

- تلاش برای افزایش سهم ۳۲/
- زیربم بانکرینگ ایرانی ۲۲/
- بازنگری در یک صنعت نوپا ۱۶/
- بازار ۸ میلیارد دلاری بانکرینگ ۱۵/
- بازگشت سال های ازدست رفته ۲۲/
- مشتری مداری صنعت بانکرینگ ۴۰/



فراز و فرود یک فرصت

اهتمام در افزایش سهم ایران از بانکرینگ خلیج فارس



در این شماره می خوانید:

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیر مسئول: علی جهانپنده

تلاش کنید این حرکت علمی، صنعتی از شتاب نیفتد/ ۱۰

بازار ۸ میلیارد دلاری بانکرینگ/ ۱۵

بازنگری در یک صنعت نوپا/ ۱۶

بازگشت سال‌های از دست رفته/ ۲۲

زیر و بم بانکرینگ ایرانی/ ۲۴

تلاش برای افزایش سهم/ ۳۲

ارزآوری و ایجاد اشتغال ماحصل رونق بانکرینگ/ ۳۶

مشتری مداری صنعت بانکرینگ/ ۴۰

آمده‌ایم که بمانیم/ ۴۴

سهم ایران از بازار بانکرینگ افزایش می‌یابد/ ۴۹

جهش سوخت‌رسانی ایرانی به کشتی‌ها/ ۵۰

لزوم برخورداری از یک برند بین‌المللی/ ۵۴

تهدید یک شاهرگ اقتصادی/ ۶۱

در رقابتی جدی/ ۶۲

ساز و کارها تغییر می‌کند/ ۷۶

سند دریامحور، مهمترین مسئله سازمان بنادر است/ ۷۸

درخواست تجدیدنظر در برابر تحریم‌های ناعادلانه/ ۸۸

تأمین نیروی انسانی متخصص .../ ۹۰

نیازمند نواندیشی در تمامی حوزه‌ها هستیم/ ۹۸

ایستگاه جهانی بانکرینگ احداث می‌شود/ ۱۰۲

حضور پررنگ در صحنه بانکرینگ خلیج فارس/ ۱۰۴

رشد و توسعه صنعت بانکرینگ در جنوب شرق آسیا/ ۱۰۶

تأثیر بحران اقتصادی بر بازار سوخت‌رسانی دریایی/ ۱۰۸

سوخت‌رسانی ایمن به کشتی‌ها در دریاهای جهان/ ۱۱۲

پیش طرازی صنعت دریانوردی در بهره برداری از .../ ۱۱۶

نظر کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی/ ۱۲۶

چرا به ایمنی نیاز داریم؟/ ۱۲۸

به دنبال نسخه‌پیچی یک طرفه نیستیم/ ۱۳۵

توسعه و تشویق خدمات عبوری کالای .../ ۱۳۸

سردبیر: قربان محمدی

مدیر داخلی: فرزاد آبادی

مدیر مالی: رامین امامی

مدیر اداری: محمدتقی بابایی

طراح گرافیک: علی جوینده

گزارشگران: زینب میرزایی، حمیده‌السادات هاشمی

الهه محمدی، ابراهیم زارع، بابک اخوت پور

عکاسان: وحید محمودی، حمید جعفری

ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نوروز محمدخانی

روابط عمومی: رعنا ساسانی

حروفچین: درنا ایمن

امور اداری: طاهره درفکی

امور مالی: حمید عباسپور

امور چاپ و انتشار: سید عبدالحسین نورهاشمی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

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

۸۸۵۴۲۶۶۳-۵

نمبر: 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 می‌شود.

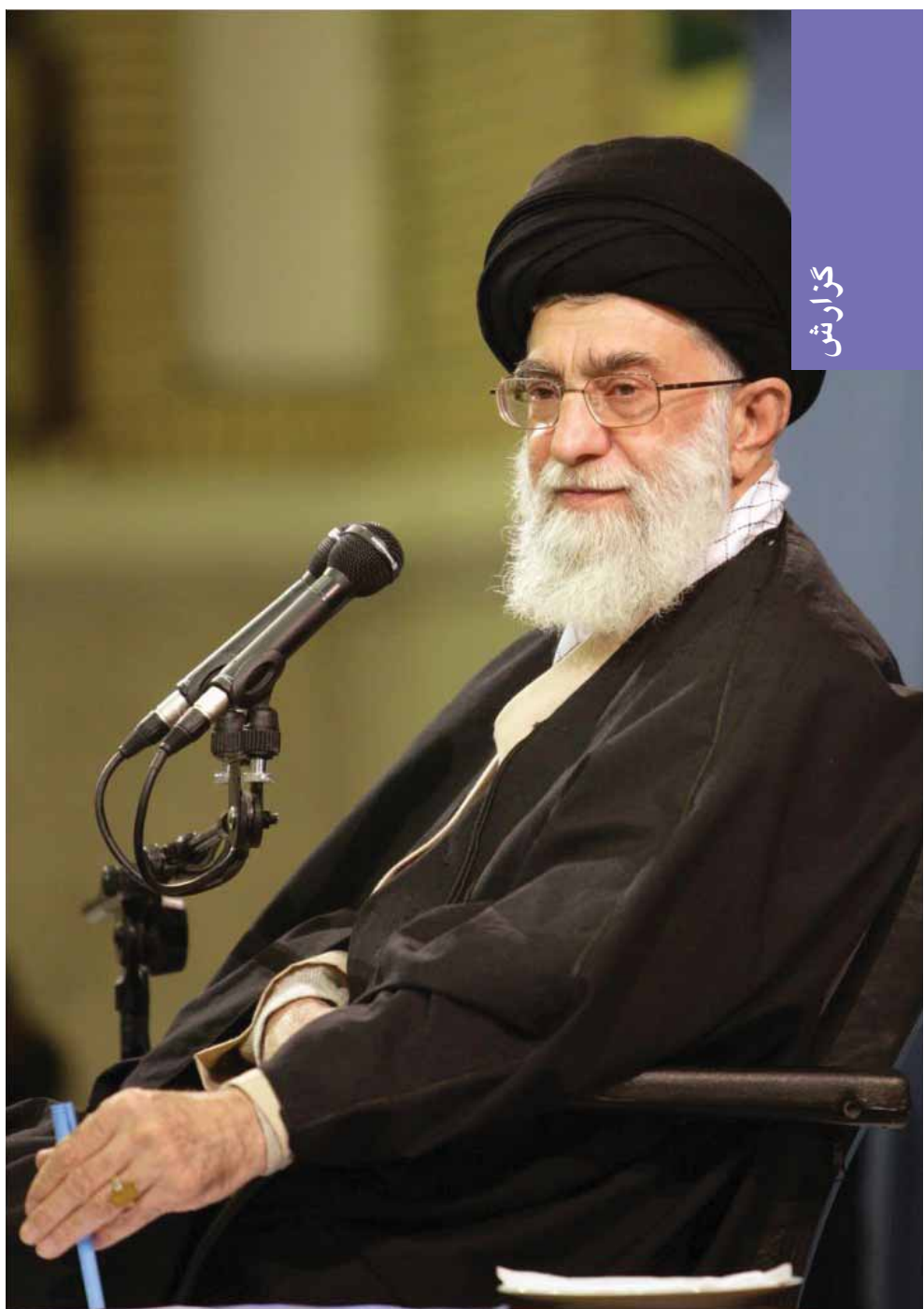
● ارسال متون اصلی ترجمه‌شده، جداول و نمودارها و خلاصه‌ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.

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

● دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی‌باشد.

● علاقه‌مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می‌توانند به

نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.



بر پایه‌ی این گزارش به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر مقام معظم رهبری، حضرت آیت‌الله خامنه‌ای روز جمعه (۱۳۸۸/۱۱/۳۰) در مراسم ویژه الحاق «ناوشکن جماران» به ناوگان دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، حرف‌های اخیر رئیس جمهوری و دیگر مقامات آمریکایی را نشانه عصبانیت و ناامیدی از ملت ایران خواندند و افزودند: «حرف‌های کهنه و مهمل درباره ساخت سلاح اتمی در ایران، نشان می‌دهد دشمنان ملت حتی در زمینه تبلیغاتی نیز در نهایت ناتوانی، به تکرار افتاده‌اند.»

فرمانده کل قوا تأکید کردند: «جمهوری اسلامی ایران در پاسخ به این‌گونه مهملات، احساساتی نخواهد شد چرا که ما بارها گفته‌ایم مبانی و اعتقادات دینی ما این‌گونه سلاح‌ها را به عنوان سمبل نابودی حرث و نسل، ممنوع و حرام می‌داند و به همین علت ما هیچ اعتقادی به سلاح و بمب اتم نداریم و دنبال آن نمی‌رویم.»

رهبر معظم انقلاب اسلامی

در مراسم الحاق «ناوشکن جماران» به ناوگان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

تلاش کنید این حرکت علمی، صنعتی از شتاب نیفتد

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای؛ برخی خواست‌ها در ابتدا، بلند پروازانه به نظر می‌رسد اما همت‌های بزرگ در پرتو ایمان و اعتماد، هر کار به ظاهر ناشدنی را ممکن می‌سازد و به همین علت یقیناً کارهای آینده در عرصه ساخت رزم‌ناوها، به مراتب عظیم‌تر و با ارزش‌تر خواهد بود.



حضرت آیت الله خامنه ای :
کشورهای منطقه، برادران و
همسایگان ما هستند و ما معتقدیم
مجموعه خلیج فارس می تواند
با سیاست خردمندانه جمعی، به
سود همه ملت ها و کشورهای
منطقه اداره شود.

بی صاحب می دانستند و هر چه می خواستند آن را چپاول می کردند اما ملت بیدار شده ایران، اکنون بساط این غارت و چپاول را برچیده است و سلطه گران جهانی نیز این ملت را به جرم استقامت و استقلال طلبی مورد خشم و توطئه قرار داده اند. ایشان ایستادگی ملت ایران را، آزمایشی تاریخی و درسی بزرگ برای نسل های آینده خواندند و افزودند؛ ناکامی زورگویان جهانی در مقابل استقامت و پایداری ملت ایران، ثابت کرده است که اگر ملتی با احساس هویت، تکیه بر قدرت ذاتی خود و اتکاء بر ایمان الهی به صحنه بیاید هیچ قدرتی نمی تواند بر عزم و اراده او غلبه کند.

رهبر انقلاب اسلامی، با اشاره به خشم و درماندگی دشمنان ملت ایران پس از حماسه عظیم مردم در ۲۲ بهمن، افزودند: در آن روز بیاد ماندنی، ده ها میلیون "دل مومن و حنجره پراستقامت، یک صدا نفرت از استکبار را فریاد زدند و بر ایمان و عزت اسلامی پافشاری کردند و این حقیقت زیبا و ماندگار، سلطه گران به خصوص آمریکا را درمانده و مایوس و خشمگین کرده است.

ایشان، حرف های اخیر رئیس جمهوری و دیگر مقامات آمریکایی را نشانه عصبانیت و ناامیدی از ملت ایران خواندند و افزودند حرف های کهنه و مهمل درباره ساخت سلاح اتمی در ایران، نشان می دهد دشمنان ملت حتی در زمینه تبلیغاتی نیز در نهایت ناتوانی، به تکرار افتاده اند. فرمانده کل قوا تأکید کردند: جمهوری اسلامی ایران در پاسخ به این گونه مهملات، احساساتی نخواهد شد چرا که ما بارها گفته ایم مبانی و اعتقادات دینی ما این گونه سلاح ها را به عنوان سمبل نابودی حرث و نسل، ممنوع و حرام می داند و به همین علت ماهیچ اعتقادی به سلاح و بمب اتم نداریم و دنبال آن نمی رویم.

ایشان افزودند: ما بر خلاف تبلیغات زورگویان مستبد جهانی، دنبال بیدار کردن روح حماسه و

خامنه ای در این بازدید با قدردانی از نیروهای جوان و پر نشاط نیروی دریایی تأکید کردند: "کلید اقتدار و پیشرفت کشور، سپردن کارها به جوانان مؤمن و دل های پرامید و انگیزه های پرشور آنان است."

حضرت آیت الله خامنه ای سپس در جمع فرماندهان نیروهای مسلح و جمعی از دست اندرکاران طراحی و ساخت ناوشکن جماران، امروز را روزی شیرین، مبارک و نویدبخش خواندند و افزودند این دست آورد مهم که نتیجه امید، اعتماد و توکل به پروردگار است، نسل جوان ما را مصمم تر از پیش خواهد کرد و این عزم و امید و اراده، حتی از تولید ناوشکن نیز، مهم تر و شیرین تر است.

ایشان، شناخت توانایی ها و استعداد های خودی، قدر شناسی علمی از این نعمت بزرگ و شجاعت ورود به کارهای عظیم را "اساس و مبنای پیشرفت و اقتدار کشور" دانستند و خاطرنشان کردند: برخی خواست ها در ابتدا، بلند پروازانه به نظر می رسد اما همت های بزرگ در پرتو ایمان و اعتماد، هر کار به ظاهر ناشدنی را ممکن می سازد و به همین علت یقیناً کارهای آینده در عرصه ساخت رزمناوها، به مراتب عظیم تر و با ارزش تر خواهد بود. رهبر معظم انقلاب اسلامی، با یادآوری صدها سال قدمت ایران در صنعت دریانوردی، تسلط حکمرانان فاسد و خودکامه در طول قرن های اخیر را باعث ضعف ایران در این عرصه برشمردند و تأکید کردند "اسلام و جمهوری اسلامی اجازه نمی دهد توانایی، حیثیت و آبروی ایران و ایرانی در جهان از بین برود و بازگشت روح عزت و هویت به ملت و کشور در سی سال اخیر، مدیون همین نگاه و تفکر است."

حضرت آیت الله خامنه ای برچیده شدن سفره چپاول منافع و منابع ایران را علت اصلی خشم مستکبران عالم برشمردند و افزودند؛ قبل از انقلاب، زورگویان جهانی، ایران را سفره ای

این گزارش می افزاید؛ "ناوشکن جماران"، نخستین ناوشکن طراحی و ساخته شده به دست متخصصان افتخار آفرین نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و نخبگان و دانشمندان توانمند ایرانی، در مراسم ویژه ای، با فرمان حضرت آیت الله خامنه ای فرمانده معظم کل قوا، رسماً به ناوگان دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ملحق شد. با الحاق ناوشکن جماران به ناوگان دریایی، جمهوری اسلامی ایران به جمع معدود کشورهای جهان پیوست که از قابلیت طراحی، ساخت و تجهیز رزمناوها و ناوشکن های پیچیده و مجهز برخوردارند. در این مراسم فرمانده کل قوا در بازدید از بخش های مختلف ناوشکن جماران، از نزدیک با ویژگی های این دست آورد عظیم ملی آشنا شدند.

"ناوشکن جماران" از جمله رزمناوهای با مأموریت سه منظوره است که در عرصه های ضد هوایی - ضد سطحی و ضد زیر سطحی از تجهیزات کاملاً پیشرفته برخوردار است. علاوه بر متخصصان و دانش آموختگان مراکز آموزشی نیروی دریایی، نخبگان و دانشمندان ده ها دانشگاه و مرکز علمی، تحقیقاتی و صنعتی و متخصصان بخش خصوصی نیز در طراحی و تولید ناوشکن جماران همکاری داشته اند. ناوشکن جماران که در کلاس خود، در شمار ناوهای پیشرفته محسوب می شود، از قابلیت حمل و سوخت گیری بالگرد نیز برخوردار است، بخشی از سامانه های اصلی این ناوشکن تنها در انحصار چند کشور است اما متخصصان ایرانی موفق شدند این انحصار بین المللی را بشکنند و کشور را به دانش طراحی و ساخت این سامانه های مهم مجهز کنند.

ناوشکن جماران، حاصل تلاش بی وقفه و سنگین علمی، تحقیقاتی و تخصصی است و بیش از یک میلیون و چهار صد هزار انواع قطعه - دستگاه و سامانه های پیچیده داخلی در ساخت آن مورد استفاده قرار گرفته است. حضرت آیت الله

حضرت آیت الله خامنه ای : کلید اقتدار و پیشرفت کشور سپردن کارها به جوانان مؤمن و دل های پر امید و انگیزه های پر شور آنان است.

در شان ملت بزرگ ایران برسانید و مطمئن باشید که این کار با ایمان و توکل به خدا، امکان پذیر است.

براساس این گزارش؛ در ابتدای این مراسم، هنگام ورود فرمانده کل قوا به محوطه کارخانجات نیروی دریایی ارتش در منطقه یکم دریایی بندرعباس، سرود جمهوری اسلامی نواخته شد و ایشان در مقابل یادمان شهدای نیروی دریایی، علو درجات شهیدان اسلام و انقلاب اسلامی را مسالت کردند.

حضرت آیت الله خامنه ای سپس از یگان ها و نیروهای فنی - تخصصی مستقر در میدان سان دیدند. در این مراسم ویژه، همچنین سرلشکر صالحی فرمانده کل ارتش، ضمن خیرمقدم به فرمانده کل قوا، گفت: کارکنان نیروی دریایی ارتش با تاسی به افتخار آفرینی های ملت بزرگ ایران، و با بهره گیری از توان علمی و تحقیقاتی خود، زنجیره تولید رزم ناوهای موشک انداز را آغاز کرده اند.

"ناخدا مهندس علی غلامزاده" مسئول پروژه موج، هم در گزارشی از روند طراحی ساخت ناوشکن جماران، گفت: دانش طراحی و ساخت انواع ناوشکن در کشور نهادینه شده است و اکنون آمادگی داریم ساخت ناوهای پیشرفته با کلاس بالاتر را در دستور کار قرار دهیم.

دریادار دوم رستگاری فرمانده کارخانجات نیروی دریایی ارتش هم اعلام کرد: کارکنان خدمت این مجتمع علاوه بر مشارکت در ساخت ناوشکن جماران در حال تعمیر و آماده سازی چند شناور سطحی و زیرسطحی هستند که این اقدامات در زمره دانش های پیشرفته نظامی قرار دارد.

دریادار حبیب اله سیاری فرمانده نیروی دریایی ارتش هم در این مراسم گفت: این نیرو با درک ضرورت خودکفایی در عرصه تجهیزات دریایی، آب های نیلگون خلیج فارس را به عرصه ای برای تجلی "ما می توانیم" تبدیل کرده است. ■



هوشیاری همه کشورها، این طرح ها خنثی شود. حضرت آیت الله خامنه ای، جمهوری اسلامی را کشوری متکی بر دل های مردم خواندند و افزودند: براساس قوانین تخلف ناپذیر طبیعت، هنگامی که صدایی واحد و مقتدرانه از حنجره یک ملت، بیان می شود این امواج در تاریخ و هستی ماندگار خواهد شد.

ایشان در بخش دیگری از سخنان شان، استحکام و اتقان در کارها را مورد تأکید قرار دادند و با اشاره به نشاط و تحرکی که کارهای بزرگ مانند ساخت ناوشکن جماران، در ذهن ها و دل ها ایجاد می کند، افزودند: تلاش کنید این حرکت علمی - صنعتی از شتاب نیفتد و پی در پی منشاء کار و ابتکار و پیشرفت شود. رهبر انقلاب اسلامی، تکیه بر نیروی انسانی پر انگیزه و متعهد را جبران کننده بسیاری از کمبودها خواندند و با اشاره به تجربیات سی ساله مدیریت کشور، افزودند: باید برخی ضعف ها و نقایص را با کشف منابع بالقوه انسانی و عینی ترمیم و جبران کرد.

فرمانده کل قوا با تبیین ضروریات و اولویتهای نیروی دریایی، افزودند، با تلاش مستمر و "عزم و اراده و جدیت"، نیروی دریایی را به مرتبه ای

عزت در همه امت اسلامی هستیم، همچنان که تاکنون نیز تلاش های ملت و نظام اسلامی موجب بیداری اسلامی و نفرت روزافزون از مستکبران به ویژه آمریکا شده است.

حضرت آیت الله خامنه ای با اشاره به ادعای دروغ آمریکایی ها و برخی دیگر از کشورهای غربی درباره اقدامات ایران بر ضد همسایگانش افزودند؛ همسایگان ما نیز می دانند که این ادعاها دروغ است و آمریکا و رژیم صهیونیستی با این اختلاف افکنی ها، تلاش می کنند نگاه امت اسلامی را از دشمنان اصلی جهان اسلام یعنی آمریکا و اسرائیل منحرف کنند. رهبر انقلاب اسلامی در تبیین سیاست جمهوری اسلامی ایران در قبال خلیج فارس، افزودند: کشورهای منطقه، برادران و همسایگان ما هستند و ما معتقدیم مجموعه خلیج فارس می تواند با سیاست خردمندانه جمعی، به سود همه ملت ها و کشورهای منطقه اداره شود. ایشان، بیگانگان را، مخدوش کننده امنیت منطقه دانستند و افزودند: اختلاف انگیزی و حیل و رزی، سیاست مستمر بیگانگان است اما ما امیدواریم که مانند بسیاری از مواقع که توطئه ها و حیل های تفرقه افکنانه آن ها ناکام مانده، بعد از این هم با



نامه ۲۰۷ تن از نمایندگان مجلس شورای اسلامی به رهبر معظم انقلاب اسلامی

ساخت ناوشکن جماران، ایران را به قدرتمندترین کشور منطقه در عرصه دریا تبدیل کرد

این همه مرهون رهنمودها و تدابیر حکیمانه و فرامین عزت‌آفرین جنابعالی در عنایت ویژه به مقوله راهبردی جنبش نرم‌افزاری و تولید علم است که سال‌ها به عنوان یکی از شعارهای بنیادین و اساسی در سند چشم‌انداز و برنامه‌های توسعه مورد توجه و اعمال نظر رهبر معظم انقلاب اسلامی ایران بوده است.

در آن روز تاریخی که حضرتعالی در خصوص دانش هسته‌ای فرمودید که حرکت ارزشمند و افتخارآفرین جوانان ایرانی در دستیابی به دانش بومی هسته‌ای یک اقدام تاریخ‌ساز و تمدن‌ساز است و این حرکت علمی باید با قوت پیش برود و در ابعاد مختلف گسترش یابد و پرتاب ماهواره ملی امید را نشانه‌ای دیگر بر ایده صادقی دانستید که انقلاب شکوهمند اسلامی در دنیا پدید آورده است؛ امروز شاهدیم که پس از ابلاغ فرمان راهگشای جنابعالی در خصوص ساخت ناوشکن هسته‌ای از نیروهای متشکل از زبده‌ترین و بهترین متخصصان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی گردهم آمده‌اند و با مجاهدت جانانه و تلاش خالصانه به ساخت یکی از پیشرفته‌ترین ناوشکن‌های روز دنیا دست یافته‌اند. ما نمایندگان مجلس شورای اسلامی این پیروزی غرورآفرین را به جنابعالی، ملت بزرگ ایران و دانشمندان مومن و جوانان این مرز و بوم، فرماندهی متعهد کل ارتش و فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، بلاخص محققان و پژوهشگران و دانشمندان آن نیروی مدرن و صنایع دفاعی وزارت دفاع، صمیمانه تبریک گفته و از خداوند بزرگ طول عمر همراه با عزت روزافزون تا ظهور دولت یار برای حضرتعالی و سربلندی را برای ایران عزیز، آرزو می‌کنیم. ■

نمایندگان مجلس شورای اسلامی در نامه‌ای به محضر مقام معظم رهبری ساخت و الحاق ناوشکن جماران به ناوگان نیروی دریایی را تبریک گفتند و تأکید کردند: سامانه دفاعی ایران در عرصه دریا به یکی از قدرتمندترین کشورهای منطقه خاورمیانه ارتقا یافته است.

بر پایه‌ی این گزارش، حسن غفوری‌فرد عضو هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی متن این نامه را که به امضای ۲۰۷ تن از نمایندگان مجلس شورای اسلامی رسیده است را در جلسه علنی روز یکشنبه مجلس (۱۳۸۸/۱۲/۲) قرائت کرد. متن این نامه بدین شرح است:

محضر حضرت آیت الله العظمی خامنه‌ای

رهبر عظیم‌الشان انقلاب اسلامی و فرمانده معظم کل قوا

با احترام از خبر مسرت‌بخش و غرورآفرین طراحی، ساخت و عملیاتی شدن بزرگ‌ترین پروژه دفاعی تاریخ ایران، ناوشکن جماران که در سی و یکمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی با فرماندهی معظم کل قوا صورت گرفت، سامانه دفاعی ایران عظیم اسلامی در عرصه دریا به یکی از قدرتمندترین کشورهای منطقه خاورمیانه ارتقا یافت و موجی از شادی و سرور و احساس اقتدار، عزت و غرور سراسر ایران اسلامی را فراگرفت و پرچم پرافتخار جمهوری اسلامی ایران را بر فراز یکی از رفیع‌ترین قلل علم و فن‌آوری بومی برای چندمین بار به اهتزاز آورد و گامی بلند در تحقق سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران برداشته شد.

فراز و فرود یک فرصت

اهتمام در افزایش سهم ایران از بانکرینگ خلیج فارس

♦ مسعود مستوفی

مدیر عامل شرکت سوخت رسانی ستاره ی قشم

ما در جنوب کشور، ۱۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و ۴ بندر مهم داریم که در آن میان، جنوب جزیره ی قشم، از موقعیت حساس و استراتژیکی برخوردار است، زیرا سالیانه ۱۲/۰۰۰ فروند کشتی از این آبراه می گذرند و به کشورهای نفت خیز جهان تردد می کنند. اطلاعاتی که در دسترس قرار دارد، حاکی از آن است که از حدود ۴۰/۰۰۰ فروند شناوری که در آب های جنوبی کشور، در طول سال در حال عبور هستند، حدود ۱۲/۰۰۰ کشتی از تنگه ی هرمز عبور می کنند. بنابراین، پتانسیل بالا و قابل توجهی برای کار آفرینی و سودآوری در این منطقه وجود دارد که باید از این پتانسیل استفاده شود.

♦ علیرضا ارشاد

رئیس امور بانکرینگ شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران در اولین سفر دکتر احمدی نژاد در سال ۱۳۸۵ به بندرعباس، درخواست راه اندازی این صنعت به ایشان داده شد و توسط وزیر نفت وقت، آقای هامانه، نامه ی مربوطه به بخش امور بین الملل شرکت ملی پخش ارائه شد. در آن نامه تأکید شده بود که این طرح، به صورت یک پروژه ی ملی مورد بررسی قرار گیرد.

"این کار به صورت عملی در سال ۱۳۸۵ و از طریق درج فراخوان در جراید، آغاز شد. در حال حاضر، کلیه ی بنادر و سواحل مهم و استراتژیک کشور، تحت پوشش این طرح قرار گرفته اند و تنها چابهار باقی مانده است که پس از فراخوان اعلام شده، با توجه به پهلویی تعداد کم کشتی ها در این بندر، شرکت برنده ی مناقصه می تواند براساس مجوز شرکت ملی پخش، در آبراه بین المللی دریای عمان نیز فعالیت کند و ضمن فروش محصول به کشتی های عبوری، از لحاظ اقتصادی و سرمایه گذاری نیز، توجیه اقتصادی بیش تری داشته باشد.

♦ حبیب نعیمی

مدیر پالایش و پخش فرآورده های نفتی منطقه ی هرمزگان

مهم ترین چالش این صنعت، وجود مشکلاتی است که امارات و سایر کشورهای منطقه پس از ورود ایران به این بازار، ایجاد می کنند. آنان، دایما سعی در ایجاد و افزایش مشکلات داشته اند. از طرفی، به موقع رساندن سوخت به کشتی ها هم بسیار مهم است. بنابراین، باید تلاش کرد که به موقع و بدون کمترین اختلالی، سوخت را به شناورها برسانیم، تا شرکت هایی که در این زمینه سرمایه گذاری می کنند، صدمه نبینند. از طرفی، قیمت ها هم تابع شرایط جهانی عرضه و تقاضا است. در حال حاضر، رکود اقتصادی جهان، بر این قیمت ها تأثیر گذاشته است و این مورد، یکی از چالش های مهم در این صنعت به شمار می رود. در مجموع، شرکت های ایرانی که در این زمینه مشغول کار هستند، می توانند گوی سبقت را از شرکت های اماراتی برابند؛ چرا که ۶۰ درصد از میزان سوخت مورد نیاز شرکت های اماراتی، از ایران تأمین می شود و آن ها، مجبورند هزینه های حمل و سایر هزینه ها را در محاسبات سوخت رسانی خود، لحاظ کنند؛ حال آن که شرکت های ایرانی، می توانند سوخت را با کیفیت بالاتر و هزینه ی کمتری، به مشتریان تحویل دهند.

♦ مهندس غلامرضا غفاری آرام

مدیر عامل شرکت سوخت رسانی خلیج فارس خط کیش

ایجاد و توسعه ی صنعت نوپای بانکرینگ در کشور، از دیرباز تاکنون و حتی در آینده، قطعاً توجه و حمایت دولت را لازم داشته و دارد. به دلیل این که این صنعت، کاملاً رقابت پذیر است و رقابت پذیری آن نیز، به بازاریابی بسیار حساس آن ارتباط دارد. خصوصاً در کشورهای در حال توسعه مثل ایران، کسانی در این صنعت موفق می شوند که از حمایت دولت برخوردار باشند، یعنی استقلال اقتصادی آن ها را دولت تضمین کرده باشد. شرکت های خصوصی در صنعت بانکرینگ ایران، نمی توانند پا بگیرند، مگر این که دولت که تأمین کننده ی سوخت است، از آن ها حمایت کند. یعنی استقلال تصمیم گیری در همه ی موارد، با بانکرمن ها باشد.

♦ سعید سپهری راد

رئیس هیئت مدیره شرکت سوخت رسانی بناگستر کرانه

بندر شهید رجایی، بندری است که به جاده و راه آهن متصل است. در صورتی که فجیره بندری نیست که بارانداز داشته باشد و به شبکه ی ریلی و جاده های هم متصل نیست. در حالی که این ویژگی یعنی اتصال به خط آهن و جاده برای ورود و خروج کالا برای هر بندر لازم است. از نظر حاکمیتی دولت جمهوری اسلامی ایران معتقد است که بندر ایرانی با داشتن ارزش های ویژه باید خدمات ویژه هم داشته باشد. از نظر منابع ملی، طبیعی است که وقتی یک شهر کوچک مثل یک کشتی به کنار شهری بزرگ، مثل بندر می آید می تواند باعث تبلیغات بی هزینه ی خدمات آن بندر باشد. از نظر اقتصاد کلان برخی معتقدند که اگر سوخت را بانکر نکنیم می توانیم صادر کنیم و همین میزان سود را ببریم، در صورتی که بانکرینگ اثر زاینده ای بر اقتصاد کشور دارد و ارزش افزوده ایجاد می کند.

♦ پرویز زعفرانی

رئیس اداره ی سوخت شرکت ملی نفتکش ایران

اگر شرکت سوخت رسان، بتواند با بارهایی که در اختیار دارد، سرعت سوخت رسانی را بالا و زمان توقف کشتی را پایین بیاورد، از نظر مالک شناور، این امر، یک انتخاب قابل قبول محسوب می شود. ولی در کنار این مورد، عوامل دیگری هم هستند که برای مالک کشتی، اهمیت پیدا می کند. مالکان کشتی، معمولاً در مسیر یا منطقه ی عبوری خود، همه ی عوامل، از جمله: قیمت سوخت نسبت به بقیه ی مناطق، مدت تحویل سوخت یا خدمات دهی یک شرکت، انجام تعمیرات جزئی، تأمین آذوقه و قطعات کشتی را بررسی می کنند و در نظر می گیرند و پس از آن، دست به اقدام می زنند.

♦ ایوب حسن زاده طبق چی

رئیس اداره ی سوخت رسانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

زمانی که پخش، نگهداری، تأمین سوخت و بسیاری امور مربوط به بانکرینگ به وسیله ی شرکت های داخلی انجام شود، تمام سود حاصل از این فرایند، به داخل کشور برمی گردد. از آن جایی که تمام شرکت های سوخت رسان داخلی هستند، بی شک به جای دلار، ریال خرج می شود. حتی مالیاتی هم که داده می شود، سرانجام به سیستم مالی کشور می رسد. از طرفی، در زمان هایی که فشارهای سیاسی خارجی بر عملکردهای مختلف داخلی وجود دارد، حضور شرکت های سوخت رسان داخلی، می تواند گره گشای بسیاری از مشکلات و مانع ایجاد فشارهای مضاعف گردد.

چرا صنعت بانکرینگ مورد توجه سیاست گذاران کشور قرار نگرفته است؟

بازار ۸ میلیارد دلاری بانکرینگ

روابط عمومی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران

خلیج فارس فعال شده است تا سهم ایران از میزان کنونی هم فراتر رفته و به حدود ۳۵ درصد در پایان سال جاری برسد.

حال پرسش این جا است که چرا صنعت بانکرینگ، در کنار ده‌ها فعالیت بالادستی و پایین دستی نفتی دیگر و اقداماتی نظیر توجه به توسعه صنعت پتروشیمی یا پالایش سایر محصولات نفتی، در کانون توجه سیاست‌گذاران کشور قرار گرفته است؟

کارشناسان و تحلیل‌گران بر این باورند که با توجه به شرایط ژئوپلیتیک خاصی که ایران دارد، به ویژه دسترسی به آب‌های آزاد و سایر ابعاد مرتبط با این پروژه، قابلیت زیادی برای سوخت‌رسانی دریایی فراهم شده است. قابلیت حوزه آبی جنوب کشور برای توسعه بانکرینگ بسیار بالا است. موقعیت استراتژیک تنگه هرمز برای انتقال نفت‌خام دنیا در حوزه‌ی خلیج فارس قرار دارد که این امر موجب تردد تعداد زیادی کشتی حامل نفت خام در خلیج فارس در کنار کشتی‌های فراوان حامل سایر کالاها و مواد می‌شود. این کشتی‌ها نیز که عمدتاً از نوع غول‌پیکر هستند، به خدمات سوخت‌رسانی دریایی نیاز دارند. ناگفته نماند که مراکز سوخت‌گیری دریایی شرایطی مانند فرودگاه‌های بین‌المللی دارند که مقررات خاصی بر آن‌ها حاکم است.

کارکنان و مسافران کشتی‌ها تا شعاع خاصی از بنادر امکان تردد دارند و اگر در مجاورت بنداری که سوخت‌گیری می‌کنند، امکانات جانبی هم فراهم شود، به طور قطع درآمد بانکرینگ افزایش می‌یابد. از همین رو باید با اصلاح قانون و آیین‌نامه‌ها، شعاع تردد آزاد را افزایش داد. از سوی دیگر، باید تأمین نیازها و خدمات مورد نظر کارکنان کشتی‌ها و مسافران آن را در حدی که ممکن است، ارتقا داد. در حال حاضر در سوخت‌گیری هوایی به دلیل کیفیت مطلوب سوخت‌های هوایی ایران، برخی از ایرلاین‌ها به سوخت‌گیری در ایران تمایل نشان می‌دهند و برخی فرودگاه‌های ایران جنبه‌ی ترانزیتی سوختی پیدا کرده‌اند. بنادر ایران نیز می‌توانند از چنین موقعیتی برخوردار شوند. در مورد سوخت کشتی، کیفیت فرآورده‌های ایران بسیار مطلوب است، اما اگر آرایه خدمات جنبی اعم از سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، از امکانات قطعات یدکی و تعمیراتی گرفته تا رفع نیازهای انسانی، مطلوبیت و کیفیت بهتری بیابند، حتماً خطوط بین‌المللی به مرور بنادر ایران را انتخاب می‌کنند، حتی اگر بنادر مبدأ و مقصد آن‌ها در کشور دیگری قرار داشته باشد. ■

"فجیره" این نام بندری کوچک در امارات است که سال‌هاست سوخت ایرانی می‌خرد، ذخیره می‌کند و به کشتی‌های عبوری خلیج فارس می‌فروشد. بانکرینگ یکی از اجزای مهم حمل‌ونقل دریایی است و کشتی‌ها نیز مانند خودرو مجبورند در یک جایی سوخت‌گیری کنند. کارشناسان، ارزش بازار بانکرینگ در خلیج فارس که در حال حاضر ۸۰ درصد آن متعلق به فجیره است را حدود ۷ میلیارد دلار در سال ارزیابی می‌کنند که با اضافه شدن ارزش آرایه‌ی خدمات جانبی مانند تأمین آذوقه، خدمات فنی و تعمیرگاهی و تعویض خدمه کشتی‌ها، به رقمی بیش از ۸ میلیارد دلار می‌رسد.

این تجارت در منطقه‌ای که سالانه حدود ۱۲ هزار فروند نفت کش و کشتی بزرگ در آن تردد می‌کنند، چندان هم دور از ذهن نیست. در حالی که ایران ۳۵ سال از فعالیت بانکرینگ در خلیج فارس غایب بوده، اما ظرف چهار سال اخیر توانسته نزدیک به ۲۰ درصد از سهم این بازار را در اختیار بگیرد، البته این در حالی است که سیاست‌گذاران سهم ۵۰ درصدی ایران از بازار بانکرینگ خلیج فارس را هدف‌گذاری کرده‌اند. با محقق شدن سهم ۵۰ درصدی بازار بانکرینگ منطقه از سوی ایران، زمینه اشتغال حداقل ۷ هزار نفر در این بخش فراهم می‌شود.

هم‌اکنون ایران به یکی از رقبای جدی ۶ بندر مهم جهان و به ویژه بندر فجیره که عنوان دومین بندر سوخت‌رسان به کشتی‌های خارجی را دارد، تبدیل شده است. در حال حاضر به جز امارات هیچ کدام از کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس اقدام به راه‌اندازی عملیات سوخت‌رسانی دریایی به کشتی‌ها نکرده‌اند.

در این بین، رکوئدهای اقتصادی جهان، بازار بانکرینگ بندر فجیره امارات را با تهدیدهای جدی مواجه کرده است. آخرین برآوردها حاکی از آن است که ظرفیت جابه‌جایی کالاها و سفرهای دریایی، حداقل حدود ۷۰ درصد کاهش یافته است؛ به گونه‌ای که براساس پیش‌بینی‌های صورت گرفته از سوی کارشناسان، فروش سوخت امارات از محل بانکرینگ در پایان سال جاری، در بهترین شرایط به ۱۰ میلیون تن خواهد رسید. این در شرایطی است که هم‌اکنون سهم ایران از بازار بانکرینگ خلیج فارس، از ۲۰ درصد هم فراتر رفته و به حدود ۲۷ درصد رسیده است. از سوی دیگر، براساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی برای دستیابی به فروش ۳/۳ میلیون تن سوخت به کشتی‌های عبوری خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز تا پایان سال جاری، عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در چهار نقطه‌ی





نگاهی به وضعیت صنعت بانکرینگ سوخت در ایران

بازنگری در یک صنعت نوپا

• افسانه بهاء

بانکرینگ، به معنای سوخت‌رسانی به کشتی‌ها است و تقریباً در تمام آبراه‌هایی که تردد کشتی‌ها را شاهدند این صنعت مورد توجه قرار می‌گیرد. بانکرینگ یا سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری، به تعبیری همان کار کاروان‌سراهای قدیمی را انجام می‌دهد، اما نه در بیابان، بلکه در میانه‌ی دریا و ساحل. راستی، دریایی با این سطح ترافیک، چه قدر می‌تواند برای کشوری که چند هزار کیلومتر خط ساحلی دارد، در آمد فروش فرآورده داشته باشد؟ و چرا تا سال‌های اخیر، میزان بانکرینگ ایران این قدر پایین بوده و فقط به جزیره‌ی خارک محدود می‌شده است؟ به راستی اگر جنگ تحمیلی عراق و خاموش شدن چاه‌های نفت منطقه‌ی خلیج فارس نبود، آیا ایران اکنون نقشی پررنگ‌تر از این، در صحنه‌ی بانکرینگ سوخت ایفا نمی‌کرد؟ طی سال‌های گذشته با حمایت‌های دولتی، در کشورمان به تدریج این صنعت قد برافراشت تا آن که نیمه‌ی دوم سال ۱۳۸۵ ایران، فروش سوخت خود به کشتی‌ها را به ۱۷ هزار و ۵۰۰ تن رساند و سال بعد، این عدد را تبدیل کرد به یک میلیون و ۳۰ هزار تن.

طرح جامع بانکرینگ

به گفته‌ی مقامات مسؤول در شرکت پخش فرآورده‌های نفتی، با توجه به درآمد ۲ میلیارد و ۳۸۴ میلیون دلاری فروش سوخت به کشتی‌های عبوری خلیج فارس، طرح جامع بانکرینگ در کلیه‌ی بنادر ایران در خلیج فارس راه‌اندازی می‌شود.

همچنین، درباره‌ی آخرین وضعیت توسعه‌ی صنعت سوخت‌رسانی دریایی به کشتی‌ها در بنادر جنوبی ایران، می‌توان اذعان کرد که هم‌اکنون، روزانه حدود ۱۷ میلیون بشکه نفت خام و ۱۸ هزار فروند کشتی در خلیج فارس تردد می‌کنند و این آبراه بین‌المللی، یکی از پررفت و آمدترین مسیرهای دریایی دنیا به شمار می‌رود.

برای اولین بار، در سال ۱۳۸۵، صنعت بانکرینگ در بنادر ایرانی خلیج فارس راه‌اندازی شد و ایران با سهمی حدود یک درصد، این تجارت را آغاز کرد که تا پایان سال ۱۳۸۷، سهم ایران از این بازار، به حدود ۱۴ درصد افزایش یافته است.

به گفته‌ی رییس امور بانکرینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، پیش‌بینی می‌شود که سهم ایران در بازار بانکرینگ خلیج فارس، تا پایان سال ۱۳۸۸، به ۲۰ تا ۲۵ درصد افزایش یابد؛ زیرا توسعه‌ی بنادر جنوب کشور، اشتغال‌آفرینی، ارتقای حاکمیت ایران در خلیج فارس و ارزآوری، از مزیت‌های راه‌اندازی این تجارت است.

ایران، با عرضه‌ی سوختی باکیفیت، در مدت کوتاهی موفق شد بخش عمده‌ای از بازار بانکرینگ خلیج فارس را در رقابت با بندر فجیره‌ی امارات، به خود اختصاص دهد. از این‌رو طرح سوخت‌رسانی، در بندرعباس (۲ نقطه)، جزیره‌ی خارک، بندر ماهشهر و عسلویه اجرا شده است. همچنین به نظر می‌رسد که راه‌اندازی عملیات سوخت‌رسانی دریایی به کشتی‌ها، در جزیره‌ی قشم و بندر چابهار، در آینده‌ی نزدیک، تحقق یابد.

براساس برآوردهای انجام گرفته، تا پایان سال ۱۳۸۸، حدود سه میلیون و ۳۰۰ هزار تن سوخت مایع از طریق مراکز بانکرینگ به کشتی‌های عبوری خلیج فارس تحویل داده خواهد شد، به طوری که در ۸ ماهه‌ی نخست سال ۱۳۸۸، حدود ۸۴۴ میلیون دلار درآمد از محل فروش سوخت به کشتی‌ها، نصیب کشور شده است. به گفته‌ی رییس امور بانکرینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، تا پایان سال ۱۳۸۸، درآمد حاصل از این تجارت، به یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار افزایش می‌یابد. با توجه به این که در ۴ سال اخیر، درآمد ارزی حاصل از فروش سوخت در مراکز بانکرینگ، تا سقف ۱۰۰ درصد افزایش یافته است، در مجموع در این مدت، درآمد حاصل از فروش سوخت به کشتی‌های عبوری در خلیج فارس، از مرز دو میلیارد و ۳۸۴ میلیون دلار گذشته است.

سهم ایران در بانکرینگ منطقه‌ی خلیج فارس

با توجه به مطالب گفته شده، سهم ایران در بانکرینگ کشتی‌های عبوری خلیج فارس، تا پایان سال ۱۳۸۸، بیش از ۳ میلیون تن پیش‌بینی می‌شود و این، یعنی ۲۵ درصد از سهم بانکرینگ خلیج فارس. با توجه به این که میزان بانکرینگ در سال ۱۳۸۶، یک میلیون تن و در سال ۱۳۸۷، دو میلیون تن بوده است، ظرفیت پیش‌بینی شده تا پایان امسال، ۳/۳ میلیون تن خواهد بود. از این‌رو، به گفته‌ی مسؤولین، برای این کار، محصولات تولیدی دو پالایشگاه بندرعباس و آبادان، در اختیار صنعت بانکرینگ قرار گرفته است، به طوری که تولید روزانه‌ی این دو پالایشگاه، در حدود ۴۲ میلیون لیتر نفت کوره است که، فقط تولید هفت روز آن، صرف صادرات می‌شود و بقیه‌ی آن، جهت مصارف نیروگاه‌ها، مورد استفاده قرار می‌گیرد.

هر چند قرارداد تحویل فرآورده با شرکت‌هایی همچون، بناگسترکرانه (۲۲۰ هزار تن)، خدمات دریایی مهندسی کشتیرانی (۱۰۰ هزار تن)، بومین خارک (۷۰ هزار تن) و آرشا پارس (۴۰ هزار تن)، در قشم بسته

شده است، ولی با توجه به محدودیت‌های این شرکت‌ها در بازاریابی و کمبود و کسری تقاضا و همچنین به دلیل افزایش مصرف گاز در فصل سرما و وظیفه‌ی شرکت ملی پخش در تأمین سوخت دوم نیروگاه‌ها، نمی‌توان تمام این مقدار را در اختیار این شرکت‌ها قرار داد و به ناچار، بخشی از نفت کوره به مصارف نیروگاه‌ها اختصاص می‌یابد که گاز تحویلی آن‌ها در فصل سرما و در زمان اوج مصرف، قطع می‌شود. به گفته‌ی رییس امور بانکرینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی: "اگر مطمئن باشیم که این شرکت‌ها، محصولات ۴۲ میلیون لیتری دو پالایشگاه بندرعباس و آبادان را بتوانند بخرند و پس از بازاریابی، آن را بفروشند، مسؤولان امر، اولویت فروش را به شرکت‌های ایرانی، اختصاص خواهند داد."

هرچند در سفر دوم ریاست جمهوری به استان

هرمزگان، قرار شد ایران تا ۵۰ درصد از سهم

بانکرینگ منطقه را از آن خود کند، اما نباید

فراموش کرد که این امر، نیازمند زیرساخت‌هایی

همچون، امنیت سرمایه‌گذاری و روانی عملیات

است.

کاهش قیمت در صورت ضرر شرکت‌های بانکرینگ

رییس امور بانکرینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، درباره‌ی افزایش قیمت فرآورده برای فروش به سرمایه‌گذاران حوزه‌ی بانکرینگ، می‌گوید: "این تغییر نرخ فروش فرآورده به شرکت‌ها، دو علت داشت؛ یکی این که قراردادهای ما با شرکت‌ها پنج ساله است، ولی نرخ‌های ما سالانه تغییر می‌کند. دلیل دیگر تغییر نرخ فرآورده، این بود که یکی از شرکت‌هایی که برنده‌ی مزایده‌ی قشم شد، بالاترین نرخ را مطرح کرد؛ یعنی برای نفت گاز و نفت کوره، به ترتیب پیشنهاد نرخ فوب خلیج فارس به علاوه‌ی ۲۵ و پنج دلار را مطرح کرد و برنده‌ی مزایده شد." وی همچنین، تأکید می‌کند: "این شرکت، هم در بندرعباس فعال است و هم در قشم، و از آن‌جا که دو نرخ بودن بانکرینگ قشم و بندرعباس ممکن است موجب فساد شود؛ برای یکسان‌سازی نرخ همه‌ی طرف‌های قراردادهایی که از بندرعباس سوخت می‌گیرند، پیشنهاد افزایش قیمت مطرح شد. امور بین‌الملل ما هم، بیش‌تر مایل است که این فرآورده‌ها را به‌طور مستقیم صادر کند و ما برای آن که جلوی این فشارها را بگیریم، نرخ را ترمیم کرده‌ایم و در این میان، حتی کمیته‌ی مبارزه با قاچاق سوخت نیز، به دلیل بالاتر بودن نرخ این فرآورده‌ها نسبت به نرخ صادراتی، اعتراض کرده است، ولی اگر ببینیم با اجرای این طرح، شرکت‌های متولی متضرر می‌شوند، در این نرخ بازنگری می‌کنیم."

به گفته‌ی وی، شرکت ملی پخش، نمی‌خواهد شرکت‌های فعال در حوزه‌ی بانکرینگ متضرر شوند و این افزایش قیمت، از میزان سود این شرکت‌ها می‌کاهد؛ احتمالاً سال ۱۳۸۹، در این قیمت بازنگری می‌شود و ممکن است پارامترهایی نیز، سبب کاهش این نرخ شوند.

سهم بخش خصوصی در فعالیت‌های جاری سوخت‌رسانی

پیش از توسعه‌ی عملیات بانکرینگ در کشور، ۷۶ درصد از کشتی‌های عبوری از خلیج فارس برای تأمین سوخت مورد نیاز خود، در بندر فجیره پهلوی می‌گرفتند. در حالی که ایران، ۳۵ سال از فعالیت بانکرینگ در

خلیج فارس عقب بود، تنها ظرف مدت چهار سال، توانست نزدیک به ۲۰ درصد از سهم این بازار را در اختیار بگیرد. ایران، به دلیل عرضی باکیفیت ترین سوخت، به معتبرترین و مورد اعتمادترین کشور منطقه‌ی خلیج فارس تبدیل شده است.

طبق توافق شرکت بناگستر کرانه با شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، این سهم تا پایان سال جاری، به ۲۵ درصد و تا سال ۱۳۹۰، به ۳۵ درصد افزایش می‌یابد. این شرکت، تاکنون ۵۷۰ میلیارد ریال در این زمینه سرمایه‌گذاری و زمینه‌ی اشتغال ۶۸۰ نفر را فراهم کرده است که با تکمیل طرح توسعه، نیروی عملیاتی و راهبری این طرح، به ۸۳۰ نفر، افزایش می‌یابد.

هم‌اکنون، ایران به یکی از رقبای جدی ۶ بندر مهم جهان و به ویژه بندر فجیره که عنوان سومین بندر سوخت‌رسان به کشتی‌های خارجی را دارد، تبدیل شده است. رییس هیئت مدیره‌ی شرکت بناگستر کرانه، در این باره معتقد است: "هدف‌گذاری رییس‌جمهور، مبنی بر لزوم در اختیار گرفتن سهم ۵۰ درصدی بازار، بیش‌ترین انگیزه را برای بخش خصوصی ایجاد کرد که خوش‌بختانه این هدف‌گذاری ارزشمند، با حمایت‌های جدی دولت و اعتماد به بخش خصوصی، وارد مرحله‌ی اجرایی شد. هر چند میزان تعهد اولیه‌ی ذخیره‌سازی این شرکت به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، ۲۰ هزار تن بوده، اما شرکت "بناگستر کرانه"، این میزان ذخیره‌سازی فرآورده را تا ۴ و نیم برابر، یعنی ۸۴ هزار تن ظرفیت ذخیره‌سازی پیش‌بینی و عملیات اجرایی تأسیسات و مخازن جدید را با سرمایه‌گذاری ثابت بالغ بر ۲ هزار میلیارد ریال و سرمایه در گردش ۳۰۰ میلیارد ریال، آغاز کرده است.

به گفته‌ی این مجری خصوصی بانکرینگ، هم‌اکنون عملیات سوخت‌رسانی با استفاده از ۱۰ فروند کشتی ۳ هزار و پانصد تنی تا ۱۰ هزار تنی در چهار نقطه از خلیج فارس، در حال انجام است و روزانه، کشتی‌های خارجی زیادی از مجموعه‌ی خدمات بانکرینگ فراهم شده توسط ایران، استفاده می‌کنند. با محقق شدن سهم ۵۰ درصدی بازار بانکرینگ منطقه توسط ایران، زمینه‌ی اشتغال حداقل ۷ هزار نفر در این بخش فراهم خواهد شد.

مدیر شرکت پخش فرآورده‌های نفتی منطقه‌ی هرمزگان، نیز با بیان این که دو شرکت "بناگستر" و "خدمات دریایی مهندسی کشتیرانی"، مسئولیت اجرای عملیات بانکرینگ در بندرعباس را به عهده دارند، می‌گوید: "هم‌اکنون قراردادهای جدیدی با برخی شرکت‌ها برای توسعه‌ی عملیات بانکرینگ در مناطق قشم، کیش، ماهشهر و خارک در دستور کار قرار گرفته است. با محقق شدن این قراردادهای، قادر به تأمین حجم بسیاری از سوخت مورد نیاز کشتی‌های عبوری از منطقه‌ی خلیج فارس خواهیم شد."

بانکرینگ عامل اشتغال

اجرای عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، از مهم‌ترین طرح‌های در دست اجرا در کشور است که با اجرای کامل این طرح، برای ۷۰ هزار نفر، اشتغال مستقیم و غیرمستقیم ایجاد خواهد شد. هنگامی که کشتی‌ها برای سوخت‌گیری پهلو می‌گیرند، علاوه بر سوخت، به خدمات جانبی متعددی نیاز دارند که ارائه‌ی این خدمات، صرفه‌ی اقتصادی بالایی دارد.

رییس شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در ناحیه‌ی قشم، درباره‌ی اجرای عملیات بانکرینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌ها) در ایران، می‌گوید: "اجرای عملیات بانکرینگ، حدود ۹ سال است که در ایران مطرح شده، اما اجرای آن به دلیل برخی مشکلات متوقف شده بود. اسکله‌ی سلخ نخستین مکانی بود که صنعت بانکرینگ در آن‌جا مطرح شد؛ زیرا تمام کشتی‌هایی که نیازمند اسکله با آب‌خور بالا هستند، امکان پهلوگیری در آن‌جا را دارند. هم‌اکنون تأمین سوخت‌رسانی به ۶۱ روستا در جزیره‌ی

قشم، به عهده شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ناحیه قشم است. همچنین، سوخت مورد نیاز در بخش حمل‌ونقل زمینی، هوایی و دریایی نیز تأمین می‌شود. جزیره‌ی قشم، در مسیر تنگه‌ی هرمز است که هر ۱۰ دقیقه، یک شناور بزرگ از آن عبور می‌کند.

هم‌اکنون، ۱۳۰ هزار نفر در جزیره‌ی قشم، به صورت ثابت زندگی می‌کنند که بیش از ۸۰ درصد از این جمعیت، بیکار هستند که عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها و خدمات جانبی آن، می‌تواند اشتغال‌زایی مطلوبی برای ساکنان جزیره‌ی قشم داشته باشد. "وی، درباره‌ی سرمایه‌گذاری در این بخش، اظهار می‌کند: "بانک پاسارگاد، سرمایه‌گذاری در اجرای طرح بانکرینگ را بر عهده گرفته است."

همچنین وی، با اعلام این که عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها به تدریج انجام می‌شود، می‌گوید: "در مراحل اولیه، می‌توانیم خدمات لازم را در حد مطلوبی به کشتی‌داران ارائه دهیم، تا رضایت و اعتماد کشتی‌ها و تاجران را به سمت ناحیه‌ی شمالی خلیج فارس جلب کنیم."

اجرای عملیات بانکرینگ، از قاچاق فرآورده‌ها، به میزان زیادی جلوگیری می‌کند زیرا برخی از کسانی که سوخت را در داخل کشور دریافت می‌کنند، به دلیل اختلاف قیمت با کشورهای همسایه و بالاتر بودن قیمت سوخت در آن‌جا، فرآورده را با قیمت بالاتری به فروش می‌رسانند که سبب افزایش میزان قاچاق فرآورده‌ها می‌شود.

هم‌اکنون، به حدود ۱۴۰۰ فروند شناور داخلی که دارای گواهی‌نامه هستند، در جزیره‌ی قشم سوخت‌رسانی می‌شود و علاوه بر آن، حدود ۱۳۰۰ فروند قایق که به صورت غیرمجاز به کار صید مشغول‌اند، با استفاده از کارت سوخت، شناسایی شده‌اند. انبار نفت جزیره‌ی قشم، در ابتدا شامل ۳۲ مخزن ۴۵ هزار لیتری بود که هم‌اکنون، ۴ مخزن که سه مورد آن دارای ظرفیت سه میلیون لیتری است، به انبار نفت اضافه شده است. در مجموع در این انبار نفت، ۱۷ میلیون لیتر ظرفیت ذخیره‌سازی داریم.

خدمات جانبی بانکرینگ، فرصتی برای سرمایه‌گذاری

امروزه، سهم ایران از بازار بانکرینگ خلیج فارس، به ۱۹/۴۱ درصد رسیده است که ۱۳/۵ درصد آن، مربوط به شرکت بناگستر کرانه است. اما آن‌چه این شرکت و دیگر شرکت‌های فعال در زمینه‌ی بانکرینگ را گله‌مند



درصد از سهم بانکرینگ منطقه را از آن خود کند، اما نباید فراموش کرد که این امر، نیازمند زیرساخت‌هایی همچون، امنیت سرمایه‌گذاری و روانی عملیات است. از طرف دیگر، به حداقل رساندن تشریفات و مقررات گمرکی و بندری و دوری از بروکراسی غیراصولی، ازجمله مهم‌ترین راهکارهای جذب کشتی‌های عبوری به سواحل ایران است؛ در این میان، هماهنگی میان سازمان‌های دولتی و خصوصی، اهمیت زیادی دارد. البته شفاف‌سازی و ساده‌سازی مقررات و قوانین هم، به رشد این صنعت، کمک بسیاری می‌کند.

رقابت ایران و امارات در بازار بانکرینگ خلیج فارس

انتقال بالغ بر ۱۷ میلیون بشکه نفت خام در روز، وجود میادین متعدد نفت و گاز و عبور سالانه‌ی هزاران فروند کشتی و شناور، مزیت‌های منحصر به فردی هستند که خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز را به یکی از استراتژیک‌ترین آبراه‌های دنیا تبدیل کرده است. به طوری که مؤسسات بین‌المللی، خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز را پس از کانال سوئز و پاناما، به عنوان پرتددترین آبراه دنیا معرفی کرده‌اند.

صرف نظر از مزیت‌های متعدد سیاسی و اقتصادی که منطقه‌ی خلیج فارس برای ایران به همراه داشته، به نظر می‌رسد که با راه‌اندازی طرح‌های سوخت‌رسانی دریایی به کشتی‌های عبوری (بانکرینگ)، این منطقه یک مزیت اقتصادی قابل توجه‌ایی را نیز، برای دولت‌مردان کشور، به همراه داشته است.

برای نخستین بار پس از پیروزی انقلاب اسلامی، راه‌اندازی طرح بانکرینگ در بنادر و جزایر جنوبی کشور، توسط "محمد رضا نعمت‌زاده" در ابتدای

کرده، افزایش قیمت فرآورده است. امری که از آن، به عنوان «سم» برای شرکت‌های خصوصی یاد می‌شود. علت این افزایش، برنده شدن شرکتی جدید در مزایده‌ی بانکرینگ است که با ارائه‌ی قیمتی بالاتر از سایر شرکت‌ها، قیمت متوسط فرآورده را از تعادل انداخته است.

این امر، هر چند شرکت‌های خصوصی فعال در حوزه‌ی بانکرینگ را کمی دلخور کرده، اما تأکید دارند که کاملاً از حضور دیگر شرکت‌های علاقه‌مند به فعالیت در این حوزه، استقبال می‌کنند. البته نیازی هم نیست که همه دنبال سوخت‌رسانی باشند. در این کار، تکمیل چرخه‌ی خدمات است که اهمیت دارد. برای نمونه، تصور کنید اگر بازاریابان ما بتوانند کارشان را درست انجام دهند (که می‌دهند!)، ما به افتتاح یک فروشگاه بزرگ در کنار تأسیسات سوخت‌رسان، نیازی ضروری داریم.

تصور کنید اگر خدمه‌ی آن ۱۵ هزار فروند کشتی، خیال‌شان نسبت به این سوی ساحل راحت باشد و بدانند که هم می‌توانند سوخت با کیفیت تحویل بگیرند و هم در فروشگاه‌های ایرانی سایر نیازهایشان را تأمین کنند، چه سرمایه‌ایی به سمت سواحل ایران سرازیر می‌شود و صاحبان فروشگاه‌های بزرگ ایرانی، چه سودی می‌برند!

با این همه، هر چند در سفر دوم ریاست جمهوری به استان هرمزگان، قرار شد ایران تا ۵۰



فعالیت دولت نهم، در بندرعباس کلید خورد، به طوری که بندر فجیره امارات پس از سال‌ها فعالیت در این بازار سودآور، به رقیبی سر سخت همچون ایران برخورد کرد.

براساس برآوردهای صورت گرفته، بازار فجیره امارات، سالانه ۱۲ میلیون تن سوخت به کشتی‌ها عرضه می‌کند و کشورهای قطر، کویت و عربستان نیز، در مجموع ۸ میلیون تن از بازار بانکرینگ خلیج فارس را در اختیار دارند. از سوی دیگر در حال حاضر، منطقه‌ی خلیج فارس، ظرفیت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها تا سقف ۲۴ میلیون تن را دارا است و ایران قصد دارد، بخشی از این بازار را در اختیار بگیرد.

با توجه به این که یکی از اهداف محوری دولت، راه‌اندازی بانکرینگ در جنوبی‌ترین نقطه خلیج فارس است، هم‌اکنون بسیاری از کشتی‌ها، بنادر ایران را به دلیل کوتاه بودن بعد مسافت و ارائه‌ی برخی تسهیلات، همچون کاهش عوارض بندری، برای سوخت‌گیری انتخاب می‌کنند. از سوی دیگر، با توجه به این که موقعیت بندر فجیره امارات، در مسافت طولانی‌تری نسبت به بنادر ایران قرار گرفته، این مزیت موجب می‌شود کشتی‌های عبوری، از بنادر ایران برای دریافت سوخت باکیفیت‌تر، استقبال کنند.

علاوه بر این، از دید بسیاری از پرسنل کشتی‌های خارجی سوخت تحویل شده توسط مراکز بانکرینگ بنادر ایران، نسبت به نفت کوره‌ی اماراتی‌ها، از کیفیت مطلوب‌تر و قیمت کمتری برخوردار است و از این‌رو، بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی تمایل دارند سوخت مورد نیاز خود را از بنادر ایرانی تأمین کنند.

به طوری که در حال حاضر، نفت کوره "پرشین فیول اویل" ایران، در مقایسه با آن چیزی که در بندر فجیره امارات عرضه می‌شود، بسیار مطلوب‌تر است. اما یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف در مراکز فعال بانکرینگ کشور، عدم ارائه‌ی خدمات جانبی، همچون کیت‌رینگ و تأمین سایر نیازمندی‌های جانبی کشتیرانان خلیج فارس است.

مزیت‌های ایران برای تصاحب بازار بانکرینگ خلیج فارس

"غلامرضا ربانی"، مدیر بازرگانی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، در تشریح بیش‌تر مزیت‌های ایران برای تصاحب بازار بانکرینگ خلیج فارس در درازمدت، می‌گوید: "کیفیت سوخت، موقعیت جغرافیایی ایران به ویژه در جنوب جزیره‌ی قشم که در مسیر کشتی‌های متعددی قرار دارد، تولید انواع فرآورده‌های نفتی با کیفیت در ایران و در نتیجه تداوم فروش سوخت به کشتی‌ها، از جمله مهم‌ترین نقاط قوت ایران در صنعت بانکرینگ محسوب می‌شود."

وی معتقد است: "در این زمینه، بندری مانند فجیره، تولیدکننده‌ی سوخت کشتی‌ها نیست، بنابراین با خرید سوخت مورد نیاز از کشورهای مختلف، مانند ایران، بحرین، قطر و عراق، تلفیقی از سوخت‌ها را ساخته و به یک کیفیت مشخص می‌رساند و به کشتی‌ها می‌فروشد؛ در حالی که ایران، خود تولیدکننده‌ی سوخت است."

به گفته‌ی وی، سوختی که از ایران عرضه می‌شود، دارای کیفیت بسیار مناسب است و کشتی‌هایی که طی دو سال گذشته از سوخت ایران استفاده کرده‌اند، بر برتر بودن ویژگی‌ها و کیفیت سوخت ایران تأکید کرده‌اند.

"ربانی"، مدعی است که موقعیت جغرافیایی ایران، به ویژه در جنوب جزیره‌ی قشم، به گونه‌ای است که در مسیر تردد همه کشتی‌هایی است که از آسیای دور به عربستان، بحرین، قطر و سایر کشورها برای خرید محصول، تأمین خوراک یا تحویل نفت می‌روند و از تنگه‌ی هرمز عبور می‌کنند. وی اظهار کرد: "در حال حاضر، ۷۰ درصد سوخت موجود در بندر فجیره، از خارج از منطقه تأمین می‌شود، همچنین در سنگاپور، سوخت از مکان‌های دیگر تهیه می‌شود، اما ایران می‌تواند استمرار عرضه‌ی سوخت را تضمین کند."



از دید بسیاری از پرسنل کشتی‌های خارجی، سوخت تحویل شده توسط مراکز بانکرینگ بنادر ایران، نسبت به نفت کوره‌ای اماراتی‌ها، از کیفیت مطلوب‌تر و قیمت کمتری برخوردار است و از این‌رو، بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی تمایل دارند سوخت مورد نیاز خود را از بنادر ایرانی تأمین کنند.

نتیجه‌گیری

کشورمان، در حالی کار خود را شروع کرد که در سال ۲۰۰۶، حجم سوخت‌رسانی جهانی، به ۲۲۰ میلیون مترمکعب رسیده بود. بنابراین، ایران برای این‌که در صنعت سوخت‌رسانی، بتواند خودی نشان دهد، هنوز راه درازی درپیش داشت؛ چون گذشته از سنگاپور و رتردام که به ترتیب ۲۶ و ۲۲ میلیون مترمکعب حجم بانکرینگ داشتند، مهم‌ترین رقیب شرکت‌های ایرانی، یعنی فجیره، حجمی برابر با ۱۴ میلیون مترمکعب، سوخت‌رسانی داشت. سال بعد، این بندر، بانکرینگ خود را به ۱۸ میلیون مترمکعب رساند و همان زمان، ۶۰ درصد از واردات فراورده‌های سوخت سنگین خود را از ایران تأمین می‌کرد. در حال حاضر، بیش از ۶۰ درصد، یعنی معادل ۱۲ میلیون تن از سوخت شناورها، توسط بندر فجیره‌ای امارات تأمین می‌شود. این امر، در حالی است که بیش از ۶۰ درصد از این سوخت، توسط ایران تأمین می‌شود که نشان می‌دهد چنان‌چه امکانات مورد نیاز در این بخش تدارک دیده شود، ایران قادر به افزایش سهم خود در بازار خواهد بود.

راستی چرا باید کشتی‌ها به فجیره پشت کنند و به پایانه‌هایی همچون، بندر شهید رجایی، بندر عسلویه، بندر چابهار، بندر قشم، بندر خارک و... برای گرفتن سوخت و سایر خدمات بیایند؟ ناظران معتقدند: زنجیره‌ی خدمات بندر اماراتی‌ها، چنان گسترده است که روی آوردن کشتی‌ها به ایران، چندان منطقی به نظر نمی‌رسد. اما اگر کمی از این بحث‌ها فاصله بگیریم، متوجه‌ی نقاط قوتی در آب‌های ایران می‌شویم که در نتیجه‌ی آن، دلیل رشد سریع این صنعت را طی سال‌های اخیر درمی‌یابیم.

سیاست‌های حمایتی و قراردادهای جدید با شرکت‌های فعال در حوزه‌ی بانکرینگ، در سال جاری، سهم ایران را در بازار بانکرینگ خلیج فارس، از ۱۴ به ۲۵ درصد می‌رساند تا یکی از دلایل افزایش قدرت حاکمیت ایران، بر این آب‌ها باشد. دو شرکت بناگستر کرانه و خدمات دریایی مهندسی کشتیرانی، مسؤولیت اجرای عملیات بانکرینگ در بندرعباس را به عهده دارند و قرارداد فعالیت شرکت‌های آرشا پارس در قشم، ورکمن در کیش، بناگستر کرانه در ماهشهر و بومین در خارک نیز، نهایی شده‌اند که به زودی در این عرصه، آغاز به کار خواهند کرد. اجرای عملیات بانکرینگ، علاوه بر درآمدزایی اقتصادی برای کشور، حاکمیت ایران بر منطقه‌ی خلیج فارس را قوی‌تر می‌کند و بنادر ایران، به مهم‌ترین بنادر خلیج فارس تبدیل خواهند شد.

به گفته‌ی کارشناسان، سالانه بیش از ۴۰ هزار شناور در خلیج فارس تردد می‌کنند که در مجموع، به ۲۰ میلیون تن سوخت نیاز دارند. در اختیار گرفتن نیمی از بانکرینگ خلیج فارس، نه یک ضرورت که حق ماست. خلیج فارس، در پای میهن مان آرمیده است و موج‌موج، نفس می‌کشد. کشتی‌ها می‌آیند و می‌روند و این آبی چشم‌تاچشم بی‌کران، هم‌چنان فروتنانه، روزی بر ما می‌فرستد. به آن می‌بالیم و حیف است روزی حسرت بخوریم و بگوییم: سیاست‌ها و راه‌کارهای غلط، ما را از این روزی حلال و نیلگون، محروم کرد. تا به امروز خوب جلو آمده‌ایم، فرداها را هم دریابیم. ■



بازگشت سال‌های از دست رفته

شروع عملیات بانکرینگ در ایران، سومین بندر سوخت‌رسان جهان را به چالش کشانده است
 • علیرضا نوری، مجری طرح ساماندهی و توسعه‌ی بندر نفتی، سازمان بندرودریانوردی

ایران با داشتن سهم یک درصدی، این تجارت بزرگ را در خلیج فارس آغاز نمود و این در حالی است که با توجه به موقعیت استراتژیک سواحل جنوبی کشور و گذشت حدود ۳ سال، سهم ایران در بانکرینگ بالغ بر ۱۰ درصد برآورد شده است و هنوز نتوانسته‌ایم فرصت‌های از دست رفته را جبران نماییم.

در سال ۲۰۰۶ میلادی حدود ۲۲۰ میلیون مترمکعب سوخت مایع در کشورهای مختلف دنیا از طریق صنعت بانکرینگ عرضه شده است. بندر سنگاپور با حجم ۲۶ میلیون مترمکعب، بندر رتردام هلند با حجم ۲۲ میلیون مترمکعب و بندر فجیره امارات با حجم ۱۴ میلیون مترمکعب به ترتیب رتبه‌های اول تا سوم بزرگ‌ترین بندر عرضه‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها را در جهان در اختیار دارند. در حال حاضر بندر فجیره امارات پس از سال‌ها فعالیت در این بازار سودآور، بیش‌ترین سهم بازار را در منطقه در اختیار گرفته است. بانکرینگ و ارایه‌ی خدمات به کشتی‌ها یکی از بهترین و مطلوب‌ترین فرصت‌های پیش‌رو جهت کسب درآمد و ارتباط با جهان برای ایران به شمار می‌رود. با استفاده از توانمندی‌های موجود در سواحل جنوبی و برنامه‌ریزی اصولی و مطلوب می‌توان از فرصت‌های حاصل شده در زمینه‌ی بانکرینگ، کیتینگ و... استفاده مناسب نمود. مطابق با برنامه‌ریزی‌ها، مقرر گردیده طی ۴ سال آینده ۵۰ درصد از بازار بانکرینگ خلیج فارس به ایران اختصاص یابد. به همین منظور طرح جامع بانکرینگ در بنادر جنوبی کشور در دستور کار دولت قرار گرفته است. برای محقق شدن سهم ۵۰ درصدی بازار بانکرینگ منطقه از سوی ایران، باید با اتخاذ تدابیر مناسب بسترسازی مطلوب صورت گیرد.

صنعت بانکرینگ به عنوان یک حلقه‌ی مهم و اساسی، مکمل زنجیره‌ی خدمات عمده‌ی صنایع کشتیرانی محسوب می‌گردد. صنایع کشتیرانی نیازمند همیشگی سوخت با کیفیت مناسب می‌باشند و سوخت مورد نیاز کشتی‌ها باید با سرعت و اطمینان در موعدهای مورد نیاز به کشتی‌ها

یکی از اجزای مهم حمل و نقل دریایی، بانکرینگ است. طول سواحل جنوبی ایران، بالغ بر ۱۸۰۰ کیلومتر است. خلیج فارس، روزانه محل تردد تعداد بسیار زیادی از کشتی‌های اقیانوس پیما و بزرگ بوده و این آبراه به عنوان شاهراه عبور کشتی‌ها، یکی از پر ترددترین مناطق دریایی جهان به شمار می‌رود. وجود میادین متعدد نفت و گاز، بزرگ‌ترین مراکز استخراج، تولید و صدور انرژی به جهان و بازار پرمصرف منطقه، مزیت‌های بسیار مهم و منحصر به فردی هستند که خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز را پس از کانال سوئز و پاناما به عنوان پر ترددترین آبراه دنیا معرفی نموده است. هم‌اکنون در هر ساعت ۵ فروند کشتی از تنگه‌ی هرمز عبور می‌کند. به عبارت دیگر، سالانه بالغ بر ۳۵ هزار فروند کشتی نفت‌کش و تجاری عظیم از آب‌های منطقه‌ی استراتژیک خلیج فارس عبور نموده و این کشتی‌ها به بیش از ۲۰ میلیون تن مواد سوختی نیاز دارند. بانکرینگ (سوخت‌رسانی دریایی به کشتی‌ها)، عملیات آبراه‌های جهانی را تضمین می‌نماید. این منطقه حامل، حدود ۶۰ درصد ذخائر نفت دنیا می‌باشد و بیش از ۴۰ درصد از صادرات جهانی نفت را به خود اختصاص داده است. علاوه بر آن، تجارت گاز طبیعی به صورت LNG نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. (حمل LNG توسط کشتی‌های مخصوص و غول‌پیکر صورت می‌پذیرد. این کشتی‌ها حداقل توانایی حمل ۱۲۵ هزار مترمکعب LNG را دارند).

نخستین بار در کشورمان یک شرکت سنگاپوری به نام Global Energy در سال ۱۳۷۹ فعالیت بانکرینگ را آغاز نموده و پس از دو سال، بنا به دلایلی کار خود را متوقف کرد. پس از آن در سال ۱۳۸۵ صنعت بانکرینگ با احداث تأسیسات زیربنایی محدود در برخی بنادر جنوبی کشور راه‌اندازی و کلید خورد.

تحويل داده شود.

کشتی‌های متردد در حوزه‌ی خلیج فارس، سوخت مورد نیاز خود را عمدتاً از بندر فجیره امارات، ایران، قطر، کویت و عربستان تأمین می‌نمایند. یکی از اهداف مهم و محوری دولت، راهاندازی و تقویت بانکرینگ در سواحل خلیج فارس است. هم‌اکنون بسیاری از کشتی‌ها، بندر ایران را به دلیل کوتاه بودن بعد مسافت و آرایه‌ی برخی تسهیلات همچون عوارض بندری معقول و کیفیت سوخت مناسب‌تر انتخاب می‌کنند. از دید بسیاری از ملوانان کشتی‌های خارجی، سوخت تحويل شده توسط مراکز بانکرینگ بندر ایران نسبت به نفت کوره‌ی اماراتی‌ها از کیفیت مطلوب‌تر و قیمت کمتری برخوردار است، از این‌رو بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی تمایل دارند سوخت مورد نیاز خود را از بندر ایران تأمین نمایند. به طوری که در حال حاضر نفت کوره‌ی "پرشین فیول اویل" ایران در مقایسه با آن چیزی که در بندر فجیره امارات عرضه می‌شود، بسیار مطلوب‌تر است. اما یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف در مراکز فعال بانکرینگ کشور عدم آرایه‌ی خدمات جانبی همچون کیتینگ، هتلینگ و shipping service و تأمین سایر نیازمندی‌های جانبی کشتیرانان است.

در حال حاضر ظرفیت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در خلیج فارس ۲۴ میلیون تن در سال می‌باشد، که لازم است با برنامه‌ریزی مناسب، سهم عمده این تجارت ارزشمند را کشور ایران در اختیار گیرد. درآمد حاصل از بانکرینگ در ایران تا پایان سال جاری بالغ بر یک میلیارد دلار برآورد می‌شود. این درآمد در شرایطی حاصل می‌شود که در بندر کشورمان هنوز مقدمات سرویس‌دهی و تأمین نیازمندی‌های کشتیرانان هر چند محدود، مهیا نیست.

کارشناسان، ارزش بازار بانکرینگ در منطقه‌ی خلیج فارس را که در حال حاضر حدود ۷۵ الی ۸۰ درصد آن متعلق به بندر فجیره امارات است را حدود ۷ الی ۸ میلیارد دلار در سال ارزیابی می‌نمایند که با افزودن ارزش آرایه‌ی خدمات جانبی مانند تأمین آذوقه، خدمات فنی و تعمیرگاه، تعویض خدمه‌ی کشتی، آرایه‌ی خدمات درمانی، آرایه‌ی خدمات رفاهی و... به رقمی بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار می‌رسد.

برنامه‌ریزی جهت رقابت در بازار بانکرینگ خلیج فارس

با توجه به مطالب فوق و شناخت رقبا در منطقه، وضعیت ملموسی از آینده‌ی بانکرینگ در خلیج فارس و منطقه ترسیم گردید. بندر فجیره امارات با داشتن سابقه‌ی نسبتاً طولانی و با ظرفیت ۱۷ میلیون تن در سال، به عنوان سومین هاب سوخت‌رسان در سطح جهان شناخته می‌شود. این مجموعه‌ی بندری با دارا بودن امکانات کامل (شامل: تجهیزات سوخت‌رسانی در اسکله و دریا، امکانات لازم برای خدمت‌رسانی به خطوط کشتی‌رانی و خدمه‌ی آن، مانند هتل‌های بین‌المللی، فرودگاه، مجموعه‌های تفریحی، فرهنگی و...) در امارات متحده‌ی عربی به کشتی‌ها و خدمه‌ی آن‌ها، خدمات‌رسانی نموده و با ایجاد بسترها و آرایه‌ی تخفیف‌های مناسب در خدمات ناوبری، سالانه بالغ بر ۱۴ میلیون تن از سهم سوخت‌رسانی به کشتی‌های خلیج فارس را تصاحب نموده و کشورهای قطر، کویت و عربستان نیز در مجموع ۸ میلیون تن از بازار بانکرینگ خلیج فارس را در اختیار دارند. بندر فجیره امارات حدود ۴۰ مایل از خطوط بین‌المللی کشتیرانی فاصله دارد، در حالی که بندر ایران به خصوص بندر شهید رجایی، خلیج فارس و قشم در ۵ مایلی آبراهه‌ی بین‌المللی کشتیرانی از موقعیت برتری برای انجام عملیات بانکرینگ و سرویس‌دهی به کشتی‌های عبوری در منطقه برخوردار می‌باشند.

موقعیت جغرافیایی ایران، کیفیت سوخت، تولید انواع فرآورده‌های نفتی و تداوم فروش سوخت از جمله مهم‌ترین نقاط قوت ایران در صنعت بانکرینگ است. با توجه به موارد یاد شده، متخصصان معتقدند بندر ایران در زمینه‌ی بانکرینگ (سوخت‌رسانی دریایی به کشتی‌ها) می‌تواند در منطقه از موقعیتی ممتازتر برخوردار باشند. اگر خدمات جانبی نیز در جمیع جهات

اعم از سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، تأمین قطعات یدکی و تعمیراتی، درمان و دارو، تأمین آذوقه و رفع نیازهای انسانی با کیفیت مناسب فراهم گردد به طور قطع خطوط بین‌المللی به مرور زمان بندر ایران را برای سوخت‌گیری انتخاب خواهند نمود. (حتی اگر بندر مبدأ و مقصد آن‌ها در کشورهای دیگری قرار داشته باشد).

بنابراین شروع عملیات بانکرینگ در سواحل جنوبی ایران، سومین بندر سوخت‌رسانی جهان را به چالش کشیده است. اکنون زمان آن رسیده که بندر ایرانی با تقویت زیرساخت‌ها براساس برنامه‌های میان‌مدت و درازمدت با تأمین کلیه‌ی امکانات و مایحتاج درخواستی خطوط کشتیرانی، بازار سومین بندر سوخت‌رسان جهان را در دست گرفته و از این راه درآمدی بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار در سال کسب نموده و زمینه‌ی اشتغال ۸ الی ۱۰ هزار نفر

را فراهم آورند. نتایج اقتصادی

آرایه‌ی خدمات بانکرینگ

شامل افزایش تولید ناخالص

ملی (GDP)، اشتغال‌زایی،

ارزآوری، جلوگیری از خروج

ارز از کشور، کاهش وابستگی

خارجی، افزایش قدرت

حاکمیت سیاسی و اجتماعی

در منطقه می‌باشد.

در صورتی که بتوانیم

بسترهای لازم جهت این

تجارت را در بندر کشور پایه

ریزی کنیم اهمیت و نقش

بانکرینگ به صورت عملیاتی

با کسب درآمدهای حاصل از

این تجارت روشن تر می‌گردد.

عملیات بانکرینگ علاوه بر

درآمدزایی اقتصادی برای

کشور، حاکمیت ایران بر

منطقه‌ی خلیج فارس را قوی‌تر

نموده و بندر ایران از اهمیت

ویژه‌ای برخوردار خواهند شد.

بندر کشورمان به عنوان

مبادی ورودی و خروجی

کالا می‌تواند بستر مناسبی

برای گردشگران باشند.

ارتباط با کشورهای خارجی

و شناساندن ایران با آرایه‌ی

خدمات و تسهیلات در بندر از مهم‌ترین اولویت‌های مورد توجه سازمان بندرودریانوردی می‌باشد. بانکرینگ سوخت نیز یک صنعت استراتژیک بوده و یکی از مهم‌ترین دست‌آوردهای آن ارتباط با دنیای خارج است. اقدامات محدودی طی چند سال گذشته در زمینه‌ی بانکرینگ از طرف سازمان بندرودریانوردی صورت پذیرفته و برخی از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در این بخش سرمایه‌گذاری نموده‌اند و بخش محدودی از بازار سوخت‌رسانی منطقه در اختیار سرمایه‌گذاران ایرانی قرار گرفته است.

رجاء واثق داریم که با انجام مطالعات طرح جامع ساماندهی و توسعه‌ی بندر نفتی، برنامه‌ریزی مناسب جهت بسترسازی زیرساخت‌ها صورت پذیرفته و با انجام برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و درازمدت به اهداف چشم‌انداز توسعه‌ی کشور در این بخش نائل گردیم. در برنامه‌ریزی‌ها بحث زمان بسیار مهم و جدی است. باید از فرصت‌ها در موعدهای مناسب و مورد نظر بهره گیریم. ■



واکاوی سوخت‌رسانی دریایی با حضور کارشناسان خبره‌ی بانکرینگ

زیر و بم بانکرینگ ایرانی

۴ سال است که صنعت بانکرینگ، به طور جدی در کشورمان پا گرفته و حضوری رسمی در فعالیتهای دریایی ایران یافته است. اما در این روند، به گفته‌ی یکی از فعالان این حوزه، میزان حمایت‌ها با سرعت لازم برای توسعه‌ی بانکرینگ، هم‌خوانی ندارد. به طوری که هنوز هیچ شرکت یا مؤسسه‌ای، مجوز قطعی برای بلندینگ سوخت (ترکیب سوخت)، که مرحله‌ای مهم و اقتصادی و با ارزش افزوده‌ی بالا در سوخت‌رسانی به کشتی‌ها است، را ندارد. از همین‌رو، به گفته‌ی "کاپیتان رزمجو"، مسؤول تهیه‌ی بسته‌ی حمایتی بانکرینگ کشور: ما در کشور، بانکرینگ به معنای حرفه‌ای نداریم و تنها، تهیه‌کننده‌ی سوخت کشتی‌ها و ساپلایر هستیم. سوختی که در ایران به کشتی‌ها تحویل می‌شود، اگرچه از نظر درصد وجود میزان سولفور، پایین نمی‌باشد ولی از کیفیت بسیار بالایی برخوردار است، و شرکت‌های تأمین‌کننده به طور معمول آن را با سوخت‌های دیگر مخلوط نموده و سپس تحویل شناورها می‌نمایند، در حالی که براساس قوانین، قیمت سوخت باید به نفع امور دریایی کشور، تعدیل شود، ایجاد هر نوع تغییر در سوخت و فروش آن، ممکن است شرکت‌ها را با اتهام قاچاق سوخت روبه‌رو کند. این سخنان، همراه با بررسی مسائل جدی و با اهمیت دیگری که از جنبه‌های مختلف، به بانکرینگ کشور مربوط می‌شود، دست‌مایه‌ی برگزاری میزگرد تخصصی، با حضور صاحب‌نظران و فعالان بانکرینگ کشور شد. امید است که فعالان این عرصه، با بیان واقعیتهای و حقایق موجود، بتوانند آن‌ها را به گوش مسؤولان برسانند و مسؤولان اجرایی نیز، با شنیدن این سخنان، برای رفع موانع تا رسیدن به صنعت تمام عیار بانکرینگ، راه‌های مسدود به این مهم را با اقدام‌های عملی و مؤثر، بکشایند.

میهن‌انان میزگرد که دعوت ماهنامه‌ی "بندرودریا" را پذیرفتند و در این نشست تخصصی حضور یافتند، به ترتیب عبارت بودند از:

- ۱- سید علی استیری، مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بندرودریانوردی
- ۲- محمد سمیعی، دبیر اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران
- ۳- اسداله قطب رزمجو، مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
- ۴- یوسف کریمی‌ثانی، مدیرعامل شرکت بناگستر کرانه
- ۵- علیرضا ارشاد، رئیس امور بانکرینگ شرکت پخش فرآورده‌های نفتی ایران
- ۶- داریوش میربلوکی، کارشناس دبیرخانه‌ی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، مستقر در سازمان بندرودریانوردی





■ **صنعت بانکرینگ را به عنوان یک فرصت اقتصادی، چگونه ارزیابی می‌کنید؟ رونق این صنعت، چه محاسن و مزایایی را برای شکوفایی اقتصاد ملی و منطقه‌ای کشورمان، به ارمغان خواهد آورد؟**

حمایت همه جانبه مرجع دریایی

"سید علی استیری"، مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی، سازمان بندرودریانوردی، در ابتدای میزگرد گفت: "در دنیا، بنداری می‌تواند حرف برای گفتن داشته باشند، که در کنار ارایه‌ی تسهیلات اولیه که شامل تخلیه و بارگیری است، بتوانند خدمات جانبی و ثانویه‌ای مثل بانکرینگ و کرو چنج را که دو نیاز اصلی کشتی‌ها محسوب می‌شوند، فراهم آورند و از این راه برای بندر، ارزش افزوده ایجاد کنند. منظور، تسهیلاتی است که رقابتی باشند و با قیمت مناسب ارائه شوند. متأسفانه در کشور ما، به رغم برخورداری از مزایای نسبتاً خوب بانکرینگ، هنوز امکانات بالقوه‌ای وجود دارند که به فعل درنیامده‌اند. مشکل اصلی صنعت بانکرینگ ایران، به چگونگی تهیه و تحویل سوخت به کشتی‌ها و دیگر امکانات حاشیه‌ای آن برمی‌گردد. بانکرینگی که در بندر ما انجام می‌شود، بسیار محدود است. این صنعت در حقیقت، در حد و اندازه‌ای نیست که همه بتوانند از آن استفاده کنند."

■ حمایت‌های سازمان بندرودریانوردی در پا گرفتن این صنعت چگونه و تا چه حد بوده است؟

"استیری" در پاسخ به این پرسش یادآور شد: "سازمان بندرودریانوردی، به عنوان متولی و مرجع حاکمیتی بندر تجاری کشور، وظیفه‌ی سنگینی در حمایت از برپایی این صنعت دارد. این سازمان، نیازمند ایفای نقش، به صورت مستقیم نیست. سازمان بندرودریانوردی، تلاش

دارد که اجرای بانکرینگ را به بخش خصوصی واگذار کند. وضعیت موجود نیز متأثر از وجود برخی مشکلات و محدودیت‌های قانونی ایجاد شده است؛ اما به رغم این محدودیت‌ها، حتی زمان‌هایی که ضرورت و الزامی وجود نداشته، سازمان بندرودریانوردی سعی کرده است، تسهیلات و زیرساخت‌های خود را تا هنگام توانمند شدن بخش خصوصی از نظر مالی و استقلال اجرایی که بتواند مستقل عمل کند، در اختیار این بخش قرار دهد."

