

۱۰۴



۶۲



۳۴



۱۶

در این شماره می خوانید:

- سخت نخست/ ۱۰
- ثبت ملی خلیج فارس، تأکید بر ویژگی های تمدن ایرانی/ ۱۱
- همه راه ها به دریا ختم می شود/ ۱۴
- وزارت دریاداری تشکیل شود/ ۱۶
- برنامه ریزی بر مبنای مزیت/ ۲۰
- عرضه یا تقاضا/ ۲۵
- صبح بخیر خزر/ ۲۸
- از دریای پارس تا خلیج فارس/ ۳۰
- ترانشیپ، فرصتی دیگر/ ۳۴
- اصلاح یا اسراف/ ۳۶
- سناریوی الحاق سرانجام کلید خورد/ ۳۸
- همه چیز درباره دریانوردی/ ۴۶
- صدای جامعه دریایی به گوش مسئولان برسد/ ۴۹
- بیم و امید/ ۵۰
- دستاوردهای بزرگ/ ۶۲
- از قعر چاه تا اوج راه/ ۶۶
- به بهره برداران نمونه می سپاریم/ ۶۸
- بازنگری در بازیافت/ ۷۲
- الگوی فراتر از تکلیف اداری/ ۸۲
- اولین دایره المعارف جامع بندری و دریایی/ ۸۴
- سؤالاتی برای نپرسیدن/ ۹۲
- سرمایه گذاران، ارزش آفرینان بندر/ ۹۵
- در جستجوی توجیه اقتصادی/ ۹۶
- در وضعیت شناور/ ۱۰۰
- مرکز پردازش صادرات در بندر/ ۱۰۳
- نخل جاه طلبی/ ۱۰۴
- قشم کانون جدید تولید و صادرات انرژی ایران/ ۱۰۷
- راهکار افزایش تجارت در آسیای میانه/ ۱۱۲
- تجارتی روبه گسترش/ ۱۱۶
- گسترش پدیده کشند قرمز در سواحل جنوبی ایران/ ۱۱۸
- کاهش سوانح، افزایش ایمنی/ ۱۲۱
- بندر الکترونیک گامی به سوی توسعه دانایی محور/ ۱۲۴
- پیشگام در جلب مشارکت جامعه دریایی و بندری/ ۱۲۶
- پوششی برای حفاظت/ ۱۳۰
- حلقه تعامل کشتی داران/ ۱۳۲
- لنگری ست روی قلب/ ۱۳۴
- صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیرمسئول: علی جهانپنده
-
- سردبیر: قربان محمدی
مدیر مالی: رامین امامی
مدیر اداری: محمدتقی بابایی
طراح و صفحه آرا: مهدی یعقوبی
- گزارشگران: فاطمه شمس، زینب میرزایی، حمیده السادات هاشمی، ابراهیم زارع
مهدی عبیدی سیاوشانی، افشین اورکی، بابک اخوت پور
ویراستار: فرزاد آبادی
- مترجمان: مجتبی احمدخان، نوروز محمدخانی
عکاسان: وحید محمودی، محسن نوری، حمید کامکاری
روابط عمومی: رعنا ساسانی
- حروفچین: درنا ایمن
امور اداری: طاهره درفکی
امور مالی: حمید عباسپور
امور اجرایی: رامین جهانپور
- یونیفرم روی جلد: محسن محمدی
-
- مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور
کارشناس بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی
-
- لیتوگرافی، چاپ و صحافی: هنر سرزمین سبز
-
- نشانی دفتر ماهنامه:
- تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی
خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه ۵، واحد ۹ و ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴
تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹
نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰
- صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵
پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com
-
- قابل توجه خوانندگان محترم:
- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می شود.
 - ارسال متون اصلی ترجمه شده، جداول و نمودارها و خلاصه ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
 - ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
 - دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی باشد.
 - علاقه مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می توانند به نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.

دریاداری دولت دهم

اینک تب و تاب انتخابات ریاست جمهوری فروکش کرده و مردم با شوق و اکثریت آراء رئیس دولت دهم را برگزیده‌اند، هر چند این دوره از انتخابات واکنش‌های متعددی را دربرداشت اما آنچه مسلم است، دکتر محمود احمدی‌نژاد چهار سال دیگر، سکان هدایت دولت را در دست خواهد گرفت و بنابر اظهار ایشان، در ادامه برنامه‌ها و عملکرد دولت نهم، امور اقتصادی کشور را به پیش خواهند برد. آنچه در این هنگام برای جامعه‌ی دریانوردی مهم تلقی می‌گردد، آن است که بتواند سهمی از برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی را نصیب خود نماید و از مشکلات بسیار در این حوزه بکاهد؛ چالش‌هایی که در دوره‌های پیشین به دلیل ناآشنایی صاحبان امر لاینحل باقی ماند و چهره صنعت دریانوردی کشور را ضعیف نشان داد. دوره گذشته فرصت مناسبی بود تا مدیران تصمیم‌ساز با پیکره صنعت دریانوردی آشنا شده و از اثر بخشی آن بر اقتصاد کشور باخبر شوند. طی چهار سال گذشته رؤسای ارگان‌های دریایی، خصوصاً سازمان بنادر و دریانوردی تلاش وافر به خرج دادند تا علاوه بر قوای سه گانه، مجمع تشخیص مصلحت نظام را نیز در جریان دغدغه‌های اجرایی خود قرار دهند، هر چند بعضی از این دغدغه‌ها هرگز درک نگردید و از سوی برخی جدی تلقی نشد.

بسیاری از اعضاء دولت، متولیان اصلی در بخش دریایی‌اند که اگر هر یک به سهم خود و در وقت مقتضی طرح الزامات کنند و در رویدادهای دریایی و بندری مشارکت نمایند و مدافع حقوق دریانوردی کشور باشند، مطمئناً صنعت دریانوردی توانمندی‌های بالقوه خود را بالفعل خواهد نمود. وزارتخانه‌هایی چون نفت، بازرگانی، راه و ترابری، کشاورزی و... که غالباً اقبال بیشتری نسبت به بخش‌های غیردریایی خود نشان می‌دهند.

اکنون فرصت آن نیست که بگوییم دریا چه مزایا و محاسنی دارد، حال وقت آن است که اثربخشی اقتصاد دریایی را باور کرده، نقش اساسی آن را به بازی گرفته و سهم واقعی آن را واگذار کنیم. چرا علی‌رغم قبول صرف هزینه‌های هنگفت در بخش صنایع دریایی، رکود و یا صعود آن در بین مسئولین واکنشی در پی ندارد؟ چرا نسبت به رونق کارگاه‌های شناورسازی آن گونه که باید توجه نشان داده نمی‌شود؟ چرا با وجود آمار بالای بیکاری در کشور، اشتغال جوانان در بخش دریانوردی جدی تلقی نمی‌شود؟ چرا نسبت به سرنوشت حقوقی دریانوردان سرزمین‌مان بی‌تفاوتیم؟ چرا در حمایت‌های مادی و معنوی از این صنعت مماشات دیده می‌شود؟ و چرا همواره بخش بحری کشورمان تابع بخش بری آن است؟

اینک بنابر اظهار رئیس‌جمهور منتخب؛ "فرصتی است مناسب جهت تدوین یک برنامه به منظور هماهنگی و تعامل ارگان‌های دریایی کشور و شروع یک استراتژی جدید، هماهنگ و همگون". دکتر احمدی‌نژاد در ادامه پیام خود به هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، می‌افزاید:

اینک در آستانه تهیه برنامه پنجم توسعه، مناسب‌ترین فرصت در اختیار برنامه‌ریزان کشور قرار گرفته است تا با توجه کامل به دریا و اتخاذ راهبرد کلان توسعه دریامحور و تدوین سند جامع دریایی کشور به منظور بهره‌گیری مناسب از حوزه‌های مختلف مرتبط با دریا، به جبران غفلت تاریخی عدم بکارگیری کامل از مزیت‌های موجود در دریا بپردازیم و کشور را از موهبت‌های این نعمت عظیم خدادادی بهره‌مند نماییم. ان شاء الله...

قربان محمدی
سردبیر



در همایش روز ملی خلیج فارس در کیش مورد تأکید قرار گرفت

ثبت ملی خلیج فارس تأکید بر ویژگی‌های تمدن ایرانی

اشاره

همایش روز ملی خلیج فارس، اردیبهشت ماه امسال با حضور رئیس‌جمهوری کشورمان، رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، مدیرعامل منطقه آزاد کیش و تنی چند از مسئولان کشوری و لشگری در جزیره کیش برگزار شد. دکتر محمود احمدی‌نژاد در آیین گرامیداشت روز ملی خلیج فارس که به میزبانی منطقه آزاد کیش برگزار شد از مسئولان استان هرمزگان و جزیره کیش خواست ضمن توجه بیشتر به مشکلات منطقه، رسیدگی به نیازهای مردم را در اولویت کاری خود قرار دهند. گزارشی که در ادامه می‌خوانید، روایت یک روز برگزاری این همایش می‌باشد.

در ابتدای مراسم دکتر محمود احمدی نژاد با تأکید بر تمدن و فرهنگ ایران زمین، آن را سرشار از ارزش‌های متعالی و الهام‌بخش برادری، صلح، عدالت، پاکی و عشق و تعامل سازنده با همه ملت‌ها دانست.

رئیس‌جمهور با اشاره به مشکلاتی که گاهی درباره خلیج فارس پیش می‌آید آن‌ها را ناشی از دخالت بیگانگان برای تسلط بر منطقه برشمرد و گفت: پیوندهای اعتقادی، فرهنگی، این منطقه بسیار عمیق و به درازای تاریخ بشریت است و امروز نیز ملت ایران همان ویژگی‌ها را با فریادی بلندتر و عزمی راسخ‌تر در دنیا منتشر می‌کند.

دکتر احمدی نژاد ثبت ملی خلیج فارس را بخشی از یک اقدام بزرگ به منظور شناسایی و معرفی ارزش‌های فرهنگی و تمدنی نهفته در منطقه دانست و خاطرنشان کرد: ثبت ملی خلیج فارس، تأکید بر ویژگی تمدن ملت ایران و تلاش بیشتر برای توسعه صلح و امنیت در منطقه است.

رئیس‌جمهور با تأکید بر ضرورت توجه به نیازها و مشکلات ساکنان جزیره کیش به ویژه بومیان جزیره خاطرنشان ساخت؛ آداب و سنن مردم این جزیره گنجینه‌ای بسیار زیبا و غنی فرهنگی است و باید مورد توجه خاص قرار گیرد، وی همچنین ضرورت نشر و گسترش این فرهنگ را مهم ارزیابی کرد و مسئولان جزیره کیش و استان هرمزگان را ملزم دانست تا رسیدگی به مسائل و تأمین

دکتر محمود احمدی نژاد: ثبت ملی خلیج فارس، تأکید بر ویژگی تمدن ملت ایران و تلاش بیشتر برای توسعه صلح و امنیت در منطقه است.



اسفندیار رحیم مشایی: خلیج فارس به عنوان یک اثر در مقیاس کلی در آثار ملی ثبت شده است.

نیازهای مردم این جزیره را در اولویت کاری خود قرار دهند و به توسعه روزافزون منطقه آزاد کیش توجه خاصی داشته باشند.

دکتر احمدی نژاد در پایان سخنرانی خود از همه کسانی که در زمینه ثبت ملی خلیج فارس تلاش کرده‌اند، قدردانی کرد و به شماری از فعالان برگزیده در این زمینه لوح سپاس اهدا نمود.

در ادامه این مراسم اسفندیار رحیم‌مشایی، رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشور در پشت تریبون قرار گرفت و یادآور شد: در قرون گذشته خلیج فارس مسیر عبور و مرور ملل مختلف دنیا بوده و همین امر اهمیت انجام مطالعه‌های زیرآبی را برای کارشناسان میراث فرهنگی پررنگ‌تر کرده است.

وی با بیان اینکه بخش مهمی از ارزش‌های تاریخی خلیج فارس مربوط به دنیای زیرآب آن است، تأکید کرد: عملیاتی شدن تحقیقات و پژوهش‌های زیرآبی در دستور کار این سازمان قرار گرفته است.

رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشور همچنین از ثبت ملی خلیج فارس خبر داد و اظهار داشت: خلیج فارس به عنوان یک اثر در مقیاس کلی در آثار ملی ثبت شده است.

مشایی اضافه کرد: این ثبت به این معنا نیست که در سال‌های گذشته برای زنده نگه داشتن ارزش‌های بی‌شمار فرهنگی، اجتماعی و تاریخی خلیج فارس اقدام‌هایی صورت نگرفته است. وی





رئیس جمهور از تمبر خلیج فارس رونمایی کرد

دکتر محمود احمدی نژاد، همزمان با روز ملی خلیج فارس از تمبر خلیج فارس رونمایی و آن را مهمور کرد.

بنابر این گزارش، محمود احمدی نژاد، رئیس جمهوری کشورمان، دهم اردیبهشت ماه همزمان با سفر به جزیره کیش و حضور در مراسم روز ملی خلیج فارس، از تمبر خلیج فارس که توسط شرکت پست چاپ و منتشر شده بود در آیینی رونمایی و سپس آن را مهمور کرد.

* * *



خلیج فارس اثر ملی شناخته شد

همزمان با روز ملی خلیج فارس و با حضور دکتر محمود احمدی نژاد، نام خلیج فارس در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسید.

بنابر این گزارش، اسفندیار رحیم مشایی، معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشور، در همایش بزرگداشت روز ملی خلیج فارس در جزیره کیش اعلام کرد: با موافقت دکتر احمدی نژاد روز دهم اردیبهشت به عنوان روز ملی خلیج فارس در فهرست آثار ملی به ثبت رسید.

* * *

سرمایه گذاری ۲ میلیارد دلاری در پروژه خلیج فارس

در حاشیه برگزاری همایش گرامیداشت روز ملی خلیج فارس مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش از سرمایه گذاری ۲ میلیارد دلاری در پروژه خلیج فارس خبر داد.

داوود مددی در خصوص پروژه خلیج فارس گفت: نیمی پروژه خلیج فارس در آب و نیمی دیگر آن در خاک است و با امکاناتی که در بخش دریا احداث می شود، نقشه و کلمه خلیج فارس طراحی و اجرا می شود به طوری که کل خلیج فارس و جزایر آن در این طرح پیاده شده است.

وی افزود: در پروژه خلیج فارس احداث اماکن توریستی، سیاحتی، تجاری و مسکونی در نظر گرفته شده که می تواند جنبه اقتصادی مناسبی داشته باشد. مدیرعامل منطقه آزاد کیش در خصوص سرمایه گذاری پروژه گفت: پیش بینی شده تا به میزان ۲ میلیارد دلار در این پروژه سرمایه گذاری شود که این سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی داخلی انجام می شود.

یادآور شد: تاکنون تحقیق ها و عملکردهای متعددی در حوزه های زیست محیطی، معماری و بناهای تاریخی در محدوده آب های خلیج فارس و سواحل آن انجام شده است.

رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشور در ادامه اظهار داشت: تاریخ فرهنگ اجتماعی مانند آداب و رسوم و ادبیات عامه از جمله مواردی هستند که پیرامون خلیج فارس به ثبت ملی خواهند رسید.

وی در پایان با بیان اینکه ثبت ملی تمام ظرفیت های خلیج فارس نیازمند تحقیق ها و بررسی های درازمدت است، اضافه کرد: نمی توان زمان دقیق اتمام پژوهش بزرگ خلیج فارس و حوزه های پیرامون آن را اعلام کرد.

در پایان مراسم داود مددی، مدیرعامل منطقه آزاد کیش نیز طی سخنانی از کیش به عنوان نگین قیمتی خلیج فارس یاد کرد و افزود: از دورترین تاریخ ایران کهن تا امروز که کیش مبهوت حماسه و دلبری، استقلال و آزادی ملت بزرگ ایران است این گستره نیلگون جای خود را در متون و مأخذ تاریخی و جغرافیای جهان با نام مبارک دریای پارسی (خلیج فارس) به درخشانی خورشید، نورانی و مستحکم ساخته است.

وی ادامه داد: از نقشه های هکاتایوس و بطلمیوس تا آثار جغرافیدانان و جهانگردان مسیحی و مسلمان و اسناد امروزی دبیرخانه سازمان ملل متحد، این شعبه بزرگ و زیبا از اقیانوس هند، که از جنوب ایران به موازات بحر احمر تا قلب دنیای قدیم پیش رفته است، همیشه خلیج فارس نامیده شده و تا آخرین قطره خون هر ایرانی آزاداندیش خلیج فارس باقی خواهد ماند.

مددی در پایان سخنان خود تصریح کرد: اگرچه این روزها کینه سنگین از اسلام و ملت مسلمان ایران عقل و اندیشه استکبار جهانی را در محاق جهالت و گمراهی و نادانی افکنده و معدودی جدا افتاده از بدنه جامعه عظیم و امت واحده اسلامی، بی اختیار، بذر نفاق و تفرقه را با نفی حقیقت مطلق و بی خدشه خلیج فارس و تحریف و جعل اسناد ماندگار تاریخی در سرزمین های اسلامی می پاشند اما حتماً مانند همیشه در مقابل عزم و اراده ملت بزرگ، کهن و شریف ایران و رشادت و شجاعت و ایستادگی حکومت و دولت کریمه اسلامی، جز سرخوردگی بهره ای نخواهند برد و هرگز ارزان گویی قبیله گرایان بی ریشه و جدا افتادگان از اصل بر حقیقت جوشان تاریخ و سرزمین مادری کهن ترین تمدن های عالم غباری نخواهد نشاند. ■



همه راه‌ها به دریا ختم می‌شود

توسعه حمل‌ونقل بدون توجه به دریا ممکن نیست

• آقای دکتر، با توجه به شعار امسال همایش
بفرمایید توسعه از منظر جناب عالی چه
تعریفی دارد؟

توسعه اقتصادی عبارت است از "رشد همراه با
افزایش ظرفیت‌های تولیدی اعم از ظرفیت‌های
فیزیکی، انسانی و اجتماعی". در توسعه اقتصادی،
رشد کمی تولید حاصل می‌شود، اما در کنار آن
نهادهای اجتماعی نیز متحول شده، نگرش‌ها تغییر
می‌کند و توان بهره‌برداری از منابع موجود به صورت
مستمر و پویا افزایش یافته و هر روز نوآوری جدید
ارائه خواهد شد. به علاوه می‌توان گفت ترکیب
تولید و سهم نسبی نهادهای نیز در فرایند تولید
تغییر می‌کند. البته توسعه امری فراگیر و بی‌مرز
در جامعه است و نمی‌تواند تنها در یک بخش از آن
اتفاق بیفتد. بلکه به دلیل وابستگی آن به انسان،
پدیده‌ای کیفی و بدون محدودیت است.
توسعه اقتصادی دو هدف اصلی دارد: اول
ریشه‌کنی فقر، افزایش ثروت و رفاه جامعه و
دوم ایجاد اشتغال که هر دوی این‌ها در راستای
عدالت اجتماعی است. نگاه به توسعه اقتصادی
در کشورهای پیشرفته و کشورهای توسعه‌نیافته،
متفاوت است. در کشورهای توسعه‌یافته، هدف
اصلی افزایش رفاه اجتماعی است در حالی که در



بی‌توجهی به استعدادهای دریا و ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی اینک بر کسی پوشیده
نیست و بسیاری آن را حلقه مفقوده رشد و توسعه صنعت حمل‌ونقل در کشورمان ارزیابی
می‌کنند. به خصوص آنکه دیدگاه مدیریتی کشور بیشتر به سوی خشکی متمایل است
تا دریا. باید این نقد را پذیرفت که علی‌رغم توانمندی بالای سواحل و آبراه‌های کشور،
تاکنون آن‌گونه که باید بهره‌لازم را از آنها نبرده‌ایم و زیرساخت‌ها را برای احیاء نظام
حمل‌ونقل ملی و منطقه‌ای آماده نکرده‌ایم.

امروزه در دنیا، حمل‌ونقل دریایی، حرف اول را در جابه‌جایی بار و مسافر می‌زند چرا که
ارزان‌ترین، ایمن‌ترین و سهل‌الوصول‌ترین نوع نقل و انتقال است و با توجه به موقعیت
جغرافیایی و نیز مختصات بار از تنوع بالایی برخوردار است.

دکتر حمید بهبهانی، وزیر راه و ترابری در پاسخ به سؤالات بندرودریا به ویژگی‌های بارز
صنعت حمل‌ونقل دریایی اشاره می‌کند و به رقم ۹۰ درصدی حمل کالاهای خارجی به این
طریق تأکید دارد. وی بهبود وضعیت فعلی و توسعه آینده این صنعت را در گرو تحولات
ساختاری و متناسب با نیازهای در پیش‌رو می‌داند.

آنچه در پی می‌خوانید، پاسخ‌های وزیر راه و ترابری به سؤالات بندرودریا است.

کشورهای در حال توسعه، عمدتاً ریشه‌کنی فقر و برپایی عدالت اجتماعی مدنظر است.

• **با توجه به آنکه تمام شقوق حمل‌ونقل را تحت امر خود دارید، چه میزان با شعار "توسعه دریا محور" موافقید؟**

اصولاً توسعه در هیچ بخشی تنها با رشد و محوریت یکی از زیربخش‌های آن نمی‌تواند اتفاق بیفتد بلکه توسعه در هر بخشی با رشد متوازن در تمام زیربخش‌ها محقق می‌شود. صنعت حمل‌ونقل دریایی هر کشور و به ویژه بنادر و ظرفیت‌های خدماتی آن، ارتباط مستقیمی با ابعاد و ساختار اقتصادی همان کشور و تا حدود زیادی با منطقه آن دارد. در کشور، به لحاظ برخورداری از صدها کیلومتر سواحل دریایی و برخورداری از بنادر بازرگانی و جزایر جنوبی و شمالی و همچنین به خاطر دارا بودن یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های تجاری ملکی در خاورمیانه و نیز با مالکیت یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های نفتی در سطح دنیا (در کنار هزینه‌های بسیار پایین حمل‌ونقل دریایی در مقایسه با سایر روش‌های حمل) و نیز امکان جابه‌جایی ایمن و انبوه کالا در ظرفیت‌های مختلف در این شیوه از حمل‌ونقل، سیستم حمل‌ونقل دریایی توانسته است نقش مؤثری در ابعاد خارجی، منطقه‌ای و محلی ایفاء نماید. به طوری که در حال حاضر بالغ بر ۹۰ درصد از کالاهای خارجی کشور، توسط این شبکه جابه‌جا می‌شود. از آنجایی که اقتصاد و تجارت داخلی کشور نیز از یک طرف کاملاً به واردات مواد اولیه، ماشین‌آلات و محصولات صنعتی و کالاهای مصرفی وابسته است و از طرف دیگر نیازمند صادرات به‌موقع و بی‌وقفه نفت خام و فرآورده‌های آن و نیز مواد اولیه و معدنی و محصولات صادراتی است، نقش حیاتی شبکه حمل‌ونقل دریایی ایران را دوچندان می‌کند.

بی‌شک بهبود وضعیت فعلی و توسعه آینده این زیربخش، باید متناسب با نیازهای روزافزون و هماهنگ با تحولات ساختاری و فناوری جهانی باشد.

• **همان‌طور که می‌دانید امروزه حمل‌ونقل دریایی سهم عمده‌ای از بازار حمل‌ونقلی را به خود اختصاص داده است، اما در برنامه‌های توسعه‌ای آنگونه که باید به آن توجه نمی‌شود، این عدم توجه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

همان‌طور که در مفهوم توسعه گفته شد، توسعه در بخش حمل‌ونقل بدون توجه به حمل‌ونقل دریایی ممکن نیست، زیرا لازمه توسعه بخشی، رشد متوازن کلیه زیربخش‌ها است و خوشبختانه در امور حمل‌ونقل دریایی ظرفیت‌های مناسبی ایجاد شده است.

در حال حاضر مهم‌ترین سیاست الزام‌آور در صنعت حمل‌ونقل دریایی، خصوصی‌سازی و تحقق سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی است که لزوم افزایش مشارکت بخش غیردولتی و گسترش دامنه فعالیت‌ها و تعمیق حوزه واگذاری‌ها را جدی‌تر می‌کند.

• **بازنگری در سیاست‌ها و راهبردهای کلان کشور از جمله آمایش سرزمین و توزیع جغرافیایی جمعیت کشور را، با توجه به مزایای بی‌همتای دریا، چه میزان ضروری می‌دانید؟**

در حال حاضر مهم‌ترین سیاست الزام‌آور در صنعت حمل‌ونقل دریایی، خصوصی‌سازی و تحقق سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی است که لزوم افزایش مشارکت بخش غیردولتی و گسترش دامنه فعالیت‌ها و تعمیق حوزه واگذاری‌ها را جدی‌تر می‌کند. هم‌اکنون بنادر بازرگانی و ناوگان تجاری و نفتی کشور در حال گذر از وضعیت ملکی بالنسبه دولتی به سمت جلب مشارکت بخش غیردولتی در مالکیت‌ها، مدیریت‌ها و تصدی‌گری‌هاست. به طوری که هم‌اکنون سهام شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بازار بورس عرضه شده و بنادر فریدون‌کنار و گناوه در چارچوب قرارداد پیمان کلی به بخش غیردولتی واگذار شده و واگذاری سایر بنادر نیز با این شیوه در دست اقدام است. در خصوص آمایش سرزمین و ارتقاء سطح حفاظت از محیط‌زیست دریایی کشور، راهکارهای اجرایی مناسبی به شرح ذیل باید بکار گرفته شوند:

- تجهیز بنادر کشور به امکانات دریافت و پردازش مواد نفتی، زائد، زباله و غیره.

- تهیه و بازنگری قوانین و مقررات ملی مرتبط با حفاظت از محیط‌زیست دریایی کشور با تأکید بر پیش‌بینی ضمانت اجرایی مؤثر.

- توسعه فرهنگ حفاظت از محیط‌زیست دریایی. - بررسی و الحاق به کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های مرتبط با حفاظت محیط‌زیست دریایی.

- ممیزی و نظارت بر اجرای مؤثر الزام‌های زیست‌محیطی (پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها در دریا و پیوست‌های مربوطه، مدیریت آب توازن، رنگ‌های ضدخزه و...).

- حمایت از ناوگان تحت پرچم جهت تجهیز به ملزومات مورد نیاز و اجرای کنوانسیون پیشگیری

از آلودگی ناشی از کشتی‌ها.

- اعمال الزامات و استانداردهای ملی و بین‌المللی بر روی سکوها و تأسیسات ساحلی و فراساحلی.

- انعقاد و اجرای یادداشت تفاهم‌های بین‌المللی، منطقه‌ای و ملی در خصوص حفاظت از محیط‌زیست دریایی.

- تهیه و تدوین طرح پناهگاه‌های ایمن (Place of Refuge) برای خلیج فارس و دریای عمان.

- ارتقای سطح همکاری‌ها با مراکز علمی و دانشگاهی کشور در مباحث زیست‌محیطی دریایی.

- برگزاری مانورهای ملی و منطقه‌ای جستجو و نجات دریایی و مبارزه با آلودگی ناشی از کشتی‌ها.

- تعیین مکان‌های مناسب برای بازیافت کشتی‌ها با ملاحظات ایمنی و زیست‌محیطی.

• **در تدوین برنامه‌های راهبردی و فرایند سیاست‌گذاری، چگونه می‌توان بر مزیت‌های دریایی بیشتر تمرکز کرد؟**

بررسی روند افزایش حجم تجارت جهانی و منطقه‌ای در طی سال‌های گذشته، به ویژه در سال ۲۰۰۶ که طی آن نه تنها تولید ناخالص جهانی با رشد چشمگیر ۴ درصد افزایش یافت، بلکه تجارت جهانی با ۸ درصد رشد، نسبت به تولید ناخالص جهانی رشد ۲ برابری را نیز تجربه کرده است و بدین لحاظ تجارت جهانی وابسته به دریا (کالای بارگیری شده) نیز در همین سال افزایش یافته و به رقم ۷/۴ میلیارد تن رسید. همچنین مطالعه رشد پایدار و مطلوب اقتصادی و تجاری چین و هند و سایر کشورهای پویای در حال توسعه که هم‌اکنون محور مهم فعالیت‌های اقتصادی در سطح جهان شده‌اند خود نمایانگر لزوم تغییر محسوس نقش بنادر در کشورهای پیشرفته در حوزه مدیریت پسرکرانه‌ای و حرکت از ماهیت بنادر نسل اول به سمت بنادر نسل دوم و سوم با برخورداری از انواع فعالیت‌های دارای ارزش افزوده صنعتی و تجاری، و همچنین توسعه روزافزون و فراگیر حمل‌ونقل کانتینری کالا از دیگر جنبه‌های مهم تحولات کنونی و آینده زیربخش حمل‌ونقل دریایی در سطح ملی و بین‌المللی است.

• **جمهوری اسلامی ایران باید به یک قدرت دریایی در جهان مبدل شود؟ ارزیابی شما چیست؟**

یکی از اهداف مورد نظر در سند چشم‌انداز ۲۰ ساله دست یافتن به جایگاه اول منطقه به لحاظ علمی، اقتصادی و... است و کلیه اهداف و برنامه‌های توسعه بر مبنای دستیابی به این هدف خواهد بود. ■



فرماندهی نیروی دریایی ارتش در گفت‌وگو با بندرودریا توصیه نمود

وزارت دریاداری تشکیل شود

صیانت از مرزهای دریایی و تأمین امنیت آبراه‌های ملی، مأموریت اصلی نیروهای نظامی - دریایی کشور است و ناوگان تجاری با تکیه بر این امنیت است که به آمدوشد پرداخته و محمولات وارداتی و صادراتی کشور را از بنادر جنوبی و شمالی کشور تخلیه و یا بارگیری می‌کند.

تصور کنید اگر خللی در این آرامش ایجاد شود، بنادر که دروازه‌های ورودی و خروجی کالا در کشورند، در معرض خطر قرار گیرند، از انجام فعالیت ساقط شده و هرگونه شناوری از تردد در آب‌های ساحلی و فراساحلی کشورمان منع خواهد شد. مشابه چنین صحنه‌ای امروزه به کرات در خلیج عدن توسط دزدان دریایی سومالیایی به وقوع می‌پیوندد و صنعت جهانی حمل‌ونقل دریایی را ملتهب ساخته، به گونه‌ای که جامعه جهانی درصدد مقابله با این بحران برآمده است. بد نیست یادآور شویم که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز به جهت حضور در این حرکت بین‌المللی و حفاظت از کشتی‌های تجاری کشورمان ناوگان خود را به منطقه بحران زده اعزام نموده، که مورد تحسین جامعه جهانی نیز قرار گرفته است.

با این توضیح، بدیهی به نظر می‌رسد که ناوگان نظامی - دریایی در اقتدار دریایی سهم شایانی داشته و افزایش توان تدافعی و حمایتی بر توسعه پایدار و دریامحور اثرات شگرفی بر جای خواهد گذاشت.

دکتر حبیب‌ا... سیاری، فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در گفت‌وگویی اختصاصی با بندرودریا به ارائه دیدگاه‌ها و نقطه نظرات خود پیرامون توسعه دریامحور پرداخت و با توجه به اهمیت صنعت دریانوردی کشورمان و پراکندگی سازمانی ارگان‌های دریایی خواستار تشکیل وزارتخانه دریاداری در دولت شد. با هم این گفت‌وگو را می‌خوانیم.

اساره

• **امیر فرماندهی محترم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، توسعه از منظر جناب عالی چه تعریفی دارد؟**

توسعه به معنای رشد تدریجی در جهت پیشرفته‌تر شدن، قدرتمندتر شدن و حتی بزرگ‌تر شدن است. اما باید توجه داشت این پیشرفت‌ها، هماهنگ با فرهنگ، باورهای دینی، مذهبی، ملی

دگرگونی است. دگرگونی هم نه فقط در جنبه اقتصادی، اجتماعی، اداری و کمی، بلکه جنبه‌های فرهنگی و کیفی نیز دارد و در نهایت به بهبود کیفیت زندگی مردم منجر خواهد شد. دستیابی به این مهم جز با برنامه‌ریزی و آموزش در مسائل اقتصادی، اجتماعی و... محقق نخواهد شد. بیان این نکته ضروری است که حتی در کشورهای

این منطقه به ودیعت گذارده است، ما چه خواهیم و چه نخواهیم باید با این روزنه خدادادی تنفس کرده و خود را به این دریاها متصل سازیم. بدون اغراق این دریچه تنفسی ماست و اگر از آن محروم شویم در ارتفاعات بلند زاگرس محصور شده و در نهایت بدون دریچه تنفسی به حالت خفگی خواهیم افتاد. عراق به علت محرومیت از خطوط مواصلاتی



و سنتی باشد در غیر این صورت با شکست مواجه می‌شود. توسعه امری وارداتی و فرمولی نیست و با وارد کردن و نصب تجهیزات و تزریق الگوهای کشورهای توسعه یافته به کشورهای در حال توسعه، محقق نمی‌گردد. توسعه در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، صنعتی، فرهنگی و... با پیشرفت دانش محقق می‌شود. رهنمود مقام معظم رهبری در خصوص تحقیقات و نوآوری به عنوان ضرورت درجه اول کشور، راهگشای ما در این زمینه است. یعنی می‌بایست راه‌حل خود را از درون دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقی جستجو کنیم و اراده‌ها و پشتیبانی‌ها را سمت‌وسو داده برای این مهم بسیج کنیم تا با حمایت نیروی داخلی و بخش خصوصی و با نظارت دولت به سند چشم‌انداز ۲۰ ساله به ویژه اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی تحقق ببخشیم. البته این موضوع افراد خلاق و شجاع را می‌طلبد. از منظر دیگر توسعه شامل رشد و

پیشرفته نیز، پیشرفت فکری و اخلاقی انسان با پیشرفت‌های فنی و فناوریانه همسانی ندارد، و یا اینکه فرهنگ مردم با تکنیک‌های وسایل ارتباط جمعی هماهنگی ندارد، به عبارتی دیگر توسعه فرهنگی و تربیت انسان‌های الهی محور، الزاماً شرط اساسی برای تحقق توسعه واقعی و پایدار کشور ما است. گفت‌وگو در مقوله توسعه بدون اشاره به مفاهیمی مثل فقر، تولید، دولت و یا برابری غیرممکن است که بحث تخصصی آن در این مقوله نمی‌گنجد.

• **توصیه‌های جناب عالی با نگاه به چشم‌انداز توسعه ۱۴۰۴ در خصوص تحقق شعار "توسعه دریا محور" چه می‌تواند باشد؟**

خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر را خداوند متعال برای بهره‌گیری از منابع و مواهب سرشار خدادادی و اتصال ما به دریاهای آزاد جهان در

دریایی مناسب، چشم طمع به بخش‌هایی از میهن اسلامی ما داشت و جنگ تحمیلی را آغاز کرد. در حال حاضر با فعالیت‌های ارزنده‌ای که توسط جامعه بزرگ دریایی کشور (تجاری و نظامی) به عمل آمده است شاهد رشد فرهنگ دریایی و دریانوردی در سطح کشور هستیم و تشکیل فراکسیون دریایی در مجلس شورای اسلامی و استقبال نمایندگان محترم جهت عضویت در آن، بیانگر اهمیت موضوع در دید مسئولان و نویدبخش توسعه دریا محور میهن عزیزمان است. بی‌تردید حجم عظیم صادرات و واردات کشور مرهون زحمات شبانه‌روزی و خستگی‌ناپذیر مدیران و کارکنان خدوم ناوگان تجاری و نظامی کشور است، که طبق مستندات، توسعه بسیار خوبی در امنیت خطوط مواصلاتی، حمل‌ونقل دریایی و سایر حوزه‌های مرتبط با موضوع را شاهد هستیم. توسعه در بخش تجاری می‌بایست با استانداردهای علمی



موضوعات یاد شده با ناجا برقرار نموده و سهم عمده‌ای در مقابله با لنج‌های صیادی متجاوز به آب‌های حریم جمهوری اسلامی ایران داشته است و همچنین به کرات با راهنمایی لنج‌های خودی از حضور آنها در آب‌های کشورهای همسایه جلوگیری کرده است. با توجه به ماهیت و مأموریت ذاتی نداجا این نیرو با اجرای گشت‌های مستمر و شبانه‌روزی سطحی، زیرسطحی و هوایی در حوزه مأموریتی خود حافظ امنیت و منافع ملی و اعمال حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در سطح منطقه بوده و همه تحرکات یگان‌های شناور خودی و بیگانه را تحت کنترل دقیق دارد و در ورای آب‌های سرزمینی و منطقه انحصاری و اقتصادی جمهوری اسلامی ایران، با عنایت به ناامنی‌های اخیر در خطوط مواصلاتی دریایی به ویژه در شمال اقیانوس هند و خلیج عدن، این نیرو به منظور حفاظت از منافع ملی و کشتی‌ها و کارکنان متعهد و متخصص دریایی کشور حضوری فعال در این مناطق را به اجرا گذاشته و با اهتزاز درآوردن پرچم جمهوری اسلامی ایران از آب‌های سرزمینی تا عمق دریای عمان و شمال اقیانوس هند اقدام به نمایش قدرت دریایی کشور در منطقه و جهان نموده است.

• جمهوری اسلامی ایران می‌تواند به قدرت دریایی مبدل شود؟ آیا با این تئوری موافقت؟ چگونه می‌توان به آن دست یافت؟

تاریخ جهان نشان می‌دهد که رابطه‌ای عمیق و تنگاتنگ بین قدرت ملی و قدرت دریایی وجود دارد. هر گاه ایران دارای سیادت دریایی بوده، عملاً دارای اقتدار ملی نیز بوده است. اما موقعیت راهبردی و حیاتی خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان و وجود منابع عظیم نفت و گاز در این دریاها همواره مورد توجه قدرت‌های استعماری به منظور چپاول بوده است. برای مقابله با چنین وضعیتی وجود یک ایران مستقل و با قدرت دریایی مقتدر ضرورتی غیرقابل انکار می‌باشد.

هم‌اکنون امکانات مناسب از جمله منابع انسانی، ناوگان نظامی، ناوگان تجاری و صیادی و بنادر و سواحل مناسب و راهبردی که عناصر اصلی تشکیل‌دهنده قدرت دریایی هستند را در اختیار داریم اما متأسفانه هماهنگی لازم بین مراجع سیاست‌گذاری و ارگان‌های دریایی وجود نداشته و عملاً نتوانسته‌ایم توانمندی‌های بالقوه را عینیت ببخشیم و به قدرت مطلوب دریایی دست یابیم. برای رسیدن به قدرت دریایی واقعی کشور و تحکیم آن، ایجاد وحدت در سیاست‌گذاری‌ها و مدیریت‌ها و همچنین هماهنگ نمودن فعالیت

در کشور ما سواحل راهبردی در جنوب، خالی از سکنه و به دور از فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی بوده است. به عنوان مثال بندر چابهار با کرانه‌های بسیار زیبا که می‌تواند به یک قطب گردشگری بزرگ در منطقه تبدیل شود در محرومیت به سر می‌برد و یا حتی در دریای خزر و سواحل مجاور آن نیز با چشم‌اندازهای بسیار زیبای طبیعی، دچار معضلات نظیر محیط‌زیست، ساخت‌وساز صنعتی و مسکونی در حریم دریا و... مواجه هستیم. با این همه مواهب در استان‌های حاشیه این دریا، معضل بیکاری وجود دارد.

دریا یک فرصت است و به صورت بالقوه می‌تواند حجم عظیم اشتغال‌زایی و ایجاد صدها صنعت وابسته و تکمیلی را موجب شود ولی ما از آن به نحو مطلوب استفاده نمی‌کنیم. راه کار این است که فرهنگ دریا را به خانه‌ها، مدارس و دانشگاه‌ها ببریم تا علاقه مردم به فعالیت در دریا و زندگی در سواحل بیشتر شده و کار در دریا برای تک‌تک افراد جامعه جذاب و افتخارآمیز گردد.

• سهم نیروهای نظامی و انتظامی دریایی که وظیفه حفظ و حراست منابع دریایی و ساحلی کشور را بر عهده دارند، از مقوله "توسعه دریا محور" چه میزان است؟

با توجه به وظایف و مأموریت‌های محول شده، کنترل و مقابله با ناامنی از جمله قاچاق سوخت، انسان، کالا، دزدان دریایی، صید غیرقانونی و... در دریا تا آب‌های سرزمینی و تحت نظارت به عهده نیروی انتظامی می‌باشد. نداجا علاوه بر مأموریت و وظایف ذاتی خود همواره همکاری خوبی در

بسیار بالا و برابر با مفاد الزامات بین‌المللی ایمنی در دریا، محیط‌زیست، آلودگی‌های نفتی، تجسس و نجات، تسهیلات بندری، ترافیک، آموزش دریانوردان و... انجام بگیرد تا همچون گذشته مورد اعتماد جامعه بین‌المللی دریایی و IMO قرار گیریم و در بخش نظامی نیز این توسعه می‌بایست همه جانبه بوده و ضمن توجه ویژه به منابع انسانی (الهی محور، دشمن شناس، دشمن ستیز، شجاع، شهادت طلب و...) متناسب با تهدیدات فرارو و با فناوری روز دنیا هماهنگ باشد.

• در تدوین برنامه‌های راهبردی و فرایند سیاست‌گذاری چگونه می‌توان ضمن مدیریت کارآمد منابع دریایی، بر مزیت‌های آبی، ساحلی و بندری بیشتر تمرکز نمود؟

جمهوری اسلامی ایران دارای سه هزار کیلومتر مرز دریایی است و امروز ایران در اجرای تدابیر فرماندهی کل قوا، دریا را مانع محسوب نمی‌کند، بلکه دریا را به عنوان عامل توسعه به حساب می‌آورد و برنامه‌های راهبردی و سیاست‌گذاری‌ها می‌بایست مطابق با دورنمای سند چشم‌انداز انجام پذیرد. به منظور تبدیل شدن به یک کشور دریایی، نیاز است مسئولین و سیاست‌گذاران کشور دیدگاه دریایی داشته و فرهنگ دریایی در سطح کشور نهادینه شود. کشورهایی که توجه ویژه به دریا، کشتیرانی، توسعه بنادر، احداث تسهیلات، راه‌ها و جاده‌ها نموده‌اند، به یک جهش توسعه‌ای رسیده‌اند، و در بنادر خود از تراکم جمعیت و امکانات مناسب گردشگری، خدمات و زیرساخت‌های مناسب شهروندی بهره‌مندند. اما

با هدف ایجاد آمادگی در بنادر، مانور پدافند غیر عامل در بندر شهید رجایی برگزار شد

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، رئیس سازمان پدافند غیر عامل در مراسم توجیهی این مانور با اشاره به تأکیدات مقام معظم رهبری در جهت آمادگی همیشگی برای مقابله با تهدیدات گفت: در تهدیدات امروز نسبت به گذشته تحولی مشاهده می‌شود، به طوری که هدف این تهدیدات از بخش‌های نظامی به غیرنظامی تغییر پیدا کرده است. غلامرضا جلالی افزود: باید با فرهنگ‌سازی در کشور، تمام مردم آمادگی مقابله با تهدیدات را داشته باشند. وی از مراکز تصمیم‌گیری، ارتباطات، زیرساخت‌های صنعتی و تولیدی، روحیه و فرهنگ و اجزا به عنوان ۵ حلقه استراتژیک در هدف‌گیری جنگ‌های اخیر اشاره کرد و گفت: پدافند یک سیاست دائمی و همیشگی است و کشورهایی که در معرض خطرات دائم قرار دارند تلاش می‌کنند تا آمادگی لازم در جهت مقابله با این خطرات را داشته باشند.

جلالی خاطرنشان کرد: سیاست کلی پدافند غیر عامل اقدامات غیرمسلحانه در پاسخ به ۵ موضوع کاهش آسیب‌پذیری زیرساخت‌ها، افزایش پایداری، تسهیل مدیریت بحران، تداوم خدمات ضروری و بازدارندگی دفاعی می‌باشد. وی با تأکید بر لزوم مطالعه در جهت کاهش آسیب‌ها، خواستار توجه جدی در این زمینه شد.

معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این مراسم با اشاره به اهمیت آمادگی نیروها در جهت مقابله با هرگونه خطرات احتمالی گفت: بر همین اساس دستورالعمل جدی و لازم‌الاجرا تهیه و برای بنادر ارسال شده که طی آن از بنادر خواسته شده در همه طراحی‌ها پدافند غیر عامل دیده و اجرا شود. دکتر علی طاهری در ادامه افزود: بنادر جز لایه‌های اولیه حساسیت قرار دارند و باید مراقبت‌های لازم در این زمینه صورت گیرد. وی در این حال از آمادگی این سازمان در اجرای دستورالعمل‌های مربوط به پدافند غیر عامل خبر داد و افزود: لزوم آمادگی در سطح بنادر قادر خواهد بود آسیب‌های خطرات احتمالی را کاهش دهد. مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز در این مراسم از بندر شهید رجایی به عنوان نقطه حساس و حیاتی در اقتصاد کشور یاد کرد و گفت: توجه به ایمنی در بنادر یک اصل پذیرفته شده است و باید تمامی مواردی را که مرتبط با ایمنی است در نظر گرفت. محمد رضا اشکرز در ادامه افزود: یکی از موارد مهم در طراحی پروژه‌ها توجه به مباحث پدافند غیر عامل است که براساس برنامه‌ریزی سازمان، در سطح همه بنادر باید مدنظر قرار گرفته شود. وی سطح ایمنی را در بندر شهید رجایی مطلوب عنوان کرد و گفت: با بهره‌گیری از امکانات شرکت‌های خصوصی و برنامه‌ریزی‌های انجام شده زمینه‌ای فراهم شده است که در صورت هرگونه اتفاقی، آمادگی مقابله با این خطرات وجود دارد.



ارگان‌های دریایی کشور اصلی اجتناب‌ناپذیر است. ولی نحوه ایجاد وحدت، باید به گونه‌ای باشد که تمرکز غیردلخواه و ناهمساز که در نهایت امر، موجب آشفته‌گی خواهد شد، ایجاد نگردد. اتحادی که از ترکیب عوامل و عناصر قدرت دریایی حاصل می‌شود باید به گونه‌ای باشد که همزمان با تحکیم قدرت دریایی از تمرکز بی‌رویه و غیرمنطقی آن جلوگیری نماید. علاوه بر این همان‌طور که دیدیم قدرت دریایی از دو بخش نظامی و غیرنظامی تشکیل می‌گردد که عبارتند از:

۱. بخش نظامی شامل:

الف) ناوگان نظامی (یگان‌های سطحی، زیرسطحی و پروازی... نداجا و ندسا)

ب) پایگاه‌ها و مناطق دریایی نداجا و ندسا

۲. بخش غیرنظامی شامل:

الف) ناوگان غیرنظامی (تجاری، صیادی، نفت‌کش)

ب) سواحل و بنادر حفاظت شده

ج) صنایع دریایی پویا

• لطفاً در خصوص دستاوردهای جدید نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و چگونگی تأمین امنیت سواحل و آبراهه‌های کشور بفرمایید، به صورت مختصر توضیح دهید؟

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران آمادگی کامل دفاع از مرز و بوم میهن اسلامی و توانایی برقراری امنیت در آب‌های منطقه را دارد. امروز نیروی دریایی با توجه به در اختیار داشتن نیروی انسانی الهی محور، ایثارگر، معتقد، مبتکر و بالیامن که آموزش‌ها و تاکتیک‌های متناسب با تهدیدات را فراگرفته و تجهیزات مدرن و موردنیاز خود را با بهره‌گیری از متخصصان توانمند ایرانی تهیه نموده، عملاً به خودکفایی آموزشی و تجهیزاتی دست یافته و توان بازدارندگی‌اش را در حدی که، هیچ دشمنی این اجازه را به خود نخواهد داد که به مرزهای آبی کشور نزدیک شود و به منافع نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در پهنه دریاهای تجاوز کند، نشان داده است.

در این راستا، ناوگان نظامی جنوب و پایگاه‌های جدید در نقاط مختلف سواحل دریای عمان از بندرعباس تا پسابندر را ایجاد نموده و با دانش و تجهیزات مدرن آمادگی کامل دارد با اتخاذ راهبرد دفاع فرامنطقه‌ای با تهدیدات مقابله کند و چنانچه دشمن خواست به منافع ملی ما تعرض کند قبل از رسیدن به تنگه راهبردی هرمز او را در اقیانوس هند و دریای عمان به قمر دریا خواهیم فرستاد.

امروزه در اکثر کشورهای پیشرفته دنیا وزارت دریاداری وجود دارد که بالاترین مرجع سیاست‌گذاری و اجرایی در امور دریایی می‌باشد، که متأسفانه در کشور، ما از آن بی‌بهره‌ایم. از نتایج این امر آن است که به طور مثال شاهد هستیم سازمان بنادر و دریانوردی زیرمجموعه وزارت راه و ترابری، کشتیرانی جمهوری اسلامی و ناوگان تجاری جزء وزارت بازرگانی، ناوگان نفتکش در وزارت نفت، ناوگان صیادی در مجموعه وزارت جهاد کشاورزی... و سازمان حفاظت محیط‌زیست تحت مسئولیت معاون رئیس‌جمهور انجام وظیفه می‌نمایند. در همین رابطه پیشنهاد می‌شود برای بخش غیرنظامی که شامل ناوگان‌های تجاری، صیادی، نفت‌کش و... و سازمان بنادر و دریانوردی است، وزارتخانه‌ای با عنوان وزارت دریاداری تشکیل شود که هماهنگ‌کننده کلیه ارگان‌های دریایی غیرنظامی کشور بوده و موجب ایجاد وحدت و انسجام بین عناصر غیرنظامی قدرت دریایی و همچنین هماهنگی با عناصر نظامی قدرت دریایی گردد. ■

هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی با تأکید بر توسعه فرهنگ دریامحور برگزار شد

برنامه‌ریزی بر مبنای مزیت

ابراهیم زارع

پیام رئیس‌جمهور

این راهبرد شروع یک استراتژی جدید، هماهنگ و همگون برای کشوری با ۵ هزار کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب است.

محمود احمدی‌نژاد رئیس‌جمهور در پیامی به همایش ارگان‌های دریایی "توسعه دریامحور" را حائز ویژگی‌هایی دانست که باعث می‌شود برنامه‌ریزی برای بهره‌گیری هر چه بیشتر از دریا فراهم و افق چشم‌انداز توسعه کشور با نگاه به دریا روشن‌تر شود. رئیس دولت نهم در بخش دیگری از این پیام، استراتژی دریامحور را سند جبران غفلت تاریخی عدم بکارگیری کامل از مزیت‌های موجود در دریا توصیف کرد و از کلیه دستگاه‌های مسئول کشور خواست تا هر چه سریع‌تر توسعه دریامحور در ابعاد مختلف آن تحقق یابد.

آنچه در پی می‌آید متن کامل پیام دکتر احمدی‌نژاد به جامعه دریایی است که توسط مدیرعامل سازمان بنادر قرائت شد:

هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور با شعار «توسعه دریامحور» فرصتی است مناسب جهت تدوین یک برنامه به منظور هماهنگی و تعامل ارگان‌های دریایی کشور و شروع یک استراتژی جدید، هماهنگ و همگون.

کشور بزرگ ایران با در اختیار داشتن بیش از پنج هزار کیلومتر مرزهای آبی در شمال و جنوب، دسترسی آسان به آب‌های بین‌المللی، قرار گرفتن در مجاورت غنی‌ترین مخازن نفت و گاز در عمق دریا، مالکیت جزایر متعدد در آب‌های جنوبی، دارا بودن ذخایر غنی آبیان دریایی و نیز در اختیار داشتن راهبردی‌ترین نقاط حیاتی جهان در قلمرو آبی تحت حاکمیت خود، دارای ویژگی‌ها و مزیت‌های بی‌شماری است.

این ویژگی‌ها موجب گردیده تا برنامه‌ریزی برای

جزئیات راهبرد کلان برای جبران غفلت تاریخی از استفاده کامل مزایای دریا در هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی در زیباکنار انزلی تشریح شد.

این استراتژی که به رویکرد "توسعه دریامحور" شناخته می‌شود، در حالی توسط معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی رونمایی شد که دکتر احمدی‌نژاد رئیس دولت نهم با ارسال پیامی به نشست زیباکنار و جامعه دریایی کشور، آن را فرصت مناسب و همگون برای تعامل ارگان‌های دریایی دانست و بر تحقق هر چه سریع‌تر آن در ابعاد مختلف تأکید کرد.

فرهنگ خشکی محور

به گزارش "بندودریا"، دکتر علی طاهری در مراسم آغاز به کار هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور با بیان اینکه این استراتژی را اولین بار، سال گذشته در شانزدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی در چابهار مطرح کرده است، گفت: تمام فکر، تراکم و توسعه به سمت پایتخت و مرکز کشور است و سواحل شمال و جنوب کشور تقریباً از توسعه‌یافتگی بی‌بهره‌اند. رویکردها و سیاست‌هایی در گذشته بوده که ما را به سمت خشکی کشانده و از دریا و فعالیت‌های مرتبط با آن بی‌بهره ساخته است.

معاون وزیر راه اضافه کرد که در اکثر مناطق دنیا چه در آفریقا یا آمریکا، مجاورت با آب‌های آزاد یکی از عوامل مهم توسعه است و شهرها و مناطق ساحلی توسعه‌یافته‌تر و به لحاظ جمعیت و فعالیت متراکم‌ترند، اما در ایران این تراکم جمعیت در نواحی ساحلی دیده نمی‌شود، این مسئله را ناشی از غفلت تاریخی استفاده از دریا در کشور دانست و دلایل آن را در سیاست پنهان استعماری برشمرد و گفت: این غفلت در طول تاریخ بوده

بهره‌گیری هر چه بیشتر و بهتر از این نعمت الهی فراهم و افق چشم‌انداز توسعه کشور، با نگاه به دریا روشن‌تر شود و مسیر دسترسی به هدف قدرتمندترین و ثروتمندترین کشور منطقه در کلیه ابعاد آسان‌تر و سریع‌تر طی شود.

صنعت حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، صنعت ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل و ساخت سکوهای نفتی، شیلات و صید آبیان دریایی، خدمات دریایی قابل ارائه به هزاران کشتی در منطقه، آموزش‌های تخصصی دریایی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی، تنها نمونه‌هایی است که در صورت توجه به آن امکان فعالیت هزاران نفر از جوانان این مرز بوم را فراهم می‌آورد.

اینک در آستانه تهیه برنامه پنجم توسعه، مناسب‌ترین فرصت در اختیار برنامه‌ریزان قرار گرفته است تا با توجه کامل به دریا و اتخاذ راهبرد کلان توسعه دریامحور و تدوین سند جامع دریایی کشور به منظور بهره‌گیری مناسب از حوزه‌های مختلف مرتبط با دریا، به جبران غفلت تاریخی عدم بکارگیری کامل از مزیت‌های موجود در دریا بپردازیم و کشور را از موهبت‌های این نعمت عظیم خدادادی بهره‌مند نماییم.

این جانب از کلیه دستگاه‌های مسئول کشور می‌خواهم با همت بلند و عزم راسخ، در راستای توسعه ناوگان دریایی در ابعاد کمی و کیفی، ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، توسعه همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه با کشورهای منطقه و جهان، ارتقای جایگاه کشور در مجامع بین‌المللی و نیز توسعه هر چه بیشتر آموزش‌ها، صنایع و خدمات مرتبط با دریا و دریانوردی همت خود را بکار گیرند تا هر چه سریع‌تر، توسعه دریامحور در ابعاد مختلف آن تحقق یابد.

توفیق همه شما را در دستیابی به این اهداف در راستای عزت و اقتدار ایران اسلامی از خداوند بزرگ خواستارم.



دکتر علی طاهری: سیاست گذاری و برنامه ریزی براساس مزیت دریاها در تمام فعالیت های دریایی، هدایت جمعیت و فعالیت ها به سمت سواحل و بهبود ساماندهی فضای کشور به سمت آمایش سرزمین با محوریت دریا و اقتدار دریایی و حضور توانمند در تمام زمینه ها از اصول محقق شدن شعار توسعه دریامحور است.

مراکز مهمی به سمت هدف موردنظر و شروع توسعه باشند.

اقدامات حاکمیتی، زمینه ساز توسعه به گفته معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر، ارتباط با کمیسیون امور زیربنایی و تولیدی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام، حمایت از تشکیل فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی و ظرفیت سازی در سواحل و بنادر کشور با حداکثر

دریایی و حضور توانمند در تمام زمینه ها از اصول محقق شدن شعار توسعه دریامحور است. وی با بیان اینکه لازم است سازمان بنادرودریانوردی نوعی استراتژی فعال در زمینه توسعه دریامحور داشته باشد، اضافه کرد: استراتژی فعال باید آن گونه باشد که بر مبنای آن بتوان به سمت جلو حرکت کرد و در برابر عوامل بازدارنده و تهدیدها سر تسلیم فرود نیاورد. مدیرعامل سازمان بنادرودریانوردی در بیان پارامترهای استراتژی فعال سه عامل "تبیین نقش و سهم فعلی دریا در توسعه پایدار کشور"، "شناساندن توانمندی ها و مزیت های دریا به اقشار مختلف مردم و مسئولان و هدایت مجموعه مدیریت کشور به سمت مسائل دریایی" و "تعیین جایگاه دریا در تحقق سند چشم انداز ۱۴۰۴ و ارتقای مهم آن در برنامه پنجم توسعه" را برشمرد.

بنادر به مثابه نقاط توسعه

دکتر طاهری با بیان اینکه چنانچه بنادر به عنوان نقاط توسعه مطرح شوند، به واسطه مزیت های آنان، می توانند به عنوان مخاطبان توسعه و استراتژی مدنظر قرار گیرند، تأکید کرد: اگر تعداد کل بنادر کشور را، (کوچک و بزرگ) با کاربردهای مختلف تجاری، صنعتی، صیادی و مسافری، ۳۴۸ بندر برآورد کنیم، تک تک این بنادر می توانند

و مربوط به یک یا چند دولت نیست. به طوری که استعمارگران با استفاده از عدم آگاهی مردم و دولتمردان، فرهنگ خشکی محور و دور نگاه داشتن از مجاورت با آب ها را به عنوان یک سیاست پنهان در دستور کار داشتند.

حمله به استراتژی دشمن

مدیرعامل سازمان بنادرودریانوردی در بخش دیگری از سخنانش، از تدوین استراتژی مقابله در برابر استراتژی مشترک و محدودساز استعمارگران در دسترسی ملت ها و دولت ها به دریا خبر داد و اظهار داشت: برای موفقیت در برنامه ریزی ها باید استراتژی مقابله تدوین شود، که این مهم تنها با توسعه دریامحور امکان پذیر است. البته در جهت اجرای توسعه دریامحور و مقابله با استراتژی کشورهای استعمارگر، لازم است نگرش ها و قواعد موجود تغییر کند و پیش زمینه های توسعه فراهم شود.

اصول سه گانه دریامحوری بر پایه استراتژی فعال

علی طاهری سپس به سه اصل، تحت عنوان دکترین توسعه دریامحور پرداخت و گفت: سیاست گذاری و برنامه ریزی براساس مزیت دریاها در تمام فعالیت های دریایی، هدایت جمعیت و فعالیت ها به سمت سواحل و بهبود ساماندهی فضای کشور به سمت آمایش سرزمین با محوریت دریا و اقتدار

دکتر علی طاهری: لازم است دید خود را نسبت به دریا عوض کنیم و با سعی و کوشش فراوان به آهنگ رشد و شکوفایی دست یابیم.

توان عملیاتی شامل برنامه‌های زیربنایی علمی و اجرایی از جمله اقدامات سازمان بنادر در راستای استراتژی فعال بوده است.

دکتر علی طاهری در ادامه به اقدامات حاکمیتی سازمان بنادر جهت زمینه‌سازی تحقق استراتژی توسعه دریامحور پرداخت و با اشاره به طرح ملی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM)، اهداف این طرح را ایجاد زمینه برای توسعه اقتصادی از طریق گسترش استفاده‌های مناسب از نواحی ساحلی و دریایی، ایجاد زمینه برای بهره‌برداری مناسب از ظرفیت‌ها در حد توان بوم‌شناختی منطقه ساحلی با هدف توسعه پایدار، ایجاد هماهنگی در فعالیت‌های دستگاه‌های بخشی و دیگر دست‌اندرکاران نواحی ساحلی دریایی و حفاظت از محیط‌زیست و تنوع زیستی در نواحی ساحلی و دریایی و جلوگیری از تخریب منابع طبیعی خواند.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی طرح ملی مانیتورینگ و مطالعات مدلینگ سواحل کشور، شبیه‌سازی ریاضی امواج دریاهای جمهوری اسلامی ایران، کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی و ساحلی و سرویس کنترل ترافیک دریایی را از دیگر اقدامات حاکمیتی سازمان در راستای بسترسازی توسعه دریامحور قلمداد می‌شود. دکتر طاهری در خصوص سرویس کنترل ترافیک دریایی (VTS) اظهار داشت: الان در وضعیتی هستیم که تمام آب‌های تحت حاکمیت کشور در کنترل دقیق است و تردد کلیه کشتی‌ها، مانیتور می‌شود. به طوری که این سیستم قابلیت پوشش راداری و مخابراتی مناطق موردنظر با قابلیت آشکارسازی اهداف کوچک به ارتفاع یک متر با سطح مقطع راداری شش مترمربعی تا برد ۸ مایل دریایی و اهداف بزرگ‌تر با سطح مقطع راداری ۳۰۰ مترمربعی تا برد ۲۰ مایل دریایی در شرایط جوی مختلف را دارد.

دکتر طاهری در پایان با تأکید بر اینکه بهترین راه پیش‌بینی آینده، ساختن آن است، افزود: لازم است دید خود را نسبت به دریا عوض کنیم و با سعی و کوشش فراوان به آهنگ رشد و شکوفایی دست یابیم.

اگر محیط‌زیست دریایی و ایمنی قربانیان بحران‌های اخیر باشند همه ما بازنده خواهیم بود

متن کامل پیام دبیرکل آیمو به همایش ارگان‌های دریایی

معاون محترم وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، اعضای پارلمان و کارکنان شرکت‌ها و ارگان‌های دریانوردی، خانم‌ها و آقایان، مراتب خرسندی خود را از این همایش برجسته ملی ارگان‌های دریایی، که سالیانه در کشورتان، جمهوری اسلامی ایران، برگزار می‌شود، ابراز می‌دارم. از اصطلاح قدیمی (عاقبت به خیر باشید)، بسته به دیدگاه فرد به زندگی، می‌توان تلقی خوش‌آیند یا ناخوش‌آیند داشت. به ندرت زمانی جذاب‌تر از امروز می‌توان یافت که دنیا در آن با مشکلات پیچیده و به هم پیوسته‌ای چون: تهیه غذا، حفاظت از محیط‌زیست، بازسازی زیرساخت‌های مالی که سعادت ما به آن وابسته است، مواجهه بوده باشد.

چه کسی می‌توانست سال گذشته، در همین موقع پیش‌بینی کند که چشم‌انداز مالی ۲۰۰۸ این‌گونه وخیم بشود؟ بحران مالی و اعتباری به وجود آمده که فعلاً سراسر جهان را فراگرفته، اکثر مردم را تحت تأثیر قرار داده و تنها معدودی از آن‌ها، اگر بتوانند، از پیامدهای آن ایمن خواهند بود. کشتیرانی نیز از این بحران ضربه خورد و رکود در این بازار نیز آشکار شده است. به نظر می‌رسد که اقتصاد جهانی تا قبل از رسیدن به دوران شکوفایی یا احیا مواجهه با شرایط بحرانی اجتناب‌ناپذیر باشد.

بنابراین، متقاضی است که در هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی کشور، بر روی مدیریت منابع، در دریا، بنادر، سواحل یا خدمات پشتیبانی تمرکز کنید. هنگامی که منابع کمیاب می‌شوند، اهمیت مدیریت مؤثر آن‌ها بیشتر می‌شود. شما در این همایش راجع به چالش‌های متنوعی بحث می‌کنید و مطمئناً سالی پر از چالش نه تنها برای جامعه دریایی ایران بلکه برای کل جهان در پیش‌رو است. جدای از تأثیر عالم‌گیر وضعیت مالی جهان، جامعه کشتیرانی مجبور خواهد بود که با مسائل مربوط به خودش برخورد نموده و راه‌های تبدیل چالش‌ها به فرصت‌ها را پیدا کند. حداقل در بین این راهکارها، به دنبال این خواهد بود که چه طور می‌تواند کمک مثبت و معنادار را به مقابله با تغییرات آب و هوایی ناشی از گرم شدن زمین بنماید و بر کمبود پیش‌بینی شده نیروی انسانی مناسب و مجرب جهت مدیریت ناوگان تجاری جهانی غلبه نماید.

این‌ها از جمله مسائل بسیاری هستند که آیمو هم به عنوان سازمانی با وظیفه ایجاد و ارتقای چارچوب قانون‌گذاری و مسئول شکوفایی کشتیرانی به عنوان یک جزء سازنده امن، ایمن و کارآمد و دوست‌دار محیط‌زیست در بدنه زیرساخت حمل‌ونقل جهانی به آن می‌پردازد. از جمهوری اسلامی ایران که از زمان عملیاتی شدن آیمو، در ۱۹۵۸، به عضویت آن درآمد و به خاطر نقشی که در فعالیت‌های آیمو داشته، تشکر می‌کنم و مطمئنم که به همکاری و کمک مثبت و ارزشمند خود، به تلاش‌های بین‌المللی که در راستای تحقق اهداف سازمان (آیمو) صورت می‌گیرد، ادامه خواهد داد.

در پایان، برای همه شما در این همایش آرزوی موفقیت نموده و امیدوارم که این زمانه آشفته، باعث کمرنگ شدن تلاش برای ارتقای کیفیت کشتیرانی نشود. اگر ایمنی و محیط‌زیست دریایی قربانیان بحران‌های اخیر باشند، همه ما بازنده خواهیم بود. حتی بالاتر از آن، من معتقدم آن‌هایی که قصد پایبندی به استانداردها را دارند و آن‌هایی که قصد ارائه کیفیت به مشتریان‌شان را دارند، از این بحران سربلند بیرون آمده و عاقبت به خیری برای آن‌ها اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

اولویت‌های یکساله جامعه دریایی نگاهی به قطعنامه هفدهم

سند فرادست یک ساله جامعه دریایی کشور با تأکید بر تأمین منابع مالی پروژه‌های توسعه‌ای، تدوین استراتژی توسعه دریامحور، فعال‌سازی کمیته اشاعه فرهنگ دریایی و تأسیس مجمع توسعه دریامحور با هدف تغییر برنامه‌های راهبردی خشکی به دریا صادر شد.

به گزارش خبرنگار بندرودریا، قطعنامه هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی در حالی به توافق و تصویب سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی و غیردولتی

حاضر در این گردهمایی دو روزه رسید که این سند بالادستی مبتنی بر سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و قانون برنامه چهارم توسعه جمهوری اسلامی ایران و اولویت‌های پیشنهادی جامعه دریایی کشور است.

قطعنامه همایش هفدهم به جز موارد گفته شده، حاوی نکات دیگری است که در ۱۷ بند به امضای مدیران دریایی رسیده به طوری که اجرای مقررات و کنترل آلودگی ناشی از شناورها، معافیت کشتی‌های خریداری شده از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی، تعامل سازنده با



۳-۳- تعامل بین بخش دریایی و وزارت آموزش و پرورش.

۳-۴- معافیت کامل کارکنان دریانورد از پرداخت مالیات حقوق.

۳-۵- تأمین کلیه هزینه‌های آموزش و تربیت دریانوردان ایرانی توسط دولت.

۳-۶- پذیرش چارچوب‌های کنوانسیون STCW توسط کمیته علوم و فنون دریایی وزارت علوم (در قالب دوره‌های کارشناسی).

۳-۷- ضرورت و فوریت الحاق به مقاله‌نامه یکپارچه کار دریانوردی ۲۰۰۶.

۳-۸- شناسایی و امکان‌سنجی کار در خشکی برای دریانوردانی که بیش از ۱۵ سال سابقه فعالیت دارند.

۳-۹- امکان‌سنجی حمایت مالی سازمان بنادر و دریانوردی در ارائه طرح‌های آموزشی دریایی و بندری توسط بخش خصوصی.

۴- با عنایت به ضرورت توسعه و اشاعه فرهنگ دریایی در کشور از دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور درخواست می‌گردد ضمن پذیرفتن مسئولیت کمیته اشاعه فرهنگ دریایی کشور مستقر در سازمان بنادر و دریانوردی، فعال‌سازی آن کمیته را با جلب همکاری و مشارکت جامعه دریایی کشور و حمایت از صنایع وابسته به آن و ارتقای سطح فرهنگ عمومی و اتخاذ تدابیر مناسب جهت گسترش مناسبات و موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی به عمل آورد.

۵- با عنایت به هزاران کیلومتر ساحل و قلمرو وسیع آب‌های تحت حاکمیت در شمال و جنوب کشور و عدم شکل‌گیری جایگاه شایسته دریا در رشد و توسعه کشور و با توجه به غفلت تاریخی در طول چندین سده گذشته و ضرورت تغییر برنامه‌های راهبردی از خشکی به دریا در جهت سرعت بخشیدن به تحقق چشم‌انداز ۱۴۰۴ و پس از آن تبدیل ایران به قدرت اول منطقه از دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی خواسته می‌شود با مشارکت کلیه ذی‌نفعان، مجمع توسعه دریامحور را تأسیس و اجرایی نماید.

۶- با نگرش حساسیت‌های زیست‌محیطی دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان به منظور کاهش آلودگی‌های ناشی از منابع آلاینده در خشکی و دریا و همچنین با توجه به ضرورت اقدام عاجل ملی و منطقه‌ای به منظور مرتفع نمودن مشکلات زیست‌محیطی دریاها و مذکور و دستیابی به توسعه پایدار زیست‌محیطی مقرر گردید.

۱-۶- نظارت مؤثر بر اجرای مقررات و کنترل آلودگی ناشی از شناورها.

