ✓ خدمات چارتر بندر گشتی
- ✓ خدمات امور بیمه‌ای
- ✓ 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.abcgroup.ir

info@arabakhtar.com

احراز قاچاق بودن کالا در صلاحیت گمرک هست یا

نیست؟



یکی دیگر از منتقدان لایحه مبارزه با قاچاق

کالا و ارز، گمرک جمهوری اسلامی است. مسوولان گمرک طی نامه‌ای به دکتر طیب‌نیا وزیر اقتصاد مخالفت خود را با اجرایی شدن لایحه اعلام کرده و خواستار کارشناسی بیشتر لایحه فوق شده‌اند. به عقیده کارشناسان امور گمرکی، صورت فعلی لایحه

مبارزه با قاچاق کالا و ارز در تعارض شدید با قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن است. مسوولان گمرک کشور در نامه خود به وزیر اقتصاد متذکر شده‌اند که در مراحل تدوین و تصویب این لایحه تعارض‌های قانونی و پیامدهای منفی آن بر کار دستگاه‌های مرتبط را به قانونگذاران یادآور شده‌اند، با این حال لایحه بدون در نظر گرفتن نقطه نظرات آن‌ها در کمیسیون اقتصادی مجلس به تصویب رسیده است. از جمله این نقطه نظرات در نظر نگرفتن نقش گمرک در احراز قاچاق بودن کالاها در حیطه «قاچاق گمرکی» است. به باور آنها، اقتضای منطق این است که گمرک باید در موارد مظنون به قاچاق گمرکی در مرحله اداری قاچاق بودن کالای مکشوفه را احراز کند تا از تضییع حقوق صاحبان کالا و بازداشت و سرگردانی بی‌مورد آنها جلوگیری شود، چرا که صدور مجوز قضایی و ورود ضابطین ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز به انبارها و اماکن نگهداری کالا بدون هماهنگی با گمرک و بدون آنکه گمرک قاچاق بودن کالا را احراز کرده باشد، حالت امنیتی در مبادی گمرکی ایجاد می‌کند که تبعات شومی برای تجارت کشور خواهد داشت.

محمود بهشتیان، معاون فنی رییس کل گمرک جمهوری اسلامی در این خصوص می‌گوید: بیشترین ایراد گمرک به لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز عدم شفافیت این لایحه و مشکلاتی است که اجرای این قانون غیرشفاف در مبادی ورودی کالا ایجاد خواهد کرد. ضمناً بحث ترانزیت هم این عدم شفافیت موجب بروز مشکلات فراوانی خواهد شد، به نحوی که حتی کسانی که خلافی انجام نداده‌اند با اجرای این قانون دچار مساله می‌شوند. پیشنهاد گمرک این است که با توجه به اینکه در حال حاضر ماده ۱۱۳ قانون امور گمرکی معضل قاچاق را پوشش می‌دهد و خلأ قانونی نداریم، لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز تا زمان بررسی و بازبینی نهایی تعلیق شود.



ناهماهنگی اختیارات ستاد بامفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد قبول ایران

مسوولان وزارت راه‌طی نامه‌ای به شورای نگهبان با درخواست عدم تصویب لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز یکی از موارد مورد انتقاد خود به این لایحه را این موضوع ذکر کرده‌اند که الزامات به وجود آمده از الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان‌اشخاص در دریا و دیگر کنوانسیون‌های پراهمیت بین‌المللی وظیفه‌ای مهم برای دولت جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود که در لایحه مذکور به آن توجه کافی نشده است. حمل و نقل دریایی در سطح بین‌المللی قوانین و مقررات متعددی دارد و جمهوری اسلامی ایران برای حضور در این عرصه به کنوانسیون‌های مهم بین‌المللی در یانوردی پیوسته است. از جمله این قوانین می‌توان به کنوانسیون جستجو و نجات دریایی، کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی، کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان‌افراد در دریا و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی و ضمائم آن اشاره کرد. در اجرای این کنوانسیون‌ها سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده حاکمیت ایران در دریاهای تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران و بنادر تحت کنترل، متولی انجام وظایف محوله است. به خصوص در راستای الزامات مقررات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان‌اشخاص در دریا، نیروهای گارد بنادر برای تأمین امنیت بنادر و کشتی‌های داخلی و خارجی باید در بنادر، اسکله‌ها و پاراندازها مستقر شوند و الزامات مندرج در آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری را انجام دهند. بر این اساس سازمان بنادر و دریانوردی با صرف هزینه‌های سنگین از بیت‌المال و آموزش نیروهای متخصص گارد بنادر وظایف فوق‌را به انجام می‌رساند و با انحلال گارد بنادر مطابق آنچه در لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز آمده است، مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی که مطابق با قوانین مصوب مجلس شورای اسلامی باید اجرا شود با مشکل اساسی روبه‌رو خواهد شد.



در برهه کنونی که تحریم‌های ظالمانه بیش از هر زمان بر دوش اقتصاد کشور سنگینی می‌کند، اقتصاد کشورمان بیش از هر چیز به ایجاد حاشیه امن برای تجار، بازرگانان، صادرکنندگان، واردکنندگان، ترانزیت‌کنندگان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی نیاز دارد و این در حالی است که لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز در جوی نامساعد و پریهاو بدون توجه به مصالح تجارت کشور تصویب شده و نه تنها نیازهای فوق‌را بر طرف نمی‌کند، بلکه دقیقاً عکس این منظور را عملی خواهد کرد.

مجلس آماده شنیدن نظرات مخالف

برخی اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس که از حامیان لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز هستند، استقلال رای مجلس در بررسی و تصویب لوایح و طرح‌های قانونی اصلی‌ترین دغدغه خود به شمار می‌آورند و معتقدند مقاومت مجریان قانون در برابر این لایحه کمکی به فضای تجارت و اقتصاد کشور نمی‌کند. این در حالی است که آنها بر آمادگی مجلس برای برطرف کردن نگرانی‌های مطرح‌شده از سوی فعالان اقتصادی و برخی ارگان‌ها و سازمان‌ها نظیر سازمان بنادر و کشتیرانی و گمرک تأکید می‌کنند. ایرج ندیمی عضو کمیسیون اقتصادی مجلس و از حامیان لایحه فوق‌الذکر می‌گوید: منتقدان لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز به این نکته توجه داشته باشند که قانونگذار برای برچیدن پدیده شوم قاچاق اهتمام جدی دارد و لایحه‌ای که به این منظور تهیه شده، صرف‌نظر از برخی اشکالات که به اعتقاد بنده جزئی هستند مسیر مناسبی برای مبارزه با قاچاق در کشور است، با این حال حامیان لایحه منکر اشکالات و نواقص احتمالی نیستند و این آمادگی در مجلس وجود دارد که لایحه مزبور با در نظر گرفتن نظرات منتقدان مورد اصلاح و بازبینی قرار گیرد. به باور ندیمی، مبارزه با قاچاق باید به نحوی شدت بگیرد که متخلفان و قاچاقچیان در سطوح مختلف احساس ناامنی کنند و فعالان بخش خصوصی و اتاق بازرگانی نباید از تصویب نهایی این لایحه نگران باشند.

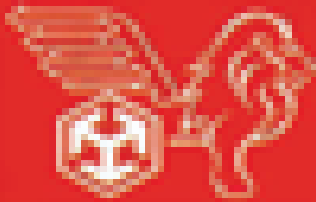


لزوم مسکوت ماندن لایحه برای رفع اشکال

ابراهیم نکو، عضو دیگر کمیسیون اقتصادی مجلس و از مخالفان لایحه فوق در این خصوص می‌گوید: لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز با فضای خاصی که در مجلس علیه معضل قاچاق وجود داشت تصویب شد و قطعاً برخی نکات و دقیق در آن لحاظ نشده است. اکنون همین نکات مورد انتقاد ارگان‌ها و سازمان‌های مرتبط بخش خصوصی و دولتی قرار گرفته است. راهکار قانونی، آن است که دولت لایحه دیگری برای مسکوت گذاشتن این لایحه به مجلس تقدیم کند تا در فضایی آرام بتوان اشکالات لایحه را مرتفع کرد. نکو بر این باور است که صرف تصویب یک قانون نباید موجب دغدغه بخش‌های ذی‌نفع شود، زیرا تا زمانی که قانونی به اجرا در نیامده، نقاط ضعف و قوت آن کاملاً مشخص نمی‌شود و قوانینی همچون قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز به دلیل حساسیت‌هایی که در بخش‌های مختلف اقتصادی ایجاد می‌کنند، قطعاً نیاز به بازبینی مستمر دارند.

گمرک باید در موارد مظنون به قاچاق گمرکی در مرحله اداری قاچاق بودن کالای مکشوفه را احراز کند تا از تضییع حقوق صاحبان کالا و بازداشت و سرگردانی بی‌مورد آنها جلوگیری شود، چرا که صدور مجوز قضایی و ورود ضابطین ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز به انبارها و اماکن نگهداری کالا بدون هماهنگی با گمرک و بدون آنکه گمرک قاچاق بودن کالا را احراز کرده باشد، حالت امنیتی در مبادی گمرکی ایجاد می‌کند که تبعات شومی برای تجارت کشور خواهد داشت.





خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

ترخیص کالا و

حل اختلالات گمرکی

حمل و نقل بین المللی

و چند وجهی

ترانزیت داخلی و خارجی

خدمات بیمه

بیمه های باربری

اشخاص و مسافرتی

Customs Clearance
International Transport
Insurance Policy

آدرس: خیابان میرزای شیرازی

پایین تر از خیابان مطهری

پلاک ۱۵۷ طبقه سوم

تلفن: ۸۸۶۹-۸۹۶-۹

info@iranlogistics.com

www.iranlogistics.com



مخالفت شدید پارلمان بخش خصوصی با لایحه؛ فضای

کسب و کار را ناامن نکنید

اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران یکی دیگر از منتقدین لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز است. به زعم متولیان بخش خصوصی قاچاق کالا و ارز بیش از آنکه پدیده‌ای امنیتی و انتظامی باشد، یک معلول اقتصادی بوده و مبارزه با آن نیز بدون توجه به زمینه‌های اقتصادی قاچاق امکان‌ناپذیر است. ایرادات وارد بر لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز از نظر اتاق بازرگانی در ۱۷ دسته طبقه‌بندی می‌شود که ماحصل و فشرده این اشکالات، به خطر افتادن رونق کسب و کار در کشور است. به باور نمایندگان بخش خصوصی در برهه کنونی که تحریم‌های ظالمانه بیش از هر زمان بر دوش اقتصاد کشور سنگینی می‌کند، اقتصاد کشور مان بیش از هر چیز به ایجاد حاشیه امن برای تجار، بازرگانان، صادرکنندگان، واردکنندگان، ترانزیت‌کنندگان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی نیاز دارد و این در حالی است که لایحه فوق در جوی نامساعد و پر هیاهو بدون توجه به مصالح تجارت کشور تصویب شده و نه تنها نیازهای فوق را بر طرف نمی‌کند، بلکه دقیقاً عکس این منظور را عملی خواهد کرد. یحیی آل اسحاق، رئیس اتاق بازرگانی تهران ایجاد رعب و وحشت در دل فعالان اقتصادی را نتیجه قانونی شدن و اجرای این لایحه بر شمرده و طی نامه‌ای به معاون اول رئیس‌جمهور رسماً از دولت درخواست کرده در راستای بر طرف کردن نگرانی‌های بخش خصوصی تمام توان خود را برای متوقف کردن روند تصویب و اجرای این لایحه به کار گیرد.

به این ترتیب به نظر می‌رسد لایحه مبارزه با قاچاق کالا و ارز که در یک فضای احساسی و بدون در نظر گرفتن کلیه جوانب معضل پیچیده قاچاق کالا و ارز به تصویب رسیده نیاز به بازنگری اساسی دارد و این مهم به عهده دولت و مجلس است که قبل از اضافه شدن تبعات منفی این اجرای لایحه به معضل قاچاق، در راستای توقف اجرای آن گام بردارند.



احیای چهارراه تجارت جهانی؛ از واقعیت تا رویا

جمهوری اسلامی ایران به عنوان چهارراه تجارت جهانی، در مسیر کریدورهای تجاری زیر قرار دارد.

• کریدور بین‌المللی ترانزیتی شمال-جنوب که در سال ۱۳۷۹، در سن پترزبورگ روسیه توسط وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه به عنوان مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا تأسیس شد. در مقایسه با مسیرهای سنتی (عبور از کانال سوئز) این مسیر از نظر مسافت و زمان، تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است.

• کریدور ترانزیتی شرق-غرب که کشورهای ایران، عراق، سوریه، یونان و تانزانیا را دربر می‌گیرد و با پوشش دادن شش مسیر مختلف حمل و نقل (ایران به کشورهای آسیای میانه-خاور دور-شرق آسیا و آسیای جنوب شرقی، اروپا از طریق یونان، و آفریقا از طریق تانزانیا)، اتصال اروپا و آفریقا به خاور دور را از طریق دریای مدیترانه و گذر از ایران محقق ساخته است.

• جاده ابریشم که با قدمت بیش از دوهزار سال، ارتباط اروپا و آسیا را از طریق ایران برقرار می‌کند.

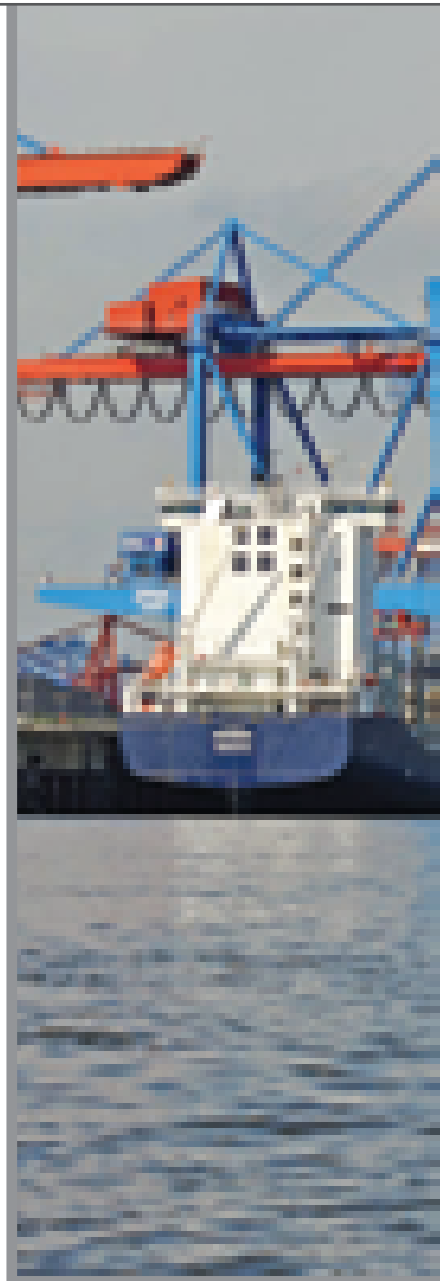
• شبکه بزرگ راه‌های آسیا که شامل ۳۲ عضو است و با داشتن بیش از ۱۴۰ هزار کیلومتر بزرگ راه ترانزیتی، ارتباط کشورهای آسیا با یکدیگر را تحقق می‌بخشد.

• کریدور تجاری آسیا-اروپا (تراسیکا)، شامل کشورهای استقلال یافته حاشیه دریای خزر، ایران، ترکیه، اوکراین، مولداوی، بلغارستان و رومانی است. با عضویت کشورمان در این کریدور، رایزنی‌های برای تغییر مسیر و عبور کالاهای ترانزیت از ایران آغاز شده است.

واضح است که ایران به دلیل موقعیت استراتژیک جغرافیایی خود و قرار داشتن در قلب کریدورهای تجاری، می‌تواند نقش ویژه‌ای در ارائه خدمات مبتنی بر ترانزیت کالا از آسیا به اروپا و بالعکس و همچنین به کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای مرکزی ایفا کند.

این فرصت مناسب، سیاست‌گذاران را بر آن داشته است که به جریان ترانزیت به عنوان جایگزینی برای درآمدهای عایدی از ذخایر نفتی بنگرند. مسافت کوتاه‌تر و مدت زمان کمتر برای طی مسیر بین مبدأ و مقصد نیز از جمله عواملی هستند که باعث می‌شوند ایران به دلیل ترانزیت کالا، در مقایسه با سایر کشورهای منطقه از مزیت بیشتری برخوردار شود. با درک اهمیت این موضوع، کشورمان سعی دارد با بهره‌برداری بهینه از موقعیت جغرافیایی خود، به مسیر اصلی ترانزیت آسیا-اروپا تبدیل شود و با دستیابی به منبع درآمدی عمده، امکانات اشتغال‌زایی و راهکارهای اقتصادی و سیاسی خود را هر چه اثر بخش‌تر فراهم آورد.

در جغرافیای حمل و نقل، وجود مرزهای گسترده زمینی و دریایی، به عنوان یکی از عوامل برتری در جذب کالاهای ترانزیتی و کسب درآمدهای ارزی بیشتر، در نظر گرفته می‌شود. برنامهریزی مناسب برای استفاده از ۲۴ مرز جاده‌ای بین‌المللی، ۵ مرز ریلی و بیش از ۱۱ بندر تجاری کوچک و بزرگ، از عوامل قطعی موفقیت در عرصه حمل و نقل کالاهای ترانزیتی به‌شمار می‌آیند. قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی، اهمیت استراتژیک ایران را دوچندان می‌کند.



محیط زیست، هماهنگ سازی سیاست های حمل و نقلی و بی ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز و تأمین شرایط برای عرضه کنندگان انواع خدمات حمل و نقل است.

مسیر تعیین شده کریدور شمال - جنوب بندر بمبئی هندوستان - اقیانوس هند - دریای عمان - بنادر ایران در حاشیه خلیج فارس (اغلب بندر عباس، بندر امام خمینی (ره) و بندر چابهار) - بنادر ایران در حاشیه خزر (انزلی و آستارا) - بندر روسیه (به خصوص اولیا، آستاراخان و ماخاچکالا) - مسکو - پترزبورگ - هلسینکی - کشورهای اروپای شمالی و شرقی و بالعکس است.

همه کشورهای منطقه می توانند به طریق اتصال آنتنی به مسیر اصلی فوق متصل شوند که در این بین بنادر انزلی و آستارا نقش مهمی در ترانزیت کالا از کشور ایفا می کنند.

لزوم توسعه کریدور شرق به غرب برای رشد ترانزیت کالا در این محور

آمار ترانزیت کالا از کشور ایران و میزان کالاهای عبوری، نشان دهنده نقش و اهمیت کریدور شمال به جنوب بر ترانزیت کشور است که با کامل شدن زیرساخت ها این نقش به مراتب افزایش خواهد یافت، در حالی که نقش کریدور شرق به غرب در کشور همچنان کم رنگ است، زیرا جریان ترانزیت کالا عمدتاً از مرزهای شمالی و جنوبی کشور در حال شکل گیری است، از طرفی دارا بودن زیرساخت های مبادی و خروجی کالا در افزایش سهم آنها مؤثر است.

در کشور ایران بندر شهید رجایی بندر عباس به دلیل دارا بودن امکانات تخلیه و بارگیری بیشترین سهم را از ترانزیت کشور به خود اختصاص داده است؛ توجه همزمان به مبادی ورودی و خروجی در شمال - جنوب و شرق - غرب کشور که تکمیل کننده کریدورهای بین المللی هستند، جایگاه ایران را مستحکم خواهد کرد.

وجود کشور ترکیه در مرزهای غربی کشور که آسیا را به اروپا متصل می کند، همچنین کشورهایی نظیر عراق، افغانستان، پاکستان و هند که به شدت نیازمند ورود کالاهای اولیه هستند، از پتانسیل های موجود در فعال کردن کریدور شرق به غرب محسوب می شوند.

یکی از ظرفیت های موجود در کریدور شرق و غرب استفاده بهینه از خط آهن پاکستان - ایران - ترکیه است که به دلیل وجود ضعف هایی که از ابتداء تاسیس این خط آهن وجود داشت، هنوز نتوانسته ایم از ظرفیت های موجود در این کریدور استفاده کنیم.

از ابتدای تاسیس سازمان همکاری های اقتصادی منطقه ای (اگو) بحث روان سازی حمل و نقل و ترانزیت میان کشورهای عضو بسیار حائز اهمیت بوده و در این زمینه تلاش های بسیاری صورت گرفته است.

در این راستا پیرو موافقتنامه سه کشور ایران، پاکستان و ترکیه مسیر ریلی قطار کانتینری اگو

مشخص و در سال ۲۰۰۹ میلادی طی مراسمی با حضور مقامات سه کشور و روسای راه آهن های کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی «اگو» به صورت آزمایشی افتتاح شد و سپس قرارداد با یک گروه از مشاوران بین المللی در زمینه بررسی نواقص این خط ریلی انعقاد یافت. مسوولان امر علت آزمایشی بودن قطار اگو را بررسی مسایل و مشکلات ناشی از اختلاف بین سامانه ریلی و سامانه بارنامه های کشورهای عضو عنوان کردند.

سپس مشاوران بین المللی، قطار اگو را در مسیر اسلام آباد - زاهدان و تهران - استانبول در سال ۲۰۰۹ همراهی کرده و نواقص و اشکالات آن را مورد بررسی قرار دادند.

• موفقیت های قطار کانتینری اگو

این قطار تاکنون موفقیت های زیادی در کوتاه کردن مسیر ترانزیتی کالا داشته است.

در ابتدای کار خود در مدت ۱۵ روز مسیر پاکستان تا استانبول را طی می کرد که با تمهیدات صورت گرفته توسط سه کشور این زمان به ۱۱/۵ روز کاهش یافته است و این در حالی بود که تا پیش از آن برای انتقال محموله ای از اسلام آباد تا استانبول ۴۵ روز زمان صرف می شد.

پس از بررسی مسیر قطار توسط مشاوران بین المللی نشست در مقر سازمان اگو در تهران برگزار شد و نواقص نرم افزاری و سخت افزاری این مسیر ریلی با ارائه پیشنهاد های مشاوران بین المللی مورد بررسی قرار گرفت و در نهایت کاهش زمان تردد این قطار به حداقل ممکن در اولویت های برنامه ریزی سه کشور قرار گرفت.