شناخت مزایا و محاسن بانکرینگ

در ادامه‌ی میزگرد تخصصی بانکرینگ کشور که هم‌زمان با دهه‌ی فجر در سازمان بندرودریانوردی برگزار شد، "علیرضا ارشاد"، رئیس امور بانکرینگ شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، با ارایه‌ی آماری از وضعیت فعلی بانکرینگ کشور در سواحل، گفت: "تاواسط سال ۱۳۸۵، هیچ طرف قراردادی برای بانکرینگ وجود نداشت و تنها مشتری چندین ساله‌ی سوخت، ناوگان ملی جمهوری اسلامی ایران بود، که سوخت مورد نیاز را، با ابتدایی‌ترین وسیله در اختیار شناورهای این ناوگان قرار می‌دادیم. تا این‌که در اوایل سال ۱۳۸۵ و در پی سفر ریاست محترم جمهوری به استان هرمزگان، فعالیت اصولی بانکرینگ آغاز شد و از نیمه‌ی دوم سال ۱۳۸۵، طی برنده شدن دو شرکت بناگستر کرانه و شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی در مزایده‌ی بخش‌هایی از این صنعت، عملیات این صنعت به صورت رسمی اجرایی شد و پس از آن بود که این فعالیت، به سایر مناطق و سواحل ایران نیز، تعمیم و تسری پیدا کرد؛ به طوری که امروز نیز، حواله‌ی تحویل ۳۵۰۰ تن نفت کوره به شرکت "اروشا پارس کیش"، به منظور سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری تنگه‌ی هرمز صادر شده است. آخرین بندر استراتژیک ایران، چابهار،

واقع در آبراه بین‌المللی دریای عمان است که مراحل مزایده‌ی عملیات بانکرینگ در آن بندر برگزار و شرکت پاکات، برنده‌ی مزایده شد." رئیس امور بانکرینگ شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، در ادامه، با ارایه‌ی آماری از وضعیت فعلی بانکرینگ در سواحل کشور گفت: "فروش سوخت در ۱۰ ماهه‌ی نخست سال جاری، حدود دو میلیون و ۶۰۰ هزار تن، معادل دو میلیارد و ۶۰۰ میلیون لیتر سوخت بوده است که درآمد حاصل از آن، یک میلیارد و یک صد و بیست میلیون دلار برآورد می‌شود. در صورت تحقق برآوردها، مبنی بر فروش ۳ میلیون تن سوخت تا اواخر سال، درآمد حاصل از فروش، به یک میلیارد و سیصد میلیون دلار افزایش پیدا خواهد کرد." "ارشاد"، در ارتباط با سقف فروش سوخت به شناورها و با اشاره به این‌که از سال آینده، مشکلات چندانی در این زمینه نخواهیم داشت، گفت: "برآورد فروش سوخت در هر ماه، تا سقف ۳۰۰ هزار تن می‌رسد که البته با همکاری طرف‌های قرارداد و افزایش سطح بازاریابی، این میزان به ۱۰۰ درصد، یعنی تا سقف ۶۰۰ هزار تن قابل افزایش خواهد بود. اگر مزایای این صنعت شناخته شود، می‌توان امیدوار بود در سال‌های آینده در قیمت فروش سوخت به شرکت‌های بانکرینگ کشور، تجدید نظر شود."

اهتمام در احصاء سهم واقعی

"محمد سمیعی"، دبیر اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، که به نیابت از کشتی‌ران‌ها و کسانی که ناوگان‌شان مصرف‌کننده‌ی سوخت و مشتریان بانکرینگ است، در میزگرد حضور داشت. "سمیعی" درباره‌ی چالش‌های پیش‌روی صنعت بانکرینگ، گفت: "صنعت بانکرینگ، از ابتدای جنگ تحمیلی، در فعالیت‌های دریایی، مطرح بود که البته مشکلاتی را هم با خود به همراه داشت که آن مشکلات، هنوز هم کم و



علیرضا ارشاد:

در اوایل سال ۱۳۸۵ و در پی سفر ریاست محترم جمهوری به استان هرمزگان، فعالیت اصولی بانکرینگ آغاز شد و از نیمه‌ی دوم سال ۱۳۸۵، طی برنده شدن دو شرکت بناگستر کرانه و شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی در مزایده‌ی بخش‌هایی از این صنعت، عملیات این صنعت به صورت رسمی اجرایی شد.

معادلات فکری ما را تغییر خواهد داد. هدف ما، نباید رقابت با فجیره و محدود به آن بندر باشد؛ بلکه باید سعی کنیم سهم ۱۱ درصد فعلی خود را در خلیج فارس و دریای عمان افزایش دهیم و پس از آن، در یک رقابت متعادل، ساختار جدیدی را تعریف و مشتری‌های مناسب را برای محصولات خود پیدا کنیم. بنابراین، تا دید خود را گسترده نکنیم، اقدامات فعلی، ما را به نتیجه‌ی مطلوب نخواهند رساند.

این بازار صاحب دارد

"یوسف کریمی ثانی" مدیرعامل شرکت بناگستر کرانه نیز، در این هم‌فکری تخصصی درباره‌ی وضعیت کنونی بانکرینگ کشور گفت: "همه‌ی ما از سهمی سخن می‌گوییم که حق کشور ما محسوب می‌شود. ۸ سال جنگ تحمیلی فرصتی برای بسیاری کشورهای منطقه و حاشیه‌ی خلیج فارس ایجاد کرد تا از آن بهره برده و خود را در اقتصاد دنیا مطرح کنند اما اکنون که در حال جنگ نیستیم باید سهم خود را از این بازار به دست آوریم."

منطقه، احصا نشده است و اگر خواهان به دست آوردن سهمی قابل قبول و درخور توجه برای کشور هستیم، باید اهتمام خود را با سرعت بخشی در عملیات عجین کنیم. "محمد سمیعی"، براساس آمارهای جهانی، بزرگ‌ترین صنعت امروز دنیا را توریسم و پس از آن، صنعت اتومبیل‌سازی دانست و گفت: "رقم درآمد جهانی حاصل از توریسم، ۸۰۰ میلیارد دلار و در صنعت اتومبیل‌سازی، بیش از ۶۰۰ میلیارد دلار است؛ در حالی که حجم کل سوختی که سالانه در دنیا مصرف می‌شود، ۳۷۵ میلیون تن است که ۱۶۲ میلیارد دلار درآمد دارد. با توجه به این وضعیت دیده می‌شود که سهم ایران از این میزان، تنها یک میلیارد دلار است. این میزان برای کشوری که خود، تولیدکننده‌ی سوخت است، سهم واقعی و قابل قبولی نیست."

■ چه مشکلات و مسایلی موجب شده است که با گذشت سال‌های متمادی از راه‌اندازی طرح بانکرینگ در کشور، هنوز نتوانسته‌ایم به موقعیت و جایگاه واقعی خود برسیم؟

افزایش سهم فعلی بانکرینگ

"داریوش میربلوکی"، کارشناس دبیرخانه‌ی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، در پاسخ به این پرسش گفت: "مطالب، گویای واقعیت‌های تلخ و گزنده‌ای است. ظرفیت نفت کوره که هم‌اکنون در پالایشگاه‌های کشور تولید می‌شود، نزدیک به ۳۰ میلیون تن است. از این رقم، ۱۰ میلیون تن صرف صنایع و نیروگاه‌ها می‌شود و تنها ۱۰ درصد یعنی ۳ میلیون تن، به بانکرینگ اختصاص دارد که بالغ بر ۵۰ درصد آن توسط بخش بین‌الملل وزارت نفت، به طور مستقیم به بندر فجیره صادر می‌شود. به عبارت دیگر، ما توانسته‌ایم، فقط ۱۰ درصد تولید پالایشگاه‌های کشور را مصرف و از سود آن، بهره ببریم و ارزش افزوده‌ی آن را به دست آوریم. با این وجود، مابقی سوخت را به بندر فجیره واگذار می‌کنیم که از ۲۴ میلیون تن ظرفیت، ۷۰ درصد نفت خام مورد نیاز خود را از کشورمان تهیه می‌کند. اگرچه ما نباید با فجیره رقابت کنیم. در منطقه‌ی خلیج فارس و دریای عمان، سالیانه ۴۰ هزار فروند شناور، تردد می‌کنند؛ یعنی هر ۱۲ دقیقه، یک شناور در حرکت است. ۶۰ درصد نفت و گاز جهان از این منطقه تأمین می‌شود و به دست مشتری می‌رسد. منطقه‌ی خلیج فارس، بعد از آسیای جنوب شرقی، پر رفت و آمدترین منطقه‌ی کشتیرانی در دنیا محسوب می‌شود. حقیقت این است که ما در چنین منطقه‌ای حضور داریم، بنابراین باید سهم بانکرینگ منطقه را نسبت به بانکرینگ جهان، افزایش دهیم. این تفکر، پارادایم و



سید علی استیری:

مشکل اصلی صنعت بانکرینگ ایران، به چگونگی تهیه و تحویل سوخت به کشتی‌ها و دیگر امکانات حاشیه‌ای آن برمی‌گردد. بانکرینگی که در بندر ما انجام می‌شود، بسیار محدود است. این صنعت در حقیقت، در حد و اندازه‌ای نیست که همه بتوانند از آن استفاده کنند.

بیش، به قوت خود باقی مانده است. بنابراین، ما در اتحادیه‌ی مالکان کشتی، کارگروه بندری و کشتیرانی را که هدف اصلی آن، دریافت سوخت بود، تشکیل دادیم و در پی فعالیت آن، متوجه شدیم که مشکلات سوخت‌رسانی به شناورهای کوچک، حادثه است."

او در بخش دیگری از سخنان خود، گفت: "بانکرینگ برای کشور، بسیار درآمدزا است. همچنین نقش این صنعت در ایجاد اشتغال را نباید به هیچ عنوان نادیده گرفت. اگر حجم فعالیت سوخت‌رسانی از دو میلیون و ۶۰۰ هزار تن در حال حاضر، به ۱۰ میلیون تن در سال‌های آتی برسد، قطعاً حجم کار و اشتغال‌زایی افزایش خواهد یافت. دست‌یابی به این هدف، می‌تواند محرک مطلوبی برای برنامه‌ریزی‌های مناسب و دقیق در صنعت بانکرینگ باشد."

دبیر اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، در ادامه با تأکید بر این مهم که نباید فراموش کرد، بخش اعظم سوختی که هم‌اکنون به صورت بانکرینگ در منطقه عرضه می‌شود متعلق به ایران است، یادآور شد: "سهم واقعی ایران از بانکرینگ



داریوش میربلوکی:

منطقه‌ی خلیج فارس، بعد از آسیای جنوب شرقی، پر رفت و آمدترین منطقه‌ی کشتیرانی در دنیا محسوب می‌شود. حقیقت این است که ما در چنین منطقه‌ای حضور داریم، بنابراین باید سهم بانکرینگ منطقه را نسبت به بانکرینگ جهان، افزایش دهیم.

سوخت‌رسان جلب شده و این امکان فراهم آید." طرح توسعه‌ی بانکرینگ از دیگر موضوعاتی بود که کریمی در سخنان خود در میزگرد بانکرینگ به آن اشاره کرد. او در این مورد گفت: "طرح توسعه‌ای که منظور نظر ما محسوب می‌شود این است که فروش را به ۳۰۰ هزار تن و بعد از آن در مجموعه‌ی سواحل کشور به ۶ میلیون تن در سال برسانیم. حال شرکت بناگستر چه میزان از این رقم را به عهده خواهد گرفت احتیاج به ایجاد برخی امکانات دارد که به این منظور با مسئولین بانک‌ها تماس برقرار کرده‌ایم و تلاش داریم سرمایه‌گذار خارجی جذب کنیم. امیدواریم روزی برسد که به جای ۲ شرکت ۱۰ شرکت سوخت‌رسان در عرصه‌ی صنعت بانکرینگ کشور حضور داشته باشند. زمانی بود که بانکرینگ مشروعیت لازم را نداشت اما امروزه بانکرینگ مشروعیت دارد. حال باید از این مرحله فراتر رفته و به بانکرینگ نسبت به صادرات نفت کوره اولویت داده شود."

اقتصادی یک میلیون و هشتاد هزار تن و تا ژانویه‌ی سال جاری میلادی نیز یک میلیون و هفتصد و هشتاد و هشت هزار تن سوخت مورد نیاز شناورها را بانکر کنیم.

"کریمی" با اظهار این مطلب که اکنون وقت آن است که در صحنه‌ی بین‌الملل حاضر شویم، گفت: "طی مکاتبه با مسئولین ارشد اجرایی کشور و وزارت‌خانه‌های مربوطه و جلب موافقت آن‌ها ورود به بازارهای بین‌المللی را آغاز کردیم. حتی این قول از سوی مسئولین وزارت نفت به ما داده شد که در صورت موفقیت برای حضور در چین و شانگهای حمایت شویم و نفت کوره را از داخل کشور برای ما تأمین کنند. در مزایده‌ای که در کشور چین برگزار شد شرکت کردیم اما به دلایلی موفق نشدیم. هدف ما در سال جاری این است که حضور خود را در جنوب خلیج فارس گسترده کنیم."

او در ادامه‌ی سخنان خود به اتصال خط لوله از پالایشگاه بندرعباس به بندر خلیج فارس توسط شرکت متبوعش اشاره کرده افزود: "با این اقدام باری از دوش وزارت نفت برداشته شده است." وی در ادامه گفت: "به میزان محدودی کروچنج و تعمیرات جزئی را برای کشتی‌هایی که از ما سوخت تهیه می‌کنند نیز انجام می‌دهیم اما برای فعالیت گسترده‌تر در زمینه‌ی تعمیرات به تأسیسات بزرگ‌تری نیازمندیم که تجهیزات مربوط به آن را در اختیار نداریم، اما در مورد عملیات سوخت‌رسانی خوشحالیم از این که بگوییم: ما سه اسکله‌ی پنج تا ده هزار تنی در بندر خلیج فارس به عنوان تکمیل‌کننده‌ی ترمینال نفتی تجهیز کردیم که توسعه‌ی سرمایه‌گذاری و ایجاد امکانات بهره‌گیری بهینه از این اسکله‌ها این امکان را برای ما فراهم کرده تا حجم سوخت‌رسانی به شناورهای عبوری از خلیج فارس را به صورت چشمگیری افزایش دهیم. این اتفاق نیکو در روز ملی شدن صنعت نفت در سال ۱۳۸۷ رخ داد."

"کریمی" افزود: "اگرچه حجم اسکله‌ی شماره‌ی ۳ شهید رجایی ۳۰ هزار تن است اما با لایروبی انجام شده در این اسکله که تحت نظر سازمان بنادرودیانوردی انجام شده است امکان پهلوگیری کشتی با ظرفیت تا ۴۵ هزار تن نیز فراهم شده است." مدیرعامل شرکت سوخت‌رسانی بناگستر کرانه به عدم پذیرش بندر برای سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در شب و روزهای تعطیل به عنوان یکی از مشکلاتی که در گذشته وجود داشته اشاره کرد و افزود: "اکنون پایبندی شرکت به مسائل زیست‌محیطی باعث شده تا موافقت سازمان بنادرودیانوردی با سوخت‌رسانی در شب و روزهای تعطیل نه تنها برای شرکت بناگستر کرانه که برای همه‌ی شرکت‌های



محمدسمیعی:

بانکرینگ برای کشور، بسیار در آمدزا است. همچنین نقش این صنعت در ایجاد اشتغال را نباید به هیچ عنوان نادیده گرفت. اگر حجم فعالیت سوخت‌رسانی از دو میلیون و ۶۰۰ هزار تن در حال حاضر، به ۱۰ میلیون تن در سال‌های آتی برسد، قطعاً حجم کار و اشتغال‌زایی افزایش خواهد.

به قول دوستی که می‌گفت: "این بازار صاحب دارد." "کریمی"، در ادامه درباره‌ی فعالیت‌های شرکت متبوعش در زمینه‌ی صنعت بانکرینگ کشور گفت: "شرکت ما در سال ۱۳۸۴ تأسیس شد و به دنبال آن مجوزهای بانکرینگ را از سازمان بنادرودیانوردی برای حضور در بندر شهید رجایی دریافت کرد. سال ۱۳۸۵ سال برنده شدن شرکت بناگستر کرانه در مزایده‌ی بانکرینگی بود که شرکت پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی برگزار کرد." در آبان ۱۳۸۵ نخستین LC برای ۳۰۰۰ تن نفت کوره و ۱۰۰۰ تن گازوئیل را بازگشایی کردیم. در آن زمان کسی باور نمی‌کرد که جمهوری اسلامی ایران بتواند خود را با تجارت بین‌الملل هماهنگ کند. هم‌زمان با سرمایه‌گذاری در انبار نفت، سرمایه‌گذاری سنگین‌تری در بازاریابی انجام دادیم تا این که تلاش‌ها به ثمر نشست. ما توانستیم در سال ۱۳۸۵ معادل ۷ هزار و ۷۰۰ تن، در سال ۱۳۸۶ معادل ۵۶۰ هزار تن و در سال ۱۳۸۷ با توجه به بحران

مدیرعامل شرکت بناگستر کرانه در تشریح اشتغال‌زایی صنعت بانکرینگ گفت: "به ازای هر ۵۰ هزار تن سوخت مورد نیاز که یک کشتی در بندر امام دریافت می‌کند حداکثر دو نفر نیروی کار درگیرند، اما برای انتقال همان ۵۰ هزار تن سوخت در بانکرینگ حداقل ۴۰ نفر نیروی انسانی مورد نیاز است که بسیاری از آن‌ها می‌توانند بومی و از نیروهای جوان متخصص داخلی باشند."

"گرمی" از تغییر نگرش‌ها نسبت به عملکرد بخش خصوصی سخن گفت و یادآور شد: "بخش خصوصی توانسته وظایف خود را تا حد خوبی انجام دهد و تلاش کند تا باری از دوش دولت برداشته شود اما ما همواره معتقدیم اعتماد متقابل بخش خصوصی و دولتی نیاز به فعالیت بیشتر بخش خصوصی دارد."

ضروریات رونق بانکرینگ کشور

"اسداله قطب رزمجو"، مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی، در ادامه می‌زگرد بانکرینگ کشور، درباره‌ی وضعیت کنونی این صنعت در ایران، گفت: "طرفیت پالایش مواد نفتی در کشور، یک میلیون و هشتصد و سی و دو هزار تن در سال است که اگر به صورت صد در صد پالایش شود، در سال، رقمی معادل ۱۰۹ میلیون تن خواهد بود. بیش از ۳۰ درصد از این مقدار به نفت کوره تبدیل می‌شود. در سال گذشته براساس آمارهای موجود توان پالایشی کشور، به جای ۱۰۹ میلیون تن، ۸۳/۳ میلیون تن بوده است و تقریباً ۳۰ میلیون تن آن نفت کوره بوده است. از سویی، برابر آمار موجود، میزان مصرف نیروگاهی کشور حدود ۱۰ میلیون تن است. بنابراین، در مجموع، ۲۰ میلیون تن، به امر صادرات اختصاص می‌یابد

و ۳ میلیون تن یا همان ۱۰ درصد نفت کوره به شناورها در بنادر ایران به عنوان بانکر و ۱۷ میلیون تن نیز صادر شده است."

او، در ادامه می‌سخنان خود، گفت: "همان‌گونه که اشاره شد، بندر فجیره، ۲۴ میلیون تن بانکرینگ دارد که تقریباً ۷۰ درصد آن، از طریق ایران تهیه می‌شود. البته ایران، نفت کوره را مستقیماً به فجیره نمی‌فروشد، بلکه این شرکت‌های بزرگ سوختی هستند که سوخت را از ایران خریداری کرده و به نزدیک‌ترین بندر که برای آن‌ها کم‌ترین کرایه‌ی حمل را به همراه داشته باشد، می‌فروشند و آن بندر هم، فجیره است. بنابراین، فجیره مصرف‌کننده‌ی عمده‌ی نفت کوره ایران است."

"رزمجو" که مسؤولیت بررسی و تهیه‌ی بسته‌ی حمایتی بانکرینگ کشور را نیز پذیرفته است، در ادامه، به آمار فروش بندر فجیره اشاره کرد و گفت: "در سال گذشته، در بندر فجیره، به غیر از عملیات بانکرینگ، بالغ بر ۲۴ میلیون تن، سوخت صادر شده است. در فجیره، سوخت تولید شده است، اما تولید سوخت، توسط پالایشگاه‌های آن‌جا انجام نگرفته است. در فجیره، پالایشگاه وجود دارد اما این پالایشگاه، توانایی آن را ندارد که بتواند نفت کوره را تأمین کند. نفت خام آن هم موجود نیست. بنابراین، برای تأمین این مقدار و حجم سوخت، فعالیت‌های دیگری از جمله، واردات سوخت از مناطق دیگر جهان و تبدیل آن را انجام می‌دهد."

مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در ادامه به فعالیت‌های شرکت تحت امر خود که ۲۵ سال است در صنعت بانکرینگ حضور دارد، اشاره کرد و گفت: "واقعیت این است که در

کشورمان، اصلاً بانکرینگ نداریم. بانکرینگ، به معنای این نیست که سوخت از پالایشگاه گرفته و سپس به کشتی، تحویل داده شود. سوخت کشتی، یک سوخت مستقیم پالایشگاهی نیست، بلکه سوختی است که از ترکیبی شامل نفت کوره‌ی پالایشگاه‌ها و پس‌مانده‌های پالایشگاهی، روغن سوخته و... است. پس از بلندینگ (مخلوط کردن)، تبدیل به سوخت کشتی می‌شود. بعد از آن که تحویل کشتی شده، عمل بانکرینگ انجام می‌شود." مدیرعامل شرکت خدمات مهندسی و دریایی کشتیرانی با اشاره به این موضوع که ایران در حال حاضر، تهیه‌کننده و تحویل‌دهنده‌ی سوخت به کشتی است، مشکلات موجود را ناشی از حضور متولی دولتی در بانکرینگ کشور دانست و ادامه داد: "متولی‌گری دولتی، باعث می‌شود که سوخت‌رسانی به عنوان بانکرینگ، امکان‌پذیر نباشد."

"رزمجو"، در توضیح این مطلب، گفت: "البته دولت برای مداخله، دلایل خود را دارد، اما روال جهانی این است که حاکمیت دولتی، دخالتی در بانکرینگ و تحویل سوخت نداشته باشد. در بندر فجیره، تمام دادوستدگرهای مطرح جهان، در حال فعالیت هستند و ۱۱ شرکت سوخت‌رسان موفق نیز حضور دارند که از میان آن‌ها، تنها یکی ملیت اماراتی دارد و بقیه، شرکت‌هایی هستند که با سرمایه‌گذارهای بین‌المللی به صورت مشارکتی فعالیت می‌کنند، به طوری که تعدادی از آن شرکت‌ها، حتی در امارات هم ثبت نشده‌اند و از امتیاز شرکت‌های دیگر برای سوخت‌رسانی در منطقه‌ی فجیره بهره‌مند هستند. ولی در کشور ما، عملیات سوخت‌رسانی به مزایده گذاشته می‌شود و با این کار، زمینه‌ی رقابت‌هایی را ایجاد می‌کنیم





اسداله قطب رزمجو:

بندر فجیره، ۲۴ میلیون تن بانکرینگ دارد. که تقریباً ۷۰ درصد آن، از طریق ایران تهیه می‌شود. البته ایران، نفت کوره را مستقیماً به فجیره نمی‌فروشد، بلکه این شرکت‌های بزرگ سوختی هستند که سوخت را از ایران خریداری کرده و به نزدیک‌ترین بندر که برای آن‌ها کم‌ترین کرایه‌ی حمل را به همراه داشته باشد، می‌فروشند.

اعداد و ارقام، صنعت بانکرینگ در این‌جا رشد نخواهد کرد. ناگفته نماند که شرکت پالایش و پخش، از ما حمایت کرده است، اما آن‌چه سیاست‌گزاران کلان مملکت تعیین کرده‌اند و شرکت پخش نیز، در حال اجرای آن است، به منزله‌ی ضربه به صنعتی است که هنوز به وجود نیامده است. شرکت پخش، گازویلی را که در کامیون‌ها مصرف می‌شود، در اختیار ما قرار می‌دهد که در حقیقت، مشابه الکل برای مصرف در ژنراتورها است. هر چند این سوخت، برای موتور کشتی مفید بوده و مرغوب‌ترین سوخت جهان است و به غیر از سولفور آن که اگر پایین بیاید، در بازار بی‌رقیب خواهد بود، اما فلش پوینت (نقطه‌ی اشتعال) پایین‌تری دارد که منجر به مصرف بالاتر سوخت در کشتی‌ها می‌شود. با این وجود و به رغم تمام این موارد، باز هم به ما این اجازه داده نمی‌شود که تغییرات متناسب با موتور کشتی را در آن سوخت ایجاد کنیم.

"رزمجو"، در ادامه، از مشکلات تحریم شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و تأثیر آن بر

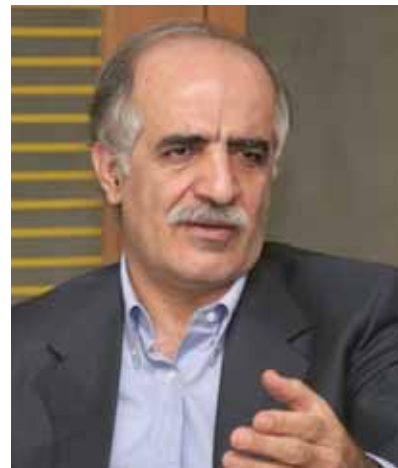
به سوخت شناور تبدیل کنم، قاچاقچی قلمداد خواهم شد.

"قطب رزمجو"، به مواردی اشاره کرد که وجود آن‌ها، از ضروریات گام برداشتن به سمت بانکرینگ محسوب می‌شود و گفت: "اگر می‌خواهیم صنعت بانکرینگ داشته باشیم، باید: ۱- مزایده حذف شود. ۲- قوانین اصلاح شوند. ۳- بپذیریم این عملیات، یک صنعت است و نیاز به حمایت دارد. قرار نیست من، به عنوان سرمایه‌گذار بخش خصوصی، زیرساخت‌ها را ایجاد کنم و بعد حاکمیت دولتی امر کند که چه باید کنم و چگونه کار کنم. این روال، مغایر با اصول سرمایه‌گذاری در همه جای دنیاست. از سویی، بهای بالاتر از قواعد بین‌المللی که ما بابت خرید نفت کوره در داخل کشور می‌پردازیم، چنان فشاری را به ما تحمیل می‌کند که مجبوریم دست به اقدامات تهاثری بزنیم. یعنی، سوختی را که من برای خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی در آرژانتین می‌گیرم، باید به ازای آن، در داخل ایران، سوخت تحویل کشتی ذی‌ربط بدهم."

"رزمجو"، در ادامه و ضمن تأکید مجدد بر مشکلات قانونی گفت: "در کشور ما، قوانینی تعریف شده است که براساس آن‌ها، به شرکت "آروشا پارس کیش" که مجوز سوخت‌رسانی و دیگر مجوزهای لازم سازمان بنادر و دریانوردی را دریافت کرده است و مورد تأیید شرکت پخش و پالایش وزارت نفت هم است، گفته می‌شود که برای سوخت‌رسانی در منطقه‌ی آزاد قشم، باید یک مجوز هم از شرکت ستاره‌ی قشم که یک شرکت زیرمجموعه‌ی سازمان عمران قشم است، بگیرد."

وی با اشاره به این واقعیت که در کل دنیا، بالغ بر ۱/۳ میلیارد تن نفت کوره تولید می‌شود و سهم خاورمیانه از آن، ۳۰۹ میلیون تن است، یادآور شد: "حدود ۱۰ درصد این سهم، توسط ایران تولید می‌شود، اما کشور ما از آن نفع مستقیم نمی‌برد."

مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی، همچنین، به مزایده‌ی بندر چابهار برای بانکرینگ در این بندر اشاره کرد و گفت: "در مزایده‌ی چابهار، پلت ۱۸۰ به اضافه‌ی ۷ دلار که در حال حاضر با پلت ۳۸۰، حداقل ۷ دلار اختلاف دارد، ۱۴ دلار اضافه قیمت محسوب می‌شود که با ۷ دلار کرایه‌ی حمل و ۵ دلار هزینه‌ی بانکرینگ، در مجموع به ۲۶ دلار می‌رسد. با وجود این قیمت، چه شرکتی توانایی این را دارد که این عملیات را اجرایی کند؛ اگر آن را ۲۶ دلار بالاتر از پلت منطقه خریداری کند به چند دلار بفروشد؟ چگونه مشتریان بندر فجیره را می‌توان به بندر چابهار آورد؟ اعداد، خود به خوبی حرف می‌زنند. با این



یوسف کریمی ثانی:

طرح توسعه‌ای که منظور نظر است، فروش را به ۳۰۰ هزار تن و بعد از آن در مجموعه‌ی سواحل کشور به ۶ میلیون تن در سال می‌رساند. حال شرکت بناگستر چه میزان از این رقم را به عهده خواهد گرفت احتیاج به برخی امکانات دارد که به این منظور با مسئولین بانک‌ها تماس برقرار و تلاش داریم سرمایه‌گذار خارجی جذب کنیم.

که نه تنها مفید نیست که منجر به گران‌تر شدن قیمت سوخت در بازار داخلی هم می‌شود؛ در بازاری که متأسفانه، قیمت‌های غیرمنطقی به مشتریان تحمیل می‌شود."

او در ادامه‌ی سخنان خود، گفت: "این‌که ما نتوانسته‌ایم سوخت‌رسان منطقه باشیم، به دلیل وجود مشکلات قانونی است که در مسیر راه قرار گرفته است. گمرک جمهوری اسلامی ایران، تحت هیچ شرایطی به شما، مجوز نمی‌دهد، هم‌چنان که در گذشته هم، شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، اجازه نمی‌داد که سوخت و پس‌مانده‌ی پالایشگاه را تبدیل به سوخت کشتی کنید، که در این صورت، اتهام قاچاق را بر پیشانی خواهید داشت. پس از مدت‌ها بحث و تبادل نظر، وقتی سرانجام شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، مجوز بلامانع بودن تبدیل سوخت را صادر کرد، اداره گمرک، همچنان بر موضع خود پافشاری می‌کند. ستاد مبارزه با قاچاق کالا نیز، قواعد خاص خود را دارد. حال اگر من، روغن سوخته‌ای که باید دفع شود جمع‌آوری و



فعالیت‌های سوخت‌رسانی شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی که از شرکت‌های تابعه‌ی کشتیرانی جمهوری اسلامی است، سخن گفت: "زمانی که تحریم اقتصادی انجام نشده بود، دریافتی ما در سال، حدود ۳۵۰ هزار تن بود و سال گذشته این میزان، به رقم ۴۳۰ هزار تن رسید. البته این تحریم، فرصتی برای ما ایجاد کرد که به یک شرکت تبدیل بین‌المللی تبدیل شویم و سوخت ناوگان شرکت کشتیرانی را در تمام دنیا تأمین کنیم. ما یک بانک‌رستیشن در مالتا، ایجاد کردیم. همچنین، در حال ایجاد یک بانک‌رستیشن در سری‌لانکا هستیم و مقدمات ایجاد بانک‌رستیشن در کانال سوئز را نیز فراهم نموده‌ایم. هدف ما این است که بدون دغدغه و مشکل، سوخت کشتی‌های نه فقط با پرچم ایرانی که با مالکیت ایرانی را هم تأمین کنیم، بلکه بتوانیم تأمین‌کننده‌ی سوخت سایر شناورها در سطح جهانی باشیم."

"رزمجو"، در پایان سخنان خود، با اشاره به اجرایی شدن کنوانسیون بانکر که هم‌اکنون در مجلس شورای اسلامی، تحت بررسی است، هدف اصلی شرکت متبوع خود را بلندینگ برشمرد و گفت: "ما مخازن سوخت را طوری کرده‌ایم که برای هدف اصلی ما، یعنی بلندینگ و تبدیل کردن سوخت مورد نیاز، آماده باشد؛ تا بتوانیم همراه با اجرایی شدن کنوانسیون، هم‌چنان تأمین‌کننده باقی بمانیم. البته تأمین‌کننده ماندن، بعد از اجرایی شدن کنوانسیون، کار آسانی نیست. سال گذشته، با سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیارد ریالی، عملکرد شرکت را به سمتی هدایت کرده‌ایم که ظرفیت و تعداد مخازن دریایی گسترش یابد. اعتقاد ما این است که سرمایه‌گذاری، باید همه جانبه و در همه‌ی زمینه‌ها باشد. شناورها، می‌توانند مخازن را نگهداری کنند؛ بنابراین هدف اصلی ما، تبدل سوخت است، نه ذخیره‌سازی."

"سید علی استیری"، مدیرکل سازمان‌های

تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادرودریانوردی، در بخش دوم سخنان خود، با اشاره به این که باید از دید دولت نیز به موضوع نگریسته شود و دلایل محدودیت‌های موجود که از سوی دولت ایجاد شده است، مورد بررسی قرار گیرد، یادآور شد: "باید بتوانیم سوخت مناسب را تحویل بگیریم و به خریداران نیز، این اجازه داده شود که روی آن، تغییراتی به منظور تهیه‌ی سوخت کشتی بدهند. اگر می‌خواهیم سود کلان این صنعت نصیب کشور شود، باید براساس قوانین بین‌المللی عمل کنیم و اجازه‌ی بانکرینگ واقعی را به شرکت‌های سوخت‌رسان کشور بدهیم."

"داریوش میربلوکی"، کارشناس دبیرخانه‌ی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، در پایان با اشاره به این که پارادایم و استراتژی کلان کشور، باید به جای تقسیم سهم بازار، متوجه‌ی گسترش بانکرینگ باشد، در مورد چگونگی افزایش سهم ۱۰ درصدی کشور در جهان، پیشنهاد داد: "یک برند خاص برای سوخت کشور ایجاد و این برند را در جهان معرفی کنیم."

"میربلوکی"، ایده‌ی اصلاح الگوی مصرف از دیدگاه مقام معظم رهبری و کسب ۵۰ درصد بازار سوخت منطقه از دیدگاه رییس‌جمهوری را، به عنوان نظراتی پارادایم‌ساز برشمرد و در ادامه، گفت: "برای این که صنعت بانکرینگ راه‌اندازی شود، باید کمک کنیم تا به درستی به جلو گام بردارد. برای این منظور، باید سیستمی را طراحی کرد و کمیته‌ای با حضور بالاترین مقامات کشوری و تمامی ذی‌نفعان این عرصه تشکیل شود، تا از این راه، بستر پیشرفت آماده شود و فرصت‌ها، جنبه‌ی عملی پیدا کنند."

"میربلوکی"، با اشاره به سخنانی که در میزگرد بانکرینگ ایران مطرح شد، گفت: "من از مجموع صحبت‌ها، دو نوع تهدید را احساس کردم. از طرفی، می‌خواهیم در حوزه‌ی بانکرینگ فعالیت کنیم. اما مسیر را اشتباه می‌رویم. انبار نفت می‌سازیم و با استفاده از دارایی‌های فیزیکی،

سرمایه‌گذاری می‌کنیم، این اقدام، تولید آسیب می‌کند. در حقیقت، ما باید به سمتی گام برداریم که در آن، دارایی‌های غیرفیزیکی افزایش یابد. یعنی باید به سمت اصلاح قوانین و مقررات، مدیریت، تبلیغات، حذف تشریفات گمرکی و بندری، اطلاع‌رسانی، منابع انسانی و اصلاح شیوه‌ی بازاریابی برویم. منابع نرم‌افزاری، که می‌تواند در این زمینه و حرکت رو به جلو، به ما کمک کند. بانکرینگ، صنعت مناسبی است، اما آیا ما فقط می‌خواهیم از سوخت استفاده کنیم؟ بانکرینگ، صنعتی با ارزش افزوده‌ی نهفته بسیار است. باید سعی کنیم که صنایع جانبی را هم در کنار بانکرینگ داشته باشیم."

"اسداله قطب رزمجو"، در ادامه، با اشاره به شکل‌گیری این تصور اشتباه که همه گمان می‌کنند شرکتی که بانکرینگ می‌کند باید خدمات هم بدهد، تأکید کرد: "اگر بتوانیم برای تأمین و تحویل سوخت به شناورهای در آب‌های داخلی کشور شناورهای عبوری را جذب نماییم، بدون شک شرکت‌های خدماتی دیگر در تأمین ملزومات، قطعات، تعمیرات و... وارد میدان می‌شوند و نباید این توقع را از شرکت‌های سوخت‌رسان داشته باشیم که خدمات دیگر را هم تأمین کنند."

در پایان میزگرد دو ساعته، مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادرودریانوردی، به جمع‌بندی سخنان و نظرات مطرح شده در میزگرد پرداخت و گفت: "سازمان بنادرودریانوردی، به عنوان بخش حاکمیتی امور دریایی، زمانی که پی به نیاز بازار برد، بندرعباس را به پایلوت سوخت‌رسانی تبدیل کرد و همه‌ی بخش‌ها، از جمله بخش‌های دولتی و خصوصی در این بندر حضور پیدا کردند و تلاش ما این است که سهم بانکرینگ کشورمان را، در منطقه و جهان افزایش دهیم." ■

آغاز به کار بانکرینگ کشور با چند دهه تأخیر

تلاش برای افزایش سهم

• ابوالفضل جعفری نژاد

سالانه هزاران فروند کشتی در خلیج فارس تردد می‌کنند و این آبراه بین‌المللی، یکی از پر رفت و آمدترین مسیرهای دریایی دنیا، به شمار می‌رود. در سال ۱۳۸۵، صنعت بانکرینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌ها) در بنادر ایرانی خلیج فارس راه‌اندازی شد و ایران با سهمی در حدود یک درصد، این تجارت را آغاز کرد. از آن زمان تا پایان سال ۱۳۸۷، سهم ایران از این بازار، به حدود ۱۴ درصد افزایش یافته است. پیش‌بینی می‌شود سهم ایران از بازار بانکرینگ خلیج فارس، تا پایان سال ۱۳۸۸ به ۲۰ تا ۲۵ درصد افزایش یابد؛ ایران با عرضه سوخت باکیفیت، در مدت کوتاهی موفق شده است بخش عمده‌ای از بازار بانکرینگ خلیج فارس را در رقابت با بندر فجیره، به خود اختصاص دهد و در حال حاضر، این طرح، در بندر عباس (۲ نقطه)، جزیره خارک، بندر ماهشهر و عسلویه راه‌اندازی و شرکت برنده مزایده بانکرینگ در چابهار مشخص گردیده است. براساس برآوردهای انجام گرفته تا پایان سال ۱۳۸۸، باید حدود سه میلیون و ۳۰۰ هزار تن سوخت مایع از مراکز بانکرینگ به کشتی‌های عبوری تحویل داده شود و این در حالی است که در ۱۱ ماهه‌ی نخست سال ۱۳۸۸، حدود یک میلیارد و ۲۶۰ میلیون دلار، از محل فروش سوخت به کشتی‌ها، نصیب کشورمان شده است.

در ۴ سال اخیر، درآمد ارزی حاصل از فروش سوخت در مراکز بانکرینگ، تا سقف ۱۰۰ درصد افزایش یافته و در مجموع طی این مدت، درآمد حاصل از این محل، از مرز دو میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار گذشته است.

در این راستا، ماهنامه‌ی "بندرودریا"، گفت‌وگویی را با آقای "علیرضا ارشاد"، رییس امور بانکرینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، ترتیب داده که در ادامه آن را می‌خوانید:



که بالاترین نرخ را ارائه دهد و پس از بررسی کمیسیون مناقصات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، شرکتی که قیمت کف به علاوه ۵ دلار را برای سوخت سبک (نفت گاز) قیمت کف به علاوه ۲ دلار را برای سوخت سنگین (نفت کوره)، پیشنهاد داده بود، به عنوان برنده معرفی شد و این پروژه، آغاز به کار کرد. وی با در نظر گرفتن این مسأله که تأخیر چندین دهه‌ای کشور در امور بانکرینگ، بازاریابی در این زمینه را مشکل کرده بود و مالکان کشتی تمایل به سوخت‌گیری از ایران نداشتند، بیان کرد: "پس از ۶ ماه فعالیت برنده مناقصه، این شرکت توانست، در مجموع ۲۷ هزار تن سوخت به فروش برساند و در نتیجه، با ضرر و زیان روبه‌رو شد. در سال ۱۳۸۶، این شرکت توانست نزدیک به ۵۶۵ هزار تن سوخت به فروش رساند و سپس در سال ۱۳۸۷، موفق به فروش حدود یک میلیون تن سوخت شد که به این ترتیب در این سال، به سوددهی رسید."

رییس امور بانکرینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، خاطرنشان کرد: "دلیل این امر، عبور و مرور سالیانه‌ی حدود ۱۵ هزار فروند کشتی از تنگه‌ی هرمز به خلیج فارس است که از این تعداد، ۳ هزار فروند، به بنادر کشورمان مراجعه کرده و مابقی نیز، به سایر کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس عزیمت می‌کنند. پس از رده‌بندی انجام شده، مشخص گردید که از این آمار، ۱۰۰۰ فروند به بندرعباس، ۱۰۰۰ فروند به پایانه‌ی خارک و ۱۰۰۰ فروند دیگر به سایر بنادر جنوبی ایران از جمله بندر چابهار، امام و بوشهر، مراجعه می‌کنند، بنابراین پایلوت اولیه راه‌اندازی و توسعه‌ی بانکرینگ، بندرعباس و سپس جزیره‌ی خارک قرار گرفت."

وی در ادامه افزود: "در حال حاضر، کلیه‌ی بنادر و سواحل مهم و استراتژیک کشور، تحت پوشش این طرح قرار گرفته‌اند و تنها چابهار باقی مانده است که پس از فراخوان اعلام شده، با توجه به پهلویی تعداد کم کشتی‌ها در این بندر، شرکت برنده‌ی مناقصه می‌تواند براساس مجوز شرکت ملی پخش، در آبراه بین‌المللی دریای عمان نیز فعالیت کند و ضمن فروش محصول به کشتی‌های عبوری، از لحاظ اقتصادی و سرمایه‌گذاری نیز، توجیه اقتصادی بیش‌تری داشته باشد."

"ارشاد"، ضمن اشاره به فروش حدود ۲ میلیون تن محصول در سال گذشته به شرکت‌های طرف قرارداد خود، از جمله شرکت بناگستر کرانه و همچنین، خریداری سوخت توسط ۱۶۰ فروند کشتی متعلق به ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، گفت: "از فروش این میزان محصول در سال گذشته، درآمدی معادل ۱ میلیارد و ۹ میلیون دلار، عاید شرکت ملی پخش شد و این رقم برای سال جاری، ۳ میلیون تن پیش‌بینی می‌شود." وی با بیان این نکته که در سال گذشته، قیمت هر بشکه نفت خام ۱۵۰



در حال حاضر، کلیه‌ی بنادر و سواحل مهم و استراتژیک کشور، تحت پوشش این طرح قرار گرفته‌اند و تنها چابهار باقی مانده است که پس از فراخوان اعلام شده، با توجه به پهلویی تعداد کم کشتی‌ها در این بندر، شرکت برنده‌ی مناقصه می‌تواند براساس مجوز شرکت ملی پخش در آبراه بین‌المللی دریای عمان نیز فعالیت کند و ضمن فروش محصول به کشتی‌های عبوری، از لحاظ اقتصادی و سرمایه‌گذاری نیز، توجیه اقتصادی بیش‌تری داشته باشد.

"ارشاد"، در ادامه افزود: "این کار به صورت عملی در سال ۱۳۸۵ و از طریق درج فراخوان در جراید، آغاز شد." وی با اشاره به این که در آن سال حدود ۱۳ شرکت، اوراق مزایده را دریافت کردند، گفت: "سپرده‌ای معادل ۱۰۰ میلیون تومان، جهت اخذ از شرکت‌ها در نظر گرفته شد تا به این وسیله، توانایی‌ها سنجیده شود. از آن تعداد، تنها ۳ شرکت توانمند، واجد شرایط تشخیص داده شدند."

"ارشاد"، ضمن تأکید بر بررسی توانمندی شرکت‌های یاد شده، توسط کمیته‌ی فنی بازرگانی، اظهار کرد: "پس از تعیین نرخ کف و اعلام این که شرکت برنده، شرکتی است

رییس امور بانکرینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، در گفت‌وگو با خبرنگار "بندردریا"، با اشاره به تولید روزانه ۷۰ میلیون لیتر نفت کوره در کشور که از این میزان ۳۰ الی ۴۰ میلیون لیتر، به مصرف داخلی جهت استفاده‌ی نیروگاه‌ها، کارخانجات سیمان، مراکز صنعتی و موارد دیگر می‌رسد و مابقی نیز صادر می‌شود، تأکید کرد که تا سال ۱۳۸۵، این مقدار به صورت عمده و خام صادر می‌شد و کشورهای رقیب ایران در منطقه‌ی خلیج فارس، در مناطقی چون فجیره، محصول خریداری شده را عرضه می‌کردند.

به گفته‌ی "علیرضا ارشاد"، صنعت بانکرینگ، حداقل با چندین دهه تأخیر در کشور ما آغاز به کار کرده است. وی در خصوص پیشگامان اجرای این ایده، افزود: "در سال ۱۳۷۹، یکی از همکاران آزاده‌ی ما، مهندس بوشهری که هم‌رزم شهید تندگویان و مجیدی بود، فعالیت این صنعت را در قشم آغاز کرد، ولی چون مسؤولین وقت کشور، باور چندانی به عملکرد صنعت بانکرینگ نداشتند، حمایت جدی نکردند و در نتیجه‌ی مخالفت آنان و شرکت‌های رقیب به ویژه در فجیره، موجب شکست این طرح شد."

وی با تأکید بر این مسأله که تا سال ۱۳۸۵ نتیجه‌ای در این خصوص حاصل نشد، در ادامه گفت: "در اولین سفر دکتر احمدی‌نژاد در سال ۱۳۸۵ به بندرعباس، درخواست راه‌اندازی این صنعت به ایشان داده شد و توسط وزیر نفت وقت، آقای هامانه، نامه‌ی مربوطه به بخش امور بین‌الملل شرکت ملی پخش ارائه شد. در آن نامه تأکید شده بود که این طرح، به صورت یک پروژه‌ی ملی مورد بررسی قرار گیرد."

دلار، هر تن نفت گاز ۱۲۰۰ دلار و هر تن نفت کوره ۷۰۰ دلار بوده است، با مقایسه‌ی قیمت آن‌ها، اظهار کرد: "به ویژه کاهش ۷۸ تا ۸۰ دلاری نفت خام و کاهش فرآورده‌های آن در سال جاری، بهای فروش هر تن نفت گاز و هر تن نفت کوره را به ترتیب به ۶۰۰ و ۴۷۰ دلار رسانده است."

رییس امور بانکینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، ضمن برشمردن افزایش ۵۰ درصدی سقف فروش و تناژ نسبت به سال گذشته و تفاوت نه چندان محسوسی که به علت پایین آمدن قیمت نفت در درآمد این محصولات مشاهده شد، گفت: "شرکت ملی پخش، در ۸ ماهه‌ی سال جاری، موفق به فروش ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تن محصول شده که تا پایان سال، این میزان تا ۲ میلیون تن نیز، محقق خواهد شد. میزان درآمد ارزی شرکت در حال حاضر، ۱ میلیارد و ۷۰ میلیون دلار است که تا پایان سال جاری، با توجه به بهبود نسبی قیمت‌ها، این عدد به حدود ۱۰۰ میلیون دلار، بیش از مبلغ پیش‌بینی شده خواهد رسید."

"وی در ادامه، توضیح داد: "حدود ۶۰ درصد از سوخت عرضه شده در فجیره، ایرانی است و با افزایش سقف فروش شرکت، این سطح کاهش می‌یابد و در نتیجه، ایران خود فرآورده‌هایش را به فروش می‌رساند." "ارشاد"، با اشاره به قرارداد ۵ ساله با شرکت‌های طرف قرارداد که هر سال مورد تجدید نظر قرار می‌گیرد، خاطرنشان کرد: "قیمت توافقی، قیمت کف به علاوه پنج دلار بوده است؛ زیرا به علت تغذیه‌ی سه شرکت طرف قرارداد از یک پالایشگاه، نرخ برای همگی یکسان (تک نرخ) است."

وی همچنین در مورد نرخ محصولات فروخته شده به فجیره، گفت: "قیمت‌های بین‌المللی به دو روش تعریف شده است. یکی نرخ بین‌المللی حاکم بر کشورهای منطقه‌ی خلیج فارس است که ایران، عربستان و سایر کشورهای نفت‌خیز خلیج فارس را شامل می‌شود و همگی این کشورها، نرخ تعیین شده را به عنوان نرخ عمده فروشی و تحویل محصول بر روی عرشه‌ی کشتی پذیرفته‌اند. نرخ دیگر، نرخ بانکینگ و خرده‌فروشی است که این دو نرخ با هم اختلاف دارد. بنابراین، شرکتی که سوخت را به طور عمده خریداری می‌کند، به دلیل برخورداری شدن از صرفه‌ی اقتصادی و کسب سود، آن را به صورت خرده‌فروشی و به بهای بالاتر به فروش می‌رساند."

این مقام مسؤول، فروش سوخت به صورت عمده از طریق یک شرکت و خرده‌فروشی آن را عامل اشتغال‌زایی محدود دانست و اضافه کرد: "وقتی این کار توسط چند مجری انجام شود، برای همه‌ی شرکت‌ها، اشتغال‌زایی به وجود می‌آید و این کار از لحاظ وجهه‌ی سیاسی و بین‌المللی وضعیت موجود را ارتقاء می‌بخشد؛ زیرا زمانی در یک منطقه، سوخت به طور فراوان و عمده عرضه



شناورهای ایرانی، تا زمانی که در سواحل ایران و بین بنادر و جزایر کشورمان تردد می‌کنند، از سوخت یارانه‌ای که مصوب مجلس شورای اسلامی است، بهره‌مند می‌شوند ولی اگر کشتی‌های داخلی از آب‌های ایران خارج شوند، سوخت به قیمت بین‌المللی به آن‌ها عرضه می‌شود، ضمن این که در کل به کشتی‌های خارجی، سوخت با نرخ بین‌المللی فروخته می‌شود.

می‌شود که از نظر عرف بین‌الملل، بتوان آن‌جا را به منزله‌ی کانون امنیت تلقی کرد. جنگ و درگیری در منطقه، در گذشته سواحل ما را از دید خارجی، ناامن جلوه می‌داد ولی هم‌اکنون این نگرش عوض شده است." وی در مورد تفاوت قیمت فروش محصولات به مشتریان داخلی و خارجی، گفت: "هر مسؤولیتی را بخشی از وزارت نفت عهده‌دار انجام آن است. از این‌رو، اگر شرکت ملی پخش در تولید فرآورده محدودیت داشته باشد، واحد بین‌الملل، از پیش، آن را تهیه می‌کند و به این ترتیب، مازاد هر محصول نیز به فروش می‌رسد. البته شرکت‌ها با توجه به ظرفیت بازار، می‌توانند محصول را پایین‌تر یا بالاتر از نرخ کف بفروشند و در این رابطه، نرخ‌های شرکت ملی پخش، حداقل برای یک سال ثابت است."

رییس امور بانکینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، تعیین معیارهای نرخ کف را از سوی مجله‌ی پلتس (Pelats)، دانست و افزود: "شرکت ملی پخش در حال حاضر، سهم

۲۵ درصدی سوخت عرضه شده در خلیج فارس را دارا می‌باشد که این میزان در مدت ۳ سال، از ۱ درصد ارتقاء یافته است." وی با بیان اعلام کمک رییس‌جمهور در سفر اخیر خود به بندرعباس به منظور افزایش سهم ۲۵ درصدی به ۵۰ درصد، یادآور شد: "این در حالی است که اخیراً کمیته‌ی مبارزه با قاچاق سوخت طی نامه‌ای اعلام کرد که با توجه به بالا بودن نرخ سوخت شرکت ملی پخش نسبت به امور بین‌الملل، بایستی قیمت‌ها تعدیل شود؛ که در پاسخ به آن‌ها گفته شد: نرخ‌های تعیین شده با در نظر گرفتن تمام جهات و جوانب اعلام شده است و با برگزاری جلسات با طرف‌های قرارداد، قیمت‌ها را اعلام کرده‌ایم، تا به وضعیتی برسیم که هم ثروت ملی به یغما نرود و هم از طرف دیگر، این صنعت شکست نخورد و ضمن جلوگیری از بروز مشکل برای طرف‌های قرارداد، از سوی دیگر مورد هجمه واقع نشویم." این فعال عرصه‌ی بانکینگ، سوخت موجود در بندر فجیره را فاقد کیفیت لازم دانست و افزود: "در نفت کوره‌ی آن‌ها، برخی مواد زائد با محصول مخلوط می‌شود و از این‌رو ممکن است نرخ‌شان نسبت به کشور ما ارزان‌تر باشد و این در حالی است که نه ما و نه طرف‌های قرارداد ما، مجاز به مخلوط کردن نفت کوره با مواد دیگر نیستیم و به این خاطر، اکثر صاحبان کشتی‌ها برای این که سرمایه‌ی میلیاردی‌شان بیش از پیش صرف تعمیر و نگهداری نشود، ترجیح می‌دهند سوخت باکیفیت را حتی با چند دلار گران‌تر، از ما بخرند."

وی ضمن اشاره به راهاندازی پروژه‌های بانکینگ قشم و چابهار در سال آینده که میزان فروش ۳ میلیون تن سوخت را به ۴ میلیون تن افزایش می‌دهد، گفت: "اگر شرکت‌ها بتوانند بازاریابی خود را افزایش دهند، خصوصاً در خارک، امکان تعدیل قیمت‌ها توسط شرکت ملی پخش وجود دارد." رییس امور بانکینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، در ادامه اظهار کرد: "از لحاظ فیزیکی و تجهیزاتی، فروش سوخت به کشتی‌های خارجی آسان‌تر است؛ زیرا آن‌ها به منظور دریافت نیاز خود، با کشتی مراجعه می‌کنند. این صنعت در صورت فروش داخلی، موجب اشتغال‌زایی می‌شود و هیچ کشوری از عمده فروشی نفت خام بهره‌ی کافی نمی‌برد، از این‌رو سعی می‌کنیم با تبدیل فرآورده‌ها، به رونق فروش داخلی کمک کنیم."

وی همچنین، تصریح کرد: "با توجه به اعلام کمیته‌ی مبارزه با قاچاق سوخت به سازمان بنادر و دریانوردی، صورت جلسه‌ای با دو امضاء آماده شده است که مطابق آن، نماینده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن تعیین نقطه‌ی انجام عملیات بانکینگ، و اعلام به کمیته‌ی یاد شده، مشخص می‌شود که سوخت عرضه شده در آن محل، سوخت یارانه‌ای نیست؛ زیرا اختلاف قیمت سوخت یارانه‌ای با سوخت بین‌المللی، حدود ۲۰ تا ۴۰ برابر است."

"ارشاد"، با بیان این که به طور مثال، نفت کوره‌ی عرضه شده به شرکت‌ها ۴۵۰ تومان است، در حالی که نرخ داخلی آن ۹۵ ریال و با اشاره به ارایه‌ی تسهیلاتی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک به شرکت‌های بانکرینگ، ادعا کرد: "یکی از اعضای کمیته‌ی مبارزه با قاچاق سوخت (که زیر نظر ریاست جمهوری است)، از شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی انتخاب شده، یک نفر از سازمان بنادر و دریانوردی و بقیه‌ی اعضا نیز از ارگان‌ها و نهادهای دیگر هستند. بنابراین، صورت جلسه‌ای که به کمیته می‌رود، باید حتماً توسط دواړگان سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، امضاء شود."

"علیرضا ارشاد"، با اشاره به مشکلات فراوان، از جمله دریافت مجوز از ۴۴ ارگان ذی ربط توسط شرکت‌ها، افزود: "در حال حاضر که کار شکل گرفته است، آن‌ها با سهولت پیگیر کارشان هستند و همه، آنان را می‌شناسند." وی در ادامه گفت: "شناورهای ایرانی، تا زمانی که در سواحل ایران و بین بندر و جزایر کشورمان تردد می‌کنند، از سوخت یارانه‌ای که مصوب مجلس شورای اسلامی است، بهره‌مند می‌شوند ولی اگر کشتی‌های داخلی از آب‌های ایران خارج شوند، سوخت به قیمت بین‌المللی به آن‌ها عرضه می‌شود، ضمن این که در کل به کشتی‌های خارجی، سوخت با نرخ بین‌المللی فروخته می‌شود."

رئیس امور بانکرینگ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، افزود: "به جز یکی از شرکت‌ها که در خارک فعالیت می‌کند و دو ملیتی (آلمان- بلغارستان) است، بقیه‌ی آن شرکت‌ها ایرانی هستند. علت استفاده از این شرکت خارجی، نشان دادن عزم و اراده‌ی ایران برای پذیرش سرمایه‌گذاری خارجی است و این که مشخص شود، امنیت سرمایه‌گذاری در ایران وجود دارد. شرکت یاد شده، در ۳۰ بندر مهم دنیا خدمات ارائه می‌دهد."

"ارشاد"، با اعلام این که با صلاح‌دید معاون وزیر نفت، با این شرکت خارجی قرار دارد منعقد شده و معمولاً از این شرکت و سایرین در ۶ ماه و یک سال اول حمایت می‌شود و با پاگرفتن آن‌ها، به مراتب قیمت‌های عرضه‌ی سوخت نیز افزایش می‌یابد، گفت: "شرکت ملی پخش، در یک سال اول، از طرف‌های قرارداد، دو تا پنج دلار دریافت می‌کرد، ولی در حال حاضر، این نرخ افزایش پیدا کرده و اگر حمایت اولیه صورت نمی‌گرفت، آغاز به کار آن‌ها امکان‌پذیر نبود."

وی به تکنولوژی خاص فروش سوخت اشاره کرد و افزود: "این موضوع در کشورهای مختلف، تفاوت دارد و تعداد اسکله‌های ما محدود است. به طوری که اسکله‌ی موجود در بندرعباس، به واردات سوخت اختصاص دارد و روزانه یک کشتی بنزین در آن‌جا تخلیه می‌شود. ما روزانه به حدود ۴ میلیون لیتر نفت گازویل نیاز داریم که این میزان در زمستان افزایش می‌یابد و در

تابستان، ممکن است احتیاج چندانی به آن نباشد. از این‌رو، این اسکله را برای پهلودهی این کشتی اختصاص داده‌ایم؛ زیرا اگر این پهلودهی انجام نشود، باید جریمه بپردازیم و از طرف دیگر، واردات محصولات مورد نیاز کشورمان نیز، دچار رکود می‌شود که کمبود داخلی را به همراه خواهد داشت. بنابراین برای فروش سوخت، فرصت استفاده از این اسکله را نداریم."

"ارشاد"، با مدردن دانستن فن‌آوری برخی از شناورهای سوخت‌رسان که مانند یک پمپ بنزین سیار در لنگرگاه توقف می‌کنند و به کشتی‌ها سوخت می‌رسانند و عملیات سوخت‌رسانی به صورت کشتی به کشتی انجام می‌شود، بیان کرد: "در کشورهای خارجی، موضوع بانکرینگ فقط فروش سوخت نیست. اگرچه ۴۵ درصد هزینه‌های هر کشتی به خرید سوخت اختصاص دارد، ولی هزینه‌های دیگری از جمله، خرید آب شیرین و قطعات یدکی، بیش‌تر مطرح است." "ارشاد" همچنین، پیرامون سوخت‌رسانی در دریای خزر تصریح کرد: "چون کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر نفت‌خیز هستند و خودشان نیز سوخت می‌فروشند، شرایط متفاوت است. در خلیج فارس و دریای عمان، کوچک‌ترین کشتی، معادل ۵ هزار تن ظرفیت دارد ولی ظرفیت بزرگ‌ترین کشتی در دریای خزر، ۵ هزار تن است. این کشتی‌ها، فقط نفت گاز مصرف می‌کنند و نرخ آن‌ها نیز، یارانه‌ای است. البته اخیراً از کشورهای آسیای میانه، نفت خام سوآپ می‌کنیم. بنابراین، نیازی به اجرای طرح بانکرینگ در دریای خزر نیست."

وی به تردد ۱۲/۰۰۰ فروند کشتی در خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز به عنوان مورد هدف‌گذاری شده‌ی خدمات سوخت‌رسانی اشاره کرد و افزود: "راستای فعالیت در قشم و چابهار بر این معیار بوده است. اگر توسعه‌ی عرضه‌ی سوخت در این زمینه انجام گیرد، اقدامی مؤثر صورت پذیرفته است. در قشم، منطقه‌ای به نام "سلخ" وجود دارد که آن‌جا نسبت به فجیره، از نظر عمق آب و شرایط، برای شناورها مساعدتر است. به شرکتی که برای کار در آن منطقه مجوز حضور دارد، اولتیماتومی داده شده که اگر نتواند به موقع و به طور جدی پیگیر فعالیت‌ها باشد و نتواند گشایش LC نماید، در قرارداد با آن تجدیدنظر خواهد شد. بنابراین مسؤولین آن شرکت تلاش کرده‌اند تا مشکل LC را برطرف کنند و نیز از آن شرکت خواسته شد تا در صورت عدم رفع فوری مشکلات، چند محموله را به صورت نقدی خریداری کنند تا گشایش LC انجام گیرد."

"ارشاد" در پایان، اظهار کرد: "برای آن که هوای بنادر کمتر آلوده شود، کشتی‌ها موظف هستند هنگام نزدیک شدن به بندر، به جای استفاده از سوخت سنگین، از نفت گاز استفاده کنند تا آلودگی کمتری ایجاد کنند و پس از بارگیری و دور شدن از بندر، می‌توانند از سوخت ارزان قیمت‌تر استفاده کنند." ■



تمایل کشتیران ها به خرید سوخت رقابتی

ارز آوری و ایجاد اشتغال ماحصل رونق بانکرینگ

• زینب میرزایی

در شماره‌های پیشین ماهنامه‌ی "بندرودریا"، بر آن می‌شد تا یک یا چند موضوع مرتبط با حمل‌ونقل دریایی کشور، مورد ارزیابی و کنکاش قرار گیرد، در این شماره نیز، بر آن شدیم تا مسائل و حواشی‌های مربوط به بانکرینگ (سوخت‌رسانی به شناورها) را در بوته‌ی نقد و نظر بنشانیم. به این منظور، گفت‌وگو با روسای بخش سوخت شرکت‌های کشتیرانی، در دستور کار قرار گرفت؛ همان‌گونه که با مدیران عامل شرکت‌های سوخت‌رسانی نیز، گفت‌وگو کرده‌ایم.

این گفت‌وگوها از آن جهت اهمیت دارد که هر یک از حاضران، با آن‌که به صورت جامع، به همه‌ی مسائل بانکرینگ نمی‌پردازند اما در حوزه‌های تخصصی خود، به موارد قابل توجه‌ایی اشاره می‌کنند. آن‌چه در صفحه بعد، مطالعه خواهید کرد، حاصل گفت‌وگویی است که با پرویز زعفرانی، رییس اداره‌ی سوخت شرکت ملی نفتکش، به عنوان موفق‌ترین شرکت کشتیرانی در کشور، درباره‌ی عملکرد سوخت‌رسانی به کشتی‌ها یا همان بانکرینگ، انجام شده است.





■ از چه زمانی، توانمندی سوخت‌رسانی به

کشتی‌ها را به دست آورده‌ایم؟

تا جایی که مطلع هستم، شروع فعالیت بانکرینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌ها) در کشور، به ۲۰ سال پیش باز می‌گردد. در گذشته به طور پراکنده، سوخت‌رسانی به شناورها انجام می‌شد، ولی این کار بیش‌تر از طریق سازمان‌های دولتی، مثل وزارت نفت صورت می‌گرفت. در جزیره‌ی خارک نیز، به شیوه‌ی "اکس‌بای" و از طریق شرکت پخش فرآورده‌های نفتی، البته به مقداری بسیار جزئی به کشتی‌ها سوخت‌رسانی می‌شد. برخی شرکت‌های کوچک نیز، تأمین سوخت قایق‌ها و لنج‌ها را بر عهده داشتند. اگرچه گاه به طور موردی، به برخی از کشتی‌های خارجی، سوخت‌رسانی می‌شد. اما این عملکرد، رویکردی بین‌المللی و گسترده نداشت. در گذشته، اقدامات عملی یا مطالعاتی نیز که انجام می‌گرفت، اغلب به ثمر نمی‌رسید. تا جایی که شرکتی به نام "گلوبال بانکرینگ" حدود ۱۰ سال پیش، در جزیره‌ی قشم، البته با سود بسیار کم، شروع به فعالیت کرد، اما به دلیل آن‌که در سال دوم، دیگر سوددهی نداشت، برچیده شد. تا این‌که اخیراً، چند شرکت در این حوزه شروع به کار کرده‌اند که خوش‌بختانه روند فعالیت‌شان در حال پیشرفت است.

■ شرکت ملی نفتکش، چه میزان از

سوخت کشتی‌های خود را از شرکت‌های

سوخت‌رسان داخلی تهیه می‌کند؟

میزان خرید سوخت، با توجه به تعداد ناوگان فعلی که در اختیار داریم، در مجموع: ۸۰۰ هزار تن در سال است که بیش از نیمی از آن، از داخل تهیه می‌شود. اما با آغاز بحران جهانی و کاهش کرایه‌ی کشتی‌ها، خرید داخلی ما، برای کشتی‌های بزرگ شرکت که از حوزه‌ی خلیج‌فارس بارگیری می‌کنند، بیش‌تر شده است.

■ شرکت ملی نفتکش، سوخت کشتی‌های

خود را از کدام شرکت فعال در حوزه‌ی

بانکرینگ تأمین می‌کند؟

خرید سال گذشته‌ی شرکت ملی نفتکش، بیش‌تر از شرکت "بناگستر کرانه" بوده است. مقدار قابل توجه‌ای سوخت هم، از شرکت "بومین" در جزیره‌ی خارک و در اسکله خریداری کرده‌ایم.

■ چه معیارهایی را در انتخاب یک شرکت

برای خرید سوخت، مناسب می‌دانید؟

بسیاری از عواملی که از نظر اقتصادی مهم و قابل توجه هستند، در انتخاب شرکت مورد نظر، دخالت دارند. به طور مثال، با توجه به این‌که کرایه‌ی کشتی در سال گذشته پایین

آذوقه و یا خدمات دریافت کند. از طرف دیگر، تأخیری که برای حرکت کشتی ایجاد می‌شود، می‌تواند با دموارژ جبران شود. عامل دیگر، نوع و کیفیت سوخت و به همراه آن، خدمات و نحوه‌ی عملکرد یک شرکت سوخت‌رسانی است که می‌تواند خریدار سوخت را ترغیب کند که یک شرکت را در ردیف شرکت‌های دریافت‌کننده‌ی سوخت خود قرار دهد.

■ یکی از عواملی که به آن اشاره کردید،

کیفیت سوخت است. گفته می‌شود که ایران، از منابع تولید سوخت با کیفیت مطلوب‌تری نسبت به کشورهای دیگر منطقه‌ی خلیج‌فارس برخوردار است. اگر این‌گونه است، چرا بسیاری از کشتی‌ها، بنادر ایران را برای سوخت‌گیری خود انتخاب نمی‌کنند؟ وقتی سخن از مرغوبیت و کیفیت مطلوب می‌رود، مرغوبیت و کیفیت مورد نظر، به چند دسته تقسیم می‌شود: یکی کیفیت و مرغوبیت خود سوخت است. باید اشاره کنم سوختی که در پالایشگاه‌های ایران تولید می‌شود، تقریباً از مرغوبیت خوبی برخوردار است. همه‌ی شرکت‌ها نیز، راغب هستند که از این سوخت استفاده کنند، اما کیفیت و مرغوبیت از نظر عملیاتی هم، بسیار دارای اهمیت است. سرعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، به خصوص

اگر مثل گذشته اوضاع بازار

مناسب شود، دیگر برای

مالک شناور صرفه‌ی اقتصادی

نخواهد داشت که در دوجا

لنگر بباندازد: در یک‌جا

سوخت‌گیری کرده و در جای

دیگر کارهای تعمیراتی انجام

دهد و آذوقه و یا خدمات

دریافت کند.

بود، برای ما این امکان وجود داشت که زمان بیش‌تری را برای بانکرینگ صرف کنیم. به همین دلیل، سوخت کشتی‌ها را در لارک و از شرکت بناگستر کرانه تأمین کردیم. حال اگر کرایه‌ی حمل توسط کشتی‌ها بالا رود که هم‌اکنون هم بالا رفته است و اگر مثل گذشته اوضاع بازار مناسب شود، دیگر برای مالک شناور صرفه‌ی اقتصادی نخواهد داشت که در دوجا لنگر بباندازد: در یک‌جا سوخت‌گیری کرده و در جای دیگر کارهای تعمیراتی انجام دهد و

با تانکرها و به ویژه با زمان اندکی که ما برای رسیدن به بندر در اختیار داریم، در کیفیت خدمات و عملیات مورد نظر، دخیل هستند. اگر شرکت سوخت‌رسان، بتواند با بارجهایی که در اختیار دارد، سرعت سوخت‌رسانی را بالا و زمان توقف کشتی را پایین بیاورد، از نظر مالک شناور، این امر، یک انتخاب قابل قبول محسوب می‌شود. ولی در کنار این مورد، عوامل دیگری هم هستند که برای مالک کشتی، اهمیت پیدا می‌کند. مالکان کشتی، معمولاً در مسیر یا منطقه‌ی عبوری خود، همه‌ی عوامل، از جمله: قیمت سوخت نسبت به بقیه‌ی مناطق، مدت



تحويل سوخت یا خدمات‌دهی یک شرکت، انجام تعمیرات جزئی، تأمین آذوقه و قطعات کشتی را بررسی می‌کنند و در نظر می‌گیرند و پس از آن، دست به اقدام می‌زنند. شرکت‌هایی که سوخت‌رسانی می‌کنند، باید تمام این عوامل را با توجه به نوع کار و فعالیت کشتی‌ها، پیش‌بینی کنند و براساس آن، برنامه‌ریزی لازم را صورت دهند، تا برای مالک، از نظر اقتصادی و صرف هزینه مطلوبیت‌های لازم را داشته باشند.

■ شرکت بناگستر کرانه، چه ویژگی مطلوبی داشته که شما را ترغیب به تأمین سوخت توسط این شرکت کرده است؟ آیا این شرکت، تنها شرکتی است که شما با آن، طرف قرارداد هستید؟

معمولاً خرید سوخت، امری لحظه‌ای به شمار می‌آید و این امر، براساس اطلاعاتی که از عملیات گرفته می‌شود، مانند: مسیر کشتی و بندر بعدی و همچنین زمانی که کشتی در اختیار دارد و بسیاری از امور تخصصی دیگر، انجام می‌شود. پایین بودن نرخ اجاره‌ی کشتی‌ها موجب شد ما زمان بیشتری در اختیار داشته باشیم. یکی از عوامل تأثیرگذار بر انتخاب شرکت بناگستر کرانه، تأمین سوخت

کشتی‌های شرکت ملی نفتکش بوده است. اما در کنار این عامل، پیشرفت مطلوب فعالیت‌های این شرکت، بهره‌مندی آن از بارجهای مناسب و ارایه‌ی عملیات قابل قبول که موجب می‌شود کشتی‌های ما، کمترین میزان معطلی را داشته باشند، از جمله عواملی هستند که در انتخاب این شرکت، لحاظ شده است. همان‌طور که می‌دانید، همه‌ی عوامل و شرایط، در انتخاب مؤثر هستند. بنابراین، اگر کرایه‌ی کشتی‌ها بالا رود، همین یک عامل کافی است که سوخت‌گیری از لارک را از برنامه‌ی سوخت‌گیری شناورهای خود، حذف کنیم؛ مگر این‌که امکانات در لارک،

اگر شرکت سوخت‌رسان، بتواند با بارجهایی که در اختیار دارد، سرعت سوخت‌رسانی را بالا و زمان توقف کشتی را پایین بیاورد، از نظر مالک شناور، این امر، یک انتخاب قابل قبول محسوب می‌شود.

به حدی باشد که در بازار رقابت، برای مالک کشتی به صرفه باشد.

■ ایجاد و انجام فعالیت بانکرینگ چه صرفه‌های اقتصادی برای یک کشور خواهد داشت؟

ما در کار فروش سوخت نیستیم، ولی فکر می‌کنم صرفه‌ی اقتصادی این کار، به منزله‌ی کمک‌رسانی به ایجاد اشتغال و تا حدودی هم کمک به حرفه‌ای شدن کار است. اگر شرکت‌های سوخت‌رسان در منطقه زیاد شوند و مالکان کشتی‌ها به جای سوخت‌گیری در فجیره، به ایران بیایند، خواه ناخواه در نتیجه‌ی این امر، عملکردها و اشتغال‌های دیگری هم ایجاد می‌شود. طی مطالعات موردی و غیرتخصصی ما، مشخص شده است که می‌توان ۳۰ تا ۳۷ نوع شغل، در کنار راه‌اندازی صنعت بانکرینگ ایجاد کرد، که همه‌ی آن‌ها مرتبط با امور خدماتی کشتیرانی و کارهای تخصصی است. با سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، نه تنها از خروج ارز از کشور جلوگیری می‌شود، بلکه ارزآوری و ایجاد اشتغال را نیز، برای کشور به همراه

خواهد داشت که همه‌ی این اقدامات، چیزی جز صرفه‌ی اقتصادی به حساب نمی‌آید.

■ چقدر برای شرکتی مثل شرکت ملی نفتکش صرفه‌ی اقتصادی دارد که خود در ایجاد یک شرکت سوخت‌رسانی دخیل باشد؟

شاید این امر از نظر اقتصادی، چندان برای شرکت ما، مقرون به صرفه نباشد؛ چون ما معمولاً سوخت مورد نیاز خود را به صورت رقابتی می‌خریم و سعی می‌کنیم قیمت سوخت را رقابتی کنیم، تا بتوانیم از یک قیمت مناسب برخوردار باشیم. اما از آن‌جا که شرکت ملی نفتکش، شرکتی مطرح در ایران و جهان است و با توجه به سیاست‌گذاری‌های مدیریت آن که مبتنی بر عهده‌داری نقش کمک‌کننده در امور دریایی است، شاید ایجاد شرکتی سوخت‌رسان، در دستورکار قرار گیرد، اما تمام این امور، به تصمیمات مدیریت شرکت و ضرورت‌های موجود، بستگی دارد.

■ بانکرینگ سوخت در ایران، تا چه میزان می‌تواند موجب تسهیل در تجارت دریایی شود؟

سوخت، یکی از مهم‌ترین نیازهای کشتی است که متعاقب فروش آن، سود سرشاری را برای تأمین‌کنندگان آن به همراه می‌آورد. این اهمیت، به ویژه در زمینه‌ی تجارت دریایی و کسب سود از آن راه، به حدی است که موجب شده، بسیاری از کشورها، به رغم این‌که از فعالیت‌های کشتیرانی مناسبی نیز برخوردار نیستند، توانسته‌اند شرایطی را ایجاد کنند که کشتی‌ها، به بندر آن‌ها، فقط برای بانکرینگ مراجعه کنند. تنها یک یا دو شرکت عمده، مثل فال یا نوک هستند که تعیین‌کنندگان قیمت سوخت در دنیا محسوب می‌شوند. این شرکت‌ها، از حمایت‌های دولتی هم برخوردارند. کشوری مثل مالتا، بیش‌تر عملکرد دریایی آن، اختصاص به ارایه‌ی خدمات کشتیرانی دارد و اغلب خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌هایی که به سمت اروپا می‌روند را بر عهده دارد و سود خوبی هم کسب می‌کنند. البته کار سوخت‌رسانی در هر منطقه و بسته به نوع فعالیت در آن منطقه، تفاوت‌هایی دارد. امروزه، با توجه به این‌که قیمت نفت، نوسانات زیادی دارد، بدیهی است که آن نوسانات، بر قیمت سوخت تأثیر می‌گذارد. قیمت سوخت با قیمت نفت، رابطه‌ی مستقیمی دارد، اما تنها عامل تأثیرگذار محسوب نمی‌شود. موجودی سوخت منطقه و این‌که، این سوخت از کجا تأمین می‌شود، عرضه و تقاضای آن چه‌قدر است و چه ویژگی‌هایی دارد، از جمله عواملی هستند

که می‌توانند بر قیمت نهایی سوخت، تأثیرگذار باشند. از سوی دیگر، وجود یک پالایشگاه در منطقه و تبدیل نفت سنگین به سوخت کشتی نیز، از عوامل مهم دیگر در تعیین قیمت سوخت است که می‌تواند در تسهیل تجارت، مؤثر باشد. البته عمل آسان کردن امور، برای کشتیرانی‌های بزرگ، خیلی مهم است. چون مالکان کشتی، به هیچ وجه تمایل ندارند در روند تجارت و طول راه‌های دریایی و به ویژه در جریان سوخت‌گیری شناورها، با مانع روبه‌رو شوند. ماهیت کار شرکت‌های نفتی و شرکت‌های کشتیرانی، اصولاً عملیاتی است و اگر از استانداردهای خود خارج شوند برای مالکان کشتی، دردسرساز خواهند بود. وقتی مالک شناور، با معضل روبه‌رو شود، آن هم برای چند بار، ترجیح می‌دهد سوخت مورد نیاز شناور را، در مسیرهای دیگر تأمین کند. البته وجود سوخت‌های مختلف در یک منطقه، در میزان تمایل مالکان کشتی‌ها به حضور شناورهایشان در آن جا و سوخت‌گیری، دارای اهمیت است که این امر، یکی از عوامل مؤثر در سوخت‌رسانی و تأثیرگذار در تسهیل فعالیت شرکت‌های کشتیرانی و در نتیجه، ساده کردن پروسه‌ی تجاری محسوب می‌شود. الان در فجیره، همه‌ی این امکانات وجود دارد.

■ شما از کیفیت سوخت سخن به میان آوردید. شرکت ملی نفتکش، از چه سوختی برای کشتی‌های خود استفاده می‌کند؟

سوخت کشتی‌های شرکت ملی نفتکش، نفت کوره از نوع 308CST مطابق ISO 8217 2005 است که سولفور آن نیز، برابر استانداردهای نفتکش، حداکثر ۳/۵ درصد و مطابق با استانداردهای بین‌المللی محیط‌زیست، حداکثر ۴/۵ درصد است. ولی از ۱۹ می سال ۲۰۰۶ میلادی، حداکثر حد مجاز سولفور سوخت جهت منطقه‌ی SECA (کشورهای اسکاندیناوی)، ۱/۵ درصد و در سایر مناطق، حداکثر ۴/۵ درصد تعیین شده و از تاریخ ۱۹ نوامبر ۲۰۰۷، مصرف سوخت با حداکثر سولفور ۱/۵ درصد برای NORTH SEA AREA (منطقه‌ی دریای شمال و کشورهای اروپایی) نیز، الزامی شده است. از سال ۲۰۰۰ میلادی نیز، حداکثر میزان سولفور مجاز در سوخت کشتی‌هایی که MGO/MDO مصرف می‌کنند، ۰/۲ درصد تعیین و رعایت آن، لازم‌الاجرا شده است. بدیهی است که ظرفیت سوخت کشتی‌ها، براساس این قوانین، به منظور استفاده از نوع سوخت HFO، باید برنامه‌ریزی شود. این نوع سوخت با سولفور کم، معمولاً در کشورهای اروپایی و همچنین پیش از ورود به NORTH SEA AREA، در بنادری از قبیل

TENERIFE یا جزایر قناری در اسپانیا، برای کشتی‌ها باید تأمین شود که گاه با توجه به شرایط جوی و یا عرضه و تقاضا، موجب معطلی کشتی‌ها می‌شود. در منطقه‌ی خلیج فارس نیز، این سوخت را با نرخ بسیار بالاتری نسبت به اروپا، می‌توان در فجیره تأمین کرد از طرفی؛ در آب‌های ایران نیز، تأمین این سوخت، علاوه بر صرفه‌ی اقتصادی آن، به نظام عرضه و تقاضا وابسته است که با توجه به این عوامل، این سوخت، در ایران تولید نمی‌شود. در ضمن، از ابتدای ژانویه‌ی ۲۰۰۸ تا ژانویه‌ی ۲۰۱۰ میلادی، حداکثر حد سولفور مجاز در سوخت کشتی‌هایی که مصرف سوخت DMA دارند، در مناطق اروپا ۰/۱ درصد تعیین و لازم‌الاجرا شده و از اول ژانویه نیز، حداکثر سولفور مجاز همه‌ی سوخت‌های قابل مصرف شناورها در کنار اسکله و در لنگرگاه قبل از پهلوگیری کشتی، در کلیه‌ی کشورهای اروپایی و دریای شمال، ۰/۱ درصد تعیین و لازم‌الاجرا شده است؛ که این مهم، با توجه به نزدیک شدن زمان اجرای آن، در برنامه‌ریزی امور فنی شرکت ملی نفتکش قرار گرفته و اقدامات لازم در خصوص چیدمان مخازن و نحوه‌ی تغییر محل مخازن سوخت و نگهداری که صرفاً باید از نوع گازوئیل باشد و دیگر تغییرات لازم که بتواند از نظر اقتصادی نیز در کاهش هزینه‌ها مؤثر باشد، در حال اجرا است. از ژانویه‌ی ۲۰۱۲ میلادی نیز، حداکثر سولفور مجاز جهت هر نوع سوخت مصرفی، برای کلیه‌ی واحدهای دریایی که وارد بنادر اروپا می‌شوند، ۳/۵ درصد و از ژانویه‌ی ۲۰۲۰ نیز، ۰/۵ درصد تعیین و لازم‌الاجرا شده است. در منطقه‌ی SECA نیز، حداکثر سولفور سوخت، تا سال ۲۰۱۰، رقم ۱/۵ درصد و از جولای ۲۰۱۰ تا ژانویه‌ی ۲۰۱۵ نیز، حداکثر ۱ درصد تعیین شده است و از ژانویه‌ی ۲۰۱۵، این میزان، به ۰/۱ درصد کاهش می‌یابد.

■ آیا در سیستم‌های بین‌المللی، بر نحوه‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، نظارتی وجود دارد؟

نظارت مستقیم وجود ندارد، ولی جامعه‌ی بین‌المللی، نسبت به سیستم فروش سوخت حساس است. این حساسیت در بین شرکت‌های سوخت‌رسان نیز وجود دارد؛ به دلیل این‌که هرگونه ضعف در بانکینگ آن‌ها، موجب حذف در بازار رقابت می‌شود. معمولاً به دلیل این‌که موارد و ارقام کاستی‌ها ثبت می‌شود و شرکت‌های کشتیرانی با مراجعه به آمار، می‌توانند نحوه‌ی آرایه‌ی کار مناسب توسط شرکت‌های سوخت‌رسان را مشاهده کنند، بسیاری از شرکت‌های سوخت‌رسان

معتبر در سطح جهان، تلاش می‌کنند با دقت هرچه بیش‌تر، فعالیت‌های خود را کنترل کرده و حتی با تماس با مشتریان، از کیفیت خدمات خود، مطلع و مطمئن شوند.

■ چند نوع شرکت سوخت‌رسانی داریم؟

۱- فروشندگان اصلی که به نام PHYSICAL SUPPLIER شناخته می‌شوند. این نوع تشکیلات، اغلب مشتری‌های خود را با توجه به حجم خرید و اعتبار آنان، انتخاب می‌کنند که اکثراً تاجران و میانجی‌گران سوخت (BUNKERING TRADERS) و یا مالکان شناورهای دریایی را شامل می‌شوند.

۲- تاجران سوخت که در کل، خرید سوخت خود را از طریق فروشندگان اصلی به شکل میانجی‌گری و یا در صورت داشتن امکانات مورد نیاز سوخت‌رسانی، تجارت سوخت می‌کنند. نوع معاملات آنان، به تعریف سیاست‌های فروش شرکت بستگی دارد که با سودی که برای خود تعیین می‌کنند، سوخت را به مالکان و یا کسانی که مدیریت کشتی‌ها را به عهده دارند، اعم از اجاره‌کنندگان کشتی و یا شرکت‌های SHIP MANAGEMENT، می‌فروشند.

۳- تولیدکنندگان سوخت که ترجیحاً با توجه به سیاست‌های راهبردی تعریف شده در تشکیلات خود (به صورت بخش‌های دولتی و یا خصوصی)، نسبت به فروش سوخت به فروشندگان اصلی و یا تاجران سوخت و حتی مالکان کشتی، به صورت بار و یا خرده، اقدام می‌کنند که اولویت‌بندی آن‌ها، از قبل تعیین شده است. از این‌رو، با توجه به منابع یک کشور و یا منابع منطقه‌ای، سیاست‌های سوخت آن کشور تعیین می‌شود. در برخی از مناطق کشورهای مختلف، فروشندگان اصلی، با داشتن امکاناتی از قبیل مخازن، دستگاه‌های پمپاژ قوی SPM و خطوط لوله، ضمن فروش سوخت به شکل خرده به مالکان کشتی‌ها و یا تاجران سوخت مستقر در دیگر کشورها، به صورت فله نیز، سوخت می‌فروشند. در این مناطق، دیگر شرکت‌های سوخت‌رسانی که دارای امکانات مورد نیاز تشکیلات سوخت‌رسانی هستند نیز، نسبت به معامله‌ی سوخت، اقدام می‌ورزند و این مهم، با توجه به موقعیتی که محل و یا منطقه دارد، موجب رقابت بهتر و بیش‌تر می‌شود. ولی با توجه به تاریخچه‌ی اغلب فروشندگان اصلی و مطرح سوخت در یک منطقه، سیاست‌های حمایتی برای شکل‌گیری فروشندگی اصلی، در ابتدا مد نظر سیاست‌گذاران اصلی قرار می‌گیرد، تا بتوان این حرفه را در منطقه‌ی مورد نظر، جایگزین و رقیب دیگر کشورهای هم‌جوار و یا کشورهای نزدیک کرد. ■



به دنبال کسب رضایت کشتی داران

مشتری مداری صنعت بانکرینگ

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مالک بزرگ‌ترین ناوگان تجاری کشور و منطقه با در اختیار داشتن بیش از ۱۵۰ فروند شناور تجاری و اقیانوس پیما، شاید بزرگ‌ترین مشتری بانکرینگ کشورمان باشد که از ۲۴ سال پیش (۱۳۶۵)، به منظور رفع مشکلات سوخت‌رسانی ناوگان خود، اقدام به تأسیس شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی (ایمسنگو) نمود و از آن تاریخ تاکنون مایحتاج سوختی خود را در آب‌های ملی، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای از طریق این شرکت تأمین می‌کند.

خدمات‌دهی مؤثر و مفید این شرکت طی ۲۴ سال، تجاربی ماندگار را برای صنعت بانکرینگ سوخت به جای گذاشته است، که در بررسی چالش‌های عدم توسعه‌ی سوخت‌رسانی دریایی، نمی‌توان از کنار آن بی‌تفاوت عبور کرد.

"ایوب حسن‌زاده طبق‌چی"، رئیس اداره‌ی سوخت‌رسانی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا، ضمن اظهار رضایت از خدمات‌دهی شرکت ایمسنگو، توصیه‌هایی در استفاده از فرصت پیش آمده به منظور توسعه‌ی صنعت بانکرینگ کشور دارد، که در ادامه می‌خوانید.



زمانی که پخش، نگهداری،
تأمین سوخت و بسیاری امور
مربوط به بانکرینگ به وسیله
شرکت‌های داخلی انجام شود،
تمام سود حاصل از این فرایند،
به داخل کشور برمی‌گردد. از
آن جایی که تمام شرکت‌های
سوخت‌رسان داخلی هستند،
بی‌شک به جای دلار، ریال
خرج می‌شود. حتی مالیاتی هم
که داده می‌شود، سرانجام به
سیستم مالی کشور می‌رسد.

خریداری می‌کنیم که از این میزان، حدود ۵۰۰ هزار تن، در ایران تأمین می‌شود و ۱۵۰ هزار تن آن، به دلیل مشکلات بانکی در شرایط کنونی تحریم، توسط شرکت خدمات دریایی مهندسی و براساس قرارداد با شرکت‌های سوخت‌رسان خارجی تأمین می‌شود. تنها، میزان ۲۰۰ هزار تن سوخت، به طور مستقیم از شرکت‌های خارجی خریداری می‌کنیم. بنابراین، ما سعی داریم که حداقل میزان خرید در خارج و حداقل جابه‌جایی در مورد سوخت‌رسانی به شناورها را داشته باشیم.