۲-۶- گسترش تأسیسات دریافت آب توازن در بنادر کشور.

هزینه‌های بندری.

۶-۱- توسعه ترانزیت و ترانشیپمنت از کشور.

۷-۱- بهره‌مندی کارگاه‌های تعمیراتی و سازنده قطعات، ملزومات، تجهیزات و سایر اقلام مصرفی صنایع دریایی ایران از بارانه‌های خاص دولتی و یا صندوق‌های ذی‌ربط.

۲- جامعه دریایی کشور با توجه به تحولات گسترده و عظیم در سطح جهان و افزایش مستمر سهم دریا از مبادلات جهانی و ضرورت آمادگی همه جانبه برای هماهنگی و همسویی جامعه دریایی کشور با این تحولات و آمادگی مقابله با مشکلات و موانع پیش‌روی، مهم‌ترین امر را ارتقای همفکری و هماهنگی هر چه بیشتر در برنامه‌ریزی‌ها و انسجام بین ارگان‌های دریایی دانسته و ضمن تأکید بر ضرورت همسویی بخش دریایی کشور و سایر بخش‌های مرتبط بر ارتقای سطح کیفی و کمی دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور به عنوان اتاق فکر و جمع‌کننده نظرات و دیدگاه‌های جامعه دریایی کشور در تدوین استراتژی توسعه دریا محور جهت برنامه پنجم توسعه کشور تأکید می‌نماید.

۳- با تأکید بر اهمیت نقش و جایگاه ویژه نیروی انسانی متخصص در توسعه دریایی و با تقدیر از کارگروه توسعه منابع انسانی، دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور جهت حل و فصل نسبی مسائل گسترده این بخش، از کارگروه فوق درخواست می‌گردد، موارد ذیل را مورد پیگیری و حل و فصل نهایی قرار دهد.

۱-۳- تمدید مدت و افزایش سهمیه اختصاصی در چارچوب ماده ۹ قانون نظام وظیفه مبتنی بر جذب و بکارگیری فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی به جای دوره خدمت سربازی.

۲-۳- توسعه و تقویت نظام آموزشی دریانوردی در مقاطع متوسطه و کاردانی و ارتقای کیفی آن.

فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی، لزوم تشکیل خوشه دریایی ایران با محوریت بنادر و خطوط کشتیرانی، توجه به مفهوم بنادر نسل سوم و عوامل ارزش‌آفرین در بنادر و تأکید بر ساخت‌وسازهای دریایی توسط کلیه ارگان‌های دریایی کشور از اهم مصوبات گردهمایی زیباکنار بوده است. آنچه در پی می‌آید، اولویت‌های جامعه دریایی کشور طی یک سال آینده است:

۱- با عنایت به تشدید و پیش‌بینی استمرار بحران اقتصادی جهان در طول سال ۱۳۸۸ و به منظور حمایت از کلیه ذی‌نفعان جامعه دریایی کشور با رویکرد استفاده از یک بسته پیشنهادی ویژه در جهت حل و فصل همه جانبه این چالش و با تأکید بر ضرورت مدیریت صحیح و بهره‌برداری از نقاط قوت موجود در کشور، کارگروه ویژه‌ای در دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور مرکب از نمایندگان ارگان‌های اصلی دریایی با دعوت از مسئولین و نمایندگان سایر مراجع ذی‌ربط جهت برنامه‌ریزی و اخذ تصمیمات و پیگیری لازم تا تحقق با اولویت موارد ذیل تشکیل گردد.

۱-۱- تأمین منابع مالی مورد نیاز جهت پیشبرد پروژه‌های توسعه‌ای شرکت‌های جامعه دریایی از طریق بانک‌ها و مؤسسات مالی خارجی.

۲-۱- انعکاس موضوع به مراجع ذی‌صلاح و پیگیری آن مبنی بر استفاده از منابع مالی داخلی و یا جایگزین در چارچوب سیاست‌های دولت تا دستیابی به نتایج عملی.

۳-۱- اتخاذ تمهیدات لازم جهت ترغیب و تشویق صاحبان کالای ایرانی برای حمل محمولات صادراتی و وارداتی توسط شرکت‌های داخلی اعم از خصوصی و عمومی.

۴-۱- ایجاد صنایع جدید با توجه به فرصت‌های پیش‌آمده مانند اسکرپ یارد و...

۵-۱- بررسی مجدد کارشناسانه عوارض و



تأکید و مقرر گردید. کار گروه امور بندری دبیرخانه مسئولیت مطالعه، امکان‌سنجی و تدوین راهکارهای اجرایی، ایجاد خوشه دریایی را در یکی از بنادر کشور با استفاده از توان مشاوره بخش خصوصی و همکاری و هماهنگی تمامی ارگان‌های دریایی تهیه و ظرف مدت شش ماه به دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور ارائه نماید.

۱۴- توجه به مفهوم بنادر نسل سوم و عوامل ارزش‌آفرین در بنادر برای فراهم ساختن زمینه‌های توسعه حمل‌و نقل، تولید و توزیع در آنها به عنوان ابزار توسعه تجارت، با استفاده مؤثر و هماهنگ از ظرفیت‌های بنادر، شریان‌های جاده‌ای و ریلی کشور برای بهبود نظام توزیع کالاهای داخلی و ارتقای جایگاه جمهوری اسلامی ایران برای توسعه کسب سهم مؤثر از بازارهای منطقه‌ای به ویژه در امر ترانزیت و ترانشیپ کالا و کانتینر با بکارگیری سازوکارهای مناسب حمایتی از سوی وزارت راه و ترابری، گمرک و مناطق ویژه و آزاد بندری با عنایت ویژه به اصلاحاتی که در قانون و مقررات گمرکی در پیش‌رو قرار دارد.

۱۵- تدوین برنامه راهبردی تبدیل جایگاه فعلی مباحثرتی- حاکمیتی بخش دولتی به نقش‌هدایتی- نظارتی و حاکمیتی) در تعامل با بخش خصوصی و حمایت از واگذاری فعالیت‌های ارگان‌های دریایی به بخش خصوصی با توجه به منطق روز بازار متناظر با سند چشم‌انداز و اصل ۴۴ قانون اساسی در تدوین و انعقاد قراردادهای فی‌مابین بخش‌های دولتی و خصوصی.

۱۶- تأکید بر اجرای کامل بند ۲۲ شرح وظایف مسئولیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی در مورد ساخت‌وساز تأسیسات دریایی توسط کلیه ارگان‌های دریایی کشور.

۱۷- تأکید بر پیگیری دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در مورد مفاد باقیمانده قطعنامه همایش‌های قبلی و برگزاری جلسات منظم شورای عالی مدیران ارشد دریایی کشور و درخواست از ارگان‌های دریایی و سایر متعاملین دریایی و سایر مراجع ذی‌ربط به منظور همکاری و مساعدت‌های لازم در این مورد و تعیین زمان، مکان و اعلام موضوع همایش هجدهم ارگان‌های دریایی کشور. ■

قانون توسعه و حمایت صنایع دریایی به منظور بهره‌مندی کارگاه‌ها و شرکت‌های دست‌اندرکار خدمات دریایی و تعمیرات شناورهای ساحلی و کشتی‌های اقیانوس‌پیما، امکان تأمین ۴۰ درصد از سرمایه آن‌ها از محل صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی فراهم آید و دبیرخانه تا اخذ نتیجه مؤثر در این خصوص اقدام و پیگیری نماید.

۱۰- با عنایت به ضرورت ارتقای سطح مدیریت دریایی کشور در جهت تغییر نگاه مدیران ارشد از خشکی به دریا، از دبیرخانه خواسته می‌شود موارد ذیل را پیگیری و اجرایی نماید.

۱-۱۰- پیگیری تشکیل کارگروه توسعه دریامحور در هیئت دولت.

۲-۱۰- تعامل سازنده با فراکسیون دریایی نمایندگان مجلس شورای اسلامی.

۳-۱۰- ارتباط پایدار و سازنده بین قوه قضاییه با ارگان‌های دریایی کشور.

۴-۱۰- تدوین دکترین توسعه دریامحور.

۱۱- مطالعه جامع و نیازسنجی کامل فنی، اقتصادی، اجتماعی، علمی دریاهای پیرامونی جهت تعیین نوع و تعداد شناور موردنیاز و درخواست از دولت محترم برای اعطای تسهیلات بلندمدت جهت توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌و نقل دریایی بار و مسافر توسط کارگروه تأمین منابع مالی دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور.

۱۲- پیگیری تحویل سوخت نیمه‌پارانه‌ای توسط کارگروه راهبری شناورهای دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور از شرکت پخش فرآورده‌های نفتی برای شناورهایی که از بنادر خلیج فارس و دریای عمان به بنادر حاشیه جنوبی تردد نموده و پس از انجام صادرات خدمات برای حمل بار به بندر دیگری در حاشیه جنوبی به ایران مراجعت می‌نمایند.

۱۳- به منظور ارتقای توان رقابت‌پذیری فعالیت‌های دریایی، افزایش تعامل و مشارکت ارگان‌های دریایی و همچنین استفاده بهینه از تمامی منابع و سرمایه‌های دریایی کشور، بر لزوم تشکیل خوشه دریایی ایران با محوریت بنادر و خطوط کشتیرانی

۳-۶- ارتقای تجهیزات و تأسیسات دریافت و پردازش مواد زائد ناشی از کشتی‌ها در بنادر.

۴-۶- تهیه بانک اطلاعاتی جغرافیایی منابع آلاینده محیط‌زیست ساحلی.

۵-۶- تهیه و بازنگری قوانین و مقررات ملی مرتبط.

۶-۶- ارتقای همکاری‌های ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی.

۷- با عنایت به اهمیت اجتماعی و اقتصادی بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی آبریزان، با هماهنگی و همکاری کارگروه شیلات و آبریزان، ترتیباتی اتخاذ گردد تا صنایع ساحلی و فراساحلی که فعالیتشان بعضاً به نوعی موجب تغییر در اکوسیستم دریایی می‌گردد، نسبت به جبران و بازسازی ذخایر و زیستگاه‌ها اقدام نمایند.

۸- ارگان‌های دریایی کشور از دولت و مجلس محترم خواستار است تا به منظور توسعه صنعت کشتی‌داری در کشور و جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در این امر و همچنین در جهت ارتقای اقتدار جمهوری اسلامی ایران در پهنه دریاهای، معافیت مالیاتی برای کشتی‌های نوساز و خریداری شده برای مدت ۱۰ الی ۱۵ سال با توجه به قانون مالیاتی سابق مصوب نماید از سویی با عنایت به قانون گمرکی که تجدید نظر شده و آماده جهت ارائه به مجلس محترم خواستاریم به منظور دستیابی به دورنمای سال ۱۴۰۴ موارد مشروحه زیر را در این قانون منظور نموده و موکول به آیین‌نامه دولتی ننماید.

۱-۸- معافیت کشتی‌های خریداری شده از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی.

۲-۸- معافیت قطعات یدکی و ماشین‌آلات مورد نیاز جهت بهره‌برداری و تعمیر و نگهداری در داخل کشتی و بدون انجام تشریفات گمرکی.

۹- تصویب دستورالعمل قانون توسعه صنایع دریایی و فعال شدن صندوق توسعه صنایع با تعیین هیئت مدیره و تکمیل بودجه صندوق به منظور پرداخت وام به متقاضیان خرید شناور و سرمایه‌گذاران در این امر در راستای توسعه دریا محور و اجرایی شدن

تصحیح

گزارش مندرج در ماهنامه فروردین‌ماه ۱۳۸۸، شماره ۲۲، تحت عنوان ده فرمان IMO آقای علی‌اکبر مرزبان نماینده دائم سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو می‌باشد.

عرضه یا تقاضا

به احترام برگزاری هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور

حمید ودادی



تقاضاها چه موارد و مصادیقی را تشکیل

می‌دهند؟

طبعاً، تقاضاها می‌توانند برخاسته از زمینه‌های متنوعی باشند، اما به طور کلی تقاضاها در چارچوب فعالیت ارگان‌های دریایی کشور به عناصر زیر تقسیم می‌شوند.

انواع تقاضاها:

۱. پوسته و پی‌دار (جاری)
۲. اقتضایی و موردی (متغیر)
۳. راهبردی (آینده‌گرا)
۴. بنیادی و توسعه‌ای (ثابت)

مثال‌ها و مصادیق

(۱) تقاضاهای پیوسته و پی‌دار (جاری)

ما دست‌آوردهای شگرف علم و دانش را بیش از آنکه مدیون مشاهده باشیم، مدیون تفکر خود هستیم. به عبارتی دیگر، مشاهدات نیز براساس رابطه‌سنجی علت و معلولی، که کاری فکری است به نتیجه می‌رسد.

تفکر، فرایندی عرضه‌کننده است و به دنبال طرح یک مسئله که از سیستم تفکر انسانی تقاضا می‌شود تا آن را حل کند، اتفاق می‌افتد. عرضه و تقاضا، نه فقط محدود به حوزه اقتصاد که مبحثی فرهنگی نیز می‌باشد، به عبارتی عرضه و تقاضا قاعده‌ای نظری با ماهیتی رفتارگرا برای ایجاد تعادل در مناسبات و تعاملات زندگی اجتماعی، شخصی و حرفه‌ای است.

چنانچه اجتماع ارگان‌های دریایی کشور را به مثابه یک محور فکری و یا یک جریان برای لابی و تبادل نظر تلقی کنیم، از آن چه می‌خواهیم (نوع و کیفیت و چیستی تقاضا) و این نهاد درباره خواست ما، چه فعلی را برمی‌گزیند (عرضه) و در این تعامل و برقراری رابطه، چقدر از عرضه و تقاضای ما را پوشش می‌دهد و چقدر از جمله مسائل پیش‌روی ما را تشکیل می‌دهند.

به نظر می‌رسد چنانچه این رویه تحلیل را به انگیزه‌ای برای دسترسی به انتظار موردنظر جامعه هدف (ارگان‌های دریایی کشور) تلقی کنیم، بهتر قادر خواهیم شد تا با کارآمدی بیشتری از این توانمندی در اختیار، بهره گیریم.

این نوع از تقاضاها، به طور عمده در زمینه موضوع‌هایی هستند که به لحاظ شکل و ماهیت خود پیوسته و پی‌دار و به صورت جاری همیشگی مطرح می‌باشند. ممکن است که به خاطر نوع فعالیت ارگان‌ها و یا جریان‌های تکاملی و توسعه‌ای فعالیت ارگان‌های دریایی، در شکل این نوع از تقاضاها، تغییری داده شود اما در بُعد ماهیتی، همان جوهره همیشگی را دربر دارند.

موضوع‌هایی همچون استخدام منابع انسانی، مالیات، بیمه، مسائل مبتلا به حمل‌ونقل دریایی (مثل امور گمرکی، پرچم، محیط‌زیست دریایی، عوارض)، حقوق و قوانین ملی و بین‌المللی و تعاملات کاری و حرفه‌ای میان سازمان‌ها با یکدیگر از یک‌سو (به مانند تعامل و همکاری بخش‌های دولتی و خصوصی در فعالیت‌های دریایی، شرکت‌های کشتیرانی با شرکت‌های صنعتی فعال در زمینه کشتی‌سازی) و یا بین سازمان‌ها با مراجع وزارتی (به مانند تعامل با مرجع دریایی کشور سازمان بنادر و دریانوردی و یا با وزارت صنایع و معادن، امور اقتصادی و دارایی، محیط‌زیست و...) از سوی دیگر، این دسته از تقاضاها را تشکیل می‌دهند.

۲) تقاضاهای اقتضایی و موردی (متغیر)

این نوع از تقاضاها، از جمله مصادیقی اقتضایی و موردی هستند که در تابعیتی از نوع فعالیت، سطح فعالیت، تغییر در فعالیت، زمان، شرایط کار داخلی، شرایط کار بین‌المللی، وضعیت اقتصاد بین‌المللی در بخش حمل‌ونقل دریایی، تغییر در الگوهای حمل‌ونقلی، رقابت، تغییر جهت بازارها، توسعه بنادر و... خود را نشان می‌دهند. به عنوان مثال و نمونه عینی می‌توان به شرایط رکود اقتصاد بین‌المللی در وضعیت حاضر اشاره کرد که به طور طبیعی با اثرگذاری بر حمل‌ونقل و خاصه حمل‌ونقل دریایی، تقاضای ویژه‌ای را برای اتخاذ سیاست‌ها و انتخاب راهکارهای مؤثر، پیش‌روی شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی داخلی و منطقه‌ای قرار می‌دهد. این شرکت‌ها و مؤسسه‌ها، تقاضا دارند تا همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، با توجه به مسائل قابل پیش‌بینی مبتلا به، طی بحث و گفت‌وگو، به پرسش‌های خود دسترسی یابند و به وجه "هماهنگ" استراتژی "هم‌پسته" و "هم‌عرض" و "هم‌پوشان" اتخاذ کنند.

از جمله‌ی دیگر این نوع از تقاضاهای اقتضایی و موردی می‌توان بر تلاش برای حل مسائل مشترک ارگان‌های دریایی تأکید کرد. مسائلی که در بازه‌های زمانی کوتاه‌مدت (بین یک تا ۱۲ ماه) و یا میان‌مدت (بین ۱۲ ماه الی ۳۶ ماه) بین ارگان‌های دریایی در خصوص تعاملات کاری و حرفه‌ای و تخصصی به وجود می‌آید. طبعاً چنین

موارد اقتضایی برحسب موارد و موضوع پیش می‌آیند اما حائز اهمیت هستند تا به عنوان یک نیاز (تقاضا) و به صورت کلاسه و طبقه‌بندی شده مطرح شوند و پاسخ و راه‌حل ارائه شده (آن چه که از سوی نهاد همایش عرضه می‌شود) با استنادها و تشخیص‌های کارشناسانه و مدیریتی، مبادرت به ارائه راه‌حلی جامع نماید تا موارد مشابه دیگر را نیز پوشش دهد.

همایش دوم که در روزهای اول الی سوم خرداد ماه ۱۳۶۹ در جزیره خارک (به میزبانی شرکت ملی نفت ایران) برگزار شد اختصاص به بررسی موضوع تلاش برای حل مسائل مشترک ارگان‌های دریایی کشور داشت و به وجه منطقی قصد آن داشت تا بر هماهنگی (یکی از موضوع‌ها)، که جوهر اصلی برگزاری این همایش بر آن استوار است، بپردازد.

۳) تقاضاهای راهبردی (آینده‌گرا)

این دسته از تقاضاها، براساس فرایند اتخاذ تصمیم برای وضع برنامه‌های استراتژیک (راهبردی) طرح می‌شود و انتظار است تا آنچه از حلقه‌های ارتباطی این فرایند که بین شرکت‌ها، ارگان‌ها، نهادهای دریایی کشور و سایر سازمان‌های اثرگذار (گمرک، بانک‌ها، بیمه، صنایع) بر فعالیت‌های دریایی، به عنوان مسئله و مشکل مطرح می‌شود، از طریق تبادل نظر و هماهنگی و به پشتوانه گرفتن تصمیم‌های کلان مدیریتی حل و فصل می‌شود. نمونه‌ای از جمله‌ی این نوع تقاضا را می‌توان برای موضوع‌هایی چون: اتخاذ تصمیم برای برخورداری از جریان توسعه بر محور دریا (موضوع کلیدی و محوری همایش هفدهم) و یا توسعه اقتصادی-سیاسی در پهنه دریاها در سایه هماهنگی و همکاری (موضوع کلیدی و محوری همایش نهم) جستجو کرد.

۴) تقاضاهای بنیادی و توسعه‌ای (ثابت)

این دسته از تقاضاها متعلق به فرایندهای درون مجموعه‌ای است. به عبارتی اگر فرایند قبل از (تقاضاهای راهبردی-آینده‌گرا)، در ارتباط با تقاضاهایی بود که بین سازمان‌ها مطرح می‌شد، این فرایند (تقاضاهای بنیادی و توسعه‌ای)، نوعی از تقاضا را مطرح می‌دارد که به وسیله یک سازمان (ارگان دریایی) ارائه می‌شود.

در این فرایند، یک ارگان دریایی، خواستار وضع برنامه‌ای برای گسترش بنیادین و توسعه درون مجموعه‌ای خود است و در این زمینه، تقاضاهایی داشته که با مراجعه معمولی اداری، با چالش‌های ویژه‌ای مواجه شده که رفع آن چالش‌ها، نیازمند یک رسیدگی "فرامراجعه‌ای معمولی اداری" است که از طریق هماهنگی درون مجموعه‌ای و در حضور عناصر مرتبط (مرجع

دریایی کشور- سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر سازمان‌ها) با موضوع، حل و فصل خواهد شد. به عبارتی، این نوع از تقاضاها، بازگشت به رفع چالش‌هایی دارد که یک سازمان، در مسیر توسعه خود با آن‌ها مواجه شده و انتظار دارد تا از طریق مسیرهای مدیریتی (چنانچه بر اثر تصمیمات مدیریتی با مشکل روبه‌رو شده باشد) یا از طریق مسیرهای کارشناسی (چنانچه بر اثر تبعات و رویکردهای استنباطی و برداشت از قانون با مشکل روبه‌رو شده باشد) رفع مانع شود.

نقش همایش برای طرح تقاضاها و رسیدگی به آن‌ها، چیست؟

در این خصوص، همگان اتفاق نظر دارند که اصلی‌ترین محور و کانونی‌ترین علت وجودی همایش، همانا وجه هماهنگی آن است. این مفهومی وسیع دامنه و ماهیتی محتوایی است که اساساً تداوم این همایش نیز (در کنار بسیاری از علل دیگر) به آن وابسته است.

روشن است که ارگان‌های دریایی، به عنوان سازمان‌هایی هستند که در حوزه فعالیت سازمان‌های دیگری فعالیت می‌کنند. این چرخه، چرخه‌ای است که به صورت پیوسته فعال است و بنابراین، وجه هماهنگی آورنده همایش، همیشه مورد تأکید ارگان‌های دریایی است.

ارگان‌های دریایی به صورتی پویا، همیشه در چرخه‌ای از تبادل مسائل بنیادین خود با سازمان‌های هم‌عرض، نهادهای مالی، گمرکی، بیمه‌ای، قانون‌گذاری (قوه مقننه)، صنعتی (وزارت صنایع و معادن، سازندگان کشتی)، قضایی (قوه قضاییه) و سیاست‌های اجرایی (قوه مجریه) هستند و بنابراین نیاز دارند تا در چارچوب اقدامات کارشناسی دبیرخانه همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، مسائل‌شان جمع‌بندی، طبقه‌بندی، ره‌گیری و با ارجاع به مراکز مرتبط و کارشناسی، پاسخ داده شوند. ارگان‌های دریایی هر یک و با هر دامنه فعالیت، از حیث مسائل کاری، دانشی، فنی و مهندسی، حقوقی و... وابستگی متقابل دارند.

تعمیم درک متقابل و آگاهی متناسب با موضوع دریانوردی، امور دریایی و بندری، مسائل حقوقی، مالی-فنی-مهندسی، آموزشی، مسائل ایمنی، زیست‌محیطی، بیمه دریانوردان، شناورها و... از جمله تقاضاهای اولیه است که متأسفانه به لحاظ وجود شناخت اندک و ضعیف از فعالیت‌های دریایی کشور (و مسائل وابسته به آن) و فرهنگ آن، هنوز تا رسیدن به سطح مناسبی از داشته‌های قانونی، حقوقی، اداری، بیمه‌ای و... منطبق با سطح تقاضاها، فاصله بسیار وجود دارد.

و ساختاری آگاه، آگاهی‌آورنده و آگاهی‌بخش برای دستیابی به بازدهی‌های مورد نیاز برای حل و فسخ مسائل نیازمند به تفکر جمعی و هماهنگی مدیریتی است.

به این ترتیب قابل اطمینان خواهد بود که با درک متقابلی که بین ارگان‌های دریایی و سازهای هم‌عرض (فضاهایی که فعالیت ارگان‌های دریایی، در آنجا نیز جاری و یا با آن‌ها در رابطه است) پدیدار می‌شود، همواره سبب خواهد شد تا اعضای مجموعه در مسیر تعمیق ارتباط خود با یکدیگر گام بردارند چرا که احساس می‌کنند حل مسائل فی‌مابین آنان از طریق وجود یک بستر هماهنگی‌کننده امکان‌پذیر است.

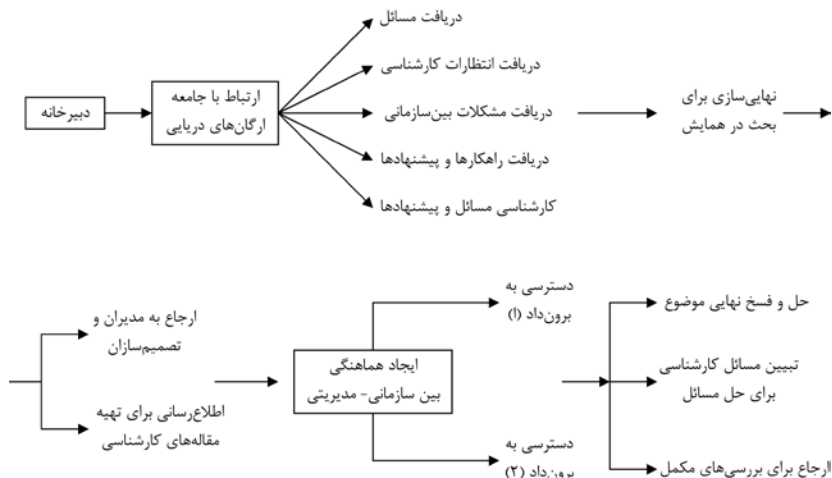
به طور قطع، وجود ماهیت و مفهوم هماهنگی علت اولیه و بنیادی برگزاری همایش را عرضه می‌کند، قادر خواهد بود تا بر توسعه محتوای ارتباطات که از طریق طرح مسائل و مشکلات (تقاضاها) ایجاد خواهد شد، بیفزاید.

فرایندهای اجرایی در راستای الگوی پیشنهادی

طی این روند، هر همایش حلقه‌ای از زنجیره به هم پیوسته همایش‌های برگزار شده گذشته با همایش‌های آینده خواهد بود. اقدام‌هایی که در این خصوص صورت می‌پذیرد، استوار بر همکاری نزدیک، مستقیم و میدانی دبیرخانه با جامعه ارگان‌های دریایی است. از طریق این همکاری فرایند فوق دنبال می‌شود:

نتیجه

حاصل نهایی از جاری‌سازی این الگو، اقدام برای بسترسازی با هدف توسعه زیرساخت‌ها برای موضوع هماهنگی و تعامل میدانی بین ارگان‌های دریایی و نهادها و سازمان‌های مرتبط و تکمیل حلقه‌های ارتباطی درون‌سازمانی است. البته آنچه که انتظار است دسترسی به فرایندهای رفتاری تازه و نوین، به پشتوانه سنت نیکو همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور و پیشینه پراچ آن، برای پاسخ به تقاضاهای جدید است. به طور قطع براساس اهتمام و تعهدی که در مجموعه ارگان‌های دریایی کشور و سازمان بندرودریانوردی سراغ است، همیشه رویه‌های کمال‌گرا مورد دقت قرار می‌گیرند. توفیق دست‌اندرکاران و برگزارکنندگان، منابع مدیریتی و اجرایی و دبیرخانه محترم، که در تمامی ادوار هفده‌گانه تلاش مجدانه داشته‌اند، آرزومند است. این همایش، توانمندی گران‌قدری است که به هر زمان و مکان باید که حضورش را احترام نهاد و پاسداری از آن را به عنوان یک وظیفه ملی تلقی کرد. ■



برون‌داد ۱: ارائه دیدگاه‌های کارشناسی که توسط مؤلفین مقاله‌ها و در خصوص مسائل و مشکلات طرح شده است. شامل طرح مسئله، بررسی کارشناسی و ارائه راهکارهای پیشنهادی
برون‌داد ۲: بحث پنل برای ارزیابی طرح از این حیث که تعامل و ارتباط آن با جوانب قانونی، سازمانی و اجرایی چگونه است.



اثربخش خواهد بود چرا که به عنوان کانونی کارگشا، هماهنگی‌کننده و در جهت تأمین ایده‌آل‌های مورد انتظار، فعالیت دارد. همچنین می‌توان پذیرفت که هر قدر ارگان‌های دریایی، همایش را به عنوان محور و مکانیزمی برای رسیدن به هماهنگی‌های درون‌مجموعه‌ای با سایر سازمان‌ها و فضاهایی که به نحوی فعالیت‌شان نیز مرتبط با آن‌ها می‌شود بدانند، آن همایش اثربخش‌تر خواهد بود. بنابراین، چنین تعریفی از همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی ما را به این مفهوم نزدیک می‌سازد که همایش، یک سیستم همکاری و هماهنگی‌آور است و آینه شفافی است برای انعکاس هنجارهای فرهنگی جامعه دریایی (متولیان، ارگان‌ها، نهادها، شرکت‌ها)، در چارچوب فعالیت‌های دریایی، بندری، دریانوردی، صنعتی و آموزشی و خدماتی وابسته به دریا. همایش هماهنگی، منبعی برای ارگان‌هاست

به طور طبیعی، تعیین و انتخاب واژه هماهنگی در عنوان موضوع همایش بی‌دلیل صورت نگرفته است، چرا که، ایجاد زمینه برای درک متقابل، بر اثر شکل‌گیری یک هماهنگی، برای کسب آگاهی از مسائل و مشکلات متقابل، اتفاق می‌افتد.

پیشنهاد بر استقرار در موقعیت هماهنگی آور (الگوی مبتنی بر هماهنگی و رضایت)

یکی از راه‌های دسترسی به "اهداف همایش" و "اهداف ارگان‌های دریایی" آن است که همایش و فرایندهای آن را (فرایند موضوع، فرایند پنل‌ها، فرایند مقاله‌های کارشناسی، فرایند مباحث) به عنوان محورها و مکانیزمی بدانیم که اعضا، به گونه‌ای رفتار می‌کنند که بتوانند با استفاده از محورها و مکانیزم‌ها به هدف‌های خود دست یابند. از این دیدگاه که به موضوع بنگریم؛ همایش



صبح بخیر خزر

ابراهیم زارع

اتحاد در اولین اجلاس مدیران بنادر حاشیه خزر



تسهیل قوانین حمل و نقل

مدیرعامل سازمان بنداردوردریانوردی با کاربردی خواندن نشست مدیران بنادر خزر، دو هدف عمده برای اجلاس انزلی برشمرد و گفت: به دنبال این هستیم که در راستای همکاری‌های متقابل کشورهای حاشیه دریای خزر، طی ده سال آینده، حجم مبادلات تجاری و اقتصادی را از ۳۵ میلیارد دلار فعلی حداکثر تا سال ۲۰۱۸ به ۲۰۰ میلیارد دلار برسانیم. به گفته دکتر علی طاهری هدف دوم این نشست، ارتقای ظرفیت تبادلات منطقه‌ای و عملیات دریایی با توجه به منابع بزرگ نفت، گاز و انرژی در این منطقه است.

معاون وزیر راه در ادامه توضیح داد: از مجموع هزار و ۱۲۰ میلیارد دلار کار تجاری در پنج کشور روسیه، آذربایجان، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری اسلامی ایران، فقط نزدیک به ۳ درصد آن (۳۵ میلیارد دلار) مربوط به تبادلات بین این کشورهاست و قریب به ۹۷ درصد آن با سایر کشورها صورت می‌گیرد که این رقم باید به سرعت تغییر کند.

دکتر علی طاهری با بیان اینکه بنادر ایرانی به دنبال ارتباط هر چه بیشتر با بنادر مجاور دریای خزر هستند، تأکید کرد: هر چه قدر که بتوانیم مقررات را ساده‌تر کنیم، قطعاً به همان نسبت همکاری‌ها و تعاملات ارتقاء می‌یابد. البته شرایط حاضر در زمینه همکاری بین بنادر به هیچ وجه قابل مقایسه با چند سال گذشته نیست.

با امضای پروتکل ۱۵ ماده‌ای و بعد از آنکه مدیران بنادر کشورهای ساحلی دریای خزر به نشانه اتحاد و تشریک مساعی، دست‌هایشان را به هم حلقه زدند، معاون وزیر راه جمهوری اسلامی ایران، دکتر علی طاهری اجلاس خزر را آغاز همکاری‌های متقابل در پایان تلاش‌های دیپلماتیک خواند و معاون وزیر حمل و نقل روسیه، الکساندر داویدنکو از اضافه شدن خزر به مراکز اقتصادی جهان خبر داد و به کشورهای ساحلی خزر صبح بخیر گفت.

الکساندر داویدنکو که به عنوان میهمان ویژه در اولین اجلاس مدیران بنادر ساحلی دریایی خزر حضور داشت، در صبح روز امضای پروتکل همکاری‌های بندری و دریایی پنج کشور صاحب بندر دریای خزر، حمل و نقل در اقتصاد را زنجیره‌ای دانست که همه را به یکدیگر وصل می‌کند و خزر متحد را کانون تعاملات تجاری برای خروج از بحران اقتصادی خواند. داویدنکو با نقل جمله‌ای از آگروپری خالق کتاب «شاهزاده کوچولو»، گفت: بهترین نعمت خداوند تعامل و معاشرت است و از دولت جمهوری اسلامی ایران تشکر می‌کنم که موجبات این تعامل و معاشرت همه‌جانبه را برای ما فراهم کرد.



دکتر علی طاهری: هر چه قدر که بتوانیم مقررات را ساده‌تر کنیم، قطعاً به همان نسبت همکاری‌ها و تعاملات ارتقاء می‌یابد. البته شرایط حاضر در زمینه همکاری بین بنادر به هیچ وجه قابل مقایسه با چند سال گذشته نیست.



راهگذر شمال- جنوب را تقویت کنیم

رئیس آژانس حمل‌ونقل دریایی و رودخانه‌ای روسیه در حاشیه نشست انزلی در جمع خبرنگاران گفت: ما گردهم آمده‌ایم تا بتوانیم کیفیت حمل‌ونقل کالا را در دریای خزر بالا ببریم و در نهایت بتوانیم توانمندی‌های اقتصادی این کشورها را رونق بدهیم. الکساندر داویدنکو با تأکید بر اینکه موقعیت استراتژیک ایران برای همه ما حائز اهمیت است، در پاسخ به این سؤال که موضع کشور فدرال روسیه در مقابل کارشکنی‌های کشورهای بیرون از منطقه در دسترسی به آب‌های آزاد (کریدور شمال- جنوب) از طریق خاک ایران، حمایتی است یا خیر، گفت: ما مدت‌هاست که در این زمینه با سازمان بنادر و دریانوردی رازنی می‌کنیم. عقیده ما بر این است که بتوانیم حمل‌ونقل را در رشته‌های مختلف و برای کالاهای مختلف گسترش بدهیم.

رئیس آژانس حمل‌ونقلی روسیه در ادامه افزود: اکنون کالاهایی که از روسیه به مقصد ایران بارگیری می‌شود، به جای عبور از مسیر خزر، از اقیانوس اطلس می‌رود که باید در جذب این مسیر بکوشیم و حجم همکاری‌ها را در راهگذر شمال- جنوب تقویت کنیم.

داویدنکو درباره ورود کشتی‌های خارجی به رودخانه ولگا رود روسیه، گفت: هم‌اکنون و مطابق با قوانین شوروی سابق، عبور هرگونه کشتی خارجی با پرچم خارجی در آبراه‌های داخلی فدرال روسیه ممنوع است، البته این قانون شامل کشتی‌های

حامل کالاهای ترانزیتی نمی‌شود.

این مقام مسئول روسی اضافه کرد: آماده هستیم این مسئله را در چارچوب همکاری بین دولت‌های کشورهای متبوع خود بررسی کنیم. تصمیم‌هایی که گرفته می‌شود، موافق قوانین داخلی ما خواهد بود. داویدنکو در پاسخ به سؤال "بندردریا" مبنی بر اینکه برای ساده‌سازی مقررات و فرایندها چه راهکارهایی را پیشنهاد می‌کنید، اظهار داشت: در این زمینه، بحث کالاهای ترانزیتی مطرح می‌باشد که تابع قوانین و مقررات بین‌المللی است. اما در بعد منطقه‌ای، ما به عنوان مسئولان بنادر حاشیه خزر باید دستورالعمل‌های جدید را با هدف کاهش مراحل اسنادی و افزایش کیفیت خدمات، تدوین کنیم و با پیشنهاد به سایر ارگان‌های فعال مرتبط مثل گمرک و دواير دولتی، به اجرا برسانیم.

پنج بستر یک رؤیا

در پایان دو روز نشست کاری میان مدیران بنادر ماخاچ قلعه، آلیا و آستاراخان از روسیه، بندر آکتائو از جمهوری قزاقستان، باکو از آذربایجان، ترکمن‌باشی از ترکمنستان و مدیران بنادر شمالی جمهوری اسلامی ایران (بندر انزلی، نوشهر و امیرآباد)، نمایندگان حمل‌ونقل دریایی پنج کشور بر روان‌سازی مقررات مربوط به تخلیه و بارگیری کالا، ترغیب بخش‌های خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در بنادر کشورهای حاشیه خزر و ایجاد شرکت مشترک کشتیرانی در دریای خزر توافق کردند.

پروتکل اجلاس خزر حاوی دستاوردهای دیگری نیز بود. به گزارش "بندردریا" متوازن کردن متقابل حقوق و عوارض بندری، کالا و توسعه و گسترش ترانزیت کالا در مسیر شرق- غرب و شمال- جنوب، از دیگر توافقات مدیران بنادر خزر بود.

همچنین به پیشنهاد مدیر بندر آلیای روسیه الکساندر ملینکوف، توافق شد که تکنولوژی اطلاعات (IT) در بنادر خزر بکار گرفته شود. مدیر بندر آلیا در توضیح بیشتر راجع به استفاده از تکنولوژی واحد در بنادر ده‌گانه خزر به "بندردریا" گفت: به نظر می‌رسد با توجه به افزایش روزافزون حجم مبادله کالا، منطقی و اقتصادی نباشد که هر کشور به سیستم خاص خودش عمل کند. بندر آلیا در حال حاضر به تکنولوژی‌های پیشرفته مجهز است و ما آماده‌ایم این تجربیات را در اختیار همکاران بندری کشور دیگر قرار بدهیم.

بر پایه این گزارش و در جهت افزایش ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی در دریای خزر، پیش‌نویس یادداشت تفاهم‌های کنترل و بازرسی در بنادر دریایی، تجسس و نجات دریایی، مقابله با آلودگی‌های نفتی در دریا و ایمنی و آتش‌نشانی توسط سازمان بنادر و دریانوردی به سایر کشورها تحویل داده شد.

دومین نشست مشترک مدیران بنادر کشورهای ساحلی خزر، ۲۶ تا ۲۷ آوریل (۶-۷ اردیبهشت) سال ۲۰۱۰ میلادی در بندر آلیای روسیه برگزار می‌شود. ■



همایش بین‌المللی خلیج فارس توسط بنیاد ایران‌شناسی برگزار شد

از دریای پارس تا خلیج فارس

زینب میرزایی



همایش بین‌المللی خلیج فارس، با حضور حسن حبیبی رئیس بنیاد ایران‌شناسی، غلامعلی حدادعادل رئیس کمیسیون فرهنگی مجلس شورای اسلامی و جمعی از اندیشمندان حوزه تاریخ و ادبیات فارسی، اردیبهشت ماه سال جاری در تهران برگزار شد.

رئیس بنیاد ایران‌شناسی در این مراسم ضمن تأکید بر برگزاری همایش‌های تخصصی در بنیاد ایران‌شناسی گفت: در حال حاضر در حوزه علوم اجتماعی و انسانی کشور دچار ضعف‌هایی هستیم که یکی از آن‌ها ناآگاهی از ابعاد کاربردی این حوزه‌ها در برنامه‌ریزی است.

حبیبی در ادامه سخنان خود گفت: از این‌رو بسیاری از همایش‌ها آن‌طور که باید و شاید قابل استفاده نبودند و نتایج آن‌ها نیز منتشر نشده است. به همین علت باید اندیشمندان حوزه علوم اجتماعی با بنیاد ایران‌شناسی ارتباط بیشتری داشته باشند و برپایی همایش‌های تخصصی موجب تسهیل این ارتباط می‌شود و پاسخگوی نیاز اطلاعاتی صاحب‌نظران این حوزه خواهد بود.

رئیس بنیاد ایران‌شناسی، عدم انتشار نتایج تحقیقات علوم انسانی و اجتماعی را از دیگر مشکلات این حوزه‌ها دانست و گفت: نتایج این تحقیقات بیشتر به صورت جزوه در مراکز تحقیقاتی باقی می‌ماند و منتشر نمی‌شود، ولی بنیاد در نظر دارد این تحقیقات را منتشر کند. وی از تشکیل کارگروه تخصصی خلیج فارس در این

اگر ادعای عربی بودن خلیج فارس را فقط یک ادعای سیاسی و غرض‌ورزی قلمداد نکنیم بی‌شک می‌توان آن را نشان اهمیت این منطقه و استراتژیک بودن آن تعبیر کرد، چرا که اگر منطقه‌ای دارای اهمیت نباشد نه تنها نگاه‌ها به آن جلب نمی‌شود بلکه اساساً ادعایی بر آن نیز نخواهد بود، چه رسد به اینکه دولتی که تنها نیم قرن از قدمت آن نمی‌گذرد بخواهد آن را به نام خود ثبت کند. مدت‌هاست که خلیج فارس به چنین معضلی گرفتار شده است، به دلیل استراتژیک بودن این خلیج همیشه فارس، بسیاری طمع این را دارند که نام فارس را از آن بربایند، حتی اگر چیزی به آن اضافه نکنند و نام عربی هم بر آن نگذارند، اما ترجیح می‌دهند "فارس" را از آن بردارند در حالی که نمی‌توان تاریخ را پاک کرد.



دبیر همایش بین‌المللی خلیج فارس همچنین در بخش دیگری از سخنان خود گفت: با توجه به اینکه تعامل فرهنگ‌ها و تمدن‌ها و حفظ صلح در صورتی ممکن است که ملت‌ها و مردم جهان به اندازه کافی با یکدیگر آشنا باشند و این شناسایی باید جنبه ژرف و تاریخی داشته باشد تا شناسایی و در نتیجه احترام به هویت ملی هر کشور و ملتی امکان‌پذیر باشد.

تهرانی‌زاده همچنین گفت: آنچه که میراث‌داران ایران و ایران‌پژوهان بر آن توافق دارند آن است که شناخت ایران محصور در حد و مرزهای جغرافیایی یک سرزمین نیست. در گذشته تعاملات و تبادلات این تمدن عظیم با سرزمین و ملت‌های گوناگون نشانه‌های آن را تا دورترین حصارهای فرهنگی و نژادی کشانده است و امروز از همان فرهنگ‌ها و نژادها ره‌پویانی به دنبال خاستگاه آن نشانه‌ها، روایتگر ایران هستند.

او در ادامه گفت: امروز بر ماست تا ایران را با تاریخ، فرهنگ و تمام متعلقاتش در جهان بنمایانیم. جهانی که عرصه تحولات سریع است و ارتباطات و تبادلات در آن نه تنها در سطح رسمی و بین دولت‌ها و ملت‌ها، بلکه گستره آن حد و مرزها را درنور دیده است. در این جهان باید ایران را شناخت و شناساند و فهم متقابل را برای بهره‌برداری از ارتباطات و تبادلات تقویت کرد.

در این همایش دکتر یدالله ثمره استاد دانشگاه تهران و عضو پیوسته فرهنگستان زبان و ادب فارسی با موضوع "بررسی اسناد و مدارک تاریخی درباره خلیج فارس" نیز سخنرانی کرد.

وی در ابتدای سخنرانی خود گفت: نام خلیج فارس حدود ۴۰ سال است که دستخوش غرض‌ورزی‌های سیاسی و آلت دست بازیگران سیاست‌پیشه شده است. گاهی آن را بدون توجه به حقایق تاریخی و واقعیت‌های زمانی و مکانی و یا حتی از سر ناآگاهی خلیج عربی و زمانی خلیج نامیده‌اند. غافل از اینکه اسناد تاریخی را که در آن ثابت می‌کند دریانوردان ایرانی از هزاران سال پیش از میلاد در دریای فارس که امروزه خلیج فارس نامیده می‌شود در رفت و آمد بوده‌اند، نمی‌توانند انکار کنند.

دکتر ثمره ادامه داد: باید یادآور شویم که کلمه خلیج که اغلب فرهنگ‌نویسان آن را علوی دانسته‌اند یک واژه فارسی است و از مصدر خلیدن به معنی فرو رفتن گرفته شده است و در واقع یک کلمه فارسی است.

ثمره افزود: کهن‌ترین سندی که از دریاها یا فارس یا خلیج فارس، امروزه به دست ما رسیده است، کتیبه داریوش هخامنشی است که در قرن ششم قبل از میلاد پس از فتح مصر و گشودن

بنیاد خبر داد و تأکید کرد که در این کارگروه فعالیت‌ها و مطالعات مربوط به خلیج فارس پیگیری می‌شود و نشریه تخصصی خلیج فارس نیز که هم‌اکنون تقاضای انتشار آن شده است به منظور انعکاس مطالعات و نتایج تحقیقات و بررسی‌های این کارگروه منتشر خواهد شد.

حبیبی افزود: همزمان با پویایی همایش بین‌المللی خلیج فارس دو کتاب شامل "گزیده اخبار و مقالات مربوط به خلیج فارس در روزنامه‌های ۱۰۰ سال پیش" و ۸ کتاب "اسناد خلیج فارس و بندرعباس" رونمایی می‌شود.

او ابراز امیدواری کرد که با برپایی همایش بین‌المللی خلیج فارس، فعالیت‌های مربوط به تاریخ خلیج همیشه فارس گسترش یابد و اندیشمندان و صاحب‌نظران بتوانند نظرات و مستندات تاریخی و جغرافیایی این عرصه را بیش از پیش مورد توجه قرار دهند.

در این مراسم همچنین دکتر محسن تهرانی‌زاده، دبیر همایش بین‌المللی خلیج فارس گفت: این همایش در هفت گروه علمی با حضور مهمانانی از داخل و خارج کشور برگزار می‌شود. وی درباره گروه‌های علمی گفت: برنامه‌های سخنرانی این همایش در هفت گروه علمی و مجموعه‌ای از سخنرانی‌های عمومی تنظیم شده است که این هفت گروه شامل ادبیات محلی کرانه‌های خلیج فارس، توسعه اقتصادی، محیط‌زیست و تحولات خلیج فارس، اسناد، مدارک و نقشه‌های تاریخی جزایر و بنادر خلیج فارس، عوامل مختلف اجتماعی، فرهنگی و شهری در شکل‌گیری هویت جزایر و بنادر خلیج فارس، فرهنگ عامه و مردم‌شناسی جزایر ایرانی و کرانه‌های خلیج فارس، هنر و معماری کرانه‌ها و جزایر خلیج فارس و مطالعات جغرافیای تاریخی و تاریخ محلی خلیج فارس است.

تهرانی‌زاده خاطرنشان کرد: مسئولان برپایی این همایش قصد دارند، بدون هیچ‌گونه موضع‌گیری سیاسی و بر مبنای علمی، تاریخی و جغرافیایی تاریخ و جوانب مختلف خلیج فارس را بررسی کنند و بر این باور هستند که هرگونه دخل و تصرف در نام‌های مراکزی که دارای سابقه تاریخی و فرهنگی هستند زبان‌آور و موجب لطمه زدن به صلح جهانی می‌شود.

وی تأکید کرد: در این همایش با صداقت به بررسی نام و نشان تاریخی خلیج همیشه فارس از دیدگاه متخصصان و صاحب‌نظران پرداخته می‌شود و از میان مقالات رسیده ۱۳۹ مقاله داخلی و ۳۷ مقاله خارجی در طول روزهای برپایی همایش ارائه می‌شود. معاون بنیاد ایران‌شناسی و

حسن حبیبی: بسیاری از همایش‌ها آن‌طور که باید و شاید قابل استفاده نبودند و نتایج آن‌ها منتشر نشده است. به همین علت باید اندیشمندان حوزه علوم اجتماعی با بنیاد ایران‌شناسی ارتباط بیشتری داشته باشند و برپایی همایش‌های تخصصی موجب تسهیل این ارتباط می‌شود و پاسخگوی نیاز اطلاعاتی صاحب‌نظران این حوزه خواهد بود.

آبراه یا کانال سوئز فرمان داد آن را بر ستونی از سنگ گرانیب یا سنگ خارا حک کنند. این کتیبه در سال ۱۸۶۶ میلادی در مصر در حدود ۳۳ کیلومتری کانال سوئز، اندکی به طرف کانال حک شد و سنگ نوشته مذکور شامل سه کتیبه A.B.C است.

وی در بخش دیگری از سخنان خود گفت: یک جغرافیدان یونانی در قرن اول پیش از میلاد و نیز بطلمیوس جغرافیدان یونانی در سده دوم میلادی نام دریای پارس را در آثار خود آورده‌اند، به ویژه آنکه بطلمیوس آن را سیکوس یعنی خلیج فارس نامیده است.

همچنین، ککسیوس رکوس مورخ و جغرافیدان سده اول میلادی و برادیوس آرانوس جغرافیدان سده دوم میلادی از دریای پارس و خلیج فارس نام برده‌اند. دکتر ثمره با اشاره به اینکه جغرافیدانان دوره اسلامی نیز در کتاب خود نام دریای پارس را برای خلیج فارس آورده و به ذکر حدود و ثغور آن پرداخته‌اند، گفت: معروف‌ترین و مهم‌ترین این آثار



وقوع رویدادها و عوامل طبیعی، اقتصادی و سیاسی به تدریج و طی یک دوره پرتلاطم رو به سقوط نهاد و از اواسط قرن پنجم است که از اهمیت تجاری سیراف در منطقه کاسته می‌شود.

بر طبق این مقاله، اولین کسی که نام سیراف را به زبان عربی در کتاب خود آورد یک بازرگان سیرافی به نام سلیمان بود. وی این کتاب را در سال ۲۳۷ نگاشت. بعد از آن بود که سیراف و نام آن در اغلب متون تاریخی و جغرافیایی بارها تکرار شد.

بندر سیراف در ۲۵۰ کیلومتری جنوب شرقی بندر بوشهر قرار دارد و در حال حاضر از توابع شهرستان کنگان به شمار می‌رود. از نظر تاریخی، شواهد نشان می‌دهد که قدمت این بندر به دوره ساسانی برمی‌گردد. در فهرست کتب شرقی آمده که سیراف را کیکاووس بنا نهاد. سیراف در گذشته به صورت شهرستانی عظیم و پهناور و دارای اولین سیستم فاضلاب شهری کشور بوده است و بندر مهم خلیج فارس قلمداد می‌شد به گونه‌ای که این بندر به عنوان مرکز گفت‌وگوی تمدن‌ها معرفی شده است.

از نظر باستان‌شناسی، این بندر، بهشت باستان‌شناسی دریایی است. براساس اطلاعاتی که در تاریخ آمده است، بندر سیراف به سبب موقعیت ویژه جغرافیایی و دارا بودن شرایط لازم برای پهلو گرفتن کشتی‌ها، روزگاری دراز مرکز تجاری حوزه خلیج فارس به شمار می‌رفته و نه تنها بزرگ‌ترین بندر بازرگانی خلیج فارس بلکه بزرگ‌ترین بندر بازرگانی شرقی به حساب آمده و از نظر بازرگانی نیز موقعیت ممتازی داشته است به طوری که واسطه عمده تجارت بین هندوستان، آسیای جنوب شرقی، آفریقای شرقی و بصره بوده و از نظر اقتصادی، این بندر به شهر میلیونرها معروف بوده است. ■

درباره نقش این بندر در رونق اقتصادی خلیج فارس آمده، بیان شده است که؛ خلیج فارس طی دهه‌های اخیر یکی از مهم‌ترین مناطق استراتژیک جهان به شمار می‌آید و طی بررسی‌های انجام گرفته، گویای حفظ این اهمیت در سال‌های آینده است که این اهمیت از یک سو به دلیل منابع انرژی مستقر در حواشی خلیج فارس و از سوی دیگر به خاطر موقعیت خاصی است که بندر سیراف در حوزه خلیج فارس دارد. چرا که از جمله ویژگی‌هایی که منجر به اهمیت یافتن خلیج فارس شده است، بنادر موجود در آن است که این بنادر به دلیل نزدیکی، طبیعت مناسب، موقعیت مطلوب، دارای توانمندی‌هایی است که شناخت و بکارگیری ظرفیت‌های بالقوه و به فعل درآوردن آن‌ها می‌تواند زمینه‌های لازم را جهت توسعه آینده به ویژه برای بندر سیراف در خلیج فارس فراهم آورد.

در مقاله ارائه شده در مورد سابقه بندر سیراف این‌گونه عنوان شد؛ بندر سیراف که بقایای موجود آن هنوز گواه رونق تجاری آن در ادوار مختلف تاریخی است، روزگاری مهم‌ترین و پررونق‌ترین مرکز تجارت دریایی ایران، چین، هند، شمال آفریقا، شیخ‌نشین‌های حاشیه خلیج فارس و نواحی همجوار ساحلی بوده است. اوج این رونق و شکوفایی به قرن اول هجری بازمی‌گردد. مردمان این بندر با تجارت دریایی توانسته بودند ثروت فراوانی تولید کنند. اهمیت این بندر فقط به دلیل موقعیت استراتژیک آن در منطقه خلیج فارس نیست، بلکه شواهد تاریخی نشان می‌دهد این بندر از زمان‌های دور، بندر تجاری محسوب می‌شده است.

در ادامه در مورد این بندر آمده است؛ بندر سیراف تا قرن چهارم هجری از موقعیت ممتازی در منطقه برخوردار بوده است ولی از آن زمان به بعد و در پی

کتاب صورالارض است که تألیف آن در سال ۳۵۶ هجری قمری به پایان رسید و چاپ عربی این کتاب نخستین بار در سال ۱۸۷۳ میلادی انجام شد. این کتاب یکی از منابع بسیار مهم جغرافیایی به شمار می‌رود و بخش دیگری از این کتاب درباره ایران و حدود مرزهای آن در قرن چهارم هجری نوشته شده است و مجموعاً ۱۲ نقشه از قسمت‌های مختلف ایران در آن دیده می‌شود که سال‌ها پیش از عربی به فارسی ترجمه و در سال ۱۳۴۵ توسط بنیاد فرهنگی ایران چاپ و منتشر شد، فصل بزرگی (حدود ۴۸۰۰ کلمه) از این کتاب به خلیج فارس مربوط است که عنوان آن بحر پارس است.

در بخش مربوط به خلیج فارس ابتدا حدود و موقعیت جغرافیایی خلیج فارس مشخص شده و سپس نواحی و جزایر و شهرهای مختلف و مردم و فرهنگ آن‌ها مورد بحث قرار گرفته است که در این قسمت ۲ نقشه وجود دارد یکی مربوط به منطقه فارس که عبارت صورالافارس بر بالای آن به چشم می‌خورد، این نقشه در قسمت دوم کتاب صورالارض، در فصل مربوط به فارس آمده است و دیگری نقشه خلیج فارس است که در بالای آن عبارت صوره بحرالافارس دیده می‌شود.

ابن حقل درباره حدود دریای فارس چنین می‌نویسد؛ اکنون ضروری می‌نماید که پس از شرح سرزمین‌های عرب به ذکر دریای فارس بپردازیم، زیرا این دریا اکثر مرزهای ممالک عرب را دربر گرفته و واسطه اتصال دریای عرب و بسیاری از ممالک اسلامی می‌باشد.

همچنین در همایش بین‌المللی خلیج فارس مقاله دیگری ارائه شد که در آن به بررسی نقش اقتصادی بندر سیراف به عنوان قدیمی‌ترین بندر خلیج فارس می‌پرداخت. در این مقاله که در آن نکات مهمی

آلودگی دریا، خطری است که بیش از هر زمان نیاز به توجه دارد



گزارش‌های متعدد از آلودگی حوضچه و لنگرگاه‌ها، آیتمی است که در اکثر گزارش‌های هفتگی بنادر وجود دارد. این در حالی است که در اغلب بنادر در حال توسعه، به ویژه بنادری که از بستر سنتی نیل به صنعتی شدن دارند، هنوز لنگرگاه در حوضچه اصلی بندر قرار دارد. اگرچه مانیتورینگ ۲۴ ساعته به صورت گشت‌زنی انسانی و دوربین‌های مداربسته، امری دشوار و ناممکن است، اما به نظر سریع‌ترین راهکار بر این مقوله می‌باشد ولی مسلماً بهترین راه حل نیست. اینجاست که لزوم فرهنگ‌سازی به صورت امری انکارناپذیر به وجود می‌آید.

شاید نداشتن اطلاع کافی نسبت به صدمات جبران‌ناپذیر آلودگی دریا و نیز آسان‌اعمال کردن قوانین پیش‌گیرنده از سوی متولیان دریایی و البته مشکل جهان سوم بودن شاغلان دریایی ایران، از عوامل اصلی این سهل‌انگاری است.

بی‌شک میزان آلودگی، نسبتی از میزان گسترش و نوع فعالیت یک بندر به همراه عوامل مهم دیگری است که با توجه به آمار رو به رشد بنادر ایران، آلودگی دریا خطری است که بیش از هر زمان دیگری نیاز، به توجه مسئولین امر در سازمان بنادر و دریانوردی ایران دارد. ■

اسماعیل مکی‌زاده

سخنگوی وزارت امور خارجه کشورمان در گفت‌وگو با روزنامه الشرق؛ نام خلیج فارس تا ابد خلیج فارس است

نسبت به نام خلیج فارس را به شما انعکاس دهند؛ زمانی که وارد محیط‌های علمی می‌شوید این حساسیت را بیشتر درک می‌کنید. سخنگوی وزارت امور خارجه ایران درباره همکاری‌ها و روابط مشترک ایران و قطر در بخش انرژی گفت: ما تجربیات خوب و ممتازی در همکاری با قطر در تشکیل و تأسیس اوپک گازی داریم؛ همان‌طور که می‌دانید ایران از تأسیس دبیرخانه این سازمان در دوحه حمایت کرد و مذاکرات بین قطر، ایران و روسیه پیامدهایی در عرصه جهانی داشته است. معتقدم که همکاری در بخش گاز باید ادامه یابد. طی مذاکراتی که با نخست‌وزیر و وزیر امور خارجه قطر داشتیم بر ادامه همکاری‌ها در این بخش حیاتی و سرنوشت‌ساز تأکید کردم. با عنایت به درایت مسئولان جمهوری اسلامی ایران و دولت قطر پیامدهای بحران جهانی اقتصاد بسیار اندک بوده؛ وضعیت بورس ایران هم در بهترین وضعیت قرار دارد و زمینه هم برای سرمایه‌گذاری در جمهوری اسلامی ایران فراهم است، بهتر است که از همکاری‌ها و روابط اقتصادی با یکدیگر حمایت کنیم تا پیشرفت‌های بیشتری در روابط سیاسی صورت گیرد.

در حال حاضر مبادلات تجاری دو کشور به ۲۰۰ میلیون دلار می‌رسد که اصلاً برای مازای بخش نیست. وی در پاسخ به این سؤال که فرصت‌های سرمایه‌گذاری موجود در ایران برای تجار قطری چیست؟ اظهار کرد: بخش‌های زیادی در ایران وجود دارد که می‌توان در آن سرمایه‌گذاری کرد از جمله گردشگری، هتل‌داری، انرژی، عمران شهری و... که تجار قطری می‌توانند بر روی آن سرمایه‌گذاری داشته باشند. معتقدم که اراده سیاسی دو کشور برای تداوم و گسترش همکاری‌ها بسیار قوی است. ■

سخنگوی وزارت امور خارجه با تأکید بر تمایل ایران به تقویت روابط با قطر و کشورهای همسایه گفت: ما در کنار یکدیگر و با توجه به حق همسایگی که پیامبر (ص) به آن سفارش کرده، زندگی می‌کنیم.

حسن قشقاوی در گفت‌وگو با روزنامه الشرق چاپ قطر، به بررسی مسائل منطقه خلیج فارس، امنیت منطقه‌ای و روابط اقتصادی آن پرداخت و با اشاره به همکاری‌های دو کشور در بخش گاز گفت: طی مذاکراتی که با وزیر امور خارجه قطر انجام شد بر ادامه همکاری‌ها در این بخش حیاتی تأکید بسیاری صورت گرفت.

وی در پاسخ به این سؤال که برخی از مسائل مورد اختلاف با کشورهای حوزه خلیج فارس وجود دارد از جمله نام خلیج فارس، آیا شما نمی‌توانید این اختلافات را حل کنید تا نوعی اعتماد متقابل بین کشورهای حوزه مزبور ایجاد شود و این مشکلات هم حل شود، گفت: اگر به قوانین بین‌المللی متعهد باشیم و آنچه که رسماً از سوی سازمان ملل اعلام شده، می‌بینیم که این خلیج فارس است و این نامی است که سازمان ملل هم بر آن توافق کرده. نمی‌خواهم وارد جزئیات موضوع شوم اما به عنوان مثال مورخان هم از جمله مورخان یونانی نام خلیج فارس را به همین شکل اعلام کرده‌اند. همچنین ما مشترکات بیشتری نسبت به مسائل مورد اختلاف داریم. وی در پاسخ به این سؤال که برخی کشورهای عربی و اسرائیل برای تغییر نام این خلیج تلاش می‌کند، گفت: نام این خلیج الی‌الابد خلیج فارس است. سخنگوی وزارت خارجه کشورمان درباره این مسئله که آیا امکان توافق بر سر نامی که مورد توافق دو طرف باشد وجود دارد، تصریح کرد: من امیدوارم سفارت‌خانه‌های کشورهای عربی در ایران میزان حساسیت ملت ایران

ترانشیپ، فرصتی دیگر

در ارتقاء جایگاه بین‌المللی پایانه کانتینری بندر شهید رجایی

علیرضا چشم‌جهان



سال ۲۰۰۹ نیز تکرار کرد. با آغاز فعالیت فاز یک طرح توسعه بندر شهید رجایی در اواخر سال ۱۳۸۶ مجموع ظرفیت سالانه پایانه‌های کانتینری بندر مذکور به ۳/۳ میلیون (TEU) رسیده و استفاده از بخش آزاد این ظرفیت در عرصه مبادلات منطقه‌ای و بین‌المللی را می‌توان از جمله مصادیق اصلاح الگوی مصرف و استفاده بهینه از منابع کشور دانست. تا چندی پیش وقتی موضوع ترانشیپ (یعنی توزیع

۲۰۰۹) به دلیل تقلیل واردات و صادرات به علت کاهش قیمت نفت و تأثیر بحران و رکود اقتصادی حاکم بر جهان بر تجارت کشور کار مشکلی است مگر آن که بتوان با خلق بازارهای جدید و کسب سهم از بازار مبادلات کانتینرهای ترانزیتی و ترانشیپی منطقه، بخشی از کاهش ایجاد شده در عملیات کانتینری بندرعباس را جبران و با اتکا به آمار این‌گونه فعالیت‌های جدید، رشدی که در سال ۲۰۰۸ برای بندر شهید رجایی به دست آمده را در

با وجود بروز بحران و رکود در اقتصاد بین‌الملل که در سال ۲۰۰۸ میلادی به افت عملکرد اکثر بنادر کانتینری منطقه و جهان منجر شد، بندر شهیدرجایی توانست با انجام دو میلیون (TEU) عملیات کانتینری و ثبت ۱۶ درصد رشد نسبت به عملکرد سال قبل میلادی، با رسیدن به رتبه ۶۰ جهانی، جایگاه خود را در رده‌بندی یادشده که هر ساله انجام می‌شود، هشت پله ارتقا دهد. اما پیش‌بینی تداوم این رشد در سال جاری میلادی



تا چندی پیش وقتی موضوع ترانشیپ به میان می‌آمد همه از بندر جبل علی به عنوان بندری که توانایی انجام این کار را در سطح گسترده‌ای دارد، یاد می‌کردند.

* * *

آنچه در بندرعباس به منظور تبدیل آن به قطبی برای ترانشیپ کانتینرها در منطقه انجام شد تهدیدات موجود را به یک فرصت استثنایی که سال‌ها کشور در انتظار آن بود، تبدیل کرد.

که سال‌ها کشور در انتظار آن بود، تبدیل کرد. به طور یقین وضع اقتصاد جهان به همین شکل باقی نخواهد ماند و آنچه در طول این روزها برای تقویت بندر شهید رجایی و ارتقا جایگاه بین‌المللی آن در حال انجام است، می‌تواند یک پس‌انداز مطمئن و کارآمد برای سالیانی باشد که در پیش‌رو است. ■

توزیع سریع و مطمئن کانتینرهایشان در منطقه خلیج فارس و دریای عمان انتخاب کنند.

این اقدام به موقع و همزمانی آن با اعطای تخفیف‌های حجمی به خطوط کشتیرانی که بندرعباس را برای توزیع کانتینرهایشان در منطقه انتخاب می‌کنند، باعث شد تا راهکار جدیدی در پیش‌روی بازیگران عرصه مبادلات کانتینری منطقه قرار بگیرد به طوری که در طول پنج ماه اول سپری شده از سال ۲۰۰۹ میلادی نسبت به سال قبل رشدی بالغ بر ۲۵ درصد در تعداد کانتینرهای ترانشیپ شده از بندر شهید رجایی محقق شده است.

از آنجا که توسعه ترانشیپ از طریق بنادر کشورها، علاوه بر مزایای اقتصادی، از ابعاد خاص سیاسی و امنیتی نیز برخوردار است و مؤید ثبات، امنیت، قدرت مدیریت و برنامه‌ریزی در کشورهایی است که در این زمینه فعالیت دارند، در حال حاضر تمامی تلاش‌ها برای ادامه بی‌عیب و بدون وقفه عملیات ترانشیپی متمرکز شده است.

اگر چه امروز بحران اقتصادی و رکود حاکم بر فضای تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی عملکرد بنادر و پایانه‌های کانتینری در سراسر جهان را تحت‌الشعاع خود قرار داده و به عنوان یک تهدید جدی برای بسیاری از کشورها محسوب می‌شود، اما آنچه در بندرعباس به منظور تبدیل آن به قطبی برای ترانشیپ کانتینرها در منطقه انجام شد تهدیدات موجود را به یک فرصت استثنایی

کانتینرهای بنادر داخلی منطقه خلیج فارس از طریق یک بندر واسطه به میان می‌آمد همه از بندر جبل علی به عنوان بندری که توانایی انجام این کار را در سطح گسترده‌ای دارد، یاد می‌کردند و بر این باور بودند که وجود سرویس‌های متعدد فیدری در بندر یادشده به عنوان برقرار کننده ارتباط بین آن بندر به عنوان بندر واسطه و بنادر مقصد، مجالی به سایر بنادر منطقه به خصوص بندرعباس برای عرض اندام نخواهد داد.

برای فائق آمدن بر این انحصار و ایجاد گزینه‌ای جدید برای خطوط کشتیرانی در منطقه، با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و با تکیه بر موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد بندرعباس در دهانه ورودی تنگه هرمز و حداقل انحراف آن از مسیر اصلی تردد کشتی‌های لاینر، ایجاد شبکه فیدری ویژه توزیع کانتینرهای ترانشیپی در منطقه از طریق بندرعباس در برنامه کار قرار گرفت که پس از انجام اقدامات لازم، هم‌اکنون با همکاری ۳ خط کشتیرانی معتبر داخلی و خارجی سرویس‌های منظمی بین بندرعباس و اکثر بنادر داخلی و خارجی اعم از بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر، بوشهر، عسلویه، چابهار، کویت، بحرین و دمام برقرار شده است و به زودی بندر قشم، کیش، دوحه و مسقط نیز به این شبکه متصل می‌شوند تا خطوط کشتیرانی مختلف کانتینری دنیا علاوه بر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بتوانند بندرعباس را به عنوان یک مرکز جدید برای



اصلاح یا اسراف

احداث بندر جدید در منطقه آزاد انزلی توجیه اقتصادی ندارد



نظر نگیرید. وی در ادامه اظهار داشت: بندر انزلی قرار است به شبکه ریلی متصل شود، ظرفیت طراحی و نوع روسازی این خط آهن، امکان جابه‌جایی حداکثر سه میلیون تن کالا را در سال فراهم می‌کند. طبیعی است اگر بندر جدیدی با ظرفیت مورد نظر در منطقه آزاد گلشن احداث شود، محدودیت قابل توجهی برای هر دو بندر ایجاد خواهد کرد و نباید

پاسخ به این سؤال که آیا اساساً در این منطقه ظرفیت‌های لازم برای احداث چنین بندری وجود دارد یا خیر، گفت: این سؤال را باید از مسئولین منطقه آزاد گلشن پرسید، اما در مورد حمل‌ونقل نکاتی وجود دارد که باید مورد توجه قرار گیرد. شما نمی‌توانید بندری را با ظرفیتهای بالا احداث کنید ولی شبکه مواصلاتی مورد نیاز آن، شامل راه، راه‌آهن و حتی فرودگاه را متناسب با آن در

اگر قرار باشد سرمایه‌گذاری جدیدی در زمینه احداث بندر صورت گیرد باید با توجه به ظرفیت‌های موجود و پیش‌بینی تقاضای آینده و با رعایت جنبه‌های فنی و اقتصادی و توجیه کافی انجام شود.

مدیرکل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی با بیان مطلب فوق در خصوص ساخت بندر جدید در منطقه آزاد تجاری-صنعتی گلشن انزلی و در



ظرفیت‌های غیرواقعی را برای این بخش در بنادر در نظر گرفت.

وی افزود: توجه داشته باشید که این خط برای ترانزیت مستقیم از بندر انزلی طراحی شده است و بخشی نباید سه میلیون تن باردهی در بین راه داشته باشد، این به منزله اختلال در سیستم ترابری منطقه خواهد بود.

وی با تأکید بر این نکته که زیرساخت‌ها باید رشد هماهنگ داشته باشند و نمی‌توان یکی را مقدم بر دیگری دانست، اضافه کرد: باید مجاری رشد و مبادی توسعه را درست شناسایی کرد و وظایف دستگاه‌ها را به دقت در نظر گرفت. وظیفه سازمان بنادر و دریانوردی در هماهنگی با سایر سازمان‌های وزارت راه و ترابری ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای رشد و توسعه حمل‌ونقل دریایی است.