• ویژگی ها و طول خط

طول خط راه آهن اسلام آباد - تهران - استانبول ۶۵۰۰ کیلومتر است که ۲۵۷۰ کیلومتر آن در ایران، ۲۰۰۰ کیلومتر آن در ترکیه و در حدود ۱۹۰۰ کیلومتر در خاک پاکستان است.

زمان حرکت در این مسیر کمتر از نصف حمل و نقل دریایی است و نسبت به مسیر جاده ای امن تر و برای محیط زیست نیز بهتر خواهد بود.

ظرفیت حمل بار توسط این قطار در حال حاضر ۲۰ و اگن ۴۰ فو تی است.

تیمی از کارشناسان و مشاوران بین المللی در خصوص این طرح مطالعات گسترده ای انجام داده اند تا این مسیر بتواند به عنوان یک کریدور بین المللی مورد بهره برداری قرار گیرد و خوشبختانه سازمان ملل هم آن را به عنوان یک کریدور بین المللی شناسایی کرده است.

• پتانسیل ها و ظرفیت های دیگر خط ریلی اگو

در مورد قطار کانتینری اگو می توان علاوه بر ظرفیت حمل بار در طول مسیر، امکان جابه جایی توأم بار و مسافر را در طول مسیر ریلی در نظر گرفت.

بر اساس بررسی های مشاوران پروژه پیش بینی می شود در صورت راه اندازی مسیر زاهدان - بم امکان جابه جایی ۵۰۰ هزار مسافر و دو میلیون تن بار وجود داشته باشد که البته ظرفیت نهایی این محور جابه جایی یک میلیون مسافر و ۸ میلیون تن بار در سال است.

البته میزان حمل بار و جابه جایی مسافر در قطار اکوهنوز مورد ارزیابی جدی قرار نگرفته است. حرکت قطار اگو اکنون حداقل یک بار در ماه انجام می شود اما در صورت رفع نواقص و امکانات زیرساختی و وجود تقاضا برای جابه جایی کالا به صورت هفتگی انجام خواهد گرفت.

در این پروژه نقش ایران به عنوان رابط و متصل کننده پاکستان و شبه قاره هند به ترکیه و قاره اروپا بسیار حائز اهمیت است.

• امکان پیوستن کشورهای دیگر

همانطور که در موافقتنامه سه جانبه میان ایران، ترکیه و پاکستان با پیوستن سایر کشورهای این مسیر موافقت شده دولت هند با هدف دسترسی به بازار های خاور میانه و اروپا را رسماً خواهان پیوستن به پروژه حمل و نقل ریلی موسوم به قطار اگو شده است.

شرکت خطوط آهن پاکستان همچنین درخواست مشابهی را از سوی بنگلادش دریافت کرده و هر دو کشور خواستار استفاده از خدمات ریلی پاکستان برای نقل و انتقال بار به خاور میانه و اروپا شده اند.

اگرچه این پروژه برای گسترش روابط اقتصادی میان اعضای اگو راه اندازی شده است، اما می توان ادعا داشت مسیر ارتباطی کوتاه، ایمن و کم هزینه ای برای نقل و انتقال کالا میان جنوب آسیا و اروپا محسوب می شود.

این خط ریلی ترانزیتی از دو سو دروازه ورود به آسیای جنوب شرق و اروپا بوده و نقش مهمی در ترانزیت کالا و تحول اقتصادی سه کشور خواهد داشت.

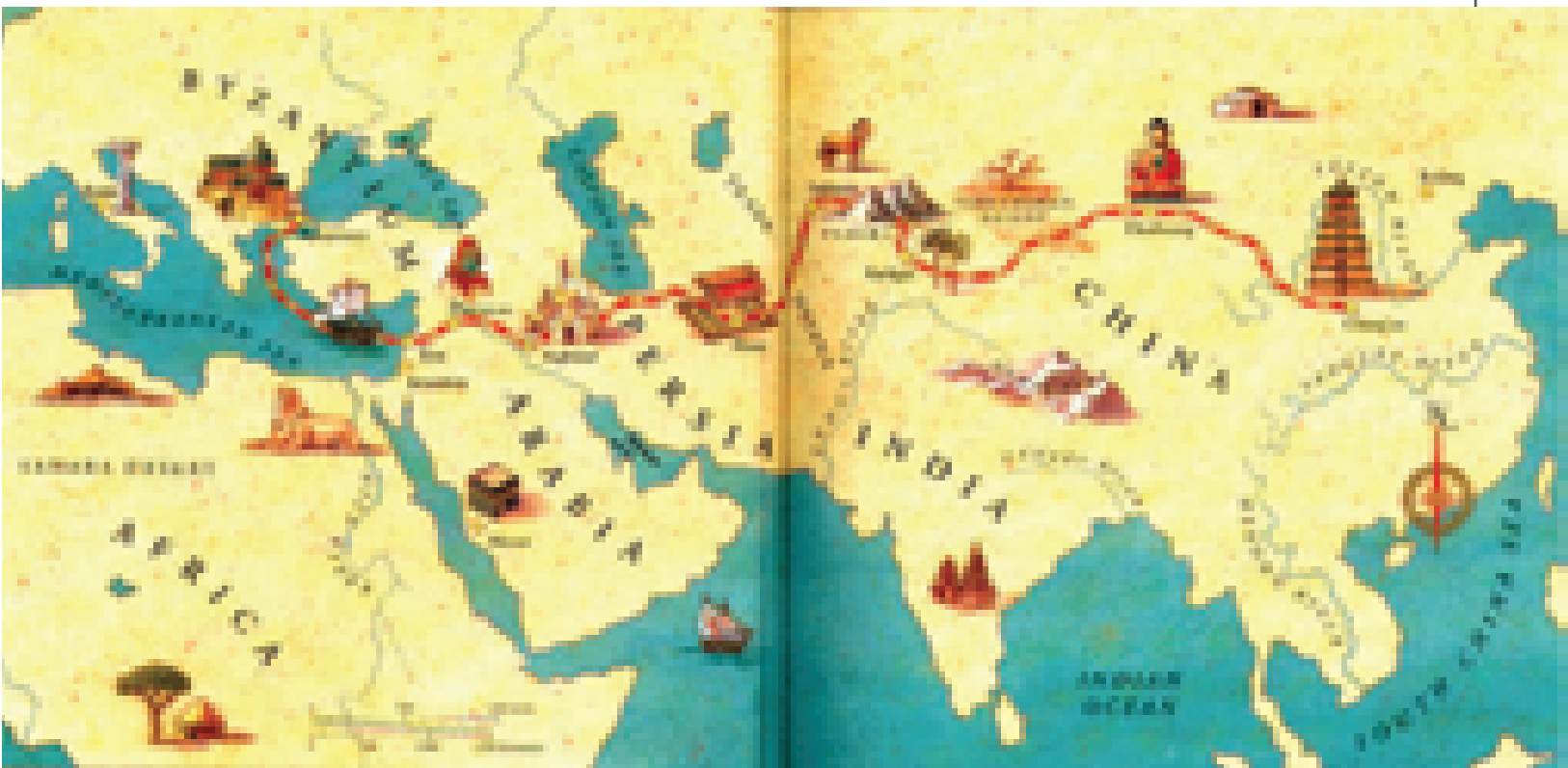
راه ابریشم

کریدور شرق به غرب راه ابریشم به رغم آنکه مبدا آن بندر لیونیونگانگ (Lionyangang) در منطقه شرق چین است و از دیرباز برای ایران به واسطه آنکه به اروپا متصل می شود، از اهمیت ویژه ای برخوردار است، اما تاکنون از ظرفیت های آن به خوبی استفاده نشده است.

احیای راه ابریشم یا همان بهره جستن از ظرفیت ها و پتانسیل های بالای اقتصادی کشور موجب به بار نشستن ظرفیت های ترانزیتی کشور منجر می شود.

بهبار نشستن ظرفیت های تولیدی و فراهم شدن بساط پیشرفت اقتصادی کشور منوط به احیای راه ابریشم و توسعه روابط تجاری با کشورهای همسایه است، اما این مهم تاکنون محقق نشده است.

آمریکا به طور گسترده ای در حال تبلیغ ایده «راه ابریشم جدید» است و مهم ترین مشخصه این ایده این است که باید ایران را دور بزند؛ یعنی قرار است کریدور حمل و نقل جدیدی با حذف این



تجارت کاروانی مستلزم خدمات پیچیده‌ای هم بود و بازرگانان و حتی شرکت‌هایی وجود داشتند که مسوولیت حمل کالاها یعنی حمل و نقل سازمان‌دهی شده را به عهده می‌گرفتند. به این ترتیب جاده ابریشم فقط یک جاده نبود، بلکه یک طرح تجاری جدی و فعالیتی بود که بر سازمان‌دهی و تنظیم روندهای تحویل کالا به مصرف‌کنندگان و نیز ایجاد زیربنای این کار مبتنی می‌شد. امروز همه این فعالیت‌ها را لجستیک می‌نامند که جهان معاصر تمایل بسیار زیادی به آن دارد. آمریکا در کنفرانسی که به بررسی مشکلات همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای در رابطه با افغانستان اختصاص داشت، ایده «راه ابریشم بزرگ» را مطرح کرد که هدف آن ایجاد مسیر حمل و نقل جدیدی است.

در واقع در راه ابریشم جدید چند جایگزین خوب وجود دارد؛ به عنوان نمونه خط لوله تر کمستان - افغانستان - هند جایگزین خوبی برای چند خط لوله فرضی دیگر به شمار می‌رود و آمریکا کاملاً از

کشور برخلاف عقل سلیم، ضرورت‌های لجستیکی و واقعیت‌های جغرافیایی، از آسیای میانه به آسیای جنوبی کشیده شود. راه ابریشم بزرگ هرگز یک شاهراه واحد نبوده و از شاخه‌های متعدد مسیرهای کاروانی تشکیل می‌شده که از امپراتوری‌ها و کشورهای کوچک، صحرها و کوهستان‌ها عبور می‌کرده و موانع آبی را دور می‌زده‌اند. بعد از فروپاشی امپراتوری‌ها و کشورهای مختلف اوضاع تجاری و سیاسی جهان تغییر کرد و در نتیجه مسیرهای جاده ابریشم هم دستخوش تغییر شدند. تجارت کاروانی نه تنها با سود زیاد و بلکه با خطرات فراوان همراه بود، اما هم کشورها و هم عشایر به شدت خواهان حفظ روابط تجاری بودند. حاکمان کشورها از محل عوارض گمرکی در آمد داشتند که در شهرهای واقع در امتداد مسیرهای کاروان‌ها دریافت می‌شد و حاکمان کشورهای آسیایی به منظور از دست ندادن این درآمد قانونین سختی وضع می‌کردند که به نفع تجار بود.

با توجه به مطالب گفته شده در ادامه به نقاط ضعف و قوت ایران در خصوص بهره‌برداری از کریدور هامی پردازیم:

نقاط ضعف

- مهم‌ترین عوامل محدودکننده حمل و نقل کالای ترانزیتی از ایران، عبار تنداز:
- باز کردن غیرقانونی کانال‌ها و عدم توجه به مندرجات بارنامه
- ضعف در سیستم بارنامه‌های الکترونیک که باعث معطلی بیش از حد کامیون‌ها در مبادی ورودی و خروجی کشور می‌شود.
- استاندارد نبودن جاده‌های کشور
- عدم وجود اتوبان‌های سراسری مناسب در محورهای شمال - جنوب و شرق - غرب
- ضعف در بخش حمل و نقل دریایی (به دلیل تحریم‌های بین‌المللی)
- وجود ناوگان هوایی فرسوده
- عدم توجه به خصوصی‌سازی در بخش حمل و نقل که باعث کاهش کیفیت خدمات می‌شود.
- عدم وجود اقامتگاه‌های استاندارد و مناسب برای رانندگان ترانزیتی
- وجود گسستگی در ناوگان ریلی کشور
- به‌روز نبودن استانداردهای ناوگان ریلی کشور
- بالا بودن قیمت سوخت کشتی‌ها در ایران نسبت به کشورهای حاشیه خلیج فارس

نقاط قوت

- مهم‌ترین نقاط قوت و برتری ایران در مقایسه با کشورهای منطقه عبارت‌اند از:
- کوتاه شدن فاصله از طریق عبور کالا به صورت ترانزیتی از ایران
- بر خورداری از حمل و نقل چندوجهی (جاده - ریل - دریا)
- اتصال شمال ایران به جنوب از طریق خط آهن
- برخورداری از ناوگان عظیم حمل و نقل دریایی (وجود بزرگ‌ترین ناوگان دریایی در خاور میانه)
- اتصال شمال ایران به جنوب از طریق جاده
- پایین بودن قیمت سوخت برای کامیون‌های ترانزیتی عبوری از ایران
- نرخ پایین مالیات
- پایین بودن خطرات امنیتی در داخل کشور، در مقایسه با همسایگان غربی و شرقی
- قابلیت تردد انواع کامیون‌ها تحت هر استاندارد در جاده‌های ایران (بدون داشتن استانداردهای روز اروپا)
- وجود بندر چابهار، به عنوان تنها بندر اقیانوسی در خاور میانه

نتیجه گیری

به رغم قرار داشتن ایران در موقعیت بسیار مناسب ترانزیتی، متأسفانه تاکنون سیاست‌های راهبردی مناسب برای احیای نقش ایران به عنوان شاهراه ترانزیت منطقه تدوین نشده است. به رغم دیدگاه کارشناسان اقتصادی، درآمدهای ارزی حاصل از اخذ حق عبور کالاهای ترانزیت از ایران، می‌تواند به عنوان جایگزینی برای درآمدهای نفتی در نظر گرفته شود. با توجه به شتاب کشورهای همسایه در تسلط بر بازار ترانزیت ایران، برنامه‌ریزی اجرایی سریع، امری اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد. راهکارهای زیر برای پیروزی در عرصه این رقابت، باید مورد توجه سیاستگذاران صنعت حمل‌ونقل قرار گیرد:

- به‌روز کردن و مطابقت قوانین گمرکی کشور با قوانین جهانی
- تجدید نظر در روش‌های کنترل و بازرسی کانتینرها در مبادی ورودی و خروجی
- تقویت سیستم حمل‌ونقل ترکیبی به منظور استفاده از موقعیت استراتژیک جغرافیایی کشور
- توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای
- تسریع در توسعه محور ترانزیتی شرق و بندر چابهار، به عنوان رقیب بندر گوادر پاکستان
- تعدیل قیمت سوخت برای افزایش بانکرینگ کشتی‌ها در بنادر شمالی و جنوبی ایران
- رایزنی با خطوط کشتیرانی بزرگ برای جذب بیشتر کشتی‌ها به بنادر ایران.

تهدیدها

- عدم توسعه همگام با کشورهای منطقه، به تهدیدی برای موقعیت کلیدی ایران تبدیل شده است. علاوه بر این امور، عوامل زیر را می‌توان به عنوان تهدیدهای بالقوه برای ترانزیت کالا از ایران برشمرد:
- وجود بندرهای دویی، جبل علی و گوادر با عملکردهای بالاتر، مناسب‌تر و سریع‌تر
- تحریم‌های بین‌المللی
- وجود تضاد بین قوانین داخلی و بین‌المللی
- مشکلات امنیتی در کشورهای همسایه که باعث ناامنی مسیرهای ترانزیتی ایران به ویژه محور شرق می‌شود.
- مشکلات قاچاق کالا از مرزهای ایران
- قرار داشتن ایران در مسیر ترانزیت مواد مخدر به اروپا

فرصت‌ها

- از منظر جغرافیایی، فرصت‌های بسیاری برای احیای نقش شاهراه ترانزیتی ایران وجود دارد. مهم‌ترین این فرصت‌ها عبارتند از:
- کوتاه بودن فاصله از شمال به جنوب، در مقایسه با مسیرهای ترانزیتی شرقی و غربی
- عبور کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی از ایران
- وجود راه‌های دریایی در شمال و جنوب کشور
- عدم وجود سیستم‌های بین‌المللی حمل‌ونقل در کشورهای همسایه
- نزدیک بودن به بندر مرکزی دویی، به عنوان مبدأ صادرات و واردات کالاهای کشورهای همسایه
- وجود سیستم حمل‌ونقل شرقی - غربی در ایران
- نزدیک بودن به بازارهای پر مصرف کشورهای آسیای میانه
- افتتاح مسیر راه‌آهن دوستی (پاکستان - ایران - ترکیه)
- وجود کشورهای محصور در خشکی (مانند افغانستان) در اطراف ایران که مجبورند کالاهای خود را از مسیر ایران حمل کنند.





معرفی توانمندی‌ها و ویژگی‌های

بندر انزلی

مقدمه:

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

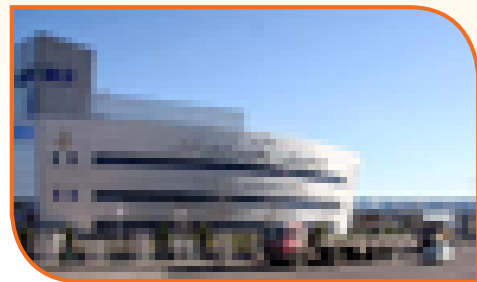
سرمایه گذاری قابل توجه برای فعال سازی این بخش در کشور و به نوعی فقدان توجیه اقتصادی این بازار چندان مورد استقبال بخش خصوصی واقع نشده است چون درآمدها در این بخش پاسخگوی هزینه‌ها نیست و در نتیجه منجر به نارضایتی دست اندرکاران شده است. لازم به ذکر است که سازمان بندر و دریانوردی به کارگروه توسعه گردشگری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

ترمینال مسافری دریایی بندر انزلی

در ماه اخیر و در تاریخ ۱۳۹۱/۱۱/۲۵ تفاهم نامه ای به منظور بهره برداری از پایانه مسافری بندر انزلی به مدت ۲۰ سال فی ما بین اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان با شرکت (سرمایه گذاری امین) جهت عملیاتی کردن پایانه مسافری دریایی حاصل گردید بر اساس این تفاهم نامه:

بندر پایانه موجود در مجاورت میدان گمرک را با تجهیزات کامل بعلاوه اسکله شماره (۱) و همچنین اسکله مسافری واقع در حوضچه غربی بندر (حداصل موج شکن های جدید و قدیم) را به منظور استفاده برای جابجایی مسافر به شرکت سرمایه گذاری امین واگذار می نماید. در سال ۱۳۹۰ بالغ بر ۷ میلیارد ریال جهت احداث این پایانه هزینه شده است. این ترمینال مسافری در دو حالت ساحلی و بین المللی مورد استفاده قرار خواهد گرفت پایانه ترمینال مسافری دریایی بندر انزلی مشتمل بر ۲ واحد مجزای بخش اداری و سالن انتظار ثانویه است و دارای ۱۶۰۰ متر مربع زیر بنا می باشد. ساختمان ورودی ترمینال ۲ طبقه داشته که طبقه اول آن مربوط به سالن انتظار اولیه و ۵ پارتیشن جهت استفاد موارد جانبی شده قرار خواهد گرفت در طبقه دوم پارتیشن هایی جهت انجام امور اداری ترمینال منظور گردیده است و همچنین بخشی از آن به

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



ویژگیهای بندر انزلی

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

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

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

امکانات و زیرساختهای بندر قبل از اجرای طرح جامع توسعه بندر

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

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

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



آدرس: بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی

کدپستی: ۷۷۱۷۱ - ۴۳۱۵۶

مرکز تلفن: ۳۲۲۴۷۰۱ (۰۱۸۱) تلفکس روابط عمومی: ۳۲۲۵۵۴۲ (۰۱۸۱)

kuhsari@anzaliport.ir daryoosh.shabany@gmail.com



تغییر در الگوی لجستیک بندری ضامن رشد بنادر ایران

حسین چراغی، مشاور اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان



مفهوم مدرن نقش بنادر در زنجیره تأمین

بنادر اجزایی ارزش آفرین در سیستم زنجیره تأمین هستند و این موضوعی بسیار مهم برای بنادر است که بتوانند ارزش و خدمات پایدار و باثباتی را به استفاده کنندگان ارائه بدهند. این ارزش ها و خدمات در زنجیره تأمین بایستی نسبت به سایر رقبا پایدار تر باشد.

لجستیک را با دو مفهوم انجام عملیات و خدمات بندری به صورت چابک ۱ و ناب ۲ که به عنوان دو فاکتور کلیدی در اندازه گیری کارایی یک بندر محسوب می شوند، تعریف کرده اند. کارایی بندر به حجم گسترده ای از خدمات لجستیکی با توجه به هزینه ها و پاسخگویی به نیازهای مشتریان اندازه گیری می شود. در این دیدگاه از یک رویکرد سیستماتیک برای شناخت و ایجاد یک زنجیره تأمین یکپارچه استفاده می شود.

بنادر برای دوری از نقش سنتی خود یعنی ایفای نقش صرفا ارتباطی بین بخش خشکی با بخش دریایی، تلاش کرده اند در بین اعضای مختلف موجود در کانال انتقال و توزیع کالا به مکان مناسبی برای فعالیت های لجستیکی و ارزش افزوده تبدیل شوند. در نتیجه، بنادر نه تنها به عنوان بخش جدایی ناپذیر اجزای سیستم حمل و نقل هستند، بلکه به عنوان یک زیر سیستم عمده برای همه فرایندهای لجستیک کالا از مرحله تولید تا مرحله تحویل کالا یا محصول به مصرف کننده نهایی تلقی می شوند.

پارامترهای لجستیک بندری

سیستم های ارتباطی و اطلاع رسانی (ICS) به معنای استفاده از سیستم های ارتباطی چهار تباطی که از خدمات کارآمد در عملیات زنجیره تأمین را تسهیل و موجب دستیابی به اهداف مورد نظر در زنجیره خواهد شد. به اشتراک گذاری اطلاعات در سیستم های یکپارچه اطلاعاتی در زنجیره تأمین یکی از عوامل کلیدی و مهم در زمینه مدیریت زنجیره تأمین محسوب می شود.

به اشتراک گذاری اطلاعات در لجستیک بندری، زنجیره تأمین را به سمت افزایش اعتماد، اعتبار، سرعت و یکپارچگی سوق

قابل توجه هستند.