■ با توجه به این‌که شرکت کشتیرانی، با تحریم بین‌المللی روبه‌رو است، شما چگونه و از چه شرکت‌هایی سوخت مورد نیاز شناورها را خریداری می‌کنید و پرداخت‌های شما به فروشندگان، به چه صورت است؟

با شرکت‌های سوخت‌رسان اماراتی، به توافق رسیده‌ایم که پرداخت‌های ارزی بهای سوخت به آن‌ها، براساس واحد پول درهم انجام شود. دو شرکت اروپایی نیز، پرداخت بهای سوخت به صورت یورو را پذیرفته‌اند. ما در آغاز، قیمت را از چند شرکت سوخت‌رسان می‌گیریم و پس از ارزیابی قیمت روز در منطقه، سوخت کشتی‌هایمان را خریداری می‌کنیم. شرکت‌هایی مثل B.P، شل، کاکت، O.W، بانکت و...، به منزله‌ی طرف‌های تجاری ما در بانکرینگ هستند، قیمت هر شرکت که مناسب‌تر بود، بی‌شک خرید ما نیز، از آن شرکت انجام خواهد گرفت. ما سالانه حدود ۲۰۰ هزار تن سوخت از شرکت‌های خارجی

■ سوخت‌رسانی به کشتی‌ها را، از دیدگاه منطقه‌ای چگونه ارزیابی می‌کنید؟

سوخت‌رسانی به ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی تا جایی که من اطلاع دارم، از طریق شرکت خدمات دریایی مهندسی کشتیرانی انجام می‌شود و من وظیفه دارم فقط از این شرکت، خریدهای مورد نیاز را انجام دهم. سرویس‌دهی‌های این شرکت در بندرعباس، به موقع، باکیفیت، مطلوب و موافق با قیمت‌های رقابتی است. ماده‌ی دیگری را هم با سوخت مخلوط نمی‌کنند و بنابراین، سوخت تهیه شده توسط این شرکت، بهترین سوخت دنیا محسوب می‌شود. ما ترجیح می‌دهیم مخزن کشتی‌های خود را در بندرعباس از سوخت مورد نیاز پر کنیم تا شناورها در طول سفر، به حداقل میزان سوخت در خارج از کشور، احتیاج پیدا کنند. زیرا، اولاً می‌دانیم که سود حاصل از این خرید و فروش، به شرکت خودی برمی‌گردد و دوم این‌که، به سوخت خریداری شده، اطمینان داریم و می‌دانیم ناخالصی ندارد و حتی سوختی بالاتر از استانداردهای بین‌المللی، در اختیار کشتی‌های ما قرار می‌دهد.

■ مصرف سوخت ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران چه میزان است و چه مقدار آن، از طریق بانکرینگ داخلی تأمین می‌شود؟

در حال حاضر، ما حدود ۸۵ فروند کشتی اقیانوس‌پیما داریم که اکثر آن‌ها برای تأمین سوخت، به بندرعباس می‌آیند. ما سالانه، ۸۰۰ هزار تن مواد سوختی برای این تعداد کشتی

■ ارزیابی شما از وضعیت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، در کشور چگونه است؟ چند سال است که ایران، برخوردار از توان‌مندی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها است؟

بیش از ۲۴ سال است که ایران از این توان‌مندی برخوردار است و سوخت کشتی‌های داخلی و کشتی‌هایی را که در منطقه‌ی خلیج فارس در حال تردد هستند، تأمین می‌کند. شرکت خدمات دریایی و مهندسی، وابسته به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، مدت‌ها است که در زمینه‌ی سوخت‌رسانی و ملزومات آن، فعال است و سوخت مورد نیاز را در بندرعباس و در کنار اسکله، با قیمت‌های رقابتی بین‌المللی، به مشتریان، ارائه می‌دهد. بدیهی است که در این میان، سوخت کشتی‌های خودی را نیز، با قیمت رقابتی از این راه تهیه می‌کنیم. این شرکت، سوخت مورد نیاز کشتی‌های وابسته به شرکت کشتیرانی را هم در داخل و هم در خارج از کشور تأمین می‌کند. ما به عنوان یک مشتری سوخت شناورها، از این شرکت و خدماتی که ارائه می‌دهد، بسیار راضی هستیم. سرویس‌دهی‌های این شرکت در بندرعباس، بدون معطلی و در کنار اسکله ارائه می‌شود. با توجه به فشارهای سیاسی و محدودیت‌های بانکی ناشی از تحریم، اگر خدمات این شرکت نبود، شناورهای ما، با مشکلات جدی روبه‌رو می‌شدند. شرکت‌های سوخت‌رسان خارجی، براساس خرید، به ما اعتبار ۳۰ روزه می‌دهند؛ اما گاه، پرداخت بهای سوخت ما به این شرکت، تا ۶۰ روز هم به تعویق افتاده و با این وجود، روند همکاری‌ها، همچنان رضایت‌بخش است.



فرآورده‌های نفتی خریداری می‌کند؟ سقف این خرید، چه میزان است؟

هیچ محدودیتی برای خرید سوخت وجود ندارد. شرکت پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی، به هر میزان که بتوان سوخت مصرفی کشتی‌ها را تهیه کرد، آن را در اختیار خواهد گذاشت. تاکنون، هیچ پیش‌نیامده که از شرکت سوخت‌رسان، سوخت بخواهیم و مسئولین آن شرکت بگویند که شرکت پخش فرآورده‌های نفتی، به ما سوخت نداده است. شرکت خدمات دریایی مهندسی، همواره ۳ کشتی ۳۵ هزار تنی سوخت را به صورت ذخیره نگاهداری می‌کنند تا با کمبود عرضه‌ی سوخت برای کشتی‌ها، روبه‌رو نشوند. شاید در چند سال گذشته که این شرکت، تنها یک کشتی برای ذخیره‌ی سوخت و رفت و بازگشت در اختیار داشت، ممکن بود بازار سوخت‌رسانی، برای ۴-۵ روز با مشکل روبه‌رو شود، اما در حال حاضر، کمبودی در این زمینه وجود ندارد.

■ بانکرینگ در تسهیل تجارت دریایی چگونه اثرگذار است؟ به خصوص این‌که این صنعت در داخل کشور، موجود باشد؟ آیا در این‌که بانکرینگ توسط شرکت‌های داخلی تأمین شود یا خارجی، تفاوتی وجود دارد؟

در ایران، هیچ شرکت خارجی در حوزه‌ی بانکرینگ فعال نیست. شرکت‌های ایرانی هم به قدر کفایت سوخت در اختیار دارند که تأمین‌کننده‌ی سوخت مورد نیاز متقاضیان داخلی و خارجی باشند. بنابراین، از نظر تأمین میزان سوخت مورد نیاز، با هیچ کمبودی روبه‌رو نیستیم. تنها عامل تأثیرگذار بر میزان خریداری شده، قیمت است. در سراسر کشور امارات و از جمله در بندر فجیره، حدود ۳۰۰ شرکت سوخت‌رسان فعالیت می‌کنند که بیش

از ۸۵ درصد سوخت مورد نیاز خود را از ایران تهیه می‌کنند و آن را با مواد دیگری مخلوط کرده و سپس ارزان‌تر از بهای سوخت ایران، به فروش می‌رسانند. مشتریانی که سوخت از ایران خریداری کرده باشند، به خوبی متوجه می‌شوند که سوخت تهیه شده در ایران، با سوختی که در فجیره تدارک می‌شود، فرق دارد. درست است که سوخت تهیه شده در امارات هم در حد استانداردهای بین‌المللی ISO 8217-2005 است، اما قابلیت کاربری و مصرف سوخت ایران، فراتر از استانداردهای بین‌المللی است.

■ به رغم آن‌که کیفیت سوخت ایران، مرغوب است، چرا مسئولین کشتی‌ها ترجیح می‌دهند برای سوخت‌گیری، به فجیره بروند؟ آیا فکر نمی‌کنید که در کنار ارائه‌ی کیفیت مطلوب سوخت، نوع خدمات جانبی هم اهمیت دارد؟ و آیا نیامدن کشتی‌ها به ایران برای تهیه‌ی سوخت، نشان‌دهنده‌ی پایین بودن سطح خدمات در کشور است؟

این سخن، مانند مقایسه‌ی بنزین سوپر با بنزین معمولی است. شما می‌پرسید چرا عده‌ایی از بنزین سوپر استفاده می‌کنند و برخی از بنزین معمولی؟ خوب طبیعی است که سطح قیمت سوخت، عامل مهمی در خرید آن است.

■ قیمت، تنها یک عامل مؤثر در این رویکرد است، از دید شما، نوع خدمات ارائه شده، هیچ نقشی ندارد؟

اگر کشتی‌های خارجی برای سوخت‌گیری به فجیره می‌روند، مقامات بندر فجیره، هم‌زمان خدماتی از قبیل: تعویض قطعات و تعمیرات را نیز انجام می‌دهند، ضمن آن‌که سرویس‌دهی قابل قبولی نیز ارائه می‌کنند.

تنها پیشنهاد من، این است که شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، در صورت امکان، سوخت مورد نیاز کشتی‌های متردد در آب‌های داخلی را، با قیمت ارزان‌تری تأمین کند.

خریداری می‌کنیم که تقریباً ۶۰ تا ۷۰ هزار تن آن، از شرکت کازریج تهیه می‌شود.

■ شرکت خدمات دریایی مهندسی، چه میزان سوخت از شرکت پخش و پالایش



■ پس اذعان دارید که در کنار قیمت سوخت، خدمات دهی هم دارای اهمیت است؟ با توجه به اظهارات شما مبنی بر این که ۲۴ سال است که ایران از سیستم سوخت رسانی برخوردار است، چرا هنوز نتوانسته ایم کشتی های خارجی را برای سوخت گیری به سوی بنادر خود جلب کنیم؛ اما امارات توانسته در مدتی کوتاه، بازار سوخت رسانی منطقه را به دست بگیرد؟ از یاد نبریم که سوخت امارات، از ایران تأمین می شود؟

بعضی از کشتی ها که در خلیج فارس رفت و آمد می کنند، ممکن است مسیرشان به گونه ای باشد که نتوانند برای سوخت گیری به ایران بیایند. کشتی هایی که به ایران می آیند و در اسکله ها پهلو می گیرند و بارگیری یا تخلیه می شوند، از همان جا هم سوخت گیری می کنند و اگر این کار را انجام نمی دهند، مرتکب اشتباه می شوند. از طرفی، شاید جهت سوخت گیری کشتی ها در ایران، اطلاع رسانی مناسب انجام نشده باشد. شرکت هایی که سوخت می فروشند، باید اطلاع رسانی کنند.

■ چه اقداماتی باید انجام گیرد تا بانکرینگ ایران، به یک تجارت سودآور تبدیل شود؟ در حال حاضر، ما راضی هستیم. از نظر ما، بانکرینگ ایران کاملاً موفق است.

■ من نمی گویم موفق نیست. اما جایگاهی که الان در منطقه دارد، قابل قبول نیست؟

من به عنوان مشتری عمده ی سوخت کشتی، کاملاً رضایت دارم. با کشتی های خارجی هم گفت و گو نکرده ام که بدانم چرا رضایت ندارند اگر شرکتی که سوخت می فروشد، به دنبال توسعه ی عملکرد خود است، باید کارها و روش های خود را ارزیابی کند، تا بتواند موانع

را از بین ببرد. شرکت ما در بندرعباس، سوخت می فروشد و به قدری مشتری دارد که نگران فروش آن نیستیم و این که کشتی های خارجی، از عملکرد ما رضایت دارند یا نه.

■ فکر نمی کنید این تفکر که مشتری به اندازه ی کافی وجود دارد و اوضاع خوب است و عامل اصلی توسعه نیافتگی را باید در بخش های دیگر جست و جو کرد، بیش از اندازه، خوش بینانه است؟

برای توسعه، ابتدا باید مشتری وجود داشته باشد. وقتی مشتری، به قدر کفایت وجود دارد ما احتاج خود را، از همین شرکت های موجود خریداری می کند. اگر مشتری باشد و جنس مورد نیاز وجود نداشته باشد، آن وقت می توان موضوع و عملکردها را بررسی کرد.

در فجیره، دلال هایی وجود دارند که کارشان دلالی سوخت است؛ چیزی که در کشور ما وجود ندارد. ما در ایران، مدل دلالی سوخت نداریم. در ایران، سوخت کشتی ها به طور مستقیم از شرکت پالایش و پخش فرآورده های نفتی خریداری و توسط شرکت های سوخت رسان، بانکرینگ می شود. ولی در امارات، اگر ۳۰۰ فروشنده ی سوخت وجود دارد، از آن تعداد، تنها ۱۰ فروشنده، خود مالک کشتی محسوب می شوند و بانکرینگ می کنند و مابقی، فقط دفتر فروش دارند. یکی از دلایل نوسان قیمت ها، وجود دلال ها و سیستم دلالی فروش است.

■ آیا بخش خصوصی در ایران، می تواند در حوزه ی بانکرینگ موفق باشد؟

در ایران، امتیاز سوخت رسانی را به شرکت یا ارگانی می دهند که امکانات و کشتی داشته باشد، تا بتواند سوخت را به شناورها تحویل دهد. شرکتی که این امکانات را داشته باشد،

می تواند در این زمینه موفق عمل کند.

■ از دیدگاه اقتصادی، حضور شرکت های سوخت رسان داخلی، چه منافعی برای کشور در بر خواهد داشت؟

زمانی که پخش، نگهداری، تأمین سوخت و بسیاری امور مربوط به بانکرینگ به وسیله ی شرکت های داخلی انجام شود، تمام سود حاصل از این فرایند، به داخل کشور برمی گردد. از آن جایی که تمام شرکت های سوخت رسان داخلی هستند، بی شک به جای دلار، ریال خرج می شود. حتی مالیاتی هم که داده می شود، سرانجام به سیستم مالی کشور می رسد. از طرفی، در زمان هایی که فشارهای سیاسی خارجی بر عملکردهای مختلف داخلی وجود دارد، حضور شرکت های سوخت رسان داخلی، می تواند گره گشای بسیاری از مشکلات و مانع ایجاد فشارهای مضاعف گردد.

■ اگر به پدیده ی تحریم، به دید یک فرصت نگاه کنیم، این فرصت ها برای کشور، از چه نوع و چگونه خواهند بود؟

در رابطه با پیشرفت صنعت بانکرینگ، باید گفت که ایران سال هاست که این راه را طی کرده و به مدار عالی رسیده است. در این عرصه، هیچ نیازی به دخالت کشورهای خارجی وجود ندارد. چه تحریم، بحران اقتصادی و چه مشکلات بانکی، هیچ کدام تأثیری در عملکردهای اقتصادی کشور نخواهند داشت. تنها پیشنهاد من، این است که شرکت پالایش و پخش فرآورده های نفتی، در صورت امکان، سوخت مورد نیاز کشتی های متردد در آب های داخلی را، با قیمت ارزان تری تأمین کند. ■



ایده تا عمل بانکرینگ ایرانی در گفت و گو با رییس هیئت مدیره‌ی شرکت بناگستر کرانه

آمده‌ایم که بمانیم

• ابراهیم زارع

از وعده‌های دولت نهم برای ایجاد تحول و تغییرات ساختاری در صنعت نفت، یکی راه‌اندازی و توسعه‌ی طرح بانکرینگ یا سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در شمال خلیج فارس بود که تقریباً ظرف مدت ۳ سال از سال ۱۳۸۵ موفق شد سهم نیم درصدی ایران در بازار بانکرینگ منطقه را به ۲۰ درصد ارتقا دهد.

این در حالی است که کارشناسان ارزش بازار بانکرینگ در خلیج فارس را با تردد سالانه حدود ۱۲ هزار فروند نفت‌کش و کشتی‌های بزرگ حدود ۷ میلیارد دلار در سال ارزیابی می‌کنند که با اضافه شدن خدمات جانبی مانند تأمین آذوقه، خدمات فنی و تعمیرگاهی و تعویض خدمه به رقمی بیش از ۸ میلیارد دلار می‌رسد.

در میان سه شرکت ایرانی فعال در این حوزه، وضعیت شرکت بناگستر کرانه هم به لحاظ ساختار منابع انسانی و هم به لحاظ تشکیلات عملیاتی از سازماندهی مناسب‌تری برخوردار است. چندان که با مقایسه سهم فروش این سه شرکت در عرصه‌ی بانکرینگ کشور، بناگستر کرانه نزدیک به ۴۸ درصد این سهم در سال جاری را به خود اختصاص داده است. بناگستری‌ها همچنین موفق شدند در سال ۲۰۰۹ میلادی، بیش از ۱۴ درصد سهم بازار سوخت‌رسانی در منطقه را نیز به دست آورند و نقش حائز اهمیتی در کاهش سهم پایانه‌ی بندر فجیره داشته باشند.

"سعید سپهری‌راد" رییس هیئت مدیره این شرکت، زمینه‌ی اولیه‌ی شکل‌گیری شرکت بناگستر کرانه را که این روزها موفق شده سطح ۲۰ درصدی بازار را هم جذب کند، به داستان پیدا کردن "دندان طلای" شرکت آلومینیوم "المهدی" در سواحل بندرعباس از پس یک قصه‌ی طنز فولکوریک ایرانی ارتباط می‌دهد که نتیجه‌ی ذهن خلاق و کارآفرین کارکنان بناگستری است. به اعتقاد "سپهری‌راد" کارآفرینان شبیه منگول‌های دنیا هستند که همه‌شان به یک شکل‌اند و تنها با ایده‌هایشان از زندگی لذت می‌برند.

رییس هیئت مدیره‌ی شرکت بناگستر کرانه در مصاحبه با "بندرودریا" بارها بر این نکته تأکید کرد که استراتژی شش‌گانه‌ی این شرکت در بدو فعالیت بانکرینگ، علاوه بر فراهم‌آوری منابع انسانی، متخصص و مجرب و جذب سرمایه‌گذاری مناسب، حتی در مقام یک شروع کننده واقعی، زیرساخت‌های فیزیکی و مورد نیاز این صنعت را نیز در ایران پایه‌ریزی کرده است.

به گفته‌ی "سپهری‌راد"، ایران امروز نه تنها صاحب یک انبار یا یک مخزن، بلکه صاحب یک ترمینال ۸۰ هزار تنی برای سوخت‌رسانی است و کشتی‌ها در کنار اسکله‌های سازمان بنادر با استانداردهای روز دنیا سوخت‌گیری می‌کنند.

آقای سپهری‌راد در این گفت‌وگو که حدود یک ساعت و نیم به طول انجامید این را هم گفت که بناگستر طی سه سال گذشته مثل یک ارتش منظم و ساعت سوئسی دقیق بر ارایه خدمات مطلوب به مشتریان تمرکز داشته و از شیوه و اسلوب خاصی برای جذب و مهار بازار بهره برده است که نتیجه‌ی به کارگیری ادبیاتی ماندگار در تمام مراحل کار از طراحی تا انتخاب منابع انسانی و اجرای عملیات است. رویکردی که تنها با فرمان ایمان و نه با قواعد تجارت به جلو رفته و با طرح شعار "آمده‌ایم که بمانیم" به یک مفهوم تبدیل شده است.



شرکت بناگستر کرانه در سال ۸۴ تأسیس شد و ما پس از شکل‌گیری ایده‌ی سوخت‌رسانی، جمع‌آوری اطلاعات راجع به بانکرینگ را به سرعت آغاز کردیم. تاریخچه و وضعیت صنعت بانکرینگ ایران تا سال ۸۵ را می‌توان به سه حرکت توأم با شکست تشکیل شرکت‌های سوخت‌رسان خلاصه کرد. تا قبل از سال ۸۵ سهم ایران از بازار بانکرینگ در منطقه‌ی خلیج فارس تنها کمتر از نیم درصد بود آن هم فقط در جزیره‌ی خارک که در صورت درخواست کشتی‌های نفت کش پس از انجام تشریفات و مقررات دولتی امکان‌پذیر بود که در نهایت به سرخوردگی در ایجاد صنعت بانکرینگ در کشور منجر شد.

■ در آغاز کار مکاتباتی هم با دولت برای پیش‌برد کارها داشتید؟

مطالعات ما درباره‌ی این صنعت مصادف شد با روی کار آمدن دولت نهم و تأکیدات رییس‌جمهوری مبنی بر متحول کردن بخش نفت و ایجاد تغییرات ساختاری در مجموعه‌ی وزارت نفت. بر این اساس مکاتباتی با شرکت نفت انجام دادیم و در اولین سفر ریاست جمهوری به استان هرمزگان نیز نامه‌ای با محتوای ایده خود - جذب سرمایه‌گذار و سرمایه‌گذاری در صنعت بانکرینگ - به دست آقای دکتر احمدی‌نژاد رساندیم که در نهایت جواب مشخصی نگرفتیم. تا این‌که در سفر دوم ایشان به استان هرمزگان رییس‌جمهور نامه را به طور مستقیم به سرپرست وقت وزارت نفت ارجاع دادند که با پیگیری‌های به عمل آمده موفق شدیم طرح‌مان را به شرکت نفت ارایه کنیم. موضوع سوخت‌رسانی را در قالب خلاصه طرح به شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران ارایه کردیم اما با وجود این شرکت نفت این طرح را به مزایده گذاشت که ابتدا با اعتراض ما مواجه شد.

اگرچه استدلال آن‌ها از نگاه دولتی و قانونی درست بود به همین دلیل توجهی به اعتراضات ما نکردند. چراکه ما معتقد بودیم این ایده، طرح و پیگیری ما بوده که جریان را به این‌جا رسانده بود. به هر حال ما همزمان با مزایده، مذاکرات‌مان با سازمان بنادر و دریانوردی را هم آغاز کردیم. در سازمان بنادر چون شناخت کاملی به کار وجود داشت، کار بانکرینگ روان‌تر جلو رفت ولی صادقانه باید اعتراف کرد که آن‌ها هم مثل دیگران یک آرزوی قدیمی که تا آن روز محقق نشده بود یعنی تأمین سوخت شناورها را دنبال می‌کردند. البته ضرورت ایجاد این نیاز را درک می‌کردند و بر این مبنا عزمی جدی از سوی مسؤولان سازمان بنادر برای راه‌اندازی این صنعت در سواحل



تا قبل از سال ۸۵ سهم ایران از بازار بانکرینگ در منطقه‌ی خلیج فارس تنها کمتر از نیم درصد بود آن هم فقط در جزیره‌ی خارک که در صورت درخواست کشتی‌های نفت کش پس از انجام تشریفات و مقررات دولتی امکان‌پذیر بود که در نهایت به سرخوردگی در ایجاد صنعت بانکرینگ در کشور منجر شد.

سیلوهای نیمه کاره با فونداسیون گرد که در منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی فولاد هرمزگان و در کنار ساحل و اسکله نفتی و مواد معدنی احداث شده بود در سال‌های قبل توجه‌ام را به خود جلب کرده بود. پرس‌وجوی ما درباره‌ی فونداسیون‌های گرد کنار ساحل که قرار بود جهت مخازن سیلوی پودر آلمینا از آن‌ها استفاده شود از کارشناسان نفت به این پاسخ منجر شد که می‌توان بر روی این فونداسیون‌ها مخزن ترانزیت سوخت نصب کرد.

■ شکل‌گیری این ایده در ادامه باید به بازشناسی مجموعه‌ی بناگستر از وضعیت بانکرینگ در ایران منجر شده باشد؟

■ به رغم تجربه‌ی یک صد ساله‌ی استخراج نفت در ایران، بانکرینگ صنعت ناشناخته‌ای در کشور محسوب می‌شود که به جز ناکامی چند شرکت کوچک سوخت‌رسان، دورنمای دیگری از آن دیده نمی‌شود. با توجه به این پیشینه، ایده‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها و تأسیس شرکت با عملیات بانکرینگ چگونه شکل گرفت؟

مصاحبه را از جای مناسبی شروع کردید، چرا که معمولاً ما عادت نداریم به ایده بپردازیم و همیشه از میزان سرمایه‌گذاری‌ها و عملکردها آغاز می‌کنیم. در حالی که باید بدانیم چگونه و تحت چه شرایطی یک ایده شکل می‌گیرد و خلق می‌شود.

البته خلق ایده توسط آدم‌هایی خلاق صورت می‌گیرد که به آن‌ها کارآفرین می‌گویند. فعالیت کارآفرینان محدود به یک موضوع نیست. آن‌ها مهارت در خلق کار دارند. آن‌ها از ایده‌هایشان لذت می‌برند و با آن‌ها زندگی می‌کنند. این خصلت کارآفرین است.

■ اما ایده‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در ابتدا قصد ما این نبود که بانکر کنیم، اصلاً ما بانکرینگ را نمی‌شناختیم. این ایده به موضوع سرمایه‌گذاری ما در شرکت آلومینیوم المهدی در بندرعباس در اوایل سال ۱۳۸۴ برمی‌گردد. به این صورت که بعد از منتفی شدن سرمایه‌گذاری در این کارخانه،

ایران وجود داشت.

نهایتاً در پایان مزایده، سه شرکت بناگستر کرانه به عنوان شرکت نخست، منظومه صنعتی آبی قشم به عنوان شرکت دوم و شرکت خدمات دریایی و مهندسی به عنوان شرکت سوم برنده معرفی شدند. شرکت ما در اولین قدم نیروهای متخصص و صاحب تجربه در صنعت بانکرینگ را از داخل و خارج کشور جذب کرد و شرکت را با این متخصصین و افراد مجرب تجهیز کردیم.

■ به نظر می‌رسد که اقدام بعدی شما جانمایی و مکان‌سنجی جهت بانکرینگ بوده است؟

بله، برای مکان‌سنجی تأسیس سایت و ترمینال نفتی و آغاز فعالیت بانکرینگ پنج مکان را بررسی کردیم. یکی جنوب جزیره قشم بود که تاریخچه‌ای از آن منطقه و همچنین سوابقی در برخی مصوبات مجلس شورای اسلامی از آن وجود داشت. ولی تأسیسات دریایی و زیرساخت نداشت. دوم اسکله‌ی بهمن در شمال جزیره قشم بود که آب‌خور مناسبی داشت ولی امکانات دسترسی به آن موجود نبود. محل بعدی در سواحل شمالی خلیج فارس در جایی به نام شهرک صنعتی دریایی بود که به دلیل کشتی‌سازی در آن منطقه آب‌خور مناسبی داشت، اما معضلاتی در آن زمان در مورد قاچاق سوخت داشت. مورد بعدی بندر ترافیک ساحلی در بندر شهید رجایی بود که در حال حاضر به نام بندر خلیج فارس شناخته می‌شود. در نهایت بندر ترافیک ساحلی حایز امتیاز بالاتر شناخته شده و انتخاب گردید.

■ معیارهای انتخاب مکان چه بود؟ به هنگام جذب کارکنان متخصص ما

همکارانی را به شرکت دعوت کردیم که کارشان مهندسی مالی بود و می‌توانستند فرمول حمل‌ونقل را به فرمول ارزیابی تبدیل کنند. ما این فرمول را با شاخص‌هایی روی مناطق انتخاب شده گذاشتیم. از طرف دیگر مدل‌های اقتصادی تعریف کردیم. به این صورت که ارتفاع موج از نظر تکنیکی خیلی برای ما مهم بود. این که از نظر موج‌شکن ما در چه فضای امنی قرار داریم؟ درفت و آب‌خور چه مقدار است؟ و چه زیرساختی داریم که همه‌ی این موارد امتیازی را برای هر گزینه به دست می‌داد.

بندر خلیج فارس یا بندر ترافیک ساحلی به رغم نداشتن جذابیت سایر مناطق به ویژه در بحث قیمت زمین که برای یک سرمایه‌گذار شاخص خیلی مهمی محسوب می‌شود بالاترین امتیاز به عنوان گزینه برتر انتخاب شد. در واقع ما با اسلوب‌های دیگری به این موضوع نگاه می‌کردیم و ادبیات ماندگاری را در دستورکارمان قرار داده بودیم. همین نگاه را در مکان‌سنجی لحاظ کردیم و در طراحی تأسیسات و انتخاب منابع نیز به همین شیوه عمل نمودیم. چراکه شعار و استراتژی ما این بود "آمده‌ایم که بمانیم".

همچنین یکی از پارامترهای اساسی که در مکان‌سنجی صورت گرفت این بود که محل اجرای طرح می‌بایست از نظر فرایند (دبل هندلینگ) دیده می‌شد. منطقه‌ی ترافیک ساحلی به خاطر عبور خط لوله‌ی پالایشگاه بندرعباس از کنار آن مانع از دبل هندلینگ و هزینه مضاعف می‌شد.

■ شرکت بناگستر برای شروع فعالیت بانکرینگ چه استراتژی را تعریف کرد؟

برعکس همه جای دنیا در ایران وقتی یک شروع کننده برای شروع موضوعی جلو می‌افتد، مفهومش این نیست که همه چیز

آماده است بلکه به این مفهوم است که شروع کننده نه فقط ایجاد کننده‌ی فضاهای فیزیکی و زیرساخت‌ها است بلکه باید فرهنگ و قوانین مربوطه را نیز ایجاد کند. مسئولیت بناگستر در واقع بسترسازی بود و به همین دلیل ما ۶ مرحله را تعریف کردیم. این مراحل عبارت بودند از: اخذ موافقت‌نامه‌ها و مجوزهای لازم از سازمان‌ها و ارگان‌های مختلف، سرمایه‌گذاری در ایجاد پایانه‌ی نفتی، سازماندهی منابع انسانی، تشکیلات ستادی و عملیاتی شرکت، ایجاد زیرساخت‌های اعتباری، شکل‌دهی عملیات دریایی (در این پروژه برای ارائه‌ی خدمات با کمترین ریسک باید نفرات حرفه‌ای و مجرب را به خدمت می‌گرفتیم) و استراتژی بازاریابی که در این پروژه برخلاف عرف معمول در میان شرکت‌ها که سعی دارند مشتریان را متقاعد سازند، ما ابتدا خودمان را به درست بودن کارها متقاعد کردیم سپس به سمت مشتریان رفتیم.

■ به طور مشخص بفرمایید در مبحث بازاریابی چگونه عمل کردید و چه پارامترهایی را مد نظر قرار دادید؟

در بازاریابی مسئله ما این بود که با چه ویژگی‌هایی به خریدارها یا مشتریان سوخت بدهیم. از این رو، با توجه به شرایط شکننده‌ی ناشی از آرایه‌ی همه نوع خدمات در جنوب خلیج فارس در ابتدا از کشتی‌هایی که برای تخلیه و بارگیری به بندر شهید رجایی و شهید باهنر می‌آمدند شروع کردیم و به آن‌ها سوخت‌رسانی نمودیم. در واقع این راه نفوذ به بازار بود. این شیوه‌ی بازاریابی بناگستر برای به دست آوردن بازار منطقه و رفرنس‌هایی در قیمت و عملکرد برای مشتریانی بود که لزوماً به بندر نمی‌آمدند. به عبارت دیگر ما از نظر قیمت و کیفیت خدمات طوری عمل کردیم که این شناورها معرف کیفیت خدمات ما در



سهم ایران از بازار بانکرینگ افزایش می‌یابد

به گفته‌ی یک مقام مسؤول در صنایع نفتی، ایران در سال جاری، قادر به جابه‌جایی حجمی معادل ۳ میلیون تن (بیش از ۳ میلیون تن) بانکر خواهد بود که این رقم، معرف در اختیار داشتن سهمی معادل ۲۵ درصد از بازار منطقه‌ای بانکرینگ است.

"ناصر سجادی"، قائم مقام مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی وزارت نفت، در این مورد گفت: "هم‌اکنون ایران، کنترل حدود ۱۷ درصد از بازار خلیج فارس را در اختیار دارد."

وی در ادامه افزود که در سال گذشته، پایانه‌ی ایرانی توانست حجمی حدود ۲ میلیون تن بانکر را جابه‌جا کند که این رقم در سال جاری، به ۳ میلیون تن افزایش یافت.

"سجادی" گفت: "متأسفانه ایران طی سال‌های گذشته، نقش مؤثری در حوزه‌ی بانکرینگ در خلیج فارس ایفا نکرده است، اما در سال گذشته، ظرفیت سرویس‌دهی کشور در این بخش، تا ۲ میلیون تن بهبود یافته است."

"سجادی"، در پاسخ به چگونگی تأمین سوخت کشتی‌ها در سایر بنادر ایرانی، اظهار کرد: "برندگان مناقصه NIORDC برای ساخت پایانه‌های بانکرینگ، در عسلویه، بندر امام، جزایر کیش و قشم، به زودی اعلام خواهند شد."

"سجادی"، همچنین گفت: "هدف ایران از تلاش برای بهبود ظرفیت بانکرینگ، در واقع در دست گرفتن کنترل تمامی بازارهای خلیج فارس است و در این راستا، بیش‌ترین تلاش‌ها در حوزه‌ی صنعت بانکرینگ، در بنادر موجود در حاشیه‌ی خلیج فارس، تمرکز می‌یابند؛ زیرا کشتی‌های در حال تردد در دریای خزر به لحاظ تعداد و اندازه قابل قیاس با کشتی‌های در حال تردد در خلیج فارس نیستند."

به گفته‌ی کارشناسان، مجهز بودن یک بندر به امکانات و تجهیزات کامل انتقال سوخت، از جمله‌ی شاخص‌های ضروری برای جذب خطوط کشتیرانی محسوب می‌شود. این‌گونه امکانات و تسهیلات (صرف‌نظر از ایجاد زمینه برای پهلوگیری کشتی‌ها در بندر)، به بندر امکان می‌دهد که از این طریق، به درآمدهای قابل توجه‌ای دست یابد.

در ناحیه‌ی اقیانوس هند، چهار ایستگاه جهانی سوخت‌رسانی، در بنادر سنگاپور، فجیره، دوربان و کلمبو، با ظرفیت تأمین سالانه‌ی ۳۵-۴۰ میلیون تن بانکر، در دسترس قرار دارند. ■



تشکل صنفی، ضرورت راهبرد بانکرینگ

جهش سوخت رسانی ایرانی به کشتی‌ها

به اعتقاد برخی کارشناسان، اگرچه چند سال است که به صورت رسمی، فعالیت سوخت رسانی به کشتی‌ها، در کشور آغاز شده است اما آن چه که از آن تحت عنوان صنعت بانکرینگ یاد می‌کنیم، تنها به صورت "سپلایر" انجام می‌شود. به عبارت دیگر، سوخت دریافت شده از پالایشگاه، توسط شرکت‌های سوخت رسان، به کشتی‌های نیازمند سوخت، تحویل داده می‌شود. بانکرینگ یا همان سوخت رسانی به کشتی‌ها، در واقع نیازمند برخورداری از فرآیند تبدیل و ایجاد تغییراتی در سوخت تحویل گرفته شده از پالایشگاه‌ها است که در روند تهیه سوخت شناورها در کشور، به آن توجه نمی‌شود؛ زیرا از طرفی، شرکت‌های سوخت رسان، در صورت تغییر دادن کیفیت سوخت، متهم به قاچاق کالا می‌شوند و از طرف دیگر، فرایند تبدیل سوخت، نیازمند ساخت و تجهیز آزمایشگاه‌های پیشرفته‌ای است که هنوز در کشور وجود ندارند.

طی گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت سوخت رسانی ستاره‌ی قشم، معلوم شد که این شرکت، در صدد ایجاد پالایشگاه و تجهیز آزمایشگاه، به منظور تهیه سوخت مناسب شناورها در صنعت بانکرینگ است. این شرکت با شروع فعالیت خود، توانست توجه سرمایه‌گذاران را به سوی خود جلب کند و به گفته‌ی "مسعود مستوفی"، نقدینگی لازم برای ایجاد زیرساخت‌های بانکرینگ را فراهم کند و شرکت سوخت رسانی و خدمات کشتیرانی ستاره‌ی قشم، در انتظار همراهی شرکت‌های خدمات‌دهی به سر می‌برد که امکانات مورد نیاز را، برای آن‌ها در جزیره‌ی قشم فراهم کرده است. آن چه در پی می‌آید، گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت سوخت رسانی و خدمات کشتیرانی ستاره‌ی قشم است.



هدف ما، تولید سوخت با مشخصات خاص در جایگاه سوخت رسان به همراه آزمایش فنی و کنترل کیفیت آن است. ما بر این باور نیستیم که همیشه باید از شرکت ملی پالایش و پخش، سوخت مورد نیاز را تحویل گرفت. ما باید با دیگر کشورهای دنیا ارتباط داشته باشیم و از موقعیت‌های مناسب و موفقیت آن‌ها استفاده کنیم.



■ مختصری از فعالیت‌های شرکت و جایگاه آن در صنعت بانکرینگ بیان کنید؟

ضمن تشکر از دست‌اندرکاران ماهنامه‌ی "بندرودریا" که زمینه‌ی بحث و تبادل نظر در مورد صنعت بانکرینگ را فراهم کرده است، باید بگویم که مدت زیادی از مراحل طراحی، اجرا و بهره‌برداری این صنعت در کشور نمی‌گذرد. ایده‌ی بانکرینگ، به ۲۰ سال پیش برمی‌گردد. مازاد سوخت پالایشگاه‌های کشور، از ۲۰ سال پیش، به کشورهای دیگر صادر می‌شد، تا آن‌که این ایده شکل گرفت که بهتر است مازاد سوخت موجود، به صورت عمده یا برای استفاده در بانکرینگ فروخته شود، تا ارزش افزوده‌ی حاصل از آن فروش، نصیب کشور شود. ما در جنوب کشور، ۱۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و ۴ بندر مهم داریم که در آن میان، جنوب جزیره‌ی قشم، از موقعیت حساس و استراتژیکی برخوردار است، زیرا سالیانه ۱۲/۰۰۰ فروند کشتی از این آبراه می‌گذرند و به کشورهای نفت‌خیز جهان تردد می‌کنند. اطلاعاتی که در دسترس قرار دارد، حاکی از آن است که از حدود ۴۰/۰۰۰ فروند شناوری که در آب‌های جنوبی کشور، در طول سال در حال عبور هستند، حدود ۱۲/۰۰۰ کشتی از تنگه‌ی هرمز عبور می‌کنند. بنابراین، پتانسیل بالا و قابل توجه‌ایی برای کارآفرینی و سودآوری در این منطقه وجود دارد که باید از این پتانسیل استفاده شود. از ۲۰ سال پیش، طرح‌ها، فعالیت‌ها و برخی اقدامات لازم برای بهره‌برداری از این قابلیت‌ها انجام شد و در نهایت، در سال ۱۳۸۵، با دید جدی‌تر و حساس‌تری به موضوع پرداخته شد و در سال ۱۳۸۶، راه‌اندازی بانکرینگ، در دستور کار سازمان مناطق آزاد تجاری-صنعتی قشم قرار گرفت و در آن زمان شرکت ستاره‌ی قشم تأسیس شد. از همان آغاز، آسیب‌شناسی صنعت بانکرینگ و بررسی

عدم موفقیت بانکرینگ در ایران، مورد توجه مسئولین قرار گرفت. خوش‌بختانه بعد از مدتی، مطالعات مهندسی به پایان رسید و قطعه‌ی زمینی در حدود ۵۴ هکتار در جنوب جزیره‌ی قشم خریداری شد که از این ۵۴ هکتار، ۵ هکتار به سایت سوخت‌رسانی و ۴۹ هکتار مابقی، به شیبینگ سرویس که از ملزومات کارهای سوخت‌رسانی است، اختصاص یافت. تا امروز، حدود ۳۰ درصد از پیشرفت فیزیکی کار، به انجام رسیده است. برنامه‌ریزی‌های ما بر این پایه استوار شده است که اگر خدا بخواهد، در سال آینده، جایگاه سوخت‌رسانی، به بهره‌برداری برسد، به طوری که بتوان ادعا کرد، بزرگ‌ترین جایگاه سوخت‌رسانی در خلیج فارس و بعد از بندر فجیره، در ایران وجود دارد.

■ آیا درست است که در گذشته، مازاد سوخت پالایشگاه‌ها به جای صدور به دیگر کشورها، در اصفهان سوزانده می‌شد؟

بله، در حوضچه‌هایی که برای این منظور تعبیه شده بود، سوزانده می‌شد. پس از آن بود که موضوع صادرات مطرح شد و بالاخره از ۲۰ سال پیش، این ایده به وجود آمد که سوخت مازاد، به صورت بانکرینگ مورد استفاده قرار گیرد و با برای فروش به کشتی‌ها در نظر گرفته شود.

■ آیا تصمیم گرفته‌اید فعالیت‌های خود را شروع کنید یا این‌که منتظر خواهید شد زیرساخت‌ها پایان یابد و پس از آن، کار خود را به صورت رسمی آغاز کنید؟

پرسش خوبی است. طی گفت‌وگوهایی که با سهام‌داران داشته‌ایم، مقرر شده که از سال آینده، به موازات ساخت پروژه، عملیات سوخت‌رسانی را هم شروع کنیم. به منظور دست‌یابی به جایگاه خود در بازارهای

بین‌المللی، با شرکت‌های معتبر دنیا مکاتبه و گفت‌وگو داشته‌ایم و قابلیت‌ها و عملکرد شرکت را معرفی کرده‌ایم. در کنفرانس‌های برگزار شده در این زمینه شرکت می‌کنیم، که از آن میان، طبق برنامه‌ریزی و زمان‌بندی‌های به عمل آمده، با چند شرکت معتبر خارجی هم گفت‌وگوهای مقدماتی را انجام داده‌ایم و با یکی از آن‌ها نیز، به توافق رسیده‌ایم.

■ آیا این توافق، مبتنی بر جذب مشارکت سرمایه‌گذاری است؟

در امر احداث و راه‌اندازی جایگاه سوخت‌رسانی، ما قصد مشارکت نداریم، زیرا در سال گذشته، موفق شدیم برخی سهام‌داران را جذب کنیم، به طوری که در حال حاضر، نقدینگی مورد نیاز شرکت، تأمین شده است و پروژه‌ایی که برای راه‌اندازی بانکرینگ در حال اجرا است، نیاز به سرمایه‌گذار ندارد. اما برای اجرای شیبینگ سرویس، حدود ۳۰ فعالیت شناسایی شده که آماده حضور سرمایه‌گذاران و سرمایه‌گذاری در این بخش است. البته، با ۷۰ شرکت مرتبط با احداث شیبینگ مکاتبه کرده‌ایم که آن‌ها نیز برای همکاری مشترک، اعلام آمادگی کرده‌اند.

■ در تمام دنیا، رسم بر این است که زیرساخت‌ها را دولت مهیا می‌کند و شرایط را برای حضور بخش خصوصی فراهم می‌آورد. چرا در کشور ما، شرکت‌های خصوصی زیرساخت‌ها را ایجاد می‌کنند؟ چه عاملی باعث شده که نگرش بخش خصوصی معطوف به این شود که خود ایجاد کننده‌ی زیرساخت‌ها باشد؟

به اعتقاد من، زیرساخت‌ها در درازمدت، باید توسط بخش خصوصی ایجاد شود. چون بخش خصوصی، سبک‌بال و چابک است و به میزان

هرچه بیش‌تر سودآوری می‌اندیشد و مراحل متعدد بوروکراسی اداری هم ندارد و از طرف دیگر، بخش خصوصی از مدت زمان کوتاه‌تری نسبت به بخش دولتی، در ایجاد زیرساخت‌ها برخوردار است. ویژگی روند اقتصادی - تجاری کشور ما، این است که ما در حال انتقال مدیریت دولتی به بخش خصوصی هستیم. بنابراین تا به نتیجه رسیدن این جابه‌جایی، مشکلاتی وجود خواهد داشت که رویارویی با آن‌ها طی عبور از این دوره‌ی گذار، اجتناب‌ناپذیر است.

■ یعنی شما معتقد هستید که بر خلاف اصول اقتصاد جهانی، باید زیرساخت‌ها را بخش خصوصی ایجاد کند؟ در آن صورت، آیا قابل قبول است که بعد از آماده‌سازی زیرساخت توسط بخش خصوصی، باز هم این بخش، تحت حاکمیت دولت و تابع قوانین دولتی باشد؟

اجازه بدهید مثالی بزنم. من از روز نخست، در ایجاد و فعالیت شرکت ستاره‌ی قشم حضور داشتم. ما مصمم بودیم، مدیریت همه‌ی امور و فعالیت‌ها، در دست بخش خصوصی باشد. برای تشکیل شرکت و مراحل کارایی آن، بدون اغراق با حدود ۹۰ درصد از مسئولین شرکت‌های سرمایه‌گذاری وابسته به بخش خصوصی در کشور گفت‌وگو کردم. اما هیچ‌یک از آن‌ها، قدمی به جلو نگذاشتند؛ یعنی عملکرد و برنامه‌های آتی ما، یا برایشان ناشناخته بود یا به صراحت بگویم، جرأت نمی‌کردند ما را همراهی کنند. با مدیران سازمان منطقه‌ی آزاد قشم که نهادی دولتی بود، وارد گفت‌وگو شدیم. ابتدا مراحل مطالعاتی طرح را آغاز کردیم و زمانی که طرح به مرحله‌ی واقعی خود رسید، سهام‌داری آن را به بخش خصوصی واگذار کردیم. طی دوره‌ی گذار، مالکیت آرام‌آرام به بخش خصوصی انتقال پیدا می‌کند و بخش خصوصی، به بازوی اجرایی بخش دولتی تبدیل می‌شود. اعتقاد من این است که با همکاری و حمایت دولت، کارها راحت‌تر و سریع‌تر انجام خواهد شد و مشکلات مختلف، کمتر می‌شود. البته در درازمدت، وظیفه‌ی دولت باید حاکمیت باشد، نه تصدی‌گری. یعنی روند اجرا و پیشبرد عملیات، باید بر عهده‌ی بخش خصوصی باشد ولی اجرای سیاست‌های کلان و راه‌کارهای کلی، در دست دولت.

■ لطفاً بانکرینگ را تعریف کنید. برخی معتقدند که روند سوخت‌رسانی به شناورها در ایران به منزله‌ی بانکرینگ نیست، بلکه شیوه‌ی مورد استفاده‌ی کنونی، ساپلایر است؟

بانکرینگ، در واقع تحویل سوخت مورد نیاز یک کشتی، براساس یک استاندارد، در یک زمان معین است. آن‌چه در شرایط کنونی کشور،

به عنوان بانکرینگ جریان دارد، این است که سوخت از پالایشگاه تحویل گرفته و به کشتی‌ها تحویل داده می‌شود. اما آن‌چه که ما در نظر داریم به مرحله‌ی اجرا درآوریم، این نیست. در واقع هدف ما، تولید سوخت با مشخصات خاص در جایگاه سوخت‌رسان، به همراه آزمایش فنی و کنترل کیفیت آن است. ما بر این باور نیستیم که همیشه باید از شرکت ملی پالایش و پخش، سوخت مورد نیاز را تحویل گرفت. ما باید با دیگر کشورهای دنیا ارتباط داشته باشیم و از موقعیت‌های مناسب و موفقیت آن‌ها استفاده کنیم. استراتژی شرکت سوخت‌رسانی ستاره‌ی قشم، برای ۳ سال آینده تعیین شده است که عبارت است از دستیابی به جایگاه مطلوب در بازارهای جهانی و توسعه‌ی بازار سوخت‌رسانی. دستیابی به جایگاه مطلوب در بازار، به این معنی است که بتوانیم در بازار خلیج‌فارس، سهم قابل قبولی را به کشور اختصاص دهیم. منظور از توسعه‌ی بازار نیز، این است که خود را به شرکت‌های معتبر سوخت‌رسانی و همچنین مراکز تولید سوخت در دنیا پیوند دهیم. ما ظرفیت بیش از ۵۰ هزار تن و حتی ۱۰۰ هزار تن ذخیره‌سازی سوخت را در طرح توسعه‌ی شرکت، پیش‌بینی کرده‌ایم.

■ نقش بانکرینگ در اقتصاد ملی و منطقه‌ای چیست؟

پرسش شما را با مراجعه به آمار پاسخ می‌دهم. ما از ظرفیت توزیع و فروش بیش از ۶ میلیون تن سوخت مورد نیاز شناورها در کشور برخوردار هستیم؛ به شرط آن که مدیریت مطلوب و بازاریابی مناسب داشته باشیم و بتوانیم خود را با معیارهای جهانی وفق دهیم. اختلاف قیمت بانکر با کارگو، بسته به بازار، بین ۱۵ تا ۲۰ دلار است. عدد حاصل ضرب مبلغ این اختلاف در حجم تولیدی، بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان است که تزیریق آن به اقتصاد کشور، امری موفقیت‌آمیز محسوب می‌شود. واقعی کردن این برآورد در مقیاس منطقه‌ای، تحول اساسی ایجاد خواهد کرد. البته در کنار سوخت‌رسانی، شیپینگ سرویس نیز، در برنامه‌های اجرایی شرکت، گنجانده شده است. اگر به طور متوسط، برای هر کشتی، ۱۵۰۰ لیتر سوخت در نظر گرفته شود و به طور میانگین، ۴۰۰ فروند کشتی از شرکت‌های بانکرینگ کشور، سوخت دریافت کنند، به خودی خود، گویای حجم کار و میزان تحولی است که می‌تواند در روند بانکرینگ منطقه اثرگذار باشد؛ همان‌طور که چنین عملکردی، سازوکارهای بندر فجیره را متحول کرد. بندر فجیره در ۵۰ سال پیش، تا آن جایی که من اطلاع دارم، تنها یک بندر ماهیگیری بود. ۱۷-۱۸ سال می‌گذرد که به این شکل درآمد و یکی از ۴ بندر معروف دنیا شده است. این در حالی است که موقعیت

قشم، به مراتب بهتر از موقعیت فجیره، به لحاظ استراتژیک و جغرافیایی است. انحراف کشتی در فجیره شامل ۴۰ مایل رفت و ۴۰ مایل برگشت است؛ در صورتی که انحراف در قشم، ۵ مایل است، یعنی رفت و آمد شناورها با طول مسیر ۸۰ مایل در مقابل ۱۰ مایل.

■ در گفته‌های خود به این موضوع اشاره کردید که ظرفیت سوخت‌رسانی کشور، می‌تواند ۶ میلیون تن در سال باشد. در حال حاضر این ظرفیت چقدر است؟

بنابر آمارهای موجود، میزان بانکرینگ در کشور، ۲ میلیون تن در سال است که با همکاری و همیاری شرکت‌های خصوصی فعالی که در عرصه‌ی بانکرینگ کشور حضور دارند، می‌توان این ظرفیت را، تا میزان ۸ میلیون تن در سال بالا برد.

■ عموماً، خدمات‌دهی به کشتی‌ها را شرکت‌هایی به غیر از شرکت‌های سوخت‌رسان به عهده می‌گیرند، اما به نظر می‌رسد شرکت ستاره‌ی قشم، تصمیم دارد عهده‌دار هر دو اقدام باشد؟

در آینده، شرکت سوخت‌رسانی ستاره‌ی قشم، یک مؤسسه‌ی هلدینگ خواهد بود و از هم‌اکنون نیز، آمادگی خود را برای مشارکت از ۱ تا ۱۰۰ درصد، با شرکت‌های خدماتی بخش خصوصی اعلام می‌کند. ما شرایط را برای حضور بخش خصوصی آماده کرده‌ایم. در حال حاضر نیز، حاضریم زمین مورد نیاز را، چه به صورت اجاره یا مشارکتی و حتی فروشی، در اختیار بخش خصوصی قرار دهیم.

■ آیا تاکنون درخواستی هم برای مشارکت داشته‌اید؟

بله. از طرف شرکت‌های مطرح کشور، درخواست‌های متعدد همکاری دریافت کرده‌ایم؛ اما هنوز به نتیجه نرسیده‌ایم. شرکت‌های خارجی هم آمادگی خود را برای همکاری اعلام کرده‌اند.

■ چالش‌هایی که تا به این جای کار، با آن‌ها روبه‌رو بوده‌اید، کدامند؟

بستگی به این دارد که تعریف ما از مشکل و نوع آن چه باشد. ما بخشی از موانع را در روند عملیات ضروری می‌دانیم. یعنی اگر برای یافتن زمین و اخذ مجوز آن، یک ماه دوندگی می‌کنیم، از قبل پذیرفته‌ایم که این نوع بوروکراسی، در کشور ما وجود دارد؛ بنابراین خود را نیز برای این کار خستگی‌آور آماده کرده‌ایم. خوش‌بختانه در مجموع، تعامل خوبی با سازمان‌های مختلف به وجود آمده است.

■ یعنی شما به عنوان یکی از مسئولین

بخش اقتصادی کشور، روند کند پیشروی کارها را عادی قلمداد می‌کنید؟ اگر چنین است چگونه می‌توانید پاسخ‌گوی سهام‌داران خود و سکون سرمایه‌ی آن‌ها باشید؟ پرسش بعد این‌که: آیا با به کارگیری این روش، می‌توان در عرصه‌ی تجارت بین‌الملل حاضر شد؟

صادقانه عرض کنم، موضوع به این پیچیدگی و به این شدت که تصور می‌کنید، نیست. خوب، من نمی‌توانم واقعیت‌های موجود در یک کشور را کتمان کنم و کشور خود را با کشوری مورد مقایسه قرار دهم که فعالیت‌های اقتصادی و تجاری آن، مبتنی بر کشتیرانی و سوخت‌رسانی است. ولی اگر بخواهیم میزان دگرگونی‌ها و تغییرات را اندازه‌گیری کنیم؛ باید اذعان کرد که ما هم تغییرات زیادی نسبت به گذشته داشته‌ایم. برای این امر، باید مشاهده کرد که از چه نقطه به چه نقطه‌ای رسیده‌ایم. زمانی، براساس خواسته‌های ایده‌آل‌گرایانه، می‌گوییم که ما باید به جایی برسیم که مطلوب و شایسته است. این قصد، تنها بیان یک نگرش است، اما باید واقع‌گر بود. از ۲۰ سال پیش تا ۳ سال گذشته، بنا به دلایلی که تنها یکی از آن‌ها جنگ تحمیلی است، ما نتوانستیم حتی به بانکرینگ فکر کنیم. ۲۰ سال گذشته را، در شرایط جنگی به سر برده‌ایم؛ بنادر امام و بوشهر، در تیررس دشمن بودند و تمام امور مربوط به تخلیه‌ی کالا، در بندر خارك و تا حدودی در چابهار انجام می‌شد. در آن شرایط، تمام فکر دولت‌مردان، این بود که با وجود جنگ، چگونه کشور اداره شود. در دوره‌ی بازسازی، فراغ خاطری برای مسؤولان ایجاد شد تا به فکر توسعه‌ی کشور باشند. بنابراین، ما نمی‌توانیم بگوییم کاری انجام نشده است. با این وجود، از ۳ سال پیش که عزم ملی برای ایجاد بانکرینگ در کشور جزم شد، پیشرفت در این زمینه، نه به منزله‌ی یک حرکت که به مثابه‌ی یک جهش بوده است.

■ آیا در میان سهام‌داران، این رغبت وجود دارد که سرمایه‌ی خود را به احداث زیرساخت‌ها اختصاص دهند؟

تجربه‌ی شرکت ستاره‌ی قشم نشان می‌دهد که این اشتیاق، نمودی ۱۰۰ درصدی دارد. اگر بتوانیم این سرمایه‌ها و اجرای پروژه‌ها را به خوبی مدیریت کنیم و موقعیت‌های ممتاز را برای سرمایه‌گذاری بشناسانیم، بی‌شک سرمایه‌گذار و سهام‌دار، به مدیر اعتماد کرده و سرمایه‌های خود را در مراحل مختلف اجرای پروژه، وارد می‌کند. ما حتی از بانک‌های کشور هم، درخواست خرید سهام شرکت را داریم.

■ در سخنان خود، به تأسیس پالایشگاه اشاره کردید. برای اجرای این مهم، آیا دولت هم همراهی‌تان می‌کند؟



باید یک شکل صنفی ایجاد شود و شرکت‌های زیرمجموعه را به پیش برد یا به قول معروف، برای آن‌ها پدری کند. سپس در جلسات مشتری که برگزار می‌شود نیازهای ضروری تعریف شوند و واقعیت‌های روز دنیا در صنعت بانکرینگ، مورد ارزیابی و الگوبرداری قرار گیرند.

بله. دولت همیشه از عملکردهای تولیدی حمایت می‌کند.

■ به نظر می‌رسد در قانون پیش‌بینی شده است که در ایجاد پالایشگاه، سهم دولت ۲۵ درصد است؟

اعتقاد من این است که برای انجام این کار، حداقل تا مقطع مشخصی از عملیات اجرایی، سرمایه‌گذاری باید به صورت ترکیبی و تلفیقی توسط دولت و بخش خصوصی انجام شود. در یک جا باید از سبک‌بال بودن بخش خصوصی استفاده کرد و در جایی دیگر، امکانات و قابلیت‌های دولتی را باید به کار گرفت. بنابراین، با هم‌افزایی و تقویت متقابل دو بخش دولتی و خصوصی، می‌توان به نتایج مطلوب رسید. نباید هیچ‌گاه، هیچ یک از بخش‌های دولتی یا خصوصی را نفی کرد. میزان و کیفیت محصول خروجی اهمیت دارد. بنابراین، احداث پالایشگاه با همکاری دولت، گامی به جلو تلقی می‌شود؛ در

طی انجام این پروژه، باید اجرا و عملیات اجرا، بر عهده‌ی بخش خصوصی و اعمال سیاست‌های کلان، وظیفه‌ی دولت باشد.

■ دغدغه‌ی ایجاد اشتغال، همواره از طرف متصدیان امور کشور مطرح می‌شود. صنعت بانکرینگ، تا چه حد می‌تواند پاسخ‌گوی نیاز شغلی جامعه باشد؟

عملیات مهندسی، پیمانکاری، بخش مکانیک، نگهداری در قسمت‌های مختلف، جوش‌کاری، برش‌کاری، بتن‌ریزی، امور آزمایشگاه، بخش کنترل کیفیت، تکنسین فنی و چند ده شغل دیگر، همه از جمله مشاغلی است که با ایجاد بانکرینگ و توسعه‌ی خدمات مربوط به آن، در کشور ایجاد می‌شود و نکته‌ی مهم‌تر، رونق اقتصادی است که منطقه‌ی خلیج فارس از آن بهره‌برداری می‌کند و افراد بومی منطقه، از آن نفع خواهند برد.

■ سیاست‌ها، راهبردها و استراتژی صنعت سوخت‌رسانی، از دیدگاه شما کدامند؟

قبل از این که وارد بحث سیاست‌ها، راهبردها و استراتژی شوم، لازم می‌دانم بر ضرورت ایجاد یک تشکل سازمانی، حتی سازمانی مجازی که بتواند شرکت‌های سوخت‌رسانی را تحت پوشش یک تشکل صنفی گرد هم آورد، تأکید کنم. یعنی باید یک شرکت تشکل صنفی ایجاد شود و شرکت‌های زیرمجموعه را به پیش برد یا به قول معروف، برای آن‌ها پدری کند. سپس در جلسات مشتری که برگزار می‌شود، نیازهای ضروری تعریف شوند و واقعیت‌های روز دنیا در صنعت بانکرینگ، مورد ارزیابی و الگوبرداری قرار گیرند. منظور ایجاد تشکلی است که بتوان در چارچوب آن، کنار هم بنشینیم، نیازها، مأموریت‌ها، چشم‌اندازها، استراتژی‌ها و برنامه‌ریزی‌ها را مشخص و تعریف کنیم. اگر این همکاری و چنین تشکیلاتی، به وجود نیاید، به جرأت می‌توان گفت شرکت‌های بانکرینگ کشور، به صورت جزیره‌ای عمل خواهند کرد و به جای این که در کنار هم و همراه با یکدیگر حرکت کنند، به عنوان رقیب، رودرروی هم خواهند ایستاد.

■ تشکل صنفی را چه نهادی باید ایجاد کند؟

سازمان بنادر و دریانوردی، به دلیل جایگاهی که دارد، می‌تواند به عنوان حمایت‌کننده این تشکل تلقی شود. آن را راه‌اندازی، هدایت و مدیریت کند. برپایی این تشکل، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های هر شرکت و هر بخش، شناخته می‌شود و در مواقع لزوم، مورد استفاده قرار می‌گیرد. زمانی که مباحث مدیریتی به بدنه‌ی کارشناسی بیاید، موضوع چکش می‌خورد. ■

سهم نیم درصدی از بازار ۱۲ میلیارد دلاری

لزوم برخورداری از یک برند بین‌المللی

● بابک اخوت‌پور

بانکرینگ، از جمله صنایع پیچیده در حوزه‌ی خدمات دریایی و بندری است که می‌تواند درآمدهای زیادی برای فعالانش داشته باشد. شاید به همین دلیل است که هم‌اکنون، ۳۵۰ شرکت در این صنعت در منطقه‌ی خلیج فارس، مشغول فعالیت هستند و سالیانه، حدود ۱۲ میلیارد دلار در آمد کسب می‌کنند. در این میان، ایران ۷۰ درصد سوخت مورد نیاز شرکت‌های فعال در صنعت بانکرینگ منطقه را تأمین می‌کند اما خود و به تنهایی، کمتر از ۵ درصد از سهم بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در خلیج فارس را در دست دارد. "مهندس غلامرضا غفاری آرام" مدیرعامل شرکت خلیج فارس خط کیش معتقد است: "باید به لحاظ اهمیت اشتغال‌زایی و درآمدزایی ملی آن، افراد رده بالای قوای اجرایی کشور، مانند شخص رییس‌جمهور، راه‌اندازی صنعت بانکرینگ کشور را زیر نظر بگیرند."

وی از قوانین و آیین‌نامه‌های غیرکارا، به عنوان عاملی برای فعال نشدن شرکت‌های ایرانی در بخش بانکرینگ کشور نام می‌برد. در دفتر شرکت خلیج فارس خط کیش وی را ملاقات کردیم. جالب این‌که این شرکت که از شرکت‌های اقماری تایدواتر خاورمیانه است و از سال ۱۳۸۴ به منظور ارائه‌ی انواع خدمات بندری و دریایی، به ویژه در زمینه‌ی سوخت‌رسانی دریایی و سایر خدمات جانبی مثل آبرسانی، کیت‌رینگ و هلدینگ به کشتی‌ها ایجاد شده، حال و هوای امروز صنعت بانکرینگ را دارد و با توجه به عدم حمایت دولت، در وضعیت خوبی به سر نمی‌برد.



به صراحت می‌گوییم که ایجاد و توسعه‌ی صنعت نوپای بانکرینگ در کشور، از دیرباز تا کنون و حتی در آینده، قطعاً توجه و حمایت دولت را لازم داشته و دارد. به دلیل این که این صنعت، کاملاً رقابت‌پذیر است و رقابت‌پذیری آن نیز، به بازاریابی بسیار حساس آن ارتباط دارد.



وجود قوانین ناموزون حاکم بر این صنعت است. عامل دیگر، به میزان سرمایه‌گذاری و تجهیزات لازم برای عملیات سوخت‌رسانی بازمی‌گردد. در کنار این، باید تعریف واقعی سوخت در بانکرینگ را نیز ارائه داد و آن این که، سوخت، چیزی جز تعیین کیفیت و قیمت مناسب نیست. سوختی که در ایران تهیه می‌شود، از طریق پس‌ماند پالایشگاه‌های قدیمی در کشور تولید می‌شود. این سوخت، اگرچه بالاترین کیفیت را در جهان دارد، اما از جنبه‌ی این که تجهیزات غیرمدرنی در پالایشگاه‌های ما وجود دارد و به تکنولوژی‌های روز دنیا مجهز نیستند تا بتوانند فرآورده‌های عمده‌ی آن را جدا کنند، متأسفانه مقادیر قابل توجه‌ای با ارزش افزوده‌ی عمده و قابل استحصال از این سوخت، به هدر می‌رود.

■ **با این حال، گفته می‌شود سوختی که ما هم‌اکنون به کشتی‌ها می‌فروشیم، یکی از با کیفیت‌ترین سوخت‌ها در جهان است؟**
سوخت باکیفیت در این‌جا، برای فروشنده که ایران است و برخوردار از صنایع عقب مانده‌ی پالایشگاهی، مفهوم ندارد، بلکه برای خریدار، معنی سوخت مطلوب را دارد. به همان نکته‌ی اول بازمی‌گردم که ما بانکرمن نیستیم، در واقع بانکرمن کیست؟ بانکرمن، کسی است که سوخت مناسب کشتی تهیه کند. تجارت در این صنعت، یعنی کیفیت کمتر! یعنی کیفیت استاندارد سوخت کشتی؛ چون ارزش آن سوخت غنی، باید به ارزش افزوده‌ی کالاهای دیگری تبدیل شود. این سوخت باید فرآوری شود، تا به کیفیت مناسب برای استفاده در کشتی برسد.

■ **در واقع شما معتقدید: با وجود این که کیفیت سوخت تأمین شده در ایران خوب است، اما برای ما به عنوان تولیدکننده درست نیست که سوختی با این کیفیت را بفروشیم و باید ارزش افزوده‌ی بیش‌تری روی این سوخت ایجاد شود؟**
در واقع همین‌گونه است. از انواع سوختی که ما

۱۳۷۸، اولین حرکت در این زمینه آغاز شد، جای تأسف است. اگر به تاریخ نفت کشورمان، با سابقه‌ی ۱۰۰ ساله توجه کنیم، مشاهده می‌کنیم که مانند صنعت نفت، صنعت بانکرینگ هم در کشور، سابقه‌ای چندین ساله دارد. در واقع باید اعتراف کرد که در کشورمان، اساساً بانکرمن به معنای واقعی کلمه نداریم.

این آمارها می‌تواند، گویای نسبتی از کار بانکر در ایران باشد. بنابراین سهم ۲۵ درصدی، هم می‌تواند درست باشد و هم درست نباشد. بانکر، به معنی مخزن است؛ مثل بانکرهای سیمان و نفت. سوخت‌رسانی به کشتی‌ها نیز، به معنای همان صنعت بانکرینگ است. این عملیات، معنای واقعی بانکرینگ را دربر می‌گیرند. اما آیا ما در سوخت‌رسانی به ۴۳ هزار فروند کشتی در آب‌های هرمزگان که سالانه در منطقه‌ی خلیج فارس تردد می‌کنند، نقشی داریم؟ بنده جواب می‌دهم، خیر! سهم بازار ما در این میان، بسیار ناچیز است.

■ **دلیل تان برای چنین ادعایی چیست؟**
با توجه به تعریفی که از بانکرینگ به معنای سوخت‌رسانی ارائه شد، باید به منابع تأمین سوخت توجه کرد. منبع تأمین سوخت در کشور ما، از مرحله‌ی تحویل تا آن‌جا که به کشتی برسد، مشکلات عدیده‌ای دارد. مهم‌ترین مشکل،

■ **موضوع بانکرینگ از سه دهه‌ی پیش در ایران مطرح شد اما دست‌آوردی نداشت؛ تا سال ۱۳۸۵ که توافقی بین استانداری هرمزگان و وزارت نفت برای رونق بخشیدن به این صنعت امضا شد. البته در سال ۱۳۷۸، هم موضوع بانکرینگ در جزیره‌ی قشم مطرح شد، اما مسکوت ماند. برآوردی که انجام شده، نشان‌گر این است که سهم بانکرینگ ایران در سال ۱۳۸۵، نیم درصد در منطقه بوده، در سال ۱۳۸۶، این سهم به پنج درصد رسیده، در سال ۱۳۸۷، این سهم به ۱۴ درصد افزایش یافته است و برای توسعه‌ی آن در سال جاری، سخن از رسیدن به سهم ۲۵ درصدی می‌شود. از سوی دیگر، پیش‌بینی شده است که میزان این سهم در سال ۱۳۹۰، به ۳۵ درصد خواهد رسید. با این تفاسیل، سهم واقعی ایران از بانکرینگ در منطقه‌ی خلیج فارس، چقدر است؟**

آمار، همیشه گویای واقعیت‌های یک صنعت است. اما آیا واقعاً این آمار واقعی است؟ متأسفانه باید جواب منفی بدهم. باید در ابتدا بتوان تعریفی دقیق از بانکرینگ و بانکرمن ارائه داد. باید دید چه افرادی به عنوان بانکرمن، از این صنعت ۳۰۰ میلیارد دلاری در جهان، سهم مطلوب بازار را دارند.

همان‌طور که گفته شد، سابقه‌ی ایران در این بخش به گذشته بازمی‌گردد. از این که در سال

داریم، می‌توان به سوخت با ویسکوزیته‌ی ۱۸۰ و سوخت با درجه‌ی کیفی ۳۸۰ اشاره کرد. متأسفانه بیش‌ترین سوختی که شرکت‌های ایرانی تحویل می‌دهند، از نوع ۳۸۰ است. یعنی که کیفیت بسیار بالایی دارد اما نرخ فروش آن، به قیمت خام است. خریداران خارجی که این سوخت را تحویل می‌گیرند، روی آن فرآوری انجام می‌دهند تا سوخت خریداری شده را، به کیفیت ۱۸۰ برسانند و ارزش افزوده‌های جدیدی برای خودشان ایجاد کنند. اما پس از این اقدام و رسیدن به سوخت ۱۸۰، هم‌چنان آن را با همان قیمت ۳۸۰ خریداری شده، به مشتریان‌شان می‌فروشند تا بتوانند با ایجاد ارزش افزوده‌ی بالاتر، سود بسیار بالایی کسب کنند.

این فرآیند، تازه قسمت اول بانکرینگ است که آن هم در ایران انجام نمی‌شود. مخلوط کردن سوخت و این تبدیل سوخت، «بلندینگ» نام دارد، یعنی با یک کار فیزیکی، می‌توان به این ارزش افزوده ایجاد شده رسید. این بخش، اساساً در سهم ۲۵ درصدی مورد ادعای مسئولان، در آمار جایی ندارد. تاکنون مشخص شد که بانکرینگ از سه بخش خدمات‌رسانی آن سوخت به ساحل، ارائه‌ی به موقع و با کیفیت سوخت برای تحویل و نهایتاً، توزیع این سوخت به کشتی‌ها در دریا، تشکیل می‌شود. ما در کشور، در بخش توزیع هم، از داشتن ابزار و تجهیزات لازم محروم هستیم. این ابزار، شامل لنگرگاه‌ها و بندرگاه‌هایی است که بتواند به وسیله‌ی خطوط pipeline، سوخت را مستقیم به دریا برساند و یا از طریق شناورهای مخصوص سوخت‌رسان، عمل سوخت‌رسانی را انجام دهد. در واقع توزیع از طریق دو بخش مستقیم از بندر به کشتی و یا واسطه‌ای، توسط شناور به کشتی انجام می‌شود.

■ بسیاری اعتقاد دارند که دولت، یکی از موانع گسترش بانکرینگ در کشور است، اما نداشتن تجهیزات مورد نیاز، ربطی به دولت ندارد و این نشان می‌دهد که شرکت‌های گسترده و نیرومندی در این حوزه نداریم. گفته می‌شود در ایران، هم‌اکنون تنها دو شرکت بناکستر و شرکت خدمات دریایی مهندسی کشتیرانی، به کار بانکرینگ می‌پردازند. در کنار فعالیت این شرکت‌ها، عنوان شده است که دولت در حال گفت‌وگو برای حضور شرکت‌های دیگری از بخش خصوصی در این عرصه است. اما یک مسأله‌ی مهم در این بین وجود دارد و آن این‌که تا چند سال قبل، تنها یک شرکت فعال در حوزه‌ی بانکرینگ وجود داشت و اخیراً و بنابر حمایت‌های رییس‌جمهور، شرکت دیگری نیز در این بخش فعال شده و بخش عمده‌ای از فعالیت‌های بانکرینگ را در اختیار دارند. به اعتقاد شما، چرا ما در بخش بانکرینگ، شرکت‌های قوی خصوصی نداریم و اگر هم وجود دارند، توسط خود دولت به

وجود آمده‌اند؟

من به صراحت می‌گویم که ایجاد و توسعه‌ی صنعت نوپای بانکرینگ در کشور، از دیرباز تاکنون و حتی در آینده، قطعاً توجه و حمایت دولت را لازم داشته و دارد. به دلیل این‌که این صنعت، کاملاً رقابت‌پذیر است و رقابت‌پذیری آن نیز، به بازاریابی بسیار حساس آن ارتباط دارد. خصوصاً در کشورهای در حال توسعه مثل ایران، کسانی در این صنعت موفق می‌شوند که از حمایت دولت برخوردار باشند، یعنی استقلال اقتصادی آن‌ها را دولت تضمین کرده باشد.

نکته‌ای که شما می‌گویید، به‌موضوع عدم استقلال بخش خصوصی در تضمین سرمایه‌گذاری در کشور ما باز می‌گردد. شرکت‌های خصوصی در صنعت بانکرینگ ایران، نمی‌توانند یا بگیرند، مگر این‌که دولت که تأمین‌کننده‌ی سوخت است، از آن‌ها حمایت کند. یعنی استقلال تصمیم‌گیری در همه‌ی موارد، با بانکرها باشد. این مورد، تا به امروز وجود نداشته و در صورتی که امنیت سرمایه‌گذاری تضمین نشود، آینده‌ی همه نیز به همین صورت خواهد بود؛ یعنی فعلاً با این روشی که دولت‌ها در پیش داشته و دارند، بخش خصوصی قادر نخواهد بود نسبت به تأمین به موقع و به هنگام سوخت مورد نیاز خود، مطمئن باشد؛ چرا که دولت با مجموعه‌ی پروکراسی‌اش در کشور، از یک سیستم کند و غیرقابل اتکا برخوردار است و از نظر تحویل به موقع سوخت، شرکت‌ها را فلج کرده است. وقتی یک کشتی غول‌پیکر اقیانوس‌پیما، مورد بازاریابی قرار می‌گیرد، به این معنی است که مسئولین شناور یاد شده، به شرکت ایرانی اعتماد می‌کنند و قرار است سوخت را از آن شرکت تحویل بگیرند. سوخت مورد نظر، حتی اگر باکیفیت‌ترین و دارای بهترین قیمت هم باشد ولی به موقع تحویل نشود؛ مسئولین آن شناور، غرامت خواهند گرفت و دیگر به شرکت ایرانی اعتماد نمی‌کنند. معمولاً در کشورمان، از نظر مسئولیت‌پذیری در این قسمت، بزرگ‌ترین مشکل را داشته‌ایم.

■ در واقع در این بخش، زمان تحویل سوخت، حرف اول را می‌زند؟

بله. به همین خاطر هم هیچ مجموعه‌ی بین‌المللی، با توجه به شناختی که از ما دارد، قادر نیست در صنعت بانکرینگ شرکت‌های ایرانی را حتی زیر پوشش خود قرار دهد. ما هم خودمان را خوب می‌شناسیم و از این جهت، بانکرم‌ن خوبی نیستیم؛ مگر این‌که این وضعیت را اصلاح کنیم. یکی از مشکلات اساسی، نداشتن مخازن در سواحل دریا است. در همه‌ی دنیا برای این منظور، نسبت‌های استاندارد تهیه شده و باید بیش‌تر از حد استاندارد‌ها، مخازن سوخت احداث کنیم، تا بتوانیم از پس تعهد زمان تحویل که در آن مشکل داریم، به موقع برآییم.

■ اطلاع دارید که استاندارد ذخیره‌سازی سوخت در سایر کشورها چقدر است و در ایران چقدر؟

در بندری مثل فجیره، حدود ۶/۵ تا ۷ میلیون تن ظرفیت ذخیره‌سازی سوخت کشتی‌ها، توسط دولت آن کشور در منطقه‌ی خلیج فارس و شرکت INOC با بارچ‌های ثابت در لنگرگاه‌های بسیار وسیع به وجود آمده است و این مخازن، امروزه در اجاره‌ی شرکت‌های بین‌المللی قرار دارد. این شرکت‌ها، ۷۰ درصد سوخت این ذخیره‌گاه‌ها را از ایران تأمین می‌کنند، و آن را «بلندینگ» کرده، یعنی با انواع و اقسام پس‌مانده‌های سوخت کشورهای مثل عربستان، یمن و کویت مخلوط کرده و به سوخت مناسب برای کشتی‌ها تبدیل می‌کنند. کیفیت سوخت، خصوصاً مقدار نیتروژن و سولفور درون آن، خیلی مهم است. این کیفیت‌سازی برای بانکرینگ، یعنی عملیات کاهش هزینه‌ی تولید و افزایش درآمد توسط پس‌مانده‌ها و دیگر افزودنی‌ها. سؤال اساسی این‌که: چرا در کشور ما چنین سرمایه‌گذاری سریع و قابل برگشتی که بسیار هم اقتصادی است، انجام نشده؟ چرا چنین دیر به فکر افتاده‌ایم و حتی در حاضر هم، کاری انجام نمی‌دهیم؟

■ چه شرکت‌هایی در این حوزه فعال هستند؟

از سال ۱۳۸۴ به بعد، با تحولی که در خواست دولتمردان برای بانکرم‌ن شدن، ایجاد شد، شرکت‌های بسیاری، تقاضای مجوز بانکرینگ کردند. البته تا کنون از طریق وزارت نفت، مجوز بانکرینگ به دو شرکت بیش‌تر داده نشده، یکی به شرکت خلیج فارس خط کیش که از شرکت‌های اقماری تایدواتر است و دیگری به شرکت بناکستر کرانه. سؤال این است: آیا با دادن مجوز، سوخت را هم به آن‌ها تحویل می‌دهند؟ و اگر قرار است سوخت تحویل بدهند، به چه قیمتی و با چه شرایطی تحویل می‌دهند که شرکت ایرانی بتواند با شرکت خارجی در منطقه‌ی بین‌المللی و آزاد رقابت بکند؟ آیا سوخت تحویلی، گران‌تر از قیمت بین‌المللی روز است یا ارزان‌تر از آن، که توسط وزارت نفت تحویل خواهد شد؟ سؤال اساسی و حساس در عدم حمایت دولت، این‌ها هستند

■ اما شرکت خدمات دریایی مهندسی کشتیرانی هم در این زمینه فعال است؟

این شرکت، از سال ۱۳۶۵ خود، به عنوان بانکرینگ ناوگان کشتیرانی، خدمات رسانی می‌کرد؛ اما با تعریفی که ما از بانکرینگ داریم، باید گفت: این شرکت هم، آن بانکرم‌ن چابک و قابل رشد در حد تأمین ذخائر سوختی شناورهای ایرانی نیست. چرا که شرط اساسی بانکرینگ، «مارکتینگ» در سطح آب‌های آزاد و

از این رقم است. پیش‌بینی می‌شود، میزان ذخیره‌سازی سوخت در کشورمان، به یک میلیون تن تا سال ۱۳۹۵ برسد. با این حال، ما نسبت به بنادر دیگر، از جمله فجیره، باید مخازن بیش‌تری داشته باشیم؛ چرا که خود ما، تأمین‌کننده سوخت عمده‌ی آن‌ها هستیم. البته از این مخازن، استفاده‌های بیش‌تری هم می‌شود کرد. با توجه به این‌که، به لحاظ امنیتی، همواره باید سوخت‌های مختلف را به صورت ذخیره داشته باشیم، داشتن این مخازن، خود یک راه‌حل اقتصادی، امنیتی و سیاسی است. با این کار، حتی می‌توان تنظیم بازار سوخت در منطقه را نیز در اختیار گرفت.

■ **با توجه به وضعیت ذخیره‌سازی سوخت به راستی بیان این‌که ما سهم ۲۵ درصدی از بانکرینگ را در اختیار داریم، بیش‌تر به شوخی شبیه نیست؟**

من به راستی این سهم ۲۵ درصدی را قبول ندارم. صنعت بانکرینگ، باید قابلیت‌های خود را در عملیات سوخت‌رسانی نشان دهد. در حال حاضر، تنها می‌توان بیان کرد که حجم سوختی که وزارت نفت به شرکت بناگستر و شرکت ایمنسکو می‌دهد، می‌تواند در حد ۲۵ درصد سهم فروش فله‌ی بازار سوخت ایران باشد.

■ **چرا صنعت بانکرینگ در ایران، پا نمی‌گیرد؟**

ایران، کشوری است با اقتصاد سنتی و قرار است در آینده، به کشوری توسعه یافته تبدیل شود. در مرحله‌ی گذار، در هر بخش از کشور، در زمینه‌های تولید و توزیع، مشکلات متعددی داریم. گرفتاری اصلی در صنعت بانکرینگ، وجود بیماری در نحوه‌ی تحویل و توزیع است. افراد ویژه‌ای این امور را عهده‌دار می‌شوند و حتی قوانین و آیین‌نامه‌ها را به گونه‌ای تنظیم می‌کنند که در نهایت، مدیریت کارها، دست خودشان باشد. پیشنهاد می‌شود سازمانی با اختیارات ویژه، مسئولیت راه‌اندازی صنعت بانکرینگ را برعهده بگیرد که نظارت مقامات رده بالای کشور بر آن‌ها، به طور مستمر وجود داشته باشد؛ زیرا متأسفانه در لایه‌های پایین اداری، کارشکنی‌های فراوانی وجود دارد.

برای شفاف شدن قوانین و سازوکارهای این سازمان، لازم است که با تأسیس اتحادیه‌ای، شرکت‌های سوخت‌رسان در توسعه‌ی فعالیت بانکرینگ خودشان، دخالت داشته باشند. البته قبلاً در این راستا، متصدیان و مدیران شرکت‌های فعال در صنعت بانکرینگ، گفت‌وگوهای متعددی به منظور تشکیل اتحادیه‌ی مذکور داشته‌اند ولی پس از گذشت ماه‌ها، این موضوع هم‌چنان مسکوت مانده است و هنوز منجر به تشکیل اتحادیه نشده است.



وزارت نفت، به تنهایی نمی‌تواند

همه‌ی موانع را برطرف کند،

بلکه باید با همراهی هیئت

دولت، مجلس و وزارت‌خانه‌های

بازرگانی، راه و ترابری و

اقتصاد، به همکاری و هم‌افزایی

گسترده‌ای برسد تا بتواند موانع

را برطرف کند و شرایط مناسب

این تجارت در منطقه و بنادر آزاد

دنیا را فراهم آورد.

شرکت تایدواتر، در خصوص توسعه‌ی اساسی فعالیت‌ها در این بخش و سرمایه‌گذاری عمده در این زمینه، تصمیم‌گیری کنند.

■ **حجم مخازنی که تایدواتر قرار است در این منطقه احداث کند، چقدر است؟**

برای مخزن‌سازی خلیج فارس، شرکت تایدواتر قرار است در سه مرحله‌ی ۲۰ هزار تنی و در نهایت، بین ۶۰ تا ۷۰ هزار تن سوخت ذخیره‌سازی کند. این کار، هم‌اکنون در مرحله‌ی مطالعاتی قرار دارد.

■ **براساس آمارهایی که اعلام شده، قرار است تا سال ۱۳۹۰ حجم ذخیره‌سازی سوخت در ایران، به حدود ۲۰۰ هزار تن برسد. اما هم‌اکنون ظرفیت مخازن سوخت در بندر فجیره، به ۷ میلیون تن می‌رسد! این تفاوت‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

البته قابلیت ذخیره‌سازی در ایران، بیش‌تر

رقابت‌پذیری و فروختن سوخت به قیمت جهانی است؛ تا بتوان از بازار فعلی سوخت‌رسانی هم، سهم عمده‌ای را به خود اختصاص داد. اما این شرکت، سهم قابل‌ی در بازار خلیج فارس و نقشی اساسی در منطقه ندارد.

به همین شکل، اگر بخواهیم شرکت بناگستر کرانه را هم از لحاظ ارزیابی بانکرمن بودن بررسی کنیم، باید گفت که این شرکت، به دلیل محدودیت‌های قانونی، نمی‌تواند در حوزه‌ی آب‌های آزاد، خلیج فارس و حتی کشتی‌هایی که وارد آب‌های ایران می‌شوند سوخت مکفی و به قیمت بین‌المللی توزیع کند. آن سهم ۲۵ درصدی که در ابتدا اعلام شد، سهمی از صادرات کلان نفت یا نفت کوره را شامل می‌شود. این سوخت، توسط شرکت‌های داخلی تحویل گرفته شده و در مقابل، تحویل شرکت‌های بین‌المللی فعال در خلیج فارس می‌شود؛ یعنی به صورت کارگو.

■ **در واقع تحویل سوخت، به صورت کارگو انجام می‌شود؟**

دقیقاً. آن سهم ۲۵ درصدی، شاید در این بخش باشد.

■ **اجازه بدهید به سؤال اول برگردیم. با این توضیحات، آیا می‌توان گفت: سهم ما از بانکرینگ در منطقه‌ی خلیج فارس، با توجه به رقم‌های اعلام شده، ۲۵ درصد نیست؟**

خلاصه عرض کنم، بانکرینگ به معنای تهیه‌ی سوخت و سپس توزیع آن به کشتی‌های عبوری در منطقه، برای ما سهم زیر ۵ درصدی را دارد. این سهم بازار، با توجه به تأمین ۷۰ درصد سوخت منطقه توسط ایران، اصلاً نسبتی نیست که بتواند ما را قانع کند.

در خصوص ساخت مخازن سوخت در کشور، از سال ۱۳۸۴، شرکت‌های متعددی در بندرعباس سرمایه‌گذاری کرده‌اند. آن‌ها اراضی بزرگ و کوچک را با مساحت یک هکتاری تا ۱۲ هکتاری، از سازمان بنادر دریافت کرده تا برای واردات و یا صادرات بنزین، گازوئیل، قیر و حتی پس‌مانده‌ها، مخزن احداث کنند. هم‌اکنون بین ۸ تا ۱۰ شرکت از آن مجموع، فعال شده و ۳ شرکت در حد ۱۰۰ درصد، آماده کار شده‌اند. در میان آن‌ها، شرکت بناگستر، اولین شرکتی است که از مخازنش بهره‌برداری کرده، اما از اول، پیشنهاد دهنده‌ی فعالیت بانکرینگ، شرکت تایدواتر بوده است.

■ **شرکت تایدواتر و به عبارت بهتر شرکت خلیج فارس خط کیش که خود پیشنهاد دهنده بوده، در این زمینه چه اقداماتی انجام داده است؟**

تایدواتر، تنها دارنده‌ی زمین بوده و قرارداد ۴۰ ساله بسته است. همچنین قرار است مدیران

■ در واقع، امروز یک واسطه پدید آمده است؟

بله، یک واسطه وارد این ماجرا شده است که منظور، شرکت‌های فعلی سوخت‌رسان هستند. البته فقط هم این نیست؛ چرا که وقتی بیان می‌شود ۷۰ درصد سوخت مصرفی در خلیج فارس توسط ایران تأمین می‌شود و بناگستر و ایمستکو، سهم ۲۵ درصدی در این داد و ستد را دارند، اختلاف موجود، مشتمل بر تهیه‌ی مستقیم سوخت می‌شود که شرکت‌های خارجی، قبلاً از دولت می‌خریدند و الان، آن را از این شرکت‌ها خریداری می‌کنند. این شرکت‌ها اجازه نمی‌دهند، شرکت بناگستر کرانه که هم‌اکنون در عرصه حضور دارد، کاری از پیش ببرد. امیدواریم روزی، دولت از شرکت‌های ایرانی و بخش خصوصی در صنعت بانکرینگ، به معنای واقعی و به خوبی حمایت کند. آن روز، در واقع عزای شرکت‌های خارجی در منطقه‌ی خلیج فارس خواهد بود.

■ در واقع، شما معتقدید برخی عوامل وابسته به شرکت‌های بین‌المللی وجود دارند که اجازه نمی‌دهند صنعت بانکرینگ در ایران پا بگیرد؟

اجازه دادن هم، این‌گونه نیست که حتماً با فشار و تهدید همراه باشد. بلکه با استفاده از سلاح و روشی به نام قیمت و کیفیت، این کار را انجام می‌دهند. منطقه در دست آنان است؛ آنان ابزارهای لازم را دارند، روزانه سوخت را قیمت‌گذاری می‌کنند؛ مدیریت صحیح سوخت‌رسانی را در اختیار دارند و براساس آن، قیمت سوخت را تعیین می‌کنند. شرکتی که می‌خواهد در منطقه رشد کند، کافی است از ابزار قیمت و از حمایت‌های لازم و کافی برخوردار نباشد؛ به سرعت از میدان خارج می‌شود و حتی به خاک سیاه می‌نشیند.

■ موضوعی که در مورد قیمت‌گذاری مطرح است؛ گران فروختن سوخت کشتی، به شرکت‌های داخلی و در مقابل، ارزان فروختن آن به شرکت‌های بین‌المللی حاضر در منطقه

اگر می‌خواهیم صنعت بانکرینگ ارزنده‌ای داشته باشیم، باید به صورت بین‌المللی فکر کنیم. بین‌المللی فکر کردن، به صرف برگزاری مزایده برای فروش نفت، هیچ وقت فرآهم نمی‌شود. بین‌المللی فکر کردن در ارتباط با سوخت‌رسانی، به این معنی است که وزارت نفت باید به قیمت روز، با شرکت‌های ایرانی قرارداد ببندد، به آن‌ها اعتماد داشته باشد و نسبت به تحویل سوخت به موقع، به آن‌ها متعهد شود.