موسوی گفت: مطابق قوانین موضوعه، سازمان بنادر و دریانوردی علاوه بر وظیفه مذکور، صدور مجوز ایجاد تأسیسات دریایی و نیز نظارت و بهره‌برداری از آن‌ها را نیز برعهده دارد، لذا چنانچه قرار باشد تأسیسات و مستحقات دریایی در منطقه ایجاد شود باید با اخذ مجوز لازم از سازمان بنادر و دریانوردی صورت گیرد و گرنه این امر تخلف قانونی است و سازمان بنادر و دریانوردی مطابق قانون باید از انجام آن جلوگیری نماید.

وی در خصوص ظرفیت‌ها و ابعاد و اندازه‌های در نظر گرفته شده برای بندر کاسپین اظهار داشت: ظرفیت مطرح شده برای تخلیه و بارگیری، ۱۱ میلیون تن در یک نوبت کاری گفته شده است، در حالی که کارکرد بندر هیچگاه برای یک نوبت کاری طراحی نمی‌شود.

موسوی افزود: معمولاً طرح توسعه را برای ۲ نوبت کاری در نظر می‌گیرند که عملیات را به بالای ۲۰ میلیون تن در سال می‌رساند. علاوه بر اینکه ترکیب اسکله‌ها به شدت غیراقتصادی طراحی شده است. عملاً ۱۰ پست اسکله چند منظوره با راندمان بسیار پایین در کنار تنها ۴ پست اسکله کانتینری با راندمان بالا در نظر گرفته‌اند که با توجه به گرایش حمل‌ونقل کانتینری در منطقه این ترکیب کاملاً غیراقتصادی و غیرفنی است.

این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: کارشناسان فنی در سازمان بنادر و دریانوردی معتقدند که اگر این تعداد اسکله به صورت مناسب تقسیم‌بندی شود تا ظرفیت ۳۰ میلیون تن کالا را نیز می‌توان از این اسکله‌ها با ۱۴ ساعت کار بارگیری و تخلیه کرد.

مدیر کل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی توضیح داد: بندر انزلی با حدود ۱۰ پست اسکله فعال با ظرفیت کشتی‌های ۵ هزار تنی، در سال گذشته

قبال ایجاد یک بندر جدید در منطقه آزاد انزلی، گفت: با فلسفه ایجاد زیرساخت بندری در منطقه آزاد انزلی مخالفتی وجود ندارد اما با ایجاد یک بندر با این ابعاد و اندازه در شرایطی که عملاً عرضه ظرفیت بیش از تقاضا خواهد بود و به هیچ وجه با منطق فنی و اقتصادی و حمل‌ونقلی قابل توجه نیست و در سال اصلاح الگوی مصرف نوعی اسراف در هدر دادن سرمایه‌ها و مغایر با شعار مطروحه از سوی مقام معظم رهبری است. ■

بیش از ۵ میلیون تن تخلیه و بارگیری داشته است. این در حالی است که به دلیل مشکلات هندسی در دهانه بندر در ساعات متمادی اسکله‌ها قابل پهلویی کشتی و انجام عملیات تخلیه نبوده‌اند. این نشان می‌دهد که در صورت اصلاح برخی موارد و بدون صرف هزینه‌های هنگفت می‌توان ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر فعلی را به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش داد. وی در خصوص موضع سازمان بنادر و دریانوردی در



محمد وافری



اسدا... قطب رزمجو



سیدعلی استیری



شهاب دلیلی

بررسی معمای کنوانسیون کار دریایی در نشست با کارشناسان

سناریوی الحاق سرانجام کلید خورد!

افشین اورکی



و مقاومت‌های ناشی از ناآگاهی‌های موجود در زمینه الحاق ایران به کنوانسیون یکپارچه دریایی، فیلم‌نامه پرتعلیق و با فراز و نشیب این پیوست تاریخی، کلید خورد و سرانجام لنگر این الحاق در آب‌های نیلگون خلیج همیشه سرافراز فارس انداخته شد. بالاخره رئیس دولت نهم لایحه الحاق ایران به مقاوله‌نامه کار دریایی مصوب سازمان بین‌المللی کار را، برای طی شدن تشریفات قانونی تقدیم مجلس کرد.

براساس این لایحه که بنا به پیشنهاد مشترک وزارت‌خانه‌های کار و امور اجتماعی و راه و ترابری که برای طی شدن تشریفات قانونی به مجلس ارائه

و کمتر دریانورد ایرانی می‌تواند به یاد آورد که در زمینه تدوین مقررات و قوانین دریایی در وضعیتی قرار گیریم که با شتابی ناموزون، القبای مقررات و قواعد بازی در دریاها را در کهنسالی دریانوردی‌مان از شاگردان نوپا اما با استعداد و با برنامه اجنبی بیاموزیم و در شرایطی قرار گیریم که بخواهیم بدون توجه به القبای کار به تکرار راه‌های رفته‌ای بپردازیم که صنعت دریانوردی این کشور باستانی را هر چه بیشتر در گرداب اقیانوس‌های موج قرار دهد. گردابی که ناخواسته ما را در بن‌بست کامل دریایی فرو برد.

اما سرانجام پس از سال‌ها کش‌وقوس فراوان

برای الحاق ایران به کنوانسیون یکپارچه دریایی ۲۶ قرن زمان لازم بود. ۲۶ قرن پیش که اروپا و بسیاری از کشورهای کنونی صاحب‌نام در صنعت دریانوردی، با حیرت به کشتی‌های ایرانی که بسیاری از آب‌های مطرح جهان را درمی‌نوردیدند، نگاه می‌کردند و انگشت حسرت به دهان داشتند، کمتر ایرانی فکر می‌کرد اروپایی‌ها و کشورهایی که هیچ از دریانوردی نمی‌دانستند تا جایی پیشروی کنند که امروز ما را در شرایطی قرار دهند که برای تردد در آب‌های بین‌المللی مجبور شویم پرچم زیبای کشورمان را از بلندای دکل کشتی‌ها پایین آورده و با پرچم سایر کشورها به تجارت بپردازیم

شده، آمده است: "با عنایت به ماهیت بین‌المللی کشتیرانی تجاری و رویه سایر کشورها در مورد کار دریانوردی و به ویژه شرایط و تحولات حقوق بین‌المللی کار در این زمینه و تأکید روزافزون بر ضرورت انطباق قوانین ملی کشورها با کنوانسیون‌های کار دریایی، الحاق به کنوانسیون و به موازات آن پشت‌سر گذاشتن مراحل استصوابی و فراهم کردن مقدمات تدوین قوانین و مقررات خاص برای کار دریایی و ایجاد ساختارهای اداری لازم، برای امکان اجرای قوانین بین‌المللی پذیرفته شده یک ضرورت انکارناپذیر به نظر می‌رسد".

چالش‌های صنعت دریایی برای اجرای کنوانسیون ویژه کار

کنوانسیون کار دریایی که در سال ۲۰۰۶ به تصویب

کنوانسیون یادشده پیوسته‌اند به خوبی نشانگر این است که پیوستن سایر کشورهای عضو اتحادیه اروپا و از جمله مالتا و یونان به کنوانسیون یادشده، آن را به زودی لازم‌الاجرا خواهد کرد و این در حالی است که سه کشور لیبریا، باهاماس و جزایر مارشال در مجموع ۱۷ درصد تناژ جهانی را تنها به خود اختصاص داده‌اند.

به موجب کنوانسیون ۲۰۰۶ MHC، کشتی‌های تحت پرچم کشورهای غیرعضو کنوانسیون پس از لازم‌الاجرا شدن این مقاوله‌نامه در زمینه انطباق با خواسته‌های آن به هیچ وجه از سوی بازرسان بندری کشورهای عضو، ملاحظه‌های مطلوب و مساعدی بیشتر از کشتی‌های کشورهای عضو دریافت نخواهند کرد. به عبارت ساده‌تر ملحق نشدن به کنوانسیون از سوی برخی کشورها،

شرایط بهبود وضعیت کار شاغلان در کشتی‌ها شکل گرفته است و در کنار پرداختن به حقوق قانونی کارگران، وظایفی را نیز برای کارفرمایان برشمرده است.

محمد وافری، با اشاره به اینکه قراردادهای حقوقی کارگران شاغل در صنعت دریایی کشور و به ویژه کشتی‌ها، یکسان نیست، خاطرنشان می‌کند: متأسفانه در این زمینه، اتفاق نظر یکسانی میان همه کارفرمایان وجود ندارد و شاید یکی از راه‌های حل این مشکل، تقویت اتحادیه‌های صنفی کارگری دریایی و در بُعد کلی‌تر، پیوستن ایران به کنوانسیون یکپارچه دریایی است.

وی در عین حال بی‌توجهی به حقوق دریانوردان را نقض قوانین پذیرفته شده توسط سازمان‌های بین‌المللی مانند IMO و IHO می‌داند و می‌افزاید:



با توجه به ماهیت ذاتی صنعت دریانوردی باید توجه داشته باشیم که دریانوردان براساس قوانین و مقررات موجود جهانی دارای حقوق قانونی ویژه‌ای هستند و از سوی دیگر کنوانسیون یکپارچه دریایی، نخستین کنوانسیون بوده که توسط سازمان جهانی کار (ILO) به تصویب رسیده است. به عبارت دیگر، کشورها باید به تمامی مفاد قوانین IHO که کنوانسیون یکپارچه دریایی از مصوبه‌های آن است، پایبند باشند.

به نام ما، به کام دیگران!

سال‌ها پیش در جزیره قشم پرتغالی‌ها ساکن بودند. سایر بنادر جنوبی ایران نیز سال‌ها بعد توسط دیگر

کشتی‌های تحت پرچم این دولت‌ها از انطباق با آن را مستثنی نمی‌کند.

در چنین شرایطی بدیهی است که الزام‌ها و خواسته‌های کنوانسیون کار دریایی پیش از آنکه مورد توجه و دقت نظر از سوی دولت‌ها قرار گیرد، مورد توجه و علاقه دست‌اندرکاران صنعت دریایی اعم از مالکان شرکت‌های کشتیرانی و اتحادیه‌های دریانوردان قرار گرفته است. دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان ایران (و پژوهشگر دریایی) با تأکید بر اهمیت توجه مسئولان صنعت دریانوردی ایران به کنوانسیون یکپارچه دریایی و بسترسازی‌های لازم برای اجرایی شدن این کنوانسیون در کشورمان، می‌گوید: کنوانسیون یکپارچه دریایی در راستای جهانی شدن و ارتقای

سازمان بین‌المللی کار رسید پس از سه سال که از تصویب آن می‌گذرد، در آستانه اجرا قرار گرفته است. پس از الحاق کشور لیبریا به این کنوانسیون در هفتم ژوئن ۲۰۰۶ به عنوان نخستین کشور، سه کشور دیگر ثبت آزاد کشتی‌ها یعنی باهاماس، جزایر مارشال و پاناما نیز در سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۹ به آن ملحق شدند و در آخرین تحول مهم در این زمینه، پروژ به عنوان نخستین کشور اروپایی در دهم فوریه ۲۰۰۹ (۲۱ بهمن ۱۳۸۷) به طور رسمی به کنوانسیون ۲۰۰۶ MHC پیوست. همچنین براساس ماده هشتم کنوانسیون، این مقاوله‌نامه پس از الحاق دست‌کم ۳۰ کشور که ۳۳ درصد تناژ جهانی را در اختیار دارند، لازم‌الاجرا خواهد شد. ترکیب پنج کشور که تاکنون به



چانه‌زنی دسته‌جمعی و یا به وسیله راهکارهای دیگر و یا در عمل اجرایی شود. راهکارهای دیگر و یا در عمل که ترجمه عبارت Other Measures or in Practice است، چندان مشخص و تعریف شده نیستند.

اما برای ایجاد و تحقق این ماده واحده از کنوانسیون باید به واقعیت‌های موجود در میان طرف‌های درگیر ماجرا یعنی نهادهای غیردولتی و اتحادیه مالکان کشتی (کارفرمایان)، اتحادیه صنفی کارگری دریانوردی (کارفرمایان) و سازمان بنادر و دریانوردی (دولت) توجه جدی و منطقی داشت. به طور طبیعی و در شرایطی که کشور فاقد قانون کار دریایی است و از سوی دیگر نهادهای غیردولتی موجود در بخش دریایی کشور به دلایل مختلف امکان ایفای نقش کلیدی خود را در راستای اجرای این مقاله‌نامه بین‌المللی ندارند، به نظر می‌رسد صنعت دریایی و ناوگان ملی ما در شرایطی خطرناک و بغرنجی قرار گرفته است و این مسئله مورد تأیید تشکلهای صنفی کارگری و کارفرمایی دریانوردی کشور نیز می‌باشد.

به باور بسیاری از مسئولان این اتحادیه‌ها، براساس قوانین جاری کشور هم‌اکنون اصل چانه‌زنی دسته‌جمعی قابل طرح نیست و انجمن‌های صنفی اعم از کارفرمایی و کارگری ایران نیز تنها نقش مشورتی دارند و این در حالی است که نفوذ بخش دولتی در اقتصاد کشور و به طور مشخص در مدیریت شرکت‌های کشتیرانی بزرگ، اصل غیرقابل انکار دیگری است که در عمل سه‌جانبه‌گرایی را آن گونه که کنوانسیون کار دریایی تبیین کرده و سازمان بین‌المللی کار تعریف می‌کند، در ایران ناکارآمد می‌سازد.

دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان ایران نیز با تأکید بر اینکه یکی از مشکلات کنونی در اجرای پیوستن به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی، ماده ۴ این کنوانسیون و نبود زمینه‌ها و بسترهای لازم برای تحقق حق چانه‌زنی در میان انجمن‌های صنفی کارگری با تشکیلات دولتی مانند وزارت کار و امور اجتماعی و سازمان بنادر و دریانوردی است، تصریح می‌کند: به نظر می‌رسد درباره مؤلفه مهمی مانند حق چانه‌زنی توسط تشکلهای غیردولتی مرتبط با صنعت دریانوردی از سوی مجلس شورای اسلامی، گام‌های جدی و مؤثری برداشته نشده است.

محمد وافر، خاطرنشان می‌کند: ما ظرفیت‌های لازم برای اجرای قوانین کار دریایی در کشورمان را نداریم، چرا که مجلس شورای اسلامی، حق عضویت انجمن‌های صنفی کارگری و حق چانه‌زنی آن‌ها درباره حقوق دریایی‌شان را مورد پرسش جدی قرار داده و در واقع این مسئله تاکنون برای نمایندگان مجلس به خوبی روشن نشده است. وی می‌افزاید: الزام‌های قانونی تحقق حضور

این در حالی است که کنوانسیون یکپارچه کار دریایی، اساساً یک کنوانسیون یکپارچه و متشکل از ۶۰ کنوانسیون قبلی است که عمده مشکلات دریانوردی ما نیز در بخش حقوق بنیادین بوده و نکته مهم آن است که کشور ما بیشتر این مقاله‌نامه‌ها را در سال‌های دور امضاء کرده و هم‌اکنون نیز در حدود ۸۰ تا ۸۵ درصد توسط کشتی‌هایی که در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند نیز رعایت می‌شود.

واقعیت‌های موجود بیانگر آن است که در نبود حضور جدی ایران در آب‌های بین‌المللی و کندی الحاق به این کنوانسیون و دلخوش بودن به تاریخ درخشان ۲۶ قرن دریانوردی و بازی با آمارها، بیگانگان از سهم واگذار شده ما در کشتیرانی بین‌المللی و از فرصت‌های موجود برای بهره‌برداری از منافع سرشار این غیبت خودخواسته، نهایت استفاده را خواهند کرد و هیچ‌گاه منتظر پیوستن و یا پیوستن ایران به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی نخواهند بود. به نظر می‌رسد قضیه الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی به نام ما و در واقع به کام بیگانگان در حال شکل گرفتن است.

چانه‌زنی نمی‌کنیم، فرصت می‌سوزانیم

براساس ماده ۴ کنوانسیون کار دریایی، خواسته‌های این مقاله‌نامه باید در هر کشور از طریق قوانین و مقررات ملی و یا از طریق توافق‌نامه‌های حاصل از

استعمارگران اجنبی مانند انگلیسی‌ها و هلندی‌ها اشغال شد و همین مسئله رویارویی مردم مبارز جنوب کشور و سرداران شجاع آن مانند رئیس علی دلواری و امام قلی‌خان را به مبارزه با اشغالگران متجاوز به سرزمین مادری‌مان برانگیخت. اما از آن روزهای تلخ و البته حماسه‌آفرین برای مردم کشورمان تا امروز، هر نقطه و مؤلفه‌ای از صنعت کشور که با دریا ارتباطی معنادار پیدا می‌کند به نوعی شاهد سکون و نوعی نبود اتحاد لازم برای یکپارچگی در تحقق هدف‌ها و چشم‌اندازهای توسعه فعالیت‌های دریایی است.

سال‌ها قبل، پس از ارائه لایحه الحاق دولت به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی در دفتر لوايح مجلس شورای اسلامی، نگرانی‌های زیادی میان نمایندگان مجلس شکل گرفت که شاید ریشه بسیاری از این نگرانی‌ها به علت ناآشنایی نمایندگان ملت با موضوع‌ها و بحث‌های تخصصی دریایی بوده است. آن‌ها، لایحه الحاق دولت به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی را به دلیل وجود ظرفیت‌های موجود در کنوانسیون برای اعمال فشارهای سیاسی و ایجاد تعهدات بین‌المللی و برای انطباق قوانین داخلی کشور با مقررات کنوانسیون که منجر به تغییرهای گسترده در حوزه قوانین داخلی خواهد شد برای مدت‌ها به بایگانی مجلس شورای اسلامی سپردند و موضوع از دیدشان فراموش شده تلقی شد!



در سایر کشورها در ناهمترای شدیدی قرار داده است. به نظر می‌رسد حتی گزاره‌ای مختصر برای حمایت از دریانوردان داخلی و توسعه صنعت دریانوردی کشور در متن لایحه توسعه صنایع دریایی که با تأخیری چهار ساله به تصویب رسید دیده نمی‌شود. از سوی دیگر سردرگمی وزارت کار و امور اجتماعی هم بر وخامت موضوع احقاق حقوق قانونی کارگران شاغل در کشتی‌ها افزوده است. آنچه مسلم است پیروی کردن از کنوانسیون یکپارچه کار دریایی است که پیش‌روی همه فعالان عرصه صنعت دریانوردی کشورمان قرار دارد. کنوانسیونی که در صورت نبود بسترسازی‌های لازم در کشور، ما را دچار محدودیت‌های بی‌شماری خواهد کرد و از پیش پیداست که هیچ سواری، بر پیاده‌ها دلسوزی نخواهد کرد.

تغییر پرچم، راهکار یا مسکن؟!

هم‌اکنون بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی ایران برای حل مشکل یادشده، راه میان‌بری را انتخاب کرده‌اند که پرسش‌های بی‌شماری را برای دلسوزان به پرچم کشورمان در همه حوزه‌ها و به ویژه حوزه دریانوردی مطرح کرده است. دلسوزان می‌پرسند: تغییر پرچم، راهکاری اساسی است یا مسکنی زودگذر؟! پس تکلیف شأن کشورمان چه می‌شود و صدها پرسش منطقی دیگر. به این پرسش دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان کشور این‌گونه

دریانوردان بدون هیچ‌گونه شرمندگی خود را در اخذ این کمک‌ها از شرکت‌های کشتیرانی دولتی محق بدانند. در واقع کارکرد محدود قانونی اتحادیه‌ها و سندیکاهای کارگری در ایران باعث شده تا این نهادها فاقد پشتوانه لازم و حمایت گسترده از سوی کسانی باشد که در این تشکلهای فعالیت می‌کنند و به ناگزیر مجبور به قبول و یا حتی درخواست کمک‌های مادی و معنوی از طرف مقابل میز یعنی کارفرمایان شوند.

شیرجه در استخر خالی

دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان ایران با اشاره به اینکه مشخصه بارز کنوانسیون یکپارچه دریایی حذف رقیبان نابلد است، تصریح می‌کند: برای این ادعای خود می‌توانم به ناهم‌سویی و نامأنوسی بعضی از دست‌اندرکاران دولتی این صنعت با دریانوردی و منطبق نبودن قوانین و مقررات ویژه دریایی کشورمان با اساس مفاد این کنوانسیون اشاره‌ای داشته باشم. وافری، می‌گوید: به نظر می‌رسد لایحه سردرگم الحاق به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی و یا رد شدن کنوانسیون ۱۴۷ در صحن علنی مجلس شورای اسلامی پس از مدت ۵ سال، نبود قوانین کار دریایی و تدوین نشدن آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۹۰ قانون کار، حقوق قانونی و معوقه اجتماعی دریانوردان کشور را نسبت به دیگر هم‌تایان خود

جدی‌تر تشکیلات صنفی کارگری در کشور و به ویژه در حوزه دریایی تاکنون میسر نشده است و در واقع سازوکارهای مربوط به تشکیل کنوانسیون یکپارچه دریایی در کشور وجود ندارد.

این فعال حوزه صنفی کارگری دریانوردی کشور مشکلات موجود در صنعت دریانوردی برای پیوستن به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی را فقط در حوزه نرم‌افزاری و نبود قوانین حمایتی توسط ارگان‌های دست‌اندرکار مانند وزارت کار و امور اجتماعی و سازمان بنادر و دریانوردی می‌داند و می‌گوید: به دلیل اینکه حمل‌ونقل دریایی، مسئله‌ای کلان و در واقع بین‌المللی است و استانداردسازی‌های رایج به شکل دوره‌ای انجام می‌شود، ما می‌توانیم به روز باشیم و در واقع در این بخش کمترین مشکلات موجود را داریم. اما بخش عمده مشکلات ما در واقع نرم‌افزاری و به نبود قوانین حمایتی از تشکیلات غیردولتی مرتبط با دریانوردی مربوط می‌شود و این مسئله شرایطی را رقم‌زده است که می‌توانیم ادعا کنیم هم‌اکنون کشتیرانی‌های موجود در ایران با روش‌های انفعالی با مشکلات بسیاری برای ادامه حیات خود مواجه هستند.

وی بخش دیگری از مشکلات موجود تشکلهای صنفی کارگری دریانوردی کشور را ناشی از وابستگی مالی این تشکلهای به کمک‌های مادی مدیریت شرکت‌های کشتیرانی می‌داند و یادآور می‌شود: این مسئله باعث شده تا تشکلهای



پاسخ می‌دهد: الزام به تغییر پرچم کشتی‌های ناوگان ملی با پایان تحریم‌ها به هیچ‌وجه پایان نمی‌یابد و این در حالی است که دریانوردان این سرزمین در حالی از حمایت‌های دولت و کارفرمایان محرومند که پس از تغییر پرچم، مالکان کشتی‌های ایرانی موظف به پرداخت دست‌کم بالغ بر یک میلیون دلار در سال‌های ابتدایی به سازمان‌های دریانوردی بین‌المللی برای پیگیری حقوق و تأمین امکانات رفاهی دریانوردان بیگانه در بنادر خارجی هستند. وافی در ادامه با انتقاد از وجود چنین مسئله‌ای، تصریح می‌کند: این نوع مدیریت استراتژیک و به ظاهر ملی را در کنار نامهربانی‌هایی که به اتحادیه‌های صنفی کارگری داخلی صورت می‌گیرد را چگونه می‌شود تحلیل کرد؟!

وی می‌افزاید: از آن جایی که اتحادیه‌های دریانوردی مستقل همواره بر آن هستند تا یک مشی اقتصادی ملی‌گرا و فعالانه را دنبال کنند و تلاش کرده‌اند تا بازار اشتغال و فعالیت دریانوردان خارجی را بر روی ناوگان ملی کشورشان و در مقابل هجوم دریانوردان خارجی ببندند، با شرایط ویژه موجود، چگونه می‌توان تا زمان اجرای الزام به سه‌جانبه‌گرایی دولت، کارگر و کارفرما، انتظار کشید؟!

این فعال اتحادیه کارگری در حوزه دریانوردی کشور در ادامه از تداوم چنین روندی انتقاد می‌کند

اسدا... قطب رزمجو:

باید ارکان‌های مختلف متولی مانند سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت کار و امور اجتماعی، وزارت نفت و بازرگانی، همایش‌های دریایی برگزار کنند تا در این همایش‌ها راهکارهای مختلف و متناسب برای حل مشکلات و مسائل موجود صنعت دریانوردی کشور ارائه شود.

و یادآور می‌شود: به نظر می‌رسد شرکت‌های کشتیرانی داخلی با بدعتی غیرقابل کنترل تصمیم دارند تا تمامی کشتی‌های خود را از تحت پرچم ایران بودن خارج کنند و با این رویکرد و برخی محدودیت‌های سیاسی به هر دلیل و توجیهی که باشد اصولاً بستر حضور دریانوردان خارجی بر روی ناوگان داخلی و حذف فرصت کار برای دریانوردان ایرانی فراهم می‌شود و این همه در حالی پیش می‌رود که بیم از نبود کمترین الزام‌ها و قوانین مربوط برای اجرای شایسته کنوانسیون، کارفرمایان را هر لحظه بیشتر به تغییر پرچم راغب می‌کند و این مسئله باعث از دست دادن حاکمیت شناورهای

داخلی و تحقیر حیثیت دریایی و ملی و بین‌المللی به صورت جدی می‌شود.

جزایر پراکنده در صنعت دریانوردی

به نظر می‌رسد با وجود ۲۶ قرن تاریخچه دریانوردی در کشورمان، تاکنون قوانین و مقررات مدون و منطقی برای حل مشکلات شاغلان در این عرصه وجود نداشته و متولی اصلی حمایت‌های قانونی از دریانوردان در بخش تدوین مقررات و قوانین نیز توجه لازم به مسائل و مشکلات موجود در این زمینه را از خود نشان نمی‌دهد.

دبیر دریانوردان خبره نیز با اشاره به اینکه قانون وزارت کار و امور اجتماعی متناسب با وضعیت کاری دریانوردان نیست، می‌گوید: با توجه به اینکه در قانون کار به صراحت تأکید شده است که دریانوردان با سابقه ۲۰ سال فعالیت می‌توانند بازنشسته شوند، اما به دلیل سختی شغل، کمتر دریانوردی به این شغل ادامه می‌دهد.

اسدا... قطب رزمجو در ادامه به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی می‌پردازد و می‌افزاید: هم‌اکنون قوانین کشور ما با مفاد کنوانسیون یکپارچه کار دریایی هماهنگ نیست. وی تلاش‌ها و فعالیت‌های همه دست‌اندرکاران این حرفه برای تصویب این کنوانسیون در مجلس شورای اسلامی را مؤثر و مفید عنوان می‌کند و یادآور می‌شود: باید سعی

کنیم این کنوانسیون وارد مجلس شورای اسلامی شده و در دستور کار قرار گیرد.

دبیر دریانوردان خبره با اشاره به سابقه ۲۶۰۰ ساله ایران در صنعت دریانوردی بین‌المللی، خاطرنشان می‌کند: به عقیده من ایران باید در صنعت دریانوردی از نظر قوانین پیشرو باشد و نه اینکه کنوانسیون‌های بین‌المللی ما را مجبور به رعایت قوانین کنند. وی در پاسخ به این پرسش که به عقیده شما چه تشکیلات و یا سازمان‌هایی متولی صنعت دریانوردی در ایران هستند، می‌گوید: باید ارگان‌های مختلف متولی مانند سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت کار و امور اجتماعی، وزارت نفت و بازرگانی، همایش‌های دریایی برگزار کنند تا در این همایش‌ها راهکارهای مختلف و متناسب برای حل مشکلات و مسائل موجود صنعت دریانوردی کشور ارائه شود.

قطب‌رزمجو با اشاره به سخت و زیان‌آور شناخته شدن شغل دریانوردی از نظر وزارت کار و امور اجتماعی، تصریح می‌کند: براساس سخت و زیان‌آور بودن شغل دریانوردی، لازم است تا مسئولان قوانین و مقررات حمایتی بیشتر و با جدیت مسائل و مشکلات دریانوردان ایرانی را دنبال کنند و درصدد حل مشکلات آن‌ها فعالیت‌های بیشتری داشته باشند.

این کارشناس و صاحب‌نظر صنعت دریایی کشور، شرایط در نظر گرفته شده در قانون وزارت کار و امور اجتماعی را متناسب با وضعیت کاری دریانوردان نمی‌داند و خاطرنشان می‌کند: با وجود اینکه در قانون تصریح شده است که دریانوردان دارای سابقه ۲۰ سال و پرداخت حق بیمه در صورتی که ۱۵۰ روز مرخصی بدون حقوق داشته باشند می‌توانند درخواست بازنشستگی کنند، اما این در حالی است که دریانوردان نمی‌توانند به دلیل سختی شغل خود ۲۰ سال کار کنند و معمولاً هم شغل‌شان را قبل از سررسیدن این زمان رها می‌کنند!

دبیر کانون دریانوردان خبره درباره مشکلات کارفرمایان در این صنعت، می‌افزاید: به عقیده من باید راهکارهای مناسب برای حل مشکلات کارفرمایان ارائه شود و در این مرحله، دولت آموزش دریانوردان را بر عهده گیرد و کارفرمایان را در این زمینه یاری دهد.

الحاق، آخرین راه‌حل

واقعیت غیرقابل‌انکاری در این میان وجود دارد و آن این است که شمول اجرای کنوانسیون و ضرورت انطباق کلیه کشتی‌ها با آن به محض

سیدعلی استیری: سازمان جهانی کار اعلام کرده که هم‌اکنون گرایش نسل جدید به سمت دریانوردی کم شده و تا سال ۲۰۱۱، کشورهای جهان با کمبود حدود ۶۰ هزار دریانورد روبه‌رو خواهند شد. بنابراین لازم است تا دولت‌ها به دنبال اقدامی جدی و مناسب برای رفع این مشکل باشند.

شهاب دلیلی: ثبت کشتی‌های ایرانی در خارج از کشور، اقدامی موقتی است و نباید موجب نگرانی‌مان شود و این در حالی است که اگر موانع اجرایی و قانون و مقررات حمایت از دریانوردان ایرانی به طور جدی‌تری از سوی مسئولان دنبال شود، این مشکل نیز برطرف می‌شود.

لازم‌الاتباع شدن، صنعت دریایی کشور را ناگزیر به اجرای مفاد آن خواهد کرد. بنابراین ناوگان تجاری کشور که امروز بخش اعظم آن تحت ثبت آزاد در مالت، قبرس و هنگ‌کنگ قرار دارد بی‌شک مطابق قوانین جاری این کشورها، خیلی فوری پس از اجرایی شدن کنوانسیون در خصوص انطباق با آن و در نتیجه انجام ممیزی‌های مربوطه و کسب گواهینامه لازم اقدام خواهد کرد.

آنچه مسلم است این است که بدون تردید در صورت اجرایی شدن کنوانسیون یکپارچه کار دریایی، بازگشت ناوگان تجاری کشورمان به ثبت در ایران، مستلزم اجرای کنوانسیون و امکان کسب گواهینامه در داخل کشور خواهد بود و ناگفته پیداست که هرگونه اهمال و کوتاهی در این

ارتباط، به طور طبیعی شرکت‌های کشتیرانی را به حفظ پرچم آزاد و تداوم ثبت کشتی‌ها در خارج ناگزیر می‌کند.

یکی از اعضای کانون دریانوردان خبره نیز با تأیید این مسئله، می‌گوید: واقعیت این است که در شرایط فعلی، ناوگان تجاری کشتیرانی تحت ثبت ایران کاهش چشمگیری پیدا کرده است، به گونه‌ای که هم‌اکنون بخش اعظم ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران با دارا بودن کشتی‌های چندصد هزار تنی در داخل ایران ثبت نشده و متأسفانه این مسئله در مورد سایر شرکت‌های کشتیرانی ایرانی دیگر نیز صادق است.

شهاب دلیلی با طرح این پرسش که باید دید ناوگان ملی کشتیرانی ایران با الحاق به این کنوانسیون چه وضعیتی پیدا می‌کند، یادآور می‌شود: هم‌اکنون ناوگان ملی کشتیرانی ما این امکان و ظرفیت‌های مناسب برای الحاق به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی را دارد و به عقیده من در این مورد با هیچ مشکل جدی مواجه نیستیم.

وی درباره ثبت کشتی‌های ایرانی با پرچم کشورهای خارجی، می‌افزاید: به باور من، ثبت کشتی‌های ایرانی در خارج از کشور، اقدامی موقتی است و نباید موجب نگرانی‌مان شود و این در حالی است که اگر موانع اجرایی و قانون و مقررات حمایت از دریانوردان ایرانی به طور جدی‌تری از سوی مسئولان دنبال شود، این مشکل نیز برطرف می‌شود.

ماه ما و ماه دیگران

در کشورهایی که دارای سابقه طولانی در فعالیت کشتیرانی تجاری هستند، به طور ویژه سازمان ملی دریایی در اجرای مقررات کار دریایی به روش‌ها و نسبت‌های مختلف دخالت دارند که در این ارتباط می‌توان به مقررات و سازمان اداری کشورهایی مانند نروژ، انگلیس، دانمارک و کره جنوبی اشاره کرد، اما از آنجایی که مرجع اداری مقررات کار دریایی باید از آمادگی‌های سازمانی و آگاهی‌های تخصصی لازم در زمینه کشتیرانی تجاری، کار دریانوردی و مقررات بین‌المللی مربوطه برخوردار باشد، به نظر می‌رسد که در وزارت‌خانه متولی این مسئله یعنی کار و امور اجتماعی این آمادگی‌ها به طور کامل وجود ندارد. این مسئله از سوی مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی نیز مورد تأکید قرار گرفته است. سید علی استیری با اشاره به اینکه کنوانسیون یکپارچه دریایی بر پایه تأمین کار شایسته برای دریانوردان و جلوگیری از فعالیت کشتی‌های غیراستاندارد استوار شده است، می‌گوید: به نظر من مهم‌ترین اقدام در این زمینه حضور نمایندگان



بخش دریایی در شورای عالی کار بوده، مسئله‌ای که تاکنون مورد غفلت جدی قرار گرفته است. این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی عقیده دارد که یک سلسله از قوانین کار براساس کار در خشکی تنظیم شده و این در حالی است که شرایط کار دریانوردی به هیچ‌وجه مطابق با این قوانین نیست. وی می‌افزاید: سازمان جهانی کار اعلام کرده که هم‌اکنون گرایش نسل جدید به سمت دریانوردی کم شده و تا سال ۲۰۱۱، کشورهای جهان با کمبود حدود ۶۰ هزار دریانورد روبه‌رو خواهند شد. بنابراین لازم است تا دولت‌ها به دنبال اقدامی جدی و مناسب برای رفع این مشکل باشند.

استیری با اشاره به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی از مراحل ابتدایی تشکیل کنوانسیون یکپارچه کار دریایی تاکنون با جدیت در کلیه نشست‌های تخصصی آن حضور داشته است، خاطرنشان می‌کند: باید بپذیریم که اجرای این کنوانسیون، کاری سخت و مشکل است چرا که این کنوانسیون به شدت متأثر از مسائل کارگری است و یکی از کنوانسیون‌های دریایی است که حضور جدی همه ضلع‌های سه‌جانبه‌گرایی یعنی تشکل‌های کارگری، کارفرمایی و نمایندگان بخش دولتی را می‌طلبد. وی با اعلام این مسئله که سازمان بنادر و دریانوردی، هیچ وظیفه ذاتی در قبال تشکل‌های کارگری فعال در حوزه صنعت دریانوردی ندارد، تصریح می‌کند: با همه این مسائل، سازمان بنادر و دریانوردی به سهم خود با تشکیل همایش‌های مختلف ارگان‌های دریایی و به ویژه دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی سعی کرده تا نسبت به حل مشکلات شاغلان عرصه صنعت دریانوردی کشور، فعالیت‌های مناسبی را انجام داده باشد.

این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید دوباره بر اینکه سازمان بنادر و دریانوردی به تنهایی نمی‌تواند مسائل و مشکلات شاغلان در صنعت دریانوردی ایران را حل کند، یادآور می‌شود: ما معتقد هستیم که هم‌فکری میان ارگان‌ها و سازمان‌های تصمیم‌گیرنده مختلف، بسیار سودمند است، اما باید بپذیریم که هر کسی و هر سازمان و ارگانی در جایگاه خودش قرار دارد.

او اضافه می‌کند: نخست باید بپذیریم که کنوانسیون یکپارچه کار دریایی هنوز شکل اجرایی به خود نگرفته است، هر چند که سازمان بنادر و دریانوردی در همین مدت نیز به شدت مورد انتقاد تشکل‌های کارگری و کارفرمایی مرتبط با صنعت دریانوردی قرار دارد. اما لازم است که این تشکل‌ها بدانند که مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی نیز تاکنون تلاش‌ها و فعالیت‌های جدی زیادی برای پیوستن

محمد وافری : با توجه به ماهیت ذاتی صنعت دریانوردی باید توجه داشته باشیم که دریانوردان براساس قوانین و مقررات موجود جهانی دارای حقوق قانونی ویژه‌ای هستند

نمی‌گیرند و این در حالی است که خوشبختانه هم‌اکنون نیز مفاد این کنوانسیون در کلیه کشتی‌های اقیانوس‌پیمای ایرانی رعایت می‌شود و می‌توانیم ادعا کنیم که ما از ناوگان کشتیرانی استاندارد برخوردار هستیم و به طور کلی شرایط الحاق کشورمان به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی وجود دارد.

نگران نیستیم

یکی از اعضای کانون دریانوردان خبره نیز با اشاره به اینکه نباید در میان کارشناسان و فعالان عرصه صنعت دریانوردی کشور برای الحاق به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی نگرانی ایجاد شود، می‌گوید: این کنوانسیون فقط کشتی‌های بالای ۵۰۰ تن را دربر می‌گیرد و این در حالی است که یک سلسله از کشتی‌هایی که در آب‌های داخلی تردد می‌کنند شامل این کنوانسیون نمی‌شوند و کشتی‌های فعال در ناوگان صیادی ما را هم دربر نمی‌گیرد، بنابراین من تصور می‌کنم که هیچ نگرانی برای الحاق ایران به کنوانسیون یکپارچه کار داخلی وجود ندارد و نگرانی فعالان این عرصه ضروری نیست.

شهاب دلیلی، با خونسردی و اطمینان از اینکه ظرفیت‌های لازم برای الحاق ایران به کلیه مقاوله‌نامه‌های دریایی بین‌المللی وجود دارد، خاطرنشان می‌کند: هم‌اکنون نیز بیش از ۸۰ درصد مفاد کنوانسیون یکپارچه کار دریایی در ناوگان ملی کشتیرانی تجاری ایران رعایت می‌شود و فقط در موضوع قراردادهای استخدامی مربوط به کارکنان شاغل در کشتی‌ها و یا ثبت کشتی‌ها لازم است تا تغییرات اساسی و مناسب برای انطباق با مفاد کنوانسیون یکپارچه کار دریایی انجام شود. این کارشناس مسائل دریایی کشور دیدگاه‌های

ایران به این کنوانسیون داشته‌اند. از آغاز طرح کنوانسیون، ما برنامه‌ریزی‌های زیادی داشته‌ایم. مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی در عین حال چنین پیش‌بینی می‌کند که اجرای کنوانسیون یکپارچه کار دریایی از سال ۲۰۱۱، آغاز می‌شود و این فرصت برای بسترسازی‌های لازم از نظر انطباق قوانین داخلی با مفاد این کنوانسیون بین‌المللی وجود دارد. استیری در این باره، چنین می‌گوید: ما به لحاظ سخت‌افزاری و حتی نرم‌افزاری براساس گفته‌های مسئولان وزارت کار و امور اجتماعی با مشکلی در زمینه الحاق به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی مواجه نیستیم.

وی می‌افزاید: از سوی دیگر نگرانی‌های موجود در زمینه ناوگان ملی کشتیرانی تا حدودی بی‌معنی است، چرا که براساس آیین‌نامه‌های موجود در این کنوانسیون، شناورهای کمتر از پانصد تن در زمره قوانین کنوانسیون یکپارچه کار دریایی قرار



دستورالعمل پروژه‌های هیدروگرافی در (رودخانه و سواحل)

گردآورنده: مهندس کاظم سید علیخانی
ناشر: آبنگاه، چاپ اول ۱۳۸۶



عملیات آبنگاری و یا به عبارتی دیگر هیدروگرافی در کشور ما از جمله تخصص‌های نه چندان شناخته شده است. این فن در امور زیربنایی پروژه‌ها از جمله احداث

سازه‌های دریایی در سواحل، دریا و احداث سکوها نفتی و ساماندهی رودخانه و ناوبری کاربرد داشته و دارد.

بنابراین هرگونه اطلاعاتی که در خصوص ارتقاء کیفی اجرای پروژه‌های هیدروگرافی تهیه گردد از اهمیت لازم برخوردار است. منابع فارسی و کتاب‌های خارجی در کشور بسیار اندک و کم‌یاب است. در مجموعه حاضر شاخص‌های اجباری بر پایه ملاحظات ذیل قرار گرفته است: ۱. تضمین امنیت ناوبری ۲. امری ضروری برای پروژه‌های ناوبری ۳. عملیات و تجربه گروه‌های عملیاتی که نشان‌دهنده شاخص‌ها و وضعیت بحرانی می‌باشد ۴. الزامات استانداردسازی مجموعه داده‌های مکان مرجع ۵. اثرات سوء اقتصادی در صورت عمل نکردن به استانداردها و شاخص‌های مذکور.

اجزا و روش‌های طرح‌ریزی شده برای اجرا و پردازش خودکار در نقشه‌برداری هیدروگرافی که معمولاً در کتابچه‌های راهنمای فنی که به وسیله شرکت‌های مختلف نرم‌افزاری و تجهیزات تهیه شده، شرح داده می‌شود. کتاب حاضر شامل ۴ فصل و یک ضمیمه است. فصل اول تحت عنوان "کاربردهای عمرانی" بعد از تعریف کلی به لزوم نقشه‌برداری برای برنامه‌ریزی کارهای عمرانی، کاربردهای هیدروگرافی در فعالیت‌های عمرانی و... می‌پردازد. فصل دوم نیز تحت عنوان "مجموعه استانداردهای دقت، کنترل، کیفیت مقررات، تضمین کیفیت" به نقشه‌برداری‌های موردنیاز برای لایروبی و ناوبری، استاندارد سیستم موقعیت‌یابی افقی، دقت مدوله کردن سطحی سطح آب یا جزر و مدی و... می‌پردازد.

گریزی نداریم

با پیوستن نروژ به عنوان نخستین کشور اروپایی به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی که یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های اروپایی را در اختیار دارد، می‌توان اذعان داشت که لازم‌الاتباع شدن کنوانسیون یکپارچه کار دریایی در کمتر از یک تا دو سال آینده، مسئله‌ای مسلم و غیرقابل‌انکار است. اما در حالی که کشور ما اهرم‌های نظارتی و اجرایی محکم برای راهبردی کردن کنوانسیون یکپارچه دریایی در صنعت دریانوردی خود را دارد، به نظر می‌رسد بسترسازی‌های لازم و فعالیت‌های ارزشمند و چشمگیری برای انجام دستورالعمل‌های مندرج در مفاد این کنوانسیون و انطباق قوانین و مقررات داخلی با آن انجام نشده است. به گفته کارشناسان و صاحب‌نظران و فعالان این عرصه یکی از الزام‌های مندرج در استانداردهای این کنوانسیون مؤثر و سرنوشت‌ساز، ثبت و تحلیل گزارش‌های حوادث و سوانح بر روی ناوگان تحت پرچم است که مانند بعضی از موارد دیگر و نبود کمترین استانداردهای موجود به شکلی مطلوب و مناسب از سوی بعضی از دست‌اندرکاران اجرایی به خوبی رعایت نمی‌شود.

باید توجه داشت صدور مدارک ضروری اجرا و رعایت این کنوانسیون و نگهداری آن بر روی کشتی‌های ناوگان نیز در عمل با نبود این حداقل‌ها غیرممکن به نظر می‌رسد و این موضوع همراه با بسیاری از دلایل دیگر از جمله قانون کار دریایی مستقل، تردد ناوگان داخلی با پرچم کشور را در سال‌های آینده در هاله‌ای از ابهام فرو برده است! سازمان بنادر و دریانوردی، بی‌شک تاکنون تلاش‌ها و فعالیت‌های زیادی برای ارتقای سطح کیفی و کمی ناوگان ملی کشتیرانی ایران داشته است و بنابراین انتظار می‌رود تا با اجرای طرحی همه‌جانبه در سطح تمام وزارتخانه‌های مرتبط و ارگان‌های دریایی کشور و با تشکیل کمیته‌ای سه‌جانبه برای ایجاد هماهنگی‌های بیشتر نسبت به الحاق ایران به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی و در ادامه تشکیل کمیته و شورای ثبت و تحلیل گزارش‌های مربوط به حوادث و سوانح دریایی براساس مفاد کنوانسیون یکپارچه دریایی، فعالیت‌های جدی‌تر و مؤثری انجام دهد که در مورد ثبت و ارائه گزارش‌های مربوط به حوادث و سوانح دریایی، هم‌اکنون با توجه به نبود ظرفیت‌های کافی در میان تشکیلات دولتی، اصولی‌ترین روش موجود برون‌سپاری و نظارت حمایتی بر عملکرد این کمیته است. ■

تلخ و انتقادآمیز موجود نسبت به الحاق ایران به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی را به دلیل مقایسه وضعیت اقتصادی و حقوقی شغلان در کشتی‌های زیر ۵۰۰ تن با همتایان خود در کشتی‌های بالای ۵۰۰ تن می‌داند و می‌افزاید:

به عقیده من این مقایسه از اساس و پایه اشتباه است و نباید سرنوشت دریانوردان ایرانی را به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی گره زد.

دلیلی، تصریح می‌کند: حتی می‌توانم ادعا کنم که مسئولان وزارت کار و امور اجتماعی هم دیدگاه منتقدانه‌ای نسبت به این کنوانسیون ندارند. وی مشکلات موجود را این‌گونه عنوان می‌کند: متأسفانه ایران عضو بسیار ضعیفی در سازمان بین‌المللی کار است و به نظر می‌رسد که ما تاکنون مطالعه خوبی برای آشنایی قوانین این سازمان بین‌المللی، به ویژه در حوزه دریایی نداشته‌ایم و اصولاً این سازمان را سازمانی غیرمعقول می‌شناسیم.

او اضافه می‌کند: ما باید ایده‌آل‌های خودمان را به شکل منطقی و علمی دنبال کنیم و این در حالی است که کنوانسیون یکپارچه کار دریایی الزامی برای رعایت سه‌جانبه‌گرایی از سوی ما نداشته است. آن‌ها (سازمان‌های بین‌المللی مانند IHO و IMO فقط خواستار رعایت حداقل‌ها از سوی دریانوردی ایران هستند و بنابراین فکر می‌کنم همین که بتوانیم با استفاده از قانون کار دریایی موجود، کمترین استانداردهای بین‌المللی را رعایت کنیم، قابلیت انطباق‌پذیری با کنوانسیون یکپارچه کار دریایی را پیدا کرده‌ایم.

این عضو کانون دریانوردان خبره در ادامه می‌گوید: به عقیده من اتحادیه‌های صنفی کارگری و کارفرمایی، ظرفیت‌ها و قابلیت‌های انطباق خود با کنوانسیون یکپارچه کار دریایی را دارند. هر چند که به باور من، جامعه کارگری حوزه دریایی دارای نقاط ضعف زیادی است.

دلیلی، خاطرنشان می‌کند: به عقیده من این کمبودها زمانی برطرف می‌شوند که چارچوب‌های قانونی تشکلهای صنفی کارگری و کارفرمایی به شکلی صحیح و منطقی مورد بازبینی و کارشناسانه قرار گیرند، چون هم‌اکنون به نظر می‌رسد که بعضی از این کانون‌های صنفی دریایی خصوصی، تبدیل به بلندگوهای دولت شده‌اند که همین مسئله با روح و ساختار قانونی این کانون‌ها در تضاد است و از سوی دیگر بعضی از این اتحادیه‌های صنفی دریایی نیز فاقد استقلال مالی لازم برای ادامه فعالیت‌های خود هستند که این مسئله وابستگی شدیدی را برای آن‌ها به دنبال خواهد داشت.

نخستین دانشنامه جامع بندری - دریایی حاوی ۸ هزار مقاله رونمایی شد

همه چیز درباره دریانوردی

ابراهیم زارع



دایره المعارف، مجموعه‌ای از «اندیشه و عمل» انسان‌ها، در حرکت به سمت فرهنگ‌ها و سرزمین‌ها، از طریق دریاهاست. سازمان بندرودریانوردی با شناخت ذات و معنا و شکل این امر و در جهت گسترش و بسط دیدگاه‌های همه‌جانبه و عمیق حرفه‌ای، همچنین تاریخ سرزمینی و فراسرزمینی در حوزه دریایی، دریانوردی، امور بندری، سامانه‌های مهندسی و علمی در دانش و حمل‌ونقل دریایی، چنین اهتمام بزرگی را به انجام رسانده است.

پارسیان خاطرنشان می‌کند: هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، خاصه روز بیست و دوم اردیبهشت ماه ۱۳۸۸ شمسی، همیشه در ذهن تاریخ ماندگار خواهد شد، چه آن که در این روز از مجموعه تلاشی عظیم در قالب ۱۳ جلد دایره‌المعارف رونمایی شد.

براساس این گزارش و بنا بر اعلام مرکز تحقیقات

سیستم‌های مکانیکی و الکترونیکی کشتی، مهندسی سواحل، زیست‌شناسی دریا، اصول ناوبری و هدایت کشتی، نقشه‌برداری و نقشه‌خوانی دریا، حقوق و قوانین تجارت دریایی و هزاران اطلاعات تخصصی دیگر می‌باشد.

مدیرکل مرکز تحقیقات سازمان بندرودریانوردی درباره ضرورت انتشار این دایره‌المعارف می‌گوید: "سال‌هاست که جای خالی یک دایره‌المعارف جامع، در فضای آکادمیک و دانشگاهی، مناسبات شغلی و حرفه‌ای دریایی و دریانوردی، کتاب مرجع، کتابخانه‌های کلاسیک، دانش‌نامه‌های اختصاصی، تاریخ بلند دریانوردی و تمدن و فرهنگ ایرانی به شدت احساس می‌شد. این احساس، نه فقط برخاسته از یک مقوله تألیفی، بلکه ناشی از یک نیاز هدف‌مدارانه در حوزه «دانش‌افزایی» و «ترویج فرهنگ» بوده است.

سیاوش پارسیان در ادامه اضافه کرد: این

فارغ از بحث‌های مدیریتی و حاکمیتی، مهم‌ترین حاشیه هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی، رونمایی و معرفی دانشنامه ۱۳ جلدی اطلاعات بندری و دریایی بود که با استقبال پژوهشگران و تصمیم‌گیران ارشد دریایی نیز همراه شد.

این دانش‌نامه که کار گردآوری اطلاعات و اقدامات اجرایی آن از سال ۸۱ شروع شد، طی ۷ سال گذشته از حمایت سه مدیرکل در مرکز تحقیقات سازمان بندرودریانوردی برخوردار بود که در نهایت با مدیریت علمی سیاوش پارسیان به عنوان یک مرجع قابل اعتماد به کاربران دریایی کشور معرفی شد.

به گزارش بندرودریا این مجموعه ۱۳ جلدی حاوی بیش از ۸ هزار مقاله علمی، تخصصی در زمینه‌های دریانوردی، تاریخ سفرهای دریایی، ساختمان کشتی‌ها، طبقه‌بندی و بازرسی، تجهیزات و



سازمان بنادر و دریانوردی، در بخش "بنادر دنیا" اطلاعات بیش از ۱۵۰۰ بندر ارائه شده و برای درک بهتر موضوع، لغت‌نامه فارسی به انگلیسی و انگلیسی به فارسی در دو جلد مجزا تهیه و به چاپ رسیده است.

مجلد اول این مجموعه با تاسی از آیه ۳۰ سوره شریفه "انبیا" و اینکه همه موجودات از آب هستی یافتند و به واسطه دریاها و دریانوردی فاصله بین انسان‌ها هر روز کوتاه‌تر می‌شود، به دریانوردی و تاریخ سفرهای دریایی می‌پردازد. چندان که دریانوردی ایرانیان و دریانوردان بزرگ ایران، فانوس‌های دریایی در آب‌های ساحلی و جزایر ایران، تاریخ ساخت بندر و پناهگاه کشتی، اختراع وسایل ناوبری (سکان و قطب‌نمای مغناطیسی)، دریانوردان بزرگ تاریخ دریایی جهان و کشف سرزمین‌های جدید، تاریخ تکامل کشتی از پیدایش بخار تا معاصر و بالاخره انواع کشتی‌های باری و مسافری، بحث دانشی قدرت دریایی و استراتژی دریایی در جنگ اول جهانی، محتوای کلی مجلد ۳۶۴ صفحه‌ای اول را تشکیل می‌دهند.

مجلد دوم، در ۴۳۲ صفحه، به معرفی ساختمان کشتی‌ها، طبقه‌بندی و بازرسی، تجهیزات و سیستم‌های مکانیکی و الکترونیک کشتی می‌پردازد. سرفصل‌های موضوعی در زمینه صنایع دریایی، طراحی و ساخت کشتی و مشخصات و هندسه کشتی، رده‌بندی کشتی‌ها و مقررات و مقاله‌نامه‌های بین‌المللی، سیستم‌ها و ماشین‌آلات کشتی و کارخانجات کشتی‌سازی و حوض‌های خشک، سازه‌های فراساحل و کابل‌گذاری و لوله‌گذاری در بستر دریا از جمله مباحث این مجلد را تشکیل می‌دهد.

مجلد سوم، اختصاص به مهندسی و مدیریت ساحل، هم چنین طراحی و مدیریت بنادر داشته و در قالب مدخل‌های زیرمجموعه موضوع‌ها، مقاله‌های مفصلی مستندسازی شده‌اند. این مجلد، ۲۴۳ صفحه داشته و این دسته از موضوع‌ها را شامل می‌شود: «بندر و انواع آن (از نظر نوع استفاده، نوع سازه، نوع کشتی‌ها و...)»، «طراحی بندر و جانمایی آن»، «سازه‌های ساحلی و انواع آن (موج‌شکن، دیوار ساحلی، سکوی ساحلی و...)» و «سازه‌های فراساحل»، «جانمایی و طراحی سازه‌های دور از ساحل»، «تغییرات مرفولوژی ساحل در اثر ساخت و سازه‌های ساحلی (فرسایش و رسوب‌گذاری) و لایروبی کانال‌های کشتیرانی»، «ایجاد جزایر مصنوعی و احیا زمین و توسعه بندر»، «حفظ و نگهداری سواحل و بنادر»، «مدیریت بر بنادر و سواحل و نظارت بر آن‌ها از نظر مسایل زیست‌محیطی و ساخت و ساز، مقاومت مصالح

آب دریا»، «آلودگی و آلاینده‌های آب با منشاء معدنی، آلی، رادیواکتیو»، «بزارهای اندازه‌گیری و بررسی پارامترهای شیمیایی در آب و رسوبات»، «روش‌های استاندارد بررسی آلاینده‌ها در آب، رسوبات و جانداران دریایی»، «مقررات و قوانین مربوط به آلاینده‌ها در ایران و جهان»، «انشقاق قاره‌ها و ایجاد دریاها و اقیانوس‌ها، خور و خلیج و... بستر و لایه‌های آن - رسوبات»، «مناطق ساحلی، اشکال و تقسیمات آن» و «معدن در دریا» از جمله مباحث و مقالات این مجلد است.

جلد ششم، شامل ۵۰۵ صفحه بوده و اختصاص به بیولوژی دریا و شیلات دارد. در این مجلد، با کلیاتی دانشی در زمینه: «معرفی انواع اکوسیستم‌های آبی: موجودات زنده آبی (آبزیان)، گیاهان آبی (ماکروسکوپی)»، «کلیاتی درباره اکولوژی، تقسیمات اکولوژیک انواع محیط‌های آبی»، «تولیدات اولیه و ثانویه در دریاها و منابع آبی (زنجیره و چرخه غذایی در دریا، دریاچه، رودخانه و...)»، «کلیاتی درباره خصوصیات زیستی (بیولوژی) آبزیان»، «آلودگی در انواع محیط‌های آبی مانند دریا و رودخانه‌ها»، «معرفی روش‌های مختلف صید مرسوم در آب‌های ایران (سنتی و صنعتی)»، «کلیاتی درباره انواع روش‌های تکثیر و پرورش» و «معرفی گونه‌های مهم پرورش در ایران مانند میگو، انواع ماهی (کپور، ماهیان خاویاری، شانک، خامه ماهی و...)» آشنا می‌شویم.

مجلد هفتم، اهتمام به پردازش مدخل‌ها برای بیان موضوع‌های خاص اصول ناوبری و هدایت کشتی، هیدروگرافی، نقشه‌برداری و نقشه‌خوانی (GIS) و ناوبری دارد. مقاله‌های این مجلد، تنظیمی در ۵۲۰ صفحه است و موضوع‌هایی هم چون: «کره زمین، سماوات و رابطه آن با ناوبری»، «هیدروگرافی»، «نقشه‌های دریایی، تهیه نقشه،

و زلزله و...»، «قوانین کنترل کننده و نظارتی بر سواحل و بنادر در جمهوری اسلامی ایران و جهان» و کنترل و نظارت بر سواحل و بنادر به وسیله انواع سیستم‌های ماهواره‌ای.

جلد چهارم این مجموعه نفیس با موضوع اقیانوس‌شناسی و اهداف آن ۳۶۴ صفحه است. بحث درباره: «انواع حوزه‌های آبی در جهان شامل: اقیانوس، دریا، خلیج، خور و...»، «اقیانوس‌ها و دریاهای جهان و چگونگی ایجاد آن‌ها، مشخصات فیزیکی آن‌ها از قبیل عمق، شوری، دما و گردش‌ها و جریانات مهم آن‌ها و...»، «امواج الکترو مغناطیس در دریا (صوت غور...)»، «هیدرولیک و هیدرودینامیک اقیانوس، انواع دریاها، خلیج، خور، رودخانه و...»، «بزارهای اندازه‌گیری پارامترهای فیزیکی آب (موج، جریان، جذر و مد، عمق و...)»، «پارامترها و عوامل فیزیکی آب دریا و اثر بر روی ناوبری و کشتیرانی در کانال‌ها، خورها، رودخانه‌ها و دریاها»، «اثرات تغییرات اقلیمی بر روی سواحل و بنادر»، «هیدرولیک و هیدرودینامیک دریا به وسیله مدل‌های فیزیکی و عددی»، «سیستم گردش‌های دریایی و جریانات و امواج به وسیله انواع ماهواره»، «تغییرات عمق و سایر پارامترهای فیزیکی آب دریا به وسیله ماهواره» از جمله مباحث بنیادی این بخش است.

در مجلد پنجم، شیمی دریا، آلودگی دریا و مسایل زمین‌شناسی دریا با صدها مدخل دیگر که در ۳۸۶ صفحه گرد آمده است:

«ترکیبات محلول در آب دریا، خور، خلیج، مصب، رودخانه و...»، «شوری در دریا»، «پارامترهای فیزیکی آب دریا (دما، هوا، یخ و جریان‌های اقیانوس و...)» و ترکیبات شیمیایی آب دریا، «ترکیبات شیمیایی آب دریا و تأثیر آن بر روی سازه‌ها، کشتی‌ها و موجودات دریایی و... و رسوبات



نقشه خوانی، تصحیح نقشه جات»، «استفاده از سیستم (GIS) در نقشه برداری»، «ناوبری ساحلی و سماوی»، «ناوبری الکترونیکی و کور (Blind Pilotage)»، «جزرومد و جریان های دریایی و اقیانوسی»، «ناوداری (Seamanship)»، «حالات اضطراری در کشتی: آب گرفتگی، به گل نشستن، تصادم، آتش سوزی، ترک کشتی آدم به دریا و غیره»، «بقا در دریا»، «هواشناسی و ابزارهای هواشناسی» و «بارچینی در کشتی و ابزارهای مورد استفاده در آن» را در خود دارد.

در مجلد هشتم و طی ۲۷۴ صفحه، به مبحث حمل و نقل دریایی و بیمه های دریایی توجه شده و مقاله های ویژه ای برای موضوع هایی چون: «کنترل دریانوردی و کشتیرانی توسط دولت ها»، «کشتی ها در سیستم حمل و نقل دریایی»، «کاپیتان و خدمه کشتی»، «حمل و نقل دریایی و اینکوئترمز ۲۰۰۰»، «عبور و مرور ایمن در دریا»، «تصادفات دریایی و مسئولیت جبران خسارت»، «انجمن های حمایت و غرامت (P&I Club)»، «نقش کارگزاران در حمل و نقل بین المللی و دریایی»، «نجات در دریا»، «بیمه های دریایی» و «بارنامه» تألیف شده اند.

مجلد نهم با ۲۶۹ صفحه، به مداخل های حقوق و قوانین تجارت و اقتصاد دریایی پرداخته است. مبحث های قوانین دریایی و بندری ایران، مالکیت و ثبت کشتی و اجاره آن، فروش کشتی و قراردادهای ساخت، داوری، تصادم و نجات کشتی، از جمله موضوع های کلیدی این مجلد است.

«یدک کردن»، «محدودیت مسئولیت (Limitation of Liability)»، «آلودگی نفتی»، «فرمانده کشتی و دریانوردان»، «مسافرین کشتی»، «راهنمایی کشتی (Pilot age)»، «بندر و اسکله ها»، «هزینه های عملیات و حمل و نقل دریایی»، «کالاها (بارها)»، «اسناد حمل کالا و مسافر در حمل و نقل دریایی»، «ترخ حمل دریایی و رابطه آن با تقاضا» و «کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی نفتکش».

اختصاص ۶۷۳ صفحه به مجلد دهم و ۶۵۷ صفحه به مجلد یازدهم، خاص ترجمان تمامی مداخل های این مجموعه است. ترجمه انگلیسی به فارسی و فارسی به انگلیسی مداخل ها در مجموع شامل ۳۰۶۰۰ واژه است و جلد دوازدهم با ۲۵۰ صفحه، به شرح نمایه ها پرداخته است.

جلد سیزدهم، به پشتوانه ۱۶۲ صفحه، اهتمام به معرفی بندرها داشته و طی آن، قابلیت با معرفی ۱۵۰۰ بندر بزرگ با ذکر نام، نام کشور، قاره، طول و عرض جغرافیایی، پردازش شده است.

دایره المعارف جامع بندری - دریایی، هم چون سایر دانش نامه ها، فرهنگ ها و اطلس ها، کوشش دارد تا

بزرگ همراه با ذکر نام بندر، نام کشور، قاره، طول و عرض جغرافیایی است.

قابلیت های خاص این CD، امکان جستجو در متون، مداخل و فصل های دایره المعارف، امکان ذخیره و چاپ مقاله ها به صورت درختواره در پنج سطح، امکان جستجو در واژه نامه دو سویه انگلیسی به فارسی و فارسی به انگلیسی، امکان جستجو در کلیه اطلاعات مربوط به بنادر جهان، جستجو در کلیه اطلاعات و متون دایره المعارف، هم چنین قابلیت نصب در Win.XP و Win.Wista، قابلیت نصب روی شبکه محلی و قابلیت دسترسی به اطلاعات از طریق شبکه اینترنت در نسخه تحت وب می باشد. البته در آینده ای نزدیک، اطلاعات دایره المعارف به همین فضای الکترونیک در شبکه پورتال سازمان به آدرس: www.pmo.ir استقرار خواهد یافت. ■

اطلاعات کم و بیش اجمالی، درخصوص موضوع هایی معین را به مخاطبان خود منعکس سازد.

ارتباط کامل با مجموعه از طریق مراجعه به نمایه ها که به صورت کامل در جلد دوازدهم آمده است به دست می آید و هر مقاله، که منعکس کننده شرح یک مداخل است، گویای بسیاری مفاهیم قابل استناد به پشتوانه ای مدارک یادشده در ذیل هر مقاله است.

علاوه بر تدوین این فضای نوشتاری و مکتوب، در فضای الکترونیک نیز، یک CD هوشمند تهیه شده است که به همراه مجموعه دایره المعارف، در اختیار قرار می گیرد. این لوح فشرده، در بردارنده تمامی ۸۰۰۰ هزار مقاله تدوینی درباره علوم دریایی و بندری، اطلاعات در خصوص واژه های تخصصی انگلیسی و فارسی مرتبط، شناسه های ۱۵۰۰ بندر

مدیرعامل شرکت کشتیرانی بنیاد در دیدار هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران

صدای جامعه دریایی به گوش مسئولان برسد



مدیرعامل شرکت کشتیرانی بنیاد با تأکید بر ضرورت حمایت دولت از بخش حمل و نقل دریایی در برابر بحران اقتصادی جهانی گفت: در این زمینه، طراحی بسته حمایتی در سازمان بنادر و دریانوردی برای ارائه به هیئت دولت آغاز شده است.

مهندس علی صفرعلی در جلسه‌ای با اعضای هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران که در دفتر کشتیرانی بنیاد برگزار شد، با اشاره به وضعیت کنونی بازار جهانی تصریح کرد: اقتصاد جهانی یک بحران طولانی و عمیق را پیش رو دارد.

وی با اشاره به رکود حاکم بر صنعت کشتیرانی دنیا توضیح داد: حمل و نقل دریایی در کنار بخش مسکن، بیشترین آسیب را از بحران اقتصادی جهانی متحمل شد؛ به طوری که در بازه زمانی کمتر از چهار ماه، شاخص‌های این بخش حدود ۹۴ درصد افت پیدا کرد.

مدیرعامل کشتیرانی بنیاد با اشاره به تخمین کارشناسان جهانی از طول عمر ۲ تا ۷ ساله دوره بحران گفت: چنین بحرانی پس از جنگ‌های جهانی در اقتصاد دنیا بی‌سابقه بوده و تقریباً بر اقتصاد تمامی کشورهای جهان اثر گذاشته است.

وی با بیان اینکه در این شرایط، دولت‌ها به اشکال مختلف به حمایت از صنایع خود و از جمله در بخش دریایی برخاسته‌اند، گفت: در این زمینه، ما هم پیشنهاد تدوین و طراحی یک بسته حمایتی را از سوی سازمان بنادر و دریانوردی برای تصویب در هیئت دولت داده‌ایم که خوشبختانه این مسئله در قطعنامه پابانی هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی کشور مطرح و تصویب شد.

صفرعلی در عین حال تأکید کرد: این بسته حمایتی باید با نگاهی ملی طراحی شود و به نسبت مساوی از همه شرکت‌ها اعم از دولتی و خصوصی حمایت کند تا منشأ ایجاد رانت تازه‌ای نشود.

مدیرعامل کشتیرانی بنیاد با ابراز خوشنودی از برخورد مثبت دکتر طاهری، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و نیز مهندس سوری، مدیرعامل

که برخورد سایر بانک‌ها با این حوزه، تخصصی نیست.

مدیرعامل کشتیرانی بنیاد همچنین با انتقاد از اجرایی نشدن قانون توسعه و حمایت از صنایع و خدمات دریایی، گفت: تصویب این قانون در مجلس شورای اسلامی، ظرفیت قانونی مناسبی است که فعال نشدن آن، مانع از توسعه صنایع دریایی در کشور شده است.

وی با بیان اینکه ما در حال حاضر با نوعی سردرگمی در حوزه دریایی کشور مواجه هستیم، گفت: انجمن مهندسی دریایی ایران با پیگیری منسجم و برنامه‌ریزی جدی برای اجرایی شدن قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، می‌تواند نقش مهمی برای خروج از وضع فعلی ایفا کند.

صفرعلی در پایان با استقبال از فعالیت‌های انجمن مهندسی دریایی ایران، تأکید کرد که تشکلات و انجمن‌های فعال در عرصه دریایی کشور، می‌توانند صدای جامعه دریایی را به گوش مسئولان اجرایی و دولتی برسانند.

گفتنی است در ابتدای این جلسه، رئیس و هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران با ارائه گزارشی از فعالیت‌های انجمن در حوزه‌های مختلف؛ بر ضرورت همکاری بیشتر ارگان‌ها، شرکت‌ها و نیز کشتیرانی‌ها و کشتی‌سازان برای افزایش توجه عمومی به نقش دریا در توسعه کشور تأکید کردند. ■

شرکت ملی نفتکش، با این موضوع؛ گفت: فعالیت‌های لازم جهت طراحی و تدوین این بسته حمایتی در چارچوب دبیرخانه دائمی همایش ارگان‌های دریایی آغاز شده و تشکلهایی چون انجمن مهندسی دریایی و اتحادیه مالکان کشتی می‌توانند در این زمینه، ارگان‌های دریایی و شرکت‌های کشتیرانی را یاری کنند.

صفرعلی در بخش دیگری از صحبت‌های خود به مسایل و مشکلات موجود بر سر راه رشد صنعت کشتی‌سازی ایران اشاره کرد و گفت: عمده مشکلات موجود نرم‌افزاری، مدیریتی و نیز مالی است و ما مشکل چندان از نظر دانش فنی و نیروی انسانی متخصص نداریم.

وی با تأکید بر اینکه رشد صنعت کشتی‌سازی بدون فاینانس و تسهیلات گسترده بانکی ممکن نیست، گفت: بزرگ‌ترین معضل صنعت کشتی‌سازی ایران، موضوع فاینانس است و حتی استاندارد شدن این صنعت، بدون بحث فاینانس؛ منجر به پاگرفتن کشتی‌سازی‌ها نخواهد شد.

مدیرعامل کشتیرانی بنیاد با اشاره به مباحث اخیر درباره تشکیل بانک دریایی در کشور گفت: متأسفانه این مسئله خیلی زود به فراموشی سپرده شد.