عملیات چندوجهی

پارامتر سیستم و عملیات چندوجهی در بنادر شامل تأمین و ارائه عملیات چندوجهی کار ۳ و اثر بخش ۴، استفاده مطلوب و اثربخش از روش های مختلف حمل و نقل در داخل ترمینال های بندر در ارتباط با دریافت کالا از کشتی و نگهداری و توزیع این کالاها در کانال های توزیع از طریق حمل جاده ای، ریلی و یادر یایی (ترانشیپ و کاپوتاژ) و بالعکس است. این حجم از عملیات پیچیده و مهم نیازمند سطح بالایی از هماهنگی، ارتباطات و قابلیت همکاری یک قسمت با قسمت های دیگر در داخل مجموعه بندر است. بنابراین اگر بندر بتواند ارتباطات زیرساخت ها و سیستم های چندوجهی را به خوبی تعریف و به مرحله اجرا بگذارد، می تواند به یک نقطه کانونی ۵ قابل اتکا در زنجیره تأمین که یکی از پارامترهای مهم در مفهوم یکپارچگی زنجیره تأمین است، تبدیل شده و ایفای نقش کند.

مدیریت زنجیره

شیوه های یکپارچگی زنجیره تأمین به معنای توسعه برنامه ریزی و سامان دهی فعالیت ها و فرایندها است. سیستم شبکه ای و یکپارچه بندر در جهت دستیابی به قابلیت دسترسی بین پسکرانه و بخش دریایی توسعه می یابد. این رویکرد و جریان در اثر هم افزایی سه بخش سیستم حمل و نقل شکل می گیرد: کشتیرانی ها، جامعه بندری و شبکه حمل و نقل پسکرانه. در نتیجه، بنادر به عنوان دروازه لجستیک باید مانند یک منطقه سیستماتیک و پویا به خصوص در ارتباط با فعالیت های لجستیکی باشند و این به معنای مدیریت در زنجیره تأمین توسط بنادر است.

خوشه های بندری و دریایی

وجود خوشه های بندری و دریایی باعث افزایش مزیت های رقابتی و توسعه منطقه ای صنایع بندری و دریایی می شود و

می دهد. سیستم های اطلاعات و ارتباطات در زنجیره تأمین همچنین تاثیر قابل توجهی در عملکرد زنجیره در ارتباط با هزینه ها و سطح خدمات دارند. اعمال سیستم های تکنولوژی اطلاعات و به اشتراک گذاری اطلاعات تاثیر بسیار زیادی در یکپارچگی، پرهیز از دوباره کاری اسنادی و ارتقای فرایندها و تبادل اطلاعات توسط همه بازیگران در زنجیره حمل و نقل دارد و منتج به کاهش هزینه کل در بنادر خواهد شد.

خدمات ارزش افزوده

این پارامتر به معنای توانایی بندر در افزودن ارزش بیشتر به خدماتی که در زنجیره تأمین به مشتریان ارائه می دهد است. بنادر بخشی از زنجیره خلق ارزش هستند که می توانند به کالاهایی که از طریق آنها عبور می کنند ارزش و خدمات ویژه اضافه کنند. خدمات ارزش افزوده ای نظیر تهیه مواد اولیه و مونتاژ کردن، توزیع، بسته بندی، بازاریابی و ... این فعالیت ها برای اجرای اثربخشی نقش بندر در زنجیره لجستیک بسیار حیاتی و

اگر بندر بتواند ارتباطات زیر ساخت ها و سیستم های چندوجهی را به خوبی تعریف و به مرحله اجرا بگذارد، می تواند به یک نقطه کانونی قابل اتکا در زنجیره تأمین که یکی از پارامترهای مهم در مفهوم یکپارچگی زنجیره تأمین است، تبدیل شود



کارایی، ظرفیت، نگهداری و بهره‌وری می‌تواند بنادر را به سمت شکل‌گیری الگوی مدیریت زنجیره تأمین سوق دهد.

اهمیت موضوع

این بحث از آن جهت که به بررسی پارامترهای تعیین یک الگوی لجستیک بندری برای یکپارچه‌سازی مدیریت زنجیره تأمین جهانی می‌پردازد، حایز اهمیت است. علاوه بر آن، نقش لجستیک بندری و یکپارچگی زنجیره تأمین در حمل‌ونقل دریایی و بندری را مورد تجزیه و تحلیل و بررسی قرار می‌دهد که همگی در توسعه و رشد بنادر کشور و حمل‌ونقل و لجستیک دریایی اثر بخش خواهند بود.

بیان مسأله

عملکرد زنجیره تأمین در حمل‌ونقل دریایی و لجستیک بین‌المللی (بنادر و کشتی‌نرانی)، به عنوان صنعتی که منبع مهم مزیت و توسعه پایدار برای یک کشور هستند، بسیار با اهمیت است. امروزه بنادر به عنوان یک بخش بسیار مهم در زنجیره تأمین کالا تلقی می‌شوند. ایجاد مفهوم زنجیره تأمین جهانی باعث تغییر نقش سنتی بنادر که فقط ماهیت تخلیه و بارگیری و ترانشیپ کالا را داشتند به یک کارکرد و مفهوم جدید یعنی به عنوان «کانال توزیع کارآمد کالا» در سراسر زنجیره تأمین شده است و این مفهوم جدید تا نقش بندر به عنوان هماهنگ‌کننده و عامل یکپارچه‌سازی خدمات لجستیکی در زنجیره تأمین گسترش یافته است. بنابراین بنادر باید برای اجرای این نقش مهم و جدید از عملکرد سنتی که تنها نقش ارایه تسهیلات تخلیه و بارگیری است به محلی برای ارتباط بین زنجیره بزرگ لجستیک به عنوان بخش انکارناپذیر در کانال‌های توزیع جهانی کالا تغییر ماهیت و رویکرد بدهند. با توجه به شکل‌گیری مفاهیم جدید از رویکرد و نقش بندر و مشکلات موجود در لجستیک بندری کشور و پراکندگی اجزا و بازیگران آن در ابعاد عملکردی و مدیریتی در ادامه تحقیق و برای رسیدن به نتایج عملی به آسیب‌شناسی این موضوع پرداخته خواهد شد.

مشکلات الگوی لجستیک بندری ایران در زنجیره تأمین

در حال حاضر الگوی زنجیره تأمین در ایران در مقایسه با الگوی زنجیره تأمین بنادر پیشرفته در ابتدایی‌ترین مرحله است بنابراین هزینه‌های حمل‌ونقل بندری، هزینه‌های انبارداری و هزینه‌های مدیریتی در بنادر ایران بسیار بالاست. به هر حال، مشکلات عمده‌ای در اجرا و مدیریت وجود دارد که در ادامه به بیان آنها می‌پردازیم:

۱- خلأ مفهوم سیستماتیک زنجیره لجستیک و مکانیزم هماهنگی کارآمد و عدم نزدیکی کافی ارتباط بین بندر با بخش‌ها و شرکت‌های بالادستی و پایین‌دستی باعث شده که تاکنون

اهمیت آن زمانی بیشتر خواهد شد که بنادر سیاست تشکیل شبکه‌های حمل‌ونقل در منطقه را در چشم‌اندازهای خود در نظر داشته باشند. خدمات خوشه‌های بندری و دریایی معمولاً به چهار طبقه تقسیم‌بندی می‌شوند: تخلیه و بارگیری کالا، فرایند ارزش افزوده و لجستیک، کانون زنجیره تأمین منطقه‌ای/ جهانی و خدمات بین‌المللی دریایی.

حمل‌ونقل چندوجهی

حمل‌ونقل چندوجهی به عنوان حمل‌ونقل یکپارچه کالا از مبدأ تا مقصد با استفاده از زنجیره یکپارچه‌ای از حمل‌ونقل در بنادر دنیا در حال توسعه است. از لحاظ هزینه و زمان، حمل‌ونقل چندوجهی در مقایسه با روش‌های دیگر رقابتی‌تر است. رویکرد بنادر پیشرو در دنیا ایجاد سیستم یکپارچه حمل‌ونقل کالا است و سیاست‌های لازم برای تقویت حمل‌ونقل چندوجهی همواره اعمال می‌شود. سیاست‌های تشویقی گاهی اوقات با اعمال یارانه‌های دولتی در وجوه مختلف حمل‌ونقل رایج و متداول است.

منابع (انسانی و تجهیزاتی)

مدیریت منابع انسانی شامل تأمین، آموزش، نگهداری و رعایت استانداردهای بین‌المللی برای ارتقا و افزایش انگیزه در بنادر پیشرفته همواره از عوامل تعیین‌کننده در خلق ایده‌ها و تصمیمات مهم برای یکپارچگی و مدیریت زنجیره تأمین است. از سوی دیگر منابع تجهیزاتی در بنادر برای ایجاد الگوی توسعه یافته لجستیک بندری با رعایت اصولی نظیر تأمین،

به سمت تک‌محوری و یا بهتر بگوییم بندر محوری است و ارتباط قوی بین بندر و تأمین‌کنندگان، حمل‌کنندگان و شرکت‌های لجستیک وجود ندارد. بنابراین بندر قادر نخواهد بود نسبت به همگرایی صنایع موجود در زنجیره مدیریت مطلوبی اعمال کند و نتیجه کار آن خواهد شد که هزینه‌های نگهداری و توقف کالا در زنجیره تأمین کشور افزایش خواهد یافت. ۴- فقدان مدیریت لجستیک، توسعه و تحقیق و کمبود متخصصین لجستیک بندری در کشور. امروزه رشته‌های جدید مهارتی در مدیریت لجستیک بندری و مهندسی فرایندهای لجستیک در جهان وجود دارد که در این زمینه به شدت احساس ضعف و کمبود می‌شود.

۵- حمل‌ونقل چندوجهی مفهومی است که در ایران چندان شناخته شده نیست. یکی از نکاتی که موجب شده حمل‌ونقل چندوجهی چندان جایگاه عملیاتی در ایران پیدا نکند، موضوع تکمیل نبودن حلقه‌های حمل‌ونقل چندوجهی (نرم‌افزاری و سخت‌افزاری) است که از اساسی‌ترین اشکالات موجود در این حوزه به حساب می‌آید. بسیاری از بنادر کشور پسرانه‌های مناسب‌ریلی و جاده‌ای ندارند تا کالایی که به مقصدان بندر حمل می‌شود را تا بندر بعدی و یا مقصد بعدی حمل کنند به طور نمونه در حال حاضر سهم ترانزیت کالا از ایران سالانه دو میلیارد دلار است. این در حالی است که با توجه به زیرساخت‌های انجام شده طی چند سال اخیر این رقم می‌توانست تا چندین میلیارد دلار افزایش یابد. هم‌اکنون سهم ایران از ترانزیت کالا ۱۰ میلیون تن در سال است در حالی که ظرفیت موجود کشور سالانه بیش از ۲۰ میلیون تن است و آمار موجود نشانگر خالی بودن بیش از ۵۰ درصد از ظرفیت ترانزیتی کشور است.

بنادر به طور طبیعی نقطه تغییر در حمل‌ونقل کالا از یک روش حمل به روش‌های دیگر هستند و همواره به صورت تاریخی نقش ارتباط بین حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای و ریلی را ایفا کرده‌اند. امروزه بنادر نقش بسیار مهمی در مدیریت و هماهنگی جریان کالا و اطلاعات دارند و به عنوان یک بخش جدایی‌ناپذیر در سراسر زنجیره تأمین محسوب می‌شوند. موقعیت رقابتی بنادر نه تنها به واسطه نقاط قوت داخلی آنها مانند کارایی تخلیه و بارگیری و دسترسی به پسرانه‌ها تعیین می‌شود، بلکه به لحاظ قدرت ارتباطات در زنجیره تأمین تحت تأثیر قرار می‌گیرند. بنابراین افزایش توان رقابتی بنادر به توانایی یک بندر در هماهنگ‌سازی عوامل محیطی و کنترل همه‌اجزای زنجیره تأمین بستگی دارد. از این رو تفسیر نقش بندر به عنوان یک عضو اثرگذار از کل زنجیره تأمین باورپذیر به نظر می‌رسد. لذا بنادر به عنوان مجموعه‌ای از سازمان‌های لجستیکی، حمل‌ونقل و اپراتورهای مختلفی هستند که در آنها خلق ارزش به مصرف‌کننده نهایی یکی از رسالت‌ها و وظایف اصلی آن محسوب می‌شود.

به صورت کلی در حال حاضر بنادر مرکز زنجیره تولید جهانی هستند و یکی از اجزای مهم زنجیره تأمین در فرایند حمل‌ونقل محسوب می‌شوند که ضمن توسعه اقتصادی و رفاهی مناطق داخلی می‌توانند محدوده گسترده‌ای از خدمات را ارائه کنند که منجر به افزایش اعتبار، ایجاد فعالیت‌های ارزش افزوده و مزایای اقتصادی در محدوده‌ای که در آن قرار دارند می‌شوند.

نتیجه‌گیری

روند لجستیک بندری در بنادر پیشرفته به سمت افزایش اختیارات و ارتقای خدمات لجستیک بندری در زنجیره تأمین حرکت می‌کند، بنابراین به منظور افزایش کارایی لجستیک بندری، چگونگی یکپارچگی و مدیریت خدمات بندری در زنجیره تأمین به عنوان یک موضوع مهم و تعیین کننده مطرح است و تاکید و تمرکز بر ارتقای سطح مدیریت و عملکرد در لجستیک بندری در این راستا نیز از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. برای حل مشکلات مطرح شده در مدل لجستیک بندری کشور و تعیین الگوی توسعه یافته لجستیک بندری و با اهمیت ساختن نقش بندر در آن نیازمند همکاری و مشارکت همه ذی‌نفعان بندری در تمامی سطوح و لایه‌های زنجیره هستیم. با توجه به تجزیه و تحلیل عوامل تاثیرگذار بر لجستیک بندری در ایران، پیشنهاداتی برای تغییر الگوی لجستیک بندری ارائه می‌شود:

۱- ایفای نقش پیشگام و فعال بنادر در لجستیک بندری و ارتقای مدیریت زنجیره

تأمین توسط بخش خصوصی:

دولت (سازمان بنادر) نه تنها نقش هدایت کننده بخش خصوصی را بر عهده دارد، بلکه بایستی در تقویت و حمایت از فعالیت‌های بخش خصوصی نقش فعال و تعیین کننده‌ای داشته باشد. همزمان مداخله دولت (سازمان بنادر) در فعالیت‌های بخش خصوصی بایستی معطوف و متمرکز بر هدایت بازار باشد و کاهش محدودیت‌ها در فضای تجاری و رقابتی لجستیک بندری و اعمال سیاست‌های تشویقی و تبلیغی را برای بخش خصوصی مهیا کند.

۲- تقویت و تحکیم همکاری بین شرکت‌ها و بازیگران لجستیک بندری و سپس ایجاد

اتلاف‌های لجستیکی در زنجیره تأمین:

تعداد بازیگران لجستیک بندری در زنجیره تأمین بسیار زیاد و متنوع است و هر یک به لحاظ حجم و ماهیت فعالیت متفاوت هستند، بنابراین به طور طبیعی تضاد منافع در بین اعضا مشاهده می‌شود. بنادر باید نظام هماهنگ خوبی بین اعضا ایجاد نمایند تا با استفاده از منابع گسترده و تجمیع توانایی‌ها منجر به کاهش زمان و هزینه در فرایندهای لجستیکی شوند، بنابراین انتخاب این رویکرد یعنی تقویت همکاری و هماهنگی، دستیابی به حداکثر منافع در زنجیره تأمین را برای بنادر به دنبال خواهد داشت.

۳- ایجاد مکانیزم هماهنگی زنجیره تأمین بندر:

هماهنگی نه تنها به معنای وجود مقررات و قانونمندی است، بلکه شامل عملکرد مدیریتی و مکانیزم کنترل در زنجیره است. علاوه بر این، مکانیزم هماهنگی زنجیره تأمین بیان کننده هارمونی بین زیرسیستم‌ها در میان عناصر سیستم‌های مختلف، بین عملکرد سیستم‌ها و یاد بین ساختار و اهداف سیستم‌های گوناگون در زنجیره است. هدف از هماهنگی این است که اطلاعات مربوط به کیفیت خدمات در سراسر زنجیره تأمین به طور مداوم و مستمر وجود داشته باشد. که در این صورت می‌توان به نیازهای مشتری در زمان مناسب و به موقع پاسخ داد. مکانیزم هماهنگی زنجیره تأمین بندر شامل هماهنگی اطلاعات، هماهنگی لجستیک، هماهنگی در توزیع منافع، هماهنگی در استفاده از منابع، هماهنگی در آموزش افراد و غیره است.

۴- ایجاد بانک اطلاعات زنجیره تأمین بندری برای افزایش به اشتراک گذاری اطلاعات:

به اشتراک گذاری اطلاعات، نقش مهمی در هماهنگی عوامل مختلف زنجیره تأمین دارد و در تصمیم‌گیری اعضای زنجیره کمک می‌کند، بنابراین مدیریت زنجیره تأمین پیشرفته نیازمند به اشتراک گذاری اطلاعاتی از قبیل اطلاعات کسب و کار، اطلاعات پیش‌بینی بازار، اطلاعات انبار، اطلاعات تقاضا (خرید) و اطلاعات لجستیک توسط اعضای زنجیره است. اجرای مکانیزم بانک اطلاعات در صورتی قابل دستیابی است که بتوانیم استراتژی اطلاعات لجستیک زنجیره تأمین بندر را تدوین کنیم. در قالب این استراتژی اطلاعات همه شرکت‌های مرتبط با هم در زنجیره، به واسطه تکنولوژی شبکه‌ای و تکنولوژی اطلاعات با هم مرتبط می‌شوند.

۵- آموزش کارکنان و مدیریت:

با در نظر گرفتن کمبود استعداد در زمینه لجستیک بندری در بخش دولتی و خصوصی نه تنها نیازمند جذب استعدادهای لازم از داخل و خارج هستیم باید از طرق مختلف دیگر به عنوان مثال اعزام به دوره‌های تخصصی یا مشارکت با دانشگاه‌های خارجی با استفاده از مزایای مناطق آزاد به منظور ارتقای دانش پرسنل و مدیریت، تخصص را در این بخش افزایش و بهبود دهیم. آموزش کارکنان بندر و بهبود مستمر باعث خواهد شد به طور مداوم فن‌آوری‌های پیشرفته و روش‌های کاربردی را به دست آوریم که

این روند آموزشی باعث دستیابی به یک ساختار مناسب زنجیره تأمین و ایجاد الگوی توسعه یافته لجستیک بندری به عنوان بخش جدایی ناپذیر زنجیره تأمین خواهد شد. در عصر کنونی با گسترده‌گی و پیچیدگی ارتباطات، بدون بهره‌گیری از دانش و روش‌های علمی و فنی نمی‌توان به اهداف مورد نظر برای بهبود و گسترش سطح فعالیت‌های حمل و نقل دست یافت.

۶- برای نیل به اهداف حمل و نقل چندوجهی، توسعه و تجهیز شبکه حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی کشور و توسعه بنادر و کشتیرانی به گونه‌ای که بتواند کوتاه‌ترین، اقتصادی‌ترین و مناسب‌ترین مسیرهای حمل و نقلی را به اقتصاد ملی و اقتصاد منطقه‌ای و جهانی معرفی کند، از اهداف اصلی است. با کامل کردن شبکه‌های حمل و نقلی کشور و پیدا کردن حلقه‌های مفقوده آن، فرصت‌های اقتصادی تازه‌ای برای بهبود سطح ارتباطات در عرصه داخلی و خارجی پدید خواهد آمد که بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی حمل و نقل را افزایش خواهد داد و باعث توسعه همگرایی و همکاری‌های بین‌المللی خواهد شد. برای نیل به این اهداف یک طرح ملی در نظر نگارنده این مقاله وجود دارد که در صورت اجرایی‌تواند مشکلات موجود در زنجیره تأمین را به طور اساسی و بنیادی حل کند.

۷- تغییر در وظایف سازمان بنادر:

تعمیم وظایف سازمان بنادر در کل زنجیره تأمین به طوری که حوزه نفوذ مدیریت سازمان در فرایندهای موجود در زنجیره اثر گذار باشد. در شرایط فعلی چارچوب وظایف ۲۵ گانه سازمان بیشتر در چارچوب فعالیت‌های بندری و دریایی است، در صورتی که به دلیل تغییرات به وجود آمده در الگوی تجاری بعد از جهانی‌سازی تجارت، شرایط ایجاد می‌کند تا حوزه وظایف سازمان بنادر گسترده‌تر شود، زیرا در عمل فاکتورهای زیادی در طول زنجیره تأمین وجود دارد که در نهایت در میزان موفقیت فعالیت‌های بندری تاثیر گذار است.