است؛ البته این وضعیت، هم در مورد قیمت کارگو و هم در زمینه‌ی خرده‌فروشی، مصداق دارد. حتی گفته می‌شود، گاه این اختلاف قیمت، به ۴ تا ۵ دلار می‌رسد. آیا چنین موضوعی صحت دارد؟

بله همین‌گونه است. همین موضوع، ناشی از عدم حمایت دولت در زمینه‌ی تعیین قیمت تحویل سوخت است. البته خرده‌فروشی سوخت در این صنعت، سود بالایی دارد. دولت باید به روند اشتغال‌زایی و به فرآوری و به درآمدهای دیگری که شرکت‌های خصوصی فعال در این زمینه، می‌توانند برای کشور ایجاد کنند توجه داشته باشد و باید اول اجازه بدهد تا بانکرینگ راه‌اندازی شود، بعد سهم سود آن را تقسیم کند.

■ آیا این اقدام دولت، مزیت‌های ناشی از عملکردهای رقابتی شرکت‌های ایرانی در منطقه را از بین نمی‌برد؟

بله، از بین می‌برد. این امر باعث می‌شود شرکتی

که باید بازاریابی کند و کشتی را برای فروش سوخت به ایران بیاورد، نتواند به درستی عمل کند و در آرایه‌ی قیمت مناسب، با مشکل رقابتی روبه‌رو می‌شود. با سرمایه‌گذاری‌های بنیادی در امر بانکرینگ، پالایشگاه‌ها خواهند توانست سوخت استاندارد به کشتی‌ها تحویل دهند، مطابق آن‌چه که آن سوی آب انجام می‌دهند، به طوری که اگر سرمایه‌گذار که دولت باشد و یا هر شرکتی، نسبت به سرمایه‌گذاری انجام شده، بتواند سود خوبی ببرد. این عملکرد باعث می‌شود که دیگر نیازی به گران فروختن سوخت به شرکت‌های داخلی نباشد. هم‌اکنون، دولت نه سرمایه‌گذاری کرده، نه سوخت را به قیمت مناسب و به موقع و به میزان مورد نیاز، تحویل می‌دهد و نه نظارت کافی بر عملیات بانکرینگ دارد. این مشکلات باعث می‌شود، شرکت‌های ایرانی نتوانند به صورت پیوسته به سوخت‌رسانی بپردازند و اغلب، فعالیت خود را به طور فصلی انجام دهند. یادمان باشد که شرکت بانکرینگ، چیزی جز یک برند دارای شهرت بین‌المللی نیست و برند هم باید اعتبار داشته باشد. ایران، باید با برند شرکت‌های ایرانی و با تحلیل مثبت، در میان مشتریان خود حضور داشته باشد.

■ رئیس‌جمهور، در سفر قبلی خود به هرمزگان، دستور داده بود که باید از صنعت بانکرینگ حمایت شود. از طرفی، می‌دانیم این صنعت یک بازار چندین میلیارد دلاری در منطقه دارد و از طرف دیگر، اشتغال‌زایی بالایی نیز ایجاد می‌کند. این‌ها، همه مزیت است. اما مسایل، مشکلات و ضعف‌ها، نشان می‌دهد که برخلاف اراده‌ی رئیس‌جمهور، اراده‌های دیگری وجود دارد که اجازه‌ی رونق را به این صنعت نمی‌دهند. چرا این‌گونه است؟

در صحبت‌های قبلی، اشاره داشتیم که مسئولان رده بالای کشور، با توجه به مزیت‌های بی‌شماری که در صنعت بانکرینگ موجود است، اخیراً به فکر رونق این صنعت افتاده‌اند. حرف اول و آخر این است که باید این صنعت را حمایت کنند.



حتی مسئولین رده بالای نظام، به لحاظ اهمیت سیاسی - اقتصادی و ملی این صنعت، باید برای حمایت از راهاندازی آن، الزام ایجاد کنند. از رییس جمهوری تا مسؤولان رده‌ی پایین، روی این مسأله، باید مانورهای مؤثری بدهند و تصمیم‌گیری‌های بهینه داشته باشند. این، تنها شرط اساسی موفقیت است. اما این که چرا انجام نمی‌شود، بیش‌تر به پیچیدگی‌ها و موانع قانونی و عدم تضمین سرمایه‌گذاری و کارشناسی شرکت‌های بین‌المللی باز می‌گردد.

■ این موانع قانونی و پیچیدگی‌های موجود آن، کدامند؟

گمرکات، یکی از موانع عمده در صنعت بانکرینگ است. اگر در بحث تأمین، به یک طریق از تهیه‌ی سوخت و رساندن آن به دریاهای آزاد، نگاه کنیم، می‌بینیم که سوخت باید از راه ترانزیت و سوآپ هم تأمین شود. می‌دانیم که کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر، عمده‌ی کالا و نفت‌شان را از طریق ایران، ترانزیت می‌کنند. فرضاً اگر بخواهیم سوخت را از کشورهای شمالی تحویل بگیریم و از طریق ترانزیت و به موقع به خلیج فارس برسانیم، در این میان، داشتن مخزن، حرف اساسی را می‌زند. وقتی از ترکمنستان یا هر کشور دیگری در شمال کشور، سوخت به صورت ترانزیت و یا سوآپ، به جنوب کشور آورده شود، به محض این که وارد کشور شد، دیگر قانونی وجود ندارد که به موجب آن، گمرک آن سوخت را برای بانکرینگ، به شرکت وارد کننده تحویل دهد. در واقع، گمرک اعلام می‌کند باید سوخت ترانزیتی به سرعت از کشور خارج شود. یعنی، وارد کننده باید به صادر کننده سوخت به شرکت‌های خارجی تبدیل شود، در حالی که این کار می‌تواند با اصلاح قانون، یکی از منابع تأمین سوخت ارزان برای بانکرینگ باشد. اگر این قانون اصلاح شود، حتی می‌توان پیش‌بینی خریدهای مطلوب سوخت را داشت؛ در فصولی که کشورها به فروش کلان سوخت توجه دارند و کشورمان از نوسان پیش آمده در بازار، سود مطلوبی را کسب کند.

مطلب بعدی، این است که باید سوخت ۳۸۰ ایران، با استفاده از «بلندینگ»، به یک سوخت با کیفیت پائین‌تر اما مناسب موتورهای کشتی تبدیل شود. اما «بلندینگ»، با چه پس‌مانده‌های نفتی باید انجام شود؟ فرآورده‌های سوختی که برای «بلندینگ» وارد می‌شود، متأسفانه، به دلیل شرایط بازرگانی خاص و تعرفه‌های گمرکی بالا مقرون به صرفه نیست. این امر باعث می‌شود که قیمت تمام شده، قابل رقابت نباشد و قیمت سوخت بالا برود و در نهایت، تبدیل کردن و ممزوج کردن آن، از شرایط مطلوبی برخوردار نباشد.

از سوی دیگر، دولت قادر نیست با توجه به موانع قانونی، سوخت را به قیمت بین‌المللی به شرکت‌ها بفروشد و حتماً باید به صورت مزایده، بالاترین قیمت ممکن را به آن اختصاص دهد. بنابراین، شرکت‌های نوپا، با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو خواهند شد. این شرایط، موجب می‌شود که یک شرکت معقول بانکرینگ با سرمایه‌ای، حداقل معادل ۱۰۰ میلیون دلار، نتواند ماندگاری داشته باشد. این‌ها، بخشی از مشکلات و موانع قانونی و بوروکراسی موجود برای پاک‌گرفتن بانکرینگ در کشور است.

■ **گفتید که ۳۵۰ شرکت در منطقه‌ی خلیج فارس، در زمینه‌ی بانکرینگ فعالیت دارند که تنها دو شرکت آن، ایرانی هستند. از طرف دیگر، با مجوزهایی که برای احداث مخازن می‌دهند، تنها یک میلیون ظرفیت جدید ایجاد می‌شود. به نظر می‌آید وزارت نفت هم، هیچ علاقه‌ای به دادن مجوز به بخش خصوصی، به منظور توسعه‌ی بانکرینگ در کشور ندارد و این تمایل، به جز مشکلات و موانع قانونی بر سر راه این صنعت است. اگر به راستی برای مسؤولان مسلم شده است که این صنعت، مزیت دارد؛ با توجه به این که ۷۰ درصد سوخت منطقه را ایران تأمین می‌کند، دست‌کم نیمی از شرکت‌های بانکرینگ، باید ایرانی باشند. چرا ایران نباید شرکت‌های متعدد و فعالی در**

این حوزه داشته باشد؟ چرا نباید در بنادر چابهار و امام، شاهد توزیع سوخت و حضور شرکت‌های بانکرینگ باشیم؟ چرا وزارت نفت، این محدودیت‌ها را ایجاد کرده و چرا برای دادن مجوزها، این همه سخت‌گیری می‌کند؟

این پرسش‌ها، به وضعیت کمیسیون‌های فروشی که در وزارت نفت وجود دارد، مربوط می‌شود. در مورد بانکرینگ، با توجه به موانعی که دارند، هیچ‌گونه انعطافی در مقابل آیین‌نامه‌های قدیمی خودشان، نشان نمی‌دهند البته وزارت نفت، به تنهایی نمی‌تواند همه‌ی موانع را برطرف کند، بلکه باید با همراهی هیئت دولت، مجلس و وزارتخانه‌های بازرگانی، راه و ترابری و اقتصاد، به همکاری و هم‌افزایی گسترده‌ای برسند تا بتوانند موانع را برطرف کنند و شرایط مناسب این تجارت در منطقه و بنادر آزاد دنیا را فراهم آورند. اگر می‌خواهیم صنعت بانکرینگ ارزنده‌ای داشته باشیم، باید به صورت بین‌المللی فکر کنیم. بین‌المللی فکر کردن، به صرف برگزاری مزایده برای فروش نفت، هیچ وقت فراهم نمی‌شود. بین‌المللی فکر کردن در ارتباط با سوخت‌رسانی، به این معنی است که وزارت نفت باید به قیمت روز، با شرکت‌های ایرانی قرارداد ببندد، به آن‌ها اعتماد داشته باشد و نسبت به تحویل سوخت به موقع، به آن‌ها متعهد شود. زمان تحویل سوخت، بسیار مهم است و حتی اگر دولت قادر نشود که به موقع، سوخت را تحویل بدهد، باید نسبت به جبران خسارت به سرمایه‌گذاران، متعهد باشد و تمامی خسارت‌هایی که از این بابت به شرکت‌های ایرانی وارد می‌شود را جبران کند.

■ **یعنی معتقدید، محدودیتی که در تأمین سوخت در بنادر مختلف وجود دارد، باز هم به مسائل قانونی باز می‌گردد؟**
بله. به اعتقاد من، شرکت نفت باید سهمیه‌ی هر شرکتی را تضمین کند و این سوخت را در زمان مناسب، تحویل دهد و حتی زمان تحویل را از قبل، به صورت دقیقه و ساعت تعیین و اعلام کند. باید قیمت سوخت را برای پاک‌گرفتن این





صنعت، حتی کمتر از قیمت بین‌المللی تعیین کند، نه این که مانند امروز، قیمت‌های سوخت داخلی، بالاتر از قیمت جهانی باشد. چندین مناقصه توسط وزارت نفت برای سوخت‌رسانی برگزار شده و نتیجه این شده است که، هرکسی قیمت بیش‌تری پیشنهاد بدهد، می‌تواند سوخت را بخرد. همین امر، منجر به بالا رفتن قیمت سوخت کشتی در ایران، به اندازه‌ی ۵ دلار به نسبت قیمت‌های موجود در منطقه شده است و شرکت‌هایی که در این مناقصه‌ها برنده شده‌اند، مانند شرکت خدمات دریایی مهندسی کشتیرانی، فروشنده‌ی سوخت به ناوگان خودشان شده‌اند و یا این که بدون بانکرینگ، آن را فله فروشی می‌کنند.

■ **درآمد بندر فجیره از بانکرینگ، به حدود ۵ میلیارد دلار می‌رسد و در منطقه هم برآورد شده که به حدود ۸ میلیارد دلار می‌رسد. سهم ما از این درآمد، حدوداً چقدر است؟**

مقدار این سهم، زیر ۵ درصد است و به حدود ۵۰۰ میلیون دلار می‌رسد. البته اگر بگویم درآمدی که از راه بانکرینگ و حواشی آن در منطقه نصیب شرکت‌های بین‌المللی می‌شود، به ۱۲ میلیارد دلار در سال می‌رسد، حرف گزافی نگفته‌ایم. بانکرینگ بستهای است که خدمات آبرسانی، آذوقه‌رسانی، خدمات تبدیل پول، خدمات پزشکی و دارویی، خدمات مسافرتی، خرید بلیط سفر، ارایه‌ی خدمات ورزشی و هتل‌داری و اخذ ضایعات سوخت و زباله‌های داخل کشتی، ارایه‌ی خدمات تمیز کردن خن کشتی و دیگر خدمات را دربر می‌گیرد. همه‌ی این خدمات هم، در بسته‌هایی با استانداردهای بین‌المللی ارایه می‌شود و شرکتی که خود را بانکرمن می‌داند، حتی باید سلیقه‌های فرهنگی و مذهبی سرنشین‌های کشتی‌ها را نیز در نظر داشته باشد. متأسفانه این بسته‌های خدماتی، اصلاً در کشور ما ارایه نمی‌شود. وقتی صنعت سوخت‌رسانی پا گرفت، باید تمامی این خدمات به کشتی‌ها ارایه شود. جالب این است که همین سوختی که از ما می‌گیرند، در برخی اوقات از آن، تا صدها فرآورده، مانند عطر و ادکلن و روغن موتور خودرو را تولید و چندین برابر ارزش افزوده، برای خود ایجاد می‌کنند و بعد هم آن را به عنوان سوخت کشتی می‌فروشند. یعنی همین عملکرد در حاشیه‌هاست که درآمد ۱۲ میلیارد دلاری در صنعت بانکرینگ خلیج فارس را برای آنان رقم می‌زند.

■ **با این وصف و با توجه به این که شرکت‌های ایرانی محدودیت‌هایی برای عرضه‌ی سوخت دارند، چرا به سمت ارایه‌ی خدمات دیگر، از جمله آذوقه‌رسانی و آبرسانی نمی‌روند؟**

کشتی‌ها، سر وقت حرکت می‌کنند و از نظر

اقتصادی، به صرفه و صلاح‌شان است که در اسرع وقت، همه‌ی مایحتاج خود را از یک‌جا و از یک شرکت تأمین کنند. کشتی‌ها، معمولاً برای دریافت همه‌ی خدمات، با ارسال یک ایمیل، نیازهای خود را به یک شرکت اعلام می‌کنند و با چنین برندی است که به معنای واقعی بانکرینگ، نزدیک می‌شوند. پس معنی بانکرینگ، عبارت است از تأمین تمامی مایحتاج یک کشتی در یک زمان و یک مکان مشخص، با کیفیت و قیمت مناسب. در مقایسه با این تعریف، ما در کشورمان چه داریم؟ تنها سوختی داریم با کیفیت نامطلوب غیراستاندارد ۳۸۰، آن وقت می‌خواهیم دارای اعتبار بین‌المللی سوخت‌رسانی باشیم و از این راه، کسب درآمد کنیم. من به صراحت می‌گویم که وزارت نفت، تاکنون نه تنها هیچ‌گونه تعریفی راجع به رشد و توسعه‌ی صنعت بانکرینگ ارایه نداده، بلکه هیچ‌گونه زیرساختی هم برای این منظور، فراهم نکرده است.

■ **اجازه بدهید از این گفت‌وگو، یک نتیجه‌گیری کنیم. آیا موافقید که ما در ایران، بانکرینگ نداریم؟**

من هم معتقدم که بانکرینگ و خدمات جانبی آن در ایران، بسیار ساده است. و متأسفانه از این صنعت، حمایتی نمی‌شود و نیازها و ضرورت‌های آن مورد توجه قرار نمی‌گیرد.

■ **چندی پیش، دبیرخانه‌ی دائم هماهنگی ارگان‌های دریایی، خبر از تعیین مدیری برای کمیته‌ی تدوین بسته‌ی حمایتی از بانکرینگ داد. به اعتقاد شما، این بسته باید چه ویژگی‌هایی داشته باشد و با این شرایط، اساساً تدوین این بسته می‌تواند مطلوب باشد؟**

من فکر می‌کنم تا زمانی که مدیریت کارا و قوانین لازم، به درستی تعریف نشده، این اقدامات فایده‌ای نخواهد داشت. باید دید آیا بانکرمن‌ها در کشور مستقر شده‌اند؟ برای استقرار نسبی بانکرمن‌ها در کشور، نیاز به مجوز قطعی و بدون قید و شرط وزارت نفت است. باید از وضع قوانینی که بانکرمن‌ها را قاچاقچی می‌کند اجتناب ورزید و قوانینی را بر آن وضعیت حاکم کرد که آنان را به سوخت‌رسان‌های بین‌المللی تبدیل کند. مدیریت صنعت بانکرینگ باید آموزش داده شود و مقررات بین‌المللی در آن، باید استانداردسازی و نهادینه شود. با صدور مجوزی که اطمینان‌بخشی می‌دهد، با تعهد پرداخت جریمه‌ای که وزارت نفت در مقابل دیرکردها خواهد داد؛ می‌توان به ایجاد شرکت‌های بانکرینگ بین‌المللی امیدوار بود و شرایط رشد و تثبیت شرکت‌ها در آینده را فراهم کرد. ■

خلیج فارس در حصار آلاینده های نفتی

تهدید یک شاهرگ اقتصادی

گروه مطالعات توسعه پایدار و محیط زیست، مرکز تشخیص مصلحت نظام

اقتصادی در این پیکره ای منحصراً به فرد جهان هستیم. بررسی ها نشان می دهد، کشورهای حوزه ی خلیج فارس شامل بحرین، ایران، عراق، کویت، قطر، عمان، عربستان و امارات متحده ی عربی مجموعاً ۳۰ درصد نفت تولیدی جهان را در اختیار دارند. این کشورها دارای ۵۷ درصد ذخایر نفتی جهان معادل ۷۱۵ میلیارد بشکه نفت می باشند.

براساس آمارهای سازمان راپمی، سالانه حدود ۴۴۰۰۰ فروند کشتی در منطقه ی خلیج فارس و دریای عمان تردد می کنند. حدود ۱۷۰۰۰ فروند تانکر نفت کش در خلیج فارس ۶۰ درصد صادرات نفت را از طریق تنگه ی هرمز به سراسر جهان منتقل می کنند و سالانه حدود ۱۵۰۰۰ فروند کشتی اقیانوس پیما به بنادر ایران در خلیج فارس مراجعه می نمایند. از این تعداد حدود ۲۰۰۰ تردد تانکر مربوط به حمل نفت صادراتی به خارج از کشور و جابه جایی داخلی نفت و فرآورده های نفتی بین بنادر کشور را شامل می شوند.

این در حالی است که براساس تحقیقات انجام شده، میزان نشت نفت سالیانه در منطقه ی خلیج فارس و دریای عمان حدود ۱/۲ میلیون بشکه است.

منطقه ی خلیج فارس و دریای عمان به دلیل حساسیت های زیست محیطی در سال ۲۰۰۷ میلادی از سوی سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) به عنوان منطقه ی ویژه ی دریایی (Special Area) معرفی شده است. لذا شناورهای که قصد ورود به منطقه را داشته باشند ملزم به رعایت ضوابط و استانداردهای بین المللی و منطقه ای هستند. براساس معیارهای سازمان بین المللی دریانوردی، مناطقی به عنوان منطقه ویژه دریایی انتخاب می شوند که در آن ها پتانسیل های لازم برای تجمع و بقای مواد مضر برای مدت های طولانی وجود داشته و شرایط اکولوژیکی منطقه نشان دهنده ی ضرورت حفاظت و حمایت از اکوسیستم زنده و زیستگاه ها باشد.

حل معضلات و چالش های زیست محیطی منطقه استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان در گرو اراده سیاسی دولت های ساحلی در عالی ترین سطح برای توجه به محیط زیست، تصویب برنامه ها و تخصیص اعتبارات لازم برای اجرای این برنامه ها است. در این راستا ایجاد سازوکارهای حقوقی و اجرایی لازم در خصوص استفاده کنندگان و آلوده کنندگان منطقه ای و غیرمنطقه ای از این اکوسیستم ارزشمند، از اهمیت به سزایی برخوردار است. ■

منطقه ی خلیج فارس و دریای عمان به عنوان یکی از مهم ترین پهنه های آبی جهان به لحاظ تنوع زیستی، منابع شیلاتی و به خصوص منابع نفتی غنی، اکوسیستمی منحصراً به فرد به شمار می رود. اهمیت این منطقه از بعد سیاسی- اقتصادی و تجاری، آن را به یکی از مهم ترین قطب های استراتژیک و ژئوپلیتیک جهان تبدیل کرده است.

دارا بودن منابع عظیم ذخایر انرژی نفت و گاز و تنگه ی هرمز که گلوگاه تأمین انرژی اروپا و بسیاری از کشورهای دیگر نظیر چین و ژاپن است، در معادلات سیاسی جدید اهمیت فزاینده ای به این شاهرگ اقتصادی بخشیده است. اما به رغم بهره مندی منطقه از منابع و ذخایر متنوع و موقعیت منحصر به فرد آن که همه ی کشورهای ساحلی و حتی بسیاری از کشورهای دیگر را منتفع ساخته است متأسفانه، فعالیت های انسانی و بهره برداری پرشتاب و بی رویه موجب تخریب و آلودگی این اکوسیستم حساس و شکننده و حتی عدم ثبات امنیت در منطقه شده است.

با توجه به این واقعیت که اساساً اعمال مدیریت زیست محیطی در محیطی همچون خلیج فارس و دریای عمان در چارچوب یک پیمان همکاری جمعی زیست محیطی میسر بوده و تلاش کشورها به صورت انفرادی منتج به فایده نخواهد بود، بر این اساس همکاری در چارچوب یک کنوانسیون زیست محیطی مدنظر کشورهای حاشیه قرار گرفت.

چنانچه تدوین و تصویب ابزار قانونی تحت عنوان کنوانسیون همکاری های منطقه ای کویت در زمینه ی حفاظت از محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان در سال ۱۹۷۸ میلادی و به دنبال آن لازم الاجرا شدن این کنوانسیون از سوی کشورهای عضو (ایران، عربستان، عراق، کویت، قطر، عمان، بحرین و امارات متحده ی عربی) و همچنین موجودیت یافتن سازمان منطقه ای حفاظت از محیط زیست دریایی (راپمی) تدبیری هوشمندانه بود که برای نجات محیط زیست این منطقه ی ژئواستراتژیک به ثمر رسید. این کنوانسیون دولت های منطقه را موظف می کند که در سطوح ملی و منطقه ای تصمیمات مقتضی را در جهت حفاظت از محیط زیست دریا در برابر منابع آلوده کننده متعدد اتخاذ کنند.

اما به رغم گذشت حدود ۳۰ سال از این پیمان منطقه ای با این که امید آن می رفت همکاری های کشورهای ساحلی با یکدیگر و با نهادهای بین المللی برای رفع مشکلات زیست محیطی این منطقه ارزشمند افزایش یابد، اما هنوز شاهد آسیب های جبران ناپذیر زیست محیطی و

سیر صعودی سهم کشور ماز بانکرینگ منطقه

در رقابتی جدی

• مهران کرمی

هم‌اکنون، پنج شرکت ایرانی اقدام به سرمایه‌گذاری در صنعت بانکرینگ کرده‌اند؛ دو شرکت در بندرعباس، یک شرکت در جزیره‌ی قشم، یک شرکت در جزیره‌ی کیش و شرکت دیگری در منطقه‌ی خارک. قرار است یک شرکت هم در بندر ماهشهر در این زمینه شروع به کار کند. فعالیت در بندر عسلویه هم برنامه‌ریزی شده است.

"حبیب نعیمی"، مدیر پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی منطقه‌ی هرمزگان، در گفت‌وگو با خبرنگار "بندردریا"، ضمن بیان مطالب فوق، صنعت بانکرینگ را حایز اهمیت دانسته و مزایای رونق و توسعه‌ی آن در سواحل جنوبی کشور را چنین برمی‌شمرد:

- کاهش قاچاق سوخت
 - ارزآوری قابل توجه
 - رشد فعالیت‌های جنبی
 - کاهش بیکاری
 - کسب اعتبار جهانی
 - تقویت حاکمیت ملی
- آن‌چه در ادامه می‌خوانید، ماحصل این گفت‌وگو است که از نظر تان می‌گذرد:





پیش‌بینی ما این است که
بتوانیم، تا ۳۵ درصد و در نهایت
تا ۵۰ درصد سهم خلیج فارس در
این صنعت را به ایران اختصاص
دهیم که با توجه به برنامه‌های
در دست انجام، این دست‌یابی
در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۳
محقق خواهد شد.

مرتبط با آن نیز، خواهد شد؛ چرا که عملکرد بانکرینگ، تنها سوخت‌رسانی نیست، بلکه توزیع غذا، آب و لوازم یدکی و همچنین تأمین پایگاه‌های نگهداری سوخت را دربر می‌گیرد و از طرفی، کاهش بیکاری را هم به دنبال دارد. زیرا بخش خصوصی برای توسعه‌ی کار و گسترش فعالیت‌های خود، از نیروی کار مجرب و تجهیزات مناسب استفاده می‌کند و این رویکرد، قادر خواهد بود آمار بیکاری را تا حد قابل‌اعتنایی کاهش دهد.

نقش مهم دیگر این صنعت در اقتصاد ملی و منطقه‌ای، کسب اعتبار جهانی برای کشورمان است. سازمان جهانی دریانوردی میزان توسعه‌ی بنادر را براساس خدماتی که ارائه می‌دهند، درجه‌بندی می‌کند. در سال‌های گذشته، چون خدمات قابل‌توجه‌ای در بنادر ایران ارائه نمی‌شد، از جایگاه‌چندان مناسبی در جهان برخوردار نبودیم. اما با توجه به اقداماتی که در این زمینه و عرصه‌های دیگر در حال انجام است، امید می‌رود جایگاه بنادر ما، روزبه‌روز در سطح بین‌المللی، افزایش یابد و در نهایت، باعث تقویت حاکمیت ایران بر منطقه‌ی خلیج فارس شود.

■ بانکرینگ سوخت و تسهیل تجارت دریایی

سالیانه، بیش از ۱۵ هزار فروند کشتی از تنگه‌ی هرمز عبور می‌کند که از این تعداد، بیش از ۳ هزار فروند به سمت بنادر ایران، تغییر مسیر می‌دهند. در گذشته، به دلیل نبود شرایط بانکرینگ در کشور، این کشتی‌ها مجبور به انحراف از مسیر خود، به منظور تأمین سوخت و تعمیرات بودند

۲۵ درصد از سهم صنعت بانکرینگ را به خود اختصاص دهیم و به عنوان رقیب جدی بندر فجیره در منطقه‌ی خلیج فارس وارد عمل شویم. با توجه به جایگاه و ظرفیت ممتازی که کشور ما دارد، بی‌شک خواهیم توانست، سهم قابل‌توجه‌ای از این صنعت را در اختیار داشته باشیم.

در واقع ایده‌ی این امر، در آغاز توسط بخش خصوصی مطرح شد و دولت که سال‌ها به دنبال اجرای این طرح بود، با همکاری بخش خصوصی، این کار بزرگ را آغاز کرد که در حال حاضر، شاهد موفقیت‌های مطلوب کشورمان هستیم.

■ بانکرینگ سوخت و اقتصاد ملی و منطقه‌ای

صنعت بانکرینگ، با توجه به ابعاد گسترده‌ای که هر روز پیدا می‌کند، نقش مهمی در اقتصاد منطقه دارد. یکی از مهم‌ترین مزایای استفاده از این صنعت، کاهش قاچاق سوخت است. از آن‌جا که بخشی از نیازهای سوخت‌رسانی به کشتی، از مبادی غیرقانونی تأمین می‌شد، با راه‌اندازی این صنعت، قطعاً نیاز سوختی شناورها، از این پس از طریق مبادی قانونی انجام می‌شود و این امر، باعث کاهش قاچاق سوخت خواهد شد.

از مزیت‌های دیگر اجرای این طرح، باید به ارزآوری آن اشاره کرد. به همان صورت که با به کارگیری صنعت سوخت‌رسانی به شناورها، از قاچاق سوخت جلوگیری می‌شود، توسعه‌ی آن نیز، ارزآوری بسیار قابل‌توجه‌ای را برای کشورمان به ارمغان خواهد آورد. از طرف دیگر، رونق این صنعت، باعث رشد فعالیت‌های

■ سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، از ایده تا عمل

موضوع سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، همواره به عنوان یک نیاز ضروری در کشور، مطرح بوده است. تا قبل از سال ۱۳۸۵، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، سوخت‌رسانی به کشتی‌های خود را انجام می‌داد و این امر، نشان‌دهنده‌ی آن بود که نیاز در دست‌یابی به صنعت سوخت‌رسانی کشتی‌ها، از جمله‌ی نیازهای اساسی در بهبود صنعت حمل‌ونقل دریایی به شمار می‌آید.

بانکرینگ سوخت، از سال ۱۹۹۷ در منطقه‌ی خلیج فارس آغاز شد. با توجه به مشکلات پس از جنگ در کشور ما، بندر فجیره، از این فرصت استفاده کرد و با بهره‌گیری از شرکت، عملیات بانکرینگ را آغاز نمود؛ به طوری که تا قبل از ورود جدی کشور ما به این عرصه، حدود ۶۵ درصد صنعت بانکرینگ خلیج فارس، در اختیار این بندر بود و مابقی در اختیار سایر بنادر قرار داشت. با توجه به اهمیت این موضوع، در ایران، از سال ۱۳۸۴، مطالعات کار آغاز شد و در نهایت، از سال ۱۳۸۵، صنعت بانکرینگ، رویکرد عملیاتی به خود گرفت که در این زمینه، بخش خصوصی، آمادگی خود را برای سرمایه‌گذاری و حضور در این صنعت اعلام کرد.

زمانی که کار آغاز شد، سهم کشورمان در منطقه‌ی خلیج فارس از این صنعت، حدود ۰/۵ درصد بود. در سال ۱۳۸۶، با افزایش فعالیت‌ها، این رقم به حدود ۴ درصد افزایش یافت، که در سال گذشته نیز، این سطح به ۱۴ درصد رسیده است. با توجه به روندی که در پیش گرفته‌ایم، پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال جاری، ۲۱ تا



به شناورها برسانیم، تا شرکت‌هایی که در این زمینه سرمایه‌گذاری می‌کنند، صدمه نبینند. از طرفی، قیمت‌ها هم تابع شرایط جهانی عرضه و تقاضا است. در حال حاضر، رکود اقتصادی جهان، بر این قیمت‌ها تأثیر گذاشته است و این مورد، یکی از چالش‌های مهم در این صنعت به شمار می‌رود. در مجموع، شرکت‌های ایرانی که در این زمینه مشغول کار هستند، می‌توانند گوی سبقت را از شرکت‌های اماراتی ببرایند؛ چرا که ۶۰ درصد از میزان سوخت مورد نیاز شرکت‌های اماراتی، از ایران تأمین می‌شود و آن‌ها، مجبورند هزینه‌های حمل و سایر هزینه‌ها را در محاسبات سوخت‌رسانی خود، لحاظ کنند؛ حال آن‌که شرکت‌های ایرانی، می‌توانند سوخت را با کیفیت بالاتر و هزینه‌ی کمتری، به مشتریان تحویل دهند.

■ **سیاست‌ها، راهبردها و استراتژی‌های صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها**
هم‌اکنون، ۵ شرکت ایرانی اقدام به سرمایه‌گذاری در صنعت بانکرینگ کرده‌اند: ۲ شرکت در بندرعباس، یک شرکت در قشم، یک شرکت در کیش و شرکت دیگری در خارک.

قرار است یک شرکت هم در بندر ماهشهر، در این زمینه، شروع به کار کند. فعالیت در بندر عسلویه هم برنامه‌ریزی شده است. در مجموع، حمایت‌های گسترده‌ای از این بخش، از سوی دولت انجام گرفته است. پیش‌بینی ما این است که بتوانیم، تا ۳۵ درصد و در نهایت تا ۵۰ درصد سهم خلیج‌فارس در این صنعت را به ایران اختصاص دهیم که با توجه به برنامه‌های در دست انجام، این دست‌یابی در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۳ محقق خواهد شد. ■

مهم‌ترین چالش این صنعت، وجود مشکلاتی است که امارات و سایر کشورهای منطقه پس از ورود ایران به این بازار ایجاد می‌کنند. آنان، دائماً سعی در ایجاد و افزایش مشکلات داشته‌اند.

اعتبارات مناسبی به این امر اختصاص دادند. در کنار این اقدام‌ها، دولت تلاش کرد، از هر لحاظ، بخش خصوصی را مورد حمایت قرار دهد، به طوری که ستاد مبارزه با قاچاق، حمایت‌های امنیتی و معنوی بسیار مطلوبی از صنعت سوخت‌رسانی در کشور، به عمل آورده است و استاندار و مقامات استانی نیز، توجه‌ی ویژه‌ای به این موضوع داشته‌اند و از طرفی، رئیس‌جمهور محترم نیز حامی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت بانکرینگ بوده است.

■ چالش‌های موجود در پیش‌روی صنعت بانکرینگ سوخت

مهم‌ترین چالش این صنعت، وجود مشکلاتی است که امارات و سایر کشورهای منطقه پس از ورود ایران به این بازار، ایجاد می‌کنند. دائماً سعی در ایجاد و افزایش مشکلات داشته‌اند. از طرفی، به موقع رساندن سوخت به کشتی‌ها هم بسیار مهم است. بنابراین، باید تلاش کرد که به موقع و بدون کمترین اختلالی، سوخت را

که عمده‌ی آن‌ها، به طرف آب‌های امارات می‌رفتند که به دلیل‌های مختلف، موجبات سرگردانی آن کشتی‌ها فراهم می‌شد. این مشکل برای کشتی‌های ایرانی هم پدید می‌آمد که با ایجاد امکانات لازم سوخت‌رسانی در بنادر جنوبی، کشتی‌ها دیگر نیازمند آن نیستند که انحراف مسیر دهند، زیرا نیازهای ضروری آن‌ها، در بندر شهید رجایی رفع می‌شود. از طرفی، این امر برای شرکت‌های کشتیرانی و کشتی‌های خارجی نیز، دارای اهمیت است که کوتاه‌ترین مسیر را برای سوخت‌گیری انتخاب کنند، چرا که این گزینش، موجب کاهش هزینه‌ها می‌شود و از آن‌جا که سواحل ایران، فاصله‌ی کمتری با آبراه بین‌المللی دارد، می‌تواند مکان مناسبی برای رفع نیازهای سوختی و تعمیراتی شناورهای در حال تردد محسوب شود.

■ سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و تأمین زیرساخت‌های مطلوب و مناسب

بخش خصوصی، تاکنون سرمایه‌گذاری‌های بسیاری برای این منظور انجام داده است. به طوری که یکی از شرکت‌ها در این بخش، تاکنون بیش از ۵۷۰ میلیارد تومان، سرمایه‌گذاری کرده است. این سرمایه‌ها، عمدتاً در تأمین زیرساخت‌ها، از قبیل مخازن و اسکله‌های مناسب و ایجاد خطوط نقل و انتقال هزینه شده‌اند.

در مجموع، بسته به موقعیت بندر، نوع و میزان سرمایه‌گذاری‌ها متفاوت است. به طور کلی، سرمایه‌گذاری‌ها پس از مدتی، باز یافت می‌شوند و از آن پس به منزله‌ی هزینه، تلقی نمی‌شوند. در اولین مرحله‌ی انجام کار، بخش خصوصی از اعتبارات استانی بهره‌مند شد و بانک‌ها نیز،

دومین ناوشکن ساخت صنایع کشور تحویل داده می‌شود



فرماندهی کارخانجات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی گفت که ساخت ناوشکن همچنان ادامه دارد و ظرف دو سال آینده، دومین فروند از ناوشکن‌های ساخت جمهوری اسلامی ایران به نیروی دریایی ارتش تحویل داده می‌شود.

دریادار دوم مهندس امیر رستگاری در گفت‌وگو با خبرنگاران، افزود: با ساخت ناوشکن جماران، ایران به جمع ۱۴ کشور سازنده رزم‌ناو و ناوشکن در جهان پیوست که دست‌آوردی بسیار مهم برای جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود.

به گفته‌ی فرماندهی کارخانجات نیروی دریایی ارتش تا پیش از این پروژه، ساخت بدنه (کاسه) شناورها به صورت سنتی و یکپارچه صورت می‌گرفت در حالی که در ساخت ناوشکن جماران، بدنه همانند پیشرفته‌ترین روش این صنعت در قالب ۲۹ بلوک مجزا ساخته و سپس به یکدیگر اتصال داده شده‌اند.

وی ادامه داد: ناوشکن جماران در رده‌بندی بین‌المللی از ناوشکن‌های فری گیت کلاس (Fri Gate Class) محسوب می‌شود که به لحاظ سرعت و کیفیت و دیگر شاخص‌ها با بهترین نمونه مشابه خارجی برابری می‌کند.

* * *

گردهمایی بین‌المللی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی

گردهمایی بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی با هدف ارتقای سطح علمی و همچنین دستیابی به آخرین فرایندهای علمی و ایجاد فضای مناسب جهت بحث و تبادل نظر و انتقال تجربیات در تهران برگزار می‌شود.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت وزیران عضو کمیسیون فرهنگی بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری با برگزاری نهمین گردهمایی بین‌المللی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی موافقت کردند. براساس این مصوبه این همایش در آذر ماه سال آینده در تهران برگزار می‌شود، این مصوبه از سوی معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ شده است.

آمادگی ترکیه برای اتصال بندر طرابوزان به بندر عباس



نخست‌وزیر ترکیه از آمادگی کشورش برای امضا توافق‌نامه در خصوص همکاری‌های انرژی با جمهوری اسلامی ایران و اتصال بندر طرابوزان به بندر عباس خبر داد.

به گزارش اداره کل اطلاعات و مطبوعات وزارت امور خارجه، منوچهر متکی وزیر امور خارجه کشورمان که برای شرکت در بیست و یکمین اجلاس کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و ترکیه به آنکارا سفر کرده بود، با رجب طیب اردوغان نخست‌وزیر ترکیه دیدار و گفت‌وگو کرد.

اردوغان در این دیدار با اشاره به تبادل هیئت در سطوح مختلف بین دو کشور، روابط ایران و ترکیه را در بهترین شرایط خود اعلام کرد و گفت: دو کشور در بخش اقتصادی، همکاری‌های خوبی با همدیگر دارند و سطح روابط تجاری بین ایران و ترکیه در سال گذشته از مرز ۱۰ میلیارد دلار عبور کرد و برای رسیدن به ۳۰ میلیارد دلار اراده جدی وجود دارد.

نخست‌وزیر ترکیه همکاری بین دو کشور را باعث بروز تحرک جدی در منطقه خواند و افزود: توافقات بیست و یکمین کمیسیون مشترک اقتصادی بین دو کشور حائز اهمیت خواهد بود و ترکیه در خصوص همکاری‌های انرژی و اتصال بندر طرابوزان به بندرعباس آماده امضاء توافقات مورد نظر است.

وزیر امور خارجه کشورمان در این دیدار، به بیست و یکمین اجلاس کمیسیون مشترک اقتصادی بین دو کشور اشاره کرد و افزود: جمهوری اسلامی ایران تلاش دارد تا بخش‌های مختلف اقتصادی خود را به ترکیه متصل کند و در همین رابطه آماده تبادل هیئت در سطوح مختلف با ترکیه است.

وی توافق دو کشور در خصوص احداث شهرک صنعتی را بسیار مهم توصیف کرد و از آن به عنوان تحولی بزرگ نام برد. وزیر امور خارجه کشورمان دوستی با ترکیه را برای ایران مهم خواند و همکاری با ترکیه را در زمینه‌های مختلف ارزشمند اعلام کرد.

متکی آمادگی کشورمان را برای همکاری در بخش انرژی و صنعت و سایر بخش‌های مورد نظر به اطلاع اردوغان رساند.

عظیم‌ترین بندر تخصصی کشور شروع به کار کرد



بندر پتروشیمی منطقه پارس به عنوان یکی از بنادر بزرگ صادراتی مواد پتروشیمی در منطقه خاورمیانه، با حضور رئیس‌جمهور و وزیر نفت به بهره‌برداری رسمی رسید.

به گزارش روابط عمومی شرکت ملی صنایع پتروشیمی، به نقل از مجری پروژه بندر پارس، بندر پتروشیمی منطقه پارس، یکی از بنادر بزرگ صادراتی مواد پتروشیمی در منطقه خاورمیانه و بزرگ‌ترین بندر تخصصی کشور است که صادرات تمام محصولات پتروشیمی در منطقه ویژه اقتصادی پارس (عسلویه) را بر عهده دارد.

صدر افزود: با بهره‌برداری از اسکله‌های این بندر، امکان پهلوگیری همزمان ۱۵ فروند کشتی با ظرفیت ۴ تا ۱۰۰ هزار تن به وجود می‌آید.

وی با بیان این‌که این طرح برای ۴۷۳ نفر به طور مستقیم و برای حدود ۷ هزار نفر، اشتغال غیرمستقیم ایجاد می‌کند، افزود: ظرفیت اسکله‌های ویژه بارگیری مایعات این بندر، افزون بر ۲۹ میلیون تن و ظرفیت اسکله‌های ویژه بارگیری جامدات آن نزدیک به ۶ میلیون تن در سال است.

عملیات اجرایی این طرح با سرمایه‌گذاری ۸۶۴ میلیون دلار در سال ۱۳۸۱ آغاز شد و پیمانکاران سازه‌های دریایی و ساختمان و سیویل آن، قرارگاه خاتم‌الانبیا و قرب نوح و پیمانکار تأسیسات دریایی آن نیز، شرکت‌های طرح‌اندیشان و پابندان بودند.

بندر پتروشیمی منطقه پارس، حد فاصل بندر لنگه و بندر بوشهر، در منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس و در کوتاه‌ترین فاصله از منابع عظیم فرا ساحلی گاز قرار دارد.

در مطالعات کلان بنادر، این منطقه به دلیل عمق و موقعیت ویژه خلیج فارس و کشورهای حوزه آن، یکی از محل‌های مناسب طبیعی برای ساخت بندر، مورد توجه قرار گرفت.

حوضچه این بندر حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار مترمربع مساحت دارد و سطح پسرانه آن حدود ۳۰۰ هزار متر مربع است.

حضور فعال ایران در فرایند بازنگری کنوانسیون STCW



جمهوری اسلامی ایران با تهیه و ارسال ۳۸ سند در خصوص بازنگری کنوانسیون استانداردهای آموزشی، صدور گواهی نامه و نگهبانی دریانوردان (STCW) به سازمان بین‌المللی دریانوردی، جایگاهی را بین سه رتبه برتر تعداد اسناد ارسال شده به خود اختصاص داد.

سعید ایزدیان عضو هیئت عامل و معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این که اسناد ایران از لحاظ تاثیرگذاری در فرایند اصلاح کنوانسیون در رتبه نخست قرار گرفت، افزود: اغلب مقرره‌ها در بخش‌های مختلف کنوانسیون به نام جمهوری اسلامی ایران به ثبت رسیده است به طوری که از مجموع این اسناد که با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی، نمایندگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش تهیه گردیدند، ۲۵ سند به طور کامل مورد موافقت کشورهای عضو آیمو قرار گرفت و تأیید شد.

ایزدیان گفت: بازنگری کنوانسیون STCW از سه سال پیش آغاز شده است و در ۲۵ دی ماه سال جاری در چهل و یکمین نشست اجلاس کمیته فرعی STW به پایان رسید و متن کامل بازنگری شده کنوانسیون در تیرماه سال آینده در یک کنفرانس دیپلماتیک در فیلیپین به تصویب خواهد رسید و به عنوان اصلاحیه ۲۰۱۰ کنوانسیون قابل اجرا خواهد شد.

معاون امور دریایی سازمان بنادر گفت: کمیته فرعی STW سازمان بین‌المللی دریانوردی شامل دو کار گروه اصلی و یک کار گروه فرعی است که ریاست دو کار گروه اصلی در اختیار دو کشور جمهوری اسلامی ایران و ایالات متحده قرار دارد که همین موضوع نقش برجسته و مؤثر ایران را در جریان قانون گذاری بین‌المللی دریایی نشان می‌دهد

برگزاری دو دوره آموزشی تخصصی با حضور اساتید بین‌المللی

در نیمه دوم دی ماه سال جاری، دو دوره آموزشی تخصصی مرتبط با امور دریایی و بندری، توسط اداره آموزش سازمان بنادر و دریانوردی و با تدریس اساتید معتبر بین‌المللی برنامه‌ریزی و اجرا گردید.

به گزارش معاونت امور دریایی سازمان بنادر، کارگاه آموزشی اجرای کنوانسیون FUND دی ماه سال جاری توسط ویلم استروین (مدیر صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی)، خوزه مائورا (رییس قسمت دعاوی صندوقی مزبور) و خانم آنا کوئستا (از کارشناسان صندوق یاد شده) برای متخصصان دریایی و محیط زیست از سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت ملی نفت، شرکت ملی صادرات گاز، شرکت ملی نفتکش، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، سازمان شیلات و وزارت امور خارجه طی دو روز برگزار گردید.

بر اساس این گزارش دوره سه روزه ایمنی بندری نیز دی ماه سال جاری با حضور ۵۰ نفر از کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی، بنادر تابعه و شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری توسط ولفهارد آلت، تاتیانا اگرت و اینگو ریچ، اساتید مؤسسه آموزشی بندر هامبورگ (HPTT) برگزار شد.

از آنجا که در هریک از این دوره‌های آموزشی از مدیران و اساتید طراز اول بین‌المللی استفاده شد، فراگیران دوره‌ها با جدیدترین مسائل حقوقی و فنی مرتبط با کار خود آشنا شدند.

بر این مینا، در کارگاه آموزشی اجرای کنوانسیون FUND چارچوب حقوقی صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی و عرصه‌هایی که صندوق یادشده اقدام به جبران خسارت می‌کند، دعاوی مربوط به اقدامات پیشگیرانه و پاکسازی، دعاوی مربوط به خسارات وارده به بخش ماهی‌گیری و آبیان، دعاوی بخش گردشگری و دعاوی مربوط به خسارات زیست محیطی، مطالب کاربردی و مفیدی ارائه شد و در عین حال، از طریق بحث و گفت‌وگو و مشارکت فعال شرکت‌کنندگان، زمینه تفهیم بهتر مطالب ایجاد گردید.

همچنین در دوره آموزشی ایمنی بندری، باتوجه به حجم وسیع عملیات و لزوم ارتقای سطح ایمنی و پیشگیری از حوادث در بنادر، اصول ایمنی در بنادر و بخصوص ایمنی ترمینال‌های کانتینری و کالاهای خطرناک مطرح گردید و روش‌های تردد و جابه‌جایی ایمن کانتینر در ترمینال‌ها، مهار کالا، استافینگ ایمن کانتینر، چیدمان ایمن کانتینر، خطرات مترتب بر کانتینرها، اصول جابه‌جایی ایمن کالای خطرناک، استفاده از تجهیزات حفاظتی فردی، ایمنی حریق، هشدارهای کالای سمی در بنادر، ایمنی باربری و خطرات موجود در روی عرشه کشتی‌ها، خستگی کار روی عرشه و ایمنی Break bulk مورد بررسی قرار گرفت.

پروتکل همکاری، آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی



پس از هشت سال برگزاری جلسات در سطح کارشناسی، سرانجام پنج کشور ساحلی دریای خزر درباره پروتکل همکاری، آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی در دریای خزر به توافق رسیدند.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی، سعید ایزدیان، عضو هیئت عامل و معاون دریایی این سازمان، گفت: این پروتکل که یکی از پروتکل‌های الحاقی کنوانسیون تهران است، در جلسه‌ای که در بهمن ماه سال جاری در مسکو برگزار شد از سوی کارشناسان پنج کشور ساحلی خزر مورد توافق و تأیید نهایی قرار گرفت تا در شهریور ماه سال آینده از جانب روسای محیط‌زیست این کشورها در قزاقستان به تصویب برسد.

وی افزود: کنوانسیون تهران اولین سند همکاری منطقه‌ای بعد از فروپاشی شوروی سابق است که به منظور حفظ محیط‌زیست دریای خزر در سال ۲۰۰۳ میلادی در تهران به تصویب پنج کشور رسید.

ایزدیان گفت: این کنوانسیون دارای هشت پروتکل است که در حال حاضر کشورهای منطقه برای به تصویب رساندن چهار پروتکل آن توافق نموده‌اند. این چهار پروتکل عبارت‌اند از: پروتکل مقابله با آلودگی از منشاء خشکی، پروتکل مقابله با آلودگی نفتی در دریا، پروتکل حفاظت از تنوع زیست‌محیطی و پروتکل ارزیابی اثرات زیست.

شایان ذکر است که نمایندگان و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور و همچنین مرجع ملی مقابله با آلودگی نفتی در دریا، از نخستین روزهای تدوین پروتکل مقابله با آلودگی در سال ۲۰۰۳ میلادی تاکنون به طور جدی و فعال در آن حضور داشته‌اند.

سرمایه‌گذاری ۳۸۰ میلیارد تومانی
تایید و اثر در بندر شهید رجایی

**بندر شهید رجایی در فهرست
۲۰ بندر برتر جهان قرار می‌گیرد**



**سرمایه‌گذاری بزرگ‌ترین پورت اپراتور کشور
برای نوسازی تجهیزات بندر شهید رجایی تا پایان
امسال به ۳۸۰ میلیارد تومان می‌رسد.**

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت تایید و اثر، محمدعلی طباطبایی، مشاور عالی مدیرعامل تایید و اثر در آستانه سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی با اعلام خبر فوق، تصریح کرد: این سرمایه‌گذاری ۳۸۰ میلیون دلاری به منظور فراهم شدن شرایط انعقاد قرارداد بلند مدت با سازمان بنادر و دریانوردی در بندر شهید رجایی انجام خواهد شد.

وی ادامه داد: خرید تجهیزات جدید و ایجاد زیر ساخت‌های اصلی از جمله اهداف این سرمایه‌گذاری چند صد میلیارد تومانی در بندر شهید رجایی است.

به گفته وی تجهیزات مدرن و جدید بندر شهید رجایی که با بالاترین استانداردهای روز جهان به شرکت‌های معتبر آسیایی و اروپایی سفارش داده شده یا در مرحله عقد قرارداد است، ظرفیت عملیاتی این بندر کانتینری را به ۲/۵ میلیون TEU کانتینر می‌رساند.

طباطبایی خاطرنشان کرد: تمام تجهیزات فوق ظرف یک سال آینده وارد بندر شهید رجایی می‌شود.

وی با بیان این که با عملیاتی شدن ظرفیت جدید بندر شهید رجایی این بندر می‌تواند در فهرست ۲۰ بندر اول کانتینری جهان قرار بگیرد، از برخی شرکت‌های فعال در این بندر که در حال خرید تجهیزات دسته دوم از بنادر امارات هستند انتقاد کرد و گفت: این اقدامات موجب نزول سطح خدمات‌رسانی در بندر شهید رجایی می‌شود و خطوط کشتیرانی را از ورود به بندر شهید رجایی مایوس می‌کند.

مشاور عالی مدیرعامل تایید و اثر ادامه داد: شرکت‌های معتبر فعال در بندر شهید رجایی باید از موقعیت فعلی در بازار خرید تجهیزات بندری استفاده کرده و نسبت به خرید تجهیزات مدرن از شرکت‌های معتبر اقدام کنند.

بانظر مساعد مدیرعامل سازمان
بنادر و دریانوردی

**دبیرخانه‌ی دائمی شورای
هماهنگی حمل و نقل دریایی کشور
تشکیل می‌شود**

اولین جلسه شورای هماهنگی حمل و نقل دریایی با هدف سیاست‌گذاری در بخش حمل و نقل دریایی برگزار و در آن پیشنهادات شرکت تایید و اثر در خصوص رفع مشکلات این بخش بررسی شد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت تایید و اثر، اولین جلسه شورای هماهنگی حمل و نقل دریایی کشور با حضور مهندس سید عطاءاله صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مهندس محسن صادقی‌فر سرپرست معاونت امور بندری و مهندس محمدعلی طباطبایی مشاور عالی مدیرعامل تایید و اثر و دیگر دست‌اندرکاران مرتبط با حمل و نقل دریایی در بخش‌های دولتی و خصوصی، در سالن کنفرانس سازمان بنادر برگزار شد.

این گزارش حاکیست سیاست‌گذاری در بخش حمل و نقل دریایی و جلب مشارکت فعال شکل‌ها و شرکت‌های مرتبط با حمل و نقل از اهداف این نشست بود و حاضرین در این جلسه با بررسی پیشنهاد شرکت تایید و اثر خاورمیانه مبنی بر تشکیل دبیرخانه دائمی شورای هماهنگی حمل و نقل دریایی کشور، به آن رای مثبت دادند.

بر اساس این پیشنهاد قرار است دبیرخانه این شورا در چهار بخش زیر ساخت‌ها، ناوگان، حمل و نقل و قوانین و مقررات به تشکیل جلسات مستمر با حضور نخبگان و خبرگان بخش خصوصی و دولتی برای رفع مشکلات و تصمیم‌گیری در خصوص آنها بپردازد.

این گزارش حاکیست؛ در بخش زیرساخت‌ها قرار است به مسائل بندری، پس‌کرانه‌ای و توسعه‌ی زیر ساخت‌ها توجه شود. در بخش ناوگان، توجه به ناوگان تجاری و نفتی کشور و توسعه آنها مدنظر قرار خواهد گرفت. همچنین در حوزه حمل و نقل به موضوع بار و مسافر و در بخش مقررات و ضوابط، مشکلات حمل و نقل دریایی کشور بررسی می‌شود.

**برگزاری دوره عملی آشنایی با
فرآیند عملیات در ترمینال‌های نفتی**

دوره عملی آشنایی با فرآیند عملیات در پایانه‌های نفتی از تاریخ پنجم لغایت ششم اسفند ماه سال جاری در جزیره خارک برگزار شد.

مهندس جلیل اسلامی مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با خبرنگار ما ضمن اعلام خبر فوق اظهار داشت: اداره کل امور بندری در راستای سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی و نیازسنجی‌های به عمل آمده، مبنی بر ارتقاء توان علمی و عملیاتی فعالیت‌های بندری کارکنان و همچنین فعالان بخش خصوصی، که بخش اعظمی از وظایف تصدی‌گری سازمان را بر عهده گرفته‌اند، دوره نظری آشنایی مدیریت بر فرآیند عملیات و سازماندهی اسکله‌های نفتی را با شرکت رؤسای ادارات امور بندری، ناظرین اسکله‌های نفتی و مسئولین HSE شرکت‌های طرف قرارداد سازمان بنادر مرداد ماه سال جاری در مرکز آموزش‌های تخصصی بندری و دریایی ارومیه (بندر گلخانه) با موفقیت برگزار نمود.

وی گفت؛ در همین راستا و به منظور تکمیل دوره فوق، براساس دعوت رسمی مرکز آموزش شرکت پایانه‌های نفتی دوره عملی آشنایی با فرآیند عملیات در ترمینال‌های نفتی نیز به منظور نظارت و کنترل عملیات بارگیری و تخلیه فرآورده‌های نفتی اوایل اسفند ماه سال جاری در جزیره خارک برگزار گردید و فراگیران با بهره‌گیری از امکانات و تجهیزات موجود در پایانه‌های نفتی جزیره مذکور، با آخرین تکنولوژی عملیات فوق، به منظور ارتقاء توان عملیاتی در بنادر محل خدمت خود آشنا شدند.

گفتنی است برگزاری دوره‌های تکمیلی مربوطه به لحاظ حساسیت پایانه‌های نفتی و براساس برنامه‌ریزی‌های به عمل آمده در دستور کار اداره کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته است.

در دومین همایش مدیریت مصرف

سازمان بنادر مصرف‌کننده نمونه در رعایت الگوی مصرف برق شناخته شد

الگوی مصرف از طرف مقام معظم رهبری، سازمان بنادر و دریانوردی با تشکیل کارگروه‌های تخصصی و برنامه‌ریزی جهت دستیابی به اهداف تعیین شده اقدام نمود.

وی انتخاب سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یکی از ده دستگاه دولتی برتر در رعایت الگوی مصرف برق را نمایانگر اثربخشی اقدامات انجام شده و مشارکت همه کارکنان سازمان بنادر در این مهم برشمرد.

**سازمان بنادر و دریانوردی در دومین همایش
مدیریت مصرف که توسط شرکت نیروی برق
تهران بزرگ برگزار شد به عنوان «مصرف‌کننده
و نمونه و ساعی در رعایت الگوی مصرف برق»
معرفی شد و لوح تقدیر دریافت کرد.**

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی محمدرضا امامی، عضو هیئت عامل و معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان با اعلام این خبر گفت: پیرو نام‌گذاری سال ۸۸ به نام سال اصلاح

اسکله‌های قشم به شبکه ریلی بندر شهید رجایی متصل می‌شود



معاون بازرگانی سازمان منطقه آزاد قشم گفت: اجرای پل خلیج فارس با هزینه‌ای بالغ بر ۶۰۰ میلیون یورو و برای اتصال شبکه ریلی بندر شهید رجایی به اسکله‌های مسافری و تجاری قشم در سال ۸۹ آغاز می‌شود.

دهقان نصیری در نشست مطبوعاتی از برنامه‌ریزی و تصویب دولت برای احداث پل خلیج فارس خبر داد و افزود: پل خلیج فارس با دو هدف احداث خط ریلی و جاده‌ای با بودجه‌ای بالغ بر ۶۰۰ میلیون یورو از سال آینده آغاز خواهد شد.

نصیری اذعان داشت: با احداث پل خلیج فارس که خط ریلی بندر شهید رجایی را به اسکله لافت در قشم وصل خواهد کرد امکان جابه‌جایی بیشتر مسافر، ورود و خروج کالا و بهره‌برداری از پل برای عبور دادن فیبر نوری لوله‌های برداشت گاز، لوله‌های نفتی و موارد دیگر را فراهم می‌کند.

معاون بازرگانی سازمان منطقه آزاد قشم اظهار داشت: با هدف اتصال خط آهن بندر شهید رجایی به اسکله‌های مسافری و تجاری قشم دو هزار و ۲۰۰ متر پل توسط پیمانکاران داخلی فاینانس و مشاوره خارجی، ایجاد خواهد شد.

وی تصریح کرد: برنامه‌ریزی برای طرح‌های توسعه‌ای اسکله‌ها نیز از سال گذشته در قشم آغاز شده است که می‌توان به اسکله بهمن با هزینه‌ای بالغ بر ۱۲۰ میلیارد ریال در سال جاری اشاره کرد. وی همچنین به طرح توسعه اسکله شهید ذاکری اشاره کرد و افزود: این بخش نیز در قالب تفاهم‌نامه‌ای با سازمان بندرودریانوردی و صرف اعتباری بالغ بر ۱۶۰ میلیارد ریال انجام می‌شود.

نصیری خاطرنشان کرد: در سال ۸۷ علاوه بر ورود ۱۱۰ هزار دستگاه خودرو به قشم از طریق اسکله‌ها، دو میلیون و ۲۰۰ هزار نفر مسافر نیز به جزیره وارد شده‌اند.

تعداد مسافرین جابه‌جا شده در ۱۰ ماه ابتدای سال جاری از طریق اسکله‌های ذاکری، بهمن، لافت و پهل نیز ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر و خودروها نیز به ۱۳۰ هزار دستگاه رسیده است.

مصادیق و راهکارهای اصلاح الگوی مصرف توسط کارگروه‌های اجرایی سازمان بندرودریانوردی احصاء شد

در پی نام‌گذاری سال ۱۳۸۸ به سال حرکت به سوی اصلاح الگوی مصرف، سازمان بندرودریانوردی جهت افزایش کارایی و اثربخشی، کارگروه‌های اجرایی اصلاح الگوی مصرف را در سطح ستاد سازمان و بندر تابعه فعال نموده است.

بنابراین گزارش، این کارگروه‌ها راهکارهایی را در سه سطح بخش حمل‌ونقل کشور، زیربخش حمل‌ونقل دریایی و سازمان بندرودریانوردی دسته‌بندی نموده که از طریق صفحه اصلی وب سایت این سازمان به نشانی www.pmo.ir قابل دسترسی و مشاهده است.

از کلیه کارکنان و ذی‌نفعان صنعت حمل‌ونقل و اتحاد جامعه دریایی و بندری کشور دعوت می‌شود از طریق ارائه نظرات و پیشنهادات خود در رابطه با مصادیق اشاره شده، این سازمان را در پیشبرد اهداف متعالی ارتقای بهره‌وری در زیربخش حمل‌ونقل دریایی کشور یاری نمایند.



کاهش ۷۵ درصدی سوانح دریایی ایران

با بروز ۳ سانحه تا پایان دی ماه، تعداد کل سوانح دریایی کشور نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۷۵ درصد کاهش داشته است.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بندرودریانوردی، مدیر کل سابق ایمنی و حفاظت دریایی سازمان با اعلام این خبر، اضافه کرد: تعداد کل سوانح (داخلی و خارجی) در دی ماه سال جاری مطابق نسبت کل سوانح به کل تردد انجام شده در بندر و سواحل تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، ۳ سانحه بوده که در مقایسه با سال قبل، ۷۵ درصد کاهش داشته است.

علی‌اکبر صفایی افزود: تعداد شناورهای مغروق ایرانی در دی‌ماه امسال ۲ شناور بوده که نسبت به مدت مشابه در سال قبل ۷۵ درصد کاهش داشته است.

براساس این گزارش، همچنین در همین مدت تعداد ۱۲ نفر خدمات پزشکی دریافت نمودند و با همکاری مراکز هماهنگی نجات دریایی تعداد ۲۶ نفر نیز از خطر غرق شدن نجات یافتند.

ارسال اطلاعات بین خطوط کشتیرانی و بندر کشور الکترونیکی شد



همزمان با ایام مبارک دهه فجر و با عملیاتی‌شدن سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه در بندر انزلی چرخه تبادل الکترونیکی اطلاعات بین خطوط کشتیرانی و بندر کشور کامل شد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت تایدواتر، کورش جلالی‌فراهانی، مدیرعامل شرکت رهیاب رایانه‌گستر از شرکت‌های اقماری تایدواتر، گفت: با ارسال اولین بوبینگ و مانیفست الکترونیکی توسط شرکت یاقوت طلایی بندر از طریق درگاه تبادل الکترونیکی اطلاعات سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه (GCOMS Gateway) در بندر انزلی، ارتباط بین خطوط کشتیرانی و بندر کشور الکترونیکی شده است.

وی در ادامه افزود: در راستای تسهیل فرآیند عملیات و چرخه حمل‌ونقل کالا و کانتینر در بندر کشور که یکی از مباحث روز و مورد توجه سازمان جهانی دریانوردی است، این شرکت از سال ۱۳۸۴ اقدام به راهاندازی درگاه تبادل الکترونیکی اطلاعات ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی، موسوم به www.tcts.ir کرده است که براساس قابلیت‌های این سامانه هم‌اکنون کلیه اسناد مورد نیاز این بندر در محدوده عملیات کانتینری، شامل اعلام ورود کشتی، نقشه بارچینی، مانیفست ورودی و خروجی و... با خطوط کشتیرانی به صورت کاملاً الکترونیکی و مطابق با استانداردهای بین‌المللی مبادله می‌گردد.

وی افزود: همچنین شرکت رهیاب رایانه‌گستر از سال ۱۳۸۶ در پروژه توسعه و نگهداشت سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه موسوم به GCOMS که حقوق معنوی آن در مالکیت سازمان بندرودریانوردی قرار دارد، مشارکت داشته است.

به گفته جلالی‌فراهانی، شرکت رهیاب تولید و عملیاتی سازی درگاه تبادل الکترونیکی اطلاعات این سامانه موسوم به GCOMS Gateway را در ۹ بندر تجاری اصلی کشور آغاز کرد که این بخش از پروژه با عملیاتی‌شدن بندر انزلی در ایام مبارک پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی به پایان رسید.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر در دیدار با ترمینال داران بندری

ساز و کارها تغییر می کند

«اصلاح نظام تعرفه‌ها»، «منطقی شدن جرایم»، «شفاف‌سازی قراردادها»، «استقبال از کارشناسی بخش خصوصی در بودجه‌نویسی سالانه» و «انتقاد از عدم تعیین استراتژی خاص در خصوص ترانشیپ» مهم‌ترین موضوعاتی بود که در دیدار ۲ ساعته پورت اپراتورها با مدیرعامل سازمان بنادرودریانوردی مطرح و بحث شد.

در این نشست که در ادامه‌ی دیدارهای بعد از ظهری «مهندس سید عطاءاله صدر» با تشکل‌ها و فعالان حمل‌ونقل دریایی کشور انجام شد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی رویکرد انتقادی مدیران بخش خصوصی در چنین نشست‌هایی را در تغییر ساز و کارهای موجود و دست‌یابی به توسعه بیشتر الزامی و اثرگذار دانست و گفت: «پیاپی‌سازی اقتصاد رقابتی و دست‌یابی به سیستم مشتری‌مدار، از دل انتقاد به رویه‌های موجود بیرون می‌آید و این مکانیزمی منطقی است که همه مسؤولان را ملزم به رفع اشکالات می‌کند».

مدیرعامل سازمان بنادرودریانوردی این را هم اضافه کرد که هدف سازمان از تشکیل این نشست‌ها، رسیدن به راهکارهای اجرایی برای توسعه بیشتر است.

که بنادر مشمول قانون سرمایه‌گذاری شوند، نه این‌که بنادر، منطقه آزاد به حساب آیند. این اقدام باعث می‌شود که سرمایه‌گذار بتواند از معافیت‌های سرمایه‌گذاری، معافیت‌های مالیاتی و معافیت‌های گمرکی در پسرکرانه بندری استفاده کند.

می‌دهد، نوع بهره‌برداری، نحوه سرمایه‌گذاری و درآمدزایی برای بخش‌های فعال در این زمینه را حائز اهمیت دانست.

مدیرعامل سازمان بنادرودریانوردی در خصوص مشمول شدن بنادر از قانون سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد، گفت: در این رابطه نظر ما این است

■ نحوه بهره‌برداری از پایانه‌ها، تأثیرگذار بر آینده و وضع موجود

«مهندس صدر» در آغاز سخنان‌اش با تأکید بر این‌که بهره‌برداری از پایانه‌ها در بنادر، به عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های حمل‌ونقل ترکیبی، هم آینده و هم وضع موجود ما را تحت تأثیر قرار





موضوع انعطاف پذیر بودن تعرفه را به عنوان بخش پیشنهادی در برنامه پنج ساله پنجم پیشنهاد کردیم تا اختیارش را به شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی بدهند، تا سازمان بتواند متناسب با عرضه و تقاضا در این بازار رقابتی، سهم بیشتری از کل گردش کالا در منطقه را به سمت بنادر کشور جذب کند.

"صدر" با تأکید بر این که باید امکانات و مزیت‌هایی برای سرمایه‌گذاری ایجاد کنیم، اظهار داشت: «چنان‌چه قرار باشد در محوطه‌های بندری و داخل فنس بندر به عنوان منطقه گمرکی و منطقه آزاد یا منطقه ویژه اقتصادی سرمایه‌گذاری کنیم، شاید لازم باشد بعضاً پسرکانه‌های بندر را توسعه بدهیم. به عبارتی، باید فضایی ایجاد کنیم که سرمایه‌گذارها بتوانند جا پیدا کنند و در پسرکانه سرمایه‌گذاری نمایند.

■ تعرفه انعطاف‌پذیر

معاون وزیر راه «قابل رقابت بودن قیمت تمام شده مواد تولیدی با بازار جهانی» را برای سرمایه‌گذار حائز اهمیت دانست و از احتمال تجدید نظر در نظام تعرفه در بنادر خبر داد و اظهار داشت: مکانیزم تعرفه‌ای باید حالت شناور داشته و متناسب با عرضه و تقاضا و بازار و رقابت‌های بین‌المللی و منطقه‌ای تعیین شود و انعطاف‌پذیر باشد.

"مهندس صدر" اضافه کرد: موضوع انعطاف‌پذیر بودن تعرفه را به عنوان بخش پیشنهادی در برنامه پنج ساله پنجم پیشنهاد کردیم تا اختیارش را به شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی بدهند، تا سازمان بتواند متناسب با عرضه و تقاضا در این بازار رقابتی، سهم بیشتری از کل گردش کالا در منطقه را به سمت بنادر کشور جذب کند.

به گفته "سید عطاءاله صدر" در کل فرایند تغییر و اصلاح رویه‌ها در بنادر و حمل‌ونقل دریایی کشور، وظیفه دولت، فراهم آوردن تسهیلات و رفع موانع احتمالی است، اما بار اصلی عملیاتی و مدیریتی آن بر عهده بخش‌های خصوصی و پورت اپراتورها است.

■ عدد جرایم منصفانه می‌شود

در بخش دیگر این نشست که نوبت به مدیران

■ بازیابی مدل قراردادهای

مدیرعامل شرکت تأییدواتر نیز در این نشست با بیان این که مدل قراردادهای موجود مبتنی بر الگوی واقعی برد - برد نیست، شرایط فعلی قراردادهای بزرگ‌ترین مشکل کارفرماها و بخشی‌های خصوصی عنوان کرد. به گفته "ملاح‌زاده"، هر کس می‌تواند این قراردادهای را به نفع خودش تفسیر کند و مطالباتی داشته باشد.

مدیرعامل تأییدواتر خاورمیانه، مدل مالی قراردادهای بین کارفرما (دولت) و بخش خصوصی را پیچیده و مشکل‌زا دانست که انگیزه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را از بین می‌برد.

"مهندس صدر" نیز در این خصوص اظهار داشت: در قراردادهای اساس کار سازمان بنادر بر پایه انصاف است. از این‌رو برای رفع ابهامات موجود در مدل مالی قراردادهای، کمیته‌ای تشکیل شده تا ضمن شفاف‌سازی و بررسی مفاد قراردادهای، انگیزه بخش خصوصی را ترغیب کند.

در ادامه‌ی این نشست مهندس "معین انصاری"، مدیرعامل شرکت کالای سریع از مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی خواست که نظرات کارشناسی بخش خصوصی را در تنظیم بودجه سالانه دخالت دهد و از حمایت‌های این بخش در مراحل تصویب بودجه به ویژه در مجلس شورای اسلامی کمک بگیرد. "مهندس صدر" نیز با بیان این که در سازمان بنادر، مکانیزمی وجود دارد که براساس آن مکانیزم، آمار درآمد - هزینه این سازمان به دست می‌آید و بودجه سالانه طرح می‌شود، از اظهارات کارشناسی بخش خصوصی در این زمینه استقبال کرد. ■

پورت اپراتورها رسید، "حسن یگانه"، مدیرعامل شرکت سی‌دلف با بیان این که اولویت این پورت اپراتور، سازمان بنادر است از مدیرعامل سازمان خواست درباره جرایم شرکت‌ها، تصمیم‌گیری جدیدی صورت گیرد. "یگانه" با بیان این که درصد این جرایم بعضاً از جرایم بانکی هم بالاتر است، شرایط شرکت‌ها را با توجه به وضعیت بحرانی حاکم بر اقتصاد جهانی، خاص و دارای مشکل برشمرد.

مدیر شرکت "سی‌دلف" در بخش دیگری از صحبت‌هایش با بیان این که سال‌هاست تعرفه بخش بندری تغییر نکرده و افزایش نیافته است، از مهندس صدر خواست در این خصوص اقدام مقتضی صورت گیرد. به گفته یگانه در حال حاضر، تعرفه خن‌کاری شرکت سی‌دلف به نرخ قبل از انقلاب رسیده است.

"یگانه" همچنین پیشنهاد کرد با توجه به ابلاغ قانون هدفمندسازی یارانه‌ها، قطعاً این قانون اثراتی نیز بر بخش‌های دریایی خواهد گذاشت و هزینه‌ها را افزایش خواهد داد. بنابراین به نظر می‌رسد باید کمیته‌ای در این خصوص تشکیل شود.

مدیرعامل سازمان بنادر نیز در مقام پاسخ، با اعلام تشکیل کمیته اثرات یارانه‌ها تصریح کرد: باید برای بخش خصوصی سیاست مدونی ایجاد کنیم و تضمین‌هایی به سرمایه‌گذار بدهیم تا حداقل حمایت‌ها انجام شود. به گفته "مهندس صدر"، راه تولید درآمد، انبارداری نیست و هدف قانون‌گذار از مناطق ویژه، رسوب کانتینر نبوده، بلکه باید اهداف را طوری طراحی کرد که ارزش افزوده ایجاد کنیم.

مهندس سید عطاءاله صدر در مراسم تودیع و معارفه‌ی معاونان بندری و اداری و مالی

سند دریامحور، مهم‌ترین مسئله‌ی سازمان بنادر و دریانوردی است

مراسم تودیع و معارفه‌ی معاونان امور بندری و اداری و مالی با تأخیر یک ماه ناشی از مصادف شدن با ایام محرم، در روزهای میانی ایام فجر برگزار شد که یک مهمان ویژه هم داشت. به گزارش خبرنگار بندرودریا، این مراسم در حالی برگزار شد که با حضور دکتر طاهری، مدیرعامل سابق این سازمان به دعوت مهندس سید عطاءاله صدر، جمع هیئت عامل پیشین سازمان بنادر تشکیل شد.





مهندس سید عطاءاله صدر: مهم‌ترین مسئله‌ای که در حال حاضر با آن مواجه هستیم، وجود یک سند دریامحور است که باید تلاش کنیم به این سمت برویم و زمینه‌های جذب هر چه بیشتر سرمایه در بخش حمل‌ونقل دریایی را فراهم کنیم.

معاونان جدید را سال‌هاست می‌شناسم

مدیرعامل سازمان بنادر در مطلع سخنان‌اش از معارفه‌ی معاونان جدید شروع کرد و گفت: "حدود ۲۰ سال است که آقای صادقی‌فر را می‌شناسم. ایشان فردی حمل‌ونقلی با تجربیات بسیار زیاد و شناخته شده در این حوزه هستند. آقای امامی را هم سال‌هاست که می‌شناسم. ایشان نیز در حمل‌ونقل سابقه‌ی طولانی دارند و اساس کارشان نیز در زمینه‌ی بودجه و برنامه‌ریزی بوده است." "مهندس سید عطاءاله صدر" با آرزوی موفقیت برای آقایان جهان‌دیده و ساطعی در بخش دیگری از سخنان‌اش گفت: "موقعیت فعلی سازمان بنادر با موقعیت قبل از انقلاب قابل قیاس نیست. به طوری که ظرفیت بنادر به بیش از ۲ برابر و حمل‌ونقل کشور به ۱۰ برابر افزایش یافته و تعداد بنادر نیز توسعه پیدا کرده است."

معاون وزیر راه در ادامه خاطر نشان کرد: مهم‌ترین مسئله‌ای که در حال حاضر با آن مواجه هستیم، وجود یک سند دریامحور است که باید تلاش کنیم به این سمت برویم و زمینه‌های جذب هر چه بیشتر سرمایه در بخش حمل‌ونقل دریایی را فراهم کنیم. مهندس صدر با بیان این که موضوع دریامحوری باید به صورت رسالتی برای همه‌ی فعالان حمل‌ونقل دریایی تبدیل شود، اضافه کرد: همه باید از اهداف این سند آگاه باشند و نقش خود را در راستای رسیدن به اهداف جمهوری اسلامی ایران ایفا کنند.

اولین روز کاری معاون بازنشسته

"علی‌رضا ساطعی"، معاون سابق امور بندری و مناطق ویژه که از این پس نام‌اش به فهرست بازنشسته‌های سازمانی اضافه می‌شود، با خاطراًوری اولین روز کاری‌اش در سازمان بنادر در سال ۶۷، گفت: "حدوداً ۲۰ سال قبل برای اداره معاونت عملیات بندر شهید رجایی به همکاری دعوت شدم که به جهت نداشتن تجربه و شناخت کافی، از پذیرش این مسئولیت استنکاف کردم و پیشنهاد دادم که در ابتدای مسؤلیتم، به معاونت اداری و مالی بپیام که پس از مدتی انجام این وظیفه برای من فراهم شد."

عضو سابق هیئت عامل سازمان بنادر در ادامه گفت: "اولین روز کاری‌ام در بندر شهید رجایی با سفر به بندر چابهار به قصد حضور در همایش معاونان اداری و مالی آغاز شد. در همین سفر بود که با مشاهده‌ی فضای صمیمانه و انگیزه‌های کاری و برنامه‌های رو به تعالی همکاران، با خود عهد کردم بقیه‌ی ادامه‌ی خدمتم را در این سازمان به پایان

برسانم." "ساطعی" از حضور پنج ساله‌اش در بندر شهید رجایی به نیکی یاد کرد و افزود: "مدت ۵ سالی که در بندر شهید رجایی مشغول به کار بودم، حجم بسیار زیاد کار و برنامه‌ها، برای من بسیار آموزنده و سازنده بود. جداً بندر شهید رجایی مانند یک دانشگاه، افراد را آب دیده و پخته می‌کند."

عضو بازنشسته‌ی سازمان با بیان این که بعد از بندرعباس برای مدتی در شرکت تایدواتر و سازمان مرکزی مشغول به کار بوده و سپس برای ادامه‌ی تحصیل به کشور سوئد و دانشگاه جهانی در یانوردی رفته، خاطر نشان کرد: "با پایان یافتن تحصیلاتم در شهر مالمو با حکم مدیرعامل وقت سازمان به بندر بوشهر رفتم و در ادامه چند صباچی را هم در تهران و در خدمت دوستان بودم."

"ساطعی" با بیان این که سازمان حتی بزرگی به گردن همه‌ی ما دارد، گفت: "عمیقاً عاشق سازمان بنادر بودم و هستم. فضایی که این مجموعه برای تعالی و پیشرفت ایجاد می‌کند، بی‌نظیر است."

"ساطعی" در بخش دیگری از سخنان‌اش تصریح کرد: "همیشه در انجام وظایف کاری، از مسایل حاشیه‌ای پرهیز کردم، با همکاران به دور از هر گونه تعصبات خاص، با یک حس برادرانه برخورد کردم و همواره دیدگاهم بر جذب حداکثری و ارتباط و صمیمیت در کار بوده است."

تحولات بزرگ اقتصادی در بنادر

"محسن صادقی‌فر"، سرپرست امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر، به عنوان سخنران بعدی این مراسم، از خدمت صادقانه‌ی مهندس ساطعی در طول دوران فعالیت وی سخن

گفت و از او به عنوان حافظ منافع سازمان و یاری‌دهنده‌ی شرکت‌های خصوصی یاد کرد. "صادقی‌فر" با بیان این که بنادر ایران طی یک دهه‌ی گذشته تغییر و تحولات چشمگیری داشته اند، اظهار داشت: "تعداد بنادر مهم تجاری کشور از ۶ بندر به ۱۴ بندر، تعداد اسکله‌ها از ۶۰ پست به ۱۸۵ پست اسکله و ظرفیت بنادر از ۱۲ میلیون تن در سال به ۱۴۸ میلیون تن افزایش یافته است."

سرپرست معاونت بندری سازمان با اشاره به این که کلیه‌ی امور در بنادر به دست بخش خصوصی انجام می‌شود، اضافه کرد: "عملکرد بنادر ایران در ۳۰ سال گذشته ۱۰ میلیون تن در سال بود که توسط دولت انجام می‌گرفت. امروز اما این عملکرد به ۱۱۰ میلیون تن در سال رسید که ۱۰۰ درصد آن توسط بخش خصوصی انجام می‌گیرد."

"صادقی‌فر"، با تأکید بر این که نگاه سازمان بنادر در این دوران، تحولات بزرگ اقتصادی در بنادر کشور است، تصریح کرد: "بنادر ایران باید دارای نقش مهم منطقه‌ای و از جایگاه بالای اقتصادی، علمی و فن‌آوری در منطقه برخوردار باشند و به عنوان یک بازیگر سازنده و مؤثر در روابط منطقه‌ای و بین‌المللی ایفای نقش کنند."

به گفته‌ی این مقام مسؤول در سازمان بنادر، بنادر موتور محرکه اقتصاد ملی قلمداد می‌شوند و لازمه‌ی چنین نقش‌آفرینی نیز توجه به چشم‌انداز ۲۰ ساله توسعه‌ی اقتصادی کشور است، به تأیید مقام معظم رهبری هم رسیده است.

"مهندس صادقی‌فر" در پایان خاطرنشان کرد: "مجموعه‌ی معاونت بندری سازمان با یک عزم و اراده‌ی جمعی، با کمک همه‌ی ذی‌نفعان



بندرودریا در مقام مدیرمسئولی را نیز به عهده داشت.

وی در این مراسم گفت: "اینک پس از قریب به ۷ سال حضور در جمع صمیمی شما، صحنه‌ی خدمت در سازمان بندرودریانوردی را با قلبی لبریز از مهر و خاطری آکنده از یادتان، برای حضور در صحنه‌ای دیگر ترک می‌کنم. وی در خاتمه با خواندن این شعر که "زندگی صحنه‌ی یکتای هنرمندی ماست/ هر کس نغمه‌ی خود خواند و از صحنه رود/ صحنه‌ی پیوسته به جاست/ خرم آن نغمه که مردم بسپارند به یاد" به سخنان‌اش پایان داد.

حضور بخش غیردولتی باتجربه و توانمند به منظور دست‌یابی به اهداف چشم‌انداز، یک الزام اقتصادی است

"محمدرضا امامی"، به عنوان عضو جدید هیئت عامل و معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان، سیاست‌ها و برنامه‌های آینده‌ی این معاونت را تشریح کرد.

او ضمن بیان این نکته که بُعد برنامه‌ریزی، مورد تأکید مدیرعامل سازمان است، تصریح کرد؛ تدوین برنامه‌ها براساس اسناد (فراستستی) و کنترل مستمر اجرای آن و نیز تعیین مغایرت‌ها و انحرافات احتمالی و طراحی مکانیزم اصلاح آن‌ها و همچنین ارایه‌ی برنامه‌ی بهبود مستمر در امور اجرایی، به منظور قرار گرفتن در مسیر صحیح عملیات با نگاه به افق چشم‌انداز ۱۴۰۴، و نیز برنامه‌ریزی منابع مالی لازم، مورد توجه جدی قرار دارد. "امامی"، در این مراسم از دو موضع، به بیان دیدگاه‌های خود پرداخت:

۱- موضع مباحث اداری و مالی

۲- موضع هیئت عامل سازمان و حضور سازمان بنادر به عنوان یک سازمان تخصصی و فعال در اقتصاد کشور

او گفت: "در بخش اداری و مالی، با منابع و سرمایه‌های انسانی سر و کار داریم که ثروت عظیمی محسوب می‌شوند و مهم‌ترین جزء از منابع مختلف، همین سرمایه‌های انسانی هستند. به طوری که در این زمینه، توجه به نکته زیر ضروری است:

حفظ، توانمندسازی و ارتقای منابع انسانی، باید به طور جدی در برنامه‌های سازمان مدنظر قرار گیرد."

عضو هیئت عامل سازمان بندرودریانوردی برای تحقق این امر، شرایط زیر را ضروری دانست:

- فراهم کردن بستر مناسب برای حضور همه‌ی همکاران در روند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری سازمانی و ایجاد زمینه‌های مشارکت همه‌ی کارکنان، در فرآیند مشورت‌های سازمانی.



علیرضا ساطعی :

همیشه در انجام وظایف کاری، از مسایل حاشیه‌ای پرهیز کردم، با همکاران به دور از هرگونه تعصبات خاص، با یک حس برادرانه برخورد کردم و همواره دیدگاهم بر جذب حداکثری و ارتباط و صمیمیت در کار بوده است.

و دست‌اندرکاران جامعه‌ی دریایی و بندری کشور به دنبال بنداری فعال، کارآمد، سریع، رقابت‌پذیر و سالم است.

تودیع معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی

بخش دوم این مراسم به تودیع و معارفه‌ی معاونان برنامه‌ریزی، اداری و مالی اختصاص داشت. "علی جهانپنده"، به عنوان سخنران اول در این قسمت تنها به خواند پیام خداحافظی‌اش که پیش‌تر نیز از طریق اتوماسیون اداری سازمان به اطلاع کارکنان رسیده بود، اکتفا کرد.

"جهانپنده" در مدت ۷ سال همکاری با سازمان بنادر علاوه بر معاونت اداری، مالی و ریاست کمیته‌ی وجوه اداره شده، رئیس برگزاری مسابقات بین‌المللی ورزش‌های آبی و ساحلی ارگان‌های دریایی نیز بود و طی یک سال گذشته، راهبری و هدایت ماهنامه‌ی

محسن صادقی فر :

بنادر ایران باید دارای نقش مهم منطقه‌ای و از جایگاه بالای اقتصادی، علمی و فن‌آوری در منطقه برخوردار باشند و به عنوان یک بازیگر سازنده و مؤثر در روابط منطقه‌ای و بین‌المللی ایفای نقش کنند.

- توجه به نظم و پاسخ‌گویی به موقع و تکریم ارباب رجوع (درون و برون‌سازمانی).

- تهیه و تدوین دستورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌ها، روال‌ها و اقدامات اجرایی مورد نیاز در جاهایی که کمبود آن‌ها، ایجاد سوءتفاهم می‌کند.

- فراهم آوردن زمینه ایجاد وحدت‌رویه در سازمان، از همه مهم‌تر، تعمیق و گسترش «عدالت سازمانی»؛ (چراکه روح حاکم بر همه‌ی فعالیت‌ها، از ابتدای انقلاب اسلامی تاکنون، عدالت‌محور بوده است)، باید به طور جدی مورد توجه قرار گیرد.

- عمل به عدالت‌محوری و گسترش آن در استفاده از امکانات و تقسیم عادلانه منافع از صدر تا ذیل، از رأس راهبردی تا عوامل اجرایی در دورترین بنادر، زیرا همه برای رسیدن به اهداف اثرگذار، در تلاشند و به منظور به دست آوردن موفقیت‌های سازمانی همه تأثیرگذارند.



هدف خود قرار داده است؛ چشم‌اندازی که می‌دانیم برای رسیدن به آن، باید یک رشد پرشتاب ۸ درصدی را داشته باشیم که ۳ درصد از آن، باید از محل بهره‌وری‌ها حاصل شود و به تولید ثروت و افزایش درآمد جامعه - ارتقای فن‌آوری - تولید علم - اشتغال کامل و توسعه یافتگی و الهام‌بخشی جهان اسلام بینجامد و در یک کلمه، قرار گرفتن در رتبه‌ی اول شاخص‌های منطقه، به عنوان هدف، تلقی شود.

البته منطقه‌ی هدف هم، منطقه‌ی کوچکی نیست. آسیای جنوب غربی با ۵۲۰ میلیون نفر جمعیت که حداقل پنج حوزه‌ی ژئوپولیتیک مهم جهان (آسیای مرکزی - قفقاز - شبه قاره‌ی هند - خلیج فارس و خاورمیانه) با حجم اقتصادی بالای ۲ هزار میلیارد دلار و سهم حدود ۴ درصدی از اقتصاد بین‌الملل را شامل می‌شود.

۷۵ درصد ذخایر نفت دنیا در این منطقه قرار دارد و بسیاری از کشورهای رقیب نیز، دارای معادن و منابع طبیعی غنی مثل طلا، اورانیوم و مس و... هستند. توجه به نرخ رشد اقتصادی ۳۰ درصدی آذربایجان در سال ۲۰۰۷ میلادی، در مقایسه با سوریه که از نرخ رشد ۴ درصدی برخوردار است، مهم به نظر می‌آید. در این منطقه، همچنین، شاهد پراکندگی درآمد سرانه، از رقم ۳۰۰ دلار افغانستان تا ۹۳ هزار دلار قطر و صادرات حدود ۱۱۰ میلیارد دلاری ترکیه و ۱۵۰ میلیارد دلاری امارات، هستیم. از این‌رو، باید به عنوان جزیی از اجزای این موتور به حرکت درآمده برای توسعه، هم "بازتعریفی" از نقش خودمان داشته باشیم و هم از ابزارها و بسترهای فراهم شده استفاده کنیم. از جمله:

- چرخش مبارکی که ایجاد شده است برای عبور از یک اقتصاد دولتی به سمت یک اقتصاد "مردم‌یاور" که در آن، نقش بخش غیردولتی در عرصه‌ی اقتصاد و تولید ثروت، مؤثر خواهد بود.