صفرعلی با اشاره به اینکه در حوزه‌هایی چون نفت و تعاون شاهد پیگیری تشکیل بانک‌های تخصصی هستیم، گفت: تشکیل این بانک برای کمک به صنعت کشتی‌سازی ایران هم ضرورت دارد؛ چرا

دومین هم‌اندیشی چشم‌انداز بحران اقتصادی جهانی در منطقه خاور میانه و CIS

بیم و امید

زینب میرزایی



اگرچه اغلب کشورهای در حال توسعه، از جمله جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۰۸ میلادی مشکلات اقتصادی جدی ناشی از بحران جهانی را نداشتند و تأثیر رکود اقتصادی دنیا روی این کشورها قابل ملاحظه نبود، اما به نظر می‌رسد علاوه بر رکود اقتصادی غرب و کاهش حجم و ارزش فعالیت‌های بانکی، تنزل سطح سرمایه‌گذاری خارجی هم اقتصاد این کشورها را تحت تأثیر قرار خواهد داد و بی‌شک هشدار برای کشورهای چون جمهوری اسلامی ایران است که تدابیر لازم برای مصون ماندن از این پس‌لرزه‌ها را ببندیشند. اگرچه سال ۲۰۰۸ میلادی، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشورهای در حال توسعه ۷ درصد رشد کرد اما انتظار می‌رود این روند در سال جاری میلادی عکس شود و نرخ رشد اقتصادی این

اشاره

روزی که بحران اقتصادی از بانک‌ها و بازار مسکن آمریکا آغاز شد، شاید کمتر کسی می‌توانست پیش‌بینی کند که این بحران قابل کنترل نباشد و همانند ویروس تمامی اقتصاد جهانی را تحت تأثیر خود قرار دهد. اما اکنون افزایش بحران به جایی رسیده است که نگران‌کننده و غیرقابل جبران است و حتی تدابیر کنترل و عبور از آن زمان زیادی را طلب می‌کند تا به ثمر بنشینند، در حالی که همایش تجارت و توسعه سازمان ملل نیز سال ۲۰۱۱ میلادی را برای به تعادل رسیدن اقتصاد جهان به ویژه در بخش سرمایه‌گذاری حدس می‌زند. این سازمان پیش‌بینی کرد موج‌های آخر رکود اقتصادی دنیا در حال ورود به کشورهای در حال توسعه است، زیرا سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشورهای یادشده تنزل یافته است و آنکنداد پیش‌بینی کرده است که در سال ۲۰۰۹ میلادی بحران اقتصادی دنیا، موجب کاهش درون‌ریز سرمایه‌گذاری خارجی در کشورهای در حال توسعه جهان می‌شود.

دکتر امیر حسن کاکائی: اگر چه این بحران از بانک‌ها و بخش مسکن شروع شد اما گذشت زمان نشان داد که ابعادی به مراتب گسترده‌تر از چیزی دارد که تاکنون تصور می‌شد و این امر ضرورت پیش‌بینی و موشکافی بر موضوع به منظور مصون ماندن از آسیب‌های بیشتر را ایجاب می‌کند.



کشورها به حداقل میزان ممکن تقلیل یابد. براساس گزارش آنکتاب، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشورهای در حال توسعه کاهش می‌یابد. این سازمان در توضیح دلایل این امر آورده است؛ شرکت‌های بزرگ تولیدی و صنعتی دنیا در اثر بحران اقتصادی نتوانستند به منابع مالی و اعتباری موردنیاز خود دسترسی پیدا کنند، به همین دلیل تمایل و توانایی خود را برای سرمایه‌گذاری از دست دادند. کاهش توانایی برای سرمایه‌گذاری در کشورهای مختلف به دلیل بحران اقتصادی و اعتباری دنیا قابل درک است ولی در مورد دلیل کاهش تمایل آن، سخنان زیادی گفته شده است که بسیاری از آن‌ها بر محور تیره بودن افق اقتصادی دنیا تکیه دارد.

همچنین کارشناسان اقتصادی نیز پیش‌بینی می‌کنند که در سال ۲۰۰۹ میلادی ارزش تولید ناخالص داخلی دنیا کاهش و بحران اقتصادی تا سال ۲۰۱۱ ادامه یابد. بنابراین سرمایه‌دارانی که توانایی مالی لازم را هم دارند از سرمایه‌گذاری سرباز می‌زنند، چون خطر سرمایه‌گذاری در شرایط کنونی زیاد است و حتی اگر سودآوری هم داشته باشد، این سودآوری بسیار اندک است.

دومین همایش بین‌المللی چشم‌انداز بحران اقتصاد جهانی در کشورهای خاورمیانه و CIS با رویکرد سرمایه‌گذاری، بانک، بیمه و بورس درصدد برآمد تا با تحلیل این بحران به نتایجی دست یابد که این نتایج منجر به کاهش اثرات مخرب بحران در کشورهای منطقه شود.

این همایش که در اردیبهشت ماه سال جاری در تهران برگزار شد، طی آن تحلیل‌گران و صاحب‌نظران اقتصادی به بررسی وضعیت بحران جهانی در اقتصاد و تأثیر آن بر آینده پرداختند.

عدم تولید، موج دوم بحران جهانی اقتصاد

در ابتدا دکتر امیر حسن کاکائی، رئیس همایش به بررسی و تحلیل موضوع پرداخت و با اشاره به

برگزاری نخستین همایش برگزار شده در اسفند سال گذشته تأکید کرد: شاید برخی، برگزاری این همایش‌ها را بی‌فایده و یا در حد شعار تعبیر کنند که ضمانت‌های اجرایی به همراه ندارند، اما برآیند و نتیجه همایش قبلی ۲ طرح کارآمد بود که بسیاری از شرکت‌های خودروسازی از آن بهره برده و نتایج قابل قبولی را از آن‌ها کسب کردند.

مدیرعامل شرکت نوسازی صنایع ایران در ادامه به مطالعات و بررسی‌های انجام گرفته بر دلایل و شرایط ایجاد بحران جهانی اقتصاد اشاره کرد و گفت: اگر چه این بحران از بانک‌ها و بخش مسکن شروع شد اما گذشت زمان نشان داد که ابعادی به مراتب گسترده‌تر از چیزی دارد که تاکنون تصور می‌شد و این امر ضرورت پیش‌بینی و موشکافی بر موضوع به منظور مصون ماندن از آسیب‌های بیشتر را ایجاب می‌کند. کاکائی نخستین مشخصه این بحران را عدم اعتماد برشمرد که در پی خود عدم خرید و رکود را رقم می‌زند.

وی موج دوم بحران را بحران عدم تولید خواند و گفت: عدم تولید موج دوم بحران است که در حال رسیدن به کشور ماست. وی همچنین از موج سوم یاد کرد که بسیار مهم‌تر و قابل تأمل‌تر برای اقتصاد جهانی است و یادآور شد؛ در موج قبلی مردم نتوانستند اعتبارات خود را به بانک‌ها پس دهند اما نتیجه بحران کنونی این است که در پی کاهش تولید، شرکت‌های بزرگ نخواهند توانست اعتبارات خود را بازپس دهند که این موضوع به مراتب برای اقتصاد مخرب‌تر و نگران‌کننده‌تر است.

کاکائی این موضوع را برای کشور ما به ویژه در پی اخراج‌ها و کمبود درآمد، آسیب‌رسان برشمرد. مدیرعامل شرکت صنایع نوسازی به نقش نظارت در بحران جهانی اشاره کرد و گفت: متأسفانه به دلیل کاهش و یا نبود نظارت در عملکرد بود که بحران جهانی از آمریکا کلید خورد. وی در ادامه و در اشاره به ریشه بحران ایجاد شده در جهان

گفت: بررسی‌ها نشان می‌دهد آمریکا طی ۱۵ سال گذشته به دنبال افزایش رفاه و رشد اقتصادی بوده است که با برنامه‌ریزی غلط و ایجاد رشد مصنوعی به ایجاد بحرانی کمک کرد که عواقب آن جهان را دربر گرفت.

کاکائی به واردات و صادرات آمریکا در سال‌های اخیر اشاره کرد و گفت: گزارش‌ها نشان‌گر ثبت ۷۰۰ میلیارد دلار سود اضافه است که معنایی جز چاپ پول ندارد. وی وضعیت کنونی اقتصاد آمریکا را هشدار برای کشور ما برشمرد و گفت: جمهوری اسلامی ایران باید مراقب باشد که پول‌های نفتی، ما را به درد آمریکا مبتلا نکنند. چرا که قوانین پولی و مالی در حال تغییر است و حتی قواعد بازی نیز در حال دگرگونی است، دیگر مانند گذشته نمی‌توان در بازی‌های اقتصادی حضور داشت، حضور باتدبیر و آگاهانه لازم است.

همکاری منطقه‌ای، شرط عبور سلامت از بحران

در علم اقتصاد به بحران اقتصادی به عنوان یک نابسامانی و ناکارآمدی نگریسته نمی‌شود. بحران تنها یک تلنگر است که بدنه اقتصاد را آماده رویارویی با فجایع می‌کند.

این گفته بخشی از اظهارات دبیر علمی دومین همایش بین‌المللی بحران جهانی اقتصاد است که ریشه بحران‌ها را در درون انسان‌ها می‌داند که به طور کامل قابل کنترل نیست. مهندس عباس حاج‌ابراهیمی معتقد است با این پیش‌فرض درمان کاملی برای بحران وجود ندارد بلکه برای گذر از آن باید تدبیر اندیشید.

وی با توصیه به کشورهای منطقه و اینکه بحران منطقه را به شدت تحت تأثیر قرار خواهد داد، گفت: بهتر است از شعار به عمل درآییم و به جای تفرقه، برادری و همکاری مسالمت‌آمیز را در منطقه ترویج کرده تا بحران را به سلامت سپری کنیم، چرا که بی‌شک آسیب در منطقه تبعاتی را

دکتر غلامرضا اسلامی: ما آمایش سرزمین را مطالعه کردیم به غیر بخش‌هایی که محرمانه است به نظر می‌رسد باید نتایج مطالعات را به مردم بگوییم. آنجاست که می‌فهمیم چه کشوری هستیم و چه امکاناتی داریم و با توجه به این امکانات اساساً نباید دچار بحران شویم و باید از بحران نیز به سادگی عبور کنیم.



محافظه‌کارانه را کنار بگذاریم، ما کمتر توانسته‌ایم از این فرودها سربلند بیرون بیاوریم. برخی بحران‌ها خود به وجود می‌آیند و گاه این ما هستیم که باعث ایجاد بحران و بیماری می‌شویم. از سویی باید توجه داشت که برخی سودشان در ایجاد بحران است. وی همچنین در بیان اثرات بحران توضیح داد؛ ما ۴۰۰۰ میلیارد دلار توان سرمایه‌گذاری در منطقه داریم که متأسفانه کشورهای منطقه با سپرده‌گذاری زیادی در بانک‌های غربی آن هم با نرخ‌های ناچیز، منطقه را از فرصت محروم کرده‌اند. وی راهکار را در تدبیر کشورهای منطقه و هم‌صدایی آن‌ها با یکدیگر مطرح کرد. این کارشناس اقتصادی ابلاغیه اصل ۴۴ و تعامل در منطقه را دو فرصت خوب برای کشور برشمرد که تاکنون از آن‌ها استفاده نشده است. وی با اشاره به اینکه از لحاظ علمی شاید تنها ۵ سال عقب باشیم، گفت: ما آمایش سرزمین را مطالعه کردیم به غیر از بخش‌هایی که محرمانه است به نظر می‌رسد باید نتایج مطالعات را به مردم بگوییم. آنجاست که می‌فهمیم چه کشوری هستیم و چه امکاناتی داریم و با توجه به این امکانات اساساً نباید دچار بحران شویم و باید از بحران نیز به سادگی عبور کنیم.

کاهش ارزش دارایی‌های منطقه

علی صالح‌آبادی، رئیس بورس و اوراق بهادار تهران نیز در همایش بین‌المللی بحران اقتصاد جهانی، دو بعد بحران مالی و بخش واقعی اقتصاد را از دیدگاه بازار سرمایه مورد تجزیه و تحلیل قرار داد و گفت: با کم شدن ارتباط بخش مالی و بخش واقعی اقتصاد، ایجاد حباب می‌شود. بنابراین بخش مالی باید با بخش واقعی اقتصاد در ارتباط باشد به طوری که بخش مالی انعکاس‌دهنده این بخش باشد.

وی با اشاره به اینکه در بحران کنونی اقتصاد جهان به وضوح کم شدن این ارتباط را شاهد هستیم، ادامه داد: زمانی که ارتباط بخش مالی و بخش واقعی

همیشه تلقی منفی داریم. اما اگر نام آن را تغییرات (خواه تغییرات بزرگ، خواه تغییرات کوچک) بگذاریم بهتر است. در این تغییرات عده‌ای سود می‌کنند و عده‌ای ضرر. این تعریفی بود که دکتر غلامرضا اسلامی عضو هیئت علمی دانشکده مدیریت و کارشناس

امور اقتصادی از بحران ارائه داد اما اینکه چرا بحران به وجود آمد؟ دکتر اسلامی در پاسخ به این پرسش اتکاء به تئوری‌های مدرن اقتصادی را یکی از علل اصلی ایجاد این بحران برشمرد و راهکار خود را دور شدن از این تئوری‌ها و جایگزین کردن مدل‌های نوین مطرح کرد. تئوری‌هایی که بتواند جایگزین تئوری‌های قبلی شده و هم مشکلاتی را که مدل‌های پیشین داشته‌اند، نداشته باشد.

دکتر اسلامی مشکل دوم را عدم اطمینان از این موضوع دانست که ما شناخت از مدل‌های خطری که بکار می‌بریم نداریم به طوری که حتی تحقیقات دانشگاهی بر خطر شرکت‌ها تمرکز دارند و مطالعه بر روی خطر فردی مشغول مانده است.

وی بحران را قابل پیش‌بینی دانست و تدبیر برای پیش‌بینی بحران و گذر از کنار آن، بدون گرفتار شدن در چنبره آن را، مورد اهمیت دانست و بر این موضوع که بحران روی ما اثر گذاشته است صحنه گذاشت و تأکید کرد: که اثر آن روی قیمت نفت، روی نرخ سپرده‌های ارزی خارج از کشور، عدم توانایی ما در استفاده از فرصت‌ها مشهود است. دکتر اسلامی ادامه داد: واقعیت این است که ما بازنده بازی بوده‌ایم و مسئولین می‌دانند که چقدر بی‌تدبیر عمل کرده‌ایم و سیاست‌های محتاطانه داشته‌ایم. ضرورت دارد که سیاست‌های



برای همه کشورهای منطقه به بار خواهد آورد. حاج‌ابراهیمی بحران را، فرصتی مغتنم برای دوباره‌اندیشی به ویژه برای کشورهای در حال توسعه دانست که می‌توان از طریق آن به بررسی و تحلیل موقعیتی پیرامون که منجر به این بحران شده است. وی با طرح این پرسش که شعار استراتژیک پس از این بحران چه خواهد بود و چه خواهد کرد و کم‌کاری‌های ما چه بوده است؟ توضیح داد: پس از گذر از بحران، بی‌شک علم‌گرایی جای خود را در برنامه‌ریزی‌های اقتصادی باز خواهد کرد و همچنین برنامه‌ریزی سرلوحه کارها خواهد شد و تخصص‌گرایی و آموزش جایگاه ویژه‌ای خواهد یافت.

او همچنین نگاه ویژه به مدیریت خطر و سرمایه‌گذاری در حوزه بانک و بیمه، مشارکت اقتصادی مستقیم با کشورهای منطقه و مشارکت اقتصادی غیرمستقیم با کشورهای کانون بحران، استفاده از بحران و تبدیل آن به یک فرصت و همچنین تغییر ساختارها را از جمله راهکارهایی دانست که شفاف‌سازی روابط اقتصادی را در پی خواهد داشت.

فرصت‌های خوب مقابله با تهدید

بحران؛ فراز و فرودهاست. در حالی که ما از بحران



دکتر علی صالح آبادی: رکود، بیکاری و ورشکستگی سه عامل مهم است که در پس بحران مالی جهان شاهد آن هستیم به گونه‌ای که رشد اقتصادی، حجم تجارت جهانی و قیمت‌های پایه کاهش پیدا کرد.

اقتصاد کم می‌شود، می‌تواند موجب بحران شود. رئیس بورس و اوراق بهادار تهران، خوش‌بینی بیش از حد از جمله خوش‌بینی به مؤسسات رتبه‌بندی بین‌المللی را از دیگر نکاتی برشمرد که موجب ایجاد بحران مالی در اقتصاد جهانی شده است.

دکتر صالح‌آبادی در توضیحات خود گفت: بسیاری از مؤسسات رتبه‌بندی بین‌المللی که در اکثر دنیا شعبه دارند، اوراق بهادار خود را به تمام مردم می‌فروشند و این مؤسسات با شکل دادن سرمایه جهانی با نرخی که روی اوراق می‌گذارند و اعتمادی که مردم به آن‌ها دارند سرمایه‌ها را هدایت می‌کنند. البته تمام کشورهای منطقه مازاد درآمدهای ارزی خود را صرف خریداری این اوراق کردند در حالی که این کار ضربه جدی به کشورهای منطقه وارد کرد.

صالح‌آبادی سومین عامل بحران مالی جهانی را گزارشگری مالی غیرشفاف برشمرد و در بخش دیگر از سخنان خود گفت: رکود، بیکاری و ورشکستگی سه عامل مهم است که در پس بحران مالی جهان شاهد آن هستیم به گونه‌ای که رشد اقتصادی، حجم تجارت جهانی و قیمت‌های پایه کاهش پیدا کرد.

رئیس بورس و اوراق بهادار تهران همچنین کاهش ارزش دارایی کشورهای منطقه را به عنوان یکی از آثار بحران در بخش مالی جهان مطرح کرد و ادامه داد: شرکت‌هایی که در منطقه فعالیت می‌کنند سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی را در برخی شرکت‌های آمریکایی و اروپایی انجام داده‌اند که در پی بحران در این مناطق با کاهش شدید ارزش دارایی مواجه شده‌اند، تا جایی که برخی از شرکت‌ها این سرمایه‌گذاری‌ها را از محل انتشار اوراق قرضه انجام داده‌اند. بنابراین در کنار کاهش ارزش دارایی با مشکل عدم پاسخگویی به دارندگان اوراق قرضه نیز مواجه‌اند.

صالح‌آبادی این موارد را شواهی بر آسیب‌پذیری شدید منطقه خاورمیانه از بحران مالی جهانی

برشمرد و دلیل آن را نیز ادغام بیش از حد بازارهای مالی منطقه در بازارهای جهانی عنوان کرد و همچنین آسیب جدی دیگری را که منطقه خاورمیانه از بحران جهانی متحمل شده است، افزایش تأمین مالی به دلیل به هم خوردن تناسب سررسیدهای اوراق مختلف در بحران و مخدوش شدن اعتبارات دانست.

صالح‌آبادی مشکل دیگر کشور را بحران نقدینگی معرفی کرد. وی در بیان تأثیرات بحران مالی بر بخش واقعی اقتصاد از نظر بازار و سرمایه، گفت: از دیدگاه اول و از نظر بحران مالی، به دلیل اینکه هیچ‌یک از شرکت‌هایی که در بازار سرمایه داریم، نه اوراق مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی را خریداری کرده و نه در شرکت‌های خارجی سرمایه‌گذاری کرده‌اند، به دلیل همین عدم ارتباط مستقیم، مصون مانده‌اند، به همین دلیل است که از دی ۸۶ تا مرداد ماه ۸۷ شاخص بورس ما در حال صعود بود.

رئیس بورس و اوراق بهادار با اشاره به اینکه تنها پس از کاهش قیمت‌ها بود که بورس کشور لطمه دید، ادامه داد: ارتباط بخش مالی جهانی با بازار سرمایه ما وجود نداشت و همین عامل باعث عدم تأثیرپذیری بورس کشور از بحران جهانی اقتصاد شد. صالح‌آبادی با بیان اینکه اما در بخش واقعی اقتصاد کشورمان از بحران جهانی تأثیر پذیرفته است، گفت: البته این تأثیرپذیری طبیعی است. چرا که ایران به دلیل حجم بالای واردات و صادرات و تعامل با جهان به این تأثیرات آگاه است. به طور مثال شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شاخصی به نام بالتیک دارد که این شاخص به مرز ۱۱ هزار واحد در دنیا رسید و هم‌اکنون ۲۵۰۰ واحد است که البته تا ۶۰۰ واحد هم این شاخص کاهش پیدا کرد.

وی در ادامه بازار سرمایه کشور را دارای تنوع از نظر حضور صنایع برشمرد و گفت: چند سال قبل به دلیل عدم وجود اصل ۴۴ نمی‌توانستیم شرکت‌های بزرگ و مادر را وارد بورس کنیم اما امروز این تنوع

بیشتر است که خود منجر به کاهش خطر بازار سرمایه شده است.

وی در پایان، تلاش برای شفاف‌سازی بیشتر شرکت‌های حاضر در بورس برای ورود حجم اطلاعات، توسعه نهادهای مالی و سرمایه‌گذاری از جمله صندوق‌های سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساختی بازار سرمایه به ویژه توسعه IT را از برنامه‌های بازار سرمایه کشور عنوان کرد.

بحران کنونی جهان برای کشورهای منطقه به ویژه برای کشورهای حوزه خلیج فارس یک تهدید محسوب می‌شود و در این بین امارات و دبی آسیب‌پذیرترین مناطق شده‌اند. دکتر علی صالح‌آبادی رئیس بورس و اوراق بهادار تهران که در همایش بین‌المللی بررسی بحران اقتصاد جهانی برای سخنرانی در مورد وضعیت بازار سرمایه کشور و چگونگی مقابله با بحران حضور یافته بود در پاسخ به سؤال "بندردریا" در مورد وضعیت کنونی بحران جهانی و اینکه آیا باید به آن به صورت تهدید نگریست یا فرصت، گفت: بحران اقتصادی جهان برای کشورهای منطقه و حوزه خلیج فارس یک تهدید است و این تهدید برای کشور امارات متحده عربی به ویژه دبی بیش از دیگران است. چرا که وام‌های بسیاری از خارج گرفته شد و تأمین مالی زیادی از طریق این وام‌ها صورت گرفت اما بسیاری از پروژه‌ها با توجه به شرایط کنونی نیمه‌کاره مانده و نیازمند تأمین مالی هستند.

وی در ادامه گفت‌وگوی خود، افزود: سرمایه‌گذاران بسیاری در آنجا سرمایه‌گذاری کرده‌اند که هم‌اکنون تمایلی به ادامه سرمایه‌گذاری ندارند. وی حجم سرمایه‌گذاری‌ها و دارایی‌هایی را که توسط کشورهای منطقه در کشورهای کانون بحران انجام گرفته را از دیگر شرایطی برشمرد که براساس آن کشورهای منطقه با مشکل جدی مواجه شده‌اند و به دلیل کاهش ارزش دارایی‌ها در شرایط تهدید به

سر می‌برند. ■

لایحه مقاوله نامه کار دریایی تقدیم مجلس شورای اسلامی شد

کنوانسیون‌های کار دریایی، الحاق به کنوانسیون و به موازات آن، پشت‌سر گذاشتن مراحل استصوابی آن و فراهم کردن مقدمات تدوین قوانین و مقررات خاص برای کار دریایی و ایجاد ساختارهای اداری لازم برای امکان اجرای قوانین بین‌المللی پذیرفته شده، یک ضرورت گریزناپذیر به نظر می‌رسد.

اجتماعی و راه و ترابری برای طی تشریفات قانونی تقدیم مجلس شده، آمده است: با عنایت به ماهیت بین‌المللی کشتیرانی تجاری و رویه سایر کشورها در مورد کار دریانوردی و به ویژه شرایط و تحولات حقوق بین‌المللی کار در این زمینه و تأکید روزافزون بر ضرورت انطباق قوانین ملی کشورها با

رئیس‌جمهور لایحه الحاق ایران به مقاوله نامه کار دریایی مصوب سازمان بین‌المللی کار را برای طی تشریفات قانونی تقدیم مجلس کرد. بنابر این گزارش و به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، در مقدمه توجیهی این لایحه که بنا به پیشنهاد مشترک وزارتخانه‌های کار و امور

قانون موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین ایران و مغرب ابلاغ شد

دیگر، محموله‌ها، خدمه و مسافران آن‌ها در موارد ورود و خروج کشتی‌ها به آب‌های سرزمینی، آب‌های داخلی و بنادر و توقف کشتی‌ها در بنادر، استفاده از بنادر برای عملیات تخلیه و بارگیری و استفاده از تسهیلات بندری، همان رفتاری را خواهند داشت که با کشتی‌های خود که برای حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، معمول می‌دارند.

بر این اساس، طرف‌های متعاقد در چارچوب قوانین و مقررات بندری خود و بر اساس مفاد معاهدات بین‌المللی اقدامات لازم را برای تسهیل و سرعت بخشیدن به حمل‌ونقل دریایی و جلوگیری از تأخیرهای غیرضروری کشتی‌های طرف متعاقد دیگر در بنادرشان به عمل خواهند آورد.

مورد، موکول به تصویب هیئت وزیران است و باید به اطلاع مجلس برسد) به امضا برساند.

براساس این قانون، دو کشور ایران و مغرب با تصدیق ضرورت توسعه و هماهنگی فعالیت‌های کشتیرانی تجاری بین دو کشور به منظور فعال کردن همکاری‌های دو جانبه در زمینه دریانوردی تجاری براساس برابری و منافع متقابل همه امکانات خود را برای توسعه همکاری‌های دو جانبه دریایی چون تجسس و نجات، جلوگیری و مبارزه با آلودگی دریا به وسیله کشتی‌ها، نظارت بر آمد و شد دریایی، آموزش دریانوردی کارکنان و خدمه، تبادل اطلاعات در زمینه امور دریایی به کار خواهند گرفت.

بر این اساس، طرف‌های متعاقد سازمان‌های مسئول فعالیت‌های دریایی خود را جهت برقراری روابط بین خود تشویق و مساعدت خواهند کرد و هر یک از طرف‌های متعاقد نسبت به کشتی‌های طرف متعاقد

براساس این موافقت‌نامه، ایران و مغرب همه امکانات خود را برای توسعه کشتیرانی تجاری و همکاری‌های دو جانبه دریایی به کار خواهند گرفت. رئیس‌جمهور قانون موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین ایران و مغرب که در جلسه مجلس شورای اسلامی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسیده را برای اجرا ابلاغ کرد.

بنابر این گزارش و به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، رئیس‌جمهور قانونی را ابلاغ کرد که براساس آن دولت می‌تواند موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری-دریایی بین ایران و مغرب مشروط بر رعایت اصل ۷۷ قانون اساسی (عهدنامه‌ها، مقاوله‌نامه‌ها، قراردادهای و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی باید به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد) و رعایت اصل ۱۳۷ قانون اساسی (اصلح دعاوی راجع به اموال عمومی و دولتی یا ارجاع آن به داوری در هر

ایران به کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌های پیوندد

توجیهی این لایحه آمده است: کشتی‌ها خصوصاً نفتکش‌ها جهت حفظ تعادل و اجرای عملیات ناوبری ایمن و مؤثر، گاهی بخشی از آب دریا را حمل می‌کنند که آب توازن کشتی نام دارد و باعث پایداری مضاعف و محدود شدن فشار بدنه کشتی می‌شود و مطابق با آمار مراجع بین‌المللی مخازن

و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها به منظور جلوگیری از انتشار گونه‌های غیربومی و جابجایی گونه‌های مهاجم در اثر جابه‌جایی آب توازن کشتی‌ها و تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم این امر بر آب‌های دریا و محیط‌زیست از سوی دولت تقدیم مجلس شورای اسلامی شد. در مقدمه

رئیس‌جمهور لایحه‌ای را تقدیم مجلس شورای اسلامی کرد که در صورت تصویب نهایی آن، جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌های پیوندد. بنابر این گزارش و به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، لایحه الحاق ایران به کنوانسیون کنترل

کشتی‌ها در هر سال حدود ده میلیارد تن آب توازن را جابه‌جا می‌کنند که به همراه این جابه‌جایی گونه‌های مهاجم نیز جابه‌جا شده و این انتقال تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم زیادی را بر آب‌های دریا و محیط‌زیست به دنبال دارد.

براین اساس، در سال‌های اخیر سازمان بین‌المللی دریانوردی مسئول بررسی و تصویب مقررات لازم در خصوص تخلیه آب توازن به منظور جلوگیری از انتشار گونه‌های غیربومی شد و پس از تحقیق و بررسی، کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها را تدوین و تصویب کرد و با توجه به وضعیت منطقه، محیط‌زیست، مسایل اقتصادی، افزایش دانش علمی و اعتبار بین‌المللی، لزوم پیوستن ایران به این کنوانسیون احساس شد و بنابراین لایحه الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها که بنا به پیشنهاد وزارت راه‌و ترابری در هیئت وزیران به تصویب رسیده بود از سوی رئیس‌جمهور برای طی تشریفات قانونی تقدیم مجلس شد. براساس این لایحه، به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها ملحق شود و اسناد الحاق را نزد امین اسناد تودیع کند و وزارت راه‌و ترابری (سازمان بندر و دریانوردی) مسئول اجرای

کنوانسیون می‌باشد و تغییر آن بر عهده دولت است. براساس کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها، کشورها باید کلیه اقدامات لازم را جهت جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریایی ناشی از استفاده از فناوری‌های تحت حاکمیت یا تحت کنترل خود، یا ورود عمدی یا اتفاقی گونه‌ای خارجی یا جدید به بخش خاصی از محیط‌زیست دریایی که ممکن است تغییرات عمده و مضر را در آن ایجاد نماید، به عمل آورند. ایران خود را ملزم به ترتیبات موضوع ماده (۱۵) کنوانسیون در خصوص ارجاع هرگونه اختلاف ناشی از تفسیر یا اعمال کنوانسیون به مصالحه و داوری نمی‌داند. ارجاع اختلاف به مصالحه و داوری صرفاً در صورت رضایت کلیه طرف‌های اختلاف و با رعایت قوانین و مقررات مربوطه ممکن می‌باشد. همچنین دولت موظف است کلیه اصلاحیه‌های کنوانسیون را در مهلت مناسب و قبل از انقضای مهلت‌های مورد نظر در ماده یاد شده طبق اصل (۷۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به مجلس شورای اسلامی اعلام کند و چنانچه مجلس شورای اسلامی اصلاحیه‌ها را تصویب نکند، دولت موظف است مراتب عدم پذیرش اصلاحیه را ظرف مهلت مقرر در کنوانسیون به امین اسناد اعلام کند و این اصلاحیه‌ها در موارد یادشده برای دولت

جمهوری اسلامی ایران لازم‌الاجرا نخواهد بود. بر این اساس، اعضا باید هرگونه اختلاف بین خود که در رابطه با تفسیر یا اعمال این کنوانسیون به وجود می‌آید را از طریق مذاکره، بررسی، میانجی‌گری، مصالحه، داوری، حل‌وفصل قضایی، متوسل شدن به ترتیبات یا سازمان‌های منطقه‌ای، یا دیگر روش‌های صلح‌آمیز به انتخاب خود، حل‌وفصل کنند. هیچ یک از مفاد این کنوانسیون نباید به حقوق و تعهدات یک کشور، به موجب حقوق بین‌الملل عرفی که در کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای منعکس شده است، خدشه‌ای وارد کند. گفتنی است، امروزه مسأله انتقال گونه‌های مضر آبی غیر بومی ناشی از تخلیه آب توازن کشتی‌ها به دریا، به شکل یک معضل جهانی نمود یافته است، به نحوی که حل این مشکل از برنامه‌های ملی فراتر رفته و نیازمند همکاری‌ها و عملکرد یک‌نواخت جهانی و منطقه‌ای گردیده است. برآوردها حاکی از این است که با توجه به وضعیت ناوگان کشتی‌های جهان همه ساله در حدود ۱۰ میلیارد تن آب توازن توسط کشتی‌ها جابه‌جا می‌شود و تخمین زده شده است که حداقل روزانه ۴ تا ۳ هزار گونه از موجودات زنده به این وسیله از محلی به محل دیگر انتقال می‌یابند.

قانون موافقت‌نامه حمل‌ونقل دریایی ایران و کنیا از سوی رئیس‌جمهور ابلاغ شد

رئیس‌جمهور قانون موافقت‌نامه حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی تجاری بین دولت ایران و کنیا که در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسیده را برای اجرا ابلاغ کرد. بنابر این گزارش و به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، قانون موافقت‌نامه حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی تجاری بین دولت ایران و کنیا مشتمل بر یک مقدمه و ۱۶ ماده تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

براساس این موافقت‌نامه جمهوری اسلامی ایران و کنیا همه امکانات خود را برای توسعه همکاری‌های دو جانبه دریایی در زمینه کشتیرانی تجاری از جمله تجسس و نجات، جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی، نظارت بر آمد و شد دریایی، تحقیقات آب‌نگاری، تبادل اطلاعات و ایمنی و امنیت دریایی به کار خواهند گرفت. براین اساس، طرفین تمام اقدامات را به منظور مساعدت‌های لازم برای برقراری ارتباط میان مراجع دریایی صلاحیت‌دار و شرکت‌های کشتیرانی یکدیگر به عمل خواهند آورد و شرکت‌های کشتیرانی و نمایندگی‌های کشتیرانی هر یک از طرفین می‌توانند مطابق قوانین و مقررات مربوطه، در قلمرو طرف دیگر دفاتر نمایندگی

یا شعب تأسیس و طبق قوانین و مقررات آن طرف به فعالیت بپردازند. طبق این موافقت‌نامه، طرفین موافقت می‌کنند که کشتی‌های خود را به حمل‌ونقل کالا میان بنادر دو کشور ترغیب کنند و در جهت رفع موانعی که ممکن است از توسعه این حمل‌ونقل جلوگیری کند، همکاری کنند. براساس این قانون، هر یک از طرفین توافق می‌کنند نسبت به کشتی‌های طرف دیگر، محموله‌ها، خدمه و مسافران آنها در مواردی چون ورود و خروج کشتی‌ها به آب‌های سرزمینی و بنداری که به روی حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی باز است، توقف کشتی‌ها در بنادر، استفاده از بنادر برای عملیات تخلیه و بارگیری و استفاده از تسهیلات بندری و سوار و پیاده کردن مسافر همان رفتاری را خواهند داشت که با کشتی‌های خود که برای حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، معمول می‌دارند. در این موافقت‌نامه آمده است: اسناد ثبت و تابعیت کشتی‌های هر یک از طرفین که براساس مقررات آن طرف توسط مقام‌های صلاحیت‌دار صادر شده و نیز گواهی‌نامه اندازگیری ظرفیت و سایر اسناد کشتی که با رعایت ضوابط کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوطه توسط مقام‌های صلاحیت‌دار یکی از طرفین صادر شده و

یا مورد شناسایی قرار گرفته باشد، توسط مقام‌های صلاحیت‌دار طرف دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد. براین اساس، چنانچه کشتی یکی از طرفین در امتداد ساحل طرف دیگر، در آب‌های داخلی یا دریای سرزمینی آن به گل بنشیند یا به ساحل برخورد کند یا به سانحه دیگری دچار شود، کشتی، فرمانده، خدمه، مسافر و محموله آن از همان حمایتی که به کشتی‌های خودی، خدمه و محموله آنها اعطا می‌شود، برخوردار خواهند بود. براساس این قانون، مفاد این موافقت‌نامه به حق مقام‌های صلاحیت‌دار هر یک از طرفین برای اعمال قوانین و مقررات داخلی خود در مورد حفظ سلامت عمومی، کنترل گمرکی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، امنیت و ایمنی کشتی‌ها، بنادر، جان افراد و کالا و پذیرش خارجیان، ورود و خروج کشتی، کالا و مسافران در قلمرو خود لطمه نخواهد زد. این موافقت‌نامه می‌تواند توسط هر یک از طرفین با اخطار شش ماهه کتبی فسخ شود. موافقت‌نامه شش ماه پس از دریافت اخطار مذکور فسخ شده تلقی خواهد شد مگر آنکه طرفین به گونه دیگری توافق کنند.

هشتاد و ششمین اجلاس کمیته اصلی ایمنی دریانوردی آی‌مو

دستاوردهای بزرگ

علی اکبر مرزبان



هشتاد و ششمین نشست کارگروه ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی (MSC 86) ۶-۱۵ خرداد سال جاری در لندن و با ریاست کشور فیلیپین برگزار شد. نمایندگان ۱۰۳ دولت عضو آی‌مو، دو عضو وابسته، هشت سازمان بین‌المللی دولتی و ۳۳ سازمان غیردولتی فعال در عرصه بین‌المللی در این نشست حضور یافتند. هیئت جمهوری اسلامی ایران نیز نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آی‌مو، مدیرکل امور دریایی سازمان، مسئول کد امنیتی ISPS سازمان و کارشناس ارشد شرکت ملی نفتکش، در این نشست شرکت نمود.

در این نشست که مهم‌ترین کمیته اصلی آی‌مو محسوب می‌شود، ۱۲۰ سند از سوی دولت‌ها، سازمان‌ها و دبیرخانه آی‌مو تحت ۲۵ دستورکار ارائه و مورد بررسی و تصمیم‌گیری قرار گرفت. از سوی کشورمان نیز سندهایی تحت دستورکار شماره ۴ با عنوان "اقدامات لازم برای ارتقای امنیت دریانوردی" (۳ سند) و دستورکار شماره ۲۳ با عنوان "برنامه‌های کاری" (یک سند) ارائه گردید و یک بیانیه نیز تحت دستورکار شماره ۱۸ با عنوان "دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها" قرائت شد.



دستاوردهای درخور توجه جمهوری اسلامی ایران در نشست MSC 86

الف) تصویب دستور کار پیشنهادی از سوی جمهوری اسلامی ایران "نصب تجهیزات برای کشف مواد رادیواکتیو و یا کالاهای آلوده به این مواد در بنادر" برای اولین بار از زمان عضویت کشور در آیمو

موضوعات تخصصی و فنی دریایی - بندری باید در دستور کارهای ذی ربط در کارگروه‌های اصلی و فرعی آیمو مطرح شوند. دستور کارها باید از قبل توسط کشورها پیشنهاد شده و به تصویب رسیده باشند، در غیر این صورت، کارگروه‌ها صلاحیت رسیدگی و تصمیم‌گیری موضوعات را نخواهند داشت اگرچه دارای ویژگی‌های دریایی و بندری نیز باشند. از سوی دیگر ارائه پیشنهاد موضوعی جهت درج در برنامه کاری کارگروه‌ها کار آسانی نیست، چرا که موضوعات دریایی و بندری از تنوع بسیار زیادی برخوردارند و دولت‌ها علاقه‌مند هستند، این موضوعات را در برنامه‌های کاری آیمو بگنجانند، حال آن که به دلیل محدودیت‌های موجود، هر یک از کارگروه‌ها تنها می‌توانند حداکثر ۲۰ و بعضی‌ها نیز تا ۲۵ دستور کار را در برنامه کاری خود داشته باشند. به همین دلیل مقررات

منطبق با دستورالعمل موجود و طی سندی از سوی دولت‌ها ارائه و توسط کارگروه اصلی بررسی شود. پس از دفاع، سند متضمن پیشنهاد دستور کار توسط نماینده کشور پیشنهاددهنده، نمایندگان دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای نسبت به آن، با هدف حمایت و یا مخالفت اظهار نظر می‌کنند و در نهایت کارگروه تصمیم به تصویب دستور کار و ارجاع آن به کارگروه مربوطه نموده و یا آن را رد می‌نماید.

هنگامی که سازمان بنادر و دریانوردی به طور فعال در مباحث دریایی آیمو شرکت نمود، اظهار نظر‌ها و اسناد تقدیمی به کارگروه‌ها در قالب دستور کارهایی قرار می‌گرفت که معمولاً از سوی کشورهای پیشرفته دریایی، به ویژه اروپایی و آمریکایی طرح و در برنامه کارگروه‌ها گنجانده می‌شد. پس از ارائه سندهای متعدد به ویژه در سال‌های اخیر و مشارکت فعالانه در کارگروه‌های مختلف آیمو، ورود به عرصه جدید فعالیت‌های آیمویی و جرئت یافتن در ارائه پیشنهاد‌های دستور کاری، امری ضروری و البته قابل پیش‌بینی شد. به همین دلیل سازمان بنادر و دریانوردی برای اولین بار ارائه پیشنهاد دستور کار جدید را از سال گذشته در دستور کار خود قرار داد.



سخت‌تری نحوه ارائه و تصویب دستور کارها وضع گردیده است تا از افزایش بی‌رویه آن‌ها جلوگیری شود و فعالیت‌های آیمو نیز در امتداد طرح‌های استراتژیک آن تعریف و انجام شود. طرح و تصویب دستور کارها بر عهده کمیته اصلی ایمنی دریانوردی و یا حفظ محیط زیست دریایی می‌باشد. پیشنهاد دستور کارهای جدید باید با ارائه‌ی توجیهات

فاز اول: اجلاس سیزدهم کارگروه فرعی کالاهای خطرناک، مواد جامع و کانتینرها
در اجلاس DSC 13 که در هفته اول مهر ماه سال گذشته برگزار شد، هیئت جمهوری اسلامی ایران نیز متشکل از ۵ نفر با ارائه ۶ سند هماهنگ با سایر کشورهای پیشرفته دریایی و بندری حاضر شد و موفقیت‌های خوبی را کسب نمود، به نحوی که

تحسین نمایندگان دولت‌ها، سازمان‌ها و مسئولین دبیرخانه آیمو را برانگیخت. در این نشست سند شماره DSC 13/18/1 جمهوری اسلامی ایران مبنی بر ضرورت نصب تجهیزاتی در بنادر به منظور کشف مواد رادیواکتیو و یا آلوده به این مواد با هدف حفظ سلامتی کارکنان بنادر، محیط زیست و مصرف‌کنندگان نهایی در حد یک ایده مطرح شد و این سند مورد بحث فراوانی قرار گرفت. اگرچه چین به اتفاق دو کشور دیگر با سند مخالفت نمودند، اما با توضیحات تکمیلی در دفاع از سند و مذاکره‌های صورت گرفته با برخی نمایندگان دولت‌ها به خصوص یونان، شیلی و ترکیه، در نتیجه کارگروه مزبور با اصل سند ایران موافقت کرد و آن را قابل طرح دانست، اما به دلیل این که کارگروه موضوع سند ایران را خارج از دستور کار تشخیص داد، قادر به اتخاذ تصمیم نسبت به آن نبود. به این دلیل رئیس هیئت ایرانی آمادگی تهیه گزارش توجیهی مزایای این طرح را اعلام نمود و کارگروه را از قصد خود مبنی بر تهیه و ارائه آن به نشست کارگروه ایمنی دریانوردی مطلع ساخت.

فاز دوم: تهیه سند متضمن پیشنهاد دستور کار و ارائه آن به کمیته ایمنی دریانوردی

پس از کسب نتیجه فعالیت کارگروه DSC 13 و انعکاس آن به سازمان بنادر و دریانوردی، کارگروه بررسی اسناد آیمو مستقر در سازمان بنادر و دریانوردی ویژه کارگروه DSC، تهیه گزارش توجیهی نصب تجهیزات کشف مواد رادیواکتیو در بنادر را در دستور کار قرار داد و با همکاری نماینده سازمان بنادر در آیمو و اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی، پیش‌نویس سند مورد نظر تهیه و تقدیم آیمو شد. در نهایت با پیگیری به عمل آمده توسط نمایندگی سازمان و برگزاری ۲ جلسه با مسئول بخش ایمنی کالاها و کارشناس مربوطه آیمو، سند مورد نظر منطبق با دستورالعمل آیمو ثبت و در پایگاه اینترنتی اسناد آیمو انتشار یافت.

فاز سوم: رایزنی با نمایندگان دائم کشورها جهت جلب حمایت

نقش مذاکره و مشاوره با نمایندگان مؤثر در کارگروه‌های آیمو غیرقابل انکار است. با وصول و انتشار سند ایران تحت شماره MSC 86/23/8 نمایندگی سازمان بنادر در آیمو از ۲ ماه قبل از برگزاری نشست کارگروه ایمنی دریانوردی، یعنی اوایل فروردین سال جاری، اقدام به ارتباط و انجام مذاکره با نمایندگان دائم سایر دولت‌ها و بعضی از سازمان‌ها نمود و ضمن ارائه توضیحات لازم، ابهامات موجود را تا حد زیادی برطرف ساخت.

نصب سامانه مواد رادیواکتیو و کالاهای آلوده در بنادر

سازمان بین‌المللی دریانوردی، دستور کار پیشنهادی از سوی جمهوری اسلامی ایران با عنوان "نصب تجهیزات مناسب برای کشف مواد رادیواکتیو یا کالاهای آلوده به این مواد در بنادر" را برای اولین بار تصویب کرد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی، نماینده این سازمان در آیمو گفت: با انعکاس گسترده فعالیت‌ها و دستاوردهای

کشورمان در خصوص تأمین امنیت دریانوردی و بنادر در کمیته ایمنی دریانوردی آیمو، موفقیت بزرگ دیگری برای جمهوری اسلامی ایران در عرصه فعالیت‌های بین‌المللی دریایی رقم خورده است. علی‌اکبر مرزبان افزود: در هفته دوم نشست مزبور که چهارشنبه ۱۳ خرداد ماه برگزار شد، سند شماره MSC 86/23/8 کشورمان حاوی پیشنهاد نصب تجهیزات مناسب

جهت کشف مواد رادیواکتیو در بنادر مطرح شد و با نظر به توجیهات و دفاعیات به عمل آمده از سوی هیئت ایرانی، پیشنهاد مزبور با نظر موافق اکثریت مطلق اعضای کمیته به تصویب رسید و به عنوان یکی از دستور کارهای کمیته DSC در برنامه کاری سازمان جهانی دریانوردی (آیمو) گنجانده شد.

این مذاکره‌ها از ابتدای تشکیل کارگروه ایمنی دریانوردی تا چهارشنبه ۱۳ خرداد، یعنی زمان رسیدگی به دستور کارها با جدیت بیشتری دنبال شد. در این رابطه با نمایندگان بیش از ۲۵ کشور تماس برقرار شد. برای اولین بار در تاریخ ۵۰ ساله عضویت ایران در آیمو، پیشنهاد دستور کاری کشورمان به اتفاق آرا و بدون حتی یک مخالف به تصویب کارگروه رسید و در برنامه کاری کمیته DSC با اولویت بالا گنجانده شد.

تصویب این پیشنهاد ایران را می‌توان در زمره دستاوردهای بزرگ در زمینه فعالیت‌های آیمویی و در بعد وسیع ترجمه دریایی و بندری کشور محسوب نمود.

ب) اقدامات لازم برای ارتقای امنیت دریانوردی

جمهوری اسلامی ایران ۳ سند در نشست هشتاد و ششم کمیته MSC ارائه کرد. ۲ مورد از آن‌ها گزارشی و یک سند حاوی شناسایی نواقص موجود در کد امنیتی بین‌المللی کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS Code) و ضرورت شفاف‌سازی آن‌ها بود.

در روز جمعه ۸ خرداد سال جاری، هر ۳ سند تقدیمی از جمله سند شماره MSC 86/4/1 توسط نماینده ثابت سازمان (به عنوان تنها نماینده حاضر سازمان بنادر و دریانوردی در نشست هفته اول به همراه نماینده‌ای از شرکت ملی نفتکش) طرح و قرائت گردید. در سند یادشده فهرستی از اقدامات به عمل آمده توسط جمهوری اسلامی ایران در جهت ارتقای سطح امنیت دریایی و بندری آورده شد و دستاوردهای این اقدامات که عبارت بود از استقرار امنیت کامل در آب‌های تحت حاکمیت، کشتی‌های تحت پرچم و به ویژه بنادر کشور، تشریح گردید و تصریح شد؛ در حال حاضر و حتی از مدت‌ها قبل از اجرای کد ISPS، قلمرو آبی و بنادر کشورمان از امن‌ترین نقاط دنیا محسوب می‌شوند که

هیچ‌گونه حادثه ضدامنیتی در آن‌ها گزارش نشده است. اضافه بر آن، کشتی‌های تحت پرچم ایران کاملاً با مقررات کد یادشده منطبق می‌باشند.

ملاحظات راجع به ارائه سند فوق

انعکاس به موقع هرگونه فعالیت موفقیت‌آمیز در بخش‌های دریایی- بندری کشور در سطح بین‌المللی، خصوصاً از طریق تنها سازمان بین‌المللی جهت تصویب مقررات جهان شمول دریایی یعنی آیمو، در دستور کار ایشان قرار گرفت. به همین دلیل تنها به اظهار نظرهای شفاهی در نشست‌های آیمو بسنده نشد و اعلام این پیشرفت‌ها و دستاوردها در قالب رسمی آن یعنی ارائه سند به کارگروه‌های مربوطه به خصوص کارگروه‌های FSI, MSC, MEPC مورد پیگیری قرار گرفت. با انعکاس اهمیت موضوع به مبادی ذی‌ربط سازمان بنادر به صورت کتبی و حضوری و مذاکره تلفنی و استقبال ایشان از این امر تاکنون در قالب پنج سند، دستاوردهای جمهوری اسلامی ایران در عرصه‌های مختلف دریایی به سمع و نظر صدها کارشناس و مدیر عالی مراجع دریایی بیش از یکصد کشور و ده‌ها سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای رسانیده شد. در نشست قبلی کارگروه اجرای مقررات توسط دولت صاحب پرچم (FSI 17) طی دو سند، اقدامات و دستاوردهای کشور در بخش دریایی به اطلاع کشورها رسانیده و نمایندگان بیش از ۲۰ کشور از جمهوری اسلامی ایران تشکر کردند.

اخیراً دولت آمریکا با انتشار بیانییه‌ای بنادر و آب‌های محدودی از کشورها از جمله ایران را به دلیل ملاحظات سیاسی و از روی غرض‌ورزی فاقد امنیت اعلام نمود. با انعکاس به موقع این موضوع به بخش ذی‌ربط سازمان بنادر و دریانوردی از سوی نمایندگان سازمان در آیمو، ضرورت اقدام شایسته در جهت معرفی حقایق و کذب بودن این ادعا تبیین گردید که با استقبال سازمان مواجه شد.

متعاقب آن فعالیت‌های صورت گرفته در جهت تأمین امنیت دریانوردی فهرست شد و به همراه دستاوردهای آن در قالب یک سند تهیه و به سمع و نظر اعضای مهم‌ترین کارگروه اصلی آیمو با حضور بیش از ۶۰۰ نماینده از ۱۰۳ کشور، ۲ عضو وابسته و ۴۱ سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای و با حضور دبیر کل آیمو و سایر کارشناسان و مسئولین آیمو رسانده شد.

ج) نقش جمهوری اسلامی ایران در تأمین امنیت دریانوردی خلیج عدن و مبارزه با دزدی دریایی با اعزام ناوگان جنگی به منطقه

در هفته اول اجلاس و در قالب دستور کار شماره ۱۸، موضوع دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها مورد بررسی قرار گرفت. دزدی‌های دریایی در آب‌های سومالی و خلیج عدن امروزه یکی از نگرانی‌های عمده صنعت دریانوردی است، به نحوی که شورای امنیت سازمان ملل را وادار ساخته با پیگیری سازمان بین‌المللی دریانوردی تاکنون ۵ قطعنامه در مورد آن صادر کند. در اکثر این قطعنامه‌ها از تمامی کشورها درخواست شده است به منظور تأمین امنیت این آبراه حیاتی گام‌های لازم را با همکاری یکدیگر به ویژه با اعزام نیروهای نظامی دریایی بردارند. تاکنون ۲۴ کشور نیروی نظامی به منطقه بحران‌زده اعزام کرده‌اند و جمهوری اسلامی ایران نیز در اواسط اردیبهشت سال جاری ۲ ناوشکن خود را به منطقه اعزام نمود. تحت دستور کار فوق، حدود ۳۵ کشور اقدام به اظهار نظر و قرائت بیانییه نمودند. نمایندگی سازمان بنادر در آیمو نیز بیانییه‌ای را در خصوص اعزام نیروی نظامی به منطقه و پایبندی کشورمان به حفظ و تأمین امنیت همه کشتی‌های عبوری در حد توان و امکانات موجود اعلام داشت. ■

سهم ملی نفتکش ایران در حمل و نقل انرژی بین‌المللی

از قعر چاه تا اوج راه

فاطمه شمس



در دنیایی که قریب به ۹۰ درصد نیازهایش از مسیر دریا جابه‌جا می‌شود، توجه به دریانوردی و صنعت کشتیرانی از اولویت‌های نخست تجارت بین‌الملل به حساب می‌آید. بدیهی است کشور ما نیز ضمن برخورداری از جایگاهی ویژه در جغرافیای سیاسی، از این قاعده مستثنی نیست. در این راستا شرکت ملی نفتکش ایران با تکیه بر سکوی چهارم جهانی حمل نفت خام، در نظر دارد ضمن افزایش ظرفیت حمل و نقلی و در اختیار گرفتن کشتی‌های حجیم و پیشرفته، بر پله‌های بالاتری قدم بگذارد.

از آنجایی که شرکت ملی نفتکش ایران مأموریت حمل نفت در مسیرهای دریایی را بر عهده دارد و به سهم خود در رونق اقتصاد حمل و نقلی کشورمان مؤثر است، مناسب دیدیم تا به انگیزه بحران اقتصاد جهانی و تأثیر آن بر نظام تردهای دریایی گفت‌وگویی داشته باشیم با معاون بازرگانی این شرکت که تلاش دارد با کم‌ترین هزینه بحران حاضر را پشت سر بگذارد.

بحران اقتصادی در حمل و نقل انرژی

سید حبیب‌ا... سیدان، معاون بازرگانی شرکت ملی نفتکش ایران با اشاره به عوامل رکود بازار حمل و نقلی که متأثر از گستردگی بحران اقتصاد جهانی است، می‌گوید: بروز غائله بحران منحصر به رکود بازار مسکن در آمریکا نیست و ریشه آن در معاملات مجازی نهفته که در دهه‌های اخیر رواج یافته است.

سیدان که معاملات غیرواقعی را نوعی بورس‌بازی می‌داند، ادامه می‌دهد: تصور کنید با وجود تولید روزانه ۸۴ میلیون بشکه نفت در دنیا، بالغ بر ۵۰۰ میلیون بشکه در روز خرید و فروش (مبادله) می‌شود. وی با اشاره به برخی از اثرات بحران خاطرنشان می‌سازد: شکی نیست که این بحران

با گذشت زمان به شرایط عادی خود بازمی‌گردد. گرچه برخی با خوش‌بینی طول عمر آن را چند ساله و برخی به علت نبود مدل مشابه در گذشته، عمر آن را طولانی‌تر پیش‌بینی می‌کنند.

به گفته این مقام مسئول، اظهارنظر برخی کارشناسان مبنی بر افزایش ۹۰ میلیون بشکه‌ای نفت تا سال ۲۰۱۲ میلادی نیز با وجود این سونامی عظیم مسکوت مانده است.

سیدان در خصوص عملکرد شرکت ملی نفتکش، برای برون‌رفت از این بحران جهانی می‌گوید: شرکت با پیش‌بینی‌های به عمل آمده از پیش و تشکیل کمیته اقتصادی بحران به بررسی و یافتن راه‌حل‌هایی برای رفع مشکل نقدینگی خود برآمده است.

وی با اشاره به اینکه ملی نفتکش ایران نه تنها در مواجهه با بحران اقتصادی با معضل جدی روبه‌رو نشده است، می‌گوید: در سال ۲۰۰۸ میلادی این شرکت با تحویل‌گیری ۱۴ فروند کشتی مدرن، بیشترین تناژ را نیز داشته است.

حمل‌ونقل انرژی در دریای خزر

سیدان با اشاره به موضوع حمل‌ونقل انرژی در دریای خزر می‌افزاید: شرکت ملی نفتکش ایران از مدت‌ها پیش، حضور در دریای خزر را به عنوان یک پروژه ملی مورد بررسی و برای ورود به این عرصه برنامه‌ریزی کرده و برای اولین بار طرح استفاده از کشتی‌های ۶۳ هزار تنی را در این دریا عنوان کرده است.

وی یکی از عوامل کندی کار را عمق کم دریای خزر در سواحل کشورمان برای پهلوگیری کشتی می‌داند و ادامه می‌دهد: با اینکه عمق دریای خزر در برخی نقاط به ۱۰۰۰ متر هم می‌رسد اما در نزدیکی سواحل ایران این میزان به ۳/۵ تا ۴ متر کاهش می‌یابد.

به گفته حبیب‌ا... سیدان بر کسی پوشیده نیست که آسان‌ترین راه انتقال نفت کشورهای آسیای میانه به بازارهای جهانی، مسیر ایران و در درجه اول استفاده از خط لوله است. وی همچنین به طرح سوآپ نفت که به دلایلی هنوز محقق نشده است نیز اشاره می‌کند و انجام آن را مؤثر بر رشد اقتصادی کشور می‌داند.

وی با توضیح در خصوص چگونگی ساخت کشتی‌های ۶۳ هزار تنی ادامه می‌دهد: با وجود این نوع کشتی‌ها، دیگر نیازی به پهلوگیری کشتی در اسکله نیست، به گونه‌ای که کشتی تا رسیدن به آب‌خور مناسب، به ساحل نزدیک شده و در حالت آماده‌باش قرار می‌گیرد، سپس به طور اتوماتیک و بدون نیاز به یدک‌کش اقدام به تخلیه

شکی نیست که این بحران با گذشت زمان به شرایط عادی خود بازمی‌گردد. گرچه برخی با خوش‌بینی طول عمر آن را چند ساله و برخی به علت نبود مدل مشابه در گذشته، عمر آن را طولانی‌تر پیش‌بینی می‌کنند.

و بارگیری محموله خود می‌کند. به گفته وی برای عملیاتی شدن این طرح، ساخت ۶ فروند کشتی به شیپ‌یارد های شمالی دریای خزر و همچنین کشتی‌سازی صدر- نكاء سفارش داده شده است. گرچه هنوز اطلاع دقیقی از زمان تحویل سفارش‌های داخلی در دست نیست.

آمار نفتکش‌های سفارش شده

سیدان علاوه بر سفارش‌های داخلی، به ساخت ۱۷ فروند نفتکش توسط کشتی‌سازی‌های کره جنوبی نیز اشاره کرد. وی تحویل زودتر از موعد کشتی‌های سفارش شده از سوی کشتی‌سازی‌های کره‌ای را پدیده بی‌نظیری در جهان خواند و گفت: کشتی VLCC بزرگ‌ترین سازه غیر ثابت دنیا است که طول آن به ۳۳۴ متر می‌رسد. در واقع طول یک فروند از این کشتی از دو برابر زمین فوتبال بیشتر است و کره‌ای‌ها، مدت زمان ساخت این کشتی را از ۹ ماه به ۶ ماه تقلیل داده‌اند. سیدان خاطرنشان کرد: از میان ۵ فروند کشتی فرآورده‌بر، ۳ فروند سفارش خارجی با قیمت مناسب تحویل گرفته شد که در حال حاضر نیز اقساط آن در حال مستهلک شدن است. وی ادامه داد: پیش از بحران، ارزش یک فروند کشتی کره‌ای، حدود ۴۶ میلیون دلار بود. اما پس از بروز رکود اقتصادی، قیمت آن به ۲۵ میلیون دلار کاهش یافت.

اثرات نوسان ارزش نفت

سیدان، کاهش ظرفیت‌های اوپک و یا افزایش قیمت نفت را در دو حالت مستقیم و غیرمستقیم بررسی می‌کند و ادامه می‌دهد: در فاصله سال‌های ۷۶-۷۷، کاهش قیمت نفت و به دنبال آن افزایش قدرت خرید، حمل‌ونقل و کرایه افزایش یافت. در حالتی دیگر، با حاکم شدن رکود اقتصادی مانند شرایط حال حاضر، علاوه بر پایین بودن نرخ نفت،

ارزش کرایه نیز کاهش می‌یابد و همچنین همگام با رشد اقتصادی، ارزش نفت همراه با تقاضا، رشد بالایی خواهد یافت، همچنان که در جولای ۲۰۰۸ میلادی با ارزش ۱۵۴ دلاری نفت، درآمد برخی کشتی‌ها به بیش از ۱۵۰ هزار دلار در روز رسید. وی خاطرنشان می‌سازد: طی دهه گذشته حمل‌ونقل بین‌المللی انرژی شاهد تمام این چند حالت بود.

آخرین اقدامات ملی نفتکش

شرکت ملی نفتکش ایران، پیش از بروز بحران به دنبال در اختیار داشتن بزرگ‌ترین ناوگان دنیا، برنامه‌ریزی را در زمینه سفارش ساخت کشتی تا سال ۲۰۱۲-۲۰۱۳ میلادی به عمل آورده است. سیدان با بیان این مطلب، ادامه داد: سرپا ماندن یک شرکت کشتی‌رانی تنها با پویایی و نوسازی ناوگان انجام خواهد شد.

وی بحران اقتصادی دنیا را فرصتی برای خرید کشتی با قیمت مناسب می‌داند، به خصوص اینکه مشکل تأمین مالی (فاینانس) آن همیشه وجود دارد.

وی ادامه می‌دهد: شرکت ملی نفتکش ایران نیز در این زمینه تعلل نکرده و گام‌هایی اساسی را برداشته است. حبیب‌ا... سیدان در خصوص خارج شدن تانکرهای تک‌جداره از سرویس عملیات جهانی می‌گوید: هنوز هیچ کنوانسیون در این مورد تصویب نشده است و همه مالکان کشتی مختارند طی یک برنامه تدریجی، در فاصله سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ میلادی، نسبت به اوراق کردن کشتی‌های تک‌جداره خود، اقدام کنند.

وی با اشاره به اینکه ملی نفتکش ایران چند سالی است که داوطلبانه به سمت اوراق کردن تانکرهای تک‌جداره خود حرکت کرده است، از سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع حاکمیتی خواست تا از پذیرش این نوع کشتی‌ها و سایر کشتی‌های نایمن به آب‌های ایران جلوگیری نماید.

وی در ادامه یادآور شد: هم‌اکنون به جز برخی از کشورهای خاور دور، هیچ کشتی تک‌جداره‌ای اجازه ورود به آب‌های کشورهای اروپایی و آمریکایی را ندارد.

معاون بازرگانی ملی نفتکش، تصادم و پارگی کشتی تک‌جداره حامل ۲ میلیون بشکه نفت در دریا را فاجعه‌ای عظیم خواند و افزود: با رعایت برخی قوانین می‌توان از بروز حوادثی چون اریکا و پرستیز جلوگیری کرد.

سیدان در پایان، مسئله تأمین مالی را یکی از دغدغه‌های شرکت عنوان کرد و امیدوار است با تغییر چارچوب‌ها و پرداخت وام این مشکل نیز حل شود. ■



به بهانه واگذاری بنادر شیلاتی به تعاونی‌های صیادی کشور

به بهر برداران نمونه می‌سپاریم

زینب میرزایی



در سفر به هرمزگان مطلع شدیم که شیلات ایران، مدیریت برخی بنادر صیادی در آن استان و همچنین استان خوزستان را به بهره‌برداران از این بنادر سپرده است، و باز اخبار رسیده حکایت از نتایج مثبت این اقدام و افزایش بهره‌وری و راندمان کاری در بنادر مطروحه دارد.

با آنکه این اقدام ارزشمند از سال ۸۲ و بدون جنجال تبلیغاتی آغاز شد، اما اینک به بار نشسته و نتیجه آن نمایان شده است، شاید بسیار پیشتر از آن که اقتصاد کشور در تب و تاب اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی قرار گیرد. در گفت‌وگو با محسن علی گلشنی، مدیرکل بنادر ماهیگیری شیلات ایران به بررسی واگذاری‌ها و چگونگی انجام این مهم و نتایج به دست آمده پرداختیم. آنچه که در پی می‌خوانید ماحصل این گفت‌و شنود است.



● طرح واگذاری بنادر صیادی و سازوکارهای قانونی آن چگونه شکل گرفت، و هم‌اکنون چه مراحمی را سپری می‌کند؟

در قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی که مصوب مجلس شورای اسلامی است، از بندر تعریفی وجود دارد. براساس این تعریف، بندر جایگاهی است که یک شناور می‌تواند در آنجا پهلوگیری کند، این جایگاه می‌تواند طبیعی یا مصنوعی باشد. با توجه به گستردگی سواحل کشور که بالغ بر ۵ هزار کیلومتر اعلام شده است، تعداد بسیاری از ساحل‌نشینان در شمال و جنوب شغل‌شان صیادی است. با توجه به این تعداد بالا، باید آن‌ها را ساماندهی کرد. طبق تعریف قانون، ۱۵۹ بندر و مرکز تخلیه در کشور داریم، ولی بندری که در آن‌ها تأسیسات ایجاد شده و قابلیت واگذاری دارند، بالغ بر ۷۰ بندر است.

براساس اصل ۴۴ قانون اساسی و در تحقق مفاد آیین‌نامه اجرایی ماده ۸۸ قانون، تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت پیرامون واگذاری مدیریت واحدهای دولتی شیلات، از سال ۱۳۸۲، واگذاری مدیریت بنادر ماهیگیری که برابر ماده ۹ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی و مواد ۸۰۷، ۶ آیین‌نامه اجرایی این قانون به عهده سازمان شیلات ایران گذاشته شده است.

شیلات ایران، مدیریت این بنادر را به بخش‌های غیردولتی واگذار می‌کند. تعاونی‌های بسیاری که عموماً تعاونی‌های خدمات صیادی هستند، وجود دارد که خوشبختانه شیلات به عنوان دستگاه حاکمیتی، ارتباط خوبی با این تعاونی‌ها (به عنوان مهم‌ترین تشکلهایی که در حوزه صیادی کار می‌کنند)، ایجاد کرده است. روش‌های مختلفی برای واگذاری وجود دارد که یکی از آن‌ها استفاده از ماده ۸۸ است. براساس این روش تأکید واگذاری بر هر تعاونی‌های صیادی، به عنوان مهم‌ترین پشتوانه‌های صیادی کشور است. در کل کشور ۳۹۸ تعاونی صیادی داریم که به این شیوه واگذار می‌شوند. البته برای ارتقاء وضعیت جامعه بهره‌بردار، در یک کار مشترک با وزارت تعاون، بنادر، صیادان و تعاونی‌ها را شاخص‌گذاری و اولویت‌بندی کرده‌ایم و در قالب طرح توانمندسازی، برای تمام تعاونی‌های صیادی شاخص تعریف نموده‌ایم. شاخص‌های شیلات و وزارت تعاون از اهمیت متفاوتی برخوردارند.

در قالب کارگروه‌هایی، دستورالعمل و آیین‌نامه تنظیم کردیم، که تفاهم‌نامه آن به امضای معاون وزیر تعاون و رئیس سازمان شیلات رسید، سپس بر مبنای این طرح تعاونی‌هایی که امتیاز آن‌ها بین ۷۰-۱۰۰ است گروه (الف)، ۵۰-۷۰ گروه (ب)،

و پایین‌تر از آن را در گروه (ج) نامگذاری کردند. براساس این تعریف، مدیریت بنادر به تعاونی‌هایی واگذار می‌شود که در گروه (الف) قرار می‌گیرند. ضمناً خود بنادر نیز از لحاظ امکانات فیزیکی و نرم‌افزاری شاخص‌گذاری شده‌اند.

● آیا واگذاری‌هایی که تاکنون انجام شده است مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند تا مشخص شود چه میزان در واگذاری‌ها موفق بوده‌اید؟

در سازمان شیلات کمیته‌ای به نام کمیته واگذاری داریم که مدیریت آن بر عهده معاونت برنامه‌ریزی و توسعه مدیریت است و بنده مسئولیت واگذاری یکی از کارگروه‌های این کمیته بنام کارگروه مدیریت بنادر و اراضی مجاور بنادر را بر عهده دارم.

یکی از اقدامات مان این است که میزان رضایت‌مندی شیلات و جامعه بهره‌بردار را در دوره‌های زمانی مشخص مورد سنجش قرار دهیم تا میزان عمل به وظایف جامعه بهره‌بردار و شیلات به عنوان بخش حاکمیتی، مورد دقت قرار گیرد. براساس این ارزیابی‌ها قراردادهای تمدید یا باطل می‌شود. همچنین با توجه به ارتباط نزدیکی که با جامعه بهره‌بردار و عوامل محلی وجود دارد جلساتی با حضور افراد محلی تشکیل و مسائل و مشکلات و راهکارهای جدید مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. البته حضور عوامل محلی که به صورت هیئت

امنایی هستند در قانون پیش‌بینی شده است. بر این باوریم که ارتباط دستگاه حاکمیتی با جامعه بهره‌بردار و افراد محلی، نتایجی به مراتب بهتر به همراه خواهد داشت.

فکر می‌کنم جزء معدود دستگاه‌هایی باشیم که مسئله واگذاری را قبل و بعد از واگذاری به صورت دقیق پیگیری و آسیب‌شناسی می‌کنیم. در حقیقت کارگروه واگذاری مدیریت بنادر صیادی پس از کارشناسی گسترده در حوزه‌های مختلف بندری، صید و صیادی، اداری، مالی و حقوقی و تشکیل ده‌ها جلسه کارشناسی و سفر به استان‌ها و تشریح و تبیین چارچوب کار، دستورالعملی را در زمینه نحوه واگذاری مدیریت بنادر به همراه قرارداد الگو برای اجرا در استان‌ها تهیه کرد که پس از تصویب در کارگروه سیاست‌گذاری و ستاد تحول اداری شیلات به استان‌ها ابلاغ شد.

با توجه به تازه‌گی موضوع واگذاری مدیریت بنادر و نیز پیچیدگی‌های فراوان آن، اجرای آزمایشی این طرح به صورت یک یا دو بندر در هر کدام از استان‌های جنوبی در سرلوحه کار قرار گرفت، بندر رمین اولین بندری بود که پس از طی کلیه مراحل قانونی در مرداد ماه سال ۱۳۸۴ به طور رسمی به دو تعاونی صیادی فعال در این منطقه واگذار شد. موضوع این واگذاری مدیریت بندر است که براساس دستورالعمل مربوطه به مدت یک سال خواهد بود که با توافق طرفین حداکثر تا سه سال

با انجام واگذاری‌ها، اشتغال‌زایی رونق یافته و بیکاری و میل به شغل‌های کاذب کاهش خواهد یافت و همچنین کارکنان بومی در مدیریت بنادر و امور مربوط به آن حضور فعال‌تری می‌یابند. در کنار این نتایج مثبت، حس مسئولیت‌پذیری و انگیزه نیز در تعاونی‌ها ایجاد و نقش‌پذیری آن‌ها در اعمال مدیریت‌های شیلاتی افزایش می‌یابد.