منابع:

- 1-AHP. Pairwise Comparision Matrice (AHP) (S.A. Brandt) & AHP Analytic Hierarchy Process. K. Goepel Version 27.8.2011. <http://bpmgsm.com>
- 2- Bichou K., and Gray R., 2004, A Logistics and Supply Chain Management Approach to Port Performance Measurement, Maritime Policy and Management, Vol.31, No.1, pp-47-67
- 3- Cachon G.P., and Fisher M., 2000, Supply chain inventory management and the value of shared information, Management Science, Vol.46, No.8, pp-1032-1048
- 4-Carbone and De Martino 2003
- 5- Jasmine siu lee lam, nanyang technological university, n1, 50 nanyang avenue, Singapore 639798
- 6- M. T. Frohlich and R. Westbrook, "Arcs of integration, An international study of supply chain strategies", Journal of Operations Management, Vol.19, No.2, 2001, pp-185-200
- 7- Paixo A.C., and Marlow P.B., 2003, Fourth Generation Ports: A question of agility, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, Vol.33, No.4, pp-355-376
- 8-Robinson R, 2002, "Ports as elements in value-driven chain systems: The new Paradigm, Maritime Policy and Management, Vol.29, No.3, pp-241-255
- 9- T.E. Notteboom and J.P.Rodrigue, "Port Regionalization: Towards a new phase in port development", Maritime Policy and Management, Vol.32, No.3, 2005, pp-297-313
- 10-Y.Hayuth, "Intermodal Transportation and the Hinterland Concept", Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie (Journal of Economic and Social Geography), Vol.73, 1982, pp-13-21

زیرنویس:

- 1 Agile
- 2 Lean
- 3 Efficiency
- 4 Effectiveness
- 5 Hub Point



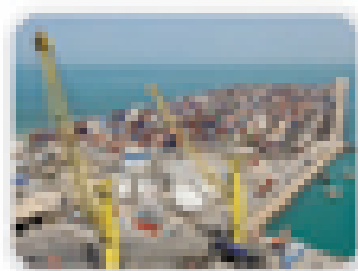
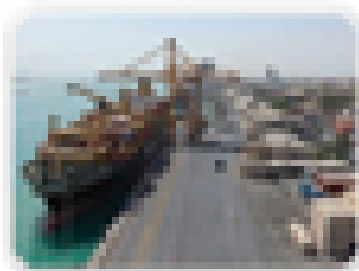
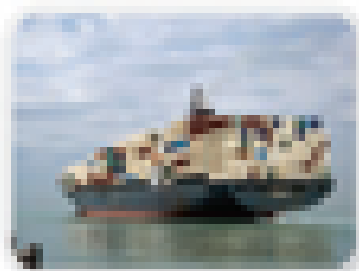


اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

منطقه ویژه اقتصادی بندر بوشهر

چشم انداز توسعه بندر بوشهر، فرصت طلایی سرمایه گذاری

- ارزیابی‌کنندگان بهتر مجهول به کلیه‌های مورد: خروج‌ها را به: نظریه و فرضیه
- امکان استفاده از فرضیه: «۲» هنگامی که: نظریه قابل اطمینان: «۱» هنگامی که: نظریه سرمایه‌گذاری در این حوزه: بازده منفی از مزایای مناطق ویژه و ارتباطات: چانه‌ای اختصاصی
- ارزیابی‌کنندگان بهتر مجهول به: بازده: پس از: بهتر: تمام: سرمایه‌گذاری
- وجود: فرضیه: «۱» بین: امکانی: در: «۲» ارزیابی‌کنندگان
- ارزیابی‌کنندگان به: معیار: سنگ: و: کارخانه: برای: مصالح: ساختمانی: نظیر: سیمان: آج: و: ...
- دولت: از: این: فاصله: به: مراکز: تولید: و: مصرف: استان: برای: نظریه: «۱» و: «۲»



مجموعه پندری نگین، اتاقی اوسمه پندری پوشهر

تاریخ: ۱۳۹۵/۰۵/۰۵

0-9999 8077-6077 0-9999 8077-6077

100

1999





(۱) چرا جاده ابریشم از رونق افتاد؟

قالب این مقدمه نمی‌گنجد، زیرا می‌توان عوامل متعددی از جمله روابط سیاسی بین کشورهای مسیر، زیرساخت‌های متنوع بین کشورها با ظرفیت‌های متغیر، مسایل گمرکی و موضوعاتی از این دست را نام برد، اما به نظر می‌رسد به‌رغم همه این محدودیت‌های احتمالی، باید ریشه مشکل را در جای دیگری جست؛ تحولی که باعث شد دیگر روش‌های حمل و نقلی گذشته، نه دوام و نه مطلوبیتی برای حمل کالا نداشته باشند. این تغییر چیزی جز اختراع وسایل مختلف حمل و نقل ماشینی نیست

اختراع ماشین و متعاقب آن ساخت کامیون‌های حمل بار از

سرعت و ظرفیت حمل کالا با شتر یا اسب در ایران، هند و چین تفاوتی با هم نداشت، در نتیجه متغیرهای دیگری مثل امنیت، طول مسیر، وجود امکانات رفاهی و نیز قابلیت خرید یا فروش کالا در شهرهای واقع شده در مسیر حمل همچون جاده ابریشم مهم‌ترین فاکتور در انتخاب آن توسط صاحبان کالا یا تجار بودند

بسیاری بر این باورند که موقعیت جغرافیایی کشور عزیزمان ایران در عرصه تجارت بین کشورهای جهان موقعیتی ممتاز است تا آنجا که گاهی از آن به چهارراه تجارت جهانی نیز یاد می‌کنند و عبور مسیرهای اصلی و فرعی تجارت دریایی و خشکی مثل جاده ابریشم از خاک کشور را گواهی بر این ادعای دانند. مسیری ۵۰۰۰ مایلی که آسیا، اروپا و آفریقا را به هم متصل می‌کرد. اگر امروز به گواه‌آمار و ارقام ارایه‌شده از مراجع ملی و بین‌المللی، حجم تجارت بین کشورها شاید هزاران و حتی صدها هزار برابر حجم کالای تجارت‌شده در سال رونق جاده ابریشم است. این سوال مطرح می‌شود که به‌رغم وجود این موقعیت جغرافیایی، چرا دیگر همچون گذشته حجم قابل توجهی از کالاها از مسیر ایران عبور نمی‌کند؟

جاده ابریشم و سایر مسیرهای دریایی و خشکی

در گذشته حمل زمینی کالاها با چارپایانی چون اسب، شتر و حتی فیل انجام می‌شده است، همانگونه که جاده ابریشم همواره با کاروانی از شترهای حامل کالا ترسیم می‌شود. مادامی که دیگر امکان حمل زمینی کالا وجود نداشت، کالاها در بنداری مثل بندر طیس در جنوب شرق کشور یا بندر هرمز که نقش بنادر هاب را ایفا می‌کردند، به کشتی‌ها بارگیری و به مقصد حمل می‌شدند. به بیان امروزی و همانگونه که در نقشه‌بالا دیده می‌شود، حمل و نقل کالا بین کشورها یا تکه‌تکه‌ای بود (مثال حمل با چارپایان در مسیر جاده ابریشم) و با حداکثر دوجبه‌ای (مسیر زمینی و دریایی). در هر یک از این مسیرها تفاوت زیادی بین ظرفیت‌های عملیاتی حمل زمینی یا دریایی وجود نداشت. به عبارت دیگر، سرعت و ظرفیت حمل کالا با شتر یا اسب در ایران، هند و چین تفاوتی با هم نداشت، در نتیجه متغیرهای دیگری مثل امنیت، طول مسیر، وجود امکانات رفاهی و نیز قابلیت خرید یا فروش کالا در شهرهای واقع شده در مسیر حمل همچون جاده ابریشم مهم‌ترین فاکتور در انتخاب آن توسط صاحبان کالا یا تجار بودند. هر چند پاسخ علمی به چرایی از رونق افتادن جاده ابریشم، هرگز در





موضوع حمل و نقل نیز به عنوان یکی از مهم ترین ابزارهای توسعه کشور از این قاعده کلی مستثنی نبوده و فهم چگونگی بهره‌مندی بیشینه از مزایای خدادادی کشور به‌ویژه در خصوص موقعیت جغرافیایی آن نخست مستلزم کالبدشکافی کارشناسانه مسایل و مشکلات صنعت حمل و نقل از زوایای مختلف و در ادامه همت گروهی در جهت حذف محدودیت‌ها و بهینه‌سازی شرایط است



یک طرف و موتور بخار از طرف دیگر که منجر به پیدایش قطارهای مسافری و باری در بخش حمل‌ریلی و کشتی‌های بخار در بخش حمل‌دریایی کالاها شدند، باعث شد تا این وسایل حمل‌نه تنها بسترهای خاصی را به عنوان زیرساخت حمل‌ونقلی طلب کنند، بلکه پس از چندی این موضوع نیز مورد توجه قرار گرفت که دیگر حمل‌کالا با کامیون برای مسافت‌های طولانی به دلیل هزینه بسیار بالای آن مقرون به‌صرفه نیست، لذا در مسیرهایی که امکان انتقال و جابه‌جایی بار با قطار نیز وجود داشت، ترجیحاً کالاها از کامیون به قطار منتقل و با آن حمل می‌شدند. این مبادله کالا بین وسایل مختلف حمل‌ونقل، نقطه شروعی برای روش حمل‌ونقل چندوجهی بود؛ روشی که امروزه به دلیل کاهش هزینه تمام‌شده حمل به شدت مورد استقبال تمامی بازیگران صنعت حمل‌ونقل قرار گرفته است.

اکنون این سوال مطرح می‌شود که چرا به‌رغم وجود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و استفاده از وسایل پیشرفته حمل‌ونقل، همچنان جابه‌جایی کالا از مسیر ایران کمتر از انتظارات و شایستگی‌هاست. برگزاری نخستین همایش نقش حمل‌ونقل چندوجهی در تجارت ملی و بین‌المللی، تلاشی است برای فهم علمی دلایل اقتصادی و فنی که می‌توانند نقش اساسی در بروز این چالش ملی داشته باشند. این باوری درست است که پیشرفت هر کشوری در گرو درک صحیح چالش‌های توسعه‌ای و تلاش جمعی برای رفع آنهاست، موضوع حمل‌ونقل نیز به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه کشور از این قاعده کلی مستثنی نبوده و فهم چگونگی بهره‌مندی بیشینه از مزایای خدادادی کشور به‌ویژه در خصوص موقعیت جغرافیایی آن نخست مستلزم کالبدشکافی کارشناسانه مسایل و مشکلات صنعت حمل‌ونقل از زوایای مختلف و در ادامه همت گروهی در جهت حذف محدودیت‌ها و بهینه‌سازی شرایط است.

بر خلاف گذشته که انتخاب مسیر متضمن تأمین امنیت، امکانات رفاهی و مولفه‌های ساده‌تر دیگر بود، امروزه بهره‌مندی از مزایای حمل‌ونقل چندوجهی، علاوه بر مولفه‌های فوق، الزامات دیگری را نیز به همراه دارد که به دلیل گستردگی و تنوع بسیار بالای موضوعات مرتبط با آن، مشارکت طیف وسیعی از سازمان‌ها و صاحب‌نظران را برای تبیین الزامات، تبیین نقاط قوت و ضعف و ارائه راهکارهای مناسب مطالبه می‌کند.





آلودگی زیست محیطی ناشی از هیدروکربن های آروماتیک چند حلقه ای (PAHs) در اکوسیستم های دریایی

پریسا احمدپور، کارشناس مقابله با آلودگی، اداره ایمنی و حفاظت دریایی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، کارشناس ارشد فن آوری

کنترل آلودگی محیط زیست، دانشگاه یو پی ام مالزی

عمران مراد پور طیبی، کارشناس مسئول مقابله با آلودگی، اداره ایمنی و حفاظت دریایی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

هیدروکربن های آروماتیک حلقوی (PAHs)

هیدروکربن های آروماتیک چند حلقه ای (PAHs) گروهی از ترکیبات آلی چربی دوست هستند که از دو یا بیشتر حلقه های آروماتیک پیوسته تشکیل شده و به طور عمده از طریق فعالیت های انسانی وارد محیط زیست می شوند. از زمان شروع انقلاب صنعتی، به دلیل استفاده گسترده از سوخت های فسیلی، غلظت هیدروکربن های آروماتیک حلقوی افزایش یافته است. این ترکیبات که از حلالیت نسبتاً کمی در آب برخوردار هستند میل شدیدی به جذب و متصل شدن به ذرات معلق و مواد کلوئیدی و رسوبات داشته و توسط نور فرابنفش خورشید تجزیه می شوند.

این ترکیبات در بیشتر زیستگاه های دریایی و خشکی یافت می شوند و به دلیل تأثیر بر روی تقسیمات سلولی، ایجاد تومور و تغییر نرخ تکثیر به واسطه فرآیندهای القای آنزیم جزو ترکیبات خطرناک طبقه بندی می شوند.

سازمان حفاظت محیط زیست آمریکا، از صد ترکیب پلی آروماتیک حلقوی شناسایی شده ۱۶ ترکیب را به عنوان آلاینده های پیشگام معرفی کرده است. به علت اتصال حلقه های مجاور به یکدیگر، PAHs اغلب ساختار مسطح یکپارچه دارند. به عنوان یک گروه خاص از ترکیبات شیمیایی، این ترکیبات حلالیت کمی در آب داشته و چربی دوست هستند (جدول ۱)، هر چقدر وزن مولکولی آنها بیشتر باشد، چربی دوستی بیشتر است. با افزایش وزن مولکولی، چربی دوستی PAHs افزایش می یابد. این در حالیست که رابطه معکوسی بین وزن مولکولی و فشار بخار وجود داشته و با افزایش وزن مولکولی، فشار بخار کاهش می یابد. از میان ترکیبات PAHs شش ترکیب برای پستانداران سرطان زا معرفی شده اند که در شکل (۱) مشخص شده اند.

ترکیبات PAHs را بر اساس وزن مولکولی به دو دسته تقسیم می کنند: ۱- PAHs با وزن مولکولی کم (LMW) این گروه دارای دو یا سه حلقه بنزنی هستند (مانند نفتالن، آنتراسن، فلورن و فنانترن) که سمیت حادی ایجاد کرده و اثرات آنها روی موجودات در طی مدت زمان

ثابت قانون هنری (mol/Pa.m ^۳)	حلالیت آبی (ppb)	وزن مولکولی	ترکیبات
۴۵	۵۰۰/۳۱	۱۲۸	نفتالن
۴۶	-	۱۸۴	دی بنزو تیوفن
۳۱/۱	۴۳۵	۱۷۸	فنانترن
۶/۵	۵۹	۱۷۸	آنتراسن
۲/۹	۲۶۱	۱۷۸/۲	۲- متیل فنانترن
-	۲۶۰	۱۹۲/۳	فلورانتن
-	۱۳۳	۱۸۴/۳	پایرن
۲	-	۲۰۲/۳	۱- متیل پایرن
۱/۱	۱۱	۲۰۲/۳	بنزو (a) آنتراسن
۰/۰۶۵	۱/۹	۲۲۸/۳	کرایسن
۰/۵۸	۲/۴	۲۲۸/۳	بنزو (k) فلورانتن
۰/۰۴۳	۲/۴	۲۵۲/۳	بنزو (e) پایرن
۰/۰۳۴	۳/۸	۲۵۲/۳	بنزو (a) پایرن
۰/۰۰۳	۰/۴	۲۵۲/۳	پیرن
-	۲/۶	۲۷۶/۳	ایندنو (۱ و ۲ و ۳-cd) پایرن
۰/۰۲۷	۰/۷	۲۷۶/۳	بنزو (ghi) پایرن

جدول ۱: ویژگی های فیزیکوشیمیایی PAHs که در مسایل زیست محیطی مورد توجهند

شکل ۱: ترکیباتی که برای پستانداران سرطان زا هستند (IARC working group (۱۹۸۷)

Chemical Name	Molecular Weight	Structural Identity
Benzo(a)anthracene	228.29	
Benzo(b)fluoranthene	252.31	
Benzo(k)fluoranthene	252.31	
Fluorene	202.27	
Fluoranthene	228.29	
Anthracene	178.23	
Phenanthrene	178.23	
Pyrene	202.27	
Benzo(a)pyrene	252.31	
Chrysene	228.29	
Benzo(a)fluoranthene	252.31	
Benzo(b)fluoranthene	252.31	
Benzo(k)fluoranthene	252.31	
Indeno(1,2,3-cd)pyrene	352.44	
Dibenz(a,h)anthracene	278.34	

هیدروکربن های آروماتیک با وزن مولکولی بالا (LMW/HMW) کوچکتر از ۱ باشد منبع پیرولیتیک و اگر بزرگتر از ۱ باشد پتروژنیک است. Petrogenic PAHs توسط فرآیندهای هوازدگی نفت، سایر سوخت های فسیلی و فرآورده های تصفیه شده نفت تولید می شوند. این گروه از ترکیبات PAHs در دمای نسبتاً پایین و در طول دوره طولانی تولید شده دارای وزن مولکولی پایین و مولکول های آلکیل دار هستند. در مقابل Pyrogenic PAHs در اثر فرآیندهای تجزیه حرارتی ناقص در دمای بالا تولید می شوند. این هیدروکربن های آروماتیک حلقوی دارای وزن مولکولی بالا هستند. تفاوت اصلی میان منبع ترکیبات PAHs و خصوصیت ماندگاری آنها، سهم قابل ملاحظه ای در مقدار پراکندگی آنها در محیط های آبی دارد. به عنوان مثال، در مقایسه با Petrogenic PAHs، Pyrogenic PAHs اغلب در محیط های آبی از نظر غلظت و توزیع جغرافیایی غالب هستند و این در حالیست که Petrogenic PAHs معمولاً تمایل بیشتری به تغییرات زمین شیمی زیستی دارند و مستعد تبخیر، انحلال، اکسایش فتوشیمیایی، تجزیه میکروبی و رسوب گذاری هستند. برعکس، Pyrogenic PAHs در مقابل تجزیه میکروبی از خود مقاومت نشان داده و در برابر فرآیندهای حذف و تجزیه مقاوم هستند. اگرچه بیشترین در صد انتشار و پراکندگی ترکیبات PAHs ناشی از فرآیندهای صنعتی و سایر فعالیت های انسانی است، فرآیندهای طبیعی نیز سبب تولید ترکیبات PAHs می شوند. غلظت ترکیبات PAHs تولید شده در طی فرآیندهای طبیعی، نسبت به ترکیبات PAHs تولید شده توسط فعالیت های انسانی، کمتر است.

حمل و توزیع ترکیبات PAHs در محیط های دریایی بیشترین غلظت ترکیبات PAHs در خورها و مناطق ساحلی مجاور نواحی شهری و مناطق صنعتی مشاهده می شود. در واقع، خورها و مصب ها به عنوان پذیرنده های نهایی این ترکیبات هستند. فرآیندهای انتقال و پراکندگی متعددی وجود دارند که سر نوشت نهایی این ترکیبات را مشخص می کنند. به عنوان مثال توزیع میان آب و هوا، توزیع میان آب و رسوب و همچنین توزیع میان آب و موجودات زنده، فرآیندهای مهم تأثیر گذار بر روی رسوب گذاری و ته نشین ترکیبات PAHs بر روی مواد خاص هستند. به عنوان مثال، میل ترکیبی PAHs به فاز آلی بیشتر از آب و ضریب توزیع آنها در میان مواد و ترکیبات آلی بیشتر است. به طور کلی، دواصلاحي که جهت تشخیص ورودی ترکیبات PAHs به اقیانوس ها به کار می رود، منابع نقطه ای و منابع غیر نقطه ای است. منابع نقطه ای ورودی هایی هستند که از لوله ها و خروجی های قابل تشخیص مستقیماً به دریا وارد می شوند. این منابع شامل

کوتاهی آشکار می شود. این دسته از ترکیبات، ترکیباتی غیر سرطان زا را شامل شده و به آسانی توسط فرآیندهای میکروبی تجزیه می شوند. ۲- ترکیبات PAHs با وزن مولکولی زیاد (HMW) این گروه دارای ۴ تا ۶ حلقه بنزنی هستند (مانند فلورانتین، ۱،۲،۳- cd indeno (Pyrene) که سمیت مزمن ایجاد می کنند و دارای پتانسیل سرطان زایی و جهش زایی هستند. در مقایسه با گروه اول، این گروه در محیط پایدار تر بوده و به آسانی تحت تأثیر پروسه های تجزیه قرار نمی گیرند و در رسوبات ته نشین می شوند.

منشأ ترکیبات PAHs

تحقیقات بسیاری در زمینه شناسایی منابع PAHs در رسوبات انجام شده است. در اکوسیستم های دریایی بر حسب منشأ سه نوع PAHs یافت می شوند: ۱- Pyrolytic PAHs: که از احتراق ناقص سوخت های فسیلی (زغال سنگ، بنزین، گازوئیل و نفت) تولید شده و به شکل ذرات جامد و گاز یا بخار وارد محیط می شوند. این گروه، ترکیبات PAHs با وزن مولکولی بالا را شامل می شوند. ۲- Petrogenic PAHs: که از طریق ورود نفت خام در اثر فرآیندهایی از قبیل ریزش مستقیم نفت، ریزش احتمالی نفت تانکر های نفتی و رواناب های شهری وارد محیط دریایی می شوند. این گروه، ترکیباتی با وزن مولکولی پایین را شامل می شوند. ۳- Diagenetic PAHs: که از فرآیندهای تجزیه مواد آلی و فعل و انفعالات حاصل از آن تولید می شوند. به عنوان مثال در نتیجه ته نشین شدن و باقی ماندن طولانی مدت مواد آلی در رسوبات، این ترکیبات تجزیه شده و نفت یا زغال سنگ را به وجود می آورند که دارای ترکیبات PAHs هستند.

همانطور که در جدول (۲) نشان داده شده است، پاره ای از ترکیبات PAHs برای برخی دیگر به عنوان شاخص به کار برده می شوند که به نسبت های ملکولی PAHs معروف هستند و از آنها به منظور تعیین منشأ PAHs استفاده می شود. چنانچه نسبت فنانتین به آنترانسن (Phe/Ant) بزرگتر از ۱۵ باشد، نشان دهنده پتروژنیک بودن منشأ PAHs در محیط بوده و اگر کوچکتر از ۱۰ باشد نشان دهنده پیرولیتیک بودن منشأ آن است. همچنین اگر نسبت بین فلورانتین به پایرن (Flu/Py) بزرگتر از ۱ باشد منبع پیرولیتیک و کوچکتر از ۱، پتروژنیک خواهد بود. علاوه بر آن، اگر نسبت فلورانتین به فلورانتین + پایرن از ۰/۵ بیشتر باشد منبع آلودگی هیدروکربنی پیرولیتیک و اگر کمتر از ۰/۵ باشد پتروژنیک است. از طرف دیگر، چنانچه نسبت هیدروکربن های آروماتیک با وزن مولکولی پایین به

جدول ۲: پاره‌ای از نسبت‌های بین PAHs که برای تعیین منشأ آنها به کار برده می‌شود

نسبت‌های مولکولی	LMW/HMW	Phe/Ant	Flt/Pyr	Flt/(Flt+Pyr)
پایرولیتیک	۱>	۱۰>	۱<	۰/۵>
پتروژنیک	۱<	۱۵<	۱<	۰/۵<
مراجع	تام و همکاران، ۲۰۰۱	بومارد و همکاران، a,b، ۱۹۹۸	بومارد و همکاران، ۱۹۹۸ a,b	بودزینسکی و همکاران ۱۹۹۸

سیال‌های خروجی ناشی از تصفیه‌خانه‌های نفت و همچنین تأسیسات تصفیه فاضلاب هستند. اما منابع غیر نقطه‌ای ترکیبات PAHs به عنوان رواناب‌های شهری و بارش‌های اتمسفری شناسایی شده‌اند. آبی که در طی بارندگی، سطوح مناطق شهری را شست‌وشو می‌دهد، حاوی ترکیبات PAHs است که آنها را وارد اکوسیستم‌های دریایی می‌کند. ترکیبات PAHs که در نزولات آسمانی و ته‌نشست‌های اتمسفری وجود دارند، از جمله مهم‌ترین ورودی‌های ترکیبات PAHs هستند. ردیابی ورودی ترکیبات PAHs به محیط‌های دریایی، در طول دهه‌های متمادی، با استفاده از رسوبات امکان‌پذیر است.