- ابداعیه‌ی سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی، توسط مقام معظم رهبری که زمینه‌های یک انقلاب اقتصادی را فراهم کرده است.

- توجه به مقوله‌ی "دانایی و توسعه‌محوری" که می‌طلبد در این مقوله، همه‌ی ساختارها، مورد بازنگری قرار گرفته و بهسازی و بهینه‌سازی ساختارها، با عنایت به مباحث تحول اقتصادی و توجه به بهره‌وری و هدفمندسازی یارانه‌ها، در دستور کار قرار گیرد."

در ادامه، عضو هیئت عامل و معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی، با طرح این سؤال که: "باید بدانیم در این فضا و بستر فراهم شده، وظیفه‌ی ما چیست؟" به مطالب



علی جهانیده :

اینک پس از قریب به ۷ سال حضور در جمع صمیمی شما، صحنه‌ی خدمت در سازمان بنادر و دریانوردی را با قلبی لبریز از مهر و خاطری آکنده از یادتان، برای حضور در صحنه‌ای دیگر ترک می‌کنم.

وی از کلیه‌ی کارکنان درخواست کرد تا نظرات مشورتی خود را تهیه و به این معاونت ارسال نمایند.

"محمدرضا امامی"، از موضع عضو هیئت عامل سازمان بنادر، گفت: "P.M.O، به عنوان یک بنگاه درآمد - هزینه‌ای فعال در عرصه‌ی اقتصاد کشور محسوب می‌شود که در رویارویی با یک فضای رقابتی، برای رسیدن کشور به افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ قرار دارد. این بنگاه اقتصادی، که قصد دارد نقش‌آفرین باشد و با توجه به تحولات اقتصادی و به اقتضای شرایط زمانی و مکانی و با داشتن ناوگان برتر تجاری و نفتی، با ظرفیت ۱۴۲ میلیون تن و ۱۹۰ هزار کیلومترمربع از آب‌های تحت حاکمیت و بیش از ۵۳۰۰ هکتار بندر و داشتن نقش متوسط ۹۰ درصد به بالا در عملیات صادرات و واردات کشور، رسیدن به افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ کشور را، به منزله‌ی

محمدرضا امامی :

باید به دنبال فرصت‌ها بود و آن‌ها را شکار کرد و حتی فراتر از آن، باید فرصت‌ها را خلق کرد و نهایتاً، به خلق مزیت‌ها دست یازید. باید بررسی کنیم آیا فرصتی هست که در ابعاد بین‌المللی به آن پرداخته‌اند و ما از آن غافل بوده‌ایم؟ که در آن صورت، باید فرصت‌یابی کرد.

زیر اشاره کرد:

اولاً: باید بدانیم برای تولید ثروت که از منویات مقام معظم رهبری نیز می‌باشد و برای بهره‌گیری بهینه از امکانات و بسترسازی به منظور رسیدن به افق چشم‌انداز، نیاز به سرمایه‌گذاری داریم و سرمایه‌گذار هم نیاز به امکانات مالی دارد. (کل واگذاری‌های دولت، ۱۳۰ تا ۱۵۰ هزار میلیارد تومان است).

در حالی که برای رسیدن به اهداف توسعه‌ای در برنامه‌ی توسعه و چشم‌انداز، حدود ۳۰۰۰ میلیارد دلار نقدینگی، مورد نیاز است. مفهوم این عبارت، آن است که یا باید از بانک‌ها تسهیلات بگیریم و یا بخش غیردولتی وارد عمل شود.

و در این مسیر، حضور بخش غیردولتی واجد شرایط، باتجربه و توانمند در مسیر رسیدن به اهداف چشم‌انداز، یک الزام اقتصادی است. از این‌رو، حمایت قاطع از بخش خصوصی



مقیاس - امکان - ارتقاء و تجهیز بهتر - تقویت جایگاه بین‌المللی و... یا بنادر متعدد؟ (تسریع در حمل‌ونقل - رقابت بین بنادر - توسعه‌ی متعادل)

• باید بدانیم در ۱۴۰۴، میزان رشد حجم حمل و نقل و مبادلات دریایی، در مقایسه با سایر روش‌ها، چگونه است؟

• باید بدانیم در ۱۴۰۴، آیا حجم ذخایر نفت و گاز شناسایی شده در دریا، افزایش می‌یابد یا خیر؟ که متناسب با آن، تجهیز شویم.

• باید بدانیم در ۱۴۰۴، نقش منابع و نعمات خدادادی موجود در دریا (ذخایر آبی به اضافه‌ی کشاورزی دریایی باضافه‌ی تولید برق از جزرومد) چه قدر و به چه صورتی است.

• باید استانداردهای دریایی را تا سال ۱۴۰۴ شناسایی کنیم.

باید رویکرد دنیا به دریا و کاربری این رویکردها را مشخص کنیم.

در یک کلمه، باید برای رسیدن به افق چشم‌انداز، سناریوی بنویسیم و همه‌ی این‌ها، برنامه‌ریزی و تلاش می‌طلبد، که امیدوارم با همکاری کلیه‌ی عزیزان، این اقدامات محقق شود. ■

از مبتدی تا عالی، از اجرایی تا راهبردی و این‌طور نباشد که اگر وضع موجودمان تأمین شد، فکر کنیم کفایت می‌کند؟ نه، باید دائماً در حال طی مسیر تأمین و یافتن منابع قابل به کارگیری به منظور توسعه‌ی زیربنایها، و حضور با نشاط و پررونق بخش غیردولتی باشیم. باید مستمراً هزینه‌های فرصت‌ساز، قیمت تمام شده، بودجه و برنامه‌ها و روش‌های کسب درآمد و دسترسی به منابع مالی، مورد ارزیابی قرار گیرند.

این‌ها از الزامات یک بنگاه فعال در عرصه‌ی اقتصاد است.

خامساً، جایگاه حمل‌ونقل دریایی در چشم‌انداز (سهم حمل‌ونقل دریایی از کل رشد و توسعه‌ی حمل‌ونقل و از سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی - مناطق هدف و...) ترسیم شود.

• باید بدانیم چه مقدار از مجموع ظرفیت تناژ ناوگان تجاری جهانی (حدود ۱/۲ میلیارد تن)، باید عاید ما شود؟ یا سهم ایران، از حدود ۵/۶ میلیون TEU ظرفیت بنادر کانتینری جهان و حدود ۴۲۰ میلیون TEU عملکرد، چه میزان است؟ می‌خواهیم بنادر هاب داشته باشیم (به واسطه‌ی صرفه‌ی اقتصادی ناشی از

واجد شرایط، با تجربه و توانمندی که بتواند امور تصدی‌گری دولت را تحویل بگیرد و باری کند که دولت سبک، چابک، بسترساز و ناظر باشد، ضروری است و به این دلیل، عملکرد قوی حاکمیت، باید در دستور کار قرار گیرد و حمایت از سرمایه‌گذاری توسط بخش غیردولتی، به طور جدی، وارد برنامه‌ها و برنامه‌ریزی‌ها بشود.

ثانیاً، باید بدانیم مدیریت راهبردی، به تنهایی، قادر به رسیدن به اهداف نیست و باید در این مسیر، با تفویض اختیارات لازم، همه‌ی سطوح وارد عمل شوند. البته تفویض اختیارات، باید پشت بندش برنامه باشد (روش هزینه - روش کسب درآمد - برنامه‌ی عملیاتی و توسعه‌ای)، و گرنه اگر در تفویض اختیارات، برنامه وجود نداشته باشد، به انحراف می‌رود.

ثالثاً، توجه به ظرفیت‌ها و شناسایی کانون‌های توسعه و درآمدزا: هر کجا بنگاه‌های اقتصادی با ظرفیتی پایین‌تر از ظرفیت اسمی خود، به فعالیت بپردازند، به معنی تضییع منابع است و نتیجه‌ی آن، به هم ریختن الگوی بهره‌برداری بهینه از امکانات است.

رابعاً، یک بنگاه اقتصادی، زمانی می‌تواند تأثیرگذار باشد و موفق عمل کند که خودش را در قالب کلان اقتصادی ببیند و نقشه‌ی راه را برای «در قالب قرار گرفتن» تدوین کند و یک نگاه آینده‌نگرانه و حتی آینده‌نگارانه داشته باشد.

باید به دنبال فرصت‌ها بود و آن‌ها را شکار کرد و حتی فراتر از آن، باید فرصت‌ها را خلق کرد و نهایتاً، به خلق مزیت‌ها دست یازید. باید بررسی کنیم آیا فرصتی هست که در ابعاد بین‌المللی به آن پرداخته‌اند و ما از آن غافل بوده‌ایم؟ که در آن صورت، باید فرصتیابی کرد.

باید نگاه همه‌ی ما، به چشم‌انداز باشد؛

تصحیح و پوزش

در شماره‌ی قبل ماهنامه‌ی بندرودریا (۱۶۶- دی ۱۳۸۸) در مقاله‌ای تحت عنوان "تحول دیجیتالی در بزرگ‌ترین صنعت جهان"، اشتباهاتی به شرح ذیل مشاهده شد که از سوی نویسندگان مقاله، آقایان محمدمهدی مشهدیان و مسعود شیراوزن، به دفتر تحریریه نشریه منعکس گردید که بدین وسیله ضمن پوزش از نامبردگان، تصحیح می‌گردد.

۱. در شکل شماره ۳ (صفحه ۱۱۳) عبارت Single Window که می‌بایستی در مرکز شکل قرار گیرد جابه‌جا شده و در یکی از فلش‌های سمت چپ با رنگ سفید درج گردیده است.

۲. در عنوان شکل شماره ۵ عددی درون براکت قرار دارد که مربوط به منابع مقاله می‌باشد.

۳. در آخرین خط مقاله، عبارت صحیح Dagangnet می‌باشد.

۴. در بخش پانویس، ۳۱ عبارت آمده که در متن مقاله هیچ یک از شماره‌های مربوط به آن‌ها درج نشده است.

با حکم وزیر راه و ترابری

رئیس عالی‌نهمین همایش آیکوپمس منصوب شد

جناب آقای سیدعطاءاله صدر
مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی

سلام علیکم

با توجه به موافقت هیئت محترم وزیران با برگزاری نهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، جنابعالی را به عنوان رئیس عالی همایش مذکور منصوب می‌نمایم.

امید است برگزاری این همایش موجب ارتقاء دانش فنی بخش سازه‌های دریایی و بندری کشور را فراهم نماید.

حمید بهبهانی

به دنبال موافقت هیئت وزیران با برگزاری نهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، حمید بهبهانی وزیر راه و ترابری طی حکمی سیدعطاءاله صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی را به عنوان رئیس عالی همایش یاد شده منصوب کرد. به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی در این حکم آمده است؛



در دیدار سفیر جمهوری کرواسی با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

گسترش همکاری‌های دریایی ایران و کرواسی بررسی شد

برخوردار است. وی به شرکت‌های کشتی‌سازی کروات توصیه نمود، با مشارکت کشتی‌سازان ایرانی اقدام به تأسیس محوطه‌های کشتی‌سازی در این بندر نمایند.

وی گفت: در صورت اجرای این طرح، این کارخانه کشتی‌سازی می‌تواند ضمن تأمین نیاز ایران در زمینه کشتی‌های تفریحی خدماتی و نیز کشتی‌های باری کوچک در دریای خزر، از بازار مناسب کشورهای حوزه دریای خزر نیز بهره‌برد.

مهندس صدر این اقدام را یک همکاری بلندمدت علمی، فنی و تولیدی برشمرد و آمادگی سازمان بنادر و دریانوردی را برای هرگونه همکاری و حمایت در این زمینه اعلام کرد.

همکاری بین دو کشور در بخش دریایی را بررسی کردند.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی در این دیدار پروفسور دکتر اساد پروچیچ به تجربیات و تخصص شرکت‌های کروات در زمینه کشتی‌سازی و ایجاد آزمایشگاه‌های هیدرودینامیک اشاره کرد و گفت: بسیار مایل هستیم تخصص و تجربیات خود را در این زمینه به ایران منتقل کنیم و حتی کارشناسانی را در این ارتباط آموزش دهیم.

مهندس صدر هم در این نشست به توسعه بندر امیرآباد در شمال ایران و برخورداری این بندر از ۱۰۰۰ هکتار پس‌کرانه اشاره کرد و افزود: این پس‌کرانه که منطقه ویژه اقتصادی است از امکانات و تسهیلات مناسبی برای سرمایه‌گذاری



پروفسور دکتر اساد پروچیچ سفیر جمهوری کرواسی در ایران و مهندس سیدعطاءاله صدر معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در یک نشست مشترک راه‌های گسترش

بهره‌برداری از ده‌ها پروژه بندری و عمرانی در بندر شهید رجایی آغاز شد

طنین بوق کشتی‌ها در بنادر هرمزگان

چند روز پس از طنین‌اندازی بوق کشتی‌ها در بنادر استان هرمزگان، همزمان با آغاز جشن انقلاب و سالروز ورود امام خمینی (ره) به کشور، بهره‌برداری از ده‌ها پروژه بندری و عمرانی نیز به مناسبت پیروزی انقلاب سال ۵۷ با حضور مدیرعامل و هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی رسماً آغاز شد.

بر پایه‌ی این گزارش، بر این اساس طرح توسعه مخازن شرکت بناگستر کرانه به بهره‌برداری رسید. با بهره‌برداری از این مخازن ۴۴ هزار مترمکعب به ظرفیت مخازن این شرکت افزوده شد و به رقم ۶۸ هزار مترمکعب رسید.





معاون وزیر راه در حاشیه بهره‌برداری از این مخازن ابراز امیدواری کرد با همکاری سایر بخش‌ها، سهم ایران از صنعت بانکرینگ (سوخت‌رسانی) افزایش چشمگیری پیدا کند. همچنین مخازن هرمز انرژی نیز به بهره‌برداری رسید. این پروژه با پنج مخزن و سرمایه ۱۰۰ میلیارد ریالی توسط شرکت شاهد ساخته شده است. دو مخزن با ظرفیت ۱۵ هزار مترمکعب جهت نگهداری مازوت، دو مخزن با ظرفیت سه هزار مترمکعب جهت نگهداری گازوئیل و نفت سفید و یک مخزن با ظرفیت سه هزار مترمکعب با سقف شناور جهت نگهداری نفت و بنزین ساخته شده است. این مخازن قرار است در بخش ترانزیت و سواپ مواد نفتی مورد استفاده قرار گیرند. برای ساخت و راه‌اندازی این پروژه ۴۵ میلیارد ریال از منابع بانکی و مابقی سرمایه توسط شرکت شاهد تأمین شده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه مراسم بهره‌برداری از این مخازن، گفت: یکی از اهداف سازمان بنادر و دریانوردی در برنامه‌ی پنجم توسعه و چشم‌انداز ۲۰ ساله، جذب سرمایه‌گذاران خارجی جهت انجام پروژه‌های مهم در بندر شهید رجایی است.

سید عطاء اله صدر افزود: بندر شهید رجایی به دلیل موقعیت مناسب جغرافیایی و ارتباط با بنادر بزرگ دنیا می‌تواند یکی از بنادر مهم جهت سرمایه‌گذاری‌های بزرگ اقتصادی باشد. وی به نگاه ویژه سازمان بنادر در جهت توسعه ترانزیت، صادرات و سواپ مواد نفتی اشاره و ابراز امیدواری کرد: از این پس با برنامه‌ریزی‌های انجام شده در سازمان بنادر تلاش می‌کنیم، نفت خام پس از فرآوری و با هدف افزایش ارزش افزوده صادر شود.

وی اضافه کرد: سالیانه بیش از ۳۵۰ میلیون تن کالا در کشور جابه‌جا می‌شود که این بخش بیش از ۷/۵ درصد تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است.

صدر با اشاره به سهم ۳۳ درصدی بنادر در جابه‌جایی کالا در کشور خاطرنشان کرد: در چشم‌انداز ۲۰ ساله جایگاه اول و برتر به بنادر اختصاص دارد و با توجه به نقش حمل‌ونقل دریایی باید حرکت شتابانی در جهت رسیدن به این اهداف داشته باشیم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: تا پایان سال جاری توان تخلیه و بارگیری کالا در کشور از ۱۱۰ میلیون تن در سال گذشته، به ۱۲۰ میلیون تن می‌رسد.

وی گفت: براساس برنامه‌ریزی انجام شده تا سال ۱۳۹۴ ظرفیت بنادر باید به ۱۵۸ میلیون تن بدون کالاهای نفتی برسد که این امر در حال حاضر ۱۴۲ میلیون تن می‌باشد.

وی گفت: ایران با داشتن بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر ساحل، استحقاق آن را دارد که در بخش حمل‌ونقل دریایی بیش از این توسعه یابد.

همچنین در این روز ده‌ها طرح بخش خصوصی از جمله تجهیزات خریداری شده برای محوطه‌های اختصاصی نگهداری کانتینر توسط معاون وزیر راه افتتاح و مورد بهره‌برداری قرار گرفت، از جمله این تجهیزات می‌توان به استرادل کرپر، کشنده‌های تک‌مستر و ترانس تینر اشاره کرد.

معاون وزیر راه در حاشیه افتتاح این پروژه‌ها ابراز امیدواری کرد با بهره‌برداری از این پروژه‌ها، توان و سرعت خدمات‌رسانی در بندر شهید رجایی افزایش چشم‌گیری پیدا کند.

در همین روز، پروژه احداث سردرب شرقی مجتمع بندری شهید رجایی کار خود را آغاز کرد. این پروژه در مدت ۲ سال ساخته خواهد شد که برای احداث آن بیش از ۳۲ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است.

پایانه کانتینری و ساختمان بندرعباس آریا، سیستم پاپینگ مواد نفتی بندر خلیج فارس، طرح توسعه زیرساخت‌های ۱۵۰ هکتاری، مجموعه ساختمان‌های اداری گارد و سالن غذاخوری شماره ۲ از جمله دیگر پروژه‌هایی است که رسماً با حضور معاون وزیر راه و ترابری در بندر شهید رجایی به بهره‌برداری رسید. همچنین در این روز ترمینال کانتینر صادرات و ترانزیت و بخشی از تجهیزات بندری شرکت کاوه با حضور معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در مجتمع بندری شهید رجایی به بهره‌برداری رسید.

ترمینال واردات، ترمینال لجستیک، ترمینال تعمیر و شست‌وشو و صدور گواهینامه‌های بین‌المللی IICL از جمله بخش‌های بهره‌بردار شده و یا در دست ساخت است که تاکنون اعتباری را معادل ۳۳۸ میلیارد ریال به صرف رسانیده است. پیش‌بینی می‌شود در صورت استفاده حداکثری از امکانات ترمینال یاد شده، این بخش از شرکت توان اشتغال‌زایی ۲۰۰ نفر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، حرکت به سمت بنادر نسل سوم را لازمه امروز بنادر کشور در جهت توسعه شتابان عنوان کرد و گفت: امروز نگاه به بنادر در دنیا تغییر کرده و بنادر با ایجاد امکانات لازم در بخش ارزش افزوده، نقش مهمی را ایفا می‌کنند.

وی در عین حال از نگاه و توجه جدی سازمان بنادر به بخش حمل‌ونقل مسافری دریایی خبرداد و افزود: حدود ۶ میلیون نفر در کشور سالیانه از دریا برای تردد استفاده می‌کنند حال آن‌که بسیاری از کشورهای دنیا به اندازه جمعیت‌شان، گردشگر دریایی دارند، که می‌تواند در این بخش سرمایه‌گذاری بیشتری صورت گیرد.

صدر با اشاره به نقش حمل‌ونقل و توسعه در پویایی اقتصاد کشور خواهان سمت و سوق بخشی هر چه بیشتر به سرمایه‌های بخش خصوصی برای ایجاد ظرفیت‌های جدید بندری در کشور شد.

وی اضافه کرد: به واسطه بهره‌برداری از پروژه‌های مختلف در بندر شهید رجایی که توسط سازمان بنادر و دریانوردی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی صورت گرفته است این بندر در موقعیت ژئوپولیتیکی بسیار مهمی قرار گرفته است که در مسیر کریدور شمال- جنوب، نقش مهمی در حمل‌ونقل کالای صادراتی و وارداتی ایفا می‌کند.

همچنین کلنگ احداث شانتینگ یارد ریلی بندر شهید رجایی به زمین زده شد. این طرح در زمینی به مساحت ۱۵ هکتار و در ۲ فاز ساخته می‌شود.

اعتبار در نظر گرفته شده برای این پروژه بیش از ۲۸۰ میلیارد ریال می‌باشد که برای هر فاز ۲ خط ریل به طول ۲ کیلومتر، ۳ دستگاه RMG و ساختمان اداری و تعمیرگاه و محوطه‌سازی پیش‌بینی شده است که توسط بخش خصوصی احداث می‌شود.

را به طور مستقیم داشته باشد.

همچنین با حضور مدیرعامل و هیئت عامل سازمان بنادر، فاز یک احداث بندر چند منظوره سیریک کار خود را رسماً آغاز کرد. این طرح در ۲ فاز احداث خواهد شد که فاز نخست که شامل احداث موج‌شکن و احداث داک می‌باشد، به بهره‌برداری رسید. برای این طرح تاکنون بیش از ۹۰ میلیارد ریال اعتبار هزینه شده است.

وسعت حوضچه این بندر ۳۵ هکتار است که از این نظر از حوضچه بندر شهید باهنر بزرگ‌تر است و بعد از بندر شهید رجایی بزرگ‌ترین بندر به لحاظ حوضچه در استان می‌باشد.

براساس برآورد انجام شده اولویت خدمات ارائه شده در این بندر در ۲ بخش صیادی و تجاری می‌باشد که با توجه به جایگاه سیریک در شرق هرمزگان، این بندر می‌تواند به رونق اقتصادی منطقه کمک شایانی نماید.

فاز دوم شامل اسکله‌ها و لایروبی بندر می‌باشد که به زودی مناقصه عملیات ساخت فاز ۲ این بندر برگزار می‌شود.

گفتنی است مهندس صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از بندر شهید باهنر نیز بازدید و از نزدیک مراحل آمادگی این بندر برای ایام نوروز را پیگیری کرد. سپس با حضور در بندر

مسافری شهید حقانی روند پیشرفت مراحل اجرایی این پروژه را ارزیابی و ابراز امیدواری کرد با توجه به قول مساعد وزیر راه، این پروژه برای ایام عید آماده خدمات‌رسانی به مردم باشد.

ساخت فاز سوم بندر شهید رجایی با مشارکت شرکت کشتیرانی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این خبر که فاز سوم بندر شهید رجایی با مشارکت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ساخته می‌شود، خاطرنشان کرد: سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت کشتیرانی مذاکراتی خوبی در جهت بهره‌برداری از فاز سوم بندر شهید رجایی انجام داده‌اند تا بتوانیم با استفاده از فرصت، کشتی‌های خطوط بزرگ بین‌المللی را جهت تخلیه و بارگیری کالا به این بندر برسانیم.

وی با طرح این پرسش که چرا نباید سهم بسزایی در جذب خطوط کشتیرانی همچون کشورهای دیگر داشته باشیم، افزود: سازمان‌ها و تمامی بخش‌ها باید همگام با بنادر حرکت کنند و در توسعه هم‌قدم باشند تا بتوانیم بندر کشور را به جایگاه اصلی خود که همان نقش لجستیکی است، برسانیم.

صدر با تأکید بر ساماندهی سواحل و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت، اذعان داشت: در تمام دنیا با توجه به برنامه‌ریزی‌های انجام شده و به فعل درآمدن پتانسیل‌ها و ظرفیت‌ها، شهرهای مرفه در کنار سواحل قرار دارند، در صورتی که در کشور ما نبود برنامه‌ریزی دقیق باعث پراکندگی جمعیت از شهرهای ساحلی و ایجاد فقر در این شهرها شده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه و ساماندهی بندر کوچک را یکی از برنامه‌های مهم سازمان عنوان کرد و گفت: استان هرمزگان بیشترین بندر کوچک را نسبت به استان‌های ساحلی دیگر به خود اختصاص داده است که ساماندهی این بندر می‌تواند کمک خوبی به رونق اقتصاد و رفع مشکلات این مناطق باشد.

وی در پایان گفت: طرح استفاده از ظرفیت‌های سواحل کشور در برنامه‌های آتی سازمان قرار دارد و سازمان آمادگی خود را برای جذب سرمایه‌گذاران و ایجاد زیرساخت‌ها برای راحتی کار اعلام می‌کند و سواحل استان هرمزگان می‌تواند جایگاه مناسبی برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی باشد.

مهندس سید عطاءاله صدر در مراسم معارفه مدیر کل جدید بنادر هرمزگان تلاش می‌کنیم جایگاه بندر شهید رجایی را ارتقاء دهیم



وی گفت: ایران با داشتن بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر ساحل، استحقاق آن را دارد که در بخش حمل‌ونقل دریایی بیش از این توسعه یابد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، حرکت به سمت بندر نسل سوم را لازمه امروز بندر کشور در جهت توسعه شتابان عنوان کرد و گفت: امروزه در دنیا نگاه به بندر تغییر کرده و بندر با ایجاد امکانات لازم در بخش ارزش افزوده نقش مهمی را ایفا می‌کنند.

مهندس صدر همچنین از توجه جدی سازمان بنادر به بخش حمل‌ونقل مسافری دریایی خبر داد و افزود: حدود ۶ میلیون نفر در کشور سالیانه از دریا برای تردد استفاده می‌کنند، حال آن‌که بسیاری از کشورهای دنیا به اندازه جمعیت‌شان، گردشگر دریایی دارند که می‌تواند در این بخش سرمایه‌گذاری بیشتری صورت گیرد.

صدر در بخش دیگری از سخنانش توسعه سوآپ، ترانزیت و سوخت‌رسانی را از مهم‌ترین برنامه‌های اجرایی سازمان برشمرد که به رونق اقتصادی بیشتر و توسعه در منطقه خواهد انجامید.

وی گفت: همچنین با برنامه‌ریزی‌های انجام شده تلاش می‌کنیم امکان توسعه بیشتر در طول ساحل و نظارت علمی و دقیق را فراهم نماییم.

با حضور معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مدیر کل جدید بنادر و دریانوردی استان هرمزگان معرفی شد.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم تودیع و معارفه مدیران کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با اشاره به جایگاه ممتاز بندر شهید رجایی گفت: در سال‌های اخیر این بندر پیشرفت‌های بسیاری داشته اما تا رسیدن به جایگاه اصلی فاصله بسیاری دارد.

مهندس سید عطاءاله صدر گفت: تلاش می‌کنیم از نظر زیرساختی، عملیاتی و مدیریتی جایگاه این بندر مهم را ارتقا بدهیم تا بتوانیم به اهداف تعیین شده در این بخش دست پیدا کنیم.

وی اضافه کرد: سالیانه بیش از ۳۵۰ میلیون تن کالا در کشور جابه‌جا می‌شود که این بخش بیش از ۷/۵ درصد تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است.

صدر با اشاره به سهم ۳۳ درصدی بندر در جابه‌جایی کالا در کشور خاطرنشان کرد: در چشم‌انداز ۲۰ ساله جایگاه اول و برتر به بندر اختصاص دارد و با توجه به نقش حمل‌ونقل دریایی باید حرکت شتابانی در جهت رسیدن به این اهداف داشته باشیم.

مهندس صدر اظهار داشت: سازمان بنادر به عنوان سازمان پیشرو در جلب مشارکت بخش خصوصی آمادگی هرگونه کمک در بخش طرح‌های ساحلی را دارد.

گفتنی است در پایان این مراسم از تلاش‌های ۴ ساله محمدرضا اشکرز به عنوان مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان تقدیر شد و علی‌اکبر صفایی به عنوان مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان معرفی گردید.

از سوی مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر کل جدید بنادر و دریانوردی استان هرمزگان منصوب شد

طی حکمی از سوی سید عطاءاله صدر معاون وزیر راه و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، علی اکبر صفایی به سمت مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان منصوب شد.

در این حکم آمده است: انتظار دارد با توجه به نقش و جایگاه ملی و منطقه‌ای و سهم قابل توجه بندر شهیدرجایی در واردات و صادرات کشور، خصوصاً حمل و نقل کانتینری و واقع شدن در مسیر کریدور شمال به جنوب امور زیر اهتمام ورزید:

۱- اعمال مدیریت نظام مند، برنامه مدار و پاسخگو

۲- بهره‌گیری از همکاران شایسته، متخصص و با تجربه در زمینه فعالیت‌های مورد نظر.

۳- استفاده بهینه از ظرفیت‌های ایجاد شده در تخلیه و بارگیری کالا و عملیات کانتینری.

۴- افزایش سهم بازار بنادر در حمل و نقل دریایی در منطقه و ارتقاء جایگاه منطقه‌ای و بین‌المللی بندر شهیدرجایی.

۵- ایجاد زمینه‌های لازم جهت توسعه حمل و نقل ترکیبی، ترانزیت و ترانشیپمنت کالا.

۶- ایجاد و توسعه زمینه‌ها و فعالیت‌های جدید حمل و نقل دریایی به ویژه خدمات دریایی و فعالیت‌های فراساحلی.

۷- جلب مشارکت و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه پس کرانه‌های بنادر تحت پوشش.

۸- ایجاد زمینه‌های لازم برای ارتقاء عملکرد بندر شهیدرجایی در راستای حرکت به سمت

بنادر نسل سوم.

۹- ارتقاء ایمنی و امنیت دریانوردی و اعمال ضوابط، استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی در آب‌های سرزمینی در محدوده استان.

۱۰- ساماندهی و توسعه بندر کوچک تحت پوشش در راستای تحقق اصل عدالت محوری، محرومیت‌زدایی، ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی مناطق ساحلی.

۱۱- ساماندهی و توسعه حمل و نقل مسافری بین سواحل و جزایر تحت پوشش.

۱۲- نظارت بر ساخت و ارتقاء سطح علمی و تخصصی نیروی انسانی خصوصاً کارکنان بومی.

۱۳- هماهنگی و همکاری صمیمانه با مقامات استان و دستگاه‌ها و سازمان‌های اجرایی مرتبط با فعالیت‌های حمل و نقل.

با حضور مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

سومین جلسه از دور هی چهاردهم کمیته ملی اقیانوس‌شناسی برگزار شد



برشمرد و در جهت برنامه‌های آتی آن و اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در راستای حفاظت از محیط‌زیست دریایی حاصل از عملیات کشتی‌ها و سکوها ثابت و شناور مواردی را بیان نمود.

راه‌های تعامل بیشتر بین ارگان‌های مرتبط با بحث‌های اقیانوس‌شناسی در کشور، رئوس فعالیت‌های چهار کارگروه دوره چهاردهم و برنامه‌ریزی برای

انجام گشت دوم مشترک تحقیقاتی - دریایی از موارد مورد بحث در این جلسه بود.

لازم به ذکر است، کمیته ملی اقیانوس‌شناسی یکی از کمیته‌های تخصصی مربوط به کمیسیون ملی یونسکو است که با هدف برنامه‌ریزی و گسترش همکاری‌های علمی - پژوهشی در زمینه مسائل علوم دریایی و فعالیت‌های کمیسیون بین‌دولتی اقیانوس‌شناسی فعالیت می‌کند و عملکرد ملی خود را به کمیسیون بین‌المللی اقیانوس‌شناسی ارائه می‌دهد. در کمیته ملی اقیانوس‌شناسی صاحب‌نظران در مباحث علوم و فنون دریایی از نمایندگان تام‌الاختیار بیش از ۱۴ ارگان کشوری، ۴ مرکز دانشگاهی و ۱ شرکت غیردولتی مرتبط با مسائل دریایی مانند مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط‌زیست، سازمان شیلات،

موسسه تحقیقات شیلات، وزارت نیرو، شرکت ملی نفتکش، شرکت نفت، سازمان هواشناسی، سازمان زمین‌شناسی، سازمان نقشه‌برداری، سازمان آب، سازمان انرژی اتمی، وزارت امور خارجه، دانشگاه‌های شریف، شهید بهشتی، و علوم و فنون دریایی خرمشهر حضور دارند.

چهار محور اصلی برنامه دوسالانه دوره چهاردهم تحت عنوان چهار کارگروه تغییرات اقلیم، سلامت دریاها و اقیانوس‌ها، مدیریت دریایی و سواحل، و مخاطرات دریایی تعیین گردید و سازمان بنادر و دریانوردی متولی کارگروه تخصصی مدیریت دریایی و سواحل انتخاب شد.

از فعالیت‌های کمیته ملی اقیانوس‌شناسی می‌توان به فعالیت در زمینه‌های داده‌های اقیانوسی (IODE)، سامانه جهانی پایش اقیانوسی (GOOS)، بررسی بلوم‌های مضر جلبکی (HAB)، هشدار مخاطرات دریایی (سونامی)، تغییرات اقلیم آب و هوایی (Climate Change) و همکاری با سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی و هواشناسی نام برد.

گفتنی است، کمیته ملی اقیانوس‌شناسی در مرداد ماه ۱۳۸۸ اولین گشت مشترک تحقیقاتی - دریایی خود را با همکاری ارگان‌های عضو کمیته در خلیج فارس برگزار کرد. دومین گشت مشترک این کمیته نیز بهار سال آینده در دریای خزر و با همکاری محیط‌زیست دریای خزر (CEP) انجام خواهد داد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی، سومین جلسه از دوره چهاردهم کمیته ملی اقیانوس‌شناسی، بهمن ماه سال جاری در محل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد.

در این جلسه که مهندس سیدعطاءاله صدر، اعضای کمیته ملی یونسکو، مهندس سعید ایزدیان معاون امور دریایی، علی اکبر صفایی مدیر کل سابق ایمنی و حفاظت دریایی و علیرضا کبریایی مدیر کل سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی نیز حضور داشتند، دکتر وحید چگینی، رئیس مرکز ملی اقیانوس‌شناسی گزارشی از فعالیت‌ها و برنامه‌های صورت گرفته توسط کمیته را بیان کرد و به تشریح برنامه‌های آینده پرداخت.

پس از سخنان دکتر چگینی، مهندس صدر نیز ضمن قدردانی از اعضای کمیته، طی سخنانی موانع و راهکارهای حفاظت از محیط‌زیست دریایی را

گفت و گوی نشریه لویدرز لیست با نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو

در خواست تجدید نظر در برابر تحریم‌های ناعادلانه

ایران مدعی است که صنعت کشتیرانی این کشور، در معرض اغراض نابخشودنی سیاسی قرار گرفته است.

و تحریم‌ها ناعادلانه است." وی گفت: "ادعای حمل سلاح‌های ممنوعه یا تجهیزات مرتبط با انرژی اتمی، تنها بهانه‌ای بود تا از فعالیت‌های صلح‌آمیز صنعت کشتیرانی ایران در حوزه‌ی ارایه‌ی خدمات بین‌المللی، ممانعت به عمل آید و ما این حق را برای خود محفوظ می‌دانیم که موضوع را به IMO ارجاع دهیم."

خارج از بحث و منازعه‌ی سیاسی در خصوص اهداف و نیات اتمی ایران در زمینه‌ی اجرای برنامه‌های اتمی، جایگاه این کشور در IMO هرگز از یک سازمان تخصصی و فنی دریایی فراتر نرفته است. یک سرمایه‌گذاری ده ساله، به همراه در اولویت قرار گرفتن صنعت دریانوردی این کشور، به لحاظ سیاسی باعث شده است تا ایران طی سال‌های اخیر، با پیشرفتی قابل ملاحظه، به یکی از فعال‌ترین اعضای IMO تبدیل شود.

هر چند اواخر سال گذشته، ایران در رقابتی نزدیک، از تکیه زدن بر صندلی بسیار ارزشمند ریاست شورای IMO بازماند، اما این کشور، هم‌اکنون از شرایطی قابل احترام، در پیکره‌ی آژانس برخوردار است و تلاش خواهد کرد که اجازه ندهد تا منازعه‌ی بین‌المللی در خصوص فعالیت اتمی ایران، بر تحول و پیشرفت مستمر صنعت کشتیرانی آن، به عنوان یک قدرت دریایی منطقه‌ای تأثیر منفی بگذارد.

"آقای مرزبان" در این مورد گفت: "ما باور داریم که تحریم‌ها علیه کشتیرانی ایران، ناعادلانه است. زیرا (شرکت‌های کشتیرانی ایرانی) در کار و فعالیت‌های تجاری صلح‌آمیز هستند و با مجادله‌های مربوط به انرژی اتمی، اصلاً ارتباط ندارند. در واقع فعالیت‌های هسته‌ای، بهانه‌ای بیش نیست." در شرایطی که مقامات تهران، هنوز این لایحه‌ی تجدید نظر را به IMO ارایه ندادند، آقای مرزبان تأیید کرد که مقامات ارشد دولت ایران، رویکردی را برای متقاعد ساختن آژانس سازمان ملل متحد، به منظور کاهش این تحریم‌ها، مورد نظر قرار داده‌اند. IMO اساساً یک آژانس فنی متعلق به سازمان ملل متحد است، اما "آقای مرزبان" بر این باور است که کنوانسیون بنیادی این نهاد، دربرگیرنده‌ی ابزاری است که در صورت بروز رفتارهای ناعادلانه بین کشورهای عضو، می‌تواند برای رفع بی‌عدالتی‌ها دخالت کند.

دولت‌های آمریکا و انگلیس، تحریم‌های خاصی را علیه ایران اعمال کرده‌اند که براساس آن، همکاری‌های تجاری با برخی شرکت‌های کشتیرانی ایرانی، با این ادعا که این شرکت‌ها محموله‌های مربوط به موشک‌های بالستیک و محموله‌های مرتبط با انرژی اتمی به ایران حمل کرده‌اند، ممنوع شده است.

"آقای مرزبان" گفت: "این گونه ادعاها بی‌اساس

نماینده‌ی ثابت ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، در گفت‌وگو با نشریه‌ی لویدرز لیست (Lloyd's List)، ضمن ناعادلانه خواندن تحریم‌ها علیه صنعت کشتیرانی این کشور، اظهار کرد: "این تحریم‌ها، به صورت نابخشودنی، فعالیت‌های تجاری را محدود و اصول قانونی مدون توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی را نقض می‌کنند."

به گفته‌ی "علی‌اکبر مرزبان"، نماینده‌ی ثابت جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، تحریم‌های غیرعادلانه‌ی ایالات متحده‌ی آمریکا، علیه شرکت‌های کشتیرانی ایران، ناقض صریح کنوانسیون زیربنایی IMO است که در آن، حذف محدودیت‌های غیرضروری توسط دولت‌ها (که فعالیت‌های کشتیرانی در عرصه‌ی تجارت جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد) به عنوان هدف دنبال می‌شود.

با توجه به احتمال اعمال تحریم‌های بیش‌تر که بحث و تبادل نظر در خصوص آن، پس از سخنرانی "باراک اوباما" رئیس‌جمهور آمریکا، در دستور کار مقامات این کشور قرار گرفته است، تهران هم‌اکنون در تلاش است لایحه‌ی تجدید نظر رسمی به IMO، به منظور واکنش در برابر این گونه تحریم‌های فزاینده، را ارایه کند.

نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی نایب‌رییس کلوپ نمایندگان ثابت دولت‌ها در آیمو شد

با پایان مأموریت نماینده‌ی ثابت کشور شیلی در آیمو که نیابت ریاست کلوپ نمایندگان ثابت دولت‌ها در سازمان جهانی دریانوردی را بر عهده داشت، طبق تصمیم متخذه از سوی اعضای این کلوپ و بدون حتی یک مخالفت، علی‌اکبر مرزبان، نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نایب رییس این کلوپ انتخاب گردید.

بنابراین گزارش، به نقل از نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو، ریاست این کلوپ در حال حاضر بر عهده‌ی نماینده‌ی ثابت کشور نیجریه می‌باشد. این کلوپ که از خیلی وقت پیش تشکیل شده است، یک تشکل خارج از سیستم آیمو و البته مرتبط با آن است که هدف اصلی آن برقراری ارتباط نزدیک میان نمایندگان و برگزاری مراسم‌هایی بعضاً با حضور دبیرکل و نیز سایر مسؤولان آیمو می‌باشد.

گفتنی است، عضویت و مسؤولیت در این کلوپ به لحاظ برنامه‌های متنوع، برگزاری مراسم‌های مختلف و برقراری ارتباط صمیمانه و نزدیک‌تر میان نمایندگان ثابت دولت‌ها که تعداد آن‌ها بالغ بر هفتاد کشور می‌باشد، می‌تواند سبب ایجاد فرصت و ظرفیت بهتر و بیش‌تر برای تحکیم روابط و در نتیجه انجام مشاوره و تبادل اطلاعات میان نمایندگان دولت‌های با منافع همسو در خصوص موضوعات مهم در دستور کار نشست‌های مختلف آیمو، گردد. درست به همین سبب است که این کلوپ همواره از جایگاه مهمی میان نمایندگان دولت‌ها و حتی مسؤولین آیمو برخوردار بوده است.

شایان ذکر است، نیابت ریاست نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و کشورمان در کلوپ مورد نظر را می‌توان نتیجه‌ی تعامل و همکاری سازنده‌ی نمایندگی کشورمان با سایر نمایندگی‌ها، ارایه‌ی سندهای متعدد و اعزام هیئت‌های قوی نمایندگی به نشست‌های مختلف آیمو و نقش‌آفرینی ممتاز جمهوری اسلامی در فرایند رسیدگی به دستور کارهای متعدد مطروحه در نشست‌ها قلمداد نمود.



ادعای حمل سلاح‌های ممنوعه یا تجهیزات مرتبط با انرژی اتمی تنها بهانه‌ای بود تا از فعالیت‌های صلح‌آمیز صنعت کشتیرانی ایران در حوزه‌ی ارایه‌ی خدمات بین‌المللی، ممانعت به عمل آید و ما این حق را برای خود محفوظ می‌دانیم که موضوع را به آیمو ارجاع دهیم.

اسامی کشتی‌های متعددی را مجدداً به ثبت رسانده است.

از دیگر تمهیدات نهاد دریایی یاد شده، تشکیل شرکت‌های خصوصی طرف سوم، توسط پرسنل IRISL برای راهبری شناورهای مخصوص حمل محموله‌های خشک است که قبلاً به خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تعلق داشته است. سایر شرکت‌های خصوصی طرف سوم نیز، برای هدایت کشتی‌های کانتینری (پیش از این متعلق به IRISL بوده است) و فراهم آوردن خدمات مدیریت فنی کشتی، تشکیل شده‌اند. ■

منبع:

نشریه لویدرز لیست (Lloyd's List)

درعین حال، به رغم ابراز امیدواری "آقای مرزبان" مبنی بر ضروری نبودن مداخله‌ی IMO، ظاهراً بحث تحریم‌ها علیه کشتیرانی ایران، دست‌کم در کوتاه‌مدت منتفی نخواهد بود.

براساس گزارشی از نشریه‌ی وال استریت ژورنال، دولت اوپاما، سندی را به اعضای اصلی شورای امنیت سازمان ملل متحد و آلمان ارایه خواهد کرد که در آن، اسامی اشخاص و شرکت‌های ایرانی که قرار است تحریم‌های جدید علیه آن‌ها اعمال شود، درج شده است. در سند ایالات متحده، به افزایش تدریجی بودجه‌ی مالی واشنگتن علیه ایران برای خودداری این کشور در پاسخ به درخواست‌های بین‌المللی، جهت متوقف ساختن برنامه‌ی هسته‌ای، اشاره خواهد شد.

همان‌گونه که نشریه‌ی "لویدرز لیست"، گزارش داده بود، خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به دنبال تصمیم شرکت برمودا در راستای هم‌سویی با دولت انگلیس در تلاش برای تحریم مالی شرکت‌های دارای مناسبات تجاری با شرکت‌های ایرانی، برای دومین بار طی چهار ماه اخیر، در معرض خطر از دست دادن پوشش P&I قرار گرفتند. در ماه مارس سال گذشته، "لویدرز لیست" خبر داد که خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL)، اسامی بیش از ۴۰ شناور خود را به دلیل تحریم‌های ایالات متحده تغییر داده است و اکنون به نظر می‌رسد که IRISL، بارها اسم بعضی از شناورهایش را عوض کرده و



در نشست سالانه مدیران دریایی سازمان بنادر و دریانوردی بررسی شد

تأمین نیروی انسانی متخصص تغییر و تقویت ساختار تشکیلاتی

مهم و مطرح در جهان برشمرد و افزود: امروزه در مجامع جهانی شاهدیم که کشورها به حضور و فعالیت‌های خود از نظر حاکمیتی در مسائلی نظیر برخورد با ناامنی‌ها و دزدی‌های دریایی و موفقیت‌هایی که در این زمینه به دست آورده اند، افتخار می‌کنند.

معاون دریایی سازمان بنادر، تصویب شدن منطقه ویژه دریایی خلیج فارس، اعزام ناوگان نیروی دریایی به خلیج عدن، انعقاد تفاهم‌نامه کمیته ملی هیدروگرافی بین ارگان‌های دریایی و پایش هوایی آلودگی نفتی آب‌های تحت حاکمیت ایران را از جمله اقدامات مهم معاونت دریایی در سال ۸۸ برشمرد که ضمن فراهم آوردن نتایج بسیار خوب در زمینه حفظ و حراست از محیط‌زیست دریایی و مقابله با آلودگی‌های دریایی، نقش ایران در اعمال وظایف حاکمیت دریایی را بیش از پیش پررنگ می‌سازد.

"ایزدیان" با اشاره به سخنان وزیر راه و ترابری در معارفه مدیرعامل جدید سازمان، مبنی بر هاب شدن بنادر کشور در منطقه افزود: امید است که با توجه به ظرفیت‌ها و توانمندی‌های موجود در بنادر بزرگ کشور، این بنادر به هاب منطقه تبدیل شوند. به گفته ایزدیان گرچه رشد کالای کانتینری در بنادر امام و شهید رجایی قابل توجه بوده، اما جا دارد با بهره‌گیری از این ظرفیت و قابلیت‌های مطلوب در بندر امام خمینی(ره)، آن را به عنوان بندر هاب در زمینه

مدیران دریایی سازمان بنادر در نشست سالانه در بندر امام خمینی(ره) گرد هم آمدند تا ضمن بررسی عملکرد یک سال گذشته زیربخش مدیریت امور دریایی، با هم‌اندیشی درباره مسائل و موضوعات حاکمیتی دریایی و دریانوردی، به جنبه‌های کاربردی و عملیاتی مسائلی چون "تأمین نیروی انسانی متخصص"، "اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی"، "خروج خدمات دریایی از انحصار" و "تغییر و تقویت ساختار تشکیلاتی دریایی سازمان" نیز توجه ویژه‌ای داشته باشند.

در این نشست دو روزه که علاوه بر مدیران ستادی معاونت دریایی، معاونان دریایی و بندری و مدیران عملیاتی مرتبط با امور دریایی بنادر شمال و جنوب کشور نیز حضور داشتند، اهداف سال ۸۹ و استراتژی‌های پیش‌روی حوزه دریایی سازمان بنادر بررسی و تبادل نظر شد.

"سعید ایزدیان"، با تأکید بر انطباق با قوانین و موازین بین‌المللی، آن را از مزیت‌های رقابتی در تجارت جهانی امروز در کنار توسعه بندری و مهندسی بنادر برشمرد و اظهار امیدواری کرد که طی مباحث و گفت‌وگوهای مطرح شده در نشست‌های این همایش به جنبه‌ی کاربردی و عملیاتی موضوعات بیشتر توجه شود. "ایزدیان" همچنین مسائل حاکمیتی را از مسائل

• **روز اول**
تأکید بر جنبه‌های کاربردی موضوعات دریایی
در مراسم آغاز به کار این همایش، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در سخنانی هدف از برگزاری این همایش را اختصاص وقت و توجه بیشتر جهت بررسی و هم‌اندیشی در خصوص مسائل و موضوعات حاکمیتی دریایی عنوان کرد.

کالای فله در منطقه معرفی کنیم.

وی میحث ممیزی دریایی را فقط منحصر به معاونت مربوطه یا سازمان ندانست بلکه آن را مربوط به کل کشور و جایگاه ایران در جهان و فرصتی برای شناسایی نقایص و مرتفع کردن آن‌ها برشمرد و افزود: کشور ما داوطلبانه طی سال ۹۰ به استقبال ممیزی خواهد رفت و کمیته‌های اجرایی و راهبردی به همین منظور در ستاد تشکیل خواهد شد و امیدواریم که مدیران دریایی در استان‌ها و بنادر کشور به این موضوع پرداخته و آمادگی لازم جهت ممیزی طی این سال را به دست آوریم.

عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی اظهار داشت: طی رویکرد جدید سازمان بنادر، تجهیزات به همراه مدیریت آن به بخش خصوصی واگذار می‌شود و جهت خروج خدمات دریایی از انحصار، گرچه در زمینه‌هایی نظیر راهنمایی کشتی‌ها دچار مشکل می‌شویم، اما برای تحقق این امر باید از این مشکلات عبور کنیم. چرا که شکستن انحصار حسب تأکیدات وزیر راه و ترابری از ضروریات و لازمه‌های اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی است. با وجود این نباید شکستن انحصار را به معنای حذف کسانی از چرخه‌های خدمات دریایی تلقی کرد. بلکه به منظور رقابتی‌تر کردن فضا و حضور مجموعه‌های غیردولتی و خصوصی دیگر در کنار مجموعه‌های موجود و کارآمدی آن‌ها، باید زمینه‌ی حضور آن‌ها تسهیل شود. وی با تأکید بر این که هر فردی نمی‌تواند وارد حوزه خدمات دریایی شود و نیاز به تخصص، سابقه و تجربه است، اظهار امیدواری کرد که مدیران دریایی در بخش صف و ستاد با حساسیت و دقت این امر را دنبال کرده و موضوع شکستن انحصار و واگذاری‌ها را طی قرار دادهای کوتاهمدت بررسی و اجرایی کنند.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص نیاز به نیروی انسانی متخصص در حوزه دریایی براساس برنامه پنجم توسعه خاطرنشان کرد: تأمین و آموزش ۵ هزار نفر نیروی متخصص دریایی در دستور کار این سازمان قرار گرفته است و مجموعه‌های آموزشی سازمان ضمن تشکیل آموزشگاه دریایی و همچنین با توجه به در دستور کار قرار گرفتن احداث دانشکده حمل و نقل حسب تأکید وزیر راه و ترابری، فعالیت‌های بیشتری جهت رفع ضعف و نواقص موجود و کمبود نیروهای متخصص دریایی انجام دهند.

وی با اشاره به در دست بررسی قرار گرفتن و تصویب ده لایحه و کنوانسیون در مراجع مختلف جهت تقویت تشکیلات دریایی کشور، بر انطباق و تغییر تشکیلات دریایی براساس الزامات جهانی در ساختارها و وظایف جدید تأکید کرد.

"ایزدیان" تکمیل پروژه شناسایی و ردیابی شناورها از دور، تأمین واحدهای پروازی برای پایش هوایی آب‌های تحت حاکمیت موجود و پیشگیری از حوادث دریایی ناشی از بهره‌گیری از شناورگان غیراستاندارد را از موضوعات دارای فوریت و اهمیت در سال‌های آینده برشمرد.

• سخنان میزبان همایش

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به عنوان میزبان این نشست نیز گزارشی از عملکرد ده ماهه این اداره کل ارائه کرد. معرفی توانمندی‌ها، ظرفیت‌ها، محورهای ارتباطی ریلی، جاده‌ای و هوایی این بندر با دیگر نقاط کشور و میزان تخلیه و بارگیری ده ماهه اخیر از اهم محورهای این گزارش بود. به گفته "ابراهیم ایدنی"، ترانزیت مواد نفتی از شمال عراق از طریق بندر امام خمینی (ره) به کشورهای حاشیه خلیج فارس، انعقاد

قراردادهای سرمایه‌گذاری و رشد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به میزان ۳۰۰ میلیارد تومان طی سال جاری، پهلودهی بزرگ‌ترین کشتی کانتینربر برای نخستین بار در اسکله‌های این مجتمع بندری، تحقق اهداف کمی سازمان در این بندر به میزان ۹۳ درصد از موفقیت‌ها و شاخص‌های این اداره کل عنوان کرد.

"ایدنی" شاخص‌های تحقق یافته در اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان را عمدتاً نرم‌افزاری برشمرد و اظهار داشت: علاوه بر توسعه کمی شاخص‌ها، شاخص‌های نرم‌افزاری از رشد قابل توجهی برخوردار هستند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، کسب رتبه‌ی نخست در زمینه‌ی ارتقاء و حفظ کرامت مردم در نظام اداری، اهم اقدامات حاکمیتی انجام گرفته توسط این اداره کل در زمینه حفظ محیط‌زیست دریایی و مقابله با آلودگی‌های دریایی و دریافت تقدیرنامه‌های متعدد از هیئت دولت و استانداری را از دیگر موفقیت‌های بندر امام خمینی (ره) برشمرد.

وی با اشاره به مشکل یدک‌کشی که از مشکلات دو بندر مهم کشور است، راهنمایی و وضعیت رفاهی راهنمایان، نوسازی شناورگان دریایی و آموزش‌های دریایی را از موضوعاتی حائز اهمیت برشمرد و اظهار امیدواری کرد مدیران دریایی طی نشست‌های همایش برای رفع آن‌ها چاره اندیشی کنند.

• اظهارات مدیران ستادی

مدیرکل سابق ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان اولین سخنران این بخش، طی میحثی با عنوان "اقدامات و اهداف اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی" اهم محورهای اساسی برنامه عملیاتی این اداره کل براساس برنامه ۵ ساله را ارائه کرد. "صفایی" در این مبحث، تدوین مقررات، آیین‌نامه‌ها



سعید ایزدیان:
کشور ما داوطلبانه طی سال ۹۰
به استقبال ممیزی خواهد رفت
و کمیته‌های اجرایی و راهبردی
به همین منظور در ستاد تشکیل
خواهد شد و امیدواریم که
مدیران دریایی در استان‌ها و بنادر
کشور به این موضوع پرداخته و
آمادگی لازم جهت ممیزی طی
این سال را به دست آوریم.



نشدن فرهنگ و ظایف حاکمیتی در سازمان، از
اهم موضوعاتی بود که وی در خصوص تبعات و
پیامدهای آن سخن گفت.

• روز دوم

اظهارات مدیران بندری

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی
استان خوزستان نخستین سخنران برنامه روز
دوم همایش بود.

"علیرضا خجسته" در ابتدا ضمن ارائه گزارشی از
عملکرد تخلیه و بارگیری بندر امام خمینی (ره)،
به اقدامات برجسته و موفقیت‌های اداره کل
بنادر و دریانوردی استان خوزستان در بخش‌های
عملیات دریایی، پروژه‌های مطالعاتی اشاره کرد.
بهره‌برداری از کانال دوم خور موسی، تفکیک
لنگرگاه‌های بیرونی خور موسی براساس ابعاد
و حجم و نوع کشتی‌های حامل کالاهای
خطرناک، آغاز عملیات بانکرینگ با همکاری
بخش خصوصی، تهیه طرح همیار ناجی با
همکاری شناورهای صیادی، تهیه و اجرای
صنوبر مجوز تردد شناورهای غیرکوانسیون،
تهیه و اجرای طرح sopep plan برای کنترل
شناورهای سنتی، تهیه و اجرای طرح MAS،
مهار آلودگی در نقاط متعدد استان خوزستان
ازجمله؛ رودخانه جراحی، کرخه، سایت‌های
ترانزیت فرآورده‌های نفتی، چاه‌های نفتی
حوزه‌ی مارون، تدوین دستورالعمل‌های اجرایی
به منظور مدیریت بحران‌های سیزده‌گانه و تهیه
نرم‌افزار مربوطه، پایش زیست‌محیطی فلزات در
آب‌های منطقه، مطالعات میدانی مسیر خور
دورق و بویه‌گذاری آن، ازجمله برجسته‌ترین
این اقدامات به شمار می‌رفتند.

"خجسته" در ادامه در بخش دیگری از سخنان‌اش
به مشکلات و چالش‌های بخش دریایی اداره کل
بنادر و دریانوردی استان خوزستان اشاره کرده

مبحث ممیزی در حوزه دریایی سازمان اشاره‌ای
به اقدامات اداره کل سازمان‌های تخصصی و
بین‌المللی کرد.

مدیرکل استانداردهای آموزشی و گواهی‌نامه‌های
دریایی سازمان بنادر به عنوان سخنران بعدی این
بخش، توضیحاتی در خصوص اهداف پیشنهادی
این اداره کل در حوزه آموزش و گواهی‌نامه‌های
دریانوردی ارائه کرد.

"محمدرضا قادری"، افزایش ظرفیت و توان
عملیاتی قابل بهره‌برداری در بنادر کشور، ارتقای
بهره‌وری کل عوامل با تأکید بر نیروی انسانی
و سرمایه در جهت استفاده بهره‌ور از امکانات
موجود، ارتقا سطح ایمنی و امنیت دریانوردی،
ارتقای سطح حفاظت از سواحل و محیط‌زیست
دریایی را از رئوس اهداف کیفی و برنامه‌های
کلان سازمان بنادر در سال ۸۹ عنوان کرد.

مدیرکل امور دریایی سازمان نیز ضمن اشاره به
وظایف و اختیارات مندرج در آیین‌نامه سازمان
بنادر و دریانوردی مصوب سال ۱۳۴۸، بیشترین
محورهای فعالیت این سازمان را در حوزه
دریایی دانست و آن را حاکی از توجه و اهمیت
به حوزه دریایی برشمرد.

"فروغی" همچنین در ادامه، وظایف حاکمیتی
و تلاش در جهت سوق دادن مدیریت به سوی
حوزه‌های حاکمیتی را از موارد حائز اهمیت
سازمانی عنوان کرد.

تشکیلات سازمانی و نیروی انسانی و معضلات
موجود در زمینه آموزش و تأمین بودجه و
اعتبارات دریایی و لزوم اختصاص کدهای
بودجه‌ای جداگانه، نحوه تعامل بین بنادر و مرکز
و تمهید برنامه‌ریزی جهت برگزاری جلسات
مشترک بین بنادر همجوار جهت اطلاع و
هماهنگی بیشتر، تأمین تجهیزات بنادر، ثبت
شناورهای وارداتی، مشکلات اسنادی شناورهای
ملکی در زمینه ثبت و گواهی‌نامه و نهادینه

و دستورالعمل‌ها، طرح‌ها و مطالعات تحقیقاتی نظیر
place of refuge, place of safety, mas, bwm
و تکمیل منابع و تجهیزات مورد نیاز برای
اجرای امور حاکمیتی، شاخص‌گذاری و ابزارهای
کنترل، نظارت و ارزیابی، ارتقای همکاری‌های
ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی، سازماندهی،
خصوصی‌سازی، تفویض اختیار، سیستم
اطلاع‌رسانی، تعرفه‌ها، اشاعه فرهنگ حفاظت از
محیط‌زیست دریایی و ایمنی دریانوردی به ویژه
در مناطق ساحلی کشور و مباحث نیروی انسانی
را از جمله محورهای قابل توجه در حوزه تأمین
و گسترش ایمنی دریانوردی عنوان کرد.

وی افزود: در خصوص برخی از این شاخص‌ها
لوايح و طرح‌های پیشنهادی به مراجع تصمیم
گیرنده داخل و خارج کشور که توسط مدیران و
کارشناسان دریایی کشور تهیه و طراحی شده،
ارسال شده است.
"صفایی" در طرح چالش‌ها و مشکلات این
حوزه به تأمین بودجه مورد نیاز در بخش‌های
مربوطه، وجود شناورهای سنتی و مسافربری
غیراستاندارد و فرسوده، افزایش روزافزون
الزامات زیست‌محیطی و چالش‌های جدید،
تعدد بنادر و تردها، کمبود نیروی انسانی در
اجرای طرح کمربند ایمنی FSC، PSL و مقابله
با آلودگی، روند کند خرید تجهیزات موردنیاز،
کمبود تجهیزات مناسب فردی برای اجرای
وظایف، کمبود تجهیزات دریایی- هوایی برای
جست‌وجو و نجات و پایش‌های زیست‌محیطی
اشاره کرد.

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی
سازمان بنادر و دریانوردی نیز طی سخنانی با
عنوان "اهم اقدامات انجام شده توسط سازمان
مربط با طرح ممیزی اختیاری IMO، به تشریح
نتایج کلی ممیزی داخلی انجام شده پرداخت.
"سعید علی استیری" در ادامه ضمن تأکید بر



سعید ایزدیان :

در حال حاضر بحث ادغام معاونت دریایی و بندری مطرح نیست و می توان با فراغ بال الزامات آیمو و مسائل مرتبط به ممیزی را دنبال و در این راستا دیدگاه ها و تجربیات مدیران دریایی را منتقل و جمع بندی کرد تا از این رهگذر موفق شویم که دانسته و با تفکر ساختاری مدون ارائه کرده و در معرض تصویب قرار دهیم.

بخش، گزارشی از آخرین فعالیت های برجسته و انجام گرفته در حوزه دریایی ارائه کرد و افزود: این بندر علاوه بر فعالیت های جاری در حوزه دریایی، به ساماندهی امور مسافربری در تالاب انزلی نیز می پردازد. "خدمتگزار" کمبود اعتبارات و تجهیزات را چالش اصلی بندر انزلی در بخش دریایی برشمرد.

معاون دریایی بنادرودریانوردی استان سیستان و بلوچستان نیز مشکلات حوزه دریایی را در موضوعاتی نظیر تنوع در شکل استخدام نیروهای انسانی، به روز نبودن شرح وظایف مخابرات حوزه دریایی و مسائل مرتبط با ایمنی و حفاظت دریانوردی را تشریح کرد و کمبود نیروی متخصص دریایی را از عمده ترین معضلات در بخش های مختلف عملیاتی حوزه دریایی عنوان کرد.

مسئول امور دریایی بوشهر جهت رفع مشکلات حوزه دریایی این بندر خواستار نوسازی ناوگان فرسوده دریایی و تعیین تکلیف وضعیت واگذاری عملیات راهنمایی و روشن شدن وضعیت شناورهای فرسوده غیرفعال شد.

مسئول امور دریایی بندر عسلویه ضمن معرفی و تبیین ویژگی ها و ظرفیت های بندر عسلویه، در تشریح مشکلات به کمبود نیروی انسانی و تجهیزات مناسب و لوازم مورد نیاز عملیات دریایی در مقابل ترافیک بالای تردد شناورها اشاره کرد.

معاون طرح و توسعه بندر بوشهر با اشاره به طرح ممیزی قریب الوقوع IMO اظهارداشت: جهت انطباق یکپارچه بندر با سازمان در اجرای مطلوب ممیزی به وجود یک تیم کاری جداگانه نیاز است و در جهت اصلاح و ترمیم ساختار تشکیلات بخش هایی نظیر اداره امتحانات و صدور گواهی نامه های دریایی، ضمن ترسیم استراتژی، حمایت جدی سازمان بنادر را

نخستین بار در این بندر با آبخور ۱۴/۵ متر از موفقیت های بزرگ این بندر محسوب می شود. "محمد حکیمی" در ادامه به مشکلات و چالش های عمده در حوزه دریایی بندر شهید رجایی اشاره کرد و کمبود نیروهای انسانی متخصص و تجهیزات و ملزومات مقابله با آلودگی دریایی را از اهم آن ها برشمرد و در خصوص خطرات ناشی از شناورهای مغروقه در مسیرهای دریایی و عدم تعیین تکلیف مالکیت آن ها و لزوم تخصیص اعتبارات جهت عملیات دریایی، نکاتی را یادآور شد.

معاون طرح و توسعه بندر شهید رجایی ضمن تبیین و شرح اهداف سال جاری حوزه دریایی این بندر و اشاره به بهره برداری از سامانه آزمون های شفاهی که با همکاری بندر امام خمینی (ره) تهیه شده، در خصوص برخی مشکلات و چالش های بخش تشکیلاتی اظهار داشت: سیستم هدف گذاری در سازمان بنادرودریانوردی علی رغم تخصص یافتگی و ساماندهی بندر، ناکارآمد است و توانایی تدوین اهداف را به درستی ندارد و رویکرد سازمان باید سمت و سو پیدا کند و با این کار هویت دریایی سازمان پررنگ تر شود. و اقدام جهت انعکاس حساسیت ممیزی IMO و هم در راستای تسریع در هاب شدن بندر کشور مؤثر است.

معاون دریایی و بندری شهید باهنر طی گزارشی مشکلات عمده موجود در بندر شهید باهنر را تشریح کرد. ترافیک بالای حوضچه ای این بندر، ازدحام ناشی از استقرار شناورهای توقیفی، آلودگی هایی شدید ناشی از تردد و استقرار شناورهای ارگان های مختلف دریایی در این حوضچه از اهم این مشکلات بود و در ادامه پیشنهادهای و راهکارهایی جهت رفع آلودگی از این حوضچه ارائه کرد.

معاون دریایی و بندری بندر انزلی در ادامه این

و کمبود تعداد شرکت های تخصصی فعال در حوزه دریایی کشور و عدم توسعه مدیریتی و در نتیجه ایجاد انحصار در انجام فرآیندهای دریایی و بنادر را یکی از عمده ترین مشکلات این حوزه عنوان کرد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادرودریانوردی استان خوزستان راهکارهایی نظیر انتقال مسئولیت نظارت بر صنایع ساحلی آلاینده ای محیط زیست دریایی در حوزه ی بندر تجاری به سازمان بنادرودریانوردی، پیگیری راه اندازی دادگاه های دریایی، توسعه کشتیرانی ساحلی در مسیرهای کوتاه، تلاش مؤثر جهت تولید و گسترش دانش حرفه ای دریایی، بازنگری اساسی در تفاهم های میان سازمان بنادرودریانوردی با شرکت های رده بندی داخلی و ایجاد ارتباط فعال و مسئولانه با صنایع دریایی را ارائه کرد.

مسئول اداره امور دریایی بندر خرمشهر ضمن تبیین اهداف پیشنهادی سال ۸۹ در حوزه دریایی این بندر، به اهم مشکلات موجود در حوزه دریایی خرمشهر از قبیل کاهش بیش از حد عمق اروند در محدوده ی بار خارجی، کمبود نیروی انسانی در بخش های راهنمایی و بازرسی کشتی ها، عدم تطابق خدمه شناورهای غیرکنوانسیون با گواهی نامه ها و عدم تعیین تکلیف به روزرسانی چارت سازمانی واحد دریایی اشاره کرد.

مسئول دریایی بندر آبادان نیز در شرح مشکلات حوزه دریایی این بندر علاوه بر برخی امور مشترک، به ارتقا دانش عملی کارکنان از طریق برگزاری دوره های آموزشی و نیاز اسکله بندر چوپیده به تعمیرات اساسی، اشاره کرد.

معاون دریایی و بندری بندر شهید رجایی، جایگاه این بندر را به لحاظ گستردگی مرز آبی بسیار متفاوت عنوان کرد و افزود: پهلویگیری دومین کشتی کانتینری بزرگ جهان برای

می‌طلبد.

مسئول اداره بندر و دریانوردی بندر خارك ضمن ارائه گزارشی از عملیات دریایی انجام شده در موضوعاتی مشتمل بر ورود و خروج کشتی‌ها، بازرسی‌های مطابق با کنوانسیون‌های بین‌المللی و تسهیل خدمات به خطوط کشتیرانی، بر نیاز به آموزش و ارتقا دانش کاری کارکنان در این بندر تأکید کرد.

معاون دریایی و بندری مازندران با اشاره به سهم یک میلیون تنی کشور از تجارت ۱۶ میلیون تنی دریای خزر گفت: به منظور مرتفع کردن معضلات اجتماعی نظیر بیکاری، حوزه دریایی سازمان بندرودریانوردی ضمن کنترل و نظارت بیشتر بر وجوه اداره شده، از آن جهت رفع این معضلات بهره‌برد. وی همچنین وجوه اداره شده را سرمایه‌ای ملی عنوان کرد که علی‌رغم استفاده از آن‌ها، منجر به ورود ناوگان جدید به بندر مازندران نشده است.

معاون طرح و توسعه مازندران نیز کمبود نیروی انسانی متخصص در بخش‌های مختلف عملیات دریایی و ناهماهنگی در بخش مسافربری دریایی بین ارگان‌ها و سازمان‌های فعال در این حوزه را از مشکلات و چالش‌های دریایی این بندر برشمرد.

معاون دریایی و بندری بندر امیرآباد با توصیف این بندر به عنوان تنها بندر شمالی متصل به راه‌آهن سراسری کشور اظهار داشت با شناسایی موانع و مشکلات و رفع آن‌ها از طریق سازمان و سایر دستگاه‌های مرتبط موفق به افزایش چشمگیر توان عملیاتی این بندر شدیم. وی همچنین گفت: با وجود این افزایش توان

عملیاتی و حجم بالای ورود کشتی‌ها، منابع موجود در بخش دریایی پاسخگو نیست. وی در ادامه‌ی سخنانش به مشکل مشترکی که اکثر بنادر در خصوص کمبود نیروی انسانی متخصص حوزه دریایی و کمبود تجهیزات جهت این حوزه مبتلا بودند، اشاره و بر لزوم تعامل و همراهی بنادر بزرگ با بنادر کوچک مشابه نحوه‌ی همکاری بندر امام خمینی (ره) با بندر امیرآباد در زمینه‌ی جبران کمبود راهنمایان دریایی و جایگزینی آن با کارشناسان بندری، تأکید کرد.

• پاسخ معاونت دریایی به سؤالات

در ادامه برنامه‌های روز دوم همایش، معاون دریایی سازمان بندر و دریانوردی به پرسش مدیران پاسخ داد. نخستین پرسش در خصوص تکلیف معاونت‌های طرح و توسعه در حوزه دریایی بود که ایزدیان در پاسخ گفت: بنابر دیدگاه‌های مدیرعامل محترم سازمان، تغییراتی جزئی به زودی در ساختار تشکیلاتی ایجاد خواهد شد که امید است با مشارکت و ارائه پیشنهادها از سوی مدیران دریایی طرح اولیه فراهم آید.

همچنین طی این نشست درباره موضوع تعیین تکلیف متولی ممیزی و تفاوت‌های تشکیلاتی موجود در واحدهای طرح و توسعه و تأثیرات منفی احتمالی آن بر ممیزی IMO، سؤالاتی مطرح و بر لزوم پیگیری و یکنواخت کردن فرآیندهای سیستمی در همه بخش‌های حوزه دریایی ستاد و صف جهت پیشگیری از بروز تعارض‌ها تأکید شد.

همچنین با طرح ایراد به ساختار تشکیلاتی بخش دریایی که باعث عدم پاسخ‌گویی کافی به اعتبارات و نیروی لازم جهت انجام وظایف حاکمیتی شده، تأکید شد که الگوی مدیریتی بنادر متناسب با وضع موجود و نیازهای آن تغییر پیدا کند.

معاون دریایی سازمان بندرودریانوردی در بخش پایانی این همایش اظهار داشت: این همایش فرصتی را برای تعامل بین مدیران ستاد و بنادر فراهم کرد که طی آن موضوعات و دغدغه‌های مرتبط با حوزه‌ی خویش را حل و بررسی کنند. "مهندس سعید ایزدیان"، تشکیلات، نیروی انسانی متخصص، تجهیزات و فرآیند بودجه و اعتبارات را از مهم‌ترین موضوعاتی برشمرد که اکثریت قریب به اتفاق نسبت به آن‌ها دغدغه داشتند.

وی افزود: در حال حاضر بحث ادغام معاونت دریایی و بندری با یکدیگر مطرح نیست و می‌توان با فراغ بال الزامات آیمو و مسائل مرتبط به ممیزی را دنبال و در این راستا دیدگاه‌ها و تجربیات مدیران دریایی را منتقل و جمع‌بندی کرد تا از این رهگذر موفق شویم که دانسته و با تفکر، ساختاری مدون و ارائه کرده و در معرض تصویب قرار دهیم و در صورتی که بتوانیم این ساختار و نمودار را به خوبی پرداخته و ترسیم کنیم، بخش زیادی از نیازمندی‌ها در زمینه‌ی نیروی انسانی را تأمین کرده‌ایم.

وی در ادامه اظهار داشت: در اداره کل‌های این معاونت تلاش‌هایی جهت ساماندهی ساختار دریایی صورت گرفته و برخی از آن‌ها در دست بررسی و اقدام است. خوش‌بختانه



وی درباره مغرقه‌ها و لزوم شناورسازی آن‌ها گفت: آن دسته از مغرقه‌هایی که از فوریت شناورسازی برخوردارند باید راه کارهایی عملی برای آن‌ها یافت تا از آسیب رسیدن و متضرر شدن در مسیرهای دریایی احتراز شود. البته لزوم اتخاذ مواضع قوی و طرح روشن و مشخص در این خصوص ضروری است.

• تقدیر از پیشکسوتان دریایی

در حاشیه‌ی این همایش از مدیران پیشکسوت دریایی که تعدادی از آن‌ها در آستانه بازنشستگی قرار دارند، با اهدای لوح سپاس و جوایز نفیس تقدیر شد.

"صعودی"، "استیری"، "قاسم‌پور"، "آجرلو" و "محمودی" ضمن دریافت لوح سپاس از معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و مدیرکل بنادر و دریانوردی، از تلاش‌های آن‌ها طی سال‌های متمادی در بخش‌های مختلف حوزه‌ی دریایی سازمان تقدیر شد. "استیری" هنگام دریافت لوح سپاس ضمن تشکر از مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، گفت: آقای ابراهیم ایدنی با این ابتکار عمل، سنتی دیرینه و فراموش شده را که در آن همکاران از پیشکسوتان تقدیر می‌کردند، احیا کرد و امیدوارم که این سنت نیکو در تمام بخش‌های حوزه دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و بنادر کشور جهت دلگرمی به مدیران تلاشگر دریایی احیا شود. ■

سعید ایزدیان: این همایش فرصتی را برای تعامل بین مدیران ستاد و بنادر فراهم کرد که طی آن موضوعات و دغدغه‌های مرتبط با حوزه‌ی خویش را حل و بررسی کنند.

وی همچنین پایه‌گذاری شرکت‌های ارائه دهنده خدمات دریایی متخصص را از وظایف سازمان بنادر برشمرد که باید در این زمینه اقدامات لازم را انجام بدهد.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص نیاز به تجهیزات و شناورهای جدید اظهار داشت: تمامی مسائل فنی مربوط به شناورها باید بازنگری شود و بررسی متمرکزی بر روی آن‌ها انجام بگیرد و این مورد شامل نحوه‌ی انعقاد قرارداد ساخت تجهیزات می‌شود. "ایزدیان" بر رفع نواقص موجود در VTS برخی از بنادر تأکید کرد و آن را به عنوان یکی از ابزارها و مزیت‌های رقابتی شدن بنادر و هاب شدن آن‌ها در منطقه دانست.

"سعید ایزدیان" با اشاره به موضوع ICZM و نحوه افزایش سهم ناوگان از طریق وجوه اداره شده تأکید کرد که باید با قدرت بیشتری عمل کنیم و زیر فشارهای جانبی نرویم و در جهت افزایش سهم ناوگان گام‌های مؤثری برداریم.

طی یکی دو سال گذشته هیچ موضوعی در حوزه‌ی دریایی مورد کم‌مهری و بی‌توجهی قرار نگرفته، هر چند که دوستان و همکاران ما در گذشته تمامی تلاش‌های خود را به کار بسته‌اند و ناچار براساس شرایط و مقتضیات روز عمل کرده‌اند. من در آغاز فعالیتیم در این حوزه تمامی فرایندهای کاری و تخصصی و سوابق موضوعات را بررسی و مطالعه کرده‌ام.

وی در خصوص فرآیند تخصیص اعتبار بودجه تصریح کرد: فرآیند بودجه در کشور دچار اشکال است، گرچه بخش‌هایی از آن اصلاح شده، اما بودجه‌ها قبل از ارائه برنامه‌ریزی‌ها و تعیین اهداف اختصاص داده شده است. طی جلسات مشترک و تضارب‌آرایه‌ی که با متولین امر تاکنون داشته‌ایم، موفق شدیم که دیدگاه‌های برخی از آنان را تغییر دهیم. البته شکل مطلوب فرآیند به این صورت است که با تجمیع نظرات و یکپارچه‌سازی آرا و پیشنهادها در این حوزه و پس از بررسی و جرح و تعدیل یکایک آن‌ها به معاونت اداری و مالی ارسال گردد که در این صورت می‌توان در تخصیص اعتبارات و دفاع از هزینه‌ی آن‌ها با قدرت بیشتری عمل کنیم.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص تأمین کمبود نیروهای دریایی متخصص در بخش راهنمایان پیشنهاد کرد که طی قراردادهایی دو طرفه با متخصصین بازنشسته، قرارداد همکاری منعقد شود و مشکل کمبود نیروها را به طور مقطعی برطرف ساخت. در زمینه رفع مشکل کمبود دیگر نیروی انسانی و تجهیزات نیز می‌توان با تأمین آن‌ها از شرکت‌ها و بخش خصوصی آن را مرتفع کرد.



افزایش کشتی‌های ناوگان امارات متحده عربی



شرکت کشتیرانی Eships امارات متحده کشتی‌های ناوگان خود را افزایش می‌دهد. برپایه این خبر، این شرکت عربی قصد دارد طی یک برنامه سه ساله کشتی‌های ناوگان خود را تا دو برابر افزایش دهد.

پس از پایان این برنامه این شرکت ۲۵ فروند از انواع کشتی‌های حمل مواد شیمیایی و نفتی و حمل کالای فله خشک را در ناوگان خود خواهد داشت. شرکت Eships قصد دارد وارد پروژه‌های پتروشیمی در ابوظبی شود که ارزشی بیش از ۴۰ میلیارد دلار دارد.

ساخت یک بندر نفتی جدید در سواحل گرستان



گرستان یک بندر جدید نفتی در دریای سیاه می‌سازد.

گرستان قصد دارد یک بندر جدید نفتی در آب‌های دریای سیاه احداث کند و بدین ترتیب با حمل کالا به ویژه نفت خام از طریق دریای خزر درآمد کسب کند. ساخت این بندر با نام Supsa نیم میلیارد دلار هزینه در بر خواهد داشت و عملیات احداث آن کمتر از دو سال به طول خواهد انجامید.

در پی وقوع جنگ پنج روزه بین روسیه و گرستان در سال ۲۰۰۸ میلادی بیشتر از ۱۲ میلیارد دلار به گرستان خسارت وارد آمد. گرستان با ساخت این بندر با عمق زیاد، امکان جابه‌جایی سالانه ۴۰ میلیون تن متریک مواد نفتی را خواهد داشت.

سود شرکت کشتی‌سازی سامسونگ افزایش یافت



سود خالص شرکت کشتی‌سازی سامسونگ در چهار ماه پایانی سال ۲۰۰۹ میلادی افزایش یافت.

سود خالص شرکت سامسونگ به عنوان سومین شرکت کشتی‌سازی بزرگ جهان در چهار ماه پایانی سال ۲۰۰۹ میلادی نسبت به مدت مشابه در سال پیش از آن ۱۹ درصد افزایش یافت. براساس این گزارش سود خالص این شرکت از ۱۶۱/۷ میلیارد won به ۱۹۳ میلیارد won رسید.

شرکت کشتی‌سازی سامسونگ قصد دارد در سال جاری میلادی قراردادهایی برای ساخت کشتی‌های جدید و صنایع فراساحل، به ارزش هشت میلیارد دلار دریافت کند.

تلاش قطر برای تبدیل شدن به تامین‌کننده اصلی ال.ان.جی چین

بلند مدت فروش ال.ان.جی را با کشورهای ژاپن و کره جنوبی به امضا رسانده‌اند، اما این شرکت‌ها با تمرکز بر بازارهای ایالات متحده آمریکا و انگلیس به دنبال یافتن بازارهای تک محموله برای فروش ال.ان.جی واحدهای تولیدی جدید خود هستند.

قرارداد عرضه ۵ میلیون تن ال.ان.جی قطر به چین و مذاکره قطر برای امضای یک قرارداد دیگر ۷ میلیون تنی با چین نشان می‌دهد که قطر در تلاش است تا خود را در جایگاه یکی از عرضه‌کنندگان مهم انرژی به چین قرار دهد.

تولید ال.ان.جی قطر برای نخستین بار در سال گذشته میلادی به ۵۰ میلیون تن در سال افزایش یافت و پیش‌بینی می‌شود ظرفیت تولید این ماده ظرف دو سال آینده به ۷۷ میلیون تن افزایش یابد. قطر در اواسط دهه ۱۹۹۰ میلادی پروژه‌های بزرگ ال.ان.جی را به بهره‌برداری رساند که میدان فراساحلی الشمال (پارس جنوبی) با دارا بودن بیش از ۹۰۰ تریلیون فوت مکعب ذخایر اثبات شده گازی از جمله این پروژه‌ها به شمار می‌رود.

افزایش صادرات ال.ان.جی، قطر را به یکی از ثروتمندترین کشورهای عرب و برترین کشورها از نظر سرانه تولید ناخالص داخلی (جی.دی.پی) تبدیل کرده است.

این بانک اظهار داشت: بر پایه تازه‌ترین آمار رسمی قطر، همان‌طور که پیش‌بینی می‌شد تولید ناخالص اسمی داخلی این کشور در سه ماه سوم سال گذشته میلادی بار دیگر افزایش یافت.

بر پایه این گزارش، افزایش حدود ۱۵ درصدی بهای نفت و گاز و افزایش تولید این مواد در نیمه دوم سال گذشته میلادی از جمله عوامل افزایش تولید ناخالص داخلی این کشور بوده است.

یک بانک عربستانی در گزارشی اعلام کرد، قطر در تلاش است تا به یکی از عرضه‌کنندگان عمده ال.ان.جی به چین تبدیل شود.

به گزارش پایگاه اینترنتی امارات بیزنس، بانک امریکن سعودی (سامبا) اعلام کرد: قطر در تلاش است در پی بروز بحران مالی در جهان و افزایش تولید گاز از ذخایر غیرمستعارف در ایالات متحده آمریکا که منجر به کاهش بهای گاز و تقاضای این ماده شده است، مازاد تولید ال.ان.جی خود را به چین بفروشد.

این بانک اعلام کرد: قطر، بزرگ‌ترین صادر کننده ال.ان.جی جهان، قراردادی برای عرضه سالانه ۵ میلیون تن ال.ان.جی به چین، با این کشور امضا کرده است و در حال مذاکره برای امضای قرارداد دیگری برای عرضه ۷ میلیون تن ال.ان.جی به چین است.

اگرچه قطر به دنبال کسب درآمد بیشتر از رشد تولید ال.ان.جی خود ظرف ۲۴ ماه آینده است، اما این کشور هم‌چنان با کاهش تقاضا برای این ماده در بازار رو به روست.

بر پایه این گزارش، افزایش تولید گاز از ذخایر غیرمستعارف در ایالات متحده آمریکا و بروز رکود اقتصادی جهان از دلایل کاهش تقاضای ال.ان.جی اعلام شده است.

این گزارش می‌افزاید: در حالی که کاهش تقاضا هنوز تهدیدی برای سوددهی پروژه‌های ال.ان.جی قطر به شمار نمی‌رود، اما بزرگ‌ترین تولید کنندگان گاز این کشور را وادار به همسوسازی استراتژی‌های بازاریابی خود با شرایط کنونی مازاد عرضه در بازار کرده است.

در گزارش بانک امریکن سعودی همچنین آمده است: اگر چه شرکت‌های قطر گاز و راس لفان قراردادهای

سرمایه‌گذاری چین در زیرساخت‌های بندری کره شمالی

چین در توسعه بندر کره شمالی سرمایه‌گذاری می‌کند.

چین قصد دارد به منظور ساخت خط آهن، بندر و مسکن در کره شمالی حدود ۱۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کند. چند بانک دولتی چینی به همراه چند شرکت چندملیتی دیگر با بانک توسعه کره شمالی توافق‌نامه‌ای امضا کرده‌اند که به موجب آن در این کشور سرمایه‌گذاری خواهند کرد. بیش از ۶۰ درصد از این سرمایه‌گذاری از سوی بانک‌های چینی صورت می‌گیرد.

افزایش سه برابری ظرفیت بنادر هند تا سال ۲۰۲۵



هند ظرفیت بنادر خود را سه برابر افزایش می‌دهد.

ظرفیت بندر اصلی این کشور تا سال ۲۰۲۵ میلادی تا سه برابر افزایش خواهد یافت.

به‌رغم رکود حاکم بر اقتصاد جهان، جابه‌جایی کالا در بنادر هند در ماه آوریل تا دسامبر سال ۲۰۰۹ میلادی، پنج درصد افزایش پیدا کرد.

از سوی دیگر تحت یک برنامه هفت ساله که در ماه مارس ۲۰۱۲ میلادی به اتمام خواهد رسید احداث ۲۷۶ بندر پیش‌بینی شده که تاکنون ساخت ۴۸ مورد آن به اتمام رسیده است. میزان سرمایه‌گذاری

کلی این پروژه ۵۵۸ میلیارد روپیه برآورد شده است. دولت هند برای جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی در پروژه‌های بندری خود اعلام آمادگی کرده است.

درآمد ۶۰ میلیون دلاری دزدان دریایی سومالی

دزدان دریایی سومالی در سال گذشته میلادی بیش از ۶۰ میلیون دلار درآمد کسب کردند.

بنا به تحقیقات انجام شده توسط یک موسسه پژوهشی ضد دزدی‌های دریایی منطقه‌ای، دزدان دریایی سومالی در سال ۲۰۰۹ میلادی از محل ربودن کشتی‌ها بیش از ۶۰ میلیون دلار درآمد کسب کردند.

در سال گذشته میلادی ۴۷ فروند کشتی به همراه ۳۰۰ نفر خدمه آن‌ها توسط دزدان دریایی سومالی ربوده شدند.

تعداد کشتی‌های ربوده شده توسط دزدان دریایی سومالی در ماه نخست سال جاری میلادی نیز به ۱۲ فروند می‌رسد.

کاهش درآمد صنعت کشتیرانی در دانمارک

درآمد حاصل از کشتیرانی در دانمارک کاهش پیدا کرد.

مقامات اتحادیه مالکان کشتی دانمارک اعلام کردند: میزان درآمد صنعت کشتیرانی این کشور به عنوان پنجمین کشور دارای صنعت کشتیرانی جهان، در سال ۲۰۰۹ میلادی نسبت به سال قبل از آن یک‌چهارم برابر شد و به ۱۴۰ میلیارد کرون دانمارک، معادل ۲۶ میلیارد دلار رسید.

بحران اقتصادی جهانی که باعث کاهش حجم جابه‌جایی کالا و نرخ حمل کالا شد بر صنعت کشتیرانی جهان نیز تأثیر گذاشته است. ۱۰ درصد از ۹۰ درصد تجارت جهانی که از طریق شبکه حمل‌ونقل دریایی جهان انجام می‌شود به شرکت‌های کشتیرانی دانمارک تعلق دارد.

شرکت کشتیرانی مرسک که بزرگ‌ترین ناوگان کشتی‌های کانتینری جهان را داراست، متعلق به کشور دانمارک می‌باشد.

ناوگان حمل‌ونقل دریایی یونان جوان‌تر می‌شود

ناوگان حمل‌ونقل دریایی یونان کوچک‌تر و جوان‌تر می‌شود.

هر چند تعداد کشتی‌های ناوگان تجاری یونان در سال گذشته میلادی چهار درصد کاهش پیدا کرد اما به لحاظ سنی در مقایسه با گذشته جوان‌تر شده‌اند.

در سال گذشته میلادی و از ماه فوریه این سال ۱۶۵ فروند کشتی از ناوگان کشتی‌های تحت تملک یونان خارج شد که با این اقدام تعداد کشتی‌های ملکی این کشور به ۳ هزار و ۹۹۶ فروند رسید.

با این وجود میانگین سنی کشتی‌های یونان از ۱۱/۹ سال در سال ۲۰۰۸ میلادی به ۱۱/۶ سال در سال ۲۰۰۹ میلادی بالغ شد. این در حالی است که در سال ۲۰۰۰ میلادی میانگین سنی کشتی‌های یونان ۲۰/۳ سال بوده است.

ساخت یک یارد کشتی‌سازی سبز توسط سامسونگ



شرکت سامسونگ یک یارد کشتی‌سازی سبز در کره جنوبی احداث می‌کند.

شرکت کشتی‌سازی سامسونگ کره جنوبی طی یک برنامه مدیریت کنترل آلودگی قصد دارد پروژه جدیدی را تحت عنوان ساخت یارد کشتی‌سازی سبز اجرا کند.