قابل تمدید است.

● از چه سالی این واگذاری‌ها شروع شد؟

از سال ۱۳۸۴ آغاز شد. در سال ۱۳۸۶، ۴ مورد واگذاری داشتیم، در سال ۱۳۸۷، ۸ مورد و برای سال ۱۳۸۸ هم ۹ مورد واگذاری را در دستور کار داریم.

● از این تعداد چه بخشی مربوط به شمال کشور و چه بخشی مربوط به بنادر جنوبی است؟

بندر آستارا در شمال کشور با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و با توجه به مصوبه سفرهای استانی هیئت محترم دولت به عنوان بندر چند منظوره انتخاب و واگذار شد و بنادر دیگر عموماً در استان‌های جنوبی واگذار شده‌اند.

● عملکرد بخش خصوصی پس از این واگذاری‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

همان‌طور که پیش از این اشاره کردم، تلاش ما این بوده که عملکردها را به صورت عملیاتی و علمی رصد کنیم. خوشبختانه با توجه به اینکه اولین تجارب را پشت سر گذاشته‌ایم، برآیند این کار، مثبت بوده است.

● واگذاری‌ها چه تأثیری بر فعالیت‌های صیادی گذاشته است؟

با توجه به اینکه بخش غیردولتی و صیادی با موضوعات محیط‌زیست، ایمنی و خدمات‌رسانی در ارتباط است، توانست ارتباط خود را با دستگاه‌های دولتی بیشتر کند و این تعامل روند کارها را تسهیل و نتایج را پرثمر کرده است. اما همچنان مشکلات

درون و برون‌سازمانی وجود دارد که بارفع آن‌ها برآیند کار مفیدتر خواهد بود. از جمله مشکلات فراروی تعاونی‌های صیادی؛ کمبود سرمایه، ضعف نظارت و بازرسی مالی، عدم توانایی در بازاریابی و خرید و فروش ماهی، مشکلات ساختاری، کمبود امکانات اداری و زیربنایی، عدم همبستگی میان اعضاء و هیئت مدیره و مشکل مدیریتی تعاونی‌ها و عدم مشارکت در تصمیم‌گیری و قانون‌گذاری، مسائل مربوط به قاچاق سوخت، صید غیرمجاز، مشکلات مربوط به قوانین اداری مختلف، خشکسالی و کاهش صید و درآمد تعاونی‌ها، مشکلات بیمه‌ای محصولات و ابزار و ادوات صید و بالا بودن نرخ بیمه تأمین اجتماعی که برون‌سازمانی هستند و ممکن است بر عملکرد این بخش تأثیر منفی بگذارد.

● نحوه تعامل شیلات با سازمان بنادر و دریانوردی چگونه است و با واگذاری مدیریت بنادر به صیادان، همکاری دو سازمان با چه شیوه‌ای استمرار می‌یابد؟

همکاری با سازمان بنادر و دریانوردی در دو مرحله قبل و پس از ساخت بنادر است. طبق قانون مجوزهای لازم برای ساخت بنادر، باید از سوی سازمان بنادر و دریانوردی صادر شود. به نظر می‌رسد گسترش و افزایش تعامل‌ها می‌تواند به سازمان بنادر و دریانوردی و شیلات، کمک کند تا رضایت ساحل‌نشینان به دست آید.

در مرحله پس از ساخت، که بیشترین همکاری بین دو سازمان وجود دارد به دلیل گسترش حیطه فعالیت‌ها و حساسیت کار، انتظار می‌رود ارتباط و تعامل مؤثرتری رقم بخورد. در زمینه مسائلی

چون ایمنی دریایی، مخابرات دریایی، محیط‌زیست دریایی و موضوعاتی از این قبیل، نیازمند گسترش مناسبات هستیم، چرا که بدون این همکاری‌ها، نه سازمان بنادر و نه شیلات، نمی‌توانند در کار خود موفق باشند. از سویی دیگر شیلات به دلیل برخورداری از بیشترین تعداد شناور در سواحل شمال و جنوب، دارای بزرگ‌ترین ناوگان دریایی کشور است و بالاترین جمعیت بهره‌بردار را دارد. از آنجا که ترده‌های دریایی و آموزش آن‌ها در حوزه وظایف سازمان بنادر و دریانوردی است، ارتباط وسیع و گسترده دو سازمان می‌تواند به رضایت‌مندی جامعه صیادی منجر شود.

● چه میزان از فعالیت‌های شیلاتی به بخش غیردولتی سپرده شده است؟

در هر بندر، ۶ فعالیت اصلی داریم که این فعالیت‌ها خود نیز به زیر فعالیت‌های دیگر تقسیم‌بندی شده‌اند. پیش از واگذاری‌ها، ۶۹ درصد از امور توسط شیلات و ۳۱ درصد توسط تعاونی‌ها و تشکل‌های صیادی انجام می‌شد، با انجام واگذاری‌ها اموری که توسط تعاونی‌ها و تشکل‌ها انجام می‌شود به ۸۴ درصد افزایش پیدا می‌کند و نقش شیلات به ۱۶ درصد کاهش می‌یابد. تلاش داریم به جز مسائل حاکمیتی، این واگذاری‌ها را بیشتر کرده و فعالیت‌ها را به بخش غیردولتی بسپاریم.

● آیا واگذاری‌ها تنها شامل تعاونی‌ها می‌شود؟

با توجه به ارتباط نزدیکی که با تعاونی‌های صیادی داریم، آن‌ها را در تصمیم‌گیری‌ها حتی در سیاست‌های کلان شیلات دخیل می‌کنیم و این از اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت شیلات است. البته



تعاونی‌ها در این زمینه فعال‌تر ظاهر شده‌اند، آن هم به این دلیل است که واگذاری موضوع جدیدی است که باید با آموزش و بازدید و ایجاد ارتباط بین مجامع دانشگاهی و جوامع سنتی بیش از پیش شناخته شود. در این صورت گرایش فعالان بخش خصوصی نیز به این عرصه بیش از پیش خواهد شد. اما سازمان شیلات ایران طبق مفاد اصل ۴۴ قانون اساسی مبنی بر استفاده از توان تعاونی‌ها در واگذاری‌ها و همچنین بالا بردن مشارکت این بخش در سرانه‌های کشور، همچنین به دلیل اینکه تعاونی‌های صیادی در همه حال در کنار مدیریت شیلات حضور داشته‌اند و خود از صیادان و افراد بومی هستند و حتی در مواردی دارای سوابق مفید مدیریتی می‌باشند، بنابراین اولویت واگذاری را به تعاونی‌های صیادی داده شده است.

● در صحبت‌های خود اشاره داشتید که ۳۹۸ تعاونی صیادی در کشور وجود دارند، آیا تمامی این تعاونی‌ها فعالیت مفید و قابل قبولی ارائه می‌دهند، آیا در صورت ناکارآمدی تعاونی‌ها، تدبیری برای توانمندسازی آن‌ها اندیشیده شده است؟

برای اعمال مدیریت لازم بر تعاونی‌ها و افزایش توانمندی آن‌ها در مدیریت بنادر ماهیگیری، اقدامات اولیه برای هماهنگی معمول و اقدامات اجرایی نیز آغاز شد. در این خصوص طرح توانمندسازی تعاونی‌های صیادی با همکاری مشترک وزارت تعاون و سازمان شیلات ایران تهیه و ارائه شده که طی آن براساس دو جدول امتیازدهی مجزا شامل ۱۲ شاخص شیلاتی و ۱۷ شاخص از طرف وزارت تعاون نسبت به ارزیابی تعاونی‌های صیادی اقدام می‌شود. براساس شاخص‌های تعریف شده، تعاونی‌های صیادی که حداقل ۷۰ درصد امتیاز را کسب کرده باشند در اولویت برای اخذ مدیریت واگذاری بنادر قرار گرفته و برای بقیه تعاونی‌ها باید طبق طرح توانمندسازی اقدام به افزایش کارایی و قابلیت‌های مدیریتی آن‌ها برای تصدی واگذاری‌ها نمود. در حال حاضر از مجموع ۳۹۸ تعاونی موجود در بخش صیادی، ۳۴۲ تعاونی کارآمد و ۵۶ تعاونی دیگر ناکارآمد هستند.

راهبردهایی برای توانمندسازی آن‌ها برای خروج از وضعیت نابسامان پیشنهاد شده است. از جمله اینکه:

۱. سرمایه در گردش آن‌ها تأمین شود به طوری که با تخصیص بودجه مناسب در برنامه‌های سالانه دولت جهت ایجاد تسهیلات صیادی مانند ساخت شناور، ایجاد صنایع جانبی، پرداخت یارانه برای تجهیزات صید و صیادی، این تعاونی‌ها به توانمندی برسند.

۲. راهکارهای مناسب به منظور تقویت نظارت وزارت تعاون بر عملکرد تعاونی‌ها و اتحادیه‌ها تهیه و تدوین شود.

۳. ارزیابی کامل دوره‌های آموزشی انجام شده توسط سازمان شیلات ایران و وزارت تعاون برای هدفمند نمودن دوره‌های آموزشی و تنظیم دوره‌های آموزشی صید و مدیریت بندر صورت گیرد.

۴. قوانین و مقررات حمایتی لازم تصویب شود.

۵. بازارهای مناسب برای خرید و فروش ماهی ایجاد شود.

۶. استفاده از نیروهای جوان و فارغ‌التحصیل در تعاونی‌ها برای بهبود وضعیت ساختاری آن‌ها تأکید شود.

۷. استراتژی اشتغال و تولید ترسیم شود تا راه‌های پرجاذبه‌ی غیرقانونی کسب درآمد و مهاجرت‌های غیرمفید مسدود گردد.

● نتایج مثبت واگذاری مدیریت بنادر ماهیگیری را در چه می‌بینید و با این واگذاری‌ها چه نتایجی قابل حصول است؟

با واگذاری مدیریت، فعالیت‌های تصدی‌گری کاهش و امور نظارتی و سیاست‌گذاری، دقیق‌تر می‌شود. تمرکززدایی از بنگاه‌ها و مولدهای اقتصادی و توزیع آن‌ها در مناطق محروم، پویا شدن فعالیت‌های اقتصادی، افزایش امنیت و رضایت‌مندی جامعه صیادی و مردم مناطق ساحلی، افزایش توان و کارایی تعاونی‌ها و فعال شدن تعاونی‌های ناکارآمد از جمله نتایجی است که حاصل خواهد شد. از سویی با انجام واگذاری‌ها، اشتغال‌زایی رونق یافته و بیکاری و میل به شغل‌های کاذب کاهش خواهد یافت و همچنین کارکنان بومی در مدیریت بنادر و امور مربوط به آن حضور فعال‌تری می‌یابند. در کنار این نتایج مثبت، حس مسئولیت‌پذیری و انگیزه نیز در تعاونی‌ها ایجاد و نقش‌پذیری آن‌ها

در اعمال مدیریت‌های شیلاتی افزایش می‌یابد.

● در خصوص واگذاری امور به بخش غیردولتی قوانین متعددی وجود دارد که شما فرمودید از آیین‌نامه اجرایی ماده ۸۸ در واگذاری‌ها بهره می‌گیرید. برای مخاطبان ما در خصوص این ماده توضیح دهید؟

در اجرای وظایف اجتماعی دولت به ویژه تکالیف مذکور در اصل بیست و نهم (۲۹) و سی‌ام (۳۰) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و به منظور منطقی نمودن حجم دولت و کاهش تدریجی اعتبارات هزینه‌ای و بهبود ارائه خدمات به مردم و جلب مشارکت بخش غیردولتی و توسعه اشتغال و صرف بودجه و درآمدهای عمومی با رعایت اصول، بیست و نهم (۲۹) و سی‌ام (۳۰) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و مصالح عامه، وزارتخانه‌ها، مؤسسات و شرکت‌های دولتی که عهده‌دار ارائه خدمات اجتماعی، فرهنگی، خدماتی و رفاهی مجازند برای توسعه کمی و کیفی خدمات خود و کاهش حجم تصدی‌های دولت براساس مقررات و ضوابط این ماده اقدام نمایند.

آیین‌نامه اجرایی ماده ۸۸ روش‌های واگذاری را به طور کامل مشخص و بر رعایت بندها و مفاد آن تأکید نموده است. در آیین‌نامه مذکور واگذاری‌ها به سه روش زیر قابل انجام است:

(الف) خرید خدمات از بخش غیردولتی

(ب) مشارکت با بخش غیردولتی

(ج) واگذاری مدیریت به بخش غیردولتی. با توجه به ماهیت کارکردی بنادر صیادی، سازمان شیلات ایران در قالب بند "ج" کار واگذاری مدیریت بنادر را با تشکیل ستاد اجرای ماده ۸۸ در سازمان شیلات ایران در اولویت اهداف کاری خود قرار داده است. ■

دلایل عدم توجه به اسکرپ کشتی در ایران، در گفت‌وگو با کارشناسان

بازنگری در بازیافت

اشاره

در حال حاضر به علت افزایش سطح استانداردهای ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست، در اروپا تنها تعداد اندکی از شرکت‌های بازیافت کشتی به این کار مشغول‌اند و انجام این فعالیت بیشتر به کشورهای آسیای میانه و شرق آسیا سپرده شده است. هم‌اکنون ۶۰۰ تا ۷۰۰ فروند شناور بزرگ که ۹۰ درصد کشتی‌های از رده خارج شده را دربر می‌گیرد در کشورهای هندوستان، بنگلادش، پاکستان و ترکیه در حال بازیافت هستند که دلیل آن حضور کارگران ارزان قیمت و تعهد کمتر نسبت به حفظ محیط‌زیست دریایی است. اگر چه این کشورها الزامات زیست‌محیطی را به طور دقیق رعایت نمی‌کنند ولی با دریافت گواهینامه‌های جهانی تلاش دارند ایمنی کارکنان خود را حفظ کرده و برای حفظ محیط‌زیست گام‌هایی هر چند کوچک بردارند.





امروزه به دلیل کنار گذاشته شدن کشتی‌های نفتکش تک‌جداره، شرایط برای رشد صنعت بازیافت مطلوب‌تر شده است چرا که با خروج شناورهای فرسوده و غیرکنوانسیون نوع جدید آن‌ها جایگزین می‌شود و این چرخه همچنان ادامه خواهد داشت. تا سال ۱۹۶۰ میلادی در دنیا تنها ۱۵ هزار فروند کشتی اقیانوس‌پیما وجود داشت که با تناژ ۸۴ میلیون تن (DWT) فعالیت می‌کردند در حالی که در سال ۲۰۰۰ این تعداد به ۶۲ هزار فروند با تناژی بالغ بر ۸۳۷ میلیون تن (DWT) افزایش یافته است.

۳۳ درصد از کل عملیات اسکرپ کشتی جهان در هند انجام می‌شود که ۲۵۰ هزار نفر در ۱۷۳ واحد صنعتی مربوط به آن، مشغول به کار هستند. در کشور بنگلادش ۱۰۰ هزار نفر در ۱۳۲ واحد صنعتی اسکرپ مشغول به کارند و در پاکستان و ترکیه نیز به ترتیب ۱۰۰ هزار نفر در ۱۳۲ واحد صنعتی و ۸ هزار نفر در ۲۰ واحد اسکرپ کشتی کار می‌کنند. برآوردها نشان می‌دهد در ۱۰ سال آینده معادل ۴۷ میلیون تن فولاد، ۱۴ میلیون تن مس، ۲۱ میلیون تن برنز و ۲۱ میلیون تن روی از محل بازیافت شناورها به دست می‌آید، از طرفی حجم زیاد مواد مختلف و فلزات بکار رفته در ساخت کشتی، همچنین تجهیزات حاصل از اوراق کشتی که موجب درآمد سرشار است، باعث رشد این صنعت نیز شده است.



محمد سمیعی:

اسکرپ کشتی صنعتی ضروری است

محمد سمیعی دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران در خصوص لزوم ایجاد محلی برای اسکرپ کشتی در کشور می‌گوید: این کار امری لازم و ضروری است. ضمن اینکه باید مسائل زیست‌محیطی نیز مدنظر قرار گیرد. معتمد احداث تأسیسات اسکرپ کشتی، باید با روش تلفیقی، سنتی و صنعتی انجام شود. چرا که روش صرفاً صنعتی، سرمایه‌گذاری زیادی نیاز دارد. در حالی که روش تلفیقی سرمایه‌گذاری‌ها کمتر بوده و از سوی دیگر به دلیل بهره‌برداری در روش صنعتی مسائل زیست‌محیطی بیشتر رعایت می‌گردد. وی در ادامه می‌افزاید: بازیافت کشتی در ایران از بازار خوبی برخوردار خواهد بود، چرا که مجموعاً بیش از ۵۰۰ شناور بالای ۲۵ سال در کشور وجود دارد و با راه‌اندازی این صنعت نیازی نخواهد بود که کشتی‌های ایرانی برای اسکرپ به خارج اعزام شوند. البته ایجاد چنین مراکزی نیاز به کمک‌های بانکی با بهره کم دارد، تا انگیزه سرمایه‌گذاران بیشتر شود. در یادار سمیعی خاطرنشان می‌کند، چون در ایران تجربه اسکرپ کشتی وجود ندارد، لازم است با دعوت از متخصصان خارجی، روش‌های کار را بومی کرد و به

کارکنان ایرانی آموزش داد. وی در ادامه می‌گوید: در منطقه‌ای چون سیستان و بلوچستان که جزء محروم‌ترین نقاط کشور است و از معضلاتی چون قاچاق برخوردار می‌باشد، اگر صنعت اسکرپ کشتی مستقر شود اشتغال‌زایی مناسبی ایجاد شده و می‌تواند در رونق اقتصادی منطقه نقش اساسی ایفا کند. در صورت راه‌اندازی این صنعت کارگاه‌های زیادی نیز پدید می‌آید که نیروی انسانی فراوانی را در خود بکار خواهد گرفت. وی در بخش پایانی سخنان خود می‌گوید: ادامه کار در این زمینه می‌تواند منجر به کشتی‌سازی شود، ضمن اینکه برای جذب مشتری از بازارهای بین‌المللی هم باید اقدام کنیم تا ظرفیت بازارهایمان افزایش پیدا کند. باید به این طرح به عنوان یک پروژه ملی نگاه کرد چرا که اشتغال‌زایی تأثیر مثبت خود را در کل کشور برجای خواهد گذاشت.



حسن‌رضا صفری:

توسعه کشتی‌سازی در سایه اسکرپ کشتی به وجود می‌آید

مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی ایرانیان معتقد است که اسکرپ کشتی می‌تواند تولید و ساخت آن را نیز تحت تأثیر مثبت خود قرار دهد چرا که اگر قرار باشد در کشتی‌سازی فقط از اقلام نو استفاده شود، قیمت تمام شده آن بسیار زیاد خواهد بود در صورتی که برخی از اقلام به جای مانده ناشی

روش‌های انجام اسکرپ کشتی

این کار با دو روش سنتی و صنعتی انجام می‌شود. در روش سنتی، این فعالیت در مناطقی با جزرومد بالا و سواحل شنی انجام می‌گیرد. در مد کامل، کشتی‌ها را تا حد امکان به ساحل نزدیک کرده پس از خالی کردن از تجهیزات و سبک شدن، در مد کامل بعدی، آن را بیشتر به ساحل نزدیک و سپس سوخت، روغن و مواد قابل اشتعال را تخلیه می‌کنند و این عمل تا اوراق کشتی ادامه پیدا می‌کند. در روش سنتی به گونه‌ای دیگر نیز عمل می‌شود؛ به این شکل که کشتی از پهلو به موازات اسکله قرار می‌گیرد تا طول بیشتری از آن در دسترس بوده و باعث تسریع در عملیات اوراق شود. در این گزینه ابتدا ماشین‌آلات و دستگاه‌ها را تخلیه کرده و آب توازن کشتی به مخازن جلوی آن منتقل شده، عملیات اوراق از پاشنه شروع می‌شود. در روش صنعتی اسکرپ نیز، مانند یک کارخانه کشتی‌سازی اسکله مخصوص و حوضچه وجود دارد و عملیات در داخل حوضچه‌ها انجام می‌شود. بدیهی است که الزامات زیست‌محیطی در روش صنعتی بسیار بهتر، رعایت می‌شود. در این



از اسکرپ کشتی می‌تواند در کشتی‌سازی مورد استفاده قرار گیرد. صفری در ادامه می‌گوید: در کشور ما به علت اینکه ساخت قطعات شناورها هنوز به رشد کامل نرسیده و از سویی تحریم کشورمان ادامه دارد، بنابراین استفاده از قطعات بازیافت شده کشتی‌های فرسوده حائز اهمیت بسیاری است از سویی حفاظت از محیط‌زیست دریایی نیز وجود دارد که البته این مقوله شامل تمام صنایع می‌شود. وی در ادامه می‌افزاید: به عنوان مثال مطرح است که تلفن همراه و اسکناس به خاطر دسترسی و نوع استفاده از آن‌ها از آلوده‌ترین اشیاء هستند یا زباله‌های بیمارستانی از خطرناک‌ترین انواع زباله‌ها می‌باشند؛ آیا می‌شود به این دلایل مواجهه با آن‌ها را منع نمود؟ بدیهی است که این موضوع در خصوص اسکرپ هم صادق است و باید ضمن رعایت مسائل زیست‌محیطی نسبت به راه‌اندازی این واحدها اقدام کرد.

صفری در ادامه تصریح کرد: در اسکرپ کشتی، خصوصاً در شیوه صنعتی آن آلودگی زیست‌محیطی به حداقل کاهش پیدا می‌کند ضمن اینکه صنایع جانبی گوناگونی به وجود می‌آید و این کار صرفاً به معنای ذوب کردن فلزات نیست بلکه تجهیزاتی چون پمپ‌ها و ماشین‌آلات مجدداً می‌توانند مورد استفاده قرار بگیرند. صفری در ادامه می‌گوید: براساس آمار مأخوذه حدود ۶۵ درصد از شناورهای متوسط و کوچک کشورمان بالای ۲۵ سال سابقه کار دارند بنابراین نیاز به اسکرپ در آن‌ها قطعی است و این موجب می‌شود که بازار خوبی به وجود آید. وی در پایان خاطرنشان می‌کند که در ایران به دلیل نبود مراکز اسکرپ، مالکان کشتی‌ها نسبت به انجام این کار اقدام نمی‌کنند و تا زمانی که شناورها قابل بهره‌وری باشند از آن‌ها استفاده می‌کنند؛ چرا که مراجعه به کشورهای خارجی نیز مشکلات خاص خود را برای مالکان به دنبال دارد.

داشت، در نهایت اینکه وقتی در راه‌اندازی صنعتی چون کشتی‌سازی دستاوردهای خوبی نداشته‌ایم چگونه می‌توان به موفقیت پروژه اسکرپ امیدوار بود.



پیمان درخشان‌نیک:

اسکرپ با عبور از یک گردنه!

به طور کلی بازیافت کشتی‌های فرسوده امری الزامی است ولی به منظور حفاظت از محیط‌زیست دریایی باید به آن در قالب یک طرح ملی نگاه کرد. از سویی جهت‌دار نمودن این طرح علاوه بر حفظ محیط‌زیست دریایی می‌تواند به عنوان نقطه قوتی در مقوله اشتغال‌زایی قلمداد شود. پیمان درخشان‌نیک، کارشناس مسئول ایمنی و اجرای کنوانسیون‌های سازمان بنادر و دریانوردی ضمن بیان مطالب فوق، در ادامه می‌گوید: انتخاب محل اسکرپ کشتی‌ها باید با توجه به الزامات سازمان جهانی دریانوردی انجام و با الحاق به کنوانسیون مربوطه و تدوین دستورالعمل‌ها نسبت به اجرای آیین‌نامه‌های آن اقدام شود. ضمن اینکه باید اثرات اقتصادی ایجاد چنین مراکزی برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی شفاف‌سازی گردد، تا این بخش بیشتر ترغیب شود.

وی در زمینه اشتغال‌زایی آن می‌گوید: احداث واحد اسکرپ کشتی می‌تواند به کاهش معضل بیکاری کمک نماید که البته میزان آن با توجه به ابعاد و

منفی‌اش بیشتر است. دو تجربه ناموفق در اوراق کردن کشتی داریم. اول شرکت صدرا امید چابهار است که حدود ۱۰ سال پیش این کار را انجام داد ولی به دلیل اثرات منفی زیست‌محیطی و لطمه به آبزیان دریایی از فعالیت آن جلوگیری به عمل آمد و دوم شرکتی بود که از سوی بنیاد در جزیره قشم نسبت به انجام این کار اقدام نمود که مجوز فعالیت به آن داده نشد. این کارشناس کشتی‌سازی معتقد است در کشور ما مناطقی چون جاسک، کهیر، گواتر و تیس برای این صنعت مناسب است که البته همگی دارای یک مشکل هستند و آن مسیرهای ارتباطی است. مهین‌روستا در این زمینه می‌گوید: راه‌های ارتباطی این نقاط در ۶ ماه از سال یا پوشیده از شن و ماسه است یا درگیر سیل‌های فصلی می‌گردند. در مقطعی دیگر نیز، زمان صرف مرمت جاده‌ها می‌شود. لذا با توجه به اینکه مسیر شوسه برای انتقال اقلام بازیافت شده کشتی بسیار حائز اهمیت است، اسکرپ کشتی عملاً در یک‌دوم از سال بازدهی نخواهد داشت. وی در ادامه مقوله زیست‌محیطی اسکرپ و ایمنی نیروی انسانی را مورد بررسی قرار می‌دهد و می‌گوید: در صنایع پاک کشورمان مثل کشتی‌سازی که از مواد اولیه نو استفاده می‌شود ما شاهد بروز چالش‌های مختلفی از جمله عدم رعایت نکات ایمنی هستیم و کارنامه موفقیتی نداشته‌ایم زیرا در یک کارخانه کشتی‌سازی به دلیل ساده‌ترین اتفاقات در کمتر از ۲ ماه، دو نفر جان خود را از دست می‌دهند. در چنین شرایطی راه‌اندازی مرکز اسکرپ در محروم‌ترین نقطه کشور تبعات منفی ایمنی و زیست‌محیطی را دربر خواهد



کاظم مهین‌روستا:

اسکرپ کشتی، تکرار تجربه‌ای ناموفق

کاظم مهین‌روستا معاون کشتی‌سازی کارون و کارشناس صنعت دریایی از زاویه‌ای دیگر به موضوع نگاه می‌کند و می‌گوید: اوراق کردن کشتی‌ها در دو بخش اسکرپ و بازیافت (ری سائیکل) انجام می‌شود که هدف، بازیافت قطعات کشتی‌های فرسوده است. وی می‌افزاید: بنده موافق راه‌اندازی واحد اسکرپ در ایران نیستم، چرا که تبعات

مأموریت‌های تعیین شده برای واحدهای بازیافت متغیر است. اگر واحدی کوچک باشد، اشتغال‌زایی آن کمتر و اگر بزرگ باشد بیشتر خواهد بود، که تعداد آن می‌تواند از ۱۰۰ تا ۱۰۰۰ نفر ارتقاء یابد که به طور مستقیم و غیرمستقیم مشغول به کار می‌شوند. درخشان‌نیک در ادامه در خصوص شرایط بازار این صنعت اظهار می‌کند: یکی از عوامل رونق بازار اسکرپ کاهش نرخ هزینه‌ها است که سرلوحه آن پایین بودن دستمزدها می‌باشد. در آسیا نرخ دستمزدها پایین است و این کار در انحصار چند کشور آسیایی از جمله هند، پاکستان و بنگلادش قرار دارد. وی در ادامه می‌افزاید: در حال حاضر تعداد کشتی‌هایی که وارد سرویس کاری شده‌اند بیشتر از تعدادی است که از سرویس خارج شده‌اند. به عنوان مثال براساس آمار ارائه شده توسط شرکت Barry Rogliao Salles در سال ۲۰۰۳ تعداد ۴۸ فروند کشتی، در سال ۲۰۰۴ تعداد ۵۲ فروند و در سال ۲۰۰۵، ۴۲ فروند کشتی وارد سرویس اسکرپ شده‌اند. همچنین در سال ۲۰۰۶ تعداد ۴۲ فروند و در سال ۲۰۰۷ تعداد ۹ فروند کشتی تانکر حمل مواد شیمیایی وارد این سرویس شده‌اند، در حالی که در سال‌های مشابه به ترتیب ۸، ۹، ۱۳، ۵ و ۵ فروند کشتی حمل مواد شیمیایی از سرویس کار خارج شده‌اند و اگر عمر مفید کشتی‌های تانکر حمل مواد شیمیایی را ۱۵ تا ۲۰ سال در نظر بگیریم خواهیم دید که تا چند سال آینده چه حجم قابل ملاحظه‌ای کشتی برای اسکرپ وجود خواهد داشت که میزان رونق این صنعت را نشان می‌دهد. این کارشناس سازمان بنادر و دریانوردی در پایان سخنان خود خاطرنشان

ساخت که در بُعد زیست‌محیطی باید با بازیافت اصولی کشتی‌ها و آماده‌سازی آن‌ها برای اسکرپ، خطر احتمالی ناشی از آلودگی نفت در دریا را کاهش داد تا موجبات ایمنی ساحل‌نشینان هم فراهم گردد.



آرش نیکوئیان: اسکرپ؛ بایدها و نبایدها

مهندس آرش نیکوئیان، کارشناس سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور معتقد است کشتی‌هایی می‌توانند اسکرپ شوند، که عاری از مواد ممنوعه و مضر برای محیط‌زیست باشند. وی در توضیح بیشتر می‌گوید: آلودگی‌های ناشی از عملیات اسکرپ کشتی‌ها تأثیرات سوئی بر مناطق حساس اکولوژیکی می‌گذارند که این مناطق شامل؛ مناطق حفاظت شده ساحلی- دریایی اعم از پارک‌های ملی، پناهگاه‌های حیات وحش و... و مناطق حساس زیست‌محیطی نظیر مناطق تولیدمثل و تخم‌گذاری آبزیان، پهنه‌های مرجانی، جلبکی، محل‌های تخم‌گذاری لاک‌پشتان دریایی، پرندگان دریایی، مانگروها و... می‌باشند. مطابق قانون حفاظت مواد و مدیریت مواد زائد آلمان، برخی مواد به عنوان مواد زائد خطرناک محسوب شده و باید به طور ویژه کنترل شوند. وی اسامی این مواد را به این شرح بیان می‌کند: مواد زاید حاوی آرسنیک، مواد زاید حاوی فلزات سنگین، رنگ‌ها

و لاک‌های قدیمی، روغن‌های هیدرولیک مصرف شده، روغن‌های روان‌کننده مصرف شده، مواد زاید نفتی و...

وی می‌افزاید: تنها کشتی‌هایی که عاری از این مواد هستند می‌توانند اسکرپ شوند. در حال حاضر طی مذاکرات صورت گرفته با اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی برای عملیاتی شدن اسکرپ در ایران حداقل چهار مرحله ذیل باید صورت گیرد:

۱. بررسی الزام‌آور بودن اسکرپ از نظر فنی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی. این مرحله شامل سنجش سود و زیان حاصل از اجرا یا عدم اجرای عملیات اسکرپ، سیاست‌ها، رویکردها، چشم‌اندازها و... می‌باشد.
۲. بررسی سوابق اسکرپ در سایر کشورها، به ویژه کشورهای توسعه‌یافته شامل نحوه برخورد کشورها با پدیده اسکرپ، نحوه بازیافت شناورهای فرسوده، قوانین و مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) از جمله کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها و تطابق آن با قوانین و مقررات کشور.
۳. اجرای پروژه‌های امکان‌سنجی، مکان‌یابی، طراحی الگو و تهیه گزارش ارزیابی اثرات زیست‌محیطی اسکرپ و اسکرپ یارد و در نهایت تهیه گزارش ارزیابی زیست‌محیطی شامل برنامه‌های مدیریت عملیات، کاهش اثرات و پایش.
۴. نحوه عملیاتی کردن احداث اسکرپ یارد، نحوه نظارت بر اجرای برنامه‌های کاهش اثرات و پایش مستمر ناحیه‌های تحت تأثیر مستقیم و غیرمستقیم. ■



الگوی فراتر از تکلیف اداری

رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی در اجرای اصلاح الگوی مصرف



اساره

نامگذاری سال ۱۳۸۸ تحت عنوان «اصلاح الگوی مصرف» از سوی رهبر انقلاب، تأکید ایشان را بر اهمیت مصرف مدبرانه و عاقلانه منابع کشور نشان می‌دهد و مصداق برجسته‌ای از تبدیل احوال ملت به نیکوترین حال هاست. هر چند این موضوع به ظاهر جدید، در گذشته بارها و بارها و به اشکال مختلف مطرح شده، اما ضروری است که از حالت نمادین خارج و انجام آن به صورت جدی تبدیل به یک مطالبه واقعی و سراسری شود. اینک در دهه چهارم انقلاب اسلامی، بیش از پیش به اصلاح الگوی مصرف برای پیشرفت نیازمندیم، اصلاحی که اگر صورت گیرد، می‌تواند نقش اساسی در تأمین عدالت اجتماعی داشته باشد. در این راستا، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع حاکمیتی حمل و نقل دریایی، با ایجاد کارگروه‌های راهبری و با استفاده از تجربیات حاصل شده در گذشته در نظر دارد، گام‌های اساسی در تحقق این منظور بردارد. در گفت‌وگو با حمید مرزوقی، مدیر کل برنامه‌ریزی و بودجه و دبیر دبیرخانه اصلاح الگوی مصرف سازمان بنادر و دریانوردی، چگونگی انجام شعار مطروحه در حوزه سازمان و بنادر کشور را جویا شدیم که در ادامه می‌خوانید:

• تعریف جناب عالی از اصلاح الگوی مصرف چیست؟

توصیف الگوی بهینه مصرف کمی دور از ذهن است. در واقع اصلاح الگوی مصرف صحبت نو و جدیدی نیست و در برنامه‌های اول و دوم توسعه کشور مطرح بوده و از سوی شورایی با ریاست مقامات عالی پیگیری می‌شد.

اما امسال بنا به تشخیص مقام معظم رهبری، پرداختن جدی‌تر در تحقق این شعار از اولویت‌های مهم به شمار می‌آید. طرح این موضوع در حد یک شعار سالانه نیست، بلکه پایه‌ریزی است برای انجام حرکتی مداوم. اصلاح الگوی مصرف قدم نهایی است که باید پیش از این به سمتش حرکت می‌کردیم و مستلزم برنامه‌ریزی مدبرانه و مطالعه دقیق است.

فرض کنید برای یک پروژه، تمام مراحل آن به دقت مورد بررسی قرار گیرد، اما زمانی که در ارتباط با پروژه‌ای دیگر توجیه خود را از دست بدهد، تمام ویژگی‌هایش زیر سؤال خواهد رفت. به عنوان مثال ساخت یک پل مدرن و زیبا بر روی یک رودخانه برای رفت‌وآمد اتومبیل‌ها، مناسب و به‌جاست، اما با ساخت یک سد در بالادست، پل ماهیت وجودی خود را از دست خواهد داد. هر چند از ابتدا تا انتهای مراحل، توجیهات منطقی داشته باشد. بنابراین جامع‌نگری در زمان حال و آینده‌نگری در سایر جوانب، از مقولات اصلی است که باید در حرکت به سمت اصلاح الگوی مصرف پردازش شود، در غیر این صورت احتمال به خطرفتن آن زیاد خواهد بود.

واقع این مقوله از دید رهبری، بهره‌وری است. صحبت از حذف استفاده از منابع نیست. از اینکه نخوریم و نیشامیم، بلکه صحبت از آن است که هدر ندهیم، از بین نبریم. با کنکاش در بیانات رهبری نیز هدفی جز این نمی‌توان یافت. هم‌اکنون ۵۵ طرح بهره‌وری در سازمان بنادر و دریانوردی در حال نهایی شدن است که در همه آنها اصلاح الگوی مصرف گنجانده شده است. بدیهی است این رهنمود مقتدرانه باید به عنوان یک فرهنگ در سطح جامعه نهادینه شود و به دور از یک شعار سالانه، به صورت مستمر در مسیر آن قدم برداشت. هر چند نیل به این هدف نیازمند برنامه‌ریزی، مطالعه دقیق و اختصاص زمان مناسب است. البته بدین معنا نیست که آن را مبتلا به گذشت زمان نماییم.

• راهکارهای سازمان بنادر و دریانوردی در تحقق این شعار کدامند؟

پس از مطرح شدن این موضوع در فاصله (بازه)

زمانی کوتاه، طوفان فکری برپا شد که بالغ بر ۲۰۰ عنوان را در دل خود داشت که هر یک به تنهایی قابل تأمل و تدبیرند. سپس با مهندسی و پالایش افکار طرح شده، حدود ۱۲۰ مؤلفه جمع‌آوری و مکتوب شد که موضوعات ریز و درون سازمانی تا به هدر رفتن منابع در بخش‌های حمل‌ونقلی در سطح کلان، که نیازمند اتخاذ هنر اصلاح الگوی مصرف و تصحیح رفتار اسراف‌گرایانه است، را دربر می‌گرفت.

گفته می‌شود ۵ الی ۱۰ درصد هزینه‌های تجاری، صرف کاغذ و کاغذبازی می‌شود. این مقوله به ظاهر ناچیز تمام اقلام مصرفی روی میز کارتان مانند: مداد، دستگاه منگنه، زونکن، کمد و... را به تسخیر خود درآورده است و همچنین جزء لاینفک مکاتبات و نامه‌نگاری‌های اداری است. در این خصوص و برای اجرای الگوی بهینه مصرف، طرح ایجاد اتوماسیون اداری از سوی بخش IT سازمان ارائه شد.

نظام آراستگی محیط کار، ارتقاء و بهبود روش صدور شناسنامه‌های دریانوردی، ارتقاء سطح استانداردهای ایمنی و... نیز از دیگر مقولاتی است که در حال پیگیری است و مراحل نهایی خود را سپری می‌کند. هر چند با صددرصد انجام آن‌ها به نقطه آخر نمی‌رسیم، بلکه با به‌روزرسانی مجدد آن باید به نقطه بهینه و مطلوب‌تری برسیم و از سکون آن جلوگیری نماییم.

• به نظر جناب عالی چه عواملی در نهادینه‌سازی اصلاح الگوی مصرف مؤثرند؟

اگر با اصلاح الگوی مصرف برخورد اداری شود و به عنوان یک فرهنگ در پوست و خون و باور افراد ننشیند، به سوی مستهلک شدن و از بین رفتن کشیده خواهد شد. همان‌طور که تاکنون بارها شاهد صدور بخش‌نامه‌های متعدد اداری در زمینه صرفه‌جویی و یا تشکیل کمیته‌های عالی صرفه‌جویی بودیم، اما با پایان یک مقطع زمانی آن موضوع هم به انتها رسیده است. در واقع تکلیف اداری وقتی با اعتقاد عجین نشود، محکوم به زوال است.

از منظر رویکرد سیستمی، اصلاح الگوی مصرف قبل از هر اقدامی نیازمند اصلاح اندیشه‌ها و باورهای مصرفی تمامی آحاد جامعه است. بازشناسی آموزه‌های دینی و ایرانی ما، زمینه مناسبی را جهت بازنگری در مصرف‌گرایی ایجاد می‌کند.

سازمان بنادر و دریانوردی به منظور افزایش کارایی و اثربخشی و تخصصی کردن راهکارها و مصادیق، هدایت کار را بر عهده گرفت و اداره کل برنامه‌ریزی

اگر با اصلاح الگوی مصرف برخورد اداری شود و به عنوان یک فرهنگ در پوست و خون و باور افراد ننشیند، به سوی مستهلک شدن و از بین رفتن کشیده خواهد شد.

و بودجه را به عنوان دبیرخانه و چهارراه جابه‌جایی اطلاعات تعیین کرد. هر یک از اعضای هیئت عامل سازمان، زیرمجموعه هسته راهبری هستند و خود باید یک کارگروه اجرایی را تشکیل داده و امور مربوطه را بررسی و ارزیابی کنند. در مجموع ۱۸ کارگروه اجرایی در مرکز و استان‌های ساحلی، به صورت عملیاتی و در حوزه استان مربوطه، فعالیت می‌کنند.

• سیاست‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی در موازات با سایر معاونت‌های وزارت راه و ترابری چگونه است؟

باید بدانیم سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یک مرجع حاکمیتی در چه جایگاهی قرار دارد؟ و با بنادر که نقطه اتصال حمل‌ونقل دریایی به زمینی و بالعکس هستند بر دیگر مؤلفه‌های حمل‌ونقل چگونه اثر می‌گذارند؟

به جرئت می‌توان گفت؛ انکار این ارتباط بی‌معنی است و لازم است کارگروه‌های اجرایی مستقر در بنادر، نقطه‌نظرهای سایر بخش‌های حمل‌ونقل را دریافت و با عنایت به آن‌ها تصمیم‌گیری درست انجام دهند. مواردی هست که نمی‌توان نادیده گرفت از شرکت‌های حمل‌ونقل، تخلیه و بارگیری، گمرک، نیروی انتظامی و قرنطینه کالاها گرفته تا شیلات و... همه باید مورد توجه قرار گیرند. با این توضیح متوجه می‌شوید که دایره حمل‌ونقل چه قدر گسترده است.

• نکته آخر

باید گفت با وجود همه ابزار و اختیارات محول شده، انجام این مهم به تنهایی از عهده ما، به عنوان دبیرخانه اصلاح الگوی مصرف خارج بوده و نیازمند یک همت جدی در سطح دولت، مردم و همچنین در سطح سازمانی است.

فضای گفت‌وگوشنود را باز گذاشته‌ایم و با ایجاد وبلاگی در پایگاه اینترنتی سازمان بنادر و دریانوردی آماده دریافت ایده‌ها و نظرات سایرین هستیم. ■

به احترام انتشار

اولین دایره المعارف جامع بندری و دریایی

سیاوش پارسیان



می‌شد و نیاز بود تا برای انتقال به دیگران و نسل‌های آینده، اقدامی بنیادی صورت گیرد، حاصل آن، ره یافتی شده به نام دایره‌المعارف و یا دانش‌نامه.

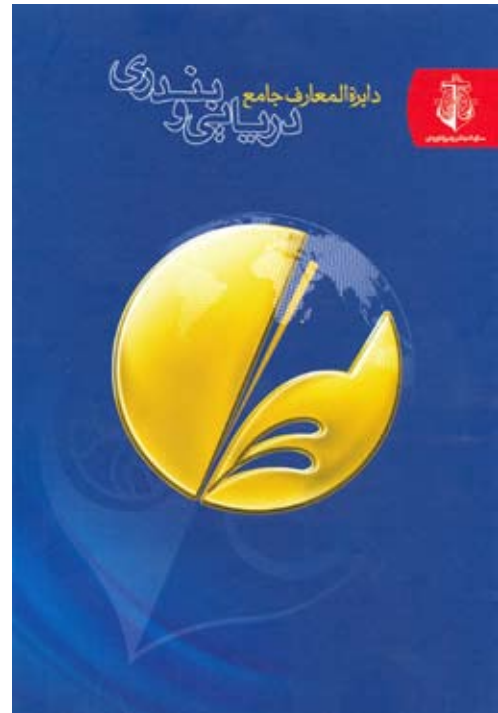
به این ترتیب، رشد و گسترش علوم در فضای زندگی انسان‌ها بر کره خاکی و نیاز به ثبت آن برای انتقال به دیگران سبب شد تا کتاب‌هایی با هدف حفظ مجموعه دانش‌های زمانه تألیف شوند. تحولات پیوسته علمی و ذات اندیشه‌گر انسانی در طول تاریخ، سبب شدند تا اشکال متفاوتی از این‌گونه آثار به زیور چاپ آراسته و در اختیار نسل‌ها قرار گیرند.

روند پیوسته و تکاملی دریانوردی و ساخت کشتی و بندر، با رویکردهای متفاوت نظامی، سیاسی، اقتصادی و اهداف گوناگون برخاسته از این تعاملات ماجراجویانه یا دستوری و اختیاری، هم‌چنین ضرورت تبیین مقررات، مقاوله نامه‌ها، تعهدات بین‌سرزمینی و از جانبی دیگر رشد و توسعه دانشی، فناوری و مهندسی و ساخت کشتی، تربیت دریانورد و تأسیس مراکز آموزشی به این منظور، آن چنان تراکم و تمرکزی از مباحث خاص را به وجود آورد که رشته آهنگ پیوند با دایره‌المعارف را هم‌آوا نمود.

نمی‌دانم چه لحظه‌ای بود و چه کسی؟ آیا به دست یک بانوی رئیس قبیله یا مردی ماهی‌گیر که، اولین تنه درخت برای گذشتن از عرض رودخانه‌ای به آب انداخته شد و درک خصلت چوب و آب به هم آمد و شد؛ کَرَجی!

این کَرَجی، چه زمانی شد قایق، نیز ندانم! تا آن که زمان و زمانه دریافت که این خصلت چوب و آب، می‌تواند خصلت دیگری را نیز رقم زند، رابطه‌ای دیگر میان آهن و آب و حجم؛ و این‌گونه شد که صنعت کشتی‌سازی، زیربنای صنعت بزرگ حمل‌ونقل دریایی را بنا نهاد! بنایی که اینک «تاریخی» را با خود به هم راه دارد. تاریخی مملو از حادثه، ماجراجویی، اختراع، اکتشاف، جنگ و آشتی و بالاخره قدرت در همه ابعاد نظامی، اقتصادی، سیاسی، صنعتی و علمی. هم‌عرض با این فرایند، بندرها بر پا شدند و کسب و کار رونق گرفت و سیل جمعیت برای دسترسی به بندرهای خودی و غیرخودی تاریخی نو را آفرید. تاریخی که در دل آن، خورشید بی‌غروب را در سرزمینی اروپایی داریم و کشف قاره‌ای را در دورترین نقطه عالم!

در سویی دیگر و در فصلی دیگر از دفتر روزگار، علوم، رو به رشد و گسترش نهاد و از آن جا که ضرورت ثبت دستاوردها احساس



دانش‌نامه‌ها، یکی از مهم‌ترین منابع برای مراجعه پژوهش‌گران و محققان، فضای دانشگاهی، شغلی و حرفه‌ای دریایی و دریانوردی و کتابخانه‌ها هستند، تأکید بر ضرورت و اجرایی ساختن زمینه تألیف آن‌ها، از جمله شاخص‌های اصلی برای ارزیابی توجه نهادهای جامعه به سرمایه‌های اجتماعی، در بُعد ارزشی و نمایه‌های فرهنگی با هدف نشر دانش و نوآوری و تعامل بین نسلی است.

میل غنی فرهنگی در بین کشورها، سبب شده است تا در جهت تألیف دایره‌المعارف‌ها، تلاش‌های بسیاری صورت پذیرد. مطالعات نشان می‌دهد که در ارزیابی فعالیت‌های فرهنگی در حوزه عمومی یا خاص اجتماعی و جامعه، دایره‌المعارف‌ها و کتب از این دست از جمله ارزش‌های بین‌المللی (جهانی) را براساس داده‌های ملی رقم می‌زنند. در جوف و کنار این تعامل مطلوب، جای بسی خشنودی است که اینک در حوزه دریایی و بندری نیز، برخوردار صاحب دایره‌المعارفی جامع، در طریق آن رشته آهنگ شده‌ایم که نشان‌گر حضور همان ارزش‌های ملی (دریانوردی) در فضای بین‌المللی است.

تعریف دانش‌نامه و آثار مرجع

عنوان دانش‌نامه، نخستین بار در کتاب دانش‌نامه علایی اثر ابن‌سینا به کار رفت. واژه فرانسوی آنسیکلوپدی^۱ (در انگلیسی: انسایکلو پیدیا)^۲ نخستین بار توسط فرانسوا رابله، نویسنده و پزشک فرانسوی در ۱۵۳۲ در برابر واژه یونانی «انکو کلیوس پیدیا» به کار گرفته شد. بُطرس بُستانی (۱۸۸۳ - ۱۸۱۹) در کتابی که در دست تألیف داشت و به جمع‌آوری معانی تخصصی می‌پرداخت، آن را «دایره‌المعارف» نام نهاد. اولین مجلد این دایره‌المعارف در سال ۱۸۷۶ در بیروت منتشر شد. بُستانی پس از انتشار جلد ششم درگذشت و کار را به ترتیب پتروس و سلیم و دیگر فرزندان بُطرس ادامه دادند و مجلدات هفتم تا یازدهم را منتشر ساختند.

آنسیکلوپدی، بیش از ۲۰۰۰ سال به منزله کتابی حاوی خلاصه‌ای از دانش موجود تلقی می‌شد و همین محتوا سبب شد تا این اتفاق نظر به وجود آید که دانش‌نامه‌ها و دایره‌المعارف‌ها، در دسته‌ای از کتاب‌ها به نام کتاب مرجع قرار دارند.

آثار مرجع آثاری هستند که مراجعه‌کنندگان برای به دست آوردن اطلاعاتی مختصر یا نسبتاً جامع درباره موضوعات گوناگون علوم بشری، حِرَف و دانش‌های شغلی و یا لغات و اصطلاحات به آن مراجعه می‌کنند. این آثار، معمولاً به سبک معمول کتاب‌خوانی، مطالعه نمی‌شوند، به عبارتی کسی از آغاز تا پایان، آن‌ها را نمی‌خواند. ضمن آن، کسی

نیز برای دریافت مفاهیم فنی، به آن نحو که بر آن دانش تسلط کاربردی یابد (به عنوان مثال با خواندن دایره‌المعارف پزشکی، پزشک شود) یک دایره‌المعارف را برای مطالعه به دست نمی‌گیرد. بلکه هدف از تدوین آن‌ها، این است که مراجعه‌کنندگان برای یافتن اطلاعاتی درباره موضوع یا موضوع‌هایی مشخص، به این آثار مراجعه و از مطالب آن‌ها، استفاده کنند (مصاحب، ۱۳۴۵، جلد یک، ستوده ۱۳۷۸ ص ۳۰۹).

با توجه به این ویژگی، دانش‌نامه‌ها و دایره‌المعارف‌ها، اثری مرجع هستند که اطلاعاتی گاه مختصر و گاه مفصل از دانش بشری را در اختیار مخاطبان قرار می‌دهد.

انواع دانش‌نامه‌ها

دایره‌المعارف‌ها از نظر گستره و دامنه عناوین (که به آن‌ها سرشناسه و مدخل نیز گفته می‌شود) به دو دسته تقسیم می‌شوند، دایره‌المعارف‌های مفصل و یا مختصر.

دایره‌المعارف‌های مفصل، که مقاله‌های (آنچه که برای شرح و توضیح مفهومی یک سرشناسه یا مدخل، براساس مستندات قابل ارجاع، تدوین می‌شود) آن عموماً بلند و جامع است. این دایره‌المعارف‌های مختصر، که معمولاً حاوی اطلاعات مختصر و پاسخ‌گوی نیاز فوری مراجعه‌کنندگان هستند، معمولاً در چند جلد (یک یا دو جلد) انتشار می‌یابند.

دایره‌المعارف بزرگ اسلامی از جمله‌ی دانش‌نامه‌های مفصل و دایره‌المعارف هنر و یا دایره‌المعارف زنان ایرانی از نوع دانش‌نامه‌های مختصر هستند.

ارزش دایره‌المعارف

تاکنون مطالعات خاصی برای ارزش‌یابی دایره‌المعارف و کمی نمودن آن‌ها انجام نشده است. گذشته از این، هنوز در بسیاری از موضوع‌ها و دانش‌ها، مفهوم دایره‌المعارف، مفهومی غریب و نسبتاً جدید و یا اساساً ناشناخته است. علت، شاید به نشناختن اعتبار و ارزش چنین موضوعی برمی‌گردد.

تدوین دایره‌المعارف‌ها ویژگی‌های مختلفی دارند، از آن جمله اگر تنها به پشتوانه اقدام فردی تهیه و تدوین شوند به طور قطع محدود به دانش‌نامه‌های مختصر بوده و حاوی اطلاعاتی محدود خواهند بود و چنان چه بر اثر فعالیت جمعی، تهیه و تدوین شوند گستره افزون‌تری خواهند داشت. به این ترتیب، یکی از جمله‌ی مقیاس‌ها برای ارزش‌گذاری، در نظر گرفتن طیف و گستره اقدام و هدف است.

مشخصه دیگر را می‌توان در پهنه و عمق آن‌ها دید که تا چه اندازه مدخل (سرشناسه)ها در فرایند جامع دانش یا موضوع مورد نظر، عمیق و پوشش‌دهنده دیده شده‌اند. در این خصوص تفاوت نمی‌کند که دایره‌المعارف مورد نظر عمومی (که در تدوین آن‌ها، خواه مختصر باشد و خواه مفصل، سعی می‌شود که در همه زمینه‌های دانش بشری اطلاعاتی داده شود) و یا اختصاصی (که در زمینه‌ای خاص از دانش بشری و برای پاسخ‌گویی به نیاز افرادی خاص، از جمله متخصصان و دانش‌پژوهان تهیه می‌شود) باشد.

مشخصه سوم را می‌توان در «زبان» و «مقدار اطلاعات» ارائه شده در دایره‌المعارف‌ها دید. این دو مقیاس که عموماً با توجه به میزان دانش و آگاهی مخاطبان تعیین می‌شوند، واحدی برای ارزش‌گذاری هستند. به وسیله این دو واحد (زبان و مقدار اطلاعات) معین می‌شود که تا چه اندازه نسبت به جامعه هدف (میزان دانش و آگاهی مخاطبان - جامعه هدف)، مؤلف یا مؤلفان شناخت و آگاهی داشته‌اند.

مشخصه چهارم تأکید بر «سطح کارکردی» دایره‌المعارف دارد. البته، همان‌گونه که پیش‌تر مطرح شد، دایره‌المعارف‌ها، جزو کتاب‌هایی نیستند که مانند یک داستان، رُمان و یا مجموعه‌های تاریخ‌نگارانه، از اول تا به آخر مطالعه شوند. دایره‌المعارف، منبع و وسیله‌ای، برای «مراجعه» و «فرنس» هستند. بنابراین، شاخص سطح کارکردی، تعداد و تکرار مراجعات را اندازه گرفته و به این طریق و با توجه به مراجعات، تعیین ارزش می‌کند. قابل ذکر است که کمیت مراجعات از طریق آمارسنجی صورت نمی‌پذیرد و نحوه محاسبات براساس برآوردی است که «مدخل‌ها» چه اندازه پوشش هدفی دارند و چه سطحی از لایه‌های جامعه را تغذیه می‌کنند. علاوه بر این، شمارگان چاپ نیز معیاری است که به وسیله آن، سطح کارکردی ارزیابی می‌شود.

فرایند دایره‌المعارف نگاری در کشورها

در طول تاریخ، دایره‌المعارف‌ها شاهد تحولات کمی و کیفی فراوان بوده‌اند. کمی از نظر حجم، شمول، تراکم اطلاعات، تعداد موضوع‌ها و مدخل‌ها و میزان اطلاعات بیان شده در مقاله‌ها و کیفی از نظر سبک نگارش، پردازش محتوا، آداب تألیف با توجه به هدف‌شناسی، هدف مؤلف یا مؤلفان و در نهایت زبان تدوین.

در فرایند تاریخ‌نگاری دانش‌نامه‌ها و یا دایره‌المعارف‌ها، شاهد آن هستیم که تا اوایل قرن هفدهم، دایره‌المعارف‌ها دارای دو ویژگی عمده



بودند. نخست آن که هر اثر به قلم مؤلفی واحد نوشته می‌شد و از این‌رو، دیدگاه شخصی مؤلف را درباره هر موضوع (خواه تحت عنوان مدخل‌ها یا فقط موضوع‌های کلیدی) منعکس می‌ساخت. دوم آن که، تألیف‌ها، جنبه مرجع نداشتند بلکه عمدتاً به دستور امپراتوران، حکام و امیران، برای دانش‌افزایی یا تفریح افراد با سواد یا گروه خاصی از جامعه نوشته می‌شدند.^۲

اولین دانش‌نامه‌ها در کشورهای غربی تدوین شدند و با فاصله‌های زمانی متفاوت و بر حسب میزان جذب و پذیرش موضوع از سوی کشورها، به سایر سرزمین‌ها منتقل شدند. دانش‌نامه‌نگاری در غرب را می‌توان به سه دوره تقسیم کرد، از یونان باستان تا عصر روشنگری، از اوایل سده هجدهم تا آغاز سده بیستم و دانش‌نامه‌نگاری متعلق به عصر حاضر.

نخستین تلاش در روشمند کردن دایره‌المعارف نویسی در سال ۱۶۲۰ میلادی صورت گرفت. در این تاریخ، سیاستمدار و فیلسوف انگلیسی، فرانسیس بیکن^۳ با اثر خود «احیای علوم کبیر» ساختاری را برای اولین بار در دایره‌المعارف نویسی به کار گرفت، که آن، تقسیم‌بندی موضوعی و یا به عبارتی «بخش» بندی آن بود. دایره‌المعارف علوم کبیر از سه بخش طبیعت، انسان و اثر انسان بر طبیعت تشکیل یافته است.^۵

نخستین دانش‌نامه انگلیسی با نظم القبایی نیز با نام «دایره‌المعارف‌فی» متعلق به جان هریس (۱۶۶۷-۱۷۱۹) است که در سال ۱۷۰۴ تألیف شده است. پیش از این تاریخ نیز، «لویی مورری»^۶، کشیش فرانسوی، دایره‌المعارف «فرهنگ بزرگ تاریخی» را در سال ۱۶۷۴ با نظم القبایی تألیف کرد.

از سده هجدهم تا سده بیستم، تحولی عظیم در دایره‌المعارف نویسی اتفاق افتاد و آثاری به شرح زیر نشر یافتند. ویژگی این آثار را می‌توان در گرایش به روش‌مندی، تقسیم موضوعی، رعایت نظم القبایی، مدخل‌نگاری موضوعی، پرهیز از اظهارنظر فردی در تألیف مقاله‌ها و قطعیت در امر مراجعه به «مستندات» برای تدوین مقاله‌ها مشاهده کرد.

افرایم چیمبرز^۷ (۱۷۴۰-۱۶۸۰) مترجم و فرهنگ‌نامه‌نویس انگلیسی، تدوین «فرهنگ جهانی هنرها و علوم را در دو جلد به سال ۱۷۲۸ منتشر ساخت. از «چیمبرز» به عنوان پدر دایره‌المعارف نویسی نوین، نام برده می‌شود. بسیاری از آثار تألیف شده بعدی در مقام دایره‌المعارف نویسی، به «چیمبرز»، ارجاعات فراوان داشته‌اند از آن جمله، دیدرو^۸ (۱۷۱۳-۱۷۸۴) و دالامبر (۱۷۸۳-۱۷۱۷)، هم‌چنین دایره‌المعارف بریتانیکا.

این دایره‌المعارف طی ۲۵ سال، ۴۵ بار به چاپ رسید.^۱

یوهان هاینریش تسدلر^۲ طی ۱۷۳۱-۱۷۵۰، دایره‌المعارف واژگان جهانی را تألیف کرد. در برداشتن رزومه و زندگی‌نامه‌ها، کتاب‌شناختی، برخورداری از هیئت ویراستاران و شیوه مشخص برای تقسیم موضوع‌ها و نوع انتخاب مدخل‌ها و تهیه مقاله ویژگی‌های خاص آن را تشکیل می‌دهد.

تألیف دایره‌المعارف بزرگ بریتانیکا که نخستین ویرایش آن در سه جلد حدود سال‌های ۱۷۶۸-۱۷۷۲ منتشر شد. از جمله دیگر دایره‌المعارف‌های شاخص را معرفی می‌کند. مقالات سری اول، بسیار کوتاه بود و کتاب در ابتدا بیش‌تر شبیه واژه‌نامه بود. به نظر می‌رسد که کامل‌ترین ویراست آن مربوط به دوره نهم و یازدهم این اثر باشد. در ۱۹۲۹، چهاردهمین ویراست آن در ۲۳ جلد متن و یک جلد نمایه منتشر شد.

از جمله دیگر ویژگی‌های آن می‌توان به مواردی چون خلاصه‌نویسی، ارجاع تألیفی و اقتباسی، استقلال بخش‌ها از یکدیگر، هم‌چنین چیدمان سلسه مراتبی موضوع‌ها اشاره کرد.

در سال ۱۹۸۵، مجلدات آن به ۳۲ رسیده است. یکی دیگر از آثار این دوره را (قرن ۱۹ میلادی) می‌توان دایره‌المعارف گفتاری، اثر فریدریش

دایره‌المعارف چیمبرز تا سال ۱۷۷۸، ۲۱ بار به چاپ رسید^۳، دنیس دیدرو فیلسوف و ادیب فرانسوی آن را به فرانسه ترجمه کرد و در این ترجمه از همکاری بسیاری اندیشمندان دیگر هم‌چون «دالامبر» ریاضی‌دان و فیلسوف فرانسوی که مشهور به اصحاب دایره‌المعارف بودند، بهره گرفت.

دیدرو، دایره‌المعارف منظم علوم و هنرها و حرفه‌ها را در سال ۱۷۶۵ منتشر کرد. وی این دایره‌المعارف را طی سال‌های ۱۷۵۱ تا ۱۷۶۵ تألیف نمود. پارلمان پاریس در ۱۷۵۹ چاپ این مجموعه را غیرقانونی اعلام کرد. اما دیدرو در سال ۱۷۷۲ آن را در ۲۸ جلد به صورت پنهانی چاپ و منتشر نمود. از ۱۷۷۲ تا ۱۷۷۷، پنج مجلد دیگر به این مجموعه اضافه شد و در ۱۷۸۰، دو مجلد نمایه تحلیلی به مجموعه ۳۳ جلدی افزوده شد.

سایر همکاران دیدرو عبارت بوده‌اند از فرانسوا ولتر (۱۶۹۴-۱۷۷۸) نویسنده و متفکر فرانسوی، ژان ژاک روسو (۱۷۱۲-۱۷۷۸) نویسنده و فیلسوف فرانسوی، مارمونتول (۱۷۲۳-۱۷۹۹) نویسنده فرانسوی، مونتسکیو (۱۶۸۹-۱۷۵۵) نویسنده و فیلسوف فرانسوی، تورگو (۱۷۲۷-۱۷۱۸) اقتصاد دان فرانسوی، اولیاک (۱۷۲۳-۱۷۸۹) فیلسوف فرانسوی و «دالامبر» که کار ویرایش مقاله‌های ریاضی را عهده دار بوده است.^۴



آرنولد بروس هاوس (۱۷۷۲-۱۸۲۳) دانست. این دایره‌المعارف بین ۱۷۹۶ تا ۱۸۱۱ در آلمان انتشار یافت. این دایره‌المعارف، اساس دایره‌المعارف امریکانا (منتشره به سال‌های ۱۸۳۳-۱۸۲۹ در شانزده جلد) را تشکیل می‌دهد.

پس از سال ۱۸۲۹، دایره‌المعارف گفتاری به نام دایره‌المعارف بزرگ بروک هاوس شهرت و تا سال ۱۹۳۵ مجموعاً ۲۰ جلد از آن انتشار یافت. مقاله‌هایی تدوینی برای هر مدخل کوتاه هستند. از تصویر و عکس نیز به حد کفایت استفاده شده است.

دایره‌المعارف‌نویسی در عصر حاضر

از ابتدای قرن بیستم و برخاسته از یک تعامل بین‌المللی که ناشی از سرعت‌گیری روش‌های ارتباطی، سفر و مبادله فرهنگی بود، نگرش‌های ویژه‌ای برای تألیف و تدوین دایره‌المعارف لحاظ شد. ویژگی‌های خاص این دوره عبارت هستند از: الف) تشکیل بنیادها یا مراکز دایره‌المعارف‌نویسی. ب) ایجاد کارگروه‌ها برای بازنگری و روزآمدسازی دایره‌المعارف‌های قبلی به جای تألیف دوباره و به عبارتی تکمیل آن‌ها و رفع خطاهای قبلی.

ج) تعمیم نگرش‌های بومی برای تهیه و تدوین دایره‌المعارف‌ها.

د) توسعه گرایش به سمت و سوی تدوین دایره‌المعارف‌های تخصصی.

ه) تبیین رویکرد جدی با هدف تهیه دایره‌المعارف برای حفظ فرهنگ، زبان و ادب فارسی. (و) تهیه و تدوین و تألیف مقاله‌ها، به آن نحو که مبتنی و یا به پشتوانه اطلاعات مستند باشد.

نشر دایره‌المعارف در کشور

در کشور ما نیز، به لحاظ توجه خاص به پیش‌نگاره‌های تاریخی، تمایل به تألیف دایره‌المعارف‌ها، مورد استقبال واقع شده است. به عبارتی، دروازه ورود ما به دنیای دایره‌المعارف‌نویسی را، میل تاریخ‌نگارانه ما تشکیل می‌داد.

این تمایل و گرایش تاریخی، سبب شده است تا پوشش خاصی به دایره‌المعارف‌های ایرانی داده شود. همین رویکرد تاریخ‌نگارانه، موجب آن شد تا از نظر شکلی و محتوایی، مجموعه تألیفات گذشته تا زمان ورود به قرن سیزدهم در تفاوت با ساختار دایره‌المعارف‌نویسی باشد. تا پیش از ورود به فضای معاصر دایره‌المعارف‌نویسی، تمامی دایره‌المعارف‌ها، به وسیله قلم یک فرد و مبتنی بر شناخت فردی تألیف می‌شد و در بین آن‌ها، کم‌تر اثری می‌توان دید که تدوین مقاله‌های مبتنی بر ارجاعات باشد. حتی اگر تقسیم‌بندی را نیز رعایت کرده باشد، اما تقدم و تأخرها باز هم بر اثر مراتب اثر تاریخی صورت پذیرفته است. به هر حال آن چه که حائز اهمیت است این است که آن نوع تمایل، به هیچ

عنوان نمی‌تواند از ارزش آن چه که تألیف شده است چیزی بکاهد، در وهله نخست، درک ارزش و اهمیت دایره‌المعارف‌نویسی است و پس از آن اهتمام به انجام چنین فعالیتی.

تألیف دایره‌المعارف‌های تخصصی در کشور

هم‌اکنون دایره‌المعارف‌های تخصصی قابل توجهی در کشور ما تدوین و تألیف شده است که از آن جمله به موارد زیر می‌توان اشاره کرد: دانش‌نامه (تخصصی) قرآن و قرآن پژوهی که در سال ۱۳۷۷ به کوشش بهاءالدین خرمشاهی و در دو مجلد نشر یافته است.

دانش‌نامه زبان و ادب فارسی در شش‌جلد که به صورت تخصصی به زبان و ادب فارسی می‌پردازد. این دایره‌المعارف در سال ۱۳۸۰ منتشر شده است.

دانش‌نامه ایران باستان، در قالب ۱۳۶۰ مدخل به اطلاعات عصر اوستایی تا پایان دوره ساسانی می‌پردازد. این اثر در پنج مجلد و به سال ۱۳۸۱ نشر یافته است.

دایره‌المعارف موسیقی کهن به سرپرستی مهران پورمندان (انتشار در سال ۱۳۷۹ - یک جلد).

دایره‌المعارف سازهای ایرانی. محمد رضا درویشی.

دایره‌المعارف هنر. تألیف رویین پاک باز.

دایره‌المعارف زن ایرانی به سرپرستی مصطفی



اجتهادی، ۱۳۸۲، به سفارش مرکز امور مشارکت زنان ریاست جمهوری - بنیاد دانش‌نامه بزرگ فارس، دو جلد.

علاوه بر آن چه که در بالا آمد، بسیاری مجموعه‌های دیگر نیز با رویکرد تخصصی، تألیف و نشر یافته‌اند که ابعاد اهمیت‌گذاری جامعه ما را نسبت به این رشته عظیم فرهنگی نشان می‌دهند.

از جمله آخرین آن‌ها، دایره‌المعارف جامع دریایی و بندری است که در روز بیست و دوم اردیبهشت ۱۳۸۸ و در جریان برگزاری هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی کشور از آن رونمایی شد.

این مجموعه سیزده جلدی به صورت متمرکز نشر یافته است و ویژگی‌ها و صفات ارزشی آن را به شرحی که خواهد آمد تشکیل می‌دهند.

دایره‌المعارف جامع دریایی - بندری، تحقق یک انتظار

به طور جامع و با رویکردی تاریخی - فرهنگی که نسبت به دایره‌المعارف‌ها وجود دارد، دانش‌نامه‌ها و یا دایره‌المعارف‌ها را فرایندی مشخص از وجود عمق و پهنه توجه به مسایل بنیادین برای نشر علوم و فرهنگ تلقی و تأیید می‌کنند. این فرایند، از جمله شاخص‌های اصلی برای ارزیابی سطح و میزان سرمایه‌های اجتماعی در بُعد ارزشی و نمایه‌های فرهنگی است.

سرمایه اجتماعی جامعه، شامل رسوم، روابط، نگرش‌ها و ارزش‌هاست که بر تعاملات بین مردم حاکم است و به توسعه اقتصادی و اجتماعی منجر می‌شود^{۱۳}. اهمیت این نکته تا به آن جاست که بزرگ‌ترین آثار فکری و تألیفی برای نشر و ترویج علوم و افکار نوین را، در دایره‌المعارف‌ها دیده‌اند.

سالیان بسیاری است که جای خالی یک دایره‌المعارف جامع بندری - دریایی در حوزه دانش‌نامه‌های تخصصی، با موضوع بندری - دریایی، دریانوردی و مبحث‌های مرتبط با آن، به شدت احساس می‌شده است. این احساس، صرفاً برخاسته از این انتظار نبوده است که لازم داریم تا کتابی با مبحث‌های دریایی - بندری، تألیف شود و ضرورت دارد تا در زمینه دریایی و بندری، مجموعه دانش‌نامه‌ای را دارا باشیم. بلکه این احساس رویکردی فراتر از این انتظار بوده و به طور دقیق، ناشی از یک نیاز تاریخی، هدف‌مدارانه در حوزه «دانش‌افزایی» و «ترویج فرهنگ» بوده است.