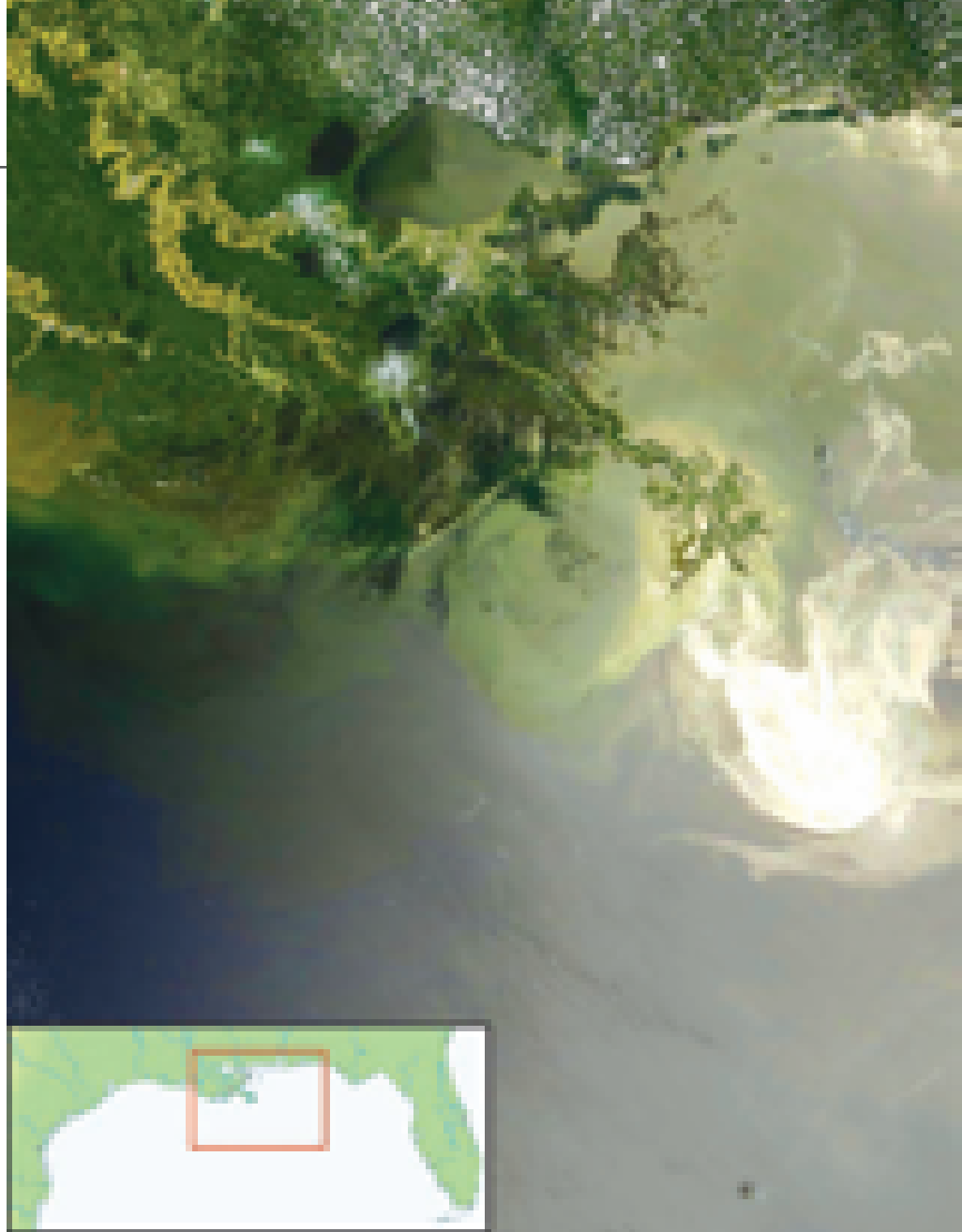
سرنوشت زیست محیطی PAHs

در سطح جهانی، بیشترین نشر PAHs به درون اتمسفر بوده و منبع اصلی آن احتراق ناقص ترکیبات آلی است. همان‌طور که قبلاً اشاره شد، نشر PAHs بیشتر نتیجه فعالیت انسان

آبی که در طی بارندگی، سطوح مناطق شهری را شست‌وشو می‌دهد، حاوی ترکیبات PAHs است که آنها را وارد اکوسیستم‌های دریایی می‌کند. ترکیبات PAHs که در نزولات آسمانی و ته‌نشست‌های اتمسفری وجود دارند، از جمله مهم‌ترین ورودی‌های ترکیبات PAHs هستند

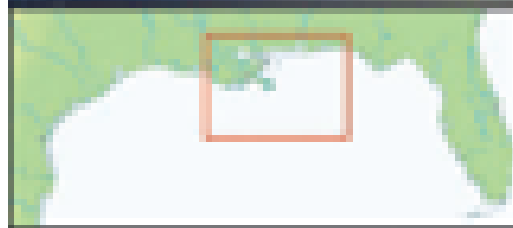
است، گرچه نقش بعضی از حوادث طبیعی (برای نمونه آتش‌سوزی جنگل‌ها) را در این زمینه نباید دست‌کم گرفت. ترکیبات منتشر شده در هوا مخلوط‌های پیچیده‌ای از PAHsهای گوناگون از جمله ذرات معلق موجود در دود هستند. این ترکیبات، به علت ته‌نشست یا پخش و ریزش وارد آب‌های سطحی می‌شوند. هنگامی که به آنجا رسیدند، غالباً جذب رسوبات شده و با ورود به آب، وارد بدن موجودات آبی می‌شوند. PAHs تجمع یافته در رسوبات توسط موجودات کفزی تجزیه شده و تغییر شکل زیستی پیدامی‌کنند، در حالی که بخشی از آنها تحت واکنش‌های شیمیایی قرار گرفته و تجزیه می‌شوند. البته قابل ذکر است که واکنش‌های اکسیداسیون در غیاب اکسیژن بسیار کند انجام می‌گیرند و این مسأله





بیشترین غلظت هادر بنادر و خلیج ها و مناطق محصور در مجاورت مراکز شهر ها گزارش شده است و این غلظت ها به صورت مشهود و قابل ملاحظه ای با افزایش فاصله از این مراکز کاهش می یابند

سرطان زای PAHs تشکیل شده اند، می توانند سبب جهش های اونکوژن ها یا ژن های سرکوب کننده تومور شوند؛ ژن هایی که در تنظیم رشد نقش دارند. از دیگر اثراتی که PAHs بر انسان می گذارند، می توان به سرطان های پوستی، تومورهای ریوی و پستانی و تغییرات ژنتیکی اشاره کرد. در میان ترکیبات PAHs، ترکیبات ۴ تا ۷ حلقه ای دارای بیشترین اثرات جهش زایی و سرطان زایی هستند، در حالی که ترکیباتی با دو و سه حلقه اثرات سمی روی موجودات ندارند. از جمله اثراتی که ترکیبات PAHs روی موجودات زنده می گذارند، می توان به مرگ زودرس کرم های حلقوی نرئیس، تاخیر در زمان تخم، کاهش توانایی باروری، اختلال در دستگاه ایمنی، کاهش فعالیت ماکروفاژی و کاهش تکثیر لنفوسیت و سایر آسیب های هیستوپاتولوژیکی در ماهیان و تخریب سیستم اندوکراین اشاره کرد. همچنین این ترکیبات صدماتی را در دو کفه ای ها به دنبال دارند که از جمله آنها می توان به تاثیر بر روی آبشش و خفگی دو کفه ای ها، آسیب های هیستوپاتولوژیکی آنها و تخریب سیستم اندوکراین اشاره کرد.



در بدن خود مدت زمان بیشتری حفظ می کنند که به علت توانایی متابولیسمی پایین این موجودات است. بیشتر ماهیان می توانند PAHs را حتی سریع تر از سخت پوستان متابولیز و دفع کنند.

تاکنون در بسیاری از نقاط جهان، ترکیبات PAHs در رسوبات آنالیز و تجزیه و تحلیل شده اند. به طور کلی بیشترین غلظت ها در بنادر و خلیج ها و مناطق محصور در مجاورت مراکز شهر ها گزارش شده است و این غلظت ها به صورت مشهود و قابل ملاحظه ای با افزایش فاصله از این مراکز کاهش می یابند. توزیع و پراکندگی ترکیبات PAHs در محیط زیست، تابع خواص شیمیایی و فیزیکی این ترکیبات است. به عنوان مثال در آئروسول ها، ذرات ریز و رسوبات، ترکیبات PAHs بیشتر ۵،۴ و ۶ حلقه ای هستند، ولی در فاز های گازی هوا، نزولات جوی و آب دریا، بیشتر ترکیبات PAHs با ۲ یا ۳ حلقه وجود دارند.

سختیت و اثرات PAHs بر موجودات زنده

تحقیقات در مورد سختیت PAHs ها بیشتر مربوط به خطراتی بوده است که سلامت انسان را تهدید می کند، این تحقیقات بر روی خواص جهش زایی و سرطان زایی این ترکیبات متمرکز است. این دو ویژگی تا حدی به یکدیگر مربوطند، زیرا شواهد زیادی وجود دارد که نشان می دهند بعضی از محصولات افزایشی DNA که توسط متابولیت های

یکی از مهم ترین دلایل پایداری PAHs تحت شرایط غیر هوازی رسوب است. بیشتر PAHs که وارد محیط های آبی می شوند. در رودخانه ها، مصب ها و آب های ساحلی متمرکز می شوند. از آنجا که حساسیت این ترکیبات به واکنش های اکسیداسیون نوری ۳ در آب کمتر از هوا است، به همین علت پایداری آنها در محیط های آبی بیشتر است. PAHs که وارد آب می شوند به سرعت جذب ذرات معلق آب شده و در حجم زیادی در رسوبات ته نشین می شوند، به همین خاطر است که بیشترین غلظت PAHs معمولاً در رسوبات و کمترین غلظت آن در آب مشاهده شده است.

PAHs در محیط های آبی از طریق فرآیندهایی مثل تبخیر از سطح آب، اکسایش شیمیایی و تجزیه میکروبی دچار تغییر شکل شیمیایی و تجزیه می شوند. آزمایش ها نشان دادند که یک ارتباط خطی قوی بین حساسیت به تجزیه نوری ۱ PAHs و وزن مولکولی آنها وجود دارد، در واقع مولکول های سنگین تر حساسیت بیشتری به تجزیه نوری دارند و میزان تجزیه نوری PAHs با افزایش عمق آب کاهش می یابد. ارگانیک های آبی، PAHs را از محیط اطراف خود، غذا یا رسوبات، در بدن خود تجمع می کنند. میکرو جلبک ها به سرعت PAHs را در غلظت های بالا تجمع می کنند، در حالی که نرم تنان دو کفه ای، این کار را از طریق آب در بدن خود انجام داده و نسبت به سایر موجودات این ترکیبات را

منابع فارسی:

- ۱- اسماعیلی ساری، ع؛ پیری، م. و اسماعیلی، ل. ۱۳۸۱. اندازه گیری هیدروکربن های آروماتیک چند حلقه ای در بافت چرب فک دریایی خزر. مجله علوم دریایی ایران، شماره دوم، ص ۱۱-۲۵.
- ۲- دبیری، م. ۱۳۷۹. آلودگی محیط زیست (هوا، آب، خاک، صوت). نشر اتحاد، تهران، ۳۹۹ ص.
- ۳- عزیزی قناده، ف؛ وفایی، ف؛ محمدی عراق، م. ۱۳۸۹. مدل سازی عددی انتقال و پخش آلودگی نفتی در دریا، نشریه مهندسی دریا، ۱۱: ۴۳-۳۷.

زیر نویس:

- ۱- Low Molecular Weight
- ۲- High Molecular Weight
- ۳- Photooxidation

اسکرآپ کشتی در آب های ایران

بهزاد الصفی مدرس دانشگاه صنعتی امیر کبیر هرمزگان و کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان
شیوا تورنگ دانشجوی کارشناسی مهندسی دریا، دانشگاه صنعتی امیر کبیر
عاطفه طاهری دانشجوی کارشناسی مهندسی دریا، دانشگاه صنعتی امیر کبیر

در سال های اخیر افزایش تعداد شناورهای با سن بیش از ۲۵ سال یا شناورهای فاقد کارایی لازم در ایران، سواحل جنوبی کشور را با مشکل کشتی های رها شده مواجه کرده است که برای محیط زیست و اکوسیستم طبیعی منطقه بسیار خطرناک است. عمده ترین دلیل این مشکل عدم صرفه اقتصادی اوراق کشتی در خارج از کشور است. در این مقاله با بررسی جنبه های اقتصادی، قانونی و زیست محیطی اسکرآپ کشتی در کشورهای دارای این صنعت و همچنین با بیان مزایا، مشکلات و خطرات آن سعی شده تانسان داده شود با پیاده سازی و برقراری ضوابط و الزامات زیست محیطی و مکان یابی مناسب برای این فعالیت می توان به سود زیادی دست یافت.

های خود را به کارخانه های اوراق کشتی چین، هند، پاکستان، بنگلادش، فیلیپین و ویتنام فرستادند. در این کارخانه ها، استانداردهای پرداخت، سلامت و ایمنی حداقل است و کارگران در قبال مسئولیت های محول شده سخت تلاش می کنند. از حدود ۴۵ هزار کشتی که در اقیانوس ها در حرکت هستند، تقریباً ۷۰۰ کشتی هر ساله سرویس می شود.

۳- اهمیت وجود این صنعت در ایران

قاعداً بیشترین تقاضای اولیه برای اسکرآپ کشتی در ایران مربوط به شناورهای مغروق می شود. استخراج و اسکرآپ بیش از ۱۲۰۰ کشتی غرق شده در خلیج فارس و دریای عمان نیازمند سایت های اسکرآپ مجهز و با ظرفیت نسبتاً بالا است. هر چند که شاید استخراج تمامی کشتی های مغروق عملاً امکان پذیر و یا مقرون به صرفه نباشد، اما وجود یارد اسکرآپ در داخل کشور انگیزه فراوانی برای خارج سازی این کشتی ها ایجاد می کند. با توجه به هزینه بالای خارج سازی این کشتی ها، صرف هزینه مضاعف برای انتقال به خارج از کشور جهت اسکرآپ مانع بزرگی در این فرایند است. علاوه بر کشتی های مغروق حجم بالای کشتی های فرسوده کشور که سالهای زیادی از سپری شدن عمر مفید آنها می گذرد، عامل دیگری است که توسعه صنعت اسکرآپ کشتی در کشور را به امری ضروری تبدیل نموده است. همچنین با نبودن هزینه های تولید فولاد حاصل از فرآوری مواد معدنی سنگ آهن در مقابل اسکرآپ فولاد حاصل از اوراق کشتی ها و عدم تناسب بین میزان تولید و تقاضا در کشور در کنار افزایش جهانی قیمت این فلز استراتژیک و مشکلات مربوط به واردات آن از خارج از کشور، بیش از پیش نیاز کشور را به ایجاد تسهیلات و سایت های اسکرآپ کشتی ها توجیه پذیر می نماید.

در واقع بر مبحث اوراق کشتی عوامل ذیل نقش دارند:

- هزینه پایین نیروی انسانی
- قوانین و مقررات زیست محیطی
- قیمت بالای فولاد در بازار جهانی
- رکود اقتصادی جهانی که باعث شد شرکت های کشتیرانی، کشتی های با عمر بالا و زیان ده خود را به یاردهای اوراق سازی بفروشند.
- ۱-۳- تأثیرات مثبت جانبی این صنعت بر وضعیت اقتصاد کشور
- ۱- حفظ از محیط زیست ساحلی - دریایی در برابر آلودگی های ناشی از وجود کشتی های اسقاطی
- ۲- ایجاد اشتغال پایدار
- ۳- افزایش درآمد های ملی
- ۴- جلوگیری از خروج ارز از کشور در تامین مواد اولیه صنعت دریایی و دیگر صنایع

۱- مقدمه

کشتی ها علی رغم عمر طولانی ولی محدودشان، در پایان کارایی باید اوراق شوند. کشتی های اقیانوس پیمای معمولاً ۲۰ تا ۳۰ سال و شناورهای فایبر گلاس و ساخته شده از چوب ۳۰ تا ۴۰ سال عمر می کنند. قایق های تفریحی فولادی اگر به خوبی تعمیر و نگهداری شوند، بیش از ۱۰۰ سال عمر می کنند. برخی از کشتی ها، قبل از رسیدن به سن اوراق، در اثر حوادث مختلف از جمله برخورد با صخره، آتش گرفتگی و طوفان غرق می شوند و به صورت لاشه در بستر دریاها و اقیانوس ها باقی می مانند.

با افزایش تعداد شناورهای مستهلک و از رده خارج شده در کشور و همچنین افزایش سن آن ها و هزینه های سنگین از جمله بیمه، تعمیر و نگهداری و سوخت و عدم تطابق با اصول ایمنی دریانوردی، ریسک ادامه فعالیت آن ها افزایش می یابد که این خود فعالیت آن ها را غیر قابل توجیه می نماید، که در این شرایط مبحث اوراق کشتی آغاز می شود.

بنا به تعریف اداره ایمنی و سلامت آمریکا (OSHA) اوراق کشتی عبارتست از تخریب و یا هر گونه جداسازی ساختار کشتی به منظور اسکرآپ، که شامل اسکرآپ و جداسازی قطعات و لوازم، تجهیزات و یا دیگر بخش های کشتی می باشد.

اسکرآپ در واقع به مجموعه عملیاتی اطلاق می شود که جهت تراشیدن بدنه کشتی و اوراق نمودن آن به کار می رود.

۲- تاریخچه

صنعت اوراق کشتی از دهه ۱۹۴۰ به واسطه افزایش تقاضای آهن و فولاد ایجاد شد. صنعت اوراق کشتی ابتدا به دلیل نیاز به اوراق کشتی های مخروبه و آسیب دیده طی جنگ جهانی دوم در اروپا و آمریکا از سال ۱۹۴۵ آغاز شد، اما به دلیل افزایش قوانین و مقررات زیست محیطی و بالا رفتن دستمزدهای کشورهای آسیایی منتقل شد. این کشور ها سود فراوانی از این صنعت کسب می کردند و فرصت های شغلی حدوداً چند صد هزار نفری، به طور مستقیم و غیر مستقیم، برای آن ها فراهم شد.

در دهه های ۱۹۶۰ به بعد، اوراق کردن کشتی به عنوان فعالیتی کاملاً مکانیزه تلقی می شد و در کشورهای صنعتی به خصوص در ایالات متحده، انگلیس، آلمان و ایتالیا بیشتر به این مسأله توجه می شده است. از اوایل دهه های ۱۹۸۰ جهت حفظ هر چه بیشتر منافع، صاحبان کشتی ها، کشتی

۶- مراحل اسکراب

روند اقدامات انجام شده برای اجرای اسکراب کشتی را به ترتیب زیر می توان برشمرد:

- ۱- پاکسازی کامل و خشک کردن حوضچه
- ۲- هدایت شناور توسط یک فروند یک کش به داخل حوضچه و بستن درب حوضچه
- ۳- تخلیه مخازن سوخت و آب توسط پمپ و مخازن سیار
- ۴- شستشوی مخازن سوخت با آب تمیز و جمع آوری آن
- ۵- استقرار کپسول های آتش نشانی و یک پمپ آتش نشانی برای آتش سوزی احتمالی توسط یک کارشناس ایمنی
- ۶- شروع عملیات اسکراب پرش کاری
- ۷- بارگیری قطعات بریده شده توسط کامیون های حمل بار
- ۸- انتقال قطعات بریده شده به کارخانجات ذوب آهن در کشور
- ۹- جمع آوری ضایعات و انتقال آنها به محل های تعیین شده و شستشوی حوضچه خشک

۷- مسائل زیست محیطی

اوراق کردن یک کشتی، با تولید حجم وسیعی از ضایعات همراه است. بعضی از این ضایعات، مفید و برخی دیگر بسیار مضر هستند. در اکثر ضایعات مضر، مواد سمی بسیار خطرناک (هم برای انسان و هم برای محیط زیست) به مقدار زیاد یافت می شود. کشتی های اقیانوس پیما در واقع همانند یک شهر کوچک بوده که حاوی انواع آلاینده ها و پسماندها می باشد. آلاینده ها، شامل مواد دی است که در اثر عملیات اسکراب کشتی و فعالیت هایی که در اثر استقرار افراد و صنعت در محل می باشد، به وجود می آیند. در حال حاضر تمامی فرآیند اسکراب در محیط های باز ساحلی (مناطق جزر و مد و فوق جزر و مدی) صورت می گیرد که از جمله حساس ترین مناطق زیستی در محیط های دریایی محسوب می شوند. این امر همچنین در مناطقی که دارای بستر گلی و شیب ملایم است اتفاق افتاده و که به دلیل عدم تأثیر انرژی ناشی از امواج و آرامش نسبی دریا جهت انجام فعالیت است. از زمان پیدایش این صنعت، آثار و تبعات زیست محیطی آن نمایان گردید. ورود انواع آلاینده ها همانند نفت، آزبست، پی سی بی، دیواکسین ها و انواع مخاطرات بهداشتی و حتی مرگ و میر انسانی گریبان این صنعت را گرفت و همین امر باعث شد تا عنوان "صنعت کثیف" به این نوع عملیات اطلاق شده و در دنیا به این نام شناخته شود.

حدود ۹۵ درصد از وزن یک کشتی اقیانوس پیما قابل باز یافت است که در پروسه اسکراب مورد استفاده قرار می گیرد. فلزات، پلاستیک، مبلمان، کارتن، چوب و شیشه، وسایل آشپزخانه، موتورها، ژنراتورها و... از جمله مواد و وسایلی هستند که مورد استفاده مجدد قرار می گیرند. در این میان آلودگی حاصل از مقدار مواد زائد در تانکرها کمتر اما به خاطر نوع آلودگی تانکر که عمدتاً مواد نفتی است خطرات زیست محیطی بیشتری را به وجود می آورد. باید توجه داشت که آلودگی های منتشر از کشتی ها بسته به نوع کشتی، طول عمر آن، روش اسکراب و موادی که حمل نموده متفاوت است. مثلاً کشتی های دهه ۷۰ دارای بیشترین مواد زائد خطرناک می باشند و با کشتی های مخصوص حمل مایعات همچون نفتکش ها از جمله آلوده ترین ها محسوب می شوند. اما در بازار اسکراب دارای ارزش بالاتری هستند.