این یارد کشتی‌سازی با ارزش ۴۳۴ میلیون دلار در سال ۲۰۱۵ میلادی به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید. این یارد مخصوص ساخت کشتی‌های مطابق با ضوابط محیط‌زیستی و درخواست‌های گروه‌های طرفدار محیط‌زیست (صلح سبز) است. به اعتقاد مقامات شرکت سامسونگ با توجه به

گرم شدن دمای زمین، همه شرکت‌ها باید در جهت کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای اقدام کنند. با تدابیر اتخاذ شده میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در این یارد جدید ۳۰ درصد کاهش خواهد یافت.

راه‌اندازی خط جدید فیدر بین آلمان و روسیه

یک خط جدید فیدری بین آلمان و روسیه راه‌اندازی شد.

افزایش تردهای تجاری از مسیر بندر هامبورگ سبب شد تا راه‌اندازی یک خط جدید فیدر بین بندر سن‌پترزبورگ و هامبورگ در دستور کار قرار بگیرد. این خط جدید توسط شرکت کشتیرانی دلتا راه‌اندازی شده است. در این خط از دو فروند کشتی فیدر با ظرفیت ۵ هزار و ۳۵۰ DWT استفاده می‌شود. هر یک از این کشتی‌ها ۱۰۰ متر طول، ۱۸/۲ متر عرض و ۱۵/۵ گره دریایی سرعت دارد.

بررسی چالش‌های لجستیک کشور
در گفت‌وگو با دبیر انجمن لجستیک ایران

نیازمند نواندیشی در تمامی حوزه‌ها هستیم

در دهه‌ی نود میلادی به همراه بهبود در فرآیندهای تولید و به‌کارگیری الگوهای مهندسی مجدد، مدیران بسیاری از صنایع دریافتند که برای ادامه حضور در بازار تنها بهبود فرآیندهای داخلی و انعطاف‌پذیری در توانایی‌های سازمان کافی نیست؛ بلکه تامین‌کنندگان قطعات و مواد نیز باید موادی با بهترین کیفیت و کمترین هزینه تولید کنند و توزیع‌کنندگان محصولات نیز باید ارتباط نزدیکی با سیاست‌های توسعه بازار تولیدکننده داشته باشند. با چنین نگرشی رویکردهای زنجیره‌ی تأمین و مدیریت آن پا به عرصه وجود نهاد. از طرف دیگر با توسعه سریع فن‌آوری اطلاعات در سال‌های اخیر و کاربرد وسیع آن در مدیریت زنجیره‌ی تأمین، بسیاری از فعالیت‌های اساسی مدیریت زنجیره با روش‌های جدید در حال انجام است.





**باید به سمت ایجاد زنجیره‌هایی
گام برداشت که برای مردم
کالاها و خدمات مناسب را با
مقدار مناسب، کیفیت مناسب
در زمان مناسب، در مکان
مناسب، با هزینه مناسب در
اختیار قرار دهد؛ این هدف
اساسی و مهم دولت در بخش
بازرگانی و زنجیره‌های تأمین
کالا و خدمات مرتبط با آن
خواهد بود.**

درصد داشته‌اند. شرکت‌های متعلق به Cisco مبلغی بالغ بر ۵۶۰ میلیون دلار در سال به خاطر به کارگیری یک سیستم پورتال اینترنتی صرفه‌جویی داشته‌اند.

دودانگه با اشاره به برخی از آمارهای مرتبط با ضعف لجستیک و مدیریت زنجیره‌ی تأمین در کشور، گفت: توجه به این مسئله که بسیاری از محصولات غذایی در فاصله بین مراحل تولید تا مصرف به دلایل مختلفی که ذاتاً مرتبط با ضعف در مدیریت زنجیره‌های تأمین محصولات غذایی است، از چرخه مصرف به‌طور کامل خارج می‌شوند، بسیار حایز اهمیت است. برخی از آمار موجود از ضایعات محصولات غذایی که بهبود و ساماندهی زنجیره‌های تأمین مربوطه، قطعاً تأثیر به‌سزایی در کاهش آن ضایعات خواهد داشت، به این شرح است:

- در حالی که میزان ضایعات مواد غذایی در جهان به ازای هر تن محصول، کمتر از ۱۰ کیلوگرم است اما در کشور ما این مقدار حدود ۲۵۰ کیلوگرم ضایعات در هر تن می‌باشد. یعنی سالانه به‌طور تخمینی ۱۶ میلیون تن از محصولات غذایی کشور به‌صورت ضایعات درمی‌آیند. که دلیل عمده آن، چرخه‌ی ناقص از تولید تا مصرف آن محصول یا به عبارتی همان زنجیره‌ی تأمین محصول می‌باشد.
- علل اصلی ضایعات مواد غذایی مواردی همچون: حمل‌ونقل نامناسب جاده‌ای، انبارداری نامناسب، سردخانه‌های دور از محل مصرف، عرضه نامناسب، نبود تنوع در محصول و معیارهای مشخص برای مصرف، نبود آموزش‌های کاربردی و لازم از تولید تا مصرف و امثال این‌ها، که تماماً مشکلات لجستیکی و زنجیره‌ی تأمین هستند، شناسایی شده‌اند.

وی افزود، اهمیت حمل‌ونقل به‌اندازه‌ی است که بسیاری از صاحب‌نظران بر این عقیده‌اند که جهش اقتصادی کشور‌های توسعه‌یافته به دلیل اتخاذ سیاست‌های مناسب در بخش حمل‌ونقل

به مصرف‌کنندگان، ایجاد مزیت‌های رقابتی، تعامل نزدیک‌تر با تأمین‌کنندگان، ایجاد فرصت برای خرید مقادیر زیاد و با هزینه کمتر، ایجاد مرجع پاسخ‌گویی، توانایی اجرای دقیق سیستم‌ها به صورت ترکیبی؛ از جمله فرصت‌ها و منافع است که از این گذر نصیب سازمان‌ها و شرکت‌ها می‌شود.

وی با اشاره به اهمیت لجستیک و مدیریت زنجیره‌ی تأمین از دید آمار، یادآور شد: براساس مطالعات انجام گرفته در کشورهای مختلف، از کل هزینه‌های لجستیکی هر کشور به‌طور متوسط ۶۲ درصد آن متعلق به بخش حمل‌ونقل، ۳۴ درصد متعلق به بخش نگهداری موجودی و انبارداری و ۴ درصد مربوط به مدیریت لجستیک است. همچنین در بعضی اقتصادها، هزینه‌های لجستیک تا ۳۰ درصد هزینه‌های تحویل را شکل می‌دهد. اما در اقتصادهای کارا این سهم به زیر ۹/۵ درصد می‌رسد.

وی با تأکید بر این‌که تقریباً نیمی از دارایی‌های اکثر سازمان‌های دولتی، مواد و کالاهای کاربردی، ذخایر و تجهیزاتی هستند که با به کارگیری مدیریت زنجیره‌ی تأمین مدرن به نحو قابل ملاحظه‌ای قابل کاهش هستند، یادآور شد: کشور آمریکا توانسته است با سرمایه‌گذاری قابل توجه در زمینه لجستیک و مدیریت زنجیره‌ی تأمین، به کارگیری روش‌های مدرن و استفاده از نظرات متخصصین، هزینه‌های لجستیک خود را از ۱۶/۲ درصد GDP در سال ۱۹۸۱ به ۸/۵ درصد GDP در سال ۲۰۰۵ کاهش دهد که بهبودی بسیار قابل ملاحظه بوده و اگر تنها از منظر کاهش هزینه‌ها بررسی کنیم، تنها در این سال، رقمی بالغ بر ۹۵۴/۸ میلیارد دلار صرفه‌جویی را در پی داشته است.

وی افزود: شرکت‌های خودروسازی که از سیستم تبادلات الکترونیکی استفاده کرده‌اند (شرکت Covisint) تنها در حوزه کارکرد تدارکات خود، صرفه‌جویی‌های هزینه‌ای بین ۷ تا ۱۶

"محمود دودانگه"، دبیر انجمن لجستیک ایران، در گفت‌وگو با خبرنگار ما، ضمن بیان این مطلب خاطرنشان کرد: با بیانی واضح‌تر، یک زنجیره‌ی تأمین، تنها زنجیره‌ای از فعالیت‌های تجاری به صورت ارتباطات یک به یک یا بنگاه به بنگاه نمی‌باشد، بلکه شبکه‌ای از فعالیت‌های تجاری و ارتباطات بین آن‌هاست. «مدیریت زنجیره‌ی تأمین» فرصت‌هایی را برای حصول یک تشدید مثبت در یکپارچه‌سازی و مدیریت درون شرکتی و بین شرکتی پیشنهاد می‌کند. در این حالت، «مدیریت زنجیره‌ی تأمین» با مزیت‌های فرایندهای تجاری در ارتباط بوده و روش جدیدی را برای مدیریت فعالیت‌های تجاری و ارتباطات با سایر اعضا در زنجیره‌ی تأمین ارائه می‌دهد.

وی افزود: براساس همین شفاف شدن تفاوت بین «مدیریت زنجیره‌ی تأمین» و لجستیک، در سال ۲۰۰۳ میلادی، انجمن مدیریت لجستیک تعریف اصلاح شده‌ای از لجستیک را ارائه کرد. وی با تأکید بر این‌که این تعریف اصلاحی به وضوح موضع انجمن مدیریت لجستیک را بیان می‌دارد، «مدیریت لجستیک» را به عنوان جزئی از «مدیریت زنجیره‌ی تأمین» معرفی می‌کند، وی یادآور شد: لجستیک آن قسمت از مدیریت زنجیره‌ی تأمین است که کارایی و اثربخشی جریان روبه‌جلو و روبه‌عقب و نیز ذخیره‌سازی کالاها، خدمات و اطلاعات مربوطه بین نقطه آغازین زنجیره تا نقطه مصرف نهایی به منظور تأمین نیازمندی‌های مشتریان زنجیره را برنامه‌ریزی می‌کند، به کار می‌گیرد، و کنترل می‌کند.

وی در ادامه با اشاره به منافع به کارگیری مدیریت زنجیره‌ی تأمین، یادآور شد: موجودی‌های کمتر، بهره‌وری بالاتر، چابکی بیشتر، موعدهای تحویل کوتاه‌تر، سود افزون‌تر، رعایت حقوق بیشتر مشتری، وجود موجودی‌ها و اندازه انباشته‌ها به مقدار صحیح، قابلیت مشاهده و ردگیری رخدادها، کاهش هزینه‌ها، افزایش خدمت‌دهی

بوده است. توجه به این نکته که بیش از ۶۲ درصد امور لجستیکی مربوط به بخش حمل و نقل است، اهمیت حمل و نقل در لجستیک و مدیریت زنجیره‌ی تأمین را کاملاً روشن می‌سازد:

• طبق آمار موجود، متوسط سرعت ناوگان ترابری کشور حدود ۲۳ کیلومتر در ساعت است که ۳۷ درصد از متوسط جهانی آن (۶۲/۵ کیلومتر در ساعت) است.

• هر خودروی ترابری داخل کشور ۸۰ هزار کیلومتر در سال به طور متوسط تردد می‌کند در حالی که متوسط جهانی آن ۲۵۰ هزار کیلومتر در سال است.

• به دلیل عمر بالای ناوگان ترابری، هزینه تعمیر و نگهداری ناوگان بالا بوده و نیز مصرف سوخت افزایش می‌یابد که این موضوع سبب می‌شود تا هزینه حمل کالا خیلی افزایش یابد.

• طبق بررسی‌های صورت گرفته، در صورت جایگزینی خودروهای فرسوده در ناوگان حمل و نقل کشور، بیش از یک میلیارد لیتر سوخت (گازوئیل) در سال صرفه‌جویی خواهد شد.

"دودانگه" با تأکید بر این که امروزه استانداردهای مدیریت زنجیره‌ی تأمین تجاری در کلاس جهانی به طور قابل توجهی پیشرفت داشته است، با اشاره به نقش دولت در مدیریت زنجیره‌ی تأمین، گفت: سازمان‌های برتر، معیاری چون زمان سفارش تا دریافت را به دو روز یا حتی کمتر با احتمالی نزدیک به یقین رسانده‌اند. این افزایش سرعت به پشتوانه به کارگیری سیستم‌های چابکی است که قابل تطابق با پاسخ‌گویی سریع به اتفاقات ناخواسته و نیازمندی‌های یک باره می‌باشد. متأسفانه، در حالی که بخش تجاری به سرعت در حال تطبیق دادن خود با سیستم‌های زنجیره‌ی تأمین مدرن و اطلاعات محور (در جهت ادامه رقابت در بازار جهانی) است، شیفت دادن به چنین سیستم‌هایی در بخش دولتی با مقاومت‌های زیادی همراه بوده و به کندی در حال حرکت است. در سراسر دنیا از آمریکا گرفته تا آسیا، از اروپا تا آفریقا، مقتضیات یک اقتصاد جهانی که هر روز رقابتی‌تر می‌شود، دولت‌ها را واداشته است تا درباره زنجیره‌ی تأمین و مدیریت هر چه بهتر آن چاره‌اندیشی کنند. امروزه هیچ دولتی نمی‌تواند از مزایای مدیریت زنجیره‌ی تأمین چشم‌پوشی کند. با آن که برخی دولت‌ها کنترل مستقیمی بر زنجیره‌ی تأمین کالاها ندارند، ولی تقریباً همه دولت‌ها به دنبال استفاده از مزایای بی‌شمار این رویکرد هستند و لذا با فراهم آوردن شرایط برای اجرای مؤثر آن، بهبود در زنجیره را به بخش خصوصی واگذار می‌نمایند و بدون شک کنترل‌های متناسبی را نیز در این زمینه انجام می‌دهند.

تحولات اقتصادی، الزامات بازار، شرایط متغیر محیطی، توسعه و پیشرفت فن‌آوری‌ها، تغییر انتظارات مردم به عنوان مشتریان نهایی (مصرف کنندگان)، تعداد و تنوع سازمان‌های خدمت

رساننده به مردم و بسیاری از عوامل دیگر، زمینه‌های ایجاد یک نظام و سیستم بازرگانی مبتنی بر شبکه را فراهم نموده است. امروزه در عصر اطلاعات و دانایی، کشور ما نیز همانند سایر کشورها نیازمند نوآندیشی در کلیه‌ی حوزه‌ها و به خصوص حوزه بازرگانی و زنجیره‌های تدارک و تأمین کالاها و خدمات است. از این رو در سطح کلان کشور با توجه به سیر تحولات و تغییرات وسیع و سریع، لازم است به مطالعه و تحقیق در زمینه فن‌آوری‌های جدید و شیوه‌های مدیریت نوین در خصوص این زنجیره‌ها پرداخته شود. به این ترتیب است که می‌توان انتظار داشت ضمن کسب رضایت مردم به عنوان هدف اصلی دولت و حل مشکلات آن‌ها در خصوص قیمت، کیفیت، سرعت تحویل و غیره، به سایر اهداف از جمله کاهش هزینه‌ها و سودآوری دست یافت. در هر حال با بهره‌گیری از علوم جدید و اراده و خلاقیت مدیریت کلان کشور، باید به سمت ایجاد زنجیره‌هایی گام برداشت که برای مردم، کالاها و خدمات مناسب را با مقدار مناسب، کیفیت مناسب، در زمان مناسب، در مکان مناسب، با هزینه مناسب در اختیار قرار دهد؛ این هدف اساسی و مهم دولت در بخش بازرگانی و زنجیره‌های تأمین کالا و خدمات مرتبط با آن خواهد بود.

وی افزود: در این راستا دولت باید خط‌مشی‌ها و سیاست‌هایی را دنبال نماید که باعث ارتقا و بهبود جایگاه لجستیک و مدیریت زنجیره‌ی تأمین شود برخی از مهم‌ترین حوزه‌های تأثیرگذاری در این بهبود عبارتند از:

• حمایت از شکل‌گیری زنجیره‌های تأمین رقابتی در کشور
• حمایت از شکل‌گیری شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات لجستیکی در کشور
• اتخاذ استراتژی‌ها، سیاست‌ها و برنامه‌های کلان لجستیک به صورتی یکپارچه در سطح ملی
• پیگیری نهضت ملی کاهش هزینه‌ها با تأکید بر کاهش هزینه‌های لجستیک و حمل و نقل
• استانداردسازی فعالیت‌های لجستیکی که باعث کاهش هزینه‌ها می‌شود
• فراهم کردن زیرساخت‌های قانونی، سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مورد نیاز برای لجستیک در سطح ملی
• خصوصی‌سازی زنجیره‌های تأمین دولتی در جهت اثربخشی بیشتر فرایندهای لجستیکی
• فراهم کردن زمینه آموزش حرفه‌ای لجستیک و زنجیره تأمین در مقاطع تحصیلی مختلف
• دبیر انجمن لجستیک ایران، در رابطه با موانع توسعه لجستیک و مدیریت زنجیره‌های تأمین در کشور تصریح کرد: بانک جهانی در گزارشی ۵ عامل اصلی را مهم‌ترین موانع توسعه لجستیک و مدیریت زنجیره‌ی تأمین در کشورهای در حال توسعه معرفی کرده است که اتفاقاً اکثر موارد آن که بدان اشاره می‌شود، در مورد کشورمان نیز مصداق دارد.

• زیرساخت‌های ناکافی


- زیرساخت‌های ضعیف حمل و نقل و قوانین متعدد و مختلف مربوط به آن
- زیرساخت‌های مخابراتی ناکافی
- وسایل حمل و نقل فرسوده و ناکافی
- شبکه‌ی جاده‌ای ناکافی
- انبارهای ناکافی
- شبکه‌ی راه‌آهن اندک و قدیمی

• چالش‌های اقتصادی

- درک ضعیف از اقتصاد رقابتی
- ضعف در برنامه‌ریزی اقتصادی واقع بینانه و عملی
- ضعف در تثبیت مسیر اقتصادی
- بازار کوچک داخلی و کمبود اطلاعات در بازار
- سیستم بانکی ناکارآمد و نرخ‌های بهره بالا
- مشکلات و نارسایی‌ها در حمایت‌های اقتصادی دولت
- ناکارایی نظام مالیاتی

• چالش‌های مدیریتی

- مدیریت بروکراتیک و عدم هماهنگی‌های میان سازمانی در زنجیره
- عدم انعطاف‌پذیری سیستم
- عدم اعتماد بین اجزای زنجیره و طولانی بودن سیستم‌های قضایی جهت حل و فصل دعاوی
- کمبود نیروی انسانی متخصص و صلاحیت‌دار
وی در پایان و در پاسخ به این سؤال که اهم اقدامات و برنامه‌های انجمن لجستیک ایران در همکاری با دستگاه‌ها ذی‌ربط چیست؟ تأکید کرد: این انجمن به منظور عملی‌سازی موارد ذیل تأسیس شده است؛
• پیگیری ایجاد ساختار مدیریت لجستیک در سطح ملی با حضور بخش غیردولتی
• پیگیری و واگذاری زنجیره‌های تأمین کالاها و اساسی به بخش غیردولتی
• پیگیری و حمایت از شکل‌گیری مراکز لجستیکی منطقه‌ای در حاشیه‌ی شهرهای بزرگ
• پیگیری و حمایت از شکل‌گیری شهر لجستیک در کشور در جهت تبدیل شدن به مرکز ثقل تجاری در منطقه و جهان
• حمایت از بخش خصوصی در جهت توسعه زیرساخت‌های لجستیکی (مراکز ذخیره‌سازی (سیلو، سردخانه)، مراکز توزیع و حمل و نقل، مراکز بسته‌بندی، مراکز باز یافت)
• حمایت از توسعه‌ی زنجیره‌های تأمین رقابتی جهت حضور قوی در بازارهای داخلی و خارجی
• برنامه‌ی گسترده برای توسعه تجارت الکترونیک در کشور به عنوان یکی از فرایندهای لجستیکی
• ایفای نقش فعال در کاهش هزینه‌های لجستیک در سطح خرد و کلان
• پیگیری تحول در نظام توزیع کشور در جهت اثربخشی فرایندهای لجستیک در سطح ملی ■



مختصری درباره شناورهای مخصوص حمل سوخت

از بارج‌های معمولی تا کشتی‌های غول‌پیکر

هدف این مقاله، بیش‌تر ارایه‌ی اطلاعات عمومی در مورد شناورهای مخصوص حمل محموله‌های غیرجامد (فرآورده‌های نفتی، سایر مایعات و انواع فرآورده‌های گازی) و شناورهای مخصوص سوخت‌رسانی است، اما نقش بسیار مهم صنعت سوخت‌رسانی دریایی (بانکرینگ) که از آن به عنوان پیش‌نیاز انکارناپذیر صنعت کشتیرانی در مسیرهای طولانی یاد شده است، نوعی پیوند اجتناب‌ناپذیر بین این صنعت و سایر بخش‌های مرتبط ایجاد می‌کند.

اگر در کشوری زندگی می‌کنید که نفت زیادی در آن تولید نمی‌شود، شاید از خود پرسید که چگونه محموله‌های سوخت را به پمپ‌های بنزین محلی انتقال می‌دهند؟ به جز خطوط لوله و خودروهای تانکر، بخش اصلی حمل‌ونقل سوخت، توسط کشتی‌هایی صورت می‌گیرد که از آن‌ها به عنوان شناورهای تانکر مخصوص حمل سوخت، یاد می‌شود. این نوع شناورها، منحصرًا برای حمل‌ونقل سوخت (بدون استفاده از بشکه) مورد استفاده قرار می‌گیرند.

زمان بیش‌تری، حالت نامتعادل داشته باشید. این امر، شاید در ظرف آب قرار گرفته روی سر شما، خیلی مشکلی آفرین نباشد اما این شرایط، در دریا برای شناور حامل مایعات، مخصوصًا در هوای طوفانی و در رویارویی با امواج سهمگین، کاملاً متفاوت خواهد بود.

البته این مشکل، بعدها با شبکه‌شکبه کردن محفظه‌ی مخصوص بارگیری سوخت و مایعات و تقسیم کل محفظه به تانکرهای مستقل، حل شد.

با این وجود، چالش‌های دیگر در حوزه‌ی حمل‌ونقل سوخت و مایعات با استفاده از شناورهای تانکر، از این واقعیت نشأت می‌گرفت که محموله چگونه و با چه کیفیتی با استفاده از پمپ‌ها و لوله‌های مخصوص، از مراکز تأمین به درون تانکرهای عظیم انتقال یابند. اما این روزها، تمامی این مشکلات و چالش‌ها از پیش‌رو برداشته شده‌اند و حمل‌ونقل دریایی محموله‌های نفتی، به لحاظ فنی، از وضعیت مطلوبی برخوردار شده است. ولی نباید از نظر دور داشت که چالش‌های غیرفنی (عمده‌ترین و جدی‌ترین آن تأثیر بحران اقتصادی و کاهش جابه‌جایی‌ها)، از مطلوب بودن شرایط در این بخش و صنعت بانکرینگ (شاخص حیاتی در حوزه‌ی پشتیبانی سوخت و تأمین منابع انرژی جهت کمک به شناورهای غول‌پیکر برای رسیدن به مقصدهای دور دست)، بسیار کاسته است.

انواع تانکرها

شناورهای تانکر مخصوص حمل سوخت، در انواع مختلف وجود دارند. این نوع شناورها، برای حمل محموله‌های گوناگون سوختی، مانند LPG، مواد شیمیایی یا حتی گازها، طراحی می‌شوند. در عین حال، از این کشتی‌ها با اسامی اختصاصی‌شان، مانند حمل‌کنندگان مواد شیمیایی، حمل‌کنندگان گاز، حمل‌کنندگان نفت و غیره نام برده می‌شود. ■

در روزگار قدیم، وقتی کشتی‌ها از چوب ساخته می‌شدند (فقط ملوانان قوی هیکل را تصور کنید که روی آن‌ها پارو می‌زدند)، این امکان وجود نداشت که تصور حمل‌ونقل مایعات بدون استفاده از بشکه در مسیرهای طولانی، در ذهن ایجاد شود. حتی اگر قرار بود مایعات حمل شوند، درون بشکه‌های مخصوص، بارگیری می‌شدند و مانند بار خشک در انبار کشتی قرار می‌گرفتند. بعدها با پیشرفت صنعت کشتیرانی و استفاده از آهن و فولاد در ساخت کشتی، امکان حمل مایعات، درون محفظه‌های ضدآب و ضد هوا که درون کشتی تعبیه می‌شدند، فراهم آمد. این فرآیند، به تدریج کامل تر شد و در نهایت، شناورهای مخصوص حمل مایعات تحت عنوان تانکرهای حمل سوخت، ساخته شدند.

این روند، تنها به ساخت شناورهای دارای تانکر مخصوص حمل سوخت محدود نشد، بلکه به تدریج و با توسعه‌ی صنعت کشتیرانی و ایجاد مسیرهای بسیار طولانی، احساس نیاز به سوخت‌رسانی دریایی به کشتی‌های تجاری، تولید شناورهای کوچک‌تر مخصوص سوخت‌رسانی دریایی (Barge) را در پی داشت.

شناورهای تانکر مخصوص حمل سوخت

ایجاد فضای‌های ضدآب و ضد هوای درون کشتی برای بارگیری سوخت و سایر مایعات، تنها مشکل در روند جابه‌جایی و حمل‌ونقل در کمیت‌های بالا، به شمار نمی‌رفت. شاخص دیگری نیز در این حوزه وجود دارد که از آن به عنوان تأثیر فضا یا سطح آزاد یاد می‌شود: این مؤلفه، با واکنش مایعات به حرکت بیرونی آب ناشی از امواج دریا ارتباط می‌یابد. حتی اگر این مورد را درست درک نکرده باشید، فقط کافی است فرض کنید که یک ظرف آب روی سر شما قرار دارد و در حال حمل آن هستید، ناگهان دست‌های خود را به دلایلی تکان می‌دهید. شاید پس از چند ثانیه، تعادل خود را بدست آورید، اما حرکت آب درون ظرف، باعث خواهد شد مدت

ایستگاه جهانی بانکرینگ احداث می شود

دو سند همکاری برای ایجاد یک ایستگاه بانکرینگ در کلاس جهانی، در بندر صحر (Sohar) مسقط به امضاء رسید.



"مقبول علی سلطان"، وزیر بازرگانی و صنعت عمان و رئیس شرکت بندری- صنعتی صحار (SIPC)، به همراه "جان میجر" (Jan Meijer)، مدیر ارشد اجرایی SIPC، این اسناد همکاری را برای ایجاد یک ایستگاه بانکرینگ در کلاس جهانی، با شرکت بازاریابی شل عمان/ شرکت محصولات دریایی شل و با سرمایه‌گذاری مشترک، متشکل از شرکت بازاریابی نفتی عمان (Oman Oil) و شرکت ماتریس مارین هولندینگ (Matrix Marine GmbH)، به امضاء رساندند.

"فیصل الحصار"، مدیرعامل شرکت بازاریابی شل عمان (Shell Oman Marketing Company)، به نمایندگی از سوی شرکت شل، این قرارداد را امضاء کرد. بندر صحار، از صنایع گوناگون (که تعداد آن‌ها رو به افزایش است) و پایانه‌های مدرن و در حال توسعه، برخوردار است. این منطقه، از بندری در دست احداث، به بندری مدرن و کاملاً عملیاتی تبدیل شده است.

به اعتقاد مدیریت بندر، بهبود و توسعه خدمات پیشنهادی در راستای تأمین نیازهای کشتی‌هایی که در بندر پهلوی می‌گیرند (که تعداد آن‌ها به شکلی فزاینده‌ای رو به افزایش است) بسیار حایز اهمیت است. در نتیجه، مقامات بندری و مالک بندر صحار، (SIPC) آرایه‌ی خدمات اضافی برای تسهیل روند توسعه و تلاش‌های مرتبط (که هم‌اکنون در جریان است)، را در دستورکار خود قرار داده‌اند. مد نظر قرار دادن نیاز شناورها و ضرورت آرایه‌ی خدمات بانکرینگ سوخت، در کنار خدمات موجود، امری کاملاً طبیعی و منطقی به نظر می‌رسد.

"جان میجر"، مدیر ارشد اجرایی SIPC، در این مورد گفت: "با توجه به افزایش تعداد کشتی‌هایی که در این بندر پهلوی می‌گیرند و این که بندر صحار، بیش‌تر در کانون توجه قرار می‌گیرد، بسیار خشنودیم از این که دو توافق‌نامه‌ی جدید و مهم را امضاء می‌کنیم که این امر، خود مؤید توانایی‌ها و پیشرفت ما است و این که ما، سازمان‌های مهم جهانی، همچون شل مارین و ماتریس مارین و همکاران محلی‌شان را مستقیماً درگیر ماجرا کرده‌ایم."

به گفته‌ی مقامات بندر صحار، از اواسط ماه ژوئن سال جاری میلادی (۲۰۱۰)، شرکت بازاریابی شل زمینه‌ی آرایه‌ی خدمات سوخت‌رسانی دریایی به انواع گوناگون شناورهای که در بندر پهلوی می‌گیرند، را فراهم خواهد آورد. ماتریس مارین، از شرکت‌های تابعه‌ی مابانفت (Mabanaft) بخش تجاری مارکارد و بالز (Marquard & Bahls) هامبورگ، از جمله شرکت‌های نفتی خصوصی و مستقل محسوب می‌شود. شرکت یاد شده، تحویل سوخت‌های دریایی در هوستون (Houston) سنگاپور و

هند را بر عهده دارد. به علاوه، "مابانفت" در عرصه‌ی تجارت جهانی محصولات سوختی، ایستگاه‌های خدمات‌رسانی، فروش محصولات نفتی مخصوص تولید گرما، روغن موتور و سوخت‌های سبب فعال است. "مابانفت" از طریق شرکت‌های تابعه و دفاتر نمایندگی در اقصی نقاط جهان، حضوری چشمگیر دارد. "استفان هرد"، مدیرعامل ماتریس مارین در این مورد گفت: "دعوت از شرکت ماتریس مارین برای مشارکت در پروژه‌ی احداث یک ایستگاه سوخت‌رسانی دریایی در کلاس جهانی در بندری مدرن و روبه توسعه همچون بندر صحار، یک امتیاز محسوب می‌شود."

"جان میجر"، در این باره اظهار داشت: "ما قویاً بر این باوریم که آرایه‌ی خدمات بانکرینگ، توسط عمان اوایل و ماتریس مارین، در رشد و توسعه‌ی آتی بندر صحار و جذب کشتی‌های بیش‌تر و افزایش ترافیک در این بندر، مؤثر خواهد بود. این توافق‌نامه‌ها، سیر موفقیت‌های بندر را به کمال خواهد رساند. در سال ۲۰۰۹ میلادی، حجم بار نیز، با رشد قابل توجه ۳۹ درصدی به ۹/۷ میلیون تن (در مقایسه با ۶/۵ میلیون تن در سال ۲۰۰۸ میلادی) رسید. به علاوه، جابه‌جایی بار کانتینری در سال ۲۰۰۹ میلادی نیز، رشدی حایز اهمیت را تجربه کرده است که با افزایش ۲۰۰ درصدی، به رکورد ۱۰۰ هزار TEU (در مقایسه با ۳۰ هزار TEU در سال ۲۰۰۸) دست یافته است. حجم بار فله‌ی خشک و بار مایع نیز بسیار افزایش داشته است.

شرکت عمان اوایل، از جمله شرکت‌های اصلی بازاریابی نفت در کشور عمان محسوب می‌شود که در حوزه‌ی تأمین و توزیع فرآورده‌های نفتی، فرآورده‌های تجاری، روغن‌های صنعتی و تجهیزات هوانوردی، فعال است.

تعهد این شرکت در حوزه‌ی بانکرینگ، در آینده از بندر صحار فراتر رفته و در سطح کشور گسترش خواهد یافت.

"عمر احمد قطان"، مدیر ارشد اجرایی شرکت عمان اوایل، در این مورد گفت: "شرکت عمان اوایل، از این که این فرصت در اختیارش قرار داده شده است تا در تلاشی مشترک برای آرایه‌ی خدمات بانکرینگ در بندر مشارکت داشته باشد، احساس غرور می‌کند. ما با شرکت ماتریس مارین همکاری می‌کنیم که دانش، تجربه و تخصص خود را برای آرایه‌ی خدمات بانکرینگ به بندر صحار انتقال خواهد داد. عمان اوایل و ماتریس مارین، محصولات و خدمات باکیفیت مطابق با نیازهای مشتریان و منطبق با استانداردهای HSE را آرایه خواهند کرد." ■





حضور پررنگ در صحنه بانکرینگ خلیج فارس

حرکت رو به جلوی کشور قطر برای تأمین سوخت بانکرینگ، نتیجه‌ی رشد و توسعه‌ی زیرساخت‌های دریایی این شیخ‌نشین حاشیه‌ی خلیج فارس است. شرکت نفتی WOQOD، با همکاری شرکت ثبت کشتی FOBAS لویید، بهترین الزامات جهانی عملکرد در حوزه‌ی تأمین‌کنندگان سوخت دریایی (بانکرینگ) را در راستای توسعه‌ی فعالیت‌های این شرکت در عرصه‌ی بانکرینگ تأمین می‌کند.

تأمین سوخت کشتی‌های گازبر را، به عنوان وظیفه‌ی پشتیبانی و فرصتی تجاری، بسیار حایز اهمیت می‌داند.

راحتی سوخت‌گیری و همزمان بارگیری LNG در پایانه‌ی لافان (Laffan)، فرصتی منحصر به فرد را برای راهبران این‌گونه شناورها، جهت کاهش زمان سفر دریایی به بنادر مقصد فراهم می‌آورد (زیرا آن‌ها قادر خواهند بود سوخت خود را در قطر تأمین کنند، بدون آن‌که نیاز باشند سایر بنادر منطقه را برای سوخت‌گیری مجدد، دور بزنند). امکان ارایه‌ی خدمات بانکرینگ در همه‌ی نقاط قطر وجود دارد، اما اختصاصاً در بندر رأس لافان، امکانات بسیار پیشرفته‌ی ذخیره منابع و ارایه‌ی خدمات سوخت‌رسانی (بانکرینگ)، در محل پارک صنعتی رأس لافان (Ras Laffan Industrial Park)، با ظرفیت تأمین سالانه ۴ میلیون متریک تن سوخت بانکر، احداث شده است.

پیش‌بینی می‌شود که ماهانه حدود ۱۰۰ فروند کشتی با ظرفیت بیش از ۵۰۰۰ متریک تن سوخت، در بندر پهلوی گیرند، که این امر فرصتی ایده‌آل را برای توسعه‌ی صنعت بانکرینگ در قطر، فراهم می‌آورد. "محمد تی آل صبی"، مدیرعامل شرکت نفتی WOQOD، تأیید کرد که این شرکت، از سیستم‌های کیفی مطلوب در حوزه‌ی بانکرینگ برخوردار است. همکاری با شرکت لویدرز رجیستر فوباس (Lloyd's Register FOBAS)، برای اطمینان از استاندارد بودن وضعیت شرکت در حوزه‌ی صنعت بانکرینگ، بسیار مهم و حیاتی بود.

"محمد تی آل صبی"، در ادامه می‌افزاید: "تحويل بانکرها در سطوح کیفی درخواستی، با توجه به استانداردهای تعیین شده، هم به لحاظ ایمنی و هم به جهت حرفه‌ایی، بسیار مهم است. مسؤولان قطری امیدوارند در این حوزه، خدمات با کیفیتی را مطابق با جدیدترین استانداردهای جهان، به تمامی مشتریان و سهام‌داران داخلی و خارجی ارایه دهند. کشتی‌ها، به سوخت‌رسانی با کیفیت نیاز دارند و ما اطمینان می‌دهیم که با حداکثر توان برای، دستیابی به این هدف، تلاش خواهیم کرد."

"نايف سعيد الحجارى"، نماینده‌ی مدیریت کیفیت شرکت WOQOD، در این مورد گفت: "قطر، هم‌اکنون در مسیر ارایه‌ی خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌هایی قرار دارد که بتوانند LNG پاک مورد نیاز دنیا را حمل و صادر کنند."

وی، در ادامه افزود: "کلید دست‌یابی به مدیریت زنجیره‌ی تأمین سوخت و سوخت‌رسانی دریایی (بانکرینگ)، از فرایندی کاملاً مستند برخوردار است؛ فرایندی که کاملاً روشن، قابل اطمینان و حرفه‌ایی است و برای خریداران، اعتماد به نفسی را که به آن نیاز دارند، فراهم می‌آورد. نیاز فعلی سوخت کشتی‌هایی که باید از طریق سیستم بانکرینگ تأمین شود (در سطح جهان)، به رقم ۳۴۰-۳۵۰ میلیون متریک تن، بالغ می‌شود و پیش‌بینی‌های به عمل آمده در زمینه‌ی رشد تجاری، حکایت از این واقعیت دارد که تقاضای سوخت در سیستم بانکرینگ، ممکن است از حالا تا سال ۲۰۲۰ میلادی، به میزان یک‌سوم افزایش یابد، که این امر، خود بر ضرورت توسعه‌ی صنعت بانکرینگ و ارایه‌ی خدمات باکیفیت، با لحاظ شدن استانداردهای ایمنی، دلالت دارد."

"الحجارى"، در پایان گفت: "باتوجه به استقرار سیستم مدیریت کیفیت در حوزه‌ی زنجیره‌ی تأمین سوخت دریایی (بانکرینگ) در شرکت WOQOD، مسؤولان قطری می‌توانند به مشتریان‌شان اطمینان دهند که قادرند نیازهای آنان را، در راستای ارایه‌ی به موقع خدمات، با لحاظ شدن سطوح تعریف شده‌ی کیفی، در محل مورد نظر، تأمین کنند. ■"



شرکت نفتی قطری WOQOD، اخیراً پروژه‌ایی را تحت عنوان "مدیریت کیفیت زنجیره‌ی تأمین سوخت بانکر" با هدف بهبود سیستم مدیریت کیفیت در حوزه‌ی زنجیره‌ی تأمین سوخت دریایی (بانکرینگ) (پس از اجرا و راه‌اندازی سیستم در تمامی فرایندهای تأمین سوخت دریایی به مدت دو-سه ماه) به پایان رساند.

با اتمام این پروژه، زمینه‌ی فعالیت قطر در صنعت بانکرینگ، با زیرشاخه‌های بازاریابی، توزیع و ذخیره‌سازی تمامی فرآوردهای نفتی و خدمات مرتبط، فراهم آمده است.

با توجه به رشد سریع خدمات دریایی قطر، همراه با توسعه‌ی فعالیت‌های پشتیبانی در حوزه‌ی کشتیرانی، این شیخ‌نشین حاشیه‌ی خلیج فارس،

افزایش ۳ برابری بانکرینگ سوخت جهان تا سال ۲۰۳۰ میلادی

رشد و توسعه‌ی صنعت بانکرینگ در جنوب شرق آسیا



براساس جدیدترین اسناد منتشر شده از طرف سازمان اوپک، تحت عنوان "چشم‌انداز سوخت جهان" (World Oil Outlook)، تا سال ۲۰۳۰ میلادی، بر میزان تقاضای کشورهای سوخت‌رسانی دریایی (بانکرینگ)، سه برابر افزوده خواهد شد. اصلی‌ترین شاخص این افزایش، رشد و توسعه در کشورهای آسیایی خواهد بود که ۷۹ درصد رشد جهانی را به خود اختصاص داده است. فشارهای فزاینده‌ی ناشی از رشد تجاری در بهبود و توسعه با اثربخشی در عملکرد جاری (و در نتیجه افزایش حجم معاملات و افزایش اندازه‌ی میانگین کشتی‌ها) نمود می‌یابد. تهیه و تدوین قوانین و مقررات با هدف کاهش آلودگی هوا ناشی از تردد کشتی‌ها، ممکن است هم در کمیت و هم کیفیت محصول مورد استفاده در این بخش، بسیار تأثیرگذار باشد.

تردیدی نیست که در سال‌های اخیر، میزان تقاضا برای سوخت‌رسانی دریایی در بین کشورهای مختلف، بسیار افزایش یافته است و به رغم بحران مالی جهانی و برخی اثرات منفی آن و به دلیل پیشرفت و توسعه‌ی جهانی‌سازی تجارت بین‌الملل، روند افزایش مصرف و تقاضای سوخت دریایی در کوتاه مدت، همچنان ادامه خواهد یافت.

مصرف سوخت در صنعت حمل‌ونقل (صرف نظر از حمل‌ونقل جاده‌ای و هوایی)، اساساً به قطارهای دیزل و شناورهای محلی در راه‌های آبی، اختصاص می‌یابد که هم‌اکنون تنها ۲ درصد از مصرف سوخت فسیلی را در اختیار دارد. اما شرایط در حوزه‌ی حمل‌ونقل دریایی و تردد شناورهای غول‌پیکر در مسیرهایی که گاه تا رسیدن به مقصد، ماه‌ها به طول خواهد انجامید؛ کاملاً متفاوت است.

چهار کشور پهناور جهان (به لحاظ وسعت خاک)، در رأس مصرف‌کنندگان سوخت در سیستم حرکتی لوکوموتیوهای دیزلی قرار دارند. ایالات متحده، چین، روسیه و کانادا، به همراه هفتمین کشور پهناور جهان (هند)، بیش از سه‌چهارم مصرف سوخت در حمل‌ونقل ریلی را به خود اختصاص داده‌اند. کشورهای اروپایی، با برخورداری از نرخ ۱۰ درصدی مصرف سوخت جهان، از دیگر مصرف‌کنندگان مهم سوخت محسوب می‌شوند. مسافرت در مسیرهای طولانی با قطار، اغلب به خودروهای جاده‌ای ترجیح داده می‌شود و سفر به مناطق کوهستانی، از دلایلی به شمار می‌آید که لوکوموتیوهای دیزلی، هنوز مورد استفاده قرار می‌گیرند. در عین حال، دو مصرف‌کننده‌ی عمده، عبارتند از آمریکا و چین که نزدیک به ۶۰ درصد مصرف سوخت جهان را در اختیار دارند.

روند توسعه و پیشرفت کنونی و آتی حمل‌ونقل ریلی در کشور چین، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. براساس طرح پنج‌ساله‌ی توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی مصوب دولت چین، همه ساله ۴۰۰۰ کیلومتر خط آهن جدید احداث خواهد شد، که این رقم، نشان‌دهنده‌ی رشد سالانه‌ی ۵ درصدی است؛ ضمن آن که ۳۰۰۰ کیلومتر از راه ریلی، به سیستم‌های برقی مجهز خواهند شد (با نرخ رشد ۱۵ درصدی)؛ و نیز قطارهای سریع‌السیر مسافری و قطارهای پرطرفیت باری به کار گرفته می‌شوند. هم‌اکنون، تقاضا برای سیستم ریلی در این منطقه، در حال افزایش است- به گفته‌ی وزیر راه‌آهن چین، این کشور، تنها ۶ درصد ظرفیت جهانی راهبری ریلی را در اختیار دارد، اما همه ساله، ۲۳ درصد کل مسافران و محموله‌ها، از طریق سیستم ریلی جابه‌جا می‌شوند.

هر چند در آینده، مکانیسم راه‌آهن برقی در فرآیند ساخت مسیرهای ریلی جدید، در اولویت قرار خواهد داشت، اما سیستم‌های دیزلی،

همچنان راه‌های ریلی (با برخورداری از سهم ۶۱ درصد در سال ۲۰۰۶ میلادی) را در اختیار خواهند داشت. به علاوه، نوعی گرایش شدید به از رده خارج کردن قطارهای مصرف‌کننده‌ی سوخت ذغال‌سنگی (و جایگزین شدن آن‌ها با قطارهای دیزلی یا الکتریکی) وجود دارد که تا سال ۱۹۸۰، تمامی مسیرهای حمل‌ونقل ریلی را (در حوزه‌ی حمل‌ونقل بار) پوشش می‌داد. در نتیجه، این امکان وجود دارد که کشور چین، به مهیا کننده‌ی زمینه برای هرگونه افزایش آتی در بخش مصرف سوخت فسیلی در حوزه‌ی حمل‌ونقل ریلی تبدیل شود.

مصرف سوخت در بخش ناوبری محلی، بی‌تردید در اختیار کشورهای قرار دارد که از بیش‌ترین میزان دسترسی به رودخانه یا خطوط ساحلی برخوردارند. بار دیگر در این میان، چین، بزرگ‌ترین مصرف‌کننده است که ضمن همراهی با کشورهای عضو سازمان توسعه و همکاری اقتصادی (OECD)، رکورد استفاده از نیمه (بیش از نیمه) از کل مصرف جهان را در اختیار دارد.

سیستم حمل‌ونقل دریایی چین، با در اختیار داشتن بیش از ۶۰ درصد کل کیلومترانژ بار، نقش بسیار مهمی در صنعت حمل‌ونقل بار این کشور ایفا می‌کند. بیش‌ترین میزان جابه‌جایی این کشور مربوط به محموله‌های ساحلی است و با حمل‌ونقل داخلی بار (که در نهایت به بازارهای خارجی ارسال می‌شوند) ارتباط می‌یابد. به این ترتیب، رشد صادرات چین، با رشد صنعت بانکرینگ و هم با رشد صنعت کشتیرانی (استفاده از راه‌های آبی داخلی) ارتباط خواهد داشت.

همان‌گونه که انتظار می‌رود، در آینده، افزایش با اهمیت فعالیت‌ها در بخش‌های مختلف، به ویژه حوزه‌ی کشتیرانی و بانکرینگ، از کشور چین (با در اختیار داشتن رکورد میانگین سالانه، ۶ درصد کل جابه‌جایی بار در جهان) نشأت خواهد گرفت. براساس پیش‌بینی‌های به عمل آمده، تا سال ۲۰۳۰ میلادی، روند رو به رشد تقاضا، همچنان ادامه خواهد یافت. اگرچه انتظار می‌رود افزایش‌های غیرقابل چشم‌پوشایی نیز، در سایر کشورهای توسعه یافته مشاهده شود، اما به نظر می‌رسد مصرف سوخت در این بخش‌ها (و بالطبع در صنعت بانکرینگ) و در کشورهای عضو سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی، از کاهشی اساسی برخوردار باشد.

به رغم این واقعیت که پیشرفت و توسعه‌ی مورد انتظار، میزان بازدهی، رشد اقتصادی و تقاضای آتی در حوزه‌ی حمل‌ونقل (و در نتیجه سایر صنایع وابسته از جمله بانکرینگ) را کاهش می‌دهد، اما شاخص نیاز به فرآورده‌های نفتی دریایی (بانکرینگ)، همچنان به عنوان شاخصی فراگیر در حوزه‌ی صنعت کشتیرانی، نمود خواهد یافت. این مؤلفه، به روشنی نشان‌دهنده‌ی این حقیقت انکارناپذیر، یعنی افزایش قابل ملاحظه‌ی نیاز به سوخت دریایی تا سال ۲۰۳۰ میلادی خواهد بود. در مجموع فرآورده‌های نفت، گاز و دیزل، این سوخت دیزل است که مصرف آن در بسیاری از کشورها در حوزه‌ی حمل‌ونقل، به سرعت رو به افزایش است.

تقاضا برای سوخت دریایی (بانکرینگ) در سایر مناطق، بین ۱ تا ۴ درصد افزایش یافته است. اگرچه بحران اقتصادی (که هم‌اکنون سرتاسر جهان را فراگرفته است) بر تقاضای سوخت دریایی، از جمله در بنادر مختلف آسیایی، بسیار تأثیر گذاشته است، اما براساس پیش‌بینی کارشناسان، در چشم‌اندازهای میان‌مدت و طولانی، این روند به تدریج رو به افزایش خواهد گذاشت. ■

تأثیر بحران اقتصادی بر بازار سوخت‌رسانی دریایی

• لی هونگ لیانگ

بحران مالی جهانی از جمله مباحث اصلی و نگرانی‌آور کنفرانس بین‌المللی بانکرینگ در کشور سنگاپور (SIBCON) محسوب می‌شد. در این کنفرانس، (با حضور ۹۰۰ نفر از کارشناسان صنایع کشتیرانی و سوخت‌رسانی دریایی) روسای شرکت‌های مختلف، از کندی فعالیت‌های اقتصادی ناشی از چالش‌های مالی اعتباری و نابسامانی و بی‌ثباتی حاکم بر قیمت سوخت‌های فسیلی و هزینه‌های سوخت‌رسانی، ابراز نگرانی کردند. براساس اطلاعات ارائه شده توسط سازمان Bunkerworld، برای مثال، قیمت ۳۸۰ واحد ویسکوزیته‌ی سنگاپور (cst)، از ۴۰۰ دلار در سال ۲۰۰۷ میلادی، به بیش از ۷۶۰ دلار در جولای سال ۲۰۰۸ میلادی افزایش یافت.

نوسان و بی‌ثباتی قیمت‌های شناور در بازار، با کاهش شدید قیمت نفت خام از ۱۴۷ دلار در هر بشکه در ماه جولای، به کمتر از ۷۰ دلار در هر بشکه، در نیمه‌ی دوم ماه اکتبر، نمود داشته است.



ناپدید شدن منابع مالی اعتباری

بحران جاری مالی اعتباری در سطح جهان و اثرات آن بر نقدینگی، به وضعیتی انجامیده است که خانم "ایزابل لو"، مدیر ارشد اجرایی محصولات دریایی شل (Shell Marine Products)، از آن به عنوان "خرد شدن کشتیرانی" یاد می‌کند.

خانم "لو"، در جریان سخنرانی خود در کنفرانس SIBCON، اظهار کرد: به زمان تغییر و تحول پیش‌بینی نشده گام می‌نهمیم.

آقای "کلاید مایکل باندی"، رییس و مدیر ارشد اجرایی شرکت انرژی چیم اوایل (Chemoil Energy Limited)، در تأیید گفته‌های خانم "لو"، گفت: "فضای غبارآلود ناشی از ناپدید شدن اعتبارات بانکی و حساب‌های اعتباری در اقصی نقاط جهان، به تدریج بر صنعت کشتیرانی و سوخت‌رسانی دریایی سایه می‌گستراند. از این‌رو، باید به سرعت راه‌حلی برای مقابله با آن یافت."

مدیران اجرایی این صنعت، هشدار دادند که شاخص‌های صنعت سوخت‌رسانی دریایی، در کوتاه‌مدت و رشد و توسعه‌ی درازمدت آن، ممکن است از چالش‌های مالی اعتباری جاری (ناشی از بحران مالی جهانی) و کند شدن روند فعالیت‌های اقتصادی در جهان، تأثیر پذیرد. آقای "پل ایچ استینبز"، رییس و مدیر ارشد اجرایی شرکت خدمات سوخت (Fuel Services Corporation)، در این مورد گفت: "کاهش روند توسعه و پیشرفت بخش سوخت‌رسانی دریایی، مدتی ادامه خواهد یافت."

آقای "جرامی الکساندر"، مدیر ارشد اجرایی سوخت‌های دریایی بریتیش پترولیوم (BP Marine Fuels)، که در حاشیه‌ی کنفرانس SIBCON سخن می‌گفت، در تأیید گفته‌های "استینبز"، اظهار کرد که شرکت‌های نفتی، انتظار دارند تقاضای جهانی سوخت‌رسانی دریایی کاهش یابد. وی در ادامه افزود: "شاید دو سال طول بکشد تا با بهبود اوضاع اقتصادی، سطح تقاضا به وضعیت فعلی بازگردد و بی‌تردید، این مدت زمان برای بهبود وضعیت و افزایش سال به سال بازار فروش، بیش‌تر خواهد شد."

"الکساندر"، همچنین اظهار داشت که کاهش حجم فعالیت‌های سوخت‌رسانی دریایی، به دلیل رویارویی این صنعت با کاهش تقاضا

برای حمل‌ونقل دریایی کالا و مواد خام، اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. افت فعالیت‌ها به دلیل آشفتگی‌های موجود در بازارهای مالی، بی‌تردید بر تجارت جهانی تأثیر خواهد گذاشت و کشتی‌ها در صورت فقدان بار، مجبور خواهند بود از چرخه‌ی سرویس‌دهی خارج شوند.

خانم "لیندا کی رایت"، مدیر بخش بین‌الملل شرکت سوخت‌های دریایی اکسون موبایل (ExxonMobile Marine Fuels)، طی ارایه‌ی گزارشی، نشان داد که میانگین رشد سالانه‌ی تقاضای جهانی برای سوخت‌رسانی بین سال‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۹ میلادی، ۳/۵ درصد بوده است. این نرخ بین سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۰، ممکن است تا ۲/۴ درصد کاهش یابد.

تحکیم بازار

روسا و مدیران صنعت دریانوردی و سوخت‌رسانی دریایی، در جریان برگزاری کنفرانس SIBCON، به این نکته اشاره داشتند که تقویت منابع مالی اعتباری، احتمالاً به استحکام بازار صنعت دریایی و سوخت‌رسانی (به ویژه در شرکت‌های کوچک با نقدینگی‌های محدود که برای حیات و بقای خود، مبارزه می‌کنند) منتهی خواهد شد.

به اعتقاد آقای "باندی"، از شرکت چیم اوایل (Chemoil)، تغییرات در قیمت نفت، طی سال گذشته و کاهش در حجم فعالیت‌های تجاری، هر دو "با سرعتی شگفت‌انگیز" صورت گرفته است. این امر، میزان نقدینگی و متغیر بودن قیمت را، از مجموع چالش‌های پیش‌روی شرکت‌های فعال در عرصه‌ی سوخت‌رسانی دریایی، به جدی‌ترین چالش تبدیل کرده است. آقای "باندی"، در ادامه افزود: "از دیدگاه مدیران بسیاری از شرکت‌ها، بحران مالی اعتباری "ممکن است آخرین هجوم پوشالی" باشد. اما می‌توان پیش‌بینی کرد که تحکیم اقتصادی، با پایان یافتن فعالیت‌های بازیگران کوچک‌تر در این عرصه همراه خواهد شد."

"باندی"، همچنین اظهار کرد که شرکت‌های اصلی نفتی، از حاشیه‌ی امنیت مالی برای ادامه‌ی حیات برخوردارند، اما نوع بازارهایی که در آن به رقابت خواهند پرداخت، آنان را انتخاب خواهند کرد. وی خاطرنشان کرد که تولید و فروش سوخت‌های دریایی، برای شرکت‌های نفتی، به منزله‌ی تجارت اصلی محسوب نمی‌شود، در عین حال، تعهد آن‌ها به





صنعت سوخت‌رسانی دریایی، متنوع خواهد بود.

"باندی" در ادامه افزود: "شرکت‌های غیروابسته، هم‌اکنون ۴۶ درصد از امکانات تأمین سوخت دریایی در سطح جهان را در اختیار دارند که این امر، خود مؤید ارزش کار این شرکت‌ها و نقش ارزشمند آن‌ها در این عرصه است. اما دوران حیات شرکت‌های مستقل و کوچک‌تر دارای محدودیت‌های نقدینگی، ممکن است به سر رسیده باشد. آقای "باندی"، همچنین پیش‌بینی کرد که در فضای کنونی اقتصاد جهان، نسل جدیدی از شرکت‌های مستقل جهانی، با در اختیار داشتن رسالت تأمین سوخت‌های دریایی به عنوان اصلی‌ترین فعالیت‌های‌شان، ظهور خواهند کرد.

تأمین کنندگان و بازرگانان فعال در عرصه تأمین سوخت دریایی (و سوخت‌رسانی دریایی)، صرف نظر از موضوعات مرتبط با منابع مالی، هم‌اکنون بسیار نگران وضعیت مالی مشتریان خود هستند. تاکنون، بعضی از شرکت‌های کشتیرانی، مانند سویت اوید تانکرز (Svithoid Tankers) و اینداس‌ترایل کریرز (Industrial Carriers)، به دلیل بحران‌های مالی اعتباری، نابود شده‌اند و به دلیل ورشکستگی، نتوانسته‌اند به تعهدات مالی خود در برابر تأمین‌کنندگان مالی و مؤسسات اعتباری، عمل کنند.

خوش‌بینی سنگاپور

به رغم حاکم بودن فضای غبارآلود و تیرگی بر صنعت سوخت‌رسانی دریایی در سطح جهان، مقامات بندر سنگاپور، به پیش‌بینی دلگرم‌کننده‌ای مبادرت ورزیده‌اند مبنی بر این‌که این بندر (به مثابه‌ی بزرگ‌ترین بندر سوخت‌رسانی دریایی جهان)، هم‌چنان به عنوان راهبر در این عرصه، با در اختیار داشتن بازار فروش مطلوب، نقش خود را ایفا خواهد کرد. پیش‌بینی مقامات بندر سنگاپور (MPA) در زمینه‌ی دستیابی این بندر به رکورد ۳۳-۳۵ میلیون متریک تن (mt) در سال ۲۰۰۸ میلادی (در مقایسه با ۳۱/۵ میلیون متریک تن در سال ۲۰۰۷ میلادی)، به واقعیت پیوست.

"جرالد لو"، معاون مدیر خدمات دریایی در MPA، در جریان برگزاری

کنفرانس SIBCON، اظهار کرد: "به رغم بحران مالی جهانی، انتظار داریم این رکورد، دست‌کم در سطح ۳۳ میلیون متریک تن حفظ شود." آمار و ارقام MPA، نشان می‌دهد که مجموع حجم فروش در حوزه‌ی سوخت‌رسانی دریایی، از ژانویه تا ماه سپتامبر سال ۲۰۰۸، با رشد سال به سال ۱۲ درصدی، به ۲۶/۴ میلیون متریک تن رسیده است. به گفته‌ی "جرالد لو"، ارزش درآمدهای بندر سنگاپور در سال ۲۰۰۷، در بخش سوخت‌رسانی دریایی، ۱۵ میلیارد دلار برآورد می‌شود.

مقام‌های MPA، همچنین از تدوین استاندارد جدیدی در بخش سوخت‌رسانی ملی و قابل کاربرد، هم برای تأمین‌کنندگان بانکر و هم‌ارزایان خبر دادند. در این استاندارد، تحت عنوان استاندارد سنگاپور SS 600:2008 معیارهای عملکرد سوخت‌رسانی دریایی، دستورالعمل‌ها و فرایندهای مورد استفاده در تحویل سوخت با کیفیت و کمیت مناسب به صورت ایمن و کارآمد، لحاظ شده است.

استاندارد SS 600 که در نیمه‌ی دوم سال ۲۰۰۹ میلادی اجرایی شد، جایگزین دو استاندارد فعلی SS CP 60:2004 (سوخت‌رسانی با شناورهای تانکر) و SS CP 77:1999 (ممیزی سوخت‌رسانی دریایی) محسوب می‌شود. تغییرات کلیدی در استاندارد جدید، شاخص‌هایی چون تأکید بر تطابق با قوانین و مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در زمینه‌ی جلوگیری از آلودگی هوا از سوی کشتی‌ها، افزایش هماهنگی در فرایندهای اجرایی و استانداردسازی تمامی مستندات سوخت‌رسانی دریایی با هدف کاهش منازعات و اختلافات را دربر می‌گیرد.

به علاوه، در نیمه‌ی دوم سال ۲۰۰۹، از نوعی فن‌آوری جدید ارتباطات، با هدف بهبود کارایی و بازدهی عملیات سوخت‌رسانی دریایی، در بندر سنگاپور بهره‌گیری شده است. این فن‌آوری جدید، تحت عنوان BunkerNet، با ایجاد نوعی سیستم اتوماسیون، ارتباطات بین گروه‌های مختلف در زنجیره‌ی تأمین سوخت دریایی را بهبود می‌بخشد و به متولیان این صنعت امکان می‌دهد تا با تسریع در روند تراکنش‌های بانکی و پرداخت هزینه‌ها در حوزه‌ی راهبری و مدیریت، از کیفیت بالا و سودآوری مناسب برخوردار باشند. ■

سوخت رسانی به کشتی

در اختیار داشتن کشتی‌های عظیم و موتورهای دیزل حجیم در عرشه شناورها، بسیار قابل توجه و کاربردی به نظر می‌رسد، اما چگونه می‌توان سوخت این موتورهای غول‌پیکر را تأمین کرد؟

وقتی سوخت خودرو یا موتورسیکلت شما تمام می‌شود، چه می‌کنید؟ راه حل مقابله با این مشکل، بسیار آسان است؛ با هدایت خودرو یا موتورسیکلت خود به نزدیک‌ترین جایگاه عرضه سوخت / پمپ بنزین، بار دیگر سوخت‌گیری می‌کنید. میزان سوختی که خریداری می‌کنید، به نوع خودرو و ظرفیت مخزن آن بستگی دارد و چندان نگران موجودی پول جیب خود نخواهید بود.

کشتی نیز، یک خودرو محسوب می‌شود که در آب شناور است و برای راهبری آن، به سوخت نیاز می‌باشد. این خودرو از موتورهای بسیار حجیم برخوردار است؛ موتورهایی که به سوخت نیاز دارند تا بتوانند آن را بسوزانند و از آن، انرژی تولید کنند. نکته‌ای که در اینجا باید به آن اشاره کرد، آن است که سوخت مورد نیاز خودروی شما، درون مخزن آن ذخیره می‌شود (که قسمتی از مکانیسم خودرو محسوب می‌شود). در کشتی‌ها نیز، سوخت مورد نیاز درون تانک‌هایی ذخیره می‌شود که قسمتی از کشتی هستند و از آن تحت عنوان "تانک یا بانکر" یاد می‌شود. همان‌گونه که از واژه‌ی "سوخت‌گیری" برای تشریح فرآیند پر کردن باک خودرو از سوخت در پمپ بنزین استفاده می‌شود؛ به فرآیندی که طی آن، تانک‌های کشتی از منبعی بیرونی پر از سوخت مورد نیاز می‌شوند نیز، بانکرینگ (Bunkering) گفته می‌شود.

اغلب سوخت‌گیری در عرشه‌ی کشتی، از طریق شناورهای بانکر (Bunker Barge) صورت می‌گیرد؛ این نوع شناورها معمولاً قایق یا کشتی کوچکی هستند که از آن‌ها برای تأمین سوخت مورد نیاز سایر شناورهای بزرگ‌تر استفاده می‌شود.

در سفرهای طولانی، ذخیره‌سازی کل سوخت مورد نیاز در تانک‌های سوخت کشتی، مقدور نخواهد بود. در نتیجه، تنها راه حل ممکن برای تأمین این حجم عظیم سوخت، مورد نیاز برای سفرهای طولانی مدت (یک ماه و بیش‌تر از آن)، کمک گرفتن از سایر شناورهای سوخت‌رسان کوچک (مجهز به لوله‌ها و پمپ‌های مخصوص انتقال سوخت) است. در واقع، شبکه‌ای از لوله‌ها درون کشتی و نیز درون شناور کوچک سوخت‌رسان، وجود دارد که به تانک‌های سوخت متصل می‌شوند. شیرهای مخصوص کنترل و تنظیم جریان سوخت به این لوله‌ها در عرشه در نقاط مناسب تعبیه می‌شوند. با استفاده از سیستم‌های پیشرفته، امکان کنترل دقیق روند انتقال سوخت فراهم می‌آید.

سرمهندس کشتی، مسؤول هدایت و کنترل عملیات سوخت‌رسانی است و قبل از سوخت‌گیری میزان دقیق سوختی که باید در هر بار سوخت‌گیری به تانک‌های سوخت کشتی انتقال یابد، محاسبه می‌شود. ■

سازندگان کشتی با توجه به اندازه و سرعت کشتی، در مورد ظرفیت و تعداد تانک‌های سوخت آن، تصمیم‌گیری می‌کنند. ظرفیت‌های اسمی تانک سوخت در عرشه‌ی کشتی‌ها از ۱۵۰ تا ۳۵۰۰ مترمکعب، متغیر هستند. شاید از خود بپرسید که چرا تانک سوخت کشتی، از چنین ظرفیت بالایی برخوردار است؟ پاسخ به این پرسش ساده است، وقتی قدرت موتور افزایش می‌یابد، بالطبع مصرف سوخت نیز افزایش خواهد یافت.

برای مثال، یک خودروی معمولی ۸۰۰cc، مجهز به موتوری با قدرت خروجی ۳۷bhp، در طی هر ۱۸ کیلومتر، یک لیتر سوخت مصرف می‌کند، در حالی که یک کشتی مجهز به موتوری با قدرت خروجی ۱۰۰۰۰bhp، به طور تقریبی ۲۵ تا ۳۰ مترمکعب در روز، سوخت مصرف می‌کند. این رقم حتی ممکن است تا ۲۰۰ مترمکعب در روز افزایش یابد. بنابراین، برای تأمین این حجم عظیم سوخت برای یک سفر طولانی ۴۵ روزه، تانک‌های سوخت مورد نیاز، طراحی و تعبیه می‌شوند.

بی‌تردید، با توجه به مصرف بالای سوخت در موتورهای غول‌پیکر کشتی





سوخت رسانی ایمن به کشتی ها در دریاهای جهان

عملیات بانکرینگ در آب های بین المللی، تابع قوانین بین المللی و در آب های ساحلی، تابع قوانین و مقررات داخلی است.

حقوقی و قضایی، برخی دستورالعمل ها، به منزله ی معرفی تلاش های هم سو (یا بهتر بگوییم: تلاش های صنفی)، از سوی مراکز و نهادهای صلاحیت دار، در راستای تهیه و تدوین بهترین رویکرد برای کاهش هر چه بیش تر خطرات زیست محیطی، در جریان عملیات بانکرینگ صورت می گیرد. در این بین، از صنعت کشتیرانی و صنایع مرتبط با آن، انتظار می رود که ضمن تبعیت از این گونه رویکردهای مدون، تلاش برای آموزش کارکنان شاغل در گروه های صنعتی مرتبط، به ویژه در صنعت بانکرینگ و آرایه ی توصیه های فنی به دستگاه های اجرایی، از جمله گارد ساحلی و کمیته های ایمنی لنگرگاه را سرلوحه ی کار خود قرار دهند. شناورهایی که در نظر دارند عملیات بانکرینگ انجام دهند (در شرایطی که لنگر انداخته اند)، باید دستورالعمل های مرتبط را، همراه با استانداردهای اضافی مراقبت و ایمنی (برنامه ی ایمنی بندرگاه) شامل (الف) شرایط آب و هوایی، (ب) مدیریت لنگراندازی، را رعایت کنند. برخی از اجزای عملیات بانکرینگ، در امتداد شناورهای حاضر در اسکله، صورت می گیرد و در صورت کانتینری بودن شناور، ممکن است

آب های جهان (به ویژه راه های آبی که محل تردد کشتی های باری و مسافری محسوب می شوند) به لحاظ زیست محیطی، بسیار حساس هستند و از آن ها به عنوان نوعی منبع زیستی و اقتصادی ارزشمند یاد می شود. عملیات بانکرینگ (در شرایطی که در بسیاری از بنادر جهان، به عنوان نوعی فعالیت روزمره انجام می شود)، در واقع با خطراتی نه چندان همسان با مخاطرات مورد انتظار در عملیات استاندارد سوخت گیری کشتی در ساحل، همراه است. در همین راستا، برای بررسی و رفع این مشکلات، تلاش های گوناگونی از سوی سازمان های ذی ربط، در اقصی نقاط جهان صورت پذیرفته است.

عملیات بانکرینگ در آب های بین المللی، تابع قوانین بین المللی و در آب های ساحلی، تابع قوانین و مقررات داخلی است. برای مثال، در آب های ساحلی بندر واشنگتن، این عملیات تابع قوانین و مقررات حاکم بر عملکرد گارد ساحلی ایالات متحده و نیز قوانین و مقررات ایالت واشنگتن در مورد عملیات انتقال نفت است. علاوه بر قوانین و مقررات

همزمان، عملیات بارگیری و تخلیه کانتینر نیز انجام شود. این امر، گاه برخی ریسک‌های اضافی را به ریسک‌های عملیات بانکرینگ و پرسنل درگیر با این عملیات می‌افزاید که لازم است تمهیدات احتیاطی اضافی، مدنظر قرار گیرد.

بازرسان از سازمان‌ها و ادارات مرتبط، به صورت منظم از عملیات انتقال سوخت/ نفت، به لحاظ رعایت استانداردهای ایمنی و کاهش خطر، میزان آشنایی سوخت/روغن با عملیات شرکت، ثبت فرآیندها و عملیات ره‌گیری، بازرسی به عمل می‌آورند. حتی سازمان یاد شده، ممکن است هرگونه عملیات بانکرینگ را به دلایل ایمنی یا ریسک غیرقابل پذیرش نیز، متوقف یا ممنوع اعلام کند.

بخش ایمنی عملیات بانکرینگ، به همراه کمیته‌های تأمین ایمنی بندرگاه، برای تعیین ضرورت هرگونه تغییر با هدف افزایش ایمنی، روند ایمن عملیات بانکرینگ را به صورت دوره‌ای کنترل خواهند کرد. تغییرات، ممکن است دستورالعمل‌های اضافی یا اقدامات رسمی نظارتی را دربر داشته باشند.

تعاریف:

در صنعت بانکرینگ، از واژه‌های زیر استفاده می‌شود:

الف- بانکرینگ: به انتقال فرآورده‌های سوختی پایه، از یک شناور به شناوری دیگر اطلاق می‌شود. به منظور سوخت‌گیری و تأمین انرژی مورد نیاز موتورهای شناور، خدمات رفاهی یا سیستم روغن‌کاری دستگاه‌ها، در شرایطی که شناور لنگر انداخته یا در اسکله پناه گرفته است.

ب- شناور دریافت‌کننده سوخت: شناوری است که طی عملیات بانکرینگ، سوخت یا روغن مورد نیاز خود را دریافت می‌کند.

ج- شناور تحویل‌دهنده سوخت: شناوری است که در جریان عملیات بانکرینگ، سوخت یا روغن تحویل می‌دهد.

د- شرایط مساعد آب و هوایی: منظور، وزش باد پایدار از ۲۱ تا ۳۳ گرهی دریایی است.

ه- شرایط آب و هوایی نامساعد: منظور، وزش باد پایدار از ۳۴ تا ۴۷ گرهی دریایی یا بیش‌تر است.

قوانین و مقررات: عملیات بانکرینگ، باید دقیقاً براساس تمامی شرایط و مقررات مصوب انجام شود. اگر تعارضی (حقیقی یا ادراکی) بین قوانین و مقررات و دستورالعمل‌های مصوب وجود داشته باشد، مورد اختلاف، باید دقیقاً تحت بررسی قرار گیرد و درباره‌ی آن، توافق حاصل شود.

استانداردهای کاربردی در صنعت بانکرینگ: مرجع‌های زیر، حاوی استانداردهای جهانی صنعت بانکرینگ هستند و دستورالعمل‌های آن‌ها، باید در جریان عملیات بانکرینگ، لحاظ شوند:

الف: دستورالعمل‌های مجمع شرکت‌های بین‌المللی سوخت دریایی (OCIMF)، که حاوی راهنمای انتقال کشتی به کشتی سوخت است.

ب: خطرات نشت روغن از شناورهای تانکر مخصوص حمل فرآورده‌های نفتی-منتشر شده، توسط کمیسیون سیستم‌های فنی و مهندسی (CETS).

استاندارد بانکرینگ ایمن در کل هوای نامساعد

الف) باد: اگر سرعت وزش باد پایدار، ۳۰ یا بیش از ۳۰ گرهی دریایی و سرعت باد ناپایدار، بیش از ۴۰ گرهی دریایی باشد، شناورها برای عملیات بانکرینگ، در اسکله پهلوی نخواهند گرفت. اگر در جریان عملیات بانکرینگ، سرعت وزش باد پایدار، به ۳۰ گرهی دریایی و سرعت وزش باد ناپایدار، به ۴۰ گرهی دریایی برسد، آن‌گاه کارکنان مسؤول نظارت بر عملیات، بی‌وقفه، شرایط زیست‌محیطی را کنترل خواهند کرد و در صورت نیاز، تمامی اقدامات و تمهیدات ضروری را برای کاهش خطر

آسیب‌دیدگی کارکنان، صدمه دیدگی شناور و یا آلودگی آب دریا، به کار خواهند گرفت و برای مقابله با شرایط آب و هوایی بدتر، آماده خواهند شد. اگر سرعت وزش باد پایدار، به ۴۰ گرهی دریایی برسد، عملیات بانکرینگ متوقف خواهد شد و جریان انتقال سوخت از درون شلنگ‌ها قطع و شلنگ‌ها از محل اتصال، جدا خواهند شد. کارکنان، باید به دستورالعمل‌های جداگانه‌ای که توسط نهادهای داخلی، در ارتباط با شرایط آب و هوایی نامساعد و موقعیت‌های لنگراندازی تمامی شناورها تهیه شده است، مراجعه کنند.

ب- دریاهای: در جریان انجام عملیات بانکرینگ از یک شناور به شناور دیگر (در شرایط متوقف بودن کشتی)، اگر ارتفاع امواج یا خیزاب، به بلندی سه فوت (حدود ۳۰/۵ سانتی‌متر) برسد، عملیات متوقف خواهد شد، جریان انتقال سوخت از شلنگ‌ها، متوقف و شلنگ‌ها از محل اتصال، جدا می‌شوند. ضوابط مربوط به شرایط باد و دریا توسط مسؤولان و نهادهای مرتبط با صنعت بانکرینگ، مورد بازنگری قرار گرفته است و هم‌اکنون، توسط شرکت‌های راهبر، در دریاهای مورد استفاده قرار می‌گیرد. این‌گونه استانداردها، بر مشاهدات و تجربیاتی استوار است که از دیرباز برای هدایت شناورها در شرایط مشابه، جمع‌آوری و مدون شده است.

ج- راه‌های آبی برخورد از پناهگاه: دستورالعمل‌های مربوط به شرایط باد و دریا، ممکن است در شرایط پهلوی گرفتن کشتی به منظور بانکرینگ در اسکله، یا باراندازی در راه آبی، دارای پناهگاه کاربردی نباشد. ضوابط مربوط به تضمین ایمنی عملیات بانکرینگ در این‌گونه محل‌ها، به جابه‌جایی معکوس شناور دریافت‌کننده یا شناور تحویل‌دهنده سوخت (با توجه به شرایط وزش باد و وضعیت امواج دریا) بستگی دارد.

کارکنان/دسترسی ایمن بین شناورها: هر یک از شناورهای تحویل‌دهنده و دریافت‌کننده سوخت، کارکنان مسؤول عملیات بانکرینگ (PIC) را با خود به همراه دارند که مسؤولیت هدایت عملیات را بر عهده می‌گیرند. شناور دریافت‌کننده، باید زمینه‌ی دسترسی ایمن برای سهولت ارتباطات رخ‌به‌رخ بین شناورهای دریافت‌کننده و تحویل‌دهنده به منظور برگزاری کنفرانس قبل از انتقال و سایر ارتباطات موردنیاز را فراهم آورد.

تجهیزات یدک‌کشی: تمام گروه‌ها، از ضربه‌گیرهای مناسب (به لحاظ اندازه و نوع)، برای اجتناب از تماس فلز با فلز بین دو شناور، استفاده خواهند کرد. شناورهای یدک‌کش نیز، به لحاظ اندازه و نوع، برای کشیدن یدک شناور تحویل‌دهنده در امتداد شناور دریافت‌کننده، در جریان جزرومد موجود و شرایط باد ناخواسته، مناسب خواهند بود.

قابلیت دسترسی به یدک‌کش: در حین عملیات بانکرینگ در شرایط آب و هوایی مساعد و نامساعد (در شرایطی که شناورها لنگر انداخته‌اند)، دست کم، یک یدک‌کش در صحنه باقی خواهد ماند و برای ارایه‌ی کمک‌های لازم، تا انتهای عملیات آماده خواهد بود. یدک‌کش (یدک‌کش‌های) حاضر در محل، باید از نیروی اسب بخار کافی برای انجام مانور و کنترل حداقل شناور تحویل‌دهنده سوخت در تمامی شرایط، برخوردار باشد. عملیات بانکرینگ شناور به شناور، ممکن است بدون مساعدت مستقیم شناور یدک‌کش (در شرایطی که بخش یدک‌کشی عملیات کامل شده است) صورت گیرد. یدک‌کش حاضر، یا یدک‌کش تخصیص یافته به عملیات، باید در منطقه و در شرایط آماده به کار قرار داشته باشد تا در صورت نیاز، در کمتر از ۳۰ دقیقه، برای ارایه‌ی کمک، در محل عملیات بانکرینگ حاضر شود. این استاندارد برای شناورهای تحویل‌دهنده سوخت و مجهز به سیستم رانش، کاربرد ندارد.

تجهیزات واکنش: علاوه بر الزامات مربوط به طرح واکنش شناور به شناور، تمهیدات بازدارنده و کاهش دهنده آلودگی زیر نیز، باید مدنظر قرار گیرد:

الف- وقتی عملیات بانکرینگ در جریان است و زمانی که انجام این کار در شرایط ایمن و بدون خطر انجام می‌شود، تجهیزات جلوگیری کننده از نشت روغن به درون آب، باید دست‌کم، در فاصله‌ی ۵ فوتی از شناور قرار گیرد؛ یا

ب- این تجهیزات باید در فضایی قرار گیرند که حداکثر میزان جلوگیری از آلودگی ناشی از نشت روغن به درون آب را فراهم آورند. تمامی شناورهای تحویل دهنده‌ی سوخت، با نرخ انتقال ۵۰۰ گالون سوخت در دقیقه، باید از این گونه تجهیزات برخوردار باشند و رعایت راهبردهای مرتبط با آن و استانداردهای مدون و الزامات هریک از کشورهای ذی‌ربط را مدنظر قرار دهند.

ج- در شرایط ایمن نبودن عملیات بانکرینگ، با استفاده از تجهیزات جلوگیری کننده از نشت روغن به درون آب، باید از تمهیدات بازرسی و برای کنترل دقیق‌تر، از تجهیزات پیشرفته‌تر بهره گرفت.

د- برای انجام وظایف محوله در شناورهای تحویل دهنده و تحویل گیرنده سوخت و نیز راهبری تجهیزات جلوگیری کننده از نشت سوخت درون آب، باید کارکنان متخصص، به تعداد کافی در محل حضور داشته باشند.

ه- همه‌ی کارکنان، به ویژه کارکنان راهبر تجهیزات جلوگیری کننده از نشت روغن به درون آب، باید از آموزش‌های لازم برخوردار باشند و در شرایط آمادگی کامل به سر ببرند، تا امکان استفاده از این تجهیزات، به موقع و با حداقل تأخیر زمانی ممکن، فراهم آید.

تعداد شناورهای درگیر: یک شناور دریافت کننده، ممکن است محموله‌های سوخت و روغن را از دو شناور جداگانه، در یک زمان و به شرط رعایت شرایط زیر، دریافت کند:

الف- هر یک از فرایندهای انتقال (سوخت و روغن)، از مسئول جداگانه‌ای برخوردار باشد، در غیر این صورت، فرد کنترل کننده، باید مورد تأیید فرماندهی گارد ساحلی بندر باشد.

ب- باید هر یک از سیستم‌های انتقال دهنده، به طور کاملاً مجزا از یکدیگر عمل کنند.

فرایندهای سرعت جریان انتقال، پایان کار انتقال و درجه‌بندی: باید مطابق با استانداردهای بین‌المللی انتقال کشتی به کشتی سوخت انجام پذیرد.

کنترل و نظارت: افراد ناظر و واجد شرایط (PIC) برای کنترل و نظارت بر عملیات بانکرینگ، باید هم‌زمان، در شناور دریافت کننده و شناور

تحویل دهنده‌ی سوخت حضور داشته باشند. به علاوه، افسران واجد شرایط عرشه نیز، باید بر کل عملیات بانکرینگ و ناوبری/ لنگراندازی، هم در شناور دریافت کننده و شناور یدک‌کش و هم بر شناور تحویل دهنده‌ی سوخت، نظارت کنند. در شرایطی که عملیات بانکرینگ در شرایط هوایی مساعد یا نامساعد انجام می‌شود، شناور تحویل دهنده‌ی سوخت، باید مدام با عرشه‌ی شناور دریافت کننده و مقام‌های بندری در ارتباط باشد.

استاندارد مراقب - بانکرینگ در خلال عملیات کانتینری

نگاهی اجمالی: در این بخش، به فرآیند مربوط به ارتباطات ضروری بین مسؤولان اجرایی، راهبران شناور مخصوص انتقال سوخت به شناور دریافت کننده (Barge) (تانکرمن) و پایانه‌ها (وابسته به اداره‌ی دریانوردی) پرداخته می‌شود؛ این فرآیند، در واقع برای اطمینان از انجام عملیات بانکرینگ در شرایط ایمن و رعایت اصول حفاظت از محیط‌زیست، هم‌زمان با عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر، دارای اهمیت است.

توافق اولیه:

الف- عامل اجرایی، از ارایه‌ی درخواست عملیات بانکرینگ به خدمه کشتی، راهبر پایانه و از چگونگی عملکرد شرکت بانکرینگ، قبل از انجام هرگونه عملیات، اطمینان حاصل خواهد کرد.

ب- نقاط تماس و اطلاعات قابل تبادل (برای مثال، شماره تلفن ثابت/ همراه) در اختیار مسؤولان پایانه، پرسنل شناور و شرکت بانکرینگ (که مسؤول آن، در حین عملیات بانکرینگ حضور خواهند داشت) قرار خواهد گرفت.

ارتباطات ضروری: تماس بین تانکرمن (راهبر شناور تحویل دهنده‌ی سوخت) و پایانه:

الف- تسهیلات مربوط به برقراری تماس، فرآیند انتقال سوخت قبل از شروع عملیات، به منظور برگزاری نوعی کنفرانس بین راهبر تانکر تحویل دهنده‌ی سوخت (تانکرمن) و مقام مسؤول در شناور دریافت کننده، باید در دسترس باشد. با استفاده از این امکانات، زمینه‌ی تماس و آگاه کردن کارگران از شروع عملیات و نیز ارایه‌ی جزییات به تانکرمن در مورد عملیات برنامه‌ریزی شده‌ی بارگیری و تخلیه کانتینر (که ممکن است با عملیات بانکرینگ تداخل یابد) فراهم می‌شود.



ب- امکانات تخصیص یافته برای تماس با شناور، امکان آرایه‌ی اطلاعات در مورد عملیات بارگیری و تخلیه‌ی بار (برای مثال، Chief Mate) و امکان برقراری ارتباط با نماینده‌ی شناور تحویل دهنده‌ی سوخت (تانکرمن) را قبل از شروع عملیات بانکرینگ، فراهم می‌کند. این امر، به تانکر من اجازه خواهد داد تا از جزییات مربوط به عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر (که ممکن است با عملیات بانکرینگ تداخل یابد) آگاهی یابد. این تماس، ممکن است علاوه بر ارتباط هم‌زمان با کنفرانس، قبل از شروع عملیات بانکرینگ، صورت گیرد.

ج- چک‌لیست تانکرمن: تانکرمن، برای برقراری ارتباط‌های لازم با تسهیلات در نظر گرفته شده و تعیین نقاط تماس شناور، باید موارد زیر را شناسایی کند:

- کدام نقاط از شناور دریافت کننده و شناور تحویل دهنده‌ی سوخت، ممکن است به دلایل مختلف، در جریان عملیات بانکرینگ، با یکدیگر برخورد کنند؟

- آیا غیر از عملیات بانکرینگ حاضر (که تانکرمن مسؤول آن است)، عملیات برنامه‌ریزی شده‌ی دیگری (بارگیری، تخلیه یا تسمه‌کشی بار) نیز ممکن است انجام شود؟

- پایانه، چه هنگام در نظر دارد از دهانه‌ی بندر برای فعالیت‌های دیگر استفاده کند؟

- آیا قرار است برخی از این کارها، به دو یا سه نقطه‌ی فراساحلی نیز، تعمیم یابند؟

- آیا ممکن است از این نقاط، در چارچوب زمانی خاص استفاده شود و آیا لازم است که از برخی تداخل‌ها، اجتناب به عمل آید؟

- کارگران، در چه زمانی‌هایی برای استراحت، صرف نهار و غیره، دست از کار خواهند کشید؟

د- محل یا ناحیه‌ی نگرانی: تانکرمن، کارکنان پایانه (ناظران ارشد، سرکارگران، کارگران مسؤول تسمه‌کشی بار، راهبران کرین) و کارکنان شناور (کمک‌ناخدا و سرمهندس)، همگی باید در نظر داشته باشند که در جریان عملیات تسمه‌بندی بار یا عملیات بارگیری و تخلیه‌ی کانتینر در نقاط مجاور شناور مخصوص انتقال سوخت (زمانی که عملیات بانکرینگ در جریان است)، مراقبت‌های ویژه‌ی ایمنی‌های لازم را به عمل آورند؛ این‌گونه مراقبت‌ها باید قبل از عملیات بانکرینگ، در جریان

این عملیات و پس از عملیات بانکرینگ مدنظر این افراد قرار گیرد. از آن‌جا که عملیات بانکرینگ، معمولاً نیازمند حضور شناور (شناورهای) دیگر و امکانات مرتبط در حوزه‌ی عملیات بانکرینگ و اقدامات لازم برای جلوگیری از نشت روغن به درون آب، قبل از آغاز عملیات انتقال سوخت است، همه‌ی کارکنان درگیر در عملیات بارگیری/تسمه‌کشی بار، تا حد زیادی، باید مراقب شناور و تجهیزات کنترل نشت روغن و عملیات بازیافت در مجاورت کشتی، هم قبل از شروع و هم بلافاصله بعد از اتمام عملیات بانکرینگ باشند. اگر در هر زمان از دید تانکرمن، عملیات بانکرینگ باعث ایجاد خطری در جریان تخلیه/بارگیری شناور شود، وی، عملیات را متوقف کرده و با نماینده‌ی شناور دریافت کننده‌ی سوخت، در زمینه‌ی موارد خطرآفرین تماس خواهد گرفت.

ه- واکنش به حادثه

انتظار می‌رود که تانکرمن، از روند عملکرد کرین نزدیک شناور مخصوص انتقال سوخت و جریان بارگیری و تخلیه‌ی بار (که قبلاً برنامه‌ریزی شده است) آگاهی لازم را داشته باشد.

انتظار می‌رود که تانکرمن، تانکر عملیات را برای کنترل روند انتقال سوخت در راستای اجتناب از هرگونه حادثه، به درستی تعیین کند و در صورت بروز هر نوع سانحه‌ای که ایمنی عملیات و ایمنی استفاده از تجهیزات جلوگیری از نشت روغن به درون آب و سلامتی کارکنان را به خطر خواهد انداخت، اقدامات لازم را به کار بندد.

بروز هرگونه حادثه، مستلزم ایجاد ارتباطات مستقیم بین گروه‌های مختلف درگیر (قابل دسترس هستند) خواهد بود. این امر، به اصلاح طرح‌های عملیاتی در راستای اجتناب از هرگونه تعارض و تداخل در امور عملیات منجر خواهد شد.

و- راه حل طولانی مدت حادثه

انتظار می‌رود که پرسنل مدیریت اداره‌ی عملیات بندر/پایانه، نماینده‌ی شناور و راهبر انتقال دهنده‌ی سوخت، با یکدیگر در مورد اصلاح امور و هماهنگی هرچه بیش‌تر عملیات بانکرینگ و تخلیه/بارگیری بار، به منظور به حداقل رساندن ریسک عملکرد تانکرمن (که ممکن است به بروز حادثه منتهی شود)، به بحث و تبادل نظر بپردازند.

ایده‌ها و درس‌های فراگرفته شده، بین تمامی گروه‌های درگیر، از جمله سایر پایانه‌های بندر، توزیع خواهد شد. ■



پیش طرازی صنعت دریانوردی در بهره برداری از فن آوری اطلاعات و ارتباطات

• حمیدرضا اکرمی؛ مشاور معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

در زندگی امروز، فن آوری اطلاعات و ارتباطات، نقش مهمی بر عهده دارد. فن آوری های مخابراتی و اطلاع رسانی در اختیار قرار گرفته اند، تا دانش و توانایی بشر را در همه ی زمینه ها، متعالی سازند. استفاده از اینترنت، شاید آشناترین کاربرد فن آوری اطلاعات برای عامه ی مردم باشد. اما حمل و نقل دریایی نیز، با اتکا به فن آوری اطلاعات و ارتباطات، دوران پرشکوهی را تجربه می کند.

اصولا کاربردهای فن آوری اطلاعات و ارتباطات در حمل و نقل دریایی را می توان به دو دسته ی کلی مدیریتی و تکنیکی تقسیم کرد. در بخش مدیریتی، کاربردهای متداول فن آوری اطلاعات و ارتباطات، همانند استفاده از بانک های اطلاعاتی قرار دارند. این کاربردها، جنبه ی دریایی صرف ندارند و در هر صنعت دیگری نیز ممکن است مورد استفاده قرار بگیرند. اما در بعد تکنیکی، جنبه های فن آوری اطلاعات را مد نظر قرار می دهیم که در امور دریایی، کاربرد خاص دارند و توانسته اند جنبه های خاصی از امور مرتبط با دریانوردی را تحت تأثیر خود قرار دهند و یا بهبود بخشند.