همان‌گونه که پیش‌تر نیز آورده شد، همیشه ما به لحاظ یک احساس و درک نیاز تاریخی به سمت تألیف و تهیه و تدوین دایره‌المعارف‌ها رفته‌ایم. شاید قدری عواطف نوستالژیک ما، پتانسیل این تمایل را در ما، باز تعریف ساخته باشد،

بندرداری و حس قوی از دریا. دریا میانه‌ای دیرین با ما دارد، هر چند که ما این میانه و ارتباط را فقط در حدود ساحلی آن (آن هم کم‌عرض) دیده‌ایم. حداقل و به پاس احترام به دو شاخص فوق، باید به عرض این ارتباط بیفزاییم و به این وسیله ضمن گفت‌وگو درباره «طول» سرزمینی خود با دریا، درباره «عرض» و «عمق» این ارتباط نیز، سخن مطول داشته باشیم.

عرض و عمق این ارتباط را پرداختن به مسایل کیفی، معنایی، معنوی و جلوه‌های زیباشناسانه و انعکاس آن‌ها به جامعه، ایجاد می‌کند. نباید از خاطر خود دور بداریم که طول ارتباط ما با دریا، هیچ‌گاه محدود به کرانه ساحلی ما نیست و به وجه بسیار روشن و از نظر جغرافیایی، ما راه به دریاهای آزاد داریم، کیفیتی که ما را در پهنای تمامی جغرافیای آب‌ها هویت می‌دهد.

کار دایره‌المعارف، کار علم نیست حتی اگر به موضوع خاص از علوم بپردازد! بلکه فلسفه وجود دایره‌المعارف‌ها، فلسفه وجود اشتراک کمی، آگاهی بخش، شناخت‌آورنده و آموزش‌دهنده است. بر این اساس دایره‌المعارف دریایی - بندری کوششی است برای ارائه خلاصه‌ای مستند و قابل فهم از دانش موجود، تاریخ و فرهنگ نسبت به یک موضوع مشخص یا مفاهیم عمومی.

پیوند مفهومی ما با دایره‌المعارف جامع دریایی و بندری، نشان می‌دهد که این مجموعه ۱۳ جلدی،

دربدارنده کلیاتی معنایی به این شرح است : اول: ارائه «شناخت» و تعمیق ارتباط شناختی‌آور با کلیت و اجزا (مدخل‌ها و سرشناسه‌ها) موضوعی که به آن پرداخته شده است (دریایی و بندری).

دوم: بیان «ارزش»‌ها، که شامل داشته‌های جوامع دریایی و کشورهای برخوردار از راه به دریا، می‌شود. این مفهوم در قالب مطالعه تاریخی و تخصصی عرضه شده است.

سوم: نقش انسان و تلاش جامعه‌ی انسانی در دریا،

در هر حال، با هر انگیزه‌ای که باشد، خلق این اثر ایده‌ای پراج و بامنزلت است.

همین دایره‌المعارف نیز بنا بر یک درک تاریخی نسبت به پیشینه حضور ایرانیان دریانورد و ضرورت ترویج آن فرهنگ، که به درستی آن را «فرهنگ دریایی» نامیده‌ایم، شکل گرفته است. کاری سترگ و عظیم که به همت زنان و مردان فهیم، اندیشه‌ورز و مصمم به اقدام، از ذهن، به عین درآمده است.

ایجاب و الزام بر ضرورت چنین خواستنی عمیق و معنادار را می‌باید در برخوردار از تمدن و تاریخی دید که، افتخارات آن، نه فقط اعتباری سرزمینی، بلکه هدیه‌ای سرزمینی، به جامعه‌ی بین‌المللی و فراملی است.

علاوه بر وجود چنین شاخصی که ضرورت این تألیف را پیش‌روی می‌نهد، تأکید بر این نکته کلیدی است که دایره‌المعارف بندری - دریایی، فقط موضوعی نیست که منحصر به مخاطب خاص باشد. اگر چه ممکن است این جمله تا حدودی تعجب برانگیز باشد اما واقعیت این است که ما همه نیاز داریم تا حداقل درباره این فضای گسترده آبی که حدود دو سوم سطح کره زمین را شامل است، چیزها بدانیم! و به این طریق میل به دانستن را در خود، تقویت کنیم. فلسفه دانستن، موضوعی است که امروزه برای ما، بیش از هر زمان دیگر اهمیت دارد.

شاخص دیگر این اهمیت، بسته به ضرورت توجه به ارتباطات بین نسلی است. ما همیشه و در قالب استاد و معلم، مدیر فرهنگی و نویسنده، هنرمند و سخنور و حتی در نقش پدر و مادر، از فرزندان خود خواسته‌ایم تا با فرهنگ سرزمینی خود آشنایی یابند و به هر طریق، در هر کجای این کره زمین که باشند، بتوانند درباره فرهنگ سرزمینی خود، با دنیای فرهنگی پیرامون ارتباط برقرار کنند. اینک ما هستیم و سابقه‌ای دیرین در دریانوردی،



امور بندری، کشتی‌سازی، دریانوردی، احصای قدرت دریایی، تسلط بر فنون و شیوه‌های ناوبری و... چهارم: محیط‌زیست و بوم‌زیست دریایی که بیان‌کننده زندگی جانداران و گیاهان در آب دریاها و اقیانوس‌هاست و شرایط حفظ قابلیت‌های درون مجموعه‌ای فضاهای آبی است. پنجم: «زبان» که نقش انتقال مفاهیم (طی مقاله‌هایی که برای توضیح مستند مدخل‌ها یا سرشناسه‌ها به کار گرفته می‌شود) را به جامعه هدف بر عهده دارد، در دایره‌المعارف‌ها به گونه‌ای است که فهم مباحث را آسان می‌سازد. از این رو، سبب می‌شود تا ارتباط معنایی جامعه هدف با موضوع به راحتی برقرار شود. این‌ها، فقط چند نمونه‌ای از نظریه‌ها و مصداق‌ها برای بیان و انعکاس ارزش‌های یک دایره‌المعارف است که دایره‌المعارف جامع دریایی و بندری از آن برخوردار است. بنابراین، چنین قابل استنباط است که دایره‌المعارف‌ها را به طور کلی نباید تا معادل با ارائه «علم» خاص و یا «دانش» محض در نظر گرفت و هم چنین نباید تا آن را به زمینه خاصی از یک موضوع محدود کرد. به اعتباری باید گفت که فلسفه تولید دایره‌المعارف‌ها، آن است تا به اعتبار هدف، فهمی مستند و اطلاعاتی تألیف شده به پشتوانه مستندات، منابع و مراجع، درخصوص مفاهیم بنیادین در اختیار جامعه هدف (که می‌تواند جامعه‌ای غیر تخصصی نیز نسبت به آن موضوع باشد) قرار دهد. به عبارتی، جایی که کتب علمی، تاریخی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی، ادبیات و یا هنر، جامعه‌شناسی، روان‌شناسی، حقوق، فلسفه

و یا مضامین خاص در ارتباط با اطلاع‌رسانی مستند به لایه‌های مختلف اجتماعی، از حرکت باز می‌ایستند، این، دایره‌المعارف‌ها هستند که به حرکت در می‌آیند! دایره‌المعارف جامع دریایی و بندری، به دقت، منطبق با این مفهوم و این انتظار بنیادی است.

سازمان بنادر و دریانوردی، با شناخت ذات، معنا و شکل این امر مهم و در جهت گسترش و بسط دیدگاه‌های همه‌جانبه و عمیق حرفه‌ای، تخصصی و فرهنگی، هم چنین تاریخ و فرهنگ سرزمینی و فراسرزمینی در حوزه دریایی، دریانوردی، امور بندری، سامانه‌های مهندسی و عملی در دانش و حمل‌ونقل دریایی، چنین اهتمام بزرگی را پس از یک دوره فعالیت علمی گسترده، به انجام رسانده است.

رشد و گسترش علوم و دانش و فرهنگ، نیاز به ثبت و اقدام برای انتقال به دیگران و حفظ جریان بین نسلی دارد و این تلاش سازمان بنادر و دریانوردی برای تدوین دایره‌المعارف جامع دریایی - بندری گامی بلند آهنگ برای تحقق چنین انتظاری است.

به صورت خلاصه، مبحث‌ها، مدخل‌ها و سرشناسه‌ها و مقاله‌های دایره‌المعارف جامع دریایی و بندری در جلد به شرح نمایه زیر قابل توضیح است.

دایره‌المعارف جامع بندری - دریایی، هم‌چون سایر دایره‌المعارف‌های معاصر بر اثر فعالیت جمعی متخصصان و کارشناسان موضوعی، مؤلفان مقاله‌ها، ویراستاران، مشاوران و ناظران نگارشی فراهم آمده است. ارتباط با مجموعه از طریق مراجعه به نمایه‌ها به دست می‌آید و هر مقاله که منعکس‌کننده شرح یک مدخل است، به پشتوانه مدارک و مستندات قطعی تألیف شده است.

علاوه بر مکتوب‌ها و نوشتارها، در فضای مجازی نیز، یک CD هوشمند، تمامی اطلاعات مندرج نوشتاری را برای جامعه‌ی هدف منعکس می‌دارد. امکان جستجو در متون، مدخل‌ها و فصل‌های دایره‌المعارف، امکان ذخیره و چاپ مقاله‌ها، امکان جستجوی دو سویه واژه نامه (انگلیسی به فارسی و فارسی به انگلیسی) و جستجو در اطلاعات بنادر از طریق این CD فراهم است. تمامی اطلاعات دایره‌المعارف و CD هوشمند از طریق پورتال سازمان به آدرس اینترنتی: www.pmo.ir در اختیار متقاضیان قرار خواهد گرفت.

شایان ذکر، سپاس و تشکر از تصمیم‌سازان، مدیران برنامه‌ریز، کارشناسان موضوعی، مؤلفان مقاله‌ها، ویراستاران فنی، نگارشی و تألیفی، منابع و دست‌اندرکاران اجرایی به طول تمامی ادوار تدوین مجموعه از نقطه آغازین تا مرحله رونمایی است.

طبعاً، انجام یک کار جمعی، نیازمند برخورداری از یک فرهنگ کار جمعی است و در این میان، آن چه که حائز اهمیت است، افزوده این گنجینه، به خزانه دانش بشری است. این را همیشه پاس‌دار باشیم و به آن عشق ورزیم.

پشت دریا شهری است

که در آن پنجره‌ها رو به تجلی باز است
بام‌ها جای کبوترهایی است، که به فواره هوش
بشری می‌نگرند.

دست هر کودک ده ساله شهر، شاخه معرفتی
است.

مردم شهر به یک چینه چنان می‌نگرند، که به
شعله، به یک خواب لطیف.

خاک، موسیقی احساس ترا می‌شنود

و صدای پر مرغان اساطیر می‌آید در باد

پشت دریا شهری است

که در آن وسعت خورشید به اندازه‌ی چشمان
سحرخیزان است

شاعران وارث آب و خرد و روشنی‌اند

پشت دریا شهری است!

قایقی باید ساخت!^{۱۴}

واژه‌ها و پانویس‌ها

1) encyclopedie

۲) encyclopedie تلفظ انگلیسی encyclopedie است
که بر کتابی که اطلاعاتی جامع درباره شاخه‌ای از دانش داشته
باشد اطلاق می‌شود.

۳) بریتانیکا، ج ۱۸، ص ۳۶۶.

۴) فیلسوف انگلیسی، ۱۶۲۶ - ۱۵۶۱ - Francis Bacon
۵) رجوع شود به انکارتا ۲۰۰۱، ذیل واژه encyclopedia

هم چنین بریتانیکا ۱۹۸۵، ج ۱۸، صفحه ۳۸۰.

۶) کشیش فرانسوی، Luis Moreri (۱۶۸۰ - ۱۶۴۳).

7) Ephraim Chambers

8) Denis Diderot

۹) ودادی، حمید، مطالعه موردی بر دایره‌المعارف‌ها، گزارش
چیمبرز.

۱۰) فرهنگ لاروس، ۱۹۸۳، جلد چهارم و صاحب ۱۳۴۵،
جلد یکم ذیل واژه دایره‌المعارف.

۱۱) ودادی، حمید، مطالعه موردی بر دایره‌المعارف‌ها، گزارش
دپدرو.

12) Johann Heinrich Zedler

۱۳) گزارش تحقیقی کمیسیون بهره‌وری استرالیا، سرمایه
اجتماعی و تاثیر بر سیاست گذاری عمومی، ترجمه مرتضی
نصیری - ۱۳۸۷، پژوهشکده مطالعات فرهنگی و اجتماعی،
ص ۱۱.

۱۴) سهراب سپهری، پشت دریاها، مجموعه هشت کتاب.

شماره مجلد	تعداد صفحه	مبحث‌ها
اول عنوان: دریانوردی و تاریخ سفرهای دریایی	۳۶۴	دریانوردی ایرانیان و دریانوردان بزرگ ایران. فانوس‌های دریایی در آب‌های ساحلی و جزایر ایران. تاریخ ساخت بندر و پناهگاه کشتی. اختراع وسایل ناوبری (سکان، قطب‌نمای مغناطیسی). دریانوردان بزرگ تاریخ دریایی جهان و کشف سرزمین‌های جدید. تاریخ تکامل کشتی از پیدایش بخار تا معاصر. معرفی انواع کشتی‌های باری و مسافری. بحث درباره قدرت دریایی و استراتژی دریایی در جنگ جهانی اول.
دوم عنوان: ساختمان کشتی‌ها، طبقه‌بندی و بازرسی، تجهیزات و سیستم‌های مکانیکی و الکترونیک کشتی	۴۳۲	معرفی ساختمان کشتی‌ها. طبقه‌بندی کشتی‌ها و بازرسی. تجهیزات و سیستم‌های مکانیکی و الکترونیک کشتی. صنایع دریایی. طراحی و ساخت کشتی. مشخصات و هندسه کشتی. رده‌بندی کشتی‌ها و مقررات و مقابله نامه‌های بین‌المللی. سازه‌های فراساحل، کابل‌گذاری و لوله‌گذاری در بستر دریا.
سوم عنوان: مهندسی ساحل، مهندسی دریا، مدیریت ساحل، طراحی و مدیریت بنادر	۲۴۳	بندر و انواع آن (از نظر نوع استفاده، نوع سازه، نوع کشتی‌ها و...). طراحی بندر و جانمایی آن. سازه‌های ساحلی و انواع آن (موج‌شکن، دیوار ساحلی، سکوی ساحلی و...) و سازه‌های فراساحل. جانمایی و طراحی سازه‌های دور از ساحل. تغییرات مرفولوژی ساحل در اثر ساخت و سازه‌های ساحلی (فرسایش و رسوب‌گذاری) و لایروبی کانال‌های کشتیرانی. ایجاد جزایر مصنوعی و احیا زمین و توسعه بندر. حفظ و نگهداری سواحل و بنادر. مدیریت بر بنادر و سواحل و نظارت بر آن‌ها از نظر مسایل زیست‌محیطی و ساخت و ساز، مقاومت مصالح و زلزله و... قوانین کنترل‌کننده و نظارتی بر سواحل و بنادر در ایران و جهان. کنترل و نظارت بر سواحل و بنادر به وسیله انواع سیستم‌های ماهواره‌ای.
چهارم عنوان: اقیانوس‌شناسی و اهداف آن	۳۶۴	انواع حوزه‌های آبی در جهان شامل: اقیانوس، دریا، خلیج، خور و... اقیانوس‌ها و دریاهای جهان و چگونگی ایجاد آن‌ها، مشخصات فیزیکی آن‌ها از قبیل عمق، شوری، دما و گردش‌ها و جریانات مهم آن‌ها و... امواج الکترو مغناطیس در دریا (صوت غور...). هیدرولیک و هیدرودینامیک اقیانوس، انواع دریاها، خلیج، خور، رودخانه و... ابزارهای اندازه‌گیری پارامترهای فیزیکی آب (موج، جریان، جذر و مد، عمق و...). پارامترها و عوامل فیزیکی آب دریا و اثر بر روی ناوبری و کشتیرانی در کانال‌ها، خورها، رودخانه‌ها و دریاها. اثرات تغییرات اقلیمی بر روی سواحل و بنادر. هیدرولیک و هیدرودینامیک دریا به وسیله مدل‌های فیزیکی و عددی. سیستم گردش‌های دریایی و جریانات و امواج به وسیله انواع ماهواره. تغییرات عمق و سایر پارامترهای فیزیکی آب دریا به وسیله ماهواره.
پنجم عنوان: شیمی دریا، آلودگی دریا، زمین‌شناسی دریا	۳۸۶	ترکیبات محلول در آب دریا، خور، خلیج، مصب، رودخانه و... شوری در دریا. پارامترهای فیزیکی آب دریا (دما، هوا، یخ و جریان‌های اقیانوس و...) و ترکیبات شیمیایی آب دریا. ترکیبات شیمیایی آب دریا و تأثیر آن بر روی سازه‌ها، کشتی‌ها و موجودات دریایی و... و رسوبات آب دریا. آلودگی و آلاینده‌های آب با منشأ معدنی، آلی، رادیواکتیو. ابزارهای اندازه‌گیری و بررسی پارامترهای شیمیایی در آب و رسوبات. روش‌های استاندارد بررسی آلاینده‌ها در آب، رسوبات و جانداران دریایی. مقررات و قوانین مربوط به آلاینده‌ها در ایران و جهان. انشقاق قاره‌ها و ایجاد دریاها و اقیانوس‌ها، خور و خلیج و... بستر و لایه‌های آن رسوبات. مناطق ساحلی، اشکال و تقسیمات آن. - معدن در دریا.

معرفی انواع اکوسیستم‌های آبی: موجودات زنده آبی (آبزیان)، گیاهان آبی (ماکروسکوپی)، کلیاتی درباره اکولوژی، تقسیمات اکولوژیک انواع محیط‌های آبی، تولیدات اولیه و ثانویه در دریاها و منابع آبی (زنجیره و چرخه غذایی در دریا، دریاچه، رودخانه و...) کلیاتی درباره خصوصیات زیستی (بیولوژی) آبزیان. آلودگی در انواع محیط‌های آبی مانند دریا و رودخانه‌ها. معرفی روش‌های مختلف صید مرسوم در آب‌های ایران (سنتی و صنعتی). کلیاتی درباره انواع روش‌های تکثیر و پرورش. - معرفی گونه‌های مهم پرورش در ایران مانند میگو، انواع ماهی (کپور، ماهیان خاویاری، شانک، خامه ماهی و...).	۵۰۵	ششم عنوان: بیولوژی دریا و شیلات
کره زمین، سماوات و رابطه آن با ناوبری. هیدروگرافی. نقشه‌های دریایی، تهیه نقشه، نقشه‌خوانی، تصحیح نقشه‌جات. استفاده از سیستم (GIS) در نقشه‌برداری. ناوبری ساحلی و سماوی. ناوبری الکترونیکی و کور (Blind Pilotage). جزرومد و جریان‌های دریایی و اقیانوسی. ناوَداری (Seamanship). حالات اضطراری در کشتی: آب‌گرفتگی، به گل نشستن، تصادم، آتش‌سوزی، ترک کشتی آدم به دریا و غیره. بقا در دریا. هواشناسی و ابزارهای هواشناسی. - بارچینی در کشتی و ابزارهای مورد استفاده در آن.	۵۲۰	هفتم عنوان: اصول ناوَداری و هدایت کشتی، هیدروگرافی، نقشه‌برداری و نقشه‌خوانی (GIS) و ناوبری (Seamanship).
کنترل دریانوردی و کشتیرانی توسط دولت‌ها. کشتی‌ها در سیستم حمل‌ونقل دریایی. کاپیتان و خدمه کشتی. حمل‌ونقل دریایی و اینکوترمز ۲۰۰۰. عبور و مرور ایمن در دریا. تصادفات دریایی و مسئولیت جبران خسارت. انجمن‌های حمایت و غرامت (P&I Club). نقش کارگزاران در حمل‌ونقل بین‌المللی و دریایی. نجات در دریا. بیمه‌های دریایی. - بارنامه.	۲۷۴	هشتم عنوان: حمل‌ونقل دریایی، بیمه‌های دریایی
یدک کردن. محدودیت مسئولیت (Limitation of Liability). آلودگی نفتی. فرمانده کشتی و دریانوردان. مسافری کشتی. راهنمایی کشتی (Pilot age). بنادر و اسکله‌ها. هزینه‌های عملیات و حمل‌ونقل دریایی. کالاهای (بارها). اسناد حمل کالا و مسافر در حمل‌ونقل دریایی. نرخ حمل دریایی و رابطه آن با تقاضا. - کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی نفتکش.	۲۶۹	نهم عنوان: حقوق و قوانین تجارت دریایی، اقتصاد دریایی
ترجمان تمامی مدخل‌ها و سرشناسه‌ها (انگلیسی - فارسی و فارسی به انگلیسی) که در مجموع ۳۰۶۰۰ واژه را پوشش می‌دهد.	۶۷۳ ۶۵۷	دهم یازدهم عنوان: برابرنامه فارسی - انگلیسی و انگلیسی - فارسی
شرح نمایه‌ها.	۲۵۰	دوازدهم عنوان: نمایه‌ها
- معرفی بندرها در قالب بیان مشخصات اقلیمی، نام و معرف‌های مرتبط برای ۱۵۰۰ بندر بزرگ.	۱۶۲	سیزدهم عنوان: بنادر دنیا

رقابت در بازار خدمات بندری و تأثیر مثبت این محرک بر توسعه پایدار بنادر

سؤالاتی برای نپرسیدن!

وحید نظیف کار، علی عزیزاده کیاشی، داریوش نظری



در بسیاری از کشورها بخش خصوصی به عنوان موتور محرکه فرایند توسعه به کار گرفته می‌شود. به نظر می‌رسد آنچه در کشور ما اتفاق می‌افتد تبدیل انحصار دولتی به انحصار بخش خصوصی است. در این میان توسعه دریا محور که سال‌هاست به فراموشی گذاشته شده مستلزم ایجاد بخش خصوصی است که چابک و سریع بتواند نبض بازار را در دست گیرد و پا را حتی از مرزهای کشور فراتر نهاده و در بنادر دیگر جهان نیز فعالیت کند. اثبات این موضوع که "رقابت باعث کارکشتگی و کارآمدتر شدن بنگاه‌های بندری می‌شود و تنوع و کیفیت در خدمات و تعرفه‌های مناسب‌تر را دربر خواهد داشت". در نگاه اول بسیار ساده به نظر می‌رسد اما در این میان برخی‌ها بر این عقیده هستند که ایجاد رقابت بین بنگاه‌های بندری داخل کشور، ضعف آنها در مقابل اپراتورهای بنادر رقیب را دربر خواهد داشت! نویسندگان این مقاله اما بر این عقیده هستند که بدون تمرین و در قالب رقابت سال‌های سال باید سرگرم بازار داخل کشور باشیم و در بازار خدمات بندری به آنچه هستیم بسنده کنیم.

اشاره



به سر می‌برند این قیمت را خواهند پرداخت. اگر این نگاه را در سطحی جهانی برای کالاهای صادراتی در نظر بگیریم به این نتیجه می‌رسیم که ناکارآمدی بنادر یک کشور می‌تواند باعث ضایع شدن مزیت صادراتی آن کشور شود. وقتی سراسر زنجیره تأمین کشوری از این ناکارآمدی رنج ببرد سهم هزینه‌های صرف شده در لجستیک کالاهای صادراتی افزایش می‌یابد به نحوی که در نهایت بازار صادرات به نفع کشورهای دیگر از دست می‌رود.

به همین دلایل فرایند خصوصی‌سازی در بخش لجستیک و به ویژه خصوصی‌سازی در بنادر توجه خاص مسئولین کشور را می‌طلبد. هر نوع اشتباه در این تصمیمات باعث می‌شود، این بخش گرفتار ناکارآمدی گردد. یکی از مصادیق ناکارآمدی در بنادر واگذاری فعالیت‌های بندری به بنگاه‌های خاص است که خود جانشین بخش دولتی شده و با همان ساختار انحصاری اما در قالب بخش خصوصی به فعالیت ادامه می‌دهند. در این حالت آنچه می‌تواند باعث تصحیح بازار شود و پویایی و کارایی لازم را به بازار این گونه خدمات تزریق کند، چیزی جز رقابت نیست چرا که سازوکار بازار کشور در سال‌های گذشته روش‌هایی از قبیل حمایت و یارانه دولت را تجربه کرده است. البته ایجاد رقابت در بازار مستلزم شرایط خاصی است. در ایجاد رقابت، اندازه بازار به خصوص در بخش خدمات بندری، بسیار مهم است چرا که فعالیت در این بخش، سرمایه‌گذاری‌های سنگینی را می‌طلبد و اگر بازار به اندازه کافی بزرگ نباشد به نوعی این سرمایه‌گذاری عظیم فقط برای یک بنگاه توجیه اقتصادی خواهد داشت. برای مثال یک فروشگاه بزرگ را در نظر بگیرید که در منطقه‌ای دور افتاده و کم‌جمعیت فعالیت میکند. در این حالت فضا برای رقابت و فعالیت در بخش مشابه وجود نخواهد داشت. همین موضوع در بنادر نیز صدق می‌کند. البته به نظر می‌رسد که دولت بتواند با ایجاد شرایط خاص و انجام برخی سرمایه‌گذاری‌ها، راه را برای فعالیت بیش از یک بنگاه در زمینه‌های خاص هموار کند.

پرسش و پاسخ‌هایی که در پی می‌آید به ما کمک می‌کند که در مرحله اول به این درک برسیم که آیا در فرایند خصوصی‌سازی گرفتار بازار انحصاری شده‌ایم یا توانسته‌ایم با معرفی تعدادی چند از برترین بنگاه‌های خدمات بندری پویایی و رقابت خاصی را به وجود آوریم که نتیجه آن علاوه بر تنوع بیشتر خدمات باعث می‌شود از امکانات موجود استفاده بهینه شده و با نگاه به مدیریت هزینه‌ها، تعرفه‌های کمتری از مشتریان بندر گرفته شود. به هر حال اگر بازار بندر به شرایط انحصاری یا به فعالیت چند بنگاه که با یکدیگر تبانی دارند گرفتار شده باشد، بخش خصوصی می‌تواند از رانت اقتصادی به وجود آمده استفاده کرده و از قدرت انحصاری خود برای افزایش این رانت استفاده کند. رانت می‌تواند با افزایش قیمت‌ها یا کاهش سطح کیفیت خدمات یا کاهش تنوع خدمات به حداکثر برسد. این موضوع می‌تواند به بخش‌های مختلف اقتصاد کشور ضربه بزند.

آیا در بندر برای ارائه خدمات بندری رقابت وجود دارد؟

معرفی سازوکار رقابت در بازار باعث رشد، شکوفایی و نوآوری بخش خصوصی فعال در بازار خواهد شد و از طرفی هر کدام از رقبا را بر آن خواهد داشت تا با مدیریت هزینه‌ها به صورت کارآمدتری عمل کنند. نتیجه این نوع عملکرد قیمت‌های پایین‌تر و تنوع بیشتر (قدرت انتخاب) برای مشتریان خواهد بود. در نبود رقابت در یک بندر، می‌توان انتظار داشت که بخش خصوصی بتواند از شرایط سوء استفاده کرده و با بسط قدرت خود در حوزه‌های عملیاتی و اطلاعاتی حتی واحدهای نظارتی بخش دولتی را تحت تأثیر قرار دهد، به طوری که واحدهای نظارتی بعد از چندی، قربانی بخش خصوصی شوند و میدان را به این قدرت انحصاری واگذار کنند. این موضوع ما را به پرسش بعدی راهنمایی می‌کند.

آیا مشتری‌های بندر می‌توانند بندر دیگری را به عنوان بندر جایگزین انتخاب کنند؟

اگر شرایط نامطلوب گفته شده در پرسش اول به وجود آید مشتریان بندر سعی و تلاش خود را برای استفاده از خدمات یک بندر جدید به کار خواهند گرفت. البته اگر چنین بندری وجود داشته باشد و در صورت وجود از لحاظ سهولت، هزینه و زمان بتواند دست‌کم در سطح بندر اولیه باشد. در غیر این صورت مشتری به جز بندر اول هیچ‌گونه انتخابی نخواهد داشت و اجباراً باید با پرداخت هزینه‌های بیشتر و حتی دریافت کیفیت و تنوع نسبتاً پایین، تنها گزینه دریافت خدمات را از دست ندهد. در چنین شرایطی بنگاه بندری

در این مقاله به طرح پرسش‌هایی می‌پردازیم که پاسخ به آنها ما را در تشخیص اینکه بنادر از لحاظ ساختار بازار، گرفتار نوعی عدم کارآمدی شده‌اند، کمک می‌کند. این پرسش‌ها با این فرض مطرح می‌گردد که قبول کنیم پایه و اساس یک صنعت کارآمد و اقتصادی در بنادر و توسعه پایدار در این بخش به شکوفایی بخش خصوصی و مشارکت هر چه بیشتر آن در فعالیت‌های بندری وابسته است. به طور طبیعی ایران کشوری است که به دلایل مختلفی گرفتار اقتصاد کاملاً دولتی است. هر چند که در سال‌های اخیر ندای خصوصی‌سازی به گوش می‌رسد، اما آنچه اتفاق می‌افتد این است، بازاری که تاکنون به صورت انحصاری در اختیار دولت بوده اکنون به همان صورت به بخش خصوصی واگذار می‌گردد. این موضوع می‌تواند منافع مشتریان در بهره‌برداری از تنوع بیشتر در خدمات و کیفیت مناسب در مقابل قیمت عادلانه را تحت شعاع قرار دهد.

هر نوع تصمیم نامناسب در فرایند خصوصی‌سازی فعالیت‌های بندری می‌تواند تأثیر نامناسبی را بر تمام اقشار جامعه بگذارد چرا که جمعیت یک کشور، شامل صادرکننده، واردکننده، تولیدکننده و مصرف‌کننده نهایی، به طور مستقیم یا غیرمستقیم به عنوان مشتری بندر محسوب می‌گردند. بنابراین می‌توان انتظار داشت که بنادر ناکارآمد، هزینه ناکارآمدی خود را با افزایش قیمت خدمات لجستیک جبران کرده و این ناکارآمدی را تحت عنوان تعرفه‌های بندری در صورت حساب مشتریان اضافه کند. در حقیقت مشتریان نهایی که در کشور

که دارای قدرت انحصاری مطلق یا نسبی در بندر است انگیزه‌ای برای افزایش کیفیت و تنوع خدمات خود نخواهد داشت چرا که ترس از دست دادن بازار خود، به سود بندر رقیب را احساس نمی‌کند. در این حالت قیمت نیز در سطح بالایی تعیین می‌شود و همان‌طور که گفته شد مشتریان بندر را در تنگنا قرار می‌دهد. برای مثال بنادر اروپا در شرایطی قرار دارند که به دلیل ترس از رقبا نمی‌توانند به رانت‌خواری روی آورند.

بدین‌ترتیب دیدگاه یک بنگاه انحصاری در بندر می‌تواند با ترس از ورود رقبای جدید به بازار

منفی خواهد داشت. از طرفی البته نوع خدمات ارائه شده توسط بخش خصوصی نیز بسیار اهمیت دارد که در پرسش بعدی آمده است.

آیا بنگاه‌های خدمات بندری تنها بخش کوچکی از خدمات کلی را ارائه می‌دهند و به همین نسبت هزینه‌های دریافتی آنها بخش کوچکی را دربر می‌گیرد؟

در صورتی که بنگاهی این شرایط را داشته باشد، از آنجا که افزایش تعرفه‌های دریافتی تأثیر زیادی در جمع هزینه‌های کلی مشتریان بندری نخواهد



داشت، این نوع شرکت‌ها در نبود رقابت می‌توانند قیمت بیشتری را از مشتریان دریافت کنند و بر رانت اقتصادی خود بیافزایند. اما در صورتی که شرایط این‌طور نباشد شرکت مربوطه در افزایش تعرفه‌های خود تمایل کمتری نشان خواهد داد چرا که این افزایش باعث ایجاد حساسیت بیشتری در مشتریان خواهد شد.

به هر حال هر یک از موارد بالا به همراه برخی از دلایل دیگر باعث می‌شود که کشتیرانی‌ها و فورواردرها به عرصه بندر داری و خدمات بندری پا بگذارند که این موضوع در پرسش بعدی مطرح شده است.

آیا بندر، حاصل سرمایه‌گذاری شرکت‌های کشتیرانی/ فورواردرها یا صادرکنندگان و صاحبان کالاها است؟

به طور کل مشتریان بنادر را می‌توان به چند دسته کشتیرانی‌ها، فورواردرها و صاحبان کالا (واردکننده/ صادرکننده) تقسیم کرد. در میان این گروه‌ها، کشتیرانی‌ها و فورواردرها به عنوان مشتریان بندری از قدرت چانه‌زنی خوبی برخوردارند و می‌توانند با بندر به مذاکره نشسته و شرایط و حرف خود را تا حد زیادی به کرسی بنشانند. اما صاحبان کالا چندان از این قدرت برخوردار نیستند. به همین منظور شرکت‌های کشتیرانی و فورواردرها با انتخاب "استراتژی همگرایی عمودی" و همچنین در نظر گرفتن اهداف دیگری از جمله کنترل بیشتر زنجیره تأمین اقدام به سرمایه‌گذاری

در بنادر کرده و در نقش اپراتور بندر عمل می‌کنند. اگر بازار نهایی کالاهایی که از چنین بنداری می‌گذرند به صورت رقابتی یا حتی شبیه به آن نباشد، هیچ عملکرد مثبتی برای مشتریان نهایی در کشور قابل تصور نخواهد بود و رانت زیادی به این افراد تحمیل خواهد شد.

آیا پسرکرانه بندر بازاری رقابتی است یا اینکه این بازار نیز گرفتار شرایطی است که رانت اقتصادی را برای بنگاه‌های آن به دنبال دارد؟ اگر کالاهایی که از حلقه لجستیک بنداری که حاصل استراتژی همگرایی عمودی هستند بگذرند و در یک بازار غیررقابتی به فروش برسد (مشتریان بازار، قدرت انتخاب از بین بنگاه‌های مختلف را نداشته باشند)، این مشتریان نهایی هستند که هزینه‌های رانت اقتصادی را خواهند پرداخت. اما در صورتی که شرایط چنین نباشد و رقابت در جامعه وجود داشته باشد احتمال بهره‌برداری از رانت اقتصادی برای صاحبان این چنین بنگاه‌هایی کمتر وجود خواهد داشت. در چنین جوامعی این زنجیره‌های تأمین هستند که با یکدیگر رقابت دارند و صاحبان زنجیره‌های قوی‌تر با افزایش قدرت چانه‌زنی خود در مقابل بنادر از مزایای خدماتی و قیمتی بهتری برخوردار خواهند شد. به طوری که این موضوع احتمال بهره‌برداری بنگاه‌های بندری از رانت اقتصادی را کمتر می‌کند.

نتیجه‌گیری

اگر به درستی پاسخ سؤالات مطرح شده داده شود، می‌توانیم به راحتی دریابیم که آیا شرایط یک بندر به صورت رقابتی بوده یا اینکه امکان استفاده از رانت اقتصادی برای بنگاه‌های فعال وجود دارد. البته می‌توان موضوع رقابتی بودن یا انحصاری بودن بازار را با استفاده از شاخصی به نام *Herfindahl-Hirschman Index* اندازه‌گیری عددی کرد که از طرح آن خودداری کرده‌ایم.

به هر حال اگر برآیند پاسخ به کلیه سؤالات مطرح شده را بدست آوریم و به این نتیجه برسیم که در بازاری که مطالعه می‌کنیم امکان بهره‌برداری از رانت اقتصادی وجود دارد، چگونه می‌توان این رانت را به حداقل رساند؟ پاسخ به این سؤال ما را در واگذاری فعالیت‌ها به بخش خصوصی به طوری که تعادلی در رقابت بازار بندری به وجود آید کمک خواهد کرد. به این ترتیب در کنار یک واحد نظارتی کارآمد می‌توان انتظار داشت که کیفیت خدمات، تنوع خدمات و تعرفه ارائه خدمات بهبود داشته باشد. ■

تا حدودی تعدیل شود به طوری که از چنان یک‌تازی در بازار دست برداشته و وضعیت خود را تا حدودی به نفع مشتریان تعدیل کند. در این حالت قانون‌گذار و واحد نظارت نیز کمتر تحریک می‌شود و تصمیم به معرفی رقابت در بازار را به تأخیر خواهد انداخت. پرسش سوم نشان‌دهنده این موضوع خواهد بود.

آیا قانون‌گذار ورود بنگاه‌های جدید به بازار را آزاد می‌گذارد یا آن را تسهیل می‌کند؟

معمولاً ورود به بازار خدمات بندری از آنجا که این صنعت مستلزم سرمایه‌گذاری زیادی در ساخت اسکله و خرید تجهیزات و بکارگیری نیروی انسانی متخصص است بسیار گران بوده و به سختی انجام می‌شود اما از طرفی اگر بنگاه یا بنگاه‌های موجود در بازار از شرایط بازار سود زیادی کسب کنند انگیزه برای حضور بنگاه‌های جدید و معرفی رقابت در بازار یا تشدید رقابت در بازار بسیار قوی خواهد بود. در این میان اما تنها مانع ورود اپراتورهای جدید میزان سرمایه‌گذاری نیست، بلکه موانع قانونی و حاکمیتی بسیار مهم‌تر است. به عبارتی اگر قانون‌گذار فقط بخواهد از یک یا چند اپراتور بندری حمایت کند در این صورت به هر روش ممکن از ورود اپراتور جدید به بازار جلوگیری خواهد کرد و این در بدر شدن اوضاع برای خدمت‌گیرندگان و مصرف‌کنندگان نهایی کالاهایی که از این زنجیره تأمین می‌گذرند، تأثیر

معاون بندری سازمان بنادر و دریانوردی در جمع سرمایه‌گذاران

سرمایه‌گذاران، ارزش آفرینان بنادر

علیرضا ساطعی:

با اقداماتی که انجام گرفته و با تعامل سازنده میان مدیران و سرمایه‌گذاران بسترهای لازم برای حضور هر چه قوی‌تر سرمایه‌گذاران در سطح بنادر کشور فراهم شده است.



گفت: زمانی کارکرد بندر تخلیه و بارگیری کالا بود اما در بنادر نسل جدید، خدمات ارزش افزوده ارائه می‌شود که امیدواریم در سال جاری بتوانیم با قدرت بیشتری به این سمت حرکت کنیم.

ساطعی گفت: درآمد ناشی از انبارداری پایدار نیست و باید تلاش کنیم ضمن فراهم کردن زمینه‌های سرمایه‌گذاری برای ایجاد ارزش افزوده، موجبات ارتقای بنادر را فراهم آوریم.

وی اضافه کرد: دولت در طرح تحول اقتصادی شرایطی را پیش‌بینی کرده است که طی آن گمرک باید تسهیلاتی فراهم کند تا کالا در کمترین زمان از بندر خارج شود و این موجب می‌شود به جای تمرکز بر هزینه‌های انبارداری، سرمایه‌گذار برای ارتقاء و تنوع خدمات فعالیت کند.

در ادامه این نشست، مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به جایگاه ویژه سرمایه‌گذاران در بنادر گفت: سازمان بنادر تلاش می‌کند موانع بر سر راه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را برطرف کند اما در برخی از موارد قوانین اجازه نمی‌دهد، که در این میان هم‌فکری مدیران با سرمایه‌گذاران برای حل معضلات ضروری است.

محمدرضا اشکرین با اشاره به حضور پرقدرت بخش خصوصی در بندر شهید رجایی ابراز امیدواری کرد این بخش بتواند مدیریت این بندر را برعهده بگیرد. در پایان این نشست صمیمی مقرر شد سرمایه‌گذاران به منظور تعامل با بندر، گمرک و سازمان‌های مرتبط هر ۶ ماه یکبار جلساتی را برگزار کنند. ■

میلیارد تومان سرمایه‌گذاری جذب شده است. علیرضا ساطعی در ادامه افزود: سرمایه‌گذاران مجموعه ارزش آفرین بنادر محسوب می‌شوند و سازمان تلاش می‌کند تا با همکاری این قشر، فضای مناسب برای توسعه سرمایه‌گذاری در بنادر را فراهم نماید.

وی اضافه کرد: طبق مصوبه هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی شرکت‌هایی که در منطقه ۲۰۰ هکتاری فعالیت می‌کنند به دلیل مشکلاتی که سال گذشته با آنها مواجه شده‌اند، در سال جاری قراردادشان با نرخ پایین‌تری تمدید خواهد شد و جریمه تأخیر آنها نیز تعدیل می‌گردد.

ساطعی اجرایی شدن قانون مناطق ویژه اقتصادی در بندر شهید رجایی را در توسعه سرمایه‌گذاری‌ها مؤثر عنوان کرد و بر لزوم تعامل هر چه بیشتر مدیران بندری و سرمایه‌گذاران تأکید ورزید و گفت: بر همین اساس پایگاه اینترنتی مخاطبان سازمان بنادر راه‌اندازی شده است که برای تقویت ارتباط میان جامعه بندری و دریایی به خصوص سرمایه‌گذاران با مدیران بنادر می‌تواند مؤثر باشد.

ساطعی خاطرنشان کرد: سرمایه‌گذاران می‌توانند با مراجعه به این پایگاه و ارائه انتقادات و پیشنهادات، در جهت رشد و توسعه بخش حمل‌ونقل دریایی، نقش مهمی را ایفا نمایند.

وی به تغییر رویکرد سازمان بنادر اشاره کرد و

بنادر نقش مهمی در رشد اقتصادی کشورها دارند و تکلیف ماست تا بسترهای لازم را برای دستیابی به این رشد اقتصادی فراهم آوریم و شاهد شکوفایی جامعه باشیم.

معاون بندری سازمان بنادر و دریانوردی، اردیبهشت ماه امسال با حضور در جمع سرمایه‌گذاران مجتمع بندری شهید رجایی ضمن بیان مطلب فوق، از نزدیک به بررسی مسایل و مشکلات آنان پرداخت و افزود: در مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی، نگاه به سرمایه‌گذاران به عنوان افراد متعالی و مؤثر در اقتصاد کشور است و هیچ‌گونه نگاه ارباب و رعیتی به سرمایه‌گذار نمی‌شود و آنان را شریک و دوست خود می‌دانیم.

مهندس علیرضا ساطعی با تأکید بر توجه ویژه سازمان بنادر به حضور سرمایه‌گذاران در بخش‌های مختلف بندری، گفت: در حال حاضر با اقداماتی که انجام گرفته و با تعامل سازنده میان مدیران و سرمایه‌گذاران، بسترهای لازم برای حضور هر چه قوی‌تر سرمایه‌گذاران در سطح تمام بنادر کشور فراهم شده است.

وی روند سرمایه‌گذاری‌ها را مثبت ارزیابی کرد و با اشاره به برخی مشکلات، افزود: طبق برنامه چهارم توسعه اقتصادی-اجتماعی میزان جذب سرمایه‌گذاری در بنادر باید به ۴۰۰ میلیارد تومان می‌رسید، اما تاکنون بیش از یک هزار و ۲۰۰

واکاوای مزایا و محاسن حمل و نقل دریایی

در جستجوی توجیه اقتصادی

افسانه‌پها



امروزه، صنعت حمل و نقل به طور عام و صنعت حمل و نقل دریایی به طور خاص، از اهمیت بسزایی در جهان برخوردار است. صنعت حمل و نقل دریایی به واسطه ارزانی، تنوع و توانایی حجم بسیار بالای حمل (به طور متوسط ۵۰ هزار تن) استفاده از منابع طبیعی نظیر رودخانه‌ها و دریاها، نقش قابل توجهی در توسعه اقتصادی دارد.

حمل و نقل دریایی از ارزان‌ترین و هوایی از گران‌ترین نوع حمل و نقل‌ها است. دلایل آن را می‌توان به اختصار در حجم بالای حمل کالا، مصرف کم و ارزانی سوخت مصرفی جستجو کرد. براساس آمار، هزینه حمل واحد در سیستم حمل و نقل دریایی ایران در حدود ۳۱ درصد حمل و نقل ریلی و ۱۹ درصد حمل و نقل جاده‌ای است. همچنین هزینه احداث خطوط کشتیرانی نیز بسیار کمتر از هزینه احداث خطوط جاده‌ای و ریلی است. بنابراین ارتباط با آب‌های آزاد جهان و بهره‌برداری از منابع طبیعی از موافقی است که باید به طور شایسته از آن‌ها استفاده شود.





پیشرفت تکنولوژی ساخت کشتی‌های جدید و افزایش سرعت کشتی‌ها از حدود ۱۲ گره به حدود ۲۴ گره دریایی و پیشرفت تأسیسات تخلیه و بارگیری در بنادر باعث کاهش زمان تحویل کالا شده است، به طوری که زمان حمل کالا از حدود یک ماه به حدود ۱۸ روز تقلیل یافته است. آمار حوادث دریایی با توجه به استانداردهای بالای ساخت کشتی‌ها و تجهیزات و نظارت شرکت‌های بزرگ بیمه‌ای و نیز عدم ترافیک در خطوط کشتیرانی بین‌المللی بسیار پایین‌تر از حوادث جاده‌ای و هوایی است. بنابراین ایمنی حمل کالا و مسافر در دریا مطلوب می‌باشد.

در شرایط عادی و در زمان صلح، مسائل مهمی که در فعالیتهای اقتصادی مطرح می‌شود، براساس محورهای صرفه اقتصادی، اشتغال‌زایی و ایجاد صنایع و تکنولوژی‌های مرتبط است. در برخی زمینه‌ها نیز ملاحظات سیاسی و منطقه‌ای نیز تأثیرگذار است. به طور کلی هر خط کشتیرانی که راه‌اندازی می‌شود در نظر اول به صرفه اقتصادی فکر می‌کند. برای دسترسی به این صرفه اقتصادی، الزامی به حمل کالاهای داخلی ندارد و به بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی نیز فکر می‌کند. برخی از کشورهای جهان بدون خطوط کشتیرانی هستند و در صورتی که خطوطی، جزو خطوط ملی باشند و از شرکت‌های دولتی به حساب آیند، به نظر می‌رسد که علاوه بر ملاحظات اقتصادی، اهداف دیگری چون ملاحظات سیاسی، فرهنگی، جغرافیایی و امنیتی نیز باید مد نظر قرار گیرد.

می‌توان به صورت زیر دسته‌بندی کرد:

صنعت ساخت کشتی.

صنعت تعمیر کشتی.

صنعت اوراق کشتی.

صنعت ساخت تجهیزات کشتی.

صنایع مرتبط دیگر.

صنعت تأمین نیازمندی‌ها و مایحتاج کشتی.

در زیر موارد بالا مورد تحلیل قرار می‌گیرند و ارتباط آن‌ها با صنعت حمل‌ونقل دریایی ارزیابی خواهد شد.

صنعت ساخت کشتی

اصولاً مینا بر این نیست که کلیه وظایف انتقال تکنولوژی و صنعت ساخت کشتی به عهده شرکت‌های کشتیرانی قرار داده شود، بلکه منظور آن است که به دلیل نوع فعالیت این شرکت‌ها با کارخانه‌ها ساخت و تعمیر خارج از کشور، جهت‌گیری آن‌ها در کمک به انتقال این تکنولوژی‌ها بسیار مؤثر خواهد بود.

با توجه به اینکه صنعت حمل‌ونقل دریایی از لحاظ اقتصادی و اشتغال‌زایی به تنهایی به هیچ وجه قابل توجیه نیست، بنابراین ضرورت ایجاد صنایع مرتبط که هم از لحاظ اقتصادی و اشتغال‌زایی و هم از لحاظ ملاحظات سیاسی و امنیتی از اهمیت بسزایی برخوردارند، احساس می‌شود. داشتن ناوگان بزرگ و به طور نسبی فرسوده تجاری، ضرورت ساخت و تعمیر کشتی را در داخل مطرح می‌کند، در غیر این صورت عاملی بر وابستگی بیشتر به خارج از کشور خواهد شد. در این تحلیل فرض بر تأمین نیازمندی‌های ناوگان داخلی گذاشته شده است در صورتی که با توسعه این صنعت، امکان دریافت

سفارش از کشورهای خارجی بخصوص کشورهای منطقه نیز فراهم است.

با توجه به ارزانی نیروی کار در ایران و وجود صنایع جانبی از قبیل ساخت ورق دریایی، رنگ دریایی و تجهیزات دیگر نظیر پمپ و... و از همه مهم‌تر اشتغال‌زایی بسیار بالای این صنعت (در کارخانه‌های کشتی‌سازی در حدود ۵۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ نفر مشغول کار می‌شوند)، ایجاد این صنعت از توجیه بالایی برخوردار است به طوری که سرمایه‌گذاری‌های کلانی در این بخش صورت گرفته، ولی متأسفانه تاکنون نتیجه خوبی را نشان نداده است.

صنعت تعمیر کشتی

با وجود ناوگان حمل‌ونقل دریایی لزوم در اختیار داشتن صنعت تعمیر و نگهداری بسیار ضروری است و این نیاز با فرسوده‌تر شدن کشتی‌ها بیشتر احساس می‌شود. با توجه به اینکه کشتی‌ها به طور متوسط هر ۲/۵-۳ سال نیاز به تعمیرات دوره‌ای پیدا می‌کند بنابراین در سال به طور متوسط ۶۲ فروند کشتی از ناوگان حمل‌ونقل کشور نیاز به تعمیرات دوره‌ای دارد، با این نکته که این تعداد کشتی جدای از شناورهای خدماتی، تدارکاتی و نظامی هستند. بنابراین زمینه ایجاد و توسعه این صنعت با اتکا به ناوگان داخلی بسیار ضروری به نظر می‌رسد. قابل ذکر است که در حال حاضر تعمیرات زیرآبی کشتی‌های ناوگان نفتکش با توجه به ظرفیت بالای آن‌ها در داخل کشور امکان‌پذیر نیست، این بدان معنا نیست که همه تعمیرات آن‌ها در داخل کشور امکان‌پذیر نباشد، بلکه فقط تعمیرات زیرآبی آن است که در حدود ۲۰ درصد

(۱) صرفه اقتصادی

حمل‌ونقل دریایی مانند صنایع دیگر از لحاظ صرفه اقتصادی حائز اهمیت است. کشورمان دو ناوگان بزرگ حمل‌ونقل دریایی وجود دارد، شرکت ملی نفتکش که در زمینه صادرات نفت فعالیت می‌کند و دیگری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، که با شرکت‌های تابعه خود (کشتیرانی والفجر ۸، کشتیرانی ایران و هند، کشتیرانی دریای خزر) در زمینه واردات و صادرات کالا در حال فعالیت است. در این ارتباط شرکت‌های کشتیرانی خصوصی دیگری نیز وجود دارند از قبیل کشتیرانی بنیاد و آریا ایران مارین سرویس.

(۲) ایجاد صنایع و تکنولوژی‌های مرتبط

همان‌گونه که در بحث ملاحظات اقتصادی ملاحظه شد، وجود ناوگان حمل‌ونقل دریایی به تنهایی از لحاظ اقتصادی توجیه‌پذیر نیست. بنابراین توجیه اقتصادی این صنعت را باید در صنایع مرتبط جستجو کرد. صنایع مرتبط در این بخش را



دریایی در جهان به عنوان صنعت مادر محسوب می‌شوند. بنابراین صنایع جانبی بسیاری در کنار این صنعت فعالیت دارند. با در نظر گرفتن این موضوع، تجهیزات مورد استفاده در کشتی از تنوع بسیار زیادی برخوردار است. تجهیزات عمده‌ای که در کشتی‌ها استفاده می‌شود عبارتند از: موتور، ژنراتور، دیگ بخار، تجهیزات الکتریکی، تجهیزات مکانیکی، تجهیزات ناوبری، تجهیزات بارگیری و تخلیه و...

امکان ساخت بسیاری از تجهیزات و مونتاژ آن‌ها تحت لیسانس شرکت‌های معتبر در داخل کشور وجود دارد. اصولاً تجهیزات استفاده شده در کشتی‌ها به دلیل دریایی بودن آن‌ها از قیمت بسیار بالاتری نسبت به مشابه آن که در خشکی استفاده می‌شود، برخوردار است. بنابراین از ارزش افزوده بسیار بالایی برخوردار می‌باشند. با توجه به نیروی کار ارزان در کشور، زمینه سرمایه‌گذاری در کشور بسیار مساعد است. هم‌اکنون نیز اقداماتی در زمینه ساخت موتورهای دریایی، سازه‌های دریایی سیستم‌های مکانیکی و... صورت پذیرفته است که باید به صورت جدی‌تری توسعه یابد.

صنایع مرتبط دیگر

همان‌گونه که اشاره شد صنعت کشتی‌سازی و سازه‌های دریایی به عنوان صنعت مادر محسوب می‌شوند، صنایع جانبی بسیاری در کنار این صنعت فعالیت دارند. از جمله این صنایع می‌توان به صنایع تولید ورق دریایی، رنگ دریایی، الکترودریایی،

در بخش‌های قبل گفته شد که در سال در حدود ۷ فروند از کشتی‌های ناوگان ملی از رده خارج می‌شوند که این تعداد وارد صنعت (اسکراپ) اوراق کشتی می‌شوند. بنابراین زمینه فعالیت این صنعت از منابع داخلی امکان‌پذیر است. علاوه بر این تعداد کشتی شناورهای خدماتی و تدارکاتی زیادی نیز در داخل وجود دارند که سالیانه از رده خارج خواهند شد. اهمیت این صنعت را می‌توان در موارد زیر دسته‌بندی کرد:

- استفاده از تکنولوژی بسیار ساده و انعطاف‌پذیر.
- ارزش افزوده بالا.
- سرمایه‌گذاری بسیار پایین.
- اشتغال‌زایی مناسب مخصوص در مناطق محروم جنوب کشور.

اگر قیمت هر کشتی اسقاطی را در حدود ۵ میلیون دلار در نظر بگیریم، قیمت کل ۷ کشتی اسقاطی معادل ۳۵ میلیون دلار خواهد بود، در عوض با اقساط این کشتی‌ها و استفاده از قطعات مختلف آن سالیانه در حدود ۲۷ میلیون دلار ارزش افزوده بدست خواهد آمد. با توجه به کشتی‌های بسیار زیادی که در منطقه خلیج فارس تردد می‌کنند، این صنعت می‌تواند از بازار جهانی خوبی برخوردار باشد. از طرف دیگر برای اسکراپ کشتی‌های بسیار بزرگ نیز نیاز به تجهیزات پیچیده نیست و می‌توان این کشتی‌ها را در ساحل دریا اوراق کرد.

صنعت ساخت تجهیزات کشتی

بدون شک صنعت کشتی‌سازی و سازه‌های

از کل کشتی را شامل می‌شود و ۸۰ درصد بقیه در داخل کشور، امکان تعمیر آن وجود دارد.

هزینه تعمیرات یک کشتی به طور متوسط در هر دوره، یک میلیون دلار برآورد می‌شود. بنابراین هزینه کل تعمیرات دوره‌ای در سال رقمی بالغ بر ۶۲ میلیون دلار خواهد شد که در حدود ۶۰ میلیون دلار آن با امکانات فعلی تعمیر در داخل کشور می‌تواند جذب داخلی شود.

مشکلاتی که بر سر راه صنایع تعمیراتی موجود کشور وجود دارد را می‌توان به موارد زیر دسته‌بندی کرد:

- نبود امکانات از آب‌گیری برای کشتی‌های بالاتر از ۷۰۰۰ تن.

- نبود کارگاه‌های تخصصی برق، مکانیک، الکترونیک، تأسیسات و...

- طولانی‌تر بودن زمان تحویل کشتی‌ها نسبت به کارخانجات خارجی.

با توجه به سوددهی و اشتغال‌زایی بالای این صنعت، وجود آن در کنار ناوگان حمل‌ونقل دریایی ضروری به نظر می‌رسد.

صنعت (اسکراپ) اوراق کشتی

اوراق کشتی یکی از صنایعی است که با توجه به تکنولوژی پایین آن برای کشورهای منطقه نظیر هند و پاکستان، درآمد زیادی را در برداشته است. در این صنعت از قسمت‌های مختلف شناور اوراق شده می‌توان در بخش ساخت و تعمیر استفاده نمود.



آندهای فدا شونده و روغن و سوخت دریایی و... اشاره کرد که بخش بزرگی از هزینه‌های ساخت، تعمیر و یا کاربری کشتی‌ها مربوط به آن‌ها است. در حال حاضر بسیاری از این اقلام به همت ناوگان حمل‌ونقل و صنایع دریایی در داخل کشور تولید می‌شوند و تعداد معدودی از این اقلام که از خارج وارد می‌شوند را می‌توان با یک سیاست‌گذاری صحیح تولید کرد. به عنوان نمونه، کشور ما در تولید فولاد از شهرت خاصی برخوردار است. نقش صنعت کشتی‌سازی و صنایع مشابه در این قسمت در ارزش افزوده‌ای است که به وجود می‌آورد، بدین معنا که قیمت ورق دریایی به تنهایی با قیمت آن در حالتی که در بدنه یک کشتی بکار رفته است، بسیار متفاوت است. امروزه کشورهای پیشرفته با توجه به دانش بالای فنی خود و تکنولوژی پیشرفته از این زمینه اقتصادی به خوبی استفاده می‌کنند و با خرید ارزان مواد اولیه و تبدیل آن به محصولات صنعتی، سود سرشاری را نصیب خود می‌کنند.

صنعت تأمین نیازمندی‌ها و مایحتاج کشتی

در این زمینه مواردی چون تأمین سوخت، آذوقه، مواد پاک‌کننده و شوینده و غیره مطرح می‌باشد. با توجه به اینکه سالیانه به طور متوسط در حدود ۱۰۰۰۰ فروند کشتی وارد خلیج فارس می‌شود.

تأمین نیازمندی‌های این تعداد کشتی سود سرشاری نصیب کشور و به ویژه مناطق محروم جنوب می‌کند.

هم‌اکنون نه تنها کشتی‌های خارجی، بلکه ناوگان تجاری کشورمان نیز نیازمندی‌های خود را از کشورهایی چون سنگاپور و دبی تأمین می‌کنند. بخش عمده‌ای از هزینه‌های جاری ناوگان کشور که در بخش قبل به آن‌ها اشاره شد، نصیب این کشورها می‌شود.

به عنوان نمونه می‌توان به "امیرنشین فجیره" اشاره کرد که یکی از امیرنشین‌های امارات متحده عربی می‌باشد. این امیرنشین پس از سنگاپور به بزرگ‌ترین تأمین‌کننده سوخت کشتی‌ها در جهان تبدیل شده است. هر سال در حدود ۳۵ هزار فروند کشتی از تنگه هرمز عبور می‌کند که این امیرنشین در حدود ۷۵ درصد سوخت آن‌ها را تأمین می‌کند و از این طریق هر ساله در حدود یک میلیارد دلار در آمد، کسب می‌کند.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

۱. اصلی‌ترین هدف از ایجاد صنعت حمل‌ونقل دریایی باید درآمدزایی آن باشد.

۲. در کنار هدف اول در صورتی که حمل‌ونقل به صورت دولتی باشد ملاحظات امنیتی چون امنیت ملی، مصالح ملی، ایجاد صنایع جانبی و وابسته، کمک به

انتقال برخی تکنولوژی‌های مرتبط در نظر گرفته می‌شود.

۳. اشتغال‌زایی نمی‌تواند به عنوان هدف، در صنعت حمل‌ونقل دریایی مطرح باشد به دلیل اینکه مقدار سرمایه‌گذاری به ازاء ایجاد شغل در کشور، چند برابر متوسط آن در بخش‌های دیگر صنعتی است.

۴. حمل‌ونقل دریایی می‌تواند ابزار مناسبی در جهت کمک به ترانزیت کالا در ایران باشد.

۵. گسترش و یا کاهش ظرفیت حمل‌ونقل دریایی بایستی با همه‌جانبه‌نگری مورد بررسی قرار گیرد.

۶. صرف صدور کالای ایران توسط ناوگان ایرانی قابل قبول نیست به طوری که ناوگان آمریکا با همه اقتدار خود، کمتر از ۵ درصد حمل‌ونقل آن کشور را انجام می‌دهد.

۷. وارد شدن در عرصه‌های جدید حمل‌ونقل، از قبیل مسافری و گسترش حمل‌ونقل کانتینری می‌تواند از اهداف مهمی باشد که البته لازم است به صورت کارشناسی مورد بررسی قرار گیرد.

توسعه صنایع جانبی در بخش حمل‌ونقل دریایی بصورت یک برنامه مدون مورد طراحی و بازنگری قرار گیرد تا از طریق ایجاد ارزش افزوده در این بخش علاوه بر جلوگیری از خروج ارز، فرآیند ایجاد تکنولوژی و اشتغال در سطح گسترده‌ای برنامه‌ریزی شود. ■

پیامدهای بحران جهانی اقتصاد بر کشتیرانی خاور میانه

در وضعیت شناور

مترجم: نوروز محمدخانی



منطقه‌ای و بین‌المللی محسوب می‌شود و به عنوان زیرمجموعه‌ای از بخش خدمات در کشورهای منطقه خلیج فارس با تهدید پیامدهای منفی بحران اقتصادی جهان مواجه است. به همین منظور دست‌اندرکاران و فعالان صنعت کشتیرانی منطقه در رویدادی مهم برای بررسی دقیق بحران و مقابله با اثرات احتمالی آن گرد هم آمدند. این رویداد به همت سی‌تریید (Seatrade) و با حمایت شیخ محمد بن راشد آل مکتوم، نخست وزیر امارات متحده عربی و حکمران دب‌ی در مرکز همایش‌های بین‌المللی دب‌ی برگزار شد. سی‌تریید با برگزاری همایش

قرار داد) در کشورهای مختلف جهان، به راحتی می‌توان اثرات منفی بحران را مشاهده کرد. اثراتی که گاه در قاره آمریکا و اروپا بسیار نگران‌کننده و مخرب بوده است. حال این سؤال مطرح است که آیا بحران مالی جهان، آسیا و به ویژه منطقه خاورمیانه را تحت تأثیر قرار خواهد داد؟ در صورت مثبت بودن پاسخ، این تأثیرپذیری بیشتر متوجه کدام بخش یا بخش‌های اقتصادی، تولیدی و خدماتی است؟ بی‌تردید، حمل‌ونقل دریایی از شاخص‌های بسیار حیاتی و کلیدی در تمامی کشورهای جهان و به ویژه کشورهای دارای نقاط دسترسی به آب‌راه‌های

با شروع بحران اقتصادی در آمریکا و سپس تسری آن به اروپا و سایر کشورها، تمامی بخش‌های اقتصادی، تولیدی و خدماتی در اقصی نقاط جهان تحت تأثیر پیامدهای منفی آن قرار گرفتند. جدی بودن بحران و قدرت تأثیرگذاری آن کاملاً مشهود بود، به گونه‌ای که تمامی کارشناسان اقتصادی ضمن اذعان به کاهش رشد اقتصادی در آمریکا و اروپا با ارائه راهکارهای گوناگون، درصدد مقابله با آن برآمدند. بانگاهی هر چند گذرا به چرخه فعالیت‌های اقتصادی، تولیدی و خدماتی (که بخش حمل‌ونقل به ویژه حمل‌ونقل دریایی را می‌توان در این حوزه

و کنفرانس بین‌المللی دریانوردی خاورمیانه، تلاش کرد راهبران، سرمایه‌گذاران و تأمین‌کنندگان منطقه‌ای و بین‌المللی فعال در عرصه دریانوردی را به حضور در همایش یادشده و ارزیابی تأثیرات بحران مالی جهانی دعوت کند.

شایان ذکر است، ۳۱۳ شرکت از ۳۳ کشور جهان در این کنفرانس بین‌المللی که هر دو سال یک بار در منطقه خاورمیانه برگزار می‌شود و از بزرگ‌ترین رویدادهای حوزه دریانوردی محسوب می‌شود، شرکت کردند.

ترسیم دورنمای روشن خاورمیانه

آقای کریستوفر های‌مان ریاست سی‌ترید به عنوان سخنران همایش دریایی خاورمیانه که به همت این مؤسسه در مرکز همایش‌های بین‌المللی دبی برگزار شد، گفت: در شرایطی که بحران جهانی اقتصاد ممکن است کاهش تمامی فعالیت‌های اقتصادی و تولیدی در بخش‌های مختلف را در

صنعت کشتیرانی این منطقه در میان مدت از این بحران سود نیز خواهد جست.

وی در ادامه تصریح کرد: در یک بحران مالی، فرصت‌های جدیدی پدید می‌آید و اعتقاد راسخ دارم که صنعت کشتیرانی خاورمیانه به روند توسعه و تحکیم خود در آینده ادامه خواهد داد. کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس طی چند سال اخیر به دلیل افزایش غیرمتعارف قیمت نفت به مازاد بودجه هنگفتی دست یافته‌اند که این امر تداوم سرمایه‌گذاری مالی برای توسعه زیرساخت‌های این کشورها را (که همگی آن‌ها به کشتیرانی جهانی وابسته‌اند) میسر ساخته است. اکثر کارشناسان اقتصاد دریانوردی با این نکته موافقت که بدون توجه به بحران فعلی مالی، صنعت کشتیرانی منطقه‌ای همچنان به رشد و توسعه ادامه خواهد داد.

وی گفت: منطقه خلیج فارس از دیرباز مرکز

فرصت‌های تجاری به دست آمده.

شرکت‌های کشتیرانی که در مسیرهای خاورمیانه فعالند، سال گذشته به رشد میانگین بین ۲۵ درصد تا ۳۰ درصد در بخش حمل‌ونقل بار فله‌خشک و مواد خام، دست یافته‌اند.

رئیس مؤسسه سی‌ترید در پایان سخنان خود با اشاره به اثرات منفی دزدی‌های دریایی، اظهار داشت که میزان دزدی‌های دریایی به سطح غیرقابل تحملی رسیده است و این مقوله ناخوشایند به نوعی چالش جدی برای راهبران کشتی در منطقه تبدیل شده است و دست‌اندرکاران نگرانی ویژه‌ای نسبت به صدمه دیدن خدمه، آسیب رساندن به شناور و یا از بین رفتن آن و یا تهدید بار و بروز خسارت‌های مالی دارند.

تغییر در روش های سرمایه گذاری

به دنبال بروز بحران مالی جهانی و ایجاد تنگنا

در شرایطی که بازارهای منطقه‌ای هنوز از هوای آفتابی لذت می‌برند، اما در عین حال از اثرات بحران مصون نمانده‌اند. خاورمیانه و آسیا از تأثیر بحران اقتصادی ایالات متحده کاملاً مصون نیستند. شاید خاورمیانه جایی امن و کاملاً مصون از بحران محسوب نشود اما در عین حال می‌تواند از آن سود ببرد.



پی داشته باشد، اما پایه‌های صنعت کشتیرانی در جای خود محکم باقی می‌ماند. شاید برای مواجهه با شرایط مالی جدید (که در حال ورود به آن هستیم) راهبردها باید اصلاح شوند، اما صنعت دریانوردی به عنوان طناب نجات تجارت جهانی و منطقه‌ای نقشی حیاتی ایفا خواهد کرد.

وی، در ادامه سخنرانی خود گفت: استمرار فعالیت‌ها و جنبش‌های تجاری از سوی غول‌های اقتصادی مانند کشور چین از کندی اقتصاد آمریکا عبور خواهد کرد و اثرات منفی آن را به حداقل کاهش خواهد داد و انتظار می‌رود بازدهی‌های عظیم اقتصادی ناشی از صنعت کشتیرانی در خاورمیانه همچنان ادامه یابد.

های‌مان اظهار داشت: خاورمیانه نه تنها از مشکلات ناشی از بحران مالی جهانی مصون خواهد ماند بلکه

در بازارهای مالی جهان، صنعت کشتیرانی باید در روش‌های سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی تغییر ایجاد کند.

پروفسور جان زوانوس دبیرکل وزارت بازرگانی دریایی دولت یونان در این همایش گفت: نیازهای مالی در حوزه تجارت دریایی و محدودیت‌های پولی ممکن است شرکت‌های کشتیرانی را به تلاش برای یافتن گزینه‌های جدید در بخش سرمایه‌گذاری وادار سازد.

وی در ادامه گفت: سرمایه‌های سرمایه‌گذاران خصوصی، نقشی تأثیرگذار و با اهمیتی فزاینده ایفا خواهد کرد، که قبلاً چنین نقشی را هرگز ایفا نکرده است. بحران مالی یک تهدید به شمار می‌رود، اما از آن باید به عنوان نوعی فرصت برای صنعت کشتیرانی نیز یاد کرد. فرصت است؛ زیرا کشتیرانی به

حمل‌ونقل سوخت و انرژی به سایر نقاط جهان محسوب می‌شود، اما این منطقه امروزه علاوه بر شاخص یادشده از قطب‌های اصلی حمل‌ونقل کانتینری و بار فله خشک نیز به حساب می‌آید.

وی اضافه کرد؛ تقاضای مستمر برای نفت و گاز از سرتاسر جهان و نقش حیاتی منطقه خاورمیانه به عنوان قطب اقتصادی و حلقه اتصال بین اروپا و خاور دور در به حداقل رساندن اثرات منفی بحران جهانی اقتصاد و ایجاد خوش‌بینی و دورنمایی روشن برای این منطقه بسیار اثرگذار است.