۷-۱- انواع زائدات حاصل از اسکراب

زائدات تولیدی در مجتمع های اسکراب کشتی شامل سه گروه فلزات و غیر فلزات و زائدات مایع آلوده کننده های خاک و آب تقسیم می -شوند.

گروه اول

این گروه شامل زائدات فلزی است که در محل های از پیش تعیین شده توسط کارشناسان فنی جداسازی شده و قطعاتی که می توانند مجدداً مورد استفاده قرار گیرند را باز یافت نموده و با علامت مشخص می نمایند.

گروه دوم

شامل زائدات غیر فلزی، متشکل از چوب، شیشه، پلاستیک، لاستیک، مواد روغنی، گریس ها و سایر مواد شیمیایی می باشند. مواد شیمیایی توسط ظرف مخصوص جمع آوری و به انبار شیمیایی منتقل و پس از رسیدن به حجم معینی فروخته می شوند.

گروه سوم

آلاینده های خاک و آب می باشند که در صورت بسته بودن سیکل آبی مجتمع (استفاده از حوضچه خشک) و پایش اندازه گیری های مداوم مشکل حادی نخواهد بود.

۵- کمک به نوسازی ناوگان دریایی

جمع بندی و تحلیل شرایط موجود حال حاضر کشور در ارتباط با صنعت اسکراب کشتی از جنبه های مختلف قابل بررسی است. این

جمع بندی را می توان در موارد زیر خلاصه نمود:

- انجام اسکراب چندین کشتی در جنوب کشور به طور غیر رسمی و غیر قانونی در ۱۰ سال اخیر، نشان از وجود تقاضای مناسب و امکانات اولیه در این بخش از صنعت دریایی دارد.
- با افزایش ناوگان کشتیرانی و حمل و نقل ایران در همه بخش های دریایی، تقاضا برای اسکراب کشتی ها افزایش خواهد یافت.
- در حال حاضر تقاضای زیادی برای اسکراب کشتی در سواحل خلیج فارس و دریای عمان وجود دارد. علاوه بر شناور های مغروق و از رده خارج فعلی، تعداد شناور هایی که در سال های آتی عمر مفید آنها سپری خواهد شد نیز عامل مهمی در تعیین ظرفیت کشور برای توسعه صنعت اسکراب کشتی به شمار می رود. البته دسترسی به بازار های مصرف خارجی و برنامه ریزی برای جذب شناور های از رده خارج کشور های همسایه هم بخشی از بازار آ آینده صنعت اسکراب کشتی محسوب می شود. با توجه به آن که فرآیند اسکراب شناور ها در کشورهای همسایه به روش سنتی انجام می شود، اگر این عملیات در ایران با استفاده از ابزار و روش های مدرن و در زمان کوتاه تر و بهره وری بیشتری صورت پذیرد، می توان امیدوار بود که سواحل ایران به عنوان مقصد اصلی شناور های از رده خارج مورد قبول واقع شود.

صنعت داخلی اوراق کردن کشتی که اوایل سال ۲۰۰۸ میلادی به دلیل کاهش شدید قیمت آهن قراضه، زبان آور و ضررده محسوب می شد، به تدریج در اواخر سال ۲۰۰۸ و در طول سال ۲۰۰۹ به دلیل بحران مالی جهان و کاهش شدید فعالیت های تجاری و در نتیجه کاهش حجم مبادلات و حمل و نقل کالا در بخش های مختلف از جمله حمل و نقل دریایی باز رونق یافت. البته در کنار بحران اقتصادی، از کاهش قیمت کشتی های اعزامی به مراکز اوراق نیز، باید به عنوان شاخصی تأثیر گذار یاد کرد.

۴- تسهیلات مورد نیاز جهت اجرای عملیات اسکراب

مصوبه های قانونی مجلس شورای اسلامی و دولت

زیر ساخت ها

نقشه ها

نیروی انسانی کارگر

تجهیزات و مصالح مصرفی مورد نیاز در فاز ساختمان

۵- مکان یابی

محل تسهیلات اسکراب کشتی به معنای منطقه ای مشخص شامل سایت، محوطه یا تسهیلاتی برای اسکراب می باشد که باید تحت مجوز بخش ذیصلاح دولت کشوری که در آن واقع است، فعالیت نماید

۱-۵- ضوابط زیست محیطی مکان یابی برای باز یافت شناور ها و سازه های دریایی

- ۱- بررسی قوانین و مقررات ملی، منطقه ای و بین المللی صنعت باز یافت کشتی
- ۲- بررسی قوانین و مقررات مرتبط با بهداشت و سلامت انسانهای شاغل در مراکز باز یافت کشتی
- ۳- بررسی تقاضا و نیاز به صنعت باز یافت کشتی در داخل کشور (آمار باز یافت کشتی در داخل کشور)
- ۴- بررسی اقدامات سایر کشور های جهان در ایجاد و بهره داری از مراکز باز یافت کشتی
- ۵- بررسی معضلات مرتبط با صنعت باز یافت کشتی در دو بخش سلامت انسان های شاغل در این صنعت و محیط زیست دریایی
- ۶- تدوین پارامتر های مورد نیاز تعیین مراکز ایجاد صنعت باز یافت کشتی (از قبیل سایت مورد نیاز، تسهیلات باز یافت و ...)
- ۷- تعیین شرایط و مشخصات مکان جغرافیایی ایجاد مراکز باز یافت کشتی (در دو بخش ساحل و دریا) در کشور
- ۸- تبیین استراتژی باز یافت کشتی هادر کشور
- ۹- نحوه نظارت و ممیزی صنعت باز یافت کشتی در داخل کشور

جدول ۱: تعداد شناور های از رده خارج در ۱۴ سال آینده

سال	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
تعداد	۳۰	۱۴	۱۸	۲۸	۲۶	۱۱	۱۷	۶	۴	۱۰	۱۰	۱۴	۷

جدول ۲: شناورهای که از سال ۸۳ به بعد در سواحل هرمزگان اسکراب شده اند

نوع آلودگی	مکان اسکراب	نوع کاربری	نام کشتی
آلودگی نفتی	باغستان بندرعباس	سوخت رسان	بادبان
-	روستان ملو بندر لنگه	سوخت رسان	السنیم
-	حدفاصل بندرعباس - قشم	فله بر	نیهون
-	سورو - بندرعباس	فله بر	وایت وال
-	شرق جزیره هرمز	نفک کش	یونایتدوینچر
آلودگی نفتی	کشتی سازی بندرعباس	بارج	جنوب مارین سرویس

جدول ۳: پنج کشور برتر دنیا در زمینه اوراق کشتی (Ship Scrapping) در سال ۲۰۱۰

رتبه	کشور	تعداد کشتی اوراق شده (فروند)	مقدار DWT کشتی های اوراق شده (میلیون تن)	سهم بازار
۱	هند	۴۵۱	۹/۲	۳۲ درصد
۲	بنگلادش	۱۱۰	۶/۸	۲۴ درصد
۳	چین	۱۸۹	۵/۸	۲۰ درصد
۴	پاکستان	۱۱۱	۵/۱	۱۸ درصد
۵	ترکیه	۲۲۶	۱/۱	۴ درصد

۲-۷- سموم

مواد خطرناک و زیان آور، با محتویات موجود در فاضلاب ها و گندآب ها مخلوط می شوند و به درون رودخانه یا دریا جریان می یابند. بسیاری از این گونه مواد از راه امواج، به زمین های ساحلی و محیط های کرانه ای پیرامون مراکز اوراق کشتی انتقال می یابند که این روند، سرانجام به آلودگی خاک و ایجاد اختلال در اکوسیستم دریایی می انجامد.

۳-۷- مواد عایق ضد آتش

از مواد عایق ضد آتش، به عنوان اصلی ترین آلوده کننده ی محیط زیست یاد می شود. مواد عایق ضد آتش، با اثرات بسیار زیان آوری برای انسان همراه است. این مواد وقتی به دریا راه می یابند، به بدن ماهی ها و سایر موجودات دریایی (که غذای انسان را تشکیل می دهند) می چسبند و به این ترتیب، به درون چرخه غذایی راه می یابند و باعث ایجاد اثرات مخرب، هم بر موجودات دریایی و هم در زندگی انسان می شوند.

۴-۷- گنداب

گنداب ریشه همه آلودگی ها محسوب می شود. بالاست و گنداب کشتی، اغلب در جریان اوراق کردن کشتی و در صورت به کار نداشتن تمهیدات لازم برای کنترل آن، به دریا راه می یابد. آب بالاست، اغلب حاوی روغن، مواد حشره کش و ذرات فلزی سنگین، مانند آهن، روی، کروم و محتویات شیمیایی است. گنداب کشتی نیز، حاوی آلوده کننده هایی چون روغن و گریس، نمک های غیرارگانیک، ذرات فلزی (آرسنیک، روی، کروم، سرب و جیوه) و حتی مواد شیمیایی سمی هستند. گنداب کشتی، همچنین در خلال برش و برداشته شدن مواد عایق ضد آتش و برش فلزات ایجاد می شود.

۸- کنوانسیون های بین المللی مرتبط با اسکراب کشتی

کنوانسیون هایی که به نوعی می توانند چگونگی توسعه صنعت اسکراب کشتی کشور را تحت تاثیر قرار دهند، و به عبارتی راه اندازی آن را در ایران با مشکل مواجه کرده یا تسهیل نمایند شامل موارد زیر می شوند. قوانین تصویب شده در این کنوانسیون های تونده به عنوان مرجعی معتبر برای هدایت فرآیند توسعه صنعت اسکراب کشتی در کشور مورد استفاده قرار گیرد.

- کنوانسیون از رده خارج کردن تانکرهای تک جداره
- کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها مارپل
- کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی در یای خزر
- کنوانسیون بازل
- کنوانسیون هنگ کنگ
- کنوانسیون منطقه ای کویت برای همکاری در باره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی در برابر آلودگی
- کنوانسیون بین المللی نابروبی در باره انتقال لاشه کشتی ها
- کنوانسیون لندن ۱۹۷۲

۸-۱- کنوانسیون مارپل

کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین المللی به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح گردید. این مقررات آلودگی دریا توسط IMO، دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط زیست دریا بوسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی بصورت عمدی و یا غیر عمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی ها و بنادر می باشد.

۲-۸- کنوانسیون هنگ کنگ

کنوانسیون Safe & Environmentally Recycling Of Ship که در ماه می سال ۲۰۰۹ در هنگ کنگ به تصویب رسید، اوراق کشتی ها با رعایت نکات ایمنی و ملاحظات محیط زیستی و جلوگیری از به خطر افتادن سلامت انسان ها را دنبال می کند. این کنوانسیون تمامی مسائل اوراق کشتی همچون نحوه فروش کشتی برای اوراق، دفع مواد سمی و خطرناک، شرایط محیط زیستی و نحوه اوراق کشتی را شامل می شود.

۹- اسکراب در ایران

اولین طرح رسمی برای احداث محوطه اسکراب کشتی را سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در سال ۱۳۷۶ برای محرومیت زدایی و توسعه استان سیستان و بلوچستان مطرح کرد پس از دریافت پروانه تأسیس از منطقه آزاد چابهار در ۱۳۷۸ کشتی "ایران پاسدار" به مبلغ ۱۰ میلیارد ریال از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خریداری شد. سازمان محیط زیست با اسکراب این کشتی در ساحل تیس مخالفت کرد و قرار شد این طرح در ۵۰ کیلومتری شرق شهرستان چابهار استقرار یابد، ولی باز هم پس از گذشت مدتی، سازمان محیط زیست با اجرای این طرح مخالفت کرد. در نهایت، سرمایه گذاران پاکستانی که تمایل به سرمایه گذاری در این طرح داشتند، به کشورشان بازگشتند و کشتی "ایران پاسدار" به اوراق کنندگان پاکستانی فروخته شد. در سال های اخیر و در کشورمان به دلیل افزایش قیمت آهن و فولاد و شرایط مناسب بازار فولاد در پاکستان، تقاضا برای اسکراب شناورهای مستعمل و مصادره ای افزایش یافته است. شروع اولین نشانه های اسکراب در مقیاس وسیع در استان هرمزگان نامشخص است اما در سال های اخیر و از سال ۱۳۸۳ تقاضاهای رسمی برای انجام اسکراب کشتی های اقیانوس پیما موجود در سواحل استان که همگی آنها در نواحی کم عمق ساحلی به گل نشسته بودند آغاز شد. در ۳۰ درصد از موارد، اسکراب منجر به بروز آلودگی های زیست محیطی در مقیاس وسیع گردید. انواع آلودگی های ایجاد شده شامل آلودگی نفتی، تخلیه



در سال ۲۰۱۰ به میزان ۴۲ درصد کل کشتیهای اسقاط شده مربوط به کشتی های تانکر نفتکش، ۱۵ درصد مربوط به کشتی های فله بر و ۳۶ درصد متعلق به کشتی های جنرال کارگو بوده است. به دنبال حادثه انفجار سال ۲۰۰۹ در یکی از یاردهای اسکرپ کشتی در بنگلادش، دادگاه عالی آن کشور دستور تعطیلی ۱۰۰ یاردا اسکرپ کشتی آن کشور را صادر نمود که باعث توقف فعالیت آنها به مدت یک سال و بیکاری ۱۰۰ هزار نفر بصورت مستقیم و غیر مستقیم گردید. از آنجا که اغلب کارگران فعال در این صنعت از قشر بی سواد و نیز کم مهارت هستند، نتوانستند طی مدت بسته بودن کارگاههایشان شغل دیگری داشته باشند و تصمیم دادگاه باعث فقر بیشتر قشر کم درآمد جامعه گردید.

۱۱- نتیجه گیری

توسعه صنعت اسکرپ کشتی برای کشور حائز اهمیت بسیاری است. زیرا از نظر زیست محیطی، اقتصادی، اشتغال و حمل و نقل در بای نقش قابل توجهی را دارا می باشد. با توجه به تخمین کشتی های از رده خارج در ۱۵ سال آینده و همچنین با توجه به تعداد فراوان شناورهای مغروق، قطعاً حجم در خواست زیادی متوجه مراکز اسکرپ خواهد بود. قوانین متعدد داخلی به طور صریح راه اندازی صنعت اوراق کشتی را تصویب نموده اند. در کنوانسیون های مختلفی نیز که کشور

جمهوری اسلامی ایران به عضویت آنها در آمده و متعهد به رعایت مصوبات آنهاست، چگونگی توسعه این صنعت و کم و کیف آن تعیین گردیده است. همانطور که اشاره شد موانع و مشکلات پیش روی این صنعت پرسود بیشتر شامل قوانین مورد نیاز، دستور العمل ها، استانداردها و سیاست گذاری های مورد نیاز است. در نتیجه می توان با تشکیل یک کمیته متخصص و متشکل از نمایندگان ارگان های مختلف مرتبط با این صنعت، بخش بزرگی از خلاء های موجود را رفع نمود.

در نهایت به نظر می رسد که امکان توسعه صنعت اسکرپ کشتی در کشور فراهم است، زیرا: ۱- از نظر اقتصادی سرمایه گذاری انجام شده در این صنعت قطعاً از طریق فروش فولاد اسکرپی و همچنین اشتغال زایی تامین می شود.

۲- از نظر محیط زیستی نیز با آنکه صنعتی آلاینده به شمار می رود، فواید حاصل از اسکرپ شناورهای مغروق، فرسوده و از رده خارج بیشتر از خطرات محیطی این صنعت است.

۳- از نظر قانونی نیز توسعه صنعت اسکرپ مورد تصویب قرار گرفته و در کنوانسیون های بین المللی چگونگی آن نیز مورد بررسی قرار گرفته است.

باتشکر از جناب آقای دکتر مصباح ساییانی و مهندس جمال پاکروان که ما را در گردآوری اطلاعات راهنمایی کردند.

منابع:

۱. دکتر جعفر سیاره، جذابیت فرصت های صنعت اوراق کشتی در ایران، مطالعات مدیریت راهبردی، پاییز ۱۳۹۰، شماره ۷، صص ۸۸-۵۹

۲. الصفی، بهزاد، مروری بر گزارش سازمان کنفرانس تجارت و توسعه (UNCTAD) تحت عنوان: Review of Maritime Transport

۳. مهندس شهرام فدakar، مخاطرات زیست محیطی، ماهنامه اقتصادی- علمی پیام دریا، تیر ۱۳۸۷، شماره ۱، صص ۳۳-۳۱

۴. توفیق مجد پور، سرمایه گذاری در صنعت اوراق کشتی، ماهنامه اقتصادی- علمی پیام دریا، خرداد ۱۳۸۹، شماره ۱، صص ۴۵-۴۴

مواد زائد خطرناک همچون آزبست و پشم شیشه به محیط زیست دریایی، تخلیه ضایعات فلزی به دریا، تخلیه روغن موتور در ناحیه ساحلی، تخلیه مواد زائد (پلاستیک، شیشه) در محیط ساحلی و همچنین ایجاد خسارت فیزیکی بوده است. همچنین در یکی از موارد نیز مرگ و میر انسانی در اثر سقوط در مخازن سوخت گزارش شده است. ۷۰ درصد از اسکرپ های انجام شده در ناحیه جزر و مدی و مابقی در اعماق ۱۰ تا ۱۵ متر انجام شده و در ۲۰ درصد از موارد، عملیات اوراق در مناطق حساس دریایی یعنی خور سیریک و سواحل روستای گوران که هر دو رویشگاه در ختان حراست صورت گرفته است. با توجه به نبود صنایع استاندارد، اوراق کشتی در استان و حتی در سواحل جنوبی کشور، در نواحی جزر و مدی و یا محیط های دریایی انجام می گیرد و با توجه به این که این فعالیت نوپا محسوب می شود، عمده کارگران و برشکاران از تجارب، آموزش های مهارتی، بهداشتی و زیست محیطی برخوردار نبوده و لذا دائماً تماس با مخاطرات ناشی از کار و آلاینده هایی همچون نفت، آزبست، انفجار و یا سقوط هستند.

۱۰- اسکرپ در جهان

این مسئله ابتدا توسط غربی ها مورد مطالعه قرار گرفت و آنان به واسطه مسائل زیست محیطی، بهداشتی و مالیات زیاد، این صنعت را به سمت کشورهای آسیایی سوق دادند. به طوری که از آمریکا به انگلیس سپس اسپانیا، ترکیه و در نهایت تایلند، چین، هند و پاکستان سوق نمود. به طوری که در حال حاضر ۹۵ درصد اسکرپ دنیا در آسیا انجام می گردد و کشور چین ۴۵ درصد اسکرپ دنیا را در دست دارد. افزایش تقاضا برای آهن و فولاد، دستمزدهای پایین، نبود استانداردهای زیست محیطی، نبود باورهای زیست محیطی، فقر و کمبود استانداردها و قوانین و مقررات مربوطه از جمله عوامل حضور این صنعت در آسیاست و از سویی در آمد سالانه ۱/۵ میلیارد دلاری این صنعت بدون اینکه برای محیط زیست هزینه هایی صورت گیرد، باعث شد تا صاحبان و شرکت ها با تمایل فراوان به آن اقدام کنند. در کشور بنگلادش، بین سال های ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۳ حدود ۲۰۰ کارگر در اثر اتفاقات رخ داده فوت شده اند. در حال حاضر، مرکز جهانی اسکرپ و صنعت اسکرپ در جنوب آسیا، به ویژه بنگلادش، هند و پاکستان است. این سه کشور ۷۰-۸۰ درصد از بازار بین المللی اسکرپ کشتی های اقیانوس پیما را به همراه کشورهای چین و ترکیه در دست دارند. تنها در حدود ۵ درصد از حجم جهانی در خارج از این پنج کشور قرار دارد.

صنعت اوراق کشتی در دستان کشورهای در حال توسعه می باشد به نحوی که ۹۸ درصد کشتی هادر ۵ کشور دنیا اوراق می گردند.

ایمنی در انبارها

ترجمه: مهدی عابدی - محمود حسین زاده | اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان



انبارها چه بزرگ و چه کوچک می توانند مکان های خطر آفرینی باشند. جزییات و خطرات مشروط به ذیل برخی از حوادث احتمالی که ممکن است در انبارهای ذخیره سازی کالاها در بنادر و مکان های دیگر رخ دهد را به تفصیل شرح می دهد و سپس راهکارهای مناسب جهت پیشگیری و مقابله با خطر و مراحل بعد از وقوع حادثه را توصیه می کند. فهرستی که در ادامه مطالب خواهد آمد، فهرست جامع و کاملی نیست، ولی در نتیجه تحلیل و تجزیه حوادث پیش آمده در انبارهای مختلف گردآوری شده است و طبق نوع و اندازه ساختمان انبارهای پوشش دار و انبارهای روباز می تواند تفاوت داشته باشد.

۱- خطرهای ناشی از عملیات ذخیره سازی و چیدن کالاها در ردیف ها و قفسه های انبار

کالاهایی که به درستی در انبارها روی هم چیده نمی شوند و با دقت لازم طبقه بندی نمی شوند، ممکن است سقوط کرده و کارکنانی که در زیر آنها قرار دارند را مجروح کنند. قرار دادن بار بیش از حد و فراتر از ظرفیت روی قفسه های می تواند منجر به فروپاشی قفسه ها و در نهایت سقوط و تخریب کالا و آسیب به افراد شود. همچنین روش های غیر ایمن قفسه بندی یا بازیابی و برداشتن کالا از قفسه های می تواند باعث افتادن کالاها شود؛ برای مثال وقتی افراد به صورت بی محابا از قفسه های قرار داده شده بر روی هم بالا بروند یا بر روی چنگک های دستگاه لیفتراک قرار بگیرند تا به کمک آن به کالاهای مستقر در طبقات بالایی انبار دسترسی پیدا کنند یا اینکه از نردبان های نامناسب و نایمن جهت مراجعه به قفسه های بالایی کالاها استفاده کنند.