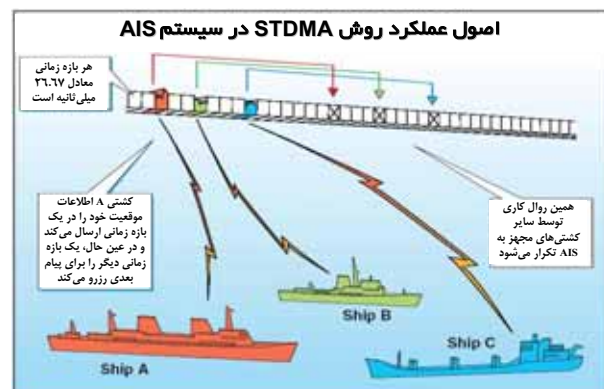
• سیستم شناسایی خودکار شناورها (AIS)

سیستم شناسایی خودکار کشتی‌ها (Automatic Identification System)، امکان شناسایی و نظارت بر شناورها را برای سایر شناورها و ایستگاه‌های ساحلی (در مناطق تحت پوشش آن‌ها) فراهم می‌آورد. کشتی‌هایی که به AIS مجهز هستند، به‌طور دائمی اطلاعاتی را نظیر مسیر و سرعت نسبت به زمین و جهت حرکت خود، مخابره می‌کنند و در عین حال، اطلاعات مشابه را از سایر کشتی‌ها دریافت می‌کنند. به همین دلیل، چنین شناورهایی می‌توانند، هنگامی که به هم نزدیک می‌شوند، بدون وابستگی به ایستگاه ساحلی، یکدیگر را شناسایی و دنبال کنند. ایستگاه‌های ساحلی نیز در محدوده‌ی تحت پوشش خود، این اطلاعات را دریافت می‌کنند که می‌تواند به آن‌ها، در نظارت و مدیریت ترافیک کمک کند.

دستگاه AIS سه قسمت جداگانه دارد: یک دریافت‌کننده ماهواره‌ای GPS، یک پردازنده و یک فرستنده و گیرنده‌ی VHF. بخش «دریافت‌کننده‌ی GPS»، موقعیت جغرافیایی کشتی را از طریق ارتباط با ماهواره‌های GPS به‌دست می‌آورد. این بخش، همچنین، وظیفه‌ی هماهنگ کردن دقیق زمان را روی کلیه‌ی دستگاه‌های AIS بر عهده دارد. سپس نام کشتی، همراه با موقعیت جغرافیایی و بعضی اطلاعات دیگر، برای دریافت توسط سایر کشتی‌ها و همچنین ایستگاه‌های ساحلی، از «طریق فرستنده‌ی VHF»، روی باند ۲۵ کیلوهرتز مخابره می‌شود. این اطلاعات، به‌طور دائم و در بازه‌های زمانی مشخص، توسط هر کشتی مخابره می‌شود. امور محاسباتی دستگاه AIS و زمان بندی این ارسال‌ها، توسط بخش «پردازنده» کنترل می‌شود.

برای مدیریت زمان مخابره و به‌منظور پیشگیری از تداخل، کلیه‌ی فرستنده‌های AIS با سیگنال زمانی دقیق UTC که توسط دریافت‌کننده GPS فراهم می‌شود، هماهنگ می‌شوند. سپس براساس مکانیزم STDMA (Self organizing Time Division Multiple Access)، یک

بازه‌ی زمانی کوتاه را برای ارسال اطلاعات خود انتخاب می‌کنند. طول هر بازه‌ی زمانی، ۲۶/۶۷ میلی‌ثانیه است که در آن می‌توان معادل ۲۵۶ "بیت" یا ۳۲ "بایت" اطلاعات را ارسال نمود. به این ترتیب، هر دقیقه: ۲/۲۵۰ بازه‌ی زمانی را در خود جای می‌دهد و هر کشتی می‌تواند در یک بازه‌ی زمانی رزرو شده، اطلاعات مربوط به خود را مخابره کند.



روش تخصیص زمان ارسال اطلاعات برای فرستنده‌های AIS

فاصله‌ی زمانی بین دو ارسال متوالی توسط یک کشتی، به وضعیت و سرعت حرکت کشتی بستگی دارد. طبق استاندارد وضع شده در سیستم AIS، زمان‌بندی ارسال اطلاعات، براساس جدول زیر است:

وضعیت	زمان ارسال اطلاعات
لنگر انداخته	هر ۳ دقیقه یک بار
سرعت ۰ تا ۱۴ گره‌ی دریایی	هر ۱۲ ثانیه یک بار
سرعت ۰ تا ۱۴ گره‌ی دریایی و در حال تغییر جهت	هر ۴ ثانیه یک بار
سرعت ۱۴ تا ۲۳ گره‌ی دریایی	هر ۶ ثانیه یک بار
سرعت ۱۴ تا ۲۳ گره‌ی دریایی و در حال تغییر جهت	هر ۲ ثانیه یک بار
سرعت بیش از ۲۳ گره‌ی دریایی	هر ۳ ثانیه یک بار
سرعت بیش از ۲۳ گره‌ی دریایی و در حال تغییر جهت	هر ۲ ثانیه یک بار

زمان‌بندی ارسال اطلاعات توسط دستگاه AIS

• شناسایی و ردیابی شناورها از راه دور (LRIT)

شناسایی و ردیابی شناورها از راه دور (Long Range Identification & Tracking)، یکی از الزامات مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کمک به تأمین امنیت دریانوردی و بهبود خدمات جست‌وجو و نجات دریایی است. براساس این سیستم، کشورهای صاحب پرچم، اطلاعات شناورهای خود را با کشورهای دیگر به‌اشتراک می‌گذارند و کشورهای دیگر، در شرایطی محق خواهند بود که اطلاعات لازم را درباره‌ی شناورهای متردد- در هر کجا که باشند- کسب کنند. این اطلاعات، مشتمل بر نام و شماره‌ی شناسایی، موقعیت جغرافیایی و تاریخ و زمان حضور در آن محل جغرافیایی است.

یکی از تفاوت‌های اصلی این سیستم با AIS، بعد مسافت است. از آنجا که بستر انتقال اطلاعات در AIS، سیستم مخابراتی است، بُرد هر دریافت‌کننده به حدود ۵۰ مایل دریایی محدود است. اما در LRIT به‌دلیل استفاده از سیستم‌های تبادل داده‌ای، چنین محدودیتی وجود ندارد. در عین حال، در LRIT، دسترسی به اطلاعات فقط برای افراد مجاز امکان‌پذیر است و لذا امنیت اطلاعاتی، تا حد زیادی تضمین شده است، در حالی که در AIS، هر ایستگاه می‌تواند اطلاعات پیرامونی خود را بدون محدودیت دسترسی دریافت کند. براساس قوانین وضع شده در سازمان بین‌المللی دریانوردی، کشورهای ساحلی می‌توانند اطلاعات شناورهایی را که در فاصله‌ی یک‌هزار مایلی سواحل خود یا نزدیک‌تر هستند، از طریق سیستم LRIT در خواست و دریافت کنند. همچنین کشورهای صاحب بندر، می‌توانند اطلاعات شناورهایی که مقصد خود را یکی از بنادر ایشان ذکر کرده‌اند، مشاهده کنند. بدیهی است که کشورهای صاحب پرچم نیز، خواهند توانست اطلاعات شناورهای دارای پرچم خود را در هر کجا که باشند، دریافت کنند. علاوه بر کشورهای متعاقد، مراکز جست‌وجو و نجات نیز، مجازند تا به اطلاعات LRIT در مورد شناورهای درگیر در عملیات جست‌وجو و نجات، دسترسی داشته باشند.

اجزای LRIT عبارتند از: سیستم ارسال اطلاعات برای هر کشتی، ارائه‌کننده‌ی خدمات ارتباطی و کاربردی، مرکز ملی داده‌های LRIT، طرح توزیع داده‌های LRIT و در نهایت، سیستم بین‌المللی توزیع اطلاعات. هر کشتی، اطلاعات خود را از طریق فرستنده‌ی ماهواره‌ای به ارائه‌کننده‌ی خدمات ارتباطی (ماهواره) می‌فرستد، سپس این اطلاعات، به مرکز خدمات کاربردی (ایستگاه زمینی) می‌رود و بعد براساس قواعد موجود، اطلاعات در مرکز ملی داده‌های LRIT ذخیره می‌شود. سپس این اطلاعات براساس طرح توزیع داده‌های LRIT، طبق یک استاندارد یکپارچه‌ی جهانی، در سیستم بین‌المللی توزیع اطلاعات LRIT، ذخیره و برای استفاده کاربران مجاز این سیستم آماده می‌شود.

به صورت خودکار هدایت می‌شوند. چنان که برای رانندگی انسان‌ها، قواعدی در نظر گرفته شده، حرکت این وسایل نقلیه در محوطه ترمینال کانتینری هوشمند نیز، براساس قواعد و ضوابط استاندارد شده‌ای صورت می‌پذیرد تا از برخورد و تداخل عملکرد آن‌ها پیشگیری شود. در این زمینه، استانداردهای مختلفی موجود است که هر ترمینال کانتینری ممکن است یکی از این استانداردها را مورد استفاده قرار دهد. معمولاً مسیر حرکت وسایل نقلیه‌ی خودکار، به‌طور مشخص علامت‌گذاری می‌شود.

علاوه بر استانداردهای حرکتی وسایل نقلیه‌ی خودکار، روش‌های ساختار یافته‌ی مختلفی نیز برای جابه‌جایی و نگهداری کانتینرها در ترمینال‌های هوشمند وجود دارد که با کنترل تعداد و نوع جابه‌جایی‌ها، استفاده‌ی بهینه از فضا و زمان را به‌رمغان می‌آورد. این استانداردها که در منطق نرم‌افزار مورد استفاده، تعریف می‌شوند، کل عملیات پایانه‌ی کانتینری را تحت‌الشعاع خود قرار می‌دهند.

شناسایی خودکار تجهیزات، با استفاده از روش‌های مختلفی می‌تواند عملیاتی شود. یکی از این روش‌ها، استفاده از برجسب‌هایی مخصوص (Tag) است که روی تجهیزات نصب می‌شوند. این برجسب‌های الکترونیک، علاوه بر اطلاعاتی که درباره‌ی تجهیزات در خود دارند، به یک فرستنده رادیویی نیز مجهزند و به‌این وسیله، با سیستم کنترلی ارتباط برقرار می‌کنند.

از همین برجسب‌ها، می‌توان جهت ردیابی کانتینرها و همچنین بررسی و گزارش‌گیری از موجودی محوطه‌ی انبار کانتینری استفاده کرد. البته این فن‌آوری، نسبتاً پرهزینه است و در برخی موارد با سایر روش‌ها جایگزین می‌شود.

برای شناسایی تجهیزات و کانتینرها، شیوه‌ی دیگری نیز به کار می‌رود که بر فن نرم‌افزاری (OCR) (Optical Character Recognition) یا تشخیص نوری کاراکترها مبتنی است. این فن‌آوری، با پردازش یک تصویر، اطلاعات متنی آن را به کاراکترهای قابل تشخیص توسط کامپیوتر، تبدیل می‌کند. OCR، تکنیکی است که از مدت‌ها قبل در پردازش تصاویر رایانه‌ای به کار گرفته شده و با پیشرفت‌هایی که به‌مرور زمان در آن حاصل شده، کارایی و دقت بالایی خود را در کاربردهایی همچون تبدیل متون تصویری به متون قابل ویرایش، به اثبات رسانده‌است.

برای استفاده از OCR در شناسایی تجهیزات، تصویری از تجهیزات یا کانتینر مورد نظر، تهیه و به سیستم داده می‌شود تا نرم‌افزار مجهز به OCR، شماره‌ی سریال درج شده روی آن را تشخیص دهد. این فن‌آوری، معمولاً با یک سیستم تصویربرداری مداربسته (CCTV) تلفیق می‌شود تا بدین وسیله، تجهیزات و کانتینرهای در حال عبور از دروازه‌های ورودی و خروجی توسط سیستم، بررسی و شناسایی شوند و آمار مربوطه، بدون وقفه به نرم‌افزارهای مورد نظر منتقل شود.

برای کنترل (گمرکی و امنیتی) تردد کالاها و وسایل نقلیه در محل درهای ورودی و خروجی پایانه‌ها و محوطه‌های بندری نیز، از ترکیب CCTV و OCR با نرم‌افزارهای کنترلی و مدیریتی مناسب استفاده می‌شود.

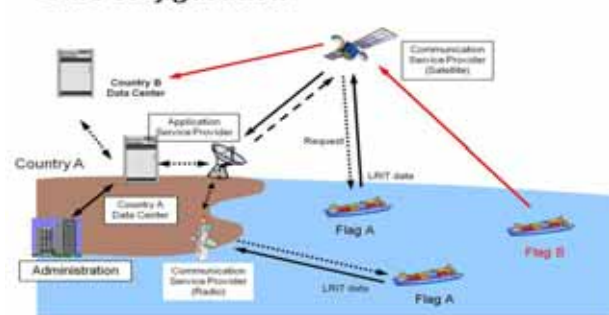
• سیستم نقشه الکترونیک

اگر نقشه‌های کاغذی را توسط یک دستگاه اسکنر وارد کامپیوتر کنیم، شکل ساده‌ای از نقشه‌های الکترونیک خواهیم داشت. در شکل تکامل یافته، نقشه‌های الکترونیک قابلیت‌های بسیار پیشرفته‌ای را در اختیار می‌گذارند. اما بهتر است ابتدا از نحوه‌ی ثبت و استفاده از تصاویر در کامپیوتر آگاه باشیم.

اصولاً برای ثبت تصاویر در کامپیوتر، دو روش کلی وجود دارد: رستر (Raster) و بردار یا وکتور (Vector).

در روش اول، هر تصویر از مجموعه‌ای از نقاط یا پیکسل‌ها (Pixel)

LRIT Configuration



نمونه‌ای از روش عملکرد سیستم LRIT

سیستم جامع مدیریت امور دریایی

مدیریت امور دریایی، حیطه‌ی گسترده‌ای از فرایندهای مختلف را دربر می‌گیرد که ارتباط بین آن‌ها، باید به‌درستی تعریف شود. در ایران، با توجه به گستره‌ی جغرافیایی بنادر شمالی و جنوبی و تمرکز مدیریت بنادر و حاکمیت دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی، هماهنگی بین واحدهای صف و ستاد در این زمینه از اهمیت به سزایی برخوردار است. اهم این فرایندها که در بنادر و ستاد مرکزی سازمان بنادر در حال انجام هستند، عبارتند از: ورود و خروج کشتی‌ها، بازرسی و ثبت شناورها، کنترل و بازرسی ایمنی شناورها، مدیریت ارتباطات دریایی، مدیریت تأمین ایمنی آبراه، استانداردها، آموزش و صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی، مدیریت جست‌وجو و نجات دریایی، مدیریت ارتباطات بین‌المللی و مدیریت رسیدگی به سوانح. سازمان بنادر و دریانوردی، به منظور ایجاد مدیریت هماهنگ، بهینه، سریع و یکپارچه در امور دریایی کشور، سیستمی پیشرفته بر مبنای طراحی سرویس‌گرا (که یکی از فن‌آوری‌های روز دنیا در طراحی نرم‌افزار است)، برای تبادل اطلاعات بین بنادر و سازمان مرکزی ایجاد کرده است. با اتکا به این سیستم، فرایندهای دوازده‌گانه‌ی مدیریت امور دریایی، به‌طور متمرکز و یکپارچه نگهداری و مدیریت می‌شوند، تا کلیه‌ی امور دریایی کشور از طریق همه‌ی بنادر، قابل رهگیری و تعامل باشد.

دامنه‌ی کاربرد این سیستم، تنها به سازمان بنادر محدود نمی‌شود و تمامی فعالان دریایی، اعم از مالکان شناور، راهنمایان، مؤسسات رده‌بندی و... با آن ارتباط خواهند داشت و در زمره‌ی بهره‌برداران آن به‌شمار می‌روند.

• پایانه‌ی کانتینری هوشمند

پایانه‌های کانتینری با به کارگیری فن‌آوری شناسایی و هدایت خودکار تجهیزات (AEI) (Automatic Equipment Identification) و AGV (Automated Guided Vehicles)، اپراتورها را از سیستم حذف کرده‌اند. در این پایانه‌ها، تقریباً همه‌ی کارها با روبات انجام می‌شود و تنها نظارت و کنترل، بر عهده‌ی مدیریت است. به این ترتیب، خصوصیات فردی اپراتورها که باعث خطا، کندی و گاه توقف فعالیت‌ها می‌شود، از سیستم حذف می‌گردد. در عین حال، هزینه‌ی انجام عملیات، کاهش می‌یابد و بهره‌وری سیستم، به بالاترین سطح ممکن می‌رسد.

فن‌آوری هدایت خودکار تجهیزات که از مدت‌ها پیش در فعالیت‌های غیربندری، همچون خطوط تولید، کاربرد داشته‌است، در یک ترمینال کانتینری هوشمند، نقشی کلیدی ایفا می‌کند. این سیستم، مبتنی بر استفاده از وسایل نقلیه، بدون راننده‌ای است که از راه دور، کنترل و

کارت شناسایی هوشمند دریانوردان

براساس کنوانسیون ۱۸۵ سازمان جهانی کار (ILO)، کشورهای عضو، موظف‌اند برای دریانوردان خود، مدرک شناسایی هوشمند صادر کنند. این مدرک شناسایی، مشتمل بر مجموعه‌ای از اطلاعات ثبت شده بر یک ساختار حافظه‌ای است که روی یک کارت استاندارد قرار دارد. به این ترتیب، فن‌آوری کارت که مدت‌هاست در تجارت و بانک‌داری کاربرد دارد، به دنیای دریانوردی نیز راه می‌یابد. در فن‌آوری کارت، ساختارهای حافظه‌ای مختلفی مورد استفاده قرار می‌گیرند که بعضی از آن‌ها، عبارتند از: نوار مغناطیسی، بارکد، ریز تراشه و حافظه‌های نوری. هریک از این انواع حافظه، مزیت‌ها و ضعف‌های خاص خود را دارند و بدیهی است به تناسب محیط و شرایط کاری، هر کدام از آن‌ها ممکن است مورد استفاده قرار گیرند.

ساختار حافظه‌ی پیشنهادی در کنوانسیون سازمان جهانی کار، بارکد است. بارکد، عبارت است از مجموعه‌ای از خطوط عمودی با ضخامت‌های مختلف که در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند و ترکیب آن‌ها با یکدیگر، روشی برای ثبت حروف و علائم به دست می‌دهد. این ساختار حافظه، نسبت به سایر ساختارها، ظرفیت کمتری دارد و به علاوه، حالت "فقط خواندنی" دارد؛ یعنی اطلاعات ثبت شده در آن، قابل ویرایش نیست، چراکه اطلاعات تنها یک بار نوشته می‌شود و از آن پس، تنها قابل خواندن خواهد بود. اما ارزانی این روش، یک مزیت مهم آن به شمار می‌رود.

کارت شناسایی مورد نظر، اطلاعات دریانورد از قبیل: نام و نام خانوادگی، تاریخ تولد، ملیت و حتی یک نسخه‌ی دیجیتالی عکس او را (در قالب یک فایل گرافیکی) در خود ذخیره می‌کند. اما برای اطمینان از واقعی بودن کارت شناسایی، لازم است هویت صاحب کارت، به نوعی احراز شود. این کار، معمولاً از طریق آزمایش یکی از معیارهای زیست‌شناختی صاحب کارت، همانند اثر انگشت وی صورت می‌پذیرد.

اصولاً در بدن انسان، ویژگی‌های منحصر به فرد مختلفی وجود دارد که هیچ دو انسانی از آن لحاظ، کاملاً یکسان نیستند. به همین دلیل، این ویژگی‌ها می‌توانند برای شناسایی و احراز هویت افراد، با اطمینان قابل قبولی مورد استفاده قرار گیرند. برای این کار، از بایومتریکز (Biometrics) استفاده می‌شود. بایومتریکز، فن‌آوری ثبت و سنجش معیارهای زیستی منحصر به فرد اشخاص به منظور شناسایی آن‌ها است. گونه‌های بسیاری از این معیارها، می‌توانند در بایومتریکز مورد استفاده قرار گیرند که از آن جمله: می‌توان به: اثر انگشت، ساختار عنبیه‌ی چشم، اندازه و ابعاد فیزیکی دست، ترکیب صورت، صدا، DNA و حتی بوی بدن، اشاره کرد.

همانند آنچه در مورد ساختارهای حافظه‌ای بیان شد، معیارهای سنجش بایومتریکز نیز، نقاط قوت و ضعف خاص خود را دارند و هر کدام ممکن است برای یک محیط خاص، کارایی بیشتری داشته باشند. چند نکته‌ی مهم در بررسی و انتخاب یک معیار مناسب بایومتریکز، عبارت‌است از: دقت، هزینه‌ی نمونه‌برداری و ثبت و میزان پذیرش معیار در نزد کاربران سیستم.

ضرورت ترکیب بایومتریکز با فن‌آوری کارت، نکته‌ی مهم دیگری را در انتخاب یک معیار مناسب آشکار می‌سازد و آن، امکان ترکیب معیار بایومتریکز با ساختار حافظه‌ای مورد استفاده در کارت است. این بدان دلیل است که حجم اطلاعات قابل ثبت در نمونه‌ی معیارهای مختلف، متفاوت است. به عنوان مثال، یک نمونه‌ی اثر انگشت به ۵۰۰ بایت (Byte) فضای حافظه نیاز دارد، در حالی که یک نمونه‌ی صدای شخص، در فضایی کمتر از ۲۰۰۰ بایت قابل ذخیره نیست.

تشکیل می‌شود که هر یک، رنگ و خصوصیات خاص خود را دارند. این پیکسل‌ها بدون این که با یکدیگر ارتباطی داشته باشند، همانند خانه‌های یک جدول، در سطر و ستون، کنار هم قرار می‌گیرند. اما در روش بُرداری، هر تصویر، از مجموعه‌ای از اجزاء، مانند: خط، دایره و... تشکیل می‌شود. هر یک از این اجزاء، با فرمول‌های ریاضی و مجموعه‌ای از اعداد ثبت می‌شوند که شکل، ابعاد و موقعیت آنها را نشان می‌دهند. در نتیجه، بر خلاف تصاویر رستر، تصاویر بُرداری را می‌توان تا هر میزان، بزرگ یا کوچک کرد، اجزای آن را حذف یا اضافه نمود، اطلاعاتی به این اجزاء اضافه کرد و...

با اتکا به همین دو روش ثبت کامپیوتری تصاویر، دو نوع نقشه‌ی الکترونیک داریم: RCDS و ENC. نقشه‌ی RCDS با افزودن قابلیت‌هایی مانند نمایش مسیر طی شده، نمایش خودکار موقعیت کنونی و... به یک نقشه‌ی اسکن شده در نرم‌افزار، پدید می‌آید.

نقشه‌های الکترونیک ENC، با استفاده از نقشه‌های بُرداری به وجود می‌آیند. در این سیستم، قابلیت‌های جدیدی از قبیل: امکان بزرگ‌نمایی تا حد دلخواه، نمایش خودکار علائم اخطار، شناسایی هوشمند اجزای نقشه و گزارش‌گیری از آن‌ها، نمایش اجزای مختلف در لایه‌های مختلف و امکان حذف و اضافه لایه‌های اطلاعاتی، مکان‌یابی خودکار، پیش‌بینی مسیر حرکت در آینده، صفحه نمایش هم‌جهت با جهت حرکت کشتی و... در اختیار قرار می‌گیرند.

• خدمات ترافیک دریایی برای شناورها (VTS)

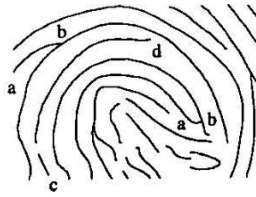
(Vessel Traffic Services)، چنان که از نامش بر می‌آید، سیستمی است برای ارائه‌ی خدمات ترافیکی به شناورها به منظور ارتقای ایمنی، افزایش کارایی ناوبری و حفاظت محیط‌زیست دریایی در محدوده‌ی تعریف شده و تحت پوشش. این خدمات ممکن است در سه سطح "اطلاع‌رسانی"، "کمک‌ناوبری" و "سازمان‌دهی ترافیک" ارائه شوند. البته VTS، بیش‌تر نوعی خدمت نرم‌افزاری به شمار می‌آید که در ساده‌ترین شکل ممکن، می‌تواند با استفاده از فرستنده و گیرنده‌های VHF نیز عملی شود. اما با اتکا به سایر دستاوردهای فن‌آوری اطلاعات در کشتی‌رانی همچون ECDIS و AIS، این خدمت می‌تواند به بهترین شکل ممکن به کشتی‌ها ارائه شود.

مراکز کنترل VTS، امروزه با تجهیز به ECDIS، کل محدوده‌ی تحت پوشش خود را به صورت نقشه‌ی الکترونیک می‌بینند. چنان که پیش‌تر توصیف شد، همین نقشه‌ی الکترونیک، قابلیت‌های پیشرفته‌ای همچون متناظر نمودن اطلاعات به اجزای روی نقشه، نمایش اجزای نقشه در لایه‌های مختلف، امکان حذف و اضافه‌ی لایه‌های اطلاعاتی، مکان‌یابی خودکار، پیش‌بینی مسیر حرکت در آینده، صفحه‌ی نمایش هم‌جهت با جهت حرکت کشتی‌ها و... را در اختیار مرکز VTS قرار می‌دهد. از سوی دیگر، با اضافه شدن AIS به این مجموعه، شناسایی بعضی از اجزای نقشه، مانند شناورها و اطلاعاتی همچون مسیر، سرعت و جهت حرکت آن‌ها به راحتی و تنها با یک کلیک ماوس توسط اپراتور VTS بر اجزای نقشه، عملی می‌شود.

در کنار این قابلیت‌های بصری، VTS اجازه می‌دهد بسیاری از فعالیت‌های مربوط به کنترل ترافیک دریایی به صورت خودکار انجام شوند. به عنوان نمونه، سیستم می‌تواند در صورت ورود هر کشتی به یک محدوده‌ی خاص، زنگ خطر به صدا درآورد. همچنین اگر دو یا چند کشتی، بیش از یک اندازه مشخص (قابل تعریف) به یکدیگر نزدیک شوند، سیستم، این موضوع را تشخیص داده، اقدام نظارتی از پیش تعریف شده‌ی آن را انجام می‌دهد.

به واسطه این قابلیت‌ها و توان بالای سیستم در به کارگیری اطلاعات، عبارت VTMS (Vessel Traffic Management & Information Services)، به جای VTS به کار برده می‌شود.

a:	انتهای لبه
b:	انشعاب
c:	لبه مستقل
d:	نقطه نامشخص بین انشعاب یا انتهایی لبه



روش تبدیل اثر انگشت به اعداد، به منظور ثبت در حافظه

به طور کلی، اثر انگشت و ساختار عنبیه‌ی چشم، از دقیق‌ترین و مناسب‌ترین معیارهای بیومتریک هستند که در میان این دو، اثر انگشت، پیشینه‌ی بیش‌تری دارد، نمونه‌گیری از آن آسان‌تر انجام می‌شود و ارزان‌تر است. در کنوانسیون ۱۸۵ سازمان جهانی کار نیز، اثر انگشت، به عنوان معیار بیومتریک برگزیده معرفی شده است. بنابراین، هنگام صدور کارت شناسایی برای دریانوردان، اثر انگشت دریانورد توسط یک دستگاه اسکنر گرفته می‌شود. سپس تصویر اثر انگشت، با روش خاصی به اطلاعات عددی تبدیل می‌شود. در این روش، لبه‌ها، برش‌ها و انحناهای موجود در اثر انگشت، براساس مجموعه‌ای از قواعد، به اعداد تبدیل می‌شوند.

این اعداد، به عنوان نمونه‌ی اثر انگشت، همراه با سایر اطلاعات دریانورد موردنظر در ساختار حافظه‌ی کارت (بارکد دوبعدی) ثبت می‌شوند و سپس کارت به دریانورد تحویل می‌شود. این کارت، همیشه همراه دریانورد خواهد بود تا هرگاه نیاز به احراز هویت داشت، مورد استفاده قرار گیرد. برای احراز هویت شخص، از دستگاه خاصی استفاده می‌شود که هم قابلیت خواندن اطلاعات موجود در ساختار حافظه کارت را دارد و هم به یک اسکنر کوچک برای گرفتن اثر انگشت مجهز است. با استفاده از این دستگاه، اثر انگشت شخص دارنده‌ی کارت، گرفته می‌شود و با اثر انگشت ثبت شده روی حافظه‌ی کارت مقایسه می‌گردد. اگر این دو اثر انگشت با هم تطابق داشته باشند، شخص دارنده‌ی کارت، همان دریانوردی است که کارت برای او صادر شده است.

• مدیریت پایانه‌ها

مدیریت پایانه‌ها در بنادر، کاری وقت‌گیر و دشوار است. این فرایند که ورودی‌ها و خروجی‌های مختلفی دارد، در صورتی که به درستی مدیریت شود، می‌تواند بهره‌وری بالای بندر را تضمین کند. در عین حال، اگر در این زمینه ناکارایی وجود داشته باشد، تأثیر مستقیم آن، توقف بیش از حد کشتی‌ها و کالا در بندر خواهد بود که در نهایت، ضرر صاحبان کشتی و مدیریت بندر را به دنبال خواهد داشت. امروزه، افزایش ظرفیت کشتی‌ها و بالا رفتن هزینه‌ی توقف آن‌ها در بنادر، اهمیت این موضوع را دوچندان ساخته است.

فن‌آوری اطلاعات با ارائه‌ی سیستم‌های نرم‌افزاری، توانسته است این معضل را در بنادر حل کند. نرم‌افزارهای پیشرفته‌ی مدیریت پایانه، امور مختلفی چون، مدیریت اختصاص اسکله به کشتی‌ها، مدیریت تخصیص فضا و نگهداری کالا در انبارها، مدیریت تخصیص منابع و تجهیزات و... را به بهترین شکل ممکن، ارائه می‌کنند.

نمونه‌ی موفق این گونه نرم‌افزارها را می‌توان در مدیریت پایانه‌های کانتینری سراغ گرفت. از آن‌جا که کانتینرها، بسته‌هایی با ابعاد مشخص و قابل برنامه‌ریزی هستند، به کارگیری نرم‌افزارهای مدیریتی مبتنی بر هوش مصنوعی، برای آن‌ها بهتر از کالاهای فله قابل انجام است. نرم‌افزارهای مدیریت پایانه‌های کانتینری، با انجام محاسبات پیچیده و با توجه به پارامترهای داده شده به آنها، مدت زمان تخلیه و بارگیری کشتی‌ها را بسته به اندازه و بار موجود، تخمین می‌زنند و سپس با توجه به برنامه‌ی ورود سایر کشتی‌ها به بندر، به بهترین اسکله دارای مناسب‌ترین تجهیزات، می‌فرستند.

تخلیه و بارگیری کالا از کشتی‌ها، براساس اولویت‌های تعریف شده، انجام می‌شود و کانتینرها در سریع‌ترین زمان ممکن، از کشتی دور شده، در فضایی موقتی قرار می‌گیرند. سپس بخش دیگری از سیستم، مدیریت کانتینرهای تخلیه شده از کشتی را برعهده می‌گیرد و با لحاظ نمودن نوع کالا، اولویت ترخیص و خروج آن از بندر و...، بهترین فضا را به آن‌ها تخصیص می‌دهد و جابه‌جایی کانتینرها را به محل جدید برنامه‌ریزی می‌کند.

هنگام بارگیری نیز، مکانیزم مشابهی ابتدا کانتینرها را به محلی در نزدیکی اسکله هدایت می‌کند و سپس براساس اولویت‌ها و شرایط تعریف شده، کانتینرها به داخل کشتی منتقل می‌شوند. در زمان بارگیری کشتی‌ها، مواردی همچون حفظ توازن کشتی و قرار گرفتن کالاهای خطرناک در مکان مناسب نیز مدنظر قرار می‌گیرد.

ارتباط این سیستم نرم‌افزاری با اپراتورهای تجهیزات، از طریق کامپیوترهای کوچک دستی برقرار می‌شود. این کامپیوترها، به صورت بی‌سیم به شبکه اطلاعاتی پایانه متصل‌اند و اپراتور، فرامین انجام عملیات را روی همین دستگاه‌ها دریافت و سپس اجرا می‌کند. به عنوان مثال، یک اپراتور ریچ استکِر (Reach-Stacker)، با مشاهده‌ی شماره کانتینرها و کد محل استقرار آن‌ها بر صفحه‌ی نمایش کامپیوتر دستی خود، متوجه می‌شود که باید یک کانتینر را بلند کند و سپس با مشاهده‌ی کد دیگری که نشان‌دهنده‌ی محل جدید است، پی می‌برد که باید آن کانتینر را در محل مورد نظر قرار دهد. انجام هر بخش از عملیات با همین دستگاه‌ها، به سیستم گزارش می‌شود.

با اتکا به هوش مصنوعی و محاسبات پیشرفته، نرم‌افزار چنان طراحی شده که تعداد جابه‌جایی‌ها به حداقل ممکن برسد و در نتیجه، در کل فرایند تخلیه و بارگیری و ذخیره‌سازی در انبار، بیش‌ترین کارایی در مصرف زمان و انرژی به‌دست آید. سیستم‌های پیشرفته‌ی مدیریت پایانه علاوه بر موارد فوق، خدمات دیگری همچون صدور صورت‌حساب برای صاحبان کالا و کشتی‌ها، ردیابی و پی‌گیری همزمان عملیات توسط صاحبان کالا و گزارش میزان کارایی سیستم را نیز ارائه می‌کنند.

• کنترل هوشمند امنیت کانتینرها

یکی از فن‌آوری‌های جدید که در کنترل هوشمند امنیت کانتینرها در حمل‌ونقل دریایی به کار می‌رود، مهر و موم الکترونیک (ESeal) است. این وسیله یک فرستنده‌ی رادیویی است که پس از کنترل هر کانتینر توسط مأموران مربوط، روی آن نصب می‌شود. از آن پس، کانتینر مورد نظر در طول مسیر، در تقاطع‌ها و هنگام تغییر مکان از زیر دستگاه‌های کنترل‌کننده (Reader) عبور می‌کند و با بررسی مهر و موم الکترونیک، اطلاعاتی در مورد محموله، به مرکز ارسال می‌شود. به این ترتیب، در صورت دست‌کاری شدن این مهر و موم الکترونیک که به معنی احتمال تغییر در محتویات کانتینر است، موضوع به سیستم گزارش می‌شود.

این سیستم، در تسریع ترخیص کالا مؤثر است؛ چرا که نیاز به کنترل‌های گمرکی را کاهش می‌دهد و از حجم کاغذ‌بازی در زنجیره‌ی حمل‌ونقل نیز می‌کاهد و اما با افزایش اهمیت مباحث امنیتی در حمل‌ونقل دریایی و به ویژه در جابه‌جایی کانتینرها، روش‌های جدید و خودکار بازرسی کانتینرها در دستور کار قرار می‌گیرد تا ضمن حصول اطمینان از بررسی محتویات کانتینر با اشعه‌ی ایکس، سلامتی رانندگان کامیون‌ها نیز، تحت‌الشعاع قرار نگیرد و در عین حال، کارایی ترمینال‌های کانتینری نیز پایین نیاید.

براساس طرح مطالعاتی که در بندر روتردام هلند و با مشارکت گمرک این کشور به‌انجام رسیده، کامیون‌های بارگیری شده با کانتینر، بدون راننده، روی یک تسمه‌ی بزرگ قرار می‌گیرند و در حالی که کامیون‌ها با سرعت ۱۳ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کنند، از زیر دستگاه‌های



اشعه ایکس، رادیواکتیو و... عبور داده می‌شوند و در نهایت در صورت تأیید، راننده به آن‌ها ملحق شده، از بندر خارج می‌شود.

راهنمایی کشتی

راهنمایی کشتی‌ها، از دیرباز مرسوم بوده‌است. این بدان دلیل است که هر آبراهه‌ای، شرایط خاص خود را دارد و دریانوردان نمی‌توانند از شرایط همه‌ی آبراهه‌ها، به‌اندازه‌ای مطلع باشند که همواره کشتی خود را به سلامت از آن‌ها عبور دهند.

برای عبور از یک آبراهه، فرمانده یا راهنما به اطلاعاتی از قبیل: عمق آبراهه، سایر کشتی‌های در حال عبور و موانع پیش‌روی خود، نیاز دارند. بعضی از این اطلاعات، از مرکز کنترل و بعضی نیز روی کشتی به‌دست می‌آید. اما در هنگام کسب این اطلاعات، مشکلاتی همچون: عدم دقت کافی، دشواری‌های ارتباط کلامی و عدم کنترل اطلاعات دریافتی توسط کشتی وجود دارد.

البته بعضی از این مشکلات، می‌تواند به مدد سیستم VTS، تا حدودی برطرف شود، اما تجربه نشان داده که در ایجاد هماهنگی و یکپارچگی اطلاعاتی بین مرکز کنترل و کشتی‌ها همچنان مشکلاتی موجود است. برای رفع این مشکل، از سیستمی به‌نام PPU (Portable Pilot Unit) استفاده می‌شود.

این دستگاه با قابلیت‌های ارتباطی خود، اطلاعات مربوط به ترافیک کشتی‌ها در منطقه را از مرکز VTS دریافت می‌کند. اطلاعات حاصل از مشاهدات روی کشتی نیز، به سیستم وارد می‌شود و سپس تصویر روشنی از شرایط ترافیکی اطراف کشتی ارائه می‌گردد. این دستگاه، همچنین به فرستنده‌ی AIS متصل می‌شود و می‌تواند بسته به نیاز، اطلاعات ترافیکی را به مرکز کنترل VTS ارسال کند.

کنترل و بازرسی

کنترل و بازرسی کشتی‌ها، یکی از مهم‌ترین امور حاکمیتی دریانوردی به‌شمار می‌رود. بازرسان باید با حضور در کشتی‌ها، شرایط کشتی و کارکنان آن را با قوانین و مقررات مختلف IMO و ILO تطبیق دهند. در عین حال، الحاق یا عدم الحاق کشورها به قوانین و مقررات

و کنوانسیون‌های بین‌المللی، الزامات قانونی متفاوتی برای مناطق و شرایط مختلف (حتی در یک کشور) ایجاد می‌کند. البته این امکان هم وجود دارد که بعضی از کشورهای عضو یک کنوانسیون، حتی پس از تصویب نگارش‌های جدید آن، به این نگارش‌ها ملحق نشوند. به این ترتیب، شرایط دشوار و نسبتاً پیچیده‌ای در راه تشخیص و بررسی انطباق کشتی‌ها با مقررات، پدید خواهد آمد. برای رفع این مشکل، فن‌آوری اطلاعات به کمک بازرسان آمده است. بازرسان، می‌توانند با مجهز شدن به رایانه‌ی کتابی و نرم‌افزار مربوط، کلیه‌ی قوانین و مقررات را با نگارش‌های مختلف در اختیار داشته و در کوتاه‌ترین زمان ممکن، اطلاعات مورد نظر را از آن استخراج کنند و با وضعیت کشتی مورد نظر، مطابقت دهند.

• مهار خودکار کشتی

روش سنتی مهار کشتی‌ها، بستن آن‌ها به اسکله با طناب‌های مخصوص است. در این شیوه، علاوه بر هزینه‌های بالای انجام کار توسط نفرات مخصوص و اتلاف زمان زیاد برای این کار، به دلیل تغییر ارتفاع کشتی در اثر جزرومد و همچنین تخلیه و بارگیری، طول طناب‌ها باید به‌طور دائم تنظیم شود تا کشتی از اسکله فاصله نگیرد.

برای رفع این مشکل، در بعضی از کشتی‌های امروزی، از سیستم هوشمندی به‌نام چرخ و طناب خود کششی (Self Tensioned Winch) استفاده می‌شود. در این سیستم، طناب‌ها به یک حس گر (Sensor) متصل هستند که برای آن، بسته به نوع طناب و اندازه و ظرفیت کشتی، کشش خاصی تعریف شده است. با استفاده از یک نرم‌افزار ساده و با اتکا به این حس گر‌ها، با کشیدن یا رها شدن هر یک از طناب‌ها، همواره همه‌ی آن‌ها در این میزان نیرو، تحت فشار قرار می‌گیرند؛ در نتیجه، به رغم نوسانات ناشی از جزرومد دریا و تخلیه و بارگیری کالا، کشتی همیشه به‌طور هوشمند در محل خود (متصل به اسکله) باقی می‌ماند.

در روش جدید مهار خودکار کشتی‌ها، نیازی به استفاده از طناب نیست. در این شیوه، یک بالشتک به بدنه‌ی کشتی می‌چسبد و با مکش هوا و ایجاد خلأ، کشتی را به اسکله متصل نگه می‌دارد. این بالشتک، می‌تواند

همگام با حرکت کشتی در اثر جزر و مد یا تخلیه و بارگیری، به بالا و پایین و حتی کمی به عقب و جلو حرکت کند. نکته‌ی مهم در این روش از دیدگاه فن‌آوری اطلاعات، این است که به لطف ارتباطات رادیویی و فن‌آوری پیشرفته‌ی اطلاعات، این دستگاه به طور کامل از طریق کامپیوتر و نرم‌افزار مخصوص کنترل می‌شود و اتصال و جدا شدن کشتی، تنها با فشار دادن دو دکمه، در کمتر از ۶ ثانیه به انجام می‌رسد. به علاوه، در تمام مدت پهلوگیری کشتی، مرکز کنترل بندر و فرمانده کشتی، از وضعیت گذشته و لحظه‌ای اتصال کشتی به اسکله، جهت وزش باد و جریان آب، نیروهای وارد شده و نیروی لازم برای مقابله با آن، آگاه می‌شوند و می‌توانند اقدامات کنترلی لازم را انجام دهند.

• ارتباطات دریایی



ارتباطات دریایی، از گذشته‌های دور تاکنون، به شکل‌های مختلف به انجام رسیده است. شاید یکی از ابتدایی‌ترین روش‌ها، برقراری ارتباط صوتی بین دو کشتی از طریق بوق باشد. ارتباط تصویری نیز در دریا مورد استفاده قرار می‌گیرد. کشتی‌ها در سمت راست خود یک چراغ سبز رنگ و در سمت چپ، یک چراغ قرمز دارند که همواره، حتی در شب، می‌توان جهت حرکت کشتی را تشخیص داد. چراغ‌های دریایی نیز، خود را با استفاده از نور می‌شناسانند و بالاخره روشن و خاموش شدن یک چراغ با استفاده از کدهای مورس، یک ابزار ارتباطی چشمی محسوب می‌شود.

ارتباط رادیویی که کمی از ارتباطات صوتی و تصویری پیچیده‌تر است، برای فواصل دورتر به کار می‌رود. در این شیوه، پیام‌های صوتی، ابتدا توسط دستگاه مخصوصی به صورت امواج رادیویی در می‌آیند و سپس به مقصد مورد نظر ارسال می‌شوند. در مقصد، توسط دستگاهی مشابه، امواج رادیویی به صدا تبدیل شده و مورد استفاده قرار می‌گیرند. ارتباطات رادیویی در نزدیکی ساحل (تا شعاع حدود ۲۲ گره‌ی دریایی یا ۴۰ کیلومتر)، توسط امواج با فرکانس خیلی بالا (VHF) و برای فواصل طولانی‌تر توسط امواج فرکانس بالا (HF) صورت می‌پذیرد. فن‌آوری اطلاعات، امروزه به شکل دیگری نیز از ارتباطات رادیویی استفاده می‌کند. فرستنده‌های AIS، با تخصیص بخشی از زمان باند VHF به خود، اطلاعات را به امواج رادیویی تبدیل کرده و به صورت

کد شده، مخابره می‌کنند. این عمل، دقیقاً همان کاری است که توسط دستگاه‌های مودم در ارتباطات مرسوم، به منظور اتصال خانگی به اینترنت انجام می‌شود؛ یعنی انتقال اطلاعات دیجیتال روی یک بستر غیر دیجیتال.

اما یکی از شکل‌های برتر ارتباطات دریایی، ارتباطات ماهواره‌ای است که می‌تواند سراسر جهان را تحت پوشش قرار دهد. ماهواره‌ها، انواع مختلفی دارند. یک نوع دسته‌بندی ماهواره‌ها، مبنای فاصله‌ی آن‌ها از سطح زمین است. بر این اساس، ماهواره‌ها به سه نوع LEO (مدار پایین نسبت به زمین)، MEO (مدار متوسط نسبت به زمین) و GEO (مدار زمین) تقسیم می‌شوند.

LEO، به ماهواره‌ای گفته می‌شود که در فاصله‌های کمتر از ۱/۰۰۰ کیلومتر از سطح زمین باشد. ماهواره‌های MEO، در فاصله‌ای بین ۱/۰۰۰ تا ۳۵/۸۶۰ کیلومتر از سطح زمین قرار می‌گیرند. در حالی که ماهواره‌های LEO و MEO، نسبت به زمین متحرک هستند و GEO‌ها، نسبت به زمین ثابت به نظر می‌رسند. دلیل این موضوع، این است که روی یک مدار دایره‌ای شکل، بر فراز خط استوا در فاصله‌ی ۳۵/۸۶۰ کیلومتری از سطح زمین، ماهواره‌ها، زمین را دقیقاً با سرعتی معادل سرعت چرخش زمین به دور خود، می‌گردند. ماهواره‌های GEO، دقیقاً در چنین مداری قرار می‌گیرند. معمولاً کانال‌های تلویزیونی ماهواره‌ای، برنامه‌های شان را روی ماهواره‌های GEO پخش می‌کنند.

ماهواره‌ها از هر نوعی که باشند، با استفاده از امواج رادیویی کار می‌کنند. به این ترتیب، فرستنده، اطلاعات مورد نظر را به ماهواره ارسال می‌دارد. سپس این اطلاعات (در صورت نیاز از طریق ارسال به ماهواره‌های دیگر)، مقصد خود را پیدا می‌کنند و در نهایت، امواج رادیویی به گیرنده‌ی اطلاعات، واقع بر زمین می‌رسد.

یکی از سیستم‌های ماهواره‌ای مورد استفاده در دریانوردی، "اینمارست" نام دارد. اینمارست در اصل، نام سازمانی است که توسط کشورهای عضو سازمان جهانی دریانوردی، به عنوان "سازمان جهانی ماهواره دریایی" تأسیس شد.

سیستم ماهواره‌ای تولید شده توسط این سازمان که به همین نام شناخته می‌شود، در حال حاضر، مشتمل بر ۱۱ ماهواره‌ی GEO است و خدمات مختلفی از قبیل تماس تلفنی راه دور برای ارتباطات شخصی دریانوردان، ارسال و دریافت فکس، اتصال به اینترنت و ارسال اطلاعات مربوط به فوریت‌های دریایی را ارائه می‌کند.

با اتکا به پوشش دائمی و فراگیر این سیستم و به واسطه‌ی فن‌آوری پیشرفته‌ی اطلاعات و ارتباطات، دریانوردان در اکثر مناطق (غیر از قطب شمال و جنوب)، می‌توانند با هزینه‌ی معقول، با خانواده‌های خود ارتباط برقرار کرده، از شبکه‌ی جهانی وب نیز با پهنای باندی در حدود ۱۲۸ کیلوبایت در ثانیه، استفاده کنند. این پهنای باند، می‌تواند برای دریافت انواع اطلاعات از قبیل هشدارهای دریایی، تغییرات نقشه‌های دریایی و یا هر گونه نیاز اطلاعاتی دیگر، به کار گرفته شود.

یکی دیگر از ماهواره‌های دریایی، COSPAS-SARSAT است که در تجسس و نجات دریایی بیش‌تر به کار گرفته می‌شود. GPS نیز، ماهواره‌ای است که کاربرد دریایی دارد و از آن برای موقعیت یابی استفاده می‌شود.

• جست‌وجو و نجات دریایی

جست‌وجو و نجات دریایی، یکی از وظایف حاکمیتی مدیریت دریانوردی هر کشور است. بر این اساس لازم است با تشکیل مراکز هماهنگی تجسس و نجات، هر شخص یا کشتی دچار اضطرار در اسرع وقت شناسایی شود و کمک‌های لازم برای نجات جان افراد، بدون توجه به محدودیت‌های مرزی، صورت پذیرد.

از آن جا که عملیات تجسس و نجات، معمولاً در شرایط اضطراری انجام می‌شود و با محدودیت‌های زمانی و عملیاتی همراه است، فن‌آوری اطلاعات، نقش مهمی در برنامه‌ریزی و تخصیص امکانات و هماهنگی با سایر دستگاه‌های ذی‌ربط برای انجام موفق عملیات دارد. اما در تجسس و نجات دریایی، شناسایی فرد یا کشتی دچار اضطرار، بیش‌تر از طریق ارتباطات رادیویی صورت می‌پذیرد که در این زمینه، نقش ارتباطات ماهواره‌ای، بسیار حیاتی است. برای برقراری ارتباط، باید شخص دچار اضطرار، وسیله‌ای برای اعلام شرایط و موقعیت خود داشته باشد. از سوی دیگر، باید مراکز هماهنگی تجسس و نجات دریایی نیز، از این اعلام اضطرار و اطلاعات مربوط به آن، باخبر شوند و سپس عملیات تجسس و نجات را آغاز کنند.

اعلام اضطرار در مناطق مختلف، بسته به فاصله‌ی کشتی یا شخص از ساحل، به روش‌های مختلفی انجام می‌شود. این روش‌ها در سیستم جهانی اضطرار و ایمنی دریایی (GMDSS)، برای نواحی مختلف تعریف شده‌اند. مهم‌ترین ابزار مورد استفاده در اعلام شرایط اضطراری، نوعی چراغ دریایی به نام EPIRB است.

معمولاً اولین و مهم‌ترین دریافت‌کننده این اطلاعات، ماهواره‌های موسوم به COSPAS-SARSAT هستند. این مجموعه که مخصوص استفاده در تجسس و نجات (برای سوانح دریایی، هوایی و زمینی) است، از چندین ماهواره، از هر دو نوع LEO و GEO تشکیل شده‌است. این ماهواره‌ها، امواج رادیویی ارسالی را دریافت می‌کنند و سپس به کمک شماره‌ی سریالی که برای هر EPIRB منحصر به فرد است، صاحب آن را تشخیص می‌دهند. همچنین به کمک دریافت‌کننده‌ی GPS موجود در EPIRB، محل آن نیز مشخص می‌شود. سپس این اطلاعات به مراکز دریافت زمینی، موسوم به LUT ارسال می‌شود، تا اعلام اضطرار را به صورت زمینی برای مراکز هماهنگی تجسس و نجات مخابره کنند.

این مراکز نیز، با اتکا به اطلاعات به‌دست آمده درباره‌ی اضطرارها و معمولاً با هماهنگی با سایر مراکز تجسس و نجات منطقه، نسبت به اعزام شناور یا بالگرد، به منظور جست‌وجو و نجات اشخاص یا شناورها، اقدام می‌کنند.

در حین انجام عملیات جست‌وجو، اطلاعات ارسالی از سوی EPIRB روی هر دو فرکانس ۴۰۶ و ۱۲۱/۵ مگاهرتز، توسط شناورها یا بالگردهای تجسس و نجات دریافت می‌شود، تا در ردیابی و یافتن کشتی یا اشخاص موردنظر، به آن‌ها کمک کند.

• ثبت‌کننده اطلاعات سفر دریایی

ثبت‌کننده‌ی اطلاعات سفر دریایی یا VDR (Voyage Data Recorder)، تا حدودی شبیه جعبه‌ی سیاهی است که در هواپیما مورد استفاده قرار می‌گیرد، با این تفاوت که دامنه‌ی وسیع‌تری از اطلاعات را در خود ثبت می‌کنند. یک VDR، علاوه بر ضبط صداها، اطلاعات مهم ناوبری و موتور کشتی را نیز برای مدت ۱۲ ساعت پیاپی و تصویر رادار کشتی را نیز چهار بار در هر دقیقه، ذخیره می‌کند. این اطلاعات، معمولاً به منظور بررسی و تشخیص علل سوانح، مورد استفاده قرار می‌گیرند.

• آموزش دریانوردی

با توجه به این‌که تربیت متخصصان توانمند، یکی از نیازهای ضروری جامعه‌ی جهانی دریانوردی است، بخش مهمی از آموزش‌های دریانوردی، به کار بر روی کشتی و کاربرد عملی آموخته‌ها اختصاص پیدا می‌کند. اما برخی از آموزش‌های عملی، به‌راحتی قابل انجام نیستند. دلیل این موضوع، ریسک بالای انجام بعضی از کارها به صورت کارآموزی و توسط دریانوردان غیرخبره است. به‌عنوان نمونه، ورود کشتی به یک کانال تنگ و پرتراфик در مدت زمانی کوتاه، کاری نیست که بتواند به

راحتی مورد تمرین قرار گیرد. همچنین، دریانوردی در بعضی مناطق که شرایط جغرافیایی خاصی دارند، ممکن است به‌دلیل دوردست بودن، به راحتی امکان‌پذیر نباشد. اما با استفاده از فن‌آوری اطلاعات و به لطف پیشرفت‌های حاصل شده در شبیه‌سازی کامپیوتری، این آموزش‌ها، به شکلی کاملاً متفاوت از گذشته، قابل انجام هستند. نمونه‌ی موفق این روش آموزش، برنامه‌های شبیه‌سازی مرکز فرماندهی کشتی است که در آن‌ها، کارآموز در محیطی کاملاً مشابه به کشتی واقعی قرار می‌گیرد. سپس با استفاده از نرم‌افزار مربوطه، تصاویر دریا، به‌گونه‌ای روی پرده‌های مخصوص نمایش داده می‌شود که گویی شخص، واقعاً در داخل مرکز فرماندهی کشتی و در دریا قرار دارد. علاوه بر آن‌که در این شبیه‌سازها تمامی ابراه‌های دنیا قابل برنامه‌ریزی هستند، شرایط و سناریوهای مختلفی را می‌توان در آن‌ها برنامه‌ریزی کرد؛ مثلاً می‌توان شدت امواج دریا را تعیین نمود، روز و شب و شرایط جوی را تعریف کرد و کشتی‌هایی را در حال عبور از محل، در سناریو تعبیه نمود. سپس از کارآموز خواسته می‌شود تا در قبال این شرایط، رفتار مناسب را در ارتباط با کنترل کشتی، از خود نشان دهد.

شبیه‌سازها در بسیاری از آموزش‌های دریانوردی مفید و مؤثر هستند؛ به خصوص در مواردی که انجام عملی تجارب روی دستگاه‌ها و در شرایط واقعی، غیرممکن یا غیرعملی است و یا صرفه‌ی اقتصادی ندارند. نمونه‌های دیگر شبیه‌سازها، عبارتند از: شبیه‌ساز VTS، شبیه‌ساز شرایط اضطراری، همچون: تصادم در دریا و آلودگی‌های نفتی، شبیه‌ساز کنترل و برنامه‌ریزی ترمینال‌های کانتینری، شبیه‌ساز عملیات تجهیزات دریایی و بندری و بسیاری از موارد دیگر.

علاوه بر شبیه‌سازهای کامپیوتری، فن‌آوری اطلاعات در آموزش‌های دریانوردی، دست‌آوردهای دیگری نیز دارد. آموزش الکترونیک یا آموزش راه دور، یکی از این موارد است. از آن‌جا که آموزش‌های پیشرفته‌ی دریایی، در بسیاری از موارد، نادر و منحصر به کشورها و مؤسسات خاصی هستند، استفاده از دوره‌های آموزشی پیشرفته برای بسیاری از شاغلان بخش دریایی، بسیار هزینه‌بر و گاه غیرممکن است. با اتکا به فن‌آوری آموزش الکترونیک، اولاً: محدودیت تعداد دانشجو در این مؤسسات از بین می‌رود، ثانیاً: دیگر نیازی به سفر به محل و حضور فیزیکی در کلاس درس نیست و در نهایت، هزینه‌های استفاده از دوره‌ها برای علاقه‌مندان، به‌شدت کاهش می‌یابد. در عین حال، کیفیت آموزش در سیستم الکترونیک، می‌تواند بالاتر از سیستم سنتی باشد؛ چراکه در آن، از ابزارهای کمک آموزشی، همچون نمایش فیلم و صدا و تصویر به‌شکل بهینه استفاده می‌شود و ارتباط بین استاد و دانشجو، می‌تواند در هر زمانی صورت پذیرد.

• هواشناسی

فن‌آوری اطلاعات در زمینه‌ی هواشناسی، به پیشرفت‌های قابل ملاحظه‌ای دست یافته است. در هواشناسی، معمولاً برای پیش‌بینی وضع هوا، از یک مدل کامپیوتری از کره‌ی زمین استفاده می‌شود که در آن، جریان‌های جوی اطراف زمین شبیه‌سازی شده‌اند. سپس با افزودن عوامل مختلف به این مدل و ورود اطلاعات مربوط به تغییرات جوی در حال وقوع، تغییرات آینده توسط سیستم، قابل پیش‌بینی خواهد بود. بدیهی است که هرچه این مدل دقیق‌تر باشد، منجر به پیش‌بینی‌های دقیق‌تر نیز خواهد شد.

برای این منظور، تعدادی نقاط مرجع تعیین می‌شود و با سنجش خصوصیات آن‌ها و سپس اعمال تغییرات فرضی در آن‌ها، نتایج حاصله برای یک منطقه یا کل زمین به‌دست می‌آید. هرچه تعداد نقاط مرجع بیش‌تر باشد، مدل دقیق‌تری از زمین و جریان‌ات جوی خواهیم داشت. همچنین، با استفاده از ماهواره‌های هواشناسی، اطلاعات مربوط به ابرها،

جریان‌های هوا، دمای نقاط مختلف و... به‌دست آمده و به مدل موجود، اضافه می‌شود. ماهواره‌های هواشناسی متعددی در اطراف زمین در حال فعالیت هستند که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از: GOES-E (آمریکا)، METEOSAT (اروپا)، GMS (ژاپن) و INSAT (هند). با اتکا به این فن‌آوری پیشرفته، کشتی‌ها می‌توانند علاوه بر اطلاع از وضعیت جوی لحظه‌ای، آینده را نیز پیش‌بینی کنند و به‌عنوان مثال، از رویارویی با توفان‌های بسیار شدید مناطق گرمسیری، پیشگیری به عمل آورند. مؤسسات و شرکت‌های مختلفی، خدمات هواشناسی را برای کشتی‌ها و دریانوردان ارائه می‌کنند. سیستم SATURN، یکی از ابزارهایی است که گزارش‌های هواشناسی و پیش‌بینی وضع هوا را به صورت طرح‌های گرافیکی، به دریانوردان ارائه می‌کند. این سیستم، اطلاعاتی از قبیل: جهت وزش باد، قدرت باد در ارتفاع‌های مختلف، ارتفاع امواج و فشار در سطح دریا را گزارش می‌کند. به علاوه، می‌توان با استفاده از نرم‌افزارهای هوشمند موجود، محل و جهت حرکت توفان و همچنین موقعیت، سرعت و مسیر کشتی را به سیستم وارد کرد تا نرم‌افزار پس از محاسبه و پردازش کلیه مسیرهای خطرناک، ایمن‌ترین مسیرها را برای پشت سر گذاشتن توفان تعیین کند. سیستم‌های Ship Routing، همچنین، با در نظر گرفتن سرعت و جهت باد و جریان‌های آب در مدت زمان حرکت کشتی بین مبدأ و مقصد، مسیرهای بهینه را از نظر مصرف سوخت، به فرماندهی کشتی پیشنهاد می‌دهند.

نتیجه

بسیاری از فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل دریایی، چنان‌با فن‌آوری اطلاعات ممزوج شده‌اند که انجام آن‌ها بدون این فن‌آوری، عملاً غیرممکن می‌نماید. اما به کارگیری دست‌آوردهای فن‌آوری اطلاعات

در کشورهای مختلف، نیازمند سرمایه‌گذاری زیربنایی است. به‌همین دلیل، توفیق فن‌آوری اطلاعات در حمل‌ونقل دریایی در جوامع در حال توسعه، توجه دولت‌مردان این کشورها را می‌طلبد. البته بعضی از برنامه‌های سازمان‌های بین‌المللی، مانند: UNCTAD و کمیته ی همکاری‌های فنی (TCC) سازمان جهانی دریانوردی، می‌کوشند تا با ارایه‌ی کمک‌های فنی به جوامع در حال توسعه، به گسترش فن‌آوری در صنعت حمل‌ونقل دریایی کمک کنند. نمونه‌ای از این کمک‌ها، چنان که پیش‌تر نیز بیان شد، ارایه‌ی رایگان نرم‌افزار ASYCUDA برای مدیریت گمرکات است که توسط ۸۵ کشور دنیا، به کار گرفته شده‌است.

اما تهیه و تأمین تجهیزات، تنها بخشی از پیش‌نیازهای استفاده از فن‌آوری اطلاعات در صنعت کشتیرانی و امور دریانوردی است. یکی از ضرورت‌های مهم و شاید مهم‌ترین پیش‌نیاز این کار، آموزش است. برای هریک از دست‌آوردهای فن‌آوری اطلاعات در حمل‌ونقل دریایی، لازم است: ابتدا منابع انسانی مناسب و متناسب در نظر گرفته شود و سپس آموزش در سطوح مختلف (کاربری، مدیریت و تعمیر و نگهداری) و با کیفیت بالا به آن‌ها ارایه شود. بدون شک، نیروهای آموزش دیده می‌توانند کلید موفقیت سیستم باشند؛ چرا که بدون بهره‌گیری اصولی و مبتنی بر دانش، هیچ سیستمی نمی‌تواند کارایی داشته باشد. واقعیت دیگری که باید در نظر داشت، لزوم شخصی‌سازی و انطباق فن‌آوری‌های موجود با شرایط محیط، با توجه به نیازهای خاص هر جامعه یا مجموعه‌ی کاری است. روند پذیرفته شده‌ی جهانی نیز، که به (Glocalization (Think Globally, Act Locally موسوم است، تفکر جهانی و عملکرد محلی را تأیید می‌کند. به‌بیان دیگر، جوامع دریایی، باید استانداردهای جهانی و فن‌آوری‌های موجود را مد نظر قرار دهند و در عین تلاش برای استفاده‌ی بهینه از آن‌ها، خصوصیات محلی و منطقه‌ای خود را در استراتژی و روش‌های کاری خود، دخالت دهند. بدون تردید، چشم‌انداز آینده‌ی فن‌آوری اطلاعات در کشتیرانی و دریانوردی، روشن و پیش‌تازانه است. از آن‌جا که بیش از ۹۰ درصد از حجم تبادل جهانی کالا از مسیرهای دریایی تحقق می‌یابد، تلاش جوامع پیشرو در فن‌آوری اطلاعات و حمل‌ونقل دریایی، این است که کارایی سیستم‌های مورد استفاده را افزایش دهند و در نتیجه، رونق بیش‌تری را نصیب این صنعت کنند.

واقعیت این است که در دنیای امروز، تجارت جهانی، حرف اول را می‌زند و حمل‌ونقل دریایی، یکی از مهم‌ترین ابزارهای حضور در بازار جهانی است. در صورت عدم هماهنگی یک جامعه با جامعه‌ی بین‌الملل در بهینه‌سازی سیستم حمل‌ونقل دریایی، بدون شک، آن جامعه متضرر خواهد شد و در واقع، میدان رقابت را برای سایرین باز خواهد کرد. ■

منابع:

- ۱- حمیدرضا اکرمی، «کارت‌های هوشمند، ابزار احراز هویت و صلاحیت دریانوردان»، پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد در رشته‌ی مدیریت دریایی، دانشگاه جهانی دریانوردی، مالمو-سوئد، سال ۲۰۰۴ میلادی
- ۲- رایین ر. داو، «VDR، یک ابزار دریایی جدید»، شرکت RUTTER Technologies Inc، سال ۲۰۰۳ میلادی
- ۳- سازمان جهانی کار، «کنوانسیون ۱۸۵ - کارت‌های شناسایی دریانوردان»، سازمان جهانی کار، ژنو، سال ۲۰۰۳ میلادی
- ۴- سازمان مدیریت دریانوردی سوئد، «AIS برای کشتی‌ها در آینده»، سازمان مدیریت دریانوردی سوئد، استکهلم، سال ۲۰۰۴ میلادی
- ۵- اتحادیه بین‌المللی چراغ دریایی، «دستورالعمل VTS IALA. St Germain en Laye»، فرانسه، سال ۲۰۰۲ میلادی
- ۶- شرکت فن‌آوری بندری GOTTWALD، «سیستم‌های خودکار حمل‌ونقل برای ترمینال‌های کانتینری»، سال ۲۰۰۳
- ۷- شرکت Mooring Systems Ltd، «سیستم‌های مهار خودکار کشتی‌ها»، شرکت Mooring Systems Ltd، Christchurch در نیوزلند، سال ۲۰۰۴ میلادی
- ۸- اتحادیه‌ی بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها، «مدیریت امنیتی در بندر روتردام هلند»، سال ۲۰۰۷ میلادی

جناب آقای مهندس
سیدعلی اکبر صفایی
مدیر کل بنادر و دریانوردی
استان هرمزگان
با عنایت به دانش،
تعهد و تجربیات ارزنده تان،
بدینوسیله انتصاب جنابعالی را صمیمانه
تبریک عرض نموده،
امید است که کوشش‌های پرثمر
حضر تعالی در گسترش صنعت دریایی
کشور همواره قرین
توفیق و تأیید الهی باشد.

هیئت مدیره
شرکت کشتیرانی پیشگامان امید دریا



نظر کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی درباره‌ی

لایحه‌ی الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی درباره‌ی لایحه‌ی الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها نظر کارشناسی ارائه داد.
در این اظهار نظر آمده است:

مقدمه

کشتی‌ها به خصوص نفت‌کش‌ها جهت حفظ تعادل و اجرای عملیات ناوبری ایمن و مؤثر پس از تخلیه بار، آب دریا را جایگزین آن می‌کنند که آب توازن کشتی نام دارد و باعث پایداری مضاعف و محدود شدن فشار به بدنه‌ی کشتی می‌شود. مطابق آمار مراجع بین‌المللی مخازن 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 محیط زیست به دنبال دارد.

این امر موجب گشته است تا بسیاری از گونه‌های آبی به مناطق خارج از زیستگاه اصلی خود انتشار یابند و تهدید جدی برای گونه‌های بومی محسوب شوند. آب توازن کشتی‌ها به طور گسترده عامل انتقال غیر عمدی ارگانیسم‌های زنده در بین اکوسیستم‌های دریایی محسوب می‌شود. نتیجه نهایی چنین وضعیتی ایجاد تغییرات اساسی در ذخایر ژنی دریا خواهد بود. از سوی دیگر این پدیده تهدید جدی برای مناطق آبی‌پروری ساحلی که در نزدیکی مسیرهای کشتیرانی قرار داشته باشند، محسوب می‌شود.
پر واضح است که حل این مشکل از برنامه‌های ملی فراتر رفته و نیازمند

همکاری‌ها و عملکرد یکنواخت جهانی و منطقه‌ای است. با شدت گرفتن پیامدهای ناشی از معرفی گونه‌های دریایی به اکوسیستم‌های جدید، سازمان بین‌المللی دریانوردی مسئول بررسی و تصویب مقررات لازم در خصوص تخلیه آب توازن به دریا به منظور جلوگیری از انتشار گونه‌های غیربومی شد. این سازمان در سال ۱۹۹۷ اقدامات لازم را برای تهیه و تصویب سند حقوقی لازم‌الاجرای بین‌المللی در قالب کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها فراهم کرد. پس از برگزاری جلسات متعدد و بحث‌های کارشناسی طولانی، سند مذکور در ۱۳ فوریه سال ۲۰۰۴ میلادی پس از برگزاری کنفرانس دیپلماتیک به تصویب دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید. کنوانسیون از کشورهای عضو می‌خواهد تا کشتی‌های مشمول کنوانسیون و کشتی‌هایی که محق بر افراشتن پرچم آن‌ها هستند را موظف به تطبیق با مفاد و الزامات درج شده در آن کنند. همچنین هر دولت عضو باید با توجه به شرایط خاص و توانایی‌های خود استراتژی یا برنامه‌های ملی برای مدیریت آب توازن در بنادر و آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت خود را به منظور دستیابی به اهداف کنوانسیون، تهیه و اجرا کند. تاکنون ۱۸ کشور به عضویت کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن درآمده‌اند. کنوانسیون مذکور ۱۲ ماه پس از عضویت ۳۰ کشور که دارای ۳۵ درصد ظرفیت کشتیرانی تجاری باشند، لازم‌الاجرا خواهد شد.

مزایای الحاق به کنوانسیون

با توجه به موارد ذکر شده و موقعیت جغرافیایی کشور و تردد مستمر کشتی‌های نفتکش و سایر کشتی‌های تجاری از آب‌های خلیج فارس،



الحاق به کنوانسیون ضروری به شمار می‌آید و اقدام مناسبی تلقی می‌شود، زیرا ابزار حقوقی لازم را برای نظارت بر مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها و بازرسی از سوی سازمان بنادر دریانوردی (به عنوان ناظر و بازرس) فراهم خواهد آورد. نکته حائز اهمیت آن است که مطابق بند ۳ ماده ۳، امکان نظارت بر کشتی‌های غیرعضو این کنوانسیون نیز وجود دارد و از این مسیر کشتی‌های دارای پرچم مصلحتی نیز ملزم به رعایت الزامات کنوانسیون در مدیریت آب توازن خواهند شد.

ملاحظات پیوستن به کنوانسیون

مدیریت آب توازن در نحوه اجرا با مشکلات فنی و عملیاتی زیادی روبه‌رو است. در حال حاضر تنها راه عملی جهت اجرای مدیریت آب توازن و مقابله با جابه‌جایی گونه‌های آبی، روش تبادل آب توازن کشتی است. در این روش کشتی‌ها آب توازن خود را از محل آگیری تا بندر مقصد، چندین بار تعویض می‌کنند. به نحوی که آب توازن تخلیه شده در محیط جدید خطرات کمتری دارد. از موارد و مشکلات پیچیده پیش‌روی جوامع دریایی و زیست‌محیطی، تعیین روش استاندارد قابل قبول برای پردازش آب توازن کشتی‌هاست. متأسفانه هنوز راه‌حل علمی که بتواند به طور ۱۰۰ درصد این موجودات را از بین برد شناخته نشده است و این موضوع به مشکلات فراروی کنوانسیون و تصویب آن افزوده است.

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 راه و ترابری (سازمان بنادر دریانوردی) مسؤول اجرای کنوانسیون است 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 فن‌آوری‌های تحت حاکمیت یا تحت کنترل خود یا ورود عمدی یا اتفاقی گونه‌های خارجی یا جدید به بخش خاصی از محیط‌زیست دریایی که ممکن است تغییرات عمده و مضر در آن ایجاد کند، به عمل آورند. بر این اساس 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 مربوط ممکن است. همچنین دولت موظف است کلیه اصلاحیه‌های کنوانسیون را در مهلت مناسب و قبل از انقضای مهلت‌های مورد نظر در ماده یاد شده طبق اصل هفتاد و هفتم 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 مذکور برای دولت جمهوری اسلامی ایران لازم‌الاجرا نخواهد بود. بر این اساس اعضا باید هرگونه اختلاف بین خود که در در رابطه با تفسیر یا اعمال این کنوانسیون به وجود می‌آید را از طریق مذاکره، بررسی، میانجی‌گری، مصالحه، داوری، حل و فصل قضایی، متوسل شدن به ترتیبات یا سازمان‌های منطقه‌ای یا دیگر روش‌های صلح‌آمیز، به انتخاب خود حل و فصل کنند. به علاوه هیچ یک از مفاد این کنوانسیون نباید به حقوق و تعهدات یک کشور، به موجب حقوق دیگر روش‌های صلح‌آمیز به انتخاب خود حل و فصل کنند. به علاوه 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 خدش‌های وارد کند.

لازم به ذکر است که با الحاق به کنوانسیون، وظایف و تعهداتی متوجه اعضا می‌شود که رعایت آن از سوی وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر دریانوردی) ضروری است که از جمله آن‌ها باید به بند (۲۲) ماده (۴) و بند (۱۱) ماده (۵) اشاره کرد. بند (۲۲) ماده (۴) به سیاست‌ها، راهبردها یا برنامه‌هایی اشاره دارد که برای مدیریت آب توازن آب‌های واقع در قلمرو سرزمین کشورها اتخاذ می‌شود و به تحقق اهداف کنوانسیون می‌انجامند. بند (۱۱) ماده (۵) نیز به تضمین این امر اشاره دارد که بندرگاه و پایانه‌هایی که توسط عضو مورد نظر پاکسازی یا تانک‌های توازن آب تعمیر می‌شود طبق رهنمودهای وضع شده از سوی سازمان، امکانات مناسبی برای دریافت رسوبات فراهم آمده باشد.

سازمان حفاظت محیط‌زیست متولی جلوگیری از ورود هرگونه آلودگی به ارکان محیط‌زیست است و از نظر حقوق وفق ماده (۶) قانون حفاظت و بهسازی محیط‌زیست (مصوب ۱۳۵۳/۳/۲۸ و اصلاحیه ۱۳۷۱/۸/۲۴) وظیفه انجام تحقیقات و بررسی‌های علمی و اقتصادی و اجرای هرگونه اقدام مقتضی دیگر در زمینه حفاظت، بهبود و بهسازی محیط‌زیست، حفظ تعادل ایدئولوژیک طبیعت از جمله، دریاها، همکاری با سازمان‌های مشابه خارجی و بین‌المللی و غیره، با سازمان حفاظت از محیط‌زیست است. لذا پیشنهاد می‌گردد که جهت جلوگیری از خلط وظایف سازمان حفاظت محیط‌زیست و سازمان بنادر دریانوردی نام سازمان حفاظت محیط‌زیست و نقش آن در تبصره‌ای جداگانه در لایحه تصریح شود. سازمان بنادر دریانوردی به عنوان مرجع ملی دریایی کشور و نماینده سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان یکی از آژانس‌های تخصصی سازمان ملل متحد در زمینه ایمنی و امنیت دریانوردی، پیشگیری و مقابله با آلودگی ناشی از عملیات کشتی‌ها را عهده دار است. بدیهی است فرایند الحاق، اجرا و ممیزی کلیه کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی به عهده سازمان بنادر دریانوردی است.



مدرس‌ان مؤسسه HPTI در تهران آموزش دادند

چرا به ایمنی نیاز داریم؟

"کاپیتان ریچ" و همکارانش طی دوره سه روزه آموزش ایمنی در بنادر، سعی کردند با طرح مفاهیم اولیه و بنیادی در حوزه ایمنی، ضرورت‌های تدابیر ایمنی در محیط‌های کارگاهی، به ویژه در بنادر، را یادآوری کنند. کارشناسان آموزش ایمنی بندر هامبورگ با این تعریف که ایمنی، کنترل اتفاق ناخواسته است، وجود سیستم مدیریت ایمنی و بهداشت شغلی را در هر سازمانی اجتناب‌ناپذیر اعلام کردند.

مقدمه‌ای بر لجستیک دریایی

کارشناسان HPTI دوره آموزشی ایمنی در بنادر را با «مقدمه‌ای بر لجستیک دریایی» آغاز کردند. کاپیتان آرلت (Capt w.Arlt) به عنوان مدرس این مبحث، لجستیک دریایی را یک موضوع گسترده و متنوع برشمرد و با بیان این که شناورها انواع مختلفی چون کشتی‌های حامل ماشین تا سنگ آهن و مواد معدنی، تانکر شاتل نفتی، کشتی‌های حامل نفت خام و غیره را شامل می‌شود، پردازش خطرات هر شناور به هنگام حمل را حایز اهمیت دانست.

به گفته "آرلت"، در بسیاری از کشورها به ویژه در ایران، ساخت ترمینال‌های گازی و تأسیسات مخصوص بنادر LNG افزایش یافته؛ که به جهت بسیار فشرده و سرد بودن این محموله، الزامات و تدابیر ایمنی در این تأسیسات اهمیت بیشتری می‌یابد.

به گفته این کارشناس ایمنی، اندازه‌ی کشتی‌ها به دلیل ملاحظات تجاری از سوی شرکت‌های حمل‌ونقل افزایش یافته و امروزه کشتی‌ها پیچیده‌تر شده‌اند؛ چرا که مالکان به دنبال صرفه اقتصادی و هزینه کمتر و سود بیشتر هستند. این در حالی است که رقابت بین بنادر برای جذب کشتی‌های با ظرفیت بیشتر سبب تحول در بنادر شده است.

به عبارت بهتر، کشتی‌های سایز بزرگ، استفاده

از تجهیزات کافی، ترافیک و تسهیلات کافی زمینی، سیستم‌های ریلی و کامیون‌ها را در بنادر الزامی ساخته است.

"کاپیتان آرلت" اضافه کرد: در چنین شرایطی، بحران اقتصادی یک زمان تنفس را برای ایجاد زیرساخت‌ها فراهم آورد. به طوری که بنادر بتوانند برای تحولات آینده آماده شوند و در زمان اوج فعالیت حمل‌ونقل دریایی پذیرای کشتی‌ها و ارائه خدمات رقابتی باشند.

به گفته "آرلت" یکی از مسائل حایز اهمیت در جذب کشتی‌های اندازه‌ی بزرگ، عمق و موقعیت مناسب کانال، به هنگام دور زدن و چرخیدن از پاشنه است و این که یدک‌کش بندر توان و قدرت جابه‌جا کردن این کشتی‌ها را داشته باشد. در گذشته یدک‌کش‌ها قابلیت چندانی نداشتند و این چیزی است که بندر باید تأمین‌اش کند.

"کاپیتان آرلت" جریان‌های محیطی اعم از باد و جزر و مد را نیز به هنگام پهلوگیری کشتی مؤثر دانست و توصیه کرد که زمان پهلوگیری کشتی‌های بزرگ، رفتار آب بررسی شود؛ چرا که این نوع کشتی‌ها مثل سد هستند و جریان ناچیزی در زیر آب (کف کشتی) جریان دارد. وی با بیان این که کشتی ترمز ندارد، هدایت کشتی را مشکل‌تر از ماشین اعلام کرد و نتیجه‌گیری کرد: حداقل سرعت، جریان باد به همراه رانش‌های دماغه و پاشنه کشتی، برای هدایت کشتی بسیار

حایز اهمیت است. از این رو باید به هنگام جریان باد شدید، تصمیم‌گیری‌ها و طراحی مناسب بندر کمک کند تا عملیات و کار در بندر مختل نشود.

این کاپیتان با سابقه آلمانی یادآور شد که در گذشته بندر فقط محل تخلیه بار بود، امروزه اما بندر یک حلقه از زنجیره اقتصادی است و بخشی از زنجیره عرضه محسوب می‌شود. در گذشته هر بخش فعال در بندر کار خودش را انجام می‌داد، امروز کل این ذخیره تحت نظارت مراجع بین‌المللی است. به طوری که این تحولات طی ۳۰ تا ۳۵ سال گذشته ایجاد شده و در حال حاضر ترمینال‌های پیشرفته‌ای طراحی شده است که کاملاً اتوماتیک هستند و هیچ کس بدون مجوز نمی‌تواند در این نوع ترمینال‌ها تردد کند. بنابراین، ایمنی در این نوع بنادر در سطح بسیار عالی برقرار است.

ایمنی و بهداشت حرفه‌ای

دلایل رعایت بهداشت حرفه‌ای و عوارض و خسارات ناشی از بی‌توجهی و سهل‌انگاری به این مسائل، مبحث دیگری بود که خانم اگرت (T. Eggert) به آن پرداخت.

"اگرت" گفته‌هایش را با تعریف ایمنی که کنترل اتفاق ناخواسته است آغاز کرد و با طرح این پرسش ادامه داد که چرا ما به بهداشت حرفه‌ای





اطلاع یابند چه ریسک‌هایی متوجه آن‌ها است که نسبت به درک و ضبط و آموزش آن اقدام کنند

بنابر تأکید کارشناس آموزش ایمنی بندر هامبورگ، همه افراد در یک شرکت یا بندر، مسؤول ایمنی هستند. چرا که مصطلح است که حادثه کور است و باید این مسؤولیت را به همه تسری داد.

به گفته "کاپیتان ریچ"، بارگیری کالا در کانتینر به مهارت خاص نیاز دارد و مسؤول این کار باید به گونه‌ای عمل کند که از هر نوع حادثه‌ای جلوگیری نماید. به عنوان مثال باید قبل از بارگیری چک کند آیا این کالا خطرناک است یا خیر؛ چگونه بسته‌بندی و چیده شود؛ اندازه آن را در نظر بگیرد و این دستورات به شکل مکتوب به فرد انجام دهنده داده شود.

"ریچ" اضافه کرد: در بیشتر مواقع در کانتینر، کالاهای متنوعی (غیر از یک نوع) بارگیری یا چیده می‌شود که در این صورت باید تعادل چینش به لحاظ وزن رعایت شود.

وی همچنین توصیه کرد: به هنگام بارگیری در کانتینر، کالاهای خطرناک در کمترین فاصله با درب قرار گیرد؛ به طوری که کالاهای خطرناک در جلوی درب و کالاهای عمومی پشت آن قرار گیرد.

کالاهای مایع را بالای کالاهای جامد قرار دهید و اشیای سبک روی اشیای سنگین قرار گیرد.

– همیشه باید فرایند اضطراری برای کالاهایی که احتمال نشتی دارند، وجود داشته باشند.

– چینش شبکه‌های پلاستیکی باید با دقت انجام شود.

"ریچ" هشدار داد: برای تخلیه کالاهای خطرناک، باید لیل‌های آن به طرف بیرون باشد تا جابه‌جایی آن به سرعت انجام شود.

کارشناس آموزش ایمنی مؤسسه HPTI، واریسی کانتینرهای خالی قبل از پر شدن و بارگیری را ضروری اعلام کرد و دلایل آن را این‌گونه فهرست کرد:

۱- این که پس‌مانده خطرناک کالاهای قبلی در کانتینر نمانده باشد.

۲- ساختار کانتینر صدمه ندیده و سوراخ نشده باشد. ■

بررسی سانحه و ایجاد سوء پیشینه برای محصولات و خدمات شرکت از جمله هزینه‌های غیرمستقیم سوانح به حساب می‌آید. از طرف دیگر، هزینه‌های اجتماعی، کاهش تولید، پرداخت حق بیمه در برابر حقوق ماهیانه و پرداخت اضافه کار به نیروی جانشین به عنوان هزینه‌های مستقیم مطرح می‌شود. بنابراین بدیهی است که اقدامات ایمنی علاوه بر کاهش خطرات، از ایجاد مشکلات حقوقی و قضایی و بروز خدشه به پیشینه و شهرت شرکت جلوگیری می‌کند و در نهایت سود و منافع بیشتری را در بازار رقابتی فراهم می‌آورد.

"خانم اگرت" معتقد است که هر شرکت باید پیشاپیش هرگونه خطر و شرایط ریسک را شناسایی کند و به بهداشت حرفه‌ای کارکنان‌اش توجه داشته باشد. افزون بر آن، افراد شاغل در بنادر باید دوره‌های آموزشی مرتبط با ایمنی را بگذرانند؛ چرا که در این صورت است که کارکنان در فرایند کاری دخالت می‌کنند و انگیزه بیشتری برای کار دارند. در چنین وضعیتی افراد شاغل خود را جزء سیستم می‌دانند و دوستی و جو خوبی بر محیط کار حاکم می‌شود.

ایمنی ترمینال‌ها

"کاپیتان ریچ" (Rich) به عنوان مدرس مبحث «فعالیت ایمنی در ترمینال‌ها» با بیان این که ایمنی چیزی نیست که به راحتی به دست آید و باید فرهنگ ایمنی از افراد بالای رده به پایین رده منتقل شود، گفت: این به عهده کارفرماها و مدیریت است، به طوری که خودشان نیز باید در دوره‌های آموزشی شرکت کنند.

"ریچ"، ایمنی را یک موضوع آموختنی دانست که همه باید آماده آموختن آن باشند و توضیح داد: آموزش اولین فاکتور برای ایمن کردن ترمینال‌ها است. البته این آموزش‌ها باید مداوم و مستمر باشد.

به گفته این کارشناس ایمنی، هزینه کردن برای آموزش در بخش ایمنی، نوعی سرمایه‌گذاری است.

"ریچ" تأکید کرد: هر شغلی باید خطراتش شناسایی و ارزیابی شود و سپس براساس آن، سیاست‌ها اعمال گردد. این ارزیابی‌ها باید به گونه‌ای در اختیار تمام کارکنان قرار گیرد تا آن‌ها

و ایمنی نیاز داریم؟ این خانم کارشناس ایمنی در ادامه اضافه کرد: قطعاً می‌دانید که چنان چه بهداشت و ایمنی را رعایت نکنید، بازدهی و کارایی سازمان شما با مشکل خیره‌کننده‌ای کاهش خواهد یافت. چرا که در این صورت کارکنان شما انگیزه و روحیه لازم را برای کار کردن ندارند و این بی‌توجهی در نهایت باعث می‌شود به شرکت‌های مشابه پیوندند.

اگرت با تأکید بر این که سانحه یک اتفاق برنامه‌ریزی نشده و کنترل نشده است که منجر به مرگ و خسارت می‌شود، علل ایجاد سوانح و پیامدهای آن را «نبود آموزش و اطلاع کافی»، «نداشتن سلامت کافی و تمرکز»، «سرعت زیاد کار» و «پوشش و لباس کار نامناسب» فهرست می‌کند.

به گفته "اگرت" «طراحی نامناسب تجهیزات و محل کار»، «تهویه نامناسب و روشنایی ناکافی»، «استرس و تنش»، «عدم رعایت نظم محل کار» و «حفاظت ناکافی» از دیگر عوامل بروز سوانحه در محیط کارگاهی مثل بندر قلمداد می‌شوند.

این کارشناس ایمنی با بیان این که هر سازمانی باید سیستم مدیریت ایمنی و بهداشت داشته باشد، توصیه کرد:

– کسانی که در بندر کار می‌کنند در معرض انتشار گرد و غبار و گاز و خطر سقوط کالاهای سنگین هستند.

– کار بندری در شرایط جوی مختلف متوقف نمی‌شود، این در حالی است که عمدتاً اپراتورها در شرایط نامناسب کار می‌کنند.

– استرس سرعت‌دهی فعالیت بندری به هنگام تخلیه و بارگیری، از جمله عوارض کار کردن در محیط بندری به حساب می‌آید.

کارشناس مؤسسه HPTI بندر هامبورگ تصریح کرد: سالانه بیش از ۲ میلیون نفر در جهان به علت سوانح کاری جان‌شان را از دست می‌دهند. در واقع، هر ساله ۲۷۰ میلیون سانحه کاری اتفاق می‌افتد که ۳۵۰ هزار مورد آن به مرگ منجر می‌شود.

به گفته این کارشناس، سوانح محیط کار گروهی، جامعه، خانواده و تشکیلات کاری را تحت تأثیر قرار می‌دهد و هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم نیز به همراه دارد. اگرت اضافه کرد: دوره بستری شدن کارکنان آسیب دیده، هزینه تحقیقات



در نبود نظام جامع ایمنی (HSE)

هنوز تا تشکیل سازمان HSE دارای ساختار و چارت تشکیلاتی فاصله داریم.

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر با بیان این مطلب اظهار داشت: نبود سازمان HSE به معنی این نیست که در حال حاضر ایمنی و کنترل ایمنی در بنادر انجام نمی‌شود؛ بلکه اجرای آن در قالب استاندارد تعریف شده و مطابق با ساختار HSE نیست.

"جلیل اسلامی" که در حاشیه دوره آموزشی مدیریت ایمنی به سؤالات خبرنگاران پاسخ می‌داد: با تأکید بر این که باید نظام جامع ایمنی و سازمان HSE تشکیل شود و در بنادر استقرار یابد، اظهار داشت: «در این خصوص دو اتفاق هم زمان دارد رخ می‌دهد: یکی این که اداره کل تحقیقات سازمان بنادر، تدوین راهبرد اجرای HSE در برنامه ۵ ساله را در دستور کار خود دارد و این پروژه در مراحل پایانی قرار دارد.

هم‌زمان با تدوین این راهبرد، در اداره کل امور بندری مجموعه‌ای از فعالیت‌ها در قالب دستورالعمل‌های ایمنی، و دوره‌های آموزشی و ساماندهی ایمنی آتش‌نشانی، جهت آماده‌سازی زیرساخت اجرای HSE در حال انجام است.