های‌مان همچنین گفت: منطقه خاورمیانه را تاکنون برای دستیابی به جایگاهی جاه‌طلبانه این چنین مشتاق ندیده‌ام؛ تبدیل شدن به یک قطب اقتصادی در حوزه صنعت دریانوردی، با شادابی و پویایی هر چه بیشتر با توجه به فراوانی

ارتباط ساحل به ساحل بنادر انزلی و کیشهر با امواج رادیو

ارتباط از نوع رادیویی



• ویژگی ایستگاه مخابرات رادیویی بندر کیشهر چیست؟ علت انتخاب این بندر به عنوان پایلوت طرح چه بوده است؟
با توجه به اینکه بندر کیشهر بندری صیادی است و اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان هیچ گونه امکانات و ابنیه‌ای در این بندر ندارد، مخابرات اداره کل در صدد نصب ایستگاه رادیویی Unmanned در این بندر برآمد، تا علاوه بر پوشش رادیویی منطقه، بدون استقرار نفر در کیشهر و کاهش هزینه‌های جنبی کنترل تجهیزات را از بندر انزلی به دست خود گیرد.

• نصب تجهیزات فوق چگونه و با صرف چه میزان اعتبار به بهره‌برداری رسید؟
پس از جذب اعتبار از سازمان بنادر و دریانوردی و خرید تجهیزات مورد نیاز با هماهنگی‌های به عمل آمده با اداره کل شیلات استان، تجهیزات اصلی این طرح شامل: یک دستگاه بی‌سیم با توان بالا، مودم‌ها با متعلقات مربوطه و... در ایستگاه رادیویی شیلات در بندر کیشهر نصب شد. پل کنترل این تجهیزات نیز در بندر انزلی نصب شده است تا افسر مخابرات مستقر در انزلی بتواند از طریق بی‌سیم و در صورت لزوم با شناورها و ایستگاه‌های رادیویی محدوده کیشهر، تماس رادیویی برقرار کند.

لازم به ذکر است سیستم مزبور، از مرحله طراحی تا تهیه و نصب تجهیزات توسط کارشناسان فنی مخابرات بنادر و دریانوردی گیلان انجام شده است. ■

«سازمان بنادر و دریانوردی به منظور پوشش کامل رادیویی سواحل استان گیلان و حذف نقاط کور، تجهیزات Unmanned رادیویی در سواحل کیشهر نصب و راه‌اندازی کرد». با اعلام این خبر و آگاهی از چگونگی افزایش برد ارتباط رادیویی با مرکزیت بندر انزلی تا سواحل دوردست استان گیلان، علی‌خدمت‌گزار، معاون بندری و دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان در گفت‌وگویی کوتاه با خبرنگار بندرودریا به تشریح اقدامات انجام شده پرداخت، که در ادامه می‌خوانید:

• اهمیت بهره‌برداری از مخابرات رادیویی در سواحل کشور چه میزان است؟
پوشش رادیویی در سواحل و آبراهه‌های تحت حاکمیت کشورمان، نقش اساسی در ارتقای ایمنی دریانوردی و تردد ایمن شناورها دارد. بر این اساس سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع ملی حمل‌ونقل دریایی، مسئولیت انجام این مهم را بر عهده گرفت و بنادر کشور نیز که بازوهای اجرایی سازمان بنادر هستند، با ارتقای ایستگاه‌های فصلی و تأسیس ایستگاه‌های رادیویی جدید در صدد پوشش و حذف نقاط کور رادیویی برآمدند.

نقش خود به عنوان ناجی تجارت جهانی ادامه خواهد داد و بار دیگر شاهد توسعه بازرگانی و افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل دریایی خواهیم بود.
زوانوس همچنین گفت: نخستین ورشکستگی در صنعت کشتیرانی به وقوع پیوسته است و کاهش روزافزون حجم کمک‌های مالی بانک‌ها و تزریق نقدینگی به بازار و متعاقب آن بازنگری در معیارهای سرمایه‌گذاری مالی از سوی بانک‌ها و اعلام شرایط جدید اعطای وام‌های پیشنهادی احتمالاً ادامه خواهد داشت. این امر مشکلاتی را برای شرکت‌های کشتیرانی به منظور تأمین منابع مالی مورد نیاز فراهم آورد و به دنبال آن باعث شد بسیاری از سفارش‌های ساخت کشتی لغو شود. وی اظهار داشت: بحران مالی جهانی باعث شد شاخص بالتیک به پایین‌ترین سطح از سال ۱۹۹۷ میلادی تاکنون نزول کند. وام‌های بانکی اعطایی به صنعت کشتیرانی طی ۹ ماه گذشته تا ۳۰ درصد کاهش یافته است.

وی افزود: در شرایطی که بازارهای منطقه‌ای هنوز از هوای آفتابی لذت می‌برند، اما در عین حال از اثرات بحران مصون نمانده‌اند. خاورمیانه و آسیا از تأثیر بحران اقتصادی ایالات متحده کاملاً مصون نیستند. شاید خاورمیانه جایی امن و کاملاً مصون از بحران محسوب نشود، اما در عین حال می‌تواند از آن سود ببرد.
زوانوس در ادامه گفت: بازارهای خاورمیانه برای تجارت به غرب وابسته نیستند. در واقع بازار درون آسیایی بزرگ‌ترین بازار در جهان محسوب می‌شود. منطقه خاورمیانه نیز از بهترین شکل از هر دو بازار یعنی بازار منطقه‌ای و درون آسیایی و بازار جهانی سود می‌برد؛ بازارهای این منطقه تا حدی جهانی است اما حیطه آن‌ها صرفاً به بازار جهانی محدود نمی‌شود. وی گفت: از سویی بازارهای منطقه‌ای با مشکل جمعیت پیر که در دنیای غرب کاملاً نمود یافته است مواجه نیست؛ بنابراین تبعات منفی بحران مالی بیشتر سرمایه‌گذاری‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد و در روند پرداخت حقوق کارکنان خیلی تأثیرگذار نخواهد بود.

به گفته زوانوس، سرمایه‌گذاری‌های مالی اسلامی برای منطقه مفید است زیرا بانک‌ها را به مسیری درست هدایت می‌کند.
وی خاطرنشان کرد: شیوه راهبری در سرمایه‌گذاری مالی اسلامی متفاوت است. به علاوه نوعی فرهنگ احتیاط در بانک‌های بزرگ منطقه به چشم می‌خورد. وی در پایان گفت: کشورهای حوزه خلیج فارس به سرمایه‌گذاری در زیرساخت و به تلاش برای متنوع ساختن فعالیت‌های اقتصادی منطقه با درآمدهای حاصله از افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۰۹ ادامه دهند. ■



مدیر کل بنادر و دریانوردی مازندران، سخنران نماز جمعه نوشهر

مرکز پردازش صادرات در بنادر

ضمن بهره‌گیری از امتیاز قبض انبار تفکیکی، کالاهای مورد نیاز را از تاجران عمده در منطقه تأمین نمایند و این باعث رونق بیشتر تجارت در منطقه ویژه اقتصادی خواهد شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران یادآور شد: کالا با ورود به بندر نوشهر از شمول متروکه بودن خارج می‌شود. یعنی اینکه تاجر با اطمینان بیشتر می‌تواند به هر اندازه که بخواهد کالا وارد بندر کنند و نگران نباشند که کالاهایشان پس از مدتی توقف متروکه اعلام شود.

وی در پایان عنوان کرد: بازرگانان می‌توانند تمام کالاهای مورد نیاز خود را وارد منطقه ویژه اقتصادی نموده و فقط به هنگام خروج عوارض گمرکی بپردازند، در صورتی که پیش از این عوارض گمرکی در هنگام ورود کالا پرداخت می‌شد. ■

صیدپور ضمن بر شمردن مزایای قانونی مناطق ویژه اقتصادی یادآور شد: ایجاد یک کانون فعال اقتصادی در منطقه غرب مازندران، برخورداری از روابط تجاری بین‌المللی و تحرک در اقتصاد منطقه‌ای، تولید و پردازش کالا، انتقال فناوری استفاده از تخفیف در هزینه‌های بندری، تخلیه، بارگیری و انبارداری کالا، صادرات کالاهای تولیدی و غیرنفتی در این منطقه به دلیل فقدان هرگونه محدودیت و کاهش قیمت تمام شده کالا، می‌تواند زمینه را برای رقابت با کالاهای خارجی فراهم کند. وی در ادامه اظهار داشت: با تشویق سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی و مونتاژ برخی کالاهای صنعتی، عدم پرداخت عوارض گمرکی در منطقه ویژه اقتصادی، علاوه بر جذب نیروی کار، بر کاهش قیمت تمام شده کالا نیز اثر می‌گذارد.

صیدپور خاطرنشان ساخت: لزومی ندارد تمام کالاها با یک قبض از انبار بندر خارج شود، بدین ترتیب تاجرانی که به دلیل محدودیت حجم کالاهای مورد نیازشان ضرورت سفر به خارج از کشور را احساس نمی‌کنند، می‌توانند با حضور در منطقه ویژه اقتصادی

محدودیت‌های گمرکی، یکی از مشکلات مهم و اساسی جهت نگهداری بلندمدت تجهیزات و مواد اولیه در محیط‌های بندری است.

سید نبی صیدپور، مدیر کل بنادر و دریانوردی مازندران، خرداد ماه سال جاری به عنوان سخنران پیش از خطبه‌های نماز جمعه در مصالای نوشهر خطاب به مردم شهر، ضمن بیان مطلب فوق، گفت: برای تسهیل در این امر، مناطقی تحت عنوان مرکز پردازش صادرات که امروزه آن‌ها را با نام منطقه ویژه اقتصادی می‌شناسیم، در مجاورت بنادر ایجاد شده‌اند.

وی پیش‌بینی تسهیلاتی مانند معافیت‌های مالیاتی، عدم ضرورت پرداخت عوارض گمرکی، اعطای زمین با شرایط اجاره‌ای مناسب و... را از جمله مواردی نام برد که صاحبان صنایع را ترغیب می‌کند تا بدون مواجه شدن با محدودیت‌های گمرکی و با استفاده از تسهیلات فراوان اقدام به سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال کنند.

مدیر کل بنادر و دریانوردی مازندران در ادامه سخنرانی خود خاطرنشان کرد: در همین راستا و با توجه به تسهیلات منطقه ویژه اقتصادی و نقش ارزنده آن در اشتغال‌زایی و توسعه اقتصادی منطقه، از سال ۱۳۸۳ بندر نوشهر مطالعات خود را در این زمینه آغاز کرد و پس از ارائه طرح توجیهی به دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی، سرانجام فروردین ماه امسال طرح تبدیل بندر نوشهر به منطقه ویژه اقتصادی در مجلس شورای اسلامی تصویب شد.





نخل جاه طلبی

احداث جزایر مصنوعی در سواحل دبی و اثرات زیست محیطی آن

نخل جمیره

نخل الجمیره (Palm Jumeirah) جزیره‌ای مصنوعی است که با احیای اراضی توسط شرکت نخیل از شرکت‌های دولتی متعلق به امیرنشین دبی احداث شده است. جزیره مصنوعی یاد شده یکی از سه جزیره‌ای است که جزایر نخل (Palm Islands) نامیده می‌شود و با پیشروی به درون خلیج فارس، خط ساحلی دبی را به ۵۲۰ کیلومتر افزایش داده است. نخل جمیره کوچک‌ترین جزیره (در مقایسه با جزایر جبل علی و پالم‌دیرا) محسوب می‌شود که عملیات ساخت آن‌ها توسط شرکت نخیل در جریان است. این جزیره در ناحیه ساحلی امیرنشین دبی در امارات متحده عربی قرار دارد.

نخل جمیره همان‌گونه که از اسمش پیداست به شکل درخت نخل است. این جزیره از تنه، یک تاج با ۱۷ شاخه و یک جزیره هلالی مانند، تشکیل شده است که موج‌شکنی به طول ۱۱ کیلومتر را می‌سازد. مساحت جزیره ۵ کیلومتر است و کل مساحت آن بزرگ‌تر از فضایی معادل ۸۰۰ برابر مساحت یک زمین فوتبال خواهد بود. تاج آن با پلی به طول ۳۰۰ متر به ساحل و هلال آن با یک تونل زیرزمینی به نوک نخل متصل است. طی سال‌های آینده، پس از توسعه صنعت جهانگردی در این منطقه، نخل جمیره خیلی زود به یکی از شلوغ‌ترین مراکز تفریحی جهان تبدیل خواهد شد. از جزیره نخل به عنوان هشتمین عجایب جهان یاد می‌شود. این جزیره طول خط ساحلی دبی را دو برابر خواهد کرد.

به گفته مسئولان اجرایی پروژه و اطلاعاتی که توسط آن‌ها در نشریات و سایر رسانه‌های گروهی منتشر شده است، جزیره نخل جمیره از هتل‌های دارای فروشگاه‌های بزرگ، سه نوع ویلا، مجتمع‌های

با آغاز سال ۲۰۰۰ میلادی وقتی زمزمه‌هایی در خصوص احداث یک مجموعه جزیره‌های مصنوعی با هدف ایجاد مراکز مسکونی، تجاری و تفریحی در سواحل دبی به گوش رسید، همگان بر این باور بودند این پروژه به قدری جاه‌طلبانه است که هرگز تحقق نخواهد یافت. اما برخلاف پیش‌بینی‌ها، با سرمایه‌گذاری عظیم چند میلیارد دلاری این پروژه به اجرا درآمد و موانع و چالش‌های آغازین پیش‌روی آن، به ویژه اثرات زیست‌محیطی از جمله نابودی تپه‌های مرجانی، تغییر جریان‌های دریایی، از دست رفتن فرصت غواصی در آب‌های منطقه و تغییر سیمای طبیعی محیط از یک سو و از سوی دیگر بحران اخیر اقتصاد جهانی و اثرات انکارناپذیر آن بر اقتصاد و حوزه‌های مرتبط با آن (از جمله صنعت جهانگردی و گردشگری و نگرانی‌های ناشی از این رکود که شاید امیدهای سرمایه‌گذاران این پروژه عظیم را به یاس تبدیل می‌کرد) خللی در اجرای پروژه یاد شده ایجاد نکرد. در پایگاه اینترنتی پروژه این متن تبلیغاتی به چشم می‌خورد، "به بهشت اختصاصی خود در آب‌های لاجوردی خلیج فارس خوش آمدید. جایی که زیبایی و شکوهی بهشت‌گونه را تجربه خواهید کرد، فرقی نمی‌کند در هتلی تفریحی باشید یا در محیط‌های اشتراکی شکوهی غیرقابل تصور در تقابل با زندگی عادی و جایی که در آن در خواهید یافت ورلد (The World) به راستی تنها تصویری از زیبایی‌ها را در دیدگان تان پدید می‌آورد." در واقع، ورلد ساحل دبی است، اما همگان به آن دعوت نمی‌شوند.



پیش‌بینی شده بود (و به اجرا درآمد)، موج‌شکن به عنوان سدی دائمی عمل می‌کند، اما یافته‌ها حاکی از آن است که این امر از جزر و مد طبیعی جلوگیری می‌کند، که در نتیجه آب دریای درون جزیره نخل به آبی راکد تبدیل می‌شود. این مشکل با افزودن یک شکاف اضافی درون سد حل شد. همان‌گونه که در سند کانال جغرافیایی ملی (Geographic Channel National) تحت عنوان جزایر غیرممکن (Impossible Chanel) توضیح داده شد، ساختمان موج‌شکن به عنوان بخشی از مجموعه سازه‌های مگا (MegaStructures) در نهایت با ایجاد شکاف‌هایی در هر دوسو و فراهم آمدن زمینه جز و مد برای تأمین اکسیژن مورد نیاز آب و ممانعت از راکد شدن آن (هر چند این تمهید در مقایسه با شرایط عادی و نبود موج‌شکن کم‌اثرتر است) اصلاح شد. این نقص را می‌توان به حیات دریایی تعمیم داد، اما کارشناسان معتقدند که موج‌شکن در واقع شرایط مساعدی را برای بهبود وضعیت زیست دریایی و فراهم آمدن زمینه رشد و نمو گونه‌های جدید دریایی، فراهم می‌آورد. روزنامه نیویورک تایمز در مقاله‌ای با هدف تشریح اقتصاد در حال فروپاشی دبی گزارش داد که شایعه‌ای ترسناک در این خصوص، که نخل در حال غرق شدن است به گوش می‌رسد و "وقتی شما شیر آب درون هتل‌هایی که بر جزیره ساخته شده‌اند را باز کنید، از درون آن‌ها تنها سوسک بیرون می‌آید." علاوه بر مشکلات لجستیکی، بحث فاضلاب و تأمین خدمات برق و تلفن نیز چالشی دیگر محسوب می‌شود. تجهیزات موجود در کارگاه و سایر امکانات با نیروی برق کار می‌کنند، در نتیجه تأمین نیروی برق برای پروژه امری بسیار

جهان شناخته شد. در آن زمان، تقریباً ۷۵ درصد تأسیسات و امکانات آماده بهره‌برداری بود و حدود ۵۰۰ خانواده در آن سکنی گزیدند. تا پایان سال ۲۰۰۹ میلادی، ۲۸ هتل در بخش هلالی شکل جزیره آماده ارائه خدمات خواهد شد.

چالش‌ها و منازعه‌ها

بخشی از مشکلات و چالش‌های ساخت جزیره از تأخیر در تکمیل پروژه و در نتیجه به تعویق افتادن مکرر تاریخ نهایی آن نشئت می‌گرفت و بخش دیگر پس از آغاز عملیات اجرایی پروژه نمود یافت، شرکت مجری نخل تعداد واحدهای مسکونی در جزیره را از ۴۵۰۰ واحد اولیه (شامل ۲۰۰۰ ویلا و ۲۵۰۰ آپارتمان) به ۸۰۰۰ واحد افزایش داد (فضای فیزیکی بین ساختمان‌های شخصی را کاهش داد) و هیچ‌گونه گرامتی برای آن دسته از سرمایه‌گذارانی که با آن فضای اولیه فیزیکی بین واحدهای مسکونی اقدام به خرید کرده بودند، در نظر گرفته نشد، که این موضوع ناتوانی شرکت نخل در محاسبه هزینه واقعی ساخت و در نتیجه افزایش مبلغ درخواستی را در پی داشت، هر چند شرکت یاد شده هرگز در رسانه‌ها به این موضوع نپرداخت. تردیدهایی نیز در مورد کیفیت ساخت و تکمیل مجتمع‌های مسکونی در جزیره و قابلیت‌های واقعی زیرساخت‌ها هم در جزیره نخل و هم در خشکی برای مقابله با نگرانی‌های ناشی از تعداد بی‌شمار افرادی وجود دارد که پس از تکمیل عملیات احداث، هر روز جزیره را ترک و مجدداً به آن باز می‌گردند. به علاوه، نگرانی‌های بی‌شماری نیز در مورد اثرات زیست‌محیطی پروژه احداث جزیره مصنوعی نخل وجود دارد. همان‌گونه که در طرح اولیه پروژه

آپارتمانی در حاشیه ساحل، تفریحگاه‌های ساحلی، رستوران‌ها، کافه‌تريا و مجموعه متنوعی از سایر امکانات تفریحی و رفاهی برخوردار خواهد بود. همچنین یک مونوریل به طول ۵/۴ کیلومتر هتل آتلانتیس را به برج‌های گیت وی (Gateway Towers) در بخش ورودی جزیره متصل می‌سازد.

عملیات اجرایی ساخت

عملیات ساخت جزیره نخل جمیره در ژوئن ۲۰۰۱ میلادی آغاز شد و برابر اعلام مسئولان اجرایی پروژه در آن تاریخ، قرار شد نخستین واحدهای مسکونی در سال ۲۰۰۶ تحویل داده شود. این جزیره با استفاده از ۹۴ میلیون مترمکعب ماسه و ۷ میلیون تن صخره ساخته شد. نخل جمیره با ریختن ماسه به درون بستر دریا به عمق ۱۰/۵ متر با استفاده از لایروپ‌ها ایجاد شده است. سه متر از اراضی در سطح آب احیا شد، با استفاده از نوعی روش لایروبی تحت عنوان رنگین‌کمان (Rainbowing) صورت گرفته است. برای فراهم آمدن زمینه‌ای ایجاد تپه‌های مرجانی طبیعی و نیز تأمین بستری مناسب برای رشد و نمو بوم‌های دریایی از ماسه‌های آهکی دارای کلسیم، استفاده شده است. شکل زمین توسط شرکت هلندی (Van Oord) که از متخصصان جهان در حوزه احیای اراضی محسوب می‌شود، طراحی و اصلاح شد. کل هزینه انجام شده به ۱۲/۳ میلیارد دلار بالغ گردید و نگهداری جزیره بسیار پرهزینه خواهد بود. در ساخت جزیره از ۴۰ هزار کارگر که بیشتر اهل جنوب آسیا بودند، استفاده شده است. در اوایل سال ۲۰۰۷ میلادی، جزیره نخل جمیره به عنوان بزرگ‌ترین جزیره ساخت دست بشر در



حیاتی است. به علاوه مسئولان تأمین آب و انتقال فاضلاب باید اطمینان یابند که زیرساختی که برای این گونه نیازهای پایه‌ای مورد استفاده قرار خواهد گرفت به درستی و بادقت ساخته می‌شود، زیرا اصلاح اشتباهات بسیار هزینه بر، خواهد بود.

اکوسیستم آب‌های منطقه

نگرانی‌های زیست‌محیطی در مورد شرایط فعلی آب‌های سواحل دبی بی‌دلیل نیست. تپه‌های مرجانی و اکوسیستم وابسته به آن و عملکرد بوم گیاهان دریایی در سطوح مختلف، شماری از خدمات منسجم را فراهم می‌آورد که از جمله آن می‌توان به تأمین غذا و پناهگاه برای انواع گونه‌های دریایی، حفظ مناطق ساحلی از طوفان، جلوگیری از فرسایش ساحلی و حمایت از صیادی و فعالیت‌های تفریحی (مانند غواصی و ماهیگیری ورزشی) اشاره کرد.

بروز مشکلات برای اکوسیستم دریایی در منطقه دبی یا سایر مناطق دریایی موضوع تازه‌ای نیست. میزان سلامت تپه‌های مرجانی طی ۵۰ سال اخیر به صورت مستمر سیر نزولی داشته است. اکوسیستم دریایی خلیج فارس، یکی از مناطق دریایی است که بیشترین آسیب‌ها را متحمل شده و مطالعات اخیر نشان می‌دهد که ۳۵ درصد بومش را از دست داده است. افزایش دمای کره زمین و شوری آب دریا نیز اخیراً به عنوان عوامل تأثیرگذار در کاهش بوم مرجانی و تپه‌های مرجانی مبدل شده‌اند، اما فشار جدید ناشی از خدمات لایروبی تنها زوال و نابودی محیط‌زیست دریایی را تشدید کرده است.

نخیل (Nakheel) تأیید می‌کند که پروژه‌های احداث مجمع‌الجزایر مصنوعی این شرکت باعث نابودی تپه‌های مرجانی و تغییر شرایط زیست‌محیطی شده است، اما از طرفی بر این باور است که شرکت تلاش خواهد کرد آسیب‌ها را کاهش دهد و حتی برخی از اثرات تعیین‌کننده را با ساخت تپه‌های مرجانی مصنوعی پس از تکمیل

جزایر معکوس کند. به علاوه، شرکت برای بررسی و کنترل تپه‌های مرجانی آسیب‌دیده و ترمیم آن‌ها یک بوم‌شناس دریایی استخدام کرده است. عماد حفار مدیر پژوهش و توسعه (R&D) شرکت نخیل پیش‌بینی می‌کند گونه‌های گیاهی محلی در محیط‌زیست به تازگی ساخته شده شکوفا خواهد شد، اما بوم‌شناسان نظر دیگری دارند و نگران وضعیت هستند.

طرفداران محیط‌زیست و غواصان آب‌های عمیق گزارش می‌دهند که گل و لای و لجن فراوانی که به دلیل عملیات لایروبی در فضای آب منتشر شده است، علت رسوب ذرات ریز به آرامی مرجان‌ها را در حالت خفگی قرار داده است. علاقه‌مندان به این ورزش منطقه را برای یافتن آب‌های روشن‌تر ترک می‌کنند. پس از اتمام عملیات لایروبی و ساخت، آب دریا باید صاف و زلال شود، اما آیا می‌توان تشخیص داد که چه چیزی پشت سر آن باقی مانده است؟

اظهارات دانشمندان

چندی پیش دریافتیم که کانال‌های بین ساقه برگ‌های پروژه نخل به نظر برای گیاهان دریایی بومی، ایده‌آل محسوب می‌شوند. در همین راستا، نشانه‌هایی از دو نوع گونه گیاه دریایی در این مناطق کشف کردیم. در نظام حفاظتی هلالی شکل، ایجاد نوعی پناهگاه زیستی ایده‌آل برای گیاهان دریایی پیش‌بینی شده است. هلال نخل جمیره (Palm Jumeirah) به تنهایی حدود ۴۰ هکتار صخره مرجانی را دربر می‌گیرد. من هر هفته در آن غواصی می‌کنم و در آن گونه‌های گیاهی بنددار و بدون بند در حال شکل‌گیری هستند. حضور دلفین‌ها، ماهیان چهارگوش عمقی، کوسه‌ماهی‌ها و گونه‌های دیگر در آب‌های نخل جمیره ثبت شده است.

در اینجا یک سؤال جدی و قابل تأمل وجود دارد که آیا با ایجاد بوم بین صخره‌های مرجانی، فضای

مناسب برای رشد گیاهان دریایی و توسعه سواحل جزر و مدی (۷۰ کیلومتر در نخل جمیره) برای کاهش اثرات منفی عملیات ساخت و ساز کافی است. بوم قبلی زیر پای نخل جمیره نوعی بوم پلاژگونه باز بر فراز فضایی عاری از رسوب‌های کف اقیانوس بوده است. این نوع بوم، برای شماری از گونه‌های دریایی بسیار حائز اهمیت و گونه یاد شده در خلیج فارس کاملاً قابل مشاهده است. در واقع غنای گل و گیاه که از بوم پیشنهادی پروژه‌های ما سود می‌برد، از تنوع گونه‌هایی که قبلاً در این محل یافت می‌شدند، فراتر می‌رود. در عین حال، با نگاهی به مقیاس پروژه‌های حاشیه خلیج، این انتقال و دگرگونی در ترکیب گونه‌های زیست دریایی بسیار ناچیز و محلی است و این احتمال که بر محیط‌زیست دریایی در سطحی گسترده‌تر تأثیر معکوس بگذارد، بسیار ضعیف است. در دنیایی ایده‌آل، هیچ‌کس در محیط‌زیست دریایی دخالت نمی‌کند اما دست‌کم پروژه‌های ما (برخلاف سایر پروژه‌های کشاورزی، معدنی، مسکونی یا دیگر پروژه‌ها در یک منطقه با جاذبه‌های طبیعی) به شکلی مستمر، بومی سالم را فراهم می‌آورد.

برنامه کنترل ناحیه ساحلی دبی

برنامه بررسی و کنترل ناحیه ساحلی توسط بخش مدیریت ساحلی شهرداری دبی با هدف انتشار و گسترش دانش و آگاهی فرایندهای فیزیکی در محل اجرای پروژه در ناحیه ساحلی دبی اجرا شده است. این برنامه دربرگیرنده نمونه‌گیری و تحلیل مستمر گونه‌ها است. اجرای این برنامه از سال ۱۹۹۷ میلادی همزمان به مطالعات میدانی در حوزه‌های ژرفاشناسی و نقشه‌برداری یا مکان‌نگاری در خط ساحلی جمیره آغاز شد. مطالعات بعدی به طور منظم طی سال‌های بعد ادامه یافت و نوعی رکورد در خط سیر امواج برای فراهم آوردن اطلاعات مربوط به شرایط امواج نزدیک ساحل نصب شد. ■

خیزش نفت فلات قاره برای تولید از قطب جدید انرژی

قسم کانون جدید تولید و صادرات انرژی ایران



در همین رابطه مهندس عبدالحسین قاصد، مجری طرح توسعه میدان نفتی هنگام به خبرنگاران بازدیدکننده از طرح می‌گوید: تقریباً تمامی امکانات و تأسیسات مورد نیاز برای اجرای این طرح عظیم با تکیه بر توانمندی‌های داخلی و از طریق سازندگان و پیمانکاران ایرانی تهیه، تأمین و نصب شده است. وی افزود: احداث خط لوله دریایی از میدان هنگام تا جزیره قشم، احداث خط لوله دریایی از قشم تا بندرعباس و نیز احداث کارخانه بهره‌برداری از نفت و گاز در جزیره قشم و مخازن ذخیره نفت از جمله پروژه‌های اجرایی این طرح است که در مدتی کوتاه و با هدف ممانعت از تأخیر و فرصت‌سوزی در برداشت از میدان مشترک هنگام اجرا شده است.

قاصد تأکید کرد: فاز نخست تولید از میدان مشترک نفتی هنگام تا تیرماه امسال با تولید روزانه ۵ هزار بشکه نفت به بهره‌برداری می‌رسد و با تکمیل عملیات دریایی امیدواریم تا پایان سال به سقف تولید ۱۶ هزار بشکه‌ای از میدان هنگام دست یابیم.

تأسیسات نفتی جزیره قشم زیربنای توسعه سایر میادین تنگه هرمز

مهندس حیدر یارویسی رئیس منطقه عملیاتی نفت فلات قاره در قشم با اشاره به اینکه تأسیسات بهره‌برداری از نفت و گاز در جزیره قشم توان تفکیک روزانه یکصد هزار بشکه نفت و گاز را دارد تأکید کرد: با تکیه بر توانمندی نصب شده در جزیره قشم می‌توان برای توسعه میادین هرمز، توسن و نفتان در تنگه هرمز نیز برنامه‌ریزی کرد. وی یادآور شد: عملیات حفاری و توسعه میدان هنگام به گونه‌ای انجام شده است تا از سهم جمهوری اسلامی ایران از این میدان مشترک حداکثر صیانت صورت پذیرد. همچنین با تلاش کارکنان و پیمانکاران طرح تولید زودتر از موعد میدان هنگام، کشورمان در برداشت از این میدان مشترک از عمان عقب نخواهد ماند.

در ادامه نیز، تجهیزات تولید آب شیرین جزیره قشم با سرمایه‌گذاری شرکت نفت فلات قاره مورد بازدید خبرنگاران قرار گرفت و یارویسی رئیس منطقه عملیاتی قشم تصریح کرد: دو دستگاه آب‌شیرین‌کن با قابلیت تولید روزانه ۴ میلیون لیتر آب شرب در جزیره قشم از سوی این شرکت احداث شده و مقدمات ساخت و نصب دو دستگاه دیگر نیز انجام شده است.

وی گفت: تجهیزات تولید آب شیرین به جز تولید آب مورد نیاز شرکت نفت فلات قاره بخشی از نیازهای اهالی جزیره قشم و تأمین آب مورد نیاز فضای سبز جزیره را نیز تأمین خواهد کرد. ■

API است.

وی تصریح کرد: در سال ۸۶ توسعه و راهبری این میدان به شرکت نفت فلات قاره ایران واگذار گردید و با توجه به اعتقاد ایران و عمان مبنی بر مشارکت در تولید از این میدان مشترک، مذاکراتی با هدف رسیدن به تعامل دوجانبه از سوی هر دو کشور در دستور کار قرار گرفت.

وی یادآور شد: پس از چند دور مذاکره و احراز عدم امکان حصول توافقی پایدار برای برداشت مشترک دو کشور از این میدان و با عنایت به شرایط خاص میادین مشترک، شرکت نفت فلات قاره بدون اتلاف وقت اقدام به تهیه مقدمات طرح توسعه این میدان کرد و اکنون آخرین گام‌ها برای تولید نفت از این میدان سپری می‌شود.

طرح توسعه هنگام، ایرانی ترین طرح صنعت نفت دریایی ایران

اکنون ۹ ماه از آغاز عملیات اجرایی طرح تولید زودتر از موعد میدان هنگام سپری شده و با تلاش کارکنان شرکت نفت فلات قاره ایران همه تأسیسات و امکانات موردنیاز در همین مدت اندک فراهم آمده است.

با تلاش کارکنان شرکت نفت فلات قاره ایران طرح تولید زودهنگام از میدان نفتی مشترک هنگام تا اواخر امسال به مرحله اجرا در خواهد آمد و تولید نفت از آن به ۱۶ هزار بشکه خواهد رسید.

بر همین اساس، مهندس علی حسینی مسئول فنی مهندسی طرح توسعه میدان نفتی هنگام در جمع خبرنگاران بازدیدکننده از روند اجرای طرح‌های جزیره قشم گفت: میدان هیدروکربنی هنگام در تنگه استراتژیک هرمز در بخش شرقی خلیج فارس و در ۷۰ کیلومتری خط ساحلی ایران، بر روی مرز آبی ایران و عمان قرار گرفته است که محاسبات دقیق نشان می‌دهد ۸۰ درصد مساحت این میدان در آب‌های ایران و ۲۰ درصد آن در سوی عمان قرار دارد.

وی افزود: تا سال‌ها پس از کشف اولیه گمان می‌شد که در مخزن هنگام، تنها گاز وجود دارد اما حفاری سال‌های اخیر وجود نفت در سازندهای ایلام و سروک را به اثبات رساند.

حسینی یادآور شد: در سوی ایرانی میدان هنگام دست کم ۷۰۰ میلیون بشکه نفت درجا و ۲ تریلیون فوت مکعب گاز درجا وجود دارد و نفت این میدان سبک‌ترین نفت صادراتی با درجه ۴۲

راهکار افزایش تجارت در آسیای میانه

توسعه بندر انزلی

امیرسعید نورامین
جعفر سیاره

اشاره

موقعیت استراتژیک و بی‌نظیر ایران در منطقه و جهان می‌تواند با حسن توجه و اصلاح قوانین، از نظر درآمدزایی ارزی جانشین مناسبی برای درآمدهای نفتی باشد. قرار داشتن در کریدور ترانزیتی شمال - جنوب و نزدیکی به بازار مصرف عظیم و رو به رشد آسیای میانه و حرکت شتابان همسایگان، لزوم برنامه‌ریزی مناسب را روشن می‌سازد. دریای خزر و بندر انزلی به عنوان کلید اتصال ایران با اروپا، نقش مهمی در تدوین استراتژی‌های ترانزیتی کشور دارند. مقاله حاضر، به بررسی جایگاه مناطق آزاد تجاری در جهان می‌پردازد. با توجه به این امر که سال گذشته ۴/۱ درصد حجم کالای ورودی به کشور از طریق بندر انزلی صورت گرفت، بررسی موقعیت این بندر و ارائه استراتژی‌های توسعه آن، از اهداف دیگر این مقاله است.



مقدمه

مزایای بی‌نظیر کریدور شمال- جنوب و واقع شدن ایران در مسیر اصلی این کریدور موقعیت شگفت‌انگیزی در اختیار کشور گذاشته به طوری که اگر به موقع درک شود، آغاز تحول در جایگاه سیاسی و درآمدهای اقتصادی خواهد بود. تعلل اقتصاد ایران برای بهره‌گیری از فرصت‌های پیش‌رو به رویای پیوسته و زیان‌بار تبدیل شده است. یک حلقه از این سلسله، مزیت‌های جغرافیای کشور است که اگر چه محرک ارتقای ایران به عنوان «چهارراه تجارت جهانی» محسوب می‌شود ولی از این حیث و در شرایط فعلی، اعتباری اندک متوجه سرزمین ما است. در واقع سیاست‌های ناهماهنگ و نزدیک‌اندیش سبب شده ویژگی‌های دیرپا و ممتاز قلمرو ایران برای تجارت کالا اهمیت خود را به نفع کشورهای همسایه از دست بدهد. نتیجه فوری این وضع آن بوده که حجم ترانزیت کالا در سال گذشته تنها به سه میلیون و ۶۰۰ هزار تن رسید. حال آنکه انتظار واقع‌بینانه ایجاب می‌کرد این میزان در پرتو خردورزی و کارآمدی مدیران از ۱۰ میلیون تن هم فراتر رود. در این میان نزدیکی ایران به بازار بزرگ آسیای میانه می‌تواند در صورت حسن برنامه‌ریزی، نقش چهارراه تجارتی ایران را احیا سازد.

برخورداری از ۸۲۰ کیلومتر خط ساحلی با دریای خزر (کلید اتصال به اروپا و آسیای میانه)، موقعیت استراتژیک ایران را بیش از پیش افزایش می‌دهد که در صورت برنامه‌ریزی مناسب، یکی از فاکتورهای موفقیت ایران از نظر تجاری خواهد بود.

کریدور شمال- جنوب

موافقتنامه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب در شهریور ماه ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ به امضای وزرای حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید. کریدور شمال- جنوب مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر می‌باشد. کریدور شمال- جنوب یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این کریدور هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه‌جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند. کریدور شمال- جنوب (NOSTRAC) در سال ۱۹۹۳ متعاقب برگزاری اجلاس کمیسیون اروپا، وزرای حمل‌ونقل کشورهای عضو، علاوه بر کریدورهای شمالی، مرکزی و جنوبی شاهراه ترانزیتی موسوم به کریدور ترانزیتی



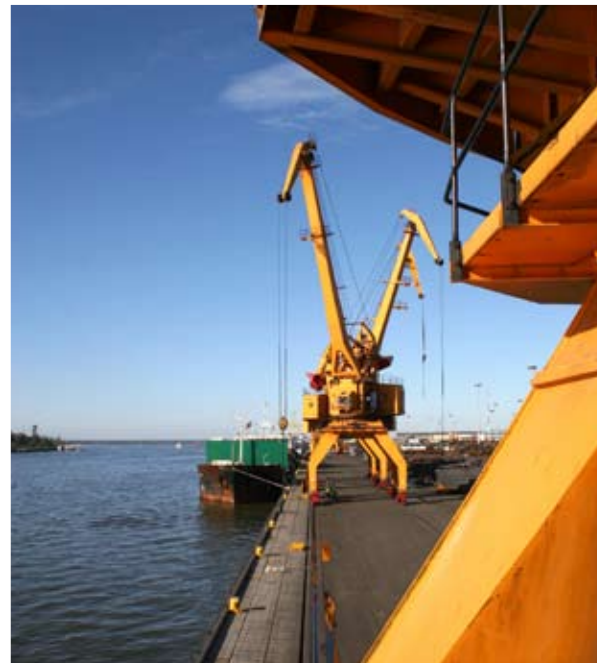
شکل ۱- کریدور بین‌المللی شمال- جنوب و جایگاه دریای خزر و بندر انزلی

چشم‌انداز رشد تجارت در حوزه دریای خزر به گونه‌ای است که تمامی کشورهای این حوزه در حال افزایش ظرفیت بندر خود هستند و با توجه به برنامه‌های مقامات کشورهای حاشیه دریای خزر در خصوص افزایش ظرفیت بندر باکو به ۳۰ میلیون تن، بندر اکتائو به ۱۵ میلیون تن و بندر ماخاچ قلعه به ۱۰ میلیون تن و به منظور حفظ و تحقق جایگاه ایران در دریای خزر باید ظرفیت بندر انزلی به عنوان بندر اصلی و شناخته شده ایران در این دریا افزایش یابد.

مناطق آزاد تجاری

بنابه تعاریف بین‌المللی منطقه آزاد محدوده حراست شده بندری و غیربندری است که از شمول برخی از مقررات جاری کشور متبوع خارج بوده و با بهره‌گیری از مزایایی نظیر معافیت‌های مالیاتی، بخشودگی سود و عوارض گمرکی، عدم وجود تشریفات زاید ارزی، اداری و مقررات دست‌وپاگیر و همچنین سهولت و تسریع در فرایندهای صادرات و واردات با جذب سرمایه‌گذاری خارجی و انتقال فناوری به توسعه سرزمین اصلی کمک می‌نماید. فلسفه مناطق آزاد این است که این مناطق محلی برای تمرین چگونگی ارتباط کشور با اقتصاد جهانی باشند؛ این در حالی است که حرکت جهانی‌سازی و جهانی شدن اقتصاد در دنیا شروع شده و ایران نیز باید دیر یا زود به این قافله بپیوندد. مفاهیمی که طی زمان و به وسیله کشورهای مختلف برای مناطق آزاد به کار گرفته شده‌اند

شمال- جنوب را معرفی و به تصویب رساندند. از جمله اعضای این کریدور می‌توان به ایران، هند، فدراسیون روسیه، قزاقستان، قرقیزستان، سوریه، ترکیه، اوکراین، بلاروس، آذربایجان، تاجیکستان، عمان و ارمنستان اشاره کرد. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می‌سازد. در ابتدا محور ترانزیتی شمال- جنوب در مسیر هلسینکی جلفا- واقع شده بود که پس از وقوع جنگ در قره‌باغ این محور عملاً متروکه شد و ایران، محور سرخس- مسکو- بندر ماخاچ قلعه در داغستان را به عنوان مسیر ترانزیت پیشنهاد کرد. مدتی به علت ناامنی و تشنج در محور ماخاچ قلعه و فقدان توجیه اقتصادی برای استفاده از محور سرخس- مسکو، محور بندر آستاراخان و لاگان (در شمال دریای خزر) بندر امیرآباد و انزلی (در جنوب دریای خزر) و بندرعباس پیشنهاد شد. همان‌طور که در شکل یک مشخص است، منطقه آزاد انزلی سرپل یا دروازه کریدور شمال- جنوب محسوب شده و پیش‌بینی می‌شود که حجم ترانزیت این کریدور در چشم‌انداز بیست ساله حداقل به ۱۰۰ میلیون تن در سال برسد و این در حالی است که هم‌اکنون کل کالای ترانزیتی ایران با استفاده از ظرفیت بندر موجود ایران در دریای خزر بالغ بر ۱۰ میلیون تن است و همین موضوع، توسعه بندر شمالی و به خصوص بندر انزلی را توجیه می‌کند.



وزیران قرار گرفت. محدوده منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی در سال ۸۴ از طرف هیئت وزیران تعیین و ابلاغ شد که براساس آن منطقه آزاد انزلی در سه بخش و محدوده مجزای بندری، اداره کل بنادرودریانوردی استان، شهرک صنعتی انزلی و محدوده منطقه ویژه اقتصادی سابق انزلی با مساحت ۳۲۰۰ هکتار خشکی و تا عمق ۲ کیلومتر از دریا در طول ۲۰ کیلومتر از حاشیه دریای خزر را شامل می‌شود. بندر انزلی با دارا بودن قدمتی دیرینه و منحصر به فرد یکی از بنادر فعال در بین کشورهای حاشیه دریای خزر و بزرگ‌ترین بندر حاشیه شمالی کشور است که علاوه بر داشتن جاذبه‌های گردشگری به دلیل واقع شدن در مسیر اروپا از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است. با عنایت به سرمایه‌گذاری‌های به عمل آمده در زمینه ایجاد زیرساخت‌های مناسب، وجود انبارهای چندمنظوره و ترمینال‌های متنوع و خرید مدرن‌ترین تجهیزات تخلیه و بارگیری به عنوان اولین بندر مجهز به سیستم ترافیک دریایی، این بندر را از بنادر موجود در سطح کشور و منطقه متمایز نموده است. بندر انزلی بزرگ‌ترین مجتمع بندری در دریای خزر می‌باشد که با دویست سال سابقه بندری در محدوده منطقه آزاد قرار دارد. اتوماسیون این بندر و نصب تجهیزات مدرن باعث کاهش زمان سرویس، از چهار روز به یک و نیم روز، صفر شدن زمان انتظار کشتی‌ها، ظرفیت بارگیری و تخلیه ۱۵۰۰ کشتی در سال و توانایی ارائه سرویس به دوازده کشتی به طور همزمان شده است.

امتیازات و مزیت‌های قانونی منطقه آزاد انزلی
بندر انزلی بزرگ‌ترین بندر کشور در حاشیه دریای

سازمان‌های گوناگون بین‌المللی، نظرات متفاوتی در مورد مناطق آزاد دارند. یونیدو (UNIDO) مناطق آزاد را وسیله‌ای برای تشویق توسعه صنعتی با هدف صدور کالاهای صنعتی می‌داند. آنکتاد (UNCTAD) معتقد است که ساختار فعلی تجارت جهانی به زیان کشورهای توسعه نیافته است و یکی از ابزارهایی که می‌تواند موجب دگرگونی در این ساختار شود را مناطق آزاد می‌داند. W.T.O منطقه آزاد را ابزاری برای گسترش تجارت بین‌المللی و یاری‌دهنده توسعه می‌داند. بانک جهانی (IBRD) در سال‌های اخیر بر این نظر بوده که سرمایه‌گذاری انجام شده در این مناطق، هماهنگ با بازده آن باشد. دفتر بین‌المللی کار ضمن تأکید بر محترم شمردن حقوق نیروی کار در این مناطق، در مجموع آن را از نظر اشتغال‌زایی و کاهش بیکاری مثبت ارزیابی کرده است.

یک منطقه آزاد باید در راستای اهداف زیر گام بردارد:

- اشتغال‌زایی.
- صدور کالاهای صنعتی و درآمدزایی ارزی.
- انتقال تکنولوژی.
- جلب سرمایه‌های خارجی.
- جذب نقدینگی سرگردان داخلی و کمک به مهار تورم.

منطقه آزاد انزلی

براساس مصوبه هیئت دولت در سال ۷۵ منطقه ویژه اقتصادی بندر انزلی در دو بخش جداگانه تعیین شد و در سال ۸۲ منطقه ویژه اقتصادی انزلی به منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی بدل شده و در سال ۸۳ نیز اساسنامه سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی مورد تصویب هیئت

لروماً یکسان نبوده و یک مقصود خاص را بیان نمی‌کنند. به همین دلیل اصلاحات گوناگونی در کشورهای مختلف برای مفهوم منطقه آزاد بیان شده است. مرکز شرکت‌های فراملیتی سازمان ملل در این رابطه حدود ۲۳ اصطلاح متفاوت را برای منطقه آزاد فهرست کرده است. ولی اصطلاحی که بیش از سایر اصطلاحات در مجامع و سازمان‌های بین‌المللی و نشریات معتبر علمی جهان به کار می‌رود، واژه منطقه پردازش صادرات است. فلسفه رواج این اصطلاح را باید ناشی از تغییر در استراتژی توسعه صنعتی در کشورهای در حال توسعه طی سه دهه اخیر از استراتژی جایگزینی واردات به استراتژی توسعه صادرات دانست. در ادبیات بین‌المللی اقتصادی و گزارش‌های سازمان‌ها و مجامع بین‌المللی در مورد علل ناکامی بعضی از مناطق آزاد، عوامل متعددی را فهرست می‌کنند که عوامل زیر از جمله مهم‌ترین آن‌ها شمرده می‌شود:

- فضای نامساعد برای جذب سرمایه خارجی.
- ضعف مدیریت منطقه آزاد (وجود کاغذبازی، فساد مالی، تورم کارمند، دخالت‌های بی‌مورد عوامل خارج از منطقه آزاد، وجود قوانین و مقررات دست و پا گیر و...).
- کمبود آموزش نیروی کار و بازده اندک نیروی انسانی (گرانی نیروی کار).
- هزینه تأسیسات زیربنایی و سرمایه‌گذاری‌های بی‌مورد.
- ضعف تعمیر و نگهداری تأسیسات و امکانات زیربنایی و ناکارایی عملیاتی.
- کمبود امکانات مالی و نقدینگی.
- کمبود ارتباطات و ضعف خدمات دهی و خدمات‌رسانی.



شکل ۲- مسیر دسترسی به آب‌های آزاد از طریق بندر انزلی

خزر است که از قدمت چند صد ساله برخوردار است، از سوی دیگر نزدیکی این منطقه به بنادر مهم در حاشیه دریای خزر و ارتباط با کشورهای CIS و قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال- جنوب که یک کریدور بین‌المللی برای مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی است نیز به مزیت‌های آن افزوده است.

نزدیکی به بازار مصرف پایتخت، نیروی انسانی مناسب، انرژی ارزان، آب و هوای مطلوب، جاذبه‌های توریستی و عوامل متعدد دیگر ویژگی‌های خاصی را برای این منطقه آزاد به وجود آورده است. به طور کلی مزیت‌های تشویقی زیر در منطقه آزاد انزلی وجود دارد:

- ۳۰ سال معافیت از مالیات بر درآمد و دارائی و معافیت مالیاتی برای مواد خام و ماشین‌آلات وارداتی برای تولید کالا در منطقه.
- سرمایه‌گذاری نامحدود برای ایرانیان و اتباع خارجی و حمایت کامل از سرمایه‌گذاری خارجی.
- انتقال و بازگشت کامل سرمایه و سود و نیز سیستم مالی و پولی انعطاف‌پذیر و تبادل آسان پول.
- وجود قوانین آسان کار و ورود و خروج آسان نیروی کار خارجی و امکان تهیه ۱۰۰ درصدی نیروی کار از منطقه و حمایت کامل از نیروی کار و سرمایه و شرکت‌های مستقر.
- هزینه بسیار پایین صدور مجدد و ترخیص کالا از منطقه.
- ثبت آسان شرکت و ورود و خروج آسان سرمایه.
- تخفیف هزینه برای ورود کشتی به منطقه آزاد انزلی به اندازه ۱۰ درصد هزینه ورود به بندر انزلی.
- امکان تأسیس شعب بانک‌ها، شرکت‌های بیمه و مؤسسات اعتباری خارجی و داخلی.

- همجواری با بندر آستراخان و لاگان در روسیه، کراسنودسک در ترکمنستان، اکتائو در قزاقستان و باکو در آذربایجان.
- وجود راه‌های ترانزیتی و ارتباطی مناسب با شهرها و مناطق داخلی کشور و کشورهای همجوار شامل روسیه، آسیای میانه و قفقاز.
- ارتباط با بازارهای منطقه‌ای و دسترسی به بازار مصرف بالای ۳۰۰ میلیونی کشورهای حاشیه دریای خزر.
- قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال- جنوب، که این مسیر سه برابر از مسیر فعلی (کانال سوئز) کوتاه‌تر و ارزان‌تر می‌باشد.
- فعال‌ترین بندر ایرانی حاشیه دریای خزر با دارا بودن ۱۰ پست اسکله تخصصی که توان تخلیه و بارگیری تا مرز شش میلیون تن در سال را داراست.
- وجود گمرک انزلی به عنوان یکی از مدرن‌ترین گمرکات کشور.
- نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی رشت.
- دارا بودن فاصله نزدیک با پایتخت کشور و مراکز و قطب‌های صنعتی و جمعیتی کشور به عنوان مراکز تولید و مصرف.
- وجود انرژی برق مازاد در استان گیلان با وجود پنج نیروگاه برق.
- نزدیکی به بنادر شمالی دریای خزر و بنادر اروپایی از طریق رودخانه ولگا.

بحث و نتیجه‌گیری

در ایران نیز همگام با سایر کشورهای جهان باید حرکت در راستای موفقیت مناطق آزاد صورت گیرد. اما اکنون اقتصاد ایران با کمبود سرمایه، کمبود تکنولوژی و منابع ارزی، صادرات ناکافی، کارایی اندک، و گاهی نارسایی مدیریت مواجه است. نگاهی به این کمبودها نشان می‌دهد که مناطق آزاد ایران با مشکلات فراوان دست به گریبانند. از این رو در جهت موفقیت مناطق آزاد کنونی شاید حمایت پی‌گیرانه همه دستگاه‌ها بتواند در راه رفع اندکی از کاستی‌های اقتصادی، مؤثر واقع شود. آن هم مشروط بر آنکه فضای مناسب

در درون اقتصاد ملی فراهم آید، اقتصاد ملی شرایط همسویی با اقتصاد جهانی را پیدا کند، قوانین و مقررات حاکم بر اقتصاد در آن راستا سوق داده شود و مقررات و کاغذبازی‌های دست‌وپاگیر به عوامل تسهیل‌کننده تولید تبدیل شوند. توجه به پیشنهادات زیر، راهگشای رشد تجارت در بندر انزلی و لذا افزایش ترانزیت از دریای خزر خواهد بود:

- برای رونق مناطق آزاد دو نوع ظرفیت‌سازی باید صورت گیرد به این معنا که به لحاظ حقوقی و قوانین (به ویژه قوانین گمرکی و تدوین قوانین همگام با قوانین جهانی) و نیز ایجاد زیربنای لازم از قبیل فرودگاه، بندر و راه‌های ارتباطی و خدمات عمومی باید اصلاحات لازم صورت گیرد.
- یکی دیگر از پروژه‌ها بازنگری و مطالعه برای احداث راه‌های حمل‌ونقل و عبور و مرور در منطقه آزاد انزلی است تا در آینده بتواند حجم وسیعی از تردها را به خود اختصاص دهد، اولین اقدام تسریع عملیات چهار بانده کردن مسیر زیباکنار به حسن‌رود است.
- گمرک باید مکانیزه شده و از طریق کنترل الکترونیکی و ثبت کامپیوتری اسناد، حساب ورود و خروج کالا را داشته باشد.
- احداث ضلع شرقی و غربی موج‌شکن.
- احداث سینکرولیفت جهت تعمیر، ساخت و اسکرپ شناورها.
- اجرای راه‌آهن در داخل محوطه‌های بندری و تکمیل شبکه ریلی استان گیلان.
- احداث اسکله گنتری و تأمین تجهیزات آن.
- تلاش برای تبدیل این بندر به مرکز سوخت‌گیری در دریای خزر با استفاده از راهکار کاهش قیمت سوخت کشتی که بازگشت سرمایه آن به وسیله درآمد ارزی ناشی از ورود کشتی‌ها در زمان کوتاهی قابل تحقق است.
- یکپارچه‌سازی انبارهای پراکنده کالا، علاوه بر دستیابی به صرفه مقیاس اقتصادی، باعث تسهیل ترانزیت کالا از بندر می‌شود. ■

تجارتی رو به گسترش

بررسی اثرات زیست محیطی ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس

حمیده سادات هاشمی

خشک کردن دریا در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان از سوی کشورهای عربی پدیده‌ای است که امروزه بر محیط زیست دریاهای جنوب سایه انداخته و هر روز با پیشرفت برنامه‌های جدیدی روبه‌رو است.

خشک کردن دریا و ساخت جزایر مصنوعی بی‌شک اثراتی گسترده در آب‌های منطقه دارد، این کشورها که با اجرای برنامه‌های توسعه‌ای خود به دنبال منافع اقتصادی و رشد صنعت گردشگری هستند، شاید هرگز اثرات بلندمدت و کوتاه‌مدت زیست محیطی، تجاوز به سواحل دریاها را بررسی نکرده‌اند و به این ترتیب جمهوری اسلامی ایران نیز از این تبعات مصون نیست.

در این میان شاید بهترین مرجع برای جلوگیری از پیشرفت چنین پروژه‌هایی برنامه محیط زیست دریای عمان و خلیج فارس "راپمی" باشد که باید از حقوق محیط زیست این منطقه حفاظت کند و به عنوان یک مرجع حقوقی حامی منافع همه کشورها باشد.

بررسی‌ها نشان داده است که امارات متحده عربی در سال‌های اخیر به عنوان کشور پیشرو اقدام به ساخت جزایر مصنوعی در بخش جنوبی خلیج فارس کرده است.

ساخت این جزایر مشابه هر سازه دریایی تأثیرات خاصی بر روی حوضه رسوب گذاری از لحاظ ته‌نشست‌ها و فرسایش‌های غیرعادی خواهد گذاشت.

مهندس امید صدیقی مدیرکل دفتر اکوبیولوژی دریایی معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست می‌گوید: خشک کردن دریا می‌تواند خسارت‌های بسیار زیادی به محیط زیست وارد کند از این‌رو معاونت محیط زیست دریایی در این راستا اقدام به بررسی خسارت‌های زیست محیطی خشک کردن دریا در خلیج فارس کرده است.

وی با اشاره به اینکه این پروژه وضعیت خلیج فارس را از ۱۵ سال قبل تاکنون در سه مقطع زمانی بررسی می‌کند، افزود: اجرای این طرح با کمک تصاویر ماهواره‌ای آغاز شده است و در مرحله بعدی عملیات میدانی پروژه اجرا می‌شود.

مدیرکل دفتر اکوبیولوژی دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از ایجاد جزایر نخل و پروژه‌های استحصال زمین از دریا به عنوان مهم‌ترین عوامل وارد شدن خسارت به خلیج فارس یاد کرده و تأکید می‌کند: این طرح در کل منطقه خلیج فارس و کشورهای ساحلی انجام می‌شود تا میزان خسارات وارده به محیط زیست این دریا مشخص شود.

وی همچنین از ایجاد مرکز منطقه‌ای تنوع زیستی خلیج فارس و دریای عمان خبر می‌دهد و اظهار می‌دارد: این مرکز که جزء مصوبات اجلاس وزرای برنامه محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان (راپمی) بوده است به زودی در جزیره هرمز ایجاد می‌شود.

از سوی دیگر فرهاد عرب‌ها کارشناس معاونت

محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست در این رابطه می‌گوید: به دنبال ساخت جزایر مصنوعی از سوی کشور امارات، کشورهای دیگر نیز مانند عمان درصدد ساخت جزایر مصنوعی در سواحل خود یعنی در سواحل جنوبی دریای عمان برآمده‌اند که به منظور مستند کردن آشفتگی بر اثر ورود و ساخت این جزایر به این پهنه آبی در سیستم رسوب گذاری خلیج پژوهش‌هایی انجام شده است.

وی ادامه می‌دهد: در سال ۲۰۰۳ میلادی سازه‌های کم عمق و ساحلی امارات (دبی) منحصر به اسکله‌ها و موج شکن‌هایی بود که نیازهای اقتصادی و بازرگانی آن کشور را مرتفع می‌ساخت، اما با گذشت چهار سال پروژه‌هایی در آب‌های کم عمق ساحلی آن اجرا شده است که فراتر از نیازهای یک کشور است و با هدف ایجاد مناطق تفریحی و جذب گردشگر سعی در رشد اقتصادی کشور نموده‌اند که البته در این خصوص موفق نیز نبوده‌اند. اما ساخت این جزایر تأثیرات منفی بر سیستم رسوب گذاری خلیج فارس گذاشته است که این اثرات بر سرتاسر محیط زیست منطقه آشکار است.

این کارشناس با اشاره به این اثرات زیست محیطی، تأکید می‌کند: این تغییرات اثرات زیست محیطی مخربی به اکوسیستم خلیج فارس وارد می‌کند. به دنبال ساخت این جزایر، محدوده رشد مرجان‌های ریف ساز تغییر کرده است، چرا که ساخت سازه‌های دریایی سبب مرگ مرجان‌ها می‌شود و این در



بیشتری از خطوط ساحلی بهره‌مند شوند. وی ادامه می‌دهد: در این صورت به طور قطع مشکلات عمده‌ای در خلیج فارس و دریای عمان ایجاد خواهد شد که سکوت کشوری همچون ایران که مرز دریایی وسیعی در خلیج فارس و دریای عمان را دارا است، منطقی به نظر نمی‌رسد. این کارشناس با اشاره به نقش سازمان منطقه‌ای راپی به عنوان یک مرجع قانونی جهت جلوگیری از اثرات زیست‌محیطی این فعالیت‌ها، می‌گوید: سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط‌زیست دریای عمان و خلیج فارس، راپی باید از طریق ایجاد یک دستورالعمل و یا آیین‌نامه اجرایی واحدی، کشورهای عضو را وادار به رعایت حد و حدودی مشخص جهت اجرای برنامه‌های خود با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی کند. وی در پایان تأکید می‌کند: استفاده از ابزارهایی نظیر فشار دولتمردان و جرایم زیست‌محیطی از جمله ابزارهایی است که می‌توان به منظور حفاظت از این منطقه دریایی از آن‌ها بهره گرفت. ■

پانویس

۱. شبیه‌پریرها: راه باریک خشکی‌مانند

غرب به شرق هستند و سبب تبادل آب و رسوب خلیج فارس و دریای عمان می‌شوند دچار اختلال شوند و در نتیجه آلاینده‌های خلیج فارس به راحتی خارج نشوند.

وی با اشاره به دیگر اثرات ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس و دریای عمان، ادامه می‌دهد: پیشروی سواحل کشور امارات در خلیج فارس سبب می‌شود براساس قوانین حقوق دریا، سهم ایران از خلیج فارس کمتر از مرز کنونی شود.

این کارشناس معاونت محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست می‌گوید: کشورهای دیگر منطقه خلیج فارس و دریای عمان از جمله کشور عمان با الگو گرفتن از امارات درصدد ساخت جزایر مصنوعی برآمده‌اند در همین رابطه در رسانه‌ها نیز اعلام شده است که اکنون امارات در حال ساخت سومین جزیره مصنوعی از سری جزایر موسوم به نخل با ظرفیت اسکان یک میلیون نفر است که معادل تقریبی ۲۵ درصد جمعیت کل این امارات‌نشین است. ساخت این جزایر مشکلات عمده‌ای از جمله آلودگی‌های شدید زیست‌محیطی، به ویژه بر محیط‌زیست بسته خلیج فارس را دربر دارد اما به رغم این مشکلات گویا جاذبه اقتصادی و توریستی ساخت جزایر مصنوعی، اکنون کشورهای دیگر خلیج فارس را نیز به فکر ساخت چنین جزایری انداخته است.

عرب‌ها می‌گوید: کشورهای قطر و عمان نیز درصدد ساخت جزایری این‌گونه برآمدند تا عملاً از مزایای

حالی است ریف‌ها از ارزش زیستی بالایی برخوردار بوده و پناهگاه سایر آبزیان محسوب می‌شوند.

عرب‌ها می‌افزاید: ته‌نشست ذرات رسوبی کربناته در اطراف جزایر مصنوعی در مدت زمانی بسیار کوتاه، یعنی حدود پنج سال که به خوبی از مقایسه تصاویر و کنترل زمینی پیداست، حاکی از آن است که جزایر در حال رشد هستند و در آینده عرض خلیج فارس در این بخش‌ها رو به کاهش خواهد گذاشت.

وی تصریح می‌کند: ساخت جزایر باریک و در امتداد ساحل شبیه‌پریرهای^۱ مناطق کم‌عمق که طبیعت در اثر جریان‌ات موازی ساحلی ایجاد می‌کند، با گذشت زمان سبب رشد آن‌ها می‌شود و در نتیجه در پشت آن‌ها محیط‌های لاغونی ایجاد کرده که به سرعت به محیط خشکی تبدیل می‌شوند.

این کارشناس در بخش محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست، می‌گوید: توسعه جزایر مصنوعی کشور امارات با سرعت زیادی آغاز شده است و اگر برنامه‌های آینده آن‌ها را در نظر بگیریم تا ۱۰ سال آینده تمامی نوار کم‌عمق ساحلی با جزایر مصنوعی تبدیل به محیط تقریباً خشکی می‌شود و در نتیجه بخش‌های دورتر از ساحل نیز کم‌عمق شده و مورفولوژی خلیج فارس تغییر می‌کند.

عرب‌ها تأکید می‌کند: این امر سبب می‌شود جریان‌های دریایی کنونی در خلاف جهت عقربه‌های ساعت در خلیج فارس که از سمت

گذری بر رویدادهای دنیای آب

گسترش پدیده کشند قرمز در سواحل جنوبی ایران

حمیده سادات هاشمی

سیاره آبی، نامی است که برخی کارشناسان به این کره خاکی لقب می‌دهند؛ چرا که وسعت دریاها و اقیانوس‌ها و همچنین پهنه‌های آبی حیات این کره خاکی را تحت تأثیر قرار داده است و حوادث دنیای آب‌ها همواره مورد توجه کارشناسان و علاقه‌مندان به محیط‌زیست بوده است.

گسترش پدیده کشند قرمز که این روزها محیط‌زیست سواحل جنوبی کشور را درگیر کرده است متأسفانه در برخی نقاط تشدید شده و بررسی‌ها نشان می‌دهد، افزایش دما، مواد مغذی، شوری و کدورت آب از جمله عوامل اصلی تشدید پدیده کشند قرمز بوده است.





براساس گزارشات مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، بررسی تصاویر ماهواره‌ای حاکی از افزایش کثرت قرمز در اطراف قشم و بندرعباس نسبت به گذشته است که البته میزان این پدیده نسبت به روزهای اوج آن در سال گذشته به مراتب کمتر است. این در حالی است که در سال گذشته بوی حاصل از مرگ ماهیان به علت پدیده کثرت قرمز مردم را آزار می‌داد اما خوشبختانه امسال چنین موردی گزارش نشده و تنها یک مورد تلفات بچه‌ماهی‌ها در اثر فرار احتمالی آنها از کثرت قرمز به سمت یکی از سواحل بندرعباس و گرفتار شدن در این پدیده با گسترش آن به سمت ساحل در ماه گذشته مشاهده شده است.

به گفته مسئولان سازمان شیلات، رس‌پاشی بر روی این پدیده به طور مرتب انجام می‌شود و کارشناسان در حال بررسی دیگر روش‌های مقابله با آن هستند.

به گفته محققان مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، فیتوپلانکتون *Cochlodinium* دارای سم عصبی (نوروتوکسین) است، این فیتوپلانکتون از گروه جلبک‌های زیان‌آور (HAB) بوده زیرا در غلظت بالا سبب مصرف زیاد اکسیژن محلول در آب شده و در نتیجه مرگ و میر ماهیان را سبب می‌شود. غلظت زیاد این فیتوپلانکتون‌ها همچنین بر رشد و بقای برخی از ژئوپلانکتون‌ها مثل لارو دوکفه‌ای‌ها تأثیر می‌گذارد.

همچنین در پی هشدار مرکز ملی اقیانوس‌شناسی در خصوص شکوفایی عروس‌های دریایی در سواحل جنوب کشور، معاون محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست گفت: عروس‌های دریایی خطری برای ما محسوب نمی‌شوند.

دکتر نبوی با اشاره به اینکه عروس دریایی (Jellyfish) گونه‌ای بی‌مهره است که مانند خیلی از موجودات دیگر در فصلی از سال جمعیت آن افزایش پیدا می‌کند، گفت: این گونه در صورت تماس با بدن می‌تواند موجب سوزش شود.

همچنین این گونه از عروس دریایی اگر به آب‌های ساحلی بیاید ممکن است بر روی آب‌شیرین‌کن‌ها تأثیر گذاشته و موجب مسدود شدن ورودی‌های آب آن‌ها شود، سالانه جمعیت زیادی از آن‌ها از طریق تنگه هرمز وارد منطقه خلیج فارس می‌شوند، اما مشکلی مانند بلوم جلبکی ایجاد نمی‌کنند.

از سوی دیگر به تازگی پیگیری وضعیت آلودگی آب دریای خزر از سوی نمایندگان مجلس شورای اسلامی مورد تأکید قرار گرفته است.

گزارش‌ها نشان می‌دهد که در اکثر مناطق فاضلاب‌های خانگی و انسانی شهرهای شمالی بدون این که تصفیه شود وارد رودخانه و دریاها می‌شود. از



محسنی بندپی تأکید کرد: موضوع آلودگی آب دریا بسیار حائز اهمیت است، بنابراین با حساسیت آن را در کمیسیون مطرح و پیگیری خواهیم کرد. همچنین مرکز ملی اقیانوس‌شناسی طی تحقیقات میدانی گروه پژوهشی این مرکز از وجود عنکبوت جزر و مدی در اطراف جزیره «هرمز» خبر داد.

براساس این گزارش، یک عنکبوت دریایی به اندازه تقریبی شش، هفت میلی‌متر در زیر تخته سنگی واقع در منطقه جزر و مدی مشاهده شده که توسط تارهای سفید رنگ به تخته سنگ متصل شده بود.

به گفته کارشناسان، پیش از این تصور می‌شد که این عنکبوت از سخت‌پوستان خشکی‌زی بوده و تنها جهت تغذیه به منطقه جزر و مدی رفت‌وآمد

سوی دیگر ظرفیت خودپالایی رودخانه‌ها و دریاها پاسخگو نیست، بنابراین مواد میکروبی، شیمیایی و آلی و آلودگی افزایش می‌یابد.

به گفته نایب رئیس کمیسیون بهداشت و درمان مجلس شورای اسلامی، رقیق‌سازی یکی از راه‌های مقابله با آلودگی است که سبب می‌شود میکروارگانیسم‌ها قدرت رشد نداشته باشند و از بین بروند.

به گفته وی، قانون‌گذار در برنامه چهارم، شبکه جمع‌آوری و دفع فاضلاب‌های خانگی استان‌های شمالی (گیلان، مازندران و گلستان) را جزء اولویت قرار داده و تمهیداتی را جهت کاهش آلودگی اندیشیده بود اما به نظر نمی‌رسد به دلیل وضعیتی که آب دریا دارد، آلودگی میکروبی برطرف شود.



را از خطر نابودی حفظ کنیم، باید سریع کاری انجام دهیم.

کارشناسان معتقدند، بهترین روش برای حفاظت از حیات صخره‌های مرجانی تغییر در روش‌های سنتی معمول در ماهیگیری و جلوگیری از خشک کردن دریاست؛ چرا که تورهای ماهیگیری باعث از میان رفتن صخره‌های مرجانی شده و توسعه سواحل هم باعث ورود آلاینده‌ها به داخل آب و در نهایت نابودی مرجان‌ها می‌شود.

این گزارش که به ارزیابی ترمیم‌پذیری صخره‌های مرجانی، ارزیابی سریع پروتکل برای ترمیم حیات و صخره‌های مرجانی، توجه و تمرکز بر اسیددیده صخره‌ها و فشار جریان‌های آب گرم معروف است، نشان می‌دهد که میزان تخریب صخره‌های مرجانی تنها به سرعت تغییرات جوی بستگی ندارد، بلکه به میزان تحمل این صخره‌های مرجانی در مقابل تغییرات جوی نیز بستگی دارد.

رئیس برنامه جهانی آریان اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت گفت: تحقیق بر روی ارزیابی ساختمان شکلی صخره‌های مرجانی نشان می‌دهد که این صخره‌ها چگونه قادرند خود را به هنگام تخریب، ترمیم و بازسازی کنند. صخره‌های مرجانی از قدیمی‌ترین موجودات حاضر در اکوسیستم جهان هستند و محققان نباید اجازه دهند که تغییرات جوی باعث نابودی این موجودات آبی شوند. به همین دلیل، باید دانش خود را در مورد چگونگی ترمیم و بازسازی صخره‌های مرجانی آن‌قدر افزایش دهیم تا هم به نجات حیات بشری و هم حیات‌جانداران آبی کمک کنیم. ■

اقیانوس‌ها، همان دریا‌های بزرگ با پهنه وسیع و عمیق هستند که بیش از نیمی از وسعت این کره خاکی را در بر گرفته‌اند، به طوری که ۲/۳ پهنه این زمین را آب اقیانوس‌ها و دریاها دربردارد؛ از این رو باید از حیات این آب‌های گسترده و عمیق حفاظت کرد.

اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت در تلاش است که با اتخاذ تدابیری از خطراتی که این پهنه‌های عظیم و وسیع را تهدید می‌کند، جلوگیری به عمل آورده و با آن‌ها مقابله کند.

همچنین اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت (IUCN) در گزارشی اعلام کرد که تمام تلاش خود را به کار می‌گیرد تا از نابود شدن صخره‌های مرجانی ناشی از بروز تغییرات جوی بکاهد.

در گزارش اخیر اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت آمده است که حیات صخره‌های مرجانی به شدت در معرض خطر است و به همین دلیل، دولت‌ها باید راه حلی برای مقابله با نابودی مرجان‌ها در نظر بگیرند. از طرفی، بروز تغییرات ناخوشایند جوی نیز از عوامل اصلی از میان رفتن صخره‌های مرجانی به شمار می‌رود که باید برای آن چاره‌ای اندیشید.

یکی از کارشناسان حیات مرجان‌ها در اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت گفت: ما پیش از این می‌دانستیم که تغییرات جوی صخره‌های مرجانی را نابود می‌کند، چرا که افزایش دمای آب باعث بالا رفتن میزان اسیددیده آب شده و بر رشد صخره‌های مرجانی اثر منفی می‌گذارد. به همین دلیل می‌دانستیم اگر می‌خواهیم این جانداران زیبا

می‌کند اما پس از بررسی بیشتر مشخص شد که این جانور در منطقه جزر و مدی زیست کرده و نام عامی آن «عنکبوت آرواره دراز جزر و مدی» است و از تارهای خود برای اتکا به صخره و برای به تله انداختن طعمه (سخت‌پوستان کوچک) در آن منطقه استفاده می‌کند.

کارشناسان معتقدند، ظاهراً این جانور به دلیل شباهت خود با گونه‌های خشکی‌زی و به دلیل فراوانی به طور نسبی کم و پراکنش پنهان آن در زیر صخره‌های جزر و مدی از دید پژوهشگران پنهان باقی مانده است، به نحوی که تاکنون گزارشی در مورد آن در خلیج فارس درج نشده است.

از سوی دیگر براساس اعلام اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت تنها یک درصد از اقیانوس‌ها تحت حفاظت هستند!

این در حالی است که متخصصان این اتحادیه جهانی تأکید می‌کنند که علاوه بر تهدیدات گذشته به دلیل گسترش پدیده تغییرات آب و هوایی لزوم حفاظت از این مناطق تشدید می‌شود و برای این منظور باید از تأثیرات ناخوشایند تغییرات جوی بر اقیانوس‌ها کاست، چرا که افزایش سطح و اسیددیده آب اقیانوس‌ها و افزایش دمای آن‌ها، همگی بر حیات اقیانوسی اثر می‌گذارند.

اخیراً طی تحقیقات دانشمندان اقیانوس‌شناس مشخص شد که کمتر از یک درصد از اقیانوس‌های جهان تحت حفاظت قرار دارند و همین یک درصد هم در نزدیکی سواحل واقع شده‌اند؛ به این معنی که مناطق اقیانوسی نزدیک به سواحل تنها تحت پوشش حفاظتی قرار دارند.

عملیات جستجو و نجات دریایی در آب‌های ملی در سال ۸۷

کاهش سوانح، افزایش ایمنی

اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی
اداره تجسس و نجات و حفاظت محیط‌زیست دریایی سازمان بنادر و دریانوردی



الزامات بین‌المللی جستجو و نجات SAR سال ۱۹۷۹ میلادی در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به تصویب رسید و مفاد آن در سال ۱۹۸۵ میلادی لازم به اجرا شد. موضوع این الزامات ایجاد یک سیستم هماهنگ بین‌المللی در زمینه جستجو و شیوه‌های نجات اشخاص سانحه دیده در دریا است. این الزامات، سازماندهی مراکز هماهنگی نجات دریایی و مراحل هماهنگی در ساحل و همچنین روش‌های همکاری چند کشور همسایه را برای انجام عملیات جستجو و نجات در یک منطقه مشترک پیش‌بینی کرده است. به علاوه الزامات یاد شده، مقدماتی را در رابطه با ایجاد آمادگی، طراحی نقشه‌ها و تعیین منطقه‌های عملیاتی، تأسیس مراکز هماهنگی اصلی و فرعی نجات دریایی و همچنین در

خدمات جستجو و نجات دریایی عبارت است از مجموعه اقدام‌هایی که منجر به کنترل و نظارت بر وضعیت اضطرار، برقراری ارتباط، انجام هماهنگی‌های لازم در خصوص جستجو و نجات افراد از جمله ارائه توصیه‌ها و خدمات فوریت‌های پزشکی یا نقل و انتقال افراد سانحه دیده با بهره‌گیری از امکانات و تجهیزات خصوصی و دولتی از جمله کشتی‌ها، هواپیماها و بالگردها و سایر تجهیزات مورد نیاز و انجام اقدامات ضروری به منظور جلوگیری و کاهش سوانح دریایی می‌شود.



صورت بروز سانحه طراحی روش‌های عملیات مؤثر را به طور کامل مورد پیش‌بینی قرار داده است. با توجه به تأثیر غیرقابل انکار استفاده از مقررات متناسب با شرایط حاکم بر تردد وسایل نقلیه آبی در کاهش خطرات ناشی از آن و با توجه به این که پیوستن به الزامات گفته شده و اجرای مفاد آن موجب اطمینان خاطر هر چه بیشتر دریانوردان و مسافران در دریا بوده است و همچنین ایمنی دریانوردی را افزایش خواهد داد، دولت جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۳ ه.ش به این الزامات پیوست. با نگرش به موقعیت جمهوری اسلامی ایران و دارا بودن مرزهای طولانی آبی و ساحلی کشور و با وجود همه کوشش‌هایی که به منظور کاهش سوانح دریایی از طریق بهبود کیفیت ایمنی کشتی و بالا رفتن سطح آموزشی خدمه صورت می‌گیرد؛ صنعت کشتیرانی در هر سال با حوادث گوناگونی روبه‌رو است که در برخی موارد منجر به تلفات انسانی نیز می‌شود. تجربه نشانگر آن است که در موارد متعدد حضور نیروهای آموزش دیده و برخورداری از تجهیزات مناسب و آماده برای عملیات جستجو و نجات، همچنین پشتیبانی کافی از عملیات توانسته است به سرعت، میزان زیان‌های انسانی این گونه سوانح را کاهش دهد.

اقدام‌های سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه ارتقاء سطح همکاری‌های ملی و منطقه‌ای
- بازنگری طرح ملی جستجو و نجات دریایی ایران

با مشارکت و حضور کلیه سازمان‌های ذی‌ربط.
- برگزاری همایش و مانور ملی جستجو و نجات دریایی با همکاری کشورهای حاشیه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر.
- اشاعه فرهنگ جستجو و نجات دریایی در مناطق جنوب دریای خزر و شمال خلیج فارس و دریای عمان.
- تهیه طرح‌های استانی جستجو و نجات و تصویب آن در جلسات استانداری‌ها که موجب مشارکت جمعی سازمان‌ها و نهادهای ذی‌ربط استانی خواهد شد.
- تشکیل کمیته هماهنگی استانی جستجو و نجات، که اثرات مثبت آن در خلال عملیات‌های واقعی SAR و مانورها، متبلور می‌شود.
- تهیه و تدوین توافقتنامه جستجو و نجات دریایی با کشور ترکمنستان.
- تهیه و تدوین توافقتنامه همکاری جستجو و نجات دریایی با وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.
- تجهیز مراکز هماهنگی نجات دریایی به ۳ فروند بالگرد مخصوص جستجو و نجات دریایی در سال ۸۵ (متأسفانه با وجود اینکه بالگردها ساخته شده و با پرچم ایران در کشور فرانسه مستقر هستند، بخش جستجو و نجات دریایی به دلایل سیاسی از ارائه خدمات این بالگردها محروم است).
- تهیه و تدوین توافقتنامه همکاری و جستجو و نجات دریایی با سازمان هواپیمایی کشوری، سازمان شیلات،

شرکت نفت فلات قاره، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و وزارت تعاون.
با توجه به تدابیر به کار گرفته شده، آمار و عملکرد سوانح دریایی در سال گذشته (۸۷) به شرح زیر است: خاطرنشان می‌شود تعداد کل سوانح شناورها (ایرانی و خارجی) در سال ۱۳۸۷ به ۸۸ سانحه می‌رسد که براساس مقایسه آن در زمان مشابه سال گذشته ۵ درصد کاهش داشته است. تعداد کل سوانح شناورهای ایرانی در سال ۱۳۸۷، تعداد ۸۲ سانحه می‌باشد که نسبت به زمان مشابه آن در سال گذشته ۳ درصد کاهش داشته است. تعداد خدمات پزشکی در سال ۱۳۸۷، تعداد ۱۱۹ نفر بوده که نسبت به زمان مشابه آن در سال گذشته، ۱۰ درصد افزایش یافته است. تعداد افراد نجات یافته در سال ۱۳۸۷ تعداد ۶۵۶ نفر بوده که با همکاری و هماهنگی مراکز هماهنگی نجات دریایی انجام گرفته است. در ضمن براساس تجزیه و تحلیل انجام شده ۹۰ درصد از کل سوانح مربوط به شناورهای سنتی و ۶۶ درصد از کل سوانح مربوط به موتورلنچ‌ها است.

علل اصلی وقوع سوانح شناورها براساس بررسی‌های اولیه

- ضعف سازه‌ای، طول عمر بالای شناورها، عدم اجرای تعمیر و نگهداری مناسب.
- عدم استحکام و مقاومت کافی در مقابل فشار آب توسط سازه.

بنادر واحد SAR	تجهیزات مراکز جستجو و نجات دریایی														
	خوزستان		بوشهر				هرمزگان				سیستان و بلوچستان		گیلان		
شناورهای ساخت ارلن باخر	اروندکنار	بندر امام	خارک	بوشهر	دیر	عسلویه نخل تقی	لاوان	ابوموسی	کیش	لنگه	قشم و بندرعباس	جاسک	چابهار	انزلی	نوشهر
	ناچی ۴		ناچی ۲							ناچی ۳			ناچی ۵	ناچی ۶	امیرآباد
	ناچی ۴		ناچی ۲							ناچی ۳			ناچی ۵	ناچی ۶	امیرآباد
شناورهای ساخت بوت	*	ناچی ۷		ناچی ۹	ناچی ۸	*	ناچی ۱۵	ناچی ۱۲	ناچی ۱۰		ناچی ۱۱	ناچی ۱۶	ناچی ۱۴		

* در آینده نزدیک مستقر خواهد شد.



آن شرکت (MSC/ Circ.۱۰۷۹).
- پیگیری برای نصب ۱۶ پست اسکله شناور در شناورهای ناجی.

برنامه‌های آینده سازمان بنادر و دریانوردی
سه بخش را شامل می‌شود که به طور اختصار در ذیل می‌آید:

برنامه‌های کوتاه‌مدت

- اشاعه فرهنگ جستجو و نجات دریایی.
- برگزاری همایش با حضور دستگاه‌های ذی‌ربط.
- هدیه و اعطای لوح تقدیر به افراد شرکت‌کننده در عملیات SAR.
- تهیه و تدوین طرح اورژانس دریایی با همکاری وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.
- تهیه و تدوین طرح مشترک برای ارائه خدمات SAR برای کشتی‌های مسافربری.
- تجزیه و تحلیل آمار سوانح دریایی، علت بروز سانحه و شناسایی مناطق پرخطر.
- تأمین نیروی متخصص مورد نیاز.
- تجهیز مراکز هماهنگی نجات دریایی به AIS و LRIT.
- آموزش کارکنان SAR.

برنامه‌های میان‌مدت

- بالا بردن سطح ساختار تشکیلاتی برای MRCC.
- تجهیز مراکز فرعی جستجو و نجات دریایی به قایق SAR.
- برگزاری رزمایش مشترک SAR با کشورهای منطقه.
- ایجاد بانک اطلاعاتی SAR.
- تهیه و تدوین توافقنامه با بیمارستان‌های استان‌های ساحلی.
- تشکیل انجمن حمایت از افراد و بازماندگان.
- ایجاد شبکه مناسب مخابرات دریایی با همکاری اداره کل امور دریایی در کلیه آب‌های تحت‌نظر.
- حاکمیت و نظارت جمهوری اسلامی ایران.
- تجهیز مراکز هماهنگی نجات دریایی به MF-DSC.

- کوچک بودن سازه و مغایر بودن شرایط زندگی خدمه با استانداردهای IMO و ILO.
- پایین بودن سطح دانش دریانوردی خدمه.
- کمبود تجهیزات ایمنی مناسب (لایف‌رافت، AIS SART، VHF و...).
- عدم توجه به هشدارهای هواشناسی.
- بارگیری نامناسب.
- رعایت نکردن قوانین راه.
- رعایت نکردن نکات ایمنی به خصوص عدم توجه به هشدارهای ایمنی دریانوردی.
- اطلاعات ناکافی از شرایط محیطی.
- نداشتن نقشه‌ها و تجهیزات الکترونیکی دریایی.
- نداشتن سوخت کافی.
- نقص فنی موتور اصلی و فرعی.
- عدم بازدیدهای به موقع کلاس مربوطه.

اقدام‌های به عمل آمده از نظر تجهیزات و اجرای الزامات SAR

- تجهیز مراکز هماهنگی نجات دریایی (MRCC) به ۱۵ فروند شناور مدرن جستجو و نجات دریایی.
- گسترش، توسعه و به‌روز رسانی آمار و پایگاه اطلاع‌رسانی در خصوص جستجو و نجات دریایی.
- تهیه موافقت‌نامه‌های همکاری جستجو و نجات دریایی با سازمان‌های ملی و منطقه‌ای.
- اصلاح، به‌روز رسانی و اجرای طرح‌های جستجو و نجات دریایی.
- آموزش کارکنان و بهبود ساختار تشکیلاتی جستجو و نجات دریایی.
- اشاعه فرهنگ جستجو و نجات دریایی از طریق برگزاری همایش، تهیه دفترچه اطلاع‌رسانی در استان‌های ساحلی کشور.
- برگزاری همایش و رزمایش ملی جستجو و نجات دریایی در استان‌های ساحلی شمال و جنوب کشور.
- بالا بردن سطح همکاری‌های منطقه‌ای جستجو و نجات دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر.
- بازنگری طرح همکاری خدمات جستجو و نجات دریایی بین مراکز هماهنگی نجات، شرکت کشتیرانی والفجر و کشتی‌های مسافری متعلق به

- تجهیز مراکز هماهنگی نجات دریایی به VHF, HF باند هوایی.
- تجهیز مراکز هماهنگی نجات دریایی به INMARSAT FLEET F77.
- تهیه و تدوین توافقنامه SAR با دستگاه‌های ذی‌ربط.

برنامه‌های بلندمدت

- تهیه و تدوین توافقنامه با کشورهای منطقه.
- آموزش دانش‌آموزان و سازمان‌های غیردولتی شهرهای ساحلی به خدمات SAR.
- بالا بردن سطح استاندارد شناورها و سرنشینان آن‌ها.
- برگزاری کمیته ملی هماهنگی جستجو و نجات کشور.
- تجهیز مراکز چابهار، عباس، بوشهر، انزلی، نوشهر، امیرآباد و کیش به بالگرد SAR.
- تجهیز مراکز چابهار، عباس، بوشهر و نوشهر به هواپیمای جستجو.
- برگزاری دوره‌های آموزش داخلی و خارج از کشور برای کارکنان SAR. ■



همایش ملی توسعه دانایی محور در بندر بوشهر

بنادر الکترونیک گامی بسوی توسعه دانایی محور

اشاره

بنادر نسل سوم، چشم‌انداز بیست ساله

مهندس علیرضا ساطعی معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی، در اولین روز از همایش، ایجاد بنادر الکترونیک را گامی مهم به سوی توسعه دانایی محور در منطقه استراتژیک خلیج فارس عنوان کرد. وی با اشاره به بحث حمل‌ونقل کانتینری در منطقه خلیج فارس اظهار کرد: از پنج شرکت اپراتور برتر کانتینری جهان، ۴ شرکت در منطقه خلیج فارس حضور دارند و این نشان می‌دهد اگر بخواهیم در منطقه عرصه‌ای برای رقابت قائل باشیم، آن عرصه، حمل‌ونقل کانتینری است. معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی خاطرنشان کرد: برای تحقق چشم‌انداز بیست ساله، با توجه به وضعیت رقابتی منطقه‌ای لازم است در کوتاه‌ترین زمان، به سطح سوم بلوغ عملیاتی در سامانه‌های جامعه بندری برسیم.

وی یکپارچگی سامانه‌های عملیات بندری با سامانه‌های موجود در عوامل حمل ریلی، جاده‌ای، دریایی، گمرک، بیمه، بانک و سایر ارگان‌های مرتبط را در رسیدن به رویکرد تک‌پنجره‌ای و در نتیجه تسهیل تجارت مؤثر خواند و افزود: با توجه به هزینه‌های بالای تجارت سنتی، استفاده از تجارت الکترونیک جهت تسهیل امور و کاهش هزینه‌ها امری ضروری است.

مهندس ساطعی با اشاره به تجربیات جهانی در این زمینه یادآور شد: در دنیا سی سامانه تک‌پنجره‌ای به صورت فعال مشغول به کار هستند که بهای خدمات، مدل اجرا و الزام به استفاده از تسهیلات توسط مشتریان در کشورهای مختلف بسته به نوع قوانین آنها متفاوت است.

وی رهبری قدرتمند، همکاری و تعهد کلیه عوامل، سهولت استفاده از سامانه، سرمایه‌گذاری در فناوری پیشرفته، رویکرد منعطف و فزاینده و راهکار فنی مطمئن و شفاف را از ویژگی‌های منحصر به فرد سامانه تک‌پنجره‌ای خواند و اضافه کرد: البته در مسیر رسیدن به این سامانه دشواری‌هایی همچون مدرن نمودن فناوری، تغییر رویه‌های جاافتاده دولتی و ایجاد همکاری و تعهد در عوامل مختلف دولتی وجود دارد که باید برای این مشکلات دریانوردی نیز چاره‌جویی شود.

در دنیای امروز تداوم و تکیه صرف بر بهره‌برداری از منابع طبیعی به روش سنتی و غافل ماندن از الزامات و ابزارهای توسعه دانایی محور، به طور قطع عقب‌ماندگی کشور را در بر خواهد داشت. از این رو سومین همایش ملی توسعه دانایی محور با تأکید بر توسعه متوازن و پایدار و در راستای بسترسازی و تقویت مؤلفه‌های اقتصاد دانایی محور و همچنین با تمرکز بر تجارت الکترونیک در منطقه خلیج فارس، اردیبهشت ماه سال جاری در بوشهر برگزار شد.

در این همایش ملی که با حضور اساتیدی از سراسر کشور برگزار شد، مسئولین، کارشناسان، استادان، دانشجویان، تجار و بازرگانان از بوشهر و دیگر استان‌های کشور در طی دو روز برگزاری این همایش با آخرین دستاوردهای تجارت الکترونیک و اقدامات سازمان‌ها و بخش‌های دولتی و خصوصی در این زمینه آشنا شدند.

در سطح بنادر کشور شاهد ظهور بنادر الکترونیک در آینده نزدیک باشیم.

مهندس رضا جمهوری، معاون طرح و برنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران نیز در این همایش با اشاره به ضرورت تجارت الکترونیک، ایجاد فضایی امن برای تجار و بازرگانان برای فعالیت در این زمینه را خواستار شد.

وی با ارائه تعریف WTO از تجارت الکترونیک بر ضرورت ایجاد سیستم پنجره واحد تأکید کرد و گفت: تجارت الکترونیک باعث از بین رفتن واسطه‌ها و کوتاه شدن فاصله‌ها می‌شود.

معاون گمرک جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه کاهش هزینه‌های ترخیص، باعث اصلاح الگوی مصرف خواهد شد، اضافه کرد: استعداد ایران در این زمینه می‌تواند کشورهای منطقه را نیز با ما همسو نماید.

مهندس جمهوری با تشریح پروژه‌های گمرک در خصوص طرح تحول نظام گمرکی و الزامات قانونی جهت تحقق گمرک الکترونیک، عزم گمرک جمهوری اسلامی را برای تحقق این امر جدی خواند و اضافه کرد: در تلاشیم تا براساس کنوانسیون کیوتو و توصیه‌های سازمان جهانی تجارت گام‌های مؤثری در راستای رسیدن به گمرک الکترونیک برداریم. وی در پایان با اشاره به چالش‌های گمرک در زمینه تجارت الکترونیک، تصریح کرد: گمرک چاره‌ای جز روی آوردن به تحول و اصلاح امور گمرکی ندارد.

برگزاری نمایشگاه تجارت الکترونیک در حاشیه همایش

اولین نمایشگاه تجارت الکترونیک که در حاشیه سومین همایش توسعه دانایی محور برگزار شد، با حضور پررنگ سازمان بنادر و دریانوردی و اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر همراه بود.

در این نمایشگاه که با حضور سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی و خصوصی برگزار شد، شرکت‌کنندگان آخرین دستاوردهای خود را در زمینه IT و تجارت الکترونیک در معرض دید علاقه‌مندان قرار دادند.

گفتنی است، سیستم‌های مدیریت عملیات کالای متفرقه (GCOMS)، هوشمند تجاری (BI)، جامع دریایی، (IMAS)، ارتباط با مخاطبان (CRM)، مکاتبات اداری، سیستم اطلاعات جغرافیایی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM) و پورتال‌های سازمان بنادر و دریانوردی و اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر به عنوان دستاوردهای سازمان در حوزه تجارت الکترونیک به نمایش درآمد که با استقبال گسترده عموم مواجه شد. ■



وی ردیایی کالا، رزرواسیون اسکله براساس ETA، صدور صورتحساب کشتی براساس خدمات ارائه شده، ارسال و دریافت مانیفست، انتقال الکترونیکی صورتحساب به نمایندگی‌ها، صدور و ارسال الکترونیکی قبض انبار، تبادل داده‌ها برای صدور پروانه سبز گمرکی و صدور و ارسال الکترونیکی بیجک را از خدمات این سامانه خواند و گفت: سامانه GCOMS که از خرداد ۸۷ در بوشهر راه‌اندازی شده مخصوص کالاهای عمومی بوده و تاکنون ماژول‌های مختلفی از جمله Hand held، Gcoms gateway، EDI express آن اضافه شده که تأثیر بسیار زیادی در کاهش تردد به بندر داشته است.

راستاد همچنین با اشاره به تخصیص اتوماسیون اداری به شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی و شرکت‌های تدارکاتی فعال در بندر خاطر نشان کرد: با انجام این امر که سال گذشته صورت گرفت، رفت‌وآمدهای غیرضروری نمایندگان شرکت‌ها به بندر به نحو چشمگیری کاهش یافته و باعث صرفه‌جویی قابل ملاحظه‌ای در زمان و استفاده از نیروی انسانی شده است.

وی در انتها با اشاره به کار آزمایشی سیستم جامع دریایی در بندر بوشهر از خرداد امسال، شناسایی و مکانیزاسیون فعالیت‌های مجموعه دریایی کشور شامل عملیات ورود و خروج و کنترل و بازرسی در همه زمینه‌ها و ثبت و صدور و کنترل کلیه فعالیت‌های مربوط به کشتی، دریا و دریانوردان را از مزایای این سیستم خواند و اظهار امیدواری کرد با گسترش سامانه‌های الکترونیکی

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: "با توجه به اهتمام سازمان به مبحث تجارت الکترونیک، اقداماتی همچون مقررات‌زدایی، ساده‌سازی و هماهنگ‌سازی رویه‌های تجارت خارجی در دستور کار قرار دارد. ساطعی با اشاره به سرمایه‌گذاری ۴۰ میلیارد ریالی سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه IT یادآور شد: تهیه و تصویب طرح جامع فاوا، مکانیزه نمودن عملیات بندر و تشکیل لابراتوار PCS از اقدامات سازمان بندر و دریانوردی برای توسعه تجارت الکترونیک بوده است.

وی سیستم مدیریت عملیات کالای متفرقه (GCOMS)، سیستم جامع دریایی، سیستم هوشمند تجاری (BI)، سیستم جامع مالی و سیستم جامع اداری را از دستاوردهای سازمان در زمینه گسترش IT خواند و در پایان اظهار امیدواری کرد با تقویت زیرساخت‌های مخابراتی شاهد گسترش روزافزون تجارت الکترونیک در سطح کشور باشیم.

محمد راستاد مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر نیز در این همایش با اشاره به اقدامات سازمان بندر و دریانوردی در زمینه IT، از راه‌اندازی سیستم GCOMS در بندر بوشهر به عنوان یکی از دستاوردهای بزرگ در زمینه تجارت الکترونیک یاد کرد و افزود: در این سامانه پیش‌بینی لازم برای ارتباط با کشتی، نمایندگان خطوط کشتیرانی، صاحبان کالا و ترخیص‌کاران و تبادل اسناد الکترونیک و اطلاعات از طریق شبکه‌های رایانه‌ای انجام شده است.

در حاشیه برگزاری سومین همایش جامعه دریایی و بندری بوشهر

پیشگام در جلب مشارکت جامعه دریایی و بندری



در ابتدای این مراسم، محمد راستاد مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، ضمن خیرمقدم به حضار و شرکت کنندگان در همایش با اشاره به پیشینه تاریخی استان بوشهر در امر تجارت دریایی اظهار داشت: استان بوشهر نخستین استان ساحلی است که این همایش در آن برگزار می شود و دلیل توجه به جامعه دریایی و بندری نیز ریشه در سابقه بندر بوشهر در تجارت و حمل و نقل دریایی دارد.

راستاد خاطرنشان کرد: گرچه شکل گیری این سازمان مردم نهاد برای اولین بار در کشور و با همت بخش مهمی از فعالان دریایی و بندری بوشهر محقق شده و همین موضوع دستاورد مهم و قابل تقدیری برای استان محسوب می شود، اما جامعه آن چنان که انتظار می رفت تاکنون نتوانسته خود را معرفی کرده و در بین اعضاء به صورت فراگیر نفوذ کند.

وی با اشاره به اینکه این جامعه مربوط به کل استان است و نباید فعالیتش تنها

سومین همایش جامعه دریایی و بندری بوشهر با شعار "بندر بوشهر، پیشگام در جلب مشارکت جامعه دریایی و بندری" اردیبهشت ماه سال جاری با حضور مسئولین استانی، مدیران ارگان های دریایی، تجار، بازرگانان، مسئولان و نمایندگان شرکت های کشتیرانی، خدماتی، حمل و نقل زمینی، تخلیه و بارگیری و اعضای جامعه دریایی و بندری، در تالار مجتمع فرهنگی و هنری بوشهر برگزار شد.

به بوشهر محدود شود، اظهار امیدواری کرد با پشتکار و جدیت مدیرعامل و اعضای هیئت مدیره جامعه دریایی و بندری امیدواریم امسال گام‌های بلندتری در راستای تحکیم ساختار و عضوگیری برداشته شود و فعالان دریایی و بندری سایر بنادر تجاری استان هم در زیر چتر این جامعه قرار گیرند.

وی با اشاره به اینکه سال گذشته سال خوبی برای بنادر استان بوشهر بوده گفت: علی‌رغم اینکه رکورد اقتصادی تأثیراتی در بنادر داشت ولی بوشهر با ۳/۵ میلیون تن تخلیه و بارگیری آمار مطلوبی از خود به جا گذاشت.

وی ادامه داد: در همین ارتباط ۸۵ هزار TEU کانتینر نیز در بندر بوشهر تخلیه و بارگیری شد که رشد ۳۷/۵ درصدی را نشان می‌دهد.

مدیرکل اداره بندرودریانوردی استان بوشهر در انتهای سخنان خود پیام مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی به این همایش را برای حضار قرائت کرد، متن پیام دکتر علی طاهری به این شرح است:

برگزاری همایش جامعه دریایی و بندری که برای اولین بار در کشور به ابتکار اداره کل بندرودریانوردی استان بوشهر صورت پذیرفت، امسال در حالی سومین دوره را پشت سر می‌گذارد که تجربه دو دوره موفق برگزاری را در کارنامه خود دارد.

بی‌شک گردهمایی و مجتمع نمودن دریانوردان، دریاپیشگان، تجار، بازرگانان و

در ادامه این مراسم معاون سیاسی-امنیتی استاندار بوشهر با اشاره به اینکه اقتصاد و اشتغال از مباحث مهم در همه کشورها است، افزود: دشمنان نظام در تلاش هستند تا از طریق مسائل اقتصادی به کشور لطمه بزنند و امروز جبهه جنگ ما در موضوع اقتصاد است.

حسین هاشمی ادامه داد: با توجه به پیشینه قدیمی بوشهر در تجارت و بازرگانی، برای برطرف کردن مشکلات این بخش و رسیدن به توسعه پایدار مشکلات باید احصا و به مسئولان انتقال داده شود.

وی گفت: از آنجا که جمهوری اسلامی ایران روز به روز در مسیر پیشرفت حرکت می‌کند، باید برای مقابله با تهدیدات دشمنان در بحث اقتصادی، خود را در این زمینه و در بخش‌های تجارت و بندر تقویت کند.

هاشمی با تشکر از اقدامات مؤثر اداره کل بندرودریانوردی استان بوشهر در تقدیر از فعالان دریایی و بندری، این حرکت را گامی مثبت به سوی رضایت‌مندی مشتریان و جذب سرمایه‌گذاری در بنادر استان خواند و اظهار امیدواری کرد با تلاش همه مسئولان شاهد رونق و شکوفایی اقتصادی بندر بوشهر باشیم.

رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن استان بوشهر نیز در این همایش با اشاره به اینکه توجه و تشویق جامعه دریایی و بندری از ابتکارات خوب سازمان بنادر



است، گفت: برای تشکل‌های مردم نهاد اختیارات تصمیم‌گیری و حاکمیتی دیده نشده و تشکلی هم که اختیاری نداشته باشد، موفق نیست.

وی تصریح کرد: نقش جوامع و نهادهای مردم نهاد در کشورهای توسعه یافته، بسیار مهم و قابل توجه است اما به دلایل مختلف این نهادها تاکنون جایگاه و منزلت خود را در کشور ما پیدا نکرده‌اند و قطعاً در صورت نهادینه شدن جایگاه این نهادها و تأثیرگذاری آنها بسیار زیاد است.

رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن استان بوشهر افزود: مالکان شناورهای بوشهری تشکل متمرکزی در استان ندارند و اگر قرار باشد در جامعه دریایی و بندری فقط اشخاص حقوقی جذب شوند بسیاری از اشخاص حقیقی که در بنادر و دریانوردی مشغول کار هستند قادر به عضویت در جامعه بندری و دریایی نخواهند بود.

معروف اضافه کرد: بندر بوشهر با طرح‌های توسعه‌ای بنادر به یک ثبات در توسعه

در یک کلام، خانواده بزرگ جامعه دریایی و بندری مجال و فرصت مناسبی است تا با همفکری و تشریک مساعی، آینده‌ای روشن برای توسعه و رونق اقتصادی بندر بوشهر ترسیم شود و در این میان تجلیل و تقدیر از فعالان و پیشکسوتان در حوزه‌های مختلف بندری و دریایی، باعث ترغیب و تشویق این عزیزان به تلاش و کوشش مضاعف، ایجاد فضایی رقابتی در زمینه سرمایه‌گذاری و تجارت دریایی و به تبع آن ارائه ایده‌ها و طرح‌های نو در این زمینه خواهد شد.

اینجانب به نوبه خود و به نمایندگی از سازمان بندرودریانوردی، از برپاکندگان و حامیان برگزاری این همایش و همچنین خانواده بزرگ جامعه دریایی و بندری بوشهر تشکر و قدردانی نموده و امیدوارم این همایش سالانه که اکنون به الگویی برای سایر بنادر کشور تبدیل شده با قوت و قدرت به حرکت رو به تعالی خود ادامه داده و پلی مستحکم جهت برقراری ارتباط مؤثر و سازنده بین بخش دولتی و خصوصی باشد.



مجتبی دلگشایی، مدیرعامل شرکت بنیاد بارانداز
رضا هرندی، مدیرعامل شرکت شیمی انبار صدف
عبدالرحمن ترک‌زاده، مدیرعامل شرکت ساحل بار دیلم
سعید هاشمیان، مدیرعامل شرکت بازرگانی و خدمات بندری ایران

واردکنندگان کالا و کانتینر:

عبدالعزیز آل یاسین، مدیرعامل شرکت بازرگانی آل یاسین
حسین دیلمی، مدیرعامل شرکت گلدیران (LG)
هدایت اسکندری، مدیرعامل شرکت بازرگانی اسکندری
علی محمد ارجمندی، مدیرعامل شرکت فارس برودت

صادرکنندگان:

علیرضا سربابی، مدیرعامل شرکت بازرگانی نفت سپاهان
سیروس دهقانی، مدیرعامل شرکت بازرگانی دهقانی
علی جمالی، مدیرعامل شرکت بازرگانی علی جمالی
دکترهومن پروین، رئیس هیئت مدیره شرکت بازرگانی پرند آبی جهان

شرکت‌های کشتیرانی:

قاسم رحمتی، مدیر شرکت کشتیرانی والفجر شعبه بوشهر
حافظ سلیمانی، مدیر شرکت کشتیرانی گلفاجنسی ایران شعبه بوشهر
عبدالمحمد کرم‌پور، مدیرعامل شرکت کشتیرانی فانوس لنگرگاه بوشهر

شرکت‌های تخلیه و بارگیری، بارشماری و غواصی:

رحمان علیمزادی، مدیرعامل شرکت بارشماری بارنویسان بوشهر
علیرضا فاله، مدیرعامل شرکت تخلیه و بارگیری بوم بار لیان
مصطفی حمیدآوی، مدیرعامل شرکت تعاونی تخلیه و بارگیری صبا لیان
هادی خوشه‌انداز، مدیرعامل شرکت تخلیه و بارگیری دریای فانوس
ایرج زمانی، مدیرعامل شرکت غواصی مروارید سفید

حمل‌ونقل زمینی:

حمیدرضا شیرکانی، مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل سهند بوشهر

تجارت دریایی:

سید حسین معروف، رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن استان بوشهر
خضر احمدی، پیشکسوت تجارت دریایی
مرحوم محمدابراهیم نعمتی، پیشکسوت تجارت دریایی ■

رسیده اما بعضی تصمیمات در دستگاه‌های دولتی این توازن را به هم می‌زند.
رئیس اتاق بازرگانی استان بوشهر خاطرنشان کرد: با توجه به ثبات بندر بوشهر
امروز به جایگاهی رسیدیم که نیاز به تخفیف سود بازرگانی نداریم اما این امر در
صورتی باید عملی شود که بنادر مجاور استان هم این تخفیف را نداشته باشند.
سیروس دهقانی مدیرعامل جامعه دریایی و بندری بوشهر نیز در این مراسم،
با تشکر از اهتمام اداره کل بنادرودریانوردی استان بوشهر در برگزاری همایش
و تجلیل از فعالان دریایی و بندری گفت: جامعه دریایی و بندری بوشهر
نخستین تشکل رسمی ثبت شده در کشور است که با هدف تحقق اهداف
تجاری با خرد جمعی تشکیل شده است.

دهقانی افزود: در آستانه سومین سال برگزاری جامعه دریایی و بندری بوشهر
باید به فلسفه وجودی آن توجه بیشتری داشته باشیم.

وی تصریح کرد: برای هماهنگی مسائل و برای جذب مشارکت و تلاش برای
ارتقا آموزش باید تقویم منظمی تدوین شود.

گفتنی است، در پایان این همایش از تلاشگران و پیشکسوتان عرصه دریایی و
بندری در حوزه‌های مختلف با اهدای لوح و تندیس به این شرح تجلیل شد:

پیشکسوتان دریانوردی سنتی:

مالک ماهینی، ناخدای قدیمی شناورهای سنتی

پیشکسوتان امور بندری:

مرتضی وهاب‌پور، بازنشسته اداره امور بندری

ابراهیم نجاتی، بازنشسته اداره امور بندری

احمد عطوفی، بازنشسته اداره امور بندری

حسین مظلوم‌زاده، بازنشسته اداره امور بندری

پیشکسوتان شاغل در شرکت‌های سرمایه‌گذار فعال در بندر بوشهر:

حمید میرزا صادقی، کارمند نمونه شرکت شیمی انبار صدف

احمد جعفری، کارمند نمونه شرکت بازرگانی ارجمندی

عبدالرسول کریمیان، کارمند نمونه شرکت بنیاد بارانداز

جمشید رستم‌پور، کارمند نمونه شرکت نفت سپاهان

پیشکسوتان گمرک:

حسن حسن‌پور

فعالان جستجو و نجات دریایی:

امین ستوده، نجاتگر دو تن از هموطنان در آب‌های ساحلی بوشهر

جواد راوید، نجاتگر دو تن از هموطنان در آب‌های ساحلی بوشهر

شرکت‌های سرمایه‌گذار:

اولین سمینار رنگ‌های دریایی در بندرعباس برگزار شد

پوششی برای حفاظت

در آغاز سمینار، مهندس فضل‌الله حسینی، مدیرعامل شرکت تولیدی و شیمیایی روناس ضمن خوش‌آمدگویی به حاضرین، با اشاره به تاریخچه فعالیت شرکت، ابراز داشت: شرکت روناس از سال ۱۳۵۳ فعالیت‌های خود را در زمینه تولید انواع رنگ‌های تزئینی-صنعتی و حفاظتی آغاز کرد و با بهره‌گیری از تجربه سالیان متمادی حضور در صنعت رنگ‌سازی کشور و استخدام کارکنان کارآزموده و استفاده از فناوری نوین جهانی گام‌های بلندی در تولید انواع رنگ‌های صنعتی، حفاظتی، تخصصی و رزین‌های آلکیدی برداشت و همچنین با بهره‌گیری از فرمولاسیون جدید و دستیابی به تولید انبوه در ردیف بزرگ‌ترین تولیدکنندگان صنعتی کشور قرار گرفت.

در ادامه مراسم، مهندس بهشاد حاجی‌محمدی، مدیرفروش شرکت روناس، با اشاره به توانمندی‌های شرکت در زمینه تحقیقات و خدمات آزمایشگاهی گفت: روناس توانایی طراحی و تولید انواع رنگ‌های تخصصی را دارد، ضمن آن که نسبت به ارائه مشاوره و خدمات آموزشی و مهندسی به خریداران و مصرف‌کنندگان نیز اقدام می‌کند. وی افزود: واحد تولیدی شرکت با بیش از ۱۵۰ نفر نیروی انسانی متخصص با ظرفیتی بالغ بر ۳۰۰۰۰ تن انواع رنگ و پوشش‌های صنعتی و ۲ خط تولید رزین به ظرفیت ۱۴۰۰۰ تن و دو خط تولید ظروف فلزی به ظرفیت ۳۰۰۰ تن در سال، مشغول به کار می‌باشد.

حاجی‌محمدی یادآور شد: تولید رنگ‌های شرکت در حال حاضر در بخش‌های تزئینی، صنعتی، پوشش‌های حفاظتی و ضدخوردگی و پوشش‌های دریایی متمرکز شده است.

hubert de borger، مدیرفروش محصولات دریایی شرکت روناس در کشورهای حاشیه خلیج فارس، سخنران بعدی مراسم بود که جایگاه محصولات شرکت در بازار منطقه را برای میهمانان تشریح کرد. پس از آن جمعی از اساتید فن مقالات علمی خود را با موضوعات مربوط به سمینار ارائه کردند.



اشاره

امروزه توجه به مسائل زیست‌محیطی دریا و مرتبط با تردد روزافزون انواع شناورها، از اهمیت زیادی برخوردار است، چرا که، یکی از چالش‌های تهدیدکننده حیات دریایی، وجود انواع آلاینده‌های موجود در ساختار شیمیایی پوشش‌های بدنه شناورهاست. به همین علت مراجع ملی و بین‌المللی دریایی با متعهد نمودن دولت‌ها به رعایت الزامات مربوطه از آلوده‌شدن کشتی‌های آغشته به رنگ‌های غیرمجاز در گستره سواحل و بنادر جلوگیری می‌کنند.

با توجه به اهمیت این موضوع، به همت شرکت رنگ‌سازی روناس، اولین سمینار رنگ‌های دریایی خرداد ماه سال جاری، با حضور کارشناسان و صاحبان صنایع دریایی مشتمل بر کارخانجات ساخت و تعمیر کشتی در بندرعباس برگزار شد که در آن اثرات و استانداردهای رنگ‌های دریایی مورد بررسی قرار گرفت.

شایان ذکر است، شرکت رنگ‌سازی روناس ضمن دریافت نشان استاندارد ایران، گواهینامه‌های مدیریت کیفیت ISO9001-2000 از موسسه لوید آلمان و ISO9001-2008 از موسسه استاندارد بریتانیا (BSI) را دارد و هفت بار از سوی وزارت صنایع و معادن ایران، به عنوان واحد نمونه کیفیت برگزیده شده است و همچنین گواهینامه صنعت سبز را از سازمان حفاظت محیط‌زیست کشورمان دریافت کرده است.



مهندس بهشاد حاجی محمدی



مهندس شهاب حسینی



مهندس فضل ا... حسینی

ضد خزه در حفظ محیط زیست دریایی مؤثرند، از سال ۲۰۰۰ به تدریج استفاده از رنگ های مضر و آلوده کننده کاهش یافته و پیش بینی می شود تا سال ۲۰۱۰ میلادی به طور کامل استفاده از این پوشش ها منسوخ شود.

وی افزود: دوره های رنگ آمیزی و بازرسی شناورها بسته به اندازه، نوع و مکان فعالیت آن، ۳-۱۰ سال است. به همین دلیل به تدریج رنگ آمیزی مجدد شناورها مطابق با قوانین سازمان جهانی دریانوردی انجام می شود.

حسینی ضمن انکار ناپذیری جایگاه حمل و نقل دریایی، یادآور شد: این شرکت از بدو تولید رنگ های دریایی، از پوشش های عاری از قلع استفاده می کند. در گذشته پوشش های ضد خزه باعث می شد که دیواره های کشتی به اصطلاح مسموم می شود تا محل رشدونمو خزه ها نباشد، اما امروزه با پیشرفت صنعت رنگ سازی، نه تنها این دیواره ها مسموم نیستند بلکه با وجود مواد آنتی فولینگ و تجزیه آن به کربن و نیتروژن یک منبع تغذیه کننده میکرو ارگانیسم های دریایی نیز به وجود آمده است.

مدیر بازرگانی روناس در پایان از عملکرد مثبت سمینار رنگ های دریایی خبر داد و ابراز امیدواری کرد؛ توانسته باشند به اهداف اصلی برگزاری سمینار که آگاهی مصرف کنندگان و مشتریان پیش از خرید و معرفی بهتر محصولات شرکت و آشنایی با سیستم های مختلف رنگ آمیزی بوده، دست یافته باشند.

وی برگزاری این سمینار را با وجود بعد مسافت شهر بندرعباس و فقدان تجربه پیشین برگزاری چنین سمیناری، رضایت بخش اعلام کرد. ■

به ویژه در مناطق جنوبی کشور که به واسطه وضعیت آب و هوایی، شرایط ایده آلی وجود ندارد و پروژه های مشتریان به دلایل مختلف ممکن است با تاخیر انجام شود.

حسینی با تأکید بر اینکه قیمت شرکت های داخلی کاملاً رقابتی است، گفت: از نظر بازرگانی انعطاف پذیری شرکت های ایرانی در مقابل شرکت های خارجی مشهود است، به گونه ای که تقریباً برای تمام سفارشات پیش پرداخت دریافت نمی شود، اما در خارج از کشور لازم است بخشی یا حتی کل مبلغ خرید، پیش از عقد قرارداد پرداخت شود.

وی ادامه داد: شرکت به عنوان ناظر مقیم، علاوه بر ارائه راه حل هزینه های گمرکی، با برگزاری دوره های رنگ آمیزی سعی بر آموزش و نظارت بر عملکرد واحدهای اجرایی مشتریان نیز دارد.

حسینی با اشاره به اینکه هیچ یک از محصولات این شرکت تحت لیسانس خارجی تولید نمی شود، از نهادهایی که به طور مشترک در صنایع رنگ سازی فعالیت می کنند نام برد و افزود: هم اکنون با برخی از مراکز تحقیقاتی و فنی داخلی مانند پژوهشگاه پلیمر، پژوهشگاه صنعت نفت، پژوهشگاه صنعت رنگ و انجمن خوردگی ایران همفکری و تبادل اطلاعات داریم. علاوه بر آن از مراکز علمی خارجی نیز در خصوص انواع رنگ ها و تکنولوژی تولید مشاوره می گیریم.

حسینی از سازمان جهانی دریانوردی (IMO) به عنوان بزرگترین و مهم ترین مرجع دریایی نام برد و افزود: شرکت های داخلی خود را موظف به رعایت قوانین و استانداردهای تعریف شده این سازمان می دانند.

وی ادامه داد: از آنجایی که کاربرد پوشش های

بازدید از صنایع کشتی سازی ایزوایکو نیز پایان بخش این سمینار بود و شرکت کنندگان از نزدیک شاهد مراحل تعمیر ادواری کشتی ها و شیوه های رنگ آمیزی بدنه شناورها بودند.

در حاشیه این مراسم مهندس شهاب حسینی، مدیر بازرگانی شرکت روناس در گفت و گو با خبرنگار بندرودریا، با اشاره به آغاز فعالیت شرکت در زمینه تولید رنگ های دریایی از سال ۱۳۷۹، یادآور شد: با وجود اینکه شرکت های خارجی سهم قابل ملاحظه ای از بازار رنگ های دریایی را به خود اختصاص داده اند، اما در داخل کشور نیز حدود ۳-۴ شرکت به صورت تخصصی در این زمینه فعالیت می کنند که خوشبختانه این روند، هم از نظر حجم تولید و هم از نظر نوع محصولات قابل عرضه، روبه رشد است.

وی اضافه کرد: از سال ۱۳۸۰ گواهینامه شرکت لویدز را که یک شرکت بین المللی بازرسی- فنی است، برای تولیدات دریایی دریافت کردیم. در حال حاضر نیز با برخی مؤسسات خارجی از جمله شرکت های DNV و BV در حال مذاکره هستیم.

حسینی، انگیزه اصلی تولید رنگ های دریایی در کنار سایر رنگ ها را، نیازمندی های صنایع دریایی، ساخت و تعمیر کشتی و همچنین صنعت نفت و گاز در بخش فراساحل اعلام کرد.

وی تأکید کرد: هم اکنون مشتریان این اطمینان را پیدا کرده اند که در داخل کشور نیز می توانند محصولات مورد نیاز را با کیفیت مشابه محصولات خارجی با قیمتی رقابتی و با حداقل زمان سفارش تامین نمایند.

مدیر بازرگانی روناس ادامه داد: نکته مهم در مورد رنگ های دریایی، نگهداری و انبارداری آنها است،



با توجه به اهمیت و نقش تشکل‌های صنفی در برقراری ارتباط بین بخش‌های خصوصی و دولتی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، بر آنیم که در هر شماره یک تشکل صنفی مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی را معرفی و در خصوص فعالیت‌های آن اطلاع‌رسانی کنیم. بر این اساس در گفت‌وگو با کاپیتان محمد سمیعی دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران به معرفی این تشکل صنفی می‌پردازیم.

نگاهی به فعالیت‌های اتحادیه مالکان کشتی ایران

حلقه تعامل کشتی‌داران

با حضور ۱۳ نفر از کارشناسان اتحادیه ۶ نشست برگزار کرده‌اند، کارگروه بندری و حمل و نقل دریایی که با حضور ۱۶ کارشناس تاکنون ۸ جلسه برگزار نموده‌اند، کارگروه مالی، فنی و اقتصادی که با حضور ۱۶ کارشناس ۵ جلسه برگزار کرده و دستاوردهایی داشته‌اند. همچنین کارگروه آموزشی که با حضور ۱۳ نفر کارشناس ۵ جلسه برگزار کرده‌اند.

این مقام مسئول در اتحادیه مالکان کشتی در ادامه سخنان خود اهداف این تشکل صنفی را در ۱۴ بند برشمرد:

۱. تلاش در جهت توسعه ناوگان دریایی کشور.
۲. فعالیت برای حفظ منافع جمعی و فردی اعضا و دفاع از حقوق صنفی آنها نزد کلیه مراجع و اشخاص حقیقی و حقوقی.
۳. مشارکت گروهی و همکاری با دستگاه‌های قانونگذار اجرایی و قضایی در زمینه طرح‌ها و لوایح قانونی آیین‌نامه و تصویب نامه‌ها در موضوعات مربوط به اعضا.
۴. هماهنگی و ارتباط با مراجع قضایی قانونگذاری و اجرایی در جهت تهیه و تصویب لوایح و طرح‌های

مشابه در کشورهای هند، مالزی، سنگاپور، آلمان و انگلیس اساسنامه را تهیه نمودند و با همکاری مسئولان اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران فرایند نهایی را طی کردند تا اینکه در ۲۶ تیرماه ۱۳۸۴ ه.ش موافقت اصولی اتاق بازرگانی دریافت و اولین مجمع عمومی آن در تاریخ ۱۲ مرداد ماه همان سال با حضور ۳۲ عضو حقیقی و حقوقی برگزار شد.

دبیر اتحادیه مالکان کشتی در ادامه اقدامات انجام شده توسط این تشکل را این چنین بیان کرد و گفت: تشکیل کارگروه‌های داخلی اتحادیه، تهیه آیین‌نامه عضویت اعضا در اتحادیه و عضویت در کارگروه‌ها، انجام ملاقات‌های هیئت مدیره با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، تهیه خبرنامه پیام، راه‌اندازی پایگاه اطلاع‌رسانی اتحادیه و تشکیل کلاس آموزشی P+I از اقدامات اتحادیه بوده است. سمیعی خاطر نشان کرد که مجمع عادی سالیانه اتحادیه تاکنون در دو نوبت با حضور ۲۸ و ۷۷ نفر برگزار شده است. وی افزود: کارگروه‌های داخلی اتحادیه مالکان کشتی ایران عبارتند از: کارگروه حقوقی، دآوری و بیمه‌ای و بین‌الملل که تاکنون

جمهوری اسلامی ایران اگرچه دارای سابقه‌ای کهن در دریانوردی بوده و ۳ هزار کیلومتر مرز دریایی دارد ولی علی‌رغم آن در صنعت کشتی‌سازی و کشتی‌داری حضوری کم‌رنگ در جهان دارد. در حالی که این صنعت استراتژیک بوده و از حجم بالایی تولید، اشتغال و صنایع وابسته متعدد برخوردار است.

محمد سمیعی دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران ضمن اظهار مطالب فوق در خصوص چگونگی تأسیس این تشکل صنفی اظهار داشت: در سال ۱۳۸۲ ه.ش مجموعه‌ای از فعالان صنعت دریانوردی اعم از بخش دولتی، خصوصی و مالکان حقیقی شناورها مصمم شدند اتحادیه مالکان کشتی را تأسیس کنند تا در جهت انجام فعالیت‌های دریایی، توسعه صنایع دریایی وابسته، اشتغال‌زایی و همچنین تقویت بخش خصوصی گام بردارند. وی خاطر نشان کرد: هیئت مؤسس اتحادیه در ابتدا کمیته‌ای متشکل از ۵ نفر تحت عنوان کمیته اجرایی را جهت پیگیری امور اتحادیه تعیین کرد که اقدامات لازم را انجام می‌دادند. این کمیته با بهره‌گیری از تجارب اتحادیه‌های



قانونی برای تجدیدنظر در قوانین دریایی و تسهیل فعالیت‌های اعضا از قبیل ساخت و ثبت شناورها، الحاق به الزام‌های بین‌المللی و نیز حضور در مجامع بین‌المللی دریایی.

۵. تلاش در راستای ارتقاء وضعیت ناوگان اعضا و افزایش اعتبار پرچم رسمی کشور.

۶. ایجاد ارتباط و انعقاد قراردادهای لازم با بانک‌ها و مؤسسات اعتباری داخلی و بین‌المللی و فراهم ساختن زمینه و بستر لازم به منظور اخذ اعتبارات و تسهیلات مالی در جهت توسعه فعالیت اعضا.

۷. فعالیت به منظور جذب مشارکت اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط، جهت عضویت در اتحادیه.

۸. ارائه خدمات جانبی مشاوره‌ای به اعضا از قبیل حقوقی، مالی و مالیاتی و مسائل تخصصی صنعت کشتیرانی و تلاش برای شناساندن اتحادیه به مراجع قانونی مرتبط مثل دادگستری، کانون کارشناسان رسمی و غیره به منظور خدمات تخصصی.

۹. ایجاد اتاق داوری برای حل و فصل اختلاف اعضا با یکدیگر و اشخاص حقیقی و حقوقی.

۱۰. تأسیس اداره امور آموزشی برای آموزش اعضا جامعه دریایی و سایر اشخاص در زمینه‌های تخصصی مربوط به کشتی‌داری، کشتی‌رانی و هماهنگی با ارگان‌های آموزشی و پژوهشی دریایی.

۱۱. انعقاد قرارداد جمعی با بیمه‌گران و مؤسسات کلوپ‌های پی‌اند‌آی و مؤسسات مشابه در جهت حفظ منافع اعضا.

۱۲. تشکیل صندوق‌های بورس تحصیلی و اعطای کمک هزینه تحصیلی به منظور آموزش جوانان مستعد کشور و جذب آن‌ها در بخش‌های امور دریایی.

۱۳. برگزاری دوره‌های آموزشی و انجام تحقیقات علمی و صنعتی موردنیاز اعضا و برگزاری همایش‌های تخصصی، تألیف، ترجمه و چاپ کتب و مقالات تخصصی و حمایت مالی از پایان‌نامه‌هایی که با موضوعات مرتبط با صنعت حمل‌ونقل دریایی تدوین می‌شوند.

۱۴. حمایت از مؤسسات بهداشتی به منظور شناخت امراض خاص مرتبط با امور دریایی و زیست‌محیطی و ارتقاء سطح علمی دریانوردان.

محمد سمیعی در ادامه جزئیات اقدامات کارگروه‌های اتحادیه متبوع خود را بیان کرد و گفت: در کارگروه حقوقی، داوری، بیمه‌ای، و امور بین‌الملل از جمله اقدامات انجام شده تشکیل هسته حقوقی اتحادیه که نام اعضای آن در پایگاه اینترنتی اتحادیه قرار دارد و کتاب جیبی مرجع برای مالکان: شامل کلیه قوانین و مقررات

۱. اتحادیه به عضویت شورای عالی مدیران ارشد دریایی درآمد.

۲. اداره کل آموزش و استاندارد و صدور گواهینامه‌های دریانوردی موافقت نمود تا مالکان شناور با ارائه مدرک کارکنان استخدامی خارجی ۱۸ کشور متعاهد روی شناورها طبق عرف بین‌المللی، سند شناسایی سه ماهه موقت صادر نماید.

۳. با دبیرخانه وجوه اداره شده سازمان بنادر همکاری بسیار نزدیکی در رابطه با شناورهای در حال ساخت و یا تحویلی که فعال هستند برقرار نمود.

۴. به منظور جذب اعضا در طول سال گذشته ۳۸ عضو حقیقی و حقوقی به اتحادیه ملحق شدند که در حال حاضر ۸۸ عضو دارد.

- کلیه دفاتر ثبت شناورها براساس قوانین بین‌المللی به دو زبان انگلیسی و فارسی تهیه و تدوین و مورد تأیید مؤسسه رده‌بندی ایرانیان و سازمان بنادر قرار گرفت که در شرف چاپ می‌باشد.

- با سازمان توسعه تجارت به این تعامل رسیده‌اند که کلیه شرکت‌های خصوصی همپای شرکت بحر خزر و در شرایط فعالیت یکسان با تشکیل کنسرسیومی از جایزه صادراتی بهره مند شوند.

- در اتحادیه کارگروه وجوه اداره شده شکل گرفته و پیگیر مشکلات اعضا در این زمینه است.

- انجمن صنفی کارفرمایان مالکان کشتی ایران که یکی از رؤس مثلث کنوانسیون LRIT می‌باشد تشکیل و مجمع عمومی آن با حضور نمایندگان وزارت کار و امور اجتماعی تشکیل و هیئت مدیره انتخاب و زیر نظر وزارت کار به ثبت رسید.

- در جهت تأمین تسهیلات برای مالکان شناورها تاکنون با مدیران عامل بیمه معلم، بیمه کارآفرین و بیمه دانا نشست‌هایی برگزار و در ادامه در صورت رسیدن به یک تفاهم‌نامه مشترک نتایج آن به کلیه اعضا ابلاغ خواهد شد. ■

و دستورالعمل‌هایی که موردنیاز مالکان می‌باشد که در دست تهیه است. همچنین دست‌آوردهای کارگروه بندری و حمل‌ونقل دریایی، بخش‌نامه‌های سوخت برای مالکان شناورهای فعال در منطقه و ماهیگیران از سوی شرکت پخش فرآورده‌های نفتی صادر شده است. کار دیگر صدور بخش‌نامه یک امضایی شدن گواهینامه‌های شناور توسط مؤسسات رده‌بندی و صدور بخش‌نامه حفاظت و ایمنی در رابطه با اینکه شناورهای منطقه، دیگر با کد ۳۰ توقیف نشوند.

دبیر اتحادیه مالکان کشتی در خصوص فعالیت کارگروه مالی، فنی و اقتصادی اتحادیه اظهار داشت: تهیه جزوه راهنمای تخصیص وام به متقاضیان که در اختیار کلیه اعضا قرار گرفت. تهیه آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی کارگروه وجوه اداره شده و تهیه فهرست شناورهایی که در کشور موردنیاز است و در اولویت قراردادن آن‌ها که به اطلاع مدیران سازمان بنادر و دریانوردی رسیده است از دیگر اقدامات کارگروه مالی، فنی و اقتصادی، ملاقات با مسئولین اعتبارات برخی از بانک‌ها برای دریافت وام بوده است.

سمیعی فعالیت‌های کارگروه آموزشی را نیز بیان کرد و گفت: این کارگروه آموزش کارکنان شناورهای زیر ۳۰۰۰ GT را از طریق سازمان بنادر و دریانوردی پیگیری کرده و آیین‌نامه عضویت اعضا در اتحادیه و همچنین عضویت اعضا در کارگروه‌ها، آیین‌نامه وظایف و حقوق مشاورین اتحادیه را که مصوب گردیده، تهیه نموده است. وی در پایان خاطرنشان ساخت: از دیگر اقدامات انجام ملاقات‌های هیئت مدیره با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و درخواست حمایت وی از اتحادیه بود که مورد موافقت قرار گرفت که منجر به برگزاری نشست‌های متعدد با اعضای هیئت مدیره و هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی شده است.

از دیگر اقدامات اتحادیه خاطرنشان می‌سازد که:



معرفی یک شاعر دریایی (رافائل آلبرتی)

لنگری ست روی قلب

فرزاد آبادی

رافائل آلبرتی، نام شاعری ست که دریا، مضمون و محور بسیاری از اشعار اوست. شعر او لبریز از موسیقی موج‌ها، رویای بادها، سرود بادبان‌ها و خاطره ساحل‌هاست. دم‌بازدم شعر او هماهنگ با جزرومد دریاست. شاعر، ناخدایی ست که همیشه در دریایی طوفانی پیش می‌راند. در بندبند شعرهای او درد پیوستن به دریا موج می‌زند؛ گویی در مرگ دوستی صمیمی، اشکی حماسی می‌ریزد. در این فرصت همراه می‌شویم با موج‌های شعر و زندگی او:

«بر پهنه دریا دریچید مرا

انگار که تنم زیر نور آفتاب

بخشی از بادبان باشد

با فشردن خونم را بیرون کنید از تنم

بر طناب دکل بر سکوی بارانداز

زندگی‌ام را بگسترانید و بخشکانید

بیفکنید مرا میان آب‌ها

خشکید با سنگی آویخته بر گلویم

تا دوباره هرگز شناور نشوم

خون خویش را من

به دریاها بخشیدم

آه ای کشتی‌ها!

در خون من برانید

آرام من به اعماق خفته‌ام!»

رافائل آلبرتی، شاعر، نقاش و نمایشنامه‌نویس اسپانیایی در طول زندگی خود (۱۹۹۹-۱۹۰۲م) بیش از ۳۰۰۰ صفحه شعر سرود. زندگی طولانی شاعر و سفرهای بسیار او که بیشتر ناشی از آوارگی و تبعید بود، امکان آشنایی و دوستی با هنرمندان برجسته بسیاری را فراهم کرد. این دوستی‌ها به خصوص در شعر او بازتاب گسترده‌ای یافت. آلبرتی شماری از شعرهای

خود را برای فدریکو گارسسیالورکا، آنتونیو ماچادو، پابلو نرودا، پابلو پیکاسو و هنرمندان دیگر سروده است که با هنر و شخصیت خود بر زندگی وی اثری ماندگار برجای گذاشته بودند. آلبرتی نزدیک به ۳۹ سال از عمر خود را در تبعید و دور از وطنش اسپانیا گذراند، با این همه درد و غربت و دوری از سرزمین زادگاهش (کادیس) و دریای زیبا و نقره فامش، که شاعر بی‌نهایت به آن عشق می‌ورزید، تنها سایه‌ای کم‌رنگ از ناامیدی بر شعر او انداخته است. از سوی دیگر، رویارویی او با وقایع تاریخی معاصر کشورش به شعر او عمق و غنایی خاص بخشیده است که همواره با مضمونی انسانی درمی‌آمیزد. رویای دریای (کادیس) که شاعر سال‌های دراز از تماشای آن محروم بود حضوری مستمر در شعر او دارد. از نام کتاب‌های او می‌توان به میزان علاقه او نسبت به دریا پی برد. مانند: دریانورد در خشکی، مد دریا، سرتاسر دریا، تنها دریا و ...

«ای پیراهن‌ام

هرگز تو را نخواهم کرد به تنم

چرا نمی‌گذارند

راهی دریا شوم

ای شهر

با پیراهن‌ام هرگز مرا نخواهی دید

به پستو پنهان‌اش کرده‌اند

با چفت و بست نهان کرده مادرم

پیراهن ملواتی‌ام

تا راهی دریا شدن نتوانم»

رافائل آلبرتی در سحرگاه ۱۶ دسامبر ۱۹۰۲ میلادی در آل پوئرتو د سانتاماریا (کادیس) چشم به جهان می‌گشاید. در ۱۵ سالگی با خانواده‌اش به مادرید نقل مکان و برای اولین بار از موزه پرادو دیدن می‌کند که بر زندگی‌اش تأثیری جاودان می‌گذارد. در ۱۸ سالگی شیفته ادبیات، به خصوص

شعر می‌شود.

«به دنیا آمدم که دریانورد باشم

به دنیا نیامدم که بر تن این درخت میخکوب

باشم

چاقویی بدهید به من

به سفر می‌روم!

به ماه، کوه یا دریا؟

وقتی کسی نمی‌داند چگونه بداند؟

چاقویی بدهید به من»

در ۱۹ سالگی اولین شعرهایش را در مجله‌های آن دوره اسپانیا چاپ می‌کند. سفرهای شاعر شروع می‌شود و شعرهای کتاب (دریانورد در خشکی) شکل می‌گیرد. ۲۲ سال بیشتر ندارد که اولین کتاب‌اش (دریانورد در خشکی) جایزه ملی ادبیات اسپانیا را دریافت می‌کند. در ۲۸ سالگی در مادرید با (ماریا ترسا لئون) نویسنده، ازدواج می‌کند و اولین آثار تئاتری‌اش را روی صحنه می‌برد. به پاریس، شوروی، دانمارک، نروژ، بلژیک، هلند و مکزیک و ... سفر می‌کند. به سخنرانی‌ها و شعرخوانی‌ها و دیدار از هنرمندان ادامه می‌دهد و همزمان کتاب‌های شعرش را به چاپ می‌رساند. در ۱۹۳۹م به علل سیاسی مجبور به ترک اسپانیا می‌شود و تا ۳۹ سال بعد که محروم از تماشای دریای (کادیس) است، شعرهای بسیاری می‌سراید.

«صبح سرد خرد

به نظر می‌آید که دریا مرده است

نمی‌تواند در دریا براند

ناوگان من

صبح سرد خرد

بر تن دریا کفن می‌کنند آیا؟

ساحل تو با دهکده‌هایش

نارنج‌ظهر و زیتون‌زارانش

صبح سرد خرد



به دل خاک چه کسی دریا را خواهد سپرد؟

- دریانورد!

سه ستاره پرنور، پرفروغ

سه ستاره مریم»

فرانکو دیکتاتور سابق اسپانیا، بسیاری از مردم اسپانیا را به خاک و خون می‌کشد. فدریکو گارسیا لورکا، شاعر برجسته جهانی یکی از کسانی است که وطن خویش را ترک نمی‌کند و به قتل می‌رسد. این جنایت تأثیر زیادی بر دوست او، رافائل آلبرتی می‌گذارد. آلبرتی با معرفی نامه (پیکاسو) به عنوان مترجم و گوینده برنامه‌های رادیویی در پاریس مشغول به کار می‌شود. اما دیری نمی‌پاید از شهری به شهری و از کشوری به کشوری دیگر آواره می‌شود، دریا را اما فراموش نمی‌کند و داغ خاطره دریای (کادیس) همراه همیشگی او می‌شود. در این مدت اشعارش به زبان‌های مختلف، ترجمه و جوایز متعددی نصیبش می‌شود.

«موهایم را از ریشه ببرید

با انگشت‌های خود

هزار داغ بر صورتم نهید

من به چشم خواهمش دید.

ماسه در چشم‌هایم بپاشید

از من کلمات را بدزدید

با تبر تنم را دو نیم کنید!

من به چشم خواهمش دید.

آری من دریای شمال را می‌بینم

و بعد از آن می‌میرم»

۸ سال قبل از مرگ رافائل آلبرتی، فیدل کاسترو مدال (خوسه مارتی) را به او اهداء می‌کند و سرانجام در سال ۱۹۹۹ بعد از ۹۷ سال زندگی شاعرانه در روز ۲۷ اکتبر در خانه‌اش (نیایش دریایی) برای همیشه به دریای خلیج کادیس می‌پیوندد، همان‌گونه که همیشه آرزویش بود.

«در خشکی اگر صدایم جان داد

به دریا برسانیداش

به ساحل رهایش کنید

به دریا اگر رساندی

برای کشتی سپید جنگی

ناخدایش کنید

آه ای صدای من

ای به افتخار مدال

لنگری ست روی قلب

ستاره‌ای روی آن

روی ستاره باد

روی باد بادبان»

رافائل آلبرتی در کتاب خاطرات‌اش (درختزار گمشده) می‌گوید: بعد از ۳۹ سال دوری از وطن در ابتدای ورود به هتلی که برای اقامتم در نظر گرفته بودند، دسته‌ای از همسرایان با خواندن این ترانه‌ام (درود و ترانه بازگشت) از من استقبال کردند: ای ساکنان بندر، ای فروشنندگان صدف‌های دریایی! / فردا آفتاب سر خواهد زد/ بر شانه قایق‌های بادبانی... ■



PORT & SEA

PORT & MARITIME ORGANIZATION
MAGAZINE (P.M.O)
Monthly magazine / 24rd Year
Volume.24, Jun.2009
ISSN: 1023-5957

Printed and Published by:
Port & Maritime organization (P.M.O)

Legal Representative:
Ali Jahandideh

Editor-in-Chief:
Ghorban Mohammadi

Correspondence Address:
Unit 9-10, 5th Floor, No.30, Kushesh St.
Shahid Beheshti Ave.
North Sohrevardi Ave. Tehran, Iran.

Tel: (+98 21) 88542698-9

Fax: (+98 21) 88542700

Zip Code: 1551634414

P.O.Box: Iran-Tehran 15875-3713

E-Mail: bandar_o_darya@yahoo.com

Web Site: www.magiran.com

Port & Maritime's Iran News

Anzali among the most equipped ports in the Caspian



The Astrakhan Prime Minister said: The Port of Anzali is one of the modern and most equipped ports in the Caspian coast.

Speaking to reporters after his visit to the premises and equipment in the port of Anzali, Constantin Markilov said: "I had not seen the Port of Anzali up close before and knew it only from what I had read in articles and the websites." He continued: "Based on what I had read and what I have seen today I can confidently say that the Port of Anzali is among the most advanced and equipped Ports along the Caspian Sea coast." Describing the private sector participation in the Port of Anzali as very important, Markilov said: "The private investment in the port allows it to improve further its equipment and standards." He stated: "After completion of the Port's Development Plan and the construction of the Tehran – Rasht highway as well as the railroad, one can expect the port of Anzali to become the most important port in the Caspian region."

The Astrakhan Prime Minister reiterated: "We in Astrakhan also pay great attention to the development of our shipping and ports, among which the Port of Olio is of particular importance." He continued: "We have attracted good volume of investment for the development of the Olio, and

now after seeing the level of progress in the Anzali we have a good model to follow." Markilov added: "The current capacity of Olio is 1.5 million tons and after the completion of phase 2, it will reach to 8 million and after phase 3 to 20 million tons." The Astrakhan Prime Minister referred to the customs tariffs and said: "We consider the tariffs and custom duties' systems as very important and for this reason we monitor our customs very closely." He cited the Customs Inspection and Services Organization and the time savings during the processing of customs declarations as the most important custom services in the Port of Astrakhan. Referring to the problems faced by some Iranian businessmen related to Astrakhan Customs regulations, he said: "These problems were discussed during the Caspian 2008 conference and we have announced our readiness for specialized discussions with our Iranian counterparts to review the matter." During this interview, Markilov pointed to the efforts in Astrakhan to develop the NOSTRAC Corridor and added: "We have considered a rebate of 50% for RO-RO vessels in the context of developing the Corridor and enhance its role in the economic development of our region." The Astrakhan prime Minister visited the Port installation and the International Anzali Lagoon in the company of a high level delegation.