راهکارهای مدیریت، پیشگیری و مقابله با خطرات

- کالاها را به صورت ایمن قفسه بندی کنید، به طوری که اجسام سنگین تر را در نزدیک کف بچینید و اجسام سبک تر را در قفسه های بالاتر قرار دهید.
- قبل از هر چیز، مسیر و جابجایی چیدن کالا را انتخاب کنید.
- کالاها و مواد ناهمجنس را کنار هم نچینید.
- اصل مراجعه به کالا را رعایت کنید. کالاهایی که همیشه نیاز است در نزدیک افراد انبار شود.
- هرگز ارتفاع چیدن را تا زیر آیفشان ادامه ندهید.
- هرگز کالاها روی قفسه به سمت راهرو بیرون نیاید.
- احتیاط لازم هنگام باز کردن و بسته بندی کردن را رعایت کنید. هنگام استفاده از طناب، بار را محکم پاشل نبندید.
- کیسه ها به طور دقیق و تمیز روی هم قرار بگیرند. از برآمدگی کیسه ها به سمت بیرون اجتناب شود، چرا که ممکن است آسیب ببینند و محتویات آن به بیرون بریزد.
- قبل از جاگذاری بار، قفسه ها را خوب بررسی کنید که شکاف، تیزی یا ناهمواری نداشته باشد.
- تمام مواد را در سطح صاف بچینید.

انواع خطرات عمده که ممکن است در انبارهای مختلف روی دهد:

- ۱- خطرهای ناشی از عملیات ذخیره سازی و چیدن کالاها در ردیف ها و قفسه های انبار
- ۲- خطرهای ناشی از حرکت و جابه جایی وسایل نقلیه حمل کننده کالا
- ۳- خطرهای ناشی از عملیات تخلیه و بارگیری کالا
- ۴- خطرهای ناشی از حمل دستی کالا
- ۵- خطرهای ناشی از لغزیدن و افتادن افراد
- ۶- خطرهای ناشی از حمل مواد خطرناک
- ۷- خطرهای ناشی از آلودگی صوتی
- ۸- خطرهای ناشی از حریق و آتش سوزی
- ۹- خطرهای ناشی از جریان الکتریسیته
- ۱۰- خطرهای ناشی از محیط های سردخانه ای

متصدیان امور انبار دهند یا در انبارهای بزرگ‌تر که دارای مکان‌های ویژه بارگیری هستند، از موانع فیزیکی یا سیستم چراغ ترافیک و راهنمایی استفاده کنید.

- اگر در انبار از دستگاه‌های هموار کننده بار انداز استفاده می‌شود، مطمئن شوید هنگامی که از آنها استفاده نمی‌کنید در یک ارتفاع بالاتر نگهداری شوند و به درستی باصفحه‌های کناری انبار متصل شده باشند که روی کسی یا چیزی سقوط نکند.

- از اینکه بالا برهای متصل شونده به عقب وسایل نقلیه مطابق با استاندارد ۶۱۰۹ و ۵۳۰۴ طراحی شده باشند نیز اطمینان حاصل کنید. این دستگاه‌ها باید به صورت سالیانه توسط افراد خبره و کارشناس مورد بازبینی قرار گیرند و نباید بیش از میزان بارگیری ایمن آنها به آنها فشار وارد آورد.

- کالاهای باید به صورت ایمن بسته‌بندی شوند و طوری کنار هم چیده شوند که برای حمل و نقل و تخلیه ایمن باشند. برای مثال باید دور کالاهای پالت‌دار پوشش‌های پلاستیکی بیپچانیم که در عملیات‌های بعد دچار مشکلات نشویم.

- اگر جعبه‌های استوانه‌ای و غلطان را به کار می‌برید، از ترمزها و موانع ایمن جهت جلوگیری از حرکت آنها استفاده کنید و مطمئن شوید که وسیله نقلیه در هنگام بارگیری همسطح باشد و به سمت جلو یا عقب، چپ یا راست مایل نباشد.

- هیچ وسیله نقلیه‌ای را نباید بیشتر از ظرفیت مجاز آن و یا بیشتر از مقدار بار مجازی که متصدیان انبار برای این وسیله نقلیه مشخص کرده‌اند، بارگیری کرد.

۴- خطرهای ناشی از حمل دستی کالا

زمانی که کالاهای وسیله دست جابه‌جایی شوند، خطر بروز آسیب‌های بدنی مثل کمر درد و گرفتگی عضلات در نتیجه برداشتن اجسام سنگین وجود دارد.

- تمام عملیاتی که کارکنان توسط دست انجام می‌دهند از قبیل برداشتن، حمل کردن، هل دادن و کشیدن اجسام را از قبل ارزیابی کرده و به درستی مدیریت کنید.

- تا سرحد امکان برای حمل اشیاء وسایل مکانیکی مثل گاری دستی، دستگاه‌های جابه‌جا کننده پالت‌ها، لیفتراک، بالابرو و غیره استفاده کنید.

- تکنیک‌های ایمن برداشتن و حمل اشیاء را به پرسنل مربوطه آموزش دهید.

- کالاهای قابل تقسیم به اجزای کوچک‌تر را به قسمت‌های مختلف تقسیم کنید تا حمل آنها آسان‌تر شود و برای برخی کارهای خاص از بیش از یک نفر استفاده کنید.

- از اینکه راهروهای بین قفسه‌ها و ردیف‌ها به اندازه کافی وسعت و ارتفاع جهت حمل و جابه‌جایی اجسام دارند اطمینان حاصل کنید. تاجایی که امکان دارد سکوهای کاری را در ارتفاع مناسب قرار دهید تا کارکنان زیاد مجبور به خم شدن و چرخیدن نباشند.

۵- خطرهای ناشی از لغزیدن و افتادن افراد

سطوح ناهموار، لغزنده، دارای موانع کابل‌های برق و پاکسازی نامناسب کف انبار می‌تواند منجر به ایجاد حادثه شود.

- راه‌های عبور، پله‌ها و مکان‌های تحویل کالا را از وجود موانع پاکسازی کنید.

- بسته‌بندی‌های شل و گشاد را دوباره مرتب و محکم‌سازی کنید.

- مواد ریخته شده را سریع پاکسازی و در محل ریختن آنها علائم هشدار مناسب نصب کنید.

- کابل‌های زمینی را به صورت مناسب طوری که ایجاد مانع نکند به کف انبار متصل کنید. در صورت امکان آنها را به صورت هوایی از بالای سر عبور دهید.

۶- خطرهای ناشی از حمل مواد خطرناک

برخی از آیت‌ها و مواد شیمیایی ویژه تمیز کردن اجسام به عنوان کالا و ماده خطرناک تلقی می‌شوند و ممکن است از قابلیت اشتعال پذیری بالایی برخوردار باشند. برخورد و ریختن این گونه مواد در نتیجه نشأت یاریختن اتفاقی بر روی افراد می‌تواند باعث سوختگی شود یا اینکه در صورت استنشام کردن برای ریه خطرناک است. برای جلوگیری از پیدایش خسارت مالی و جانی، مواد شیمیایی باید طبق اصول و مقرراتی ذخیره و نگهداری شوند. باید مطمئن شد که مواد انبار شده با یکدیگر واکنش نشان نمی‌دهند و زور و دافعه غیرمسئول جلوگیری شود. بعضی از مواد ممکن است خطرهای مختلفی داشته باشند، مثلاً بنزن که علاوه بر سمی بودن، آتش‌زا و پس از تبخیر و مخلوط شدن با هوا قابل انفجار هم هست، باید هنگام انبار کردن آنها جنبه‌های مختلف ایمنی در نظر گرفته شود. اقدامات ضروری برای انبارداری جهت یک خاصیت خطرناک ممکن است از دیدگاه‌های دیگر نیز کافی باشد، لیکن همیشه این طور نیست و در نتیجه هنگام برپا کردن انبار و تدوین روش‌ها باید همه خواص خطرناک یک ماده را در نظر گرفت.

• از اینکه قفسه‌ها و ردیف‌های ویژه نگهداری کالا تحمل مقدار بار قرار داده شده بر روی آن را دارا است و اجسام به صورت ایمن جاسازی شده‌اند، اطمینان حاصل کنید.

• مطمئن شوید که کارکنان مسئول نگهداری از قفسه‌ها به صورت دوره‌ای و مستمر آنها را مورد بازبینی قرار می‌دهند و در برابر آسیب‌های احتمالی ناشی از برخورد چنگک‌های لیفتراک و ابزار آلات دیگر استحکام لازم را دارند.

• متصدیان انبار باید پالت‌های مخصوص ذخیره‌سازی کالا را به صورت دوره‌ای و مداوم بررسی و عیوب و آسیب‌های وارده و احتمالی آنها را فوراً رفع کنند.

• مکان ردیف‌ها و قفسه‌ها را طوری قرار دهید و سازمان‌دهی کنید که مانع از عبور تجهیزات و ماشین‌آلات انبار نشوند و دسترسی به کالا و حرکت در میان راهروهای آنها به آسانی صورت پذیرد.

• روش‌های ایمن طبقه‌بندی کالا و بازبینی و برداشتن آنها از قفسه‌ها را به کارکنان انبار آموزش دهید.

• جهت دسترسی و برداشتن اجسام با دست از نردبان‌های مناسب محکم و ایمن استفاده کرده و همیشه قبل از استفاده، از سالم بودن و رفع عیوب احتمالی آنها اطمینان حاصل کنید.

• اگر از چنگک‌های لیفتراک برای دسترسی به کالاهای انبار استفاده می‌کنید، مطمئن شوید که کالاهای به صورت پالت‌بندی ذخیره شده باشند، یا اینکه اگر قرار است با دست برداشته و جابه‌جا شوند گیره‌های محکمی به این منظور در بسته‌بندی آنها تعبیه شده باشد.

• هرگز اجازه ندهید افراد بر روی چنگک‌های لیفتراک بالا بروند. هرگز روی صندلی، قفسه یا جعبه نایستید

• از کشش ایمنی و کلاه ایمنی با دواام استفاده کنید.

۲- خطرهای ناشی از حرکت و جابه‌جایی وسایل نقلیه حمل کننده کالا

حرکت و جابه‌جایی وسایل نقلیه و لیفتراک‌ها در محوطه انبارها سهم عمده‌ای از حوادث پیش آمده در انبارها را به وجود می‌آورد. برای مثال بر خورد این دستگاه‌ها با افراد، تصادم با تجهیزات و خودروهای دیگر و واژگون شدن از جمله حوادثی است که توسط ماشین‌آلات عملیات کننده در انبارها ایجاد می‌شود.

- همواره سعی کنید افراد و وسایل نقلیه را جدا از هم نگه دارید، این کار را از طریق ایجاد مسیرهای ترافیک واضح، مشخص و از قبل برنامه‌ریزی شده چه در داخل بنادر و چه در خارج انبار فراهم کنید.

- سیستم‌های ترافیک یکطرفه ایجاد کنید.

- برای آن دسته از وسایل نقلیه که در مجاورت و مواجهه با افراد رفت و آمد می‌کنند، چراغ‌های هشدار دهنده و علائم هشدار دهنده شنیداری مثل آژیر خطر استفاده کنید.

- راننده‌های شاغل در محوطه‌های انبار را به درستی آموزش دهید و خطرات ممکن را به آنها گوشزد کنید. راننده‌ها باید مجوزهای لازم را کسب کنند.

- رانندگان تازه‌وارد و آنهایی که برای نخستین بار است که در انبارها فعالیت می‌کنند را توجیه کرده و تمام اطلاعات ایمنی و دستورالعمل‌های لازم را به آنها گوشزد کنید. از ورود افراد متفرقه به مکان‌های خطرناک مثل محوطه‌های تخلیه و بارگیری کالا جلوگیری به عمل آورید.

- از هموار بودن سطوحی که وسایل نقلیه بر روی آن رفت و آمد می‌کنند اطمینان حاصل کنید.

- وسایل نقلیه عملیات کننده در انبار را به صورت منظم و دوره‌ای مورد بازبینی قرار دهید و از سالم بودن آنها و رفع عیوب احتمالی مطمئن شوید.

- از بارگیری بیش از حد مجاز لیفتراک‌ها پرهیز کنید. همیشه بر حسب ظرفیت مجاز بار ایمن نصب شده بر روی لیفتراک را مشاهده کنید.

۳- خطرهای ناشی از عملیات تخلیه و بارگیری کالا

حوادث این حوزه در نتیجه برخی بی احتیاطی‌ها که در ادامه خواهد آمد، به وجود می‌آید؛ برای مثال زمانی که وسایل نقلیه مکان بارگیری را قبل از اینکه عملیات بارگیری به اتمام برسد ترک می‌کنند و همین ترک نا بهنگام باعث می‌شود که افراد یا لیفتراک از وسایل نقلیه به پایین سقوط کنند. باراندازهایی که به درستی طراحی نشده‌اند یا از هموار گرهای نامناسب بارانداز استفاده می‌شود نیز حادثه‌ساز هستند. یا اینکه بار به صورت مناسب و با دقت بر روی وسایل نقلیه سوار نشده است و یکی دیگر از عواملی که هنگام تخلیه منجر به حادثه می‌شود روش‌های نامناسب و کارشناسی نشده بازبینی و برداشت کالا از قفسه‌ها است.

- یک منطقه تخلیه و بارگیری ایمن ایجاد کنید و فرایندهای ایمن‌سازی عملیات را به پرسنل مربوطه آموزش دهید.

- فرایندی ابداع کنید که وسایل نقلیه قبل از اتمام عملیات بارگیری و تخلیه مکان مورد نظر را ترک نکنند. برای مثال از راننده‌ها درخواست کنید که سوییچ ماشین‌آلات را از زمان تکمیل عملیات تحویل

همیشه مسیرهای خروج اضطراری را از وجود موانع و مواد اضافی پاکسازی کنید و مطمئن شوید که مسیر مورد نظر دارای هیچ گونه مانعی نیست



و لباس‌های محافظتی مناسبی برای آنها فراهم کنید.
 - اطلاعات ضروری در زمینه خطرهای ناشی از مواد خطرناک
 را به صورت کامل از شرکت سازنده آنها دریافت کنید.
 - انبار دارای دوش و چشم‌شوی اضطراری باشد. سیستم تهویه
 طبیعی و مصنوعی برای انبار لحاظ شود. تمام مواد شیمیایی
 باید دارای برگه اطلاعات ایمنی مواد (MSDS) باشند.

۷- خطرهای ناشی از آلودگی صوتی

دستگاه‌های لیفتراک، بالابرها و کمپرسورهای مورد استفاده
 در برخی از انبارها می‌توانند سطوح خطرناکی از صدا را ایجاد
 کنند. در بیشتر مواقع آلودگی‌های صوتی باعث آسیب‌ها و
 عواقب وخیم‌تری می‌شود، بنابراین باید جهت تقلیل صدا
 اقدامات خاصی را انجام داد.
 - اگر هنگام عملیات، افراد در فاصله دوازده متر دور از هم نمی‌توانند
 صدای همدیگر را جهت برقراری ارتباط بشنوند، در این صورت
 باید سطح آسیب‌رسانی صدا و آلودگی آن را مورد ارزیابی قرار

قرار دادن بار بیش از حد و فراتر
 از ظرفیت روی قفسه‌ها
 می‌تواند منجر به فروپاشی
 قفسه‌ها و در نهایت سقوط و
 تخریب کالا و آسیب به افراد
 شود

- شرایط ویژه و خاصی را جهت ذخیره‌سازی این گونه مواد
 فراهم کنید، مثل قراردادن آنها در محیط‌های مقاوم در برابر
 حریق یا در محفظه‌های پوشش دار.
 - هنگام تحویل گرفتن مواد خطرناک دقت داشته باشید
 بسته‌بندی‌های آنها سالم باشد و فرایندهای ایمن و مناسبی
 جهت حمل و جابه‌جایی آنها به کار ببرید. آنها را در ظرف‌های
 اصلی خودشان ذخیره کنید.
 - محل انبار باید به نحوی انتخاب شود که از سه جهت اطراف
 ساختمان به لحاظ دسترسی خودروهایی امدادی و وسایل
 اطفای حریق و ارسال در شرایط اضطراری آزاد باشد.
 - راهرو انبار باید عاری از کالا بوده و با رنگ سفید از دو طرف
 خط‌کشی و مشخص شده باشد.
 - برای حمل کردن ظرف‌ها و بسته‌بندی‌های آسیب‌دیده، از
 فرایندهای احتیاط‌آمیز استفاده کنید و در صورت نشستن چنین
 موادی هنگام تمیز کردن دقت فراوانی را به کار گیرید.
 - کارکنان ویژه حمل چنین موادی را به درستی آموزش دهید

و مستمر مورد بازبینی قرار گیرد و عیوب و خطرات احتمالی آنها مرتفع شود.

- تمام سوییچ‌های قطع برق و کلیدهای جریان برق باید به صورت مشخص و واضح قابل مشاهده باشد و دسترسی به آن به آسانی صورت پذیرد تا در صورت بروز سانحه، جریان برق سریع قطع شود.
- تمام وسایل برقی سرمازا، گرم‌زا، روشنایی و... حتماً بررسی و در صورت داشتن نقص فوراً تعمیر شوند.
- تابلوهای برق خارج از انبار قرار گیرند.
- صاعقه‌گیر در نظر گرفته شود.
- تمام وسایل برقی دستی (مانند دریل، سنگ فرز و...)، کابل‌های برق، رکتی فایر و سایر تجهیزات و ادوات برقی توسط ایمنی و برقکار مجرب تست شده و Tag داشته باشند.
- پرسنل انبار باید نحوه خاموش و قطع کردن جریان برق در زمان بروز حوادث را بیاموزند.
- وضعیت ایمنی برق در انبار هر روز توسط انباردار و برقکار مجرب بررسی و نواقص رفع شود.
- منابع روشنایی (لامپ‌ها) به دور از مواد قابل اشتعال بوده و سالم باشند.

۱۰- خطرهای ناشی از محیط‌های سردخانه‌ای

حادثه‌های ناشی از محیط‌های سردخانه‌ای به شرح ذیل است: پشت در ماندن اتفاقی، به مدت طولانی در معرض سرما قرار گرفتن، لغزش و افتادن روی سطوح یخ‌زده، نشت و آزادسازی اتفاقی ماده سردکننده.

- از اینکه سیستم سرمایشی برای استاندارد BS۴۴۳۴ طراحی و تنظیم شده باشد و همیشه طبق همین استاندارد نگهداری شود، اطمینان حاصل کنید.
- دسترسی به چنین محیط‌هایی را فقط به افراد مجوزدار بدهید.
- یک راه خروج اضطراری که از داخل سردخانه در همه حالت‌ها قابل باز شدن باشد را در انبار پیش‌بینی کنید و آلام هشداردهنده محبوس شدن افراد را در انبار نصب کنید.
- از لباس‌های مناسب محافظتی در برابر سرما مثل زیرپوش‌های حرارتی، جوراب‌های ضخیم و محکم، لباس‌های کار عایق دار، دستکش و پوتین استفاده کنید.
- به کارکنان اجازه دهید به صورت منظم و در فاصله‌های زمانی مشخص به محیط‌های گرم بروند و استراحت کوتاهی داشته باشند.
- در طول عملیات تا سر حد امکان درهای انبار را بسته نگه دارید تا از به وجود آمدن یخ جلوگیری کنید و در صورت شکل‌گیری هر گونه یخ در انبار سریعاً آنها را بین ببرید.
- از اینکه کارکنان انبارهای سردخانه از لحاظ سلامتی و بهداشت مشکلی نداشته باشند اطمینان حاصل کنید تا در صورت مواجه شدن با سرما و بروز دچار مشکل نشوند. برای این کار قبل از استخدام و به کارگیری افراد، از آنها آزمایش‌های کامل بدو استفاده را به عمل آورید.
- یک فرایند اضطراری مشخص ایجاد کنید که در صورت بروز سانحه یا نشت تصادفی ماده سردکننده رعایت شود. این فرایند می‌تواند شامل تخلیه نیروها، نجات و آرایه کمک‌های اولیه و غیره باشد.

جهت مطالعه بیشتر مراجعه کنید به:

بهداشت و ایمنی در انبارهای عمده و خرده‌فروشی
کتاب برنامه‌آجری بهداشت و ایمنی به شماره ISBN ۱۱-۰-۸۸۵۷۳۱-۲

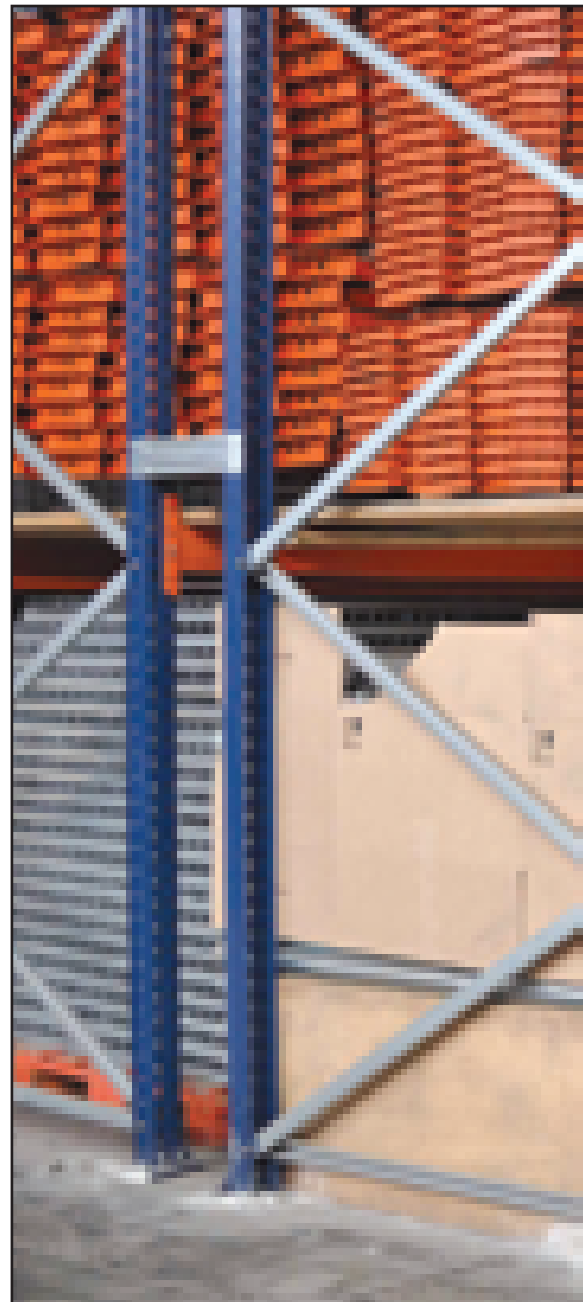
و علائم مشخص علامت‌گذاری کنید.