"اسلامی" اظهار داشت: «استقرار HSE ساماندهی ایمنی در بنادر، به‌سازمانی به‌همین نام در ساختار و چارت تشکیلاتی نیاز دارد. چنان‌چه این اتفاق بیفتد، امکانات نیز سوق پیدا می‌کند و ایمنی در قالب استاندارد تعریف شده قرار می‌گیرد.»

این مدیرکل در ادامه تأکید کرد: «البته این به معنی عدم اجرای الزامات ایمنی و کنترل آن در بنادر کشور نیست. در حال حاضر به صورت پراکنده در واحدهای ایمنی و واحدهای آتش‌نشانی، موارد مربوط به ایمنی مانند گرفتن ایزو، دریافت گواهی‌نامه مدیریت یکپارچه (IMS) و غیره توسط شرکت‌ها به اجرا گذاشته می‌شود. با وجود این، بهترین وضعیت، استقرار نظام جامع ایمنی یا HSE در مجموعه سازمان

بنادرودرینوردی است.» ■

اجرای می‌شود و تمام شرکت‌های فعال در هر بندر باید خودشان را با این الزامات تطبیق بدهند. در واقع باید در شرکت‌ها این توانمندی حاصل شود که نیروهای مرتبط با HSE در مجموعه شرکت فعال شوند و آموزش‌های لازم را بگذرانند.»

این مقام مسؤول با بیان این که سازمان بنادرودرینوردی برای ارتقای کیفیت نیروی انسانی، به ویژه در بخش بندری، برنامه‌ریزی دارد، گفت: «پیش از برگزاری این دوره آموزشی، اجلاس STCW در تهران برگزار شد و در این اجلاس اعلام گردید؛ سال ۲۰۱۰، سال دریانوردان است.»

به گفته قادری کنوانسیون STCW، که استانداردهای فنی و شایستگی دریانوردان را تعیین می‌کند، طی ۶ ماه آینده مورد تجدید نظر قرار می‌گیرد و یک سند جدید ارائه می‌شود. این فرایند یک فرصت جدید برای آیمو محسوب می‌شود که براساس آن کلیه استانداردهای مربوط به دریانوردان ارتقا پیدا کند.

مدیرکل استانداردهای سازمان بنادرودرینوردی با اشاره به این که جایگاه ایران در رابطه با کنوانسیون STCW بالا است گفت: «برای بازنگری و تهیه پیش‌نویس این کنوانسیون ۲ گروه کاری در آیمو تشکیل شد که ریاست یک گروه کاری با ایران بود و ریاست گروه دیگر با آمریکا، این نشان می‌دهد که ما در بخش دریا جایگاه بسیار خوبی داریم و در فهرست سفید این کنوانسیون قرار داریم.

این در حالی است که بنابر گزارش خبرنگار ما، ایران توانست جایگاه مناسبی در رده اول تا سوم تعداد اسناد ارسال شده در فرایند بازنگری کنوانسیون STCW در خصوص استانداردهای آموزشی، صدور گواهی‌نامه و نگرهبانی دریانوردان را کسب کند.

"محمدرضا قادری" با بیان این که بخش آموزش سازمان بنادر، متولی ارتقای استانداردهای شایستگی در بخش نیروی انسانی است، ابراز امیدواری کرد که برگزاری دوره‌های آموزشی از نوع آموزش مدیریت ایمنی کمک کند، علاوه بر جلوگیری از حرکت کشتی غیراستاندارد، جلوی افرادی را که ایمنی بندری را به خطر می‌اندازند نیز گرفته شود. قطعاً برگزاری این دوره‌ها و آموزش‌ها در همین راستا است. ■



ایمنی بندری ضروری تر از بخش دریایی

مدیرکل استانداردها، آموزش و گواهی‌نامه‌های دریانوردی در روز پایانی دوره آموزشی ایمنی در بنادر گفت: «اعتقاد ما این است که به ایمنی در بخش بندری باید بیشتر از بخش دریایی توجه شود.»

"محمدرضا قادری" که در جمع کارشناسان ایمنی و مدرسان مؤسسه آموزشی بندر هامبورگ (HPTI) سخن می‌گفت، در ادامه این گونه استدلال کرد: «ایمنی و توجه به بهداشت حرفه‌ای و شغلی در بنادر اهمیت بیشتری دارد؛ چرا که بنادر در بعضی از جاها، مثل بندر انزلی، چسبیده به خانه‌های مردم است. به طوری که سایت بندری به تمام تأسیسات و امکانات مردم متصل است. در نتیجه اجرای الزامات ایمنی، الزاماتی که باید تدوین شود و به طور مؤثر مورد بازرسی، کنترل و نظارت قرار گیرد، بسیار گسترده‌تر از بخش دریایی است.»

"قادری" همچنین اضافه کرد: «در بخش دریایی به اکثر کنوانسیون‌های سازمان جهانی دریانوردی (IMO) ملحق هستیم و به برخی از کنوانسیون‌ها مثل کنوانسیون کار دریایی (MIC) نیز در آینده نزدیک ملحق خواهیم شد و جزو قوانین کشور می‌شود. این کنوانسیون در حال حاضر در کمیسیون مجلس شورای اسلامی در مرحله تصویب قرار دارد.»

به گفته قادری کنوانسیون یکپارچه کار دریایی مجموعه‌ای از ۶۵ کنوانسیون و توصیه‌نامه مرتبط با کار دریایی است که در ۸۰ سال گذشته توسط سازمان بین‌المللی کار تدوین شده و تضمین کننده ایمنی و شرایط کاری مناسب برای دریانوردان است.

مدیرکل استانداردها و گواهی‌نامه‌های دریانوردی از اجرای شدن کامل نظام مدیریت HSE خبر داد و گفت: «این نظام در بنادر

آتش‌نشانی دیگر زنگ تفریح نیست

برگزار می‌شود که حتی چنان‌چه این امکان در داخل نباشد، این افراد به بیرون از کشور اعزام می‌شوند.

به گفته رییس اداره امور بندری "قدیمی بودن تجهیزات آتش‌نشانی در بعضی از بنادر" و "عدم اجرای برنامه‌های آموزش تخصصی" از چالش‌های اصلی واحدهای آتش‌نشانی در بنادر قلمداد می‌شود. "ماشینچی" همچنین از همکاری واحدهای آتش‌نشانی بنادر با سایر مراکز فعال آتش‌نشانی به هنگام بحران خبر داد.

رییس اداره امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در اولین گردهمایی مسؤولان و رؤسای آتش‌نشانی بنادر گفت: «آتش‌نشانی در بنادر دیگر زنگ تفریح نیست و افراد فعال در این حوزه باید ورزیده‌ترین افراد و دارای دانش و ایمان و آشنا به اصول کار باشند.» "غلامرضا ماشینچی" این را هم گفت که در شرایط فعلی، برای ارتقای سطح توانایی آتش‌نشان‌ها، افرادی جذب این حرفه در بنادر می‌شوند که دارای صلاحیت باشند. در سطح فرماندهان نیز دوره‌های پیشرفته و تخصصی

ارتقای علمی و تحصیلی آتش‌نشانان بنادر



در حاشیه این نشست یک‌روزه، کارشناس ایمنی امور بندری اهداف این گردهمایی را "ارزیابی عملکرد و فعالیت‌های آتش‌نشانی بنادر" و "بررسی و رفع موانع و مشکلات اجرایی" برشمرد و "تدوین اهداف و اجرای طرح‌های مشترک سازمان مرکزی و بنادر تابعه در سال ۸۹" را نیز یکی دیگر از محورهای این گردهمایی دانست.

"عبداله جعفری" با بیان این که در پایان این نشست، توافق‌نامه‌ای در ۱۰ بند مورد تأکید مسؤولان و رؤسای آتش‌نشانی بنادر قرار گرفت، گفت: "براساس این توافق‌نامه مقرر شد جهت برطرف کردن مشکلات موجود و جاری در نوع ساختار اداری ایستگاه‌های آتش‌نشانی، تعیین جایگاه آتش‌نشانی بنادر در معاونت دریایی و بندری مجدداً مورد تأکید قرار گیرد."

به گفته این کارشناس، شرکت‌کنندگان در این همایش همچنین مقرر کردند برای ارتقای سطح علمی و عملیاتی مجموعه آتش‌نشانی بنادر، ایجاد سایت آموزش‌های تخصصی اطفای حریق و امداد و نجات بنادر، در بندر امام خمینی (ره) در دستور کار قرار گیرد. "مهندس جعفری" از یکسان‌سازی اقدامات انجام شده و همسو کردن اهداف اجرایی ایستگاه‌های آتش‌نشانی بنادر خبر داد که براساس آن مقرر شد کلیه بنادر اهداف اجرایی آتش‌نشانی در سال ۱۳۸۹ را به اداره کل امور بندری ارائه کنند.

به گفته "عبداله جعفری" همچنین پیشنهاد شد برای آشنایی مجموعه آتش‌نشانی بنادر با مقوله اطفای حریق مشتقات و اسکله‌های نفتی، یک دوره آموزش اطفای حریق تخصصی در مرکز آموزش شرکت ملی نفتکش در سال آینده برگزار شود.

کارشناس ایمنی امور بندری، از تشکیل کارگروهی در بنادر متشکل از کارشناسان

ذی‌ربط ایمنی جهت تهیه فهرست ارائه خدمات اطفای حریق و امداد و نجات به سایر مراکز خبر داد و گفت: «در این نشست همچنین مقرر شد برای افزایش توان عملیاتی ایستگاه‌های آتش‌نشانی در بنادر و به منظور گسترش فرهنگ ایمنی، کلیه بنادر به تشکیل گروه‌های افتخاری آتش‌نشانی اقدام کنند.

"تهیه پروتکل همکاری دو جانبه به منظور تبیین نحوه ارائه خدمات اطفای حریق و امداد و نجات به صنایع و ارگان‌های همجوار از سوی بنادر" از دیگر توافقات نشست رؤسای آتش‌نشانی در فرمانیه بود. به گفته جعفری در نشست فرمانیه مقرر شد به منظور ارتقای سطح علمی مسؤولان آتش‌نشانی بنادر، راهکارهای ادامه تحصیل در دو مقطع کارشناسی و کارشناسی ارشد در مبادی ذی‌ربط داخل و خارج کشور بررسی شود.

به گفته این کارشناس، براساس بند دهم این توافق‌نامه، مقرر گردید جهت گسترش فعالیت‌های آتش‌نشانی بنادر و افزایش ضریب ایمنی و توان عملیاتی آتش‌نشانان، نسبت به طراحی و تدوین دستورالعمل‌های مانور عملیاتی آتش‌نشانی در سطح فرمانطقه‌ای و ملی اقدام شود. ■

استانداردهای ایمنی بندری در گفت‌وگو با رییس اداره امور بندری

ضعف‌هایی هم داریم، اما...

دوره‌های آموزشی سازمان بنادر در ارتباط با ایمنی در سطوح و لایه‌های متوسط برگزار می‌شود. این دوره‌ها برای کارکنان درگیر کار اجرایی، مدیران اجرایی و مدیران میانی و ارشد برنامه‌ریزی می‌شود.

■ تاکنون چه دوره‌هایی برگزار شده و چه تأثیری بر رفتار کاربران ایمنی بنادر داشته است؟

تاکنون ۵ دوره مرتبط با موضوع عملیات بندری، لجستیک و ایمنی را با همکاری مراکز آموزشی ASep (بلژیک) و مؤسسه آموزشی HPTI (بندر هامبورگ آلمان) برگزار کرده‌ایم که تقریباً حدود ۸۰ نفر از مدیران اجرایی شرکت‌ها و دستگاه‌های ناظر بر اجرای ایمنی در این دوره‌ها حضور داشتند. این دوره‌ها جنبه کاربردی دارد و افرادی در آن حضور پیدا می‌کنند که به طور مستقیم با خطرات و ریسک عملیات بندری مواجه‌اند و اصطلاحاً مدیران کارگاهی محسوب می‌شوند.

■ در رابطه با دستورالعمل پیشگیری از حوادث توضیح می‌فرمایید؟

معاونت بندری به عنوان مرجع در مدیریت ریسک، به شناسایی ریسک‌های موجود در بندر اقدام می‌کند و تلاش دارد تا این خطرات را کاهش دهد. از این‌رو یکی از کارهای برجسته‌ای که انجام شده، تدوین دستورالعمل پیشگیری از وقوع حوادث و تصویب آن در هیئت عامل سازمان بندرودریانوردی است. براساس این دستورالعمل، حوادث اتفاق افتاده در بندر و نتایج و تبعات آن به صورت ماهانه

نشانی را پایش کند. در حال حاضر برای ارتقای ایمنی هم از طریق صف یعنی بنادر و هم از طریق ستاد که سازمان مرکزی باشد، اقدامات مؤثری در دست انجام است. به طوری که کلیه بنادر در ارتباط با بحث ایمنی به دریافت گواهی‌نامه سیستم مدیریت یکپارچه (IMS) اقدام کردند و با پیاده شدن این سامانه، بنادر از طریق مراکز مرتبط با مؤسسات رده‌بندی، ممیزی می‌شوند و به طور دائم خودشان را تحت کنترل دارند.

افزون بر آن، سازمان مرکزی نیز برای مدیریت ایمنی در بنادر، دستورالعمل‌هایی با موضوعات مربوط به آتش‌نشانی، آموزش نیروی انسانی، نحوه برخورد با کالا در مواجهه با خطر و غیره تدوین کرده است. همچنین برای ارتقای دانش افراد فعال و مسؤولان نیز برنامه‌هایی تدوین شده که به تدریج اجرا می‌کند.

■ گروه‌های مختلفی در بنادر هستند و به نوعی بخشی از فعالیت‌های روزانه در بندر را به سرانجام می‌رسانند. دوره‌های آموزشی که اشاره کردید، این تنوع را شامل می‌شود؟

فعالان در بندر شامل گروه عناصر سازمانی (کارکنان و مدیران سازمان بنادر) و گروه مشتریان که با بندر در ارتباط‌اند؛ از جمله خطوط کشتیرانی، صاحبان کالا و شرکت‌های کارگزاری می‌باشد. بنابراین برای برگزاری دوره‌های آموزشی جهت ارتقای دانش فنی و ایمنی این گروه‌ها، قاعدتاً دوره‌ها باید در سطوح مختلفی برگزار شود.



■ جناب آقای ماشین‌چی شما معتقدید که بنادر به جهت این‌که گروه‌های مختلف در آن به کار مشغول هستند، یکی از پرمخاطره‌ترین مکان‌ها قلمداد می‌شوند که توجه به مسائل ایمنی و دستورالعمل‌های آن را اجتناب‌ناپذیر ساخته است. با این مقدمه بفرمایید که در این خصوص چه اقداماتی توسط سازمان بنادر و به طور خاص از سوی معاونت بندری صورت گرفته است؟

اداره استانداردهای ایمنی به خاطر این‌که مسئولیت ارتقای ایمنی را بر عهده دارد، باید به موضوع ایمنی نیز توجه خاص داشته باشد. در ابتدا کلیه وظایفی که هر یک از معاونت‌های سازمان در ارتباط با ایمنی دارند، در قالب یک دستورالعمل ایمنی بنادر تجاری کشور تدوین شده و به تصویب هیئت عامل سازمان رسیده است. براساس آن، معاونت بندری موظف شد که موضوعات ایمنی بندری و به ویژه آتش





طی نشست‌های ارائه شده و دلایل و عوامل بروز این حوادث بررسی و کنترل می‌شود تا از بروز حوادث و اتفاقات مشابه در آینده جلوگیری شود.

■ رعایت و التزام به ایمنی و اصطلاحاً ضمانت اجرای دستورالعمل‌های ایمنی در بنادر چگونه مدیریت می‌شود؟

اطلاع دارید که تصدی‌گری در بنادر به بخش خصوصی واگذار شده است. از این‌رو در قراردادهایی که به امضای سازمان می‌رسد، رعایت استانداردهای ایمنی الزامی است و چنان‌چه این استانداردها رعایت نشود، جرائم سنگینی برای شرکت‌ها وضع می‌شود. ضمن این عبارت که: رعایت نکات ایمنی و اختصاص اعتبارات برای آن، هزینه نیست بلکه سرمایه‌گذاری است، به عنوان یک فرهنگ ترویج می‌شود. این فرهنگ در حال حاضر در بنادر جا افتاده و امروزه شرکت‌های فعال در بنادر، به ایمنی به عنوان موضوع جانبی نگاه نمی‌کنند. نگاه شرکت‌ها به مبحث ایمنی به عنوان یک اصل است و خودشان را موظف به رعایت این اصل می‌دانند.

■ با وجود این، پایش اقدامات ایمنی و روند اجرای آن اجتناب‌ناپذیر است؟

در این خصوص هم خود بنادر به عنوان دستگاه نظارتی عمل می‌کنند، حتی در مواردی با شرکت‌ها در کارهای پژوهشی مرتبط با ایمنی مشارکت دارند. سازمان مرکزی هم به شکل دوره‌ای بر امور نظارت دارد که اصطلاحاً به آن «نظارت ادواری» گفته می‌شود. به عنوان مثال در ارتباط با اپراتورهای بنادر، ما دستورالعملی را تدوین کرده‌ایم و در هیئت عامل سازمان هم تصویب شده است. این دستورالعمل به بنادر ابلاغ شده که بر مبنای آن چگونه افراد را انتخاب کنند. افراد انتخابی چه دانشی داشته

باشند و از چه تخصصی برخوردار باشند. چه دوره‌هایی را باید ببینند و چه مواردی را رعایت کنند. در تمامی این دوره‌ها، موضوع ایمنی یکی از سرفصل‌هایی است که توجه به آن الزامی است.

علاوه بر آن، در واگذاری تجهیزات و همچنین به هنگام استفاده از تجهیزات جدید، شرط اخذ گواهی‌نامه ایمنی را برای شرکت‌ها تعیین کرده‌ایم. به این صورت که با انعقاد تفاهم‌نامه با هفت مؤسسه رده‌بندی با صلاحیت بین‌المللی، استفاده از تجهیزات را مشروط به داشتن گواهی‌نامه ایمنی کرده‌ایم. از این‌رو به جرئت می‌توانم بگویم که در حال حاضر ۹۰ درصد شرکت‌های فعال در بنادر برای استفاده از تجهیزات، دارای گواهی‌نامه ایمنی هستند.

■ آیا رعایت نکات ایمنی در بنادر ایران، تأثیری هم بر جذب مشتریان بیشتر برای سازمان بنادر داشته است؟

صاحبان کالا در حقیقت منابع اصلی درآمدشان را در بندر جست‌وجو می‌کنند. بنابراین باید از دارایی و اموالشان پاسداری شود. سازمان بنادر هم به طور خاص تمام شرکت‌ها را ملزم کرده، در ارتباط با کاری که انجام می‌دهند، پوشش کامل بیمه‌ای را به عمل آورند. در شرایط فعلی، هیچ یک از صاحبان کالا و حتی سایر مشتریان سازمان بنادر، نگرانی و دغدغه از نحوه نگهداری کالاهایشان را ندارند. در نتیجه عملاً باعث شده که به رغم سایه سنگین رکود و بحران در بنادر جهان، بنادر ایران رشد چشمگیری را تجربه کنند.

■ دلیل اصلی و محوری حوادث در بنادر ایران کدام است؟

عامل انسانی دلیل اصلی حوادث در بنادر است. خطای انسانی نیز ناشی از عدم رعایت تکالیف

توسط افراد فعال در بندر است. دیده می‌شود که راننده‌ها به دلیل خستگی، زیر چرخ تریلی می‌خوابند و یا این‌که افراد در مسیرهای پرخطر، خودروهایشان را پارک می‌کنند.

البته یکی از ضعف‌های ما در مسیرهای عملیاتی و پرتردد بنادر، عدم تعریف معابر عمومی و تفکیک آن از معابر عملیاتی است. این یکی از الزاماتی است که باید رعایت کنیم و در بنادر، به ویژه در محوطه‌های کانتینری، به طور جدی باید از تردد انسان‌ها جلوگیری شود و افراد عادی نباید بدون هماهنگی در این مکان‌ها تردد کنند.

مسئله دیگری که باید در محیط کاری بندر مورد رعایت قرار گیرد، استفاده از ادوات استاندارد ایمنی است. اگرچه به نسبت از این ادوات استفاده می‌شود، ولی کماکان تعارضاتی نیز وجود دارد و هنوز شدت عمل به هنگام فعالیت‌های غیراستاندارد از این دست، اعمال می‌شود.

■ تقریباً مشاهده می‌شود که بهداشت حرفه‌ای ایمنی و شغلی نیز در کل بنادر کشور به طور یکسان رعایت نمی‌شود؟

اگر که اظهار نظر درباره نیروی انسانی فعال در بندر در حوزه صلاحیت این اداره نیست، با این وجود، قبول دارم در خصوص رعایت مسائل بهداشت حرفه‌ای نیروی انسانی ضعف داریم. به نظر می‌رسد که در خصوص میزان ساعات کار و بهداشت روانی و جسمی دست مدیران برای فراهم آوردن شرایط بهتر باز است. شرایط سخت کاری برای تعدادی از کارکنان در بندر، نیاز به پایش دارد. چرا که فعالان در بندر، سرمایه‌های کشور هستند و چنان‌چه نتوانیم آن‌ها را محافظت کنیم، به لحاظ اقتصادی ضربه سختی خواهیم خورد. ■

طراحی و بهسازی سیستم‌های یکپارچه ایمنی و بهداشت محیط کار (HSE) را تا میزان بسیار بالایی عملیاتی کرده است. افزون بر آن، در حال حاضر اکثر بنادر کشور دارای گواهی‌نامه IMS یا مدیریت یکپارچه هستند و در بخش فنی نیز با ارائه برنامه‌های PM و CM، به بازدید و کنترل تجهیزات بندری اقدام کرده است که علاوه بر افزایش عمر مفید تجهیزات، ضریب ایمنی را نیز ارتقا داده است.

سازمان بنادر اما با برگزاری همایش ایمنی که تاکنون چهار دوره آن برپا شده، گام بلندی برای ارتقای ایمنی و اشاعه فرهنگ آن برداشته است. به طوری که تضارب آرا و تبادل تجربیات و طرح مسائل تئوریک و جدید، این نشست تخصصی را در جایگاه ویژه‌ای در حوزه حمل‌ونقل دریایی قرار داده است.

کارشناسان ایمنی مهم‌ترین دست‌آورد این همایش را اولویت‌بندی و گسترش فرهنگ ایمنی عنوان می‌کنند و معتقدند که این مهم تنها با آموزش و افزایش دانش تخصصی کارشناسان و فعالان در حوزه ایمنی است که به توسعه پایدار منجر خواهد شد.

دوره آموزشی تخصصی ایمنی بندری (Port Safety) با همکاری مؤسسه آموزشی بندر هامبورگ (HPTI) نیز در همین راستا و با هدف به روزرسانی اطلاعات و دانش تخصصی مدیران و کارشناسان مرتبط با ایمنی برگزار شده است.

در این دوره آموزشی سه روزه، که آخرین یافته‌های علمی پیرامون مسائل و مشکلات ایمنی در بنادر توسط مدرسان مجرب آلمانی آموزش داده شد، کارشناسان ایمنی بندر هامبورگ با تأکید بر کاربردی بودن این نشست آموزشی، تازه‌ترین توصیه‌ها و نکات ایمنی در حوزه ترمینال کالاهای فله، ترمینال کالاهای کانتینری و ترمینال کالاهای عمومی را ارائه کردند.

سازمان بنادر که از سال ۸۶ با مؤسسه HPTI آلمان همکاری آموزشی دارد، در پایان این دوره آموزشی، یادداشت تفاهم همکاری جدیدی را با این مؤسسه معتبر اروپایی امضا کرده است که براساس این تفاهم‌نامه، مؤسسه آموزشی بندر هامبورگ علاوه بر همکاری‌های مشترک آموزشی در زمینه‌های عملیات بندری، کانتینری، لجستیک، ایمنی و غیره، با تأسیس شعبه‌ای در ایران، خدمات مشاوره در زمینه آموزش ازجمله تدوین عناوین درسی به کارشناسان سازمان بنادر دریانوردی و بخش خصوصی را ارائه کند. ■



حاشیه‌ای بر آموزش تخصصی ایمنی بندری

گامی بلند در اشاعه فرهنگ و ارتقاء ایمنی

تحقیقات بررسی علل و عوامل بروز سانحه و سایر مسائل پیرامون این مسئله می‌انجامد. طی یک دهه گذشته صاحب‌نظران ایمنی با تأکید بر استقرار نظام ایمنی در محیط‌های کارگاهی و صنعتی بر عامل «آموزش» در کنار عواملی چون «فرهنگ‌سازی»، «تعهد مدیریت» و «نظارت بر طراحی و ساخت تجهیزات» به عنوان اقدامات پیشگیرانه تأکید کرده‌اند.

تأثیر رعایت اصول ایمنی و آموزش به هنگام مجریان این قواعد در بندر به عنوان یک محیط کارگاهی بزرگ صنعتی و بنگاه اقتصادی بر عملکرد و جایگاه رقابتی آن اجتناب‌ناپذیر است. به طوری که ایمنی امروزه یکی از پارامترهای مورد انتظار مشتریان در هر بندر است. چرا که نبود قواعد و ضوابط ایمنی در بندر، ضمن این که هزینه‌ها را برای مشتریان افزایش می‌دهد، از نظر روانی نیز همواره آن‌ها را نگران بروز حوادث نگاه می‌دارد که نکته‌ای کاملاً منفی در شرایط رقابتی بندر قلمداد می‌شود.

سازمان بنادر دریانوردی به عنوان متولی طراحی و پیاده‌سازی سیستم‌های ایمنی در بنادر، نقش کاملاً محوری در تدوین ضوابط و مقررات، دستورالعمل‌ها، استانداردهای مربوطه و نظارت بر اجرای آن‌ها و در برخی موارد اعمال اقدامات تنبیهی در برابر متخلفان دارد. این سازمان با نگاه سیستمی به مبحث ایمنی،

سالانه بیش از ۲ میلیون نفر در جهان جانشان را در سوانح کاری از دست می‌دهند. کارشناسان ایمنی می‌گویند که بیش از ۹۰ درصد این سوانح در محیط کارگاهی ناشی از خطای انسانی و عدم رعایت تکالیف و اصول ایمنی است. این در حالی است که هر ساله ۲۷۰ میلیون سانحه کاری اتفاق می‌افتد که ۳۵۰ هزار مورد آن به مرگ منجر می‌شود.

کارشناسان ایمنی «نبود فرهنگ فراگیر ایمنی»، «وجود افراد غیرماهر و آموزش ندیده»، «عادت به رویه‌های موجود و مقاومت در برابر تغییرات» و به ویژه «عدم آگاهی به منابع حاصله از رعایت اصول ایمنی و بی‌اطلاعی از هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم تلفات ناشی از حوادث» را فاکتورهای اصلی بروز سوانح فهرست می‌کنند. با بررسی‌های به عمل آمده از حوادث اتفاق افتاده در سایت‌های تجاری و صنعتی، کارشناسان به این نتیجه رسیده‌اند که خطاهای عوامل انسانی، ناشی از ضعف آموزش و عدم اطلاع از ضوابط بهداشت حرفه‌ای و شغلی است. چندان که نادیده گرفتن سرانه آموزش پرسنل و کارکنان در بخش‌های عملیاتی و اجرایی و عدم نظارت بر رفتار حرفه‌ای مدیران در این بخش در نهایت با بروز سوانح به کاهش تولید و بهره‌وری، هزینه‌های اجتماعی فقدان نیروی کار، هزینه

اهداف طرح طبقه‌بندی شرکت‌های ترابری دریایی در گفت‌وگو با
رئیس اداره امور شرکت‌های سازمان بنادر و دریانوردی

به دنبال نسخه‌پیچی یک طرفه نیستیم

اجرای طرح ارزیابی و طبقه‌بندی اختیاری شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی، خبری بود که طی ماه گذشته به کانون توجه فعالان حمل‌ونقل دریایی و رسانه‌های اقتصادی نوپس تبدیل شد.

این طرح که به گفته کارشناسان امور شرکت‌ها در راستای وظایف حاکمیتی و نظارتی سازمان بنادر و با هدف ارتقای جایگاه شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی اجرا می‌شود، مطالعات تکمیلی و امکان‌سنجی آن طی ۱۴ ماه انجام شد و سال گذشته به پایان رسید. بنابر اعلام کارشناسان سازمان بنادر، این طرح در گام اول به صورت پایلوت و اختیاری انجام می‌شود و در پایان امکان ارتقای سطح کیفیت خدمات این شرکت‌ها را فراهم می‌سازد.

"اسماعیل ارکاب"، رئیس اداره امور شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی در مصاحبه با خبرنگار ما اهداف طرح پایلوت رتبه‌بندی را فراهم آوردن شرایطی برای معرفی توانمندی‌ها و ارتقای جایگاه شرکت‌های کارگزاری و بخش خصوصی عنوان کرد.

"سید مصطفی موسوی ویری"، کارشناس امور شرکت‌ها، که در این مصاحبه ارکاب را همراهی می‌کرد، در این زمینه گفت: در حالت کلی، این طرح دو هدف را دنبال می‌کند: هدف اول بهینه‌سازی سطح نظارت و حاکمیت سازمان در صدور مجوز و ادامه فعالیت شرکت‌های کارگزاری است و به عنوان هدف دوم، سطح خدمات شرکت‌های کارگزاری ارتقا می‌یابد و به عبارتی برندینگ برای این شرکت‌ها فراهم می‌آورد.

"دکتر میرمحمد روزه"، به عنوان مشاور طرح رتبه‌بندی سازمان بنادر، نیز در این مصاحبه حضور داشت و توضیحات تکمیلی را ارائه می‌کرد.



الگوی خاصی چه در بخش
بین‌المللی و چه در داخل کشور
در این زمینه وجود نداشته
است، به نظر می‌رسد که اجرای
این طرح بتواند در آینده
به عنوان الگویی در مجامع
بین‌المللی دریایی و بندری مثل
آی‌مو، اتحادیه لنگرگاه‌ها و غیره
مطرح شود.



مشاور این طرح انجام داده، مشابه چنین طرحی را در کشور و سایر کشورها سراغ نداریم. به نظرمی‌رسد ایران اولین کشوری باشد که دسته‌بندی شرکت‌های فعال در امور بندری و دریایی را در دستور کار خود قرار داده است.

■ چه الزاماتی اجرای این طرح را اجتناب‌ناپذیر ساخته است؟

سازمان بنادر و دریانوردی در حال حاضر در مراحل بالاتر خصوصی‌سازی گام برمی‌دارد و یکی از ارگان‌های دولتی پیش‌رو در این زمینه محسوب می‌شود. بعد از واگذاری ترمینال‌ها به شرکت‌ها در قالب قراردادهای بلندمدت، اخیراً واگذاری بنادر کوچک را نیز تجربه کرده‌ایم. چنین رویکردی مستلزم شناخت کافی از ساختار و زیرمجموعه شرکت‌ها و بخش‌های خصوصی فعال در امور دریایی و بندری است. به جز این، با اجرای این طرح در نظر داریم که جایگاه شرکت‌های کارگزاری را ارتقا بدهیم تا تنها محدود به چند شرکت شناخته شده نباشیم.

■ مدل‌های ارزیابی طرح بر مبنای چه معیارهای انتخاب شده است؟

"دکتر روزبه"، (مشاور سازمان بنادر در طرح رتبه‌بندی)، در پاسخ به این سؤال گفت: ارزیابی‌ها می‌تواند شکل‌های متفاوتی داشته باشد. در بعضی از ارزیابی‌ها، ظرفیت‌ها را بازنگری می‌کنند و در بعضی دیگر، عملکردها را مورد ارزیابی قرار می‌دهند.

امروزه ارزیابی در بخش‌های تخصصی به شکل تلفیقی انجام می‌گیرد. تلفیق به این مفهوم که شرکت‌های ارائه دهنده خدمات دریایی یا بندری، دارای چه ظرفیت‌هایی هستند، بزرگ هستند یا کوچک، چه تعداد پرسنل دارند و چه تعداد از

در طرح آزمایشی مدل استاندارد شده، شرکت‌ها به صورت اختیاری و با خود اظهارکاری و خود ارزیابی، در این ممیزی شرکت می‌کنند. در واقع در طرح پایلوت، ما مدلی را ارزیابی می‌کنیم که بتوانیم با کمک انجمن‌ها، سندیکاها و خبرگان این صنعت، اصل طرح را کامل و صحیح اجرا کنیم.

■ با این مقدمه و قبل از این که وارد مسائل جزئی‌تری از طرح شویم، بفرمایید اساساً رتبه‌بندی یعنی چه؟

رتبه‌بندی در تعریف کوتاه یعنی شناسایی توانمندی‌ها و پتانسیل شرکت‌های کارگزاری و یکپارچه‌سازی این اطلاعات برای شناخت و معرفی جایگاه هر شرکت. به عبارت دیگر، در طرح رتبه‌بندی یا طبقه‌بندی، براساس معیارهای مختلف، میزان ظرفیت شرکت‌های ارائه دهنده خدمات، تعداد پرسنل، انواع تجهیزات و نحوه عملکرد آن‌ها مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

■ سازمان بنادر براساس چه معیار و الگویی این طرح را به اجرا می‌گذارد، آیا از یک روش بین‌المللی تبعیت می‌کنید یا اینکه شیوه خاصی را تدارک دیدید؟

الگوی خاصی چه در بخش بین‌المللی و چه در داخل کشور در این زمینه وجود نداشته است، به نظر می‌رسد که اجرای این طرح بتواند در آینده به عنوان الگویی در مجامع بین‌المللی دریایی و بندری مثل آی‌مو، اتحادیه لنگرگاه‌ها و غیره مطرح شود.

البته شاید در سایر بخش‌ها مثل بخش مهندسی و ساخت و ساز خودروها چنین دسته‌بندی‌هایی صورت گرفته باشد، اما در بخش بندری و دریایی براساس تحقیقاتی که سازمان بنادر از طریق

■ آقای ارکاب، به عنوان سؤال اول درباره پیشینه طرح رتبه‌بندی و چگونگی شکل‌گیری آن توضیح بفرمایید؟

طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور است که وزارتخانه‌ها، انجمن‌ها و دستگاه‌های مختلفی در آن حضور دارند و در رأس آن شخص وزیر راه ترابری است. آخرین مصوبه این شورا، آیین‌نامه ناظر بر صدور مجوز فعالیت برای شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی است. در مفاد این آیین‌نامه صراحتاً اشاره شده که سازمان بنادر و دریانوردی باید کلیه شرکت‌های کارگزاری ترابری را طبقه‌بندی کند و شرکت‌ها مکلفاند اطلاعات لازم را در اختیار این سازمان قرار دهند.

افزون بر آن، سازمان بنادر طی ربع قرن اخیر نسبت به ثبت و نظارت بر فعالیت شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی کشور اقدام کرده و تجربیات ارزنده‌ای در تماس مستمر با مدیران و کارشناسان این گونه شرکت‌ها به دست آورده است.

■ مطالعات و امکان‌سنجی اولیه طرح را از چه زمانی آغاز کردید؟

مطالعات تکمیلی و امکان‌سنجی این طرح، آبان ماه سال ۱۳۸۶ تبیین و مراحل امکان‌سنجی آن آغاز شد که پس از گذشت ۱۴ ماه در سال گذشته، مقرر شد طرح پایلوت با هم‌اندیشی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، خبره‌گان صنعت حمل‌ونقل و اتاق بازرگانی و صنایع معادن ایران انجام شود.

■ این که طرح در مراحل اولیه به صورت پایلوت انجام می‌شود، بر مبنای چه دورنمایی انجام می‌گیرد؟



آن پرسنل، متخصص هستند، برای فعالیتهای خاص از چه نوع تجهیزاتی بهره می‌برند. این گونه عوامل در ارزیابی ظرفیت‌ها به کار می‌رود.

■ در هر صورت معیارها و مؤلفه‌هایی داشته‌اید تا به یک مدل ارزیابی مناسب و کاربردی دست بیابید؟

در طرح مقدماتی ۱۸ معیار را در ۶ زمینه مشخص کردیم که عمدتاً براساس مؤلفه‌ی کیفیت فعالیت‌ها، حجم فعالیت‌های مواد تجاری و گستردگی فعالیت شرکت‌ها انتخاب شده‌اند. البته از این ۱۸ معیار ممکن است تعداد بیشتر آن مربوط به بخش کیفیت باشد. بر این اساس شرکت‌ها بر مبنای مؤلفه‌هایی چون مسائل مرتبط با ریسک، مسئولیت ایمنی و زیست‌محیطی و میزان نوآوری و فن‌آوری مورد ارزیابی قرار می‌گیرند.

■ در مرحله ارزیابی به چه شکل عمل می‌شود؟

در وهله اول، مدیریت شرکت‌ها معیارهایی که برای شرکت‌شان کاربرد دارد را انتخاب می‌کنند که این مرحله را مرحله «خوداظهاری» نام نهاده‌ایم. در مقطع بعدی، کارشناسان این شرکت‌ها براساس مؤلفه‌های انتخاب شده، شرکت‌شان را به دقت ارزیابی می‌کنند که به آن «خودارزیابی» می‌گوییم.

مرحله آخر این است که در طرح پایلوت و اختیاری، شرکت‌هایی که تمایل دارند مورد رتبه‌بندی قرار گیرند، توسط کارشناسان ارزیاب سازمان بنادر و دریانوردی در کنار ارزیابان داخلی شرکت مربوطه، مورد ارزیابی قرار می‌گیرند و رتبه واقعی شرکت‌ها تعیین می‌شود.

یکی از اصول این است که این گونه طرح‌ها اختیاری باشد؛ یعنی کسی اجباری نمی‌کند که شرکتی حتماً این رده را بگیرد. به بیان دیگر، یک موقع سازمان بنادر یا استفاده‌کنندگان دیگر مثل کشتیرانی و غیره به عنوان مشتری حق دارند که از خدمات شرکت‌هایی بهره ببرند که ارزیابی شده باشند و رده‌شان در گروه A، B یا رده‌های دیگر مشخص شده باشد. اما عملاً این اجبار برای شرکت‌ها وجود ندارد و طرح در مرحله اول اختیاری است.

■ در طرح پایلوت، شرکت‌ها به چه صورت رده‌بندی می‌شوند؟

براساس معیارهای تعیین شده (۱۸ معیار)، روی هر معیار سؤالاتی وجود دارد که به آن‌ها جواب‌های صفر تا ۴ داده می‌شود. جمع و تلفیق این پاسخ‌ها، امتیازی را برای شرکت مربوطه ایجاد می‌کند که در جدول گریده‌بندی، رده آن شرکت تعیین می‌شود. البته در جدول گریده‌بندی

۴ رده A، B، C و D تعیین شده است. به این صورت، چنان‌چه امتیاز یک شرکت از ۵۰ تا ۸۰ درصد به پایین باشد، در رده D، بین ۵۰ تا ۸۰ امتیاز باشد در رده C قرار می‌گیرد و هر چه به رده A نزدیک‌تر باشد، امتیاز آن بالاتر خواهد رفت.

■ آیا این امتیاز به نوع و نحوه‌ی فعالیت شرکت‌ها داده می‌شود؟

ما در این طرح کاری به شرکت نداریم، بلکه بحث فعالیت‌ها است. در واقع می‌خواهیم اطلاع داشته باشیم آن شرکت در زمینه فعالیت‌اش چقدر توانمند است.

شاید یک شرکت در ۲ یا ۳ رشته توانمند باشد، ولی فقط در یک رشته شناخته شده باشد. از این‌رو در این طرح در نظر داریم که بازار از رشته‌های دیگر این شرکت که در آن‌ها نیز توانمند است، استفاده کند و کمک کنیم که ارتقا یابد. بنابراین تمرکز سازمان بنادر بر فعالیت شرکت‌ها است.

■ با توجه به این‌که سازمان بنادر به عنوان مجری اصلی طرح، یک ارکان دولتی محسوب می‌شود، این شائبه نیز وجود دارد که بنابر دلایل و مصالحی از چارچوب قانونی خارج شود و طرح در نهایت دچار مشکل شود؟

این طرح چون نوپا است در همان مرحله مطالعاتی به سراغ افرادی رفتیم که به مسائل دریایی و بندری اشراف داشته‌اند. مشاور توانمند با سابقه کاری مفید و مرتبط با رده‌بندی انتخاب کردیم. افزون بر آن، از افراد صاحب نظر برای همکاری در اجرای طرح دعوت کردیم؛ افرادی که هم دیدگاه تخصصی دارند و هم دیدگاه آکادمیک.

در مرحله دوم و اجرای پایلوت طرح نیز همین دغدغه را داشتیم و گروهی را به عنوان مجری پروژه انتخاب کردیم که تخصص لازم در اجرای این طرح و طرح‌های مشابه را داشته باشند. به همین خاطر با ممیزی‌هایی که در انتخاب مجری انجام دادیم، توانستیم سازمان مدیریت صنعتی را به خدمت بگیریم. این سازمان در بخش‌های صنعتی و غیرصنعتی کشور این طرح‌ها را اجرا کرده است و تجربه لازم را دارد. از طرف دیگر، از مؤسسه رده‌بندی آسیا با ۳۰ سال سابقه فعالیت در مسائل بندری و دریایی دعوت کردیم که در این طرح با سازمان مشارکت و همکاری داشته باشد.

در واقع در اجرای این طرح، تخصص و تجربه را با هم تلفیق کردیم و سعی کردیم تا طرح به نحو شایسته‌ای اجرا شود.

■ در خصوص زمان‌بندی اجرای طرح پایلوت توضیح دهید؟

"موسوی ویری"، (کارشناس امور شرکت‌ها)، در پاسخ گفت: پیش‌بینی شده که طرح پایلوت، ۶ ماه طول بکشد و در سه مرحله به انجام برسد. فاز اول، مرحله‌ی خوداظهاری شرکت‌های کارگزاری است. در فاز دوم، ۲۰ شرکت منتخب، ارزیابی و خودارزیابی خواهند شد و در پایان (فاز سوم) با برگزاری همایشی در همین رابطه، با حضور کلیه شرکت‌های کارگزاری، نتایج این طرح و مدتی که طرح پایلوت براساس آن انجام شده، تحلیل خواهد شد.

در این همایش، مجریان طرح پایلوت، گزارش‌هایی را در خصوص پیاده‌سازی آزمایشی طرح رتبه‌بندی ارائه می‌کنند. در پایان طرح پایلوت نیز سازمان بنادر و دریانوردی تصمیم نهایی را برای طرح فراگیر خواهد گرفت. ■

وعده کار گروه ترانزیت در نشست نوزدهم

توسعه و تشویق خدمات عبوری کالای ترانزیتی از بندر چابهار

بستریهای لازم برای ترانزیت کالا در منطقه جنوب شرق مهبیاست و باید توجه مسؤولان و دست‌اندرکاران ترانزیت و صاحبان کالا را به این منطقه جلب کرد.

نشست نوزدهم کار گروه ترانزیت با وعده مسؤولان مبنی بر افزایش سهم ترانزیت کالا از کشور و توسعه این صنعت در منطقه جنوب شرق به پایان رسید.

در این گردهمایی یک روزه که مدیران، کارشناسان ارشد و صاحب نظران بخش ترانزیت کشور حضور داشتند، موانع فعالیت‌های ترانزیتی و عوامل رونق دهنده ترانزیت کالا در ایران و اهداف طرح توسعه محور شرق، مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

به گزارش خبرنگار ما، کارشناسان کار گروه ترانزیت با تأکید بر این که ایران رقبای ترانزیتی زیادی در منطقه دارد، خواستار مدیریت واحد در این بخش از سوی دولت شدند و تعدد ارگان‌های تصمیم‌گیر، مقررات سختگیرانه و طولانی شدن زمان ترانزیت را مهم‌ترین مسائل نگران‌کننده در خصوص ترانزیت ایران برشمردند.

کار گروه ترانزیت همچنین کاهش در هزینه و زمان را بر افزایش میزان عبور کالاهای ترانزیتی از ایران تأثیرگذار دانستند و با اعلام این که ترانزیت از بندر چابهار مقرون به صرفه است، فعال کردن این صنعت در منطقه محور شرق را از اولویتهای کاری دولت قلمداد کردند.

نشست چابهار که در راستای دستور مقام معظم رهبری مبنی بر فعال سازی مرز میلک برگزار شد، بر اتصال راه آهن ایران به هرات در افغانستان تأکید کرد و از آن به عنوان یکی از راهکارهای توسعه ترانزیت در جنوب کشور نام برد.

این کارگروه مرکب از مدیرکل پایانه‌های مرزی سازمان راهداری، مدیرکل برنامه‌ریزی و

تشکیلات سازمان هواپیمایی، معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی، مدیرکل حمل‌ونقل پایانه‌های استان سیستان و بلوچستان و مدیرکل بندرودریانوردی این استان در پایان این نشست با مثبت ارزیابی کردن گردهمایی نوزدهم، به عنوان جمع‌بندی اعلام کردند «بستریهای لازم برای ترانزیت کالا در منطقه جنوب شرق مهبیاست و باید توجه مسؤولان، دست‌اندرکاران ترانزیت و صاحبان کالا را به این منطقه جلب کرد.»

■ قوانین ترانزیت تجدید نظر شود

مدیرکل بندرودریانوردی استان سیستان و بلوچستان به عنوان سخنران آغازین این گردهمایی، ضمن تشریح زیرساخت‌های بندر چابهار، طرح توسعه بندر شهید بهشتی و قابلیت‌ها و پتانسیل‌های موجود منطقه، اظهار داشت: امروزه ترانزیت و حمل‌ونقل، به عنوان تقویت کننده اقتصاد جهانی شناخته می‌شود که در ایران به تجدید نظر در قوانین و مقررات نیاز دارد، و در صورت بی‌توجهی مطمئناً از قافله رقابت جهانی عقب خواهیم ماند.

سیاوش رضوانی گفت: زمینه رقابت شدید در بخش حمل‌ونقل فراهم است و باید هرچه تلاش شود تا راه‌های ترانزیتی کریدور جنوب شرق کشور زودتر فعال و پربارتر شود.

رضوانی مهم‌ترین اهداف دولت را افزایش نقش و سهم کشور در ترانزیت کالا و حمل‌ونقل بین‌المللی در بین کشورهای مشترک‌المنافع بیان کرد و افزود: ارتقای عملکرد بندر چابهار و تلاش در راستای تدوین توسعه اسکله شهید

بهشتی به رونق تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی منجر می‌شود، زیرا تقویت بندر چابهار و تبدیل آن به هاب منطقه، علاوه بر افزایش سهم بندر در تجارت خارجی و ترانزیت، سبب کاهش فعالیت‌های غیررسمی اقتصادی، قاچاق کالا و مواد مخدر می‌شود.

مدیرکل بندرودریانوردی استان سیستان و بلوچستان، اظهار داشت: امروزه حمل‌ونقل دریایی از بخش‌های زیربنایی اقتصاد است و ارتباط حمل‌ونقل با کلیه بخش‌های اجتماعی-اقتصادی باعث شده تا این فعالیت از ارکان اصلی اقتصاد، تجارت و زندگی به حساب آید، به گونه‌ای که شاخص‌های توسعه هر کشور را براساس میزان توسعه یافتگی بخش‌های مختلف حمل‌ونقل می‌سنجند.

رضوانی در بخش دیگری از سخنان‌اش به مزایای بندر چابهار ازجمله، کمترین زمان توقف کشتی در نوبت انتظار، پایین‌ترین هزینه انبارداری و فضای گسترده برای انبارداری کالا و کمترین تعرفه ورود کشتی‌ها در اسکله، توانایی پذیرش کشتی با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن، وجود منطقه آزاد تجاری-صنعتی و اتصال به آب‌های آزاد، اشاره کرد و افزود: طرح توسعه بندر در ۵ فاز که فاز نخست آن تا سال ۲۰۱۲ میلادی با احداث قسمت انتهایی موج‌شکن به طول ۱۶۵۰ متر، احداث ترمینال کانتینری شامل دو پست اسکله به طول ۶۴۰ متر و احداث سه پست اسکله چندمنظوره به طول ۵۸۰ متر و لایروبی به میزان ۱۷ میلیون مترمکعب تا عمق منفی ۱۶ و احیای اراضی به میزان ۱۹۵ هکتار انجام می‌پذیرد.





و بلوچستان با بیان اینکه بندر با داشتن موقعیت منحصر به فرد در مباحث ترانزیتی و حمل و نقلی می تواند نقش مهمی در اقتصاد ملی و بین المللی ایفا کند، این بندر را قطب ترانزیت میان اروپا و آسیا دانست و خاطرنشان کرد: مهم ترین اهداف طرح توسعه محور شرق، افزایش سهم ترانزیت کالا و حمل و نقل بازرگانی داخلی و خارجی، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همجوار، ارتقای سطح درآمد مردم منطقه و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر است.

علی رضا مجرد تصریح کرد: تحقق این طرح منوط به همکاری مقامات در همه زمینه ها، تأمین ردیف منابع اعتباری در بودجه کشور برای توسعه بخش حمل و نقل در محور جنوب کشور و افزایش میزان ظرفیت تخلیه و بارگیری از ۲/۵ میلیون به شش میلیون تن است. وی فعال سازی مرز میلک و اتصال راه آهن ایران به هرات افغانستان را از دیگر راهکارهای دستیابی به توسعه ترانزیت جنوب کشور برشمرد.

■ قطب توسعه کشور چابهار است

دبیر اجرایی کارگروه ترانزیت نیز در جمع بندی نشست نوزدهم با اعلام اینکه چابهار قطب توسعه کشور به حساب می آید، افزود: بستر لازم برای ترانزیت کالا در منطقه جنوب شرق مهیا است و باید توجه مسئولان و ترانزیت کنندگان و صاحبان کالا به این منطقه جلب شود.

مدیرکل ترانزیت و پایانه های مرزی سازمان راهداری جاده ای، گفت: مباحث و مشکلات ترانزیت در چابهار مورد بررسی قرار گرفت و در روزهای آینده، مباحث مطرح شده در این گردهمایی در کارگروهی با مسئولیت وزیر راه و ترابری و عضویت وزرای دادگستری، امور خارجه، اقتصاد، دارایی، بازرگانی و وزارت کشور به منظور ساماندهی، هماهنگی و توسعه و تشویق خدمات عبور کالاهای ترانزیتی از بندر چابهار مطرح می شود.

به گفته عبدالهی اختیارات وزیران در خصوص امور اجرایی یاد شده، به اعضای این کارگروه تفویض می گردد و تصمیمات کارگروه در حکم تصمیمات رییس جمهور و هیئت وزیران بوده و لازم الاجرا می باشد. ■

جمهوری اسلامی ایران تا افاق سال ۱۴۰۴ باید ۲۵ هزار کیلومتر راه آهن داشته باشیم که ۱۶ سال دیگر با ساخت سالیانه هزار کیلومتر می توانیم به اهداف خود برسیم. مدیرکل دفتر امور بین الملل خدمات فنی مهندسی وزارت راه، تعرفه رقابتی را مهم ترین اصل ترانزیت دانست و تصریح کرد: ما رقبای زیادی در زمینه ترانزیت منطقه داریم. برای همین امر توسعه بندر چابهار و پسرکانه های آن ضروری است. چراکه سایر کشورها نیز در صدد ایجاد مسیرهای موازی با چابهار هستند.

■ تعدد سازمان های تصمیم گیر مشکل اصلی ترانزیت

سرپرست دفتر خدمات بازرگانی سازمان توسعه تجارت ایران نیز یکی از مشکلات اصلی در ترانزیت کشور را تعدد سازمان ها و ارگان های تصمیم گیر در ترانزیت و اختلاف دیدگاه ها دانست. به گفته محمود اسکندری، توجه به اصلاح قوانین و مقررات مربوط به ترانزیت یکی از عوامل رشد صنعت ترانزیت در ایران است. اسکندری مهم ترین عوامل نگرانی در موضوع ترانزیت را کنترل غیراصولی، مقررات سختگیرانه و طولانی شدن زمان ترانزیت عنوان کرد.

■ ترانزیت وابسته به عامل هزینه و زمان

دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران، معتقد است که ترانزیت به دلیل شکل گیری عرضه و تقاضا نه تنها به عملکرد ما بستگی ندارد، بلکه به دو عامل هزینه و زمان وابسته است، یعنی هر چه این دو عامل را کاهش دهیم میزان عبور کالاهای ترانزیتی از کشور افزایش خواهد یافت. به گفته همایون اسدی لنگرودی بندر چابهار با سپردن به بخش خصوصی به بهترین نحوه اداره می شود. وی گفت: در تمام قسمت های ترانزیت باید برای خلق مشتری و حفظ وفاداری آن گام برداریم، چون فعالیتهای ترانزیتی به صورت حلقه های زنجیر به هم متصل هستند.

■ تجارت و حمل و نقل تنها راهبرد توسعه سیستان و بلوچستان

مدیرکل حمل و نقل و پایانه های استان سیستان

و بلوچستان این مدیرکل، بندر چابهار شاهراه عبور کشتی های بین المللی است و نقش مهمی در کریدور شمال - جنوب دارد، به طوری که؛ کوتاه ترین فاصله زمینی با کشورهای افغانستان، پاکستان و آسیای میانه، کم ترین هزینه حمل و نقل را برای تجار کشورهای همسایه در پی دارد.

مدیر بندر چابهار در پایان خواستار تسهیل در قوانین و مقررات، ارتقای ارتباطات بین بندر و گمرکات، تسریع در اجرای پروژه اتصال چابهار به راه آهن سراسری، تسریع در تکمیل پروژه طرح توسعه، هماهنگی در اعمال قوانین منطقه آزاد برای بندر چابهار، تقویت شبکه ها و تجهیزات ارتباطی و ترانزیتی در پسرکانه ها و بالابردن نظام بهره روری در صنعت حمل و نقل و ترانزیت شد و همچنین پیشنهاد کرد، همانند بندر خرمشهر، به مدت یک سال به صورت آزمایشی برای کالاهای حمل و نقلی و ترانزیتی تخفیف ویژه داده شود.

■ شناسایی موانع و رقابتی کردن تعرفه ها

مدیرکل دفتر امور بین الملل و خدمات فنی مهندسی وزارت راه و ترابری، سخنان بعدی نشست چابهار بود که خواستار مدیریت واحد در ترانزیت و شناسایی و رفع موانع ترانزیتی شد.

مجتهد سلیمانی در این رابطه اظهار کرد: در سال های اخیر با تشکیل کارگروه ترانزیت با مسئولیت وزارت راه و ترابری و تمام دستگاه های ذی ربط مشکلات کاهش یافته ولی با وجود انجام این امور، لازمه تأمین منافع ملی، اشتغال زایی و توسعه کشور، وجود یک مدیریت واحد برای اداره ترانزیت کشور است.

وی گفت: در حال حاضر، اولویت وزارت راه و ترابری در توسعه زیرساخت ها، در بخش ریلی است و این زمینه ای ایجاد کرده که کشورهای خارجی از فاینانس در این بخش استقبال کنند. در این رابطه در پروژه ریلی چابهار - مشهد، تفاهم نامه اولیه با شرکت چینی به صورت فاینانس امضا شده و کارهای قراردادی و فنی آن در حال نهایی شدن است که گامی در جهت ترانزیتی شدن بندر چابهار محسوب می شود. مجتهد سلیمانی گفت: براساس سند چشم انداز

بازدید معاون رییس جمهور از بندر خرمشهر



مبادلات تجاری جایگاه ویژه‌ای دارد. وی ابراز امیدواری کرد با سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته توسط دولت، بندر خرمشهر به جایگاه واقعی و ویژه خود بازگردد. یادآور می‌شود بندر خرمشهر پیش از جنگ تحمیلی یکی از بنادر مهم کشور بود به گونه‌ای که قبل از جنگ بیش از ۹۰ درصد مبادلات تجاری کشور از این بندر صورت می‌گرفته و هم‌اکنون نیز با عزم دولت و همت سازمان بنادر و دریانوردی تقریباً بیشتر زیرساخت‌ها و روساخت‌های آن احیاء شده و هر ساله شاهد رشد و شکوفایی بیش از پیش این بندر کهن می‌باشیم.

معاون رییس جمهور و رییس سازمان حفاظت محیط زیست در حاشیه برگزاری هشتمین علوم و فنون دریایی از بندر خرمشهر بازدید نمود.

به گزارش روابط عمومی، در جریان این بازدید مهندس دریس سرپرست اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، از روند بازسازی بندر خرمشهر، پروژه‌های آماده بهره‌برداری و همچنین عملیات تخلیه و بارگیری و ترانزیت کالا به عراق گزارشی ارائه کرد.

مهندس محمدجواد محمدی‌زاده، معاون رییس جمهور نیز از این‌که از بندر خرمشهر بازدید داشته است ابراز خرسندی نمود و افزود: بندر خرمشهر با قدمت طولانی در امر

بندر شهید رجایی از نظر اقتصادی نقش مهمی در منطقه دارد

و تأسیسات آب و برق و همچنین امکانات دیتا فراهم می‌شود و مابقی سرمایه‌گذاری‌ها توسط بخش خصوصی انجام می‌پذیرد.

وی اتصال به خطوط ریلی را یکی از مزایای مهم این بندر خواند و افزود: با دو خطه شدن راه آهن بافق - بندرعباس تا پایان سال جاری، امکان دستیابی به برنامه‌ریزی انجام شده در جهت جابه‌جایی ۲۵ درصد از کالاها از طریق راه آهن فراهم می‌شود.

اشکریز از بندر شهید رجایی به عنوان نقطه مهم کریدور شمال - جنوب نام برد و گفت: سرعت در جابه‌جایی کالا و امنیت بالا، باعث شده، ایران به عنوان بهترین نقطه برای ترانزیت محسوب شود که بندر شهید رجایی به عنوان مرکز ثقل آن تلقی می‌شود.

وی به وجود منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی اشاره کرد و گفت: تلاش می‌شود مزایای سرمایه‌گذاری در این منطقه به سرمایه‌گذاران ژاپنی تفهیم شود تا آنان برای سرمایه‌گذاری به این منطقه بیایند.

مدیرکل سابق بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز در این دیدار از بندرعباس به عنوان قلب تپنده اقتصاد کشور یاد کرد و اظهار داشت: منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی از جمله مهم‌ترین و فعال‌ترین مناطق اقتصادی استان است که طی سال گذشته میلادی توانست علی‌رغم رکود اقتصادی شدیدی که بسیاری از بنادر بزرگ دنیا با آن روبه‌رو بودند با افزایش قابل توجه حجم عملیات روبه‌رو شود.

محمدرضا اشکریز با اشاره به جایگاه این بندر در اقتصاد کشور گفت: در حال حاضر زیر ساخت‌های مورد نیاز در بندر از قبیل اسکله‌ها

"آکیو شیروتا" سفیر ژاپن در ایران در رأس هیئتی از بندر شهید رجایی بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در حاشیه این بازدید، سفیر ژاپن با مدیرکل سابق بنادر و دریانوردی هرمزگان دیدار و گفت‌وگو کرد. سفیر ژاپن در این دیدار با اشاره به ارتباطات گسترده میان دو کشور ایران و ژاپن در همه ابعاد خصوصاً مسائل اقتصادی، گفت: مقامات ژاپنی تلاش می‌کنند شرایط را برای گسترش روابط اقتصادی میان دو کشور فراهم کنند.

آکیو شیروتا با اشاره به جایگاه بندر شهید رجایی در منطقه گفت: این بندر از نظر اقتصادی جایگاه مهم و غیرقابل انکاری در کشور و حتی منطقه دارد.

سفیر ژاپن از بندر امام خمینی (ره) بازدید کرد

امیدوارم با انتقال این اطلاعات به بازرگانان ژاپنی زمینه‌ی مساعد برای مبادلات گسترده‌ی بازرگانی به وجود آید.

گفتنی است سفیر ژاپن طی این سفر، از منطقه ویژه اقتصادی صنایع پتروشیمی در جوار این مجتمع بندری بازدید کرد و با دیگر مدیران صنایع اقتصادی و بازرگانی استان گفت‌وگو کرد.

همراهی، و درخصوص تازه‌ترین دست‌آوردها از جمله ترانزیت فرآورده‌های نفتی کشورهای هم‌جوار از طریق این بندر و مزیت‌های بندر امام خمینی (ره) به لحاظ قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال - جنوب و دیگر امکانات و ظرفیت‌های موجود توضیحاتی ارائه کردند. سفیر ژاپن با اذعان به توانمندی‌های بازرگانی و اقتصادی قابل توجه در این مجتمع بندری افزود: امکانات بازرگانی موجود فرصت خوبی برای همکاری‌های اقتصادی فراهم می‌آورد و

سفیر ژاپن طی سفر به خوزستان، از مجتمع بندری امام خمینی (ره) بازدید کرد و با توانمندی‌های بازرگانی آن از نزدیک آشنا شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان، در این بازدید که به منظور آشنایی با توانمندی‌های اقتصادی و بازرگانی استان خوزستان، صورت گرفت، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و معاون دریایی و بندری این اداره کل وی را

بازدید سفیر ژاپن از بندر خرمشهر



بهترین گزینه برای ارسال کالا به عراق است. وی ابراز امیدواری کرد که با ایجاد ثبات سیاسی در عراق و شروع بازسازی بتوان مبادلات تجاری ژاپن با عراق را از طریق بندر خرمشهر ساماندهی کنند. آکیوشیروتا افزود: بنده حتماً درنحستنی که با تجار ژاپنی خواهم داشت موقعیت خاص بندر خرمشهر و منطقه آزاد اروند را تشریح خواهم کرد.

خارجی از این بندر در شناسایی این فرصت بسیار مؤثر خواهد بود.

در ادامه سفیر ژاپن با ابراز مسرت از حضور در بندر خرمشهر، اظهار داشت: بندر خرمشهر به عنوان یکی از بنادر مهم ایران در یک موقعیت خاص جغرافیایی قرار دارد و پل ترانزیتی مهمی برای عرضه کالا به کشورعراق محسوب می‌شود.

وی در ادامه با توجه به وضعیت کشور عراق پس از جنگ و ضرورت بازسازی این کشور، اظهار داشت: بندر خرمشهر می‌تواند بهترین مکان برای ورود کالا باشد. وی با اشاره به بندر بصره عراق که در نزدیکی بندر خرمشهر قرار دارد، گفت: با توجه به مشکلات این بندر و نبود امکانات و فقدان مبادلات تجاری

در بندر بصره، نقش کلیدی بندر خرمشهر در این میان بسیار مهم است. وی با اشاره به نقش فعلی بندر عقبه اردن در بازسازی کشور عراق، ظرفیت این بندر را محدود دانست و ضمن مقایسه امکانات بندر عقبه و خرمشهر عنوان نمود: بندر عقبه ظرفیت و موقعیت خاص بندر خرمشهر را نداشته و با توجه به مطالعاتی که داشته‌ام بندر خرمشهر

آکیوشیروتا سفیر ژاپن در ایران در راس هیئتی وارد بندر خرمشهر شد و پس از نشست با سرپرست این اداره کل با حضور در محوطه‌های عملیاتی، از نزدیک امکانات و تجهیزات بندر خرمشهر را مورد بازدید قرار داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر، سفیر ژاپن در این دیدار ضمن تمجید از بازسازی بندر خرمشهر، امکانات و تجهیزات مناسب را مزیت مطلوب این بندر خواند و با توجه به موقعیت بندر و نزدیکی به عراق، استفاده از این امکانات را بهترین راه ممکن برای ارسال کالا به عراق دانست.

در ابتدای این نشست عادل دریس، سرپرست اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر با اشاره به موقعیت و توانمندی‌های بندر خرمشهر، این بندر را نزدیک‌ترین بندر به بازار بزرگ عراق دانست و گفت: ایجاد فرصت‌های جدید مسلماً موجب نگاه ویژه تجار و سرمایه‌گذاران خارجی به بندر خرمشهر خواهد شد و بازدید بازرگانان و سرمایه‌گذاران

بندر چابهار پایین‌ترین نرخ تعرفه نسبت به سایر بنادر کشور را دارد

گوشت گوسفند و گاو از موضوعات اقتصادی کشور تانزانیاست که شرایط خوبی را برای سرمایه‌گذاری در این منطقه فراهم کرده است.

گفتنی است روابط اقتصادی کشور تانزانیا با جمهوری اسلامی ایران از سال ۸۲ شروع شد که در سال ۸۴ حجم مبادلات اقتصادی در زمینه صادرات از ایران به تانزانیا به حدود ۴ میلیارد و ۸۵۰ هزار دلار رسید. بیشترین حجم مبادلات اقتصادی کشور تانزانیا برای صادرات در زمینه کشاورزی و قهوه با کشورهای چین، دبی و تایوان است و در زمینه واردات برنج با کشورهای تایلند و ویتنام مراددهی اقتصادی دارد.

بندر چابهار به طور میانگین سالیانه ۷۰ فروند کشتی از ظرفیت ۲۰ هزار تا ۵۹ هزار تن، پهلو می‌گیرد. رضوانی خطاب به هیئت تانزانیایی گفت: ما توانمندی هر نوع فعالیت و پذیرش سرمایه‌گذاری و مبادلات صادراتی و وارداتی و نیز آمادگی حمل کالا با کانتینرهای سردخانه‌ای را داریم.

رضوانی افزود: با توجه به پایین بودن قیمت تعرفه در بندر چابهار، برای صادرات ۵۰ درصد و برای واردات ۳۰ درصد تخفیف در هزینه‌های تخلیه و بارگیری کانتینری نسبت به سایر بنادر جنوبی کشور را اعمال می‌کنیم که این فرصت مناسبی برای کشور تانزانیا و ایالت زنگبار برای ترانزیت از طریق بندر چابهار است. وی در ارتباط با قابلیت‌ها و توانمندی‌های اسکله شهید بهشتی و شهید کلاتری چابهار بیان کرد: بندر شهید بهشتی با مساحت کل ۲۴۰ هکتار و مساحت محوطه‌های بارانداز ۱۶ هکتار و مساحت انبارهای مسقف ۳۰ هزار مترمربع و بندر شهید کلاتری با مساحت ۳۰ هکتار، مساحت محوطه‌های بارانداز ۳۵ هزار مترمربع، مساحت انبارهای مسقف ۳ هزار مترمربع و مساحت محوطه کانتینری ۱۸ هزار و ۵۰۰ مترمربع، همچنین اسکله شهید بهشتی از ۵ اسکله چندمنظوره و نفتی و کالای عمومی و اسکله شهید کلاتری از ۵ اسکله چندمنظوره و کالای عمومی برخوردار است.

در ادامه «فاطوما سنیاسنبو» معاون وزارت دام و شیلات و رییس هیئت تانزانیایی، حضور سرمایه‌گذاران ایرانی در تانزانیا را بسیار مفید ارزیابی کرد و افزود: صید و پرورش ماهی و میگو و همچنین تولید محصولات دامی از جمله



سرمایه‌گذاران تانزانیا و ایالت زنگبار در رأس هیئت تجاری اقتصادی از بندر چابهار بازدید کردند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی سیستان و بلوچستان، این هیئت پس از بازدید از بندر شهید کلاتری و شهید بهشتی از توانمندی‌های این استان و بندر استقبال کردند و بر روابط تجاری و اقتصادی کشورهای ایران، تانزانیا و زنگبار تأکید کردند. سیاوش رضوانی مدیرکل بندرودریانوردی، در این بازدید اظهار داشت: ظرفیت اسمی اسکله‌های بندر چابهار در حال حاضر ۲۵ میلیون تن است که تا سال ۲۰۱۲ در چشم‌انداز توسعه کشور با احداث قسمت انتهایی موج‌شکن به طول ۶۴۰ متر و نیز احداث سه پست اسکله چند منظوره به طول ۵۸۰ متر و لایروبی ۱۷ میلیون مترمکعب تا عمق منفی ۱۶ و احیای اراضی به میزان ۲۲۰ هکتار، ظرفیت بندر به ۶ میلیون تن می‌رسد.

مدیرکل بندرودریانوردی همچنین تصریح کرد: در

اخذ گواهینامه بین‌المللی سیستم مدیریت یکپارچه

اداره کل بندرودریانوردی استان مازندران پس از تلاش‌های بی‌وقفه‌ی مدیران و کارکنان خود، موفق گردید در زمینه استقرار سیستم‌های مدیریتی شامل مدیریت کیفیت، مدیریت ایمنی و بهداشت و مدیریت زیست‌محیطی، گواهینامه‌های بین‌المللی یکپارچه در استانداردهای ISO 9001-2008- ISO 14001-2004- OHSAS 18001-2007 از یکی از شرکت‌های گواهی‌دهنده‌ی معتبر (MIC) دریافت دارد.

افزایش ترانزیت کالاهای نفتی از بندر امام خمینی (ره)



در ۱۰ ماهه نخست امسال بیش از ۳۴۸ هزار تن کالای نفتی با ۷۳ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته از بندر امام خمینی (ره) به سایر کشورها ترانزیت گردید.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با تأکید بر این که بخش عمده

ترانزیت کالاهای نفتی مربوط به مازوت کشور عراق می باشد از ترانزیت ۳۳۷ هزار تن از این کالا در این مدت از بندر امام خمینی (ره) خبر داد.

علیرضا خجسته خاطرنشان کرد؛ مازوت های ترانزیتی عراق از پالایشگاه های بی جی، کرکوک و سلیمانیه عراق توسط کامیون از مرزهای غرب کشور به مقصد بندر امام حمل و از این بندر توسط کشتی به خارج از کشور ترانزیت می گردد.

وی با تأکید بر دسترسی بندر امام خمینی (ره) از راه خلیج فارس به آب های آزاد جهان و کشورهای اروپایی و آسیای شرقی، گفت: این بندر نزدیک ترین بندر جنوبی ایران به کشورهای آسیای میانه، قفقاز، ترکیه، عراق و کشورهای حوزه خلیج فارس می باشد ضمن اینکه اتصال به شبکه راه آهن بین المللی، امکان ترانزیت کالا از طریق این بندر را برای کشورهای همسایه، با هزینه کمتر و سرعت بیشتر فراهم می کند.

علیرضا خجسته با تأکید بر امنیت بالای ترانزیت کالاهای عراقی از طریق بندر امام خمینی، در خصوص مزیت های ترانزیت کالا از این بندر، به توانایی پذیرش

کشتی های ۱۰۰ هزار تنی، آماده شدن اسکله های مناسب برای پذیرش کشتی های ۱۵۰ هزار تنی، نزدیکی به منطقه ویژه اقتصادی صنایع پتروشیمی بندر امام خمینی (ره)، قابلیت تخلیه و بارگیری کشتی های کانتینری نسل چهارم، امکان واگذاری و اجاره زمین و انبار، تجهیزات و امکانات خدماتی و رفاهی به مؤسسات داخلی و خارجی جهت مشارکت و سرمایه گذاری، امکان حمل یکسره و مستقیم کالا بین کشتی ها و مهم ترین مراکز تجاری و صنعتی ایران با کشورهای همسایه اشاره کرد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در خصوص تخفیفات و تسهیلات اعطایی به کالاهای ترانزیتی عراق از معافیت ۵۰ درصدی عوارض و هزینه های بندری بر کشتی های حامل کالاهای عراقی، معافیت ۲۰ درصدی انبارداری کالاهای کانتینری ترانزیت به عراق، معافیت ۵۰ درصدی هزینه نمایندگی برای شناورهای حامل کالای عراقی، معافیت ۵۰ درصدی هزینه های انبارداری این کالاها و ۶۰ روز معافیت انبارداری، خبر داد.

سیستم اطفای حریق پیشرفته کالاهای خطرناک در بندر شهید رجایی با موفقیت آزمایش شد

می شود، ارسال گردد تا به عنوان قانون بین المللی به تمام بنادر دنیا ابلاغ شود.

وی به ویژگی های منحصر به فرد این دستگاه (آیروسل ماگ) اشاره کرد و افزود: حجم و وزن کم، تأثیر بیشتر از گاز هالون، نصب و راه اندازی آسان، سازگاری با محیط زیست، عدم ایجاد خفگی و مقرون به صرفه بودن از جمله مزیت های استفاده از این دستگاه می باشد که قادر خواهد بود از بخش اعظمی از حوادث جلوگیری نماید.

متقی در پایان اظهار داشت: این دستگاه بر روی کانتینر نصب می شود و در صورت وقوع حریق نسبت به اطفای آن اقدام و از انتشار آن جلوگیری می کند.

لطفاله متقی خاطرنشان کرد: بر این اساس، مانور آزمایش این سیستم در بندر شهید رجایی و بر روی ۶ دسته از کالاهای خطرناک، از کلاس های مختلف برگزار شد که با موفقیت همراه بود.

وی در خصوص اهمیت اجرای این طرح، افزود: با توجه به اینکه آتش سوزی این نمونه از کانتینرها بر روی کشتی تاکنون خسارت های فراوانی را برای صاحبان کشتی و کالا و همچنین خطوط کشتیرانی برجای گذاشته است لزوم اتخاذ راهکار را ضروری دانست.

متقی تصریح کرد: این آزمایش برای اولین بار در سطح بنادر دنیا و در بندر شهید رجایی برگزار شد و مقرر گردید پس از بررسی نهایی، جهت تصویب به اجلاس آیمو، که خرداد ماه سال آینده برگزار

آزمایش سیستم اطفای حریق پیشرفته کانتینرهای حاوی کالاهای خطرناک (آیروسل ماگ) با موفقیت در مجتمع بندری شهید رجایی انجام گرفت.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، کارشناس مسئول کالاهای خطرناک سازمان بنادر و دریانوردی در این باره گفت: در جلسه کمیته فرعی کالاهای خطرناک اجلاس جهانی دریانوردی (آیمو)، ایران ۶ پیشنهاد را ارائه کرد که از جمله این پیشنهادات؛ ارائه طرحی در زمینه اطفای حریق در کانتینرهای حاوی کالاهای خطرناک بود که مقرر گردید بررسی های بعدی بر روی این طرح صورت پذیرد.

اولین دوره ملوان عمومی کمتر از ۵۰۰ تن در بندر خرمشهر برگزار شد



اولین دوره ملوان عمومی کمتر از ۵۰۰ تن در مرکز آموزش دریانوردی اداره آموزش بندر خرمشهر با پیگیری اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی این اداره کل برگزار شد.

سید سعید بزاز، معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به این که این دوره به مدت ۲۱ روز ادامه داشت؛ از حضور ۲۰ نفر از کارکنان اداره بندر خرمشهر و افراد متفرقه در این دوره

خبر داد. وی در ادامه با اشاره به تغییر و افزایش مساحت فضای اداری اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی استان خوزستان، گفت: با توجه به مساحت کم بعضی از قسمت های این اداره، با هماهنگی واحد مهندسی و عمران، اقداماتی جهت تغییر و افزایش مساحت فضای برخی قسمت ها صورت گرفته است.

آمادگی پذیرایی از مسافران نوروزی



جستوجو و نجات توسط بالگرد نیز فراهم می‌باشد. وی ادامه داد: تمام تلاش بنادر غرب استان هرمزگان و همچنین مسؤولین محلی، این است که مسافران نوروزی با خاطری ایمن و بدون کمترین سانسحه از سفر خود لذت ببرند.

کاتاماران و ۲ فروند شناور رو-رو به همراه ۲ فروند لندینگ کرافت، کار جابه‌جایی مسافران و خودروها را در غرب استان به مقصد کیش برعهده دارند. وی با اشاره به این که در ایام نوروز سال گذشته بیش از ۱۵۰ هزار نفر مسافر و ۳ هزار دستگاه خودرو میان بنادر غرب استان و جزیره کیش جابه‌جا شدند، ابراز امیدواری کرد: امسال تعداد مسافرین بیش از ۱۰ درصد افزایش پیدا کند. مکی‌زاده در عین حال به آمادگی سالن مسافری بندر لنگه اشاره کرد و گفت: همچنین در بحث جستوجو و نجات دریایی، شناورهای مدرن در بندر مستقر می‌باشند که در صورت بروز سانحه به یاری هم‌وطنان خواهند شتافت.

مدیر اداره بندرودریانوردی لنگه در ادامه تصریح کرد: برای نخستین بار طبق قرار دادی که سازمان بنادر با چند شرکت انجام داده، در صورت بروز سانحه در آب‌های این منطقه خصوصاً در این ایام، امکان

مدیر اداره بندرودریانوردی لنگه از آمادگی کامل این بندر برای پذیرایی از مسافران نوروزی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره بندرودریانوردی لنگه، اسماعیل مکی‌زاده، گفت: عملیات اجرایی تعمیر رمپ بندر لنگه پس از ۲۰ سال از زمان راه‌اندازی، با اعتباری بالغ بر ۳ میلیارد ریال انجام گرفت که با تعمیر این رمپ امکان جابه‌جایی خودرو از طریق این بندر به سمت کیش میسر می‌شود. وی افزود: همچنین با تعمیر این رمپ، میزان ایمنی تردهای دریایی در این بندر تا حد زیادی افزایش پیدا کرد.

وی اضافه کرد: ۲ شرکت کشتیرانی نیز اعلام آمادگی کردند تا با بهره‌گیری از کشتی‌های مدرن و استاندارد، مسافران را در این ایام جابه‌جا کنند. مکی‌زاده از آمادگی بنادر چارک و آفتاب برای این ایام خبر داد و خاطرنشان کرد: در این ایام، ۴ فروند شناور

جستوجو و نجات دریایی در آب‌های هرمزگان سرعت می‌گیرد



وی وضعیت امدادرسانی به سانحه‌دیدگان در دریا را در استان مثبت ارزیابی و ابراز امیدواری کرد با بهره‌گیری از این امکانات روند جستوجو و نجات بهبود یافته و در کوتاه‌ترین زمان ممکن، به یاری مصدومان بشتابیم.

بسیاری از مشکلات بر طرف خواهد شد. وی افزود: افزون بر استفاده از این امکانات در بحث جستوجو و نجات دریایی، در بخش ارزیابی سوانح و آلودگی، مانیتورینگ و تسریع در مقابله با آلودگی نیز از این امکانات استفاده می‌شود.

عسگری‌نسب، با اشاره به اهمیت انعقاد این قرارداد و نقش آن در برقراری ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست خاطرنشان کرد: ایران عضو کنوانسیون‌های SAR و OPRC و مارپل و دیگر کنوانسیون‌های مهم مرتبط با این موضوعات می‌باشد که بر همین اساس و با توجه به الزامات و اهمیت وجود چنین امکاناتی در سواحل و آب‌های تحت حاکمیت ایران، سازمان بنادر اقدام به امضای قرارداد همکاری در این زمینه نمود.

رئیس اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی اداره کل بنادرودریانوردی هرمزگان گفت: با بهره‌گیری از امکانات پروازی، جستوجو و نجات دریایی در آب‌های هرمزگان سرعت می‌گیرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادرودریانوردی هرمزگان، قاسم عسگری‌نسب گفت: بر این اساس قراردادی از سوی سازمان بنادر با یک شرکت و نهادهای دارای امکانات پروازی منعقد شده که از این پس عملیات پروازی در برنامه کاری جستوجو و نجات دریایی با سرعت بیشتری مورد استفاده قرار می‌گیرد.

وی گفت: در گذشته از این امکانات به ندرت استفاده می‌شد و بدلیل این که سازمان بنادر در این خصوص قراردادی را منعقد نکرده بود گاه‌ها با مشکل مواجه می‌شدیم که با انعقاد این قرارداد

برگزاری مانور عملیاتی آتش‌نشانی در بندر چابهار

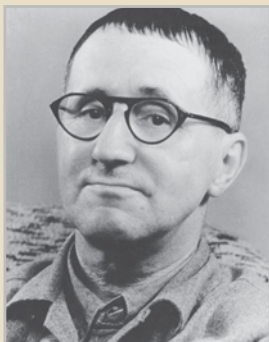
استفاده از روش‌ها و تجهیزات مناسب جهت اجرای عملیات آبرسانی به محل حادثه و از همه مهم‌تر اطفای حریق و اجرای عملیات امداد نجات مصدومین و همچنین ارزیابی توان و دانش تخصصی فرمانده و پرسنل عملیاتی ایستگاه‌های آتش‌نشانی برگزار گردید.

رضوانی گفت: مانور عملیاتی «اطفاء حریق و امداد نجات در شناورهای پهلو گرفته کنار اسکله» با نظارت هیئت کارشناسی منتخب از سازمان مرکزی انجام و آموزش‌ها و نحوه انجام مانور از سوی این هیئت ارزیابی خواهد شد.

مانور عملیاتی شماره ۱۳ آتش‌نشانی با عنوان «عملیات اطفاء حریق و امداد نجات شناورهای پهلو گرفته کنار اسکله» با همکاری گارد، ایمنی و حفاظت دریایی، امور دریایی و امور بندری در اسکله چهار بندر شهید کلاتری برگزار گردید.

مهندس رضوانی مدیرکل بنادرودریانوردی استان سیستان و بلوچستان هدف از برگزاری این مانور را ارتقاء توان عملیاتی نیروهای آتش‌نشانی ذکر کرد و افزود: این مانور با آخرین متدهای مطابق با استانداردهای بین‌المللی و





معرفی یک شاعر دریایی (۹) برتولت برشت (Bertolt Brecht)

ستاره‌ها همیشه آن بالا نخواهند بود

• فرزاد آبادی

خانه‌ی کوچک زیر درختان، کنار دریا؛
از دودکش بام، دود بلند است.
اگر دود نبود
چه ملال‌انگیز بود
خانه، درختان و دریا.

هیچ وقت توجه نکرده بودم
به اسم و رسمی که داری
اما در سراسر ساحل دور و دراز
مهمان سرشناس و محترمی بودی.
صبح یکی از روزها، عاقبت روی تختخوابی شش پنی
غرش دریا را خواهم شنید

و تو هم دیگر رفته‌ای، بی‌یک کلام حرف
و کشتی‌ات آن پایین توی اسکله افتاده.

در سینه‌ات دل نیست، "جانی"

حالا که داری می‌روی، "جانی"، دلیلش را بگو به من...

برشت، اولین نمایش‌نامه‌ی خود را با عنوان "بال" در سال ۱۹۱۸ به رشته‌ی تحریر درآورد که در سال ۱۹۲۳ به روی صحنه رفت و این برای "برشت" جوان موفقیتی بزرگ به شمار می‌آمد. در دهه‌ی ۳۰ میلادی آثار "برشت" در سراسر آلمان ممنوع شد و اجرای نمایش‌نامه‌های او نیز در بسیاری از موارد با دخالت پلیس و نیروهای انتظامی متوقف و در نهایت "برشت" از آلمان تبعید شد.

ابتدا به دانمارک رفت و تا سال ۱۹۳۹ میلادی در آن‌جا ماند و سپس به فنلاند عزیمت کرد و مکانی دور از شهر را برای اقامت برگزید و طی سال‌های بعد به روسیه و آمریکا نیز سفر کرد. عاقبت، برشت پس

"برتولت برشت"، شاعر و نمایش‌نامه‌نویس بزرگ آلمانی، در ۱۰ فوریه‌ی سال ۱۸۹۸ در شهر اوسبورگ به دنیا آمد. پدرش کاتولیک مذهب و مدیر یک شرکت تجاری (کاغذ فروشی) و مادرش پروتستان مذهب و فرزند یک خادم شهری بود. برشت، سرودن شعر را از همان دوران کودکی آغاز کرد و در سال ۱۹۱۴ برای اولین بار اشعارش در نشریات آن زمان به چاپ رسید. با اتمام دوران دبستان به دبیرستان "کونینگلیش" رفت و آن‌جا بود که به صفت "مزاحم" ملقب شد و تا مدت‌ها پس از آن نیز گهگاه به این لقب خوانده می‌شد. برشت که علاقه‌ی وافری به رشته‌ی پزشکی داشت، پس از اتمام دوره‌ی دبیرستان به دانشگاه پزشکی رفت و تحصیل در این رشته را آغاز کرد. او مدتی را به عنوان پزشک وظیفه در ارتش گذراند و پس از آن که برای ادامه‌ی تحصیل به دانشگاه بازگشت، دیگر آن شور و شوق سابق برای تحصیل را در خود ندید و عاقبت در سال ۱۹۲۱ میلادی دانشگاه را ترک کرد.



از ۱۵ سال تبعید در سال ۱۹۴۸ به آلمان بازگشت و طی یک سال اقامتش در زوریخ بر روی نمایش "آنتیگونه" و همچنین تکمیل اثر بزرگ نمایشی‌اش "راهنمای کوچک تئاتر" فعالیت کرد. آثار برشت به بیش از ۴۲ زبان زنده‌ی دنیا برگردانده شده و بیش از ۷۰ میلیون نسخه از آن‌ها به فروش رفته است. در ششمین دهه از زندگی برشت، بر اثر التهاب ریه و انسداد رگ‌های قلب (۱۴ اوت ۱۹۵۵) در برلین شرقی دیده از جهان فرو بست.

ریسمان پاره را می‌توان دوباره گره زد
دوباره دوام می‌آورد

اما هر چه باشد ریسمان پاره‌ای است.
شاید ما دوباره همدیگر را دیدار کنیم.

اما در آن‌جا که ترکم کردی
هرگز دوباره مرا نخواهی یافت.

با پا گرفتن فاشیسم اروپا، برتولت برشت، در همه‌ی نوشته‌های‌اش به آن تاخت و آثار او جزو آثار ممنوع در زمان حکومت هیتلری به حساب آمد و او ناچار به ترک یار و دیار و اقامت در کشورهای اروپای شمالی و سپس آمریکا شد. برشت در تئاتر، سبک ویژه‌ای را بنیان نهاد که از آن به "تئاتر روایی" و مردمی یاد می‌کنند. تکنیک فاصله‌گذاری یا بیگانه‌سازی از دست‌آوردهای ارجمند او در حوزه‌ی تئاتر است. برشت در شعر، چند دوره‌ی مشخص را پشت سر گذاشته است؛ یکی از این دوره‌ها از سال ۱۹۱۳ تا ۱۹۲۶ است. در این دوره که دوره‌ی آغازین شعرهای برشت است، او شاعری متأثر از اکسپرسیونیست‌های آلمانی، که هنوز وامدار شاعران پیش از خود به ویژه رمانتیک‌ها است و از قضا، بهترین شعرهای غنایی و عاشقانه‌ی شاعر، محصول این دوره و دوره‌ی سوم یعنی دوره‌ی پختگی اوست. دوره‌ی دوم کار برشت از ۱۹۲۶ آغاز می‌شود و تا ۱۹۴۸ (یک سال پیش از بازگشت وی به وطنش) ادامه می‌یابد.

اندیشه‌های اجتماعی - انقلابی، ستیز علیه بی‌عدالتی در اشعار برشت نمود بارزتری به خود می‌گیرد. برشت این سال‌ها شاعری است شورشی، انقلابی و مهاجم که فاشیسم و نازیسم، نوک پیکان حملات اوست. آن‌قدر برشت در آثارش هیتلر و دار و دسته‌اش را از زوایای گوناگون مورد هجو و حمله قرار می‌دهد که در واقع خواننده از این همه پی‌گیری و عزم جزم او در این آثار دچار شگفتی می‌شود.

عدالت، نان مردمان است
گاه فراوان است، گاه کمیاب
گاه خوشمزه است، گاه بدمزه.

وقتی نان نایاب شد، گرسنگی حکمفرما می‌شود
وقتی نان بد شد، نارضایتی حکمفرما می‌شود
عدالت بد را دور بینداز!

که بی‌دانش و عشق آن را ورز داده و پخته‌اند!
بی‌چاشنی‌ست و لبه‌اش سوخته است!

عدالت بیات را دور بینداز! که بس دیر می‌رسد!
اگر نان مرغوب و فراوان باشد

می‌شود بقیه‌ی غذا را نادیده گرفت.
نمی‌توان همه چیز را

یک‌باره و به فراوانی داشت

اگر از نان عدالت بخوریم کارها چنان انجام می‌گیرد
که فراوانی از قِبل آن حاصل می‌آید.

همان‌گونه که به نان روزانه محتاجیم
به عدالت روزانه نیز نیازمندیم،

حتی بارها در روز بدان نیازمندیم.

از بام تا شام، به وقت خوشی و به هنگام کار

که بدل به لذت می‌شود

به روزگار سختی و شادمانی.

مردمان به نان روزانه و

سالم عدالت نیازمندند.

پس اکنون که نان عدالت تا بدین حد اهمیت دارد

دوستان! چه کس باید آن را بپزد؟

چه کس نان دیگر را می‌پزد؟

نان عدالت را نیز چون هر نان دیگری

باید مردمان خود بپزند.

فراوان و در دسترس و روزانه...