- همیشه مسیرهای خروج اضطراری را از وجود موانع و مواد اضافی پاکسازی کنید و مطمئن شوید که مسیر مورد نظر دارای هیچ گونه مانعی نیست.
- همیشه به صورت مستمر تمرین‌های ویژه آتش‌نشانی را برگزار کنید و نکات کلیدی و سرعت و دقت در کار را به پرسنل انبار آموزش دهید.
- کلیه تجهیزات و سیستم‌های آتش‌نشانی و اصول انبارداری بانظر کارشناس آتش‌نشانی تأمین شود.
- انبارها بایستی مجهز به وسایل اطفایی و سیستم‌های اعلام اتوماتیک و دستی باشد.
- ساختمان انبار فرآورده‌های نفتی باید به برق‌گیر و صاعقه‌شکن و شبکه مربوطه جهت تخلیه الکتریسیته ساکن مجهز شود.
- علائم و تابلوهای خطرات به صورت شبرنگ در محوطه انبار در معرض دید نصب و مورد بهره‌برداری قرار گیرد.
- کروکی و لیست مواد موجود در هر انبار و کلیه وسایل و سیستم‌های آتش‌نشانی و تعداد پرسنل و اطلاعات دیگر توسط کارشناس آتش‌نشانی و ایستگاه مربوطه بانک اطلاعات آتش‌نشانی قرار گیرد.
- انبارها باید طبقه‌بندی شده و در هر قسمت با کشیدن دیوار جداکننده از دیگر کالاهای مجزا شود و برای یک نوع کالا اختصاص داده شود. حداقل ۲ الی ۴ ساعت مقاومت در برابر آتش سوزی داشته باشد.
- ضایعات قابل اشتعال در انبارها باید در ظروف در بسته فلزی ریخته شود.
- تابلوی استعمال دخانیات در محوطه داخل و خارج انبارها مطلقاً ممنوع نصب و اجرای آن الزامی است.
- مواد قابل اشتعال و غیر قابل اشتعال جداگانه نگهداری شوند.
- دیوارها، سقف و کف انبار از مواد نسوز باشند.
- وسایل اطفای حریق به تعداد و مقدار مناسب زیر نظر متخصص ایمنی و آتش‌نشانی تهیه و نصب شود و نفقات، آموزش‌های مربوطه را طی کرده باشند.
- سیستم‌های اعلام و اطفای حریق نظیر دتکتور و... در صورت امکان نصب شوند.
- سیستم Fire Box و Fire Ring حتماً لحاظ شود.
- استفاده از وسایل گرم‌زای برقی نظیر هیتر در انبار ممنوع است.
- راه دسترسی به وسایل اطفای حریق باز و خلوت بوده و کاملاً در معرض دید قرار داشته باشد.
- شماره تلفن‌های اضطراری ایمنی، آتش‌نشانی حتماً در چند نقطه از انبار و کنار تلفن نصب شود.
- از دیو مواد قابل اشتعال بی مصرف مانند کاغذ، کارتن، مقوا، پارچه روغنی و... در محوطه انبار خودداری شود.
- مواد شیمیایی قابل اشتعال نظیر رنگ‌ها، تینرها، حلال‌ها و... باید طبق مقررات مربوطه، انبار و در جای خشک، خنک و به صورت مجزا در ظروف در بسته نگهداری شوند.
- مواد فله و ریزش شیمیایی باید به روش مناسب نگهداری و از پراکنده شدن آنها جلوگیری شود.
- از نشتی و ریزش مواد شیمیایی جلوگیری شود. بشکه‌ها و ظروف جداگانه‌ای برای مواقع اضطراری و حوادث شیمیایی لحاظ شود.

۹- خطرهای ناشی از جریان الکتریسیته

حوادث بیشتر به دلیل عدم استفاده صحیح از وسایل الکتریکی یا به کارگیری وسایل الکتریکی که به درستی تعمیر و نگهداری نشده‌اند، به وجود می‌آیند.

- سیستم برق و الکتریسیته باید در دوره‌های زمانی کوتاه مدت



داد.

- اگر در ارزیابی صورت گرفته مشخص شود میزان صدا آسیب‌زا است، باید تلاش کنید با کم‌صداتر کردن تجهیزات و ماشین‌آلات یا کاهش مدت زمان مواجهه افراد با چنین محیطی، خطرهای احتمالی را تقلیل دهید.
- اگر در محیط کار از وسایل محافظت‌کننده گوش استفاده می‌شود، از اینکه علائم شنیداری هشداردهنده لیفتراک‌ها و ماشین‌آلات دیگر هنوز قابل شنیدن و تشخیص است اطمینان حاصل کنید.

۸- خطرهای ناشی از حریق و آتش‌سوزی

مسیرهای خروج اضطراری که به وسیله کالاها و تجمع کالاها می‌تواند از فرار افراد از محل آتش‌سوزی جلوگیری به عمل آورد و خود آن در نتیجه سوختن، سوخت مورد نیاز جهت افزایش حجم آتش را فراهم کند.

- مسیرهای خروج اضطراری را با استفاده از خطوط رنگی واضح

راه طولانی ایران در توسعه زیرساخت‌ها

ماهانامه بندر و دریادر شماره پیشین خود (۲۰۵) گزارشی مبسوط برگرفته از گزارش رقابت‌پذیری جهانی در خصوص جمهوری اسلامی ایران با محوریت بر ۱۲ معیار و شاخص منتشر کرد که یکی از معیارهای مذکور به کیفیت زیرساخت‌ها به صورت کلی اعم از جاده‌ای، ریلی، بندری و... اختصاص دارد، لذا به جهت اهمیت موضوع، فرصت را مغتنم شمردیم و در این شماره از ماهنامه نیز به مقایسه کشورمان با سایر کشورهای همسایه و مجاور ایران در خصوص معیار «زیرساخت‌ها» پرداخته‌ایم که براساس بررسی‌های به عمل آمده دریافتیم: کشور امارات متحده عربی با رتبه ۴ در بین ۱۴۸ کشور جهان توانسته است از نظر کیفیت زیرساخت‌ها به صورت کلی رتبه یک را در کشورهای مندرج در فهرست کشورهای همسایه ایران کسب کند. عمان با رتبه ۱۷ در جهان در جایگاه دوم و بحرین با رتبه ۲۰ در جهان در جایگاه سوم قرار دارند. کشور ایران با رتبه جهانی ۷۶ در جایگاه یازدهم در کشورهای منطقه (بین ۱۲ کشور) و رتبه آخر به کشور پاکستان با رتبه جهانی ۱۱۹ اختصاص دارد. از نظر کیفیت جاده‌ای نیز امارات متحده عربی هم در جهان و هم در بین کشورهای همسایه ایران رتبه ۱ را از آن خود کرده است. کشور عمان نیز با رتبه سوم در جهان توانسته جایگاه دوم را در این فهرست به خود اختصاص دهد. بحرین نیز مجدداً رتبه سوم را به دست آورده است. اما ایران با کسب رتبه ۶۶ جهانی توانسته رتبه نهم در منطقه را به دست آورد. از نظر زیرساخت‌های بندری، کشور امارات با کسب رتبه چهارم در سطح جهانی رتبه اول، بحرین با کسب رتبه جهانی ۱۱ رتبه دوم و کشور عمان با رتبه جهانی ۲۳ جایگاه سوم را در این حوزه به خود اختصاص داده است. اما در خصوص کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی، امارات متحده عربی با کسب رتبه ۳ در سطح جهانی باز هم در جایگاه نخست در بین کشورهای فهرست شده قرار دارد. کشورهای قطر و بحرین به ترتیب در جایگاه‌های دوم و سوم این فهرست قرار دارند. چیزی که توجه ما را به خود معطوف کرد جایگاه ایران با رتبه ۱۲۲ در سطح جهانی و قرارگیری آن در جایگاه آخر در سطح کشورهای منطقه می‌باشد. یافته‌های نگارنده از جدول گزارش رقابت‌پذیری جهانی این نکته را در ذهن تداعی می‌کند که چرا و چگونه امارات متحده عربی که هنوز استقلالش به نیم قرن هم نرسیده، می‌تواند از ایران که پیشینه‌ای بسیار غنی و تاریخی دارد پیشی بگیرد؟! برای قضاوت بهتر خوانندگان محترم و فرهیخته، سایر شاخص‌ها در این معیار نیز با جزییات کامل در جدول زیر آمده است.

کشور	کیفیت زیرساخت‌ها به صورت کلی	
	ارزش	رتبه / ۱۴۸
امارات متحده عربی	۶,۴	۴
عمان	۵,۸	۱۷
بحرین	۵,۷	۲۰
عربستان سعودی	۵,۷	۲۲
قطر	۵,۴	۲۷
ترکیه	۵,۱	۴۱
آذربایجان	۴,۷	۵۵
کویت	۴,۶	۵۹
قزاقستان	۴,۵	۶۴
ارمنستان	۴,۴	۶۷
ایران	۴,۲	۷۶
پاکستان	۳,۳	۱۱۹

کشور	کیفیت زیرساخت‌های ریلی	
	ارزش	رتبه
قزاقستان	۴,۴	۲۷
آذربایجان	۳,۹	۳۶
ایران	۳,۵	۴۶
عربستان سعودی	۳,۴	۴۷
ترکیه	۳,۱	۵۲
پاکستان	۲,۵	۷۵
ارمنستان	۲,۶	۶۹
قطر	-	-
کویت	-	-
عمان	-	-
بحرین	-	-
امارات متحده عربی	-	-

کشور	کیفیت جاده‌ها	
	ارزش	رتبه
امارات متحده عربی	۶,۶	۱
عمان	۶,۴	۳
عربستان سعودی	۵,۸	۱۷
بحرین	۵,۴	۲۴
قطر	۵	۳۸
ترکیه	۴,۹	۴۴
کویت	۴,۸	۴۵
ایران	۴,۱	۶۶
پاکستان	۴	۷۲
آذربایجان	۴	۷۴
ارمنستان	۳,۷	۸۲
قزاقستان	۲,۸	۱۱۷

کیفیت زیرساخت‌های بندری		کشور
رتبه	ارزش	
۴	۶,۴	امارات متحده عربی
۱۱	۵,۸	بحرین
۲۳	۵,۵	عمان
۳۱	۵,۲	قطر
۳۶	۵,۱	عربستان سعودی
۵۵	۴,۵	پاکستان
۶۰	۴,۵	آذربایجان
۶۳	۴,۳	ترکیه
۷۴	۴,۱	کویت
۷۹	۴,۱	ایران
۱۲۲	۳	ارمنستان
۱۳۵	۲,۷	قزاقستان

منبع:

World Economic Forum

The Global Competitiveness Report 2013-2014

تعداد صندلی موجود در خطوط هوایی (میلیون کیلومتر در هفته)		کشور
رتبه	ارزش	
۷	۴۱۹۸,۹	امارات متحده عربی
۲۰	۲۰۸۱,۹	ترکیه
۲۴	۱۲۰۱,۱	عربستان سعودی
۲۸	۱۰۰۷,۳	قطر
۴۶	۴۰۹,۴	پاکستان
۵۶	۲۶۱,۱	ایران
۵۹	۲۳۴,۱	قزاقستان
۶۰	۲۳۰,۹	کویت
۶۳	۲۰۱,۶	عمان
۶۸	۱۷۴,۸	بحرین
۸۴	۸۸,۴	آذربایجان
۱۰۶	۴۳,۴	ارمنستان

کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی		کشور
رتبه	ارزش	
۳	۶,۷	امارات متحده عربی
۱۴	۶	قطر
۲۵	۵,۶	بحرین
۳۳	۵,۵	ترکیه
۳۵	۵,۵	عمان
۳۸	۵,۴	عربستان سعودی
۴۸	۵,۱	آذربایجان
۴۹	۴,۱	قزاقستان
۶۶	۴,۵	ارمنستان
۸۸	۴,۱	پاکستان
۹۳	۴	کویت
۱۲۲	۳,۳	ایران

۲۶ آذر
گزارش
بازرسی حمل و نقل

بنگاه مرکزی حمل و نقل و ترانزیت
مهری نام فین ویدار یک
دست‌انگاری ویدیو نقل و حرکت
سید تیک مرز ی‌نوم
شرکت حمل و نقل بین‌المللی الهیاء طوس



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 صاحب نظران 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. ارسال نمایند.

لطفاً جهت کسب اطلاعات بیشتر از نحوه تنظیم و ارسال مقالات به آدرس bandarvadarya@pmo.ir

مراجعه فرمایید.

- همچنین به مقالات برتر از سوی مدیریت ماهنامه هدایای ارزنده‌ای تقدیم خواهد شد.
- بهبود فضای کسب و کار در مناطق بندری و حوزه تجارت فرامرزی
- 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
- توسعه کارگیری یارهای 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
- تاثیر اثرات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی تحرکات منطقه‌ای و بین‌المللی بر فعالیت‌های تجاری و بخش حمل و نقل کشور
- مدیریت حرفه‌ای و تاثیر 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

PRESS RELEASE



October 17, 2013

NEW PIANC PUBLICATION AVAILABLE

PIANC

The World Association for Waterborne
Transport Infrastructure



Title: "Waterway Infrastructure Asset Maintenance Management"

Author's: InCom Working Group 129

Price: € 68,00 (70 pages)

Available at: www.pianc.org -> publications
(<http://www.pianc.org/technicalreportsbrowseall.php>)

Introduction:

Owners and managers of navigational or hydraulic infrastructure constantly seek to balance limited financial and other resources with the need to ensure the continued serviceability of their assets.

Good quality condition, serviceability and consequence of failure grading data is fundamental to the assessment and prioritisation of resources for the maintenance and repair of navigational assets. Increasingly this prioritisation is supported by computerised asset management systems.

The diversity of types and usage of navigational assets, their required current and future service levels and the nature and degree of damage to which they may be exposed in differing operational environments, means that there is a need for robust and consistent approaches to the grading of these assets.

This report seeks to identify international good practice by gathering input from a wide variety of waterway organisations internationally and to provide practical guidelines for the potential uses of asset grading systems.

The result will be a tool to assist decision makers in prioritising investment on infrastructure maintenance and repairs and to optimise actions to give the most effective and sustainable solutions. This tool can form part of a computerised asset management system, will help to prioritise the asset maintenance and investment in waterway infrastructure throughout the world and should assist in any future development of a worldwide database.

NOTE: The objective of this report is to provide information and recommendations on good practice. Conformity is not obligatory and engineering judgement should be used in its application, especially in special circumstances. This report should be seen as an expert guidance and state of the art on this particular subject. PIANC is not a certifying body and disclaims all responsibility in case this report should be presented as an official standard and/or as a certification.

PLEASE NOTE that for only € 95,00 (€ 35,00 for students) you can become an **individual member of PIANC**. Individual members receive a login and password to access the members only page on our website. There you can download all published (English) PIANC reports and the new PIANC E-Magazine "On Course" **FOR FREE**. You'll also receive the new PIANC YEARBOOK as a hard copy. (<http://www.pianc.org/individualmember.php>)



Mohammad Saeid Nejad Was Appointed as Managing Director

In the Name of God

Dear Mohammad Saiednejad

Hello,

Given your commitment, experience, and expertise in the former Ministry of Roads and Transportation of Iran, you are appointed as Deputy Minister of Ministry of Roads and Urban Development and Managing Director of Ports and Maritime Organization of Islamic Republic of Iran. In this regard, to perform the assigned duties, it would be appropriate to consider following issues:

1. Our most important mission in the government level is to enact and enforce rules and regulations to promote public trust and confidence, to increase public welfare, to protect civil rights, and to improve the quality of services; therefore, it is necessary to consider these issues in designing and reviewing of all policies and operational processes of maritime industry.
2. It is of a vital importance to develop safety regulations and standards for safe maritime operations; therefore, Ports and Maritime Organization is expected to boost Iran's position in the world by developing and applying a specific program.
3. Iran maritime transport policy is based on free-competition, competition development, and maximizing the share of private sector in the maritime industry; therefore, in this context and in order to implement Article 165 of 5th Five Years Development Plan of Islamic Republic of Iran, Ports and Maritime Organization should develop a flexible system of port and marine services tariffs in accordance with supply and demand conditions and then send it to Economic Council for final approval.
4. Marine transportation plays an important role in trade facilitation, export development, and increased production; therefore, development and modernization of Iran maritime industry—whether in service sector or port equipment sector—requires considerable investments. However, it should be noted that it is more important to increase the productivity through these investments.
5. Iran's strategic position in Asia and its broad access to open seas and Caspian Sea region emphasize the importance of sea-based economy to improve the quality of life for many people living in coastal cities; therefore, it is very important to apply an integrated economic approach to develop the ports, their hinterlands, and free zones and to develop an integrated multimodal transportation system (i.e. a marine transports system supported by road and rail transport systems). Ports and Maritime Organization should pay a special attention on this issue.
6. It is of a vital importance to increase national capacities to absorb new technologies and upgrade existing ones and to train and develop human resources in maritime industry both in public and private sectors.
7. It is also very important to use Information Technology in maritime industry for port management and servicing as well as provide citizens and other beneficiaries with easy access to their required information, order services, and other related services.

Abbas Akhundi

Minister of

Roads and Urban Development

International Transport Industry and Sustainable Economic Development

Transportation is a drive for the global trade and has a pivotal role in economic development. In this domain, the maritime transportation has an indisputable role and approximately 90% of the cargo movement worldwide is seaborne. Therefore, maritime industry is one of the important priorities for many developed countries and our country is no exception.

Maritime transportation capacity opens new horizons for cooperation with the other countries. In this complicated world, cooperation and coexistence has a key role in existence and competition in which an integrated transportation plays a great part. Maritime transportation with its infrastructural nature connects the consumption and production markets and serves as a bridge in sustainable economic development of the countries.

Transportation in Iran has a long history with lots of ups and downs and has been mainly sought for achieving a greater standing and better future. With 5800 km of coastline and numerous big and small ports and a big shipping fleet, Iran has an influential country with significant role in maritime trade in the region as well as the world. Continuation of this role in maritime scene depends on the development of the transportation infrastructure and more importantly hinges on making a better use of the current capacity with the assistance of the experienced and accomplished experts and stakeholders of this field. It is obvious that the best and modern equipment in the ports will be of no use without taking advantage of the human resources capacity and industries staff working in the port and maritime industry.

New minister of the Road and Urban Development holds a particular view to the missions of the Port and Maritime Organization (PMO) and accordingly all stakeholders in the port and maritime industry should increase their partnership and role in providing quality services and make their every efforts to preserve the civil rights of the Iranian citizens and contribute in achieving the following goals by the PMO:

1. Promotion of the safety and security of the maritime transportation in accordance of the international standards
2. Liberalization and development of the competition and the role of the private sector in maritime transportation
3. Development and modernization of Iranian maritime industry using the current software and hardware capacity
4. Giving particular attention to the multimodal transport taking the account of the importance of advantages of this mode of transport including safety, speed and lowered costs
5. Development of the cargo transit taking the account of Iranian geographical position in the region
6. Employment of the new and modern techniques in raising the capacity of the human resources in maritime industry in public and private sector
7. Application of Information Technology in maritime industry due to its increasing roles in international activities
8. Effective cooperation with the international organizations, institutions and companies with the aim of exchanging experience and technical know-how with the view to increase the technical knowledge of those involved in port and maritime sectors
9. Persistent evaluation of the performance indices of the port and maritime stakeholders by the international standards and taking the required arrangements for improvement of the indices.

In conclusion, I would like to insist on the status and standing of the port and maritime human resources. We live in a country where its religious teachings reminds us the value of human resources and our holy prophet kissed the hands of a laborer to demonstrate us the importance of human resources. This concepts with is highly emphasized in the today's management knowledge. We have to preserve the human resources in line with providing for the national interests.

Mohammad Saeid Nejad
Managing Director of Ports and Maritime Organization



and development of infrastructures for different modes of transportation and then planning and good management for the private sector involvement. Other actions that can be done by the government is the provision and approval of the national laws, coordination with international laws and conventions related to transportation, especially the multimodal transportation conventions of the United Nations. It seems that at present the most important restriction for the transportation system of the state in creating a good and sustained connection with other modes of transportation is the lack of useful transportation system in the hinterlands of the state such as road and rail transportation, and in other words the lack of useful logistics chain in our ports.

Apart from the issues discussed, the market demands, and the state market with 75 million customers, considering the transit capacity of the state as mentioned above, is one the most prominent sides of multimodal transportation. Running

of 200,000 trolleys in our roads and existence of 8500Km of rail network which is connected to the rail networks of the Middle East, Europe, and Caucasus and beyond that has made a complete system for the development of multimodal transportation in the state. For using this potential at the best it is necessary that the various issues, affecting the areas for planning at levels of national, regional and international, creating infrastructures in the lands and hinterlands, investment and financing, and also the potentials of regional and international organizations be taken into consideration and followed up.

Finally I wish to congratulate on the occasion of the transportation day, to all those who are active in administrative organizations and to the private sector in the state, without whom the development of our multimodal transportation would not be achieved.

Mohamadreza Emami

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**

Nazanin Saghari

Designer:

■ **Mohammad Hadiyan**

Masoomeh Asgari

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

E-Mail:

bandarvadarya@pmo.ir



SUPPORTED BY PIANC

Multi Modal Transportation; A Chain in Wait for Lost Rings Connection

The Islamic republic of Iran can have an efficient and dynamic role in transportation and goods supply chain of different states through developing multimodal transportation in the country and connecting it to the existing operational routes in the neighboring states and the region, for its special geographical and political location on North-South -East-West corridors and its access to the sea in the North and the South.

The state's existing potentials and capacities such as sea transportation industries in the North and South sea routes, vast road transportation networks, developing rail ways throughout the country, and air freight capacities in air transportation are considered as the most important factors in presence of the state in international and regional transportation markets and finally achieving the major goals of economic development of the state.

Today, the increasing need for transportation services is inevitable as a result of the globalization of economy and global trade of goods. Therefore the advantage of proximity with 15 states is also another important factor that should not be disregarded. These states are creating a market demand for multimodal transportation services, and further through connecting their transportation networks to other points in the world as European markets, Asia, Africa, can produce considerable value added chain in this area.

In one hand the good transportation services can improve the quality and decrease the prices and time needed for transportation which has an undeniable effect on increasing competition of exporters in the target markets and on the other hand it can decrease the Unit Cost in the imported cargo. These outcomes, in turn, affect the economic growth of the states, employment opportunities and the social welfare.

The existing figures show that more than 90% of the world trade is done through the sea. According to the rates in port and maritime organization more than 88% of transportation of exported cargo and more than 93% of that of imported cargo in the state is done through the sea. The sea transportation indeed has a great role in the multimodal transportation in our country. Therefore for using a successful multimodal transportation within the global standards, all modes of transportation should have good potentials. The first responsibility of the government in this regard is investment